

# 109 年度統計專題報告



## 高雄地區公車式小黃服務計畫暨未來展望

### 專題分析

撰 研 機 關  
單 位 : 高雄市政府交通局

撰 寫 人 : 徐嘉陽

職 稱 : 科 員

聯 絡 電 話 : 07-2299825 分機 809

撰 寫 日 期 : 中華民國 109 年 7 月

## 目 錄

壹、前言 .....	1
貳、現況分析及問題探討.....	2
一、資源分配不均城鄉差距過大 .....	2
二、人口老齡化、持續外移 .....	3
參、執行內容 .....	4
一、發展背景.....	4
二、垂直整合.....	6
三、水平整合.....	8
四、推動歷程.....	10
肆、執行成效分析 .....	11
一、政府部門.....	11
二、乘客效益.....	13
三、計程車產業效益 .....	14
四、偏鄉公車式小黃推動說明 .....	15
五、未來展望.....	18
伍、結論與建議.....	19

## 圖目錄

圖 1 高雄市山城九區人口密度統計圖 .....	2
圖 2 公車式小黃發展期程規劃.....	5
圖 3 公車式小黃服務行動不便、購物、上學、轉乘旅次.....	6
圖 4 說明會實景圖 .....	7
圖 5 行銷活動現場 .....	7
圖 6 里民試乘活動 .....	8
圖 7 結合多元及通用計程車提供服務 .....	8
圖 8 各單位執掌角色分工圖 .....	9
圖 9 公車式小黃 APP 系統.....	9
圖 10 公車式小黃發展期程 .....	10
圖 11 公車式小黃路線統計圖.....	12
圖 12 103-108 年公車式小黃路線及運量統計.....	12
圖 13 108 年偏鄉山區路線推動期程圖 .....	15
圖 14 偏鄉路線建置圖 .....	16

## 表 目 錄

表 1 老年人口比例表.....	3
表 2 公車式小黃 107-108 一般市區與偏鄉區運量統計.....	13
表 3 經費節省逐年統計表.....	13
表 4 山城九區運量統計表(單位：段次人數).....	17

# 高雄地區公車式小黃服務計畫暨未來展望

## 壹、前言

內政部針對人口密度低於全國平均人口密度五分之一之鄉鎮市，列為偏遠地區，目前共計 65 個鄉鎮。高雄市因為先天地形因素，偏郊地區(旗山、美濃、那瑪夏、桃源、杉林、茂林、甲仙、六龜、內門)，土地面積高達 2,308 平方公里，占高雄市總面積 78%，人口數卻僅為 13.4 萬人，只占高雄市總人口 5%，人口密度平均約 58 人/平方公里，偏遠鄉鎮數量更為六都之冠，顯見人口分布極度不均。我國自 82 年起邁入高齡化社會，截至 108 年全臺灣老年人口約為 360 萬 7,127 人，占全國總人口 15.3%，其中高雄市老人人口已達 43 萬 8,452 人，占高雄市總人口 15.8%。偏鄉地區先天交通發展不良，後天發展受限，導致人口持續外移、老化，影響當地推動基礎建設。

由於人口持續外移，造成搭乘大眾運輸人次持續下降，運量的下降更直接造成政府補助交通運輸事業的沉重壓力，然而人口結構持續老化也間接加重偏鄉公共運輸的需求性；交通運輸事業是社會福利事業，雖乘車人數持續衰退，為顧及偏鄉地區交通便利，須持續提供運輸服務，維持應有的服務水準。交通局為了落實兼顧城鄉，高雄一家的政策理念，同時落實照護弱勢族群的社會正義，除積極推動改善公共運輸服務之策略外，更應用需求反應式運輸系統(Demand Responsive Transit System, DRTS)的理念率先全國推出公車式小黃服務計畫，並成功打響高雄公車式小黃服務的知名度。

公車式小黃提供彈性運輸服務行駛偏鄉地區，除替代公車接駁服務外，更可當作規劃大眾運輸路線之先導計畫，藉此探知該區域旅次需求之路線方向，同時降低政府預算支出。109 年 6 月累計公車式小黃路線數達 50 條，共 178 輛服務車輛，行經 31 個行政區，透過公車式小黃的服務不僅維持既有的交通服務，更滿足偏鄉地區市民的交通需求，造就政府、民眾、計程車業者間三贏的局面。

## 貳、現況分析及問題探討

### 一、資源分配不均城鄉差距過大

高雄市合併後，共計 38 區，651 里，18,584 鄰，總人口數合計達 277 萬人，土地面積達 2,951 平方公里，其中山城九區(旗山、美濃、那瑪夏、桃源、杉林、茂林、甲仙、六龜、內門)位處偏郊地區，土地面積即高達 2,308 平方公里，占高雄市總面積 78%，人口數卻僅為 13.4 萬人，只占高雄市總人口 5%，顯見人口分布極度不均。

