

搭載城市

車速有點溫和
城市卻跑得很快
一個車廂換到另一個車廂
青春過站不停
總坐在最新的那節



【回顧套書一】 搭載城市



上車下車

《流轉城市·甲子時光》



目錄 Contents

- 04 市長序 陳 菊 承先啟後 轉型再出發
- 05 局長序 陳勁甫 共享低碳綠色交通
- 06 公車處介紹
- 10 詩 序 路寒袖 趕路
- 12 壹、在搖擺中行進
- 13 自動車年代
- 24 茁壯成長
- 36 尖峰時刻
- 46 高峰過後



-
- 71 貳、票卡演進
- 81 參、無障礙公車
- 88 肆、主題公車
- 89 文化公車
- 101 百貨專線
- 105 路上行舟
- 110 特色公車
- 116 伍、等車趣
- 126 作家簡介－路寒袖

承先啟後 轉型再出發

高雄市市長 陳 菊

縣市合併後的兩年內，在大家齊心努力下，2012 年高雄市政府落實 38 區「區區有公車」政策承諾，並啟用岡山、小港、鳳山等三大轉運站，讓高雄市公共運輸年運量正式突破 1 億人次，不但創下歷史新高，更是 2007 年以來的 3 倍之多。公車已成為高雄都會公共運輸網絡不可或缺的一環。為了讓高雄市的公車營運能夠改善因公營制度相對缺乏彈性的歷史包袱，在市民朋友、市議會與公車處眾多同仁的共同支持下，市政府於 2013 年底完成了高雄市公車處民營化的艱鉅歷史任務，也期盼在各民營業者的齊心協力下，能夠 277 萬高雄市民提供更優質的大眾運輸服務。

正當全球城市面臨氣候極端化的威脅，追求低碳永續發展的同時，高雄市政府也積極推動城市永續發展及低碳運輸系統建置，並獲得國內外各項環境及競爭力高度讚賞，除榮獲美國 CNN 媒體評選為亞洲五大適合騎乘城市第三名而聞名國際外，更是台灣第一個簽署「國際低碳運輸聯盟宣言（EcoMobility Alliance Declaration）」的城市。雖然，高雄先天環境有所不足，但我們絕不氣餒，在市民朋友共同努力下，2013 年，高雄在聯合國環境

規劃署與國際公園協會舉辦的國際宜居城市獎中奪下 4 金 3 銀 3 銅等 10 座大獎，這對高雄在環境改善的努力上，是莫大的肯定與激勵！

公車行駛在高雄街頭服務市民已有 76 年，是現代化城市中不可缺少的伙伴，近年來因應都市發展的多元化，公車提供的服務也愈來愈多，有觀光購物的文化公車、百貨專車；有為身心障礙朋友設置的公車，現已演進成復康巴士；過去還有不同塗裝的壽山動物園專車、鮪魚公車、鯨魚專車，為城市生活帶來更多色彩，高雄市更是全國第一個引進水陸兩用鴨子船的城市，也在這繁忙的城市週邊，設置許多趣味又富文化意涵的候車亭，讓等車不再枯燥乏味，可見公車不僅僅作為交通接駁工具，還是城市文化的一部分。

在本書豐富的圖文資料中，我們看到公車幾十年來樣貌的演變，也看見城市人們行走的道路從黃泥土變成寬敞的大道，感恩這七十幾年來許多無民英雄們的付出和努力，期盼，透過公車民營化的變革，來提高公共運輸服務品質，讓市民享有更便捷的公共運輸路網。只要我們齊心努力，我們一定辦得到！

共享低碳綠色交通

交通局局长 陳勁甫

發展低碳大眾運輸是城市進步象徵，高雄市從工業城市轉型為宜居城市，友善的綠色交通網絡建構是極其重要的一環，近年來高雄市在紅橘兩條捷運的帶動下，城市發展得到極大的動能，而今年（102）更是高雄市大眾運輸系統非常豐收的一年，從區區有公車之後，也完成了四大轉運站的建置、環狀輕軌動工，以及研議多年的高雄市公車處也將順利完成民營化，轉型之後再上路，成為高雄市大眾運輸系統新的生力軍。

「綠色交通」是以低污染、適合都市環境的交通工具為主，包括了「大眾運輸工具」、「共乘制度」、「自行車及步行」與「低污染運具」等。長期以來高雄就是一私有運具居高不下的城市，為了鼓勵市民搭乘捷運及公車等大眾運輸具，高雄市政府不但推出長期的轉乘優惠措施，更積極建構便捷的運輸網路，今年更因應公車民營化，路線重新

調整，「棋盤路網先導計畫」首先上路，透過 12 條運能較高的縱線及橫線幹線公車的行駛建構成棋盤式路網，並加密尖峰時段班距，讓搭公車更加便捷。11、12 月進一步推出免費搭公車的活動，讓民眾熟悉新的路線規劃，以培養出更多的大眾運輸人口。

高雄市持續打造友善的大眾運輸環境，大高雄鳳山、岡山、旗山及小港四大轉運中心啟用後，連結捷運接駁功能與客運轉運路線。使公車運量有顯著成長。在市公車民營化加上未來輕軌捷運與公車捷運化 B R T 系統的建構，也讓市場看好高雄市每年成長 10% 左右的大眾運輸運量，紛紛投入路權的經營。

我們有理由相信，高雄在這波綠色運輸環境建構下，市民會更樂於利用大眾運輸系統和低碳交通工具，悠遊充滿綠意的永續宜居城市，享受高雄城市轉型的成果。



公車處介紹

高雄市公共汽車管理處，隸屬高雄市政府交通局，經營管理高雄市區之公車運輸業務，前身為日治時期日人伊木十郎獨資成立經營的「共榮自動車株式會社」。2005年11月1日，高雄市公共車船管理處開始委託或釋放原營運路線給高雄客運等業者經營。2004年7月26日，高雄市公共車船管理處更名為「高雄市公共汽車管理處」，原所有公共、觀光渡輪業務另獨立公司為「高雄市輪船股份有限公司」。





建軍站



瑞豐站



小港站



金獅湖站



火車站



前鎮站



左營南站



楠梓加昌站

2013 年營運路線

0北 金獅湖站→金獅湖站，全程 18.8 公里。

0南 金獅湖站→金獅湖站，全程 18.8 公里。

6 左營南站↔大社萬金路，全程 32 公里。

7 加昌站↔國立高雄師範大學，單程 17.9 公里。

11 瑞豐站↔鹽埕埔，全程 19.7 公里。

12 小港站↔高雄車站，單程 18.5 公里、全程 37 公里、延駛里程 49.2 公里。

15 小港站↔前鎮站，單程 7.6 公里、全程 15.2 公里。

25 瑞豐站↔高雄市立歷史博物館，單程 16 公里、全程 32 公里。

26 瑞豐站↔高雄車站，單程 7.35 公里、全程 14.7 公里。

29 左營南站↔楠梓區公所，全程 38 公里。

30 小港站↔高雄長庚紀念醫院，全程 40 公里。

33 金獅湖站↔鹽埕埔，單程 16 公里、延駛團管區單程 15 公里。

復興幹線 36 前鎮站↔高雄車站，單程 9.1 公里、全程 18.2 公里。

38 左營南站↔高雄榮民總醫院，全程 24 公里、延駛里程：29.4 公里（去程延駛）、34.8 公里（去返程延駛）。

39 左營南站↔高雄榮民總醫院，單程 15.8 公里。

五福幹線 50 建軍站↔鼓山輪渡站，單程 8.85 公里。

52 建軍站↔高雄車站，全程 27.4 公里。

53 建軍站↔高雄車站，單程 15.6 公里。

56 高雄車站↔高雄市壽山動物園，全程 13 公里。

69 小港站↔高雄車站，單程 19.8 公里、全

程 39.6 公里。

三多幹線 70 前鎮站 ↔ 高雄長庚紀念醫院，單程 13.6 公里、全程 27.2 公里（延駛鎮州路單程 15.7 公里）。

紅 70 捷運南岡山站↔田寮區公所←（延駛）→田寮月世界，單程 16.5 公里、繞駛月世界單程 21.5 公里。

紅 71A 加昌站↔茄萣區公所，單程 28 公里。

紅 71A 捷運南岡山站↔茄萣區公所，單程 23.1 公里

紅 71B 捷運南岡山站↔茄萣區公所，單程 23.1 公里

72 金獅湖站↔高雄市立中正高級工業職業學校←（延駛）→前鎮正勤社區，全程 31.9 公里（延駛 3.1 公里）。

73 建軍站↔左營區公所，單程 16.6 公里。

76 金獅湖站↔高雄市立歷史博物館，全程 27.6 公里。

77 金獅湖站↔高雄市立歷史博物館，全程 27.6 公里。

82 瑞豐站↔鹽埕埔，單程 9.6 公里、全程 19.2 公里。

83 瑞豐站↔高雄車站，單程 9.8 公里、全程 19.6 公里。

建國幹線 88 區間車 建軍站↔鹽埕埔，全程 14 公里。

建國幹線 88 捷運大東站↔鹽埕埔，全程 13.8 公里。

自由幹線 92 金獅湖站↔高雄車站，全程 15.1 公里。

99 捷運鹽埕埔站↔柴山慈德堂，單程 8.2 公里。

100 瑞豐站↔高雄車站，單程 9.9 公里、全

程 19.8 公里。

168 環狀東幹線 金獅湖站→統一夢時代購物中心→金獅湖站，全程 32.1 公里。

168 環狀西幹線 金獅湖站→統一夢時代購物中心→金獅湖站，全程 32.1 公里。

中華幹線 205 區間車 加昌站↔高雄車站。

中華幹線 205 加昌站↔統一夢時代購物中心，單程 18.6 公里、全程 37.2 公里。

214 小港站↔歷史博物館，單程 13.5 公里、全程 27 公里。

217 加昌站↔鳥松區公所，單程 21.3 公里。

217 左營合群社區↔鳥松區公所，單程 17.5 公里、全程 39.5 公里。

218 加昌站↔高雄車站，全程 15.75 公里。

219 加昌站↔鹽埕埔，全程 32 公里、延駛 36.2 公里。

245 加昌站↔高雄車站，里程 48 公里。

《捷運接駁公車路線》

紅2 小港站↔鳳鼻頭漁港，單程 19.5 公里、全程 38.3 公里、延駛 41.3 公里。

紅3 小港站↔林園區公所，單程 25 公里、全程 50 公里。

紅5 捷運小港站↔中林子郵局，全程 16 公里。

紅8 小港站↔大寮區公所，單程 26.5 公里。

紅9 前鎮站↔旗津輪渡站，單程 16.9 公里、全程 33.8 公里。

紅21 建軍站↔捷運三多商圈站，單程 9.5 公里。

紅35 金獅湖站↔捷運凹子底站，全程 32.1 公里。

紅73 岡山車站↔阿蓮區公所，全程 24.1

公里。

橘7A 建軍站↔大樹舊鐵橋溼地←(延駛)→大樹區公所，單程 23.9 公里。

橘7B 建軍站↔大樹區公所，單程 29.8 公里、全程 59.6 公里。

橘8 建軍站↔鳳山過埤派出所，全程 21.8 公里。

橘9 建軍站↔林園區公所，全程 22 公里。

橘10 建軍站↔捷運大東站，全程 6.5 公里。

《文化公車、觀光公車》

舊城文化公車 /

新左營車站↔左營蓮池潭，全程 15 公里。

哈瑪星文化公車 /

舊打狗驛(打狗鐵道故事館)↔駁二，全程 8.9 公里。

鳳山假日文化公車 /

大東文化藝術中心↔鳳山龍山寺，全程 4 公里。

岡山假日觀光公車 /

捷運南岡山站↔田寮月世界，單程 37.5 公里。

大樹祈福線 /

鳳山車站↔大樹佛陀紀念館，全程 46.4 公里。

《捷運接駁專車》

仁武工業區專車 /

高鐵左營站↔仁武區公所，單程 13.3 公里。

《社區巴士》

大坪頂社區巴士 /

捷運小港站↔小港大坪頂，單程 6 公里。

趕路

◎路寒袖

自哈瑪星的渡船頭開出
車廂裡擠滿燥熱的陽光
以及，一群粗獷的靈魂
他們的臉龐覆蓋著
一層薄薄的海風

海風鹹鹹不想午寐
腳步彳亍，不急著趕路
接上剛從鹽埕埔散場的繁華
地下街的煙灰早已
隨著愛河出海了





來自加工區的女作業員
下班了，神情是疲憊的晚霞
有的羞怯的坐了下來
但很快就讓了座，給寂寞
歲月原是如此的來去與上下

車速有點溫和
城市卻跑得很快
一個車廂換到另一個車廂
青春過站不停
總坐在最新的那節





壹．在搖擺中行進

高雄市公車系統自日治時代私人營運開始發展，至今已 有 76 年的歷史，在這麼漫長的歲月中，它搭載我們的記憶；伴隨我們成長；一同經歷豐富的人生。隨著時代的遷移，公共運輸遵循著自然的規律不斷進行自我變化。不論未來高雄市公車將以怎樣的面貌繼續在市區中前進，我們都深深緬懷著在街道上搖擺中前進超過一甲子的公車！





壹．在搖擺中行進

自動車的年代（日治時期）

■社會環境

甲午戰爭後，台灣割讓給日本，為了開發經濟資源，日本主導台灣政治 50 年，最卓著的建樹在於積極布建全台各地交通網絡；高雄部分，除了擴建鐵路、興築高雄港，並數度執行都市計畫，高雄市道路系統在日治時期大致底定，市區公共交通業務也開始萌芽成長。

日治初期，日本人開始有計畫地將高雄建設成具國際規模的港口都市，1908 年起，大力整建高雄港成為現代化港口，配合高雄港的貨物集散，內陸運輸被列

入重量級規劃，公共運輸路線布建與運輸工具的建構工程刻不容緩地開展！

1924 年，日人因施行築港計畫，使高雄人口迅速增加，台灣總督府鑒於高雄街人口達 40,000 餘人，超過設市標準，於 12 月 25 日擴大行政區域，廢高雄郡、街，改設高雄市，這是高雄設市的開始。

人力車過渡到自動車

1924 年市制實施後，高雄的交通事業逐漸發展，依賴汽車代步的人日益增多，日治中期高雄地區便開始有市運公車進行運輸



使用，但其主要營運路線還是以當時市區內的商業地段為主要路線。

當時公車主要路線由高雄驛（今高雄港站）出發經過苓雅寮、三塊厝、淺野水泥會社、高雄溫泉、鳳山街。三塊厝地區除了於後街設有公車行駛區域之外，三



▲ 日治時代公車 - 南雄運輸株式會社。
（高雄市立歷史博物館提供）

塊厝車站前還設有合成自動轉運車提供當地居民搭乘。

日治時期高雄地區居民除以鐵路與河運為主要運輸工具之外，市區內之交通，大部分居民因經濟因素多以牛車、三輪車為主要交通用具，經濟較好的民眾則以腳踏車代步。民眾稱自動車為「黑頭車」，在地人很少搭乘使用，只有緊急狀態或須到較遠的地區才會搭乘公車與火車。

港都三線路

日治中後期，汽車使用量逐漸攀升，因此有三線路設計出現。三線路的功能以「汽車」為運輸主體，中間為車道，左右兩側各



壹．在搖擺中行進－ 自動車的年代（日治時代）

設3公尺左右的綠帶分隔，三線路的設置，除了讓交通管理更加方便外，其行道樹植栽的設置也美化了都市空間。

1932年10月10日，日人公佈「大高雄都市計畫」，擬定計畫年期為30年，推定之飽和人口為32萬人，面積581.73平方公尺。本次計劃新網路中央位置，以高雄川為起點向東劃分東西向之園道，大幅調整街道系統，且規劃平行之六條道路網做為各區交通連串。

原設於鹽埕的「打狗停車場」（火車站），是縱貫鐵路終點，它連接高雄港口，進港的貨物由此運送到全臺沿線各地，要出港

的貨物也由此裝船。隨著高雄港、市日趨繁榮，原有的「打狗停車場」地理環境與車站設備已經不敷使用，另建新火車站成為迫切的需求。

新火車站在1933年動工興建，車站周圍也納入市區開發，1941年6月22日高雄車站正式啟用，自此，都市發展中心開始由鹽埕轉移至火車站所在地的大港埔。

火車站未遷移前，就有日人獨資經營公共車船業務，當時只有汽油引擎客車兩輛，行駛路線是「打狗停車場」旁渡船頭至五福四路，是高雄市公車發展最早的源頭。



原本新火車站前是一望無際的農田，為了將高雄火車站規劃為高雄市新的中心，所以特別在火車站外保留了一大片的廣場（即現在停車場、臺汽、公車客

運站部分），配合興建的全高雄市最寬廣馬路一昭和通（現在的中山路，為紀念昭和天皇而命名），和東西向的高風路（現在的建國路）。



▲日本人為了將高雄火車站規劃為新高雄市的中心，所以特別在火車站外保留了一大片的廣場。（廣場現今成為台汽、公車客運站與停車場）



壹．在搖擺中行進－ 自動車的年代（日治時代）

火車站成為高雄市的新中心，高雄市公車開始營運後，大港埔成為市內公車必經之地，爾後更成為公車重要的交通樞紐。

邁向公車代步

日治中後期，高雄市區內已經從早期的牛車與腳踏車代步逐

漸轉變成利用公車代步，且因應未來都市發展之空間需求，日人更於主要交通要道建立公園道，當時所規劃的園道共有三條（今民生路、民權路、民族路），每條寬度大約為 60 公尺。

