

立法院第 8 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 101 年 4 月 18 日（星期三）上午 9 時 3 分、下午 2 時 32 分

地 點 本院紅樓 302 會議室

主 席 呂委員學樟

主席：報告聯席會，現在開會。進行討論事項。

討 論 事 項

- 一、審查行政院函請審議「交通及建設部組織法草案」案。
- 二、審查行政院函請審議「交通及建設部觀光署組織法草案」案。
- 三、審查行政院函請審議「交通及建設部高速公路局組織法草案」案。
- 四、審查行政院函請審議「交通及建設部公路局組織法草案」案。
- 五、審查行政院函請審議「交通及建設部航港局組織法草案」案。
- 六、審查行政院函請審議「交通及建設部民用航空局組織法草案」案。
- 七、審查行政院函請審議「交通及建設部鐵道局組織法草案」案。
- 八、審查行政院函請審議「交通及建設部運輸研究所組織法草案」案。

主席：請交通部毛部長說明修正要旨。

毛部長治國：主席、各位委員。今天應邀列席貴聯席會，謹就交通及建設部暨所屬中央三級機關組織法草案簡要報告，敬請指教。

壹、業務調整情形

一、目前交通部掌理郵政、電信、鐵路、公路、空運、氣象、觀光、水運及港埠等業務。

二、交通及建設部：

（一）移入業務：

1. 內政部營建署之道路業務、營建產業、基礎建設、公有建築物新建及工程採購等（含專業代辦），配合業務移撥，移由交通及建設部置基礎建設司辦理。另設立北區、中區、南區基礎建設工程處四級機關，辦理移入之執行業務。

2. 行政院公共工程委員會之技師及工程技術顧問公司等之管理業務，配合業務移撥移由交通及建設部置工程產業及技術司辦理。

3. 財政部關稅總局之燈塔及助航設施等業務，規劃由交通及建設部航港局辦理；非直轄市政府行政轄區之車輛行車事故鑑定及覆議業務，規劃由交通及建設部公路局辦理。

（二）移入理由：

前述移入業務與現有交通部職掌之運輸建設職能相近，由交通及建設部統籌掌理，除能將全國陸運建設、營建相關產業及工程技術顧問公司管理之事權統一外，並有助於國家基礎建設之統一指揮與管理。

(三)移出業務：

將氣象測報業務移由環境資源部掌理，可將氣象與生態保育、環境保護結合，並統籌大氣科學相關業務，爰移出交通部中央氣象局暨所屬各測報站業務。

(四)員額移撥情形：

配合上開業務調整，計移入 661 人，移出 704 人，詳如附表。

附表

類 別	機 關	職 員	工 友	技 工	駕 駛	駐警、聘用人員及約僱人員	小 計	合 計
移入預算員額	內政部營建署	350 人	21 人	17 人	14 人	0 人	402 人	661 人
	行政院公共工程委員會	23 人	1 人	0 人	1 人	0 人	25 人	
	財政部關稅總局	56 人	0 人	142 人	0 人	0 人	198 人	
	臺灣省車輛行車事故覆議委員會	3 人	0 人	0 人	0 人	3 人	6 人	
	臺灣省各區車輛行車事故鑑定委員會	22 人	8 人	0 人	0 人	0 人	30 人	
移出預算員額	中央氣象局	594 人	43 人	4 人	27 人	36 人	704 人	704 人

貳、組織整併情形及各機關業務職掌

一、交通及建設部主要業務：掌理全國交通政策與產業、公共工程基礎建設、營建產業、技術規範之規劃、監督、指揮及審議等事項。

二、交通及建設部設觀光署、高速公路局、公路局、民用航空局、鐵道局、航港局、運輸研究所，計 7 個三級行政機關（構），其業務如下：

（一）觀光署：由原交通部觀光局改設，主要職掌為觀光政策規劃與執行、觀光產業管理等事項。

（二）高速公路局：由原交通部臺灣區國道高速公路局、交通部臺灣區國道新建工程局整併改置，主要職掌為執行高速公路新建、拓建、養護工程及交通管理、行車安全維護等事項。

（三）公路局：由原交通部公路總局改設，主要職掌為執行公路新建、養護、監理、車輛行車事故鑑定及運輸管理等事項。

（四）民用航空局：維持原機關名稱，主要職掌為執行民航事業管理、航空保安、航站經營管理及航空自由貿易港區管理等事項。

（五）鐵道局：由原交通部高速鐵路工程局及交通部鐵路改建工程局整併改置，主要職掌為執

行鐵道系統新建、改建工程、營運管理、場站開發及鐵道監理等事項。

(六)航港局：由原航港局改設，主要職掌為執行航務、船舶、船員、港政、商港自由貿易港區管理及航行安全等事項。

(七)運輸研究所：維持原機關名稱，為研究機構，主要職掌為辦理交通運輸研究事項。

三、事業機構：臺灣鐵路管理局、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司。

參、員工權益保障

一、交通及建設部暨所屬中央三級機關涉及員工任用制度變更者為高速公路局、公路局、鐵道局及航港局等，為保障員工權益，以利組改及業務推動，均於各該機關組織法草案明訂資位制、派用人員於轉任時權益受損者得於各該組織法施行日起 10 年內選擇適用原相關法令規定。這一條最主要的用意是，對資深人員而言，馬上改制影響太大，所以我們讓他們有一個過渡條款，十年之後他們應該都已經退休；而對於比較資淺者，其直接轉敘影響比較小，所以十年過渡條款對他們並不適用，對權益影響也不大。所以這是一個兼顧員工權益及尊重體制之下的過渡性安排。

