

# 公路運輸與觀光旅遊



- 
- 台灣的公路系統
  - 公路觀光旅遊
  - 遊覽車產業分析與發展趨勢

# 公路沿革

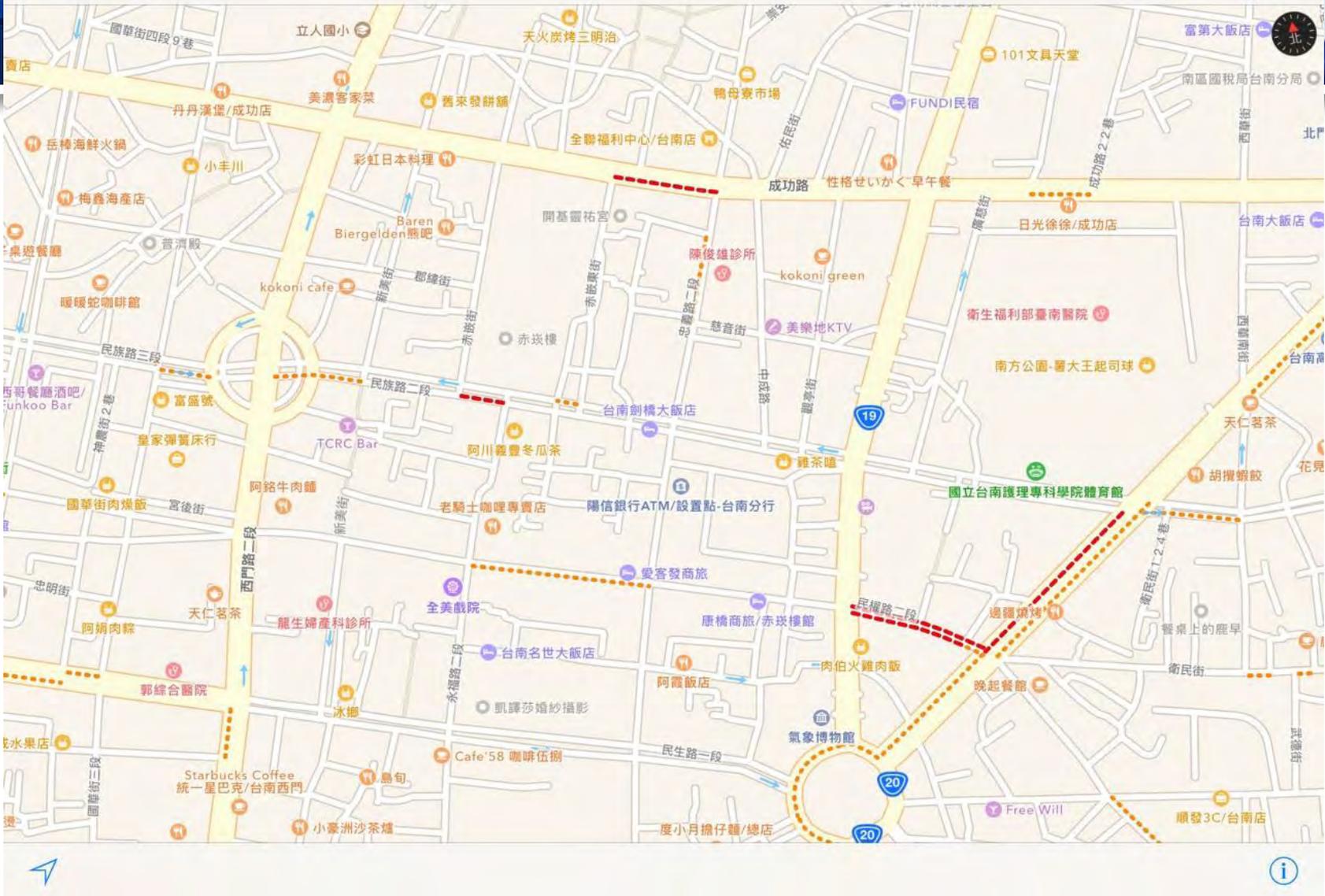
## ■ 公路定義

- 「公路」一詞，一般常與「道路」混為一談，蓋指係供公眾交通使用，在土地上所做之設施。
- 其實道路之含義較廣，舉凡供車輛、行人通行之路，皆可稱之為道路。然公路則有不同，不僅指特定對象外，尚須有一定之設計標準。
- 公路與道路之區分，常因各國行政法令之不同，而有不同之解釋，以最具代表性之美國為例，美國所謂之「道路」，係指一種大眾有權通過或穿越之交通設施；「公路」則係指利用大眾費用來維修之道路。
- 美國之州際公路(Interstate Highway)、州公路(State Highway)、郡鄉公路(Country Highway)等，皆統稱為公路。

# 台灣的公路系統-歷史

## ■ 台灣公路的建設

- 大清國-同治13年（1874），以台南為中心。根據公路總局考證，今臺南市民權路與忠義路口為清代官道原點，歷史可溯及荷治時代，公路總局計畫與臺南市政府於此處設「臺灣歷史道路原點」碑以茲紀念。
- 清光緒21年（民國前17年）日人據台後，將公路業務劃分為工程、運輸及行政三部門，
  - 公路工程由台灣總督府礦工局土木課主管
  - 公路運輸則附屬於總督府交通局鐵道部內，設立自動車課掌理幹線公路之營運，民營汽車之督導及公路器材之配給等
  - 一切公路建設皆以軍事戰備為首要目標，
- 日本國-日治（1945），完成1萬7千多公里

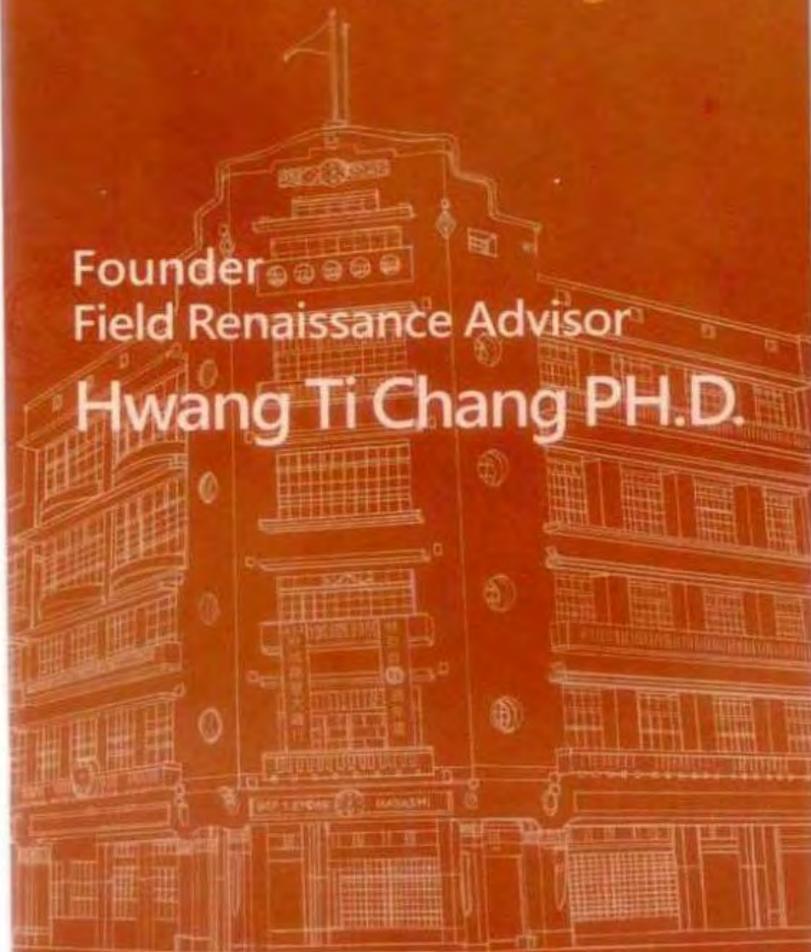






Cultural heritage documentation  
Living aesthetics. Austere beauty  
Hand drawing

Founder  
Field Renaissance Advisor  
Hwang Ti Chang PH.D.



