

立法院第 9 屆第 1 會期司法及法制、交通委員會第 1 次聯席會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 4 月 25 日（星期一）9 時 2 分至 14 時 38 分

地 點 本院紅樓 302 會議室

主 席 林委員為洲

主席：出席委員 23 人，已足法定人數，現在開會。進行討論事項。

討 論 事 項

一、審查委員葉宜津等 24 人擬具「交通部公路總局組織條例修正草案」案。

二、審查委員葉宜津等 24 人擬具廢止「交通部公路總局各區養護工程處組織通則」案。

三、審查委員葉宜津等 24 人擬具廢止「交通部公路總局材料試驗所組織條例」案。

四、審查委員葉宜津等 23 人擬具廢止「交通部公路總局各區監理所組織通則」案。

主席：今日議程乃審查葉委員宜津等 24 人擬具「交通部公路總局組織條例修正草案」，葉委員宜津等提案廢止「交通部公路總局各區養護工程處組織通則」、「交通部公路總局材料試驗所組織條例」及「交通部公路總局各區監理所組織通則」案。本次會議採綜合詢答、逐案處理方式進行。

現在進行提案說明與報告。請葉委員宜津說明提案旨趣。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。本組織條例之修正非組織改造，交通部公路總局仍為交通部公務總局，並無組織上之變革或改造，只是單純人事制度適用的改變。

公路總局為公務機關，相關人員均透過高普考所任用，但因公路總局乃承襲舊公路局時代的工程單位與營業單位制度，也就是早改制為國光公司的台汽制度，致使這些透過高普考任用的公務員所採用人事制度，是實際操作工程人員的資位制，非依公務人員任用法所任用之公務人員，讓這些經過高普考的人員不願意到公路總局任職上班，因為起薪少、調動不自由，亦不適用行政院所頒布的全國軍公教待遇支給要點。相較其他公務單位，如民航局、航港局、觀光局等公務人員所適用之人事制度而言，也完全不同。實則公路總局於精省後，已成為純公務機關，相關工程均依照政府採購法等規定辦裡，非公務總局人員親自操作工程事宜或經營業務，不適宜再採用交通資位制。

交通資位制本是為了鼓勵久任，其特色為起薪少，但年資越久領得越多，而簡薦委制則依照公務人員相關規定辦理，起薪雖較交通資位制高，若以年資而論，則低於交通資位制。公路總局的人事制度改變後，完全不增加政府機關的人事費用，所差只在前面領與後面領而已，至於

人事總額與國家在薪資上的支出是差不多的。若適用一般公務人員的簡薦委制，可以讓經由考試進入公職的人事制度統一，權利義務一致，不會再出現差別待遇。爰此，本席等提案修正交通部公路總局組織法，讓所有經由高普考錄取的公務人員，包括公路總局人員在內，回歸到一般公務人員法制制度中。

由於主席裁示合併詢答，逐案處理，所以本席所提案廢止的三個組織法就不再逐一說明，因為其餘三個均為四級機關組織法，乃為配合中央行政機關組織基準法規定不再以法律定之故提案廢止。

以上，敬請指教，謝謝。

主席：現在請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就有關葉委員宜津 等委員擬具「交通部公路總局組織條例修正草案」，及擬具廢止「交通部公路總局各區養護工程處組織通則」、「交通部公路總局材料試驗所組織條例」、「交通部公路總局各區監理所組織通則」提案，提出本部處理建議，敬請 指教。

壹、葉委員宜津等提案修正「交通部公路總局組織條例」，及廢止「交通部公路總局各區養護工程處組織通則」、「交通部公路總局材料試驗所組織條例」、「交通部公路總局各區監理所組織通則」重點及處理建議

一、委員提案重點

依公務人員任用法相關規定，我國官制以簡薦委制為主，現行本部公路總局卻仍以交通事業資位制為主，有必要加以修正一致化。依行政院組織法第三條第八款規定，行政院設交通及建設部，但整體行政組織改革仍有待全盤考量，在此之前有必要先行將仍適用交通事業資位制之公路總局予以改制，積極留下人才，爰提案修正「交通部公路總局組織條例」。另鑑於中央行政機關組織基準法業已規定四級機關組織已不必以法律定之，爰配合上開本部公路總局組織條例修正草案，提案廢止「交通部公路總局各區養護工程處組織通則」、「交通部公路總局材料試驗所組織條例」、「交通部公路總局各區監理所組織通則」。

二、本部建議處理意見

(一)本部現行下轄之行政機關計有公路總局、民用航空局、中央氣象局、觀光局、運輸研究所、臺灣區國道高速公路局、臺灣區國道新建工程局、航港局、高速鐵路工程局、鐵路改建工程局等 10 個機關。在本次配合行政院推動組織改造過程中，業規劃將高速鐵路工程局及鐵路改建工程局整併為鐵道局，俾將原分散之鐵道業務及鐵路監理業務之事權合一；及規劃將臺灣區國道高速公路局及臺灣區國道新建工程局整併為高速公路局，以使國道新建、養護與管理事權統一。上開組改法案配合立法院屆期，行政院已分別於 100 年 1 月 6 日（第 7 屆）、101 年 2 月 16 日（第 8 屆）、105 年 2 月 1 日（第 9 屆）函請立法院審議，惟迄今已逾 5 年仍未完成組織法三讀程序，爰建請貴委員會優先排審本部組改法案（共 9 項），俾符立法經濟原則。

(二)「交通部公路總局組織條例修正草案」部分

1. 銓敘部前於 85 年 3 月 20 日召開研商交通事業人員人事制度有關事宜會議決議：「具行政

機關性質之現有交通事業機構，其人事制度應回歸行政機關人事法制。」惟因是時有關同仁轉任權益之保障事項未能取得共識，爰於 91 年制定本部公路總局組織條例時，仍沿用「資位職務分立制」迄今。惟因客觀環境變遷，該局適用「資位職務分立制」已造成初任人員之待遇、福利與一般「官等職等併立制」機關相較差距甚大，致該局難以羅致、留住優秀人才而形成人力斷層，不利該局業務推動，爰亟需修正該局人事制度為「官等職等併立制」。

2. 有關葉委員等提案修正之「交通部公路總局組織條例」第七條規定部分資位制人員轉任權益受損者得選擇適用原相關法令規定之過渡期間為「5 年」一節，考量機關改制不可歸責於當事人，為保障員工權益並與原派用人員派用條例廢止後之過渡年限（自 104 年 6 月 19 日該條例廢止之日起之 9 年內）取得衡平，建議修正為「8 年」；至其餘條文內容除第二條第二款，為配合公路法之修正，將「區道」修建、養護、管理之督導，增列為該局掌理事項，本部無意見外，餘均與行政院版之組改法案內容相同，本部無補充意見。

(三)廢止「交通部公路總局各區養護工程處組織通則」、「交通部公路總局材料試驗所組織條例」及「交通部公路總局各區監理所組織通則」部分

因該局組織條例修正通過後，依中央行政機關組織基準法第四條規定，有關該局所屬機關之組織係以命令定之，爰建議俟未來配合行政院核定該局所屬機關組織法規並生效後，再行廢止該局原所屬機關組織通則（條例），以免各該機關失所附麗。

貳、結語

綜上說明，葉委員等提案修正之「交通部公路總局組織條例」並未涉及與其他機關間之整併、業務調整，鑑於該局目前推動之各項公路工程、監理及災害防救業務，均急需留住及延攬優秀年輕人才，使機關注入新血，活化人力，爰其改制實有其迫切性，敬請各位委員予以支持並參採本部建議處理意見。敬請指教，謝謝！

主席：現在開始進行詢答，本會及交通委員會委員發言 8 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會及交通委員會委員 6 分鐘，得延長 2 分鐘，均不再延長；上午 10 時 30 分截止發言登記。

首先請林委員德福發言。

林委員德福：主席、各位列席官員、各位同仁。本席先前到花蓮時，有鄉親告訴本席蘇花公路 149K 處有問題，請問你們有沒有實際去瞭解？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。149K 邊坡上有三塊很大的浮石，我們會在本月及下個月進行短暫封路約 3.5 日，以便炸開浮石。也因為浮石可能造成危害，所以我們已經派人於當地看守。

林委員德福：一些里鄰長前往旅遊研習回來告訴我，一定要向中央要求處理，既然你們已經知道，那麼我希望你們能儘快處理，畢竟 5 月臺灣就進入梅雨季……

趙局長興華：我們會在那之前處理掉。

林委員德福：一定要在梅雨季前，趁著天氣好，把一切規劃好後儘速處理，不要等到民眾反映，甚至發生問題了才來處理，那就來不及了。

趙局長興華：我們已經監測超過半年，但因為必須封路處理，所以還找不到適當時間。

林委員德福：你們要在最短時間內安排處理，這是安全問題，請務必重視。

以前我曾帶志工到銅門電廠參觀，因為銅門電廠附近的慕谷慕魚很漂亮，沒想到卻看到沿路的坍方。我知道這條路民國四十幾年時由公路局代管，只有兩個台電的電廠在裡面，你們認為應該由台電維護，但台電認為路是你們代管，依法他們無法維護……

趙局長興華：公路局雖名為代管，實際上從未負責過，都是交由台電處理。這問題我們已經報台電，並請經濟部協調處理完成了。

林委員德福：我只是要提醒你們有這種問題發生。我去過一次，回來後馬上請秀林鄉公所等單位出面處理，因為秀林鄉公所有收清潔費。這條路由公路局代管，你們卻從未維護過，畢竟進出的只有兩個電廠的工作人員。那地方很漂亮，一邊是峭壁，另一邊是懸崖，每年前往參觀的遊客很多，可是我每年都聽到有車子摔下山。

趙局長興華：過往這條路都由台電處理，經由經濟部協調，已經解除公路局的代管任務了。

林委員德福：我知道，就是我去協調的，我講出來只是要提醒你們。這條路多年來都是如此，我出面把秀林鄉公所、行政院東部辦公處、公路局及相關單位找來協調。我說，由公路局處理最後一次，之後就交由台電維護，至於秀林鄉公所所收的清潔費必須撥一半給台電，這是我去協調的結果。公路局是不是還有很多這種路沒有處理？

趙局長興華：省道系統已經整編過，該解編的或該處理的，都已經處理完畢。

林委員德福：不能占著毛坑不拉屎，既然由你們代管，就有維護的責任，不能認為只要代管而不維護，這樣只會造成民眾困擾。像慕谷慕魚真的很漂亮，很天然，可是每年都有車子摔下山。

趙局長興華：因為那個地方也不容許做省道規模的處理。

林委員德福：所以我才說由你們處理最後一次，把所有坍方的地方修補好，包括標線、標誌、反光標誌通通做好，之後交給台電維護。

趙局長興華：謝謝委員。

林委員德福：像這類道路不能放著不管，這樣會造成民眾困擾，因為民眾不知道狀況就去了，結果發生問題！一件車禍的發生已經很不得了，如果摔下去，十個人有九個都會走掉，所以我要特別提醒局長注意。

趙局長興華：謝謝委員。

林委員德福：請問范次長，針對各縣市十大車禍肇事路口，交通部是否偕同當地縣市政府進行要求與改善？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。簡單來說，有。我們透過各縣市道安會報系統，每個月由警政署進行交通事故統計，再由我們排出優先順序，狀況特別嚴重的，會馬上協調地方政府改善。舉例來說，東澳、南澳的彎道很多，砂石車也很多，當我們發現標誌、標線及號誌有很多可以加強之處時，立即協調地方政府加強標誌、標線及號誌，同時加強執法並予重罰，這些我們都有在做。

林委員德福：這件事為何如此重要？只要政府重視交通安全，從告示、警告、標示下手，並與相關

單位配合，就可以減少很多車禍的發生。我在永和當過八年的市長，記得中正橋下橋左轉永和光復街，也就是豆漿店再過來這一段，每年都撞死好幾個人！因為這裡有一個缺口，從引道下橋後馬上可以轉彎，有的車子急著往台北走，而台北端回永和又在這裡左轉，加上無法設置紅綠燈，以致每一年都有好多人因為在那裡發生車禍而死亡，經過本席強力要求才把那一段封起來，那一段就是要一直走到永和路中興街才能迴轉回來。

范次長植谷：對，我有印象。

林委員德福：之後那裡就沒有再發生車禍了！

范次長植谷：是。

林委員德福：本席認為你們要去重視肇事率高的地方，因為生命是無價的。

范次長植谷：是。

林委員德福：另外，其實在都會區裡面有很多可以利用的公共空間，像公園可以挖地下停車場，可是有些公園的地下停車場只有挖一點點而已，結果車子都停在馬路周邊，其實可以用大型潛盾機來挖地下停車場，雖然要多花一點成本，但是可以解決很多問題，交通部有沒有去全盤規劃大型的公園地下停車場？

范次長植谷：就停車場的部分，過去有在做大型的計畫，目前只要是符合多目標使用的規定，我們就會儘量協助地方政府……

林委員德福：本席發現，永和的學校和公園如果有地下停車場，民眾要停在固定的停車位都要抽籤，甚至一次都好幾百個人一起抽，有的人都沒有辦法抽到車位。其實還有很多公共空間可以利用，像四號公園（即八二三紀念公園）現在每逢假日都會有很多車在排隊等著進停車場，因為只有中央圖書館台灣分館那一小塊有挖地下停車場，其實那個公園的面積有好幾萬坪，如果可以用潛盾式的工法挖下去，停個三、五千部車子都沒有問題。所以交通部應該就都會區進行全盤的規劃以改善交通問題，如果沒有好好利用公共空間，車子就會到處亂停。政府要思考如何就公共空間創造出最高的利用價值，像有的土地就在大馬路旁邊，卻只蓋了兩、三層樓的建築物，其實可以蓋十幾層樓當辦公廳舍，現在有很多政府機關去租用民間的房子，實在是不符合成本效益。

范次長植谷：是，我們會和地方政府協調並研議要怎麼做。

林委員德福：本席認為在都會區裡面有必要這樣做，所以應該去要求，如果是在鄉下，根本就沒有這個必要，但是在都會區裡面確實有這個必要，好不好？

范次長植谷：是。

林委員德福：謝謝。

范次長植谷：謝謝。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。行政院組織法在 99 年公布施行，這當然是根據中央行政機關組織基準法的規定，行政院組織法是不是有規定各機關之組織法律或其他相關法律要在一年內送到立法院？

主席：請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。行政院組織法是沒有這樣規定，但是我們行政院是希望推動這樣的政策。

鄭委員天財：中央行政機關組織基準法第三十五條有規定，要在行政院組織法修正公布後一年內函送立法院審議。組改歷經第 7 屆、第 8 屆，現在是第 9 屆，今天只有送來「交通部公路總局組織條例修正草案」，國發會的看法如何？

林副主任委員桓：基本上，我們當然是肯定整個提案的方向，因為交通部現在面臨交通部資位制要修正為簡薦委制，這其實就是整個組織再造的方向，尤其是針對交通建設部修正的一個方向。但是真正的問題是，除了公路總局以外，事實上，剛才次長也講了，交通部還有其他資位制的交通人員。

鄭委員天財：你講的應該是人事行政總處要講的話，國發會應該是要從整個行政院的立場來看中央行政機關組織基準法和行政院組織法的規定，因為中央行政機關組織基準法裡面有一些限制的規定，譬如說三級機關最多幾個？

林副主任委員桓：70 個。

鄭委員天財：對，70 個，這就會涉及到整體的東西，現在像環資部、交通建設部等好幾個部都還沒有完成，有很多三級機關，包括行政院送來的，再加上我們立法院所提出來的，超過了 70 個。這是一種可以解決這個問題的方式，但是我們今天是要去解決資位制和公務人員任用法等相關問題，這有其必要性，所以本席支持。但是國發會要如何管考？現在都超過 70 個了，大家的需求超過了，所以國發會必須要就這個部分去考量，這是第一點。

第二，為了因應公路總局對人力的需求，如果我們勉為其難的通過，那到底是要用組織條例或是組織法？你認為怎麼樣？

林副主任委員桓：如果勉強通過的話，勢必立刻要再修一次，因為名稱是「交通部公路總局組織條例」，依中央行政機關組織基準法的規定，三級機關必須叫「局」。第二，名稱也不對，因為名稱違反了現行的行政院組織法，行政院組織法是規定「交通及建設部」，所以如果通過的話，未來依據現行的行政院組織法及中央行政機關組織基準法，勢必又要再進行修正。

鄭委員天財：所以你認為這個組織條例可以過渡使用？

林副主任委員桓：我並不是認為可以過渡使用，從立法經濟的角度來看，我們倒是建議應該要全盤來做，因為其實「交通及建設部公路局組織法草案」已經送到貴委員會，所以我們建議一併整理並思考，這樣才能達到立法經濟的目的。

鄭委員天財：如果為了公路總局的人力而一定要通過，將資位制改為簡薦委制，以更符合公務人員任用法的规定，那我們可不可以將名稱從條例改為組織法？因為自中央行政機關組織基準法通過以後，已經沒有組織條例了。

林副主任委員桓：當然，這是立法院的權限，如果立法院一定要通過的話，我們行政機關……

鄭委員天財：立法院當然有這個權限。

林副主任委員桓：是。

鄭委員天財：請你們就這個部分再好好思考。

林副主任委員桓：是。

鄭委員天財：次長，公路總局原來的職掌包括省道，那國道算不算？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。國道的部分沒有。

鄭委員天財：所以只有省道、縣道、鄉道，沒有包括區道？

范次長植谷：有區道。

鄭委員天財：是市區道路嗎？

范次長植谷：區道就是鄉道。

鄭委員天財：你們的組織條例有規定鄉道啊！

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。在六都的部分，原來的鄉道現在是用區道為名……

鄭委員天財：本席是問原來直轄市的市區道路。

趙局長興華：市區道路沒有，但是區道原來就是鄉道，這是因應 102 年公路法的修正而納進來，因為六都大部分的地方都還是非都的地方，還是需要用鄉道的名字，以編號稱之。

鄭委員天財：現在這個草案裡面所寫的區道是指原來的鄉道，在升格為直轄市之後改為鄉鎮市區的區道，而不是原來直轄市的……

趙局長興華：不是。

鄭委員天財：所以應該要怎麼區分？

趙局長興華：公路法有明定……

鄭委員天財：本席是說市區道路有另外的……

趙局長興華：道路有編號，譬如說花蓮縣……

鄭委員天財：所以今天這個組織條例草案並不包含原來在內政部營建署的那個部分？

趙局長興華：不包含。

鄭委員天財：好。花東東海岸非常的狹長，因為沒有鐵路，只有靠公路客運，從花蓮市往東海岸的花蓮客運是到靜浦，鼎東客運是從台東市到靜浦。另外一條很重要的交通要道就是從玉里往長濱的玉長公路，對不對？

趙局長興華：對。

鄭委員天財：玉長公路是從花蓮、台東中區到東海岸的一條重要道路，目前鼎東客運是不是有從成功到玉里的路線？

趙局長興華：有。

鄭委員天財：那為什麼長濱沒有往玉里的路線？人民有這樣的需求，從醫療來看，在花蓮、台東尤其是東海岸，因為就業的關係，年輕人都到都市去了，所以現在留在部落的都是老人。因為整個長濱鄉都沒有醫院，只有小小的診所，所以當地老人常常需要去玉里看病，因為在玉里有慈濟醫院、榮總分院和署立分院。花蓮客運現在只有到靜浦，你們是不是可以趕快研議延長到玉

