

每個人都有一百條
愛這座城市的途徑
立在時光之中
挺身企盼的站牌
永遠是最佳的陪伴

轉變啟程



【回顧套書三】 轉變啟程





目錄 Contents

- 03 市長序 陳 菊 公車民營化 交通無縫接軌
- 04 局長序 陳勁甫 公車民營化 服務升級
- 05 詩 序 路寒袖 變通
- 06 影像紀錄
- 08 壹、跨世紀的路程
- 13 貳、轉化民營之路
- 21 參、駛入新時代
- 27 肆、退役老公車・宿霧傳佳話
- 32 周凌廣・跨海追公車到宿霧
- 36 陳安迪・愛上老公車的懷舊之旅

公車民營化 交通無縫接軌

高雄市市長 陳 菊

2014 年，在高雄服務廣大市民長達 76 年的公共汽車，將透過民營化改組的方式，以嶄新面貌，為市民提供更為優質便捷的公共運輸服務，以更輕盈的姿態繼續行駛在高雄的大街小巷。感謝市民朋友、議會及相關同仁的共同努力下，順利推動公車處民營化，這只是公車營運改革的第一步，為建構更完整的公共運輸服務路網，市府緊接著推動規劃棋盤幹線公車上路，未來更擬透過行銷活動宣導，吸引民眾搭公車，讓大高雄的公共運輸系統可以永續經營。

這段時間以來，市府面對民營化改革方案審慎評估，並與公車處職工充分溝通，保障公車處員工權益，才使得已經討論了廿

年公車民營化的問題，在各方的共識及市民搭乘權益不受損的情況下，公車處民營化改革於 102 年 12 月 31 日完成，2014 年 1 月 1 日由港都客運、漢程客運、東南客運及統聯客運公司接駛，對高雄市優質路網的建構而言，可說是歷史性的一刻。

事實上，愈來愈多城市在追求低碳永續發展的進程上，已逐漸納入綠色交通的思維，從早期設法增設停車空間，因應汽機車的需求，到現在更關注大眾運輸系統的建構，以更人性化的思維，提供市民舒適便捷的大眾運輸，取代私人運具，減緩市中心車輛擁塞的壓力，從政策面推動低碳運輸，打造宜居城市。