高雄在日本時代設市，公共汽車系統也始於日治昭和時代，

年次	汽車					人力車	腳踏車	諸車	計	指數
	專用	計程	公共	其他	計					
1924年 (大正13年)	9	---	1	---	10	195	2055	456	3018	100
1933年 (昭和8年)	58	42	26	44	170	169	6726	648	8120	269
增減(X)	49	42	25	44	160	(X)26	4671	192	5102	169

▲1933年高雄市内交通工具概況（資料來源：高雄市府所《高雄市政十週年略誌》，1932，p. 169）



雖然日本政府治台之初便著手建設高雄市區的交通網絡，但偏遠地區的交通仍然非常落後，台灣文學之父鍾理和在他的文學作品以及日記裡就曾經提及：鄉下地方交通不便捷，鄉人們一般出遠門，都必須徒步而行，甚是艱苦！

■營運模式

高雄市公共汽車始創於日治昭和 2 年（1927），當時是民營，由日人伊木十郎獨資創立，路線由哈瑪星渡船場到今五福四路大勇路口的 5 層樓百貨公司（吉井百貨），主要運輸路線為旗後、哈瑪星和鹽埕埔載運的住民和遊

客，車資是以站計價，每站收取日幣五分。

昭和 4 年（1929）該路線經前金延長至苓雅寮，昭和 11 年（1936）公車路線再由苓雅寮經過田子至戲獅，這時期的公車收費，由初始每站收費改為依人頭收費，不論遠近一律收取日幣一角車資。

昭和 17 年（1942）新火車站完工，昭和通（中山路）兩側成



▲ 日據時代公車（照片提供：劉源泉提供）



壹．在搖擺中行進－ 自動車的年代（日治時代）

為新都心，市役所（市政府）將公車路線收歸公有，並增購車輛、調整路線，擴充營運。當時公共汽車行駛前鎮的路線有三路：哈瑪星渡船場←→西甲、新火車站←→西甲，後來又把這兩條路線經頂厝仔（兵工廠）延伸至前鎮。昭和 18 年（1943），又開闢火車站至旭電化（兵工廠附近）新路線。

第二次世界大戰末期，高雄遭受美軍猛烈空襲，車輛被破壞殆盡，基礎建設道路、橋樑也大都遭受破壞，公車被迫停駛，公車陷入營業以來最黑暗的時期。

1919 年，「高旗自動車株式會社」（高雄客運前身）成立，

經營高雄鳳山線，之後又陸續有多家經營公共交通的株式會社產生。

1927 年，日人伊木十郎在高雄市區內獨資經營公共車船，初期只有汽油引擎客車兩輛，行駛路線以鄰近高雄港的渡船頭至五福四路。

1937 年，公共車船營運業務增加，高雄市區客車增加到 35 輛，行駛路線增加為 5 條，所以改組成「高雄共榮自動車株式會社」（高雄市公車前身）。

1939 年，第二次世界大戰爆發，公共汽車在二戰時期均被徵用服務日軍，導致客運業務大多處於停頓狀態。



1941年，「旗楠自動車株式會社」、「高旗自動車株式會社」、「榮和自動車株式會社」、

「東英自動車株式會社」、「興產自動車株式會社」、「廣通自動車株式會社」、「蓮甲自動車



▲ 旗楠自動車株式會社職員合影（照片提供：劉源泉）



壹．在搖擺中行進－ 自動車的年代（日治時代）

株式會社」以及「烏樹林製鹽株式會社」等八家高雄地區自動車株式會社，為統合運輸力及營運利益，合併為「高雄乘合自動車株式會社」，社址設於今日高雄市，並分別設營業所於今日鳳山、旗山、岡山三個市鎮；其中，有六條路線以岡山為起迄站，至於旗山，則為最主要營運站，以其為中心發展出完整放射狀交通網絡系統。營業里程計有 347.6 公里，營業客車共有六十餘輛。

1942 年後期，高雄州市役所將「共榮自動車株式會社」收歸公營，成立了「交通科」專門管理公共車船業務。

■路線

到西子灣公共汽車路線圖（高雄共榮自動車株式會社所經營的公車路線之一）：



▲（資料來源：小山權太郎「高雄共榮自動車株式會社」，《高雄市大觀》，臺北市：南國寫真大觀社，昭和 5 年 /1930）



◀ 1941年高雄客運前身「高雄乘合自動車株式會社」的營運路線（資料來源：高雄客運）

▼ 三塊厝地區內道路運輸圖（資料來源：東京：柏書房株式會社。《中國商工地圖集成-大日本職業別明細圖》，1936年）





壹．在搖擺中行進－ 自動車的年代（日治時代）

▼ 日治時期旗山區的營運路線（資料來源：高雄客運）

年代	經營主體	營運路線	備註
1932年	旗楠自動車株式會社	旗山－楠梓 旗山－甲仙 旗山－內埔	共三家自動車株式會社六條營運路以旗山為起迄點。
	榮和自動車株式會社	旗山－六龜	
	東榮自動車株式會社	旗山－竹仔門 旗山－里港	
1941年	高雄自動車株式會社		高雄地區八家自動車會社合併共廿五條營運路線，八條以旗山為起迄點。

■ 當代車型



◀ 約 1930 年代的公共汽車造型，大多是被諺稱為「狗頭公車」的模樣，車頭部分突出為引擎室，側看像狗鼻子。（資料來源：高雄客運，照片提供：劉源泉，圖中人物右為劉源泉幼時，左為其父劉子辰）



▶ 約 1930 年代公共汽車（照片提供：劉源泉）



茁壯成長（民國 30 年代後期～ 60 年代）

■社會環境

台灣光復初期，由於受到戰爭影響，市區道路破壞非常嚴重，當時政府施政重心全放在恢復戰爭前的面貌，直到道路逐漸修築完善後，公共汽車業務才恢復經營。

1950 年到 1965 年間，就連公車安裝的引擎都是來自於美援日產引擎，由於接受美援，公路能快速獲得改善與新闢，城市發展的步調相當快速。高雄市的人口從 1945 年光復初期 16 萬 8000 人，快速增加到 1968 年 70 萬人。

1959 年，美國對台灣的金援



▲ 圖為高雄市區舊市府附近中正四路的街道景觀，可以看到公車站內有許多正在等候公車的民眾，而街上車子及行人也不少，可見當時街道上之熱鬧景象。（照片提供：高雄市歷史博物館）



壹．在搖擺中行進－ 茁壯成長（民國30年代後期～60年代）

次數遞減，1965年7月華府停止對台灣進行援助貸款，台灣頓時陷於資金短缺的窘狀，為了因應迫切的情勢，也為了配合當時經濟發展缺乏大量資金與高級技術的限制，政府決定發展勞力密集的輕工業，以拓展出口的突破性策略。

因而在1966年12月3日

於高雄市前鎮區創建了我國第一個加工出口區，加工出口區成立後，立即獲得國內外業者熱烈迴響。政府因而在高雄繼續建造楠梓、臨廣兩個加工出口區。

隨著工業興起，高雄湧進大批勞力工作者，在經濟發展和人口快速增加的效應下，公車事業進入穩定發展的時代；高雄市區



1966年12月3日政府在高雄成立全球第一個加工出口區，獲得海內外業者熱烈迴響，1969年又繼續籌建楠梓及臺中加工出口區，對於拓展我國的對外貿易貢獻卓著。（來源：高雄市前鎮區公所男廁洗手台左邊的牆壁。）



縱橫盤據的公車網絡，棋盤似佈置在這座工業城鎮，在自備交通工具還不是很普及的年代，高雄市公車承載絕大多數旅次；除了

上班工作，上學通勤、旅遊休閒、看病就醫…，幾乎涵蓋高雄人的生活重心。



▲照片中的街道位在今大仁路與新樂路之間的七賢三路。(照片提供：高雄市歷史博物館收藏)



壹．在搖擺中行進－ 茁壯成長（民國30年代後期～60年代）

■營運模式

光復初期，政府在1945年接收日本政府資產，將毀壞的公車重新拚湊組裝、修復一些堪用公車，同時也徵調一些機動三輪車、小包車，讓日治時期高雄市原有的七條公車路線勉強通行火車站至渡船場和火車站至前鎮兩條路線，這兩條路線便是日後行駛高雄市近半世紀的1號和2號黃金公車路線。

以高雄縣路線為主的「高雄乘合自動車株式會社」，於台灣光復後也再度重新組織，定名為



▲ 高雄市街道（照片提供：高雄市歷史博物館）

「高雄汽車客運股份有限公司」，總公司改設高雄縣鳳山市。

1945年高雄市政府交通課接管原來日本政府交通科的業務，1946年2月1日，復接收「高雄州自動車工作株式會社」及「自動車講習所」房屋，同年4月1日高



雄市政府撤銷交通課，另成立「高雄市政府公共車船管理處」，並改在高雄市五福三路 67 號辦公。

1947 年發生了二二八事件，台灣省警備總司令部鑑於事件期間各地公車不服調遣並協助民眾

與運送武器等情事，要求將各縣市公車收歸台灣省公路局接管，歷時 4 個月後才恢復建制。

高雄市政府公共車船管理處成立後，立即購進新車，增加營運路線，這時又開通了渡船場至



▲ 西元 1951 年（民國 40 年）代，高雄市只有兩條街是經過政府特別規劃的，稱為示範道路。此為火車站前的中山一路，當年還十分空曠荒涼。作者名：蔡高明先生（照片提供：高雄市歷史博物館）



壹．在搖擺中行進－ 茁壯成長（民國30年代後期～60年代）

前鎮（即是3號公車）路線。這時期的高雄市發展，火車站、渡船場和前鎮三點範圍內幾乎概括了高雄市的政治、教育、金融、工業、文化等等的活動。

當時公車的車票收費是：普通票四角、軍警票三角。雖然購進新車，增加營運路線，但戰後百廢待舉，光復初期的公車交通尚處於暗淡時行駛的階段。

1950年，市政府又購進新車，增闢了許多新路線，其中7路車由體育站（鹽埕國中）至前鎮國校（捷運凱旋站），不久又延駛至籬子內憲德宮附近。

1952年，奉台灣省政府核定，首次擴大編制，「高雄市政



▲前鎮輪渡站（照片提供：何惠玲）



▲中洲輪渡站（照片提供：何炳榮）



府公共車船管理處」改名為「高雄市公共車船管理處」，仍隸屬於高雄市政府，首長職稱由「主任」改為「處長」，原分股辦事單位改為課、室，人事解凍，銓敘為簡、薦、委派制公務員。當年，市區已增闢了14路車，由前鎮經草衙至佛公，不久又由佛公延駛至小港。

1953年，14路車由前鎮改為體育站發車；經苓雅寮、獅甲、前鎮、草衙、佛公至小港，至此前鎮區所有部落均可由公車直達，車票也調整為軍警票4角、普通票7角。

前鎮地區有公車行駛始於日治時期1936年，10多年的期



▲ 優良司機於高雄市政府前合照，當時會開大客車，不亞於開飛機。（照片提供：陳秋南）



壹．在搖擺中行進－ 茁壯成長（民國30年代後期～60年代）



▲50年代的司機在公車上帥氣留影。（照片提供：陳秋南）



▲50年代的司機在日本人留下的吉普車上拍照。（照片提供：陳秋南）

間，公車網已通行到各個部落，可說是高雄市公車行駛最密集的區域，也加速各部落的開發，對日後前鎮的地區繁榮有很大的貢獻。

前鎮區主要道路前鎮街當年寬只有八米左右，街上還有一些榕樹、木麻黃，1950時期的高雄市公車數量不多（全市僅51輛），班次稀疏沒有會車問題，但是遇到牛車，司機就得聚精會神注意路況。後來因車輛增多，班次變密集，加上14路車延長路線，前鎮街上開始產生交通瓶頸，為免司機會車困擾，遂將位於前鎮街的公車總站改至前鎮街入口處，當時車資又有了一波調整，漲至全票1元2角、半票（兒童軍警票）8角。



高雄加工出口區營運時，為方便公車數量路線激增後的調度，因而在擴建路新建「前鎮公車總站」，這個今日尚在運作的車站，當年時是高雄市最新、最大、功能最完善的車站，在陪伴旅客近半世紀後的今日，外觀上已略顯疲態，儘管有了歲月風霜的痕跡，但至今仍是前鎮最著名的地標之一，也是公車族最有感情的老車站。



▲ 中正路連接火車站與市府，這是高雄市最重要的道路。作者：蔡高明先生（高雄市歷史博物館收藏）



◀ 圖為高雄市區鹽埕圓環前的街道景觀，可見當時街道上人潮頗多，等公車的民眾則非常守秩序的輪番上車。（照片提供：高雄市歷史博物館）



壹．在搖擺中行進－ 茁壯成長（民國30年代後期～60年代）

■服務特色

台灣早期的公車非常龐大，而且不講究乘坐的舒適性，只強

調方便性，大多設備簡陋，但自1930年代開始，公車陸續隨車配置一名車掌小姐，車掌的職責是處理乘務工作，使司機員能專心



▲ 高雄市公車成立的主要目的，在於讓市民的生活更為方便，藉以提昇高雄市整體交通運輸系統的服務品質。圖中是當時車掌的合影。（照片提供：高雄市歷史博物館）



駕駛車輛，由於車掌需要接觸乘客，因而以儀容端正、親切耐心、能通曉主要常用語言為基本要求。此外巴士公司會訂作洋裝制服及輔以職前訓練，希望能使乘客留下服務專業的良好印象。

在收票找零、提示站名的乘務工作之外，車掌小姐也需要和

司機緊密配合，指揮發車與停車等口令信號。

隨著縱貫鐵路與長途客運巴士興起，車掌職務從原本的隨車售票員漸漸轉變為隨車服務員，擔任分送茶水、書報、毛巾、毯子，以及販售飲料、便當的工作。



◀ 美麗大方的車掌小姐與公車合影。（照片提供：高雄市歷史博物館）



壹．在搖擺中行進－
茁壯成長（民國30年代後期～60年代）

■ 當代車型

離開日治時期，在台灣光復後的建設發展期間，因為科技的進步，同時隨著經濟發展和人口快速增加，市區公共汽車為了提高載運量，車型規模有了轉變，由原本像「狗頭」的自動車漸漸進化到平頭型的巴士系統。



▲ 民國50年，何炳榮站長於高雄市平頭型公車前留影。（照片提供：何炳榮）

◀ 50年代的「狗頭巴士」公車車型與帥氣全影的司機大哥。（照片提供：陳秋南）



尖峰時刻（民國 60 ~ 70 年代）

■ 社會環境

民國 60 年代，台灣經濟起飛，高雄鄰近各工業區及高雄港創造

眾多就業機會，吸引大量外來人口移入，在高雄市未滿 100 萬人的民國 60 年代，高雄市公車曾創下平均日運量 28 萬人的佳績。



▲ 五福四路與大智路口，東洋服裝。（民國 70 年左右）（照片提供：高雄市歷史博物館）



壹．在搖擺中行進－ 尖峰時刻（民國60～70年代）

1979年，高雄市人口突破百萬，升格直轄市，公車事業也邁向最輝煌的歲月。

當代的高雄市，各加工出口區在上下班時刻，公車上萬頭騷動，鏡頭換到另一個場景；鹽埕商業區則是各類消費人群湧潮！

60年代的高雄，鹽埕商業區是最繁榮的地段，佔地37,046平方公尺的「地下街」被視為商業區門戶，也是台灣首座大型地下商場。

在地下街鼎盛時期，每到假日，行駛這條路線的公車班班爆滿，市公車事業進入巔峰時期。



▲ 1980年，圖中兩位小男孩，從小港站搭14號公車前往鹽埕區舊市府對面的地下街郊遊。（照片提供：陳勝紘）



■營運模式

1972年4月1日，李明達先生接任高雄市公共車船管理處第五任處長。1975年，五福三路67號之辦公處所、車船修理廠房及

材料庫等房舍，因接收自日治時代之木造建築，年久已不堪修繕，車船管理處乃予標售，另在建軍路二號購地新建辦公大廈、車船修理廠及材料大樓，同年9月14日破土奠基，翌年5月15日落成





