

二十、第1屆第5次定期大會第19次會議紀錄

日期：中華民國102年4月26日上午10時（中午12時46分休息，下午3時1分繼續開會）

地點：本會議事廳

出席：議長 許崑源 副議長 蔡昌達  
 議員 陳政聞 張漢忠 蔡金晏 許慧玉  
 李雅靜 蕭永達 林武忠 顏曉菁  
 鍾盛有 許福森 蘇琦莉 黃柏霖  
 周鍾潑 林瑩蓉 方信淵 柯路加  
 翁瑞珠 林富寶 連立堅 莊啓旺  
 陳玫娟 陸淑美 唐惠美 黃淑美  
 陳麗娜 陳粹鑾 周玲姁 伊斯坦大·貝雅夫·正福  
 吳益政 張文瑞 俄鄧·殷艾 陳明澤  
 陳美雅 童燕珍 陳麗珍 康裕成  
 郭建盟 徐榮延 藍星木 劉德林  
 張豐藤 林宛蓉 李喬如 韓賜村  
 黃天煌 蘇炎城 陳慧文 林義迪  
 林芳如 李順進 鄭新助 洪平朗  
 黃石龍 曾麗燕 鄭光峰 曾俊傑  
 李眉蓁 洪秀錦 吳利成 李長生

請假：議員 陳信瑜

列席：市政府—市長：陳菊  
 副市長：劉世芳  
 秘書長：吳宏謀  
 交通局長 局長：陳勁甫  
 勞工局局長：鍾孔炤  
 主計處處長：張素惠  
 人事處處長：城忠志  
 研究發展考核委員會主任委員：許立明  
 財政局局長：李瑞倉  
 本會—秘書長：徐隆盛

## 會議紀錄（第 5 次定期大會）

---

議 事 組 主 任：黃錦平

主 席：許議長崑源

記 錄：黃美慧、蔡汶紋

### 甲、報告事項

一、主席宣告開會。

二、宣讀本會第 1 屆第 5 次定期大會第 18 次會議紀錄，並經大會認可確定。

### 乙、專案報告

陳市長菊、交通局陳局長勁甫作「高雄市公共汽車管理處營運改革執行計畫」專案報告。

發言議員：

郭議員建盟

蕭議員永達

周議員鍾滋

吳議員益政

徐議員榮延

連議員立堅

黃議員柏霖

林議員武忠

童議員燕珍

蔡議員金晏

陳議員玫娟

陳議員麗娜

李議員眉蓁

同一問題發言議員：

周議員玲玟

說明人員：

交通局陳局長勁甫

陳市長菊

研究發展考核委員會許主任委員立明

勞工局鍾局長孔炤

公共汽車管理處歐處長秀卿

### 丙、決定事項

主席許議長崑源於中午 12 時 21 分提：擬延長開會時間，俟徐議員榮延

及連議員立堅發言完畢後再行散會，請同意案。

（無異議通過）

丁、散會：下午 5 時 11 分。

「高雄市公共汽車管理處營運改革執行計畫」專案報告詢問及答覆

第 1 屆第 5 次定期大會第 19 次會議  
（中華民國 102 年 4 月 26 日上午 11 時 20 分）

**主席（許議長崑源）：**

今日的議程，進行高雄市公車營運改革執行計畫專案報告。第一位請郭議員建盟發言。

**郭議員建盟：**

請問議長，發言時間多久。

**主席（許議長崑源）：**

時間 10 分鐘。

**郭議員建盟：**

本席的質詢時間跟周議員玲玟共用。有幾點問題跟市長說，我看到民營化整個制度可能衍生的問題跟一點建議。第一、所有的報告我抓三個重點，第一點，因為股權不能轉移，我們的這些員工的股權不能轉移，有 5 年的限制。所以代表我們有 5 年的輔導權，要給這間公司。第二點，這 5 年內他享有什麼樣的權利，第一、入股幫他補貼；第二、優先選擇路權；第三、承租場站，還可以享有低價或低利承購車輛的協助；再來可以要求，未來可能會要求我們及早撥付補貼款，讓他的周轉金夠。第三個重點是，我所了解這些員工要成立的新公司，他期待的規模是一個場站的規模，大概希望有 20 條路線，100 部車。問題是現在他有辦法營運，已經募資的跟我們提供的，差不多 1 億的資本額。他剛才期待的資本額差不多是 3 億才做得到，所以我要點出的問題是，第一、一億公司的資本額它會成立嗎？未來他期待會有 3 億的營運能量，這中間的落差怎麼辦，怎麼解決。我擔心的就是，好不容易解決了一個大的公車處的虧損，若要滿足這三億的營運量，我不是說不能滿足他，也要協助他，會不會衍生小的公車公司的虧損問題，未來我們反而解決不掉。

再來，5 年的輔導內容，5 年後真的可以讓這個公司成爲一個可以跟民間完全競爭的公車公司嗎？所以本席有幾點建議，第一個建議，爲了確保他的競爭力，我們的輔導方案，包括公車一般路權給他是 5 年，我建議要分階段。分階段就是，我們過分給這間公司太多輔助，會不會可能影響到這間公司依賴市政府給他的協助，造成他的競爭力銳減。所以本席建議，譬如說路權的釋出，他可以優先選擇，我們最好給他 3 加 2，先給他 3 年，過

來2年看他的營運成效並陳報議會後，若有看到這間公司真的有努力，再給他2年沒有關係，讓這間公司有競爭力。不要給他一次5年的路權，如果做不好，要收起來時，是3加2的分階段實施會比較有彈性。再來針對優先選擇路權的問題，我們有60條路線，有10條大概是黃金路線，他想要有20條的路權都選走了，以後我們要釋出就困難了。本席的建議，你若完全釋出給他，又看不出他的競爭力，我建議把他要的路權全部都切一半，二分之一給他，二分之一給大家競標，你要求的補助價格愈低，我就讓你拿去，讓真正的民間公司跟我們新成立的公司公開競爭。他們若做得到，未來5年以後我們又做不到，就沒有話說了！你若是一下給他5年，這一條路線給他5年，他5年做得不好，會沒有一個對照。所以路權的釋出可以給他，但就是切一半，讓這一條路線的效率可以因為對照看得出來。再來我還有幾點的擔心，當然我們5年要求他股權不得轉移，有沒有相關的法律制度要去考慮完整一點，他可不可能股東權益做轉移，你要知道我們給他這麼多享受的權利，我們沒有要圖利任何人，只給這家公司，跟確保我們高雄市繼續維持一定的大眾運輸基礎運輸的功能。可是如果這個權利被有心人，你在制度上有漏洞，有心人都先拿走，又可以優先選擇路權，這一塊餅是很大的，還有場站。再來，土地未來的處分，我知道有三塊可能比較有價值的土地，其他可能可以場站繼續營運，未來土地的處分，一定要回歸到專業的財政局，來統一去做辦理。這是有幾點本席看到的問題，點出來的建議。再來由周議員玲奴質詢。

**周議員玲奴：**

謝謝建盟把剩下的時間讓給我，我想快速的跟局長溝通幾個觀念，就是公車要民營化這件事情。剛剛休息的時間，你看我們李議員喬如當了十幾年，快20年的議員了，他就說他從15年前就開始講了。我跟黃議員淑美當了11年的議員，剛剛一休息，淑美議員就說從10年前就開始講了。為什麼一直到現在這個臨界點，才真的迫不得已要做，第一個是因為我們的預算是真的已經虧損到財政已經沒有辦法再負荷了。

第二個就是大家到了這個地方，也願意支持這個民營化，那交通局也提出了很棒的配套，也整個溝通了。那在我們剛剛講的那些社福，公共運輸是不是也扮演某一部分社福的角色，這個部分我們慢慢的找到了方法。但是在這裡我有第一個價值觀要跟局長溝通，這個民營化只許成功不許失敗，我希望在未來這幾個月，我們開始要規範怎麼樣交給民營業者的時候，我們可不可以再跳脫市政府所有委外的公共工程的迷思。就是我們常常委外給外面的單位，我們很怕他賺錢，我們常常怕他收太多錢，就好像有圖

利廠商的感覺，但是我們又口口聲聲的要他提升服務品質。我請教局長，我們的成本，營運成本 1 公里 72 元，我們委外營運成本 40 元，基本上，當然我們有很多其他的負擔。但是我們交給民間委外 40 元，我們就覺得他沒有虧本，因為我們試算成本，我們一向就是讓他覺得他吃不飽，也餓不死，他可以把這個工作做好。但是你看看你剛剛在報告的時候，你有提到說如果能降低到 38 元更好，如果能夠降低到 37 元更好。但是你有沒有想過你最後的 ending，但是又希望民營業者可以提高我們的服務品質，你不覺得這兩件事是矛盾的嗎？所以我希望未來跟民營公車業者，我們還有一個很重要的部分，就是營運虧損的路線這一些部分。其實你可以在未來聽取大家的意見，我個人認為如果給他好一點的試算標準，譬如說浮動油價，他可以隨著浮動油價，每一公里的補貼可以往上、往下調，這個也是一個開放式的調整。你不要讓民營業者，他每一次做我們這麼重要的大眾運輸工程，你將來讓他剛好發得起薪水，那他也沒有辦法替市政府再多做什麼，然後還天天叫著要我們在虧損補貼他什麼東西。我覺得倒不如，如果這件事情你要民營化、要讓品質更好，你就要讓我們的條件可以讓好的廠商過來，願意幫市政府。因為這個一委外下去，即使 3 年也好、5 年也好，第一年市民就在看，委外有沒有比市政府做得更好，你一定要讓他有足夠的成本，去做我們的服務品質。

第二個建議，有許多虧損的路線，就像剛剛局長講的，很多偏遠的，我們的老人化如果愈來愈嚴重，我們對偏遠社區公車的服務路線跟班次，會越來要求越高。但是我建議你跟社會局談，其實社會局有一些社會福利的路線，是透過許多社福單位，許多其他的福利團體捐贈車子給社會局的。但是社會局這麼多年都面臨一個問題，大家都知道獅子會很愛捐車子給社會局，扶輪社也很愛捐車子給社會局。可是社會局第一、沒有司機；第二、社會局沒有經費編油錢。所以他們只好再把這些中小型的、可以營運的公車，再轉給其他的單位，那它丟給那些單位，那些單位也沒有司機。所以我是希望將來我們在偏遠地區，或者是在社會福利比較不賺錢的路線，我們可以善用這一些。也可以跟民營的、將來委外的公車業者，當他養了司機，這些司機在排班上能不能去支援社會福利的這一些路線，那這一些路線如果車輛夠，我們就可以往偏遠的路線移動。

**主席（許議長崑源）：**

郭議員，要答覆嗎？

**郭議員建盟：**

是不是請交通局長、研考會或是公車處長答覆？

**主席（許議長崑源）：**

交通局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

有關郭議員所提到幾個關心的問題，我快速的跟你報告，有關新公司的成立，雖然這家新公司目前他們希望資金能夠達到 3 億元，希望能夠行駛 20 條路線。〔…〕營運規模，對，100 輛的公車。這個部分，我們也沒有限制他們，我剛才報告的是說要成立一家新公司最少要 1 億元。因為這個部分，我們現在採用的是市政府會用車輛作價配合他們。〔…〕

**主席（許議長崑源）：**

延長 1 分鐘。

**郭議員建盟：**

規模大概是 3 億元，既然你要輔導這家公司，這家公司真正有營運競爭力的規模如果是 3 億元的話，他未來的募資又達不到，你們怎麼樣去協助他有這個競爭規模？可是他的資本額又不夠，你們又不能股權大於 50%。這個問題，你們怎麼解決？也影響到未來假設你們給他過多的協助，可是未來我們是不是還要補貼他、負擔他的損失？

**交通局陳局長勁甫：**

這家公司如果他能夠提供出 3 億元的規模，我們就配合到 3 億元。

**郭議員建盟：**

他提供不到，就是提供不出來。

**交通局陳局長勁甫：**

提供不到，他就無法去經營這 20 條路線。民間的部分，我們目前有四間，他們也是這樣在經營，他們總共包含 62 條，所以一家公司如果用平均數的話，平均起來也大概 15 條多。

**郭議員建盟：**

我建議你的車輛還要租給他，你要輔導他。

**交通局陳局長勁甫：**

當然輔導…。

**郭議員建盟：**

你的車輛還要…。

**交通局陳局長勁甫：**

車輛是我們有用車輛作價，如果車輛不夠的，我們剛才提到了，他們可以分期付款的跟我們購買。用分期付款的方式從某一種程度來講，把他們所需要的車輛數先確保起來，一家新公司以目前的規定，他要有 50 輛的

新車，我們也要輔導他、協助他，能夠達成這家新公司的成立，這一定是我們要做的，議員可以放心。

剛才提到，會不會因為我們給他路權過多會依賴市府，所以議員有建議市府是不是3加2，目前我們對民間業者的處理方式就是5加3。其實你要扶植一家公司讓他有競爭力，如果限制3年，並不是要幫助他們，是要讓他很緊張的，〔…〕5年內是不能移轉的，我們也才討論到有員工提到說5年內不能移轉，萬一出事情了，〔…〕5加3是先給5年，如果他營運表現不錯，我們可以續約再給他3年。〔…〕我跟議員再次報告，你關心的有一點就是黃金路線，未來的60條路線不是目前的這60線，我們會經過剛才講的路網優化，會整個再去調整。當然我們希望的是我們提供出來的公共服務的服務面一定要比現在更廣泛，需要高需求的地方密度要比它高，再來有一個精神就是我們是勞務採購，對民間業者，以後不管是這間公司或是別間公司，我們都叫他是民間業者，我們是怎麼樣呢？我們是勞務採購，他們不會牽涉到車票收入，即使要收票也是我的錢，我要收回來的，因為我給他成本啊！票收是我們的，所以他沒有什麼黃金路線不路線的問題。除非有一天他看到了，也許5年、10年，我想5年可能太樂觀，到了10年，他發現我們的公共運輸量統統都起來了，他覺得為什麼還要勞務採購，你就讓我自負盈虧，我自負盈虧可以賺錢，為什麼你還要限制我一定要跑這些班次呢？這個時候才會有黃金路線，我們要有階段性的去改革，要階段性的一步、一步達到我們的目標，現在就要把未來很遙遠的事情弄進來，說老實話，要不然我們就讓民間去自負盈虧，可能沒有人會來，所以這裡面我們必須要能夠去幫這家新公司，還有未來整個高雄市的公車市場做整套的思維，我們會往那邊去思考，但是那個時間點應該不會在這5年裡面。

保障現有職工，我剛才報告過了，5年內是不得移轉的，我們也是因為怕議員剛才所關心的，萬一如果有民股進來，變成他去主控了這一家民間公司超過整個資金額一半以上的行政權力，我們就麻煩了，即使有官股在裡面，我們可能也會受到一些牽制。為什麼要有官股？其實就是我們要監督，我們要能夠監督加上扶植，讓這家公司能夠儘早的在我們能夠看到的時間裡面變成一家議員剛才所關心的有競爭力的公司，當一家有競爭力的公司開始了以後，我們當然可以讓有興趣進來這家公司的人把資金再帶進來，這時候我們公股會慢慢退出來，到了有一天，他會變成全民股，我們的目標也會因此而看到比較正向的發展。

土地處分的部分，我們會配合市府的指示，財政局如果來做應該是比較



好，我們一定是配合，這個沒有問題的。以上是我對郭議員的回答。

周議員所關心的兩件事情，當然我們是知道時間很趕，我們只能成功，我們不能失敗，其實這是一個非常艱鉅的任務，艱鉅的任務不是只有在民營化，而是明年1月1日我們公車在路上跑的狀況會是什麼，所以那個壓力是很大的，同仁也都知道這樣的一個部分，積極的在處理。

委外40元，勞務採購72元，可不可能有一些公司會用比40元還低的？沒有錯，是我們的期待，這個期待不是沒有原因的，就目前我們在委外的部分，我們委外的合理營運成本裡面也不是只有40元，有人用39元，也有人用38元，當然這裡面有比較細節的，如果議員需要知道，我們可以提供資料，譬如說因為車齡會影響到服務品質，所以我們會補貼，他的情況就會有所差異，但是這都是比較負面的，我們希望有正面的因素進來，包含有一家公司他的經營績效很好，他在人員的調控，他在職場的運用上面非常的好，所以他可以在成本上去降低，把它先反應到讓他來爭取到更多的運能，讓這家公司去壯大，提供更好的，這個是正向的，我們期待往那邊去。也有一些是負向的，也有一些正向，我們只能講說我們去輔導負向的盡量減少，希望讓正向的更多，我們鼓勵能夠有低碳的運具進來，如果低碳運具現在是比較節能的，或許他反應出來的成本會更低，他就更有競爭力在這個契機幫我們高雄市早一點往低碳城市在公共運輸上面的實現，及早一步的啓動。〔…〕我們現在有，旗美國道快捷公車，就是低碳的。我們也希望不只國道，在市區裡面或許能夠也有這樣的機會出來，這個時候可以造成公司在經營體制上相互的觀摩、相互的競爭，這個是有機會的。

浮動油價的部分，在這個機制裡面我們會考慮。虧損路線跟偏遠地區的照顧，我們會跟社會局再來瞭解，看怎麼樣能讓這些服務達到最好的狀況？以上是我的說明。

**主席（許議長崑源）：**

繼續請蕭議員永達發言。

**蕭議員永達：**

剛剛交通局陳局長你的報告——公車民營化，本席仔細聽了，這去年就已經討論過了，我支持你往公車民營化這個方向去推動，所以對剛才報告的政策，我表態支持；我支持你們怎麼會那麼奇怪呢？我是真的支持？

我所反對的是高雄的交通政策，高雄的交通政策有沒有問題，我認為是有嚴重的問題。財政局長，你一直在笑，本席告訴各位，譬如大家所講的高雄舉債問題是全國最多，和交通政策錯誤有嚴重的關係，之所以今天會來討論這個問題，很多位議員都講已經當了很多年的議員，也已經講了很

久，對於這個沒有什麼意見。告訴各位，市長講要共同承擔，議會是通過預算，市政府是編列預算和執行預算，當然是要共同承擔，而且議員不只是講很長而已，既然要共同承擔，就是要承認錯誤。

而說是政策的錯誤，主要的指標是什麼，就是花費多少錢，當初評估的成本效益有沒有完成，並在時間內有沒有完成。剛才陳局長報告過了，如果公車民營化，是在今年年底就要開始執行，每年總共要補貼 12 億元，把這個數字講的清清楚楚，成本效益講得清清楚楚，122 條，這就是好的政策；好的政策，就是要有金錢、時間，還有成本效益，而高雄的交通政策為什麼是錯誤的？就是在 20 年前開始推動軌道捷運，紅、橘兩線花了 1,800 億元，要運行 30 年，結果是市政府如果在今年 7 月不把那些機械買回來，可能在 7 月就要面臨破產；然後是運量，捷運評估到目前為止每天要有 50 萬人次，結果評估下來，紅線是 12 萬，橘線 3 萬，每天總共是 15 萬人次，成本效益運量評估錯誤。

再來是時間，時間是重點，高雄紅、橘兩線再加上一條輕軌，預計在 108 年要完工，我們真的有必要這麼做嗎？108 年完工，公共運輸系統有沒有完成？沒有完成。公共運輸系統是什麼？就是大家搭乘的公共交通工具，而高雄有那麼大的土地面積，只有紅、橘兩線，再加上一條環狀輕軌，「交通」就要如陳局長所講的，就是到哪裡都方便，有 122 條路線，甚至不應只有 122 條，還要多增加幾條路線出來，大家才會喜歡搭乘，因為到哪裡都方便。結果是發展軌道，紅、橘兩線總共花費了 1,800 億元，環狀輕軌又 165 億元，兩個加起來接近 2,000 億元，而 2,000 億元要到什麼時候完成？6 年後才會完成，在 108 年才會完成；完成以後公共運輸系統有沒有完成？沒有完成，因為只有三條路線而已怎麼稱為完成。

所以花費的時間、金錢，以及成本效益，評估輕軌完成後有 8 萬 7,000 人，但是目前的 168 公車，每天不到 4,000 人，運量多出 20 倍，所以以花費的時間，以成本效益，以花費的金錢來講，其實在 20 年前進入軌道工程，在交通上是錯誤的；或許我們也會說，先進國家幾乎都是進入軌道工程，那也只是我們看到的局部而已，譬如以台北市、新加坡、上海、北京、紐約、波士頓來講，都是進入軌道工程沒有錯，而我們應該效法的不是美國的東岸紐約、波士頓，而是應該效法美國的西岸洛杉磯、西雅圖、舊金山，那些以自有交通工具很多的城市，是以道路為主，而不是以軌道為主。

有很多居住在洛杉磯、西雅圖的居民，一輩子是沒有搭過捷運和輕軌。或許你們會問，在我心目中真正理想的城市是什麼？而為什麼我會覺得這是政策錯誤？錯誤的政策，剛才我向各位提過有三個指標：花費多少錢、

多少時間完成、成本效益有沒有完成，有沒有花費很少錢，現在已經完成的城市？向各位報告，去年我剛到過廈門市，特別去看它的交通，有交通專家告訴我，我到現場看，奇怪的就是它沒有做軌道工程，人口有三百多萬，和高雄市差不多，現在已經完成公共運輸系統，興建三條 BRT，其他的當地人稱做「公交車」，在路上行駛。我問了一個問題，不是每個進步的城市都有軌道嗎？你們怎麼沒有做軌道，為什麼？他們的評估是運量不足。

