
特 載

高雄市議會舉辦「高雄市政府應該滿足大旗美地區交通運輸」 公聽會會議紀錄

日 期：中華民國 100 年 10 月 5 日（星期三）下午 2 時

地 點：本會三樓第一會議室

出（列）席：

本 會—議員李鴻鈞、副議長蔡昌達秘書姜敏榮

政府官員—交通部公路總局經理林昶禎

高雄市政府交通局長王國材

高雄市政府交通運輸管理科科長黃榮輝

高雄市政府捷運工程局副局長周德利

高雄市政府觀光局觀光發展科科長吳契德

高雄市政府社會局老人福利科科長蔡昭民

高雄市旗山區公所經建課課長蕭見益

高雄市美濃區公所經建課課長張國彪

高雄市六龜區公所區長葉吉祥

高雄市六龜區公所觀光課課長王鵬宇

高雄市內門區公所經建課課長王禎瑜

高雄市杉林區公所經建課課長蔡宗穎

高雄市甲仙區公所經建課課長蔡季陸

高雄市桃源區公所觀光課課長顏雪櫻

學 者—實踐大學觀光管理學系副教授陳正宏

實踐大學觀光管理學系助理教授張景棠

高雄餐旅大學旅遊管理研究所助理教授吳英偉

義守大學財務金融學系副教授李樑堅

其他人員—高雄汽車客運股份有限公司總經理戴道根

其他人員等

主 持 人：李議員鴻鈞

記 錄：蘇美英

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

義守大學財務金融學系李副教授樑堅

高雄市政府交通局運輸管理科黃科長榮輝

交通部公路總局林經理昶禎

高雄市政府捷運工程局周副局長德利

高雄市政府交通局局長王國材

高雄汽車客運股份有限公司戴總經理道根

高雄市政府社會局老人福利科蔡科長昭民

高雄市旗山區公所經建課蕭課長見益

高雄市美濃區公所經建課張課長國彪

高雄市六龜區公所葉區長吉祥

高雄市內門區公所經建課王課長禎瑜

高雄市杉林區公所經建課蔡課長宗穎

高雄市甲仙區公所經建課蔡課長季陸

高雄市桃源區公所觀光課顏課長雪櫻

實踐大學觀光管理學系陳副教授正宏

實踐大學觀光管理學系張助理教授景棠

高雄餐旅大學旅遊管理研究所吳助理教授英偉

丙、主持人李議員鴻鈞結語。

丁、散會：下午 3 時 59 分。

「高雄市政府應該滿足大旗美地區交通運輸」公聽會錄音紀錄整理

主持人（李議員鴻鈞）：

今天公聽會與會所有的好朋友，以及所有單位的長官與關心公聽會的所有朋友，大家下午好。非常抱歉，因為我們議會的會議開到剛才結束，又

臨時有一個服務案件，今天有勞大家過來，我先介紹我們今天公聽會的一些學者、好朋友以及公部門。首先，謝謝交通部公路總局林經理，以及交通局王國材王局長、運輸管理科黃科長、捷運工程局周副局長、觀光局觀光發展科吳科長、社會局老人福利科蔡昭民蔡科長，以及旗山區公所經建課蕭見益蕭課長、美濃區公所經建課張國彪張課長；六龜區公所觀光課王鵬字王課長、內門區公所經建課王禎瑜王課長、杉林區公所經建課蔡宗穎蔡課長，還有甲仙區公所經建課蔡季陸蔡課長，高雄客運戴總經理，歡迎你，謝謝，還有林經理，以及實踐大學觀光管理學系陳正宏陳副教授、餐旅大學旅遊管理研究所吳英偉吳助理教授、義守大學財務金融系李樑堅李副教授，還有相關部會以及相關單位的好朋友，還有在場的余建志余記者、實踐大學觀光管理學系張景棠張教授，歡迎您們。

各相關業務的長官以及好朋友，今天的議題，主要是邀請大家，就是官跟學這兩方面來做一個共同的討論，為什麼鴻鈞會有這個議題的產生？我想在我們市政府交通局也好，或者是很多的相關業務單位，因為現在合併了，我對旗美 9 鄉鎮也不能一直說我們那個區塊是災區，我想災區兩個字是非常的沉重，尤其災區的復建工作，包括它現在整個還沒有達到災區災民的渴望，像剛才處理的事情，都是藤枝、茂林與杉林地區的，都是災區的災民。

我想災區的區塊我們就不聊，但是我們聊一個願景。因為合併之後，在我們旗美地區，當然陳菊市長，包括相關業務單位一直在推，就是說第一個，我們的公共運輸，所有的交通是無障礙；第二點，就是拉近旗美地區，因為已經變高雄市了，那個區塊是比較屬於偏遠地區，你在交通上如何滿足我們大旗美地區的居民？當然所謂的滿足不是說滿足得夠夠夠，最主要是要讓我們大旗美地區這些鄉親有感受到合併後，我們現在的交通有比較便捷了！因為它不是近大都會，一樣是高雄市，他來到高雄市，來到我們原來的都會近不近？他的距離感遠不遠？這個就是我今天辦這場公聽會最主要的一個理由。同時，也謝謝大家在百忙之中能夠蒞臨我們這個公聽會做一個指導，觀光發展科吳科長，歡迎你。

這個起源，我想，我就不用再講了，最主要，百姓那個區塊有分好幾個訴求，第一個，譬如偏遠地區、大旗美地區，它呈現一種狀態，就是整個少子化以及老年人口，居住的都是老年人口，居住的老年人他們要的是什麼？就是醫院。我們旗美地區雖然有一個署立醫院，不過往往這些老人家必須要到例如義大醫院、長庚醫院、高雄榮總與高雄醫學院，甚至 802 總醫院，這些醫院對他們來講，交通上是不是便捷？

第二個，我們以在地人的感受，就是上班族，因為我們議會與市政府現在都一直在推低碳公車，甚至環保的議題，既然要環保，那麼我們就鼓勵盡量不要開車，在不開車的架構之下，要怎麼樣不開車呢？重點是你交通運輸要方便、要便捷，才能夠盡量不要因為一部車出去造成碳排放。所以我們一直推廣低碳甚至環保，就從這個議題來著手的話，大旗美地區針對百姓洽公或者是公務人員去美濃、旗山，甚至杉林、內門，我相信合併之後，我們有很多公務員每天都是這樣往返，可能他們沒有開車，這方面的交通便不便捷？這是第二大主軸。

第三個，就是我們講的觀光，現在旗美地區，大家都知道是高雄的後花園，鴻鈞在議會也一直跟陳市長談到整體的國際行銷，我都說我們合併之後擁有好山好水，我們原來高雄市都會區的發展性與它的發展空間，跟原來高雄縣的好山好水以及農特產品甚至古蹟文化，這個相互輝映起來，絕對是未來台灣五都之中最亮眼的一都，但是如何達成最亮眼的一都？有賴於今天我們學者與公部門單位所有的局長、所有相關業務單位，大家共聚一堂構思出來。

我剛才說過，既然有好山好水，我們現在為了推動高雄整個架構做低碳，還有公共運輸交通網的便捷，甚至我們的環保議題，在此架構之下，能不能夠讓國外的人士或者是除了高雄市民以外的這些朋友來到高雄市？你要走向觀光也好，你要洽公也好，甚至於要做休閒，你的交通網便不便捷？

所以，今天最主要的主軸議題就是針對這三個議題來做一個討論。當然，我們有學者也有公部門，我先請學者發表一下他們對這個公共議題，就是我們如何滿足大旗美地區交通運輸這個議題先表達教授個人的遠見，提供給我們公部門。

今天也要謝謝包括高雄客運的總經理與經理都到了，以及交通局與觀光局，謝謝大家。辦一場公聽會，邀約大家來，我非常的感恩，因為你們願意提供寶貴的資訊，也願意提供專業性來到這邊，我表示謝謝。第一個，我先請李樑堅李教授針對這個議題，發表意見，謝謝。

義守大學財務金融學系李副教授樑堅：

我本來以為是要請局長先報告。我想縣市合併以後，整個大眾運輸的服務，當然以高雄市原來服務的範疇與現在大高雄地區…，因為大高雄的面積增加 19 倍，確實服務的廣度與深度相較來講會比較困難。

原來在舊有的高雄縣裡面，主要都是由高雄客運來提供這些包括偏遠路線與其他市區客運，像鳳山有一些市區客運的服務，不過整體來講，大眾運輸的服務能量是不足的，但是同樣對於所謂的民營業者來講，他也面臨

到經營上的虧損，因為搭乘使用人數不多的情形之下，你要加開所謂服務的班次與密度的話是有它的困難。現在合併以後，有些部分變成公車處要自己去做提升，我們看局長的報告裡面，也有爭取到交通部一些相關專案的經費，以及高雄市自己所編列的經費。

我覺得要加強交通的便利性裡面，第一點應該要改變民衆的用路習慣，來創造運量。當然這個用路的習慣裡面，來自於我們 OD 點比較完整的調查，因為旗美地區的人口總量跟我們高雄市原來 11 個行政區那種人口密度比較大的部分的服務設施其實還是有點不同，所以 OD 的調查裡面，可以確定我們路線怎麼來做規劃與安排。我知道交通局在規劃所謂的 6 大轉運中心，在旗美這些鄉鎮裡面，主要是以旗山為一個交通轉運的主軸，而後往不同的區裡面去做一個輻射的擴散，大概規劃是 30 分鐘做為一個目標。不過，這個目標裡面要引進來，當然第一個要添置新的車輛，才能夠達到這樣服務的等級。

