

## 高雄市議會舉辦「高雄市計程車運輸合作社合併經營」 公聽會紀錄

日期：中華民國 102 年 2 月 1 日 (星期五) 下午 2 時 5 分

地點：本會一樓第一會議室

出席(列)席：

本會—議員蕭永達、張豐藤議員服務處助理謝政憲、

錢聖武議員服務處助理林明賢

政府官員—高雄市政府交通局副局长李青堯

高雄市政府交通局科長邱俊龍

高雄市政府交通局林俐婷

高雄市政府社會局科長席震國

交通部公路總局高雄市區監理所助理員林靜宜

學者—高雄師範大學事業經營學系副教授李昭蓉

成功大學交通管理科學系副教授鄭永祥

民間單位—大昌計程車運輸合作社理事主席吳建發

興隆計程車運輸合作社林金弘

亞太計程車運輸合作社理事主席葉順來

亞太計程車運輸合作社理事王清正

大高雄計程車運輸合作社理事主席吳政和

快樂計程車運輸合作社理事主席陳炳欽

順風計程車運輸合作社會計吳麗玉

傑誠計程車運輸合作社簡貴琴

高雄縣興隆計程車運輸合作社王秀樹

大通計程車運輸合作社理事主席蘇丞家

主持人：蕭議員永達

記錄：蘇美英

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、專家學者、各單位陳述意見：

大昌計程車運輸合作社吳理事主席建發

亞太計程車運輸合作社葉理事主席順來

亞太計程車運輸合作社王理事清正

大高雄計程車運輸合作社吳理事主席政和

快樂計程車運輸合作社陳理事主席炳欽

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家

傑誠計程車運輸合作社簡貴琴

高雄師範大學事業經營學系李副教授昭蓉

成功大學交通管理科學系鄭副教授永祥

高雄市政府交通局李副局長青堯

高雄市政府社會局人民團體科席科長震國

交通部公路總局高雄市區監理所林助理員靜宜

丙、主持人蕭議員永達結語。

丁、散會：下午 3 時 9 分。

## 「高雄市計程車運輸合作社合併經營」公聽會錄音紀錄整理

主持人 ( 蕭議員永達 ) :

各位親愛的朋友，大家好。歡迎大家來參加今天的公聽會，我們今天公聽會名稱是「高雄市計程車運輸合作社合併經營」的公聽會。之所以會有這個公聽會，主要的原因，是有業者來跟我們反映，目前根據高雄市計程車掛牌車輛總共有 7,720 輛，合作社的社員有 1,404 人。整個比例來講，這個 7,720 輛在車隊跟車行占了將近 50%；在合作社是大概 18%；其他 32% 是個人車行。所以整個趨勢來講，就是計程車在合作社的比例是逐年下降，而逐年下降產生的現象就是社員會逐漸萎縮，利潤也會逐漸下降。為了要改善計程車合作社，讓他們有更強的競爭力，改善服務品質或是讓合作社更有競爭力。今天我們邀請到業者，也邀請到我們市政府的長官，也邀請到兩位學者蒞臨，來聽聽大家的意見。

首先先邀請交通局的副局長，李青堯李副局長。我先介紹蒞臨現場的貴賓給大家認識一下，大家鼓掌鼓勵一下。交通局副局長李青堯李副局長、社會局人民團體科席震國徐科長、交通部公路總局高雄市監理所林靜宜、高師大教授李昭蓉李教授、成大鄭永祥鄭教授，再來介紹業者，大昌計程車行主席吳建發、興隆計程車行林金宏、亞太車行王清正、大高雄吳政和、快樂車行陳炳欽、順風車行吳麗玉、興隆計程車行王秀樹、大通車行蘇丞家。

我們第一輪先按剛剛的順序，先請交通局李青堯副局長，是不是要先請哪一位發言？先聽業者的意見好嗎？先聽業者的意見跟意願，看有沒有什麼具體的想法，因為今天我想把兩個議題合在一起講。第一個議題是本市計程車運輸合作社之經營改善策略，第二個議題是合併經營之可能性。這根本上是兩個議題，但是我想我們不需要兩個分開講，兩個一起講，也可以講改善的策略，也可以講合併的可行性。第一輪我們先聽業者的意見，再請教授發言，再請副局長發言。這樣我們先請大昌計程車合作社理事主席，吳建發吳主席。

大昌計程車運輸合作社吳理事主席建發：

剛才聽到計程車的部分，提到目前掛牌數 18%，那車輛數到底是不是 1,404 輛？是算人數嘛！問題是車行和個人的你不能包含在內，你只能算合作社的掛牌率是多少。你不能算車行的多少、個人的多少，跟合作社的一起算，你要分開算，看合作社的掛牌率是多少。每家合作社的損益都不

同，如果要合併，那些帳也一定不同，如果那一家的負債比較多，怎麼可能要跟他併在一起。我是覺得這個議題，問題就是那些社員，我們入社退社的部分，你入社時的股金，退社的時候去哪裡比較理想，那些股金要退還人家。就這樣而已，我們沒有什麼糾紛，所以每家的負債都不同。要合併也是要社員同意，不能強制說要合併，也不能這樣。我的問題就是這些。