二、另高速公路局、公路局及航港局組織法草案，規定原審定有案之現職人員已參加勞工保險者，得以原資位（官等）原職務選擇繼續參加勞工保險。

肆、本次法案重送之修正情形

交通及建設部暨所屬中央三級機關組織法草案前經 100 年 4 月 20 日、21 日第 7 屆第 7 會期貴聯席會審議完竣，因屆期不續審，爰於本會期重送審議，本次所送之組織法草案除「航港局」、「公路局」、「高速公路局」及「鐵道局」因應業務現況及員工權益保障需要，酌作文字修正外，其餘均為上屆會期貴聯席會審議版本。

伍、結語

本部肩負國家社經發展之交通基礎設施建構與管理，為因應未來交通及建設之永續發展，本案交通及建設部暨所屬中央三級機關組織法草案，有待儘速完成立法程序，懇請各位委員惠予指教、支持。謝謝。

主席：報告聯席會，提案已說明完畢，接下來進行詢答，每位委員發言時間 10 分鐘，必要時得延長 2 分鐘，上午 10 時 30 分截止發言登記。

首先請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我們現在的國公局、高鐵局、鐵改局當初成立的理由都是臨時編制，臨時編制有很多派用人員，都是依照派用人員條例任用，派用人員條例的第二條明文規定：派用人員之設置以臨時機關或有限期之臨時專任職務為限，其性質、期限、職稱及員額，臨時機關應於法定組織中規定。也就是說，當初這些臨時派用人員在任用的時候，都清楚知道自己是臨時性質的，現在我們要法制化，除了交通部之外，其他所有的行政機關對於派用人員的過渡處置全部都是以原職續任，直到其離職為止，充分保障其工作權，只有交通部還有所謂的十年過渡條款，十年過渡條款不是只有保障十年的工作權，十年內可以完全破壞國家的體制，

不受任何的牽制，完全破壞國家的考試升遷制度，這是一個不公不義的條款，以後公務人員覺得不用考試，只要靠裙帶關係，靠關係就能當聘用人員，靠關係就能平步青雲，靠關係就能從五職等跳到七職等，從七職等跳到十職等，只要我有關係、後台夠硬，不僅破壞國家的文官體制、考試制度，也造成內部員工心態上的不平衡。大家知道在民營企業比較不景氣的時候，每個人都希望當公務人員、捧鐵飯碗，每次的高普考、特考有多少人擠破頭，結果進去之後發現不需要考試的人薪水領得比我多，他們的理由就是工作沒有保障，他們是臨時的，結果後來不是這樣，整個公務員的士氣受到很大的打擊。請問部長，你覺得這有道理嗎？而且這些人十年沒有升遷的牽制，十年差不多也到頂了，如果我們今年讓組織法通過，可以讓這些派用人員無限升遷十年，他也差不多到頂了，也就是說他可以用到頂的職位領退休俸。這裡面還有一種比較特殊一點的，叫做交通部資位制，這與前面的派用人員稍微有一點點不同，因為當初交通部自認比較專業，你們有技師、工程師、營造等，所以比較專業，所以有資位制，可是當資位制與簡薦委制並存的時候，當初你們也用工作獎金來補貼資位制，所以這些人制度外的實質薪資補貼加起來，其實比簡薦委制有過之而無不及，現在你們也是給他們十年的過渡期，如果什麼都要十年的過渡期，我認為這本組織法可以十年後再來審，我們十年以後再來討論，因為這本是多餘的，什麼都要等十年，那我們十年後再來啊！為什麼要現在審查呢？勞保新舊制在過渡期的時候就充分給大家選擇權，要嘛選擇新制，要嘛留在舊制，新人當然只能選新制，不像交通部一上來什麼都來，十年、十年、十年，如果這樣，我認為十年以後再來，組織法也不用審了。部長，你有什麼話要說？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。向委員做兩點報告，第一點，交通部當時有資位制的制度，是因為具有公務員資格的專業工程人員不容易找足，所以用資位制的制度來聘用。