華新 手繪 2015 12/27  
林百貨 1932年

光在跳舞的地方

文化資產紀錄 · 生命美學覓家 · 手繪采風

創辦人  
場域再生顧問

· 黃荻昌 博士

統一編號：26755376

Tel：0933-711278

Fax：886-6-2303-917

Email：eleonor@ms25.hinet.net

eleonor1957@gmail.com

本舖：台南市歸仁區中正五街50巷22號

總舖：新北市永和區環河東路四段6號2樓

灣顏工坊  
Wanyan Studio



# 台灣的公路系統-歷史

## ■ 台灣公路的建設

- 第2次世界大戰期間，由於臺灣俱有截斷日軍南太平洋補給之重要戰略地位，因此，於大戰末期猛遭盟軍轟炸，多數重要公路被毀。
- 二戰後道路大多被破壞，實際通車僅約40%，1955年修建，完成1萬6千多公里
- 1978，中山高速公路通車
- 1997，北二高通車
- 2004，國道3號(福爾摩沙高速公路)全線通車
- 2006，國道5號(蔣渭水高速公路)-北宜高通車
- 2009，國道6號(水沙連高速公路)通車

# 國道6 南投段全線通車路線示意圖



圖例			
	國道		隧道
	省道		縣界
	縣道		河流
	鄉道		鄉鎮及聚落



**交通部臺灣區國道新建工程局**

Ministry of Transportation and Communications  
Taiwan Area National Expressway Engineering Bureau

10669臺北市大安區和平東路3段1巷1號5樓  
5F, NO.1, LANE1, HOPING E. RD. SEC. 3, TAIPEI TAIWAN, R. O. C.  
[www.taneeb.gov.tw](http://www.taneeb.gov.tw)

TEL : (02) 27078808 (代表號)  
FAX : (02) 27077818





# 台灣的公路系統

## ■ 定義：

- 依中華民國公路法第二條第一款所列舉之國道、省道、縣道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。

# 台灣的公路系統-分類

## ■ 目地

- 各國之公路系統因地理環境、提供服務之功能及等級、設計標準等之差異，致諸如路線系統之制定、路權歸屬之判定、主管機關之認定及經費負擔之原則等公路行政管理事務，均有所不同，故公路系統必須予以分類，俾便於公路之管理。

# 台灣的公路系統-分類

## ■ 依行政系統之分類

— 國內公路分類依我國依**公路法第二條**所定公路之分類有四級，即國道、省道、縣道、鄉道，茲分述之

- 國道：指聯絡兩省(市)以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。
- 省道：指聯絡重要縣(市)及省際交通之道路。
- 縣道：指聯絡縣(市)及縣(市)與重要鄉(鎮、市)間之道路。
- 鄉道：指聯絡鄉(鎮、市)及鄉(鎮、市)與村里間之道路。

# 台灣的公路系統-分類

## ■ 依運輸功能

- 所謂運輸功能分類，係指每條公路在整體公路運輸網路中，所扮演之角色不同，而依其所承擔之功能所作之分類方法，故亦稱**功能系統分類**。
- 蓋公路系統猶如人體之血管，有主支之分，主要幹線具有機動性(易行性)，但缺乏可及性;地方公路則具有極高之可及性，但缺乏機動性。茲就運輸功能分類如下：
  - 高速公路
  - 快速公路
  - 主要公路
  - 次要道路
  - 地區公路

# 台灣的公路系統-分類

## ■ 依地理環境

— 依公路路線佈設之不同環境而產生之分類方法，一般並不適用於幅員廣大地區。在台灣地區因屬海島地形，中央山脈縱貫南北，將台灣本島分為東西兩部分，在公路路網分布上產生明顯差異，規劃公路路線時，乃有地理環境之分類：

- 高速公路系統
- 快速公路系統
- 環島公路系統
- 橫貫公路系統
- 縱貫公路系統
- 濱海公路系統
- 聯絡公路

# 台灣的公路系統-分類

## ■ 依設計標準

- 所謂設計標準分類，係指依公路路線設計規範所定之設計要件而作之分類，依部頒規範分類如下表。

公路等級	地區分類	最高設計速率	功能系統	行政系統
一級路	平原區	120	高速公路	國道 省道
	丘陵區	100		
	山嶺區	80		
	都市計畫區	80		
二級路	平原區	100	高速公路 快速公路	國道 省道 縣道
	丘陵區	80		
	山嶺區	60		
	都市計畫區	60		
三級路	平原區	80	快速公路 主要幹道	國道 省道 縣道
	丘陵區	60		
	山嶺區	50		
	都市計畫區	50		
四級路	平原區	60	主要幹道 次要幹道	省道 縣道 鄉道
	丘陵區	50		
	山嶺區	40		
	都市計畫區	50		
五級路	平原區	50	主要幹道 次要幹道 集匯公路	省道 縣道 鄉道 專用公路
	丘陵區	40		
	山嶺區	30		
	都市計畫區	40		
六級路	平原區	40	集匯公路 地區公路	縣道 鄉道 專用公路
	丘陵區	30		
	山嶺區	30		

# 公路編號目地

## ■ 公路主管機關方便管理

- 公路資訊之傳輸，為公路管理工作之主要動力，資訊之傳遞或轉述，重在簡短明確，例如在某路某處發生災害或交通事故等，若以冗長路名代表，不僅易生誤解，甚而難以在簡短語句中表述清楚，如將公路全部編號，並標示里程，則簡捷方便一聽即懂。所以，公路編號之目的，在使公路主管機關方便管理。

## ■ 用路人便於利用

- 公路建設乃為提供交通服務，所以一切制度規定，均應以用路人之方便為前題。蓋用路人行駛公路希望能迅速、舒適及安全到達其目的地，因此，出發前會在起訖點間選擇行駛路線，如公路不予編號，不僅選擇費時，且難察知公路等級，易造成錯誤之選擇，反而不能達成其快速到達之目的。此外，用路人於路線經過市鎮進入市區街道時，亦常如入迷宮而無法駛出市區，若有公路編號，則可依路號通過市區。

# 公路編號沿革

- 我國對公路之管理，較鐵路管理至少晚五十年。
- 台灣地區之公路，在民國五十年以前，並無編號制度，係依當時公路管理習慣命名。
- 日本時期所稱之縱貫道路，戰後稱為西部幹線，其後編號為台1省道；過去稱為東部幹線，其後編為台9省道。此二條公路堪為台灣公路名稱之代表。
- 民國五十一年七月，全省公路全部編號完成，為台灣省公路全面編號之始。

