

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：高雄市政府、公共車船管理處。

貳、案由：高雄市府營公共車船營運不善連年虧損，經營績效積弱不彰，且高雄市政府與公共車船管理處長久未針對沈痾事項，規劃訂定具體改進計畫，洵有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

高雄市公共車船管理處（下稱：車船處）為高雄市政府（下稱高市府）交通局（九十二年之前為建設局）轄管之事業單位，負責該市之公車及渡輪營運，惟該處經營績效始終積弱不彰，自民國（下同）六十三年度起，營運即持續呈現虧損狀態，收支無法平衡，資金運轉極為困難，至九十年年度止，累積虧損已高達一〇五億餘元，並以銀行鉅額借貸或爭取大眾運輸補貼，以維營運支出，然高市府與車船處長久以來對此沈痾事項，未規劃訂定具體改進計畫並據以執行，洵有疏失，茲提出事實與理由如下：

一、高雄市政府遲未能切實針對車船處實際營運狀況，為整體有效之規劃與明確角色之定位，實有未當：

查高雄市政府前於七十九年五月委託國立中山大學完成「高雄市公車開放民營可行性研究」，八十年七月委託國立成功大學完成「高雄市公車移轉民營可行性之研究」，獲致結論：該市公車移轉民營確實可行，並於八十一年三月成立「高雄市公車移轉民

營規劃委員會」。同年六月再委託成功大學完成「高雄市公車移轉民營整體規劃之研究」，該報告建議採完全民營方式進行公車民營化工作，建設局並於同年九月完成「高雄市公車移轉民營規劃報告」，八十二年二月完成「高雄市公車移轉民營實施方案」，同年九月修正完成「高雄市公車移轉民營實施方案(草案)」並送請高雄市議會審議，決議略以：「(一) 退回。(二) 建議事項：請市府建設局公共車船管理處積極強化自強方案功效，減少虧損。另考慮照顧本市中、低收入市民、上班族以及學童負擔，並提供市民行的便利，應以公車公營為宜。」高雄市政府辦理車船處移轉民營化作業至此即轉為車船處自強方案。惟該處改善營運遲未見具體成效，仍年年巨額虧損。市府復於八十九年間委外辦理「高雄市公共車船管理處財務評估報告」，該報告建議研究高市公車移轉民營方案之可行性，以徹底、長遠解決該處營運虧損問題，如尚有困難，可考慮將部分路線移轉民營，以逐漸減少車船處業務，逐步縮減營運虧損，減少市府財政包袱。案經於九十年一月十八日由高雄市市區汽車客運審議委員會公告，將公車路線釋出，讓民營公車加入營運，截至九十一年十二月底止，民營客運業者已申請獲准經營三條市區客運路線，惟礙於景氣低迷，業者提出申請意願不高。

次查車船處目前每條營運路線均呈現虧損狀態，其中包括因配合政府照顧中低收入戶及弱勢團體政策之必要性支出，如：三條渡輪航線提供旗津暨紅毛港地區居民及在當地就業服務且設籍該市之市民免費搭乘；年滿六十五歲老人、低收入戶、身心障礙人士給予半價優惠，另半價由社會局支付；實施低票價措施，大部分路線均採一票

到底制，票價亦自七十七年調整後，迄今均未再作任何調整，惟高雄市政府對於類此社會福利性質之公車路線營運，並未予編列相對應之預算補貼，而由車船處自行吸收相關成本，致該處之營業收入始終不敷營業成本支出，經營定位模糊於福利事業與營利事業間，如為社會福利事業，該府即應編列預算補貼，如為公營事業利潤中心，則應以追求利潤為目標。綜上，高雄市政府長久以來遲未能切實針對車船處實際營運困境，作整體有效之規劃，亦未明確釐清其經營定位究為福利事業或營利事業，致使車船處營運策略失所準據，對持續虧損惡化現象，難有作為，實有未當。

二、高雄市政府對於車船處鉅額累積虧損，未確實謀求具體可行之改善措施，逐步彌平虧損，反以銀行短期借款便宜行事，致該處每年龐大利息費用加重虧損之惡行循環，殊為不當：

查車船處自六十三年度起即呈現營運虧損，歷年之虧損且持續累積，迄九十年年度累積虧損已高達一〇五億餘元。又查八十八年至九十年度間，車船處每年帳列之短期銀行借款分別為四十九億餘元、六十五億餘元、七十三億餘元，支付之利息費用各為三億七千三百二十五萬元、六億六千五百三十七萬餘元、五億二千六百六十二萬餘元，甚有超出當年度營業總收入情形。對於車船處鉅額虧損所致高額負債現象，高雄市政府雖於八十九年間委託專業機關提出「高雄市公共車船管理處財務評估報告」並建議市府編列特別預算彌補以往年度虧損與償還鉅額銀行借款，否則長久以往，積欠銀行之負債勢必愈來愈大。惟市府多年來對於車船處逐年增加、累積待填補之鉅額虧損，

既未確實謀求具體可行之改善作為，亦未編列預算以福利補助方式逐年彌平之，致該處累積虧損遲遲無法改善，反以鉅額短期銀行借款便宜因應，徒增龐大利息費用負擔，加重累積虧損之惡性循環，殊為不當。

三、車船處對於其沈重之人事負擔，長久以來未能提出具體精簡人事改善作為，致人事費用隨年增加，財務狀況愈形惡化，顯有疏失：

依據該處最近三年（八十八至九十年度）年度決算書報告顯示，其人事費用各為九億四千六百萬餘元、十三億八千四百萬餘元、九億八千一百萬餘元，占（當年度）營業支出分別為百分比七八・〇〇、七五・八〇、七六・八九，均逾七成五以上，人事費用已然是該處沈重之固定成本負擔。又據高市府歷次委外辦理之「高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃」、「高雄市公共車船管理處財務評估報告」、「高雄市公共車船營運白皮書」等相關研究報告，及近十年來該府對於車船處歷年年度考核報告之檢討與建議，均多所建議該處應精簡人事，以減輕其人事成本負擔，惟該處遲未有具體人事精簡作為，僅採遇缺不補之消極作為。復查高雄市議會於九十年一月十二日以高市會法字第〇四九〇五號函送「新訂『高雄市政府組織自治條例』暨編制表」協商原則，請高雄市政府暨各局處依相關比例裁減員額，車船處始據該裁減比例於九十一年度精簡職員十人、職工十八人及駕駛長十人；九十二年精簡職員十人、職工十七人，惟對紓減其居高不下之人事費用之成效究屬有限。綜上，車船處對於其沈重之人事負擔，長久以來未能提出具體精簡人事改善作為，致人事費用隨待遇調漲而增加，

孱弱之財務狀況愈形惡化，顯有疏失。

綜上所述，高雄市政府遲未能切實針對車船處實際營運狀況，為整體有效之規劃與明確角色之定位，俾便該處為營運策略之依據，又對於該處鉅額累積虧損，未確實謀求具體可行之改善措施，逐步彌平虧損，反以銀行短期借款便宜因應，徒增龐大利息費用負擔。另車船處長久以來未能對其沈重人事負擔，提出具體人事精簡或改善作為，致人事費用隨年增加，財務狀況愈形惡化。經核該府暨所屬車船處所為確有不當，爰依監察法第二十四條提案糾正。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 二 年 月 日