轉動高雄青春夢 傳遞城市新幸福

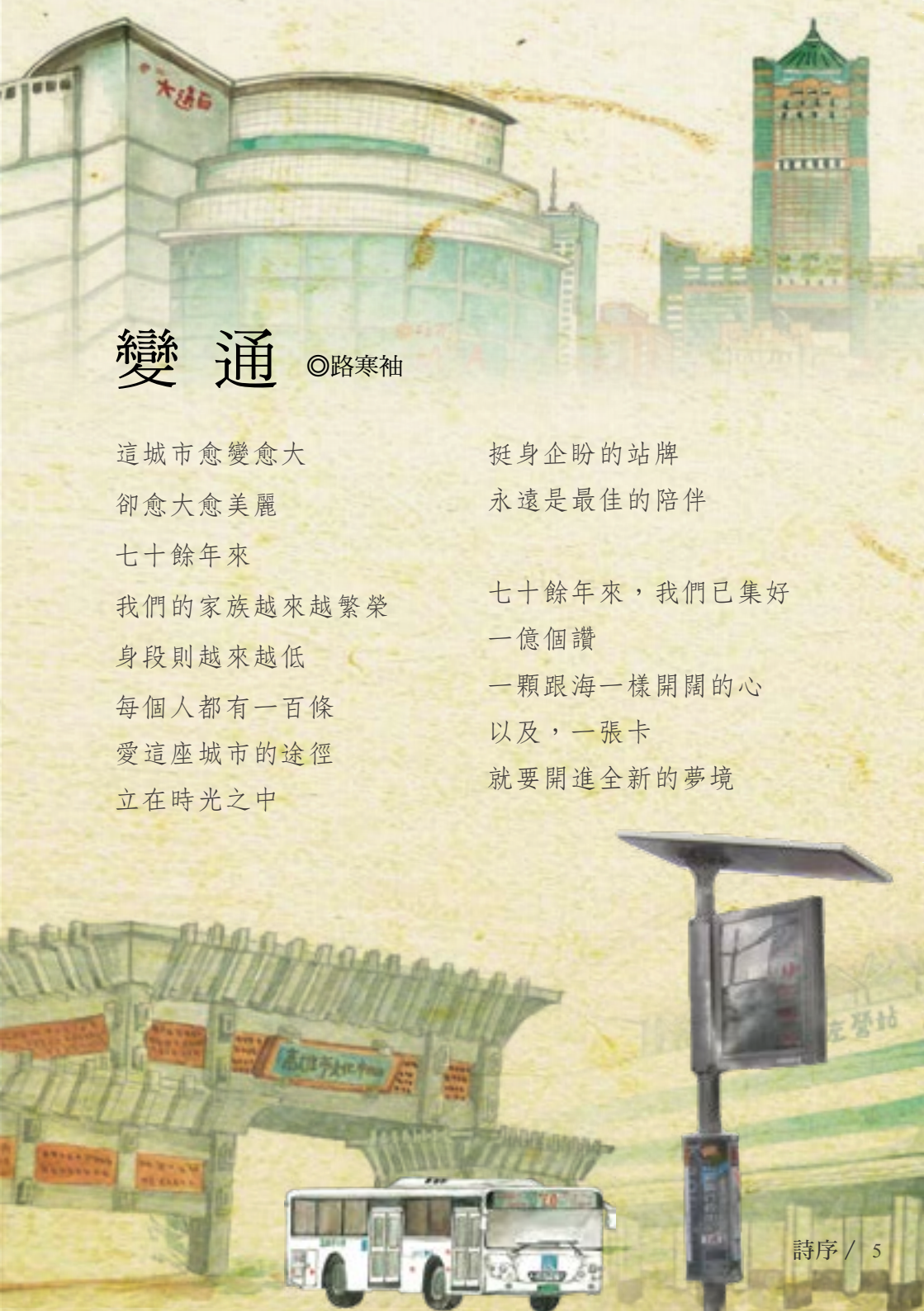
交通局局长 陳勁甫

公共運輸量是衡量城市進步的指標之一，市府規劃「高雄市公共運輸運量躍昇計畫」，除了在 2013 年 11 月及 12 月兩個月期間推出「公車任意搭・公車坐免驚」，鼓勵市民及遊客多加使用一卡通，提供持卡人免費或折扣部分車資優惠外，更達到節能減碳綠化城市的目的。

高雄市在 2013 年達成「區區有公車」目標後，公共運輸量也首度突破 1 億人次，搭乘大眾運輸系統人數持續成長，根據統計數字，2013 年 1 至 9 月高雄市市區公車運量與去年同期相較成長了 5%，捷運接駁公車成長 3%，高雄捷運的運量更是成長近 10%。除了順利推動市公車的民營化，更積極辦理公車服務優化及路線整合，自 102 年 7 月 1 日起將 12 條幹線公車路線納入「棋盤幹線公車先導計畫」，藉由拉直路線、加密班次及增加轉乘站位，串連

目前超過 100 條公車路線，吸引更多通勤旅次，民眾持一卡通搭乘市公車，還可享有 2 小時內轉乘市公車的免費優惠，改進公車服務外，同時在捷運及計程車上，也投入許多資源，包括無障礙計程車、觀光計程車、改善計程車營運環境，積極改善大眾運輸系統經營體質。

現有公車處於 2014 年 1 月 1 日民營化後將轉型為港都客運公司，高雄市將邁入公共運輸新時代，與南台灣客運、東南客運、高雄客運、統聯客運及漢程客運共同經營，為降低公車處轉型衝擊。市府更推出的「高雄市公共運輸運量躍昇計畫」，從 2013 年 11 月 1 日起至年底，持一卡通可以「公車任意搭・公車坐免驚」，藉以提升高雄市公共運輸運量，培養高雄市利用大眾運輸的人口，創造市民、市府、業者三方共贏的契機。



變通

◎路寒袖

這城市愈變愈大

卻愈大愈美麗

七十餘年來

我們的家族越來越繁榮

身段則越來越低

每個人都有一百條

愛這座城市的途徑

立在時光之中

挺身企盼的站牌

永遠是最佳的陪伴

七十餘年來，我們已集好

一億個讚

一顆跟海一樣開闊的心

以及，一張卡

就要開進全新的夢境





▲ 鼓山輪渡站



▲ 瑞豐站



美麗的車掌小姐在公車前留影 ▼ ▲





▲ 早期的公車處



▲ 左營站



壹、跨世紀的路程

營運一甲子，
載運的不只是往來的人次，
也接送世代變遷。



西元 1937 年，日本人伊木十郎獨資成立「共榮自動車株式會社」後，高雄市公共運輸服務正式揭開序幕，也是高雄市政府公共汽車管理處最早的前身。

民營到公營 見證經濟起飛

到了 1942 年，「高雄州市役所」成立「交通科」後，將「共榮自動車株式會社」收歸公營，至此高雄地區公共運輸服務由民間交由公部門營運，也開始了超過一甲子載運歷程。

1946 年「高雄市政府公共車

船管理處」正式成立，1952 年擴大編制為獨立處，並改名為「高雄市公共車船管理處」，而這階段不論是搭乘人次還是營收，都是高雄市公車處的高峰期，迄 65 年公車處仍有 1 億 1,567 萬餘元盈餘。

到了 1977 年，十大建設完成後，台灣經濟起飛，人民生活水準提高，受到機車持有率逐年上升的影響，加上政府放寬私有汽車進口管制政策，因此搭乘大眾運輸系統的人次逐漸轉移到可及性高之私人汽機車，至此，公車處開始逐年虧損。





高雄市公車處歷史變遷

1937

日本人伊木十郎獨資成立
「共榮自動車株式會社」。

1942

「高雄州市役所」成立「交通科」，並將
「共榮自動車株式會社」收歸公營。

1945

高雄市府成立交通課，接收「高
雄州市役所交通科」運輸業務。

1946

高雄市府撤銷交通課，並於府內成立
「高雄市政府公共車船管理處」。

1952

擴大編制為獨立處，改名為
「高雄市公共車船管理處」。

1979

高雄市升格改制為直轄市，「高雄市
公共車船管理處」改隸市府建設局。

2003

高雄市府成立交通局，公車處改隸
交通局。

2004

為符航業法規定，推動車船分立政策。

2005

「高雄市輪船股份有限公司」成立，「高雄市公共車船管理處」更名為「高雄市公共汽車管理處」，但輪船公司相關業務仍由公車處兼辦。

2008

配合高雄捷運通車期程，闢駛捷運
紅線及捷運橘線等 6 條捷運接駁公
車路線。

2009

「高雄市輪船股份有限公司組織自治條例」修正案經市議會審議通過，公車處人員不再兼辦輪船公司業務，車船正式分立。

2010

大高雄縣市合併，公車處2011年起新闢紅3、紅8、紅9、紅60、紅70、紅71、紅72、橘7、橘8、橘9、橘10等多條捷運接駁公車路線。行駛林園、大寮、鳳山、鳥松、大樹、大社、仁武、橋頭、茄萣、湖內、路竹、阿蓮、永安、彌陀、梓官、田寮、燕巢、岡山等行政區，並將部分市區公車路線延駛原高雄縣境，公車處服務大高雄之公車路線已達29個行政區，服務面積占大高雄77%。