葉委員宜津：這些我都幫你說了。

毛部長治國：是，即便合併了，我們還是需要這些人留在崗位上繼續推動工作，因為這些人都是資深的。

葉委員宜津：是，我也保障他們的工作權。

毛部長治國：第二點，在這些人當中，直接會引用到這十年過渡期者、在十年內會退休的大概有七百多人，如果要這七百多人一改制就轉敘，他們的權益會受到一些影響，所以只針對十年內會退休的這些人，讓他們有十年的適用期，並不開放給其他人，變成制度的後門。我們認為十年後這些人該退休的退休，比較資淺的資位制人員轉過來，權益比較不會有損失，而且這些人退休還是適用原來的那套制度，並不會把公務人員簡薦委制度好的地方又納進來，只是讓那套制度的管道繼續。

葉委員宜津：我們一樣一樣來，這些機關當時設立時，是不是臨時機關？

毛部長治國：當時設立的時候是。

葉委員宜津：當時是臨時機關，這些人知不知道他們是臨時編制？

毛部長治國：也知道。

葉委員宜津：是啊！

毛部長治國：但是我們的工作要有持續性，如果現在中斷，這些人馬上離職的話，我們的工程就無法繼續。

葉委員宜津：部長，現在就是階段性的工作到這裡，再來有新的制度、有新的組織了。

毛部長治國：我們工程的推動不是跟著組織就告一段落，工程的推動有其持續性，兩者之間就有銜接上的問題。

葉委員宜津：到新的組織去，就算是一個新的工作，就應該讓他清楚明白當初這個東西就是到這裡，再來是新的，這有什麼不對呢？

毛部長治國：我們擔心工程的推動會因而中斷。

葉委員宜津：我再清楚明白講一下，我也沒有要他馬上離職，我還是保障他的工作權，我只是要求公平比照其他單位，其他單位都是原職續任至其離職為止，為什麼只有交通部不可以？為什麼？交通部比較高尚嗎？

毛部長治國：因為我們認為這對這些資深的人而言，未來十年只在原地踏步……

葉委員宜津：部長你認為其他單位你都不屑嗎？為什麼其他單位就可以？

毛部長治國：這部分由我們人事處長說明一下，因為制度上有所不同。

主席：請交通部人事處林處長說明。

林處長文燦：主席、各位委員。報告葉委員，交通資位制與簡薦委制都是國家任用的制度。

葉委員宜津：人事一條鞭，我只問你，為什麼其他單位是原職續任，而你們卻可以升遷？

林處長文燦：基本上，他們的原職續任大半都是看簡薦委制度的調整，大概只有薪水的多或少而已。以交通資位制而言，當我們制度改變的時候，本來 750 薪點的人會變成 710 點，退休以後，每個月會少 5,884 元，對他們權益影響非常大。

葉委員宜津：我現在問的是派用人員，不是資位人員，那是不一樣的，不要唬弄我。

林處長文燦：因為委員剛才問到兩個制度，所以我就順便說明。

葉委員宜津：我問你派用人員為什麼不能原職續任直到其離職為止？

林處長文燦：剛才部長也有提到，制度有改變，但是我們工程需要繼續，如果按照過去的做法在原職官等留用的話，他們就在那個位子不能升遷。

葉委員宜津：我只問你，其他單位都可以，為什麼交通部例外？交通部比較偉大？

林處長文燦：剛剛部長也提到，我們工程要繼續延續下去。

葉委員宜津：其他單位的派用人員、工程都不用延續下去？只有你們交通部的工程需要延續下去？

林處長文燦：抱歉，我只就交通部的部分說明。

葉委員宜津：部長，他沒有辦法答復我，只有你們交通部的工作要延續下去，其他各部會的工作都不用延續下去嗎？

毛部長治國：這邊事實上有兩塊，一塊是資位，我們全部涉及到的大概……

葉委員宜津：我先問派用。

毛部長治國：派用部分大概一千多人。

葉委員宜津：派用人員有多少人？

毛部長治國：派用人員有 1,269 人，資位制有四千六百多人。

葉委員宜津：部長，我在此告訴各位委員，我還得到內幕消息說當初交通部規劃的十年是要拿到立法院喊價用的，沒想到立法院就這樣通過了，大家樂翻了。我認為整個行政部門是一體的，只要是國家的公務人員都應該受到保障，你們因為這一千多人、因為這七百多人而破壞整個國家的文官升遷體制，導致其他幾十萬的公務人員心生不滿，連你們退休的人事人員都看不過去，退休了才敢講。

毛部長治國：跟委員報告，這部分如果要進一步討論，其實還是要把資位和派用分開來。

葉委員宜津：好，你先告訴我派用，你是同意我說的派用不行這樣？其他單位都是原職續任直到其離職為止，有保障他的工作權，我是交通委員，我不會不顧交通部同仁的工作，但是沒有道理獨獨交通部特別優惠，沒有這個道理，國家體制要一致，所以我堅持派用人員比照其他部會一樣，原職續任到其離職為止，部長可以做到嗎？

