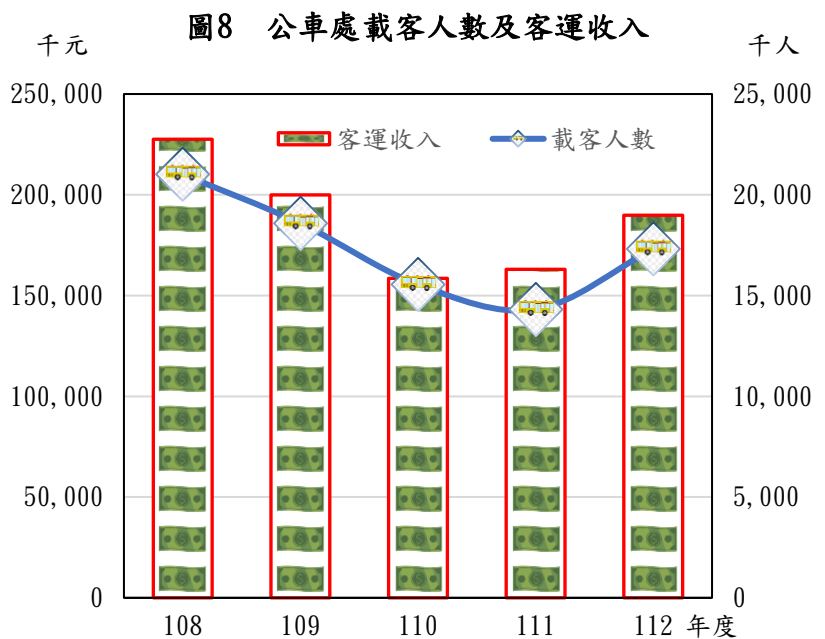


(二十九) 公車處經營市區客運業務，惟累積虧損已超逾資本額，營運績效及成本管控均待研謀強化，又車輛保養檢修與油耗效能亦待檢討提升，以持續提供基本交通運輸服務。

基隆市公共汽車管理處(下稱公車處)主要經營市區客運業務，行駛路線計正副線 114 條，設有 11 個分站，112 年度載客 1,731 萬餘人次、行駛 619 萬餘公里，各年營運結果長期發生虧損，截至 112 年底累積虧損 19 億 5,798 萬餘元，並舉借短期借款達 11 億 6,280 萬元，用以支應營運資金需求。經查公車處營運管理情形，核有下列事項：

1. 營運結果長期發生虧損，有待研議具體開源節流措施，並加強研析旅運資訊：公車處自 90 年起營運即發生虧損，嗣於 104 年 6 月間訂定營運改革精進計畫，惟改善成效有限，雖獲有市政府及交通部公路總局補助營運虧損，惟截至 112 年底止，累積虧損高達 19 億 5,798 萬餘元，已為資本額 9 億 1,995 萬餘元之 2.13 倍，權益呈負值，復為營運周轉所需資金而持續舉借短期借款支應，112 年底短期借款金額 11 億 6,280 萬元，雖較 111 年底(11 億 8,500 萬元)略減，惟因銀行調漲利率，利息費用 2,016 萬餘元較上年度(1,425 萬餘元)增加 41.51%，財務負擔日益沉重。又 112 年度公車處載客人數及客運收入為 1,731 萬餘人、1 億 8,984 萬餘元，雖較新

冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情期間增加，惟仍未達 108 年度載客人數(2,101 萬餘人)及客運收入(2 億 2,756 萬餘元)，且有減少近 2 成情事(圖 8)；另公車處為蒐集民眾搭乘公車路線起迄旅次資料，以為檢討整併或調整路線及班次參考，已於 111 年 7 月實施乘客上下車刷卡機制，迄至 112 年 9 月底已累積千萬筆旅運資料，惟仍未妥適研析運用。復據公車處提供主要 53 條路線停靠站及全程行駛里程統計資料所示，平均停靠站距 282 公尺，其中路線 303(大竿林)行駛里程 8.9 公里，停靠站點 82 處，平均站距 108.54 公尺，站點最密集，且公車均裝設衛星定位系統(GPS)車機，已將停靠站位及預計抵達時間等動態資料，回傳至交通部公路局雲端資料庫，均可蒐集運用。以上，經函請公車處加強開源節流措施，並妥適研析運用上下車刷卡資料及公車動態資