主持人 ( 蕭議員永達 ) :

接下來請興隆合作社林金宏主席，沒什麼意見。接下來請亞太計程車理事主席葉順來，剛剛不好意思，現在補介紹，請葉理事主席發言。

亞太計程車運輸合作社葉理事主席順來 :

蕭議員、在座貴賓及合作社的先進，大家好。今天開這個公聽會，討論關於高雄市計程車合作社合併的議題非常好，高雄市目前有 11 家合作社，確實都是小型的計程車合作社，根本不具備規模經濟及虧損等。合併經營需要市政府及市議會提出確實有效政策，將 11 家合作社合併為一家合作社經營，如此以達具備經濟規模與成本效益的計程車合作社，才能永續經營，也才能為社員謀取最大的經濟利益與生活之改善，市政府也較好管理。亞太計程車合作社同意支持合併成為一家的經營政策，希望其他合作社負責人以大局為重，不要有私心。請蕭議員幫助推動合併為一家合作社經營。以上，謝謝。

主持人 ( 蕭議員永達 ) :

謝謝。請王清正理事發言。

亞太計程車運輸合作社王理事清正 :

蕭議員、各位公務人員及貴賓和合作社先進，大家好。合作社是人類最偉大的發明之一，合作社的制度就是解決資本家的剝削，解決貧窮，縮減貧富差距。合作社在這 180 年來，發揮的效果非常好，譬如說我們計程車合作社，在合作社還沒有出來的時候，一位司機要去跑計程車靠行的時候，他必須要有一塊牌，使用權就要十幾萬，而且規定要五年，五年後再重新申請，要是你中間有繳銷的，就要另外付錢。合作社開放之後，這個問題完全解決，以前開放合作社，是要解決牌照被剝削的問題，但是這個任務已經完成。我們再來就是要推動，怎麼樣讓我們這些小型的，不具經濟規模效益的小型合作社，要怎麼透過政策導向，提出有效的配套措施，讓他們可以合併。

如果可以這麼做，大概會有幾點綜合效益出來。第一點、合併之後體質就會改善，提升他的競爭力，改善他的財務。第二點、他可以有更多的能

力去管理社員的人跟車。第三點、他的社員才有辦法提供客人更好的服務品質。第四點、高雄市政府在管理上也比較好管理，因為你管理 1 家和管理 11 家的人力成本不一樣，節省下來的人力成本，可以再投入市政的建設。第五點、如果合併之後，2 年所虧損的股金彌補，第 3 年社員開始享受合作社法所規定配息的福利。第六點、合作社之間也不會有惡性競爭，惡性競爭是違反合作社的本質，經營合作社的這些負責人要好好的去認知這一點。以上，這是我的報告。

主持人 ( 蕭議員永達 ) :

清正比我們議員還有學問，還說到人類社會。再來是大高雄理事主席吳政和。

大高雄計程車運輸合作社吳理事主席政和：

謝謝。主持人蕭議員、各位長官、各位記者先生小姐、同業先進，大家午安。推動合併的這個議題，我覺得有的講是很會講，但是做卻很難做，為什麼呢？因為合作社法，知道的會閃避法令，不知道的會規規矩矩，經營的方式各自不一樣。有的是一直拼命的支出，花差旅費等等的，有的是很節省，收來的費用慢慢節省、慢慢用，這個是不一致的地方，我也不反對合併。但是我們市政府要支持的話，你要去想說虧損那麼多錢的時候，11 家的合作社怎麼去整合，怎麼去補虧損的這個部分。第一步驟要去了解的，是如何像我們王清正理事講的，我們市政府可以來彌補虧損的部分，盡量把它彌補平衡再來合併。不要讓我們的會員有所損失，合作社法上虧損的時候，會員是要負責任的，每一個都是股東，認知的會這樣想，不認知的話，你退社的時候基金要還我。有的知道，我不還你就沒有違法，這是合作社法，這個是很明確的，這件事情是要進一步從虧損的部分去研究。研究完以後，如果政府要拿幾千萬來沖銷，我也是很高興。讓這些社員都不用再負擔股金的部分。這個是一點參考的意見，謝謝。

主持人 ( 蕭議員永達 ) :

謝謝。第一輪先發言完，接下來請快樂合作社陳炳欽主席。

快樂計程車運輸合作社陳理事主席炳欽：

我是快樂合作社，我姓陳。我們快樂合作社在高雄市來講，是最後一家成立的，我記得是在民國 86 年，吳前市長宣布凍結牌照的前 6 天，我們才倉促成軍。但是我們的宗旨是始終如一，我們讓所有的社員進來容易，出去也容易，大家是好聚好散。從 87 年 2 月成立到現在，我們的服務費還是始終如一。我們秉持著協助社員辦汽車貸款，我不敢講是全高雄的創