所以，一開始就設定 BRT 和公車為主，結果所花費的錢不到我們的五分之一，我們已經花了 2,000 萬元還未完成，而他們現在的公共運輸系統已經完成。大家都講要推動公共運輸，我也支持公共運輸，但是呢？評估花多少錢、什麼時間完成、成本效益，用這三個指標來評估高雄的交通政策，發現我們真的「走錯路」。陳市長，剛才提到共同承擔這是對的，不只是市政府和議會要共同承擔，這是從吳敦義時代就開始規劃，再由謝長廷一路到陳市長都是負責執行；市政府編列預算經議會通過，其實編列的預算也是要提送到中央部門核備，從地方到中央，藍的政府、綠的政府都要共同承擔；我們不只要共同承擔，還要共同認錯。為什麼要認錯？因為花了很多錢，而且要遲至 108 年才完工，並且在完工後公共運輸還沒有完成！因為路網還未建構完成。

所以我認為這是一個錯誤的政策，錯誤的政策在很早之前就已經定案下來，我們如果錯了應該要從哪裡看，不只要看先進國家、城市，還要看什麼？後進城市。廈門比我們晚發展，國民所得我們是 2 萬，他才 1 萬 2,000，它大部分的基礎設施都輸給我們，但是公共運輸系統，我們還沒有完成，在 108 年即使是完成了環狀輕軌，以捷運局來講，還要再規劃什麼？還要再規劃鳳山輕軌，以及陸續的路網都是還沒有完成。花了那麼多的錢還沒有完成，怎麼不去學習一個花不到五分之一的經費，而現在已經完成了公共運輸的城市？

我的這套主張在台灣有沒有人使用？報告陳市長，台中市長胡志強。在 2010 年時，當時馬英九高舉著他的手，講要「趕過高雄、超越台北」，並且要興建橘線、綠線及很多的捷運路網，直到他當選之後，第一年，我嚇了一跳，他的主張和我原始的主張竟然全部都是一樣——放棄興建捷運，然後只選擇在中港路人口最多的那一段興建輕軌，而且是興建高架輕軌，不做地面的，而所考慮的就是輕軌在沒有柵欄也沒有平交道會影響到機車族的安全問題，所以是全世界唯一一條的高架輕軌；錯誤的政策在 20 年前就已經定下來了，陳市長要承擔，我覺得是好事，大家一起承擔，藍的、綠的、市府、議會，花的是納稅人的錢，該承擔的就要承擔！

但是本席的看法，目前高雄在推動的交通政策真的有問題，這是本席個人主觀的見解，請陳市長回應恰不恰當？

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

我想全世界的軌道公共運輸，高雄不是第一個。蕭議員有很多的思考面向，當然這也是一種思考，不過我覺得全世界也有很多的成功例子，今天高雄市的負擔不是在於政策的錯誤，而今日的台北市，大家都認為台北市是成功的，因為中央和台北市政府，中央對台北市的軌道興建是一年一條，而高雄市做為一個和台北市都是一樣的進步城市，發展公共運輸的城市，我們來自於中央的補助確實是不足，所以當時才採用 BOT 方式，如果今天有充分的資源，我想大概今天高雄市的情況又不是這樣了。但是城市的進步是不能等待的，我會覺得今天高雄市政府對於未來高雄的規劃，如果說過去莫斯科一百多年前的軌道是錯誤嗎？今天後人來看證明它是成功，所以高雄市現在所有的規劃不是用眼前，我們應該為高雄 50 年、100 年奠定基礎，任何人的職位都會過去，但是一個城市的遠見、規劃，我認為這是要負責的，我願意為高雄 50 年所做的基礎我願意承擔。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**蕭議員永達：**

謝謝陳市長。不好意思，我提一個完全不一樣的意見，高雄市如果什麼建設都不要做，只做三條輕軌就舉債破表了，因為做一條輕軌高雄市要舉債 1 億，所以說本來政策規劃就要考慮可行性、政府的財力，台北的狀況跟我們是不一樣的，台北目前為止是一個會堵車的城市，找停車位也很不方便，它跟一般的大都會一樣，所以台北人的交通滿意度是奇低無比；但高雄的交通滿意度很高，有八成以上。照常理來講，捷運只是交通工具之一，我們有汽車、公車、機車、輕軌、捷運，捷運只是交通工具之一，是不是必要的交通工具？以我的看法，很多進步的城市，西雅圖也進步啊，舊金山也進步啊，但是它不是以軌道為主，所以照常理來講，沒有最好的交通工具，只有最適合的交通工具。任何城市規劃者應該考慮城市的需求，選擇市民適合的交通工具，我之所以會認為輕軌真的不適合，主要的原因除了運量不足外，再過來就是我跟市長報告，到今年為止我出國考察 29 次，參觀過一百多個城市了，我從來沒有看過一個機車很密集的城市在推動輕軌，我把這個問題也問過中山大學吳濟華教授、都委會、都發局長，

都沒有人知道有這種先例。在沒有任何先例城市的情況下推動，等於是拿高雄市民的生命…。

**主席（許議長崑源）：**

周議員鍾滄，請發言。

**周議員鍾滄：**

我想大家都很認真在討論，基本上民營化這個政策是對的，我當了將近30年的民意代表，剛開始的時候，我覺得要民營化是在作夢，因為那時候債務還不很多，50億、70億，還不到100億，曾幾何時才過一、二十年，變成250億。估算如果再不處理，市長的任內破250億，250億是佔高雄市負債的一成以上，現在我們才欠2,400億，而一個公車處的虧損就佔一成。當然這不是公車處員工的責任、罪過，是大家共同的責任。現在要民營化很好，但不是民營化以後就沒事情了，民營化只是減低高雄市政府的財政壓力，讓公車處停損而已，民營化不厲害，應該要企業化。民營化不代表成功，民營化只是讓公車處從公營變成私人的而已，把公車私人化怎麼算成功？那個是不負責任，那個我也會，就把公車處裁撤掉給私人經營，那就叫做民營化。

基本上那只是我們的目標而已，不是理想，我們的理想應該是要改進、應該是進步，就是要優化、優質化，但是做得到嗎？大家爭論成這樣，像剛剛市長跟蕭議員見解不一樣，我的看法是這樣，因為你的市場不夠大，所以剛才市長說中央不夠關照，關照當然很重要，但是不是唯一重要的。我們要怨就要怨為什麼我們人口沒那麼多、搭乘的運量、使用人次不夠，有沒有像周鍾滄這樣坐公車轉捷運的？沒有人有這個意願，所以交通局長講要改變習慣很理想，但是我跟你講最重要、最實際的，應該要提高搭乘的意願。但是公車處的作為我真的很傷心，我只是要你們把時刻表清楚化、字體放大，做好了嗎？永遠沒有辦法做好，這項很簡單市政府也不用花太多錢，我想也才50萬，公車站看幾個，2,000多個，一個如果只有花幾十塊，會花多少錢？公車站牌你寫有2,400多個，你連這些都做不到。為民服務都沒有以民衆、乘客為顧客，以使用者為服務中心，心中要永遠有顧客才行，不是民營化之後公車的問題就解決了。

所以有幾個問題請教，我們的市場不夠大，搭乘使用的乘客量不夠的時候，轉型是不是會成功？這是第一個問題。

第二個，員工的認股意願強不強？我覺得都不夠，你這個報告第21頁，我看第一次意願調查，沒有人要入股，你的資料顯示不出來，只有寫要優退、移撥的而已，入股的意願沒有寫出來，所以你要再寫第二次，意願強

不強決定這個新的公司會不會成立，也就是公車處的員工去認股、集資看會不會成立，還有政府當然也有投資，這樣是不是會成立？再來你的資產跟維修成本有沒有算清楚？你只有輔導它轉民營，它的車輛、怎麼去認購、集資怎麼做，你未來所有的動態資訊系統、車輛的維修，可能自己維修，但是其它車輛之外好像都是市政府的，產權、權責都要講清楚，不然後遺症會很多。

再來清償本息債務跟市長有關，你說要逐年編列預算，把這些兩百四十、二百五十億的債務、成本、虧損利息的壓力，逐年用公務預算編列去打消，這樣會不會阻礙其他市政建設推動？包括工務局、地政局、勞工局的社會福利等等的，會不會影響整個政府的預算分配，造成對其他市政業務的推動的阻礙，這都要考慮。

再來，萬一這個公司集資不夠不能成立，大家都要偷斤減兩，當然好的黃金路線都要，像市區的205、218挑會賺錢的做，其他會虧損的冷門、偏遠的路線像91、92沒人要做的時候，政府的壓力會不會還是那麼大？因為那個誰要做？因為你要把它委外，路權還是要釋出，其他的爛攤子要不要去收？會不會影響服務品質？你說要優質化，會不會有百姓還是抗議你的服務品質還是沒有優質化？你說要變成棋盤式還有其他轉乘的優待票價壓低，現在虧損那麼多了，你有沒有那種能耐再去補貼、服務，吸引更多的乘客？

還有一個很重要的問題，其實不只是民營化，市長、副市長、局長、秘書長都在這裡，應該要有企業理念，應該要結合，不是只有公車處跟捷運的在這邊拚，還有很多其他大眾運輸的種類，包括高鐵也可以好好運用，再來一個大企業體，義大運輸公司，義大、義守大學、天悅飯店等等，偏遠的路線，義大包括學生，他們自己有一萬多人，他們除了自己可以吸納之外，是不是可以借助它的交通工具與運輸系統，一樣可以來跟它結合、跟它協調，可以適當的跟它結盟。我想偏遠的地區一樣可以透過你另類的思維，不只是公車，不只是捷運，甚至高鐵與其他民營業者及企業體，都可以跟他們合作，做適度的協調、適度的合作，我想這也是為那些偏遠路線的鄉親與乘客服務的一個方向，不一定只圍繞在公車民營化這個觀念、思維與這些固定的思考上。以上幾個問題請教相關局處，先請交通局長答覆，最後再請市長答覆。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

有關剛才所提到的，要改變使用公共運輸的習慣，沒有錯，我們一定要先從提高他的意願開始，後續我們會再做一系列更精緻的規劃策略出來。

對於職工的意願，議員所看到報告書裡面的那個是2月，那個時候我們的優退與入股補償金的方案都還沒有確定，目前在4月16日已經確定了，現在我們在進行第二次，當然未來還有第三次，或許還有第四次，所以這個部分我們會持續來了解，而且鼓勵他們，讓職工可以提高他們入股的意願。資產的部分，當然要有很明確的鑑價與未來整個資產…。

**周議員鍾澐：**

包括維修的成本、公車站牌、公車動態資訊系統與站的維修，責任到底是誰，把權利、責任與義務都要講清楚，不然到時候會有很多爭議。

**交通局陳局長勁甫：**

這些部分如果是站牌、維修、系統，我們會交到交通局。

**周議員鍾澐：**

全部都是交通局吸納？

**交通局陳局長勁甫：**

對，我們來維管。

**周議員鍾澐：**

全部都要訂清楚。

**交通局陳局長勁甫：**

是。路線的部分，我剛才在報告裡面也有說明，以後因為採用勞務委外採購，所以沒有現在所謂的「黃金路線」或「非黃金路線」，我們要做的是在…。

**周議員鍾澐：**

局長，你講的好像很簡單，但是事實上不是那麼單純。在搭乘人數比較多的路線…，我講的意思是搭乘人數眾多的、以後營運會比較有利的，我們現在不是講賺錢，不要說黃金啊！泥土啊！不要講那些，至少對它未來的營運維持都能夠比較有利的，它會選對它有利的，也就是挑選路線，你釋出，它有優先任選權嘛！對不對？

**交通局陳局長勁甫：**

我們的做法是這樣，在勞務採購的這個期間裡面，它沒有黃金路線的課題，我們要做的是在這段期間裡面要去創造未來更多的黃金路線，讓未來回到業者自己去經營的時候，〔…。〕沒錯，〔…。〕不會犧牲，〔…。〕當然不會。

另外，有關企業是不是能夠加進來協助我們做公共運輸的部分，其實剛

才你提到的義大集團，他們已經有義大客運加入我們目前民營公車的經營了，所以這個部分我們會持續來加強，吸引更多的企業…，〔…〕是，會擴大。〔…〕恢復維持要看情境，沒有錯啊！如果每一家每一個點都要我們去設站，那也不可能，所以我要跟議員報告，我們會先提出未來整個棋盤式公車的路網，讓民衆先了解，這樣子做跟他以前去搭乘的那一個站牌以及它的時間，哪一種對他最有利，這是一種選擇，如果在這個地方我們還發現很大的疏失，我們當然要去調整。〔…〕當然。

**周議員鍾滄：**

會影響到、排擠到其他的市政建設的推動，250億元不是小數字哦！

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

我很贊同剛才周講員所講的，公車民營化基本的精神一定要企業化，如果民間可以經營，我們當然就沒有理由說它不能經營，除非它沒有企業化。像台北市公車的改制，還有過去公路總局的國光公司民營化，國光公司民營化那時候也是有很多的抗爭，我記得那個時候我在勞委會，這個部分後來也是很成功。剛才在局長的報告裡面，我剛才提到國光公司民營化，現在來說台北市，台北市公車在尚未民營化之前累積的債務差不多是一百七十幾億元，它也是民營化之後再逐年來清理這些債務，我覺得我們債務的負擔當然是要逐年來清理。

今年議會同意支持公車民營化，今天我們才有討論的空間，過去討論公車民營化在議會都不贊成，那時候所有工會的意見也都很強烈，但是今天公車已經到了不得不改革，我感謝議會的支持，我相信以陳局長的專業，包括他剛才早上所做的報告，我們不敢說整個財務的負擔，只能說它會逐年降低，當然不可能馬上清償，不動產與動產的處分收入也可以用來償還這些債務，市府逐年編列預算來充實他們的基金，我們總是會採取一些方法，我大概這樣簡單向周議員報告。

**主席（許議長崑源）：**

局長，路線好好的檢討，其實最重要的，我已經在議事廳說過好多次了，這種問題都沒有人要面對。路線好好的檢討，針對高雄市的機車問題，做一套完善的，看看要如何處理，如果怕得罪人，你可以訂定幾年後。否則公車民營化結果還是一樣，我說實在的，爲什麼大家都不針對問題？路線規劃得綿密一點，機車的問題是第一優先要解決的問題，否則不管你再辦幾個公車民營化，我看還是…，不是我看衰，這是實話。目前經營的業者



也是有困難，不是那麼容易。繼續，吳議員益政，請發言。

**吳議員益政：**

對於公車民營化的推動，我覺得就像市長講的，很難得，市議會能夠有一個共識，這是這幾年來，就像剛才很多議員在說的，並不是那麼容易。

市府在這半年來，我看到今天的報告，市府跟工會的互動很綿密，有很快討論一個方案出來，當然，我相信這個方案還有可以改進的地方，差不多有那個模式…，我想共識很重要，當然這些問題我們來克服，我們支持局長目前階段所做的工作。但是就像我們說的，最主要的是那個「環境」要好，包括剛才議長所說的，他一再強調私人運具，我們不要只說機車，私人運具與大眾運輸的互動，最近我在網路上看到，國內支持機車權益的與支持大眾運輸的兩大派在網路上掀起論戰，這實在很有趣，很多論述很有趣。我覺得我們可以做的，我們高雄市一直在找出一條路，因為我們的摩托車最多，在一個私人運具很豐富的城市，怎麼去適當的調整，創造一個很優質的大眾運輸環境，這是我們一直在自我尋找的出路，我們一直在找出路。

我覺得我們的環境有三個部分需要做好，這樣才比較有幫助。第一、就像剛才所說的，回到原點，環境要好，不是沒有黃金路線，而是要把路線當成基礎設施，讓民眾走在每一條大馬路都有公車路線，當然，雖然無法到哪裡都方便，但是總比你走在路上卻毫無頭緒的好，只要是大馬路就有路線，每一個路線都是棋盤式的，不是只有重大路線才有車，每一條路線都是以棋盤式為原則。

第二個，有的業者說，我不要這個路線，我要跑其他路線，沒有關係，你自己申請，看看要特定路段或是離開市區的，或是不在市區的兩個端點，不在 X 軸、Y 軸直線上的，我要跑環狀的或其他路線的，都可以申請，如果你說我這條路線會賺錢，不需要補貼，那麼我一定優先核准你嘛！如果你說這個可以補貼少一點，那麼我也可能核准你嘛！

棋盤式公車是一個基礎設施，可以算出每一公里我要給你多少錢，你基本的服務水準要發車幾班次、每一班次要載多少人，有一個 range，你只要合乎這個，我就每個月付你錢，不要說等年底你虧錢了我才付給你，這樣子經營環境才會好，我們也才可以預期。

我講的，對於大眾運輸，我看到我們的輕軌報告，那是初步的報告而已，還有那種離峰 20 分鐘到 25 分鐘的，那要拿掉啦！連公車班距都要縮短成 15 分鐘了，更何況是軌道運輸，投資了那麼多錢，你設定的班次密度等於是我們的車輛買得不夠，大眾運輸的班次密度如果超過 15 分鐘，那就不是

大眾運輸，那只能算是服務業，那不是一種運輸的運轉。所以我們公車的路網，你算算看，尖峰 10 分鐘，再怎麼離峰也要 15 分鐘，我常常說的，你可以算出這樣到底我們需要買多少車輛，需要多少家公司來經營，我們才能把這個基本的路網算出來。前提是要有路網，把它當成基礎設施，它的候車環境等等，都由政府投資，民營業者只需負責經營就好了，路線的設施由政府來出資，這是第一個原則。

第二個原則，乘客、客源從哪裡來？就像我們剛才所說，我覺得還是一樣，例如我需要載貨、我要載小孩、我是業務員，我要怎麼坐公車？坐公車會來不及，好，那麼你暫時繼續騎機車，在大眾運輸還沒有做到那麼完善的時候，你暫時繼續騎機車或開車。我覺得有幾個策略是對我們有幫助的，第一個，如果棋盤式公車規劃好了，加上兩條捷運，輕軌還沒有建置，不必等它建置好，如果全部免費，要花多少錢？能夠帶來多少運量？這是第一個可能、一個情境。

第二個，如果只有上下班、上下課免費，這樣我要花多少錢？這樣又能夠增加多少運量？

第三個，如果是上下班、上下課的乘客，我推出一個補貼的策略，就像公家機關已經刪除的交通補助費，每個月 500 元或 600 元，如果你要坐大眾運輸，上下班搭乘的人出一半，政府補貼一半。民間公司如果要參加這個計畫，公司出三分之一，員工出三分之一，政府補貼三分之一。學生與老人辦卡就全額免費，當然這個經費我們去找來。

只要你願意坐大眾運輸的，你買一張 500 元的票卡，捷運、輕軌與公車任你坐，對於弱勢族群，再找經費來源進行補貼。只要是高雄市民，你買一張 500 元的票卡，一個月內三種大眾運輸任你坐。不同的策略有不同的成本，有不同的效果，可能要麻煩交通局來計算各種情境我們的成本效益分析，看看哪一種策略會有幫助，這是第三種的問題。

第四個，還是需要錢啊！說了半天，錢從哪裡來？第一個是罰款收入，大家要有共識，要怎麼樣有共識？包括罰款、照相的與路邊違規停車的，現在可能比較少開違規的，可能會加強取締，那些收入不是政府收起來做為私房錢或做其他建設，那些收入都用來支應大眾運輸，這樣市民是不是支持？可以來討論，這是第一個，罰款收入。第二個，部分的停管基金收入，把路邊停車收費提高，但是提高並不是要向市民揩油，而是要將這些成本移轉到大眾運輸。第三個，空污費裡面的移動污染源，對於固定污染源，我不占你的便宜，移動污染源部分的收入做為我的來源。第四個，地方企業的回饋，像中鋼、台電、中油要回饋地方例如小港與前鎮等等，那

個都可以補助它營運的特定地區。第五個，我剛才說的，也像議長說的，也許一下子要進步到很好，可能抗性會比較高，那麼我們就在高雄市提高牌照稅，牌照稅是地方稅，或是增加一個私人運具稅，如果你是開車的或騎機車的，每年增加 200 元或 500 元的稅，這些增加的稅收全部都放在剛才所說的策略，做為支援各種大眾運輸補貼的來源，這樣一來一往，是不是整個營運基金的部分就能夠平衡？整個大環境、空氣污染、外部成本與外部效益也產生一個平衡點，也就是企業本身經營能夠平衡，整個環境也是平衡的，內部成本與內部效益也是平衡的，外部成本與外部效益也是一個平衡。

我覺得由這幾個方向來思考，是不是可以讓我們更完整建構一個有系列的…，讓我們高雄走出自己的一條路，我們怎麼去面對我們的問題？在財務面、在環境面、在各種個人的權益上。我 download 了好幾篇網友的論述，他們已經論戰差不多三個星期了，他們每個人的觀點都很有道理，我覺得這些都回應了機車族或開車族的心聲，例如有人說，有人一個人開那麼大一台 SUV，相較於機車族，他一輛車的面積都可以容納讓 6 個人或 4 個人來騎機車了，到底是誰比較佔便宜？所佔大環境的成本，誰比較高？每一個人的思維，包括蕭永達議員的意見、任何人的意見，我覺得我們這樣的策略大部分都回應了他們的質疑：我們只重建設，沒有重軟體；我們只重大眾運輸，沒有尊重私人的運具。這些是目前我所想到的，請局長答覆，這樣的思維是不是能夠把各種可能在很短的時間內把它算出來？

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝吳議員提供這些寶貴的意見。我們思維的方向是在同一個方向上，至於剛才吳議員提到客源的吸引，怎麼樣從其他運具轉過來，所提供的這些都納在我剛才報告的可行方案裡面，在可行方案裡面，我們當然要經過後面的試算，找出一個屬於我們高雄市的最佳方案，請容許我們再用一段時間把這個工作做得更加縝密，再來跟議會或議員報告。

至於議員所提供的財源籌措方式以支應公共運輸，這個我們當然樂觀其成，也希望市府的內部能夠就這個議題好好的來思考，共同促成公共運輸在高雄市的早日實現，謝謝議員指正。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**吳議員益政：**