毛部長治國：我想我們尊重委員的討論，但是我認為資位制本來就是國家制度的一部分。

葉委員宜津：就算你答不可以，我們委員會也應該要堅持，至於資位制的部分，就是我剛才說的交通部的職位也一樣，我認為應該給他們選擇權，就像我們的勞退新制一樣，這才符合公平正義。

毛部長治國：十年的安排就是一種選擇，他可以選擇馬上轉換，我們讓他有十年的時間作選擇，年輕的就可能選擇轉換，年紀大的認為他可以退休，可能就會選擇適用十年的規定。

葉委員宜津：這個不是這樣，應該現在就要認真考慮自己要適用哪個制度，他可以選擇交通資位制或簡薦委制，但是還是不能讓資位制用績效獎金來混亂這個體制，要回歸體制，不能再有十年的混亂，如果你還要再混亂十年，那我認為組織法可以十年後再來審查。

毛部長治國：因為資位制也是一個正式的人事制度。

葉委員宜津：正式的人事制度就不應該有變相的工作績效獎金。

主席：請廖委員正井發言。

廖委員正井：主席、各位列席官員、各位同仁。三年前我曾經在立法院公開地讚賞部長，因為你把桃園國際機場園區條例用最短的時間彙整起來，而且整理得很好，讓我們立法院很快地在一年內通過，當初我是不是有讚美過你？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：不敢當。

廖委員正井：但是三年後我回來了，我當初對你的讚美要收回來，為什麼要收回來？當初的美夢，大家都非常高興，但是現在變成空夢，當初的希望，現在變成失望，甚至已經造成民怨，我 4 月 9 日到桃園縣政府開會，縣政府的秘書長居然說我們第三跑道不用配合了，航空城廢掉好了。我到大園鄉，我們所有的鄉長、民意代表對於我們航空城的計畫一切空白，回饋金也比以前少了，身為一個民意代表遭受到這樣的指責，情何以堪？請問部長，對於我所講的，你有何感想？

毛部長治國：跟委員報告，在過去這段期間，我們對於航空城正在做規劃的工作，規劃的案子已經安排向院內報告，院內報告原則性核定之後，我們就會進行與桃園縣政府、鄉親的溝通。