# 公路編號之次序

## ■ 公路編號之次序：

- 東西方向之路線，由北向南依次編為雙號。
- 南北方向之路線，由西向東依次編為奇數。

## ■ 公路路線方向及里程起算：

- 由北向南
- 由東北向西南
- 由西向東
- 由西北向東南

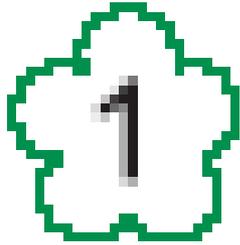
## ■ 支線編號

- 依據該省道支線起點訂定支線編號，除以主線為數字編號外，另以十天干依序予以文字編號。台2線係支道最多的省道，已編至台2庚線。另，台2己線，全長4公里，又稱基隆港西岸聯外道路，是全台唯一由高速公路局養護之省道。
- 支線編號之路線，其起點應在該主線上，否則不可列為支線，應另獨立編號。

# 公路編號

- 省道公路編號：號碼自「1」號起，至「99」止。
- 縣道公路編號：號碼自「101」號起。
- 鄉道公路編號：以縣為單位均自「1」號起，並冠以縣之簡稱。  
如：桃園縣以「桃」、新竹縣以「竹」簡稱。

# 國道



- 出入口完全管制，僅依賴交流道進出。用以連接重要的機場、港口、國際交通、政治經濟中心的主要道路。
- 目前臺灣陸續完工通車的包括南北向的國道1號、3號、3號甲、5號，及東西向的國道2號、4號、6號、8號和10號，共長1,048.1公里。
- 以梅花形白底綠邊表示。

# 國道

國道通車里程統計一覽表

路線	起訖點(通車路段)	長度	備註
1	國道 1 號	基隆端 - 高雄端	372.7 公里
1	高架道路	汐止端 - 楊梅端	58.2 公里
3	國道 3 號	基金交流道 - 大鵬灣端	432.9 公里 含南港連絡道 1.4 公里
3甲	國道 3 甲	台北端 - 深坑端	5.6 公里
5	國道 5 號	南港系統交流道 - 蘇澳交流道	54.2 公里
2	國道 2 號	機場端 - 鶯歌系統交流道	20.4 公里
4	國道 4 號	清水端 - 豐原端	17.2 公里
6	國道 6 號	霧峰系統 - 埔里端	37.6 公里
8	國道 8 號	台南端 - 新化端	15.5 公里
10	國道 10 號	左營端 - 旗山端	33.8 公里
合計	1048.1 公里 (不含省道台 2 己線 4 公里)		

資料來源：國道高速公路局



### 行車速率圖示

- ≥ 80 km/h
- 60~80 km/h
- 40~60 km/h
- < 40 km/h
- 資料不足
- 無偵測設備



國道高速公路局 版權所有

<http://1968.freeway.gov.tw>

# 省道



- 聯絡重要縣市及省際交通的道路，肩負地方與交流道間的聯絡，以及都會周邊城鎮間的交通。
- 如東西向快速道路、新中橫。號碼自1號起，至99號止。
- 一般省道以盾形藍底雙白框表示。
- 快速道路以紅底白框

# 省道快速公路

## 交流道示意圖



# 縣道

- 聯絡各縣市以及縣市與重要鄉鎮市區間的道路。
- 號碼自101號起。以方形白底黑邊表示
- 如縣道106號標示為



# 鄉道

- 聯絡鄉鎮市間與村里之間的道路。
- 以縣為單位，均自1號起，並冠以縣的簡稱。
- 以較小的長方形白底黑邊表示
- 圖代表新竹縣鄉道22號。



# 省道公路系統

- 快速公路系統
- 環島公路系統
- 橫貫公路系統
- 縱貫公路系統
- 濱海公路系統
- 聯絡公路



# 省道公路系統(1/6)

## ■ 環島公路

- 包括省道台1線（繞經台灣西部）及台9線（繞經台灣東部），共長約937公里，為環繞東西部地區主要幹道，會合點為楓港。

# 省道公路系統(2/6)

## ■ 橫貫公路

- 台7線北部橫貫公路(大溪宜蘭線)
- 台8線中部橫貫公路(東勢太魯閣線，其中因921地震造成谷關德基段路基嚴重損毀)
- 台9甲(新店宜蘭線，經烏來、孝義至宜蘭)
- 台14線(彰化仁壽線，經草屯、埔里至蘆山)
- 台16線(名間鳳林線，起於南投縣名間鄉，現僅迄於南投縣信義鄉合流坪附近的孫海橋頭，但其孫海橋經丹大林道至林田山林場已於2014年7月16日公告解編)
- 台18線(嘉義玉里線，自高鐵嘉義站、經觸口、石棹、阿里山至塔塔加遊客中心)
- 台20線南部橫貫公路(臺南德高線，經新化、玉井、霧鹿、新武呂)
- 台24線(屏東阿禮線，經三地門至霧台鄉阿禮村，原計畫路線東至台東縣知本台9線，又有新南橫公路之稱，行政院於2011年3月28日公告解編阿禮至知本路段。)

# 省道公路系統(3/6)

## ■ 縱貫公路

- 台3線(又稱「**內山公路**」、自台北公路原點，經三峽、關西、卓蘭、古坑、玉井、旗山至屏東與台1線交會處)
- 台13線(自新竹香山，經頭份尖山、苗栗市、銅鑼、三義至豐原，尖山至豐原路段俗稱「**尖豐公路**」)
- 台19線(俗稱「**中央公路**」，自彰化市與台1線交叉路口，經溪湖、土庫、北港、朴子、鹽水至台南永康與台1線交接處)
- 台21線(起點為台中市東勢區天冷，終點南投縣仁愛鄉塔塔加(與台18線相連接))