舉，但是可以說是業界利率最低的，我們去辦銀行利率，我們協助社員購車。但是你說要合併，每一家體質都不一樣，我們盡量做到盈虧平衡，但是當然還是有一個困難度在。如果說要倉促的合併，我是不贊成。謝謝。

主持人(蕭議員永達)：

接下來請順風車行吳麗玉。請大通車行蘇丞家主席。

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家：

主持人、各位官員及先進，大家好。我是大通計程車合作社。首先我要說的是，為什麼合作社的掛牌率會比車行還少，整體上很多車行原則上不讓司機離開去合作社，他把他們綁住的原因歸咎於很多原因，他只讓司機過戶，不讓他繳銷車牌。過戶的意思就是說，車行可以直接過戶到他的名字，但是不讓他繳銷車牌離開過去合作社。所以造成我們招收社員上很多的困擾，很多人要進來，可是車行就是不放手。我們的政府機關也不能幫忙協助處理，我們也礙於法令沒辦法幫忙。第二、合作社都是單位社，沒有人有那麼多的資金去幫他清一些有的沒的。

另外還有一個問題，我們的監理單位，以我們大通來講，我們現在的掛牌率是百分之百，我們裡面都沒有任何空牌。我們要跟監理所申請遞補的時候，他們說公有牌照數都已經沒有了。沒有沒關係，我們有一些不好的司機，像是已經死亡的，或是車牌已經被監理所註銷的，我們要去申請也說不行。說一定要把車牌拿回來才可以做遞補的作業。

還有司機已經死亡的，欠監理所錢，我們也不能辦除名做遞補，造成我們有司機想進來不能進來，造成營運上的困難。也有一些優良的司機要進來也不能進來，我也沒有辦法幫他的忙。在這個法令上，希望主持人能幫我們這些業者推動修法，請監理所讓我們一些好的司機可以進來。那些不好的，像是已經死亡或是欠監理所費用的，也要叫我們去結清，叫死人拿錢出來結清，有可能嗎？不可能嘛！如此這個車額就佔在那裡，而佔在那裡，我們就不能跟司機收到錢，我又不能遞補這個車額，始終懸空在那裡，所以就造成這些惡性的營業上的困難。

還有一點是為什麼會造成營業上的困難度，今天在交通隊職業登記證的審查小組裡，我們也曾經發文告訴他們，他們也是跟我說沒辦法。他們說在縣長的時代，他要來審查職業登記證，一定要回來社裡拿到職業登記證受雇單的證明書才可以。現在縣市合併之後就不用了，不用的狀況下，變成權益是自己的，他自己隨時可以去驗，他跳脫合作社的管理，而合作社的經濟來源就是這些管理費用。他不來繳管理費用，合作社就一定沒辦法。

所以在這裡也希望我們的交通局跟主持人，能不能修法，請這些司機社員，年度要審查職業登記證時，可以回來社裡面拿執業事實證明單，再去審驗。這樣才能控制社裡的經濟來源，唯一的收入。這些我們都行文過了，但是所得到答覆的都是法令的限制，他們沒有辦法，他們只能依法行事，如果有問題，請跟上級爭取。所以造成我們營運上很多的困難。原則上這裡的議題，如果要合併，就我個人大通絕對支持，只是這個法令要怎麼修改，要怎麼來做，每個人都能達成共識是最好的。以上。

主持人 (蕭議員永達) :

謝謝。接下來請傑誠計程車合作社簡貴琴主席發言。

傑誠計程車運輸合作社簡理事主席貴琴 :

能不能讓其他的前輩先發言，因為我剛來。

主持人 (蕭議員永達) :

其他的前輩已經發言過了，我們兩點準時開始。

傑誠計程車運輸合作社簡理事主席貴琴 :

因為現在合作社的困難是有些社員不來繳錢，因為他們有鐵牌放在我們那裡，他們沒有證件也不能繳銷，他就說他那裡的貸款不要繳了，所以鐵牌放在公司也沒有用。他就不要結清貸款，鐵牌丟在我這裡我也沒有辦法處理，我不可能清他的貸款。就丟在那邊，也不能遞補，也沒有辦法做什麼事，都沒有辦法。合作社本身就是營運很困難，有一些人也不進來，也找不到人，知道他已經繳銷了，他這裡還有欠，也還是不進來。你就算有他的電話，通知他也不進來。以上，謝謝。

主持人 (蕭議員永達) :

所以實際上的困難，跟大通遇到的是一樣的。好，第一輪業者發言完畢以後，我們先請高師大事業經營系的李昭蓉李副教授發言。

高雄師範大學事業經營學系李副教授昭蓉 :

主持人、各位業者先進及各位市政府的長官，大家好。我剛剛本來想說要用台語講，但是用閩南語會講很久，所以我用國語慢慢講。因為今天參加這個公聽會，我看到邀請我的時候是說要談合併經營。其實在企業裡面的整併是非常多的，他們在細節操作上面的細膩程度很複雜。我來的時候正好先聽到你們表達各自合作社的立場，如果你仔細聽，從剛剛的發言裡面可以揣測到哪些是賺錢的合作社，哪些是現在有一些虧損壓力的合作社。整併的時候的困難就是剛剛講的，有賺錢的，有的是虧損狀態的，有的是營運稍微好一點的，就是社員數不多等等。因為其實要來參加之前，

