

高雄市公共渡輪營運虧損之探討

撰寫機關：高雄市公共汽車管理處

撰寫人：陳律言

中華民國九十四年九月

高雄市公共渡輪營運虧損之探討

目錄

一、前言	P 3
(一) 研究目的及動機	P 3
(二) 研究範圍	P 4
二、現況分析	P 5
(一) 輪船公司現行組織概況圖	P 5
(二) 現有營運規模分析	P 5
(三) 經營現況分析	P 7
三、未來環境預測	P 9
四、經營效率與虧損原因探討	P 12
五、結論與建議	P 20
六、附錄	P 25

高雄市公共渡輪營運虧損之探討

一、前言

(一) 研究目的及動機

高雄市輪船股份有限公司（以下簡稱高輪公司）之前身為高雄市公共車船管理處，始自民國 34 年起即經營輪渡業務，高雄市政府為妥適處理本市車船處船舶運送業許可證之適法問題，同時維繫政府信用與持續提供市民渡輪運行之服務，並提昇企業經營彈性與營運績效，爰依航業法第九條規定設立高輪公司，將公車處之船舶、資產及場站設施予以作價投資，期能長遠、澈底解決本市車船處船舶運送業許可證之適法問題，進而減輕市府之財政包袱。

探究高輪公司現行渡輪之客源結構，又以提供免費乘船證之旗津、紅毛港等特定地區居民為其主要消費族群，且市政府基於照護弱勢族群及社會福利等政策因素，亦多年未對本市渡輪票價予以檢討調整，造成公營渡輪營收成長有限，營業收入不足以支應其龐大的營運成本；且高輪公司係一 100% 官股之公營公司，

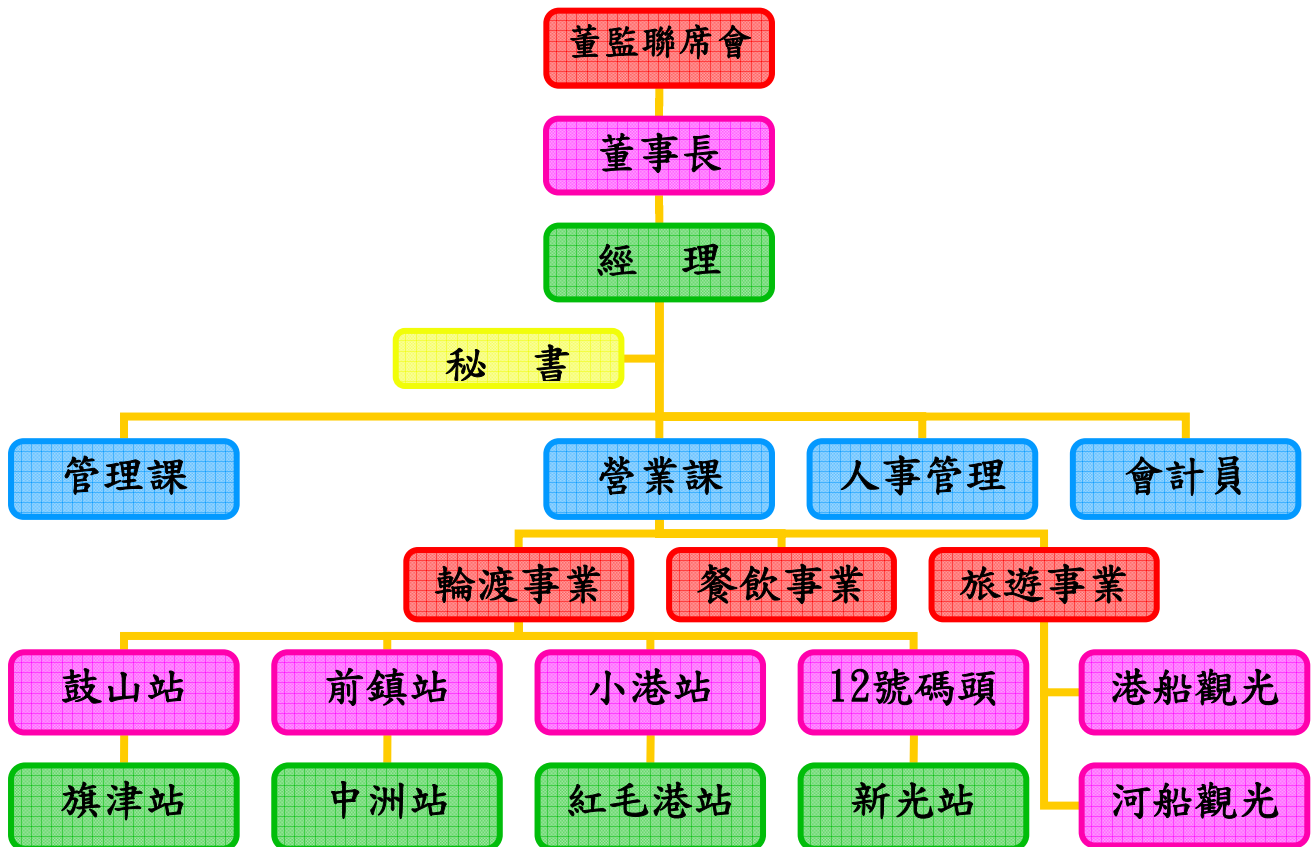
公司之營運政策常受政府政策指導之影響，無法同民間企業擁有自主經營之能力，導致其經營效率與服務水準低落，亟須增加企業經營彈性與獲利能力，並以企業化經營原則，促進船務公司之經營績效與健全企業之發展，及提供市民安全、經濟、舒適、便捷之船舶運送服務。