全面免費是要花多少錢，增加多少預算，可以增加多少運量？部分免費、部分時段免費，你把各種情境都算出來，讓市民知道，若是這樣，要增加這些罰款收入、增加稅收，是否同意，讓百姓了解支持有何好處？有什麼配套？讓大家可以參與，所以請你把它算出來，包括棋盤式到底需要多少公車？每 10 分鐘、15 分鐘一班車，到底需要多少車？到現在我都還沒得到精準的答案，請局長在很短的時間能算出來，我覺得民營化的腳步如能在我們這一屆完成，而且工會、議會都很支持，我想還有這樣的環境，那真的才是完整的整個公車改革，大眾運輸的環境，這就麻煩你了。

**交通局陳局長勁甫：**

是。謝謝議員。

**主席（許議長崑源）：**

先處理時間問題，距離散會只剩 10 分鐘，下一位是徐議員榮延，再來是連議員立堅，質詢完畢再散會。沒意見嘛！請徐議員榮延發言。

**徐議員榮延：**

首先個人認為，公車處目前改民營化，已經造成趨勢，說你在 10 年前、20 年前來喊公車處要改民營，可能有很多人會反彈，但是到目前來講，時空背景、環境，還有產生一些虧損狀況，目前可能大多數市民比較會接受。這也是剛才陳市長所提示，公車改民營化是一個大方向，因為公車處年年虧損，造成今天也不得不改民營化，尤其議長也講了很久了，到現在才有一個名目有點希望，不過我們也要考慮員工的去向，因為政府所做的一切事情大多數要有誠信，那員工這方面是領薪水，他們也依靠政府。所以本席看到交通局滿認真，已經辦了 27 場說明會，不過這 27 場的說明會裡面，好像有欠缺一些員工的調查表，等於是民調數據，這不但可以補充一些，讓我們民意代表有一點信心，也讓員工有一點承諾，所以這一點希望往後這個意願調查的民調，把數據顯示出來，讓議員了解，否則到時如果員工又反悔的話，這個數據就可以很明顯顯示出來；另一方面因為公車民營化，目前所歸類就是以員工可以認股，1 股 30 萬最低，最高不能超過 150 萬，假設員工認股完以後，你們繼續新成立一個公司再營運，營運一段期間，認為公共運輸要賺錢實在不容易，因為大多數的國家幾乎公共運輸都虧本比較多，因為你們時常在比喻台北這個模式，台北改民營化，有賺錢，有盈餘，因為台北和高雄的地理環境不一樣。台北是一個盆地，面積、人口比高雄多，因為台北市就有 260 萬人口，包括新北市周邊就有 338 萬，加起來將近 600 萬人口，如以台北的模式來比高雄，高雄縣市合併目前是 277 萬，不過原有的高雄縣是長方形，南到北長線，所以公車要營運不比台北

那麼容易，所以這一點應該…，局長你剛來了解地理狀況，我看你很有把握，這是肯定，不過期望歸期望，但是人要哪裡來，這是一個重點。如果員工認股一段期間，他認為不適合，你都賠錢，我要退股怎麼辦？這一點在這份報告書裡沒看到，如果營運一段期間，員工因為本來就沒錢，有時他用退休金或用標會來參加，入股一段期間認為一直虧本，不行啊！我要退股，有什麼辦法，你們也要擬一套辦法，如果一段期間，員工要退股，那退股的機制、退股的要件有哪幾項？讓員工能夠得到安心，這一點希望重視一下，因為報告書裡好像沒有看到這一點。

另外一點，土地財產，你們說明書裡面說到時要變更為住宅區、商業區，因為以目前土地財產所列舉的是機關用地，機關用地如果以政府機關出面要來變更為住宅區，是不是很容易，這個狀況是不是等一下說明，這幾點我總認為公共運輸虧本，是全世界國家大部分都一樣，不過高雄市的公共運輸公車處虧本實在是比較嚴重，一年虧損十二、三億，目前累積 240 億；如果以從前省轄市，以前舊有高雄縣時代來說，一個美濃鎮，一年全部的預算才一億，那你公車處一年虧損 12 至 13 億，可以讓美濃鎮編了 13 年的預算。所以像這種公車處，一定要革新，朝著民營化也是自然的現象，提到議會，我們也不得不支持，因為你們的時程已經都列出來，你們 102 年 5 月到 6 月就要收足股款了，等於下個月就要收了，所以現在你們公車處來議會報告，等於是一個形式，其實都已經在做了嘛！是不是？等一下局長就說明清楚一點，你們的時程都一直在規劃，這在你的報告都寫得很清楚，你第二點的結語，請議會支持你們 102 年完成公車處的民營化，尤其職工的保障，市府的投資，還有殘障的優惠，議會一定會支持你們的。我們議長也時常在這講，公車一定要有盈餘或者能降低虧損到最低為原則，現在本席的這幾項建議，請交通局長答覆一下。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請說明。

**交通局陳局長勁甫：**

徐議員所指教的，大概有幾點，我很快的向你說明。第一、職工意向的調查，我們會持續來做，因為在報告書裡寫的，那時是 2 月的職工調查，那時我們的方案沒有很確定，現在是完全確定了，在 4 月 16 日，所以我們已經趕緊在做，而且不會只做一次，後續還會做幾次，也會把這資料給議會，若議員有需要我們來提供說明。第二、員工入股的部分，如果他認為要退股，這當然必須放在我們的機制裡面，細節我剛剛報告過，4 月 16 日我們這才通過才給員工，我們還有一段時間可以來細節研究，資產變更土

地使用的方式，那只是一種方式，但是我們會朝向資產活用達到最大效益的原則，來尋找最佳方案。至於議員所提到那個5月要開始收集資金的，是我們執行計畫裡的時程，如果和工會、員工他們都達成很好的協議默契，進度可以往前推，我們就往前推，後面如果萬一需要稍微一點點時間來讓事情更圓滿，我們也可以把時間稍微放寬，後面再稍微把進度趕一下，事實上我們有些進度已經在前面了，也一併向議員報告，謝謝議員的支持。

**主席（許議長崑源）：**

連議員立堅，請發言。

**連議員立堅：**

我想公車民營化，相信已經是箭在弦上，基本上合不合理呢？我覺得大致上方向沒有問題，最重要的目的應該是減少債務，處理財政的問題，這才是這次最重要的前提，所以我看到裡面有很多估算的方式，其實我不太認同，包括你們在沒有什麼合理說明的情形之下，你就說我們市營原來的60條路線，可以一下子降8億元，我不以為然，我認為沒那麼樂觀。再來你講優化，因為迫於財政的壓力之下，所做的這樣子民營化過程當中，其實我們只要能做到現在的品質不降低，就阿彌陀佛了！你要說多優化，除非你能夠創新的財源，新的能夠挹注進去的資產，當然我還有很多對裡面的…，既然這是對於債務減少的措施，所以裡面的數字，其實要寫得非常詳實，非常清楚，結果我看到裡面非常多的數據，都沒寫得很清楚，包括原來這些人的退休金會是多少？包括優退入股的特別補償金是多少？還有偏鄉、冷門路線，將來的補貼如何？包括資產作價的可能性等等，我看裡面都沒有這些數據，在這樣的情況下，真的讓我們非常難評估，不過這些內容，今天恐怕時間內也講不完，只是表達一下，我覺得這計畫基本上寫得實在不夠詳盡，讓我們非常難對於有些細節的部分去做判斷。在政策面我覺得是這樣，既然要讓這個計畫能務必成功達成，像剛剛徐議員提到的，如果入股之後，還要做退股的打算，我看這將和公司法、相關的證券交易法等等都會有違背的，這不能這樣處理，所以要把事情想在前面，我覺得有個部分我建議大家，這待會可以請市長回答一下，我在全世界各地，這樣的公共運輸它能成功，當然跟很多的大環境有關係。

但另外一個部分，我覺得很多都是某些商業機制，引進這個系統裡面，也就是說業者他有很多的，你提供一些政策的工具，讓他能夠同時經營一些商業的東西，國外很成功的例子一大堆啦！比如日本的捷運，地下挖了好多層，那就是讓他做商店街等等，我們國內比較有名的例子，如台北火車站，現在讓微風進去管理之後，創造非常多的產值，我的意思是，我們

的公車有建軍站、加昌站、金獅湖站、小港站，是不是有可能針對這些場站，當然我知道還有一些住商用地，包括在神農路、林德官路，還包括復興路，這些資產我們有沒有辦法透過都市計畫變更的手段，讓它能夠容積增加，我覺得現在大家在討論的部分，其實我們真的財政拮据的情況下，你能使用的政策工具非常少啊！我認為容積是個很好的工具，我們並不是圖利私人嘛！這是政策讓你政府的債務能夠打消很多，我們想法要去創能嘛！怎樣去創造價值，我覺得在這部分，可以去想辦法讓這些是不是透過變更的方式，讓它的容積更增加，讓它能夠不只是單純機廠的使用，不只是停車場的使用，而是一個複合型的使用，如果這樣的話，我相信這個公司將來成功的機會會更大，這點請市長待會來回答。我不知道有沒有人想過這部分，我覺得這部分是可以去做的，而且這部分我相信可以增加非常多、非常大的產值、資產，再來我們剛提到有關這樣的例子，我不敢說將來這個民營化的公司可以優化，我自己內心深處，我覺得將來品質會降低，所以在這邊我也請教市長，將來我們絕對不能讓它品質降低，我同意這樣的計畫，但它計畫的精神在哪裡？其實把那個民營的效率引進來之後，這個民營的效率和公營的無效率當中的落差，讓它產生價值，我們的負債就會減少？這是我們最主要的部分，但是不要在這種情況下，趁這個機會把整個服務品質拉低，整個服務品質拉低，就變成你將來在偏鄉搭公車時，本來半小時1班，現在變成1個半小時1班，你照樣解決你的財政問題，但問題是服務品質變得很差，所以我具體的要求，將來在和民營公司做處理的時候，必須把有關服務品質的部分，包括是不是用不符合安全的車輛，是不是有脫班的情形，包括你的車輛發車的頻率低的話，應該要有很嚴重的處罰，這樣才能維護這樣的品質，所以看到報告裡講很多優化的部分，我不敢奢望這個優化的部分將來會發生，我希望它發生，但是我最少要先做到的是，不要讓現在的品質降低，這是第二個部分要請教市長的。

第三個部分，這是有職工在反映，我相信在這個計畫裡面已經有徵詢職工的意見，已經徵詢非常多次，那職工大致上也認知到債務實在太高，所以這一次是玩真的。但是同時他們也提到一些疑慮，當然你剛剛提到的優退等這一些計畫，優先讓他入股，優先讓他能夠進到新公司去做事，這個大致上是沒有問題的。但是他們也有疑慮到，譬如輪船公司最近就發生一個事情，好像有什麼要減班，減班突然在這個時候發生，你知道這個時候發生會發生什麼情況，這個將來在計算他的退職，將來在計算他的特別補償的時候，以現在他的總收入為基礎，如果這部分降低的話，對他來說是一個很重大的損失。所以我想有三個部分，剛剛這個問題應該都講得很清

楚，這三個部分是不是市長能夠回答的請市長回答，如果你有些部分必須要幕僚來回答，沒有關係，你可以指定哪一位來回答，這三個問題。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

很感謝連議員支持公車民營化。改革已經到這個階段，是不得不改革，如果依照過去我在議會，如果說到公車民營化，可能今天外面所有的員工都在包圍抗議。是因為大家對於民營化的內涵，包括未來的走向，大家在信心互信的基礎不足。不過沒有關係，今天我會認為以我們公車處、交通局陳局長，在這麼短的時間之內，自己面對員工達到 27 次的溝通，才是今天我們在討論民營化是這麼平和。剛剛連議員提到，以後是不是商業的機制、多元的經營，這當然都包括。我記得陳局長的答覆之中，基本上他在報告裡面有說到，當然包括你剛才關心的場站，怎麼樣來做活化，包括未來都市計畫變更的規劃，這個都是納入我們民營化財務的規劃，這都有去做很大的思考；當然未來你覺得民營化之後，對於它的品質不夠有信心，我覺的民營化以後，利用合約的規範，嚴格的稽查，那這個部分都是現階段在準備民營化的過程之中，這是一個必要的過程。所以我覺得當然全世界政府要提供行的公共運輸，當然公共運輸也很難講它百分之百會賺錢，但是公共運輸在這個部分有時候委託民間經營，能夠有企業化的經營，至少是站在不虧損。所以我們會利用種種的規範，包括商業的機制，企業的經營，都一致會包括。我們給議會所有公車民營化文字的資料，如果在有關員工安置的部分，事實上都有一些妥善，包括跟員工之間的一個對話。我大概做比較簡單的一個概體性的，跟議員做這樣的說明。〔…。〕

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

連議員所關心的這一個職工在這一段我們進行民營化的期間，是不是他工作的權益上會減少，譬如說減少他排班，讓他變成工資比較少，變成未來整個在優退的情況之下會產生損傷。這個部分我跟議員保證，我們公車處不會有這樣的情況，事實上公車處現在還在增加一些路線班次的營運，還在增加當中。另外在這一段時間我們也會確保我們公車處所有，不管是未來要移撥或是要優退，入股新公司的員工，他們在公車處服務的最後這一段時間，他們的服務態度、服務品質，這是我們內部要積極的要求，而且要維持的。我們不希望因為這樣造成了員工的傷害，也傷害了民衆行的



權益及市府不必要的困擾。所以這個我想在這邊跟議員做這樣的報告。  
〔…。〕沒有錯。〔…。〕我們會，因為未來是採用勞務採購，勞務採購裡面會把這一些規範定的清楚，我們可以監控，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

下午3點繼續開會，散會。

**主席（許議長崑源）：**

下午繼續開會，黃議員柏霖，請發言。

**黃議員柏霖：**

本席早上聆聽市長跟局長的報告，本席對於這樣的進度覺得非常的肯定。因為在去年第三個會期，本席在大會向議長建議，然後議長就裁示去年年底做一個專案報告。我看到你們的期程，從10月份開始，你們依序都開了很多工會上的溝通，甚至整個方案的定案，本席對於你們的進度覺得很肯定，因為一件事情總是要往前推。這段時間我也辦了兩場公聽會，我們的歐處長也有來，還有前任的王國材王局長，也都對整個進度投入很多的心力。

總之，面臨變革一定會有一些壓力。我比較欣慰的是看到工會跟市府這邊有一個默契，就是我們有個比較優惠的方式，也給他們一個入股的獎勵等等。我想議會大部分的議員都會接受，因為總是要去面對；如果不面對，一年要虧十幾億。我就跟市長報告過，我當議員的時候，那時候負債是一百一十幾億，結果一下子做了9年，已經變成二百多億了。如果我們再不面對，那未來300億、400億，一直加上去，也不是不可能。

我很感謝議長，那時候做一個裁示，我們大家互相鼓勵，往對的方向去做。我想很多市民，過去對於公車就是有既定的印象，什麼印象呢？那公車都是要等很久啦！而且公車也都沒有經過我家。如果公車能從每一個百姓的家經過，那就不叫公車了；至於「等很久」這問題，事實上是因為沒有好好的宣導，他也不知道公車已經有很大的變革。所以一般傳統的印象就兩件事，第一個叫「等很久」，我覺得公車真的要等很久。因為班次不夠密集，你就會等很久嘛！另外一個「等很久」，是相對的概念。怎麼說？如果我知道這班車是3點發車，我在2點55分時就來這邊等，對我來講，我只有等5分鐘。可是如果我對資訊都不了解，我來的時候，公車剛剛走掉，下一班，可能40分、50分之後才來。對我來講，我就等了50分的時間成本。所以我向局長建議，未來這些所有的資訊，我們如何讓每一班公車，幾點到哪一個站？都很清楚，而且讓所有的市民了解。因為很多市民並不了解我們公車處有很大的改變，他還是照他原本的習慣，人的習慣一旦養

成，那就形成刻板的印象，大家都認為那要等很久啦！所以我覺得這方面要改善。我如何讓它更有效率？很清楚讓民衆知道我們未來公車是很準時的，而且是很密集的，這個很重要。

第二個，就是早上局長提到路線的部分，過去的路線經常是彎來彎去的。曾經有位代理市長跟我說，他從小港機場坐公車到高雄火車站，一繞就是一個多小時。所以說以划不划算來看，那是很划得來啦！繳一般的錢坐了一個多小時；但是對一般來講，那一定不符合使用效能。因為我們坐公車就是希望能快速達到我的目的地嘛！我不是要坐車吹冷氣啊！所以這幾個部分，我們希望局長能針對一般市民這兩個問題，就是針對「等很久」和「坐很久」提出解決辦法。我知道你們有提出一個腹案，一個就是班次如何加密；另外一個，就是棋盤式的公車。在做變革的時候，我希望整個資訊能夠讓更多的市民了解，而且要讓他們知道整個大眾運輸的改變。那天市長來施政報告，我看到我們一年的總人次，已經破一億人次了嘛！如果未來能夠達到一億二、一億三，一直往上加，我想騎機車的相對就會減少，我們道路的使用品質，相對也會提升。

當然，講到這裡也要搭配捷運怎麼經營？我們怎麼去協助？其實我們在市區也常看到，現在很多人都騎綠色的腳踏車，那就是公共腳踏車。我知道包括交通局、捷運局，甚至高捷公司也投入很多心力，包括環保局也投入很多的資源。然後，我們如何讓公共腳踏車在社區裡面更落實？能夠讓更多人來帶動。這樣我們在都市裡面怎麼去面對？怎麼去鼓勵更多的民衆使用大眾運輸系統？就會往一個比較好的方向推動。這是本席的建議，本席下午的發言，一方面是肯定交通局和公車處的表現。向市長報告，說真的，要面對這些情況，去做重大的變革，這不是一般人敢去碰的。你們願意去面對，而且能夠讓工會同意，本席覺得這很了不起。如果能夠如期實行，在明年1月1日正式用新制上路，未來還有幾個月，趕快把它做好。我覺得這也是大功一件！只是要利用這千載難逢的機會，順便把我剛剛提到的兩個問題，一個是如何透過現在有系統的新科技…，比如說APP或什麼都可以，很快的就讓民衆了解，我要坐幾號車？甚至轉哪一個捷運，讓它很快的就可以到達我的目的地。就像我們現在的衛星導航，你選單下去，它有時有三個方案，有的走南一高、有的走南二高、有的走中山高，我要透過幾條線？它都會有幾個建議方案。我覺得我們交通局應該也要花一點心力，在你們未來，棋盤式公車規劃的過程裡面，怎麼讓大多數的民衆也能透過新的科技了解，我大概幾分去到那裡就坐到我想要的車；我大概幾分可以透過其他方式，包括大眾運輸、捷運、各種不同的公車，甚至公共

腳踏車，都可達到目的。

我覺得運用資訊科技，放入我們日常生活中，會鼓勵更多市民來使用我們大眾運輸。那它就形成一個正增強啦！這是本席的幾個建議，我也希望我們既然有這樣一個對的方向，也得到這麼多議員的支持，我們就應該趁這個機會，把這事件一併做好。當然早上也有其他議員提到，未來大高雄整個交通政策的問題。我們也很關心，包括機車怎麼去面對？事實上在台灣的社會，我們沒辦法像大陸的某些城市，他們可以規定明天開始，使用油的都不能進來，這個我們大概也做不到。但是我們怎麼去鼓勵一些比較好的？比如說電動機車、電動腳踏車啦！透過不同的鼓勵，讓民衆盡量去使用那些低耗能，不要製造更多二氧化碳的交通工具，我想這些應該是市長和相關局處共同來面對。

我也希望藉著這機會，把我剛才提到的問題，請局長簡單答覆一下，謝謝！

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

剛才黃議員提到有關未來公車民營化以後，整個大高雄的公共運輸問題。

**黃議員柏霖：**

對。

**交通局陳局長勁甫：**

整體來講我們應該做整合的資訊系統。特別是提到我們要強化目前已經有的 i Bus，那個 APP，讓它的功能更加的強，資訊的提供更精準。有關路線和路網的部分，確實是我們這次要著重的重點。我們一定會想辦法，把它做得更好。

至於公共腳踏車，確實它也算是大高雄裡面，必須要把公共運輸的市場建立起來的最後一里路。這個部分也可以補強，我們用公車提供服務所無法觸及的部分。最近我們公共租賃腳踏車的使用率也一直在成長，市府也要投資更多的車站，我想未來相輔相成的效果，可以看得更清楚。

對於大高雄整體的交通問題，怎麼去吸引更多的機車族來使用公共運輸，或是使用低耗能的私人運具？這個我們會持續來加強、推動。

**黃議員柏霖：**

因為你們都來自專業，尤其是我們前任王局長，也投入很多的心力，還有就是歐處長，我在議事廳私底下遇到你，我每次都給你很多的肯定。因為這個不容易，我也希望在最後這幾個月，如果市府…，我也向市長拜託，

市府在這段時間，包括司機、工友啦！甚至這些符合資格的人，能夠去轉任的，我想人事處長也在這裡，應該要優先考慮。甚至有人提到，如果在優退的過程裡，未來一、兩年，如果還缺司機的話，這群人有可能回來嗎？我覺得這個都可以一併討論。這些人他也是能夠顧全大局，如果他們只是站在他們自己的角度，他們也是每個人有不同的利害關係，他也有主張他的權益。但是既然這些人都有一個共識，大家也願意共體時艱、共同來面對，我覺得員工的權益這個部分，也希望局長和處長這邊，儘可能來給他們協調，有的願意轉任、留任的，這方面是不是請市長簡單答覆就好。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

謝謝黃議員對我們很多同仁的肯定。坦白說，這是真的很不容易。今天沒有局長、處長勇於去面對議會的支持，今天我們要開這個會可能外面所有的公車處的員工他們的意見會很強烈！在這個過程之中，他們有 27 次、27 場，局長願意去面對他們，我們也是一再的和他們表達不改革不行，我們一起來面對。