不只載運 公車業務與時俱進

營運超過 70 年的高雄市公車處，除了早期擔負市區公車載運業務，隨著時代進步與社會改變，身為公營事業，必須與時俱進切合需求，除了加購更新更舒適的車輛外，公車路線、候車亭等隨之增加，而水路觀光車（鴨子船）及復康巴士等特殊需求，也應運而生。

截至 2013 年 3 月為止，高底盤公車 37 輛、中底盤公車 220 輛、

低底盤公車 74 輛、中型公車 140 輛，共計 471 輛（不含水路觀光車、復康巴士）。而公車路線也多達 60 條，並分為幹線公車、一般公車、捷運接駁公車與文化觀光公車等（如表 1-2）。

另外，候車亭也多達 560 座，其中 237 作加裝 LED 智慧型公車動態顯示器；站牌部分，至 102 年底共有 2545 支（座），其中舊式鐵桿式站牌 704 支、橢圓形站牌 416 支、圓筒形站牌 347 支、直立燈箱站牌 1,078 座。

水陸觀光車（鴨子船），於 2010 年兩輛鴨子船領得「車輛牌照」與「小船執照」後，分別行駛愛河及蓮池潭路線，2012 年行使總里程 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。而

新購兩輛鴨子船也於 2013 年底領牌交車；復康巴士部份，截至 2013 年 3 月，全高雄市復康巴士共 105 輛，委由伊甸社會福利基金會執行身障及長期照護者的交通接送服務，契約至 2015 年 12 月止。

表 1-2 高雄市公車 102 年 2 月營運路線

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	
捷運接駁公車	▶ 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、大樹祈福線觀光公車 紅毛港文化園區專線、大岡山假日觀光公車





貳、轉化民營之路

由公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司，是高雄市政府與高雄市公車工會所達成的營運共識。提高運量、優化服務，則是未來共同努力的目標。





公車民營化 開啟新紀元

自日治時代（西元 1937 年），高雄市即提供民眾公共汽車服務，但隨經濟發展及私人載具持有增加，1977 年起，公車營運即開始出現虧損狀況，但基於公平與正義，公車還肩負提供公眾服務的特殊角色，但票務收入無法彌平營運成本。不只在高雄市，就連國際上經營公共運輸最佳的挪威，票務收入也只能支應 70% 的經營成本，而台北市公車處在 2004 年營運改善前虧損也高達 197 億元。

雖然高雄市政府近年致力於成本控制，本著「有效控制虧損、改善營運環境、提昇服務水準、提高搭乘意願」的大方向，以不增加每年虧損原則下提昇服務績效，推動汰舊換新 453 輛公車、路線調整與釋出、建構層級性路網、改善候車環境、建立公車動態資訊系統及提供轉乘優待服務、區區有公車等工作。而在市府團隊努力下，大眾運輸系統年運量也大幅提升。



只是，高雄市公車處為行政機關兼事業機構，由於受制於組織、目標定位及各項法令的束縛，經營缺乏彈性，加上營運成本負擔大、票務收入也有限，高雄市公車營運基金虧損不斷累積。因

此，期望能藉由引進企業經營效率與良性競爭，來降低公車的營運成本、提升整體營運效率與服務品質，並配合捷運與輕軌的發展，開啟高雄市大眾運輸時代的新紀元。



營運革新 發展永續運輸

高雄市政府陳菊市長於 2012 年 10 月 12 日率相關局處首長，向市議會專案報告「高雄市公車處營運改革」，說明公車處營運狀況，並提出對市府財政最有利、對營運衝擊最小，並符合法律面的公車處營運改革可行方案。

員工集資與市府投資 共同成立新公司

高雄市公車處也從 2012 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。而在高雄市政府交通局分別於 2013 年 3 月 13、18、21、25、27、29 日與公車處工會持續溝通後，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達成以下營運改革（民營化）共識：

1. 保障公車處員工權益。
2. 維持大高雄公車運輸服務。
3. 減少市府財政負擔。
4. 保障公車處債權人權益。
5. 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。

另外，高雄市政府早在 1990



年至 2007 年，即委託學術機關研究，並參考專家學者的意見，以及台汽公司及台北市公車處營運改革（民營化）的成功實例，研擬出三種可行方案，分別是：甲、由員工集資成立新公司；乙、市

府以車輛作價與員工合資設立新公司；丙、將路線全部釋出予民營客運業者經營。並於 2012 年 10 月 12 日向市議會報告公車處營運改革（民營化）以上三種可行方案與執行內容（詳如表 2-1）。

表 2-1 公車處營運改革可行方案表

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，由市府已車輛作價投資	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