第二個部分，怎麼來創造所謂用路者使用的需求？其實這跟我們服務的品質會有一些密切的關係，如果是給民營業者來經營的話，民營業者說實在的，他一定是將本求利，如果叫他虧損去經營，是有他的困難性。所以一定要提供所謂的虧損補貼，這方面變成我們市政府本身可能要跟交通部爭取相關的經費，來提供這種大眾運輸的服務。

因為這次的議題裡面還有一些新的，包括觀光的公車，包括是不是有提到定點公車到醫院的服務？這部分 OD 需求的掌握，我覺得就是在規劃後續的服務班次裡面比較要去注意的部分。

另外，有提到「票價結構是否合理性」的問題，我們知道以往在高雄客運裡面，在高雄縣它是採里程計費，現在高雄市是所謂的分段計費，目前訂價，像我看到高鐵到旗山大概是 50 元，裡面有提到要不要再降價，降價除非是有虧損補貼，不然，如果市政府給民營業者補貼的經費不夠，你說叫他降價，民營業者大概不太喜歡，這是我看到的一個情形。所以如果要降低票價，除非虧損補貼上的額度必須要做實質的提升，才能夠達到這樣的情形。

我覺得最近幾年來，交通局也對大眾運輸做了很多的努力，不管是捷運沿線接駁的公車，不管是在引用一些動態資訊的系統來提升公車準點性的部分，這個大概都是持續不斷要能夠去做強化與改進的部分。

不過整體來講，我覺得有幾個重點，第一個就是 OD 的調查要很清楚，這樣我們路線規劃會比較有明確的執行依據。第二個部分，就是一個是市政府編列預算，不然就是要跟中央爭取所謂虧損營業補貼的相關經費，就是

要協助業者要去做汰舊換新車輛更新的補助，這個大概是都要走的一個方向。至於像觀光公車的部分，因為那可能是比較屬於一般像美濃到旗山這種假日型的觀光公車，可能一開始只是一種試辦，把運量開始漸漸養成以後，才能夠擴大它服務的部分。

我覺得其實這個計畫裡面，也可以再結合像茂管處，茂管處裡面，因為他們針對八八風災相關原鄉的部分，他們也希望能夠來提升他們觀光服務的能量，觀光局那邊可能也有一些針對這種大眾運輸服務的部分也能夠做一些補助或是再做一個協助獎助的部分，尤其是在觀光機能的強化。所以我覺得交通局這邊也可以跟茂管處做一個搭配的整合。

今天高雄客運戴總也有過來，因為以前的服務大概都是由高雄客運來服務，如果你要叫業者虧損的去做經營，這是沒辦法持之以恆。所以一定可能…，第一個就是把補貼金額要拉高，不然就是公車處自己要去跑，所以局長這邊可能心理也要有準備，萬一公告的時候，沒有民營業者願意進來加入營運的時候，可能公車處也要做好一些相關因應的機制，以上。

主持人（李議員鴻鈞）：

好，我們謝謝李教授。接下來，我們請交通局來做旗美地區公共運輸發展計畫的簡報，好嗎？

高雄市政府交通局運輸管理科黃科長榮輝：

主持人，還有各位先進，大家午安。現在交通局針對旗美地區的公共運輸發展計畫做一個說明。整個旗美地區，事實上在縣市合併之後，整個大高雄的面積已經達到 2,946 平方公里，大概增加了 18 倍的規模，從這個地理位置來看，它東西的長度大概有 65 公里，南北的長度是 130 公里，如果從市區一直跑到那瑪夏的話，大概要花 2 個半鐘頭的時間，所以整個地理的範圍是相當相當的大。

我們在考慮整個公共運輸發展計畫的時候，我們思考在高雄市裡面有什麼東西？在周圍有什麼東西？我們發現在高雄市市區裡面，有所謂捷運系統的服務；在比較靠近山城的部分，就是有公路系統的部分，就是國道 10 號高速公路的部分。為了因應這整個道路結構與大眾運輸的結構，我們在整個大高雄裡面就分為 6 個轉運站，包括岡山、左營高鐵站、高雄車站、鳳山、小港站與旗山站。從旗山站到左營高鐵站的部分，我們就利用國道 10 號高速公路的部分來串連整個路網的結構。

因此我們為了讓整個市區到達東北角這個區塊，就是山城 9 區這個區塊，我們利用國道 10 號高速公路這個功能來讓它快速的達到運輸的效能。

我們就考慮剛才主持人提到的通勤、就醫甚至觀光的部分，讓整個旗山區的山城 9 區達到 30 分鐘的生活圈，然後也可以利用這個大眾運輸來往市區，使我們運輸使用率能提高。

爲了達到旗山轉運站的功能與旗美地區的公共運輸計畫，目前交通局這邊大概有三個主要計畫，第一個就是建置旗山轉運站，這個地方就是針對目前高雄客運在旗山南站這個站體做一個改建的動作。這個改建也包括整個硬體、軟體，甚至把民衆候車的環境做一個改建，也把旗山甚至美濃的一些元素放在這個站體，讓這個點在整個區塊有一個發亮的點來吸引相當多的人潮，而這個站位的部分，我們計畫在明年的 9 月份啓用，經費是 8,000 萬元。

第二個部分是剛才提到的國 10 快捷公車，國 10 快捷公車有 2 個部分，第一個就是從左營高鐵站出發，到旗山站這個地方，另外是美濃站透過國 10 到左營高鐵站，目前計畫在下個月 11 月 1 日來關駛，我們是準備了 15 輛的低碳公車，整個經費預算是 1.2 億元。

除了這個國 10 快捷公車以外，另外在觀光的部分，我們也規劃了 2 條路線，一個就是旗山往內門的觀光路線，另外是旗山往美濃的路線，整個啓用時間也會配合在 11 月 1 日來運作，車輛配置有 8 輛的低碳公車，預算規模是 6,400 萬元。全部整個預算是 2.64 億元，這個部分，我們也跟中央爭取到相當多的預算來支持這個案的推動。

講得比較細的部分，就國 10 快捷公車來講，我們剛才提到有 2 個方向，第一個，從左營高鐵站出發之後它到旗山；另外一個支線會到美濃，因爲這個快捷公車基本上我們希望它以快速、便捷的方式達到通勤的功能，因此它的站位設定是比較少的，從美濃站與旗山站出發之後，是在榮總站這個地方下匝道，也在榮總這邊設一個站位，然後到左營高鐵站，所以它的站位只有 4 個站位，來服務這個比較快捷的功能。

在觀光公車的部分，我們在旗山南站這邊轉運之後，安排往內門方向，因爲基本上這是一個觀光的路線，所以它的路線規劃是以觀光景點爲主導，它在路線的設計上會以景點爲主，所以路線會以所謂可及性比較高的概念來處理這個事情。它的路線安排包括順賢宮、紫竹寺、觀音寺等等，還有內門一些總鋪師的點，然後到達木柵教會來服務；另外一個是旗山—美濃線的部分，它一樣是從旗山轉運站出發之後，經過旗山糖廠，到原鄉緣、東門樓，然後往客家文物館，再到黃蝶翠谷，回來之後，則到美濃站走另外一條到美濃民俗村，再回旗山南站，所以它的設計，基本上是以觀光景點可及性比較高的概念來安排它的路線。這 3 條路線，我們也是預定

11 月 1 日開始運作，整個班次的安排，在尖峰時間是 30 分鐘一班，讓民眾在假日期間，要到旗山這邊來的話，可以透過快捷公車快速的到達，然後透過轉運站到達內門與美濃。

而整個未來後續的安排，在大眾運輸安排來講，除了剛才提到那些國 10 快捷公車與觀光公車以外，事實上我們對既有的路線並不會做調整，在既有的高雄客運的路線與班次之下，額外再加上剛才講的 3 條路線。所以基本上在未來轉運站設置完成之後，也會針對高雄縣的一些路線做一個轉型，讓整個班次服務的密度與班次的車輛數變得比較多，讓民眾的便利性提高，如果不足的話，我們會另外再闢駛新的所謂接駁公車的路線來滿足其他民眾的需求。我大概先做這樣簡單的報告，以上。

主持人（李議員鴻鈞）：

我們謝謝交通局運輸管理科的黃科長。我再補介紹我們六龜區的葉區長也蒞臨了，謝謝你！還有剛到的桃源區公所觀光科的顏科長，歡迎。

接下來，因為運輸管理科已經有做 Power Point 的簡報了，所以我們現在是不是請交通部公路總局林經理來做一個敘述？

交通部公路總局林經理昶禎：

各位交通界的先進、議員、各位長官與各位鄉親父老，大家好。我是交通部公路總局公共運輸發展辦公室的專案經理。很高興聽到這個公聽會有這樣一個起始的動機，完全就是為了各位鄉親以及整個大高雄縣市合併以後旗美地區的公共運輸發展，來做為都市與觀光地區之間對於少子化的因應，與服務我們這些比較老弱的弱勢族群，有這樣的立意。我們部裡面，其實也是非常感謝高雄市政府與各位這樣的努力，因為公共運輸從 85 年開始，部裡面就一直陸陸續續在進行從大眾運輸發展條例，到現在這三年的公共運輸推展計畫，但是其實還是需要大家有一個創新、摸索的計畫，有感是最重要的。

我本人其實非常期待剛才簡報的這些措施，明年我回娘家的時候，我自己可以使用到，因為我的老婆她的外公就是住在大寮附近，之前藉著高雄捷運，我們都坐到大寮站，然後再坐計程車過去，如果沒有這種公共運輸的話，我可能要從左營站就開始傷腦筋了。

大家比較關心的當然就是部裡面與地方合作的情形，所以我也特地的去了解，目前針對高雄市提出來轉運站的部分，還有觀光路線或者是國道快捷公車路線的部分，大致上是一個比較樂觀的情況。我先補充說明，在針對車輛汰舊換新與營運虧損補貼的部分，在這個部分已經核定了，因為這

