# 最　高　行　政　法　院　裁　定

111年度上字第199號

上　訴　人　全航汽車客運股份有限公司

代　表　人　簡秋龍

訴訟代理人　王志文　律師

被 上訴 人　交通部公路總局

代　表　人　陳文瑞

上列當事人間公路法事件，上訴人對於中華民國110年12月16日臺北高等行政法院109年度訴字第1198號判決，提起上訴，本院裁定如下：

主　文

上訴駁回。

上訴審訴訟費用由上訴人負擔。

理　由

一、被上訴人代表人已由許鉦漳變更為陳文瑞，茲據新任代表人具狀聲明承受訴訟，核無不合，應予准許。

二、按對於高等行政法院判決之上訴，非以其違背法令為理由，不得為之，行政訴訟法第242條定有明文。依同法第243條第1項規定，判決不適用法規或適用不當者，為違背法令；而判決有同法條第2項所列各款情形之一者，為當然違背法令。是當事人對於高等行政法院判決上訴，如依行政訴訟法第243條第1項規定，以高等行政法院判決有不適用法規或適用不當為理由時，其上訴狀或理由書應有具體之指摘，並揭示該法規之條項或其內容；若係成文法以外之法則，應揭示該法則之旨趣；倘為司法院大法官解釋，則應揭示該解釋之字號或其內容。如以行政訴訟法第243條第2項所列各款情形為理由時，其上訴狀或理由書，應揭示合於該條項各款之事實。上訴狀或理由書如未依此項方法表明，或其所表明者與

上開法條規定不合時，即難認為已對高等行政法院判決之違背法令有具體之指摘，其上訴自難認為合法。

三、上訴人以民國108年11月15日全航字第1080270號函，向被上訴人所屬臺中區監理所（下稱臺中監理所）申請「6268F臺中-埔里（地理中心碑）經國道6號線」（下稱系爭6268F路線，全部班次84班）的部分班次16班，自臺中建國路起繞駛高鐵臺中站，以便利沿線民眾往返高鐵需求（下稱系爭申請案）。經被上訴人審查後，認系爭6268F路線申請部分班次繞駛之行駛動線，與南投汽車客運股份有限公司（下稱南投客運）「6670臺中-高鐵臺中站-埔里-日月潭」（下稱6670路線）多條支線競合，且6670路線目前營運車輛、設備尚能符合大眾運輸需要，另系爭6268F路線現行道路並無任何不可抗因素，致影響連貫端點而需變更路線之情形，不符合公路法第41條第1項及汽車運輸業管理規則（下稱運管規則）第35條規定，以109年5月13日路授中監運字第1090109900號函（下稱原處分）否准。上訴人不服，循序提起行政訴訟，聲明：訴願決定及原處分均撤銷；被上訴人對系爭申請案，應作成核准之行政處分。經臺北高等行政法院（下稱原審）109年度訴字第1198號判決（下稱原判決）駁回後，提起上訴。

四、上訴人對原判決提起上訴，雖以該判決違背法令為由，主張略以：㈠原判決無視臺中監理所109年11月4日中監運字第1090317954號函謂南投客運自認無法適應大眾運輸需求函文，故向被上訴人申請縮駛來增加往返班次載運尖峰時段人潮，又載運需求亦即大眾運輸需要區分為尖峰時段之需要及離峰時段之需要，無法偏廢，此為吾人一般經驗法則所知，卻僅以108年10月至109年3月、108年5月至10月平均每班次載客人數，論斷南投客運6670路線之營運車輛及設備，尚能適應大眾運輸需要，實與論理法則、經驗法則有違。㈡南投客運自認尖峰時段無法適應大眾運輸需求，原審應予調查釐清，有向臺中監理所調取南投客運6670路線之支線「6670D臺中

干城-建國路-建國北路-高鐵臺中站-中彰-國道3號-國道6號-埔里-日月潭」（下稱6670D路線）107到109年度每班次平均載客人數、週一至週日各日平均載客人數及1天內各時段平均載客人數統計資料，以查明「南投客運就尖峰時段及離峰時段均能適應大眾運輸需要」之必要，此經上訴人數次聲請調查，均未置理，原判決徒以平均每班次載客人數資料已足為由，遽認上開資料無調查必要，有應予調查而未調查證據之違背法令，且未說明何以不調查或未採納之理由，亦構成判決不備理由之違法等語。

五、惟查，原判決已敘明：上訴人就部分班次申請繞駛之路線為「臺中干城-建國路-建國北路-高鐵臺中站-中彰-環河路-中投公路-國道6號-埔里」，而南投客運6670D路線為「臺中干城-建國路-建國北路-高鐵臺中站-中彰-國道3號-國道6號-埔里-日月潭」，比較二者，在建國臺中路口經高鐵臺中站至台74線成功交流道，重疊11.5公里；自中投大里交流道到埔里站，重疊41.9公里，重疊里程計53.4公里。另南投客運6670D路線，埔里是核定的行經站位，於扣除「埔里-日月潭」路段後，系爭6268F路線之部分班次繞駛申請案，與南投客運6670D路線，僅高鐵臺中站往國道6號路線相異，其餘路線幾乎完全重疊，被上訴人據以審認二者屬公路法第41條第1項及運管規則第35條所稱之同一路線，核無違誤；又以南投客運6670路線配置甲類大客車營運，每車至少可乘載40人次，該6670路線自108年10月至109年3月期間之載客人數及行駛班次數，計算平均每班次之載客人數為26.1人次，縱109年1月至3月存在疫情因素，以上訴人108年11月申請時，該6670路線於108年5月至10月平均每班次載客人數，亦僅為20.49人次，則被上訴人審認南投客運6670路線之營運車輛及設備，尚能適應大眾運輸需要，並衡酌原經核准之系爭6268F路線並無必須變更路線始能連貫兩端營運路線之情形，以原處分駁回上訴人之申請，自屬有據。至上訴人聲請調取南投客運6670D路線107至109年度在高鐵臺中站之平均每班

次載客人數，星期一至星期日之各日平均載客人數及1日內各時段平均載客人數，以了解6670D路線為何要縮駛以增加載運趟數等節，業經被上訴人提出南投客運平均每班次載客人數統計表，核無調查之必要等語甚詳。經核上訴意旨無非就原審取捨證據、認定事實之職權行使，指摘其為不當，並就原審已論斷或指駁不採之理由，執其一己主觀見解，泛言原判決理由不備或違背法令，而非具體表明合於不適用法規、適用法規不當、或行政訴訟法第243條第2項所列各款之情形，難認對原判決之如何違背法令已有具體之指摘。依首揭規定及說明，應認其上訴為不合法。

六、據上論結，本件上訴為不合法。依行政訴訟法第249條第1項前段、第104條、民事訴訟法第95條、第78條，裁定如主文。

中　　華　　民　　國　　111　　年　　4　　月　　28　　日

最高行政法院第三庭

審判長法官　胡　方　新

法官　林　玫　君

法官　蕭　惠　芳

法官　林　惠　瑜

法官　曹　瑞　卿

以　上　正　本　證　明　與　原　本　無　異

中　　華　　民　　國　　111　　年　　4　　月　　29　　日

書記官　莊　子　誼