我相信我們對於員工的權益、未來的規劃，市政府做得到的，我感覺我們是命運共同體，我們一起來面對。所以這個部分，我們非常謝謝局長非常「柔軟」，因為他非常的專業，同仁大概對他也很心服。我非常感謝，我會覺得未來，當然不是完全沒有問題，但是改革踏出這大步，實在很不簡單！我也是很感謝議會議長，大家支持。

我相信交通局這些問題有很多困難，我們願意去面對和克服，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

林議員武忠，請發言。

**林議員武忠：**

公車處民營化也討論很久了。市府推動民營化原則如下：有五項，我們最主要的訴求。我很重視保障公車處員工的權益，這一點我可能在這裡探討這一項。

公車處的重點，就是員工的安置與輔導員工認股集資成立新公司，員工安置，提供員工移撥市府各機關學校或優惠退離。職員方面就是這些算是公務人員的部分。目前我的手中的資料是有 82 個移撥，有 10 個優退。這些職工就是這些駕駛長、工友、技工等等，這些有 663 個、移撥 486 個，優退、離職 177 個。

我們現在職員裡面比較沒有爭議，加發 7 個月薪的慰問金優退或移撥，

職工的部分轉任其他的單位也是加發7個月薪資的慰問金，還加發入股特別補償金。原則是年資15年以上，23萬6,000元，年資15年以下，20萬。這不知道有沒有定案？等一下局長再答覆。未入股的也是加七個月的慰問金，但有意願的他們可以到新公司優先遴用。

公車處保障員工的權益，我們來探討一下，我現在要向市長報告，我們現在包括交通局長，我們現在定案就是市府原則40%、公車處工會60%。報告議長，我們也是這樣定案，也是原來的組織，只不過是部屬的關係，現在要把工會那些員工改成我們是股東合作的關係，這個是一個很重要的定調，其實也沒有其他的民營公司介入，還是由我們，只不過改一個方式，就是做一個民營。

我也希望局長，我們不是說議會的壓力、各界的壓力，我就已經改民營了！這樣就對議會有一個交代。我希望不要如同我想的，這樣辦這個民營也沒有什麼意思。如果說真的有心要起死回生，我在這裡向市長報告，有一點小東西這個可以解決的問題，解決以後，我相信市政府包括工會的這些員工以後合作會密切。你現在如果沒有把員工這種東西解決，以後要合作就有可能「拐來拐去」，拐到最後就會對我們不好。

我看你們的資本額，交通局長，我看你的報告裡面，資本額預計是1億。1億裡面市府如果佔40%，那些員工佔60%。我在這裡很擔心這項，我們一年虧損12億，如果真的改民營後，1億的資本額，我看大家就如同照我們正常在使用，如果要攤平可能就很困難了！想要賺錢就更不可能。如果再虧損個七、八億來說是有減少，但是我跟你們講，那個員工6,000萬的資本額整個吃掉！才有可能會產生很多問題出來。我希望局長，我們都不要只是想到好的，我們可能會發生的情形，也要拿出來探討。

現在這項你先解決，我可以說我長期給公車處的員工幾乎找我在協調，但是這次的27次的協調會，他們的員工跟我講，為什麼沒有叫我去？他們目前還是很滿意，這不簡單！局長，你這27次不管處長去怎麼樣，是有進步的。員工他們的意見很多、也很雜，本席帶他們出來走街頭抗議也N次，議會我也提出很嚴正的質詢。但是這27次的協調，我跟他說理事長你怎麼都沒叫我呢？他說滿順利。我覺得這個非常好。也有你們少數的說，你們不要去叫我了！也是有這樣在講。我是順乎民意，他們如果沒有很激烈，我就不要去。

但是目前我對交通局長有信心，我感覺你不簡單，要讓他們那些人沒有聲音，也不簡單！這項拜託市長你要做一個改變，你們以後就有合作的空間。我們現在的職工有很多具有雙種身分，舊制改制新制，這雙種身分就

是他有公務人員的身分、也有駕駛長的身分、也有員工的身分。因為舊制滿三十年他們的退休金就有 45 個基數，有很多提存，也有很多公車處未結清。這樣他們選擇移撥的職工會造成他們退休金金額上的損失，這都是他們的辛苦錢。主要職工的平均工資，如果以 4 萬來說，乘以 45 個基數，有可能他的退休金可以領 180 萬。你現在如果移撥，單位平均工資差不多以平均 3 萬 3,000 來說，也乘以 45 個基數，退休金有 148 萬。如果沒有先給他們結清，將損失 31 萬 5,000，這對工人來講是大筆的！

他們主要的就是營運獎金。這個營運獎金我報告市長，這個從有公車處以來，就有這種東西了。我也陪公車處他們的勞工去勞工局協調，勞工局的主管也跟我講，是公車處片面違反勞基、片面毀約，違反勞基的契約，勞工局也是這樣講，但是這一點一直沒有辦法改善，也沒有辦法解決。我們常講勞工的權益、基層的權益，我是說在這裡拜託市長以後也有可能民營一年後有賺錢，大家都退股了，因為虧錢大家就不想做了。所以，職工的訴求是民營化的政策，今天要民營化的政策我也在這裡跟大家報告過了，錯不在員工，因為員工是依照你吩咐他開車到哪裡就開到哪裡，像一區一公車或是什麼，政策是由交通局、公車處決定的，員工只是負責聽命行事而已！所以今天我們改民營化，不能把所有的責任、把所有的虧錢全推給員工承擔，這是不公平的！所以我希望公車處對舊制薪資結存，不要因為民營化政策讓職工權益嚴重受損，我希望這個的，只剩這一點而已。我也問過了，你看一下勞工局的說法，我問勞工局，舊制是否可以結清？經回覆，只要與事業單位達成共識，與規定尚無不符，表示只要職工和公車處有共識，舊制薪資是可以結清的；所以本席建議，等一下勞工局長、研考會主委你也聽一下，也跟我答覆一下，公車處應先講職工的舊制薪資的結清或結存，然後安排移撥，不要只是紙上談兵，他口口聲聲的這樣跟我說，這都是攸關公車處員工的權益，就只剩這一項而已。局長，這一項你把它結束以後，我相信以後你會跟員工同一條心，這個才是重點。今天如果你延誤到這些基層員工的薪水，以後你要跟員工合作成立一個公司時，這一件如果沒解決的話，會有個芥蒂疑慮，以後你要想跟員工合作，三十幾萬對員工來講是很大的數目，所以我建議局長的就只剩這一件而已…。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**林議員武忠：**

你再做一個解決，我相信他們一定會密切合作，市府和公車處員工大家

就會同心好好的來打拚，屆時我們的民營化是有前途的，不然我覺得這樣「拐弄」就不好了。

再來，這是我多說的，說出來讓大家參考。我們的水陸觀光鴨子船何去何從？因為這四項，我看你的報告跟我的資料一樣，營運可能也要委外，還要交給輪船公司。你看一下，交通局管高雄輪船公司、公車處，高雄輪船公司管太陽能愛之船、愛之船、觀光交通渡輪、觀光遊港輪四項；公車處管鴨子船，以後公車處民營化之後，你卻還在搞這個，這些是屬於觀光，我覺得這個你可以撥到這裡，因為觀光鴨子船不是大眾運輸，我們就把它撥到觀光業務，非交通業務的就歸在觀光局，我覺得會比較好，我們如果要討論交通政策就應該一次講一講。所以我覺得水陸觀光船非大眾運輸工具，是提供觀光休閒功能，提升鴨子船業務由觀光局來主導，我覺得會比較好，研考會主委你參考一下。復康巴士本來就是委外，公車處現在要開放民營了，契約是到 104 年，這個由伊甸基金會做到 104 年 12 月，屆時公車處就要裁撤了，這個也要解決，好不好？如果是這樣的話，交通局公車處復康巴士委外部分，這個是社會福利，研考會你研考一下，我建議這種讓社會局來做，因為這些都照顧老人、弱勢，是社會局的業務，以後這個東西如果能夠…，因為復康巴士提供的是社會福利…。

**主席（許議長崑源）：**

交通局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

有關剛才議員提到我們的優退，還有入股特別補償金方案，我們市政會議已經通過，所以這個是一個定案的東西，因此工會或員工他們應該也都了解這個方案內容；至於是不是我們公司成立一定要 1 億元，這個完全是看入股員工他們集資的情況，但是要成立一個新的公司，我們最低是要 1 億以上；至於你關心會不會在一年裡面就把它給虧損完了，我們也是因為希望能夠扶植這個新的公司，所以我們在未來整個公車服務的營運制度上做了一個改變，是採勞務採購的方式，這個新的公司初期是不會面臨到票收不夠造成虧損，當然有一些官股在裡面，我們是希望能夠扶植，讓它變成成熟具有競爭性的公司，所以這一點你目前可能不用擔心。有關職工如果針對在移撥上面的權益，需要再進一步照顧到他，我想這個都是我們的責任，我們也持續還在儘可能做到我們最能夠做的，我們還有工作小組，還有推動小組，持續都還在進行對於這些更細節部分的探討，所以也請議員可以了解；加上剛才你提到建議鴨子船或是復康巴士的業務移轉，因為我們目前先處理公車處的組織存留的業務，當然理論上這些因為是在公車

處，所以我們會先移撥到交通局賡續辦理，未來當然會把這些業務置放在最合適的地方來做整體的考量，我先這樣回覆林議員。〔…〕這個我不是請研考會主委向林議員答覆？

**主席（許議長崑源）：**

許主委，請答覆。

**研究發展考核委員會許主任委員立明：**

那個結清的部分，最主要就是移撥到其他的單位，行政院人事總處認為，因為它是移撥到其他的行政機關，應該是指這個部分，因為…。〔…〕就是說它其實是移撥到其他的行政機關，行政院的人事總處認為行政機關是不會倒的，所以這個部分是不會結清。我剛剛有跟鍾局長在討論這個部分，如果我們這一邊可以繼續再協助來協調的，我們會繼續協助、協調。剛剛講的復康巴士和鴨子船的部分，我們在整個民營化推動的政策討論過程裡面，都有檢討到這些部分。復康巴士的問題比較單純，本來的主管機關其實就是社會局，只是委託，因為它在專業的這些相關的派車，以及它的交通資訊系統的管理上面是交通局比較專業，所以這部分委託給交通局辦理，這個部分比較單純，其實跟民營化比較無涉。鴨子船的部分，確實在業務上面，如同林議員所講的，比較接近觀光的性質，可是它在背後的，不管是操作，或它的車跟人都需要監理單位的雙牌照，就是要有車跟船的行車執照，還要有人開車和開船的駕照，這個部分其實跟交通監理單位比較有相關，所以交通局未來在這部分會和觀光局密切配合。但是我們在推動鴨子船的業務執行過程裡面，暫時可能還是會留在交通局，這個部分我們當然會彈性來調整。〔…〕

**主席（許議長崑源）：**

鍾局長，請答覆。

**勞工局鍾局長孔炤：**

剛剛林議員特別提到，就是員工轉移到行政單位，剛剛許主委也特別提到，一個就是行政院人事總處當時是說，因為市府部門是行政機關不會倒，所以不用再做結算。剛剛林議員所提到的癥結點，是在於這些現有的駕駛長、在公車處的這些職工朋友，因為他移轉到行政部門時，他的平均工資計算可能會減少，它減少的原因是在於他的加班費跟公車處營運獎金，因為它有營運獎金。這一次在整個市府的移撥過程，或者民營化的過程當中，陳市長希望能夠讓這些員工朋友能夠得到最優惠的條件之下計算平均工資，在計算時我們給他用比較從寬的來認定，所以移到行政機關之後，相對他的薪資結構就會有所轉變。剛剛林議員提到的是希望市府部門是不是



能夠在他們移到行政部門的這段期間也先行幫他們結清，這部分我們當時給林議員的行文也談得很清楚，就是現在的法令並沒有違法，但是你要好一點的也是可以透過勞資雙方來做一個協商，所以這個後續報告，剛剛許主委也提到，後續是不是可以？或怎麼樣去做更圓滿的處理？我想市府都會站在幫勞工朋友這邊，這個職務上做一個調整、勞動條件做一個轉換的時候，我們會用最適當的方式去做，讓這些在移轉的過程當中，能夠有另外一個選擇。〔…。〕

**主席（許議長崑源）：**

童議員燕珍，請發言。

**童議員燕珍：**

今天我聽了很多我們議員的質詢，本來很多事情我想問的都有了答案，但是我還是要強調一些我自己感受的問題，我們也很高興看到市政府的團隊跟交通局公車處的努力，公車處工會在三個方案裡面，同意用乙案，就是公車處員工認股集資跟市府投資共同成立新客運公司的，是爲了公車處的營運改革來執行的方案，本席認爲未來的民營化，我們在期程的目標當中，是希望5月到6月就是要收足這個股款，然後你才能夠召開召集人的會議，大家自然會想到公車處這些員工入股的意願，他們到底能不能夠拿錢出來參加民營化，眼前我們工會的員工是有意願，但是又涉及兩個問題，第一個，就是沒有錢可以入股；第二個，就是有錢可以入股。有錢可以入股比較單純，可是有意願沒有錢就比較困擾，本席知道我們公車處也要擬訂一個優退的辦法，就是讓職工有退休金可以去領，但是員工把這個退休金投入新的公司又有一點困難，所以市政府你們又提出了一個公車處裁撤民營化職工的特別補償草案，也鼓勵有經驗的公車司機能夠繼續在民營公司裡面來就職，這樣的計畫讓優退的司機也可以續留在民營公司，我想這個計畫都是非常好的；但是未來的計畫如果可以如期進行的話，對於公車民營當然是有很好的幫助，可是高雄市的公車，大型公車的車輛，我們看這個數據，每天的載運人數大概只有189.84人，公車民營化以後要馬上把載運量增加，事實上也是一個滿困難、滿艱辛的工作，就是你們在報告裡頭也特別提出來，台北市本來有公車處，但是他後來成立一個大都會客運，他以前是每年要虧損一百多億，成立大都會客運之後，兩年之後大概就收支打平了，他當然也是利用司機入股的方式，讓這個工會來推動，當然這是一個很成功民營化的例子。但是本席在擔心，因爲我們台北市跟周邊的新北市、基隆市、桃園縣，他們是形成一個生活圈的，而且這個生活圈的人口數，還有搭乘大眾運輸工具的民衆已經非常的習慣了，所以讓台北市

的公車民營在短短的兩年時間之內就可以達到收支平衡；可是我們高雄市、台南跟屏東，雖然我們是區域聯盟，但是人口數，還有產業結構，跟台北市我覺得完全不一樣的。如果說你公車民營化了以後，交通局的專業評估，我看起來你是非常的樂觀，我就想請教一下局長，不要說是兩年，五年之後是不是就可以收支平衡呢？因為本席認為你要讓這些入股的員工能夠清楚這些數字、這些情形，你不可以只用台北市的大都會或者跟國光客運成功的例子來說服他們，應該要讓他們很清楚的知道。事實上我們高雄市搭公車的習慣是最重要要養成的一個首要關鍵，如果大家都還沒有搭乘，當然我們隨著將來的輕軌、隨著我們的捷運，再加上公車的民營化，所有路線的加強，因為現在還是有很多民衆在抱怨說時間要等很久，譬如說我們河堤社區那邊就沒有公車到捷運，甚至他們說都要轉好幾站，這些都是本席日後要跟局長討論的路線問題。因為如果現在民衆還是不方便去搭乘公共運輸工具的話，不管你是民營化或是市政府經營，他的問題還是存在，首當其衝的就是要民營化的最主要理由，讓這些工會的司機員工入股最主要的理由還是希望早一點不要讓公車繼續虧損，這是最大的目的，當然你要讓他不虧損，最終還是要很多人願意來搭乘，養成這個搭乘的習慣，這是最重要的，是不是請我們局長針對這個問題做答覆。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

有關議員所關心的，新的公司未來是不是能夠在幾年之後收支平衡，基本上這裡面牽涉兩個問題，一個就是現在新公司正在鼓勵員工能夠入股，入股之後我們大概才能知道那個公司有多大的資金規模，有了資金規模以後才會決定未來他們能夠經營的車輛數是多少，路線數是多少，還有能夠提供出來的運能是多少，所以並不是說他先有車輛數、先有路線、先有運能，然後硬要去用量來達到他們這個目標值。所以我想在收支平衡這個部分，第一個部分，是營運的規模需要等待整個資金籌措，還有公司籌備差不多形成的時候，我們會再做進一步規模上的精算，當然會確保他們儘可能在這個資金範圍以內，能夠去營運這家公司的一個方向去前進。另外一個，就是說我們也設計了就是從營運虧損補貼轉換成勞務採購，主要就是希望他們不會因為目前我們的現況可能收支比較少，會造成公司經營上的困難，所以我們希望用勞務採購的部分，讓他們免除現在在票收上不穩定的現象。當然這些機制無非就是希望這個新的公司，能夠在一個比較安全穩當的環境之下，能夠儘可能的去成長，變成是可以獨立競爭，獨立具有

競爭力的公司，以上我就是回應童議員的部分。

**童議員燕珍：**

事實上有這樣的一個轉換，我們都是覺得一個很嶄新的面貌，對新上任的局長來說，我們覺得你的構想是非常好的，我們也是予以很大的期待跟支持，你也知道我們最擔心的就是民衆搭乘大眾運輸工具的習慣，這個務必在短時間內要趕快能夠把他們提升起來，這個是你要去想的一個方向，我覺得這個很重要，我上次在部門質詢的時候也跟你談過這個問題，我是覺得這個比什麼都重要，當然民營化是一個方向、一個目標，一個很好的未來期待，可是追根究柢還是要解決。當然你如果方便、便利、便捷，出門就有公車，出門公車之後又可以去坐捷運，捷運之後又可以去坐輕軌，又很快可以去搭乘捷運，然後我車子開到某個地方，我又有地方可以停車，這樣子是順暢的，他整個是順暢的情況之下，其實未來的希望是很大，當然我們也培養了滿多年，但是這個努力的方向，希望局長還是要朝這個方向，要想很多的方式來做一個解決。另外我們未來公車民營化，我們是採取公車處員工認股集資跟市府投資共同成立的新公司，我想請問局長，我們市政府在這個民營公司佔股的比例是多少？

**交通局陳局長勁甫：**

目前我們是要變成不超過一半，所以我們的股份會是在 49% 以下。

**童議員燕珍：**

我們市府的比例呢？

**交通局陳局長勁甫：**

目前的規劃是 38% 到 49%。

**童議員燕珍：**

38% 到 49%，那將來我們的總經理跟董事長，是不是還由市府來任用？

**交通局陳局長勁甫：**

這個就變成到時候董事會會有董事的選舉，再去選舉出董事長。

**童議員燕珍：**

我想這應該是一個很公開公正的，不要讓民衆覺得是換湯不換藥。另外我還要再請教局長，就是剛才我們林議員也提到復康巴士，其實公車的虧損也不只是單一的問題，還有包括一些其他的，包括復康巴士等等。剛剛有提到鴨子船的問題，我們的鴨子船未來要增加成四輛，兩輛加兩輛就是四輛了。本席認為輪船公司或者是觀光局來管理，未來還不確定嗎？但是對於未來的觀光比較有幫助，我還是期待，我還是做這樣的建議，希望由輪船公司跟觀光局來管理。因為這樣子對我們整個觀光的形成，比較有彈

性，比較有機動性。這是本席的看法，不曉得局長你的看法怎麼樣？

**交通局陳局長勁甫：**

這樣的方案，其實我們自己也有稍微的在研究了，這個大概也是我們努力的方向。怎麼樣透過整體交通運輸的資源到觀光運輸的發展，是我們目前非常重視的一個課題。

**童議員燕珍：**

這跟觀光是息息相關嘛！我想請問一下，復康巴士長久以來是不是有影響到公車的…。

**交通局陳局長勁甫：**

復康巴士會用到我們的一些司機、員工，所以應該也會有一些影響。不過對於復康巴士因為它是社會福利的部分，社會局也跟我們交通局一直在努力，向交通部爭取到無障礙計程車的部分。未來可能在復康巴士所產生的成本過高的部分，我盡量轉移由目前的計程車業者，把他的車輛改裝成無障礙計程車來提供這樣的服務。這樣的做法除了對於無障礙服務的持續提供、擴大之外，我們還可以照顧到現在計程車業者在業務上，生意上需要比較大的市場來源的一個新的契機。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**童議員燕珍：**

最後的一點點時間，我想跟交通局長討論我上次在市長施政報告提出來的一個問題。我覺得這是跟民生非常有關的問題，我重複再提一次，因為我一直覺得沒有改善，所以我必須在這個時候提出來，剛好市長也在。我一直講說車輛並排的問題，當然你跟交通大隊應該要處理，因為我是覺得這樣交通的情況是很嚴重的。市長，我上次也提到，就是常常會出現車禍，因為你並排停車不取締的話，不嚴格去取締，不嚴格去處理的話，發生的交通事故非常的多。而且我講了好幾次，我去看原來的地方，還是三次、四次都沒有改善，我覺得這不是一個好現象。尤其有一天我親眼看到發生火災，這整個車子並排的情況並沒有移動，結果消防車進去的時候非常的困難。因為在那種情況之下，我們平常都不取締、也不改善，發生火災後，他們照樣在那邊，沒有人會去動那個車子，這樣影響我們整個市民的安全是非常嚴重的。我請市長來回答一下我這個問題，就是一直都沒有改善，市長是不是能在這個部分能再多加強督促一下。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