里這個地方？

趙局長興華：現在短期我們先把客運銜接的部分處理好……

鄭委員天財：客運銜接？

趙局長興華：對，目前從靜浦到長濱有公車，玉長公路一天只有 6 班車，如果能夠把客運的班次銜接好，應該可以處理好。

鄭委員天財：現在不是只有往成功。

趙局長興華：對，但是還是會經過銜接點。

鄭委員天財：你是說要換車嗎？

趙局長興華：對。

鄭委員天財：就是要換搭鼎東客運嗎？

趙局長興華：是。

鄭委員天財：這對老人家來說非常不方便。

趙局長興華：因為在我們先前第一次開放的時候，花蓮客運並沒有意願，我們還會再去協調。

鄭委員天財：他們現在有意願，你們也要為了人民醫療的需求……

趙局長興華：是，我們在短期內先讓公路客運可以銜接，長期的部分我們再看是不是要開放第二條。

鄭委員天財：就這個部分請公路總局積極的來研議。

趙局長興華：是。

鄭委員天財：這一次你們進用人員因為資位制出了很大的問題，對不對？

趙局長興華：是。

鄭委員天財：未來你們對於人力的需求，請次長繼續支持從原住民政特考來進用相關工程人員。

范次長植谷：這部分會有法定的保障。

鄭委員天財：你們還要增加，以往都會超過，希望能夠繼續超過。

趙局長興華：跟委員報告，我們是從高普考和原住民特考這兩個途徑來進用，但是目前這兩個部分都不足額。

鄭委員天財：我知道，不過還是請你們要繼續，謝謝。

范次長植谷：謝謝。

主席：請柯委員建銘發言。

柯委員建銘：主席、各位列席官員、各位同仁。關於行政院組織再造，當然包括基準法、總員額法及行政院組織法，整個政府再造到目前為止大概還有 6 個部會沒有完成，包括環資部、經濟部、陸委會、內政部等比較複雜的大部會，本來在上一屆就要全部通過了，後來因為大家都有意見，所以最後只通過了海洋委員會部分。問題是在所有的組織再造裡面，持平而論，在目前還沒有通過的部分裡面，大概就是公路總局的資位制這個問題比較嚴重，本席也知道交通部從毛前院長在當部長的時候就一直在談這個問題。在這整個組織再造裡面，比較急的、相對單純的部分其實就是交通部，所以資位制是一定要解決的問題。

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是，其實目前已經都協調得差不多了。

柯委員建銘：資位制這個問題一定要解決，資位制當然是有其歷史的淵源，除了要解決資位制的問題外，持平而論，在還沒有通過的部會裡面，交通部的組織法是最單純的。

范次長植谷：是，委員講得對。

柯委員建銘：本席一直在考慮是不是也可以來討論交通部組織法，當然，現在正處於政權交接之際，在政權交接的時候，張院長有沒有跟林院長談到這個問題？

范次長植谷：這個已經列入交接事項了。

柯委員建銘：哪個部分？

范次長植谷：就是組改的問題。

柯委員建銘：有特別提到公路總局資位制的問題嗎？

范次長植谷：倒沒有特別提到，因為這是三級機關這邊的事情。

柯委員建銘：本席所要提的論點，大家應該聽得很清楚，基本上，我贊成簡薦委制和資位制要一致化，因為資位制實在是造成太多問題了，引發了很多怪現象。

范次長植谷：對。

柯委員建銘：因為資位制要轉簡薦委制的話，年資不能併計，現在新人都不進來了，過去採資位制的時候，做愈久當然愈好，像你以前是在鐵路局，鐵路局現在是不是資位制？

范次長植谷：現在還是資位制。

柯委員建銘：有沒有考慮要改？

范次長植谷：有在考慮，部裡面有在討論。

柯委員建銘：現在哪些單位還有資位制？

范次長植谷：如果公路總局改了，唯一剩下的就是鐵路局而已。

柯委員建銘：那國工局有沒有？

范次長植谷：高公局有。

柯委員建銘：這牽涉到國工局和高公局要合併的問題，還有鐵改局和高鐵局也要合併，交通部組織法要改，這裡面可能最難處理的就是鐵路局，因為牽涉的問題太複雜了，包括退休問題。

范次長植谷：對。

柯委員建銘：大致上本席認為這個可以改，但是有些問題要好好討論，好不好？

范次長植谷：是。

柯委員建銘：非改不可的理由包括結婚、生育補助就差了 30 倍，造成很多同仁要結婚都想等這個案子通過了才要報，新進人員也沒有辦法進來，每個人承擔的工作量都很大，趙局長也有來本席的辦公室溝通過。本席要指出一個比較癥結性的問題，你們的報告裡面有提到葉宜津委員所提法案規定過渡條款五年，可是已經廢止的「派用人員派用條例」是規定九年的過渡期，所以這裡規定五年是不是會有問題？銓敘部有什麼意見？這個過渡條款應該規定多久？

主席：請銓敘部王主任秘書說明。

王主任秘書幸蕙：主席、各位委員。我們比較建議跟派用條例的九年上限一致，所以是不是可以修正為一百一十三年？

柯委員建銘：應該要改。

王主任秘書幸蕙：對。

柯委員建銘：這裡是規定五年。

王主任秘書幸蕙：對，應該要調整。

柯委員建銘：你們覺得應該改為幾年？

王主任秘書幸蕙：如果搭配一百一十三年，年限可以從五年修正為八年或直接改成一百一十三年也可以，這是另外一種方式。

柯委員建銘：是修正為一百一十三年六月十八日嗎？

王主任秘書幸蕙：是。

柯委員建銘：記得過去我們在談資位制的時候，過渡期是 10 年，現在改成 9 年，是有減少一點，但這樣換算回來，也應該只有 8 年而已！趙局長看過這個法案，這是你的主觀意願嗎？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。這部分有向葉委員提過，他也同意修為 8 年。

柯委員建銘：這樣整個部會都不一致，你認為是 5 年……

趙局長興華：沒有，不是我認為，是葉委員提案時不小心寫錯了。

柯委員建銘：不要裝傻，就是你們偷改的嘛！

趙局長興華：不是的。

柯委員建銘：此風不可長，法律寫得很清楚，你也看過了嘛！當然我們能瞭解葉委員的苦心，葉委員長期在交通委員會，所以他很清楚這件事。既然過去條文是規定 10 年，我不認為……，行政部門還有官箴官規要維持住，既然條例已規定是 9 年了，也就是到 113 年 6 月 19 日，但換算回來最多是 8 年而已，你們還要偷改為 5 年……

趙局長興華：我們向銓敘部報告時，也是同意以 8 年……

柯委員建銘：銓敘部會同意的啦！銓敘部剛才講得很清楚。

趙局長興華：我們目前的原則都是 8 年。

柯委員建銘：這是條文中的最大問題，一定要先處理。另外，第二條職掌的部分似乎改很多，修正後的公路總局職掌事項總共有十款，文字調整後與過去八款完全不同，這樣一來，將來在執掌上會不會有差別？像是監理所的職掌等等，你們都沒有寫得很清楚。

趙局長興華：報告委員，目前來說……

柯委員建銘：第二條是最關鍵的，其他條都刪掉了，只剩第七條而已。

趙局長興華：跟委員報告，其實這次只是做文字修正，唯一比較大的差異是……

柯委員建銘：你說只有文字修正，雖然看起來內容似乎包到很多部分，但實際上卻是不明確的。

趙局長興華：其實最大的差異是增加「車輛行車事故之鑑定及覆議業務」這一項。

柯委員建銘：我知道，那項是新的。

趙局長興華：這部分是公路法修正後納進公路總局的，所以最大的差異是第九款。

柯委員建銘：有關公路監理設施計畫等事項呢？

趙局長興華：那些與原來的規定都一樣，我們只是將公共運輸的部分寫得更明確而已。

柯委員建銘：原來第六款「公路監理設施計畫、汽車運輸業管理……」等都寫得很明確，這是監理所的業務，現在改列到哪一款？

趙局長興華：現在是分散的，第四、五、六款都有寫到。

柯委員建銘：因為過去寫得似乎比較明確，過去將「公路用地之收購、撥用、管理……」等事項特別列一款，這部分將來要適用在哪一款？因為執掌很重要，如果沒有將執掌寫清楚，你們將來不能做啊！現在是愈包愈大，還是愈包愈小？

趙局長興華：報告委員，有些文字可以精簡，行政院在 99 年討論時已將文字精簡，是以一個管理事項將其處理掉，而未來公路的部分是以維護為主。

柯委員建銘：原來第四款「公路用地之收購、撥用、管理及產業管理事項。」跑到哪裡了？

趙局長興華：在第二款的公路管理中，因為公路修建養護管理規則中的管理事項就有包含這些事項。

柯委員建銘：現在增加了第七款技術研究發展的部分，你們現在有做技術研發嗎？

趙局長興華：公路材料的部分還是有做。

柯委員建銘：在哪個單位研發？

趙局長興華：在材料試驗所。

柯委員建銘：那個也要會，那是……

趙局長興華：對，但那個機關還是很重要，它是國內唯一一間材料試驗所。

柯委員建銘：既然你們這樣修改組織法，怎麼沒有將編制表一併送進來呢？你們是機關改編制，所以不需用法律，改編制表就好了。你們怎麼沒將編制表一併送過來，讓我們看修改後差別在哪裡？應該改了很多啊！

趙局長興華：這部分未來會在院版的組織規程中……

柯委員建銘：何時會送過來？

趙局長興華：以材料試驗所來說，它必須要等……

柯委員建銘：一般來說都是一併送進來，這樣才能看到修改的全貌。

范次長植谷：跟委員簡單報告一下，將來公路總局底下的一級機關大概有 10 個，其中有兩個機關是機構性質，一個是材料試驗所，一個是公路局訓練所，它們的編制表是另外的，沒有含在機關中。

柯委員建銘：你們要趕快送進來讓我們一併審查。

范次長植谷：是，到時候這些都會送進來。

柯委員建銘：資位制有優點，也有缺點。優點就是彈性大，但資位制不能適用在其他機關去，所以現在很多人都會想調職。今天就是很單純的審查公路總局組織條例，我們也應該一併思考交通部組織法，當然這部分未來可能是由新部長來接手。過去我們在組織改造時與國民黨協商，平

心而論，這部分是最急的，不過本席是抱持著樂觀其成的態度，否則將來這幾個單位就要關門了，因為沒有人要進來！但是有關 5 年或 8 年過渡期的問題一定要處理，以後送進來的法案不要自行亂改，那是你看過的東西嘛，不要便宜行事，想要蒙混過關。

范次長植谷：好，謝謝委員。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。國家現在之所以混亂，最大的原因就是想到一件事就做一件事，從來沒有做整體的規劃，當然這是有歷史緣故的。只有交通部有兩個制度，一個是簡薦委制，一個是資位制。

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。基本上是這樣。

鄭委員寶清：這兩者制度就造成很大的差異化，一樣是高考及格，薪資卻不一樣，不平則鳴，哪有說別人高考及格的薪水是 4 萬 6,000 元，但派到公路總局卻只剩 3 萬 8,000 元。很衰耶！考試成績又沒有比別人差，薪水卻少很多。不僅如此，剛剛柯總召也說到，結婚、生育補助就差了 30 倍，請問目前公路總局的結婚和生育補助是多少？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。沒有。

鄭委員寶清：結婚補助呢？

趙局長興華：沒有。

鄭委員寶清：一般公務人員的結婚補助是多少？

范次長植谷：2 個月。

鄭委員寶清：也就是說，高考及格的人員可以領到 9 萬 2,000 元的補助。生育補助是多少？

趙局長興華：也是 2 個月。

鄭委員寶清：所以結婚補助 9 萬 2,000 元，生育補助 9 萬 2,000 元，這不就很「衰」！一樣是在交通部服務，但分到公路總局的人卻都領不到！我們當立法委員最辛苦的地方就在此，你們單位有一堆人來拜託立委要幫忙調職，因為他們要結婚生小孩了，光補助就差了十八萬多，這是很離譜的！次長都不覺得奇怪嗎？

范次長植谷：是，所以目前針對不合理之處，我們要儘快拜託委員來協助修正。

鄭委員寶清：我們會支持這件案子，但問題是不止一案，交通部應該要統一處理，目前不止公路總局有這樣的問題，其實臺鐵局、高速公路局也是一樣吧？

范次長植谷：對，針對另外兩個單位，部內已經有在討論。

鄭委員寶清：你們應該一起送出來討論嘛！

范次長植谷：是。

鄭委員寶清：現在很大的問題就是頭痛醫頭、腳痛醫腳，光退休制度就有 13 個法律，將軍退休領十幾萬，勞工退休領一萬多，難道做勞工的就該死嗎？

范次長植谷：是，這應該要檢討。

鄭委員寶清：所以分發到交通事業的就該死啦！因為結婚領不到 9 萬 2,000 元，生小孩也領不到 9 萬 2,000 元，國家現在之所以混亂，最大的原因就是沒有做整體規劃。請問國家發展委員會副主任委員，國家發展是不是要做整體規劃？

主席：請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。是。

鄭委員寶清：但問題就出在這裡，政府做事都是頭痛醫頭、腳痛醫腳，所以產生很多問題，不僅是他們有這樣的問題，每個部會都有相同的問題。針對這部分，國家發展委員會有沒有什麼計畫或規劃？

林副主任委員桓：以組織法的調整來說，當時我們是將 6 個未完成部會底下的 44 個單位之相關組織法修正案都送到司法及法制委員會一併做討論。

鄭委員寶清：但是還是有很多單位沒有送進來。

林副主任委員桓：行政院應該有將全部送過來，只是這次是針對舊的交通部公路總局組織條例進行審查，事實上還有一個對應法案是交通及建設部公路局修正案，它並沒有……

鄭委員寶清：交通部要改名為交通及建設部嘛。

林副主任委員桓：因為行政院組織法中已明訂修正。

鄭委員寶清：我知道，政府本來要精簡人力，但是愈精簡人就愈多！你知道嗎？

林副主任委員桓：這部分可能要請教人事總處。

鄭委員寶清：我是指整個國家，而不是只有交通部。現在的問題是雖然部會減少，人卻增加。

林副主任委員桓：事實上中央總員額是有限制的，可能是因為六都……

鄭委員寶清：不是總員額的問題，目前除了正式人員外，還有一堆約聘僱人員，你們從來不去管理！

林副主任委員桓：人事總處是有做控制的。

鄭委員寶清：國家發展委員會就應該去處理這些東西啊！是否應該對國家整體發展做規劃？

林副主任委員桓：在分工上，因為行政一體，所以是由人事總處……

鄭委員寶清：好，請張副人事長來回答。

主席：請行政院人事行政總處張副人事長說明。

張副人事長念中：主席、各位委員。經過行政院組織調整，基本上還是朝員額精簡的方向走。舉個簡單的例子，中央總員額法已經通過 5 年，依據大院的附帶決議，我們減少了快五千多人，所以整個中央機關的員額是減少的。

鄭委員寶清：雖然員額減少，但其他人員卻增加，約聘僱人員一堆嘛！

張副人事長念中：中央機關的約聘僱人員還是減少的。

鄭委員寶清：減少多少？可以提供比例給我嗎？

張副人事長念中：我們會後再提供給委員，但中央的職員及約聘僱人員是減少的。

鄭委員寶清：所以地方人員是大幅膨脹嘛！

張副人事長念中：地方部分是依地方行政機關組織準則做員額管控，基本上也是採總量管理，至於

委員剛剛提到的臨時人員或其他契僱人員是否增加的部分，則是由人事費去控管。

鄭委員寶清：你這樣說就不對了，地方都是大幅增加的，我看到的報告與你們的報告也不大一樣，我看到的是人員增加，而不是減少。

張副人事長念中：我們再把相關資料提供給委員參考。

鄭委員寶清：請儘快提供，我們希望做整體規劃。

張副人事長念中：是，謝謝委員。

鄭委員寶清：請問次長，剛剛提到你們要去修法，且要一併處理臺鐵局和高速公路局的部分，請問大概何時會提案？

范次長植谷：目前鐵路局的部分已優先討論，等公路總局案變成案例，且整個體制比較明確後，我們會進行另外兩個單位的部分。

鄭委員寶清：不是啦，你們應該統一處理才對。

范次長植谷：其實高速公路局的部分已經與組改案一併送進來了。

鄭委員寶清：臺鐵局呢？

范次長植谷：因為臺鐵局沒有列入組改範圍，所以它的問題比較麻煩。

鄭委員寶清：所以現在還沒談論到臺鐵局的部分？

范次長植谷：對，但是簡薦委的部分已經討論過很多次。

鄭委員寶清：站在我們的立場上，當然希望國家的制度能統一、一致。

范次長植谷：我們當然也希望，委員說得沒錯。

鄭委員寶清：這樣才能讓公務人員間處於平等的狀態，這不是薪水高低的問題，而是平等的問題，如果同工不同酬，就會引起內部的反彈與不滿。

范次長植谷：好，謝謝委員。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。法律本來就要與時俱進，針對這次的修正，除了交通部有一些組織整併之外，在組織架構上也有一些更新，在這樣大修正的情況下，不但交通部同仁有很大的期待，人民也有很大的期待，人民期待的是，希望透過這樣的修正來獲得交通部更好的執行力、績效及服務品質，這樣修這些條文才有意義。

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是。

陳委員歐珀：本席贊成今天的修正，特別是高速鐵路工程局和鐵路改建工程局要整併為鐵道局的部分，另外，臺灣區國道高速公路局和臺灣區國道新建工程局整併為高速公路局，使國道新建、養護與管理事權統一的部分，我也贊成。我認為這是很大的進步，我也在此提供我的經驗。我擔任立法委員後，處理過很多陳情案件，其中很多案件牽涉的單位很廣，如果事權不明確的話，溝通就會很困難，所以經常一拖再拖，因而導致民眾的權利睡著，我們也無法有效率地處理。本席也希望看到鐵道局及高公局能夠提升未來的行政效率及服務品質。

另一層面的問題是有關人才任用的部分，我擔任過公務人員二十幾年，之前擔任公務人員時

，公務人員體系中的用人費率就有四十幾種。請問次長，交通部所屬的用人費率有幾種？

范次長植谷：嚴格說來，交通部用人費率的單位是適用一種，像過去的中華電信及現在的港務公司都是用人費率的部分。

陳委員歐珀：針對這部分，請處長來回答。

主席：請交通部人事處林處長說明。

林處長能進：主席、各位委員。在交通部所屬機構的待遇方面，各機關只有專業加給不同，目前部內有三種加給，分別是法制人員專業加給、電子作業人員專業加給及一般行政人員專業加給。另外，國道工程局所領的專業加給是國道專業人員重大工程專業加給，而公路總局領的則是未實用人費率的交通事業人員專業加給。

陳委員歐珀：假設高考進去分發的單位不同，在薪資、未來升遷、福利或敘等方就會不同。之前很多交通部人員來請託我，因為他不想待在原單位，我問他為何不想？他說：我的同學都升到九職等了，我還是六職等，就是照六職等的方式。所以這個問題一定要好好解決，否則將來公路總局和鐵路局大概會沒人想進去，這是我目前知道的嚴重情形。請問局長你們的報到率大概是多少？實習期滿後留下來又是多少？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。去年高考我們申請 349 個，只來了 209 個，而宜蘭和花蓮的部分，申請了 36 個，只來了 5 個。

陳委員歐珀：對，這就是問題所在。次長，今天本會針對官等職等併立制提出修法，我是贊成的。

范次長植谷：謝謝委員。

陳委員歐珀：我希望這個法案通過後能儘快執行，也希望改制後能把好的人才留下來。

范次長植谷：這也是我們的希望。

陳委員歐珀：現在的宜蘭縣還有鄉鎮市局，大家都怕事情多，因為宜蘭縣政府比鄉鎮公所忙，又不想去中央，畢竟中央的待遇升遷又沒有比地方好，所以就只好這樣子，但這種惡性循環是我很不樂意見到的，希望福利改善後，服務品質也要好。過去這段期間，我也知道公路總局和鐵路局都很辛苦，但是鐵路局還是有很多面向要改正。局長，請問你們現在的員額總共有多少？

趙局長興華：目前有四千六百多個。

陳委員歐珀：今天這個法案修正通過後，報到率會增加多少？你有沒有把握？

趙局長興華：十幾年前公路局在高普考分發上都是第一或第二志願，去年則成了倒數，我們希望趕快修法通過，今年 10 月高普考分發的時候，報到率能達到九成以上。

陳委員歐珀：交通是一切建設之母，就是因為阻卻人才的進用或留不住人才，才演變成許多工程延宕或執行效率不彰，這些都是問題。我希望藉著今天法案修正的機會，讓交通部所屬的單位體認我們有照顧到你們的福利和升遷，也希望未來有關服務人民的品質和工程的掌控能夠更確實。