(二) 研討範圍

1. 高輪公司之組織概況、營運規模、經營現況與組織用人。
2. 分析本市公共渡輪之票價、經營效率並與各縣市業者比較。
3. 檢討以電子票證取代現行紙卡式之免費乘船證，期能有效控管免費乘船證發放浮濫問題。
4. 檢討調整或取消前鎮中洲航線及小港航線，研議以陸運取代水運之可行性。

二、現況分析

(一) 輪船公司現行組織概況圖



(二) 現有渡輪營運規模

1. 高輪公司於 94 年 1 月 1 日成立，惟組織自制條例囿於官制官規未獲銓敘部同意備查，致迄今無法進用管理人員，其管理人力現由公車處員工兼任，公司實際現有員額僅有職工 90 人。

2. 經營航線及船隊規模：

□ 主要航線

- 旗鼓航線－配置 4 艘大船（港都輪、旗鼓輪、旗鼓 1 號、旗鼓 2 號）

□服務航線

- 前鎮中洲航線－配置 2 艘大船 1 艘小船（壽山輪、中洲 1 號、自強輪）
- 前鎮小港航線－配置 1 艘小船（小港 1 號）
- 小港紅毛港航線－配置 1 艘小船（莊敬輪）

□觀光航線

- 愛河航線－配置 15 艘小船（愛之船）

人力	合計	職員	船員	職工	委外
	現有 90 人 (預算 136)	現有 0 人 (預算 16)	現有 70 人 (預算 85)	現有 20 人 (預算 35)	32 人
船隊	合計	渡輪	觀光	小船	
	26	9	2	15	
航線	合計	交通	遊港	愛河	
	6	4	1	1	
場站	合計	渡輪碼頭		小船碼頭	
	12	8		4	

(三) 經營現況說明

1. 由下表得知各航線現行載客率仍以旗津－鼓山航線為最高，如加上 50% 免費乘船旅次，則旗津－鼓山航線之載客旅次將可逾 80% ，倘政府能予補貼，或取消免費乘船規定，對輪船公司之營收將有極大之助益。

航線		旗津－鼓山 航線	前鎮－中洲 航線	小港－紅毛港 航線
票 價	全票	10	10	10
	優待票	5	5	5
	機車	10	10	10
	腳踏車	5	5	5
	小型車	—	50-100	—
	大型車	—	100-200	—
	特種車	—	250-500	—
每日船班		293.62	60	44.81
出船率		98%	100%	100%
每日載客		13,809.24	701.32	123.24
平均載客		47.03	11.75	2.75
載客率		37.13%	9.03%	2%

2. 以 93 年為例，旗津－鼓山航線營收為 47,244,599 元；另愛河愛之船航線營收為 14,506,675 元，二者合計為 61,751,274 元，占全年營運總收入 67,710,593 元之 91.2%。前揭航線每一載客成本僅為 14.02 元，每 1 乘客票價收入 10 元，但如加乘免費乘船人數，爾後市府如能補貼免費乘船差額，則每一載客成本將降為 8.56 元，其收入將足數涵蓋成本支出，並有盈餘。