有這樣的狀況，我會請交通大隊注意，是不是請童議員把確切的地點…。

**童議員燕珍：**

我講了，我上次有提過地址。

**陳市長菊：**

對，我覺得交通大隊要確實來執行。有這樣的狀況，尤其是跟消防救災有關，如果是阻礙到我們的救災是絕對不可以的。

**童議員燕珍：**

因為市長很重視安全，我知道你一向都很重視市民的安全。

**陳市長菊：**

謝謝，這是最基本的，這是應該的。

**童議員燕珍：**

因為我同樣的事講了三次都沒有改善，我覺得我有必要再度的提出來。

**陳市長菊：**

我們交通大隊立即再…。

**童議員燕珍：**

到時候我再跟局長那邊，就是交通大隊…。

**陳市長菊：**

交通大隊這個部分，童議員在質詢的時候，我有請我們的劉副市長，因為他是主持道安會報的，童議員這個問題，我就立即請他查明為什麼會這樣。

**主席（許議長崑源）：**

接下來，請陳議員玫娟發言。蔡議員金晏要先發言嗎？好。

**蔡議員金晏：**

我想針對今天我們提出這個專案報告，上次其實也提到要把公車處民營化的一個計畫，我想對於這樣的一個結果，包括我們公車處和交通局這邊也陸陸續續跟我們既有的員工也開好幾次會，包括從早上到現在幾位議員的質詢聽下來。我想確實至少既有的職工那邊，對於我們市府這次民營化的動作，算是有照顧到他們，所以比較沒有意見。我記得上次我們在報告的時候，上面有我們工會的人，大家都有出來。所以這個也算肯定，肯定我們不是單純爲了要做民營化而很強勢去做，我想肯定不是。

不過我還是要提一個問題，因爲今天討論到的大部分都是在職的。其實我們應該在去年還是前年，也有考進一批儲備司機，到底這個後續如何保障他們的權益，我們市府有做哪些相關的措施？就是儲備司機據我所了

解，那時候等於說有正取的，也有備取的，備取的就是儲備司機，沒有錄用的這些，你們要怎麼來處理，等一下你簡單說明一下。我想這個部分，我們也要兼顧這些儲備司機，就我所了解，儲備司機很大一部分有原住民的，也有低收入戶的。因為他們有加分，他們的分數比較高而錄取的。這個部分，我們要怎麼保障他們，未來我們的公車處如果照我們的時程，應該今年就會完成民營化。

另外，我相信今天我們講的不單單只是公車處民營化而已，其實我們是希望高雄市整個以公車為主的大眾運輸希望做一個變革，所以他是一個營運改革的大方向。我還是要提醒，確實民營化以後，我們市府的負擔在很多地方都是減低的。我是在這裡要提醒我們的財主單位，局長可能在忙，早上李局長有來，我想提醒我們的財主單位，我們不是說民營化以後，我們必須要負擔的成本降低了，就以爲這些錢可以拿到別的地方去用。我說這個計畫不是單純民營化而已，我覺得大家不要覺得以爲是單純民營化，他是要把整個公車優質化的其中一個環節。當然民營化是很重要的其中一個因子，但是你後面怎麼維持。因爲局長有提到，我們是考量在既有成本下，可能班次加密、路線重整、棋盤式的公車下去布線。市長你是不是要好好考慮，是不是在二、三年內，這個東西一上路，我相信大家擔心的這個運量，在短時間內，半年、一年，有可能很難在那麼短的時間內有很大的成長。但是我相信，因爲既然我們的計畫拿出來了，也有一個損益，至少你讓我們這些公車有兩年的時間。這些預算真的要給他們，而不是說就抽起來做別的，我不是說做別的不好，可是我覺得我們這次是下定決心，把公車處民營化，再把其他的錢，拿來規劃好路線，班次加密。我希望一次到位，不要到時候不夠了，再來想辦法，再找錢來做，我覺得這樣可能會破壞這個契機，因爲這個契機，我相信好多議員也有提，確實等了好久。所以我想我們應該把今天這個案子當成大方向的政策，而不是單純，確實我們上個會期一直在講永續財政，我們也希望市府開源節流。但是我希望這次的重點，應該是放在整個公車路線變革的其中一個環節而已，我們應該不能以它爲重新考量，應該以整體來考量。我想這次的民營化，包括公車路線的優質化會完整，希望市長等一下簡單答覆，我希望市長有個承諾，應該要把它做好，不要到時候錢不夠，還要找錢買車等等，真的，很多事情如果錯失良機，要再來補救會比較慢，等一下也請市長答覆一下。

另外，我還是很肯定陳局長，因爲棋盤式公車，我上任以來也提了二、三次，當然這裡面有很多的因素和問題要克服，陳局長一上任，我還是肯定他，包括王局長之前規劃的幹線公車，先養運量試看看？但是我們還是

要好好規劃一下路線。另外，我提供一個意見，像新北市有免費社區公車，未來我們也可以考量看看，在一定範圍內的社區，是不是也可以用免費的方式，把乘客載出來外面，搭乘以後設計的棋盤式公車，這個可以考慮看看。因為現在路線還未確定，在原高雄市的一心、二聖、三多、四維、五福、六合、七賢、八德、九如、十全路幾乎都是垂直的，用棋盤式來跑非常好跑，可是在一些區域，譬如三民區東區那裏，鼎什麼路或大什麼路的，是繞圈圈的，是不是可以用這樣的方式配置？路線還未規劃好，提早把一些可能性放進去，我們在規劃、模擬時可以事先考量到，把效果發揮到最好，是不是請陳局長先回答，針對剛剛幾個部分，等一下再麻煩市長答覆一下，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

剛才議員所提到第一個問題，有關招考儲備駕駛長部分，目前還有 34 位還未進用，我們也跟環保局協調好了，未來這些人要讓環保局…。

**蔡議員金晏：**

移撥到那邊當儲備。

**交通局陳局長勁甫：**

對，我們也跟環保局協調好，在近期會跟這些儲備的司機長召開一個說明會。另外，剛才議員提到，我們即將對整個公車優質化有一個很重要的部分，就是棋盤式公車再加上幹線公車，幹線公車其實是棋盤式公車裡面的大動脈，還要配合一些小動脈，剛才也有提到有關比較屬於社區部分的，那是微血管的部分，這些部分都是我們要照顧的、要規劃的，確實在高雄市的路網有機會創造出棋盤式的公車，過去因為有種種的因素，包含使用的習慣、民衆對公車的印象等等，產生各種的障礙，這次是一個契機，確實沒錯。我們大概規劃了幾個棋盤式公車的整個步驟，主要道路會規劃成直捷而且避免彎繞的幹線公車路線，其實未來可能有捷運、可能有輕軌，這些幹線公車會是公車捷運化的輔助，以後我們會有一個快捷系統；至於社區公車路線連接幹線公車，或保留或新增一些社區公車，銜接到幹線或棋盤公車，這都是我們在規劃當中的一個原則。

**蔡議員金晏：**

麻煩後續考量的時候，請局長也要納入，譬如我剛剛講的，免費可行或不可行？早上幾位議員提到，其實很多政策性的東西，我們要如何輔導？我曾經也跟捷運有限公司說，譬如新的公車處成立以後，前一萬名有什麼

摸彩等等的，其實我們有提到公司成立以後有一些單位，因為我們不是主導的，我們的股權可能在 49% 以下，像營業部、企劃、行銷、票務科等，舊的既有員工想要留下來，你讓他們待在一些行政部…。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**蔡議員金晏：**

未來有一個很好的營運，這個請局長好好考量一下。我補充一下，早上提到電子票證，其實還是要讓它多功能性，多跟一些企業廠商結合，甚至可以去搭乘台北捷運，因為這是我自己的經歷，7-eleven 有 icash 和悠遊卡，結果我挑悠遊卡，因為我想這張卡以後到台北還可以搭乘，我們的一卡通如果以後可以跟台北結合，譬如以日本為例，他們也有很多跨公司的，像日本有很多 JR、都營地鐵等，他們都有一些跨不同交通工具的整合，未來可以提升電子票證，我相信電子票證在後續轉乘等等的，會比較方便處理，這個麻煩局長，謝謝。請市長答覆一下。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

當然這次公車的改革，包括民營化，這是一個高難度的工作，十幾年來大家都認為公車應該民營化，每一次談到民營化，都讓我們的員工非常惶恐，到處請託議員，所以那時候我們很難得到議會的支持，這一次公車的負債達到二百多億，我們要面對這些問題，所以我們非常謝謝議長跟議會，大家都認同這樣的議題，我們願意共同承擔、解決，我非常謝謝交通局陳局長、前任王局長，他們都是非常優秀專業，包括公車處歐處長要去跟員工討論民營化，差一點被員工趕出來，我認為他們在這樣的情況之下，能夠不斷地跟員工討論 27 場，局長跟員工面對面的溝通，才能達到今天議會討論的改革方案，工會他們自己也做了一個決定，市政府對這個方案也通過市政會議，我認為這樣是非常好的事。除了要達到公車負債的停損，我們也希望未來公車能做一個比較優質服務等等的，我認為這是陳局長的專業，我相信他在這個部分的規劃，我們也會盡量做最好的輔導跟協助，所以我們會掌握這次改革的機會，這是非常不簡單的，我們不是停損之後就推給他們，不是的！從所有方案中我們一再強調，我們跟所有的員工是命運共同體，一定要把它好好的轉型，也希望未來新的公司能夠企業化經營，像過去台北市的公車、過去的國光汽車種種，有很多民營化成功案例，我們會努力，謝謝。



**主席（許議長崑源）：**

陳議員玫娟，請發言。

**陳議員玫娟：**

大家辛苦了，坐了一整天，誠如童議員講的，我要講的，在整個上午我們的同事都談得差不多了。既然民營是一個既定的政策，也誠如市長說的，我們希望能夠提升它的優質跟服務品質好，那當然最重要的就是要解決我們這個財政困境的問題，這個其實我們在議會都支持。也誠如市長剛才有講，今年是最好的契機，因為過去都是談都是在爭取，後來都不了了之。所以今年能夠有這樣的雛形出來，當然我想市府的努力、我們議會的支持，都是很大的重點，但是我們要考慮到員工他們的問題，其實我一直都很在乎、我一直要求的，就是這些員工的問題怎麼去解決？我知道剛才同事也談了很多，我只是想知道說，既然民營化是既定的政策，我們預定明年1月1日上路，對不對？那我請問一下，現在既然我們挑定乙案，就是員工跟我們公車處來合，比例上公車處是佔40%，對不對？剛才財政局長答覆童議員38%至49%，那是公車處的部分，員工的部分大概將近60%嘛，就是這個比例。也就是員工的部分他必須籌措到…，依據汽車運輸業務審核細則的相關規定，汽車客運業物設置的基本額最低要一億，也就是員工的部分要佔6,000萬，上次質詢的時候我有問過，到目前為止，你們第一次的說明會之後，你們不是要鼓勵、獎勵他們入股嘛！那時候你們給我們的答案是人數很少，好像才兩位數字而已。可是距離我們的目標，事實上如果我們要6,000萬的話，大概要200個，當然有的人是認一股、二股、三股的，可是這個數字到第二次，我請教一下，第二次你們在開了說明會之後，目前認股的人有多少人？局長，你給我一個答案好嗎？

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

目前我們4月16日才通過，市政會議裡面通過這個優退及入股的特別補償金方案確定後，我們把這個訊息很快就給工會，讓同仁做選擇，這是一個選擇權，我們也私底下去了解，還沒有正式的整個統計起來，因為時間上有一點急迫。不過從初步來看，職工的部分願意入股的，因為有些人會多於一股，…。

**陳議員玫娟：**

你說總數就好。

**交通局陳局長勁甫：**

總數目前我們了解的，大概已經達到 5,000 萬了，未來我們還會再繼續努力。

**陳議員玫娟：**

所以還差 1,000 萬。

**交通局陳局長勁甫：**

那個目標應該可以達成。

**陳議員玫娟：**

局長，你們預計明年 1 月 1 日上路，這個是你們的預估值，也不是確定數，現在很多員工跟我們陳述說，他們很惶恐，因為他們根本不知道未來的新公司對他們是好不好，他們的選擇都是希望移撥。我們現在用兩個問題來談，我們先談新公司的部分，如果你這個資金到時候沒辦法籌措成的時候，你們有什麼變通的方式嗎？局長，萬一 6,000 萬這個目標達不到的時候，你們要怎麼做？

**交通局陳局長勁甫：**

目前我們是非常樂觀，現在工會要求我們說，是不是能夠提高這個部分。

**陳議員玫娟：**

提高，6,000 萬超過嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

不是，一億是至少，新公司要一億是至少。

**陳議員玫娟：**

你那麼有自信喔！

**交通局陳局長勁甫：**

是可以的。

**陳議員玫娟：**

我現在是假設性，你也是假設性告訴我說有 5,000 萬了，我現在也假設性問你，如果到時候 6,000 萬不夠的時候，你有別的變通辦法嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

我們當然有變通的辦法。

**陳議員玫娟：**

怎麼做？

**交通局陳局長勁甫：**

其實民營化是議會所支持的，也是市政府既定的政策，三案裡面就包含這種可行的方案，比如說，如果我們目前所採取的案子真的很難達成，那還有其他兩個案，這個部分當然會牽涉到員工的案子，一樣啊！員工的案

子也是一樣，他可以選擇到那一個我們把它路線釋放的新公司，或是說移撥。

**陳議員玫娟：**

局長，那更不可能了嘛！這三個案子坦白講，大家都討論過，這個案子是最勉強可以接受的案子，因為員工有參與到嘛！對不對？如果全部釋出民營，根本民營公司的條件更差了啊！我們這些在職的駕駛長根本不可能去接受。

**交通局陳局長勁甫：**

但是我們的設計裡面這是一個選擇，上一次議員也有提到，我們對員工如果他要選擇移撥，這是他的權利也是我們應該照顧的。

**陳議員玫娟：**

那也就是說，假設性如果說，…。

**交通局陳局長勁甫：**

我們不會去做這種假設。

**陳議員玫娟：**

你們籌措的員工比例的金額不足之後，你們就再挑另外一條方案來做嘛！

**交通局陳局長勁甫：**

當然不會馬上，我們會努力！

**陳議員玫娟：**

所以如果不行，你們就挑另外一個方案，就不會堅持這個方案或者延長期程。所以確定是這個方案，也就是金額不夠的時候，你們還是有辦法去解決。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

如果我們在假設的問題中不斷的這樣…。

**陳議員玫娟：**

市長，因為我們擔心，今天大家談的都是一種疑慮。

**陳市長菊：**

今天可以在議會討論這個問題，這個方案他們和員工、公車處的工會，27場呢！不是隨便和他們講一講，如果今天沒有大家相當的理解，我們這個方案對雙方對三方都是好的，坦白說，不會得到支持，工會今天可能發動一堆人已經在這裡，所以這個部分經過和他們溝通，他們同意做這樣的

選擇，選擇以後，我們局長在市政會議報告，我們認為這個方案對於員工各方面，未來不管優退或加入新的公司或者移撥等等，讓他們選擇確定以後對他們的一個保障，再由市政會議通過，市政會議通過就是市政府一個政策，所以這個部分，你剛才說 5,000 萬和 6,000 萬，這個我的感覺，他們現在 4 月 16 日工會同意這個，我們的市政會議通過，直到今天 26 日才幾天，我們相信，如果員工不支持、不同意，坦白說，今天我們在這裡議會的報告就不是這樣了，希望陳議員給我們一點時間，我們繼續努力。

**陳議員玫娟：**

OK！市長，其實我也希望能如你所說，大家都支持，其實三方都贏，可是現在重點不在，據我所聽到的消息、我得到的訊息、我接觸到，幾乎很多的這些基層的駕駛長，對你們的方案其實大家都是存疑的，甚至還有的人還搞不清楚的，他說你們都講得很好聽很好聽，說好好好，可是他們還是有很多的擔憂跟疑慮，因為這個畢竟會牽扯他們的未來，所以其實我們今天要問這個問題，〔…。〕對！希望你們是不是應該利用這麼…，差不多還有半年時間，你們趕快去做宣導，趕快跟這些我們基層的這些駕駛長，該怎麼樣讓他們去接受你們這樣的案子。再過來就是說，我們這個儲備的部分，你說移撥的部分，那移撥的部分，他們現在也是希望說，你要怎麼移撥？如果你明年 1 月 1 日正式上路之後，市政府是不是還有這麼多的缺能夠讓這些人移轉，如果沒有的時候那怎麼辦？這些人的去向何去何從？我想他們也很關心，他們也擔心說，萬一我們是堅持要移撥的人他們不想去新公司，那這樣子我們一定要給他保障嘛！因為我記得那天局長你也告訴我，移撥是一定要保障他們這些人的，他們一定有工作的。但是如果萬一到那個時候，我們沒辦法把他們全部移撥完的時候，剩下這些沒有移撥成的人怎麼辦？剛剛局長你的一個答案我聽到，本來我也要問就是除非駕駛長，你說你們現在已經準備要，…。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**陳議員玫娟：**

你說已經要移撥到環保局，那我再請問你，據我所知道，你們第一次協商的時候有 485 個人是要求移撥的喔！只有 177 個人要優退，我不曉得你們第二次協商之後的結論是怎樣，但是我知道的是，就算是這個移撥的人數有減少，但是我想兩、三百個一定逃不過，絕對會有這樣的人數出來。這些的名額，市政府目前有這麼多的缺可以移撥嗎？如果沒有辦法全部容納這麼多人的時候，這些剩下移撥不成的人怎麼辦？你們有沒有去替他們

設想他們的出路？如果他們不願去新公司，又不能移撥完成，那他們要怎麼辦？要何去何從？這個部分我不曉得你們有沒有去思考過？是不是在這邊也請你們給我一個答案，也讓我們有在看電視的這些駕駛長，知道他們所關心的未來。你們該怎麼做，是不是要具體一點？當然我知道公車處很用心，一直在開說明會，我知道開那麼多場是非常辛苦。同樣的議題一直在談，但是畢竟政策是你們在訂，駕駛長很多人聽得「霧煞煞」，他們也告訴我，民營化既然是既定的政策，有沒有可能因為資金不足或移撥沒有完成，是不是因此會延期？再過來一個問題，如果有的人先移撥了，在移撥之後，如果公車處因為資金上的問題，沒有辦法繼續走乙案，還是繼續以公車處的經營方式在做，那麼他們新一波的人好像又有被騙的感覺。我們今天提的都不是批評，都是我們這些基層員工的心聲，…。

**主席（許議長崑源）：**

局長，請說明。

**交通局陳局長勁甫：**

我也相信陳議員是支持我們對民營化推動的方向及所做的努力。上一次議員有關心過，我也提過對於我們職工未來的安置，是我們第一要關心的，他有兩個選擇，一個是移撥、一個是優退；我們甚至讓他們現有的專長在未來的生涯裡面，可以持續的發揮。所以我們才會透過市政府的支持，提出了比其他縣市在公車民營化或客運，有更好的鼓勵優退入股的特別補償金，我想工會都已經了解到我們的誠意。所以讓他們的專長能夠在適合的場域裡面，持續的發揮，這裡面會是一種生命的價值和生活的價值。當然市政府說不定也沒有那麼多的地方，可以容納他目前這麼特殊的專長，所以我們為什麼要費這麼多的力氣，就是希望他們能夠繼續發揮他們的專長。所以第一個動作，我們希望鼓勵我們的員工能夠進到新的公司來，當然他有選擇權。目前這個案子是在4月16日市政會議決定的，我們也要讓員工有一點時間。議員關心的就是我們到底有多少缺，我們也需要一點時間來知道員工的意向，到底有多少人需要某種類型的。〔…〕第二次我們在進行啊！〔…〕協商？〔…〕議員所提的協商是什麼意思？我們在4月16日市政會議已經通過這個案子了，所以已經定案了。那個入股的特別補償金都已經定案了，工會也接受，我們也去過他們的工會裡面，對全體的員工進行說明會了。〔…〕這個是要一點時間啦，4月16日我們才通過，給我們一點時間，我們去把這個方案告訴我們的員工，讓他們更了解。我向議員保證，員工的安置是我們關心的，當然也是議員特別關心的，我們是一起在關心這個事情，所以我們想辦法把這個事情做到讓員工最安

心的地步。未來他的生涯或職涯這兩方面，都會讓他覺得是有意義的，我們往這個方向共同來努力。當然你現在要我說，到底有多少缺、到底有多少人要移撥的需求，我們需要一點時間。在往後的部分，我們很樂意義員來協助我們和監督我們，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

好，休息 20 分鐘。

**主席（許議長崑源）：**

繼續開會，陳議員麗娜，請發言。

**陳議員麗娜：**

今天是要討論公車處的部分，其實我們之前還滿擔心的，就是這些駕駛長對於這個事情的反應。就以我的服務處來講，陸陸續續駕駛長的反映其實是滿少的。但是到底駕駛長將來要如何安排？我剛剛聽局長講了，在 4 月 16 日的時候，把這個案子定下來了。但是今天的報告，26 日的報告，等於是 10 天左右的時間。但是今天的報告，其實很早以前就定了，所以我們早就知道要來議會裡，報告這個事項。對於駕駛長將來的規劃…，就是說，市政府裡頭有多少缺，是適合駕駛長可以去的。如果說他要去作單位的轉移，或是申請移撥之類的，應該都有個很好的資料，在那邊 stand by，到議會來做報告，我覺得程序上應該是這樣。如果今天的報告，沒辦法把這些資料呈現出來，只是因為定案之後後續的時間太短的話，其實是有點說不過去的，應該要給這些駕駛長更多的資源。我想在市政府裡面，要做這些調查其實並不難。只要用心的把這些東西拿出來之後，今天的報告，應該有很多疑問都可以解決。

但是這駕駛長的職缺應該往哪裡跑？他要不要留在新的公司？還是可以移撥到其他市政府的單位？在議事廳如果還是講不清楚時，我們也很擔心效率的問題。

所以在這部分，我剛剛聽到質詢的時候，我覺得局長在這部分的積極度，可能要再加強一點。當然處長也是一樣，因為這個直接的責任，應該在處長身上。處長爲了這些駕駛長將來的出路，其實應該要更積極，讓他們有安心的感覺，他們會覺得後面的前途是看好的，而不是茫然的。如果說投資的意願那麼低，新的公司大家認股的意願那麼低，那現在一定是不信任跟不看好，所以意願會比較低。市政府要用什麼方式？讓他們覺得有信心，這個公司可以再走下去。我看了一下，其實還滿多提供給新的公司一些有利的條件，但是爲什麼還是讓他們覺得不安心？原因出在哪裡？將來這家公司，我們市府要如何處理？是不是請局長回答一下？我們站在什麼角