廖委員正井：請問部長，為什麼機場公司要交租金給民航局或民航作業基金？法源依據為何？

毛部長治國：因為桃園機場的收入向來是民航作業基金最大的一筆收入，過去的作法是桃園機場把收入扣掉自己的經營所需，剩下的部分都交給民航基金。

廖委員正井：我現在跟你探討的是法源，這裡是司法委員會，不是交通委員會，我從法制面來探討，你的法源依據為何？

毛部長治國：在機場園區條例就有規定。

廖委員正井：機場條例怎麼規定？

毛部長治國：依機場園區發展條例，民航局經管的公有土地得以出租、設定地上權方式提供機場公司使用，其使用條件由主管機關訂之。

廖委員正井：我希望局長與部長聽清楚，我們從法制面來探討，請問周代理局長，機場的土地是屬於國有土地，對不對？

主席：請財政部國有財產局周代理局長說明。

周代理局長俊傑：主席、各位委員。是的。

廖委員正井：是公用土地？還是非公用土地？

周代理局長俊傑：公用的。

廖委員正井：公用的土地有算租金嗎？國有財產管理規則有算租金嗎？

周代理局長俊傑：如果有收益，也有算租金的。

廖委員正井：好，那我請問你，你所講的話是要負責任的，現在我們高公局有沒有收租金？鐵路局有沒有收租金？

周代理局長俊傑：他的部分土地有收益的話，都有收租金。

廖委員正井：你講話要負責任喔。

周代理局長俊傑：是。

廖委員正井：高公局的土地有沒有交租金？

主席：請交通部高公局曾局長說明。

曾局長大仁：主席、各位委員。橋下土地如果本身有做商業使用的話，是要交租金。

廖委員正井：不是，我問的是高速公路沿線的土地有沒有交租金？

曾局長大仁：那是我們自己使用，沒有交租金。

廖委員正井：對呀！請問國有財產局跑道也要算租金嗎？

周代理局長俊傑：跑道當然不算租金。

廖委員正井：好，部長要聽清楚，跑道不算租金，我現在就跟你算，高公局不用算租金、鐵路局也不用算租金，為什麼機場公司要算租金？

毛部長治國：基本上的道理我剛才才講過，就是桃園機場的收入是我們民航作業基金最主要的收入。

廖委員正井：我不管你主要的收入，我現在要和你探討法源，你法源都弄錯了，國際機場發展條例裡面只有講到土地是國有，剛才你講的是園區條例，那有經過立法院同意嗎？

毛部長治國：有，當然有同意。

廖委員正井：我會再繼續追究。部長要聽清楚，我的意思是說，他剛才已經說明這是公用財產。

毛部長治國：我們這邊規定寫得很清楚，民航局經管的公有土地得以出租、設定地上權方式提供機場公司使用。從某種角度來講，這個是特別法。

廖委員正井：租金有沒有訂在條例裡面？

毛部長治國：其使用條件由主管機關訂之。

廖委員正井：有沒有嘛？

毛部長治國：在辦法裡面規定。

廖委員正井：百分之七是怎麼訂出來的？

毛部長治國：我們這部分是參考國有財產局的規定不得低於百分之五，所以我們收百分之七。

廖委員正井：臺北市捷運公司的土地有交租金嗎？

毛部長治國：捷運公司整個收入有交租金。

廖委員正井：我希望你們用心一下，臺北捷運公司是針對它的機器設備的重置有交租金，後來是改用營業收入來交租金。

毛部長治國：對。

廖委員正井：它的土地沒有啊，所以我的意思是說你引用的法源用土地算租金是不對的，應該用營業收入才對，這是第一個問題，我會繼續追究這個問題。所以為什麼我對部長很失望？因為你引用的條例通過的時候，廖正井絕對沒有擔任立委，如果擔任立委，絕對不會讓你通過，因為這是違法、違反國有財產局的規定，你知道嗎？

毛部長治國：我們再來向委員請教。

廖委員正井：這根本不對，所以我會提案修改這個條例，因為不能錯，國有財產局一定要負很大的責任，它不是非公用財產，它是公用財產，公用財產的部分，高公局沒有收租金，鐵路局也沒有收租金，捷運公司也沒有收租金，為什麼機場公司要收租金？那就不對嘛，國有財產局就是失職，財政部就是失職，交通部沒有極力爭取，你這樣計算，基本上就不符合國有財產的規定，為什麼我對部長失望、為什麼對交通部失望？這就是第一個原因。

請問公路總局吳局長，現在交通壅塞情形可以媲美高速公路的是哪一條道路？你也不知道嗎？

主席：請交通部公路總局吳局長說明。

吳局長盟分：主席、各位委員。我想在尖峰時間很多公路都會壅塞。

廖委員正井：你知道我的選區在哪裡嘛，那麼笨？台 66 線是不是很堵？

吳局長盟分：台 66 線我們目前在改善當中。

廖委員正井：怎麼改善？

吳局長盟分：我們正在做一個跨 102 線的高架。

廖委員正井：部長，我上次就拜託你台 66 線高架案，每年車禍死亡人數很多，對不對？我在第一次總質詢之前也找過公路總局來開會，聽聽你們台 66 線高架的部分，白馬磁磚那邊現在也動工了，我就問高架到高鐵的部分怎麼辦？我希望你們的人回去跟局長講，在總質詢之前來向我說明

，局長，你來說明了沒？有沒有來說明？

吳局長盟分：還沒有。

廖委員正井：部長，上樑不正下樑歪，對不對？就是這樣。鐵路局今天也沒有來，我召開協調會也是一樣，還沒有富岡機廠的時候，每一家都有井水可以喝，富岡機廠蓋了之後，就沒有井水喝了，里長就住在鐵路局旁邊，我們要求你們協調，到現在也沒有跟我們講結果。

毛部長治國：跟委員抱歉，這兩個案子我都沒有掌握狀況，我會追蹤這兩個案子。

廖委員正井：我上次已經講過了，我已經把上次讚美你的話收回。

毛部長治國：請委員指教。

廖委員正井：我最近幾天參加告別式、婚喪喜慶，從開始簽到就被老百姓罵，我們心裡真的很難過，選我們是為了監督政府，結果我們無顏面對我們的鄉親父老，所以我今天要很沈重地呼籲部長及我們所有的委員，今天我很沈痛，為了讓政府有更積極的作為、讓我們官員有更積極的作為，以及希望所有政府官員重視民意代表、重視與立法院的溝通、重視與地方政府跟地方人士的溝通，所以我今天已經開始展開連署，希望所有的委員都能支持我，希望今天交通部組織法的審查能夠暫緩、能夠擱置，讓交通部的部長、所有的官員、交通部所有的人能夠反省一下，希望藉由你們的反省能夠重視我們的民意，讓我們國家的發展、民意能夠反映出來，這是我們全民之福，這才無愧於我們擔任民意代表的職責，如果我們還是一個舉手部隊，我們會愧對我們的良心，所以我第一次到立法院黨團會議就已經講了，廖正井絕對按照民意，我絕對不是舉手部隊。可是我也很感謝部長直到昨天才來和我溝通，公路總局到今天還沒來跟我溝通，你要叫我怎麼支持？因此，我也希望主席能夠支持我們委員，我今天會連署我們所有的委員，我們今天暫時擱置法案審查，等到交通部反省，連我自己是選區的一個中央民意代表，對你整個航空城的計畫都是空白的，對於明年就要通車的捷運的 3 個便道，至今仍然石沈大海、毫無進展，我們地方還聽到高鐵局跟他們講那三個站因為便道沒有做好，所以不停靠了，天啊！這樣對待我們的老百姓嗎？這是我們政府該有的作為嗎？部長很抱歉，沒有錯，我是一個執政黨的民意代表，但我絕對不是一個漫無標準、沒有是非的民意代表，我一定尊重民意、反映民意，一定監督政府，如果政府官員都不重視我們民意代表，很抱歉，就像今天，我一定杯葛，即使委員會通過，到了大會，我只要連署 10 位立委，一樣可以杯葛，所以我正式跟政府的官員報告，我希望你們能重視我們民意代表，廖正井是不輕易出手的，但是造成我的不滿的話，我一定出手。