地廣人稀的先天條件造成交通及觀光環境的發展限制，交通運輸的不便利造成當地人口持續外移，影響當地基礎建設發展，意味著當地搭乘大眾運輸的乘客數遞減；根據 108 年統計年報，山城九區公車路線平均年運量為 3,081,844 人次，日運量 8,443.4 人次，其餘行政區公車路線年運量 46,853,226 人次，日運量 128,365 人次，僅占全市公車運量 5%，如圖 1 所示。

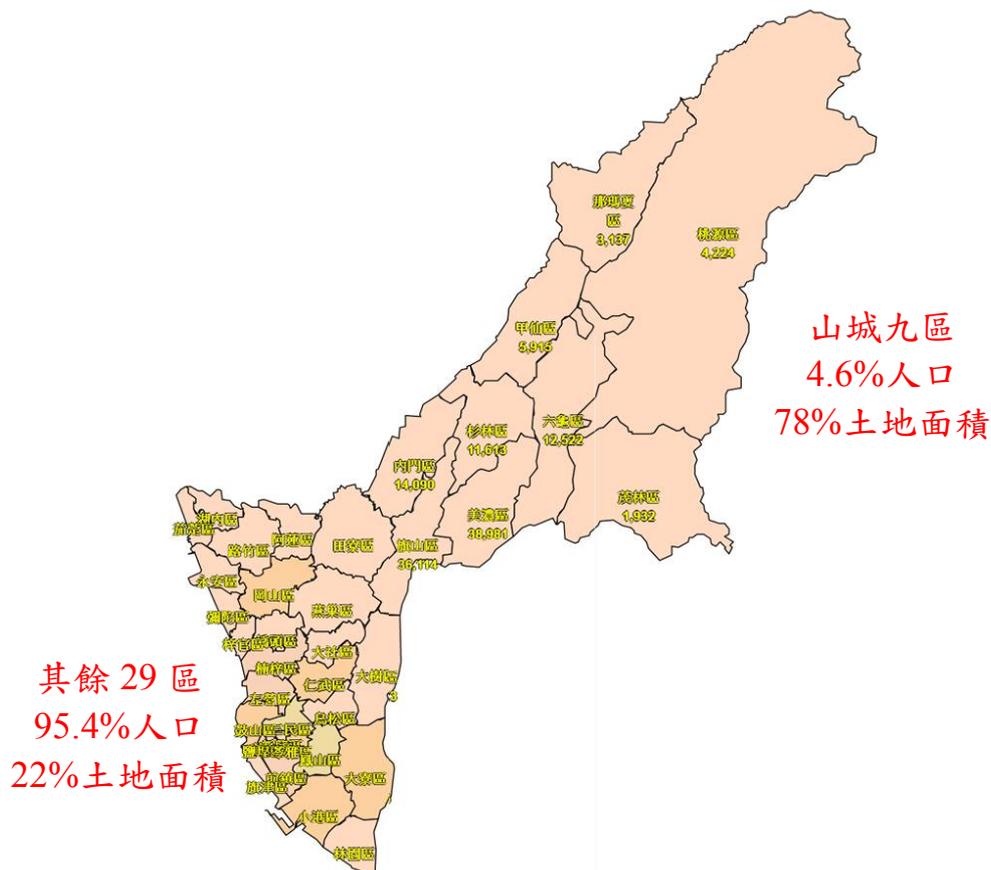


圖 1 高雄市山城九區人口密度統計圖

然而交通事業是社會福利事業，為了要顧及偏鄉地區居民的交通便利，運輸服務不能中斷，公車須持續行駛服務，造成資源持續投入，產生的效益卻不如預期，而搭乘人數減少，大眾運輸票收降低，相對的政府補貼營運金額卻須增加，以維持應有的服務水準。

## 二、人口老齡化、持續外移

臺灣自 82 年起邁入高齡化社會，統計 108 年全臺灣老年人口約為 360 萬 7,127 人，占全國總人口 15.3%，高雄市截至 109 年 5 月，老人人口已達 44 萬 8,029 人，占全市人口總數 16.2%，不僅較全國平均高，更突顯高雄市已邁向高齡社會，如表 1 所示。然伴隨著轉型成高齡社會，意味著不僅公共設施上須考量年長者的使用性，交通工具的設計也須滿足年長者的使用便利，以提供無礙之服務。

表 1 老年人口比例表

年度	高雄市		全國	
	老年人口數	比例	老年人口數	比例
104	350,448	12.6%	2,938,579	12.5%
105	373,604	13.4%	3,106,105	13.2%
106	394,861	14.2%	3,268,013	13.9%
107	416,436	15.0%	3,433,517	14.6%
108	438,452	15.8%	3,607,127	15.3%
109 年 5 月	448,029	16.2%	3,685,306	15.6%