航線	鼓山航線	前鎮航線	小港航線	合計
每航次海裡	0.50	1.05	1.41	2.96
年航行海裡	57,246.30	22,870.10	24,830.10	104,946.50
年載客	5,040,372	255,980	44,982.00	5,341,334
平均每日載客	13,809.24	701.32	123.24	14,633.48
每航次載客	47.03	11.75	2.75	61.53
每一載客收入	9.37	17.99	9.28	36.64
年營收	47,244,599	4,605,971	417,438	52,268,008
每一載客成本	14.02	117.85	676.18	-
年航線成本	75,496,420	30,161,088	32,745,936	138,403,444
年虧損	28,251,622	25,555,050	32,328,542	86,135,214

三、未來環境預測

- (一) 本市旗津區各里及小港區海城、海原、海豐、海昌、海澄五里等地區，其社經條件迥異於本市都市化程度高之地區。就整體運輸系統供需預測與分析，其相關人口變數(包含居住人口、基礎就業人口、非基礎就業人口)之分派，宜以其各區發展趨勢個別預測，並考量小分區之新興發展潛力酌予調整。另旅行時間成本亦視為潛力項變數之一，使旅行時間成本一方面反映交通建設對地區可及性之改善，另一方面亦作為空間之阻抗變數；且因市區都市空間型態的穩定性、聚集經濟及區位慣性(location inertia)因素，將有區位延續現象，區位旅運型態在短期內不易改變；就時間效用言之，旗津鼓山航線之輪渡運輸服務較現有市區公車之旅運時間成本低，故仍具有其不可替代性，宜應加密航班支應，以維居民對外交通之權益。
- (二) 在區位理論中，認為居民所願支付運輸成本，將隨地價(或地租)之金額之減少而遞增。惟本市旗津區各里及小港區海城、海原、海豐、海昌、海澄五里等地區居民除以效用最大之原則選擇住宅區位外，其公共設施品質(如旗津污水處理廠)、住宅環境品質(如旗津電石渣掩埋場)、平均工資所得(保障偏

遠地區弱勢族群政策)之限制亦為影響市府對公共渡輪「運輸定價」之重要政策因素。

(三) 家戶數之分派與預測

家戶數一直是運輸規劃之重要社經變數，根據本市旗津小港歷年家戶數資料與發展經驗顯示，因經濟結構之轉變，大家庭制度不易維持，小家庭制起而代之，且都市化程度不足及外籍新娘（大陸新娘）日增，復因工商業社會轉型，社會資源分配不均，致除北旗津各里對外連絡市區間之主要交通運具一仍以「公共渡輪」為主外，餘南旗津各里及小港區海城、海原、海豐、海昌、海澄五里等地區青壯人口因經濟結構之轉變、工商業社會轉型及社會資源分配等問題，遠赴市區求學或尋職之人口逐年增加，其水運交通功能已逐漸式微。

以 93 年為例，前鎮-中洲及小港-紅毛港等航線營收合計為 5,023,409 元，航線成本合計為 62,907,024 元，年度虧損金額高達 57,883,615 元，又前揭航線每一載客成本各分為 117.85 元及 676.18 元，與每 1 乘客票價收入 10 元相較，收入來源遠遠不及成本支出，毫無經營價值。與年度航線總成本 138,403,444 元（不含愛之船）比較，前揭航線營運成本所占總成本百分比為 45.5%，虧損數為總盈

虧 86,135,214 元（不含愛之船）之 67.2%，造成輪船公司龐大的負擔。

四、經營效率與虧損原因探討

(一) 公共渡輪係屬高雄市全體市民之「公共財」，其目標在於提供市民一個「經濟」、「價廉」、「安全」、「穩妥」之運輸服務，而本市車船處（輪船公司前身）係為市營之運輸機構，除票價調整不易（自民國 79 年迄今均未調整）外，並須肩負配合政府特定政策之責任，如照顧老人、殘障人士、學生、與低收入戶等之優待票；且市政府為照顧本市偏遠地區居民暨服務該地區人員之生活，實施免費搭乘市營公共渡輪制度，提供本市設籍旗津、紅毛港地區之市民，與服務當地之機關團體與軍公教人員免費乘船服務，均為輪船公司無法提升營業收入之主因。就行船客運收入言之，統計本市旗津、紅毛港地區居民申請使用免費乘船證之張數累計已有 53,489 張（含設籍本市旗津地區之市民計 29,796 人、設籍本市小港區海城、海原、海豐、海昌、海澄五里等地區之市民計 19,694 人、餘為服務前揭地區工作之市民），而每日使用免費乘船證搭乘渡輪之人數，約占輪船公司每日渡輪載客量之 65%，為高輪公司行船客運收入無法提昇之主因。基於使用