我找了很多的資料，我找不到合作社目前的財報狀況、資產的狀況、社員數、登記等各種細節其實都沒有。都沒有的原因，可能是經營者，就是你們在管理合作社的時候，你的資料不夠完整，所以管理人要提升營運績效這件事上面比較難做，就是你要怎麼樣去調整經營手法，會讓你的合作社有機會轉虧為盈，或者是有一些更細節，你管不到的，無奈的法規上的限制的。

所以我今天就幾個，其實現在碰到的一個就是市場競爭，就是乘客覺得有一點點供過於求，就是車子太多沒有人要搭，好像感覺上有這樣子的問題。市場競爭的部分，當然如果你合併之後，是比較有效率的方式的話，合併是一個可行的方法。但是剛剛講過，有很多細節很難這樣坐下來協商一下之後就合併成一家，很難。我去找國外也有很多類似像這樣子，有的可能就是只有五家，有的可能只有八家，當然計程車數不一樣，他有一個適當可以縮小資源，不要分得那麼細，剩下幾家，但是光是那個到底幾家也要再討論。

再來一個就是服務品質的提昇，我們通常現在對乘客來講，印象最直接的就是車隊，可能再下來慢慢才會想到有合作社，有個人車行等等。要怎麼讓乘客對合作社的服務品質觀感很好的，這件事情就是有賴先進們大家一起努力，就是服務品質的提昇。再來一個就是合作社經理人的經營管理能力，這個可能都有一些可以再強化的地方。

目前看到的就是，如果各家的會員數，他目前的營運狀況，相關的區位，不知道有沒有區位，因為合作社的登記是戶籍落在哪裡，所以有人口密度的問題等等，我相信如果再有詳細一點的資料，我可能可以再做更有具體一些建議，目前可能有幾個方向可以做，但是需要細部更多的討論。以上一點建議。謝謝。

主持人 ( 蕭議員永達 ):

謝謝，謝謝李教授。我簡單跟教授報告一下，原高雄市的合作社是 6 家，原高雄縣是 5 家，所以整個加起來是 11 家。如果以 270 幾萬的人口，在外國大概是維持幾家是比較有效率。

接下來我們請成功大學管理科學系鄭永祥鄭教授發言。

成功大學交通管理科學系鄭副教授永祥：

主持人及各位與會先進，大家午安。因為我在台南，我如果去台南就搭火車，如果來這裡要開會大概就會搭計程車，所以我常常會跟司機大致上聊一下天。大致上了解到整個高雄市計程車實際經營上很辛苦，我也問他



說你一天跑幾趟，大概跑多少錢，以目前的生活水準來看，的確是很辛苦在經營。不止是只有合作社，我想整個計程車的經營，因為整個產業的發展還沒有那麼明顯的往上經營，看得出來不是那麼的好，這是第一個。所以合作社目前的經營跟車隊的經營感覺又更辛苦了一點。不過整個合作社的主管機關是在社會局，社會局等一下會有長官會給大家一些想法，他們現在目前對合作社的經營，對未來的走趨，是不是有什麼輔導的措施，社會局這邊或許可以給一些想法。我是覺得合作社的經營，大家其實都已經有提到，現在如果單打獨鬥很難跟現有的品牌去競爭。你看現在不管台北的整個車隊，都是走向所謂比較規模經濟，他用企業化作戰的方式在經營，如果你用單打獨鬥的方式其實是非常非常的辛苦。我看之前的雜貨店跟現在的 7-11，你現在會去雜貨店買東西嗎？不可能的事情。

所以同樣的，你今天要去看清這個事實的時候，你就必須要適時的去轉型，現在就是說政府的主管機關要給什麼誘因，給什麼東西引導整個產業往這裡走，譬如說你願意去換新車的時候，我政府甚至給你一些補貼來做這個。我是建議這樣誘因的本身，因為主管機關是社會局，但是車子的本身的費率、路線等等是交通局，我覺得須建立一個平台，讓他們去討論，然後提出一些策略跟作法。至少我在制度上，我就是提供一個平台上面，提供一些誘因讓他們有機會去整併。所以說我們這邊要提到一個問題就是說，現在不能合併一定有原因。所以第一件事要做的就是為什麼不願意合併，一定有原因，剛才其實大家都想說各家的情況不一樣。我們就如果要去提供誘因的時候，就是要把這些可能的問題解開來。這個部分可能就是看主管機關有些什麼樣的想法，等一下或許社會局或交通局的長官可以給一些看法，當然主要看起來是社會局在這個部分給一些誘因，因為我們都樂見其成，現在就是沒有適當的作法。