壹．在搖擺中行進－
尖峰時刻（民國60～70年代）

啟用。

1975年10月1日，鄭奇善先生接任第六任處長。1978年1月10日，謝經緯先生接任為第七任處長。1979年7月1日，高雄市升格改制為直轄市，高雄市公共車船管理處改隸高雄市政府建設局，改



▲ 民國66年車掌小姐與駕駛員在公車處三樓大禮堂參加動員月會。（照片提供：何炳榮）



◀ 站長、駕駛與車掌於高雄市公車處大門口合影。（照片提供：何炳榮）



▲ 前鎮渡輪站下水典禮（照片提供：何炳榮）

▶ 民國 60 年，當時公共車船管理處渡輪的面貌。（照片提供：何炳榮）





壹．在搖擺中行進－ 尖峰時刻（民國60～70年代）

課、室為科、室。

1978年，台灣第一條高速公路全線通車，民眾行的方面更趨便捷，高雄繼大煉鋼廠及大造船廠開始動工生產後，勞動人口的急速增加，更加速了高雄地區公車業務的發展，市區方面，有車

船管理處經營管理的高雄市公車處，高雄縣有高雄客運，外縣市如：屏東、台南，則由屏東客運及興南客運。至於路線分布全國的公路局，1980年鑒於《公路法》規定，改組成「台灣汽車客運公司」，隸屬台灣省政府交通處。



◀ 台灣汽車客運公司成立於西元1980年，隸屬於成立於西元1946年的台灣省公路局（今之交通部公路總局）。畫面為「台中—高雄」的客運車，車上可見公路局的標誌。（照片提供：高雄歷史博物館）



改組後的台汽維持公路局運輸單位原有之營運路線，以及經營公路汽車客運業、台灣地區大客車出租業及其他有關之投資與經營。

公車事業最巔峰的時期，為車船管理處帶進優渥的盈餘，工作人員也全力以赴，除了加強賺錢路線發車密度，偶發的特殊活



▲ 光復後的高雄火車站，是往來各地交通的要道，旅客可以直接在此轉搭市區公車。（照片提供：高雄市歷史博物館）



壹．在搖擺中行進－ 尖峰時刻（民國60～70年代）

動，也會臨時調度專車應付，台灣區運會，褒忠廟中元節的賽豬公，春節花燈…，都成了的搶錢的好時機。

儘管全力以赴提供服務，但是提高發車密度仍難應付加工出

口區或者小港的臨海工業區上下班的人潮，在經濟力提升後，多數民眾開始自備腳踏車和機車等交通工具，接續，有錢購買私人汽車的人也越來越多。

車船管理處有了危機意識，



◀ 社會的發展與勞動人口的增加，讓公車載運量大幅提升，路網的規劃，也成為很大挑戰（照片提供：高雄市公車處）



積極兼營遊覽車出租業務，至於高雄客運，也從 1970 年起在各營業站增闢大客車車輛出租業務，創造另一波佳績。



▲ 60-70 年代，因勞動人口的增加，公車的載運量爬升至高峰。（照片提供：高雄市公車處）

◀ 經濟力提升後，多數民眾開始自備腳踏車和機車甚至私人汽車。（照片提供：高雄市歷史博物館）

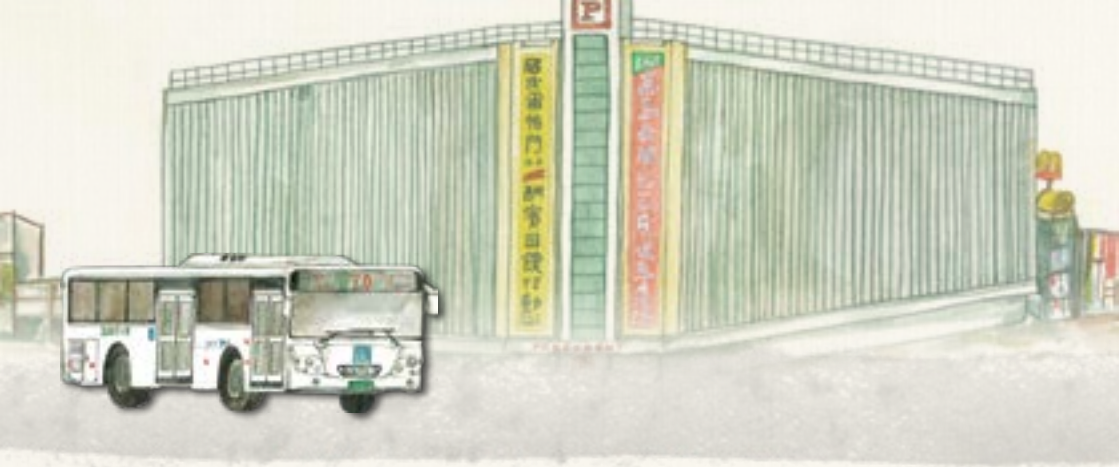


壹．在搖擺中行進－
尖峰時刻（民國60～70年代）

■ 當代車型

（照片提供：高雄市公車處）





高峰過後（70年代至今）

■ 社會環境

70-90年代，隨著經濟起飛之後，高雄市市民經濟成長及家庭所得提高，私有運具的購入，對一般家庭而言不再是遙不可及的夢想。在公車系統較私人運具缺乏便利的劣勢下，加上無法擁有行駛速率較高的優勢，且公車系統迂迴彎繞的路線及候車時間較長，自然使原本習慣大眾運輸的民眾逐漸轉用自有運具。

至於外來的勞工人口，因為經濟結構的改變也大幅縮水，更加劇公車運載量的消退。

由於1974年及1979年的石油

危機，加上台灣難敵發展中國家廉價勞力的競爭，70年代開始轉變策略，由加工製造出口業改為發展高科技產業，1980年在新竹建立了第一個科學園區，高雄市因為不能擺脫對重工業及石化工業的依賴，所以喪失對遷徙者的吸引力。目前台灣重要的經濟區塊，侷限在竹科到台北、南港、內湖、汐止的科技走廊以及中科和南科園區，雖然高雄市過去是南台灣最重要工業重鎮，卻在高科技元素不足、大量傳統產業外移因素下，在台灣經濟的重要角色性逐漸式微，與全球經濟體系及創新網絡脫鉤。



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

私人運具激增，加上產業消退，直接導致高雄大眾運輸搭乘的人數一瀉千里，業績虧損累累。在這低迷的時期，提供往返南北

向及東西向服務的五福幹線、建國幹線、中華幹線，尚扮演著高雄南北與東西兩向的大眾運輸動脈，在2008年，高雄捷運開始營



▲ 1985年秋季的高雄鹽埕區。（照片提供：周盛梅）



運後，公車亦開始轉型，隨著社會環境及民眾的需求，提供更多元的大眾運輸服務。

近年來，高雄市朝向國際觀光大城的方向邁進，交通便捷是外來觀光客必須仰賴的重要交通工具，再者，根據經建會「中華民國臺灣地區 2002 年至 2051 年人口推計」資料顯示，台灣的高齡人口在短短 30 年內將由 9% 提升至 2031 年的 23%，高齡者在旅運活動上所需要的交通運具，大多以公共運輸系統為主。第三，基於環境保護、減緩全球暖化的速度，勢必要減少私人運具。

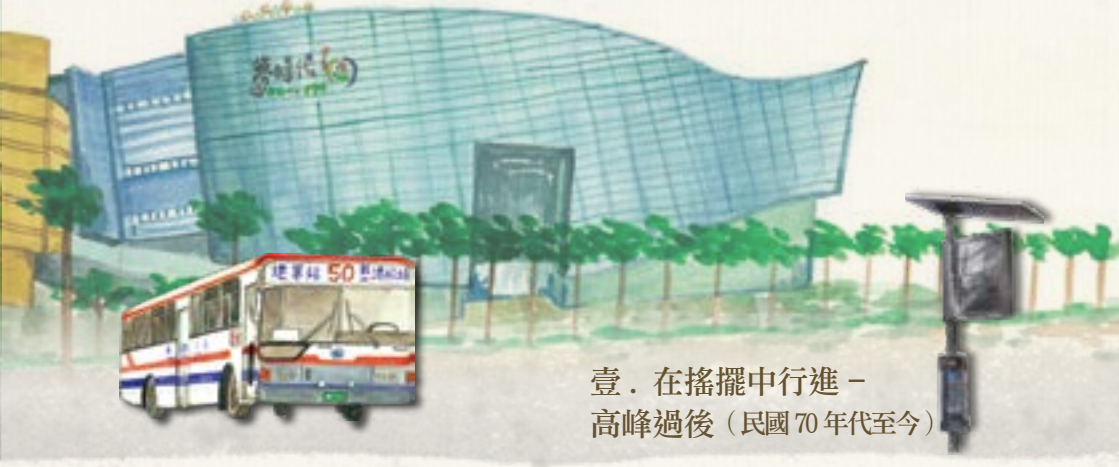
基於以上理由，公車處近年來的營運方式皆緊扣以上目標；



▲ 217 路公車與成為歷史的左營北站（照片提供：鄧承平）



▲ 5 號公車一路沿著筆直且寬敞的中華路行駛，過了左營地下道出來，繞行鳳山縣舊城門。（照片提供：陳安迪）



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

採購中低底盤公車，方便高齡者
上下車，發展文化觀光公車路線，
提供旅客進行觀光，加強與捷運

的接駁功能，讓市民在更短時間
抵達目的地。



▲ 在私人運具攀升，公車載運量銳減後，高雄市政府及公車處，以觀光為主要方向，規劃各類公車，提高搭乘率，圖片中的100號便是自火車站開出的百貨公車。（照片提供：尤仁川）



棋盤幹線公車先導計畫上路

為提升高雄市公共運輸服務品質，自 2013 年 7 月 1 日起實施棋盤幹線公車先導計畫，藉由「一心、三多、五福、建國、中華、民族、自由、復興、環狀（168 東、168 西）、60、77、218」12 條公車路線，以加密班次及增加轉乘站位、公車轉乘公車免費及公車捷運轉乘優惠等措施，鼓勵民眾多加利用並養成搭乘公共運輸的習慣。

藉由棋盤幹線公車上路，可有效達到省時、省錢、環保的效益。該計畫以 4 條東西向幹線、4 條南北向幹線，





壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

再加上環狀幹線共 12 條幹線公車來組成棋盤幹線公車先導計畫路網，將尖峰班距加密為 10-15 分鐘，離峰班距加密為 15-30 分鐘，大幅提升公車運輸的服務水準。

為改善公車路線彎繞、班次不足問題，鼓勵民眾搭乘公共運輸，除調整拉直公車路線及增加轉乘站位外，公車處亦逐步改善候車

空間、設計轉乘識別標識 (logo) 及提供詳細轉乘資訊；自 2013 年 7 月 1 日起，實施持一卡通搭乘市公車，於 2 小時內轉乘市公車免費，期藉由刷電子票證優惠及便捷路網服務，吸引市民響應搭公車省錢又環保的運動。

目前，大高雄已達成區區有公車的目標，同時公共運輸運量



▲ 很方便的環狀 168 東幹線。



▲ 205 為中華幹線，目前已延伸至夢時代。
（照片提供：鄧承平）



也突破上億人次，加上透過旗山、岡山、鳳山及小港轉運站逐步整合公共運輸系統、提高公車準點率，爭取中央補助購置低地板公車等，大高雄逐步邁向建構完善的公共運輸系統！

為了彰顯友善城市的精神，高雄市也積極拓展無障礙公車的服務，從 1999 年開始第一部小型無障礙公車上路，一直到 2013 年 9 月，已有 105 輛復康巴士及 113 輛低底盤公車。





壹．在搖擺中行進 - 高峰過後（民國 70 年代至今）

■營運模式

（一）路線

截至 2013 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。

高雄 60 條公車路線

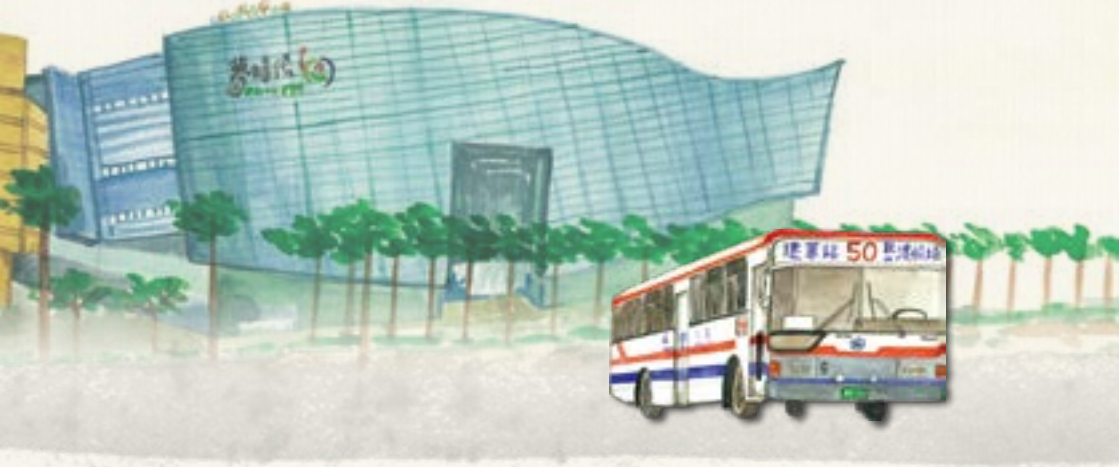
分類	路線數
幹線公車	6條(168環狀幹線、168環狀西線、中華幹線、五福幹線、建國幹線、自由幹線)
一般公車	34
捷運接駁公車	14
文化觀光公車	6條(鳳山假日文化公車、舊城假日文化公車、哈瑪星文化公車、大樹祈福線、紅毛港文化園區專車、大崗山假日觀光公車)

（二）車輛

截至 2013 年 3 月計有公車 471 輛，詳如表：

截至 102 年 3 月高市公車 471 輛

車 型		數 量
公 車	高底盤公車	37
	中低底盤公車	220
	低底盤公車	74
	中型公車	140
復康巴士		80
水路觀光車		2
公車處總車輛數合計：		553



(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. 高雄市公車均已裝置 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。

高雄市的候車亭建構完整，部份還加裝了 LED 智慧型公車動態顯示器。





壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

■大事記

1989年起，高雄市公共車船管理處將各種已舊但仍可使用的車輛（公車、消防車等）贈送給高雄的姊妹市，20多年計有200多部。

1992年，高雄市公共車船管理處將位於高雄市新興區七賢國小旁的忠孝站裁撤，並改建為11號公園。

1997年，高雄市公共車船管理處實施棋盤式公車路線，路線重新配置。

1999年，第一批小型無障礙公車上路。

2001年2月1日，高雄市公共車船管理處停用普通車，改換冷氣車，原普通車運往塞內加爾、馬



▲ 1989年起，高雄市公車處將各種已舊但仍可使用的車輛贈送給高雄姐妹市，圖中人物為第十三任處長丁於海。（照片提供：許政雄）



▲ 1999年，第一批小型無障礙公車上路。



紹爾、菲律賓宿霧市等國繼續使用。

2004年7月26日，高雄市公共車船管理處更名「高雄市公共汽車管理處」，所有公共、觀光渡輪業務獨立成立「高雄市輪船股份有限公司」。

2005年9月20日，高雄市政府交通局主導之南部七縣市票證系統「Taiwan Money 卡」進行試運轉，購買30格回數車票即贈送一張已加值100元的TM紀念卡，共發行2005張。

2006年6月20日，公車處售票口開始發行南部七縣市票證Taiwan Money 卡。

2006年11月15日，提供公車處售票窗口Taiwan Money 卡人工加

值服務。

2007年6月1日，高雄市政府交通局主導之南部七縣市智慧卡票證「Taiwan Money 卡」，經約2年的試運轉，終於完成驗收正式運轉。

2009年6月8日，公車處新購220輛中低底盤公車，第一批30輛交車。

2009年6月19日，公車處新購中低底盤公車開始上路營運。

2010年7月9日，義大客運正式上路。

2012年11月1日：公車處新購59輛低底盤公車開始上路營運。

2013年，配合交通部補助換裝多卡通語音驗票機，開放使用悠遊卡、臺灣通、一卡通搭乘。



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

■ 車型



▲ 舊公車車款（照片提供：陳信誠）。

自70年代開始，高雄市公車車種與功能性不斷翻新，從最早的陽春版公車，到今日不僅有冷空調、科技化設備，車體構造也兼顧到身障人士與高齡者的需求。

1988年，高雄市公共車船管理處向日本日野購買了一批HINO廠牌遊覽車，這一年開始一直到2000年為止，高雄市所有購入的

公車都是HINO，它是日本豐田旗下一個專門生產大型車輛的品牌。此款車原本是作為車船管理處遊覽車出租使用，後來政府開放遊覽車牌，因而裁撤公車處遊覽業務，才將舊有的遊覽車改裝，被