等四條省道，規劃總長約962.1公里，為西部平原輔助幹道。

# 省道公路系統(4/6)

## ■ 濱海公路

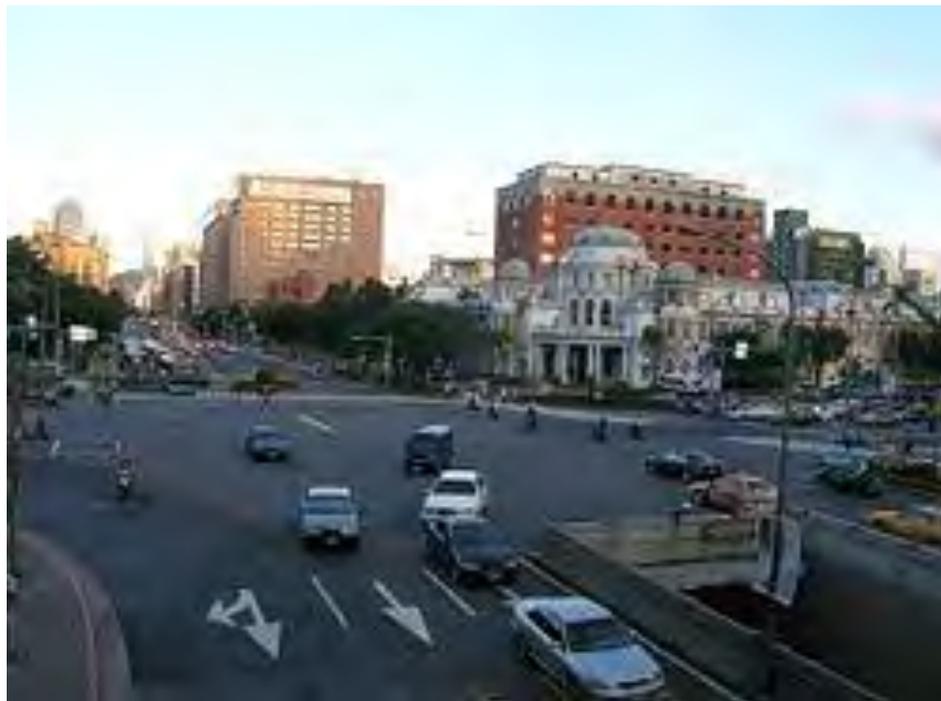
- **台2線**(西起關渡大橋 (亦為台15線起點) , 東迄宜蘭縣蘇澳鎮南方澳。其中淡水至金山路段為「淡金公路」、金山至基隆路段為「基金公路」)
- **台11線**(北端起點花蓮市, 南端終點台東縣太麻里鄉美和)
- **台11乙線**(起點台東市富岡中華大橋, 終點台東市卑南)
- **台15線**(北起關渡大橋, 經竹圍、永安、南至新竹市南寮)
- **台17線**(又稱「**西部濱海公路**」, 起點臺中市清水區甲南(台1線岔路), 終點屏東縣枋寮鄉水底寮(接台1線), 台17線有部分路段是與「西濱快速道路」共構。)
- **台26線**(起點屏東縣楓港。與台1線、台9線相連。終點台東縣達仁鄉安朔。又稱「**屏鵝公路**」(楓港—鵝鑾鼻)、「**佳鵝公路**」(佳樂水—鵝鑾鼻), 為一環繞恆春半島海岸的公路。尚未修築的「旭海至安朔」路段即為舊時所稱之「阿塿壹古道」。)

## 省道公路系統(5/6)

- 台灣的省道誰在維護
  - 交通部公路總局
- 最長的省道
  - 台9線，約476公里
- 台14甲線是全台行經標高最高（武嶺標高3,275m）的高山省道公路。

# 省道公路系統(6/6)

- 台北市忠孝東西路、中山南北路口
  - 台1線、台1甲線、台3線、台5線、台9線等省道以此為起點(公路原點)



# 台灣省道公路原點地雕



# 台灣公路八景

## ■ 南投花蓮—台14甲線



# 台灣公路八景

- 新北市一金水公路(北34線):金水公路以短距離連續髮夾彎從水湳洞陡升到金瓜石





Kainan University

# 台灣公路八景

## ■ 花蓮—中橫公路



# 台灣公路八景

- **南投一新中橫公路夫妻樹**：台21線，又稱為玉山景觀公路，由兩棵成對紅檜枯木形成的神木景觀一夫妻樹最具代表性；緊緊相依的神木不僅見證愛情，也見證了新中橫公路的開築。



# 台灣公路八景

- **新北市—瑞金公路、瑞雙[溪]公路**:102線九份—不厭亭，360度廣角視野，有如漫步雲端般虛幻，芒草不懼強勁的東北季風恣意的佔領整個山頭，風吹來如海浪般洶湧



# 台灣公路八景

- 花蓮—蘇花公路清水斷崖



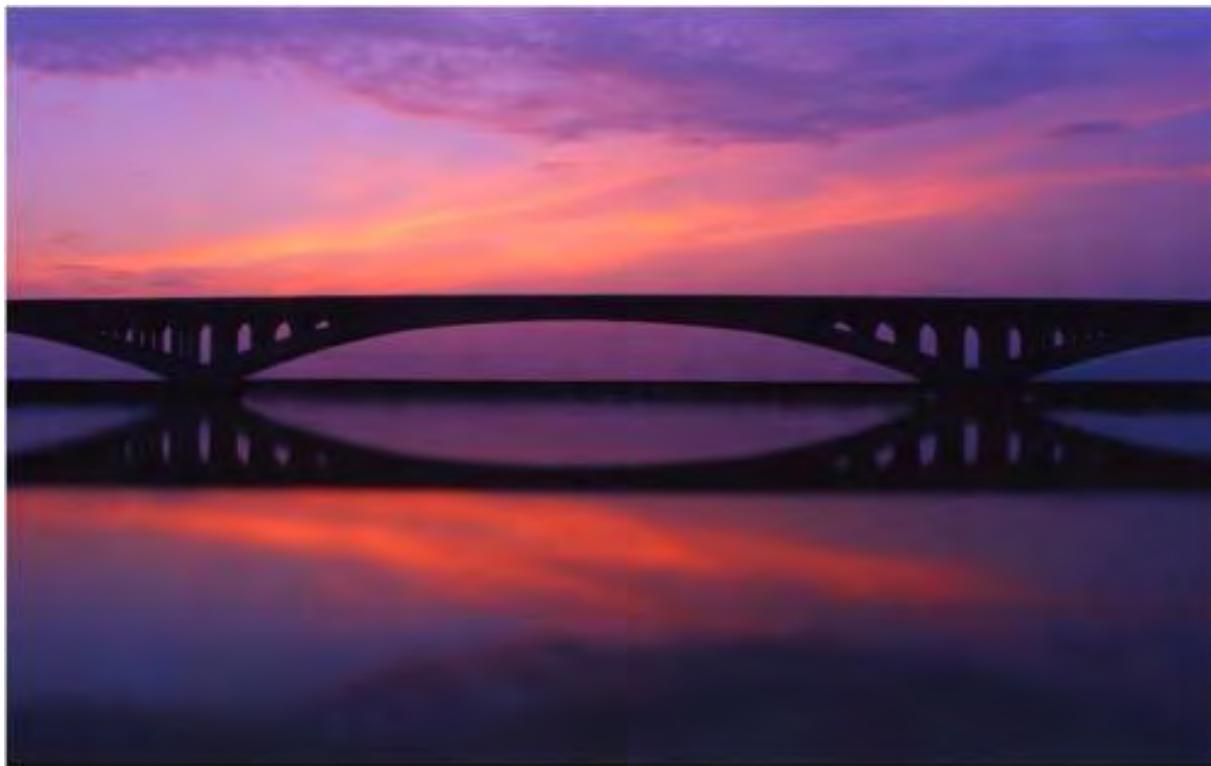
# 台灣公路八景

- **彰化雲林—西螺大橋**:橫跨濁水溪下游、兩端分屬雲林縣西螺鎮與彰化縣溪州鄉的桁架鐵橋，1953年1月28日正式通車，當時是僅次於美國舊金山金門大橋的世界第二大橋。



# 台灣公路八景

- **台南—七股溪橋**: 縣道173甲線的西濱側車道台南段，是西濱公路向南延伸的一段。座落在景色荒涼的鹽田和漁塭中，只有**七股溪橋**相伴，堪稱西部的寂寞公路。



# 作業

- 請規劃一公路路線，從開南大學出發，以環狀旅遊方式，拜訪上述的台灣公路八景，然後再回到學校。
- 請將環狀旅遊所經過的公路路線(公路編號)手繪在圖上繳交(一頁)，或
- 請將環狀旅遊所經過的公路路線(公路編號)，電腦路線規劃後繪出在公路路網圖，列印後繳交(一頁)，或
- 用文字描述的方式，將環狀旅遊所經過的公路路線(公路編號)依環狀旅遊的順序說明繳交(一頁)
- 5月14日交。

# 最近崛起的景觀公路





台東池上的伯朗大道

運氣好的話，你會看到...