最後我要請教次長，交通部有些單位經常會有人退休之後轉任其他單位，這個問題很嚴重。過去我不曉得，但我現在要慢慢清查，像桃機就是一個最好的出口，今天我已經要求桃園機場

股份有限公司將所有的人事資料，包括一級主管以上的資料都拿給我看，藉此機會我要求交通部應該避免這類浪費國家公帑的酬庸，因為交通部在這方面做得不好。

另外還有相關國營企業的公司，績效都是因為人的關係。上週我質詢關於陽明海運的事情，在該董事長七年多任內，虧損了一百多億元，如果這是一家民營公司的話，早就倒了，這個董事長所在的公司早就破產，他還能領高薪嗎？這些都要進行績效管理的，並不是針對哪個個人，我們希望在人事進用上能夠改正這方面的問題，同時我們更要求交通部在用人，特別是在國營事業或官股公司在人員進用方面，不要淪為外界批評的對象，因為外界現在對這種事情是很不能接受的。

范次長植谷：是，我們會遵照委員的指示盡量做好這件事。

陳委員歐珀：鐵路局最近幾年改善很多，過去的人事酬庸在公路總局比較少，現在就剩下官股公司和國營事業等公司，這個部分一定要釐清。你們自己就要釐清了，否則讓立法委員來清理的話，你們就很難看了。

范次長植谷：瞭解。

陳委員歐珀：另外，處長也要注意違反公務人員旋轉門條款的問題，之前我已經提醒過了，從民用航空局卸任之後怎麼可以去接飛安會主委？主委卸任第二天就去當華航總經理，這叫沒有違反旋轉門，誰相信？你們要注意到社會的觀感。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。有關葉宜津委員提出公路總局組織條例的修正案，談起來很像悲情城市，因為根據公路總局提供的資料，好像公路總局的同仁隨便提也認為十幾年來都殷切盼望這個組織條例可以修正通過，請教局長和次長，這個修正案到底提過幾次了？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。這幾年來確實因為有嚴重人力斷層的問題，所以這個問題變得愈來愈迫切。

鄭委員運鵬：十幾年來每年都希望法案能排得進去並過得了，但是每次希望都落空，所以現在愈來愈沒有人願意加入公路總局或其他交通部所屬一樣使用資位制的機關對不對？

講到修法就必須談到中央機關組織基準法的修正，這部分大家講了很久，但是十幾年來好像只有有辦法的過得去，其他的都犧牲了。接下來我和次長簡單報告一下相關的沿革：民國 93 年（2004 年）當時是民進黨上一次的執政，6 月立法院制定了中央行政機關組織基準法。當時的組織改造通過了五項原則，第一是「部」的總數是 14 個，各業務單位「司」的總數是 112 個，政策統合的委員會共以 8 個為限，獨立機關以 3 個為限，這些現在都已在運作，而三級機關，包括「署」和「局」則以 70 個為限。當時在組織改造中，因為執政的民進黨也要連任，陳水扁總統連任的那一年，因為政黨意見不同，造成之後的行政院雖然提了 4 次行政院組織法的修正案，但都被犧牲掉了，其中有 3 次是因為屆期不連續而被清倉的，最後一次則因 2008 年政黨輪替而直接被撤回了。

行政院組織法後來的通則過了，大家看事辦事便無法依照政府的需要去進行了，只有沒爭議

的、有特別需求的，或當下有新聞性的法案過得了。本席可以舉幾個例子跟次長和局長說明：第一個完成立法的部會是文化部，當時因為 NCC 成立沒幾年，有些新聞局所屬的單位要和交通部合併，次長當時應該也有參與，就因為其中有些單位要調整，所以第一批就是在 100 年 6 月過的文化部。第二批是在 101 年 1 月過的主計總處和財政部，因為他們是管錢的，管錢的只要發得出薪水，他們認為 ok，組織法就過了，所以這個最大了，而這個法會過，主要是因為爭議少，其次就是錢多。第三批通過的是國發會，但因國發會的人並沒有那麼多，所以是在 102 年 8 月通過的。第四批是在 103 年 1 月通過的勞動部、衛福部與科技部。第五批過的是這一屆還談到的海洋委員會，它是在 104 年 6 月過的。看起來人力比較精簡的機關容易通過。現在還沒有完成三讀的有內政部、經濟及能源部、交通及建設部、農業部、環境資源部與陸委會，而且陸委會當然更敏感，其他的機關預算多、體系複雜，甚至裡面還有公司或財團法人。更複雜的過不了，這個很麻煩。事實上，在第 8 屆立委法案清倉的時候差一點就過了，但是這個組織條例的修正還是沒有通過。我們可以看到健保局已經改制成行政機關；以前我擔任立委的時候到現在還以為它是健保公司，不過他們大概都恢復正常了。這看在公路總局的同仁眼裡會有「男怕入錯行」之感。請問趙局長，公路總局的法定員額是多少？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。4,600 人。

鄭委員運鵬：現在的員額是多少？應該是 4,600 嘛？

趙局長興華：原來規定為 4,650 人，現在是 4,138 人，所以還有缺。

鄭委員運鵬：缺額是百分之多少？

趙局長興華：11%左右。

鄭委員運鵬：現在局內同仁的所學及專長大概是哪一些？

趙局長興華：大概是以土木工程跟交通管理為主。

鄭委員運鵬：以我的學長姐或是學弟妹為主，對不對？

趙局長興華：是。

鄭委員運鵬：在印象中，我在民國 80 年考上臺大土木的時候，它大概是前 10 志願，可是現在隨便算一算就是 7、80，甚至掉到一百多名了，感覺滿悲哀的。我認為其中有兩個因素，第一個是公共工程減少造成景氣不好，導致民間就業機會少。第二個大概是因為中央機關的公路總局或這一類事業機關的薪資少，所以根本沒有人想進來，使得土木工程及基礎工程科系的名次越來越下滑，就業狀況也不好。是不是有這個狀況？

趙局長興華：土木工程部分的話，目前在待遇方面其他機關都還算不錯，有的有重大工程加給，有的領表(七)的加給。

鄭委員運鵬：你們都沒有嗎？

趙局長興華：我們是最差的，連表(一)的加給都沒有。

鄭委員運鵬：真的是悲情總局。我們在各地的選民服務或接受陳情都有跟公路總局有關的案子，前幾個禮拜也有跟局長討論過。在公路總局下面有施作這麼多工程的情況下，如果基本薪資跟待

遇太低的話，本席認為會有兩個狀況，第一個是他願意屈就，因為他有服務大眾的心，等於是做功德的；那時候你也跟我說基層年輕的同仁願意留下來是不容易的，所以後來那件案子也不追究了，甚至拜託局長多鼓勵他們留任。

做功德的還好，最怕的是第二個。薪水低為什麼願意做？因為是來「做行情的」。外面的承包商很多，本席那個時候直覺認為這些案子都有背後的暗盤，像警察機關的派出所等，也有一些你不要但人家會塞進去的狀況。我們怕的是你們待遇不好的話，就不能期待每個人服公職都是做功德的，因為一進來就差 3,000 元，年終獎金差 1 萬 7,000 元，1 年下來就相差好幾萬，幾乎差 2 個月的薪水了。如果他從別的地方拿的話才是嚴重的問題，所以本席贊成葉宜津委員提案修正公路總局組織條例。我擔心工程人員在外面看到自己同學於民間就業有很好的待遇，或者其他人當初選對擔任公職的機關，1 年的薪水比自己多 7、8 萬以上，而且還不包含年資，結果會造成他起歪念。在這樣的狀況下，假如不修正的話，久了不但留不住人，可能連你們的政風也維持不住。

趙局長興華：目前政風人員對局內所有同仁的要求滿多的，而且我們現在也有主動發覺一些案例並移送。事實上，很多人都不願意當基層的主管，包括幾個監工站的站長都是用拜託的，甚至先讓他升一個職務，然後再讓他……

鄭委員運鵬：那是權宜之計，不是根本的辦法。如果不能夠提供掌握這麼多預算的機關所屬公務人員合理的薪資待遇的話，人比人，氣死人，工程弊端就屢見不鮮；就像職棒一樣，假如薪資低的話就打假球。其他的局要比照辦理的話要儘快提出。本席有兩個建議方向，第一個看起來沒有什麼爭議，如果能夠照葉宜津委員提的方案過關的話最好。第二個是有關救濟管道。這個救濟管道比較重大；如果要畢其功於一役，不用將組織條例一個一個審查的話，我們也可以請 2 位召委聯名請蘇院長召集內政部、經濟部、農業部、陸委會及環境資源部等還沒有通過組織改造的機關一起來協商，因為上一屆的時候大致上都已經達成共識了，就差最後一關。今天會處理公路總局組織條例，如此一個局一個局審查，然後一案一案通過也不好。假如還有爭議的話，拜託委員會協助一下。雖然這是特例，但是我相信通過之後其他交通部的所屬同仁會更有士氣，所以要拜託你們；但是如果這次的時間不如預期的話，也要拜託局長跟次長督促政風顧好，這部分是大家要求及期待的。謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請顧委員立雄發言。

顧委員立雄：主席、各位列席官員、各位同仁。坦白講，我對這個問題是一片空白，所以我還是有一些疑問。林副主委剛剛接受其他委員提問進行答詢的時候，有針對到底應該先修正交通部公路總局組織條例，或者連同其他有同樣問題的機關一併修正表示看法，我只想再確認一下。從國發會或行政院立場來看，究竟怎麼做比較適當？

主席：請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。政府有「交通及建設部公路局組織法」草案，按照過去大院的常例，相同內容的法規會併審，可是我們這次只看到現行「公路總局組織條例」的修正案被拿

出來討論。

顧委員立雄：你們正在擬議中的內容還包括什麼？

林副主任委員桓：那個案子已經送來了。

顧委員立雄：包括什麼？

林副主任委員桓：鐵道局、公路局及高公局的組織法草案。

顧委員立雄：你們一併送來的相關組織法是放在一起，還是有好幾部？

林副主任委員桓：放在一包都送到司法及法制委員會了，所以現在都在貴委員會。

顧委員立雄：如果已經送進來了，交通部的立場為何？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。公路總局的案子比較特別，因為每年都在爭取，希望簡薦委的部分……

顧委員立雄：你們是交通部，你要關照的範圍不是只有公路總局，所以我問一下你的意見。

范次長植谷：我瞭解。我們當然是希望趕快通過，拜託……

顧委員立雄：你希望公路總局的部分先通過，其他部分放在後面嗎？

范次長植谷：後面第 2 批希望能夠包裹立法。

顧委員立雄：我不太清楚您的態度到底是哪一個。

范次長植谷：因為今天在審查公路總局的部分，所以我們希望委員能夠趕快通過這個案子，第 2 批包括剛剛提到的交通及建設部……

顧委員立雄：國發會同意交通部次長的講法嗎？

林副主任委員桓：這次修正的內容跟我們提出的內容大部分相同，但是有一些可能需要調整；從我們的立場來講，譬如他們叫做「公路總局」，可是按照現在的組織基準法只能叫做「局」，不能叫做「總局」。

顧委員立雄：好，微調的部分沒有關係。剛剛他說過已經送進來、放在司法與法制委員會的先審，你同不同意？

林副主任委員桓：這屬於委員會運作的部分，我們沒有意見，但我們希望如果可以一併審查的話，就最好一併審查。

顧委員立雄：本席一直看不太懂第七條，我先請問交通部，關於資位制，有沒有曾經在某一個時間點時，其薪水、待遇是比較好的？

范次長植谷：在十大建設時，另外有重大工程加給，那個部分比較好，但是一般……

顧委員立雄：如此我心裡不免有個疑問，當你好的時候，你當然不會講好，可是當你處於較壞情況時，你就會說現在比較壞，因此現在第七條說原則上要轉成簡薦委制，但該條條文又說，如果他覺得他現在的資位制比較好，他還可以選擇不要轉成簡薦委制，所以我的疑問是大家都說現在比較不好，可是當他比較好而一般公務員待遇比較差時，卻都不曾想過要把一些薪水還給你們，大家都沒有這樣的概念，早年他們所拿的待遇比較好的時候，大家都不會講說這樣不公平，這是從公路總局內部人員的立場來看這件事，但現在他們所拿的比較不好，就開始說比較不

公平。姑且不論以前所拿的待遇是比較好的，但現在依據條文原則上要轉成簡薦委制，可是如果裡面還有人是拿比較好的待遇，結果他卻對你說，對不起，他還是要拿比較好的，所以請給他一個過渡期，等到時間過了，他再轉，這樣的說法，是否讓人覺得他們盡在挑好的呢？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。大概 15 年前開始有一分水嶺，15 年來從這裡進來的人，大家的權益，基本上都有所損失，所以從過去來講轉任是鼓勵……

顧委員立雄：在看完第七條的說明之後，我就產生狐疑，我認為既然這樣，何不乾脆一刀兩切明白的加以了斷，既然現在全部都要轉簡薦委制，就一律都要轉成簡薦委制，為什麼還要留給他所謂的過渡期間，還要讓資位制的人可以做選擇，因為他覺得原本的制度比較好，所以還要擺著，讓他這幾年可以做選擇嗎？

趙局長興華：這是一個基本的作法，如果我們這樣一刀兩切的話……

顧委員立雄：在你們的文章中曾提及，因為改任不是他的過錯，但問題在於如果他原來所拿的待遇比較好時，他並不會說他拿的比較好，而現在他拿的比較差，所以他又說改制不是他的……

趙局長興華：當初拿到待遇比較好的，甚至十大建設年代待遇最好的人，現在都完全退休了。

顧委員立雄：我管你是哪個年代，現在你總是在那邊挑著說現在……

趙局長興華：現在來講是……

顧委員立雄：我的意思是現在我們的政策目標是為了讓人家能夠進來，所以我認為應直接改成簡薦委制讓人家進來，但我個人並不在意，也不管待遇比較好的人是怎麼想這件事情，因為整個組織改造的目的在這裡，政策目標的目的也在這裡。關於第七條他們還給予一個過渡時間，當他們感覺權益受損時，可以於 5 年內做出選擇，就此，請銓敘部表達一下看法。

主席：請銓敘部王主任秘書說明。

王主任秘書幸蕙：主席、各位委員。現在遇到機關改制，通常原本的機關都會要求希望有一個過渡期間，針對這個案子，其實他們機關原本就有任用資格，所以就算是機關改制，他們直接就可以改任，並不一定需要過渡期間。

顧委員立雄：我不是很聽得懂你的意思，你一方面說前面都有，後面又說並不需要，你能否說得更清楚明白一點？

王主任秘書幸蕙：因為就像委員您剛才所提及的，在碰到機關改制的時候，大家都會擔心機關改制後部分同仁的薪水待遇可能受到影響，所以他們都會強烈要求要保留過渡時期或是讓他們有選擇的機會，這部分我們是尊重立法審查的結果，所以實際上碰到機關改制，大部分的組織法規裡都會有像過渡……

顧委員立雄：但你剛才又說並不需要，你究竟是什麼意思？我聽不太懂。

王主任秘書幸蕙：這個案子，因為交通資位人員本身就具有公務人員任用資格，且依照現行改任的相關規定，他們就可以直接改任，所以是否真的需要有過渡時期？事實上我們認為即使沒有過渡時期的設計，也沒有影響，但因為機關希望能保留這樣的文字，所以……

顧委員立雄：最後，我再請教一下，我聽不太懂，5 年和 8 年是哪一個比較有利？

王主任秘書幸蕙：因為之前有關派用條例的廢止，我們立法的過程就是讓他有一個 9 年的過渡期，9 年的過渡期限是……

顧委員立雄：我聽不太懂，5 年或 8 年，還是 9 年，哪個比較有利？就我粗看起來是年限越長，越有利，對嗎？

王主任秘書幸蕙：是。

顧委員立雄：但是你們銓敘部的意見，有點奇怪，好像你們一方面覺得不需要，但另一方面如果覺得有需要的話，原本葉委員宜津的提案版本是 5 年，現在你們的提案是 8 年或 9 年。

王主任秘書幸蕙：至少他的期限是一致的，113 年 6 月……

顧委員立雄：另外一個問題是，你剛才也提到他們本來就有公務人員的任用資格，所以轉成現行一般公務人員適用的簡薦委制時……

王主任秘書幸蕙：因為現在就有改任辦法，可以直接改。

顧委員立雄：所以就不需要了？但是你們說如有需要，還給予讓步，一讓步就比照跟其他那種……

王主任秘書幸蕙：這幾年來，許多機關改制都希望能組織法裡面保留這樣一個過渡的規範，所以加上這樣一個過渡的期限，其實跟目前改制後機關組織法的體例是一致的。

顧委員立雄：年限越長，不是越會讓這種併存機制所造成的困擾拖得越久，這樣不是比較不好嗎？

王主任秘書幸蕙：是的，這要看從哪個角度，對同仁來講，這樣可能比較好。

顧委員立雄：所以純粹都是站在同仁的角度？因此像這類涉及將資位制改為簡薦委制的任何變動，都是為了要讓同仁感覺這樣比較好，而其他所有事情都不做考量，對嗎？

趙局長興華：因為現在公路總局人員的平均歲數是 46 歲，如果改制之後沒有維持一定水準的話，會迫使全部同仁提前退休，如此整個經驗傳承就會完全中斷，所以如果讓他還有一個過渡期的話，這些同仁還願意留下來。

顧委員立雄：我拜託你不要這麼危言聳聽。

趙局長興華：真的是這個問題。

顧委員立雄：你這樣講，我們又不是沒有人當過雇員，這樣的說法實在是有點達到……，我實在是懶的再說什麼。

主席：逐條時，我們還有很多機會可以來問他們。

請顏委員寬恒發言。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。從組織發展的角度來看，你認為 21 世紀最重要的因素是什麼？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我認為是有績效的導向。

顏委員寬恒：績效的導向固然重要，但我認為是人才，根據牛津經濟研究院國際人才報告，台灣人才外流居世界第一，其中專業人士外流占外移人口的 61.1%，等於每一百個外移人口當中就有 61 個以上是專業人才。我們對於這些數據好像沒有感覺，但這些事情每天都在我們周遭發生，請問次長是否清楚這件事，該如何應變？

范次長植谷：俗話說，人才為中興之本，不管是新進的或是原有的人員，每個單位都一樣是以人才為最主要的骨幹，否則業務將無法推動。

顏委員寬恒：現在全世界都在搶人才大作戰，然而我們卻還沈溺在縮衣節食、節省成本的思維裡面，像中國、印度、新加坡的大廠都已祭出非常優渥的條件來吸引台灣的人才，然而我們公務部門的人才為什麼留不住？請次長說明。

范次長植谷：這就是今天開會的目的，我們希望公路總局能從資位制改為簡薦委制，這樣一來，至少立足點、起始點能平衡、一致。

顏委員寬恒：現在想考上高普考必須費很大功夫，好不容易考上到了分發單位服務，才發現與原來的不一樣。請問是哪裡不一樣？

范次長植谷：不只敘薪有差異，而且差異很大。

顏委員寬恒：差別何在？

范次長植谷：高考及格者若分發到公路局，會比一般行政機關低六級，普考則低四級，如此一來起薪就差很大，造成報到率低，離職高的現象。

顏委員寬恒：薪資低、制度僵化就是人才不願意留在公務機關的原因？

范次長植谷：這是主要因素。

顏委員寬恒：一般而言，在公務機關不需要太多的想像力與創造力，只要依照規定辦理，該簽名就簽名，該蓋章就蓋章，倘若有太多意見的話，等於給長官找麻煩。優秀人才進入公務體系後碰到這種情況，其熱誠很容易就被消耗光，而能力也無法表現，是否如此？