現在就是看行政機關要拿出什麼政策工具去協助他們完成這件事情，那怎麼去升級，甚至就個人的經營上能夠...最簡單的就是希望能載到客人，能多賺一點錢，我想這是司機朋友最希望做到的事。現在問題就是，你掛這個合作社或是這個品牌是不是對我有加分，不然為什麼人家車隊扣他錢他都願意加入，就是因為這個車隊的品牌可以讓我載客的次數增加，我才願意去加入。所以未來合作社自己在經營的時候，一定要知道自已的利基市場才有辦法，同樣的譬如說自己的車子...有人做過這樣的行銷，我們在做行銷的時候是對乘客，其實對司機的行銷也很重要，因為上車的時候感覺很重要，司機只要講一句話，就會決定後面的旅程舒不舒服，只要他稍

微問候一下。人跟人很微妙，因為在車廂裡面就司機跟你而已，當然還有其他人坐的話就不只。

司機講話的態度、眼神都會影響到乘客願不願意再坐，或指定這個合作社的車來坐。這個東西行銷的策略也是非常非常的重要，所以車隊的經營...現在當然是講合併，但是我覺得一定自己要想想看，為什麼客人坐你的車，看到你車的本身，跟坐完後覺得這個司機不錯，會想拿名片下次直接叫車？其實我覺得是有可能，像是會這樣，如果我覺得這個司機不錯，就名片拿了，下次就叫他車。因為其實在高雄要攔車不容易，我記得我有攔過幾次都要等好久。然後叫車有時候又要去找那個車隊的號碼，所以我覺得如果有這樣的經營模式，或許也是一個方式。所以我具體的建議就是，大家都覺得應該要合併，現在就是看主管機關要提供什麼樣的誘因往這樣的方向走，就實際上的作法來說，在政府這邊可能就是有一些業管或是交通部公路總局這邊有一個平台，大家來討論怎麼去找一些出路跟未來階段性希望達到的目標，當然有議會的議員在這邊可以協助怎麼去完成這件事，這是我具體的建議跟看法，非常謝謝。

主持人(蕭議員永達):

謝謝鄭教授，鄭教授有沒有研究高雄縣市合併以後，差不多幾家合作社是比較符合？

成功大學交通管理科學系鄭副教授永祥:

因為合作社的競爭，他有跟自由車隊的競合關係，所以很難講一個具體的數字。這是相對的，如果車隊比較強，當然弱的就會被擠下來，沒辦法那麼多生存。

主持人(蕭議員永達):

目前車隊是佔了50%？

成功大學交通管理科學系鄭副教授永祥:

所以說車隊的經營就是有一些優勢，反而不是數目的問題，而是質還滿重要的。當然個數太少很難產生效應，譬如你的車隊出去，人家叫車，車過去的時間就要比較久。所以因為沒有比較快，人家就會叫別的車行的車就好。

主持人(蕭議員永達):

第一輪發言，業者跟教授都發言完了，李副局長你要發言還是先讓業者第二輪發言以後你再來作補充？第二輪發言就自由發言，有要補充意見的就舉手一下。請亞太王清正。

亞太計程車運輸合作社王理事清正：

我第二次發言。剛剛大高雄計程車合作社的吳理事主席有講，他講...我剛剛有講，叫市政府撥幾千萬下來，這樣合作社的財務就打平了，社員出社的問題也解決了。我並沒有說要叫市政府來補這個虧損，因為合併的時候，如果兩年平衡，第三年就可以配發股息了。不然以我了解目前的合作社，再五年、八年也沒辦法。再來就是剛才有說到社員的責任，按照合作社法第 4 條，分成三種責任，因為計程車合作社是有限責任，它的社員以他所認股負其責任而已，因為有分有限責任、保證責任跟無限責任，跟公司法一樣。如果合作社有虧損，社員最多虧一萬元而已，超過的跟合作社在法律上完全無關，這在座合作社的心情要讓你們了解一下。再來就是剛剛有說到出社的問題，在合作社法第 27 條，跟計程車運輸合作社設置管理辦法第 21 條規定得很清楚，合作社要按照這個來做，若沒有按照這個做，不管是行政機關也好，合作社也好，都是違法的。

再來就是學者剛才有講到，沒有一些資料可以看財務報表，合作社法第 36 條，合作社每年一定要做資產負債表、損益計算表等一些財務報表，每年都要製作送審，所以這個資料也拿得到，絕對沒問題。要分析從這分析就對了。〔...〕正確不正確，以我們來講，我們是正確的，因為我們都用電腦去做，但是可以從社員數再去除，因為現在合作社的費用，就是跟司機所收的管理費事實上也偏低，大概有 500、600、700 的。十六年前收這樣，十六年後還是收這樣，再依社員人數再減少。合作社不是說都要用到沒賺錢，不是，你要有賺錢能再投資，才能讓合作社更有競爭力。然後多出來的錢分配給社員，這才是一個正確的合作社的經營方法。那我有發現現在很多合作社不是這樣經營。