度，要去照顧這家公司，至少你先要讓它穩固，然後將來能夠放手，讓他們去經營，畢竟高雄的體質跟台北的體質是不太一樣的，要怎麼來做？待會請局長回答一下。

對大眾市民來講，我們交通局公車處的整體負債有 220 億，很多的市民，其實是不了解的。每年要虧損十幾億的錢，大筆的投在公車上面，很多市民是不了解的。我們現在在做改革，市民也不了解的，但是市民首先會感受到什麼？就是在第一線公車的搭乘、路線、服務品質，跟公車開車的次數，如果有問題的時候，市民就會第一線感受到。

關於這部分，我要請市長給我們一個保證，我們要民營化的同時，我們也要照顧到市民的權益。所以我們怎麼讓我們的市民安心，我們對於公車所提供的品質，一樣能在這部分提供，至少要和現在一樣，或是比現在更好的服務品質，這部分待會我想請市長回答。

時間有限我再問個問題，這個問題我還沒請教過公車處。這封信來的還滿突然的，我不知道其他議員有沒有接到。這是一封檢舉書，我為什麼要提出來把它問清楚？原因是將來我們把好的路線，標出去給人家做了，然後我們自己又請駕駛長，大家去組一個新的公司。但是如果我們以前內部的帳，是不清不白的，會不會遺留下一些怪怪的問題？當我看了這個陳情書之後，我待會要請處長回答一下，有沒有這樣的問題。

就是在幾年前，我們買了 50 輛的中巴，這 50 輛中巴曾經有一度，我們認為它在規格上可能有些狀況和問題沒有接受。但是後來我記得第一批 20 輛的中巴後來也進來了，對嗎？據我看到的文件它所說的，當時在 97 年 12 月 17 日，它是解除契約，其實和這家購買中巴的公司，是解除契約的狀態。但是在 12 月 31 日時，我們又…，照理來講，它的保證金，在這時是沒收的。但是後續在 12 月 31 日，我們又把保證金退還給他們，甚至後續又順利的購得這 20 輛的中巴，這中間的過程裡，現在有人提出質疑，就是從解除契約到後續，中間有段時間是空白的，甚至有人質疑，是不是有請公務人員脅迫他？就是要簽出來，所以有人覺得，面臨很大的壓力，待會請處長把這狀況說清楚。

處長，你了解我所說的這個事件嗎？是不是請歐處長先回答好了？

**主席（許議長崑源）：**

歐處長請回答。

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

因為這封檢舉的內容，我沒有看到，而且是 97 年的資料，是不是容許陳議員提供給我們？我交給政風單位去查明，再正式跟議員函覆。

**陳議員麗娜：**

所以你並不知道這個過程？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

我第一次聽到，而且是 97 年的資料。

**陳議員麗娜：**

你第一次聽到？其實他把其中所有的契約都印出來了。

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

假如是具名檢舉的，我們就交給政風單位去查好了。

**陳議員麗娜：**

連市政府裡頭，因為有你決行的部分、有簽名，那時候吳福興還是視察。

[是。]對，整個公文也跑出來了，[是。]所以你不可能不知道這件事吧！

對嗎？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

對不起！我是沒看到資料。假如議員提供資料給我，我絕對交給政風單位…。

**陳議員麗娜：**

你自己決行這件事情，你記得嗎？在 97 年 12 月 15 日的時候，辦理複檢，結果沒有過。這邊有講到，工務局王小姐來電，本案在 12 月 17 日下午 4 點還要再協調。這是最後的一份公文，但是 31 日時就出現了你們把錢匯回去給人家，所以你不可能不知道這件事情嘛！

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

我要回去看一下資料。

**陳議員麗娜：**

所以中間發生什麼事？你可不可以告訴我？從 17 日到 31 日，中間有任何的協調成功的，重新再簽合約嗎？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

還是交給政風單位，我們把資料調出來檢視一下。

**陳議員麗娜：**

你會不知道嗎？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

對不起！97 年到現在的，而且我沒有看到你的書面資料…。

**陳議員麗娜：**

這個案子這麼大！這麼多錢！

**主席（許議長崑源）：**



那就是中巴 20 輛，有這件事嗎？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

有，97 年嘛！97 年我們買了中巴 100 輛，50 輛是國內生產的，50 輛是進口的車子。有買過 100 輛的中巴，那時候市議會有特別通過這個預算。〔對。〕可是細節方面，因為是 97 年到現在了，我是不是回去再看一下資料？也請議員提供檢舉的內容給我。

**陳議員麗娜：**

我是不是把這分資料送給你們，我們也送一份給政風單位，是不是把這件事給釐清？〔好。〕如果你們這案子裡出現了問題，其實是有人質疑才會寄過來。〔是。〕而且說真的，這寄得很匆忙，〔是。〕所以我剛剛又回去拿這東西。我覺得這個人的檢舉函寫得非常含蓄，但是他直接就是把你們的公文全部印…。

**主席（許議長崑源）：**

延長 2 分鐘。

**陳議員麗娜：**

讓人家覺得就是到底發生了什麼事？如果這些事情裡頭不清不白的部分，會不會去影響到我們現在要做改革的部分？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

不會。

**陳議員麗娜：**

不會。只會影響到現在的公務人員？對不對？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

公務人員誰違法就處理誰。

**陳議員麗娜：**

如果在這上面有違法的部分，就會有所懲處嗎？是不是？

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

對，誰違法就處理誰。不影響現在民營化的進度。

**陳議員麗娜：**

是，我希望這個事情還是要調查清楚。

**公共汽車管理處歐處長秀卿：**

是，我贊成。

**陳議員麗娜：**

無論是我們現在的狀況，或是將來的狀況，我們都希望把它釐清。〔是。〕讓好的開始可以就從這刻開始，而不要是前面的這些東西留下這麼多話

柄。光是公車處的，我說真的，公車處的檢舉真的是不斷！我們很少拿來議會這邊直接質詢的，但是對方的內容看起來，就是讓人覺得是不是中間有問題？所以這個部分還是請處長看一下，我們也會送一份到政風。另外，剛剛幾個問題，請局長回答，還有請市長也回答一下？

**主席（許議長崑源）：**

局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

剛剛議員一開始所指教的，就是員工安置的部分，認為速度還要再更快一點。因為在報告裡面，我們有跟大會報告，4月16日把這整個優退還有入股的補償金的方案，4月16日的市政會議通過，這個我在這邊有明確的講。當然，議員認為我們效率不好，那我就向議員再說明一下。3月27日我們和工會取得了互相協調的方案；3月28日我們就內部開了這個推動小組；然後4月1日就在工作小組把這個內容定了；4月1日到4月16日內部作業市政會議就通過了。如果這個效率還不好，那我們再來努力。〔…〕內部作業也當然會包含這個部分。整個民營化改革的執行過程，有些是需要有步驟的。就像我們在炒菜，不是一開始所有的菜都放進去，這些是要在步驟裡面去做的。〔…〕還沒有到那邊。我剛才有報告過，我們希望司機員適才適用，能夠在他具有的專長，在他未來的…，〔…〕如果有這樣的問題…，〔…〕對，所以我說這個是要有步驟。4月16日我們先把這個案子定下來了，接下來就是要把這些職工所關心的，在優退或是優退完再入股，或是他要移撥，這整個部分我們要有一點時間作業。當然我們一定要做啊！我們沒有做怎麼進行媒合呢？這是一定要做的，但是議員現在要我馬上說，這些應該在提早之前就要做了。〔…〕我們有前置作業，但是絕對不是完完全全都不用再改變的。〔…〕對，方案要先出來，他們才能夠做選擇，這是一個選擇。

我們有方案了，接下來要整理這些職工可以去安置的地方，有了以後，他們就可以做更明確的選擇，這個我先做這樣的回答。如果我們的職工還有對於你剛才所提到的，我們前面一次那個是2月，2月都還沒有方案，所以你看到報告書裡面的是投資意願看起來會比較低。

現在情況已經變了，如果職工對於我們和他協商的過程裡面，有任何跟議員這邊反映的，我們也希望議員可以提供給我們，我們趕快再來把它改善起來；至於新的公司，當然我們一定要維持它能夠完善的經營，所以在初期公司籌組的部分就會協助他們。甚至未來透過這個官股和民股共同來合資的這個公司，我們還是持續要把他們慢慢扶植成一個具有競爭力的民

間公司，這時候我們的角色就會慢慢的退出。在這同時裡面，我們對大高雄整體公車的服務品質，這絕對沒有打折的空間，我們只期待更好，不可能是讓它打折，這個也是公車處配合民營化的契機，這是我們更大的一個目標。

**主席（許議長崑源）：**

市長，請答覆。

**陳市長菊：**

首先，我再加強剛才陳議員質疑公車處有沒有弊端？高雄市任何的員工依法行事，公車處這個部分，我們非常歡迎政風處歐處長要趕快把有人檢舉的事件移送到政風。也歡迎陳議員看這個部分移送給政風依法行事，任何人有弊端絕不包庇，這是高雄市政府的立場。

第二、陳議員很關心這些公車民營化以後的員工，這個我們充分可以理解。除了4月16日整個交通局提出來的方案，這些方案它們中間有27次，還有太多他們私下去溝通。我個人是非常尊重、也欽佩陳局長用他的專業做整體的規劃，這樣得到工會…，陳議員知道公車處的工會是很強大的工會，不是很弱勢的工會。他們這些工會在4月16日的市政會議通過，4月18日公車處的工會的會員大會通過這些方案。那個時候陳局長來向我說，工會接受、接納，同時認為這樣的方案他們支持，我還不太相信，這是一個很高難度的工作。我非常感謝公車處的同仁，還有公車處的歐處長、陳局長和市政府，我覺得可以創造讓公車虧損連連停損，我們在這個重要的階段又向前邁進更好的未來。

陳議員很擔心公車民營化後，可以服務的品質就會不好。如果服務的品質差，第一個要被人罵的就是我，我想這絕對不是我們的目的。我們一方面認為今天公車民營化以後，要有企業化的經營。過去公車處有那麼多的駕駛員、職工等等，我們怎麼樣讓它更有效率，在這個方案之中，很多都是非常的優渥，你一定要在這個階段，一定要用很好的條件，有這個誘因，才能夠讓我們的同仁願意嘗試我們要這樣做。

整個大的環境不容許讓我們一年虧損十幾億，差不多八、九億都在付人事的成本，這樣行不通！這樣公車的改革一定會受到阻礙，所以我們這個部分，未來公車服務的優質化，包括整個交通局在公車的專業上去做整體的規劃。我覺得我對他的專業有信心，所以，我在這裡也是保證，如果說公車民營化後、企業化後，最後沒有整個把它處理好，當然我要承擔最大的責任。

我會請議會通過支持，讓高雄市的公車改革，這是一個重要的機會。陳

議員也是資深的議員，你知道過去要在議會討論公車民營化，一定把議會都包圍起來，樓上一定是所有的員工都來這裡強烈的抗議，議員也不是完全願意支持。今天能夠到這樣的地步，就表示大家知道時機成熟了，我們的公車不能這樣虧損連連！市政府面對財政的危機，各種改革我們都會努力來做。

**主席（許議長崑源）：**

延長 1 分鐘。

**陳議員麗娜：**

以前我們也已經有委託一些民營公司在跑一些路線，但是路線它不一定真的會跑，就是它交給民營公司，我現在希望局長一定要去掌控好，就是怎麼樣能夠讓它認真的，譬如你規定它幾分鐘一定要發一次車，你可知道它有沒有真的發車出來？在那個部分其實是有這樣子的問題存在的。所以在這裡我們一定要能夠保證，就是我們的市民能夠有好的服務品質，發車的次數能夠達到我們的需求，路線的安排上面是不是便利，這個部分都是應該要去重視的，所以我覺得局長將來還是有監督的責任嘛！這個約上面是怎麼簽的？應該要在這個時候就好好的把它制定下來好，不要到時候找不到方法去跟人家講這個事情，這樣子就會變成我們…。

**主席（許議長崑源）：**

我從第一次當議員時，就跟陳議員麗娜的爸爸楊議員振添和洪議員茂俊同一屆，當時我進來還是個菜鳥，就聽到洪議員茂俊在議事廳很激烈的在質詢吳前市長敦義，公車處一年虧損多少又多少的，你們為什麼不處理？到現在都已經十九年多了，真的實在很不簡單，可以讓市府、議會、工會難得能有這個共識，事實上這是好事，如果一年都一、二十億或十多億這樣一直虧損的話，那也沒那麼多本錢可以賠的。就是知道今天它已經不能再一直虧損下去，所以議會、市政府、工會大家都有這個共識了，今天局長、處長也都很認真，我是說不要留下遺憾，對不對？好好的妥善處理，不要好不容易可以改革了，到最後卻弄到司機們罵聲連連，而所做的政策也七零八落的，這樣就很可惜了，所以府會大家加油，好不好？繼續請李議員眉蓁發言。

**李議員眉蓁：**

現在公車民營化是我們一股不可擋，也沒有辦法擋的政策，所以公車處現在在「裁撤民營化的職工特別補償案」，將補貼公車司機每人 20 至 30 萬來入股民營公司，如果員工不願意入股或員工入股的比例不夠，交通局怎樣來處理？我這裡有幾個問題，我們是不是會另籌資金來補足？這些現

金是否到位？交通局現在把公車處一些場站出租或標售以後，然後做部分的清償，可是公車處的場站出租或標售，如果沒有辦法一次處理，有拖到的話，是不是會延遲到公車處現在民營化的進度？我們這些資金是不是可以到位，可以影響到公司的經營進度？所以資金掌握的部分絕對不能忽視。對於這些員工，很多議員也非常的關心，也不能忽視。請教交通局長，剛剛大家都稱讚你的專業，你也很認真，你是新的局長，我也趁這個機會讓你解釋一下，如果發生這些問題，你會怎麼解決？請交通局長回答。

**主席（許議長崑源）：**

陳局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

有關剛才提到公車處民營化完以後剩下的一些場站、土地，這個部分我們會盡量進行資產活化的作業，當然這個資產活化的作業不是一次就要完全把它處理掉，所以這個部分跟債務清償計畫，其實是可以暫時沒有完全直接相關的，可以脫離開來處理的。因為債務清償會規劃一個年限，裡面至少要從本金、利息這邊先還起，所以它不是一次就要全部把它清償完畢，這樣對整個市府或交通局裡面的預算運作也會比較能夠有個空間，這個部分當然我們會特別的留意；至於資產活化的這個做法，我們會配合府裡面其他單位，把整個現有的資產活化的效益能夠達到最大化。剛才議員還有提到如果籌措這個公司資金不足的情況，我們目前是非常樂觀的認為應該不會發生，因為這個新的公司大概資金是1億，裡面民間就是職工的部分大概至少要六成，就是6,000萬。就我們這幾天的了解，募集的資金應該快接近到這個部分，現在我們是期待這個公司如果可以募集更多的駕駛員，因為駕駛員他有駕駛的專長，他再到新公司來可以延續他的專長，對他的生涯、職涯都是一件非常好的事情，從照顧員工的角度來講，是我們第一想要往這個方向去努力的。如果有更多的職工能夠加入的話，他們資金的籌措就會更多，這個情況相對的，市政府用車輛來作價的部分就可以投入更多，這個公司未來真正可以變成一個真正有競爭力的公司。

**李議員眉蓁：**

剛剛市長也提到這是不可能發生的事情，你現在第一個步驟已經有完成了，所以大家對你期待也非常的高。城市的交通在我們規劃上面是非常重要的，其實看到許多重大的建設，也了解到我們城市規劃的不同。因為我有參加去西班牙的考察，對我受益也非常良多，其實看了這些東西後，我們的思考邏輯跟思考的廣泛，也要用更多不同的角度來檢視。我這一次覺得有一些新社區的新觀念，就像我有提到在左營的「合群新村」，當初已經

早就知道有上千戶居民要融入在「合群新村」，可是那時候我就有提議，那邊未來可能會有那麼多民衆進住之後，是不是應該先規劃一些公車路線？可是那時候沒有規劃，現在就是等到合群新村的居民已經都住進去了，現在才開始慢慢規劃公車路線，因為裡面幾乎都是眷村的民衆，或是他們的第二代，甚至遷村過去的這些民衆，所以他們買東西也非常不方便，現在是因為我們一直提出裡面的人數有多少，所以才陸續來增加公車的路線。其實在大型社區的這些交通運輸裡面，我覺得還沒有成立以前，應該就要有事先的規劃，可是這一次我們是已經先成立社區後，才來規劃這個路線，這樣子的邏輯就有點不太對，我認為應該要先規劃，並且讓這個新社區有更好的方向。局長最近才來，可能不知道這個問題，我提出這個問題，也請局長解釋一下，針對這件事情你的看法是怎樣？請局長回答。

**主席（許議長崑源）：**

陳局長，請答覆。

**交通局陳局長勁甫：**

交通在城市裡面的運用有一個很重要的概念，從理論上來講，我們稱爲「交通運輸與土地使用的整合模式」，也就是交通運輸要跟土地使用，土地使用當然就是包含社區的發展，要一起來考量的。當然過去可能有一些機會我們 miss 掉了，也很可能是當時社區剛蓋好人還沒有進住，所以在投資公車的部分，可能在計算成本上面負擔比較大；不過這樣的一個情境，到現在來講，是我們可以儘速來改革的一個機會，包含今年7月會開始把幾條重要的幹線拉直以後，對於社區我們有先做一些更細部的調整，等到明年1月1日，我們正式的把所有的公車運輸業務，變成是勞務採購的部分來看的話，這個時候我們一定會把剛才議員所提到的，不是只有這個社區，其他社區如果新發展的需求也很大，我們也會特別把它的需求納入營運計畫裡面。

**李議員眉蓁：**

你是新局長，所以我們也期待你的新作爲。剛剛你有提到高雄市有非常多的建案，現在房地產的景氣算很好，每個房子的建案都會標榜在捷運站旁邊，藉此提高房價；可是應該沒有看過，有人會因在公車站旁邊而可以提高房價的，目前爲止，可能沒有這個狀況。我要強調的是，如果交通很方便，可以提供更便捷的交通讓民衆來選擇，在這樣的良性循環下，我相信可以刺激我們的景氣。我們現在會把它民營化，就是要提高我們的承載力。如果公車民營化還是虧損連連，那很多人會擔心，公車處的員工也工作得不安心。所以也要提醒市府團隊，在未來經營的微調部分也不能忽略，

要透過好的方向，這就是今天報告加上我們議員質詢主要的重點。這個部分整體來講，剛剛議長也講到了，可以做得更好，會有一些改變，這已經是老問題了。這個部分的整體規劃，我也請市長回答一下。

**主席（許議長崑源）：**

請市長答覆。

**陳市長菊：**

公車民營化的困難度，剛剛我已說明了，今天能夠這麼平和，在市政會議通過的方案，也得到公車處所有工會會員大會的同意和支持，而且今天在議會可以得到大多數議員的支持，這是 20 年以來的第一次。剛剛議長也說過，在過去只要一提到公車民營化，大概所有的員工都會到市議會來陳情或抗議，今天有這麼好的氛圍，表示大家願意非常理性去面對公車的連連虧損，我們必須要去承擔，所以在這樣的一個情況之下，在這個方案之中，對於所有的公車員工、職工等等，怎麼移撥、照顧、優惠，我是看到交通局在這個部分非常的周延。我們這次改革的機會，就是希望他未來在經營的部分，高雄市政府也有參與，我們會監督。公車民營化，我們員工的股份是 38% 到 49%，市政府的股份是最高到 49%，市政府也是有股份。在這個過程裡面，可以跟員工和民間合作，讓高雄市所有的公車在經營和規劃上更專業，這部分我們很期待，謝謝李議員的支持和關心，公車服務的優質化是我們的目標。這部分我希望交通局陳局長善用他的專業，好好的發揮，我們對他寄予厚望，謝謝。

**主席（許議長崑源）：**

陳局長，加油了。散會。（下午 5 時 12 分）

高雄市公車處  
營運改革執行計畫專案報告

高雄市政府

102年4月26日



## 第一章 前言

高雄市公共汽車管理處（以下簡稱公車處）因財務年年虧損及累積虧損持續擴大，各界及高雄市議會（以下簡稱市議會）要求公車處營運改革之呼聲不斷。市議會 101 年第 1 屆第 3 次定期大會要求市府（交通局）於第 1 屆第 4 次定期大會提出公車處營運改革專案報告。

101 年 10 月 12 日高雄市政府（以下簡稱市府）市長率相關局處首長向市議會專案報告「高雄市公車處營運改革」，該報告說明公車處營運狀況，並就台灣汽車客運公司與台北市公車處兩大公營客運機構分別於 90 年及 93 年轉型為國光汽車客運公司及大都會汽車客運公司等營運改革成功案例，向市議會提出對市府財政最有利、對營運衝擊最小，並符合法律面之公車處營運改革可行方案。

公車處自 101 年 11 月起開始與公車處工會展開協商，12 月起召開民營化協調會議及 27 場員工說明會。公車處工會於 102 年 2 月同意以「公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司」，為公車處營運改革（民營化）執行方案。

經交通局分別於 102 年 3 月 13、18、21、25、27、29 日與公車處工會持續溝通，就公車處民營化員工安置內容與新公司籌組方案，交通局與公車處工會業達成相關共識。

市府推動公車處營運改革（民營化）的原則如下：

- 一、保障公車處員工權益。
- 二、維持大高雄公車運輸服務。
- 三、減少市府財政負擔。
- 四、保障公車處債權人權益。
- 五、扶植公車處員工認股集資與市府投資共同成立之新客運公司（以下簡稱新公司）。