范次長植谷：不管是公務機關或私人機關，想像力與創造力都非常重要，況且現在政府機關也很重視創意的培養。

顏委員寬恒：但在公務機關創造力太過豐富的話，會不會變成給長官找麻煩？

范次長植谷：現在鼓勵創新，不管公部門或私部門皆如此。

顏委員寬恒：公路總局現在採資位制，若改為簡薦委制，請問其差異為何？

范次長植谷：如同剛剛所報告的，起薪就差異很大，此其一。其次，有的行政機關有子女教育補助費、生育補助及結婚補助等，但資位制人員是沒有這些的。

顏委員寬恒：如此等於不符合公平原則，同薪不同酬？

范次長植谷：對。

顏委員寬恒：1111 人力銀行調查統計指出一個臺灣特有的現象，那就是跳槽者大膽放棄過去的專業領域與經驗，裸跳到不同產業職務上的有 26.7%，可說非常恐怖。這 26.7%的求職者抱著斷尾求生的心態，離開熟悉環境，求新求變，寧可犧牲原有固定薪水，也要追求更高的報酬，因為現有環境無法給予這些人未來的願景。據統計，這三年來，離職率高達 55%，請問交通部有這種情況嗎？

范次長植谷：像臺鐵就有點類似，臺鐵的離職率有 37%。

顏委員寬恒：臺鐵有 37%？

范次長植谷：是，也是很高。

顏委員寬恒：可見這問題不僅止於交通部，而是一種普遍現象。面對這種危機，交通部要如何應變？

范次長植谷：交通部裡，包括臺鐵、高公局都在推簡薦委制的原因就在於此，因為老的人員都快離退了，而如何引進新進人員，則是我們當前最重要的工作。我們希望能引進簡薦委制度。

顏委員寬恒：520 之後會有很多政務官及高階主管離任，請問這幾百中人有没有人可能被國外企業延攬，甚至到國外企業發展事業第二春？

范次長植谷：這點我就不清楚了，我想應該會有吧？

顏委員寬恒：這就代表臺灣真的留不住人才，讓官員紛紛想走人，也因此若有機會，年輕人也不願意守著微薄的薪資，待在僵化公務體制中，依循著不大可能的升遷管道來升遷，本席已經可以預見臺灣將來所可能面臨的人才慌。若公務部門再不好好檢討，活化人力資源，那麼以後的情況只會更糟。今天我們討論將公務總局人事制度由資位制改為簡薦委制，我認為這是符合當前需要的，期使大家能站在公平原則下同薪同酬。我希望本案能順利通過，讓政府得以招募到更好的人才，並將人才留在體制內發展。

范次長植谷：如何引進多元化的優秀人才，是行政機關的當務之急，我們希望能獲得委員支持，通過本案，謝謝。

顏委員寬恒：重點是要符合公平原則，所以今天先單獨處理公路總局的問題。至於其他單位，則留待第二波再處理。謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。有關資位制與簡薦委制的問題，其實不只存在於公路總局，臺鐵亦然，對不對？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。對。

李委員昆澤：高公局也有相同問題，對不對？

范次長植谷：沒有錯。

李委員昆澤：在資位制與簡薦委制兩種制度中，難免讓適用資位制的同仁受到不公待遇，例如資位制的起薪比較低，對不對？

范次長植谷：對。

李委員昆澤：起薪可以從四千差到八千，一般則在五千元以上，對不對？

范次長植谷：差不多是這樣。

李委員昆澤：至於服務與補助方面，如結婚、生育或者就學補助方面，簡薦委制的公務員較能享有穩定的保障，對不對？

范次長植谷：沒錯。

李委員昆澤：資位制同仁在基本福利上差公務員很多，有的甚至沒有，只有零頭而已？

范次長植谷：是，沒錯。

李委員昆澤：就補助來說，我認為差很多。我知道很多考公職的論壇都極力勸告考生不要考資位制，因為起薪低，福利差。更甚者，一旦調換單位，較之簡薦委制的年資，資位制比較吃虧，是不是？

范次長植谷：沒有錯。

李委員昆澤：內容為何？

范次長植谷：相互轉任要看年資，就資位制而言，年資越高，要轉任行政機關所吃的虧越少；但若年資短，轉任行政機關時所吃的虧可能就很大了。

李委員昆澤：我知道不只公路總局有這問題，臺鐵、高公局都有相同問題。今天之所以只處理公路總局，是因為趙局長深知業務的迫切性，也非常重視同仁權益的提升，近兩年來積極奔走所致，那麼臺鐵局及高公局的員工怎麼辦？

范次長植谷：高公局的部分已送到本委員會，至於臺鐵的部分部裡也已討論多次，希望朝向簡薦委制的方向發展，但是他們內部還有一些意見尚未整合。

李委員昆澤：其實資位制有很多問題，他們的報到率較低、離職率較高，而且外補較為困難，因為原本在簡薦委制單位的職員，比較不希望到這些資位制的單位。

范次長植谷：對，沒錯。

李委員昆澤：目前臺鐵局新人的報到率約為 83%，新人的離職率卻高達 25%，范次長之前也曾任職於臺鐵，應該清楚這樣嚴重的狀況；公路總局高考的報到率約為 78%，這些人好不容易才考上高考，但報到率卻只有將近 8 成，而且離職率相當高，將近一半，請趙局長針對這部分做簡單說明。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。公路總局的離職率確實有一半以上，而去年的報到率只剩 6 成。

李委員昆澤：狀況愈來愈糟糕，而且高公局也有相同的問題，雖然高公局新人的報到率有 96%，但是離職率也達 17%，然而同樣屬於交通部的部本部則是採取簡薦委制，請問次長是這樣嗎？

范次長植谷：是。

李委員昆澤：請問你們報到率與離職率的狀況為何？

范次長植谷：行政機關從來沒有反映過相關的問題。

李委員昆澤：你們這三年只有一位新人報到，而且目前仍然在職，所以你們的報到率與離職率其實非常穩定，而且他們好不容易考上公務員，也不願意離職。這樣的情況顯見兩種制度的不公平，而這種不公平的制度會影響人員流動及工作品質，這部分其實有隱憂存在，公路總局負責全國的公路、橋梁，臺鐵負責每天幾十萬人次的旅客運輸，高公局則負責高速公路的維護，關於他們的起薪、福利及後續轉調的部分其實有相當多不公平之處，請問交通部的處理方式為何？是要先用公路總局做示範，再慢慢調整公高公局及臺鐵嗎？

范次長植谷：首先要感謝葉委員及各位委員的提案，誠如剛才委員提到的，因為趙局長比較有使命感及迫切感，所以公路總局先送過來，至於高公局的部分……

李委員昆澤：你們應該要將所有的體系作整體考量，不能因為趙興華局長比較認真，認為公路總局

需要長期培養人才及技術移轉、傳承，而且在報到人數少、離職率高、福利不好的情況下，又要負責全國公路、橋梁這麼重要的工作，就先處理公路總局的部分，雖然他的確比較努力沒有錯，但你不能只肯定他，我們希望你們對於整個公務員體系相關的問題能有整體的考量與改進，包括臺鐵及高公局相關的人員。現在要處理公路總局這樣的提案，臺鐵的員工就開始向我們抱怨，說他們原本的士氣就不高了，公路總局卻可以先從資位制轉為簡薦委制。你也是臺鐵出身，應該瞭解員工的心情。

范次長植谷：因為公路總局的部分比較單純，不涉及其他組織調整，至於高公局還要跟國工局合併，所以還有牽涉到組織減併的部分，而臺鐵則沒有列入此次組改的範圍，所以現在我們內部積極討論簡薦委制的問題，希望能盡量配合縮短期程。

李委員昆澤：關於公路總局做這樣的調整，對於新人的錄取及離職率會有相當的改善，對於技術的移轉及傳承亦能提昇工作的士氣，對其相關的權益也有較具體的保障，針對此議題，請問國發會林副主委，除了公路總局之外，其他相關的臺鐵或高公局的人員是否也應一併與交通部做相關的討論？

主席：請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。我們也有將高公局及鐵道局的組織法修正送到委員會，希望能與交通及建設部的組織條例一併研討修正。

李委員昆澤：若是公路總局改為簡薦委制的修法通過，很多其他單位的員工就會想調到這個單位，會產生相當多的問題。次長應該知道，臺鐵的考試常常被參加高考的考生拿來練筆，就算他們考上臺鐵，只要之後考上高考馬上就會離職，因為公務員高考的起薪高，而且有公務員相關具體的保障，所以他們只是把臺鐵的考試當成一種練習而已，使得臺鐵近三年的離職率高達 25%。臺鐵要服務那麼多國內外的旅客，不能只是拚命花錢，10 年花千億購買新車廂，但難道對於鐵道的文化及員工的權益卻沒有具體的保障及改善措施嗎？

范次長植谷：我們也曾多次向考試院多次反映，希望臺鐵的鐵路特考能在高考之後舉行。

李委員昆澤：這部分你們應該要注意。

公路總局的員工非常辛苦，資位制與簡薦委制相較之下，確實有相當多對公務員不公平的狀況，我們希望能有相同的制度、相同的保障，讓公路總局的同仁更有信心、更有拚勁為全國人民服務，不過針對臺鐵及高公局的員工，我們也希望能有相關的討論，能更具體的保障他們的權益，不要讓一個交通部有不同的制度，這樣對於員工不公平，也會對士氣造成影響。

范次長植谷：謝謝委員的提示。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請問銓敘部王主任秘書，公務機關的公務人員未依照公務人員任用法任用是否違反人事制度？

主席：請銓敘部王主任秘書說明。

王主任秘書幸蕙：主席、各位委員。人事制度本身有不同的種類，公務人員任用法係依照官職等級任用，資位制則是依照交通事業人員任用條例任用，並沒有違反人事制度。

葉委員宜津：好，它是用交通事業人員任用條例的。請問人事總處副人事長，你知道為何會有交通資位制嗎？

主席：請行政院人事行政總處張副人事長說明。

張副人事長念中：主席、各位委員。交通資位制是交通部特種的人事制度，就像剛剛主秘說的……

葉委員宜津：你覺得它的目的是什麼？

張副人事長念中：可以讓年資較久，較能鼓勵久任，他們是最早的時候……

葉委員宜津：不是啦，我這樣說好了，早期交通資位制是像師徒制一樣，也就是說，交通單位的工程人員是真的去開怪手、灌水泥、埋炸藥，實際在工地工作，那種地方必須要有經驗的人去帶新手，所以新手像徒弟、學徒一樣薪水低，而有經驗的則薪水高，是這樣傳承來的。重點是，因為他們是學徒，所以起薪少，當他們資深成為師傅級後，薪水就高了。但問題是今天已經沒有這樣的情形，這些經過國家考試進來的公路局員工不用再去工地現場，現在都是以採購法發包出去，人事行政總處副人事長、銓敘部主秘知道嗎？實際上是因為這樣的原因。然而因為現在起薪低，讓公路總局無法有充裕、充分的人才進來，因為一樣是高考或普考及格，但為何他們的起薪就比別人低那麼多？這不公平啊！是因為這樣而來的。我要讓兩位及同仁清楚了解此問題的迫切性，因為公路總局各單位已經遇到人才短缺，人員甚至拼命想要調職的瓶頸。

請問次長，你是臺鐵出身的，同樣是交通部會，臺鐵也有一樣的問題。我有一個樁腳是老師，他的兒子是成大交管系畢業的，後來考過臺鐵特考機械維修類進入臺鐵服務，臺鐵還是自行招考的，然而同一個職位，卻會因為考進來的年份不同，導致同工不同酬的狀況。他的學歷、經驗等各項條件都不比別人差，只因為他考進來的年代和別人不一樣，同樣的工作卻有不同的薪水，這是你們要痛切、趕快解決的問題。我們也想要幫助臺鐵員工，讓他們可以公平，但是臺鐵又不公司化，臺鐵是國營事業、營利事業，卻不願意公司化，只要臺鐵遲遲不公司化，我們就無法幫忙解決。次長應該非常清楚臺鐵的問題，你們要有作為，好嗎？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是，謝謝委員。

葉委員宜津：再談到高公局及國工局合併的問題，所有交通委員會的委員一再地要求，且在組改時也拼命地說，請問次長，是誰在抗拒？

范次長植谷：是少數的人。

葉委員宜津：你不敢說嗎？

范次長植谷：因為制度上有些不同……

葉委員宜津：國工局及高公局的合併要等到何時？這問題比臺鐵單純的多，因為臺鐵是百年老店，如果要公司化，也真的產生一大堆問題。可是當初國工局及高公局成立時就說得清清楚楚，這是任務編組，我們還要再蓋多少高鐵嗎？當然沒有，不是嗎？既然如此，為何不能合併？

范次長植谷：委員說得沒錯，事實上國工局的業務已經在萎縮，所以這個案子……

葉委員宜津：什麼萎縮？是已經沒有作用了！台灣不可能再蓋第二條高鐵了！以東岸的地理環境來看，我認為也不可能蓋了。今天是處理公路總局的問題，我們並沒有偏心，而是站在真的希望

公務人員可以一致的立場上來處理。我講得夠清楚了，請問人事行政總處副人事長同意我今天的提案嗎？

張副人事長念中：有關人事制度的轉變，其實行政院送到大院的版本本來就是從資位制轉變成官職等併立制。

葉委員宜津：所以你同意我今天提的修正案嗎？

張副人事長念中：我尊重大院審查的結果。

葉委員宜津：你尊重，所以是不反對嘛。請問銓敘部呢？

王主任秘書幸蕙：我們立場是一樣的，我們尊重大院的審查結果。

葉委員宜津：好，謝謝。次長，我們還是期待交通部有作為，不要讓其他單位認為我們有特別偏袒公路總局，其實真的沒有，我們真的期待趕快解決公務人員同工不同酬的問題。

范次長植谷：謝謝委員，我們會加緊努力。

葉委員宜津：好，你們不要只是口頭說說，要實際去做，謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：等一下張委員宏陸發言完後，我們會休息 5 分鐘。

請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天是針對公路總局組織條例，特別是人事進用部分進行討論，如果需要補充，再請趙局長補充說明。

針對今天所討論的問題，事實上我們面臨一個兩難的局面，一個是交通部所轄單位非常多，有關簡薦委或其他人事單位人事進用不統一等問題，也不只有公務總局才有，包括國工局、高公局及鐵路局都有這樣的狀況。至於為何要將公路總局的部分先抽出來處理，相信剛剛許多委員都提出了相關的看法，而趙局長及次長也有提出說明。

范次長是老鐵路局出身的，以一般人理解的狀況來說，既然是公務人員，其薪水當然會隨著專業加給或危險加給而有所不同，但起薪及任用官等應該是同一個系統，理論上應該是這樣子嘛。也許當初有其歷史背景，為因應國家建設等情形，所以創造了許多不一樣的制度。

在討論公路總局之前，我想先談談鐵路局。雖然局長已經離開鐵路局一段時間了，但你現在掌管的範圍又更大。鐵路局現在面臨一個狀況，沒有人想當司機的指導員，指導員算是主管，想當然爾是在管理司機或在解決司機的問題，其實就是司機的主管。照理說，既然在公務體系當公務人員，應該多數人都想要往上爬，主管的職等比較高，薪水比較高，責任也比較大，但次長知道目前的現象是沒人想當指導員嗎？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。我瞭解。

劉委員權豪：以東部為例，當然不只東部有這樣的情形，很多地區都是用抽籤方式來決定司機，然後一人輪 2 個月或 3 個月，抽到的人都很不願意。請問次長，該如何解決這樣的問題？

范次長植谷：其實這個問題已經有一段時間，就我了解，有些同仁可能不願意負更大的責任。

劉委員權豪：不是這樣，當主管當然要負責，但一定要有誘因，指導員的薪水沒有增加反而減少，

司機員的加給比較多，當指導員、當主管之後因為開火車的次數減少了，加給當然也就變少了，司機員雖然辛苦，但待遇還有一定的水準，當主管後，一個月的薪水可能減少兩萬元，責任又重大，誰要做？換做你我也不願意做，薪水少了一、兩萬元，責任又變重大，誰要坐這個位置？這樣也違反拔擢人才的基本原理，拔擢人才當主管不是要加薪嗎？這是很基本的原理。次長是鐵路系統出身、應該知道這個問題存在很久了，其間的因素很多，第一個是鐵路局整體薪資結構的問題，第二個是個別的問題，司機指導員本身具備司機的資格，你們應該給予多一點的專業加給，就算不比司機薪水多，至少也不能減少薪水。在排班的部分，是否可以由三個人輪流，這樣每個人一樣可以去開火車，薪水不會減少，同時也可以讓人事的進用較為常態，不要採用抽籤的方式。

范次長植谷：委員很瞭解這個問題，我也贊成往這個方向改進。

劉委員權豪：鐵路局是一個具有 120 年歷史與傳統的機構，結果主管是用抽籤的！這對整個組織來講一定是不正常的，顯示這個組織無法常態的、規律的、有效率的培養人才。照理說大家應該都很想當主管，就像老師升主任、主任升校長一樣，多數人都想往這個路線走。本席今天在交通委員會有提案，次長又是從鐵路局出來的，對這件事一定更加瞭解。

范次長植谷：我同意委員的見解。

劉委員權豪：這和我們討論公路總局的意思是一樣的，本席贊成先處理公路總局的問題，理論上當然是能一次解決最好，但在時間上可能有困難，如果要一併解決，或許需要三年、五年的時間，就我所知在台中就面臨留不住人的問題，有些地方的人只做個一、兩年，這也不能怪公務員，換成是我，我也想調職，因為薪水比較低，又比較沒有未來性，人員想走是一定的，所以我贊成先處理公路總局的問題。司機指導員的問題也是一樣的意思，我相信鐵路局在整體結構方面一定不只是司機指導員的問題，應該也有人事進用、薪資結構等其他各方面的問題，現在這個問題既然浮現了，次長也很清楚這件事情，本席認為應該先局部的處理這件事情，況且這件事情不難解決。

范次長植谷：除了機務以外，運、工、電都有類似的問題，謝謝委員的指導。

劉委員權豪：主管部分不要用抽籤的方式產生，你們要想辦法栽培人才或用拜託的方式，現在是用抽籤的方式，被抽到的人在輪值主管的三個月內，每個月薪水少兩萬元，三個月總共少六萬元，司機員還要養家活口，你們要請他們為國家、機關奉獻犧牲的話，也要找到一個讓他們覺得可以犧牲奉獻的理由，我們將心比心，大家付出勞力在打拼，結果那三個月少了六萬元的薪水，這真的說不過去。

范次長植谷：謝謝委員的指導，我們再努力。

劉委員權豪：正如今天你在這裡為公路總局組織條例的修正做說明，你認為它有急迫性，與國工局、高公局的合併、鐵路局是公司或機關的整體定位，定位清楚才能走後續的路等等問題相較，公路總局組織條例的修正相對的比較單純，所以你們主張先個別的處理公路總局的問題，你的看法我贊成，基於同樣的道理，我也請你個別、逐一處理鐵路局進用的相關問題。

范次長植谷：是，謝謝委員。

主席：請張委員宏陸發言。

張委員宏陸：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，大家都知道你們今天送來的這個案子有急迫性，不過，除了公路總局之外，應該還有其他單位面臨同樣的問題吧？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。是，高公局和臺鐵局都是。

張委員宏陸：今天如果解決了公路總局的部分，其他的單位何時解決？

范次長植谷：高公局的部分已經送到大院，至於臺鐵的部分，部裡已經在討論了，我們正在整合臺鐵內部的意見。

張委員宏陸：我特別這樣問是因為如果今天通過了這個部分，可能會造成其他還沒通過的單位心理上的不平，像臺鐵對人民乘車的安全就有相當大的影響，所以應一併考量，貴部是不是可以給我們一個期限？臺鐵的部分預計何時可以送來？

范次長植谷：臺鐵的組織比較龐大，在過去一段時間已經討論過很多次，我們希望最近一段時間能有一個比較具體的結果，因為他們的內部意見還在整合之中。

張委員宏陸：這個部分通過之後，對於技術人員專業的任用或特殊任用方面會不會有影響？

范次長植谷：這些等於是派用人員，銓敘部有通案規定，去年 10 月廢止之後有 9 年過渡期可以保障他們的權益。

張委員宏陸：幾年的過渡期好像還在討論中。

范次長植谷：那是確定的。

張委員宏陸：所以不會有問題嗎？

范次長植谷：不會有問題。

張委員宏陸：請教趙局長，現在所有縣道、鄉道的維護管理都還是你們督導的業務吧？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。地方道路屬於公路系統的部分，我們有督導之責。