資料來源：整理自基隆市公共汽車管理處提供資料。

訊，暨研議連結基隆市區鐵公路運輸資訊，兼顧營運效率和民眾需求，通盤檢討各路線停靠站設置與營運行駛路線及班次，以提升民眾搭乘意願，並強化行車效能。據復：因應近年少子化，已檢討調整學生專車行駛班次，又市政府已於113年度協助爭取中央虧損補貼款1億元，較以往年度1,900萬增加，有助改善負債及累積虧損情形；另113年已辦理委外分析上下車刷卡旅次資料，並研議設計分析程式，作為後續調整或優化公車路網參考。

**2. 各路線營運成本設算未盡覈實，有待督促檢討成本分攤基礎，及加強考核營運績效與成本管控：**交通部為協助汽車客運業者瞭解各營運虧損補貼路線成本結構，研發應用軟體提供業者計算各行駛路線合理營運成本，提高管理績效，俾利主管機關執行路線營運補貼事項之參據。經查公車處108至110年運用前述應用軟體估算各行駛路線成本合計數，較同期間各項成本高出885萬餘元至2億2,187萬餘元間，並因該系統設算成本已未符實際情況，自111年起自行設算相關成本，惟111年及112年1至6月設算成本低於實際成本，又市政府係依公車處提供上開各路線營運成本資料，審定各路線合理營運成本，並視虧損與營運績效等實際情況，據以核算及調整路線營運補貼金額，公車處111年及112年1至8月，各年獲交通部補貼1,900萬元，另經市政府補貼1億5,870萬餘元及1億2,880萬餘元，為精確掌握公車處營運成本及妥善辦理路線營運補貼事宜，經函請市政府加強考核該處營運績效與成本管控，暨督促審慎檢討核算各路線營運成本，以管控效能與妥善辦理路線營運補貼事宜。據復：持續督促公車處加強檢討成本分攤及計算，113年1月推估各路線成本合計數已與各項成本實際值相當；另將參考市區公車汽車客運營運及服務評鑑結果，檢討虧損補貼機制及經費，促使其提升營運績效。

**3. 經管逾百輛公車，惟委外保養及檢修時程尚待有效控管，又部分車輛油耗效能亦待檢討提升：**公車處為提升營運效能，自105年12月起委外辦理車輛保養及檢修作業，112年與廠商簽訂2年期(112年1月至113年12月)委託保養及檢修契約，契約金額7,961萬元，依契約及公車保養及檢修作業工作規範，車輛檢修期限應於進場日後第2個工作日之24時前檢修完成，完成後通知機關派員簽認。經查公車處截至112年8月底止經管公車163輛(車齡5年內計20輛、6至9年計71輛，及10年以上計72輛；另歷年購入中古車計30輛)，經分析該等車輛112年1至8月間進廠檢修紀錄2,412筆，其中逾2個工作日仍未檢修完成者計570筆，占23.63%，又單次進廠檢修逾20天者有28筆(檢修天數介於22至62天)，其中4輛有2次長期檢修情形，以八斗子分站車號623-FZ甫出

表16 112年1至8月各分站經管車輛累計檢修逾31天統計

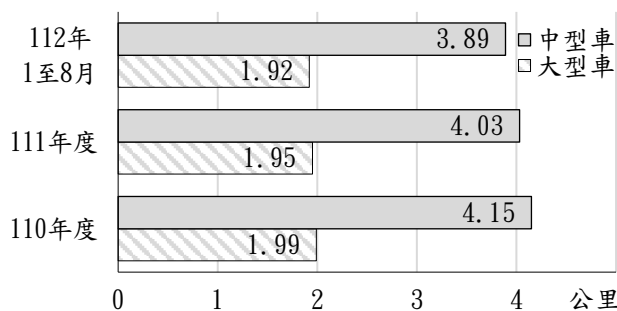
單位：輛、%

分 站 別	經 管 車 輛		
	總數	累計檢修逾31天者	占 比
合 計	163	66	40.49
八斗子	21	15	71.43
七 堵	21	11	52.38
和平島	12	6	50.00
深 美	30	13	43.33
太白莊	20	8	40.00
大武崙	5	2	40.00
國 城	20	6	30.00
大竿林	4	1	25.00
四腳亭	10	2	20.00
暖 暖	17	2	11.76
建 德	3	—	—