個是屬於公共運輸計畫裡面一般型計畫的部分，剛才黃科長簡報的是公共運輸計畫裡面屬於比較示範性質的部分，在這個部分，部裡面目前的現況是差不多已經…，只要再針對整個轉運站未來月台分配的使用說明還有新闢路線的班次、服務水準的部分，是不是有符合民衆對規劃的期待？這樣我相信可能加快腳步的話，在文書處理的部分，應該可以來得及在 11 月 15 日部裡面所限定的一個簽約期限之前完成。

在這邊，我要讚許一下高雄市政府的行政效率，因為我剛才跟黃科長閒聊的時候，聽說資料好像已經都準備得差不多了，這真的是鄉親之福，我的意見是不是先說到這邊為止？謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

好，我們謝謝林經理，接下來，請捷運工程局周副局長發言。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

主持人、各位專家學者還有與會的代表，我想今天這個議題基本上非常的重要，其實一個大高雄的區塊，市政府的每一個單位對這個大區塊都要有一個努力的方向，而且是所有的市民應該享受同樣一個福利。

捷運基本上是一個花費相當大經費的設施，主要是在我們整個高雄都會區裡面，交通局所關出來的交通路網，不管是從短期、中期、長期計畫裡面的架構之下，來做這樣一個處理。我們現在高雄捷運只有紅、橘兩線，目前在岡山是一個南岡山站，我們核定到明年底就可以通車了。至於未來整個大高雄的區塊裡面，我們分別會有 7 條潛在的捷運路線，這 7 條潛在的捷運路線裡面，其中包括李議員所提出來的大旗美的區塊，我們就稱爲旗山美濃路廊。旗山美濃路廊其實基本上是我們原來長期計畫裡面延伸的佛光線與燕巢線，燕巢線與佛光線是到旗美地區，當然在短時間裡面，我們也有這樣的想法，是不可能把捷運做這樣的興建，但是需要靠大眾運輸的接駁，所以捷運車站每一個節點就是我們交通大眾運輸的公車裡面接駁的一個主要基地。

這些基地裡面，尤其轉駁如果能夠非常清楚而且非常快速的話，那對我們民衆是一個非常好的使用工具。當然我們希望未來在預算的爭取，尤其是…，說實在的我們高雄市與台北市差距非常大，我們除了紅、橘兩線的經費核定興建完成，後來在重新送的所有計畫裡面，到現在爲止除了我們輕軌的環線核定之外，其他都沒有核定。當然我們最主要是因爲中央預算也是縮編了，但是我們高雄市與台北市又是不一樣的興建方式，高雄市是 BOT，如果以這樣的條件來講，我們高雄市是根本就沒有資格採用 BOT 方

式，應該都要由政府來興建，因為所有的大眾運輸裡面，所有的興建成本要由政府來負擔，但是使用、營運的方式是可以考量政府營運或者是民間營運的。

我們捷運局當然是以興建捷運為目標，但是在我們捷運路線還沒有完成之前，我們也拜託交通局就利用公車來行駛、來培養整個運量，未來運量達到某一個程度的時候，就是我們計畫要進行的一個機會。對旗美地區我就做這樣一個報告，謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

好，謝謝。接下來，因為是交通局做簡報，所以現在請…。我們請交通局王局長針對新的一些運輸的公車動線以及它的交通網來做一個說明。

高雄市政府交通局王局長國材：

李議員、各位先進、市府同仁，整個旗美地區事實上它的面積占整個大高雄的 2/3 以上，對原來在高雄市的時代，市政府交通局也發展很多觀光路線，我們發覺要讓遊客在原高雄市停留一天，都覺得景點不夠，怎麼跑都只能到旗津、愛河逛一逛。縣市合併以後這個占 2/3 的旗美地區，剛才李議員提到很重要的一點，過去八八風災的部分跨過去，從未來看這件事情，在未來性它的觀光跟文化資源是整個大高雄發展很重要的地方，不管是陸客或國外遊客來高雄，原來的高雄市很難讓他停留。他們一般都住墾丁或往北跑，為什麼對旗美這個計畫變得這麼重要？如果我們能夠把這麼好的觀光文化資源，透過交通運輸把它整合起來，所以我們今年也跟交通部申請競爭型的補助。競爭型的補助是什麼？剛才林經理有談到，一般汰舊換新就十年的年限制，然後評一評就 OK 了。競爭型的補助是跟各縣市提出來的計畫來競爭的，所以我們申請的補助幾乎百分之百都給我們了，所以等於這個部分不管在地方跟中央對於這樣一個地區，大家重視的程度都非常的高。剛才提到旗山轉運中心，然後一個國道快捷，另外有 2 線觀光公車，這邊我再補充一點，剛才談到的 15 部低碳跟 8 部低碳公車，這個到明年 6 月才會到。我們現在正在就電動車的部分做評估，如果電動車服務本身沒問題的時候，我們是希望往電動車來發展，11 月 1 日是用高雄客運的新車來先跑，事實上那 3 條路線都是高雄客運拿到，所以等於 50 元也好跟它原來 90 幾元，要跟自己做競爭。我們跟高雄客運也談到，高雄客運是一個 70 年的公司，整個對大高雄的貢獻非常大，所以我們一開始就覺得應該是來協助輔導高雄客運讓它茁壯，然後做一些更新，甚至觀念上的提升。最近高雄客運也覺得很辛苦，很多我們的想法都比他們原來的腳步快

很多，所以他們要說服董事很辛苦，他們要配合這樣的服務，包括駕駛的訓練和服務水準的提升等等，花了很多力氣來做這個部分。

我們希望這個計畫只是一個開始，為什麼只是一個開始？我看到很多區公所，為什麼我們的車都到旗山、美濃和內門？現在往北的部分是這樣，我們和觀光局有一個互相合作的構想，今天提到的旗山、內門跟旗山、美濃觀光路線，這是一個固定路線。它的運量已經在原來觀光局在跑的八八真情巴士裡面，已經做一些培養運量的動作，所以把它固定下來，變成辦起來是一半，這個意思是說最後會變成固定路線。但是現在有很多觀光局在跑的路線都是三個一起的，比如有跑到杉林的、跑到甲仙，很多這種路線。這個路線如果培養到一定運量的時候，交通局會把它變成固定路線。事實上這個跟交通部的政策一樣，只是說從培養運量的觀點，然後發展好的公車，再往軌道、捷運來發展，大概用這樣的觀點，所以今天的報告是一個起點，但是這個起點也非常辛苦。因為整個大高雄我們在做這個計畫的時候，其他各區也都在爭資源，說岡山怎麼沒有？旗山上次李議員有到現場去，完了變成岡山一群人說，我們為什麼都在這個地方？所以在資源有限之下，的確需要一些時間，比如駕駛的招募和和新車進來等等，但是我們覺得旗美這個 2/3 的面積是未來大高雄發展很重要的部分，所以交通局會在這個地方花很多的力氣來進行，謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝王局長，剛才王局長提到岡山為什麼沒有，可是岡山有捷運！因為我原本就是二屆的高雄縣議員，我們高雄縣旗美地區還沒有合併之前就是整個高雄縣版圖的 2/3，這一點大家都知道，用心是在為所有市民做事，今天感謝很多單位都來了，接下來請高雄客運戴總經理說明。剛才王局長提到高雄客運已經有 70 年了，甚至我們所有交通運輸都是高雄客運，在合併之後，原來的路線對他們是有感情的，至於如何加深鄉親服務這個區塊，讓鄉親更感覺說，合併之後我們的交通變得比較便捷，我去都會地區比較方便，要到醫院也比較方便，請戴總經理說明。

高雄汽車客運股份有限公司戴總經理道根：

李議員、各位長官，大家好。我是高雄客運代表，我看手邊的資料提到，高雄客運長年來經營路線廣泛，收入不佳，所以提高票價。我特別澄清一下，沒有這回事，我們是依政府核定的票價來收費，不可能讓我們隨便來提升票價。剛才提到我們經營 70 年了，這 10 年來我們都虧損，一年虧損 1 億多，我曾經想把高雄客運交給高雄縣政府，車輛和駕駛都交給縣政府，

高雄客運另外每年編 500 萬補助高雄縣政府，我告訴楊秋興縣長，他嚇死了！高雄市公車和我們規模一樣，一年虧損 10 幾億，我們虧損 1 億多，沒有倒閉算很厲害了，爲什麼沒有倒閉呢？我們有業外收入，全部墊下去了，高雄客運所有廠站可以出租的都出租了，我們沒有賺半毛錢，十幾年來就是這樣服務高雄縣民，這個特別要跟李議員報告。最近我想說，李議員是不是能夠鼓勵市政府來收購高雄客運？高雄客運確實經營得很辛苦，乾脆結束營業好了。王局長有很大的理想，他的想法讓我很佩服，我從事交通業 40 年了，我一直想說腳步跟著他走，但是很痛苦，剛才他有講過，我們年輕的董事不理解我們，說我自以爲是老大，想要把現任董事長幹掉，所以我們做得很累。局長規劃很多，我們一直想車輛汰舊換新，高雄客運虧損十幾年沒有辦法汰舊換新，所以車輛比較老舊。今年高雄市政府大力向交通部爭取經費讓我們汰舊換新，我們一下就弄了八、九十部，結果一算要 3 億多，年輕的董事說，這些錢拿來買中鋼的股票，我們當董事每年都可以分紅，十幾年沒有分紅了。這個總經理跟董事長大概是植物人，腦袋壞了，爲什麼還要再投資 3 億呢？所以這種狀況我們很艱苦，但是七十幾年來，對這個社會、對員工有責任，我們還是跟著王局長的腳步在走。