張委員宏陸：你們有沒有發現現在各縣市政府一包括直轄市政府，在道路的鋪設和開挖上是各唱各的調、各吹一把號，亂七八糟，你們需不需要加以督導？改制通過後會有更多人才，你是不是認為台灣在柏油鋪設、開挖各方面應該有一套整體的管理辦法？

趙局長興華：基本上我們有訂定規範、管理辦法及要點，這部分我們會要求地方政府按照相關規範做處理。

張委員宏陸：我知道你們有訂定相關的規範和要點，但各縣市政府還是另訂規則。

趙局長興華：他們另訂規則還是要送到中央。

張委員宏陸：我知道要送到中央給你們核備，但你也清楚現在各縣市政府都不是採用同一套標準。

趙局長興華：基本上我們有要求，如果他們沒有做到，我們會給予糾正。

張委員宏陸：新北市有限定開挖的時間，其他各縣市有嗎？

趙局長興華：限定開挖時間是各地方的權責，他們可以限制開挖的時間。

張委員宏陸：人民需要路平，你們既然是主管單位就應該訂定一個全國一致的標準，規定什麼時間、什麼條件可以開挖，開挖之後要修復到什麼程度，讓所有的公民營事業單位在開挖馬路之時有個依循的標準，這是馬上就可以做的，而且可以讓全國民眾享有道路平整的基本權利。

趙局長興華：中央已經有訂定相關的標準，各地方政府也陸續在跟進當中，我們會請各縣市政府訂定相關的規定。

張委員宏陸：我知道你們有訂定相關的標準，我的要求是訂定一個更嚴格、更明確且全國適用的標準，不要像現在這樣各唱各的調。道路的整平其實是最簡單的事情，如果台灣連這點都做不好，真的會讓國際笑掉大牙。以我在地方政府服務的經驗和擔任地方首長的經驗，這應該都做得得到。

趙局長興華：是，我會請他們去訂這些規定。

張委員宏陸：道路的高架化造成噪音、共振等問題，板橋民生路三段台 64 線高架道路共振問題非常嚴重，范次長知道嗎？

范次長植谷：我聽過這件事。

張委員宏陸：這個問題要如何解決？

趙局長興華：目前那一段路禁行大貨車，禁行重車之後共振問題就減輕了，目前我們也隨時監測那個路段的共振問題。

張委員宏陸：我知道你們限制大貨車通過，但小貨車可以通過嗎？

趙局長興華：小貨車的噸數沒有那麼高，十幾噸以上是大貨車，3.49 噸以下的小貨車影響應該不大。

張委員宏陸：如果有時間請次長和局長到居民家裡住一個星期感覺震動大不大，你們的檢測只是路面，房子的地基會產生共振效應，車子通過時整棟房子的震動比站在路邊大好幾倍。

趙局長興華：我們再檢討量測的方式，將來再做改善，看看是否需要再增加禁型行的車輛。

張委員宏陸：這樣不對，如果一直禁行車輛，那乾脆禁止大貨車、小貨車、客車通過那條路，然後造成新北市平面道路的大塞車，影響行車安全。

趙局長興華：我們也在評估橋梁結構的問題。

張委員宏陸：現在是什麼時代了？你們應該花錢解決這個問題。

趙局長興華：那條橋不是公路局蓋的，現在我們要檢討它的結構形式是有難度的。

張委員宏陸：我知道，但現在是你們的業務。

趙局長興華：是，我們再看看有沒有其他方式可以處理。

張委員宏陸：政府是一體的，民眾不會管是誰蓋的。

趙局長興華：我們思考這個問題很久了，也花了好幾年的時間在處理這件事情。

張委員宏陸：這對板橋民生路上的居民而言是非常大的困擾，尤其半夜震動幅度非常大，如果大家不相信，我借一間房子請交通部所有主管、官員去住一個星期，我們要苦民所苦。

范次長植谷：我們是不是請公路總局會同新北市政府再做會勘？

張委員宏陸：你們已經會勘很多次了，再會勘還是一樣，這件事情報紙也大篇幅報導過。

趙局長興華：我們認為有些其他的可能性，比如旁邊捷運在施工，另外夜間可能有偷跑的貨車，對這一部分我們必須強力取締。

張委員宏陸：強力取締是另一回事，現在已經造成困擾了。

現在是什麼時代了？我不認為工程沒有改善的空間，問題是可能要花很多錢，但這些問題都可以研究，至於取締大貨車是執法的問題。當地的居民有很多老人家，他們告訴我們晚上無法睡覺，尤其日本發生地震之後，晚上更不敢睡覺了，因為他們分不清到底是貨車通過或地震，我們必須考慮民眾的需求和困擾，所以我在這裡拜託次長和局長把這件事情當做一件真正的事情來做，我會繼續和大家溝通。

趙局長興華：是。

主席：現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請趙委員正字發言（不在場），趙委員不在場。

請許委員淑華發言。

許委員淑華：主席、各位列席官員、各位同仁。這次的修正草案是跳過組改直接把資位制的問題拉出來，但這樣的問題已經存在十幾年了，十幾年來不修正的原因是什麼？現在為什麼可以單獨的修正此一組織條例？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。事實上我們一直在努力這件事情，這次有委員提案，我們非常感謝，我們也希望能儘快進行這件事情。

許委員淑華：既然你們以前就想修正，大可以主動提出來，如果如你們所說的，這種基層的不公平現象一直存在，本來就應予修正，你們就應該主動的提出修正，為基層同仁爭取權益。

范次長植谷：是。

許委員淑華：原本沿用的是資位職務的分立制，現在要改為官等職等的併立制，每年高普考的開缺中不少是監理所的職缺，其中資位制必須經過銓敘部的審定，請問交通的資位制及簡薦委制的差別何在？除了很多委員關提到的補助和福利上的不同，原本資位制的優缺點是什麼？

范次長植谷：我簡單報告，以資位制和高普考比較，資位制新進人員敘薪的部分大概比高考降六級，比普考降四級，這是第一個差別。第二個差別是資位制完全沒有子女教育補助、婚喪喜慶補助。

許委員淑華：它的優點呢？是不是不管考績是甲等或乙等，依照晉升條例，只要沒有犯錯都可以一路晉升、加薪到達頂點？

范次長植谷：其實兩個制度差不多，大概每年都有按照考績甲等、乙等……

許委員淑華：所以還是要按照考績晉升？

范次長植谷：對。

許委員淑華：在我們修正此一條例之前，公路總局新進人員只要有機會就會轉往其他單位任職，此

一條例修正通過後，是否可以立即性的減少人才短缺的問題？

范次長植谷：應該有很大的幫助。

許委員淑華：以 104 年為例，公路總局高普考及格人員的報到率是很低的，高考及格人員的報到率只有 78%，普考及格人員的報到率只有 38%，近三年高考普及格人員的離職率高達 55%，可見離職率很高。請問趙局長，修正此一條例後，你們可以以什麼樣的機制補齊人才？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。這有兩個途徑，第一個是今年 10 月份的高普考分發，我們希望能有更多人願意填寫公路總局的志願，因為基本上公路總局的制度是很完整的，應該是有讓人願意進來的誘因。第二個是外補的時候其他單位有人願意來，因為簡薦委制單位的人來這裡首先就要面對減薪的問題，這部分無法解決的話，每次招募時都沒有人願意來。

許委員淑華：沒錯，尤其南投工務段的同仁非常的辛苦，南投縣又是山區，如果可以把相關人員補齊的話，對偏遠地區的公務人員也有相對的保障，所以大家對這個條例的修正都是支持的。有關交通建設的問題，目前交通部有多少已經核定的公路建設計畫因欠缺事前的規劃導致有退場和浪費公帑的情事？次長或局長是否能說明一下現在各地方政府的執行率、督導狀況，以及發包尚未完成的部分有多少？從 98 年到 103 年公路總局辦理的生活圈道路來看，台北生活圈到林口新市鎮聯外道路一共有 25 項工程無法在 103 年度完成，另外還有台北生活圈到新北市鶯歌鎮很早就核定了，因為土地取得困難，現在已經以退場的方式降低經費的投入，但事實上之前已經花了一億多，我們如何保證這樣的情況不會再度發生？

趙局長興華：實際上沒有花到那麼多，因為新竹有一條路的土地費用在隔年就繳回了，所以那部分的錢還沒有執行，實際上只花了幾千萬元。

許委員淑華：我們應該透過計畫讓一開始核定的部分更為完整，不要導致錢投入後又無法核定的情況。

趙局長興華：98 年度到 103 年度，地方執行的部分大概有 156 項工程建設，當初核定的項目中大概有 26 項無法完全執行完畢，原因大多是用地問題，因此我們在 104 年度開始執行時，檢核地方申請款時第一個就是檢核用地是否有辦法解決，用地有辦法解決才可以順利進行。

許委員淑華：現在問題大多出在土地取得有困難。

趙局長興華：是，所以今年檢核的第一步就是先看用地問題是否可以解決，用地可以解決，後續才能跟進的繼續執行。

許委員淑華：我們希望一開始的規定中就能督導地方政府，畢竟撥這麼大筆錢補助地方政府是非常不容易的，希望中央在補助經費上能做更詳盡的規劃，避免壓縮到其他縣市的申請。

最後我要請教有關重型機車爭取開放國道路權的問題，今年 8 月重型車將自行上國道，你們是否同意開放？

范次長植谷：其實這兩年來交通事故的肇事率方面，重型機車的肇事率越來越高，這是值得我們注意的問題。有關開放國道的部分，就我的瞭解，很多重機的朋友認為他們對於快速道路的熟悉度還沒有那麼高，貿然開放國道是很危險的事情，基於保護人民生命財產的安全，我們認為這

個問題確實非常值得深切考量。

許委員淑華：基本上你們的態度是不傾向開放，這些騎士如果透過不同管道反映的話，我還是希望你們能夠和他們聯繫，做更好的溝通。

范次長植谷：我們會跟他們多做溝通、交流。

許委員淑華：謝謝，再次感謝次長和局長，謝謝主席。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。因應公路總局在各地各項交通工程人力短缺的情形，支持你們制度性的安排以補足該有的人力當然是我們所認同的，但對於你們所提人力短缺的主因是資位制敘薪及福利的問題，國人還是持質疑的態度。我們檢視資位制的相關人力和薪資基本標準，其實三萬多的起薪與社會、民間還是頗有競爭力。我們當然期待大家的薪資都可以提高，尤其是高危險的工程，有時我們看到一些工程人員在比較危險的路段像蜘蛛人一樣的在整理、刷坡、施做工程，我們也感到不忍，也希望他們能有更好的待遇。但這些工作人員有些其實是你們發包出去的廠商的工作人員，他們的薪資往往不如局裡正式聘用的人員，你們現在以待遇、薪資不足作為主要的原因，除了這些原因，還有什麼其他原因讓你們在招募人力方面遭遇困難，或者是人進來又留不住？你們說離職率高、留不住人才，請問，這些人離開公路總局相關單位後去了哪裡？他們是轉向民間工程公司或者是轉到其他公務機關？他們真的是因為待遇關係而離開的嗎？如果他到民間工程公司，待遇真的比局裡更好嗎？你們以資位制度應該改成簡薦委制度，作為主要人力不足的訴求，如果做整個薪資上的檢驗，發現其並非主要原因的時候，我們還是要從其他制度面來思考這個問題。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。以土木工程業來講，目前民間的待遇會比政府機關要好，不過政府機關的待遇又分很多種，以領國家重大工程加給的待遇最好，再來就是一般工程單位，包括縣市政府工務局、工程會及營建署等，這些表(7)單位的待遇，又比我們好，最基層的就是丙表(1)的單位，譬如鄉公所，他們的待遇也比我們好。剛剛委員提到廠商的部分，其實廠商的待遇也比我們好。

蕭委員美琴：按照你所講的，一般人員離職率很高、報到率很低，請問離開公路總局的人，大部分是到其他公務機關任職，還是到民間任職？

趙局長興華：因為他有任用資格，所以一定會到其他政府機關。

蕭委員美琴：所以他進來之後，就會想盡方法到其他公務機關任職？

趙局長興華：是。

蕭委員美琴：你們認為主要原因還是薪資的問題？

趙局長興華：是的。

蕭委員美琴：有沒有其他的問題？

趙局長興華：另外一個原因是我們工作分布的地點比較偏遠。

蕭委員美琴：偏遠都有加給啊！

趙局長興華：對，但是加給的部分，還是用本俸去計算。

蕭委員美琴：你講到偏遠地區，但其他鄉鎮公所、縣政府，不是也一樣嗎？

趙局長興華：他們的待遇比我們好。

蕭委員美琴：他們也一樣偏遠啊！所以你講的地方偏遠，不是構成主要的原因。

趙局長興華：在本俸的部分，他的薪水就比我們好。

蕭委員美琴：但這些偏遠地區，工作機會也相對受到一些限制，現在說因為在偏遠地區，所以他們到其他單位，但是除了薪水之外，還有沒有其他原因？

趙局長興華：我認為是沒有，基本上，公路總局人員的進用及訓練，在制度上是很完整的，因為老前輩留下來的訓練制度，我們一直都保存著，所有工程人員新來的養成訓練，包括橋梁的檢測、橋梁的維護、公路的巡查，這些制度都很完整，新進人員也是用這個制度來訓練，但是以現在來講，一訓練完成，他就走掉了，變成一直要補新人，一直在做這些訓練。

蕭委員美琴：你的意思是，你們的平均人力，都比較年輕？

趙局長興華：不是。

蕭委員美琴：一訓練完就走，表示資深的都走了，變成新人一直進來。

趙局長興華：現在是靠中間有一個階層，比較老、比較資深的人員還留著，所以目前的平均年齡是 46 歲。

蕭委員美琴：這樣其實也不低。

趙局長興華：每年都靠新進人員，把年齡維持在 46 歲。

蕭委員美琴：讓資深人員留下來的誘因是什麼？是找不到其他單位轉出去嗎？

趙局長興華：原來的資位制是鼓勵久任，所以待 20 年以後的待遇，會比外面稍微好一點。

蕭委員美琴：所以撐得住、待個 20 年，待遇就會好？

趙局長興華：待遇會比較好一點。

蕭委員美琴：這是他的誘因？

趙局長興華：是。

蕭委員美琴：表示也是有誘因存在。

趙局長興華：可是年輕人不會等到那個時候。

蕭委員美琴：你們一下子講這個制度不是誘因，這個制度讓人離開，但同時這個制度也讓人留下來，所以有這個資深制度。今天我不是反對去做人事制度的調整，而是希望把問題的根本找出來，可是今天聽起來還是有一點矛盾，尤其是一些危險地區，他該有的加給、保障及協助，都應該要有，但如果這整個制度做一個調整，是不是真的能夠如你們所願，可以解決人力不足的問題，我們還是會有所存疑，所以今天要確認的是這件事。

趙局長興華：我認為如果改了以後，應該有九成以上的機率，可以把這個問題全部改善。

蕭委員美琴：九成以上的機率？

趙局長興華：對，至少高普考在填寫志願的時候，從去年的成績來看，前 50%是沒有人願意到公

路總局的。

蕭委員美琴：如果其他單位的待遇都比你們好，什麼樣的人會留在你們局裡呢？除了那種要撐很久，撐 20 年之外，還有沒有另外的誘因？他是競爭力不足，找不到更好的單位嗎？

趙局長興華：不是，另外一個誘因，勉勉強強可以說是，高考有限制 3 年之內不能轉到別的機關去。

蕭委員美琴：這是另外一個制度上的限制。

趙局長興華：是。

蕭委員美琴：不過，3 年也不是很長的時間。

趙局長興華：對。

蕭委員美琴：不過還是有人留下來，表示仍然有留下來的誘因。

趙局長興華：留下來的誘因，就是給他升遷。

蕭委員美琴：所以這個制度其實有很多不同的方式，薪水是其中之一，但還是要有更全面的了解。

另外，之前公路總局有做花東快的可行性評估，後來媒體也揭露相關的片斷訊息，但你們一直沒有公布完整的報告，請問什麼時候可以公布完整的報告？

趙局長興華：目前在做定稿本，等做完報部之後，就會公布。

蕭委員美琴：大概要多少時間？什麼時候可以公布？

趙局長興華：這個月底應該可以。

蕭委員美琴：社會大眾在這個月底，都可以看到整個評估內容？

趙局長興華：是。

蕭委員美琴：除了公路總局有人力需求及缺人的問題，另外有很嚴重問題的是臺鐵，臺鐵在前 2 年才通過整個花蓮站的升等，為什麼要升等呢？因為它的營運量非常大，人力需求也非常大，在理論上，升等後會有更多編制人員的空間，可以補足花蓮站包括整個運輸需求及人力不足的地方，但是這個人力一直卡在人事總處，請問你們基於什麼理由一直認定花蓮站該有的人力不能補足？

主席：請行政院人事行政總處張副人事長說明。

張副人事長念中：主席、各位委員。我們看人力的需求是看整體，交通部這幾年有一些人力的需求，而且增加滿多的，我們會把最急迫需要的補足，我記得是一百多人，以最近這兩批加起來，大概有三百多人，所以整個人力給交通部之後，再由臺鐵局去做分布，我們不會像委員講的，不給他花蓮的人力。

蕭委員美琴：可是花蓮的人力，是現在最缺乏的。

張副人事長念中：這可能要由交通部來說明，我們會給他比較急迫的人力。

蕭委員美琴：請問交通部，花蓮站的人力需求為什麼一直沒有辦法補足？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。委員問得對，因為現在部裡面已經有轉一個文給人事總處，現在臺

北報出來大概有三百多人的缺額，包括花蓮站在內，我們希望人事總處能夠同意這部分。

蕭委員美琴：他剛剛說已經同意，只是你們不把這些人力，優先編制在花蓮。事實上，在花蓮站升等的時候，我們已經表達有這樣的需求，而且也是因為這些需求，才讓升等能夠順利通過。

范次長植谷：我們同仁跟我講，前面一部分有同意，但後面有報一個三百多人的案子，目前還沒有同意。

蕭委員美琴：人事總處的態度是怎麼樣？

張副人事長念中：對於整個人力的需求，我們要看各部會的需求，也要看各機關的意見。

蕭委員美琴：我們就是在表達有這個需求。

張副人事長念中：我了解，但委員應該了解，像食安、勞安或飛安等等都會有需求，所以我們在看整體員額的時候，會去評估他的需求。

蕭委員美琴：今天它是從一般車站做了一個升等，而且升等的原因就是人力需要擴編，要有更多業務來支撐整個站運作的需求，現在司法及法制委員會也通過，做了整個組織的調整，並讓它升等了，結果空有升等名目，卻沒有讓它補足真正人力的需求，等於還是沒有解決問題啊！

張副人事長念中：交通部已經報了，剛剛次長也說明，這個案子已經報行政院，我們正在評估當中。

蕭委員美琴：次長在行政院做整體評估之後，我還是期待花蓮站的人力需求，能夠列為人力分配上的優先考量，現在車票買不到，已經讓我們非常痛苦，大家平常買票都要大排長龍，所以有很多問題，都沒有辦法獲得解決，但人力缺口是在技術上，你們可以優先馬上處理的問題。

范次長植谷：如果總處同意，等案子下來，我們會優先處理這部分。

蕭委員美琴：謝謝。

主席：請蔡委員易餘發言。

蔡委員易餘：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天要修正交通部公路總局組織條例，將其改成機關化，聽起來，修法理由是因為現在公路總局沒有辦法留住人才，而且大部分原因來自薪資的因素。請問局長，公路總局的新進人員是怎麼產生的？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。以目前來講，大概是以考試院主辦的高普考及原住民特考用這兩個途徑來進用人力。