高雄市除老年人口逐年遞增外，行動不便者比例亦逐年攀升，根據社會局社會福利服務 108 年第 4 季統計，高雄市身心障礙者人數為 14 萬餘人，在服務持續增加的老年人及行動不便者上，高雄市提供了復康巴士的接駁服務，截至 109 年 6 月，共有 160 輛復康巴士投入服務，然服務用途僅侷限於少數就醫及復健，洽公、購物、旅遊等活動者較無法使用復康巴士，造成行動不便者(包含老人、孕婦及未持有身障手冊之行動不便者)無法使用復康巴士外出，無法有效滿足市

民行的需求。

高雄市雖為現代化都市，透過捷運、火車貫穿高雄市核心區域，再藉由公車、輕軌、自行車彌補路網不足部分，建構高雄市大眾運輸環境，惟近年人口逐年老化，行動不便者比例逐年攀升，如何完備最後一哩服務，完善大眾運輸路網就顯得格外重要。

## 參、執行內容

在資源有限情況下，交通局考量交通運輸產業具有沉沒成本特性，建置後無充分利用易造成資源閒置、浪費等問題，爰利用現有運輸工具，不增加政府固定成本支出為前提，並跳脫傳統大眾運輸發展思維，不侷限發展公車及軌道運輸，率先全國以培植計程車發展為主軸，提出計程車創新服務計畫，滿足最後一哩之接駁服務。

交通局為了改善偏遠、近郊地區大眾運輸服務，並彌補公共運輸服務缺口，並提升計程車服務水準，同時考量到成功策略三要素：民眾需求性(Desirability)、策略可行性(Feasibility)及財務存續性(Viability)，推出深具本市特色的公車式小黃服務，有效改善偏鄉交通困難，提供年長者就醫需求，優化公共運輸服務，建立便利、友善的計程車乘車環境，扭轉民眾對於計程車的刻板印象，徹底翻轉計程車產業型態。

公車式小黃係交通局全國首創以計程車替代公車提供運輸服務，跳脫傳統需求反應式運輸服務窠臼，藉由垂直與水平整合，以高服務水準之副大眾運輸工具替代大眾運輸工具提供接駁服務。

### 一、發展背景

縣市合併後，交通局為確保各區市民交通權益，提出「區區有公車」政策，透過公車路線延駛、繞駛的方式深入服務原無公車服務的地區，以達到公共運輸「先求有」之目標。統計高雄市共有 170 條公車路線，平均每年營運成本為 13 億元，扣除平均票收為 3 億元，交

通局尚須補貼 10 億元營運虧損，為秉持著交通運輸服務不中斷的理念，交通局再推出公車式小黃服務，以改善偏遠地區大眾運輸使用率、提升資源使用率，進而提升高雄市公共運輸服務品質，「公車式小黃」應運而生，達到「再求好」之目標，如圖 2 所示。



圖 2 公車式小黃發展期程規劃

公車式小黃係全國首創以計程車替代公車提供彈性運輸服務，跳脫傳統需求反應式運輸理論窠臼，以高服務水準之計程車取代公車提供服務，並結合在地特色，達成質、量之多層面效益，解決市區公車在偏遠地區空車率高、運輸效率低之難題，同時深入服務公車較難到達的區域，並期透過優質服務，提升民眾滿意度，吸引民眾搭乘，同時降低政府補貼費用，摺節支出，提供年長者購物、就醫、兒童上下學、轉乘運具之交通接駁服務，如圖 3 所示。

公車式小黃，是公車，也是計程車；擁有公車般的穩定服務，更擁有計程車般的可及性，可以因應路況，深入鄰里載運地方年長者出外，擴大公共運輸服務範圍、補齊服務缺口，並可配合實際服務情況機動調度車輛。



圖 3 公車式小黃服務行動不便、購物、上學、轉乘旅次

## 二、垂直整合

交通局為有效提升計程車整體運輸效率、提高其實質所得，致力整合市府各機關資源，並依不同推動階段滾動式檢討其適用資源，以期提供計程車產業發展之最大功效。

### (一)深入地方，聆聽當地心聲

交通局為順利推動公車式小黃計畫，於各區公所辦理說明會(如圖 4 所示)，除宣導服務計畫內容，同時聆聽市民意見，進而促使里民揪夥共同搭乘，同時建立里民與司機的友好關係，並於實際上路營運後，藉由第一線服務的司機與民眾進行交流，不定期反應予本局，建立回饋機制，依實際營運情形調整計畫實施內容，提高計畫執行之可行性及完整性，以增進公車式小黃更全面、更便民的服務模式。