再來就是合作社的規模最少要有 1,000 輛車以上，才有辦法達到規模經濟跟經濟效益。目前雖從統計數字上說社員有 1,400 多人，但是實際上掛牌的並沒有那麼多。再來就是剛才有人說，政府也要有一些誘因，我認為如果政府用政策導向的方式，提出一個有效、確實的配套措施，就是訂一個若願意合併的，社員、車輛汰舊換新的時候就給予補助。因為目前全國計程車最舊的就是高雄市，全國計程車收入減少最多的也是高雄市。這不是亂講的，這是交通部統計處統計出來的。

再來就是，要政策導向，那有沒有法令規定來補助？憲法第 145 條第 2 項規定合作社事業，國家要獎勵跟扶助。這在法的規定都有，以上是我的報告，謝謝。

主持人 ( 蕭議員永達 ):

第二輪發言，業者有沒有要補充？

快樂計程車運輸合作社陳理事主席炳欽：

快樂合作社第二次發言，我們是 87 年 2 月成立，但是我們快樂合作社的掛牌率幾乎都是 98%、99%，我們的空牌率只有一個、兩個車牌等待遞補，因為我們一本服務社員為宗旨，但是理論跟實際操作面都有很大的差異，講的是一回事，做的又一回事，這是我講出來的。所以你說要合併，每一家的作法都不一樣，那你可以從合作社 1,404 個車牌裡面，去分析每一家合作社的掛牌率是多少。優質合作社一定掛牌率非常高，像學者理論講得再多都沒有用，但是車隊跟合作社又不一樣性質，我是合作社員，我也參加某個車隊，像最近媒體也炒得很熱的，什麼大車隊月入 11 萬，每個月平均毛利... 實質收入還有 7 萬元，那是吹噓的。真的合作社現在經營都很困難，很多媒體都不明究理，每天在炒這個新聞，造成司機很大的負擔。因為每天回家，太太都說你月收入十幾萬，為什麼每個月繳回來才幾百塊錢。所以有時候真的是實際上操作跟理論有很大的差異性，這是我第二次發言。

主持人 ( 蕭議員永達 ):

第二輪發言，業者這邊有沒有人要補充意見？沒有嗎？李教授有沒有要補充？

高雄師範大學事業經營學系李副教授昭蓉：

因為議員問了兩次，像新加坡的例子是它有大概 2.3 萬輛車子、8 大家這樣...。

成功大學交通管理科學系鄭副教授永祥：

新加坡不能用那個去說，因為它的牌是有管制的。但是我們的計程車某些程度是在吸納一些，{...}對，但是我們的管制方式不像新加坡的管制，我想如果是新加坡的管制方式，大家會受不了的，所以那是不一樣的東西，不是很適合用在這個案例上。

主持人 ( 蕭議員永達 ):

先暫時請李副局長幫我坐一下主持台。

主持人 ( 高雄市政府交通局李副局長青堯 ):

剛第二輪發言完了，業者還有沒有要補充的？等一下，你第三輪再說吧。

業者第二輪有沒有要補充說明的？沒有的話...這邊還有沒有？第三輪。

亞太計程車運輸合作社王理事清正：

剛才李教授有說到新加坡的計程車，新加坡目前最大間的計程車就是康福 ( Comfort ) 交通運輸公司，它的車輛數大概 1 萬 9,000 輛。目前新加坡的計程車公司應該是 6 間，那康福 ( Comfort ) 運輸交通公司的前身是什麼？跟今天在座的計程車合作社一樣，它叫作康福 ( Comfort ) 計程車合作社。那時新加坡很多計程車合作社，然後他們去合併，經營好後，新加坡政府投資，才變成康福 ( Comfort ) 交通運輸公司。新加坡這間公司是世界最大的車隊，也是全世界評鑑服務第一名。新加坡有一些好處其實台灣也應該去學一下，以上謝謝。

主持人 ( 高雄市政府交通局李副局長青堯 ) :

有沒有要回應的？沒有？其他人還有沒有什麼意見？席科長，你要不要說？整合一下第二輪的發言。

高雄市政府社會局人民團體科席科長震國：

謝謝主持人還有兩位教授，以及所有最辛苦的業者、先進，以及在場公部門的各位同仁、長官，大家午安、大家好。社會局這邊做個簡單的報告，第一個以現行來講，高雄市各個業者在經營合作社的部分，基本上確是大家都滿辛苦的。這個部分對他們的辛勞要表示肯定，這是第一點。

第二點就是，如果合作社要合併的話，基本上現行的法令合作社法第 55、58、59 條就有規定它的運作的模式，只要會員大會通過以後，兩個社以上條件講好就可以，這是平常就有法令可以依循的。我們基本上也鼓勵能夠合併是最好，這是第二點。

第三點，不管是合作社也好，或是其他任何相關團體，除了在社會局立案以後，我們是主管單位，其實還必須看它的業務，因為另外還有一個是目的事業主管單位，我簡單舉一個例子來講，譬如像建築開發商，雖然所有建商在社會局立案，可是它有很多業務事實上是跟工務局未來政策導向跟一些法令的修改有相關的；另外會計師公會也是在我社會局立案，拿我們的證書，可是它未來跟財政部有很多的相關的修法跟業務會互相的牽連，這是第三點要說明。