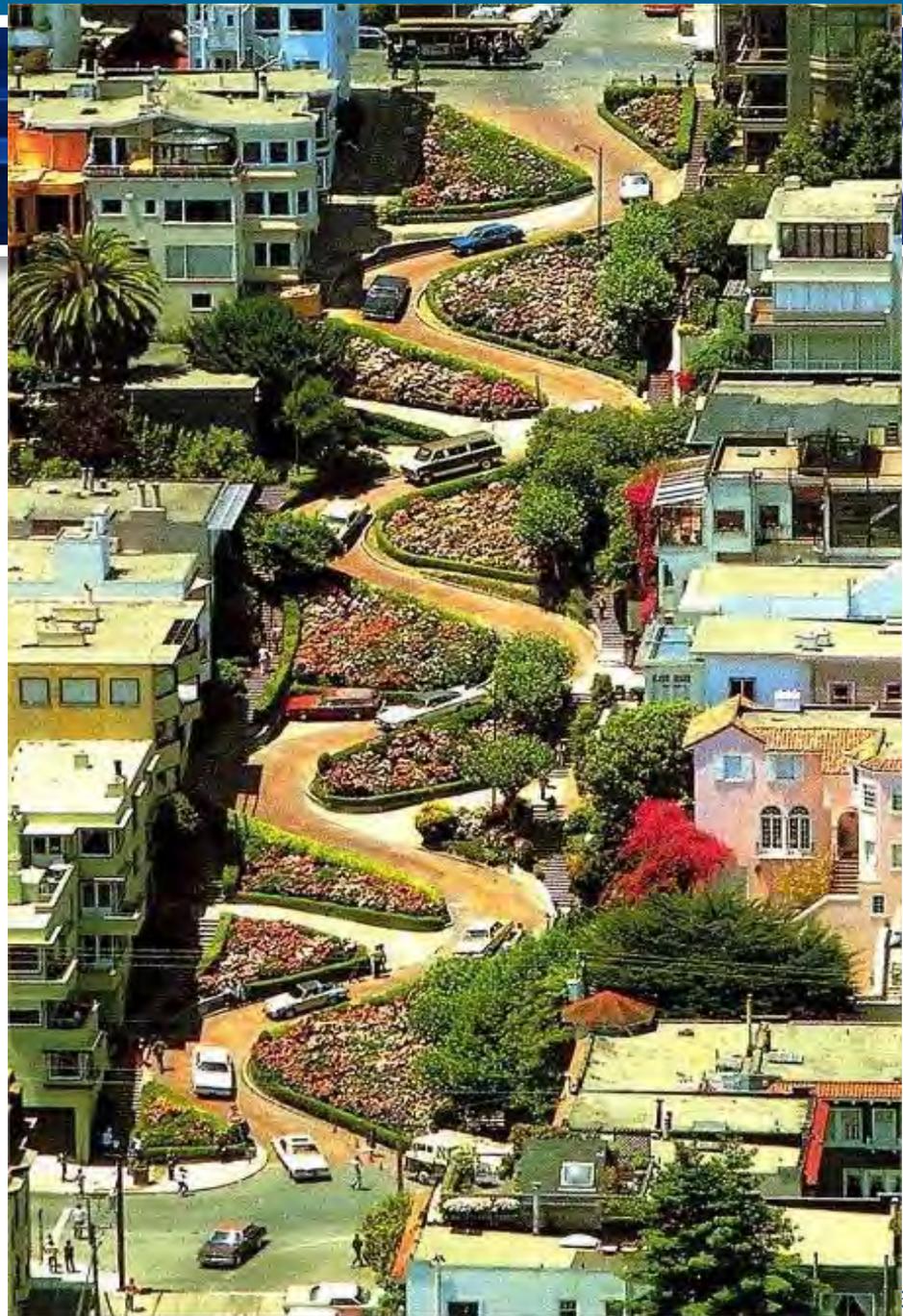
運氣不好的話，你會看到...



# 日本黒部立山



# 舊金山花街



# 挪威大西洋公路



# 挪威精靈之路



# 摩洛哥，阿特拉斯山路



# 法國，圖裏尼山路



# 瑞士，格里姆瑟爾隘口



# 中國，郭亮隧道



# 中國 湖南天門山之天堂路



# 中國 川藏公路



# 羅斯卡拉高萊斯路安地斯山脈的道路，位於智利 跟阿根廷之間



# 意大利阿爾卑斯山脈間的山岳道路Stelvio Pass



# 日本江島大橋





# 台灣公路客運沿革

- 台灣日治時期：台灣總督府交通局鐵道部自動車課
- 臺灣省政府1946年8月1日設立：台灣省公路局
- 1980年設台灣汽車客運公司
- 在1990年代前，台汽曾是台灣唯一的長途公路客運經營者。其餘皆未合法(稱野鷄車)
- 1988年開始開放民營一整編所有非法，成立統聯
- 2001全面民營化成立：國光汽車客運公司

# 台灣公路客運系統

- 台灣客運系統現況-分三類
  - 市區公車
  - 公路客運
  - 國道客運

# 台灣公路客運系統

## ■ 市區公車

- 行駛於城市中，以服務城市居民為主的路線
- 由所在縣市政府交通局（或相關業務主管機關）管轄，部分縣市由當地政府直接出資經營
- 收費也隨各縣市而定：
  - 臺中市採用與公路客運相同的「里程計費」模式，其他縣市多採用兩段票或單一票價。
  - 臺中市實施8[10]公里免費里程優惠，以提升公車承載率，並培養未來搭乘捷運人口。

# 台灣公路客運系統

## ■ 公路客運

- 長途客運，是跨縣市行駛的客運路線
- 由交通部公路總局管轄
- 票價通常採用里程計費
- (大台北部分市郊路線為段次計費)

# 台灣公路客運系統

## ☞ 國道客運

- 大部分行駛於高速公路，連接較長距離地區間的路線
- 由交通部公路總局管轄
- 自1978年國道剛完成初期，國道客運的路權由台灣汽車客運公司（今國光客運）所壟斷。
- 1995年以前由台灣汽車客運公司及由遊覽車業者所組成的統聯客運所寡佔。
- 1995年以後政府開放路權，凡是符合資格的民間業者均可提出申請，路權年限是五年。