考量大眾運輸無縫接軌 以扶植新公司為優先

幾經市府、議會與工會協商討論後，決議採行乙案，亦即「公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司」（也就是日後的港都客運，以下簡稱新公司），而其執行方式與成立新公司相關內容詳述如下：

（一）依汽車運輸審核細則規定，新公司資本額至少為1億元以上。

（二）經營路線部分，新公司可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的線數。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，交通局再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。

（三）為扶植新公司營運，新公司得以分期付款價購公車處現有車輛、機具及雜項設備。而公車處車輛將全數售出，部分作價股投資新公司，部分出售新公司或其他民營客運業者。（四）相關候車亭、站牌、動態資訊系統之管理與維護等，將由高雄市政府交通局接續執行。

（五）場站（調度站），則由新公司承租公車之場站，以實際使用面積計算租金，另外，為扶植新公司，場站租金專案同意給予優惠方式辦理。

（六）人員部分，公車處優退（離）且入股新公司者，為新公司股東、新公司優先雇用參與投資之股東，員工為投資股東之薪資是否較高，由新公司董事長決定。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，再向外招聘。



鴨子船與復康巴士由交通局接辦

公車處民營化後，鴨子船業務將由高雄市政府交通局接辦，但是交通局是屬於行政機關，無法申請營業執照（「市區汽車客運業」及「小船經營業」執照），因此交通局研議將 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。

另外，深受身障者與長期照護者依賴的復康巴士，目前是由伊甸社會福利基金會執行交通接送服務，2013 年底公車處裁撤後，

契約將轉由交通局繼續執行。

希望藉由此改革方案，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。



從公營轉民營 無縫接軌服務廣大乘客

為迎接公車民營化的新時代，高雄市公車處在 2013 年底完成民營化程序後，現營 59 條市區公車路線將由港都客運（高雄市政府出資與原高雄市公車處員工集資共組的新客運公司），與漢程客運（和欣客運籌備營運）、東南客運、統聯客運的四家公司接駛。從 2014 年 1 月 1 日起無縫接駛公車處路線，繼續提供民眾便捷的公車接駁服務。

為確保公車處現營 59 條市區公車路線持續提供接駁服務，除了由港都客運公司接駛原公車處 31 條公車路線外，其餘 28 路線在

2013 年 8 月份辦理路線公告釋出作業，業者投標情形踴躍，七家業者參與競標，包含中北部及高雄市現營優質客運業者。

經 9 月 10 日、12 日兩天辦理評選作業，漢程客運公司、東南客運公司及統聯客運公司因營運績優、購置低地板公車、創意行銷企劃及願意提供乘客更優惠票價等項獲得評審青睞，分別接駛 10 條、6 條及 12 條原公車處公車路線。並配合公車處民營化時程，於 2014 年 1 月 1 日無縫接駛，提供低成本、高效率、更優質之公車接駁服務。提供市民完整、密集且便捷的公車運輸服務，使公車運量躍升，達成公共運輸系統永續經營的目標。



參、駛入新時代

即將邁入下一個新時代，
高雄市公車再度蛻變，
以民營化之姿，展現競爭力。



迎接民營化時代來臨

減少市府財政負擔 提昇公共運輸效率

從西元 1977 年開始，因民眾自有汽機車增加，大眾交通運輸工具使用量大幅減少，高雄市公車也逐漸退去往日榮景，加上高雄市公共汽車管理處為公營體制，內部組織受法規層層束縛，營運成本高於民間客運業者，而且必須肩負照顧弱勢族群等社會福利政策需要，兼顧營運服務性路線。

另外，自 2011 年高雄縣市合併後，高雄市公車處配合執行「區區有公車」政策，路線服務範圍逐漸延長至大高雄 29 個行政區，亦造成營運成本增加，年虧損由 2009 年、2010 年每年虧損 10 億元，2011 年增加至虧損 12 億元。

為降低營運虧損，公車處著重成本控制與服務績效提升，用

人成本從 2004 年之 72% 至 2011 年降至 54.8%，另外，2011 年載客營收更較 2010 年成長近 17%，努力有目共睹，但仍不敵虧損，因此，基於兼顧「提供公共運輸服務」及「提昇經營效率」來推動公車處營運改革，希望藉由公車處民營化的契機，及民營客運業者的參與，提升高雄市公共運輸使用率，並降低市府財政負擔。



落實營運配套 加速民營化進程

要與民營化無縫接軌，新公司成立的配套措施定要妥善，尤其是員工安置與成立的期程制度。

員工安置

員工安置分為職員與職工。

職員部分：

公車處至 2013 年底職員共 92 人（含人事、政風、會計人員 16 人）：

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」規定加發 7 個月薪給之慰助金。

職工部分：

公車處至 2013 年底職工共 663 人（駕駛長 572 人、一般職工 38 人、保修技工 53 人）：

一、職工移撥：職工移撥至市府其他機關（學校）。

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」規定加發 7 個月薪給之慰助金並以平均工資計算。另外，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，由新公司優先雇用；而職工優退（離），有意願至新公司工作者，由新公司優先遴用。

籌組新公司辦理情形

按汽車運輸業審核細則，汽車客運業相關籌設內容如下：

一、新公司資本

1. 資本：依汽車運輸業審核細則規定，資本額至少為 1 億元以上。

2. 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）。

高雄市公車的民營化，過程平和，在充份溝通下，沒有任何抗爭，所有事務皆順利進行，成功達到民營化的目標。

交通局對港都客運的期許

公車處於 2014 年元月開始邁入下一個里程碑，原公車處 59 條路線，由公車處員工參與投資的港都客運、統聯、漢程（和欣）、東南等四家業者接駛，加上義大、高雄和南台灣等客運業者，營造更便捷的公車運輸網。