交通局（公車處）執行公車處營運改革之重點業務首重員工安置與輔導鼓勵員工認股集資成立新公司，員工安置部分，以提供員工選擇移撥市府各機關（學校）或優惠退離。公車處優惠退離人員可投資入股新公司，由員工認股集資與市府投資共同籌組新公司。

藉由公車處民營化之契機，檢討大高雄既有之公車路線，規劃建置以棋盤式公車路網為主，社區公車路線為輔，連接捷運站、政府機關、學校、醫院、商圈及觀光景點等，提供更便捷之公共運輸服務。

## 第二章 公車處營運現況與留存業務處理

公車處為公營事業單位，執行市區公車、水陸觀光車（鴨子船）及復康巴士等三大項業務，因應公車處於103年1月1日民營化，公車處將於102年底裁撤，留存業務將移由交通局繼續執行。交通局將維持民營客運業者之服務水準，提昇大高雄公車服務品質，確保乘客權益。

### 一、公車之業務

#### （一）路線

截至102年2月，公車路線60條，分為幹線公車、一般公車、捷運接駁公車與文化觀光公車，詳如表2-1。

表 2-1 公車處 102 年 2 月公車營運路線

分類	路線數
幹線公車	6 條 (168 環狀東線、168 環狀西線、中華幹線、五福幹線、建國幹線、自由幹線)
一般公車	34 條
捷運接駁公車	14 條
文化觀光公車	6 條 (鳳山假日文化公車、舊城假日文化公車、哈瑪星文化公車、大樹祈福線、紅毛港文化園區專車、大岡山假日觀光公車)

公車處 60 條路線，將由公車處員工集資認股與市府投資共同成立之新公司優先選擇營運路線，交通局將依新公司總資本額核定接駛之路線數。新公司未接駛之路線將由交通局辦理路線釋出，由其他民營客運業者繼續提供路線服務，交通局因應公車處民營化之契機，整體規劃大高雄之公車路網，以達「提昇大高雄公車服務品質」之目標。

## （二）車輛

截至 102 年 3 月計有公車 471 輛（不含水陸觀光車、復康巴士，詳如表 2-2）。

公車處車輛將全數出售，部分作價投資新公司，部分出售新公司或其他民營客運業者。目前公車處刻正辦理公車鑑價作業，其中 96 年至 98 年交通局投資之 325 輛公車擬以鑑價價格出售。93 年至 100 年由交通部補助及交通局投資之 117 輛公車，其中交通部補助部分擬轉移民營公司，出售價格為鑑價價格扣除交通部補助比例金額。102 年底交車之全新 54 輛公車，出售價格擬為公車處決標價扣除交通部補助金額。

表 2-2 公車處車輛數明細表（至 102 年 3 月）

車型	數量
高底盤公車	37
中低底盤公車	220
低地板公車	74
中型公車	140
合計	471

（三）候車亭 560 座（其中 237 座加裝 LED 智慧型公車動態顯示器）

（四）站牌 2545 支（座），其中舊式鐵桿式站牌 704 支，橢圓形站牌 416 支，圓筒型站牌 347 支，直立燈箱站牌 1,078 座。

（五）智慧型公車（動態資訊系統）

- 1、本市公車均已裝置 GPS 衛星定位、無線傳輸系統設備及到站語音播報系統，候車亭及站牌加裝 LED 智慧型公車動態顯示器，公車動態資訊系統主機端已與交通局智慧運輸中心整合，提高行控中心的監控效能及公車動態資訊正確性。
- 2、藉由電話語音、網頁、智慧型手機等可查詢公車資訊。
- 3、開發智慧型手機軟體「iBus\_高雄」，提供民眾隨時查詢大高雄公車動態資訊。

（六）101 年公車營運行駛總里程 1,881 萬 3,530 公里、總班次 66 萬 7,663 班次、載客總人數 2,378 萬 553 人次，營運總收入 2 億 1,963 萬 8,997 元。

（七）公車處 101 年支出

公車處 101 年主要支出為用人費用 8 億 678 萬元、燃料費用 1 億 7,906 萬元、利息支出 1 億 8,770 萬元，總支出成本為 15 億 4,636 萬元，詳如表 2-3。

表 2-3 公車處 100 年及 101 年決算支出表

項目		100 年決算金額	101 年決算金額
支出	用人費用	8億4,399萬元	8億678萬元
	材料費用	1,314萬元	1,706萬元
	燃料費用	1億8,080萬元	1億7,906萬元
	折舊費用	2億946萬元	1億9,442萬元
	維修費用	3,900萬元	4,034萬元
	保險費用	945萬元	879萬元
	利息支出	1億5,553萬元	1億8,770萬元
	其 它	8,895萬元	1億1,218萬元
	合計	15億4,035萬元	15億4,636萬元

公車處因應民營化政策，將於 102 年 12 月 31 日裁撤，公車處立即停損，市府不必再承擔公車處一年 15 億之成本支出。相關候車亭、站牌、動態資訊系統之管理與維護等，將由交通局接續執行。

## 二、水陸觀光車（鴨子船）

- （一）99 年 2 輛鴨子船領得「車輛牌照」與「小船執照」後，分別行駛愛河及蓮池潭航線，101 年行駛總里程 26,549 公里、總班次 2,841 班、載客總人數 62,679 人及營運總收入 7,438,409 元。



- (二) 新購打造中 2 輛鴨子船得標廠商（優利萊船舶有限公司）聘請國外工程師，在國內由車體廠與船舶設計業進行設計與施工，將於 102 年底領牌交車。
- (三) 公車處民營化後，鴨子船業務將由交通局接辦，惟交通局係屬行政機關，無法申領營業執照（「市區汽車客運業」及「小船經營業」執照），交通局（公車處）正研議將 4 輛鴨子船委外經營或交由輪船公司營運，以提升鴨子船效能。委外經營所收權利金可增加市庫收益，並提高大高雄之觀光效益。

### 三、復康巴士

- (一) 公車處 101 年復康巴士 102 輛，服務趟次為 21 萬 679 趟次，搭乘人數為 38 萬 7119 人。
- (二) 公車處 102 年 3 月復康巴士 105 輛，委由伊甸社會福利基金會執行身障及長期照護者之交通接送服務，契約至 104 年 12 月止。102 年底公車處裁撤後，契約將轉由交通局繼續執行。

### 第三章 公車處資產、負債與債務處理規劃

#### 一、公車處資產狀況

公車處資產為土地財產（場站機關用地及神農路、復興路、林德官住商用地）、交通及運輸設備、房舍財產、機械及設備、雜項設備、無形資產及其他資產等七項。

依公車處 102 年度預算書，土地財產為 33 億 9,843 萬元、交通及運輸設備 12 億 6,389 萬元、房舍財產 6,996 萬元、機械及設備 1,062 萬元、雜項設備 271 萬元、無形資產 202 萬元及其他資產 569 萬元，共計 47 億 5,334 萬元，公車處 102 年資產總價值彙整如表 3-1、3-2、3-3、3-4 所示。

表 3-1 公車處 102 年度預算書資產價值彙整表

項次	財產類別	帳面金額
1	土地財產	33 億 9,843 萬元
2	交通及運輸設備	12 億 6,389 萬元
3	房舍財產	6,996 萬元
4	機械及設備	1,062 萬元
5	雜項設備	271 萬元
6	無形資產（應用軟體）	202 萬元
7	其他資產 （催收款、存出保證金）	569 萬元
合計		47 億 5,334 萬元

表3-2 土地財產面積表

項次	土地財產	面積（平方公尺）
1	建軍站（苓雅區衛武段 10, 10-2, 11, 81 號）	27,211
2	加昌站（楠梓區加昌段 943 號）	13,983
3	小港站（小港區港和段壹小段 40, 44-1, 45, 46, 48-4, 52-6 號）	8,534
4	金獅湖站（三民區覆鼎金段覆鼎金小段 1393 號）	13,890
5	瑞豐站（前鎮區瑞隆段貳小段 2, 2-1, 2-2, 3-2, 3-3 號）	5,177
6	前鎮站（前鎮區新生段 1677 號）	2,522
7	左營北站（左營區左西段 213, 213-2, 214 號）	2,237
8	材料倉處基地（烏松區仁和段 687-1, 699, 699-1, 大德段一小段）	1266
9	眷屬宿舍基地（苓雅區林德官段一小段 1779, 1780, 1878, 1883, 1904, 1933）	8146

表 3-3 公車處車輛數（至 102 年 3 月）

項目	車數（輛）
公車	471 輛（大型公車 331，中型公車 140）
復康巴士	80
水陸觀光車	2

表 3-4 房舍財產彙整表

項次	房舍財產
1	修理工廠、本處辦公室、守衛室、材料庫
2	瑞豐站辦公房舍、保養廠
3	火車站站房
4	小港公車調度站、保養廠
5	左營南站、修車棚、機車棚
6	加昌站站房(含保養廠)
7	前鎮站站房
8	金獅湖站站房(含保養廠)
9	林德官宿舍現有 12 住戶，其餘閒置宿舍刻正辦理拆除

## 二、公車處負債狀況

### （一）公車處累積虧損

公車處 100 年累計虧損為 216 億元，101 年底累積虧損為 226 億元，102 年底累積虧損預估為 240 億元，公車處 91 年至 101 年各年度虧損及累計虧損如圖 3-1 示。

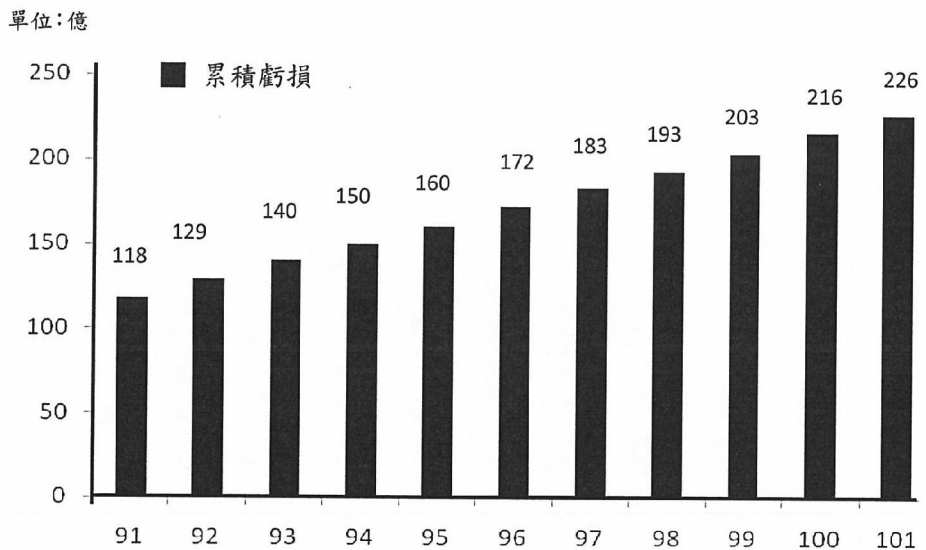


圖 3-1 公車處累積虧損彙整圖

## （二）公車處銀行負債

公車處 101 年底銀行借款為 182 億元，至 102 年底預估為 194 億元，民營化所需職工優惠退離經費約 8 億元，102 年底公車處向銀行借款（負債）預估為 202 億元，公車處 91 年至 101 年各年度借款彙整資料如圖 3-2。

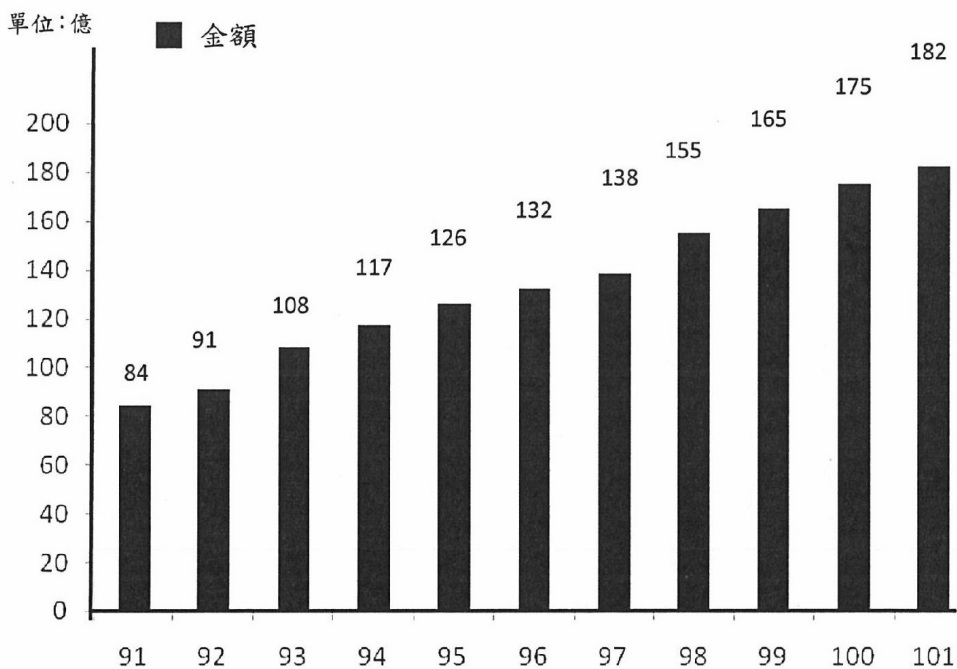


圖 3-2 公車處借款彙整圖

### 三、債務處理規劃如下

公車處營運改革後，由「營運基金」轉為「清理基金」，以處分資產所得清償公車處債務，不足部分再由市府視各年度之財政狀況逐年編列預算清償公車處債務。

#### （一）住商用地

公車處神農路、林德官及復興路等住商用地，可用於清償債務。

#### （二）場站土地（機關用地）

場站土地使用分區皆為機關用地，機關用地將辦理都市使用分區變更為住商用地，提昇其價值並用於清償債務。

#### （三）交通及運輸設備

由接駛路線之民營客運業者分期價購並用於清償債務。

#### （四）處分資產清償債務不足部分

視市府財政狀況編列預算逐年清償本息。

## 第四章 公車處營運改革執行方案與相關內容

市府綜合自79年至96年委託學術機關之研究報告與專家學者之意見，並參酌台汽公司及台北市公車處營運改革（民營化）之成功實例，101年10月12日向議會報告公車處營運改革（民營化）甲、乙、丙三種可行方案，如表4-1所示。

表 4-1 公車處營運改革可行方案彙整表

方案	甲案	乙案	丙案
辦理方式	員工集資成立新公司	市府以車輛作價與員工合資設立新公司	將路線全部釋出民營客運業者經營
執行案例	台汽公司轉型為國光客運公司	台北市公車處轉型為大都會客運公司	交通局96年~101年辦理路線釋出經驗
方案內容	新公司資本額1億元以上，100%員工集資認股	新公司資本額1億元以上，由市府以車輛作價投資及員工認股集資	將公車處62條路線辦理路線釋出作，評選出優勝客運業者接替行駛



一、交通局（公車處）與工會協調過程暨營運改革（民營化）執行方案

- （一） 交通局（公車處）依據市府 101 年 10 月 12 日向議會專案報告之甲、乙、丙三方案與公車處工會進行協商。
- （二） 自 101 年 11 月起公車處開始與公車處工會展開協商及召開 27 場公車處員工說明會。
- （三） 101 年 12 月 17 日及 24 日召開二次與公車處工會協商會議，公車處處長 102 年 1 月起每週四下午與工會召開民營化討論會，公車處工會於 102 年 2 月同意以「公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司」，為公車處營運（民營化）執行方案。並於 102 年 2 月 8 日召開跨局處會議。
- （四） 交通局 102 年 3 月 13、18、21、25、27、29 日多次與公車處工會溝通，就員工安置與新公司籌組方案達成相關共識。
- （五） 市府 102 年 3 月 28 日召開「高雄市政府公共汽車管理處營運改革(民營化)推動小組」第一次會議。

- （六） 102年4月1日交通局召開「高雄市政府公共汽車管理處營運改革(民營化)工作小組」會議。

## 二、公車處民營化執行方案相關內容

公車處營運改革(民營化)執行方案為「公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司」(以下簡稱新公司)，有關執行方案成立之新公司，相關內容詳述如下：

- （一）依汽車運輸業審核細則規定，新公司資本額至少為1億元以上。

### （二）經營路線

新公司得優先選擇承接公車處路線，交通局將依新公司總資本額及車輛數核定新公司接駛之路線數。

（三）營運車輛與設備

為扶植新公司營運，新公司以分期付款價購公車處現有車輛、機具及什項設備。

（四）場站（調度站）

新公司承租公車處之場站，以實際使用面積計算租金，為扶植新公司，場站租金專案同意給予優惠方式辦理。

（五）人員

公車處優退（離）且入股新公司者，為新公司股東、新公司優先僱用參與投資之股東，員工為投資股東之薪資是否較高，由新公司董事會決定。不願意投資但希望至新公司工作者，由新公司優先遴用，仍有不足人員者，再向外招僱。

## 第五章 員工安置

有關公車處員工安置內容分述如下：

### 一、職員部分

公車處至 102 年底職員共 92 人（含人事、政風、會計人員 16 人），職員可移撥市府其他單位或優退。

#### （一）職員移撥

職員依職系、專長、學經歷等要件轉任交通局或市府其他單位。

#### （二）職員優退

職員退休者依「行政院事業機構專案精簡（裁減）要點」及「公務人員退休法」之規定加發 7 個月薪給之慰助金。

（三）公車處於 102 年 2 月進行問卷調查，職員有退休意願 10 人，移撥市府其他單位 82 人。

## 二、職工部分

公車處至 102 年底職工共 663 人（駕駛長 572 人、一般職工 38 人、保修技工 53 人），其中符合退休要件者 274 人，未達退休要件者 389 人，公車處於 102 年 2 月進行第一次高雄市公車處營運改革方案員工投資入股意願調查，其中有意願移撥為 485 人，優退 177 人。公車處將與工會儘速就優退慰助金及入股特別補償金方案進行第二次員工投資入股意願調查。

### （一）職工移撥

職工移撥至市府其他機關（學校），本府將考量職工之專長及用人機關之需求條件予以安置。職工移撥其權益不變（維持其原支工餉、專業加給及勞退舊制）。

### （二）職工優退（離）

職工優退（離）者「依行政院事業機構專案精簡（裁減）要點」之規定加發 7 個月薪給之慰助金並以平均工資計算。

- 1.職工優退（離）且入股新公司者，加發優退（離）入股特別補償金。並為新公司投資股東，由新公司優先僱用。

2.職工優退（離）未入股新公司，有意願至新公司工作者，由新公司優先遴用。

## 第六章 籌組新公司辦理情形

### 一、新公司籌設內容

按汽車運輸業審核細則相關規定，汽車客運業籌設資本額最低為1億元、具備全新大客車50輛以上及合於規定之場站設備。新公司相關籌設內容，分述如下：

#### （一）新公司資本

##### 1. 新公司資本額

依汽車運輸業審核細則規定，資本額至少為1億元以上。

##### 2. 新公司股份

新公司由市府以「車輛作價」方式投資入股，另由公車處現有員工以「現金」集資認股，籌足所需資本，並共同擔任發起人設立新公司。

3. 新公司之股票帳面價值為每股10元，員工每人最低認股30萬元（即3萬股）；最高認股150萬元（即15萬股）。

（二）新公司組織

經參採民營市區汽車客運公司之營運組織現況，規劃新公司組織架構為董（監）事會聘任總經理 1 人，下設營業、機務及行政三部門，分述如下。

1. 董（監）事會

(1) 新公司設董事會，董事會由董事互選常務董事，再由常務董事互選其中 1 人為董事長。董事長對外代表公司。

(2) 新公司設監察人，由股東會就股東中選任之，並由監察人互選 1 人為常務監事。

2. 管理部門

(1) 總經理：總經理承董事會各項決策（決議），綜理公司營運業務。

(2) 營業部：設經理 1 人，掌理企劃行銷、調度稽查及票務。

(3) 機務部：設經理 1 人，掌理保養維修及資訊業務。

(4) 行政部：設經理 1 人，掌理總務、財會、人力資源及勞安公關業務。

(5) 新公司組織架構詳如圖 6-1 所示。



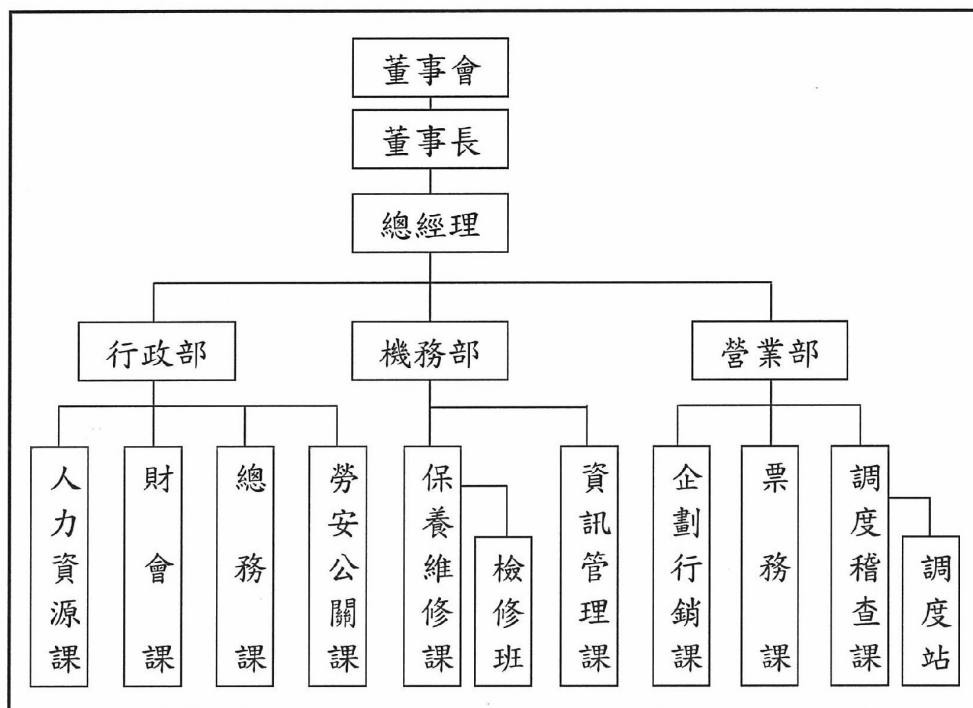


圖 6-1 新公司組織架構圖

## 二、新公司籌組時程

新公司相關籌備作業，包括召開員工說明會、完成認股、股款繳納、召開股東大會選任董監事、完成新公司登記及接替營運等事宜，有關公車處民營化新公司籌備工作項目及預估辦理時程如表 6-1 所示。