# 台灣公路客運系統

- 長途客運公司

- 國光客運/統聯/和欣/建明(飛狗巴士)/阿羅哈
- 行駛南北高速公路及各大省道

- 行駛桃園國際機場的客運巴士計有七家：

- 國光客運/建明客運(飛狗巴士)/大有巴士/長榮巴士/  
統聯客運/桃園客運/和欣客運

# 公路觀光旅遊

- **公路觀光旅遊**是最普遍、最重要的短途運輸方式。其特點是靈活、方便，能深入到旅遊景點內部，短途旅行速度快，公路建設投資少、工期短、見效快；但運載量小，受氣候變化影響較大，安全性能較差，增加空氣污染。

# 公路觀光旅遊的優點

- 靈活自如
- 節約時間
- 便於遊覽

## 公路觀光旅遊的缺點

- 速度不可能太快，舒適程度偏低
- 載客量有限，能源消耗大
- 安全性差
- 對旅遊地點產生負面影響

# 公路觀光旅遊的營銷策略

- 合理定位
- 做好與其他交通方式的銜接

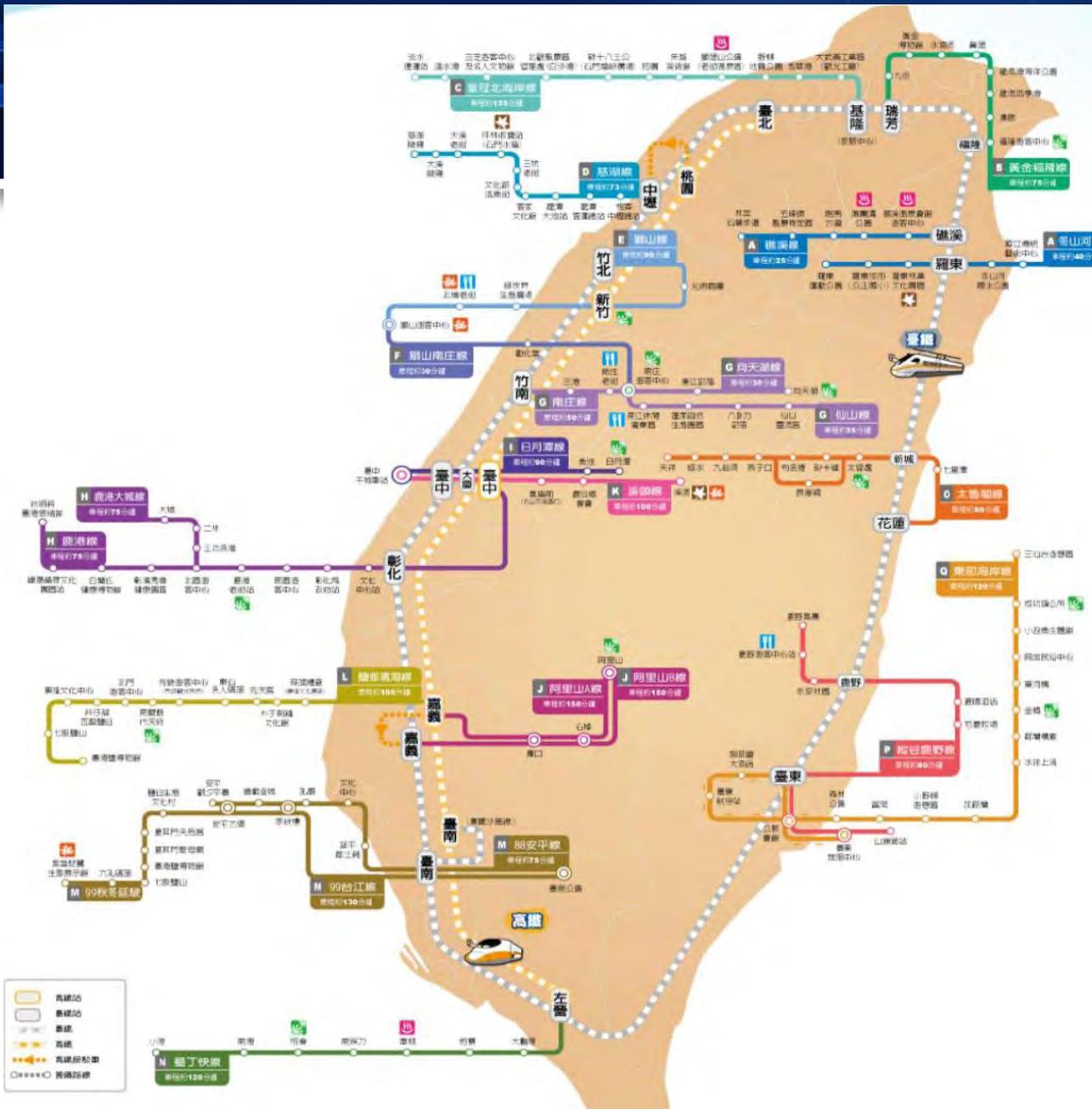
- 「臺灣好行」景點接駁旅遊服務是專為旅遊規劃設計的公車服務，從臺灣各大景點所在地附近的各大臺鐵、高鐵站接送旅客前往臺灣主要觀光景點，不想長途駕車、參加旅行團出遊的旅客，搭乘「臺灣好行」景點接駁旅遊服務是最適合自行規劃行程、輕鬆出遊的好方式，也正響應了節能減碳的旅遊新風潮。

# 台灣好行網站介紹 [www.taiwantrip.com.tw](http://www.taiwantrip.com.tw)



**Taiwan**  
THE HEART OF ASIA

中華民國交通部觀光局 版權所有 Copyright © 2012 Tourism Bureau, Rep. of China(Taiwan). All Rights Reserved.  
地址：106台北市忠孝東路4段290號9樓 電話：886-2-2349-1500 24小時免付費旅遊諮詢熱線：0800-011765  
建議瀏覽器：IE7.0以上，Firefox,FLASH6.0 以上版本(螢幕設定最佳顯示效果為1024\*768)



# 智慧化公路交通



個人車輛  
Telematics



車隊管理應用



計程車衛星派遣



交通資訊服務

停車管理應用



港埠自動通關應用



公路客車資訊應用



BOD共乘應用



# 高速公路1968

- 「高速公路1968」幫助您輕鬆規劃出遊行程，不僅可查詢最短路徑及最短旅行時間路線，掌握最新路況，還能以GPS定位，了解最即時的前方路況資訊。



# 省道即時交通資訊網

- 結合即時省道交通資訊及地圖顯示，讓使用者在出發前或旅途中隨時可以查詢查詢省道風景區路段、易壅塞道路及國道替代道路之交通資訊，快速掌握重要路線即時路況。



# 交通服務e網通

- 交通部運輸研究所的「交通服務e網通」配合數位電視、行動電話、無線上網等通訊技術，可將即時路況資訊傳送到車輛導航系統、手機與PDA，哪裡塞車？替代道路如何走？如何避開交通事故地點？將一目了然！
- [http://61.57.40.123/EIntegration\\_new/TravelPlan.aspx](http://61.57.40.123/EIntegration_new/TravelPlan.aspx)



# 「旅行臺灣」APP

- 交通部觀光局推出「旅行臺灣」APP，透過智慧型手機可輕鬆查詢週邊景點、住宿資料及相關旅遊資訊，提供超過1萬6,000筆之適地性定位服務(Location Based Service)，包括觀光景點、住宿、餐飲、旅服中心、警察局、醫院、停車場、加油站、火車站及其他運輸場站等旅遊隨身資訊，並可隨時查詢觀光活動，外出旅遊免煩惱。