▲ 冷氣公車（照片提供：陳安迪）。

調去作為一般公車使用。

1991年，高雄市公車處又購買了33輛同款公車，此型車除了配備有冷氣之外，也加裝了貼心又實用的警示看板設計，提醒乘



客「下站停車，謝謝惠顧」、「注意左(右)轉」以及「注意煞車」。此型車服役的時間很長，一直到現在，仍然可以看到他們在路上奔馳。

從 1994 年開始，高雄市公車開始逐步全面走向空調化。此型車是高雄第二批冷氣公車，車身採短軸型、車門採內開式。

1995 年的公車上有一個創新的改良；公車後門為了節省空間改採「夾層側開式」，此種後門也兼具安全性，不像傳統式的車門容易夾到或打到乘客。此型車的後門因為是單片式側開，整扇門的面積較大、開關花費的時間較長，在上下車的顛峰時刻就顯得沒有效率，所以之後的「夾層側開式」後門就改

採雙片式左右開關，開關門所花費的時間就簡短了許多。

此型公車也有少部分是博愛公車，多加裝一扇門與能夠搭載輪椅的伸縮架，遇到坐輪椅的殘障者搭車，司機就會打開加裝的門、開啟伸縮架將輪椅運送上車。

1997 年的市公車。後門是改良後的雙片式左右開關；此型公車也是高雄市公車處首度採用的「自動排檔」公車！此種自排公車又分為五速自排和四速自排兩種規格。

1998 年車款。此型車和早年最大的差異在於外觀的造型。以往空調風扇位於車頂，所以車頂上會有一大片凸起，此型車則把空調的風扇改到車後，所以原本背後的地方由原先的玻璃變為類似進氣口的



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

裝置，這就是為了要讓風扇通風的緣故，而車頂也較上一型車來得平坦。

1999年車款。是自排公車四速自排的車型，此型車通常被用來當作幹線用公車，所謂幹線用公車就是指那些顏色塗裝不一樣的公車如「機場幹線」—綠色、「301」—紅色、「248」—橘色等。

2008年100輛全新中型公共汽車加入營運，中型巴士提供14個座位，包括2個博愛座，每個座

位均附安全帶，車內硬體設備零錢箱、讀卡機、LCD螢幕…等一應俱全。



▲ 橘色、綠色塗裝幹線用公車（照片提供：陳信誠）。

◀ 藍色塗裝幹線用公車。



▲ 2009 年購入的中低底盤公車。

2009 年底前，高雄市啟用了 220 部大型中底盤公車，最大的特色是只有一階，車體與路面僅有 70 公分高落差，適合高齡者搭乘，而且車廂內有置物箱，供攜帶重物的民眾，集中放置，也可以供騎摺疊式腳踏車免費停放，讓騎著「小摺」的民眾也可以搭公車全市跑透透。新型公車還有一個貼心的設計，就是在開車後，民眾進出公車

時，隨著公車門開啟會有一個機車警告標誌，提醒機車騎士有乘客上下公車。

2010 年高雄首次配置 5 輛低底盤公車，加入由前鎮站發車至長庚醫院的「70 路公車」營運行列，沿途經過 802 國軍總醫院、長庚醫院，讓許多有就醫需求的市民獲得更便利、舒適的交通選擇。

2011 年 11 月又添購了 10 輛，在路線的規劃上仍以縮短民眾的就



▲ 2010 年購置低底盤公車。



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

醫時程為主要考量，配置 6 輛低底盤公車加入由加昌站發車至夢時代站的「205 路中華幹線」公車，其沿線行經包括聯合醫院、大同醫院、市立中醫醫院等，成為本市推動低底盤公車的第 2 條路線，另外

4 輛則是加入原 70 路公車的營運。

「低底盤公車」，車體底盤高度在 35 公分以下，全車採無台階設計，乘客可由中間門直接進入車內，中車門亦具有渡板，方便輪椅或推車上下公車；車廂內設置 2 個輪椅無障礙專用區，前門至後門間地板皆為無階梯設計，方便以輪椅代步的乘客在其中自由行動；車身可跪傾與昇舉，加上安全與人性化的獨立式駕駛艙等多功能設計，同時顧及到駕駛與乘客安全與便利。

2010 年，以低底盤中型巴士改裝的「多輪椅無障礙公車」開始上路，讓必需仰賴輪椅的乘客更方便搭乘。





■重要措施

民國 90 年後，公車各項統計資料較為完整，下表是交通部 2012 年交通年鑑中，針對高雄市市區公車系統 2000-2010 年各項重要措施及統計。

年代	各項重要措施及統計
2000	<ol style="list-style-type: none"> 1.創立路線顏色識別系統，配合捷運紅、橘線，闢駛新路線。 2.加強本市無障礙運輸，開辦專車預約服務 3.提供民眾即時乘車資訊，建置本市公車動態資訊系統。 4.開辦學區專車，方便學生上放學。 5.公車全面設置行車記錄器，加強安全管理。 ◎統計： 公車數量：大型普通公車77輛，大型冷氣公車375輛，中型冷氣公車6輛， 小型普通公車二輛，小型冷氣公車4輛，大型遊覽車13輛， 中型遊覽車2輛，總計479輛。 行車路線：公車路線六十三條。
2001	<ol style="list-style-type: none"> 1.採購大、中型冷氣公車，實施汰舊換新。 2.推動公車票證電子化。 3.辦理電動公車示範運行計畫。 ◎統計： 車輛數量：大型公車446輛，中型公車13輛，小型公車2輛， 小型無障礙公車4輛，計465輛。 行車路線：公車路線62條
2002	<ol style="list-style-type: none"> 1.試辦公車電子票證。 2.公車汰舊換新並全面冷氣化。 3.公車處通過ISO國際品質認證，車船服務更精進。 ◎統計： 車輛數量：大型公車412輛，中型公車18輛，小型公車2輛， 小型無障礙公車4輛，總計436輛 行車路線：公車路線60條
2003	<ol style="list-style-type: none"> 1.新購中型公車完成驗收。 2.接受贈予無障礙公車乙輛。 3.撥交行駛東沙公車一輛。 ◎統計： 車輛數量：大型公車412輛，中型公車18輛，小型無障礙公車5輛，總計435輛 行車路線：公車路線61條
2004	<ol style="list-style-type: none"> 1.改善公車安全設施 2.公車動態資訊系統建置（候車亭LED智慧型站牌110座、公車外車頭Smart LED路線顯示板系統90輛、公車車內到站顯示系統250輛、車內行動系統162輛） 3.公共車船整體資訊系統委外開發 4.購置中型公車18輛 ◎統計： 車輛數量：大型公車406輛，中型公車51輛，小型無障礙公車6輛，總計463輛 行車路線：公車路線66條
2005	<ol style="list-style-type: none"> 1.配合政策推出TaiwanMoney Card試乘 2.釋出公車路線委託高雄客運代駛 3.公車動態資訊系統建置（94年擴建LED智慧型站牌100座，高雄市LED智慧型站牌總數達230座，擴建公車到站LED顯示系統、加裝語音播報功能125輛） 4.配合市政活動，闢駛活動專線車：春節專車、燈會專車、掃墓專車、國慶煙火專車、跨年晚會專車等。 5.購置大型公車10輛 6.大眾候車設施新建工程 ◎統計： 車輛數量：大型公車395輛，中型公車51輛，小型無障礙公車6輛，總計452輛 行車路線：公車路線65條，中型公車路線2條

(資料來源:整理自交通部, ►
 民 89-99 年交通年鑑)



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

年代	各項重要措施及統計
2006	<ol style="list-style-type: none"> 1.辦理無障礙車輛委外經營。 2.大眾候車設施新建工程暨持續推動公車汰換（公車處配合交通部95年「提升地方公共交通網」計劃補助經費暨地方配合款項置換候車亭16座並購置1輛中型公車，改善乘客候車及乘車環境）。 3.六條公車路線委託高雄客運代駛。 4.配合大眾運輸日免費搭乘公車。 統計： 車輛數量：大型公車377輛，中型公車51輛，小型無障礙公車10輛，總計438輛 行車路線：公車路線67條
2007 2008	<ol style="list-style-type: none"> 1.南臺灣汽車客運股份有限公司、東南汽車客運股份有限公司加入聯合營運。 2.紅線接駁公車10條路線正式通車。 3.民族幹線通車。 4.引進低底盤公車 ◎統計： * 市公車：公車數量：大型公車323輛，中型公車109輛，小型無障礙公車10輛，總計442輛；公車路線：公車路線53條。 * 南臺灣汽車客運股份有限公司：營業車輛數86輛，營運路線16條 * 東南汽車客運股份有限公司：營業車輛數58輛，營運路線13條
2009	<ol style="list-style-type: none"> 1.候車環境改善（完成176座新式候車亭建造，完成279座LED智慧型公車資訊顯示器建置、公車動態資訊系統更新暨設備汰換，完成500套公車衛星定位設備暨監控系統建置）。 2.購置大型冷氣公車，完成220輛大型冷氣公車購置，以汰換老舊公車 3.購置水陸兩用車2輛，98年10月23日終於完成第1輛進口完成1輛水陸兩用車進口，99年3月於蓮池潭水域、市區道路開始試營運。 4.研議新路網規劃暨大眾運輸改善策略。 5.規劃168環狀幹線公車路線，串聯高雄市景點，以奠定輕軌捷運成功之基礎 6.公車加裝氫氣節能設施：為響應「節能減碳」政策，2輛公車加裝氫氣能源設備於97年12月18日執行測試運轉作業。 7.執行「2009」世運暖場音樂會及開、閉幕接駁公車任務。 8.配合動物園重新開園，恢復「動物園專線」車。 ◎統計： * 市公車公車數量：大型公車362輛，中型公車159輛，小型無障礙公車10輛，總計521輛；公車路線57條。 * 南臺灣汽車客運股份有限公司：營業車輛數86輛；營運路線16條 * 東南汽車客運股份有限公司：營業車輛數59輛；營運路線12條
2010	<ol style="list-style-type: none"> 1.購置大型冷氣公車，完成220輛大型冷氣公車購置備有行車影像紀錄器實施起、終點兩端發車時間管制以提升服務水準。 2.辦理駕駛長在職訓練。 3.結合通勤、旅遊、玩樂的一路發168公車。 ◎統計： * 市公車： 公車數量：大型公車344輛，中型公車136輛，小型無障礙公車11輛，水陸觀光車(鴨子船)2輛，總計493輛 公車路線：公車路線55條 * 南臺灣汽車客運股份有限公司：營業車輛數86輛；營運路線16條 * 東南汽車客運股份有限公司：營業車輛數59輛；營運路線13條

■行駛路線演化

◎ 2004 年 1 月 8 日，位於旗津區東沙島之生態環島公車東沙 1 號正式通車；行經東沙機場、東光醫院、漁民服務站（東沙國際海洋研究站）等站。配合海巡署、駐島官兵作息、C130 運輸機、週四立榮航空包機、學術研究等不定期發車。

◎ 2004 年 5 月 16 日，愛河「愛之船」：音樂館碼頭←→建國橋，正式啟航。

◎ 2005 年 11 月 1 日，高雄客運代駛 37、81、機



場幹線等三路線，合約至 2006 年 1 月 31 日止。

◎ 2006 年 2 月 1 日，高雄客運代駛 37、81、機場幹線等三路線期滿，因無業者投標續營，公車處接手自營並縮減班次。

◎ 2006 年 7 月 1 日，觀光休閒公車：高雄車站↔鼓山輪渡站已停駛。原裝置公車於鹽埕站供一般調度使用。

◎ 2006 年 10 月 1 日，高雄客運代駛 3、16、37、81、91、機場幹線等六條路線；第一約至 2006 年 12 月 31 日止，第二約至 2007 年 3 月 31 日止。

◎ 2006 年 10 月 23 日，開辦三條市府員工通勤專車，提供市政大

樓、苓雅區公所員工及民眾搭乘。

◎ 2006 年 12 月 1 日，愛河「愛之船」溯航之旅：真愛碼頭↔高雄市立美術館碼頭。另新闢例假日及國定假日 11：10 - 16：30 闢駛「高雄市立美術館碼頭↔美術館」的免費接駁公車（20～25 分鐘一班）。

◎ 2006 年 12 月 1 日，248 鳳山接駁車：建軍站↔建軍站，停駛。2007 年 1 月 5 日，24 改為 224 公車，部分班次並由高雄車站延駛鳳山市公所，以高雄車站為分段點。

◎ 2007 年 2 月 18 日，高鐵鼓渡專車：新左營車站↔鼓山輪渡站，逢假日行駛。

◎ 2007 年 4 月 1 日，東南客運接



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

手原高雄客運代駛3、16、37、53、81、91、機場幹線等七條路線。第一約至2007年7月31日止，續約至2007年8月31日止，第三約至2007年10月31日止。

◎2007年4月27日，高雄市公共汽車管理處在公車及公共渡輪裝設高雄捷運一卡通讀卡機，經費由高雄捷運公司負擔。

◎2007年5月1日，科技藝術之旅專車：金獅湖站←→左營南站已停駛。

◎2007年5月12日，101百貨專線車：高雄車站←→統一夢時代購物中心逢假日行駛。

◎2007年6月15日，新闢免費接駁車：新左營車站←→鼓山輪渡

站，原二段收費的高鐵鼓渡直達公車已停駛。

◎2007年6月15日，高雄市政府交通局委託高雄客運行駛二條免費公車：瑞豐站←→前鎮加工出口區、楠梓車站←→國立高雄大學。

◎2007年6月16日，新闢夢時代直達專線車：統一夢時代購物中心←→高雄車站。

◎2007年9月22日至9月28日，高雄市政府響應國際無車日，活動當週舉辦免費搭乘公車活動，凡民眾搭乘市區公車，不計路線、上下車處，完全免費搭乘。

◎2008年2月11日，63路停駛。

◎2008年3月15日，配合捷運紅



線通車，101、303、楠梓機場幹線等路線停駛，部分路線縮短行駛區間。

◎ 2008年3月21日，224停駛；224區間車改為224（金獅湖站←→高雄車站），一段票收費。301截短行駛至高雄車站，兩段票收費，分段點為新左營車站。

◎ 2008年3月31日，機場幹線停駛。

◎ 2008年4月25日，224、301截短行駛至捷運巨蛋站。

◎ 2008年5月，301路恢復行駛至高雄火車站。

◎ 2008年5月8日，高雄市公車301釋出由南臺灣客運行駛，約25分鐘一班車。

◎ 2008年7月1日，4條幹線上路。205延長行駛至夢時代，更名為中華幹線；50、88分別改名為五福幹線及建國幹線，並加密班次；新闢民族幹線，由南臺灣客運行駛，一段票收費，行駛區間「新左營車站-新光三越」。高雄市公車行駛之高鐵鼓渡公車改為二段票方式收費，以「小圓環站」為分段點，緩衝區為「六合二路口站、小圓環站、大同醫院站」。

◎ 2008年8月25日，3、16、28釋出由南臺灣客運行駛，3、16公車每15-25分鐘一班車，28發車標準比照高雄市公車處時代。3、28行駛路線不變，16路行駛新左營車站。



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

◎ 2008年09月01日起，高雄客運司機開公車處的車輛代駛 82、219、224。

◎ 2008年09月10日，於09月12日-21日共10天橘線捷運接駁公車試營運，供民眾免費搭乘，22日開始收費營運。

◎ 2008年09月14日，柴山專線停駛；99公車改每日由鹽埕站發車；56公車取消高雄車站發車，改由鹽埕站發車，行駛區間為鹽埕站←→壽山動物園。

◎ 2008年10月29日，高雄市公車91釋出由南臺灣客運行駛，發車標準比照高雄市公車處時代。

◎ 2008年12月25日，配合「2009年跨年晚會」系列活動，12月31

日當日關駛接駁公車（新光停車場←→統一夢時代購物中心）與捷運接駁公車（橘1、橘18、紅2、紅21、紅28共5條）末班車及行經跨年晚會會場之36、70、214等公車配合高雄捷運延長營運時間，亦各延長營運至隔日2009年01月01日凌晨2點半，延長營運時段若遇客滿立即發車。

◎ 2009年1月24日，停駛93公車。

◎ 2009年4月6日，原「38南」改為38、原「38北」改為39，路線不變；15公車更改路線，原行經中山三路段停駛，改走成功路（行經夢時代、漢神百貨、軟體園區）與五福四路（行經大立精品、城市光廊），最後繞回捷運



中央公園站至高雄車站；82 公車更改路線，行經捷運鹽埕埔站的路線停駛，只行駛至歷史博物館；自由幹線更改路線，原行經五福路路線停駛，改走七賢路行駛至火車站。

◎ 2009 年 5 月 1 日，0 南、0 北改為鹽埕站發車；11 改為瑞豐站發車；原「長庚醫院專線」公車改為 30，路線不變；新增環狀 168 東、西幹線，在固定時間由「捷運凹子底站」往東、往西各發一班車。