表 6-1 新公司籌備工作項目及預估時程表

工作項目內容		期程
申請籌設新公司	成立新公司籌備小組	102.03
	公司名稱及經營事業預查申請	102.05~102.06
	訂立公司章程草案	102.05~102.06
	收足股款	102.05~102.06
	召集發起人會議：訂立公司章程、選任董監事	102.06
	特許業務許可申請設立籌設許可	102.06
	辦理公司設立登記及資本額查核	102.06
	備置公司設立文件送件申請	102.06~102.07
	申請許可業務證照及辦理申請營業設立登記	102.07
完成公司登記、及相關營運路線、人車籌備		102.07~102.12
新公司接替營運		103.01.01

## 第七章 未來本市公車營運推動策略

目前公車處營運成本高達 71.74 元/公里，相較於目前本市釋出給予民營業者營運補貼成本約在 35 至 40 元/公里之間，營運成本兩者相差達至少 32 元；公車處轉型為民營化後，將給予新公司比照民營業者之營運補貼成本 35 至 40 元/公里，即可大幅降低市府財政負擔。

依目前營運方式(路線總里程不變、營收維持)，本市 122 條（公車處 60 條、民營業者 62 條）公車路線營運總成本約 21 億元，透過公車處民營化總成本可降低至約 13 億元，市府能減少約 8 億元支出。

另外，高雄市公車路線長期路網不良（過於彎繞及路線重疊）、又礙於公車業者運力，無法加密班次，造成公車運量無法大幅提升，希藉本次公車處民營化的契機，透過下列推動策略，提升本市公共運輸使用率：

### 一、公車服務優化

控制在既有公車路線經營總成本規模下，預計於 102 年底前開始透過「公車服務優化」策略（建構棋盤式公車路網、加密公車班次），提高服務品質，改變民眾使用公共運輸習慣。

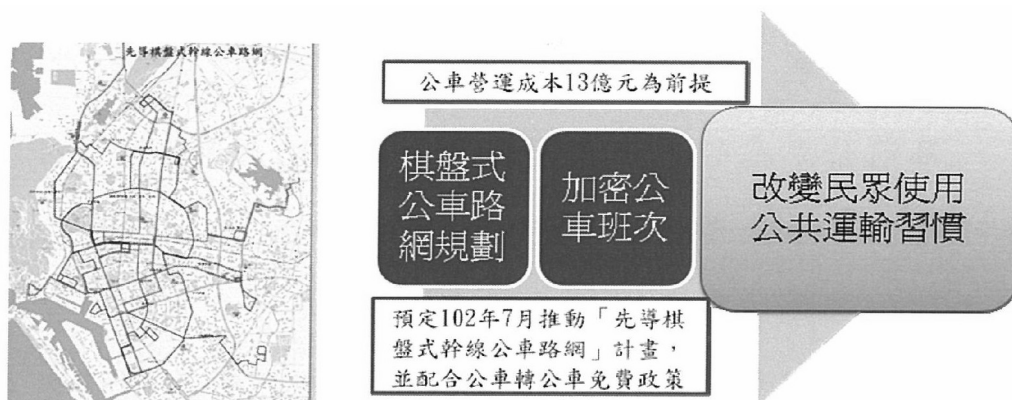


圖 7-1 公車服務優化策略示意圖

## 二、路線經營勞務採購

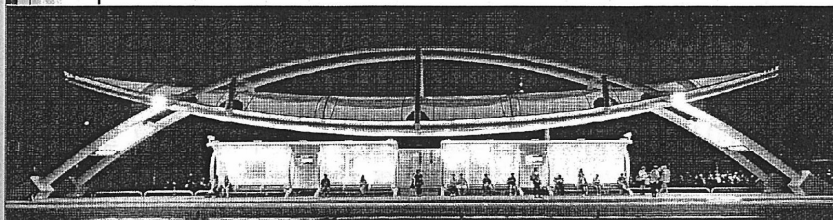
將目前對於公車業者「營運虧損補貼」方式轉換成「路線經營勞務採購」方式來釋出公車路線給予公車業者經營，其優點為市府可控制編列預算之額度、增加競標制度能降低營運成本、確保業者營運收入，並激勵業者重視營運績效。預計 103 年開始實施。

## 三、具吸引力優惠票價方案

目前民眾透過公車與捷運轉乘享受公車一段票半價優惠，為鼓勵民眾搭乘公共運輸，並開發真正之潛在大眾運輸客群，預計於 102 年底前透過補助（減免）民眾搭乘公共運輸之成本（公車轉公車免費、票價優惠等策略），並配合「公車服務優化」，來大幅增加公共運輸載運量；除此之外，亦能衍生額外之效益，如減少機車使用、改善道路交通、扶植一卡通公司之營運及公共運輸永續營運。

## 第八章 結語

- 一、公車處累計虧損逾 220 億，為達到「公車處停損」、「降低市府財政負擔」及「提昇大高雄公車服務品質」之目標，公車處必須營運改革由公營組織轉型為民營公司，並預計 102 年底完成民營化。
- 二、為順利推動公車處營運改革（民營化），下列事項，懇請議會支持：
  - （一）依行政院「事業機構專案精簡（裁減）要點處理原則」，公車處退休、資遣職工加發七個月薪給之慰助金外，另針對入股新公司之員工給予特別補償金。為利新公司資金募集作業，請同意由公車處以借貸方式先行支付職工資退金每人 30 萬元繳納股款，借支金額由公車處核發職工資退金時扣回。
  - （二）請同意本府以資產作價方式投資新公司，其投資標的物係以公車處車輛經鑑價後之價格投資。
  - （三）新公司向市府租用之土地租金給予優惠（以土地公告地價年租金 3%計收。）



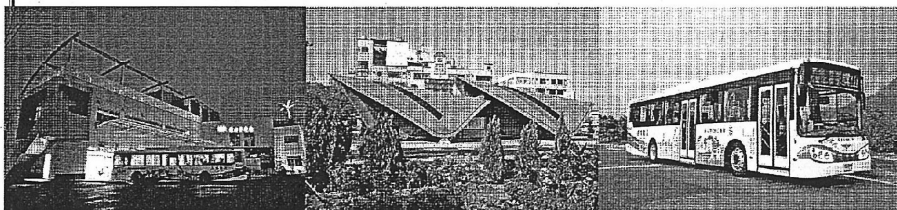
## 高雄市公車處營運改革執行計畫 專案報告

高雄市政府  
102年4月26日

1

### 簡報大綱

- 壹、前言
- 貳、公車處營運現況
- 參、公車處營運改革執行進度
- 肆、配套作業
- 伍、未來本市公車營運推動策略
- 陸、結語



## 壹、前言

- 101年10月12日高雄市政府向市議會專案報告「高雄市公車處營運改革」，規劃三個營運改革方案及相關配套作業。
- 依大會指示：本案之執行需先與工會協商後，再至議會進行專案報告。

3

## 貳、公車處營運現況(1) —路線（共60條）

分類	路線數
幹線公車	6條
一般公車	34條
捷運接駁公車	14條
文化觀光公車	6條

備註：統計至102年2月底止



4

## 貳、公車處營運現況(2)

### 一、車輛數、營運情形

公車車輛數 · 共471輛

行駛總里程 · 計1,881.4萬公里

行駛總班次 · 計66.8萬班次

載客總人數 · 計2,378萬人次



5

## 貳、公車處營運現況(3)

### 一、101年支出與營收

總支出成本 · 計15.5億元

營運總收入 · 計2.2億元

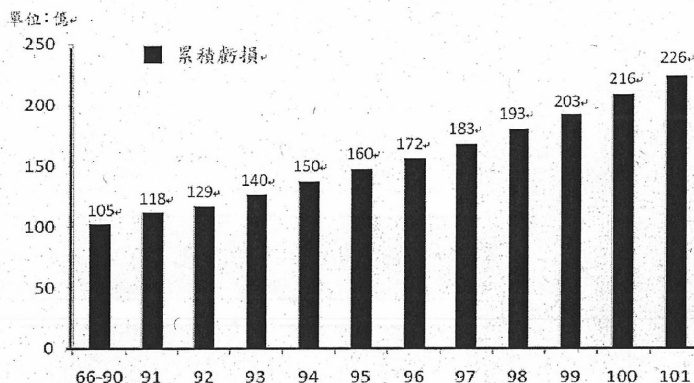


6



## 貳、公車處營運現況(4)

### — 66年至101年公車處累積虧損

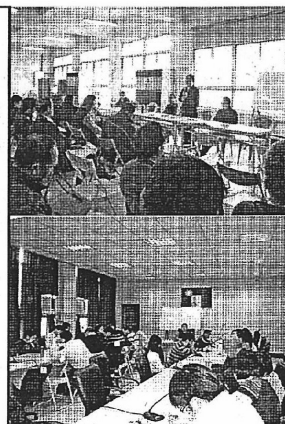


7

## 參、公車處營運改革執行進度(1)

### — 協調(辦理)過程

- 一、101年12月17、24日召開工會協調會
- 二、102年1~2月計召開27場員工說明會
- 三、102年2月公車處工會於同意以「公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司」，為公車處營運(民營化)執行方案。
- 四、交通局與公車處工會分別於102年3月共召開6次會議討論員工安置事宜
- 五、102年3月28日召開公車處營運改革推動小組第一次會議確認職工優退及入股之特別補償方向
- 六、102年4月1日公車處營運改革(民營化)工作小組建議入股新公司之特別補償金方案
- 七、102年4月16日市政會議通過「高雄市公共汽車管理處裁撤暨民營化職工特別補償實施要點」
- 八、102年4月18日工會召開會員代表大會，交通局(公車處)說明入股特別補償金方案內容



8

### 參、公車處營運改革執行進度(2)

#### — 員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司

新公司資本額	<ul style="list-style-type: none"> <li>至少1億元</li> <li>市府以「車輛作價」投資入股，股份38-49%</li> <li>員工以「現金」集資認股(每股10元，每人最低認股30萬元、最高認股150萬元)</li> </ul>
經營路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>新公司得優先選擇承接公車處路線(路線數將視資本額及車輛數而定)</li> </ul>
營運車輛與設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>以分期付款價購公車處現有車輛、機具等設備</li> </ul>
場站(調度站)	<ul style="list-style-type: none"> <li>場站租金以公告地價3%計收</li> <li>地上物以稅捐機關課稅現值10%計收</li> </ul>
人員	<ul style="list-style-type: none"> <li>優退(離)且入股新公司者，優先僱用</li> </ul>

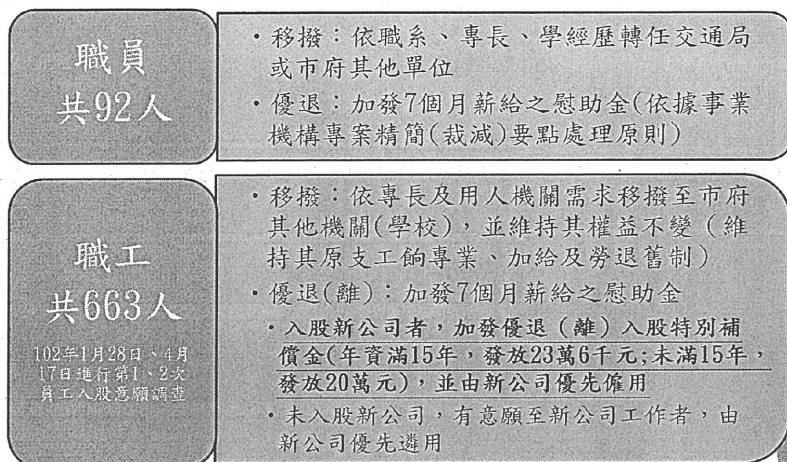
### 參、公車處營運改革執行進度(3)

#### — 協助集資成立新公司推動時程

工作項目內容	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	備註
交通局與公車處工作 召開民營化協商會議	2月														已完成
公車處召開員工說明會		2月													已完成
辦理第1次員工記名 認股調查			3月												已完成
營運改革執行計畫 報市府(議會)審議				4月											已完成
「特別補償方案」 報市府核定				5月											已完成
成立新公司籌備小組						6月									準備中
股款繳納、召開股東 大會選任董監事								7月							準備中
完成公司登記、及相關 營運路線、人車籌備												11月			準備中
新公司接替營運												103年1月1日			準備中

## 肆、配套作業(1)

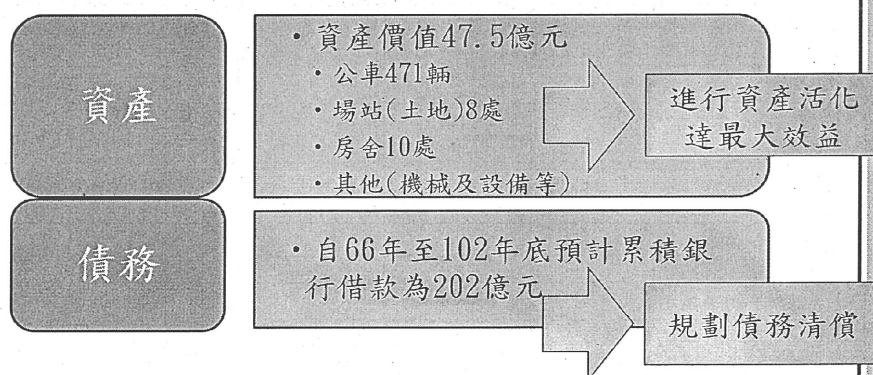
### 一 職員及職工安置



11

## 肆、配套作業(2)

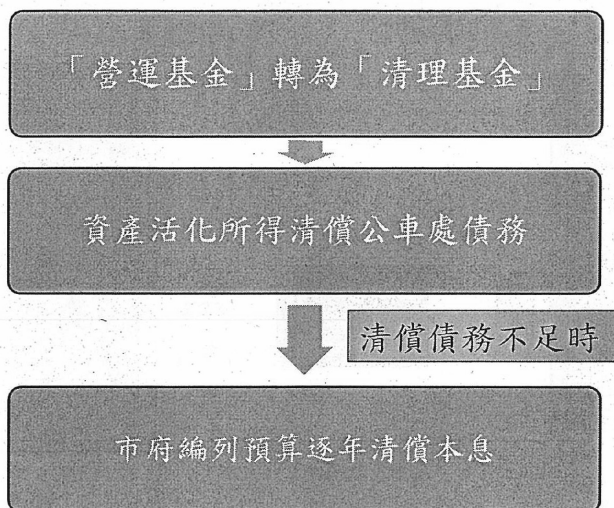
### 一 資產及債務處理



12







肆、配套作業(3)  
一 債務清償規劃



13

肆、配套作業(4)  
一 公車處留存業務

-  候車亭560座、站牌2545支(座)維管
-  智慧型公車動態資訊系統維管
-  水陸觀光車(鴨子船)  
(目前2輛營運,另2輛將於102年底領牌,研議委外經營或交由輪船公司營運)
-  復康巴士  
(目前105輛(含25輛伊甸基金會自購車輛)委由伊甸社會福利基金會執行至104年底)

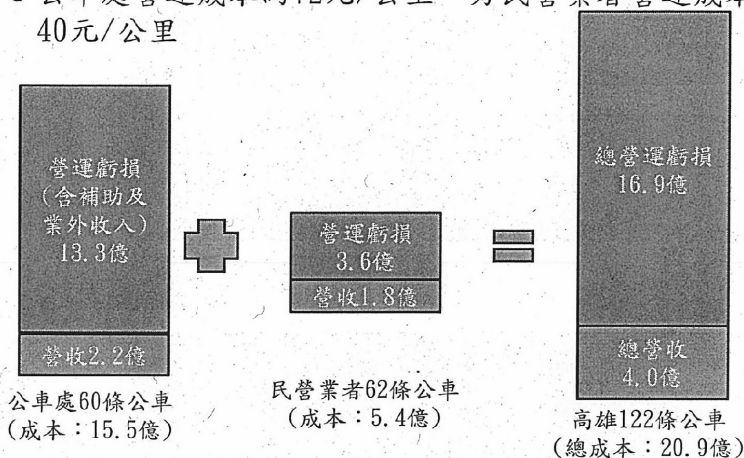
廣續由本府交通局接續執行

14

### 伍、未來本市公車營運推動策略(1)

#### —營運成本現況(即公車處未民營化前)

- 122條 (公車處60條、民營業者62條) 公車路線
- 公車處營運成本約72元/公里，另民營業者營運成本為40元/公里

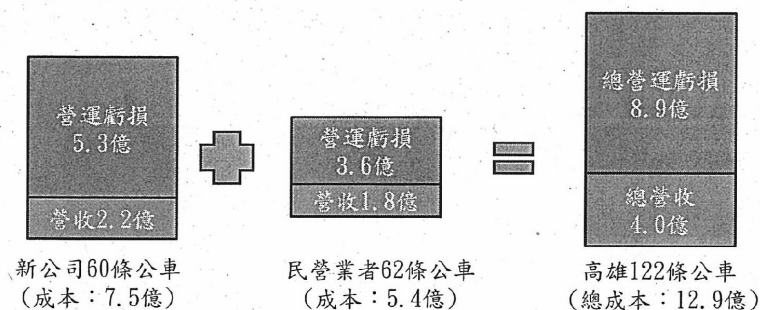


15

### 伍、未來本市公車營運推動策略(2)

#### —營運成本檢討(即公車處民營化後)

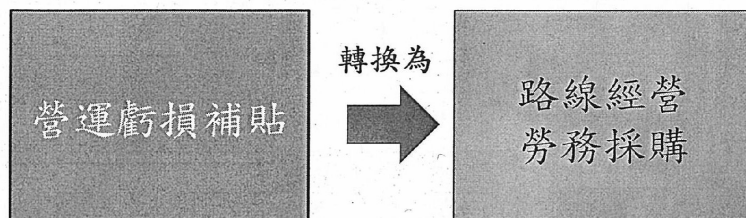
- 新公司成立後，依現行民營業者營運成本40元/公里核算補貼款



16

### 伍、未來本市公車營運推動策略(3)

#### — 路線經營勞務採購



**優點：**

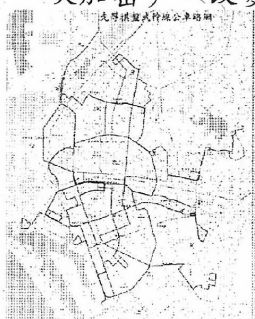
- 市府可控制編列預算之額度
- 增加競標制度，能降低營運成本
- 確保業者營運收入，激勵業者重視營運績效

17

### 伍、未來本市公車營運推動策略(4)

#### — 公車服務優化

- 過去高雄市公車路線長期路網不良（過於彎繞及路線重疊）、又礙於公車業者運力，無法加密班次，造成民眾搭乘意願不高
- 103年擬在公車路線「經營總成本不變」前提下，希透過「公車服務優化」策略，提高服務品質（路線直捷、班次加密），改變民眾使用公共運輸習慣



公車營運成本12.9億元為前提

棋盤式  
公車路  
網規劃

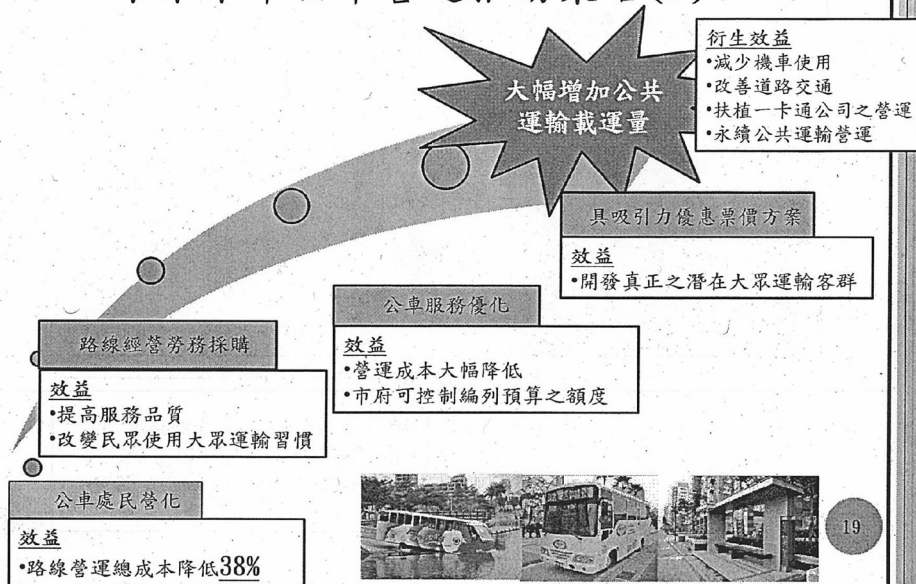
加密公  
車班次

改變民眾使用  
公共運輸習慣

預定102年7月先推動「棋盤式幹線公車路網」先導計畫

18

## 伍、未來本市公車營運推動策略(5)



## 陸、結語

— 請議會支持102年底完成公車處民營化

### 職工保障

- 退(離)加發七個月薪給之慰助金
- 入股新公司職工再給予入股特別補償金，並先行借貸30萬元入股

### 市府投資

- 同意市府以鑑價後之車輛價值作價投資新公司

### 場站優惠

- 給予新公司場站租金優惠