圖 4 說明會實景圖

### (二)辦理創新服務行銷活動，翻轉產業

為週知民眾本局創新政策，打破一般民眾對計程車傳統刻板印象，交通局號召區公所、衛生所、里長、社區發展協會、計程車公會、業者及里民，共襄盛舉參與創新行銷活動，並推出一系列實體互動活動(如圖 5 所示)，結合計程車的特性進行全方位的服務延伸，讓「小黃」向上提升、有感轉型，成為民眾運輸接駁的最佳夥伴。



圖 5 行銷活動現場

### (三)試乘體驗，交流回饋

交通局為讓里民體驗搭乘本計畫，與區公所合辦「在地居民乘車趣」，安排當地民、里(鄰)長前往試乘(如圖 6 所示)，並將里民之回饋意見納入評估，藉此推出更能切合當地民眾需求之服務計畫。



圖 6 里民試乘活動

### 三、水平整合

#### (一)結合多元計程車、通用計程車提供更便民之服務

交通局鑒於國內計程車需要提升服務品質、塑造形象品牌，並積極迎向網路競爭時代，滿足消費者多元乘車需求，結合多元計程車與通用計程車提供更優質便民的服務，如圖 7 所示。



圖 7 結合多元及通用計程車提供服務

#### (二)成立計程車業務審查會提高服務品質

交通局為輔導計程車產業，改善大眾運輸服務品質，主導創新計畫的推動，邀集府內外機關及專家學者組成「高雄市計程車客運業經營派遣及共乘業務審查會」，共同審查計程車客運服務業經營派遣業務，藉以提供不同面向之思維、透過不同層面之檢視，適時修正推動計畫內容及評選優良業者參與經營，俾提供市民朋友優質運輸環境。



圖 8 各單位執掌角色分工圖

### 3. 導入資通技術提供更優質的智慧化運輸服務

交通局為讓民眾透過智慧友善候車服務系統獲得更好的搭乘體驗，開發建置公車式小黃 APP 系統，並整合於高雄 i-bus 公車動態系統中，同步提供公車式小黃路線動、靜態資料，包括路線資訊、班表、車輛所在位置、預估到站時間等，並提供預約、到站提醒、評鑑及貼心報平安等功能，智慧化運輸安全有保障。



圖 9 公車式小黃 APP 系統

#### 四、推動歷程

公車式小黃不僅是創新，更是創舉，本局秉持著精益求精的思維，不僅逐年擴大、更逐步精進計畫：

- (一)103 年推動試辦計畫，規劃 2 路線替代公車提供服務。
- (二)104 年依據計畫區域內居民特性推出差異化性質路線服務。
- (三)105 年提出精進計畫，以更切合居民旅次需求，並首創落實使用者付費、兼顧社會服務與公平正義原則的就醫服務。
- (四)106 年再將公車式小黃服務模式套用至市區乘載人次較低的公車路線，以替代時段、路段等模式擴大服務規模。
- (五)107 年建置 APP 系統，與高雄 iBus APP 結合，打造智慧化候車環境，民眾透過 iBus APP 即可查詢公車式小黃服務資訊及即時車輛動態軌跡。
- (六)108 年深入偏鄉鄰里，提供居民在地化服務，改善當地長期缺乏大眾運輸服務的困境，縫合城鄉間隙，落實社會照護責任。
- (七)109 年持續推動，應滾動檢討各路線營運績效。



圖 10 公車式小黃發展期程

## 肆、執行成效分析

公車式小黃 103 年首創上路，賡續推動迄今，並逐年精進服務，從擴大服務規模、替代營運效能不如預期的公車路線，乃至 107 年開發智慧科技 APP 系統、108 年深入偏鄉旗美山區服務，進而改善長期未有公車服務的鄰里，交通不便之困境，保障偏鄉民眾基本民行，同時鼓勵當地里民擔任服務司機，提供在地化服務、落實「兼顧城鄉，高雄一家」政策理念，再再呈現出公車式小黃的褪變求新。公車式小黃服務，不僅提供給民眾便利優質運輸服務，提升運輸服務品質及民眾滿意度，更能減少政府支出，同時提高計程車產業收入，協助產業升級，量化數據效益看的到，質性效益更有感，獲得各界一致肯定。

### 一、政府部門

站在政府的角度，一項成功的服務，不外乎是能獲得市民的贊同，同時能在節省經費前提下，持續擴大辦理。

#### (一)路線數逐年成長

公車式小黃自推動迄今，不僅逐步精進，更持續擴大路線規模，截至 108 年，已推動 46 條服務路線，更占全國申請交通部公路總局幸福小黃計畫路線總數 57 條之八成，為全國第 1(如圖 11 所示)；108 年單一年度即新增 23 條路線，109 年截至 6 月 30 日共計 50 條路線。