者付費觀念，對特定對象之優待或免費搭乘車船所造成之營業收入損失，不宜由輪船公司自行借貸吸收。

(附表 1) 94 年 2 月份旗津地區人口統計表

里別	鄰數	戶數	男	女	合計	備註
總計	216	10727	15904	13892	29796	
上竹里	22	1277	1802	1504	3306	
中洲里	13	877	1152	946	2098	
中華里	14	550	861	824	1685	
中興里	18	964	1497	1424	2921	
北汕里	17	1139	1749	1488	3237	
永安里	15	498	757	622	1379	
安順里	9	504	637	540	1177	
南汕里	13	814	1210	1034	2244	
振興里	18	769	1159	972	2131	
復興里	26	1230	1930	1774	3704	
慈愛里	22	887	1466	1285	2751	
實踐里	14	667	864	774	1638	
旗下里	15	551	820	705	1525	

(附表 2) 94 年 2 月份小港區 (海澄、海昌、海豐、海原、海城里) 人口統計表

里別	鄰數	戶數	男	女	合計	備註
總計	51	9112	10602	9092	19694	
海澄里	10	2836	3237	2792	6029	
海昌里	12	1459	1670	1429	3099	
海豐里	10	1438	1707	1504	3211	
海原里	10	1675	2018	1624	3642	
海城里	9	1704	1970	1743	3713	

(附表 3) 94 年 2 月份旗津紅毛港地區適用免費乘船證人口統計表

項目		行政區	旗津區	小港區 (註 2)	合計
人口總數			29,796	19,694	49,490
6 歲 以下 人口數	0~4 (歲)		1,961	1,502	3,463
	5 (歲)		325	265	590
	6 (歲)		284	253	537
逾 6 歲以上人口數			27,226	17,674	44,900
備註	免費乘船證發放對象： (1) 籍設本市旗津區各里市民 (2) 小港區海域、海原、海豐、海昌、海澄五里之市民。 (3) 服務於前揭地區之軍公教人員及經政府立案公司行號之市籍員工。				

(附表4) 93年度渡輪航線免費(優待)票減收之金額統計表

項目	原票價	優待票價 (元)	減收票價 (元)	使用人數	減收全額(元)
免費乘船證 (以人口數計)	10	免費	10 (自行吸收)	13,470,000	134,700,000
敬老票 (老人福利)	10	5	5 (自行吸收)	22,724	113,620
博愛月票 (身心障礙者福利)	10	5	5 (自行吸收)	7,265	36,325
學生船票	10	5	5 (自行吸收)	235,920	1,179,600
合計					136,028,545
備註	<p>一、免費乘船證共發出 53,489 張(不含補發証數)。</p> <p>二、旗津紅毛港地區逾 6 歲以上人口數計 44,900 人： (1) 為利新設船務公司得以永續經營，並使補貼政策單純化，宜以旗津紅毛港地區實際使用免費乘船證人數核計，並取消現行軍公教等機關(構)及民間商號派駐旗津地區人員免費乘船優待。 (2) $44,900 \text{ 人} \times 0.5 \text{ (估計使用率)} \times 2 \text{ 次/天} \times 300 \text{ 天/年} \times 10 \text{ 元/次} = 134,700,000 \text{ 元}$。</p> <p>三、免費(優待)票價差額，依法應由政府編列預算補貼。</p>				

(二) 經營效率分析—用人成本

高輪公司甫於 94 年 1 月 1 日成立，因組織自制條例未獲銓敘部同意備查，迄今無法進用管理人員，管理人力現由公車處員工兼任，公司實際現有員額僅有職工 90 人，其中船員 70 人及服務人員 20 人。