建構經濟永續的大眾運輸系統

打造環境永續與社會永續，一直是高雄市積極努力的目標！為建構更完善的交通運輸系統，高雄市政府交通局秉持人本的交通、便捷的交通、安全的交通、永續的交通、休閒的交通等五大政策目標，建置通用、無障礙的友善運輸環境；並整合各項交通運輸系統資源，以工程管理的方式強化交通運輸系統鏈結，改善效率、建構快速與整點的公共運輸系統。

另外，便捷完善的公共運輸系統，可以提高搭乘率，除了能達到環境永續與兼顧社會各族群的社會永續外，市公車民營化的目的，也是實現經濟永續的一環！民營化的港都客運擺脫公家機關的包袱，以企業經營的思維模式進行營運，健全財務結構、提升服務品質，建立自給自足的大眾運輸系統。

除了樂見市公車民營化後的嶄新面貌，交通局更積極扮演監督與推廣的角色。民營化的港都客運，市府持有 42% 的股權，並在 9 董 3 監的董監事會中，擁有 4 董 1 監的席次；而公車民營化後，非但不會影響既有的服務品質與優惠，交通局也會加碼推動公車運量躍升計畫，以提升服務與運量。以及密切地與共同營運的民間業者，官民合作，以提升大高雄的公共運輸環境。期望民營化後的港都客運，以更輕盈的型態

來服務乘客，為高雄市的公共運輸帶來新氣象。

蛻變重生 港都客運公司成立

高雄公車民營化的討論，在高雄市政府、高雄市議會、公車處員工之間已長達廿年，因為長期虧損，過去數十年來，高雄市政府公車處在不同階段，透過各種革新方案，包括減少人事成本開銷、車輛汰舊換新、調整路線、建置公車動態資訊系統、改善候車環境等措施，來進行革新，期望能有效提升服務品質及公車運量，雖然運量已逐漸提升，但仍無法有效改善虧損的狀態，因此，高雄市政府及高雄市議會不得不進行民營化的改革。

於是，高雄市議會於 2012 年底審議通過高雄市公車民營化，並經由高雄市政府的輔導，申請

成立港都客運公司，也正式宣告高雄市公車處正式轉型為民營化的客運公司，並於 2014 年元月 1 日正式營運。

2013 年 9 月 29 日，港都汽車客運股份有限公司，於上午九時在高雄市公車大禮堂舉行民國 102 年股東臨時會，共選出 9 位董事及 3 位監察人。因為港都客運公司是配合公車處民營化，由高雄市政府與公車處員工合資成立，其中高雄市政府以車輛作價投資金額 4,346 萬 7,010 元，約占 42% 股權，原公車處員工合資認股計 6,180 萬元，約占 58% 股權，因此，九位董事分為市府官股代表及員工股份代表。

官股代表有：文藻外語大學賴文泰副教授、交通局李青堯副局長、觀光局吳明昌副局長、法制局尤天厚主任秘書等四位；員工股份代表：王濬虎、吳風榮、洪正鴻、陳双春、張財運等五位。

另外，三位監察人為主計處陳碧美專門委員（官股代表）、喬宗海、龍斗光。同日並召開董事會，推選賴文泰出任港都客運公司董事長。

賴文泰董事長是國立成功大學交通管理科學博士，曾擔任高雄市交通局長，現任文藻外語大學國際企業管理系副教授，對於

高雄市的公共運輸與客運經營有長期的研究與了解，高雄市政府交通局也認為，賴董事長就任後，勢必能為大高雄提供更優質的公共運輸服務，並為港都客運公司創造新的里程碑，也期望港都客運公司也能因民營化降低營運成本，更具競爭力，為大高雄提供更貼心的公車服務。



肆、退役老公車，宿霧傳佳話

菲律賓宿霧是高雄市的第三個姐妹市，是國人前人菲律賓旅遊最受歡迎的渡假小島之一，許多往宿霧渡假的遊客總能看街頭穿梭的花俏公車，偶然間也會和高雄市的退役的公車來個不期而遇，別訝異，這正是高雄市公車改頭換面再上路的「延長版」，而且還是宿霧限定版。



宿霧位在菲律賓馬尼拉東南500公里的維薩亞斯群島，是菲律賓第二大城市，人口數150萬，與高雄市人口相當，1970年蘇南成市長的時代，與高雄市締結為姐妹市，是高雄的第三個姐妹市，歷經40年，每任市長就任期間都持續捐贈，到2008年陳菊市長時已累計捐贈達291輛，在我國外交處境艱難，姐妹市寥寥可數的年代，見證了高雄市與宿霧之間

的情誼。

1989年長蘇南成同意把64輛即將汰換的公車送給高雄第三個姐妹市—宿霧，宿霧市長歐斯梅納特別率市議員到高雄市接受贈車，這是贈送規模最大的一批。為了讓這些退役公車夠漂漂亮亮，而且安全上路，高雄市公車處花費的好大的力氣，整整兩、三個月的時間重新整理，才把退役公車送出國。

當時在公車處維修工廠的許政



雄先生表示，一般而言到了使用年限的公車就是報廢和標售，不太可能在台灣本地行駛，但因為我們的姐妹市宿霧有需要，市長也同意捐贈了，那麼工廠就要整理到可以安全上路，才能夠捐贈。