最後一點要回應的就是，團體成立以後，基本上我們會從三個角度來看它的經營是不是被大家認同，換句話說，它有它經營的績效，是有一些落差的。第一個我們是覺得，它必須是恢復正常，就是要準時開會、定期改選、相關的會議紀錄要呈報相關單位，這是基本功，就是會務要正常。第二個就是你業務要怎麼推展，因為大家來加入這個合作社，加入了股金以後，他們是看到這個團隊能夠對他有很好的照顧，負責人跟經營團隊能把

業務拓展，然後讓他們有機會在每年還有紅利可以分享，那怎麼樣讓這個社不要虧損，然後可以獲得最好的保障，這是大概所有社員共同的想法。所以這些理監事幹部的團隊，對未來發展走向要提出一個願景，我想這是它內部一個非常重要的因素，這是任何團體必須要面臨的。再過來更重要的就是財務一定要透明化，讓所有會員或是關心的市民清楚了解。因為我們面對的都是大眾的乘客，做市民的服務，如果財務能夠透明化、清清楚楚的，讓所有會員跟相關團體能知道的話，我相信這部分對它來講是有加分的。事實上除了一些公司，也有很多的團體對自己的財務都是很勇敢的，它甚至是請會計師簽證以後，願意在它相關的訊息裡面去公告，我想這都是一個團體能讓人能認同的基本功。以上我們就是覺得必須在會務正常、業務能夠拓展跟財務透明化的部分來努力，至於要不要有一個單獨的法令來鼓勵，或者是誘因來讓他們大家能夠合併成一個大的團隊為市民做最好的服務，這個基本上我們社會局是樂觀其成，以上作這個報告，謝謝。

主持人 ( 高雄市政府交通局李副局長青堯 ) :

靜宜呢？

交通部公路總局高雄市區監理所林助理員靜宜：

主持人，各位與會先進，大家好，我是高雄市區監理所。針對這個合併的議題，基本上在我們監理單位的立場上並不反對，只要社會局跟公路主管機關交通局同意，如果依法走，可以的話我們絕對是贊同的，謝謝。

主持人 ( 高雄市政府交通局李副局長青堯 ) :

各位還有沒有其他意見？交通局的部分，計程車運輸合作社設置管理辦法第五章第 32、33 條，特別有講到計程車合作社決議解散或合併，基於市場的效率以及公開競爭的機制，我們尊重各合作社合併的意願，我們的立場是這樣。至於要怎麼樣去合併，我想大概也尊重業者自己的相關意願，以及有需要政府機關去協助的部分，你們大概有一個共識，那我們來看怎麼樣來協助。因為每一家的狀況都不太一樣，11 家假定變成 1 家，甚至於變成 2 家，這併的過程中，要怎麼樣的走向，自己要先有一個方向，或者是有什麼困難，要有一個更具體的東西出來以後，譬如說該社會局、交通局或交通部怎麼樣去支援你，達成合併變成 1 家、2 家，在法令上怎麼協助、實務上怎麼協助、都有一個比較具體的東西後，我們才比較容易著手。否則你說我去給你訂一個東西讓你們大家去合併比較難，我們就還是尊重各位的意願，好不好？

大高雄計程車運輸合作社吳理事主席政和：

副局長，我剛才聽一聽，高雄縣那 2 家的問題要幫忙處理一下〔...。〕那是怎樣你知道嗎？〔...。〕執業登記證要一年審驗一次，現在他欠合作社的錢，但是他去審驗後，就到別的地方去了，就不回來繳錢了，這真的要幫他們處理一下。我們交通局要〔...。〕真的奇怪，他現在受雇去別處，他就不要回來了。〔...。〕

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家：

這個以前我們在高雄縣楊縣長的時代，以前高雄縣的交通隊執業登記證審查小組裡面，根本就是要要求司機〔...。〕對，然後受雇證明這只是一個行政命令就 OK 了，這樣業者才有辦法經營嘛！不然他不回來，大家拿他沒輒。就像牌照一樣，人死了，他欠監理單位的錢，我們就不能遞補，難道要叫死人出來還錢嗎？牌照他逾期沒有審驗，還是他車子舊了、報廢了、車牌都丟了，什麼統統沒有辦法，還是一定要讓我們拿去繳回，我們去哪裡找？政府不能把問題推給業者，要想辦法共同解決。

主持人（高雄市政府交通局李副局長青堯）：

如果說是沒有規定大家要怎麼走下去？有一個規定給你，你就要在這個遊戲規則裡面走，該你負責的你就是要負責，你負不了那個責的，或者你沒辦法做的，那要提出來大家討論看看怎麼把那問題解決，那可能才是個比較...那個沒有關係，你們如果說有其他的，就是剛剛講這些問題，你們是不是把它列舉出來給我們交通局，我們交通局再來問問看，看怎麼解決你們的問題，好不好？包括執業登記證受雇的那個也可以，沒關係給我們，我們來問問看，看有沒有什麼可以解決的方式，好不好？〔...。〕陳情交通局？〔...。〕執業登記證是交通局...？