就現有渡輪 9 艘言之，只配備船長 18 人，較法定基本安全配置員額 20 人精簡 10% ；輪機長 16 人，較法定基本安全配置員額 18 人精簡 11% ；機匠（舵工）12 人，較法定基本安全配置員額 18 人精簡 33% ；水手 24 人，較法定基本安全配置員額 40 人精簡 40% 。準此，輪船公司本身既無進用職員，船員亦未足額進用，應可大幅降低用人成本。

	現有	9艘		11艘	
		法定基本安全配置員額	%	法定基本安全配置員額	%
船長	18	20 = [3艘×1人（單班） + 6艘×2人（雙班）] × 1.33	-10%	26 = [3艘×1人（單班） + 8艘×2人（雙班）] × 1.33	-31%
輪機長	16	18 = [1艘×1人（單班） + 6艘×2人（雙）] × 1.33	-11%	23 = [1艘×1人（單班） + 8艘×2人（雙班）] × 1.33	-31%
機匠長	6	18 = [1艘×1人（單班） + 6艘×2人（雙班）] × 1.33	-33%	23 = [1艘×1人（單班） + 8艘×2人（雙班）] × 1.33	-48%
副機匠	5				
舵工	1				
水手	24	40 = [3艘×2人×1（單班） + 6艘×2人×2（雙班）] × 1.33	-40%	51 = [3艘×2人×1（單班） + 8艘×2人×2（雙班）] × 1.33	-53%

(三) 經營效率分析－與他業者比較 1. 票價

渡輪票價 10 元及愛河觀光船票價 50 元，均為全國業界中最低。

2. 載客率

渡輪載客率投幣部分為 35% (如加計免費乘船證部分則高達 80%)，另愛河觀光船載客率購票部分為 89.9% (如加計貴賓優惠部分則高達 99%)，亦均為全國同業中最高。

項目	交通船			觀光船		
	高市輪船	澎湖車船處	金門浯江輪渡	愛河愛之船	日月潭觀光船	北淡觀光船
票價	10元	106-168元	48元	50元	200元	190-210元
每日船班	398班	1班	51班	75班	機動發船	3-5班
出船率	98%	100%	99%	99%	機動發船	80%
平均載客	37人	51人	39人	17.5人	9-12人	8-12人
載客率	35% (80%)	46%	32%	89.9% (99%)	53%	35%

註：金門縣籍居民、老人、身心障礙者及學生憑票證僅收 2 元保險費，差額由縣政府補助；另澎湖縣籍老人、身心障礙者及 3 歲以下幼童亦須自購保險票。

（四）虧損原因探討

綜上得知，輪船公司虧損原因與公車處並不相同，其既非冗員過多致須負擔龐大之人事費用，且載客率亦為全國各縣市中最高者，惟因高輪公司係一 100% 官股之公營公司，其一切作為均配合政府之社會福利政策及河港交通政策需要，無法完全以營利為公司經營之目標：

1. 載客率雖高，但因票價過低(自 79 年起已多年未隨油、物價調漲)，致營運收入無法增加。
2. 須配合政府免費乘船等社福政策，由市府請客，輪船公司買單，致營運收入減少，以 93 年度為例即減少票款收入約 1 億 3 千萬元，→營運收入不敷營運成本支出→虧損。
3. 前鎮-中洲及小港-紅毛港等航線並無經營價值，造成輪船公司龐大的負擔。以 93 年度為例，該兩航線營收合計為 5,023,409 元，航線成本合計為 68,372,036

元，年度虧損金額高達 63,348,627 元，又前揭航線每一載客成本各分為 128 元及 735 元，與每 1 乘客票價收入 10 元相較，收入來源遠遠不及成本支出，毫無經營價值。與年度總成本 150,427,165 元比較，前揭航線營運成本所占總成本百分比為 45.5%，虧損數為總盈虧 98,158,934 元之 64.5%，造成輪船公司龐大的負擔。

4. 高輪公司為 100% 官股之公營公司，公司投資及營運決策均須配合與依據市府政策執行，且公司之投資與建設亦須兼顧市民之福祉，無法以公司之營利目標為導向，→ 大幅增加營運成本支出 → 擴大虧損。