旗美地區或其他地區都有很好的規劃，可能在座的長官和教授不太清楚，如果你們了解的話，應該會很佩服王局長。我們這樣做，剛才李樑堅教授有講，最困難的民間業者，一直賠錢，民間業者我們一年拿 1 億多來補貼高雄縣的交通，不僅沒有人感謝我們，還要被罵，真的很洩氣！像這種，你要我們做可以，因爲我們要養五、六百個員工，像我們今天有列出來，高雄客運 95 年拿了幾千萬的補貼款，好像很多，但是每年要虧損 1 億多，我拿 4,000 多萬來還要虧損，這個不多呢！高雄市公車一年虧損 10 幾億，你看看，這確實不夠。但是市政府經費不足，我希望李議員結合其他議員去爭取空污費和停管費來補助業者，把交通做好，把這個錢拿去補貼。我們客運公司很卑微的要求，不賺錢沒關係，但是也不要賠錢，我們願意繼續來服務，這個目標我們會繼續努力，我只要沒有被高雄客運董監事幹掉的話，我還會努力。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝高雄客運總經理，坦白說要不是他今天一席話，我相信很多市民都一直以爲說，高雄客運的票價真的很貴，包括我們民意代表。其實民意代表不是不知道高雄客運一路走來爲高雄縣公路運輸的奉獻。我常常講公部門有很好的政策，但是市民感受不出來，爲什麼？結果論的問題，它的過程市民是不管的，他只管結果，結果是什麼？結果這裡面有寫，譬如到旗

山、美濃 100 多元，到桃源 300 多元，類似這樣。一般的市民真的不懂說，高雄客運可以爲了市民犧牲那麼多，我們應該要給高雄客運鼓掌。但是市民感受不到，譬如我從高雄搭任何巴士到台中，我到台中多少錢、我到台北多少錢？搭野雞車要花多少錢？但是爲什麼同樣在高雄市，單程居然要 100 多元，來回就要 200 多元。請問一般的公務人員他上班一天的基本薪資算 900 元好了，如果公務人員坐到旗山、美濃或內門上班的話，搭高雄客運來回就要 200 多元，你 800 多元扣掉 200 多元，實際上只剩下 500 多元。謝謝戴總經理，聽了一席話，讓我深深感動，剛才交通局王局長也非常深入，其實很多都是民間的企業默默在奉獻，但是市民不了解。

當然這個數據，剛才戴總經理有提到他們一年虧損多少，我們從 95 年調了資料，其實這些補助根本微不足道，所以我在這邊肯定高雄客運，我覺得有些事情要透過媒體，或者透過很多的議題來討論，大家才知道，不然像旗美地區很多鄉親說，客運那麼貴！但是政府照顧老人，65 歲以上免費搭乘，問題是免費搭乘這些成本呢？很多公共巴士開出去，也許一輛車坐不到 5 個人或 8 個人，這完全是虧損，所以值得鼓勵。希望相關單位、公部門，包括交通部也來了，針對這樣子，爲了地方有情有義的這些業者，長期的奉獻，除了給予高度肯定之外，希望也能給予協助，這個要製造雙贏。接下來請社會局蔡科長報告，爲什麼要請社會局來？公共運輸當中老人這個區塊有關社會局，所以要請科長說明。

高雄市政府社會局老人福利科蔡科長昭民：

主持人、各位長官、各位先進，大家午安。很感謝李議員舉辦這個公聽會，這二天因爲常常敬老，我就會往美濃、甲仙，今天早上也去了杉林和內門，我是自己開車去的，你就會覺得，如果交通運輸能夠建構得讓大家都很容易去搭乘。就像剛才規劃的藍圖跟願景，特別是對長輩來說，他們會更加容易，也更願意搭乘。我們很感謝交通局，包括公車處、捷運局和其他單位這幾年在這個區塊的投入，對我們社會局老人福利科來說，我們是一個補助單位，這中間我們常常會跟捷運局、捷運公司、交通局、公車處去協商，縣市合併之後因爲搭乘方式的差異，我們也跟他協商，現在也大概沒有問題了。這個部分，將來路網如果構建得更健全，長輩更願意搭乘，那我們在補助上也會配合來辦理。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝社會局，接下來請旗山區公所蕭課長發言。

高雄市旗山區公所經建課蕭課長見益：

李議員、各位長官、各位與會代表，大家好。首先感謝李議員對於旗山整個區域的交通運輸的努力，縣市合併以後很多鄉親都認為說，縣市合併以後到底對原來的高雄縣有什麼好處？普遍的鄉親都覺得感受不到。上星期交通局王局長跟副市長到旗山去發表旗山轉運站和便捷公車的政策以後，鄉親普遍的反應是很歡迎，這是縣市合併以後短期之內看到的一個好處，很感謝交通局在這邊所做的努力。整個旗美地區的運輸，因為整個大眾運輸的不方便，尤其是觀光客到旗美地區來，大部分選擇的運具都是自小客車，所以旗美地區假日的自小客車是很擁擠的，因此也衍生出停車空間不足的問題。平常日還好，因為平常沒有那麼多人，未來假設整個大眾運輸系統可以更綿密、班次更多，尤其假日的班次可以更密集的話，這樣就可以把整個觀光運具從自小客車轉變到大眾運輸工具來，對於整個停車空間的負荷，還有節能減碳方面都有很大的助益。路網是不是可以更綿密？這就是蛋生雞、雞生蛋的問題，你人次不夠就很難綿密，路網不夠綿密大眾又覺得不方便，這個可能是未來需要檢討的地方。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝蕭課長，接下來請美濃區公所張課長發言。

高雄市美濃區公所經建課張課長國彪：

主持人、各位長官，大家好。依我個人的經驗，我們感謝議員對旗美地區交通運輸的貢獻，剛才議員提到交通運輸的三大服務重點，第一就是服務醫療人員，旗美9鄉鎮大部分都是老人，因為年輕人都出外工作了；第二就是上學的學生通勤族；第三是以觀光為目的的使用人群。我自身有一個經驗，我父親在十幾年前就中風了，以現在的國民所得很多家庭幾乎都有汽車，以我家來講，我們家沒有汽車，我爸爸大概每個月或至少三個月要去榮總一趟。現在的公車殘障人士沒有辦法直接上去，我們不像台北，台北不管是捷運或公車，輪椅就可以直接上公車，高雄客運好像沒有這個功能，如果家庭狀況不是很好，我們每次請計程車就要花二、三千元，對一個普通家庭而言，這是一個很大的負擔。平常我在美濃走動，發現美濃很多老人家都有外勞在推輪椅，可能他的兒女媳婦都不在身邊，如果他去榮總、長庚、高醫拿藥，可能也都是由外勞陪著他去拿藥，所以我希望未來的車種，包括月台設計，是不是可以有這方面的考量？謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝張課長，當然弱勢族群和殘障朋友我們都應該照顧，政府也應該要照顧他們，但是今天高雄客運，因為這個牽扯到車種改造，包括它的方便

性，我們有復康巴士，針對醫療的部分。現在這個滿足大旗美地區的交通運輸，不只剛才講的那三個方向，一個是上下班公務人員的對象，再過來是觀光，再過來是老人家。尤其老人這個區塊，復康巴士可以做一個循環，這個待會兒我們再來做討論，因為課長有提到這個部分，稍後請社會局或交通局補充說明。接下來請六龜葉區長發言，六龜是溫泉區現在假日觀光比較少，因為交通運輸不方便，希望區長把他們的訴求提出來給大家參考。

高雄市六龜區公所葉區長吉祥：

李議員、各位學者專家、市府同仁，感謝李議員舉辦這次公聽會，王局長到旗山設立轉運中心的構想，讓旗美地區的人相當驚豔！我現在都是以六龜的居民來做訴求，我們跟六龜居民交談還有對整個構想了解以後，我們覺得這件衣服很漂亮，但是對六龜而言太大了，穿起來不合身。所以我在這邊建議，如果可以的話就複製這種轉運中心到六龜去，因為六龜南北長 36 公里，從大津到區公所要 16 公里，區公所到寶來的遊覽地區要 20 幾公里，我們不談旅客、觀光客，我們光談爭取居民的交通便利就好，早上高雄客運就出了一輛中型巴士，你知道多擠嗎？擠到連學生都擠不上去，如果沒有搭上這一班，我看都會遲到，那些家長就幹得要死了。

所以我今天是把六龜區居民的心聲講出來，然後再針對市府要照顧我們六龜居民的美意。我覺得這件衣服很漂亮、很實用、功能性很好，但是對整個六龜來講太大了，我建議市府依照這樣輻射性的複製到六龜，在六龜設立轉運站，看是由市府來做，或是由高雄客運來做，或者由當地居民我們自己來做，然後再由高雄市政府來補助也可以，因為這樣偏遠地區可以在班次調配後，我們整個調配就會更靈活。說實在的現在不是多便利的問題，就算高雄客運一天只有 3 班，大家都會調整去適應那 3 班！就像日本觀光地區的火車，一等就是 2 個多小時，可是沒有人有怨言，因為它的需求性不同。現在我們分二個層面來講，那個是對居民的要求，就像上班的人，他需要的是在尖峰時段要有大量的運輸系統，你一個小時 1 班，沒辦法，還是遲到，他還是要自己開車去，這個根本不實用！都會型跟草地型根本不一樣，我今天之所以要趕著來這邊發聲就是到最後我變成烏鴉嘴，這個到了鄉下就不能夠落實，美意又會變成對政府的不信賴，像住在六龜區市中心的居民都有被照顧到，沒有錯！可是你想想，如果是在寶來、在新發那些地區，那裡都是災區，災區已經很可憐了，現在你連交通都要欺負他，講出來又不好聽了。但是政府的美意應該沒有選擇性都要照顧到，我們所能選擇到的是如果這件好看的衣服，因為我們個子小，如果能夠縮減到這樣子，我看會更落實到照顧居民的美意，謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝葉區長，我覺得葉區長比較深入，其實我們顛峰時期的量是有的，但是平常可能比較欠缺，四個字「因地制宜」。我們對偏遠地區的交通運輸可不可以朝向這方面，譬如六、日遊客多，你班次的車輛可以比較多一點，平常遊客少，你的車輛班次就不必那麼大，或者時間的間隔可以久一點，上下班時間是顛峰期，除了公務人員，還有上下課的學童，我想應該也是要去往這個區塊。接下來請內門區公所王課長發言。