蔡委員易餘：就是透過高普考進用，這些人經過高普考進公路總局之後，你們如何分配他們的業務項目？是進來就分配好了，還是之後會做職務調整？

趙局長興華：我們會提缺給人事總處做分發，考生是選填志願的，也就是全國各單位開缺出來，然後報到人事總處，考生則按照他的考試成績，來填寫志願。

蔡委員易餘：基本上，也是按照他們的志願，然後進來公路總局？

趙局長興華：是。

蔡委員易餘：在此情況下，人會留不住，到底是什麼原因？

趙局長興華：以目前來講，新進人員或年輕人進來之後，第一是看待遇；第二、如果他準備結婚、

生小孩，進來之後看待遇比別人差，加上所有福利都沒有，就會想辦法調到其他單位。

蔡委員易餘：人員的調動、留用會很多嗎？

趙局長興華：很頻繁。

蔡委員易餘：你認為主要是出在待遇的問題？

趙局長興華：是。

蔡委員易餘：針對公路總局的部分，這樣的人員是不夠的，我相信不止是在公路總局，包括高公局、鐵改局，也有一樣的狀況，所以基本上，我對此的意見不多，但我想跟局長討論一下，有關雲嘉南台 61 線的部分，雲嘉南台 61 線是一條很神奇的公路，因為什麼時候會通到哪裡，都不知道，比如之前在布袋就有一個斷橋，就是沒有通，不過……

趙局長興華：2 年前已經通了，現在沒有問題。

蔡委員易餘：目前已經通了，現在一直延伸到臺南七股、將軍，九塊厝那邊也快通了吧？

趙局長興華：快了。

蔡委員易餘：台 61 線這一條公路，可以說行經整個臺灣最荒涼的地方。

趙局長興華：是。

蔡委員易餘：只要走這一條就會發現，怎麼臺灣還有這麼熱、又這麼安靜、荒涼的地方，從台 61 線行經的地方，就可以看到旁邊有廢棄的鹽田，或是不知道放多久，已經從漁塭變成湖泊的地方，而且住在這一條公路旁邊的居民，有高達 40% 以上的人，基本上，都是 65 歲以上。

趙局長興華：做這一條路是要改善當地的交通，讓他的生活環境能夠改善。

蔡委員易餘：所以台 61 線那個地方的建築，都被認為太過於落後，而且一直不被大家所重視，所以才去把台 61 線完成，如果台 61 線的完成是為了發展整個雲嘉南濱海地區的生活環境、人文水平，那是不是應該廣設分流道，讓大家可以輕易的來到這個地方？

趙局長興華：是。

蔡委員易餘：目前雲嘉南段的台 61 線，到底有多少分流道？

趙局長興華：我現在手上沒有這個數據，但是它交流道的密度算滿高的，大概 3 到 5 公里之內，一定有一個交流道。

蔡委員易餘：對，因為我相信跟其他地方相較在這裡建設交流道，成本相對是很低的。

趙局長興華：是。

蔡委員易餘：因為土地取得太容易了，如果在這個地方設交流道，主要目的不是為了南北交通的便捷，而是為了西濱道路可以帶動地方發展，我覺得交流道有必要再予以增設，尤其將軍、新塭這一段目前沒有交流道，再過去就是南鯤鯓了，如果要讓這裡的人可以到南鯤鯓去參拜或做其他事，可能又要繞回布袋，然後上交流道才有辦法再回到西濱，這樣會造成時間上的浪費。

趙局長興華：基本上，在建設那一條路的時候，我們要考慮的因素，一個是他的聯絡道路，另外就是地方政府配合的部分，所以當時所有交流道的設置，這兩個部分都有做考量，至於新增交流道的部分，我們也願意再跟地方談，如果地方能夠解決他的聯絡道路，因為交流道下來一定要有出口，而且出口的部分，也要有一定的水準，另外就是用地的部分，如果能夠幫我們解決，

工程的部分我們可以來處理。

蔡委員易餘：好，希望這部分，局長再替我們雲嘉南考慮一下，接下來的問題，可能跟公路總局比較沒有關係，所以請局長先回座。請問次長，目前嘉義市鐵路高架化的執行狀況如何？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。據我了解，這個案子之前有報到院裡面，目前國發會好像有意見，所以又回到地方政府，可能是這樣。

蔡委員易餘：目前在所有城市，鐵路高架化都是一個趨勢，鐵路不應該讓城市阻擋而分成一半，所以我認為鐵路高架化必須快速完成，這對整個嘉義地區的發展很重要。目前鐵路高架化所規劃的調度場是在水上鄉？

范次長植谷：對。

蔡委員易餘：如果是在水上鄉，次長可不可以考慮看看，有沒有辦法在水上鄉增設一個車站？

范次長植谷：原則上，調度場是為了調度車輛專用，如果有用地，要增設車站也不是不可能。

蔡委員易餘：因為水上鄉的空間夠大，又臨近水上機場，如果未來鐵路高架化，我們建議次長，在水上鄉增設一個車站，這樣可以跟整個機場串連起來。

范次長植谷：我們會跟地方政府研究一下。

蔡委員易餘：請次長有機會，到地方來看一看？

范次長植谷：是。

蔡委員易餘：因為水上鄉臨近東西向快速道路，又接到中山高，所以非常方便。如果車站本身可以帶動地方發展，所以我們希望高架化之後，水上鄉可以增設一個車站，因為交通主要的目的就是要帶動經濟，如果人沒有辦法聚集，或人的聚集會產生困難，譬如會塞車、停車不方便，也應該尋找一個適當的地點。

范次長植谷：是。

蔡委員易餘：好，謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：主席、各位列席官員、各位同仁。趙局長，今天上午討論到現在已經很久了，公路總局原來的人事制度係採交通事業人員任用條例的資位制，現在要修正為一般公務機關所採用的簡薦委制。請教局長，剛剛局長回答委員的質詢是說，這些人當初也是經過高普考錄取的，那麼在選填志願選擇公路總局資位制的時候，他們就知道待遇福利跟簡薦委制是不一樣的，對不對？所以應該沒有任何的信賴利益保護問題，現在是因為你們考量沒有辦法留住人才，所以想要改成簡薦委制，你可以解釋一下或者再說清楚一點嗎？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。早期大家進來的時候，因為人事總處在公布時並沒有註明待遇是多少，所以大家都不知道，是進來受訓時才發覺待遇的問題，最近這 3 年 LINE 比較流行，在每次考試分發時，LINE 就開始傳哪個單位可以選，哪個單位不能填。另外，補習班講課的時候也會

說明選填哪個志願會有哪些問題，比如……

周委員春米：所以你們的組織制度是因應補習班的考試市場去做變革？

趙局長興華：我是說包括補習班。另外，土木系畢業的同仁也會傳各機關的待遇是怎樣，包括公路總局的待遇及福利是如何，因為高鐵局有國家重大工程加給，當然大家的第一志願都會選那邊。

周委員春米：這是這 3 年的問題？

趙局長興華：這 3 年的變化很大！

周委員春米：其實本席對於這個問題也不是很懂，現在我問一個問題，如果有這樣的困境或者是問題的話，難道不可以修正交通事業人員任用條例嗎？

趙局長興華：報告委員，那個部分不是公路總局可以主導的，因為交通事業人員任用條例裡面包括很多單位，我們是屬於非用人費率的部分，這部分的待遇比較差，用人費率單位的待遇很好。

周委員春米：不是說曾經有一段時間待遇很好？

趙局長興華：那是很久以前的事。

周委員春米：所以你們是沒有辦法了，才要趁組織條例的修正將資位制改為簡薦委制，是這樣嗎？

趙局長興華：對，我們現在……

周委員春米：是這 3 年的問題？

趙局長興華：其實不只是這 3 年，已經有一段時間了，但是現在進來的人都想辦法要走，我民國 95 年來局的時候就發現這個問題了。

周委員春米：所以他們有機會可以調走就調走，他們可以調去哪裡？

趙局長興華：報告委員，他是高普考來的，所以任何機關都可以去。

周委員春米：只要符合相等的編制……

趙局長興華：是，都可以去。

周委員春米：我再請教，現在除了人事制度的變革之外，你們在機關權限的部分也有做一些修正，本席想要瞭解的是，葉委員提案第二條第九款「車輛行車事故之鑑定及覆議業務」原來沒有在交通部公路總局的業務範圍內嗎？

趙局長興華：是。

周委員春米：對於這個部分局長的看法是如何？

趙局長興華：這個部分原來在台灣省政府，精省的時候就爭議它到底要留在哪個機關，結果 102 年公路法修正以後，它改到交通部，……

周委員春米：所以現在是沒有……

趙局長興華：現在公路總局是以任務編組的單位來做處理。

周委員春米：任務編組？比如高屏澎區車輛行車事故鑑定委員會是在公路總局下面的任務編組？

趙局長興華：對，是行政院專案核准的任務編組。

周委員春米：我再請教，原來的第七條規定「本局為辦理公路新闢工程，得設各臨時工程處，於完工驗收後六個月內裁撤……」，條文修正後是改在第三條第二款「各區公路整建工程處：執行

公路新建及整建事項」嗎？

趙局長興華：是。

周委員春米：照這樣來看，按照原來第七條的規定，它是一個臨時編組，完工驗收後就會裁撤，但現在修正為第三條以後，它就是一個常設機關嗎？

趙局長興華：報告委員，我們的常設機關是用「分局」，工程處還是臨時單位，任務結束後還是會裁撤。

周委員春米：所以它還是臨時單位就對了！

趙局長興華：是。

周委員春米：請教局長，本席住在屏東，我想瞭解有關屏東第二條東西向快速公路的計畫，現在是進行到什麼階段？

趙局長興華：報告委員，我們下個月初會開一個定線會議，現在是有 A、B 兩案，因為之前有不同的意見，最近已經整合完成了，我們跟縣政府再開最後的協商會議，確認之後就會報……

周委員春米：定線之後它的施工期程是……

趙局長興華：後續計畫還要經過環境影響評估，環評過了以後……

周委員春米：大概多久？

趙局長興華：這條道路是屬於快速道路層級，它必須經過二階環評，大概需要兩年的時間。

周委員春米：需要兩年環評的時間。要是環評沒過呢？

趙局長興華：環評沒過的話，這條道路大概就不會興建，因為以目前來講，台 88 線在國道裡面是僅次台 64 線最壅塞的路段，一天幾乎有 8 個小時在塞車。

周委員春米：第二條快速公路從籌備到現在大概是進行多久了？

趙局長興華：我們的計畫已經執行一年半了。

周委員春米：從討論到現在一年半，現在要定線，定線之後還要兩年的環評，對不對？

趙局長興華：是。

周委員春米：我看原來的條文第二條第四款規定，你們原來的業務包括公路用地的收購，但是修正後我好像看不到「收購」這個部分。

趙局長興華：報告委員，這個部分在省道管理事項裡面都有規定，因為公路法的子法「公路修建養護管理規則」有明定修建、養護、管理包括哪些事項。第二個要說明的就是，興建道路部分我們會轉型，將以維護為主，興建部分未來會越來越少，畢竟台灣……

周委員春米：用地的取得、收購部分也是公路總局去做嗎？

趙局長興華：對，未來這部分的業務量會慢慢地減少，因為管理事項在公路修建養護管理規則裡面已經明定，所以我們在文字上也越求精簡。

周委員春米：本席再請教局長，第二條東西向快速公路你們定線取決的標準是什麼？現在是兩條路線嘛！

趙局長興華：是，基本上我們是以服務人口為主，是以它的交通需求高低為準。另外，它銜接兩端的便利性也是我們考量的因素。

周委員春米：雖然是以服務人口為考量，但也可以從這個地區需要性的角度來看，而不是單純看它可以服務多少人口，應該廣義的來看這個地方需要這條東西向快速公路的必要性。

趙局長興華：是。

周委員春米：另外，因為屏東縣沒有銜接國道 10 號的道路，你們對這個部分有什麼規劃嗎？

趙局長興華：地方原來有要求興建一條快速道路，但我們評估以後認為沒有那個需求，所以我們以一般的公路進行檢討，經過可行性評估以後覺得還可以做處理，我們已經把可行性報告報部了，核定後我們會辦理後續的環評工作。

周委員春米：你們的可行性評估是評估哪幾條線路？

趙局長興華：這條道路滿單純的，就是到新威大橋的那一段。

周委員春米：地方的意見呢？

趙局長興華：屏東縣政府同意這個路線。

周委員春米：新威大橋是在河堤旁邊嗎？

趙局長興華：對，在荖濃溪附近。

周委員春米：報部到整個確定大概要多久？

趙局長興華：我想這半年部裡面會核定。

周委員春米：一般的作業時間大概是多久？

趙局長興華：一般作業是兩、三個月左右，部裡面把意見整合後會做一個確認，確認後我們會辦理環境評估。

周委員春米：我想今天滿多委員來這邊質詢，主要是因為地區的交通建設很重要，本席希望公路總局能夠儘快協助，並促成各地方的需要，維護他們的權益。謝謝。

趙局長興華：謝謝。

主席：請賴委員士葆發言。（不在場）賴委員不在場。

俟尤委員發言完畢後休息，下午 2 時繼續詢答，詢答完畢後接著進行法案審查。

請顧委員立雄做會議詢問。

顧委員立雄：（在席位上）剛才國發會提到已經發文將法案送進來，如果是有關聯性的案子，依照程序是要併案審查。所以我們必須先確認有沒有另外一個關聯性的法案已經送進來付委或是即將付委，這個部分主席可能要確認一下。

主席：我們先針對會議詢問回答，請問因為屆期不連續，其他單位組織法的審查現在狀況是怎樣？交付各委員會了嗎？

請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。我記得有兩個法案，一個是交通及建設部高速公路局組織法草案，另外一個是交通及建設部鐵道局組織法草案。據瞭解它們已經付委，由交通委員會和司法及法制委員會聯席審查。

顧委員立雄：（在席位上）送進來了嗎？

林副主任委員桓：就是上次院會送進來，應該是走到付委程序。

顧委員立雄：（在席位上）整個組改方案現在大家都暫時擺在那裡，如果今天要單獨優先審公路總局的部分，可能我們要把那個部分抽出來！

主席：因為它有急迫性，他們是希望通過後在 10 月份招募新人的時候能夠有新制度，他們擔心招募不到新人，當時他們是有作這樣的說明。當然，其他的法案如果併進來，會不會因此爭議比較多，造成時程上面……

顧委員立雄：（在席位上）我們沒有要全部併進來，我是說依照立法院議事規則等相關的規範，假設行政院已經將公路總局的對案送進來，我們需要將公路總局的這一個法案納進來一起審，不然會有問題。

主席：所以只是針對公路總局組織法修正案。

顧委員立雄：（在席位上）所以你今天沒有辦法審理，一定要再排一天。如果今天大家都同意優先審，我們就優先審，我只是說要把對案一併納進來審查。

主席：所以今天是沒有辦法做實質審查。今天的議程就進行到詢答結束，下一次再把那部分納進來作併案審查。

繼續請尤委員美女發言。

尤委員美女：主席、各位列席官員、各位同仁。請教林副主任委員，行政院的組織再造從第 7 屆開始到現在，還有幾個部會沒有完成？

主席：請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。6 個部會。

尤委員美女：還有 44 個組織法還沒有通過，針對這個部分你們有何立法計畫？

林副主任委員桓：因為法案是屆期不連續，所以全部都退回……

尤委員美女：你們全部都送進來了嗎？

林副主任委員桓：全部都送進來了。

尤委員美女：沒有通過的部分就會牽涉到人事複雜性問題，過去在勞保局跟健保局組改的時候，也曾經討論過黑官漂白的問題，請問銓敘部涂次長在嗎？

主席：銓敘部今天是王主任秘書列席。

尤委員美女：王主任秘書，在勞保局跟健保局組改的時候也有黑官漂白的問題，當時那些沒有公務人員任用資格的人希望轉換具有公務人員資格，那時候考試院積極反對，所以後來就另外處理，當時的理由是會紊亂文官體系。所謂的公務人員是要通過國家考試的，但是在交通部裡面，除了有公務員以外，還有技術人員、派用人員及自行招考人員等等，一個單位裡面有這麼多不同的進用管道，現在組改好像又要再把它改回簡薦委制，針對這部分銓敘部的看法是如何？

主席：請銓敘部王主任秘書說明。

王主任秘書幸蕙：主席、各位委員。跟委員報告，公路總局的同仁現在是以高普考進用為主，但他們大部分也是經過資位考試或者是其他考試任用的，所以基本上他們大多數是具有公務人員的任用資格。

尤委員美女：所以你覺得現在把資位制改成簡薦委制，是沒有問題的？

王主任秘書幸蕙：基本上沒有問題，而且在現行制度上面也有相關的改任辦法，他們的資位人員本來就可以透過改任規定的管道改為簡薦委進用，這個部分是沒有問題的。

尤委員美女：其實你們從 85 年就已經提到要改成簡薦委制，為什麼到現在一直沒有改？

王主任秘書幸蕙：這部分就不是我們這邊決定的，要看他們……

尤委員美女：是屬於交通部？

王主任秘書幸蕙：對。

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。跟委員報告，85 年的時候銓敘部是有要求，但是轉任會有待遇薪點損失的問題，基於人員的權益保障一直談不定，一直到民國 98 年準備要組改的時候，在行政院協調之下，我們才把這個人員權益保障問題一起修法。第 7 屆立委討論的，原則上就是這個保障方案。

尤委員美女：所以你們的保障方案現在是已經搞定了，大家都沒有意見？

趙局長興華：是。

尤委員美女：如果沒有意見的話，為什麼從民國 99 年一直到現在……

趙局長興華：因為立法院一直沒有通過組改案。

尤委員美女：請問沒有通過的最主要原因呢？

趙局長興華：我不是很清楚，我們也都一直努力希望交通及建設部的組織法能趕快通過。

尤委員美女：你們希望這個部分改為簡薦委制；至於過渡時間，你們原來定為 9 年，葉委員則建議定為 5 年，請問你們定為 9 年的根據何在？請交通部先表示意見。

趙局長興華：我們同意以銓敘部的作法處理，因為去年「派用人員派用條例」廢止，並定有 9 年的過渡年限，而到今年，這就剩 8 年。

尤委員美女：所以你們今天的報告提到 8 年乃因這已過 1 年，只剩 8 年。

趙局長興華：是。

尤委員美女：再請銓敘部說明。

王主任秘書幸蕙：去年「派用人員派用條例」廢止，對於沒有任用資格者，當初制定 9 年的過渡年限，其實公路總局的人員大多數都有任用資格，在機關改制時，他們就應該馬上改任，但是主管機關可能考慮到人員權益的問題，他們希望有一個過渡期限，這和派用條例廢止的情況不太一樣，不過，我們尊重大院審查的結果。

尤委員美女：你們覺得……

王主任秘書幸蕙：補充說明如下，他們機關的人員有一部分是派用人員，另一部分為交通資位人員，因為派用條例廢止後，對於相關人員定有 9 年的過渡年限，所以如果這次修正的過渡年限定為 5 年，期限就會不一致，我們希望如果要保留這樣的過渡年限，期限應該一致，因此才會建議是不是調整為 113 年的 6 月 18 日。

尤委員美女：如果這調整為 113 年 6 月 18 日，期限就會全部一致？

王主任秘書幸蕙：機關派用人員的過渡和他們這次修正的過渡至少在期限上會一致。

尤委員美女：請問類似公路總局這般原來不適用簡薦委制，現在要改為適用簡薦委制且尚未完成修法的，還有沒有其他的單位？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。在交通部所屬單位中，目前大概只有高速公路局和臺灣鐵路管理局這兩個單位。

尤委員美女：你們剛剛說已將案件一併送來，就是指這些部分嗎？

范次長植谷：高公局的部分已送來，至於臺灣鐵路管理局的部分，因為沒有納入這次的組改，所以那個部分尚未送來，但是他們內部已在討論簡薦委制的可行性。

尤委員美女：照你們的規劃，鐵路局的部分也要比照這樣的制度修改，還是要做其他處理？

范次長植谷：我們希望將來也是朝這個方向處理，可是因為臺灣鐵路管理局的部分沒有納入這次組改，所以該部分沒有送來大院。

尤委員美女：請問其內部人員的任用來源是不是和今天討論的公路總局相同？

范次長植谷：一樣，他們都是資位制。

尤委員美女：他們都是資位制？

范次長植谷：對。

尤委員美女：請問銓敘部，是這樣嗎？

王主任秘書幸蕙：對。

尤委員美女：鐵路局也是？

王主任秘書幸蕙：對，是這樣。

尤委員美女：雖然鐵路局不在這次組改的範圍，但是你們會將其人事制度一併修改。說實在，政府的人事制度一直非常嚴謹，但是我們發現政府機關任用人員的各種管道真是非常凌亂。你們是不是能在這次組改將這些凌亂的制度重新調整回到簡薦委制？