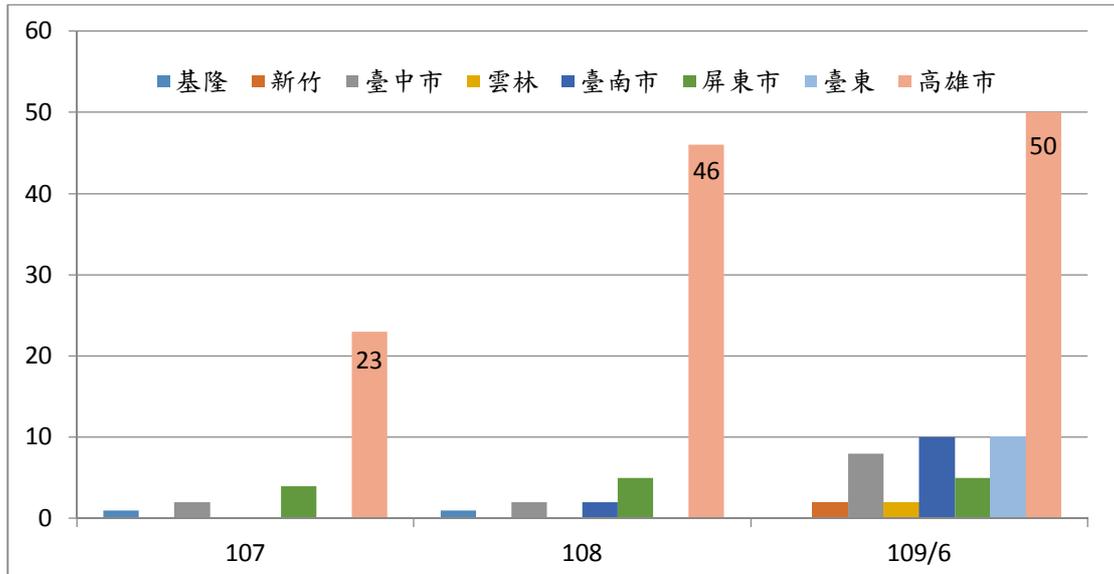


圖 11 公車式小黃路線統計圖

(二)運量逐年增加

伴隨著路線數規模的提升，乘載量也逐年成長(如

圖 12 所示)；103 年推動至 108 年，成長 12 倍。

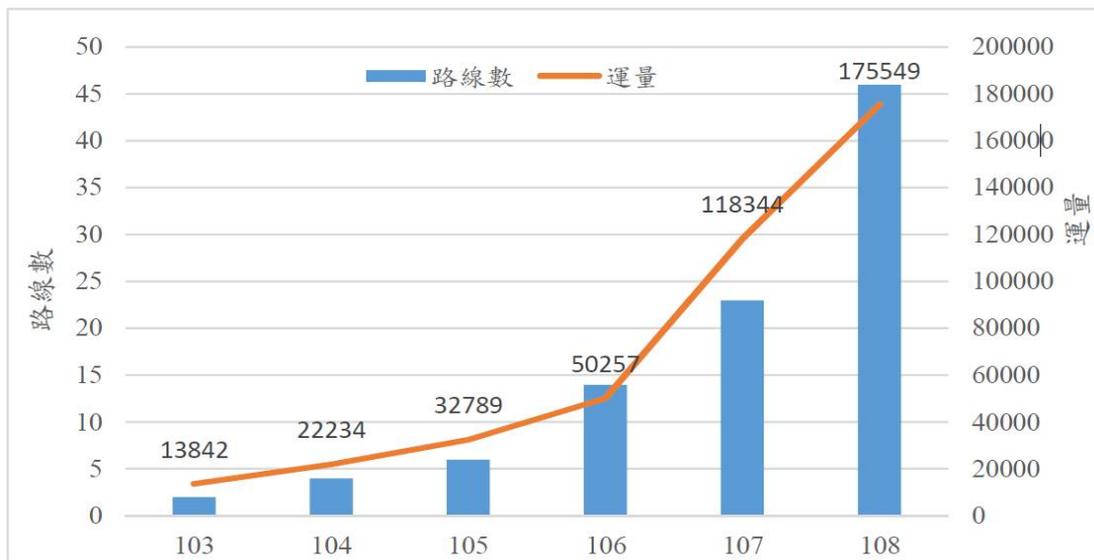


圖 12 103-108 年公車式小黃路線及運量統計

公車式小黃 103 年主要係替代營運效能不如預期的公車路線，108 年深入偏鄉旗美山城九區服務，改善長期未有公車服務的鄰里，除了持續穩定服務市區端乘客需求，每月平均各路線月

運量維持約 500 人次左右，所新闢的偏鄉旗美山區，亦有不錯的服務績效，每月平均各路線月運量為 180 人次左右，如表 2 所示。

表 2 公車式小黃 107-108 一般市區與偏鄉區運量統計

年度	一般市區			偏鄉地區(旗美山城九區)		
	路線數	總運量	平均各路線月運量	路線數	總運量	平均各路線月運量
107	24	115,217	554	-	-	-
108	29	164,221	493	16	11,276	184