毛部長治國：我希望請委員針對個案讓我們另外來處理，有些個案我們確實沒有掌握狀況，這我要說抱歉，但是我希望委員還是能夠支持組織條例修正案。謝謝。

主席：請交通部趕快多跟廖召委溝通。

請吳委員宜臻發言。

吳委員宜臻：主席、各位列席官員、各位同仁。歡迎部長將組織法送進司法委員會，就你們送進來的交通及建設部組織法草案，請部長看一下草案的第二條第三款，你們的第二條第三款很有趣，讓我懷疑交通部的官員到底有沒有用心，你們在第二條寫到「本部掌理」，其中第三款「觀光發展規劃、觀光宣傳推廣、觀光資源開發建設及經營輔導管理」，可是你們在第五條又把觀光署放

進去次級機關，請問部長，你們部裡面放了觀光發展規劃的部分，但是你又在次級機關放了一個觀光署，你的署是次級機關，但是在你部內找誰來做？你們的組織條例是不是漏掉了？是不是 2010 年或去年重新整併組織條例的規劃時，忘記把第三款刪掉？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我們在第二條第三款寫觀光的業務由交通部掌管，我們另外設立觀光署。

吳委員宜臻：你沒有人怎麼管？

毛部長治國：如果把第二條第三款拿掉，觀光署就沒辦法掛在交通部下面。

吳委員宜臻：本席強烈懷疑你在 2010 年的組織架構的版本裡面，你本來打算把觀光局變成部裡面的觀光發展司，然後下面放一個觀光局，可是後來大概是你有調整組織架構，是不是忘記把第二條第三款的部分刪去？因為你既然在次級機關設置了觀光署，你又在部裡面放了可以職掌觀光發展規劃，我認為你在組織條例的這部分是有問題的，是有疏漏的。

毛部長治國：容我說明一下，因為我如果把第二條第三款拿掉，連觀光署都無法掛在交通部，因為交通部就沒有觀光業務了。

吳委員宜臻：為什麼衛福部的組織裡面，針對食品藥物管理署，他就放在次級機關，衛生福利部同樣的第二條業務掌理的部分就沒有這樣放？你們交通建設部的組織法放得很奇怪，這是本席對組織條例第二條的意見。

毛部長治國：因為交通部這一條是概括業務，至於怎麼執行，我們在第五條是規定觀光署比其他的局有更大的規劃權。

吳委員宜臻：再請教部長，你同樣在第二條又放了一個基礎建設司，看起來好像是把內政部營建署的業務移入，可是本席看了一下基礎建設司的職掌，跟其他的單位相比，例如港務、航港、路政，請問交通建設有必要單獨設一個司嗎？它在路政司、公共運輸司、綜合規劃司為什麼沒有辦法處理關於基礎建設司的公路建設、發包、會勘？看起來你是要這樣做，為什麼特別把基礎建設司單獨放出來？是因為你無法處理營建署移入的這些官員，所以直接把它放在一個司，就不用進行整併了？組織整併沒有行組織整併之實，重新精簡人事，把工作重新調整整合，看起來交通部有點偷懶，本席對這個組織條例是有意見的。

毛部長治國：因為交通部受到局的數目的限制，所以沒有辦法在這個部分直接設置局，我們設置一個司，然後由這個司直接統轄更下一層的四級機關。

吳委員宜臻：基礎建設司的職掌與路政司、公共運輸司，針對交通建設的部分有重複的問題嗎？

毛部長治國：沒有重複的問題。

吳委員宜臻：我怎麼看不出裡面沒有重複呢？看起來都是跟交通鐵道、公路建設有關，看不出來有什麼不同。

毛部長治國：它沒有鐵道、公路這些業務，他們是市區道路，它和其他司唯一不一樣的就是其他司下面沒有直屬的單位，它是司下面有直屬的單位來做全臺灣各地的代辦工程等等業務。

吳委員宜臻：基礎建設司的職掌裡面還包含鄉鎮道路的會勘、建設，這與路政司有何不同？

毛部長治國：這是屬於市區範圍，是屬於都市計畫區範圍。

吳委員宜臻：一個政府市區的道路和鄉鎮鄰里的道路可以分開由不同司主管，真是匪夷所思！應該針對職掌的部分來分，司法委員會講究的是組織條例的制度化，拜託你尊重司法委員會的職掌，本席提出來是站在司法委員會的角度來看組織法和法制化的觀點，所以針對這個部分，本席給你建議，請你尊重，好不好？