王主任秘書幸蕙：在這次組改中，交通部所屬單位大多數都回歸到官職等併立的制度是沒有問題的，但是鐵路局屬於事業機構，他們不太一樣。

尤委員美女：他們屬於事業機構，不太一樣？

王主任秘書幸蕙：是。

尤委員美女：他們的部分無法這樣簡單處理？

王主任秘書幸蕙：他們的部分比較複雜一些。

尤委員美女：交通部公路總局在 69 年已將運輸營業部門劃出，現在你們的營業業務只剩公路工程 and 公路監理的部分？

范次長植谷：對。

尤委員美女：所以公路總局已是純粹公務機關，不再有事業單位？

范次長植谷：是。

尤委員美女：你們從 69 年就已修改業務內容，但是當初以資位制聘用的方式至今還一直沿用？

范次長植谷：是。

尤委員美女：這只是因為法律沒有修改？

范次長植谷：對。

尤委員美女：從 69 年至今已有多多年，為何你們要等到這次組改時才要整個修改呢？

范次長植谷：剛才委員曾垂詢，趙局長也答復過，其實銓敘部於 85 年曾要求，較偏向行政機關性質之交通事業機構的人事制度應該改為簡薦委制，但是那時大家考慮到現職人員的很多權益問題，所以一直拖著沒有更改，直到 98 年，這個部分納入組改，但是因為屆期不續審，之後一直沒有通過，因此這次再重送來大院。

尤委員美女：你們現在送來的有高公局的部分……

范次長植谷：對。

尤委員美女：還有公路總局的部分？

范次長植谷：是。

尤委員美女：這是兩個不同的法案，還是……

范次長植谷：這些應該是包裹送來的。

林副主任委員桓：因為交通部的組改是就和行政機關有關的部分來處理，而您垂詢的鐵路局屬於事業單位，所以他們不包括在內。就和行政機關有關的部分來說，現在一共有三個同樣面臨資位制問題的法案，一個是和今天討論議題有關的公路局組織法草案，另一個是高速公路局組織法草案，再一個是鐵道局組織法草案。其中鐵道局是整併現今的高鐵局和鐵路改建工程局兩個機關。這些是行政機關的部分，目前應該都已付委了。

尤委員美女：還有一個問題，我們今天審查的法案會牽涉到交通部公路總局，可是交通部的名稱還沒有定案嘛！

林副主任委員桓：還沒有。

尤委員美女：因為交通部的組織法還沒有通過。

林副主任委員桓：對。

尤委員美女：所以今天通過這些事項後，到時又要再修正。

林副主任委員桓：這需要再修。

尤委員美女：依您的看法，今天……

林副主任委員桓：除這個問題之外，還有另外兩個地方也要再修正，依「中央行政機關組織基準法」，第五條規定得很清楚，組織法律不能定名為「條例」，要定名為「法」；第六條則規定，三級機關必須用「局、署」，不能用「總局」，這些都要一併調整，縱使不管組改，這些也必須吻合法律規定。

尤委員美女：既然如此，這些事項要到時一起處理，還是……

林副主任委員桓：我們建議公路局組織法草案和葉委員提出的公路總局組織條例修正案可以合併審理。

尤委員美女：所以你們已送來公路局組織法草案，並將資位制規定在那個法？

林副主任委員桓：對。

尤委員美女：但是涉及交通部名稱的部分，仍要等到交通部的名稱確定後才能定嘛！

林副主任委員桓：是。不過，如果三級機關的名稱先做調整，還是可以先適用，並不一定要等。以內容而言，葉委員提出的公路總局組織條例修正案和我們的公路局組織法草案將近九成是一樣的。

尤委員美女：剛剛公路總局趙局長提到 10 月要招考，但是大家覺得情勢不對，無人要來考，於是你們認為這個部分非常迫切？

趙局長興華：高普考大概在每年 7、8 月考試，10 月分發，去年 10 月分發時，我們的缺額是五百九十幾人，今年 10 月分發時，我們的缺額可能會更多，假如我們申請的人員不願意來，這個缺額便會愈來愈多，現在已有 11% 的缺額，我們不敢想像到年底會增加多少。

尤委員美女：你說他們現在不來的原因何在？

趙局長興華：他們選填志願時，一定先填高待遇的志願，而公路總局的待遇和人家相差太遠，根本就沒人來。

尤委員美女：你的意思是如果修改為簡薦委制，待遇就會提升？

趙局長興華：對，待遇就會提升，起碼會和一般行政單位一致。

尤委員美女：OK，謝謝。

主席：謝謝。今天上午詢答到此，下午 2 時繼續詢答。現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。本席方才進來時，看到公路總局的同仁有點洩氣，是關於公路總局的組改部分，今天的會議好像只進行詢答，不進行逐條討論嗎？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。是，我們希望能多多溝通，以促成這個部分。

徐委員榛蔚：本席上星期回到花蓮時，鄉親告訴我一則地方報的新聞，該報導提及關於花蓮台 9 線兩段道路拓寬工程的開工儀式，公路總局沒有通知當地鄉親和地方政府、花蓮縣政府等，大家都很有意見。請問局長如何看待這件事情？

趙局長興華：基本上，那個開工典禮不算是政府機關辦理的，其實廠商一般在動土之前都會依習俗進行拜拜，而那就是廠商自己辦理以祈求天地保佑施工順利平安的儀式。

徐委員榛蔚：是，動土也是要祈求在地土地公（福德正神）和地基主保佑，讓工程如期完工，亦使施工人員、工作夥伴都能平平安安、出入也都平安。

趙局長興華：是。

徐委員榛蔚：其實中央政府辦理很多事情，但是都沒有進行很好的行銷和推廣，就像台 9 線全線拓寬工程一直都是鄉親的企盼和期望，如今廠商已拜拜過，也已開工，然而你們當時應該給予鄉親一點點小確幸，使其感覺中央政府有看到他們，有邀請他們參與。當鄉親騎腳踏車或摩托車經過該處看到這個拓寬工程時，他們會好開心這個工程終於在動工。類似這種小小幸福的給予

，不曉得未來公路總局進行工程動工時是不是能讓全民參與，使花蓮人知道中央政府真的有重視地方發展？

趙局長興華：是，我們會協調未來得標廠商如此處理，可是這個典禮最主要是廠商在拜拜。

徐委員榛蔚：就算這是得標廠商辦理的儀式，該工程的主管機關還是公路總局，是不是？

趙局長興華：是，我們會儘量促成這些事情。

徐委員榛蔚：如果當下有幾百位鄉親聚集在那裡，公路總局便可以在致辭時宣揚、推廣政府在花蓮的交通建設，就像現在要做的 DRTS，雖然交通部和公路總局一直在協調溝通，但是鄉親們並不知道。因此，關於政府的許多良善建設，有些是準備動工、有些是正在進行、有些則是未來要進行，這都要多加宣揚，告訴大家，才能讓國民有感。

趙局長興華：是。

徐委員榛蔚：另外，本席一直強調台 9 線的拓寬工程要專案處理，尤其我曾在 3 月底的院會和張院長協調，張院長當下也應允要專案送行政院。請問目前這個部分的進度如何？

趙局長興華：我們已照原來要求的期限將本案報院，據瞭解，目前已交由國發會審議中。

徐委員榛蔚：既已報院並交國發會，請問這個專案何時會通過？

趙局長興華：這個部分是不是請國發會答復？

徐委員榛蔚：請問你們何時送案？

趙局長興華：我們在 3 月底送案。

徐委員榛蔚：國發會今天有派員列席嗎？

請林副主委說明，謝謝。

主席：請國發會林副主任委員說明。

林副主任委員桓：主席、各位委員。我個人不是負責這個業務，但是我回去可以瞭解這個案件現在審議的情形。

徐委員榛蔚：請儘速提供本席書面，看看這個案件到底何時能通過，日期則由您決定。這個專案攸關花蓮的整體發展，現今花蓮一年有 1,000 萬的旅客，台 9 線不只有花蓮人在走，而是全國鄉親及國際旅客在走，如果未來這個地方再發生事情，成為危險道路，而鬧諸國際媒體時，不但影響到花蓮，也影響到台灣的名譽，這樣的話，交通部或國發會都無法承受，是不是？

林副主任委員桓：我們明天之前會提供委員書面。

徐委員榛蔚：好的，謝謝。

接下來，今日的議題是交通事業人員的資位制和一般正式公務人員的簡薦委制。大家都認為公務員是鐵飯碗，但是每年國家高普考試的錄取率都為個位數，錄取都非常難，捧鐵飯碗很辛苦，大家都是經過嚴格檢定，才能進到公部門。至於地方特考，土木工程職系在去年基宜區的錄取率是 100%，這表示政府的土木工程人才非常欠缺，尤其是交通部。交通部主管國家交通建設，這維繫著所有國人和用路人之行的安全，所以我們希望讓交通事業人員的資位制走入歷史，也希望公務人員的簡薦委制一體適用。請在場交通部人員是正式公務員者舉手，好嗎？

趙局長興華：在場交通部人員應該都是。

徐委員榛蔚：他們都不是適用公路總局的資位制。我們來看看公務人員簡薦委制和交通事業人員資位制的福利落差，他們一樣都是公務員，為何福利會有這麼大的落差？我們今日討論這個部分就是希望讓公務員一樣平等，有一樣的地位和一樣的福利。大家可能不知道，花蓮和全國鄉親也都不知道，連網路上也在勸高考新進人員不要選擇資位制。本席相信局長非常清楚，您也知道公路總局的人才真是留都留不住。這是為何？薪資的問題，對不對？

趙局長興華：是。

徐委員榛蔚：我們今天討論資位制和簡薦委制，是希望國家法令對於所有公務員都一樣尊重，給與一樣的地位，本席非常支持讓資位制走入歷史。另外，國家的公務員不斷地在為國家跟國人努力時，那一紙總統任命書其實是無上的榮耀，尤其這在資位制是沒有的，是不是如此？其他高普考人員是有總統任命狀的，所以本席非常支持公路總局組改，當然組改的還有鐵路局以及中華郵政，但是中華郵政現在已經將它併在旁邊，就是因為它有一個用人費率，所以已經不在資位制這一塊了。不過相關的配套措施還是要做好，本席在這裡還是要強調，讓交通資位制走入歷史的同時，真的要把配套措施做好，在過渡時期讓久任的員工可以享有最好的照顧和福利，這是本席的立場，謝謝。

趙局長興華：謝謝徐委員。

主席：請周陳委員秀霞發言。

周陳委員秀霞：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我先就民眾所關心的交通問題來就教於趙局長跟范次長，今年發生大地震時，台 86 線大潭到歸仁 24 號橋面及支承位移的問題，造成東行線封閉，車輛必須繞行，民怨四起。3 月 17 日本席有去會勘，當時部長說會加快修復，允諾在 5 月底完成通車，這個部分目前進度如何，可不可以請你們說明，5 月底以前一定可以通行嗎？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。跟委員報告，目前我們已經在積極辦理了，按照目前的進度推算，應該在 520 至 5 月底之中會完成，最晚在 5 月底之前可以完成。

周陳委員秀霞：好，謝謝。另外，公路法修正要取消車齡限制，初審已經通過了，未來校車將沒有車齡限制，這樣好嗎？校車沒有車齡限制，這樣有沒有圖利業者的嫌疑？

趙局長興華：有關校車車齡限制這部分，就公路總局的立場來講，所有檢驗合格的車輛，它的安全標準是符合的，至於學校有什麼限制條件，這就不是公路總局可以做主張的。

周陳委員秀霞：校車本來有限制是 8 年。

趙局長興華：這是教育部限制的，不是公路總局。

周陳委員秀霞：我覺得每一個法案，無論是要修法還是立法，還是要以大眾的利益為優先，不要替業者或是財團量身定作，這樣不好，這是我的看法。我在這裡也要表明一下，如果要取消車齡限制，本席是持反對意見的，我不贊同取消車齡限制。再請問局長，如果經過修法之後，你覺得業者真的會買昂貴的車、安全係數高的車，認真保養然後可以開很多年嗎？業者會這樣做嗎？

趙局長興華：基本上應該是從其他的途徑，現在我們對遊覽車已經有一些公告的條件，就是提升車

輛型式認定的部分，亦即安審規定的部分，譬如未來在 106 年度以後新進的遊覽車必須要搭配一些輔助安全煞車系統，包括 ABS 等幾個規定的項目，這部分已經公告了，這是一個配套措施，除了在檢驗的部分確保它的安全，譬如煞車穩定系統等等以外，另外搭配它的車身穩定系統、ABS 或是輔助煞車系統，在新的法規都會要求。

周陳委員秀霞：車齡的限制有沒有包括遊覽車？你知道嗎？

趙局長興華：現在車齡的限制都是針對遊覽車比較多。

周陳委員秀霞：遊覽車本來是限制 5 年，對不對？

趙局長興華：那是校車的部分。

周陳委員秀霞：就我所知，校車的車齡限制好像是 8 年，遊覽車好像是 5 年。

趙局長興華：目前我所知道的，遊覽車應該是沒有限制，這應該是規定在學校旅遊等其他的部分。

周陳委員秀霞：好。因為美國校車相關規定達到五百多項，那我們台灣的相關規定有多少？包括側撞標準、防撞設施等等。

趙局長興華：基本上國內的部分，有關公路法規，我們是普遍性的採跟歐洲一致的標準，至於美國針對校車所訂定的額外規定，基本上我們現在都已經有規定了。

周陳委員秀霞：我覺得車齡的放寬這部分也是要注意，不能隨意放寬，因為如果放寬車齡，改天這些老爺車在路上到處跑也是很危險的事。

趙局長興華：是，這部分還是由教育部在規範。

周陳委員秀霞：好，謝謝局長。接著再請教局長，公路總局現在已經是行政機關性質了，對嗎？

趙局長興華：是。

周陳委員秀霞：所以人員任用制度，我覺得不宜再適用交通事業人員的條例，本席認為將它改為簡薦委制有其必要性，也有迫切性，你是否認同這樣的看法？

趙局長興華：認同。

周陳委員秀霞：因為我覺得這些交通資位人員和簡薦委制相比，薪資相對較低，而且譬如生育、結婚、喪葬等補助統統沒有，所以我也支持改制的，但是改制之後，我要求要保障不能轉任的這些基層士級資位人員的權益，局長覺得要如何保障這些人員的權益呢？

趙局長興華：在修訂的條文第七條中訂定有保障的條款，目前來講是……

周陳委員秀霞：但是保障的條款是規定「本法修正施行前之交通事業人員公路人員升資考試，於本法施行後五年內以辦理三次為限。」如果 5 年內只有辦 3 次，我覺得次數太少，時間也太短了。

趙局長興華：基本上我們跟考試院協調，因為過去升資考試也是兩年才辦一次，5 年辦三次應該還可以。

周陳委員秀霞：我覺得不可以，因為機關改制不是同仁的錯，尤其草案通過以後，未來士級人員只能以士級資位繼續任用，如果不續辦升資考試，他們就永遠沒有辦法升遷轉任，沒有這樣的管道將會影響機關員工的士氣，在管理上會造成不利的影響，所以我建議是不是可以在施行後 10 年內辦理 5 次的考試，這樣比較有保障，這是我的建議。

趙局長興華：是，謝謝委員。

周陳委員秀霞：有關過渡期間這些任用人員和資位人員的升遷問題，他們未來的升遷積分、資績評分以及職缺遞補要如何設計，對他們會比較有保障？

趙局長興華：我們會採公平性的原則，這應該沒有問題，我們內部已經在思考了。

周陳委員秀霞：現在我們講求的都是公平正義，不分貴賤高低，我認為處事原則都要一致。

趙局長興華：是。

周陳委員秀霞：還有，原條例第二條規定交通部公路總局的職掌有公路用地之收購、撥用、管理及產業管理事項。但是修正草案裡面將這個部分刪掉了，請問未來由誰負責用地收購這部分呢？

趙局長興華：在公路修建養護管理規則之中就有包含用地取得的部分，為了簡化條文的文字，我們把它用「管理」代替。

周陳委員秀霞：好。接下來這個問題，我相信大家都很有興趣，中華電信 5 席獨立董事大風吹，陳添枝將轉任國發會主委，吳琮璠請辭。獨董周韻采具名質疑新獨董候選人不具專業性，是政治酬庸，並要求中華電信公告重大訊息，引起軒然大波。請問次長，為什麼提名吳國龍、陳永誠、陳正然？他們的專業為何？提名標準為何？這是由誰推薦的？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。跟委員報告，提名的過程都有經過查證，整個過程是滿嚴謹的，在召開董事會時，中華電信的經理部門也有報告他們整個查證的過程，有關他們的獨立性以及競業禁止這部分……

周陳委員秀霞：查證歸查證，但是據我所知，陳添枝跟吳琮璠都是經濟、會計專業人士，為什麼他們沒有遞補到？中華電信何副總表示另外有兩名獨董目前不適合公告。這是為什麼？這是酬庸嗎？次長是否可以說一下這 2 名獨立董事是誰？

范次長植谷：這其實都有查證過，包括這裡面有一位委員，據我的瞭解，他也是會計專業，他已經到了新的獨董這個位置，所以並沒有排除一切專業人士的情形。

周陳委員秀霞：沒有酬庸的問題，是嗎？最好是這樣！以上，謝謝。

范次長植谷：是，謝謝委員。

主席：請許委員毓仁發言。（不在場）許委員不在場。

現在輪到本席發言，請周陳委員秀霞暫代主席。

主席（周陳委員秀霞代）：請林委員為洲發言。

林委員為洲：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天要修組織相關的法令，把資位制改成簡薦委制，符合公務人員一致標準的制度，我從早上一路聽下來，其實大家都滿支持的，我覺得很奇怪，這個部分好像沒有什麼爭議，為什麼送了很多次都不會通過？這是什麼原因？我們聽起來覺得很合理，而且越早做越好，因為你們人才的遞補、增補都有問題，這是早就發生的事情，為什麼就是無法通過呢？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。事實上它是組改的一部分……

林委員為洲：所以跟其他的綁在一起？

范次長植谷：是，是綁在一起的關係。

林委員為洲：所以你們這一次特別把它抽出來？

范次長植谷：是。

林委員為洲：但是好像又要被綁回去了。是不是又回到原來的狀況？我先請問你們，到底有沒有人反對這個修法？無論是內部、外部或是工會也好，有沒有人反對？

主席：請交通部公路總局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。在 98 年以前，還是有反對的意見，但是 98 年在第七條訂定保障的相關條款之後，以目前來講，大概是沒有反對……

林委員為洲：原來主要的反對原因為何？是會影響到它的工會，應該是工會提出來的吧？

趙局長興華：對，原來的制度保障，假如轉任是像早上顧委員所提出來的，大家一致統統轉過去，那有人會有薪級降低的可能性，薪級一降就影響到退休金，甚至有人降下薪級之後，造成退休金上百萬的影響，導致大家反對，如果薪級不變的話，他們的退休金是沒有影響的。

林委員為洲：現在新法針對這個問題所提出來的解決方案為何？

趙局長興華：就是給他們一個過渡期。

林委員為洲：在這個過渡期間，他們可以選擇繼續使用原來的資位制？

趙局長興華：是。

林委員為洲：他們大概有多少年的緩衝期？

趙局長興華：去年討論時是給 9 年的緩衝期，到今年是配合派用人員派用條例的廢止，所以今年就剩下 8 年。

林委員為洲：如果通過這樣的法條，讓他們有 8 年的緩衝期，受到影響的人就不多了，你的意思應該是這樣，所以反彈的聲音會變小。

趙局長興華：是。大部分的人都可以照顧到。

林委員為洲：好，所以這也是早上顧委員所提出的問題，他認為既然要改，為什麼不能一次改，才不會讓人覺得有太鬆的感覺。我們要將資位制恢復成簡薦委的正常制度，但是又保留了一個尾巴，讓他們還可以選擇原來的資位制，如果改革的方向是正確的，是大家一致認為應該改的，但是徒留一個尾巴在那邊，這是自相矛盾。而這個目的其實你也講得很清楚了，這是要讓原來某部分權利可能會受損的人能有一段緩衝期，緩衝期有 8 年，也有人提 5 年，所以我們進行逐條時可能還會再討論。