「車子在路上行駛，可是人命關天，再說做國民外交，可不能破破爛爛出門，所以捐贈前的整理工作不能少，除了按照平常公車上路的保養程序，該換零件就換零件，車身骨架要達到安全標準，該上漆的就上漆，總之 64 輛這麼龐大的數量，得分批做好幾個月，這都是平時維修保養行駛中公車的額外工作呢！」

有關公車出海服役，許政雄先生還提到一段插曲，過去高雄市公車也配合軍方坐船到遠在南疆的南沙島服役，到了保養時間，再坐軍方的補給船回來讓公車處進行檢修維護，再坐船回南沙。這來來回回也有好次呢！

高雄退役車輛到宿霧，大部

分是公車，但也有部分是退役的消防車和警車，尤其是 1989 年第一次捐贈汰舊可用車輛共 192 輛，除了 64 部公車，主要還是警車、消防車等；雖然宿霧是菲律賓第二大城市，但市區交通是以吉普車 JEEPNEY 為主，高雄市公車並不是用來平常路線載客，部份用來做警車，部份則用來政府部門使用及出租作學校戶外教學大型活動，等使用又或是吉普車罷駛時出動疏運乘客，可說用途多多。

也有遊客到宿霧旅遊時，拍到作為育幼院行動教室的身影，車上甚至還放置有長條課桌椅，許多公車外觀容有改變，但大部份仍保留著台灣高雄市捐贈字樣，而且還可以找到作為高市公車時期的蛛絲馬跡。由於菲律賓的物盡其用，不同年代的高雄市公車就好像動態保存般在宿霧被保留下來！

也因為公車捐贈的緣由，所以當地民眾直接稱這些來自台灣

高雄的公車為「高雄」，將搭公車稱為「搭高雄」，更特別的是，宿霧市內還有一條道路就叫「高雄市路」，突顯兩市特姊妹市情誼。吳敦義就任市長後，也分兩批運到菲律賓；2707 年交通局長王國材還曾經代表陳菊市長率團前往宿霧，將六輛車況良好的冷氣公車捐贈給宿霧，並由 Osmena 市長

代表受贈，一行人並參觀高市以往所捐贈公車，部分也改裝成流動警察局、流動學校及流動圖書館，使得捐贈公車發揮更大的效用，令人印象深刻。最近一次捐贈則是 2008 年宿霧市代表團訪高，由市長陳菊接待，並簽署捐贈同意書，由市長陳菊代表致贈宿霧市 20 部汰舊公車。



高雄市公車捐贈宿霧大事記

1989.01 宿霧市長歐斯梅納（Mayor Osmena）主動來函表示為加強兩市之間的友好關係，（兩市結盟係其父親與本市楊金虎市長代表）擬於近期訪高。

1989.12 高雄市應宿霧市要求，致贈汰舊可用車輛共 192 輛（市公車 64 部、警車、消防車等），宿霧市長歐斯梅納及市議員等一行約 10 人於 12 月 22 蒞高接受高雄市之贈車儀式。（車輛分兩次於 1989 年 12 月及 1990 年 3 月運抵，高雄市公車在該市名為 " Kaohsiung "，亦為該市公車，所有運費約 150 萬元由長榮海運義務免費協助）

1991.03 高雄市第 3 次致贈消防車、溝渠車等 5 部。

1993.05 該市歐斯梅納市長再次蒞高接受高雄市第四次贈送宿霧市汰舊車輛 42 部，並特別參觀高雄市重要工廠及商洽勞工問題，祈高雄市能多引進該市之勞工及人力。

1995.09 吳敦義市長率領高雄市府會暨工商考察團，成員包括李議員復興及陳議員漢昇，訪問菲律賓宿霧姐妹市，受到賈西亞市長熱情接待，並為新完工之「高雄大道」舉行命名啟用、通車典禮。

1998.06 宿霧姐妹市賈西亞市長率團訪問，並接受高雄市政府捐贈汰舊車輛。此次高雄市政府共計捐贈消防車，高空作業車等大型車輛 16 部予宿霧。

1999.05 賈西亞市長等一行十九人訪問高雄市，拜會謝市長長廷並檢視高雄市將贈送的 8 部汰舊公車。

2000.02 高雄市政府捐贈汰舊可用之公車八部給宿霧市政府。

2006.05 宿霧市長 Osmena 等一行 6 人參訪高雄市市政，代理市長葉菊蘭簽署捐贈同意書，並接受高雄市贈予 6 部公車簽署事宜，公車並於同年 8 月 9 日運送宿霧市。

2008.07 宿霧姊妹市歐斯梅納市長（Thomas Osmena）率團訪問高雄，由市長陳菊接待，參加高雄市 20 台公車捐贈該市之簽署儀式。



周凌廣

1983 年生，台北市人。
長庚大學資管系

跨海追公車到宿霧

台灣巴士文化協會發起人之一，

2012 年 12 月 6 日成立。

從小就是公車迷，最瘋狂的事之一，

就是追高雄市汰換公車到宿霧。

現服務於台灣高鐵，

一直到高雄市公車民營化之前，

仍持續紀錄市公車的身影。

交通工具常常是人們旅行的最初記憶，就好像今日大眾運輸工具已發展到磁浮列車，但追逐古老電車及火車的鐵道迷大有人在，同樣的也有「公車迷」甚至遠赴菲律賓宿霧找尋高雄市退役公車最後身影，也喚起人們對於昔日穿梭於大街小巷的公車記憶。