高雄市内門區公所經建課王課長禎瑜：

主持人、市府長官、各位專家學者，大家好。首先感謝議員關心偏遠地區的交通問題，同時也感謝交通局規劃觀光的動線能夠把遊客引進來。以內門區來講，它的面積大概是等於高雄市合併以前的面積，人口是 1 萬 5,000 多人，不包括籍在人不在，因為內門還是一個典型的農村社區，白天大部分都是老人家和孩童，內門地區是狹長型，中間隔一個小山脈，它是高 121 串聯溝坪地區跟內埔地區，農會和區公所是在內埔這邊。現在高雄客運只有 2 條路線，就是高 117 區就是溝坪那邊，內埔這邊就是公家機關所在地，它是行走台 3 線，最大宗的客運消費者，二位教授在這邊，可能是實踐大學的學生，一般搭乘都是老人家和孩童，因為都是早晚而已。內門的生活圈大概在旗山區裡面，年輕人可能覺得搭公車不方便，他就直接開車或騎機車比較快。如果以在地來講，剛才規劃那個觀光路線可能是把遊客帶進來，如果以在地人需求來講，像議員剛才講的，老人家他要看病方便。以後的交通網可能要規劃到社區裡面，當然這個可能要從社會福利角度來思考，可能也是道路的配套措施，有時候是馬路太小彎不進去，這樣比較符合在地人的需求，以上建議。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝王課長。接下來，請杉林區蔡課長發言。

杉林區公所經建課蔡課長宗穎：

主持人、交通局、捷運工程局、觀光局的長官、老師及各位先進，大家好！我是杉林區蔡課長，第一次發言。因為是後進，所以我沒有什麼建議，但是我把在當地服務的一些狀況描述出來，回饋給大家作個參考。

我記得第一次去杉林報到時是上國 10，去報到之前我有先去看現場，後來那個地方我是填第二志願，因為有國 10，所以我覺得真好，國公局做得真棒，可以讓我很快就到上班的地方。因為我開的是老車，結果開了一個月就被國道警察攔下來，車牌就被拔走了，我跟他「魯」了很久，「魯」到

他要拔配槍，他說不然老大，你是要怎樣？我說我在這裡沒車又沒錢的，因為要搭公車那時候我也還不太清楚，後來我搭了，那個後面我再報告，結果車牌還是給我拔走了！

接著我就搭公車，從高雄搭第一班車到杉林是 8 點 20 分，結果遲到，我們 8 點就要到，那是第一班車。想了很久也不知道該怎麼辦，找同事共乘好像也不太方便，所以還是硬著頭皮，結果後來我們鄉長人很好，一個禮拜之後，他把我叫去說，以後你 9 點半以前來上班就可以了，我說怎麼那麼好？可是我還是沒有這樣子，因為我緊接著就用貸款買了 1 台 VIOS，最近才剛付完貸款，這是我的一些狀況。

因為我們那邊人口少，這當然也是無可厚非，我這幾年深入那邊的基層來了解，我發現那邊大部分是務農的老人和還在就學的中、小學小朋友，還有一些退休的軍公教人員，他們也很喜歡在我們那邊購買土地和置宅，包括經發局副局長，還有現任結構技師工會理事長也都落籍在我們那邊。就像議員講的，我們那邊是好山好水、風景秀麗，的確也是這樣子，因為它的人口結構我們的需求，我發現我們比較需求的是醫療，曾經想是不是請長庚來開個醫院，這樣的話其實我們那邊幾乎就可以十全十美。

我拉回比較正式一點的，因為我們的交通運輸系統是為了解決供需，一定要是都市發展要不然就是要做觀光發展，然後用交通運輸來做協助和配套，這樣相輔相成它才會上來。我覺得李議員很貼近民意，很多我們的狀況他也掌握的很好，也很努力在發展我們的農產品和觀光，這個方向還滿對的。目前比較缺少的醫療這方向的，上次去開會…，還有高雄客運也很厚道，醫療專車也都有在開，可能還好一點，不過我們那邊的老人，我還是常常用摩托車載他們，因為班次實在真的很少，這是我在那邊服務的一些狀況。

剛剛有提到醫院，因為我們是水資源保護區，又是非都市計畫區，所以能不能設醫院，可能我還要再回去了解一下，因為我在杉林區服務，所以比較有點私心，不好意思！我看交通運輸從旗山、美濃、六龜、桃源的這一條線，有沒有可能它從旗山、美濃，然後從月光山隧道過來，再往甲仙、那瑪夏；另外從旗山往杉林，然後過月光隧道再往六龜和桃源那邊，也就是在杉林區那邊一個交叉的運輸，這是站在杉林區的立場在思維，這樣對我們的交通可能比較方便。

上次高雄客運有說開闢一個類似區間車，就是旗山、杉林、美濃這樣的環狀運輸，不曉得這個什麼時候會開始實行？黃區長他也是很用心，現在正在努力發展我們的觀光和有機農業，我們是因地，因為我們的需求，然

後更適地、適性去發展我們的特色，不這樣的話，很多資源拉不進來，也是經營的很辛苦，以上是我的淺見。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝杉林區的蔡課長。接下來，甲仙區經建課蔡課長發言。

甲仙區公所經建課蔡課長季陸：

主持人、各位老師、各位長官及各位先進，大家好！我今年 6 月 1 日才到甲仙報到，我以身為高雄市人的情況先報告一些甲仙的資訊。第一個，如果我們搭乘高雄客運到高雄，單趟票價是 204 元，一趟 1.5 至 2 小時，所以來回大概要花 4 小時的時間，如果是自行開車的話，我們走 1 高、國道 10、台 21 線到甲仙，一趟是 75 公里，開車大概是 70 分鐘左右。

以目前來講，甲仙大部分的交通都已經完成了，現在我們需要的是一些觀光的資源。八八風災以前，甲仙人口大概 8,000 多人，八八風災以後，一直到今天，人口持續下降，目前即將跌破 7,000 人。這個最主要是形容甲仙目前只能務農為生，務農為生的話，我們有很多地方是屬於山坡地保護，是林務局的，它禁止我們去做一些新的耕作，所以只能依照舊有的農產品來從事。舊有的農產品要做改良，這個方式是一個比較長遠的路，也需要大家來輔導，我們想到有可能、比較快一點把甲仙帶起來的，就只有以觀光的角度來講，我們今天最主要就是以觀光的角度來講，剛才杉林的蔡課長講的也是一樣。

其實這一條路線我們看到的是，旗山到內門、旗山到美濃，旗美 9 鄉鎮是一起併提。我也不敢講從旗山直接到甲仙要專門開闢一條路線，我也只能建議，是不是旗山、內門、杉林、美濃這個環線如果架構起來的話，搭配 1 台杉林到甲仙的區間車，這種方式的話，觀光的效益是不是比較好一點？因為從高雄到旗山約 1 小時左右，我們到內門看一看大概中午就可以看完了，是不是還有其他的點，可以讓他造成一個 1 日遊的方式，如果這個環線有起來，他的時間比較充裕的話，他可以從杉林到甲仙，他可以從美濃到六龜，這個方向給人家的選擇會比較多一點點，這是我們一點點的建議。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝甲仙的蔡課長。接下來，請桃源區顏課長發言。

桃源區觀光課顏課長雪櫻：

議員及各位與會的代表，大家好！剛剛聽了各位的報告，也真的很謝謝高雄客運，因為茂林區已經停駛了好幾年的公車，高雄客運還願意在桃源

區對我們不離不棄、替我們服務，真的是非常謝謝。

其實剛剛看書面資料大家也看到，光是桃源到梅山，梅山口是我們最裡面的部落，就是 300 多元，如果從桃源區公所單程下來一趟就要 2 小時，所以這樣子的時間和票價。剛剛周副局長其實說出了我們的心聲，同樣是市民，我們能不能夠享有同樣的福利和權利？其實我們的想法也很簡單，時間長、距離遠這個不是問題，因為沒辦法，是一個地域的問題，但是身為高雄市的市民，我們真的可以同樣享有低票價的福利嗎？就是在高雄市裡面公車怎麼繞來繞去，其實你花的就是那幾十元而已。我們偏遠地區有沒有可能享有這樣的福利？

第二個，還是同樣回歸到老人搭公车的問題，老人不是有優惠卡嗎？但是優惠卡常常會因為鎖碼等很多問題比較複雜，以高雄縣那個時代來講，鎖碼有一些問題是可以在高雄客運裡面解決的，但大部分很多問題是要居民自己帶著那一張卡去捷運站處理的。也就是我們另外很大的一個需求是，在我們解決這個鎖碼的問題，能不能拉近到我們偏遠地區，這樣的系統或設備有沒有可能克服？這是我們原區目前一些交通上的困難點，以上報告。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝顏課長。待會可能要相關單位的公部門來討論老人鎖碼的問題，究竟可不可以便民？接下來，請實踐大學陳副教授發言。