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家：

沒有，我有行文給交通局局長，交通大隊的審驗小組已經將我駁回，說礙於法令的約束，他不用執業事實證明單就可以直接審驗。

主持人（高雄市政府交通局李副局長青堯）：

所以你那個是交通大隊吧？不是交通局吧？

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家：

對，交通大隊給我駁回，我沒辦法，我又寫了一張陳情書給交通局局長。

主持人（高雄市政府交通局李副局長青堯）：

交通大隊。不是啦！

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家：

交通大隊那邊給我駁回，沒效嘛！審驗小組都已經給我駁回了嘛！我沒

辦法才另外用一個陳情方式給交通局的局長。

主持人 ( 高雄市政府交通局李副局長青堯 ) :

什麼時候啊？

大通計程車運輸合作社蘇理事主席丞家：

前幾天而已。一定還沒有辦法馬上答覆，這我知道，我還在等。因為交通大隊那邊我已經寫過了，他給我駁回，他跟我講的很簡單，高雄市就是不用，不信現在叫主持人蕭議員打去問，他也會說不用，直接拿來就行了。就是要讓我們這些業者自生自滅，不能這樣。業者有遇到問題，政府機關一定要來幫助業者共同處理、解決。我們可以處理的我們一定去處理，但不行的，一定要政府幫業者的忙。

主持人 ( 蕭議員永達 ) :

因為副局長剛好也在現場，如果有什麼問題可以直接提出來請副局長回應。

亞太計程車運輸合作社王理事清正：

剛才大通計程車合作社蘇主席說的那個，關於執業登記證，有規定年度查驗執業登記證的時候，要附執業事實證明書，這個部分最先還沒修改計程車駕駛人執業登記管理辦法前是說，要去審驗的時候，要帶執業事實證明書或行照，當時我聯合全國計程車公會提出一個修法的版本給警政署，後來警政署就把那個行車執照拿掉。那個是要說，不管你是車行、合作社，要去查驗的時候一定要附車行或合作社的執業事實證明，後來在高雄市沒有按照這樣來做，其他的縣市是有的。那我們再來推到說，以目前來講的話，社員領完牌以後，說實在的合作社就拿他沒辦法了，他如果不回來你真的拿他沒輒。所以在計程車運輸合作社設置管理辦法，當時我們在訂的時候，也有訂一個機制在裡面，只是都沒有拿出來用而已。就是第 27 條，社員辦理監理證照或車輛異動，應檢附合作社所開立的證明書才可以辦理，但是我們現在都沒有這樣做。

這如果按照法規命令來做，這些問題就可以解決了。但是我們今天在這個公聽會要說的就是，合併必須要由市政府這邊的行政機關政策導向，當然不是要強制合併，我們要設一個蘿蔔在那，讓他覺得合併不但財務可以改善，競爭力可以提升，而且市政府還會給一些補助。像用一個比較進步的衛星計程車讓你們去營業，是不是可以幫忙你們的社員增加收入？這就是政策導向要拿出來的，而不是說業者自己說好，這樣要等到何年何月？可能到副局長退休了都還沒成，謝謝。



主持人 ( 蕭議員永達 ):

那教授是不是有意見要補充？請成大鄭教授。

成功大學交通管理科學系鄭副教授永祥：

感覺兩方的認知有點落差，我想第一件最重要的，不管是業者本身或是政府部門，都應該要把現在合併有困難的原因找出來，如果都已經找出來，像剛才不同業者都有提出他們的看法，我們把它整理出來，那政府部門就要做一件事就是來協助，這樣一項一項解開才有可能做到。所以我想現在缺的不是共識，共識很簡單就是要合併嘛！現在缺的是行動方案，行動方案我們的建議就是先把困難找出來，然後政府就來一項一項看怎麼去提供誘因讓這些問題能夠解套，才有辦法達到我們想要的目的，這是我的看法，謝謝。

主持人 ( 蕭議員永達 ):

李教授是不是一致的看法？副局長你有沒有要補充什麼？[ ...。 ] 那個不是法令的問題，現在最主要是說，合併如果對大家有利，或者是對這個城市發展有利，市政府是不是要提供誘因讓業者合併，應該是這樣嘛！是不是？

亞太計程車運輸合作社王理事清正：

到時候中央的內政部...因為我們在 91 年就辦一個計程車合作社，全部就...，那時內政部也是打電話來市政府這邊。

主持人 ( 蕭議員永達 ):

好，今天的公聽會是初步第一次邀請高雄市地區 11 家合作社一起來，這 11 家合作社裡面原高雄市占了 6 家，原高雄縣的占了 5 家，總共 11 家。我們希望透過更多的溝通，也透過學者、業者提供更具體的意見，讓計程車合作社的競爭力跟服務品質更好，以上業者跟學者的意見，請交通局審慎做參考，今天的公聽會就到此結束，謝謝大家。