我再請教你，採用資位制主要是因為當時有一個事業單位，是因為這樣的關係嗎？

趙局長興華：我們公路總局早期有經營客運，早年大家所說的「坐公路局」就是指我們，那時候台灣最大的客運公司就是我們，金馬號也是公路總局經營的，移出去之後才沒有金馬號。

林委員為洲：所以從那個時候開始，只要是公路總局的員工，都是採所謂的資位制進來的？到目前也還是嘛？

趙局長興華：對。

林委員為洲：不論是經過高考、普考或是其他管道，只要進到公路總局，人事銓敘的制度都是用資位制？

趙局長興華：對。

林委員為洲：那我再請教你，現在因為有併案的要求，有其他組織上面的法案，跟公路總局這次單獨提的都有關聯，所以往後的排案可能都要一起併案審查，這樣會不會影響？會不會又回到你剛剛講的那個問題啊？又會全部綁在一起，然後又卡東卡西，到最後又沒有辦法完成修法，你自己判斷一下，會不會？

趙局長興華：會有一些影響……

林委員為洲：因為我要幫你做，我要瞭解到底你這樣併下去會不會有問題，我們今天就要處理這個問題，等一下詢答完就要處理。

趙局長興華：會有一些影響，有一些不可預期的因素，我們不知道後面討論的時候，會不會還有其他的雜音出來。因為交通部的其他機關都有涉及到機關整併的問題，如果有一個地方有問題、有疑義的話，那整個法案都會被延宕。

林委員為洲：你講清楚一點，到底是只有針對你們公路總局內部的法條修改，因為有不同版本包括名稱等等，所以要進來單獨審查，還是其他交通部公路總局以外的都會併在一起，會互相影響？

趙局長興華：如果是只有公路總局一個的話，我想應該是沒有什麼大的爭議，因為公路總局沒有新增及調整業務的地方。如果有其他的局一起進來討論的話，像高公局就有跟國工局合併的問題、交通部的鐵工局跟高鐵局也有合併的問題，這些問題大概都會有一些需要做討論的地方。

林委員為洲：會不會影響你們？應該是會有影響。

趙局長興華：會有影響。

林委員為洲：這樣到底能行得通嗎？你們 10 月份就希望……

范次長植谷：我瞭解委員的意思，因為早上顧委員也有提到這個問題，如果要併的話，單純就公路總局的部分有二個問題，一個是名稱，譬如不能用總局，這個問題就單純多了，因為只有它一個局，並沒有跟其他局發生關係，所以這個問題不大；第二是類似交通局建設部，這個問題就是到整個組改案裡面去，問題應該也不大。最後就是早上林副主委也有提到，它是改成一個組織法，法的部分如果確定的話，併同公路局組織法的話，問題就不大。

林委員為洲：所以這幾個問題，併在一起審的話是還 OK？

范次長植谷：對。

林委員為洲：另外，因為次長也是新竹人，應該對新竹滿瞭解的，現在新竹有兩個重大跟交通比較有關的議題是大家很關心的，一個是台一省道替代路線的問題，從 68 快速道路、武陵路的缺口一直拉到明新工專附近。現在好像有幾種方案，能否請你說明一下？

范次長植谷：這部分是公路總局在研議，是不是請局長來說明？

林委員為洲：好，請說明一下目前的進度為何。

趙局長興華：報告委員，這部分我們是有請新竹縣政府提生活圈的計畫，並有循生活圈的計畫來做

補助，因為現在既有是有一條台一線，另外一個要做的話，必須要先用生活圈計畫去做，做起來之後才能看路線要不要調整。新竹縣政府早期有一個規劃案，目前必須把整個規劃重新調整，因為現在的環境跟早期有點不一樣，我們現在會請縣府儘早提出它的可行性評估。

林委員為洲：所以是由縣府提，不是你們主動去做計畫？

趙局長興華：是，那時候有協商過，由他們來提。

林委員為洲：好，私底下我再請教你可行性如何。

另外一個大家很關心的就是科學園區周邊，尤其是竹北交流道的改善，大家聽的是「霧煞煞」，譬如鑽石型等等的各種方案，但是都無疾而終。請問目前的狀況到底是怎麼樣？比較明確的方向是什麼？

范次長植谷：這個案子在上個月已經由我們部裡面報院了，現在交給國發會審議中。

林委員為洲：所以是改善目前現有的竹北交流道，是不是？

范次長植谷：是。

林委員為洲：是已經確定在竹北交流道這個地點做改善？

范次長植谷：對。

林委員為洲：朝這個方向做？

范次長植谷：已經報院了。

林委員為洲：預估的經費大概是多少？

范次長植谷：好像是 11、12 億的樣子。

林委員為洲：也會連同改善光明六路要地下化的問題？

范次長植谷：對，周邊的道路、連結的道路。

林委員為洲：有要補充的嗎？

范次長植谷：經費是 15 億。

林委員為洲：好，既然方向定了，就要加快腳步，現在竹北湖口還有科學園區這一段高速公路，從系統交流道一直到湖口交流道，是我們國道一號最塞車的地方。

范次長植谷：我知道，我昨天回去也塞在那邊。

林委員為洲：有時候 5 公里要走一個小時，尤其是上下班時間非常嚴重，所以既然方向定了，就請加緊腳步，不要耽擱，謝謝。

范次長植谷：謝謝。

主席（林委員為洲）：接下來登記發言的陳委員素月、王委員定宇、陳委員明文、黃委員偉哲、李委員鴻鈞、張委員麗善、徐委員永明、蔣委員乃辛、簡委員東明、黃委員昭順、陳委員亭妃、邱委員志偉、管委員碧玲、呂委員玉玲、劉委員世芳、王委員惠美及林委員俊憲均不在場。

因為有併案要進來審查，所以今天就沒有辦法進入大體討論。

所有登記發言委員均已發言完畢，詢答結束；委員質詢時要求提供相關資料以書面回答者，請相關機關儘速送交個別委員及本會；段委員宜康、簡委員東明、林委員俊憲及徐委員榛蔚所提書面意見，列入紀錄，刊登公報，並請相關機關以書面答復。

段委員宜康書面意見：

鑑於公路總局研擬依交通事業人員任用條例任用之「資位制」改為公務人員任用法之「簡薦委任制」任用，以留用新進入員，惟改制簡薦委案，對於因改簡薦委任制而權益受損之員工，公路總局應提出周延配套措施報告，以保障全體員工權益。

說明：

改制後，佐級以上人員依「交通事業人員與交通行政人員相互轉任資格及年資提敘辦法」辦理轉任時，自身利弊得失、權益增減實況，公路總局透明化公佈人事改制過程及對員工權益保障配套措施。

簡委員東明書面意見：

<Q>請問交通部：

(1)既然公路總局實施「資位制」無法吸引人才，為什麼直至今日政府組織改造才提案改正？之前多年並沒有改正？

(2)今天為什麼只有修正「公路總局組織條例」？同時，交通部臺鐵局、交通部國道高速公路局下人員薪資是否也有修「組織法」並予調整福利必要？應該一併調整。

(3)但是銓敘部表示：如果臺鐵也要比照一般公務人員「簡薦委制」，除了修改組織法規，還要「解散工會」，因為依照公務人員相關法規，公務人員只能組織協會，不可以組織工會，這一點如何解決？

2015-11-22／聯合報

臺鐵局、公路總局、高公局 交通資位制

最薪酸公務員新人年年落跑老鳥拚命轉調嚴重人力斷層種下交安隱憂

同樣是公務員，「薪」情大不同。交通部轄下臺鐵局、公路總局、高速公路局薪制與一般公務人員不同，比同級起薪少約四至八千元，結婚、生育、子女教育補助等更是連公務員的零頭都不到，導致「落跑新人」戲碼年年上演，嚴重的技術與人力斷層，間接衝擊交通服務品質、種下安全隱憂。

曾是人人羨 現變苦差事

早年臺鐵、公路總局是賺錢的營利事業，且為了人員鼓勵久任，採用「交通資位制」，待遇比公務人員的「簡薦委制」更優渥，但公務員過去頻繁調薪，資位制卻不動，廿、卅年來薪水與福利差距擴大，原本人人稱羨的鐵飯碗成了人人想跑的苦差事，歷任交通部長極力解決，但至今無解。資位制與簡薦委制起薪差距，員級比普考少約四千元、高員級比高考少約八千元。除了起薪低一截，公務員結婚、生育可獲兩個月本俸，子女教育補助最高三萬五千八百元，直系親屬喪葬補助三至五個月本俸；資位制補助則是結婚兩千元、生育一千元、子女教育補助四百至一千元，差距極大。臺鐵人才流動率高達三成，臺鐵表示，新進人員離職率高、且大多於六年特考轉調期限到了之後，轉調至交通局，臺鐵分析原因跟人員起薪偏低、福利不比一般公務人員好，才導致人員頻繁流動。

機務高員級 今年報到 0

「（機務處）高員級今年報到率是零！連備取都不來。」臺鐵官員無奈表示，因臺鐵特考考生同時考上高考，高考一放榜，全跑光，進來的也很快就走。高流動率的情況也出現在常要廿四小時輪班的公路總局。

臺鐵表示，因老師傅陸續退休，進到單位六年至十年左右，才剛開始可以獨當一面、能帶新進人員的臺鐵中生代，只要有機會就不斷申請往簡薦委制的交通單位轉調，技術出現嚴重斷層，也形成公共安全隱憂。臺鐵工會統計，十年前，臺鐵日運量四十五萬人次，當時員工有一萬八千人，如今日運量高達六十五萬人次，列車不斷加開，員工則剩下一萬三千餘人。負擔與待遇不成比例，也是留不住人的關鍵。臺鐵表示，希望改簡薦委制，待遇拉齊、年資可攜，各單位間人員平行流動，刺激組織活化，幫臺鐵留住人才。

盼著改制領補助，他們結婚不登記「孩子都生了組改仍未過關」

【2015-11-22 聯合報】

資位制與簡薦委制待遇落差大，除了造成人員流動頻繁，也衍生了一些怪象。

由於行政院相關組織改造法案草案中，公路總局、高公局將改制為簡薦委制，兩單位中傳出不少人員「秘婚生子」，硬是要撐著組改過關才要辦登記，因為光結婚、生育補助，就比現在多了卅倍。沒想到，組改法案一再延宕，很多人直到小孩出生到辦公室發油飯，同事才赫然得知對方不但已婚，連孩子都「蹦」出來了；有同單位員工談辦公室戀情、結婚，同事都被蒙在鼓裡，因為這一差就差了近四個月的結婚補助。一名北部某監理站服務八年的承辦員 A 先生，結婚兩年遲未登記，像他這樣的人不少，甚至還有人等到小孩生下後，因為跟太太沒有正式登記，得「認養」自己的親骨肉。

因為公務員有兩個月本俸的結婚補助，公總卻只由職福會發兩千元津貼，很多人每年都在聽說「今年」組改可望通過，但孩子都生了，草案還躺在立法院。

另位任職北部某監理站的 B 先生說，簡薦委制之間單位轉換，年資可累計，但資位制轉簡薦委制則年資不計，員工得被迫放棄年資，等於變相「綁人」；年輕員工一、兩年內趕緊跳槽，導致「老人一直退、新人一直跑」，「再過十年，監理站都會倒閉。」

另位 D 小姐說，交通人常要輪三班、風吹日曬，甚至假日、颱風天都沒得休，卻沒有應得的待遇，「每次提到都心痛」；也因為人才外流嚴重，技術傳承困難，新人不想進來，員工工作量爆炸，無限制加班，中風甚至過勞死時有所聞。交通部前部長葉匡時說，臺鐵、公路總局人員風險高、待遇低，這兩局局長是交通部轄下最累的，薪水卻比其他局長少，相當荒謬。葉匡時說，立法院怠惰擱置法案，交通單位留不住人才，員工負荷極度吃緊，恐造成服務品質滑落、影響行車安全。他說，若能轉為簡薦委制，拉齊薪制，讓人願意留下來，至少是解決的第一步。

考委：臺鐵沒願景才留不住人葉匡時：不食人間煙火「我當交長時超多關說轉調」

【2015-11-22 聯合報第 A8 版／生活記者董俞佳、蘇瑋璇／台北報導】

臺鐵提出十年計畫，規畫將臺鐵改為簡薦委制，但考試委員大多認為臺鐵人才流失，跟未來願景不明確、勞逸不均等因素才是主因，薪資反是其次，但交通部前部長葉匡時則批評，考委

不食人間煙火，任內就不斷承受關說壓力，很多人都拚命想調走。

行政院人事行政總處日前至考試院會報告臺鐵計畫案，有考委舉高鐵為例，認為較有願景的高鐵就沒有人才流失問題；更有考委以學者研究為例指出，年輕人不可能去沒有希望的地方，臺鐵必須要找出願景讓年輕人願意加入。對此，葉匡時不以為然。他說，他在交通部長任內時，立委一天到晚「關切」，要求將某某人調單位，就是因為不想輪三班、日曬雨淋、颱風天廿四小時待命。以前人比較任勞任怨，現在人會選擇對自己最有利的工作條件。

考試委員馮正民則建議，除了改為簡薦委制，也可考慮其他替代方案，例如修改「交通事業人員任用條例」，改變敘薪規定，使薪資差距縮小。銓敘部表示，臺鐵若要比照一般公務人員簡薦委制，除了修改組織法規，還要解散工會，因為依照公務人員相關法規，公務人員只能組織協會，不可以組織工會，這部分臺鐵內部還得取得共識。

台大土木系教授張學孔表示，將資位制與簡薦委制拉平有助於培養專業人才，現在資位制人員多透過六年綁約留才，但一過了期限，人才還是免不了流失，綁約並非長遠之計。

林委員俊憲書面意見：

資位制已經不符合社會需要，實際上，因為資位制的限制，待遇不如簡薦委，很多考生把資位制視為國考門檻，把公路總局當作轉任到簡薦委單位的跳板。這是很不合理的現象，這些單位都是非常專業、工時又長又辛苦的工作，國家應該提供合理的福利跟待遇，讓這些花國家金錢訓練的專業人才，願意留在現行的體制內服務，並且把他們的技術傳承給下一代，可是現在的人事制度，卻吸引不了年輕人，反而因為人力斷層，造成現有還願意留在制度內打拼的員工，因為人力不足得被迫延長工時，或者根本無法排休，這是制度上的不公平，已經嚴重影響國家發展，譬如台九線拓寬工程，就是因為公路總局工程處人力不足，如果補足了至少可以提前 2~3 年，這是很可怕的數字！本席請問：

1. 公路總局因為人力不足影響工程進度，除了台九線拓寬工程，目前還有哪些大型工程是因為人力問題影響施工進度？

2. 以本年度當基準，公路總局今年預算員額幾人？現有員額幾人？尚須補進多少才足以負荷業務量？以及去年度招考名額多少？報考幾人？

3. 從 103 年永續發展報告書的資料來看，預算員額跟現有員額落差非常大，本席在這裡要幫臺鐵、公路總局的基層員工鄭重呼籲，交通業務單位基層的人力斷層已經非常嚴重，行政院應該儘速擬出因應報告、並儘速配合立法院調整資位制的呼籲修正制度，不要只顧編列大型採購預算、快速招標，卻忽略現行人力大量流失的嚴重問題！

徐委員榛蔚書面意見：

一、台 9 線擴寬動工未邀地方參與引起反彈

1. 上週四，本席及花東鄉親殷殷期盼的台 9 線拓寬工程一大全到富源（253K+680-260K+150）、富源到瑞北（260K+150-268K+500）的兩個工程舉行動工儀式，對地方來說是一件大事，尤其花東的省道只有兩線道，沒有中間分隔道，發生車輛的對撞率是全國最高的，所以本席才不斷要求公路總局，要儘速拓寬台 9 線。但是此次動工，公路總局卻極為低調，動工典禮現場卻吝

畜地邀請地方參與，不但沒有邀請花蓮縣政府的相關單位，就連當地瑞穗鄉或是光復鄉的地方人士都沒有邀請，引起地方反彈，感覺對地方很不尊重，如此低調的原因是什麼，請趙局長說明？

2. 地方人士參與工程的動工，絕對不是為了攬功或是沾光，此次兩個拓寬工程，總長 15 公里，總工程經費 16 億多元，尤其先前光復到大興段（250K+760-253K+680），還涉及到都市計畫及路線的更改，對不對？道路的東側都是民宅，這都需要地方政府或民意代表來協助溝通及辦理都市計畫變更，難道不應該讓地方共同來參與嗎？

3. 動工不是作秀，本席絕對支持，但是台 9 線的拓寬工程是地方期待的大事，而且在辦理發包之前的前置作業，都是透過地方政府及民意機關幫忙協商、協調，協助解決地方的問題，後續也還需要地方來幫忙，現在要動工了，卻把地方晾在一邊，於情於理說不過去，本席要求公路總局，往後在辦理動工時，一定要邀請地方政府及地方民意機關，讓大家共同來參與、監督，一起督促工程品質及進度，以期能中央地方合作，讓各項工程能順利完工，好不好？

4. 另外，本席關心的台 9 線後續拓寬計畫，日前獲得張善政院長的支持，公路局上個月不是說已經專案計畫報行政院核定，目前進度如何？建設不分藍、綠，尤其台 9 線拓寬關乎到用路人的安全，本席希望不管誰執政，政策要有延續性，希望公路總局的所有同仁，都能夠秉持專業，儘速來辦理，好不好？

二、「薪」酸交通資位制應走入歷史

1. 本席想請問次長、局長及銓敘部，大家都說公務員是窄門，每年高普考的錄取率只有個位數，去年高普考率取率創新高是 8.46%，上個月放榜的地方特考平均 4.46%確實是窄門沒有錯，但是其中有一個職系近年錄取率都相當高有 10 幾到 20%，今年地方特考更有 100%的錄取錄，你們知道是國考的哪個職系嗎？是土木工程，而這個職系的專業人員又和我們交通部及公路總局業務息息相關，對不對？

2. 為什麼本席要提土木類的錄取率？為什麼國考土木工程人員錄取率這麼高？不是因為好考，是因為現在政府很缺這類的人員，沒人願意來考，就算考上也不願意到交通資位制的單位，公路特考及鐵路特考也是同樣的情形，特考考生同時考上高考，高考一放榜，全跑光，進來的也很快就走，導致公路局、臺鐵局留不住人才、新進人員流動率高，這就是原因之一，對不對？

3. 本席在網路上很紅的批踢踢實業坊（PTT 網站），就看到奉勸高考新進人員慎思資位制機關的文章，其實媒體也報導過，除了資位制與簡薦委制起薪差距，員級比普考少約 4 千元、高員級比高考少約 8 千元。就連結婚、生育及子女教育補助都要少很多，這樣的差別待遇，難怪沒人來，甚至一有機會就要申請轉調到簡薦委制的交通單位。

4. 本席想請教銓敘部，網路上說這些同期的高考新進人員，選擇到資位制機關，幾年後請調簡薦委機關，比同期低一職等，同期都升到薦任七職等了，轉調只能從薦任六職等開始敘，對還是不對？而且資位制再如何高位，也拿不到總統任命狀，是不是？

5. 不管如何，這樣的狀況如果不改善，技術人員斷層，未來是交通安全的重大隱憂。

6. 據本席了解，交通部的組織改造尚未完成，連帶所屬的三級機關都無法完成組改，今天召集安排審查「公路總局的組織法修正」，是針對公路總局的交通資位制改為文官體制的簡薦委，一方面統一全國的公務員文官制度，一方面也希望公路總局能夠留住人才，當然交通部所屬的三級機關裡，不只公路總局是適用交通資位制非用人費率的，還有鐵路局，本席希望交通部基於照顧員工的立場，應該也要積極提出鐵路局的相關修法，讓交通資位制走入歷史，但同時要做好配套措施，給予過渡時期，讓久任的員工可以享受到資位制久任的福利待遇，也讓新進人員願意待在公路局及鐵路局，好不好？

主席：本案另定期繼續審查。現在散會。

散會（14 時 38 分）