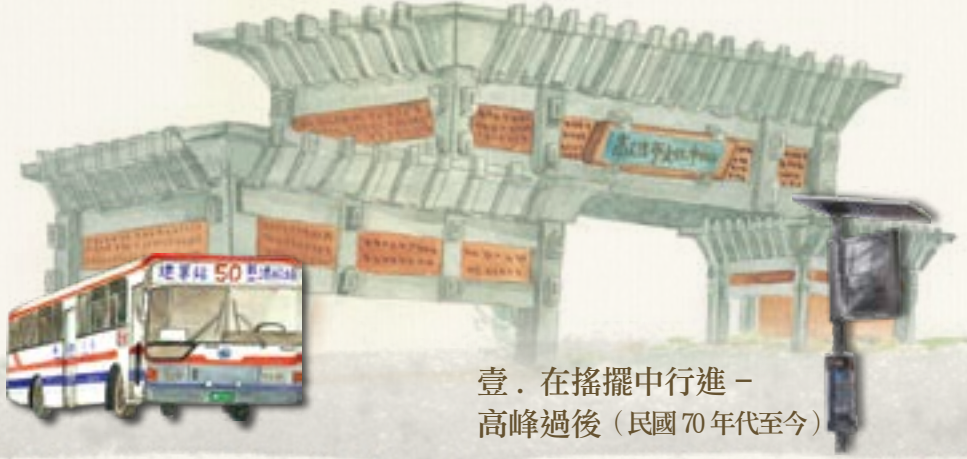
◎ 2009 年 11 月 21 日，陽光大道公車停駛，假日由 35 延駛陽光大道公車停駛路線的部分。

◎ 2010 年 1 月 1 日，自 2010 元旦起，停駛 14、224、高鐵鼓渡，並

新增捷運接駁車「紅 35」，取代 224、高鐵鼓渡的路線。

◎ 2011 年 2 月 1 日；開闢紅 60、紅 72 兩條接駁公車，是縣市合併後新增路線：「紅 60」於加昌站發車行經大社、仁武與高鐵左營站，「紅 72」於捷運橋頭車站發車行經梓官與彌陀，原本「紅 58」行駛至國立高雄第一科技大學，將終點站延長到燕巢區公所。

◎ 2011 年 7 月 1 日：開闢橘 7、紅 8、紅 9 三條接駁公車，縣市合併後第二次新開闢的捷運接駁公車，原 35 改為紅 9，17 與 79 合併由 217 行駛，76 假日班次停駛，「橘 7」於建軍站發車行經鳳山行政中心、長庚紀念醫院與大樹；「紅 8」



壹．在搖擺中行進－ 高峰過後（民國70年代至今）

於小港站發車行駛至大寮區公所，紅 9 原 35 改名，於前鎮站發車行駛至旗津。

◎ 2011 年 8 月 1 日：31 與 219 合併由 219 行駛，自由幹線延駛至高鐵左營站與新光三越左營店。

◎ 2011 年 8 月 21 日：紅 21 改為前鎮站發車。

◎ 2011 年 9 月 29 日：為了慶祝高雄市議會遷入原高雄縣議會，開闢了橘 8 捷運接駁公車以方便員工搭乘，並調整 52 與建國幹線路線。

◎ 2011 年 11 月 1 日：新設立的橋頭轉運站正式啟用，並新開闢紅 70 與紅 71 捷運接駁公車，紅 70 於橋頭車站發車行經岡山、阿蓮

與田寮，紅 71 於橋頭車站發車行經路竹、茄萣與湖內，原紅 72 將延駛永安。

◎ 2012 年 5 月 1 日：60 路公車（鹽埕←→鳥松）由高雄客運接駛。

2012 年 8 月 30 日：開闢紅 73 捷運接駁公車，紅 73 於橋頭車站發車行經岡山、路竹與阿蓮。

◎ 2012 年 9 月 25 日：高雄客運首批 11 輛國道十號旗美快捷電動低地板公車與市民亮相（121-FV～132-FV），2012 年 12 月起試營運，2013 年 1 月 1 日正式營運。

◎ 2012 年 3 月 1 日：紅 72（捷運橋頭火車站←→彌陀區公所／永安區公所）改由高雄客運接駛。

◎ 2012 年 12 月 23 日：配合捷運



南岡山站通車紅 70、紅 71、紅 73 改由南岡山站發車。

◎ 2013 年 4 月 27 日：紅 72 改由南岡山站發車。

◎ 2013 年 5 月 21 日：紅 73 改由岡山轉運站（岡山車站）發車。

◎ 2013 年 7 月 8 日：紅 2 試辦電梯式公車計畫，高坪區智慧型站牌上有叫車按鈕，有乘客按鈕叫車才繞駛高坪區。

◎ 2013 年，高雄市政府交通局規劃「大高雄 30 分鐘生活圈」，興建六大轉運站。旗山、岡山、小港、鳳山轉運站分別於 1 月、2 月、3 月和 5 月完工啟用。

◎ 2013 年 7 月 1 日起，實施棋

盤幹線公車先導計畫，以 4 條東西向幹線【一心（紅 18）、三多（70）、五福（50）、建國（88）】、4 條南北向幹線【民族、自由（92）、復興（36）、中華（205）】，再加上環狀幹線（168 東、168 西）、60、77、218 共 12 條幹線公車來組成棋盤幹線公車先導計畫路網，將尖峰班距加密為 10～15 分鐘，離峰班距加密為 15～30 分鐘。





▲ 駕駛長們帥氣的合影



◀ 車掌與站長們的用餐時刻



▲ 何炳榮與車掌們合影



貳．票卡演進



二十世紀塑膠貨幣的出現，為人類的生活模式帶來極大的顛覆，就交通運輸來說，塑膠貨幣暢行後，初期的公車儲值卡已夠令人驚艷，但隨著科技的成長，「一卡在手，行遍天下」成為最終目標，今日搭乘高雄市公車，車上全都裝上多卡通語音驗票機，「一卡通」「悠遊卡」「臺灣通」「E通卡」這些可以在許多地方廣泛消費的電子卡全都可以付費，早期的紙票再也不見蹤影。



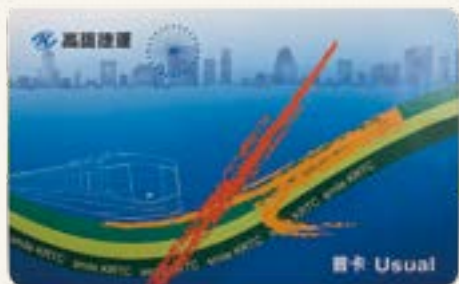
壹．票卡演進

擁有一張電子智慧卡，在交通運輸上，可購買國內機票，還能搭乘高鐵、公車、捷運、火車，未來也將廣泛結合計程車，不僅減少攜帶麻煩，更可增加大眾運輸工具使用率，減少時間、金錢與環保成本。

2004年，高雄市政府建置全球最先進整合電子票證系統南部地區電子票證IC智慧卡「TaiwanMoney Card」，公車邁向

了「非接觸式信用卡」付費時代。

2007年，高雄市公車以及渡輪開始加裝「一卡通」(I Pass)讀卡機。一卡通是由高雄捷運股份有限公司轉投資之一卡通票證股份有限公司發行之交通票證，於2007年12月正式發卡、2008年4月7日高雄捷運紅線收費營運後正式啟用；「一卡通」普卡及一日卡版面樣式的設計，主要以海洋首都及微笑列車為意象，充分展現出港都地標與南部人的熱情，充分達到推廣城市行銷的目的。



◀ 高雄捷運「一卡通」普卡。



到了 2013 年，配合交通部補助換裝多卡通語音驗票機，全高雄市公車除了「一卡通」也同時可以使用「悠遊卡」「臺灣通」「E 通卡」搭乘。

早期使用紙券，由車掌小姐收票，後來精簡人力改成司機駕駛兼收票，到了 1994 年由乘客自行投幣，後來有了電子卡，公車票變成了五彩繽紛的彩色塑膠片！彩色塑膠片兼具廣告平台，為了達到行銷功能，卡片上的圖案各出奇招，為了刺激消費各種名目的紀念卡推陳出新，隨著不同主題卡搭配著不同的折扣方案、消費形式。「一卡行天下」最初的單純與簡化，背後存在著複雜

的運算。

公車票型式，從傳統紙票券與捷運系統甚至整個消費鏈整合為電子卡，為通勤族帶來更高的





壹．票卡演進

交通便利性。但是，基於過去的情感，很多的市民在享受科技便利的同時，內心卻懷念著持紙票搭車的歲月。



▲ 4元軍（警）車票



▲ 2.5元普通車票。



▲ 高雄市公車票由單色印刷演進為雙色套印，這在當時各縣市中應該算是較早的創新；同時車票正面的橫式中文也從「由右往左」改為「由左往右」，但不知為何，接續發行的車票又恢復成由右至左。



▲ 5元普通車票。



▲ 3角普通車票。



▲ 6元普通車票。



▲ 5毛軍警船票。



▲ 4元普通車票。



▲ 1元普通船票。



壹．票卡演進

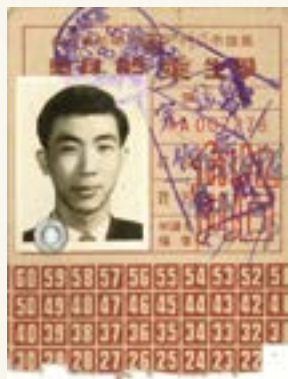


▲ 4 格回數票乘車券



▲ 10 格回數票乘車券

▶ 60 格學生月票
(照片提供：李成正)



◀ 6 元普通車票



為撫慰懷舊的心靈，高雄市公車處在 2010 年 7 月發行「懷舊公車紙票卡」，重現光復初期票券樣式。懷舊復古的設計，包括全票單次券、全票 5 次券、學生票單次券、學生票 5 次券、學生票 10 次券、學生票 20 次券、優待票 1 次券、優待票 5 次券，共計 8 種款式，每張票卡除了可搭公車外，還附加抽獎，及憑紙票卡可到特定商店折抵消費，這一波限量發行紙票，短短幾個月就銷售 20 萬

張次，不僅滿足了市民懷古之情，更加提升搭公車人數。

縣市合併後，高雄市公車擴大公車服務範疇，並為迎接中國客自由行與暑假兩大時機，公車處在 2011 年夏天推出「戀戀票卡」促銷，搭配高雄特色商店優惠，讓中國客輕鬆實惠行，台灣民眾同享優惠。

「戀戀票卡」單次券全票 12 元、學生票 10 元及半票六元，還有 10 次券票卡 100 元，觀光客與市民都可揪團共買一張 10 券票卡，每次搭乘依照人數剪票格。而最大誘因是：紙票卡使用後還可以珍藏留念。

這些特殊發行的限時限量票卡，平衡電子卡缺乏溫度的遺憾。



壹．票卡演進

■ Taiwan Money card

針對「國家發展重點計畫－提昇地方公共運輸網計畫」，高雄市政府交通局配合高雄市政府公開招標甄選出由宏碁團隊（包括：宏碁公司、國泰世華銀行、玉山銀行和富匯通 (Mondex)）與Master Card 國際組織聯合建置 Taiwan Money card，是全球首張結合接觸與非接觸式雙介面、整合交通與生活消費的 PayPass 與 MasterCard Cash 晶片儲值卡，餘額互為流用。

由於獨特的雙介面設計，Taiwan Money Card 為所有交通智慧卡中，唯一能在家透過 ATM 讀卡機進行交易記錄查詢的卡片，多功能卡更可透過 ATM 讀卡機進

行在家加值的功能，於 2011 年 6 月 9 日停止使用。



▲ 電子票證 IC 智慧卡「Taiwan Money Card」。

■ 一卡通

一卡通 (I Pass) 是由高雄捷運股份有限公司轉投資之一卡通票證股份公司發行之交通票證，於 2007 年 12 月正式發卡、2008 年 4 月 7 日高雄捷運紅線收費營運後正式啟用。



2011年12月5日，一卡通與公共腳踏車租賃系統整合完成，凡持有高捷一卡通的民眾就可以

租用高雄市的公共腳踏車。2012年10月起，高雄市政府教育局與高雄捷運公司合作建置「一卡通數位學生證」，該卡除做為學生證外，更結合校內圖書館借還書、搭乘捷運、公車、渡輪等大眾交通運輸工具及使用高雄市公共腳踏車等功能。2013年7月3日，與中華電信共同合作，將「一卡通」服務導入手機近場通訊應用，成為全國首張NFC手機交通票證，不但可使用NFC手機搭乘捷運，也能透過手機隨時查詢票卡餘額或交易紀錄，卡片資訊亦能透過空中下載至手機SIM卡，即使更換手機也能繼續使用，2013年底推出。

參．無障礙公車



無障礙公車首先出現於德國，對於身心障礙人士及老弱婦孺上下車非常方便，各國紛紛仿效。現今的無障礙公車設計，無論是低底盤公車或復康巴士，都具有特殊功能，方便輪椅上下車，為身心障礙者及年長者打造安心安全的運輸工具。





復康巴士

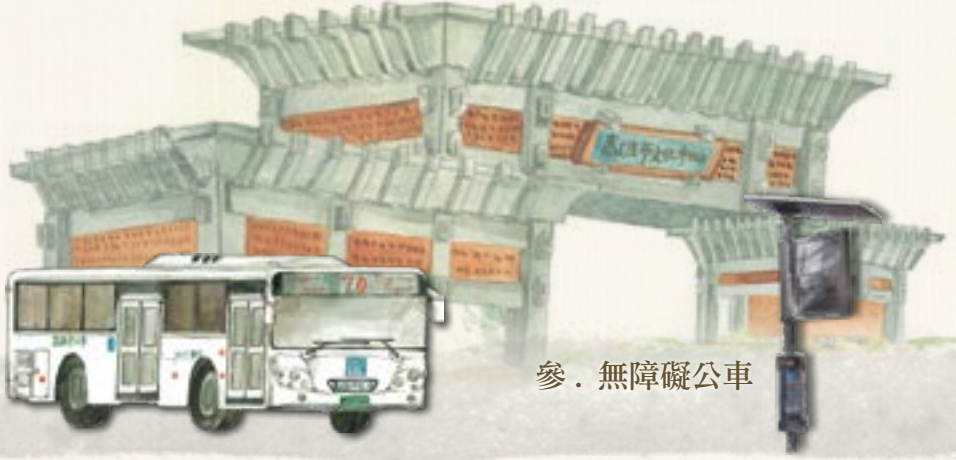
為提供身心障礙市民適切之交通服務，高雄市自 1999 年起開辦復康巴士公車預約服務。2006 年，公車處為改善營運虧損問題，營運改革計畫採「縮小營運規模」，受限於人、車不足，但必須照顧身心障礙者行的權利下，市府交通局編列預算辦理委外經營，合計 10 輛的復康巴士委託伊甸社會福利基金會提供服務，迄 2013 年復康巴士數量成長至 105 輛，由伊甸社會福利基金會經營。

復康巴士是針對身心障礙朋友所設計專屬具輪椅載送的特殊交通工具，提供身心障礙朋友預

約接送，作為就業、就醫、上下班等服務。在低底盤公車尚未上路的年代，高雄市公車處就配置了復康巴士，以解決運輸障礙者的交通問題。

目前高雄市身心障礙者人數約 13.2 萬人，為讓身心障礙者「行無障礙」，高雄市政府除了對外募捐復康巴士，更逐年編列預算，採購低地板公車，提供更舒適便利的乘車空間。

小型復康巴士以電話預約方式，提供運輸障礙者專車接送服務，車型為九人座小巴士，改裝成可容納 2 個輪椅區位的格式，車上配備冷氣、安裝進口輪椅升降機等。為了維護專業與穩定的



參．無障礙公車

服務品質，目前高雄市政府公車處依據政府採購法，委託伊甸社會福利基金會辦理復康巴士交通接送服務，提供運輸障礙者 365 天不打烊的交通接送服務。

一般小型復康巴士僅有 2 個輪椅區位，高雄市政府公車處為提供運輸障礙者及其家人更方便、舒適的交通旅運服務，2010 年特別推出以中型低底盤公車改裝為可停放 5 個輪椅區的「中型多輪椅巴士」。「中型多輪椅巴士」配置於高雄市的旅遊路線，以固定路線、固定班次、固定地點的服務方式提供身障者往返動物園的無障礙交通運輸服務，身障者或團體也可租借做為遊覽使用。

迄 2013 年 9 月，復康巴士在企業與市民的熱心贊助下，已達到 105 輛。至於無障礙通行的低底盤公車則有 113 輛。

搭乘交通工具對一般人來說是輕而易舉的事，但對身心障礙者及年長者來說卻是一件困難重重的事。高雄市政府對各類障礙者均做相當程度的考慮，以協助他們克服所遭遇的困難，特別積極推動高雄市成為無障礙運輸的友善城市，除了徵募復康巴士、添購低地板公車、一般公車加裝升降設備使輪椅者能方便上下車、車內提供視障者及聽語障礙者到站語音播報資訊佐以 LED 顯示設備、改善場站降低車門台階高度、