實踐大學觀光管理學系陳副教授正宏：

主持人、各位貴賓及各位先進，剛剛內門的課長說，內門有 1 萬 5,000 人，實踐大學是額外再加上去的，有 5,500 人。因為到內門的交通不是很方便，班次也不多，所以實踐大學都不敢去跟內門的鄉親爭車子，實踐大學是跟高雄客運另外簽約，我們外面有 2 個宿舍，實踐大學到外面 2 個宿舍、到旗山南站，全部是自己跟高雄客運簽約的免費公車，然後我們在高雄有 1 棟大樓，我們從高雄這邊，然後到旗山，每天對開 3 班，這個也是高雄客運的車子。我們的返鄉專車一個月下來約二、三百班，大概跑不掉，也是高雄客運，所以高雄客運給實踐大學很大的幫忙，在此感謝。

有大眾交通非常方便、票價也合理，當然是大家都希望的。我剛剛看到整個系統裡面…，這個系統在好幾個月以前，在報紙、資料裡面大家都已經看過了，因我有一組專題研討的學生現在已經開始在做這個系統，對旗山觀光影響的評估，因為 11 月 1 日快捷公車開始上路，所以我們打算做到明年的 2 月，從今年 10 月做到明年的 2 月，看出來有什麼結果，到時候可

能會提供一點資訊給李議員。

剛剛看到的重點在快捷公車部分，大概都是旗山和美濃，然後對於內門和美濃，再加上班次不太多的觀光公車，問題是在剛剛比較偏遠杉林、甲仙、那瑪夏、茂林、桃源，這個問題就更大。我個人的想法是，這個觀光公車如果不能免費的話，應該要比照高雄的一段公車，大概 12 元。然後你再往裡面進去的話，譬如我們從旗山，然後到杉林、甲仙，如果從橫貫公路再繞回來、再繞回六龜，然後經過新發那一帶，新發當然進不去，這邊有一個類似 LOOP 公車系統的話，固定 30 分鐘或 1 小時 1 班。一般來講，因為它是圓的，所以不太可能從頭坐到尾，通常都是坐區間的，那種公車的票價可能也是比照 1 段票，了不起 2 段票，這樣可能會讓比較偏遠的地方的交通稍微好一點點。但是看起來，不管是班次的多寡，哪一條路線或以後特殊的用途，這其實都是技術性的問題，最大的問題是在錢、經費。

市政府第一年要補助這個低碳公車大概先 1,460 萬，估計一個人大概補助 25 元，用 1,500 萬來算的話，大概可以補助 60 萬人次，以 365 天來算，一天大概 1,600 多人，如果一班車坐滿 40 人的話，大概可以 40 輛車子，然後來回各 20 班，能不能解決一天的問題，我認為會有幫助，但是大概沒有辦法完全解決這個問題。在周末如果要再增加的話，這 1,460 萬可能一定是不足，你要補助一年，還是要補助十年或要一直補助下去？

我的結論是，經費很重要。既然是大眾運輸系統，高雄市政府就要心裡面有個底子，就是你要一直在補貼這個錢，不只是補助居民的錢，可能對高雄客運也要補助，不然對做高雄客運的股東是很可憐的，已經幾乎十年都沒有拿到股利了，因為我是高雄客運的股東所以我知道。所以我覺得預算還是很重要，捷運一年大概虧損幾 10 億，三、四十億大概跑不掉。如果對於旗美 9 鄉鎮，過去是 9 鄉鎮，現在是 9 個行政區，一年如果用 1 億來補貼應該是不為過。以未來一年有 1,460 萬來說，如果營運的話，大概將近它的 7 倍，我相信高雄客運出的班次可能也會多一點，然後偏遠地區這些鄉親們可能也怨言不會那麼多，不然當高雄市的市民其實沒有什麼好處。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝陳副教授，象徵了陳副教授非常的深入，除了是高雄客運的股東，其實剛剛我說過，如果今天不是高雄客運總經理特別來這邊，有些人還不了解高雄客運，「虧」我們是知道，不曉得是虧那麼多錢，甚至很多民間百姓都覺得高雄客運是交通部，還有縣政府不都有補助嗎？為什麼會這樣子？待會我們再來做個比較深入的探討。接下來，請也是實踐大學觀光管理系的張助理教授發言。

實踐大學觀光管理學系張助理教授景棠：

議員、各位長官及各位與會的貴賓，今天這個議題對我來講，其實更重要。因為我每天都使用大眾運輸到旗山上班，我都從義大站，因為我家住大社，我騎腳踏車到義大醫院，然後坐車到旗山，可是我發現有一個很大的困難，就是從旗山如果要接我們學校的免費接駁車，有時候它很困難，所以我就在旗山放 1 輛腳踏車，再自己騎那個很陡的坡。所以剛剛內門區的課長看到我一定說，奇怪怎麼變瘦了？我這樣子騎了二、三年的腳踏車就瘦了十幾公斤，我講這個是一個開場。

針對今天旗山地區而言，我長期這樣坐公車，事實上我是很有感觸的。在這個地方的公車使用族群，誠如剛剛美濃區的長官講的，真的就是有三大族群，就是老人、學生，還有觀光客，我們探討的課題，第一個是否能滿足交通需求或如何加強交通便利性，其實這二個可以併著來談。這三個族群其實他們都分別有不同的使用習性，老人的使用習性你只要給他很固定的時間表，事實上他是可以去配合的。學生呢？會坐公車的，他也會跟老人一樣，不會坐公車的，他就騎機車，即便你頻率再多高，20 分鐘 1 班，我相信他還是會騎機車，當然還有一個中小學的學生，他還是會配合。不過在這個部分，我覺得交通需求上可能就是配合他們的上下課，譬如包含它的容量，還有包含它的上下課時間。觀光客呢？我自己偶爾也會開車，我發現如果我六、日開車到旗山會塞車；一到五開車可以一路很暢快唱著山歌一直到旗山。換句話來說，也許六、日的公車需求事實上是滿大的，所以現有的公車能不能滿足交通的需求，我覺得應該是針對這三個習性去做一個研究，其實便利性和使用習性兩者是相互配合的，這是我個人的建議。

所以這個又牽涉到票價是否合理，當然票價比較低可以吸引比較多人，但是我相信可能吸引不了很多人，因為會開車的，他要的可能不是便宜 10 元、20 元，他要的可能是時間。如果以騎機車而言，我曾經有問過我們的學生，實踐大學的學生每一年 1 個班級平均發生的大小車禍將近有 10 次，這 10 次大概都是騎機車，然後他從旗山騎車到高雄平均約 50 分鐘，所以簡直就像小飛俠一樣。我問他，為什麼要騎機車而不坐公車？他們所持的理由就是方便。我說坐公車也很方便，現在有跑高速公路，後來我發現他們其實在乎的並不是價格，而是他們可以夜唱，唱到半夜 2 點再騎機車回去，所以這個我們根本就沒有辦法滿足這個族群的需求。但是坐公車學生，他們就是會坐公車，這是我個人的看法，當然這個是沒有經過嚴謹的市場調查，這只是我看到的現象，所以我個人是這麼覺得的，當然如果有爭取

降低的空間，我覺得這可能是不是我們現在發展的主軸。

第五個議題觀光巴士，我相信在座這邊有一些更老的老前輩應有想過旗山曾經有五分車，曾經行駛到九曲堂站。我們是不是可以思考，我們現在好像思考都是國 10，然後左營高鐵，如果我們用五分車的概念，它其實從九曲堂站、舊鐵橋、佛光山、到嶺口的斜張橋，一直到溪洲、旗山、美濃，其實這樣的觀光是不是更能符合觀光客的需求？而且是不是會帶來更大的觀光客的量？如果這樣子再來配合當地居民的作息，其實九曲堂站到高雄市不會比坐捷運從左營站到高雄站慢多少，因為九曲堂站只有二、三站就到高雄市了，就好像後庄，然後鳳山，就是高雄了。

區間車也將近 1 小時就有 3 班，這一點我是要建議，因為我自己也是高雄縣民，縣市合併之後，我發現最大的問題是…，這樣講也許有點抱歉，但是我覺得好像現在市政府的思維都是從舊有高雄市版圖在作思考，像剛剛的五分車概念，也許我不一定說得很對，但是也許這是可以思考的。如果從左營高鐵站和九曲堂站，也許它們一開始對觀光客的交通便利，從那個始達點也許是左營高鐵站比較好，可是相對的以旅遊景點的豐富性來講，我相信這是我們可以去規劃提供給觀光客另外一個新的選擇。

最後一個是，開闢高雄捷運到旗山、美濃的可行性，我覺得這是一個可期待的夢。最近我們看到一個消息說，內門要蓋動物園，高雄市動物園要遷移到內門區，不知道這是一個有沒有確認的消息，但至少媒體有這樣的報導，我相信未來這個就有很大的可能。然後我們一直覺得旗山 9 鄉鎮絕對不是高雄市的後花園，應該是高雄市的觀光勝地，我覺得市政府好好規劃之後，我相信有足夠的市場，我相信捷運絕對有可能，這是我個人的看法。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝張助理教授。接下來，請高雄餐旅大學旅遊管理研究所吳助理教授發言。

高雄餐旅大學旅遊管理研究所吳助理教授英偉：

主持人及各位先進，前面有很多前輩、先進大概都已經提了很多，因為我的專業比較傾向在旅遊觀光這一塊。聽了前面很多大家專業的討論，發現其實在民生服務和旅遊服務這一個區塊，目前來看，很難去「一石二鳥」，你要兼顧其實是有它的困難點。

我上個月剛好結束文化局的一個委託案，也做了一個「旗山、美濃旅遊示範點計畫」，這個是文化局的。其實在裡面對於交通當然也有一些著墨，

我們也很高興看到交通局在這個區塊和這個部分，在旗山有設計轉運站的計畫，這部分可能對於觀光的發展會有它的一些效益。但是我會建議的是，目前現階段可能是從縣政府和地方居民的角度先做著眼點，因為現在旅遊的部分，中央和市政府都有做一些「真情巴士」、「旅遊巴士」類似的一些套裝。但是這可能要去看觀光局在這部分產生的一些效益如何，因為你如果要依賴從 11 月開始這些交通的旅遊動線，去協助這些遊客怎樣可及性可以提高，這個在現階段它的效益可能會有一點問題，與其說去滿足不確定的旅遊市場，還不如先滿足廣大 9 個區的居民的需求。