註：平均各路線月運量=各路線月平均運量之平均數

### (三)降低預算費用

公車式小黃補助營運業者每車公里 25 元，較原公車每車公里 40 元減少約 37.5%。且公車式小黃自上路以來深受地方好評，帶動運量顯著成長，交通局基於照護偏遠地區民眾之初衷，運量成長致超過計程車運能部份仍由計程車以加班車型式提供接駁服務，爰計畫實施迄今，經費逐年節省如表 3，顯見本計畫在滿足旅運需求前提下，有效降低政府支出。

表 3 經費節省逐年統計表

年度	總趟次	總里程	公車成本	小黃成本	費用節省	費用節省%
107	19,259	146,801	5,872,020	3,670,013	2,202,007	37.5%
108	113,338	1,094,624	43,784,970	27,365,606	16,419,364	
109	90,144	1,148,912	45,956,460	28,722,788	17,233,672	

註：1.總里程=各路線總趟次\*各路線里程。

2.公車成本=40\*總里程，小黃成本=25\*總里程。

3.109 年計算至 109 年 7 月 31 日。

## 二、乘客效益

公車式小黃除前揭政府效益外，更提供乘客質性效益：

### (一)及戶便利性

公車式小黃以計程車的機動優勢和彈性服務針對偏遠地區特殊

需求(如行動不便、年長者市集採購)及通勤通學旅次，提供近似及戶性服務。

### (二) 更優質的服務品質

透過計程車的高服務品質，提升高雄市整體大眾運輸服務品質，乘客以公車的價格即可享受計程車優質的服務。

### (三) 在地司機提供在地化服務

為提供即時性服務，交通局輔導當地里民考照、受訓擔任服務司機，落實在地化服務，促進當地經濟發展，更塑造司機與乘客的繫伴。

## 三、計程車產業效益

公車式小黃既帶來公部門效益及民眾有感服務外，同時也提供計程車產業的效益。

### (一) 協助成立偏鄉服務據點

計程車往往集中於市中心，偏鄉地區住民若有需求叫車，也因車程遙遠，導致計程車司機不願進入偏鄉服務；同樣地，計程車業者雖有心前進偏鄉服務，往往也因偏鄉叫車次數少，在需求不確定情況下，成立據點恐提高營運成本；公車式小黃的規模經濟，可以提高計程車業者前進偏鄉服務的意願，進而協助業者成立偏鄉服務據點

### (二) 增加計程車司機收入管道

過往，計程車司機多倚賴路邊攔車或是叫車派遣的管道，以提供服務確保收入，在司機投入公車式小黃服務行列後，公車式小黃能成為司機額外的收入來源。

### (三) 協助產業轉型

計程車產業多停留在民眾需求叫車的角色定位，公車式小黃可協助計程車產業擺脫過去的刻板印象，重新形塑出提供公共服務的社會福利角色。

#### 四、偏鄉公車式小黃推動說明

##### (一)推動緣由

有鑑於偏鄉地區受限地理位置及地形，大眾運輸發展困難，偏鄉居民交通極為不便，108 年首重健全偏鄉交通服務，針對偏鄉地區、公共運輸涵蓋率較低的地區，導入公車式小黃服務鄰里內交通接駁，落實「兼顧城鄉，高雄一家」的社會福利政策，讓小黃不僅是小黃，更擔任守護偏鄉交通的重責大任；截至目前已規劃旗美山區已通車服務旗山、杉林、甲仙、美濃、內門、茂林、桃源、那瑪夏及田寮區。

##### (二)計畫實施內容

交通局秉持著關懷偏鄉、照顧弱勢客群的初衷，結合交通部公路總局、民政局及各地區公所，推出公車式小黃（幸福小黃）偏鄉服務，並依據當地需求規劃路線，串聯鄰里節點至轉運站，以公車票價享受計程車快捷服務，有效改善偏鄉交通不便的困境。

##### (三)推動期程

首於旗山區推動路線，持續往鄰近偏鄉拓展路線，並配合當地居民生活型態規劃路線，截至 108 年已完成偏鄉地區路線，不僅獲得當地里民的熱情歡迎，更獲得交通部高度肯定。



圖 13 108 年偏鄉山區路線推動期程圖

交通局有鑑於偏鄉地區公共運輸使用效率不如預期，為照顧偏鄉地區基本民行需求，108 年推動偏鄉公車式小黃(幸福小黃)服務，單一年度大幅新增 23 條路線，投入約 61 部服務車輛，陸續於旗山、美濃以及原民區等偏鄉地區啟動服務，讓民眾僅需支付上限二段票價 24 元即可搭乘公車式小黃，省去動輒上千元的交通費用，同時提供當地就業機會，聘用當地民眾擔任司機，落實服務在地化、服務永續性，滿足的不僅是行的需求，更是滿足偏鄉里民期盼大眾運輸服務的渴望。

