

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：台北市政府、台北市公共汽車管理處（以下簡稱「北市公車處」）。

貳、案由：台北市政府對於所屬北市公車處兼具行政機關與事業機構雙重角色之不利經營態勢，遲遲未能明確調整定位，坐令該處經營虧損持續不斷地累積加劇；北市公車處未能針對造成經營虧損之關鍵採取有效改善措施，導致虧損嚴重；均有失當，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

一、台北市政府對於所屬北市公車處兼具行政機關與事業機構雙重角色之不利經營態勢，遲遲未能明確調整定位，坐令該處經營虧損持續不斷地累積加劇，實難卸因循怠忽之責。

北市公車處為台北市政府所屬行政機關，惟另兼具有事業機構角色，是以先天上須受限於政府人事、組織法規等之經營限制，復須擔負「配合市政建設，便利民行」之政策任務，經營上本較民營業者艱困，尤以八十五年度起，受到捷運逐線通車之影響，營業收入呈現衰退現象，而營業成本卻不減反增，因此，自該年度起之經營虧損急遽增加，而為支應虧損需求，乃以舉借借款因應，此舉復導致利息支出沉重，更加重了經營之負擔，截至九十年度止，該處累計虧損已高達新台幣（下同）一一〇億元之鉅，幾已將資本額一二〇億餘元銷蝕殆盡。查北市公車處為行政機關，員工薪資、

調整待遇、退休撫卹與教育補助、公健保費等福利悉依照公務人員制度，惟該處復屬台北市營事業，因此加班費單價另適用勞基法之規定而節節升高，員工產業公會又不斷爭取營運獎金等福利，故而每年用人費用總額占營業成本之比例居高不下，甚而超越全年營業收入（以九十年度為例，營業收入為一九億六、三九三萬八千元，而用人費用高達二三億七、三二二萬元），此實為造成北市公車處連年虧損之主因，台北市政府為改善該處此等不利經營態勢，並減輕因該處虧損所造成市庫之財政負擔，自七十七年二月起即已設立「台北市公共汽車管理處改組公司組織籌備小組」，著手研議將該處改組為公司組織之經營型態，且於七十八年四月成立「大台北汽車運輸股份有限公司籌備處」，分設四組掌理相關業務，但卻遲至八十二年六月於民營公車業者罷駛風波發生後，方將改組公司案之總說明、組織章程、編制表及員額配置等送交台北市議會審議，終因時機不宜而遭議會退回；其後迨至九十年底，為因應市長施政白皮書之政策及渠於議會之承諾，方再次提出北市公車處組成公司並民營化之規劃，且於九十二年度編列該處結束營運預算經議會審議通過。綜觀台北市政府早已洞悉北市公車處經營困頓之癥結所在，並研擬出應明確定位該處角色之舉措，卻延宕十五年餘之時間方予落實，坐令北市公車處經營虧損持續不斷地累積加劇，該府未能積極任事，實難卸因循怠忽之責。

二、北市公車處未能針對造成經營虧損之關鍵問題做有效改善，導致年年嚴重虧損，確有未當；台北市政府亦有失監督之責。

查台北市政府為考核所屬市營事業機構年度營運成效，每年度由該府研考會、財政局、主計處、人事處共同派員組成專案小組，就各市營事業之業務經營、財務管理、生產管理、人事管理及企劃管理等進行評估考核，考核評定結果之應行改進事項並由各該事業主管機關督導改進；以該考核小組近五年度對於北市公車處連年虧損所提出之建議，雖含括有提升駕駛員生產力、停駛或釋出效益不彰之營運路線、精減人員、擷節員工加班費、檢討材料管理等提高營收及降低成本之措施，北市公車處主管機關——台北市政府交通局亦督責該處應參考該等建議辦理，然由北市公車處近十年之營運與財務資料分析顯示，該處所獲致之成效多著重於營業外之收支，如場站出租利用、洽請銀行調降貸款利率等，對於改善虧損關鍵之營業收支則未見效果，諸如在營收提升方面，該處整體經營路線之環境優於民營業者平均值，處於「相對黃金路線」，惟駕駛員每人日平均生產力與營收力於九十年度分別為八三・七四公里及三、八五二・四二元，較同業之一三六・五八公里及五、六三二・〇七元仍落差甚多；在成本抑減方面，近十年之員工人數雖精簡三成餘，惟用人費用未能考量營收及財力之不足，其獎金及加班費卻隨順員工之爭取而不斷成長；營運公車數量十年來減少幅度達一八％之情況下，平均每輛營運車輛消耗之材料用品費亦未見縮減，且反而有增高現象；凡此種種，在在顯示該處並未針對虧損關鍵採取有效改善措施，導致虧損嚴重，確有失當；台北市政府亦有失監督之責。

綜上所述，台北市政府對於所屬北市公車處兼具行政機關與事業機構雙重角色之不

利經營態勢，遲遲未能明確調整定位，坐令該處經營虧損持續擴大；北市公車處未能針對造成經營虧損之關鍵採取有效改善措施，導致虧損嚴重；均有失當，爰依監察法第二十四條提案糾正，送請行政院轉飭所屬切實檢討並依法妥處見復。

提案委員：

中 華 民 國 九 十 二 年 一 月 日