二 版

# 借問站

INFORMATION  
STATION



- 以提高  
的基本
- 因應智慧  
「智慧型
- 超過50張
- 本書為大專  
資訊的參考

人生地不熟 · 一問解千愁

New Information Stations—Enjoy friendly experiences

Taiwan  
THE HEART OF ASIA  
交通部觀光局  
Tourism Bureau, MOTC

# 借問站

Q：什麼是「借問站」？

A：交通部觀光局為了回應臺灣人「相借問」的臺式熱情，特別與在地特產店、便利商店、民宿飯店、旅行社、觀光工廠、博物館以及派出所等單位合作推出「借問站」。「借問站」示範點，必須能同時提供「友善、便利、貼心」的旅遊服務，門口將設有「借問站」識別，可以提供簡易的旅遊諮詢服務、推薦在地特色，並設有QRcode引導至雲端提供各項旅遊服務。期待藉由交通部觀光局、縣市推動單位與在地借問站合作，共同營造臺灣友善的旅遊環境，提升觀光旅遊服務品質。



借問站識別標誌



親切的問候



友善的服務

以提高  
的基本  
因應智  
「智慧型  
超過50張  
本書為大  
資訊的參

借問站

INFORMATION  
STATION



人生地不熟 · 一問解千愁

New Information Stations—Enjoy friendly experiences

Taiwan

THE HEART OF ASIA

交通部觀光局

Tourism Bureau, MOTC

- 為有效提升公路客運服務品質，提供民眾即時查詢車輛動態，交通部公路總局於103年1月1日起正式開放公路汽車客運動態資訊管理系統，民眾可隨時透過網站、手機APP或電話語音等查詢方式，有效掌握車輛行車動態。

# 客運e化計畫目標

## □ 有效落實公路汽車客運監理業務

- 透過系統之動態管理功能，能即時、有效掌握公路汽車客運業之營運車輛動態，進而對其營運路線、班次、停靠站位、補貼、服務品質...等項目加強管理。

## □ 提供民眾公路汽車客運乘車即時資訊

- 藉由資訊的透明化，能提昇民眾對於大眾運輸工具的使用意願，提升大眾運輸工具使用率，據以落實以大眾運輸為主之發展策略，並達成「節能減碳」之目標。

## □ 客運業者有效落實車隊管理。

- 客運業者可由本系統充分瞭解駕駛員是否有不當操作行為，作為教育訓練之參考依據，並可有效落實油料管理，降低營運成本；遇有交通壅塞情形時，可實行機動調度；發生緊急狀況時，可立即進行危機處理。

Gmail Welcome to Facebook 文藝新聞 - 讀修新聞 - Val 公路客運機車資訊查詢系

www.taiwanbus.tw/Default.aspx?Lang=

應用程式 網頁快顯圖庫 開南大學KAINAN U... 從IE匯入 MapleStage Gmail

# 客運e化 暢行臺灣

最新消息 | 觀光活動 | 下載專區 | 小幫手 | 留言版 | 關於 | English



一般查詢

起訖縣市 客運旅遊

進階查詢

找客運 找路線 即時動態

地址:10863臺北市萬華區東園街65號 服務電話:(02)23070123 建議瀏覽器IE7以上版本(最佳螢幕解析1024\*768)  
交通部公路總局 版權所有 Copyright c 2011 All Rights Reserved. 資訊安全政策 隱私權宣言 滿意度調查 訪客人數: 1742084

Windows taskbar: CH, 11:23 AM, 3/29/2014

■ <http://www.taiwanbus.tw/Default.aspx?Lang=>

# 遊覽車產業分析與發展趨勢

## ■ 台灣遊覽車產業的起源

- 民國48年—金馬號（聘用遊覽車小姐為遊覽車上旅遊活動的人們進行車上服務）
- 民國70年代國內大眾旅遊蔚為一股風潮
- 民國82年起全面開放新公司設立
- 民國85年-93年間（遊覽車牌照發放過多）

- 人口成長5%
- 公路里程數增加6.7%
- 遊覽車數量增長31.7%



- 民國97年公路總局已經進行三級評核以及全國遊覽車評鑑

# 遊覽車產業分析與發展趨勢

## ■ 法令依據

- 公路法 34 條：營業汽車應分類營運，其類別包括公路汽車客運業、市區汽車客運業、遊覽車客運業（在核定區域內，以遊覽車包租載客營業者）、小客車租賃業。
- 公路統計名詞定義：遊覽車為設備完善供旅客租用遊覽之汽車。
- 其營業方式為**待客包租**
- 民國93年止臺灣遊覽車客運業共有**543家**
- 從事旅遊時的交通工具（馬惠玲，2003）
  - 自用或租借汽車64.0%
  - 遊覽車或旅遊專車12.5%

# 經營方式演變



68年國光號唯一獲許經營高速公路的客運

## 第一階段

- 一定路線內定期售票載客



## 第二階段

- 凍結遊覽車牌照
- 違法經營



新竹台北間的野雞車



野雞車業者整合成統聯客運

## 第三階段

- 兩階段開放牌照
- 服務品質參差不齊



## 第四階段

- 提高設立門檻
- 靠行問題



意外事故頻繁

# 經營方式演變-第一階段(1953年~1976年)

- 1953年台灣營運。
- 「台灣省汽車運輸業管理規則」第四條第二款之規定

## 遊覽車客運業

- 在一定路線內定期售票，以載客汽車運輸遊覽旅客為營業目的者
- 固定路線別汽車客運業

## 大客車出租業

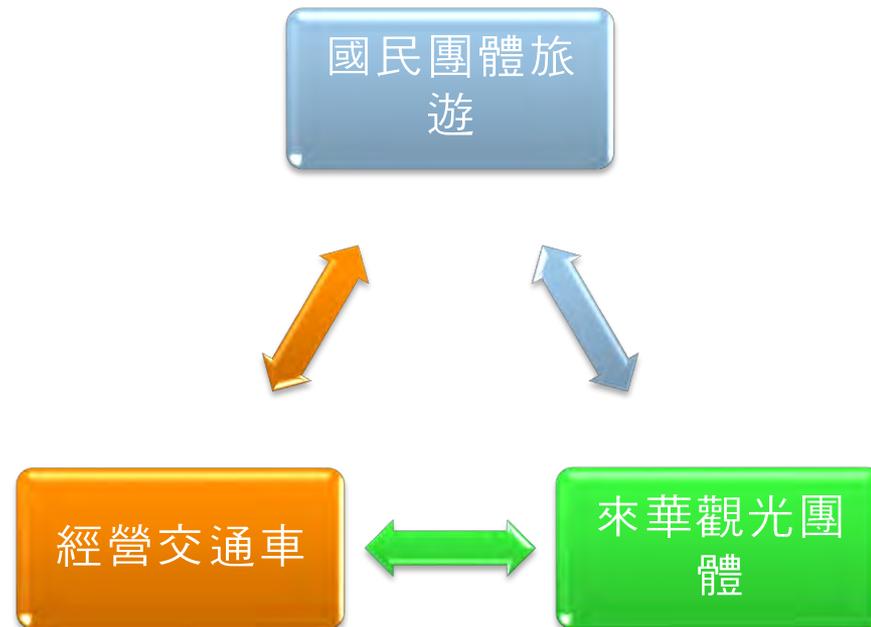
- 在一定路線內或區域內，以大客車(駐在業者車庫內)待客包租為其營業目的者
- 現今遊覽車客運業