剛剛張教授、陳教授也提到旅遊的部分，我要提一個建議是，新北市政府他們說要套一個「水晶球旅遊帶概念」，但是高雄市，我的建議是應該要把大美濃的概念加上一個大樹，這個大的部分，就是你要把大樹的義大世界、佛光山等相關的高屏溪旅遊路線，剛剛也提到了，譬如有一些古蹟，跟旗山、美濃一定要做個串聯。因為你要滿足觀光客的需求，不是你有公車到達目的地，他就可以滿足。他希望到那邊，我是有更多的效益存在，我可不可以有值回票價的機會，我看更多、旅遊更多、吃得更多，我住民宿可以體驗更多等等。這個概念是從一個旅遊目的地的著眼點去考量，即使你有了這麼便利的交通，但是你去到旗山、美濃，你可以看的東西，以目前來講，其實它的品質或水準也好，還有一段距離，我們必須老實這麼說。是不是未來我們就把旗山、美濃當作是一個旅遊目的地，變成一個旅遊帶的概念，加上現有的旗山轉運中心，讓它在整個旅遊的環境整備的過程裡更完善、更成熟。我再舉一個例子，像現在高雄港的香蕉碼頭，平常人潮也相當多，既然高雄港都有一個香蕉碼頭，過去旗山是一個香蕉產業、香蕉的王國，有沒有辦法做一些故事性的串聯，或魚幫水、水幫魚，或大手牽小手，就是你怎麼樣套用這種流程也好，或者是故事背景，或是怎麼樣的一個設計，讓旗山、美濃擺脫一些過去可能還有災區的印象。最後建議交通局局長，是不是考量轉運中心的設計，可以成爲一個旗山、美濃一個地標，一個觀光印象，現在各縣市政府都會強調建築美學的部分，跟生活圈、產業圈去做一個套接，不是只是一個提供賣店、賣票、或者是旅客候車的地點，應該是要把更多的觀光旅遊或建築美學的東西，要涵蓋在這個區塊裡面，這樣可以在未來旅遊的發展、生活服務，在整個居民的感受程度，以及遊客的印象，我想都可以加分，以上，謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝吳教授，我想讓我們的官方，也是我們的公部門的業務單位，包含我們實際在營運的高雄客運，以及我們的學術單位，還有最基層的來自區

公所，大家所提出來的問題，其實我個人的看法是這樣，剛剛我非常呼應我們桃源鄉的顏科長，同樣是市民，我們可不可以享有同樣的權利以及福利，我想這不是特權，就是合併之後的一個整體開發性，我們的局長也在這邊，包括我們交通部也在這邊，我是感覺說公部門本來應該要支付，或者在預算裡面，你應該就是要落實照顧百姓的。這個真的就是該虧的，你就是要補貼，不要說高鐵、高捷都是虧，那今天我們可以因為虧，我們就不去做嗎？不可以。我們可以因為虧，乾脆就什麼都百姓各自處理，我想這不是一個大有為的政府！包括民意代表負責是什麼？民意代表負責就是監督我們公部門的預算，同時為百姓發聲，所以我希望我們交通部的長官，以及我們交通局局長這兩個區塊，是不是可以針對剛剛公聽會所探討的資料跟議題，待會跟我們這些好朋友，與會的來賓，或者與會的教授，大家來面對面講一些你們覺得那些是 OK 的，可以進行的。就像最近吵的沸沸揚揚，在屏東那邊，我們每一個議員都收到，國道 10 號延伸到那裡你知道嗎？延伸到高樹，因為高樹過去就是茂林。

但是我真的不懂，國道 10 號延伸這個當然對我們旗美所有的區塊 9 鄉鎮，我們是非常可喜，但是問題來了，高樹那個區塊要去茂林是荖濃溪，是左邊還是右邊，國道 10 延伸到屏東縣的，還是延伸到我們原來高雄縣？譬如說藉著我們荖濃溪的河床快捷，我們講荖濃溪的河床它會經過哪裡？其實它也經過美濃，在高美大橋那邊再直走上去是哪裡？新威、六龜、還是山地門？就是我們講高樹、茂林，高樹跟茂林那個區塊，我覺得我看了一下媒體的資料，沒有很清楚，所以在交通部這邊可不可以待會也幫我們稍微釐清，究竟未來的需求是哪一個需求比較大？國道！大家都依賴著國道，是不是我也可以講！如果我今天比較自私一點，不管中央的預算，不管我們地方的預算，國道延伸到美濃，國道延伸到六龜，絕對可以！但是問題重點，我們要怎麼做？預算可不可以編？什麼時候？我們需要大家共同來努力。

再過來就剛剛所提的內門動物園，我最近這個禮拜都在內門，所有鄉親都說議員，你是我們旗美地區已經 3 連霸的 3 屆議員，你不但要支持，你同時在議會更要發聲，其實我講內門如果來辦，動物園移到內門，我相信是一個很好的選擇，怎麼講？但是這裡面也是要克服，因為內門有一半它是水源保護區，有一半它不是，動物園座落在水源保護區可以嗎？這個法條、法令是不是要去修正？因為我們是比較基層的深入，所以我們會有這個思考。

其實我也得知杉林也有鄉親說，議員不對啊！動物園怎麼可以在內門，

要在杉林！所以其實杉林以我自己很投入在觀光、文化跟為民服務精神的這個區塊，杉林現在是我們高雄市唯獨一個區，是最有特色，什麼特色呢？族群融合，大愛村你所有的區沒有像這樣的在一個區塊裡面，有平埔族、有原住民、有漢人、漢民，所以那個區很特殊。所以這個區我也鼓勵區長要好好，當然這個不是我們樂見的，因為是八八風災之後齊聚一堂，把所有的災區請至到這邊，形成以後它的文化是多元文化的，這個是我們高雄市目前非常特殊，而且我覺得只要我們的官方，我們公部門觀光局、文化局、甚至只要有交通網，我們整個設計好的時候，它是一個非常好的一個指標性，是不是就請我們在場的我們的所有學者、教授，還有我們公部門的局處長，甚至業務代表，包括我們高雄客運，謝謝高雄客運今天來了非常多，包括我們總經理、經理以及好朋友都到了，我想高雄客運公司是秉持著非常認真而且投入，這個我不會否認高雄客運，我感謝高雄客運！只不過我要講，高雄客運長期以來的犧牲奉獻很少人知道，非常少人知道，因為只有公部門的業務單位知道，百姓都不了解，因為百姓看到的是，你的票價那麼貴，你的班次那麼少等等之類的，所以我會希望有關這方面，我們交通局也好，相關單位應該要拿出其他一樣交通便捷的魄力，來面對我們旗美地區所有的交通公共運輸網，請局長做一個補充好嗎？

高雄市政府交通局王局長國材：

剛才稍微紀錄一下，大概有幾點我這邊做個回應一下，第一個現在我們客運在高雄市的 38 線路線，目前有一大半還在公路總局的手上還沒有交！所以計程收費這個部分，現在政策就是現在一大部分還在公路總局，未來是不是要進行票差補貼，是我們現在研擬的部分。這意思是說縱然是計程，但是如果說市政府願意在這個票價上做些補貼，事實上我們今天在談的這 3 線路線都要用票價補貼的方式，你看像 50 元，事實上像觀光公車當時票價是 200 元，後來變 50 元，所以我們一個人是補貼 150 元的方式，我想這個模式也是我們在這 3 線公車裡面先測試，測試以後未來是不是變成這樣，比如說你原來搭到高雄的部分是一、二百元，那市政府是補貼多少？這是補貼給我們的居民，這是第一個。所以我們現在的政策就是說高雄客運的 38 線路線不會變，可能我們在票差補貼上面再來研擬，這個時間點可能會跟公路總局這邊討論，因為它現在還是接受公路總局每年大概五、六千萬的補貼，剛剛李議員這邊也有一些資料，如果我們再加上票差補貼，這部分就變成市政府要補的部分。

另外一個是 38 線公車暫時不變，不變的原因剛剛李樑堅教授講的非常重要，我們對於 OD 真的還沒有非常的清楚，所以我們是認為原來雖然很多路

線很彎繞很長，但是我們總覺得是某個部落的關係、是某個人的關係，這個部分我們很難去動它，所以我們是 38 線不變，開始加路線。比如今天談的 3 線是加上去的，所以等於我們在旗美地區只會增加，比如那邊有 18 線，我們就再加 3 線在這個地方，也就是說一直用加的方式。

第二點剛剛談到整個重點在這 3 線，我們現在是買一送一，3 線每一個人是 50 元，可是你買 50 元就是送另外一線，這意思是說：如果是旅客，觀光客從高鐵站來，他買一張 50 元到旗山南站，他可以選一線免費的是到美濃或是一線往旗山內門，可以目前算起來等於 25 元的規模。剛剛大家談到非常的重要，包括區公所同仁，還是我們實踐大學這幾個對在地非常清楚的學者，的確第一個是有關內需的部分，是老人跟學生，老人的部分我剛剛有報告過，像我們國道快捷，事實上它每天都開的，這個部分事實上對於通勤，尤其是上、下學，或是老人，甚至我們希望還有些上班旅次，像區公所這邊可以過來的部分。