毛部長治國：因為過去我們的道路分都市計畫範圍與非都市計畫範圍，一部分由內政部管，一部分由交通部管，現在內政部的業務移入以後，這條界線仍然沒有拿掉。

吳委員宜臻：法條看不出來啦！組織職掌的部分可以針對市區道路，一個業務機關可以這樣分，本席實在是感到匪夷所思，一個組織條例職掌可以分成這個樣子？另外，第三個部分針對交通及建設部航港局組織法草案，你在第二條也是寫到關於移入人員，航港局大概移入 647 人，希望不要納入中央政府總員額法，那裡面有六百多人都不用有公務人員任務資格，排除總員額法的適用，你認為在文官體制上公平嗎？

主席：請行政院人事行政總處顏副人事長說明。

顏副人事長秋來：主席、各位委員。報告委員，當初總員額法在立法的時候，港務局是屬於事業預算，當初在規劃總員額法的時候，只把行政機關納進來，事業機構預算並沒有納入，因此，在總員額法實施之後，如果有機關從事業機構型態轉為行政機關，都在子法明訂排除在總員額法的範圍，例如中央健康保險局也是一樣。

吳委員宜臻：所以你的意思是總員額法在航港局的部分是開了大門，同意它破壞我們整個文官體制，沒有一個緩衝或其他方式嗎？

顏副人事長秋來：報告委員，那跟文官體制沒有關係，它雖然沒有納入總員額法 17 萬 3,000 人的管制範圍內，但是行政院對它的員額還是加以管制的。

吳委員宜臻：所以，你的意思是說因為它以後不占總員額法的員額，所以移入之後另外的人員還是可以依總員額法聘用、任用有公務員資格的人，所以航港局組織法整個員額的部分是不受總員額法的管制嘛！

顏副人事長秋來：這跟資格沒有關係，在總員額法第四條第四項有明定：本法施行後，因機關改制或地方政府業務移撥中央，中央機關所增加原非適用本法之員額，不受本法規定員額高限限制。

吳委員宜臻：所以你的意思是這一條是人事總處同意的就對了？我只要跟你確認這一點。

顏副人事長秋來：這一條是依照立法院通過的中央政府機關總員額法。

吳委員宜臻：請問部長，苗栗高鐵站在今年 4 月 5 日環保署的環評專案小組有決議要補件修正再審，因為去年選舉馬英九總統一直對苗栗民眾開支票說今年 7 月苗栗站就可以動工，104 年之前完工，可是我們高鐵局長前陣子也指出，如果環評的部分今年沒有過關、今年不動工，那麼 2015 年要通車是不可能的，部長有何看法？

毛部長治國：環評部分我們會趕快來辦理。

吳委員宜臻：現在要修正再審，環評牽涉環保署環評委員，並不是你說要趕快辦理就可以解決的。

毛部長治國：我們會積極來努力。

吳委員宜臻：苗栗站的問題出在哪裡？為什麼會這樣？

毛部長治國：我們會儘快整理好這部分資料送件。

吳委員宜臻：何時要送件？問題出在哪裡是不能說的秘密嗎？

毛部長治國：4 月底。

吳委員宜臻：另外，有關苗栗車站跨站工程方面，本來預計臺鐵都會區捷運化與區域鐵路後續建設計畫在基隆苗栗段部分，應該在民國 97 年底就動工，可是拖了三年之後，去年選舉前才匆匆動工，請問明年 10 月 30 日之前可以完工通車嗎？

毛部長治國：我們會朝這方向努力。

吳委員宜臻：所以意思是說會努力，但是不保證嗎？

毛部長治國：因為工程總會有一些變數，既然有設定目標，我們就會朝目標去達成。

吳委員宜臻：因為苗栗跨站工程無法如期完工，而且延宕這麼多年，導致苗栗火車站周邊的場站設施、商圈愈來愈落沒，要等跨站工程完工，才有後續的車站招商等等，這對苗栗當地整體發展非常重要，可以不要再拖了嗎？

毛部長治國：我們儘快來努力。

吳委員宜臻：就是儘快努力，明年 10 月 30 日之前完工通車，是不是？

毛部長治國：我們朝這目標來努力。

吳委員宜臻：好，謝謝部長。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位委員。我在民國 70 年就在省政府法規會擔任公務員，那時為了執行國家賠償業務，常常到那時還是隸屬省府的公路局及很多的工程處去針對國家賠償的業務做說明。剛開始公路局工程處怕被求償，所有的案子都拒絕賠償，所以我親自去向他們說明，公路設施因為設置後管理有欠缺，是採無過失責任，有故意或有重大過失才會被求償。他們瞭解之後，很多案子就可以與民眾協調，所以國家賠償業務推動才比較順利，之前民眾被拒絕賠償，然後就打官司，浪費民脂民膏，結果公路局都敗訴。我現在還是常去公路局，包括工務段我都會去，因為我的選區是全臺灣。