# 經營方式演變-第一階段(1953年~1976年)

- 1972年--定期遊覽班車業務不理想
  - 修正「汽車運輸業管理規則」→將大客車出租業歸類成特種汽車客運業的一種
- 1972年11月1日「遊覽汽車管理辦法」第三條規定
  - 「所謂遊覽汽車，係以汽車專供旅行業或其他機關、學校、公司團體包租，辦理遊覽觀光或交通車之車輛。」
- 1984年1月修正之「公路法」&1986年修正公佈之「汽車運輸業管理規則」
  - 汽車運輸業已無大客車出租業，並將其歸併至遊覽車客運業，屬於公路汽車運輸業之一種，並定義為「在核定區域內以遊覽車包租載客為營業者」

# 經營方式演變-第一階段(1953年~1976年)

## ■ 遊覽車客運業之營業類別



## 經營方式演變-第二階段(1977年~1991年)

- 1977年11月—違法行駛國道情況嚴重
  - 凍結遊覽車牌照發放數量與新公司之成立。
- 加入遊覽車行業僅餘兩種途徑
  - 一為違法經營
  - 二為透過黑市購買價格高昂之牌照
- 造成遊覽車市場供需失調

# 經營方式演變 - 第二階段(1977年~1991年)

- 1980年7月
  - 台灣汽車客運公司陸續租用786輛遊覽車，納入公司營運範圍。
- 1982年7月
  - 無法對於司機駕駛等問題有效管理，改以租斷方式租用565輛遊覽車
  - 至車齡屆滿8年後，陸續將牌照發還給業者
- 1989年
  - 整合輔導籌組「統聯汽車客運公司」
- 開放遊覽車客運業牌照申請，是短期改善大客車違規現象最直接且兼顧市場需求的方式

# 經營方式演變 - 第三階段(1991~1998 年)

## ■ 1991 年

- 為順應國內旅遊市場之實際需求
- 杜絕黑市價格與違規遊覽車猖獗
- 兩階段牌照開放政策且允許新公司成立

## ■ 兩階段實施其主要考慮因素

- 汽車運輸業之經營特性（一經加入便不容易短期內退出）
- 先由符合規定之限有業者申請增車，間接數量管制
- 經過兩年的觀望，讓有意願者進入市場

# 經營方式演變 - 第三階段(1991~1998年)

- 自1991年9月24日-1993年9月23日止（第一階段開放措施）
- 「遊覽車牌照開放申請實施方案」
  - 接受現有遊覽車業者申請增購車輛
  - 最近一年的平均每車營業額在新台幣120萬元以上
    - 年平均營業額界於120萬元與180萬元之間者→增購30%
    - 年平均營業額界於180萬元與240萬元者→增購45%
    - 全年平均營業額超過240萬元者→增購60%
  - 最近6個月內不得有任何違規營業記錄，始可提出增車申請
  - 申請增車以一年一次為限

浮報營收

# 經營方式演變 - 第三階段(1991~1998 年)

- 自1993年9月24日起（第二階段）
  - 檢討1991年起施行「遊覽車牌照開放申請實施方案」並修正
  - 新遊覽車公司之設立必須依照「公路法」、「汽車運輸業管理規則」及「汽車運輸業審核規則」等相關規定辦理之
  - 提高遊覽車公司增車的門檻限制
  - 申請設立新公司時只有資本額而無營業額限制

紛紛成立新公司  
購買車輛後讓售

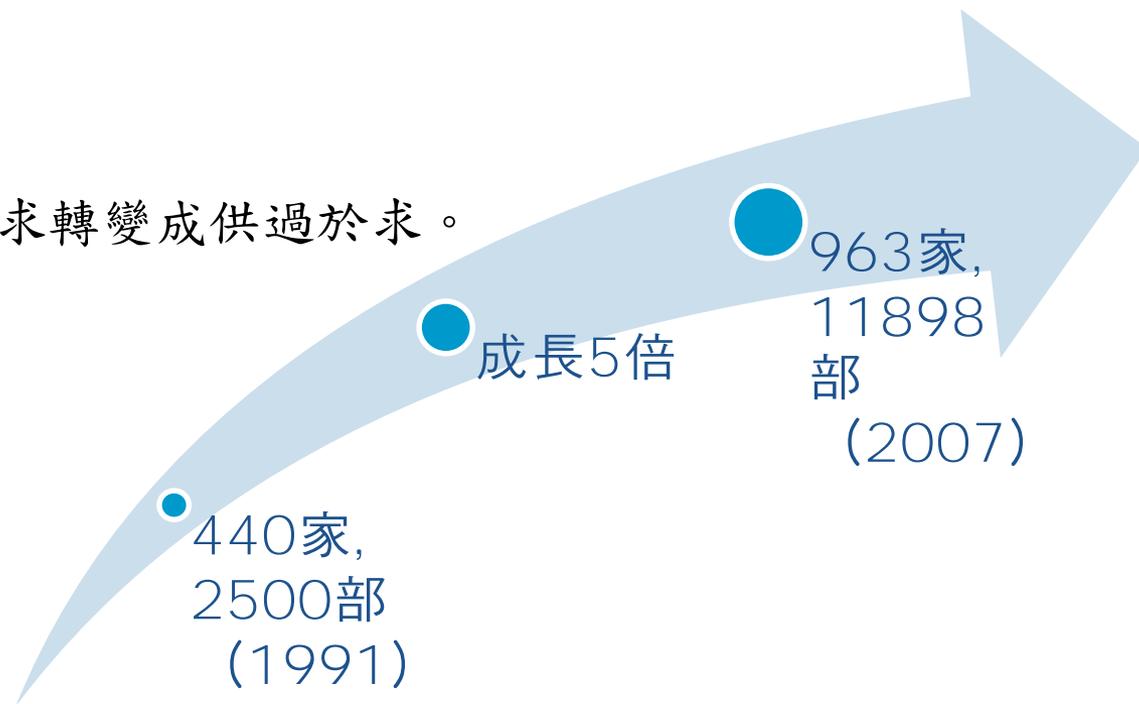
# 經營方式演變 - 第三階段(1991~1998 年)

## ■ 開放政策優點

- 牌照黑市價格消失

## ■ 開放政策缺點

- 服務品質參差不齊
- 市場生態由供不應求轉變成供過於求。



# 經營方式演變-第三階段(1991~1998年)

## ■ 靠行營運現象缺點：

- 靠行車主與遊覽車公司間的法律關係模糊
- 現存靠行方式難以建立品牌形象與規模經濟效益
- 政府對於以靠行為主之遊覽車市場的約束力薄弱

# 經營方式演變 - 第四階段(1998~迄今)

- 1998 年修改管制措施
  - 上修至資本額欲達5000萬元、車輛數達30輛者方能提出申請
- 缺乏適當退場機制
  - 市場仍供給過於需求
  - 靠行問題持續存在
  - 削價競爭

狀況未改善，  
只是趨緩