五、結論與建議

- (一) 依據高雄市政府附屬單位預算執行要點第三點規定，業權基金管理機構應本企業化經營原則，除政策性因素及天然災害外，虧損（短絀）不得超過法定預算額度。又依公司法第 211 條明定「公司虧損達實收資本額二分之一時，董事會應即召集股東會報告。」同條第 2 項載明公司資產顯有不足抵償其所負債務時，除得依第同法 282 條辦理重整者外，董事會應即聲請宣告破產。」惟高輪公司係 100% 官股之公營公司，無論其破產或負債，最後均須由市府承擔，並損及市府形象。
- (二) 高輪公司現行渡輪之客源結構，以提供免費乘船證之旗津、紅毛港等特定地區居民為其主要消費族群，且本府基於照護弱勢族群及社會福利等政策因素，亦多年未對本市渡輪票價予以檢討調整，造成本公司渡輪營收成長有限，營業收入不足以支應其龐大的營運成本，導致其經營效率與服務水準低落。
- (三) 高輪公司係依公司法成立之公司法人，須自負盈虧，已無義務吸收特定地區居民免費乘船之費用。因此，

整合本市免費乘船證及各類優待票證，統一票証格式，建置非接觸型電子票証系統，應有其急迫性與必要性，宜儘速規劃並建置完成，除可利於大眾運輸系統票證之整合外，更利於本計畫票價差額補貼之核撥與稽核。

(四) 高輪公司甫於 94 年 1 月 1 日成立，其虧損尚微，建請市府挹注資金補助彌補輪船公司年度虧損處理，並依據發展大眾運輸條例補貼旗津、紅毛港居民暨服務該地區人員免費乘船經費，弭平虧損。

(五) 「補貼」係政府希望業者協助達成某種政策目標而給予的代價，包括金錢補貼以及非金錢補貼。依據發展大眾運輸條例第二條規訂，本條例所稱大眾運輸，係指具有固定路（航）線、固定班（航）次、固定場站及固定費率，提供旅客運送服務之公共運輸。適用本條例之大眾運輸事業，係指依法成立，並從事國內客運服務之下列公民營事業：「……五、船舶運送業。六、載客小船經營業。」同條例第九條規定，大眾運輸票價，除法律另有規定予以優待者外，一律全價收費（即單一票價政策）。依法律規定予以優待者，其

差額所造成之短收，由中央主管機關協調相關機關編列預算補貼之。即已予政府補貼船舶運送業者票價差額之法源；又同條例第三條規定，本條例所稱主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府。爰此，前述有關免費（或優待）票價之差額，依法應由本府編列預算補貼之。

- (六) 由於辦理本案公共渡輪服務航線營運虧損（票差）補貼計畫之經費，主要由政府編列預算來支應，未來推動本計畫時，政府是否能依計畫申請需要，妥適寬列經費給予支持，實為達成本計畫的基本要素。
- (七) 為利新設輪船公司得以永續經營，並使補貼政策單純化，宜以實際使用各類優待票證及免費乘船證人數核計，並取消現行軍公教等機關（構）及民間商號派駐旗津地區人員免費乘船優待與非法定應優待對象之票證。
- (八) 裁撤前鎮—中洲航線及紅毛港航線，以陸運取代水運。加密 35 路（前鎮站—旗津站、單程 14 公里、每日發車 49-52 班），加密 66 路（小港站—鳳鼻頭漁港、單程 15 公里、原每日發車 6 班、增發 14 班），加密 78 路（鹽埕站—紅毛港、單程 26.8 公里、原每日發車 16 班、增發 4 班）

航線		前鎮航線	小港航線	35路	78路	66路
優點	年成本	3278萬	3559萬	—	+1684萬	+232萬
	年虧損	2818萬	3517萬	—	1659.5萬	225萬
	整合運能	節餘運能調撥12號碼			—	
	載客成本	128.09 /	734.93 /	41.6 /	104 / 人	76.3 / 人
	載客人數	11.75人 /	2.75人 /	17 / 班	13人 / 班	9人 / 班
衝擊點	既得利益	無須付費		須付費		
	民意代表	—		須獲支持		
	班次密度	單30	單20	單49-52	低單6	
	機動性	(船+機車)機動性與及戶性高		須轉乘，機動性與及戶性低		
	旅運時間	航線直捷，旅運時間短		路線灣繞，旅運時間較長		
	客源轉換	—		須靠政策性推(拉)力護持		