於車門適當位置增裝扶手桿。另外高雄地區大眾捷運系統也已全面設置無障礙車廂與車站設備，含電梯、扶梯及適合各類身心障礙者使用之輔助設備，使運輸障

礙者自行進站、登車至下車、出站均能順利無礙。

這些作為，都反映出高雄市是一個友善的城市，努力提供市民一個無障礙的大眾運輸環境！

高雄市無障礙公車進化表

車輛名稱	大型復康巴士	小型復康巴士	大型低底盤公車	多輪椅中型巴士
車輛型式	大型巴士改裝	廂型小客車改裝	大型巴士	中型巴士改裝
改裝(打造)年分	84年	88~98年	99年	99年
輪椅進出設施	輪椅升降機	輪椅升降機	渡版	輪椅升降機
無障礙空間	輪椅4輛	輪椅2輛	輪椅3輛	輪椅5輛
陪伴者座位	25	2	18	5
用途	身障專用	身障專用	固定路線	固定路線遊覽租用

復康巴士捐贈名單（截至 2013 年 7 月為止）

捐贈日期	捐贈名單	捐贈數量	捐贈日期	捐贈名單	捐贈數量
2011.06.28	義聯集團	5	2009.07.28	高雄縣林鳳宮	1
2011.04.29	歐秀惠	1	2010.11.17	三洋製藥	10
2011.05.16	積德慈善會	1	2011.07.13	楊文祥	1
2011.04.14	國際獅子會	1	2011.07.28	中國信託	9
2011.09.23	吳光輝	1	2009.12.15	國際扶輪3510林園扶輪社 鳳山扶輪社、鳳山東區扶輪社 鳳山西區扶輪社、鳳山中山、 鳳山南區扶輪社、大發扶輪社 水里扶輪社及日本姐妹社	
2011.08.30	財團法人永達社會福利基金會	2			
2008.08.22	財團法人永達社會福利基金會	1			
2009.08.28	財團法人永達社會福利基金會	1			
2008.08.21	財團法人永達社會福利基金會	1			
2009.08.26	財團法人永達社會福利基金會	1	2009.12.31	國際扶輪3520地區 台北北區社、台北新生扶輪社 台北北安社、台北長安社	
2010.08.05	財團法人永達社會福利基金會	1			
2011.07.07	財團法人永達社會福利基金會	1	2009.12.31	國際扶輪3520地區 台北南華社、台北樂華社 台北高峰社	
2012.08.22	財團法人永達社會福利基金會	1			
2013.08.20	財團法人永達社會福利基金會	1	2009.12.31	國際扶輪3520地區 台北圓山社、台北中正社 台北華山社、台北大直社	
2011.09.07	龍芳餅店	1			
2006.04.19	富邦大樂透頭獎中獎人	2	2009.12.31	國際扶輪3510地區 高雄岡山扶輪社暨日本姐妹三社 (豐川社、歌山南社、佐賀西社)	
2006.04.19	富邦大樂透頭獎中獎人	2			
2009.05.22	中信大樂透頭獎中獎人	2	2011.12.27	中山扶輪社捐車	1
2012.10.02	中國信託大樂透頭彩中獎人	6	2012.03.29	戴松	2
2011.01.25	內政部公益彩券回饋金補助	1	2012.04.27	柯珀汝	1
2011.03.28	內政部公益彩券回饋金補助	1	2012.05.28	張嘉倫、張博閔、張嘉恩	1
2012.12.04	內政部公益彩券回饋金補助	3	2012.06.01	清涼山護國妙崇寺	1
2010.11.26	內政部2009年補助2010年採購	1	2012.06.07	盧昆山君暨盧陳金好女士	2
2010.02.09	內政部公益彩券回饋金補助	2	2012.06.29	斗姥廟	1
2005.12.09	原高縣為身障社團募款經費	1	2012.06.29	慈雲寺	1
2006.03.20	原高縣為身障社團募款經費	1	2012.10.02	淨覺社福基金會	1
2012.12.12	財團法人佛教佛乘宗基金會	1	2012.12.24	日月禪寺	1
2012.08.15	財團法人佛教佛乘宗基金會	1	2013.06.28	鼎宇建設	1
2010.08.24	蔡清煌	1	2013.06.28	隆大營建	1
			2013.07.10	盧昆山君暨盧陳金好女士	2



■ 復康巴士車型

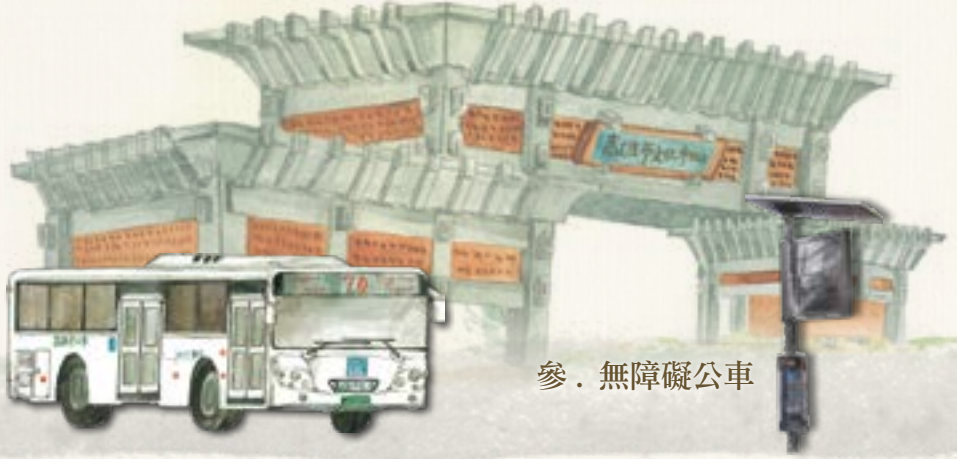
高頂式 / 內部空間較寬敞



普通客貨式

以客貨車（例：中華得力卡）改裝而成。依據交通部 101.11.20 頒佈汽車變更設置輪椅區或迴轉式座椅車型安全審驗作業要點」規定改裝。





參．無障礙公車

■擴大無障礙公車服務

低地板公車

低地板公車車門設有手動式渡板，方便輪椅／推車上下車。
高雄市低底盤公車路線，以行經醫院及身心障礙等特殊教育學校為

主。低底盤公車能讓輪椅直接上下車，提供年長者及行動不便的乘客更貼心、完善的服務，獲得許多市民朋友廣大迴響。



肆．主題公車

隨社會環境變遷，公車的功能也愈加多元化，不再只是單純通勤的交通工具，針對市民的需求，高雄市公車處進行一系列改革，依功能性規劃出「觀光」、「百貨」、「文化旅遊」等不同類別的主題式公車，令公車的服務更加豐富完整。





肆．主題公車－文化公車

【文化公車】



政府為了將各區重點的特色更發揚光大，特意將大高雄地區的古蹟歷史、人文風情、在地美食做結合，以文化公車串連一整套完整的高雄旅遊路線，讓更多民眾更加了解高雄的發展及歷史。

公車處與文化局共同關駛「哈瑪星」、「舊城」、「鳳山」三線文化公車，無論是「鳳山龍山

寺」尋幽探歷，「英國領事館官邸」喝海港咖啡，「武德殿」見習日本武術、茶道等示範表演、「打狗鐵道故事館」看蒸氣火車，或是到「眷村」看漫步林蔭大道、環蓮池潭飽覽湖光山色...，搭文化公車一次滿足所有心願，玩累了，穿堂巷弄還有滿滿的小吃美食等著！



■ 哈瑪星文化公車



票價 / 50 元

一天內可無限次上下車。

路線 /

去程：捷運西子灣站 2 號出口→愛國婦人會館→武德殿→港務局（隧道口）→哨船街→哨船頭（往旗津觀光請過景觀橋轉乘渡輪）→雄鎮北門（高雄市定三級古蹟）→西子灣站（打狗英國領事館）。

回程：西子灣站（打狗英國領事

館）→雄鎮北門（高雄市定三級古蹟）→哨船頭（往旗津請過景觀橋轉乘渡輪）→哨船街→港務局（隧道口）→代天宮→香蕉碼頭—臨海酒吧（駁二藝術特區）→捷運西子灣站 2 號出口。

哈瑪星文化特色 /

哈瑪星是由日文的「濱線」



肆．主題公車－文化公車

（Hamasen）轉音而來，指的是濱海的鐵路幹線。

高雄第一個郵便局（郵局）、第一個警察署（警察局），及第一個市役所（市政府）等許多「第一」都在哈瑪星。1920年代後，位處鐵路及港口轉運總樞紐的哈瑪星，不僅漁業發達，也是當時政治及經濟的中心。經高雄市府積極推動舊街區改造，為古蹟保存活化作努力後，哈瑪星這些曾在舊時光裡各具特色的歷史建物、珍貴文化資產，開始彰顯出新時代的意義。

景點介紹 /

《舊打狗驛》

1900年創建，為高雄第一個火車

站，2010年以「打狗鐵道故事館」的嶄新風貌，成為鐵道文化的知名景點。

《武德殿》

興建於1924年，是臺灣唯一以原始功能再利用的古蹟。日治時期全臺各地推動武德教育，當時的武德殿定期舉辦演武大會，推廣武道文化，場所提供警察及青年學子修練。

《打狗英國領事館官邸》

創建於1879年，是當時英國政府於打狗掌理領事業務的重要據點，具有美麗拱式廊的紅磚建築。



【哈瑪星文化公車】

《代天宮》

其建築雄偉莊嚴，內部雕樑畫棟，出自名匠潘麗水大師精心之作，氣勢非凡。廟前廣場美食小吃吸引許多饕客。

《香蕉棚》

民國 50 年代臺灣盛產香蕉，當時都從高雄港出口，出口前露天堆放在此，因風吹日曬雨淋，香蕉容易腐壞，故興建此一棚架。現今香蕉棚轉型為遊憩區，可眺望高雄港船舶進出景觀。

《駁二藝術特區》

位於昔日鹽埕商港旁，過去儲放魚粉與砂糖，現在轉換為極具特色的藝文空間，同時也是民眾最

佳休閒場域！

《高雄市立歷史博物館》

興建於日昭和 13 年（1938 年），為第二個「高雄市役所」所在地。仿西方古典建築的屋身，結合日本古典傳統皇宮大屋頂而成的「帝冠式樣」，主體建築狀似「高」字。是高雄城市發展與歷史文化變遷的最佳見證者。

《高雄市電影館》

高雄市電影館是南臺灣第一個專屬並長期推動影像藝術文化的基地。引介多元電影藝文活動，也保存影像中的高雄，記錄城市風土人情。



肆．主題公車－文化公車

■舊城假日文化公車

票價 / 50 元

(星期六、日出團)



路線 /

左營捷運站 2 號出口車站出發→經翠華路→環潭路介紹：(蓮池潭風景區、洲仔濕地公園、清水宮)→進入蓮池潭介紹：(孔廟、元帝廟、崇聖祠、啟明堂、春秋閣、龍虎塔、慈濟宮)→小龜山風景區→眷村文物館→城峰路沿途介紹：(舊城東門)→介紹：(舊城南門)→介紹：(左營舊城遺址)

→進入勝利路介紹：(舊城北門、鎮福社)→海平路介紹：(薛家古厝)→進入軍校路→海功路→介紹：(文化景觀明德新村)→介紹：(世運主場館)→回左營捷運站 2 號出口車站。

舊城文化特色 /

在柴山、蛇山、龜山、半屏山環繞下的左營，舊稱「興隆莊」，



【舊城假日文化公車】

在地理位置緊鄰臺灣海峽，自古以來就是軍事重地，不僅在明鄭時代即有軍屯地與聚落，清代更是鳳山縣治所在地。

1949年政府遷臺後，左營仍然吸納了大批的軍眷移民以及持續的軍事建置，都使左營的「軍事」色彩歷久不褪。但今日左營更令人熟悉的還包括揚名國際的世運主場館、洲仔溼地、自行車景觀橋，以及蓮池潭。歷史的榮光、豐富的都會風貌，交織出左營無可比擬的魅力。

景點介紹 /

《左營高鐵站》

現代化主體建築的左營站座，是

臺灣高速鐵路、臺鐵縱貫線與高雄捷運紅線，三鐵共構的車站。臺鐵稱為新左營站，高鐵車站與高雄捷運紅線的綜合車站。

《洲仔溼地公園》

左營洲仔溼地，與彰化全興、屏東林邊、臺南官田同為水雉的四大棲地。其前身是菱角田，後因臺灣溼地聯盟規劃為溼地公園，才開始水雉的五年返鄉計畫。2004年冬天，水雉終於返回洲仔溼地。

《眷村文化館》

眷村文化館保留早期年代中特有的文化，除了保留眷村的歷史、眷村的生活、眷村的記憶、眷村



肆．主題公車－文化公車

的故事之外，不定期以不同主題方向舉辦展演，共同說出生動的老眷村故事，是一個完整地保留眷村歷史的記憶寶盒。

《鳳山縣舊城－東門、北門、南門》

左營的城門古蹟是臺灣第一座土石造的城池，建於清道光五年（1825年），現今左營區仍留有北、東、南三個城門及部分城牆保留最為完整，已列為國定古蹟。

《崇聖祠》

原稱啟聖祠，主祀孔子父親叔梁紇，1723年追封孔子五代王爵並入祀，更名崇聖祠。屋架使用簡樸大方的三通五瓜式，柱礎尚存

古老珠形，這些特色均為清康熙年間的風格。適合旅客細細品味一番。

《孔廟》

高雄市現有新、舊孔廟各一，舊孔廟建於清康熙25年（1686年），新孔廟完工於1976年，格局大致參照宋制山東曲阜孔子廟配置，主體建築大成殿仿北京故宮太和殿建造，氣勢雄偉。





■鳳山假日文化公車



票價 / 50 元

(星期六、日出團)

路線 /

鳳山大東文化藝術中心捷運站文化公車出發→經鳳儀書院→鳳山教會(北門)→郡南第一關→鳳山火車站→平成砲臺→曹公廟→澄瀾砲臺→南門→兵仔市→鳳山龍山寺→打鐵街→傢具街→回鳳山大東文化藝術中心捷運站文化公車。

鳳山文化特色 /

位於高雄市西南端的鳳山區是高雄市人口最多的行政區之一，工商發達，生活機能便給。建城 300 年來，深厚的歷史底蘊和常民文化軌跡，盡在鳳山區的古蹟、巷弄與市集中持續發酵。

賣傢具和佛具的三民街、販售農具的打鐵街及常民依怙的信仰廟寺—天公廟、雙慈亭、龍山寺等，



肆．主題公車－文化公車

依然勾勒數百年來人們的生活樣貌。

歷史演化中，鳳山曾是台南府城以南最繁華的縣城，也是南台灣最重要古邑。

景點介紹 /

《大東文化藝術中心》

位於光遠路臨鳳山溪畔，包含圖書館、展覽及演藝的多功能文化藝術園區，是鳳山「都市生活之心」，為文化教育、藝文展示的綜合場域。

《鳳儀書院》

位於鳳明街，創建於清朝嘉慶 19 年（1814 年），由知縣吳性誠發動紳民捐建，有別於官學，是民間興辦學校的場所，現為市定古蹟。

《鳳山基督長老教會》

清末由馬雅各醫生派其助手吳文水及黃嘉智創立，經多次改建為目前所見英式風格教堂，已成知名婚紗攝影景點。

《鳳山火車站》

日治時期為軍事需要及運輸農產品於 1906 年設站，現在樣貌是在 1990 年改建，目前納入高雄鐵路地下化工程中，預計 2017 年完工，車站及周邊環境又將展現全新面貌。