註：整理自基隆市公共汽車管理處提供112年1至8月檢修(不含定期保養及保固維修)資料。

廠2天即再進廠檢修，合計達126天最高，又統計單一車輛進廠檢修天數累計逾31天者，有66輛(占總數40.49%)，亦即112年1至8月間有4成車輛因進廠檢修月餘而無法載客，尤以八斗子、七堵及和平島等3分站經管車輛逾半數檢修天數逾31天為最多(表16)，對車輛調度造成影響。又公車處110及111年度、112年1至8月油料費分別為6,250萬餘元、7,396萬餘元及5,167萬餘元，經分析前開期間各車輛加油紀錄與行駛里程資料，據以計算平均油耗情形(行駛里程公里數÷加油公升數)，其中大型車每公升行駛1.99公里、1.95公里及1.92公里，中型車每公升行駛4.15公里、4.03公里及3.90公里(圖9)，均呈逐年遞減趨勢，又11個分站中，大型車油耗值低於平均值者，以國城分站車輛占比約8成最高、次為大竿分

圖9 基隆市公車平均油耗情形



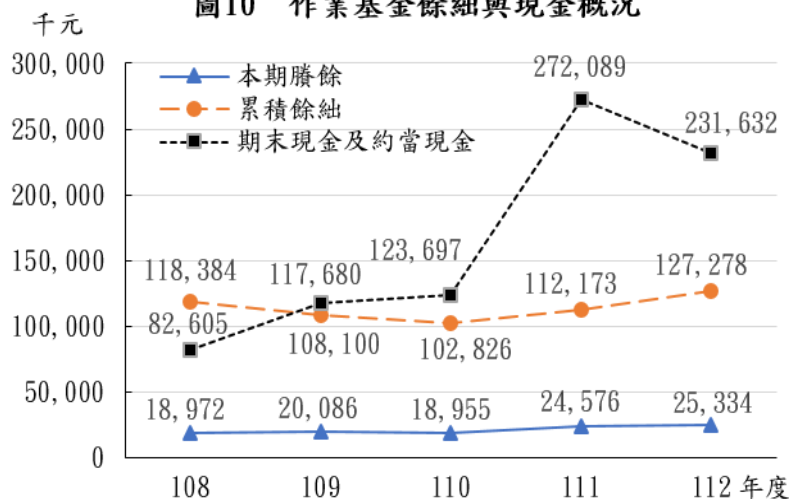
註：1. 平均油耗=行駛里程公里數÷加油公升數。  
2. 資料來源：整理自基隆市公共汽車管理處提供資料。

林與四腳亭分站約7成，另中型車油耗值低於平均值者，以八斗子分站及深美分站全數車輛均低於平均值為最多，次為國城分站約7成5。以上，經函請公車處檢討原因癥結，加強履約管理，暨落實油料管理內部控制作業，以提升行車安全及服務品質。據復：因公車站牌間距短且行駛路線多為山坡，暨車齡平均逾9年，致部分車輛檢修次數較多，已加強審查檢修申請展延案件，及要求儘速完成，並依不正常損壞態樣，辦理駕駛教育訓練等措施；另持續進行油耗統計，113年4月起針對數值偏低車輛分析原因，並研擬因應處理方法。

(三十) 為推動施政所需設置非營業特種基金，惟部分基金業務運作及資金運用效能仍待提升，又部分營運計畫執行結果未達預計目標，亦待檢討改善，以發揮基金設置效益。

市政府為發展地方建設、均衡都市發展、醫療保健及環境保護等施政需要，依預算法及相關法律規定，設置8個非營業特種基金，112年度總收入(含基金來源)88億2,928萬餘元，總支出(含基金用途)89億2,889萬餘元，短絀9,961萬餘元，較預算增加1,572萬餘元。經查各基金營運情形，核有下列事項：

圖10 作業基金餘絀與現金概況



資料來源：整理自108至112年基隆市總決算審核報告。