(九) 量化與非量化預期效益：

1. 可持續提供偏遠地區市民渡輪運輸服務，並維繫政府照信用。
2. 可改善現有輪渡業務經營環境，降低政策性票價虧損，增加行船收入 40%，提昇營運效率，並促進企業永續經營。
3. 提昇每航次平均載客 34.5 人次至每航次載客 80 人次。
4. 建立高雄會區的大眾運輸系統之票價補貼及審議機制。
5. 可推動票務改革，減少企業營運包袱，提昇大眾運輸服務品質。
6. 配合交通部的電子票證制度，整合大眾運輸的票證系統與建置後台清算系統，可利於票差補貼之稽核與核撥。
7. 除前揭利於管理者票差補貼之稽核與核撥功能外；更可提供使用者於渡輪、公車、捷運、公路客運、台鐵及停車場等一卡通用之便利服務。
8. 便於爾後本市實施不同大眾運輸系統之間的多向轉乘優惠。
9. 創造企業營運利基，便於公司化與民營化政策之推行。

六、附錄

附錄一

高雄市旗津、紅毛港地區居民暨服務該地區人員免費乘船實施要點

中華民國八十五年十一月十五日八五高市府車船字第四六七六二號函

- 一、為照顧本市偏遠地區居民暨服務該地區人員之生活，實施免費搭乘市營公共渡輪，便利票證管制，特訂定本要點。
- 二、本要點所稱偏遠地區居民暨服務該地區人員，係指籍設本市旗津區各里及小港區海城、海原、海豐、海昌、海澄五里，身高達一一五公分以上，六十五歲以下之市民，暨服務該地區之軍公教人員及經政府立案之公司行號之市籍員工。
- 三、旗津、紅毛港地區居民暨服務該地區人員免費乘船證；由本市公共車船管理處（以下簡稱本市車船處）設計印製。
- 四、第一次申請「免費乘船證」之居民，須持憑戶口名簿及一吋半身照片二張，向本市車船處辦理。
- 五、第一次申請「免費乘船證」之軍公教人員，須持憑服務機關證明函件及一吋半身照片二張向本市車船處辦理。
第一次申請「免費乘船證」之公司行號之員工，須持憑所服務之公司行號證明文件及薪資所得憑證或個人所得稅扣繳憑單及一吋半身照片二張，向本市車船處辦理。
- 六、「免費乘船證」限本人持用，不得轉借他人使用；若有轉借他人使用情事，由本市車船處稽查人員當場沒入註銷，並停止其權益，不再補發。軍公教人員另函請服務機關懲處。
- 七、「免費乘船證」遺失申請補發者，須填具申請切結書，一吋半身照片一張及工本費新台幣十元，向本市車船處辦理。但自領證日起累計遺失三次以上，一年內不得再申請補發。
- 八、「免費乘船證」污損者，得持憑原票證，一吋半身照片一張及工本費新台幣十元，向本市車船處辦理換發。
- 九、「免費乘船證」持用人，戶籍遷出、除籍或服務該地區人員調、離職者，須將票證繳交區公所或服務單位轉本市車船處註銷，經查獲未予註銷者，永久停止其權益不再發給，並依法處理。
- 十、本要點未盡事宜，得隨時修正之。

附錄二

高雄市低收入戶市民免費搭乘市營公車船辦法

中華民國八十九年十月廿五日八九高市府社二字第三八五〇三號

- 第一條 高雄市政府（以下簡稱本府）為加強照顧低收入戶市民生活，以減輕其交通費用之負擔，特制定本自治條例。
- 第二條 免費搭乘市營公共車船對象如左：
- 一、列冊低收入戶內年滿六十歲以上者，但原已享有本項免費乘車，而仍係低收入戶者，不在此限。
 - 二、低收入戶持有殘障手冊者
 - 三、低收入戶內高中以上在學學生。
- 第三條 合於前條各款規定者，由各區公所造具名冊二份，並檢附最近一寸半身照片兩張，送請高雄市公共車船管理處（以下簡稱車管處）依名冊填發仁愛月票，每人每月一張，每張六十格，設籍旗津區及紅毛港地區者每月增發渡船月票一張。
- 前項名冊及仁愛月票格式由車管處設計印製。
- 第四條 車管處依第二條第一款、第二款填發之仁愛月票應比照軍警票計費。依第三款製發之仁愛月票應比照高雄市公共車船管理處學生票發售自治條例規定計費，並於次月上旬檢同發票名冊及使用人收到月票之收據，報請本府社會局撥付。
- 第五條 仁愛月票限自填發日起一年內有效，用畢由各管區公所驗章後逕向車管處換發，遺失者當月份不另補發，於遺失之次月始可補發。
- 第六條 仁愛月票限本人持用不得轉借他人使用，違者車管處得扣繳其月票永不補發。
- 第七條 仁愛月票所需費用由社會福利基金編列預算支應。
- 第八條 本辦法自發布日施行。