《平成砲臺》

在曹公廟正後方，形制為方形，牆面嵌有「平成」花崗石匾額。當初守護城池的氣勢仍依稀感受得到。

《曹公廟》

為解決旱災，鳳山知縣曹謹於清道光年間引高屏溪水興建水利工程改善農田灌溉。縣民感佩曹謹功績，



【鳳山假日文化公車】

遂於鳳儀書院建祠，1900年台灣總督兒玉源太郎出巡鳳山時捐資募款遷建至現址，1992年升格為曹公廟。

《曹公圳》

鳳山新城之護城河為曹公圳之一部份，現僅存火車站前之外濠溝，內濠溝則僅存經過平成、澄瀾砲臺之一段及訓風砲臺旁之部分。

《澄瀾砲臺》

位於鳳山國小後方，位屬縣城西南隅，牆體建材為咾咕石，為不規則八角形砲臺，砲臺兩側翼牆還可清楚看到數個供長槍射擊的「銃孔」。

《兵仔市》

鳳山區第一公有市場，因早年為高高屏地區軍事營區伙食採購集中在此而得名，也因為商機熱絡而成為

鳳山區「地王」，至今周遭的街道仍聚集許多好吃的傳統美味。

《鳳山龍山寺》

200多年歷史，為國定古蹟，幾度重修仍保存傳統寺廟建築樣貌。三川殿、拜亭及正殿呈現原有形貌，寺內泥塑、剪黏與木雕十分精緻，展現傳統寺廟之美，具藝術價值。

《訓風砲臺》

位在龍山寺右側後方，鎮守鳳山溪往前鎮河出海口的要衝。戰略形勢非常重要。橫額「訓風」嵌在花崗石牆內，左右則用書卷造型裝飾。

《東便門》

門外原有一座東福橋，雖遭沖毀，但已將橋墩移至鳳山溪旁，並新建東福橋。通過東便門，沿鳳山溪旁綠地而行，頗有「今月曾經照古人」的懷古氛圍。



肆．主題公車－文化公車

■大樹祈福線觀光公車



票價 / 50 元

路線 /

去程：鳳山火車站→捷運大東站
→九曲堂火車站→舊鐵橋濕地。

→竹寮山觀光酒廠→姑山倉庫→
鳳荔文化館→佛光山→佛陀紀念館。

回程：

佛陀紀念館→佛光山→大樹農會
教育園區→鳳山市→龍目井。

→水寮公園→九曲堂火車站→捷
運大東站→鳳山火車站。

大樹文化特色 /

大樹區依山傍水，觀光資源豐富多元，更擁有豐沛的自然人文景觀及宗教文化資源。『大樹祈福線』公車 102 年 1 月 1 日正式上路，串連鳳山火車站、捷運大東站、九曲堂火車站，形成無縫接軌的大高雄公共運輸系統，以及轉乘接駁觀光運輸環境，對大樹區等觀光景點，提供促進觀光的有形動力，帶動整體觀光發展。

並憑藉地質與氣候的優厚條



【大樹祈福線觀光公車】

件，生產許多農業產品，除眾多蔬菜外，「鳳梨與荔枝」這兩種熱帶水果最廣受遊客喜愛，也因地理環境與交通之故，使大樹仍能保存農村風貌及相關產業文化。

景點介紹 /

《舊鐵橋溼地園區》

擁有舊鐵橋國家二級古蹟和豐富鳥類自然生態資源，面積廣達 120 公頃。有戶外廣場、劇場、人工溼地、親水空間、景觀綠帶、自行車道等設施，是重塑高屏溪沿岸景觀意象及維護河濱生態的一項重要工程。

《三和瓦窯》

南台灣僅存紅瓦窯，已被列為歷史建築；目前轉型為觀光窯場供遊客製作瓦磚體驗。

《龍目井》

早期大樹家家戶戶仰賴此水食用，泉水甘美無比，並流傳一有趣約束：「可以在井中洗腳，不可以在井中洗手」。

《竹寮山觀光酒廠》

取自水源保護區優質好水，製成多口味濃縮醋、酒類、茶葉及礦泉水等；並有專人導覽酒品釀造過程，體驗製酒文化與在地風土民情。

《姑山倉庫》

行銷大樹農特產品的休閒園區，將荔枝、鳳梨製成冰棒，並研發出荔枝酒、鳳梨醋，深受遊客喜愛。

《佛光山暨佛陀紀念館》

西元 1999 年佛牙舍利在千萬佛教徒恭迎下迎回台灣，星雲大師發起興建「佛陀紀念館」供養「佛牙舍利」於 2011 年 12 月 25 日落成啟用。



肆．主題公車－百貨公車

【百貨專線】 百貨商圈接駁公車

高雄市中山路、三多路、五福路、成功路有很多百貨公司及賣場，假日總是造成這些路段交接處以及周邊的交通大壅塞，高雄市公車處因而在 2001 年開闢了一條「百貨專線」100 號公車。

在捷運還未開通的年代，大約在 2000 年的時候高雄市推出了「顏色識別公車」，就是以不同

色彩的車身方便民眾辨識。當時共推出了四種顏色識別公車：「紅線 301」加昌站—火車站—小港站；「橘線 248」建軍站—鼓渡站；「綠線機場幹線」火車站—小港機場；「藍線 100」百貨專線。

在高雄市公車處推行「顏色識別公車」時期，100 號路線是顏色識別公車中的「藍線公車」，





【百貨商圈接駁公車】

也是最晚推出的一條識別公車，2001年公車處採購23台日盈機械打造的LRK2JMB，其中前面13台便是常態配置於100路的公車，在往後的幾年，100路都是以藍色的LRK2JMB來行駛。

機場幹線所使用的綠車，從委託代駛開始退出顏色識別公車的行列，橘車與紅車也因為釋出民營的關係相繼退出顏色識別公車。

最後一款還存在的顏色識別公車100路藍車百貨專線，也在新穎的白色巴士加入陣容後，成為不特定路線的一般公車，不再是百貨專線專屬的顏色。

100號百貨專線從瑞豐站出發，行經新光三越百貨、太平洋



百貨、大遠百、漢神百貨、大立伊勢丹百貨、新堀江商圈等，最後抵達火車站。由於100號百貨專線路線單純，且發車密集，成為最受歡迎的公車路線。

以專車串連各大百貨公司，不僅紓解了交通，更形成百貨商圈的磁吸效應，除了帶來眾多的百貨消費人潮，同時也連帶提振了周邊店家絡繹不絕的商機！



肆．主題公車－百貨公車

2007年，統一夢時代購物中心開幕後，公車處又增闢101號百貨專線往返夢時代，營收也倍數成長。於是，100和101號公車成為高雄市人氣最旺的兩條公車路線，幾乎座無虛席。後來，隨著捷運紅線通車，101公車在2008年停駛，反倒是100號百貨專線至今仍然神采奕奕遊走在各百貨公司之間。

短暫的101號百貨專車雖然上路只有一年時間就停駛，但它在關鍵時刻產生了極大的效益，讓地理位置偏離市區的統一夢時代購物中心能夠在開幕初期立即匯聚人潮，更帶動了前鎮區的繁華。

高捷通車後，100路經過的百

貨公司，除了漢神百貨以外，絕大多數有捷運可以抵達。在市政府捷運為主、公車為輔的交通政策，百貨專車目前的定位，是接駁三多路乘客到達捷運三多商圈站，或是提供漢神百貨與高雄車站間的接駁。儘管從百貨專車退位成為接駁公車，但無損於專車所彰顯的精神。





【百貨商圈接駁公車】

抵達高雄各大百貨公司的公車

大立百貨、大立精品	100、24B、25、33、76、77、五福幹線
漢神百貨	100、11、214、0北、0南、環狀西線、環狀東線
大遠百購物中心	100、12、70、83、紅18、紅20、一心幹線
太平洋崇光百貨	100、70、83、紅16、三多幹線、民族幹線
漢神巨蛋	3、16、17、91、217、301、紅33、紅36、環狀西線、環狀東線
百貨商圈專線	100
夢時代購物中心	15、35、36、70、214、中華幹線、環狀西線、環狀東線、復興幹線、三多幹線
新光三越百貨 捷運三多商圈站	12、紅18、紅20、紅21
新光三越站	100、70、83、民族幹線

收費方式：一段收費

平日班距：尖峰：15分鐘 離峰：15-20分鐘

假日班距：尖峰：15分鐘 離峰：20分鐘

行駛路線 /

100 號百貨專線主要行經地點：

瑞豐站→永豐路口→崗山北街口→監理站後→鐵路機廠→武慶三廠→五塊厝→三信商工→國際商工→五權國小→和平路口→林德官→光華路口→三多市場→復興路口→仁愛三街口→三多三路→新光三越、太平洋崇光百貨→大遠百百貨→八五大樓→成功國小→苓雅市場→漢神百貨→大立伊勢丹→城市光廊→中央公園→生命線→大港埔大圓環→中山一路口→火車站

101 號公車主要行經地點：

(營運期間：2007年5月12日至2008年3月15日)

高雄火車站→建國二路→大港埔大圓環→生命線→城市光廊→大立百貨→漢神百貨→成功國小→八五大樓→大遠百百貨→太平洋百貨→新光三越→三多三路→愛群國小→台鋁新村→獅甲國小→獅甲國中→中山三路→中山四路→夢時代→前鎮站



肆．主題公車—路上行舟

【路上行舟】水陸兩棲鴨子船



「鴨子船」就是水陸觀光車，因為可以在陸上行駛、水中航行，如鴨子可水陸兩棲而得名。

「水陸兩用車 (Duck Tour)」原本是二次世界大戰時期美軍作為船上運補軍人或戰備物資登陸時之兩棲作戰載具，由美國波士頓首先將水陸兩用車運用在觀光用途，並大受好評。一輛車可上山下海，讓遊客體驗「陸上行舟」，享受搭車、搭船二合一之樂趣，深受觀光客喜愛，成為推展城市觀光最佳利器，

因而世界各國相繼引進，直至目前全世界已超過 30 個河港城市引進鴨子船行銷城市觀光。

交通運輸是觀光據點與市場資源間橋樑，在觀光發展中，交通運輸扮演著關鍵角色。與我國同為亞洲四小龍的新加坡、日本、韓國等國家都在台灣之前引進「水陸兩用車」運用在觀光用途上。基於上述原因，高雄在台灣率先引進水陸兩用車繞行接駁高雄市水岸觀光景點，並提供觀光遊客一個兼具「造



【路上行舟—水陸兩棲鴨子船】

型可愛」、「休閒」與「觀光價值」之旅運服務。

高雄市政府共購買了 2 輛鴨子船，率先在 2009 年登場的第一輛鴨子船車號為「666-FP」，在歷經一連串的試運轉後，終於在 2010 年 5 月 8 日於蓮池潭正式營運，第二艘鴨子船也在同年 11 月 9 日於愛河線啟航。

基於法規限制，鴨子船被賦予兩種身分：巴士、船艇；既有行車執照，也有行船執照，成為難得一見的雙照運輸工具，所以駕駛鴨子船的司機，必需兼有大客車駕照以及船艇駕照；因此第一輛鴨子船進口後，請領小船及車輛牌照作業過程長達 8 個月，公車處還特別派任 2 名駕駛員前往美國受訓，領取水



陸兩用駕駛執照。

在營運草創初期，為了鼓勵民眾搭乘，公車處採行優惠促銷低票價策略（票價 80 元 / 次、航程 40-45 分鐘）與購置成本（鴨子船：2500 萬元 / 艘）相比略顯懸殊，期盼以優惠票價提升民眾搭乘意願，進而建立產品知名度，吸引外縣市民眾來高雄市觀光，帶動區域經濟發展。



肆．主題公車—一路上行舟

造型特色 /

水陸兩用的鴨子船 1 號身長 10.73 公尺，寬 2.5 公尺，總噸位 14.55 噸，有 30 個座位（含駕駛與導遊），造形與世界各國的鴨子船差不多，車頭的尖造型，就如同船頭甲板，利於水中前進，上方的擋風玻璃，則是時尚巴士的設計。

鴨子船必須具有大客車行車執照，並領有車牌，可是尖型車頭沒有掛車牌的空間，只好將車牌放置在擋風玻璃旁，及車尾。

內裝的座椅配置，採兩兩一組，走道旁的座椅附有扶手以及把手，車內配置完全比照巴士，緊急





【路上行舟—水陸兩棲鴨子船】

逃生門的位置設在左側的後方，車窗擊破器（紅色小槌）也在同樣的位置，唯一與巴士不同的是空調設備，鴨子船車頂沒有冷氣出風口，所有空調都來自車尾的分離式冷氣機。不過鴨子船畢竟兼具「船」的功能，依照法規，每個座位下多加了救生衣。

現在公車風行低底盤，鴨子船卻是「超高」底盤，這樣的設計當然是為了遷就水中行駛的結構；車內頭尾都是同一平面，車門無法像巴士一樣壓低設計。另外，鴨子船的輪胎特別小，或許是與其龐大的車體相比，輪胎比例顯得更為嬌小，整體造型，猶如一隻大肥鴨，不論在陸上行走或是水中行駛，模樣可愛極了。



▲ 鴨子船四葉式推進器，適用車輪、渡輪。



▲ 駕駛座 270 度環繞視窗，視野無死角。



▲ 鴨子船一半隱藏水面下，遠看宛如一隻彩色水鴨徜徉水域。



肆．主題公車—一路上行舟

營運航線 /

《愛河線》

1. 夢時代購物廣場（週二～週五）

行駛路線：夢時代購物廣場（起站）→成功路→青年路→海邊路→光榮碼頭（航行五福橋至中正橋）→沿原途回夢時代購物廣場（終點站）。

2. 駁二藝術特區（週六、週日）

行駛路線：駁二藝術特區（起站）→大勇路→公園路→七賢路→香蕉碼頭→臨海三路→臨海一路→臨海二路→蓬萊路→七賢路→五福路→海邊路→光榮碼頭（下水航行於高雄橋與中正橋之間）→海邊路→五福路→公園路→大勇路→駁二藝術特區（終點站）。

《蓮潭線》

行駛路線：高雄物產館蓮潭店鴨子船站（起站）→環潭路→翠華路→勝利路→左營大路→孔營路→孔廟前廣場→行駛引道→蓮池潭水域→孔廟前廣場→蓮潭路→明潭路→高雄物產館蓮潭店鴨子船站（終點站）。





【高雄之光】特色公車

高雄市公車處自從於 2000 年左右推出了顏色識別公車，利用不同色彩的車身方便民眾辨識，自此，也開啟了高雄市公車變化外型的風華。近年來，高雄市新款公車各有特色，一掃早期單調形象；不論是車款的樣式豐富、車身圖案設計極具用心，軟硬體設備全都具備了國際城市的基調。

幹線、環狀、接駁車，加上捷運，構成了極具便利的交通網；對於這些改革，市民點滴在心。除了交通服務品質之外，市民對於不斷推陳出新的特色公車造型更是充滿狂熱！

在高雄街頭，出其不意的會看見黑熊公車迎面而來，有時候逼近的是個大大的微笑，有時會看見一條鮪魚從身邊而過，或者全身藍通通的鯨魚友善的停在旁邊，甚至還有童話彩繪的公車映照著大家的好心情。

為了改變高雄人搭公車的習慣，高雄市公車處努力在公車外型上加入創意，不僅成功打動了高雄人的心，更讓外國的旅者覺得處處有驚艷。



肆．主題公車－特色公車

■壽山動物園專車

看過宮崎駿漫畫《龍貓》的人，一定都很想搭乘龍貓公車。但虛擬的情節，即便動心也無法實現。這樣的遺憾，竟意外在高雄市公車得到夢想實現的滿足。

「壽山動物園專車」在 2009 年 7 月新裝亮相，車體彩繪可愛

的動物圖案，車頭畫上超卡哇依的 Q 版黑熊，一上路就十分吸睛，在路上與黑熊公車擦身而過時，都會心一笑！

2009 年 2 月起，高雄市壽山動物園進行開園以來最大的園區改建工程，歷經 5 個多月休園施工。

為配合動物園重新開幕，高雄市公車處將六輛動物園專車換上新彩妝，除了密集增加班次，還推出夜間遊園服務，大大提升公車及動物園的業績。





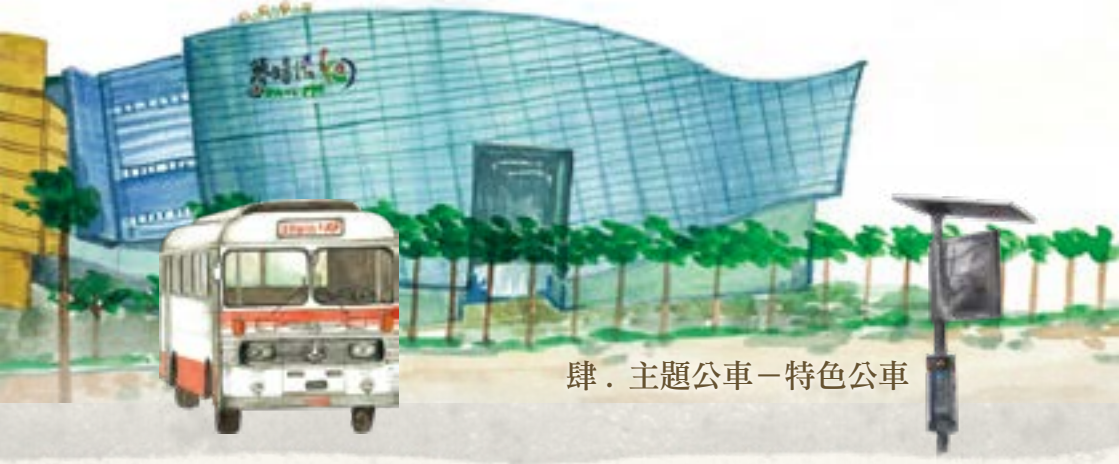
■ 鯨魚公車

為行銷高雄海洋都市特色，高雄市在 2010 年 4 月推出全臺獨有的「鯨魚造型公車」，全車漆成如大海般的水藍色調，車頂更有鯨魚尾鰭及背鰭，打破一般公車「平面」的彩繪方式，成為充滿「立體感」的造型公車，恰似公車化身為鯨魚以沉穩、安全與舒適意象，運載乘客悠遊於海洋首都之中。