「我從報紙上看到高雄市公車過去幾十年來持續送退役公車到宿霧的報導時，內心就有一股衝動，想要去宿霧找尋高雄市的老公車！」家住台北，1983 年出生的周凌廣（伍凌武）過去和高雄並沒有太深的淵源，卻因為愛

上公車，而不惜自掏腰包，追公車追到海外去，也對高雄市公車有了更深刻的情感。

從小住在台北市公車處總站對面明德新村的周凌廣，耳濡目染變成典型公車迷，直到台北捷運通車後，發覺部份路線停駛，就從週遭生活開始紀錄公車，隨著時間紀錄的觸角也愈來愈廣，遍及全台，但學生時代經濟能力有限，大多在國內明查暗訪，2011 年周凌廣從學校畢業，有了第一份工作，偶然看到報導下，隨即動念要前往宿霧找公車。

「當時真沒想太多，只覺得

廉價航空的機票還負擔得起，也沒多做準備就單槍匹馬出發了！」

周凌廣回憶那次旅行，第一天隨機地的路上亂逛，希望能和來到宿霧的高雄市公車來個不期而遇，但一天下來卻撲個空，他心想：這樣不行！第二天一早他直接衝到宿霧當地的市政府，直接就向他們表達「我是來找高雄市公車的」，希望能夠得到協助。

很幸運的，政府的工作人員二話不說，就用車載著他在宿霧街區裡找公車，這才發現，高雄市退役的公車在宿霧不盡然都作為公車用途，有很大一部分作為

公務車使用，有的則作為學校或福利機構的交通接駁車，周凌廣一一紀錄下它們的身影，也結下不解之緣，他計畫近期內還要再跑一趟宿霧，做更深入的了解。

「當時在一座停車場內看到高雄市公車其實蠻激動的，有些甚至連藍、紅、白的塗裝都沒改過，「高雄市公車」字樣不但還在，就連車廂內的廣告也沒去除，上頭的中文字清晰可見。」在陌生國度看見台灣老公車熟悉的車影，感動難以言喻。陪同的人員還指著上頭的中文字問說「那是什麼意思？」原本周凌廣對這次



沒有準備的旅行，感到十分忐忑不安，但來到宿霧，仍舊能得到友善的對待，他覺得這是長久來我們對東南亞國家的缺乏了解，他們的熱情友善是蠻令人訝異的，也許這也是長久以來藉由公車捐贈所累積出來的善緣吧！

全台還有沒有退役公車送到其他國家展開第二春的的情形？周凌廣表示，根據他與同好們的調查了解——其實很少，就算有的話，也是零零星星透過車商轉送，

像高雄市和宿霧之間，因為姐妹市的關係，政府對政府的捐贈在其他縣市是沒有的，因此格外有意義。「對公車業者而言，屆齡報廢的車輛也是資產，高雄市公車轉贈宿霧在未來高雄市公車民營化之後，應該就很難了吧！」

周凌廣現在是台灣高鐵台北車站的員工，因為工作關係，有更多機會到高雄，搭公車是一定要的，如果要說台北、高雄搭公車文化有何不同？他觀察到高雄





人搭公車總是等司機把車停妥才起身下車，公車也多半會等候乘客，過程從從容容的，好像是一種默契，在台北可不行，大家都趕趕趕，車沒到站，大家都站起來準備要下車了，速度慢一點，司機也會催促。「或許這也是公營和民營的差別吧！」他下了一個註腳。

「高雄市公車很有趣，從早期的國旗色（藍紅白）到現在的白色之外，不同時期還有很多變化，像藍色車身的百貨專車，100號耶，把幾個百貨路線串起來的

公車，大概只有高雄市有吧！很酷！還有捷運通車前，行駛捷運路線的公車，紅線就是紅色，橘線就是橘色，視覺化的表現，讓人一目瞭然。」就連高雄市公車裡的到站顯示，他都覺得好有趣！

周凌廣不但是公車迷，也支持大眾運輸，平日最常使用的交通工具就是公車。周凌廣說，他在香港和日本都看到老舊巴士受到妥善保存，並被視為文化資產的一部分，讓他很感動，他覺得台灣也該如此，將很多人的記憶保留下來。



陳安迪 愛上老公車的懷舊之旅

1986 年生，台北市人

從小迷上大型車輛，國中開始拍照紀錄公車。

第 1 次到高雄旅行時，就持續關注高雄市公車，

高中時拜網路發達之賜，更有機會和網路社群分享車輛之相關知識，

目前服務於交通運輸業，因而更加了解大眾運輸業運作的情形。

「也許是時代的進步，也許是新人新政，總之，原本是山直老舊印象的高市公車，這一年來快速的脫胎換骨，換了好多新的白白車，每次看我就會想到蠟筆小新裡的小白。在這些新車大量登場下，高雄市公車廿年來那種鐵外加白色塗裝，掛有紅白線條的冷氣公車，很快地會從南國高雄土地上消失！」這是公車迷陳安

迪在 2011 年 4 月間在部落格上發表的一篇文章的部分內容。

這一年，陳安迪在年初透過市長信箱，給高雄市的陳菊市長寫了一封信，表達希望得到高雄市公車處的協助，為遠從北部來的公車迷舉辦一次「高雄市公車處老車港都懷念之旅」，並獲得市長的允諾，經過一個多月的籌備，在公車處的全力配合下，4