另外一方面是觀光客，觀光客部分是觀光快捷本身，因為它是每天開，所以你觀光客六、日來也是一樣。剛剛談到另外 2 線，旗山內門、旗山美濃這個部分，這個是一個假日的觀光公車，所以它是以觀光公車為主，所以剛才這樣的分析來講，就是觀光客的部分等於這 3 線公車通通滿足了，就是觀光快捷要每天開，所以假日你來都 OK，然後在旗山內門、旗山美濃這部分是一個假日觀光公車。在內需的部分，我們現在也在跟高雄客運做一些討論，像剛才六龜的區長，葉區長有提到班次不足的部分，這部分我們也是在補，就是說在內需部分我們新的路線還沒加上以前，譬如說六龜剛剛有提到尖峰的時候，那個好像是 8025 是吧！出來的時候塞成一團，這部分我想高雄客運在 9 區裡面這些公車的加密，這是第一個加密；第二個當然是新的路線，新的路線這兩個會同時進行，它現在的部分不變，但是我們是希望再加密。

另外一點，剛才談到那個，好像是…，我忘掉是美濃的張課長還是…，有談到那個上下不方便的部分，我們這邊這次跟交通部申請的國道快捷是低地板公車，低地板公車現在高雄市有 5 部在跑，它是 30 公分，傾斜以後剩 16 公分，然後那個板再弄上去，輪椅可以直接上下，我們這次國道快捷也特別在榮總設一站，就是從旗山南站下自由路直接進入榮總以後再進入高鐵。所以剛剛談到那個就醫，就我們現有的一開始路線裡面也有考慮到這部分，就到榮總的部分，當然很多地方的這些醫院的部分是未來其他公車在跑，可能在那個地方再考慮。

剛剛餐旅大學吳教授也特別提到美濃、旗山、義大、大樹，這個我再跟

各位做一個報告，事實上我們剛剛在談的部分，都是一個轉運中心。在旗山轉運中心，所以從旗山轉運是到美濃跟旗山的部分，義大跟大樹是另一條路線，我們是從高鐵站出來，目前也跟義大客運在談，就是高鐵站現在也要義大客運到大樹的佛光山，也就是它另外一個轉運中心是從左營過來的觀光路線。同樣在這個狀況，在岡山也一樣，岡山未來的月世界也會從那邊轉，所以變成看起來都要去串，但是因為我們是 6 個轉運中心在規劃，比如鳳山的觀光景點，那些文化古蹟也要這樣子進行；比如小港大家談到說重工業地方，應該有些像博物館，甚至很多人要去看節能減碳的一些措施等等，這個是那個地方在做了。所以剛剛提到義大、大樹部分是從左營這邊過來，這個也是有一個計畫在談。

我想大家的需求其實我們都已經聽到，的確一開始在交通局或高雄客運都碰到一個問題，今天也不是說要開一條路線就可以開。第一個像駕駛，比如高雄客運爲了這 3 線可能駕駛又不夠的問題，車輛也不夠的問題，它本身的籌備，包括我們公車處也一樣，也沒有辦法說今天有一條路你就可以來開，他們公車處駕駛的預算 577 個是被限制住的，所以我們現在很多都請高雄客運來開，或是其他公車來開。高雄客運他本身不可能說平時養了 30 個很閒的駕駛，他直接推上去，所以他本身有一個籌備期，所以跟大家報告這個籌備在我們 9 區裡面，很多人都非常需求，可是在這個過程中，你看我們觀光局爲什麼會租別人的巴士過去，他們租不到，比如高雄客運，因爲高雄客運也沒有車子，所以找別人，所以那個支援部分有一個籌備期，這部分事實對大高雄整個公共運輸裡面，在交通局裡面是很重要的，車輛跟人員的開始引進，這是我們很重要的部分。當然就是最終從 6 個轉運中心，然後在旗山裡面，這個是一開始，我們是希望說有運量，像剛才六龜談到說做一個轉運中心，如果那邊有這麼多人都是從各地跑到那個地方來，當然是沒問題，現在沒有的話可能最重要的還是它的班次。比如我們要到某個地方，在我們山城 9 區裡面會知道說只要我搭車會到哪一個地方，或是觀光客他今天要到哪一個地方去玩，他只要想到旗山轉運站就可以了。就像現在高雄車站角色一樣，很多人對高雄公車搞不清楚，但是他知道我到高雄火車站一定可以搭到很多公車，只要創造這樣的意象，我做這樣的補充，謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝我們的王局長，我們公路總局林經理。

交通部公路總局林經理昶禎：

還是再次感謝李議員召開這樣子的會議，讓民衆需求有一個表達的地方，這個需求其實是現在部裡面非常重視的部分，因為就部分的觀點來看，其實他照顧高雄市，但他也照顧基隆市，也照顧台中市，沒有錯在這虧損補貼的部分，有一個大略的數字，可能讓大家有一個感受，就是在去年所有不同項目的虧損補貼，包含汰舊換新，或者營運虧損補貼，全國加起來大概快要 20 億，快要 20 億是中央所投入的錢，但是爲什麼地方還是覺得不夠多，就是因爲要照顧的團體實在是太多了。所以其實在 99 年度的時候，大部分的經費是投注在汰舊換新，也就說讓民衆直接看到起碼車子不會老舊，不會開一開好像要熄火的樣子，在 100 年的部分，則是一個觀念，除了剛剛講到接近 20 億全國虧損補貼的部分，比較不用去思考，中央就是補貼。在這個競爭型的計畫，也就是像剛剛黃科長所報告的，針對地方居民所量身訂做的計畫部分，精神上是由各地方政府來提出，這個是 100 年的部分，比較不一樣的做法，也就是這個今年度即將要執行的部分。

因爲從地方來了解各民衆的需求，絕對是比從中央去制定規則再來補助會更貼近民間的需求，只是說我們最近也在思考地方的需求要怎麼去了解呢？因爲其實即使是地方的交通局，也不見得他能 100% 都明白每一個鄉鎮，每一個區，除非像今年一樣，像剛剛那個六龜區公所的王課長，他提出了一個很重要的訊息，區長提到一個很重要的訊息就是哪怕一天只有 3 班車，六龜居民他們也願意配合這樣的時間來搭乘，這個就是需求方面很重要的一個訊息，所以如果說明年度的申請書裡面，如果有這樣的新關路線部分，有鑒於六龜區，或者哪裡？我是舉例！這個居民對這邊有迫切的需求，並且經過調查證實是屬實的話，我相信這種新關路線評審方面，不管在總局、或在路政司，還有在評議委員會裡面，都會非常肯定這樣的提出，這種經費的落實就會非常的迅速，所以這是一點。

另外，剛剛有提到很多跟觀光有結合的部分，其實部裡面也覺得觀光的這個部分，因爲牽扯到旅遊的景點，剛剛教授也有提出來，景點的吸引力其實是造成旅次能不能發生的一個重要的因素，怎麼樣讓民衆覺得花這趟車票錢，他去玩能夠值回票價。所以這個部分是日前部裡面所朝向的方向，希望能夠組成一個跨機關的協調，也就是不單是總局或路政司，也包含觀光局的部分，能夠一起加進來，來研究有沒有一個更好的方式，不管是像台灣好行的、套票的，像剛剛就有提到一些地方，好像還沒有觀光局的台灣好行，也許他明年度就可以做一個參考，這方面如果我在總局部會有機會做討論的話，也會幫高雄市來做一個聲音的發出。

最後就是說有關於老人的部分，講到時刻表如果很準的話，也許會願意

搭，那這個部分可能有勞客運業者，在班表的部分，就是依照班表來發車，以及按照公車站牌上的時刻表，能不能登記的清楚，這個可能就是要請客運業者更多多的勞心勞力！因為一個清楚的公車站牌，其實是最基本的。所以部裡面對於公車站牌的補助，幾乎都是核准的比例相當的高，因為我們認為沒有一個清楚的站牌，沒有一個遮風避雨的候車亭，那更不要談說民衆要去搭車。

最後就是針對剛剛提到國道的部分，國道延伸到美濃這議題，因為已經不是公路總局所管轄的範圍，但是感謝有這個公共運輸整體的計畫，我們也有一個跨部會的工作會議，可能每個月有召開一次，我可以把這個意見再帶回去討論，看是由部裡面哪一個專責機構來做個研究。然後在這個故事性的部分，其實剛剛教授有提到說有一個香蕉產地，這樣一個故事性的發想，這也是局裡面最近在努力的，有特別針對達人的旅遊那個廣告，就是希望經由這個故事性，其實剛剛議員就一直提到，怎麼樣讓民衆有感，就是你做了很多的政績，如果能夠由這樣的一個故事，來做各個不管是週邊商品，或是行銷宣傳的有感出發，民衆會更直接感受到。所以部裡面針對行銷計畫跟規劃案，希望明年還是能夠繼續針對地方來補助，也就是地方它仍然可以提出行銷計畫跟規劃案這部分，我們是希望把這兩個部分納入，是不是在 101 年度公共運輸發展計畫這整個 20 億經費裡面，也匡列一個部分，希望能夠支持地方來大力做這樣一個宣傳跟需求調查的部分，謝謝。

主持人（李議員鴻鈞）：

謝謝我們林經理，我們與會的來賓還有沒有其他寶貴的意見，如果沒有的話，謝謝大家！因為為時 2 小時的公聽會，這場公聽會感恩我們中央公路總局，希望我們林經理帶回去多關心也多協助。第二個就是讓我們高雄市成為名副其實的環保客運路線，其實也讓我們市政府針對我們大旗美地區，推動公共運輸發展計畫，就是在整個 power point 裡面是 11 月 1 日正式來上路，那希望能夠真正滿足我們當地旗美地區居民以及觀光客的需求，希望我們的市府團隊、相關業務單位，大家共同努力，大家加油。最後，剛剛我們林經理講的，我也在這邊用感恩的心，謝謝我們高雄客運，以及市府所有的團隊、公部門，讓民衆有感於公部門的用心以及努力，謝謝大家！