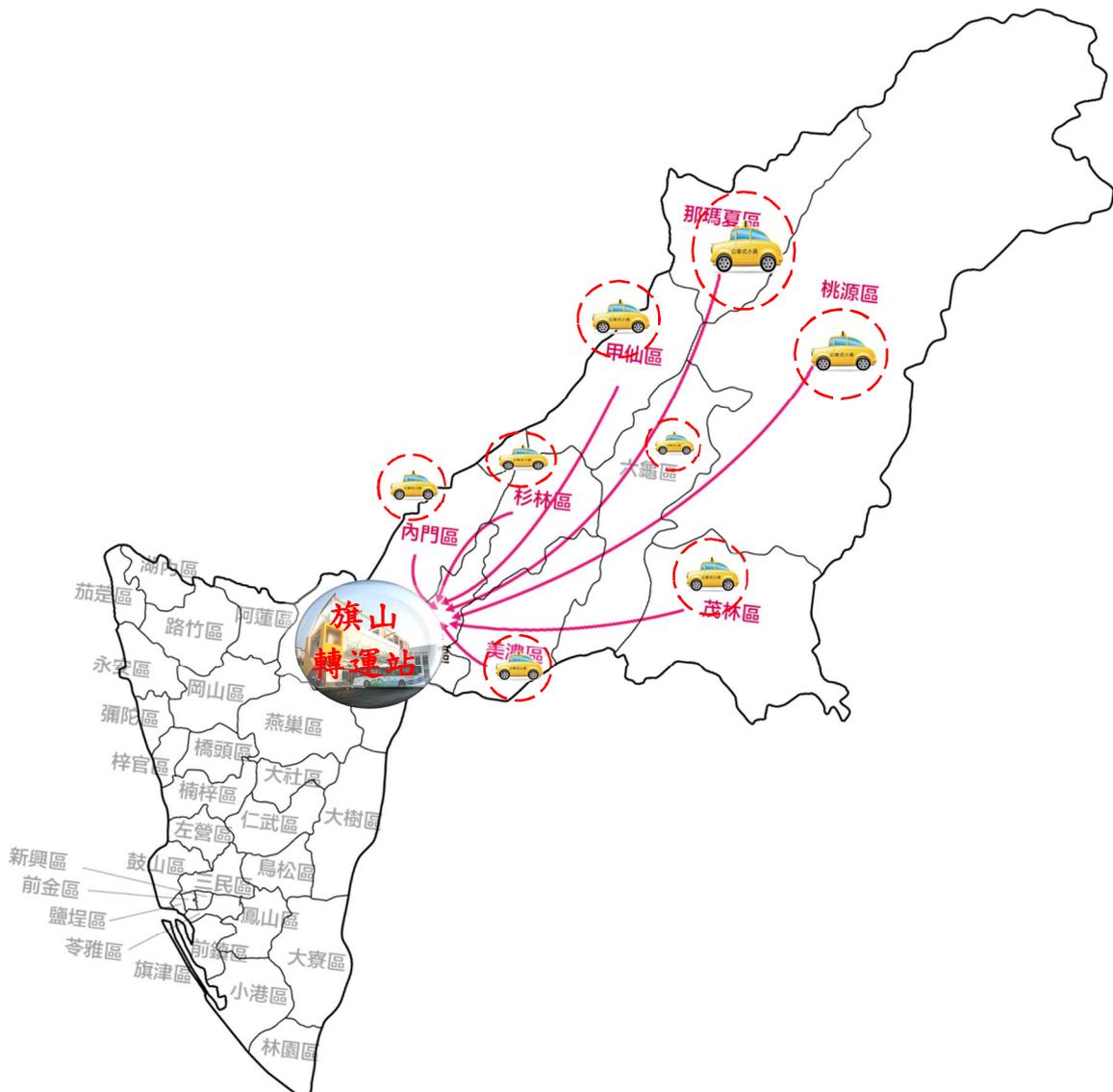


圖 14 偏鄉路線建置圖

108年4月16日公車式小黃駛入旗山中寮里，開闢了偏鄉幸福小黃的第一條路線，並於109年1月2日完成山城九區公車式小黃路網的建置，截至109年6月共計18條路線，每區的運量趨向穩定，如表4所示。

表4 山城九區運量統計表(單位：段次人數)