月 16 日成行，大部分參與的成員都是從北部專程南下，這次公車之旅，他們所指定的載客的車型是就是 1997 年上路，當時即將從高雄街頭退役的一 Hino LRK1MMB 車，行駛年限已超過 20 年，一早這輛載著 30 名公車迷的老公車從最北的加昌站出發，沿途經過左營南、北站、左營舊城門、歷史博物館、位於立體停車場的鹽埕站、夢時代到最南的小港站，一

路偕這輛老公車和高雄市的地標建築合影，大大地滿足。

陳安迪巨細靡迷地描述為這天公車之旅所做的準備，包括公車還把這部車子重新整理了一番，同好周凌廣也提早南下，為這部出勤的公車去除原本的车體廣告，再重新以大圖輸出，粘貼上原本的塗裝，讓廿年的老車體面上路，而且他們還在左營站借到替換式的壓克力站牌，到了特定的站點，





自然跟著路線換掀牌下車街拍。所以明明是同一部車，出現在左營時就是 5 號，走到鹽埕站變成 0 南，到火車站是 1 號，來到夢時代卻是 205。

「2009 年 6 月就有高雄市 220 輛全新大型冷氣公車上路，也因此淘汰了一批 1999 年份以前出廠的汽車，所以在我們舉辦活動的時候，這款車輛也已經很少在路上跑了，只有在車輛調度不足時，才會再開出來。」

生活在台北，為何如此關注高雄市公車的動態？陳安迪談起

和高雄市公車的一段情緣。『國中時，我選擇高雄做為人生第一次的自助旅行，一個人喔！那時住宿在西子灣青年活動中心，從火車站就有公車到西子灣，一上車就覺得新奇，那是沒有冷氣的賓士車，內部是橫條的相親座，好親切！』陳安迪難掩興奮，因為像這樣的公車十多年前就已在台北消失了，卻還在高雄街頭跑！

國中之後，陳安迪還到過高雄好幾次，有時還是專程來公車，而且專挑即將退役的車型，這樣持續的紀錄長達十年，也為高雄

市公車留下許多迷人的身影，他特喜歡的是 1990 出廠的第一代冷氣公車「國瑞 LRG6」

陳安迪進一步解釋——並不是說高雄公車落後的意思，而是台北公車的汰換率很快，一部公車跑個八、九年就會更新汰換，但高雄的公車可以跑上廿年，這才叫人不可思議，陳安迪覺得——高雄公車處一定有很強的維修師傅，才能讓廿年的公車能夠安全行駛，冷氣甚至還蠻冷的，他還說對於他們這票公車迷而言，只要聽引擎的聲音，就能夠知道是哪一款車，或是車況如何。

對高雄市公車的整體印象是什麼？陳安迪說，除了候車時間比較長之外，他個人覺得挺方便的，幾乎主要的景點都可以抵達，而且十二元一票到底，超便宜的，遍遠的地方也跑，有老台汽的感覺，甚至都環有環狀路線。

而另一項令人印象深刻的是，高雄市公車一直是公營，也是獨

家營運，所以從車站、車體、站牌等，視覺意像都十分一致，很有整體感，讓人覺得是同樣的系統，以前就是國旗色塗裝，連現存的各站，都讓人感覺到過去公車輝煌時期的規模，不像台北聯營業者十幾家，每一家各有不同的車型和意象，氛圍大大不同。

「但明年高雄市公車也民營化之後，很多情況也會有所不同吧！」陳安迪還透露，正因為市公車要民營化了，有位台灣巴士協會的公車迷原本有計畫，在民營化之前再舉辦一次高雄市懷公車之旅，但那些 1997-1999 年間出廠上路的車輛都退役了，公車處也考量安全問題，沒辦法像以前那樣配合派老車出勤了！

再不久，就連現在行駛在馬路上的「高雄市公車」字樣和車體塗裝，也會被其他視覺意像取代，就算你不是像陳安迪那樣的公車迷，或許也應該和 76 年歷史的市公車來個告別的合影吧！

上車下車《流轉城市・甲子時光》

【回顧套書三】轉變啟程

發行單位 高雄市公共汽車管理處

發行人 歐秀卿

編輯顧問 路寒袖、蘇士雅、張筭

編輯委員 吳福興、易義勝、陳律言、萬仁祥、楊俊傑
李文生、劉俊祥、何金澤、鄒敦緯

詩序 路寒袖

企劃執行 青雀文創事業有限公司

美術設計 尤思文、王逸寧、林玟吟

插畫 林倩誼、李秉勳

撰文 張筭

校正 陳美蓁

攝影 李家銘

照片提供 高雄市公共汽車管理處

高雄市歷史博物館

何炳榮、何惠玲、張金玲、陳秋南、王秀娥

陳信誠、李素香、王月嬌、周盛梅、王崇屏

許政雄、周凌廣、陳安迪

出版年月 民國 102 年 12 月 初版

高雄市公共汽車服務始於日治時期，原本是由民間經營，至民國35年由市府成立「高雄市政府公共車船管理處」，和高雄市的經濟發展一起走過成長期。

在高雄市營運長達76年的市公車，也於2014年元月，以民營化改組的嶄新面貌－「港都客運」，為市民提供優質的大眾運輸服務，並建構永續發展的綠色交通網絡。

