

專案質詢

8-2-2-0440

立法院議案關係文書 中華民國101年9月26日印發

案由：本院黃委員昭順，針對監察院以近五年每年平均發生 13.2 件遊覽車事故，損害觀光優良形象，糾正交通部。本席認為，國內旅遊的交通安全確有問題，而關鍵的司機與車輛都有檢討之必要。本席必須提醒，從歐債影響全球經濟發展迄今，台灣經貿緩滯同樣未能倖免，但觀光業卻反是成長了 25%，不可諱言，陸客開放來台其實居功至偉。陸客已是國內觀光客最大來源，但大陸學者卻已批判「台灣旅遊品質太差」，換言之，如不能有效改善陸客待遇及旅遊安全，國內觀光業恐將停滯不前。「起得比雞早、跑得比馬快、睡得比賊晚」是陸客來台之譏，旅客疲憊尚可控制，但司機累翻就有嚴重的安全問題，若再加上遊覽車不耐操，意外當然難免。據專家表示，車輛等級與安全有密切關係，車輛不分級，旅客根本無法分辨所乘車輛好壞。為何非陸客旅行團之交通意外明顯較少？其實，兩岸旅遊業者心裡有數，不外低價惡性搶標結果。本席建議，除法令、制度及管理、教育訓練應剴切檢討外，對遊覽車司機缺員問題惡化，政府不妨輔導計程車駕駛轉為遊覽車駕駛，既能解決計程車空車率高、駕駛收入偏低問題，不也能有效解決遊覽車司機荒之困擾，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、陸客來台四年，共發生了十一次車禍，造成數十人傷亡，大陸學者批台灣旅遊條件差。事實上國內旅遊交通安全環境的確有問題，而關鍵就在司機與車輛都有檢討必要。遊覽車司

立法院第 8 屆第 2 會期第 2 次會議議案關係文書

機工作逾時固然危險，遊覽車被操過火也會出問題；但遊覽車等級不均，規格繁多品質相差甚大，可是國內的遊覽車卻未分級，無論車種是歐系、日系或韓系，底盤是大馬力、小馬力，購入成本是七百萬還是四百萬，政府一視同仁，規定統一標準、使用年限到十二年就得退場，如此一來買貴車的業者成本回收較難，業者不去買好車，低價車就取代了高價車，有如劣幣逐良幣。專家表示，車輛等級與安全有密切關係，過去公路局經營客運時代購入的國光號，等級等同美國灰狗巴士，很少因車輛故障肇事，使用了二十年依然安全可靠，但車輛不分級，旅客根本無法分辨所乘坐車輛的好壞，危安相對增加。

二、陸客早起、晚睡都是為了趕行程，趕路使旅客、司機與遊覽車都吃不消；旅客疲憊尚在可控制的範圍，把司機累翻就有嚴重的安全問題，若再加上遊覽車不耐操，意外就難免；國內遊覽車生意雖好，司機卻是低底薪，需靠客人購物抽成佣金增加收入，導致司機工作超時常疲勞駕駛；司機工作環境差，遊覽車司機缺員問題日益惡化，今年五月韓國旅遊團在太魯閣翻車意外，就是業者雇用僅有大貨車駕駛執照的司機駕駛而肇事。陸客已是國內觀光客最大來源，觀光主管單位必須立即改善陸客待遇及國內旅遊設施，否則國內觀光業將停滯不前。

三、其他遊客來台遊覽，意外比陸客少？旅遊業者對國內旅館、餐飲、行程、車輛與隨車人員的狀況十分清楚，觀光客付出的代價，與行程安排、乘坐的車輛，以及會受到何種待遇，都掌控在業者手中；為何日本旅客車禍意外明顯較少，兩岸旅遊業者心裡有數，絕對不會只是運氣比較好而已。

四、太魯閣翻車暴露遊覽車「司機荒」問題，業界估計司機缺員至少 1 成 5 至 2 成，盼政府正視，協助業者解套。業者建議，法令應放寬為取得大客車駕照即可駕駛中巴、滿 1 年便可駕駛大巴。另外；政府不妨輔導計程車駕駛轉為遊覽車駕駛，既能解決計程車空車率高、駕駛收入偏低問題，也能解決遊覽車司機荒。再如開放模擬機訓練，駕駛人經數百小時訓練，就可取得遊覽車司機證照，均不失為有效解決遊覽車司機嚴重缺員的問題。