	旗山	杉林	甲仙	美濃	內門	茂林	那瑪夏	桃源	田寮
路線數	1	1	1	2	3	2	4	2	2
108/4	64								
5	151	9							
6	298	112							
7	294	102							
8	300	92	30	80	48				
9	298	108	14	78	78	346			
10	294	104	52	114	80	888		224	
11	168	104	102	220	72	714	330	1428	
12	260	90	126	148	92	656	894	1612	
109/1	194	52	130	86	76	612	952	1324	134
2	156	44	176	80	58	654	788	1304	160
3	146	54	120	106	120	798	768	1280	136
4	122	48	142	76	92	820	914	1144	158
5	170	66	152	128	124	792	1007	1086	108
6	92	70	160	170	130	878	966	1242	108
月平均運量	200	75	109	117	88	716	827	1,183	134

#### (四)計畫特色

1. 深入部落，蒐集分散需求。
2. 匯流公車轉運站，強化幹線公車。
3. 公車段次票價，節省市民支出。
4. 聘用當地族群，落實在地化服務。
5. 交通部補助，地方自籌，降低財政負擔。
6. 提供通用計程車服務，打造無礙交通環境。

## 五、未來展望

交通局為提供市民更便捷之交通環境，同時顧及弱勢族群(行動不便者、年長者、偏鄉郊區居民)，落實公平正義交通運輸，以四大原則(可實踐、可擴展、可提升及可應用)發展副大眾運輸，將計程車引入大眾運輸路網，完備最後一哩服務，積極推動全國首創計畫並領先全臺獨創「計程車創新服務」，期透過計程車優質服務提高整體大眾運輸服務品質，提升本市國際形象，增加本市國際競爭力，就創新服務計畫提出永續發展精進策略：

### (一)持續推動並滾定檢討績效

為完善本市大眾運輸路網、有效降低政府補助壓力及提供市民更便利的服務環境，公車式小黃除繼續推動路線建置，對於營運效益不如預期的路線實施滾動檢討，藉由宣傳、調整行駛路線及班次時間、或調整為預約制，在滿足旅客運輸需求基礎下，控制車輛發車趟次，節省經費。

### (二)結合長照 2.0 服務

偏鄉地區醫療資源不普及，為改善偏鄉住民就醫難題，落實照顧弱勢偏鄉族群交通權益，建構公平正義的交通環境，公車式小黃未來將結合衛生福利部長照 2.0 計畫，推動偏鄉就醫服務，翻轉計程車刻板印象，塑造全新計程車產業。

### (三)增列補助項目

為改善本市計程車創新服務，交通局將持續評估以軟硬體方面增列補助項目，以吸引業者投入服務。

### (四)提供安全的搭車環境

民眾只要搭乘計程車具有各計畫服務車輛車身相關標章，就保證擁有「乘車安心、車隊管理、費率公開」的搭車品質，為讓民眾更容易辨識公車式小黃，109 年也於提供服務車輛之引擎蓋、副駕駛座車門及擋風玻璃處張貼相關標示，同是公車式小黃專屬路線上的候車站牌，也陸續更換為轉屬牌面以供辨識。

## 伍、結論與建議

- 一、為提供高雄市市民更便捷之交通環境，同時顧及弱勢族群，落實公平正義交通運輸，併發展副大眾運輸，積極推動計程車創新服務計畫，以計程車彈性運輸服務行駛偏鄉地區，除替代公車接駁服務外，更可當作規劃大眾運輸路線之先導計畫，藉此探知該區域旅次需求之路線方向，同時降低政府預算支出。公車式小黃的計畫造就政府、民眾、計程車業者間三贏的局面，同時持續精進計程車創新服務策略。
- 二、就政府受益方面，公車式小黃自推動迄今，不僅路線數由 103 年的 2 條逐年增加至 109 年 6 月 50 條，年運量也由 103 年 13,842 人次增加至 108 年 175,549 人次，成長 12 倍。此外，以更低的預算維持既有無效的公車路線，同時也完成偏鄉山城九區路線的建置，並為了落實「兼顧城鄉，高雄一家」，持續推動精進公車式小黃的服務。
- 三、就民眾受益方面，公車式小黃以計程車的優勢提供民眾以公車的消費享受計程車的服務，同時又以民眾需求進行路線規劃，解決當地民眾交通困境，同時藉由在的司機的引入，更提供更貼心的在地化服務，更讓計程車串起乘客與司機間的同鄉羈絆。
- 四、就業者受益方面，公車式小黃的規模經濟，不僅提高計程車業者前進偏鄉服務的意願，成立偏鄉服務據點，也讓司機有額外的收入來源，同時擺脫計程車過去的刻板印象，重塑公共服務的社會福利角色。
- 五、未來持續精進計程車創新服務策略，除持續推動路線建置並滾定檢既有路線營運績效，結合長照 2.0 服務落實照顧弱勢偏鄉族群交通權益，增列補助項目吸引業者投入，並提供更易辨識、友善的乘車環境。