這輛鯨魚造型公車以藍色為主色系，車頭白色的波浪曲線，遠看像是鯨魚在微笑，而司機座位及乘客上車的門，把手刻意漆上黑色，就成了眼睛，但最精采

的是在車頂後半部，除了有寬 25 公分、高 43.5 公分的背鰭與鯨魚尾，就如同鯨魚游於大海般。





肆．主題公車－特色公車

■ 鮪魚公車

為推廣高雄海洋三寶之一的鮪魚，高雄市公車處推出鮪魚公車，透過醒目、亮眼的黃鰭鮪魚作為主角，讓這部象徵豐收的公車在街頭上特別顯眼！

鮪魚與魷魚、秋刀魚，並列為高雄市海洋三寶，每年4-10月是黃鰭鮪魚盛產的季節，其色彩比其它種類的鮪魚更豐富；淡黃色線暈從胸部延伸至兩鰭，兩根細長的背鰭和臀鰭，顏色鮮亮，身軀則充滿魚鱗。

高雄是南部地區漁業重鎮，百年來漁業歷史造就四面環海的台灣生計，在漁業經濟發展背後，



有引以為傲的產業文化軌跡。近年來，在漁會研發下，創造多樣地方特色食品；魚鬆、魚脯、蛋捲、冰棒…。

自從鮪魚公車上路後，直接帶動鮪魚商品消費！許多慕名公車而來的旅客，也總要買個鮪魚伴手禮回家品嚐！



■ 微笑公車



高雄市公車處 2012 年底增購 59 輛低底盤公車，其中 15 輛被彩繪成微笑圖案，微笑公車設計理念是期望以公車的笑臉迎接每一位乘客，凸顯高雄市公車具有安全、便捷、值得信賴的特性。

微笑公車的車輛長度約 12 公尺，較一般約 11 公尺公車長，目前營運路線有 12、69、214、紅 2、紅 3、紅 8、205、217、218、

219、50、52、53、88、橘 7、77 等 16 條路線。創意的造型，讓大型白色公車變得亮眼！微笑公車推出後，不少遊客有這樣的感受：坐在上面心情都跟著微笑起來…。

低底盤公車的登車門只有一級階梯，車內底盤至地面高度僅三十五公分，前、後門設有感應防夾安全裝置，當車門關閉時碰觸乘客，車門立刻開啟不致於夾傷乘客；車門未關閉時，車輛亦無法加油啟動。車內利用前輪拱設置行李放置區；挑高設計使乘客無壓迫感，且有大型觀景車窗，視野遼闊，以營造明亮活潑的乘車環境。低底盤公車不僅老弱婦孺受益明顯，因為低底盤公



肆．主題公車－特色公車

車的上下車時間較少，也增加乘客上下車的速度。以低底盤公車作為微笑公車的車種，更增添了微笑以對的意義！


■ 童話公車

2009年，高雄市公車處增購120輛中低底盤公車，潔淨車身與寬闊車窗視野，讓很多公車族讚不絕口，吸引很多人加入乘坐公車的行列。為了讓市民更愛搭公車，公車處邀請手繪畫家為車身添加童話與想像。

彩繪的內容，有柴山獼猴、長頸鹿及白雪公主、灰姑娘、小魔女與豆豆先生…，童話公車上路後，大家都忍不住驚嘆：「高市公車好美喔！」

圖案設計的構思，是想藉由尋找故事的方式，讓市民重新編寫旅程的歷史記憶，與增加乘車的樂趣；「當公車迎面而來，開心向乘客招手的是高雄柴山的可愛獼猴，讓人一見到公車即感受到大高雄的熱情。公車停妥後，會發現公車上裝滿旅客的行李箱…」透過畫面的故事連結，乘客發現自己正與故事中的主角同車旅行！或是，自己本身就是故事中的主角。





伍．等車趣

等待是人生的藝術。

等公車當然包括在內，從早期的鐵桿圓形站牌，到現在的智慧型站牌，人們在等待中，經歷了焦急——看著手錶上的指針，一步步走向約定的時間，眼睛不斷地望向遠處街角轉彎處，等待應允而來的班次。

也經歷了狂喜——彷彿才就定位，班車就逶迤而來，你會相信這一整天都會像等公車一樣的幸福。

十分鐘廿分鐘卅分鐘，心情的溫度針也隨著熾熱的太陽升溫，隨著突來一陣西北雨，涼了大半截。

學生手上的單字卡，老人手上的拐杖，原來等公車最大的武器是一時間，人是風景，是過客，而等候最久的竟是站牌和候車亭。



肆．等車趣

候車亭的綺麗夢想

在這長久的等候中，公車作為大眾運輸系統的一環，也回應了資訊化時代的需求，透過 GPS 衛星定位，乘客已經可以透過「高雄市公車動態資訊網」、智慧型手機 APP「k-bus 高雄公車」預先查詢公車所在位置、預估到站時間。

2010 年起，站牌和候車亭也有了更豐富的面貌，除了傳統造型外，LED 智慧型直立燈箱式站牌、圓筒型 LED 智慧型站牌、捷運出口 LED 顯示器及候車亭 LED 公車動態顯示器等陸續出現在高雄街頭，但吸睛的還是結合近年來掀起的文創風和城市美學所打

造的造型候車亭，打破了一般候車亭設計的功能取向，突出了色彩、造型上的效果，用藝術和民眾對話，讓等公車不再只能「殺時間」，更成為城市裡最重要的風景。





■會省電的太陽能風力發電的候車亭

以打造低碳宜居城市為施政目標的高雄市，當然要好好利用南部得天獨厚的陽光。2011年公車處向高雄市環保空污基金申請補助，打造了三座結合太陽能及風力發電的全節能候車亭，成為全國首創低碳節能的候車亭。

這三座新式候車亭分別座落在



凱旋路的五權小學站及橋頭火車站，候車亭除利用太陽能及風力發電外，並將原傳統照明燈具改善為純LED低耗能照明，還能支應晚間照明及白天候車資訊跑馬燈。

系統蓄電池9成蓄電時，在無陽光及無風的情況下，可連續供應候車亭所有照明設備至少10天，維持穩定可靠的照明。





肆．等車趣

其實高雄市有 2000 多個公車站牌，候車亭共有 560 處，（其中 237 座加裝 LED 智慧型公車動態顯示器），更普遍的是站牌，在 2013 年一項資料統計，站牌共有 2545 支（座），其中舊式鐵桿式站牌還有 704 支，橢圓形站牌

416 支，圓筒型站牌 347 支，這些擁有圓筒狀造型的「太陽能的智慧型站牌」，除了頂端的太陽能板可以蓄電供路線圖夜間照明外，同時加裝了 LED 板顯示路線的到站時間，完全不使用市電，可以說是省錢又環保的設計。





■曾經浪漫 130 座公車站牌有詩文

別以為在站牌和候車亭只能夠看到廣告。2009 年公車處曾經與文化局合作在全市 130 座站牌詩文燈箱，結合詩文及塗鴉藝術，

讓候車站、亭成為心靈補給站，其中教師林鳳珠依高市 11 個行政區特性寫作的台語詩「打狗地理歌」，別具特色！

站在印著數不清的人們的足跡上 站在人生的這時點上（錦連）

屬於每個學生的公車日記 總有一段不曾牽手的戀情（郭定宇）

如果能夠乘坐著公車回到童年時光 我會用雨豆樹的葉子做車票（涂妙沂）

落葉為輪子鋪好床單 夢見森林和城市結婚（林德俊）

75 路公車像一枚縫衣針，來回穿梭著
機場的朝陽漁港的落日和我日日夜夜的思念（蔡富禮）

一如季節的風信
旅人吹著口哨在此交換著方向（林仙龍）



肆．等車趣

公車詩文邀約以高雄在地作家為主，共有 55 位詩人以詩傳情表意，老中青詩人百詩齊放，短短一句兩行，有浮世的情懷及對時間的凝視，還有對自然花樹的禮讚與謳歌。

■化身城市美學代言人

站牌和車站的原始功能就是等車，除了路線和班次資訊，頂多一把椅子，或是遮陽的設施，就算考量到乘客舒適和便利的需求，也總是千篇一律的造型，不過從 2010 年起卻掀起了顛覆性的風潮。

市府交通局於 2010 年首度舉辦了一項「公車候車亭創意設計大賽」，邀大專院校學生發揮創意，吸引 137 件作品參賽，評選

結果由正修科技大學建築系大三閃紹維以 SHADE（樹蔭）奪冠；他的同班同學呂亞歷，則以 Square Bal loons（方塊氣球）拿到第二名；高苑科技大學建築系大三陳宥辰則以 The Sea（海洋）獲第三名，交通局並邀請建築師為前三名作品作細部設計，讓年輕世代對於候車站的浪漫想象，在高雄街頭出現。





- ▲ 以雷射切割鋼板製作枝枒大小交錯意象。
- ◀ 以為樹蔭灑落光影為創意的首獎作品。

SHADE (樹蔭)

在擁擠的城市裡用意念與樹蔭下灑落的光輝種下一些些的綠意，這座在「公車候車亭創意設計大賽」中奪冠的作品已於2012年4月，設置於中華三路鄰

近五福三路北上分隔島上，作者閃紹維說，創作靈感是來自於有一天站在樹下看到樹蔭灑落光影下散發出一些些綠意，你也感受到了嗎？

Square Balloons

(方塊氣球)

據說靈感來自於電影天外奇蹟，但汽球卻變成了方形，跳脫一般人對候車亭的刻板印象，繽紛的七彩方塊造型有紅、有黃、有藍，像是鮮豔的氣球，讓等車的民眾心情也彷彿要跟著起飛。這件創意設計大賽第二名的作品就在中華路與興中路口。





The Sea (海洋)

第三名的作品The Sea(海洋)是以烤漆鋼板設計波浪造型，凸

顯高雄海洋首都意象！造型十分簡潔有力，設置在中華路與苓雅路口。

■我要去文化中心等公車

等公車可不可能成為一種目的？自從高雄市文化中心周邊的五福路、和平路陸續出現造型奇特的公車候車亭被上傳到部落格和fb，就掀起一股候車亭的朝聖熱潮，因為這些創意候車亭深得年輕人的喜愛，加上文化中心周邊綠蔭滿徑的氛圍，和具有獨特个性的候車亭相得益彰，使得候車亭一時之間從配角一下子躍升為主角。

公車處在2010年與文化局攜手，開放文化中心周邊候車亭舉行「公車候車亭創意裝置」，向全國裝置藝術家和大專院校師生徵求創意，連著兩屆的徵件，共有六件作品入圍，並陸續施設完成，除了作為公共藝術必備的精彩創意，獲選作品本身的慧點與成熟，也大大開拓了候車亭作為城市風景的可能性，創造驚艷的城市亮點。



設置地點：高市文化中心大門左側公車候車亭（五福路上－靠廣州街）

一種瀕臨臨界點的邂逅想像

創作者：蘇家賢（高雄市竹瀝國小老師）

「好擠喔！」高雄市文化中心前的創意候車亭，350 隻鴿子擠在亭頂，令人莞爾。鴿子爭相恐後的堆擠在公車亭的屋頂上，將屋頂擠壓變形的模樣，與文化中

心正門廣場前聚集上百隻鴿子爭食的景觀十分相契，也許你還可以在候車亭上找到一兩隻真的鴿子偽裝呢！



希望光點

創作者：林美伶（台南應用科技大學室內設計系）

這座公車亭從旁邊長出粗壯的莖，還結有可愛的果實。以清晨的陽光、沾著露水的葉子及發光的種子造型，設計成象徵活力、生機與希望的公車亭，表達高雄市是一個充滿生機活力的陽光城市。

設置地點：高市文化中心東側之公車候車亭（和平路上靠近五福路）

設置地點：五福國中大門左前方之公車候車亭（五福路上 - 高市文化中心大門斜對面）



「佇足」創作者：陳羿良（藝術創作者）

整座公車亭由旁邊長出的不明「有機體」覆蓋。本體由竹編及鋼絲交錯而成。近看感覺很像鳥巢，庇佑著等公車的鳥兒們。

運用竹材的多樣性變化，結合竹編技法，呈現有機體的創意公

車亭。並邀請參與 2010 年上海世界博覽會〈臺灣館〉竹編工作者林秀琴老師及國內知名的竹編大師王貞云老師協助編製，以不同的竹編法表現整體的變化性和層次感。



■ 那些年，我們一起渡過的青春

創作者：黃法誠（藝術創作者）

設置地點：五福國中大門左前方之公車候車亭（五福路上靠近和平路）

巨大學生書桌造型創意公車候車亭，位於五福國中大門左前方。創作者試圖將公車亭營造成青春歲月的片段場景，整座公車亭以木作包覆，變成學生使用的桌子，

旁邊懸掛書包，書桌上隨意擺放書本、鉛筆、尺等文具，候車椅也變成黑板擦。站在不符比例的巨大書包與書桌底下，有種熟悉又親切的感覺。



作家介紹

路寒袖

(本名 / 王志誠)

路寒袖的父親是一火車司機，終日來往於月臺和鐵軌，甚至連年夜飯都不得在月臺度過，因此路寒袖對於生命的行旅滋味品嚐最深。

在「父親是個火車司機」的詩中，他寫著：

我知道，父親 / 正在車頭 / 瞻望前方 / 護送每位旅人 / 駛過漫漫長夜……

我的父親是火車司機 / 按照時刻進出季節 / 按照時刻家門離回 / 他的心 / 繫在車頭 / 適合撞破黑夜 / 他的作為 / 一如鐵軌 / 平直剛硬 / 足以負荷全世界……

我的父親是火車司機 / 這是他最初與最後的職業 / 三十八年來 / 他開車 / 載給我們菲薄的歡悅 / 他開車 / 看遍了生命的繁花落葉 / 我們卑微的家譜 / 彷彿簡陋的月台 / 早已堆滿旅人的腳步……

我的父親是火車司機 / 汽笛一鳴 / 無論酷陽或電雷 / 都得咬牙闖越 / 他深深了解 / 生活如果有什麼哲學 / 那就是鐵和鐵 / 生活如果曾經落淚 / 也要丟給車輪 / 讓它一滴一滴的輾碎……

親近過路寒袖的人，都能感受到他是個書生型俠客；洗煉的語言文字具有陶淵明田園牧歌式的氣質，恬適優雅，並且在字裏行間蘊含人間的歷練。這樣的特質，映照出他自父親的職業所領悟的智慧。

作家、詩人、老師、媒體人等都是路寒袖的頭銜，他曾擔任教師、中國時報「人間」副刊撰述委員、台灣日報副總編輯、高雄市政府文化局長等。現專事寫作，並於大學講授新詩、編輯、流行歌曲等相等關課程。他的創作以詩、散文、台語歌詩為主。其台語歌詩典雅優美，被評論家譽為「重拾台灣歌謠尊嚴的里程碑」、「點燃台灣新文藝復興的火花」、「既承續戰前台語文學的優良傳統，復開出當今台灣雅歌的新希望」、「台語文學的深度指標」。

曾連獲兩屆金曲獎最佳作詞人獎、金鼎獎最佳作詞獎、金鼎獎推薦優良圖書出版獎、賴和文學獎、年度詩獎、台中市大墩文學貢獻獎…的路寒袖，再再展現了他多元性的創作力。

過去，高雄曾被視為「草莽城市」，但歷經路寒袖擔任文化局長，積極凸顯都市文化質感後，高雄市脫胎換骨，今日的高雄是住民擁有高度「城市驕傲感」的城市。

上車下車《流轉城市·甲子時光》

【回顧套書一】搭載城市

發行單位 高雄市公共汽車管理處

發行人 歐秀卿

地址 高雄市苓雅區建軍路2號

編輯顧問 路寒袖、蘇士雅、張寬

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

插畫 林倩誼、李秉勳

撰文 蘇士雅、張寬

校正 陳美蓁

攝影 李家銘、尤思文

照片提供 高雄市歷史博物館、高雄市公共汽車管理處
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

出版年月 民國102年12月初版

公車，是城市交通網絡不可或缺的元素之一，擔負大眾運輸的重責大任，推動城市的脈動。對現代人而言，無論是上班、上學、逛街、郊遊，公車都是最方便、經濟的交通工具之一，是學生時代的青澀印記，上班族的通勤記憶，更是長者們安心的代步工具。

從民國34年高雄市政府成立交通課，接收「高雄州市役所交通科」所管業務至今已超過一甲子的時光。隨著時光流轉，公車的需求開始不同以往，車型越加新穎舒適，路線種類更加豐富多元，除了通勤的功能，更被賦予新的價值，推動觀光，運送文化，成為高雄市民的集體記憶！