附錄三

高雄市身心障礙市民免費搭乘市營公共車船實施要點

中華民國八十年三月二十五日八高市府社字第八七二五號訂定
中華民國八十三年十一月十七日八三高市府社三字第三六五五〇號修正
中華民國九十年二月十五日九十高市府社四字第五〇五一號修正

- 一、高雄市政府（以下簡稱本府）為身心障礙市民免費搭乘市營公共車船，以增進其福利，特訂定本要點。
- 二、本要點所稱身心障礙市民，係指七歲以上未滿六十五歲，設籍本市，領有身心障礙手冊者。
- 三、身心障礙市民免費搭乘公共車船票證定名為「博愛月票」，由本府公共車船管理處（以下簡稱車船處）負責設計、印製。
- 四、身心障礙市民第一次辦理博愛月票，應憑身分證（或戶口名簿）、身心障礙手冊及最近一吋半身照片三張向戶籍地區公所或車船處票務股申領，由區公所須造具名冊三份，一份自存，二份送請車船處依名冊填發票證；而車船處亦須造冊送區公所查核。
- 五、身心障礙市民重複申領博愛月票經查獲者一年內不得再申辦。
- 六、低收入戶持有身心障礙手冊者，應於仁愛月票及博愛月票擇一申領。
- 七、博愛月票於使用剩十格以下，得憑票證、身分證（或戶口名簿）、照片向車船處辦理換發並簽章領取，惟每人每月限領一張，舊票證由車船處加蓋「用完作廢」章後，交原持有人續用。
- 八、博愛月票限本人使用，不得出售、贈與、轉借他人使用，違者由車船處予以沒收，一年內不再補發。
- 九、博愛月票遺失申請補發者，憑申請表、身分證（或戶口名簿）、身心障礙手冊、一吋半身照片一張及工本費新台幣十元向車管處辦理。惟遺失當月不補發。
- 十、身心障礙市民免費搭乘公共車船所需經費，由年度社會福利基金預算額度內辦理。
- 十一、本要點自發布之日起實施。

附錄四

高雄市老人免費搭乘市營公共車船辦法

中華民國八十一年五月七日八一高市府社三字第一〇七九四號令

- 第一條 高雄市政府（以下簡稱本府）為發揚敬老傳統美德，優待老人免費搭乘本市市營公共車船，特訂定本辦法。
- 第二條 本辦法所稱老人係指設籍本市年滿六十五歲以上之市民。
- 第三條 老人第一次辦理敬老票應憑國民身分證、印章連同一吋半身照片二張向高雄市公共車船管理處（以下簡稱車船處）辦理。
- 前項敬老票為一百二十格卡票，由車船處負責設計、印製。
- 第四條 敬老票每人每月以領用一張為限，於使用剩十格以下時，得檢具票根及一吋半身照片一張向車船處辦理換發新票，原票根由車船處加蓋「用完作廢」戳記，交原持用人繼續使用。
- 第五條 敬老票限本人使用，不得出售、贈與、轉借他人，違者由車船處予以沒收，一年內不予補發。
- 第六條 敬老票遺失申請補發時應檢具申請書、國民身分證及一吋半身照片一張向車船處辦理，每次補發須繳納工本費新台幣十元。
- 第七條 車船駕駛服務人員對搭乘本市市營公共車船之老人應尊敬親切，其上下車船時，應相攜扶持並注意其安全。
- 第八條 敬老票應付車船資費，由車船處依現行票價五折核算，以計票單登載票數，每三個月送請本府社會局撥付。
- 第九條 敬老票所需經費由本市社會福利基金編列預算支應。
- 第十條 本辦法自發布日施行。