剛才廖委員所提的真的是大不如前，可能你也很久沒去高雄機場了，因為現在沒有飛機從臺北飛高雄，所以比較沒有機會去，我甚至因為手機沒電在機場充電，警察看到說我竊電，連這種情形都有，需要檢討改進的部分真的很多。之所以這樣講，因為自己是做了 30 年的公務人員，看到這樣的情景，提醒部長，螺絲該拴緊的地方就要拴緊。

對於今天談的員工權益的保障，我個人覺得交通部公路總局包括其他單位並不是很重視，認為反正送上來了，是否有通過是你們的事、是其他資位人員或派用人員的事情，是不是這種心態？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。不是。

鄭委員天財：有關行政院組改之後，員工相關權益的保障，在行政院功能業務與組織調整暫行條例

第一條特別規定「行政院組織法修正後……及權益保障等事項，特制定本條例」，是不是有這樣的規定？

主席：請研考會送宋副主任委員說明。

宋副主任委員餘俠：主席、各位委員。是的，行政院功能業務與組織調整暫行條例也是大院通過的組織改造法案之一，第一條也是明訂權益保障的立法意旨。

鄭委員天財：部長，這項暫行條例是經過行政院院會通過的，你有參加吧？

毛部長治國：有。

鄭委員天財：這是研考會訂定的條例還是人事總處？

宋副主任委員餘俠：這是我們會同行政院人事總處、國有財產局、主計總處等等一起研擬的。

鄭委員天財：是否有邀請相關部會，詢問他們的意見？

宋副主任委員餘俠：在法案制定的過程中有徵詢各相關機關的意見，也有透過行政院組織改革推動小組在行政院院會中討論，並在 99 年經立法院完成立法。

鄭委員天財：今天葉委員提了很多有關員工權益保障的質疑，當初你們有沒有考慮到員工權益的保障要訂在暫行條例裡面？所有行政院組改的機關都是訂在這裡，公路局已經經歷過一次組改，就是精省的時候，對不對？

主席：請交通部公路總局吳局長說明。

吳局長盟分：主席、各位委員。是的。

鄭委員天財：精省時也是面臨員工權益的保障問題，也是訂在省政府暫行條例裡面，現在行政院功能業務與組織調整暫行條例研擬的時候，你們有沒有提過？

吳局長盟分：對，都安排在裡面。

鄭委員天財：你現在是訂在組織法裡面。

吳局長盟分：對。

鄭委員天財：我認為當時在討論暫行條例的時候，就應該提出來，有沒有提出來？

吳局長盟分：我們當時是配合交通部組織法改制的過程，這次才一起提出來，因為這才是將來真正根本的解決之道。

鄭委員天財：不是只有交通部組改，所有各部會都有在組改，所以相關的權益，從條例第七條……

吳局長盟分：資位制已經有將近 30 年的歷史，在精省的過程當中，沒辦法變更過去，因有其困難的地方，所以我們這次配合交通部……

鄭委員天財：為什麼不在訂定暫行條例的時候提出來？你可能都沒看過暫行條例內容，人事單位可能也都沒有告訴過你，交通部人事單位可能也沒告訴過部長。從條例第七條開始都是相關權益的保障，第九條第二項特別規定第一項人員原依交通事業人員任用條例等，有關改任、轉任等規定，條例裡面都有載明，為何當初不在此訂定清楚呢？權益的保障是根據暫行條例，而不是在你的組織法裡面來訂定，所以要不要退回，併暫行條例一起處理？因為這些都是暫行的，所以一些權益保障的事項在條例訂的很清楚。

主席：鄭委員，關於這個部分，在組改過程中有 5 個很重要的法令依據，有關暫行條例，應該是行

政院研考會會說明。

鄭委員天財：沒關係，逐條時再來討論。我的意思是說交通部、公路局及其他局，對與資位、派用有關的部分，不是那麼重視員工的權益。我自己是公務人員出身，我在原民會擔任處長的時候就認識宋副主委，當時他還未擔任副主委，對於法案的推動，我親自到研考會說明，到了立法院之後，每一個委員我都去拜訪、說明。但當我看了這些條文之後，卻沒有人來向我說明過，好像我們理所當然要讓此條例通過！我是公務人員，很清楚那三類人員要轉任等規定。

吳局長盟分：跟鄭委員報告，昨天我們的陳副局長與人事主任有特別要到辦公室去拜訪您……

鄭委員天財：昨天沒有！

吳局長盟分：昨天有去辦公室拜訪您，但是您剛好不在。

鄭委員天財：是前天趁我不在時去的，也沒有事先預約，難道我要每天在辦公室等你們？原民會的組織條例等很多的法令都是我當原民會處長、副主委時通過的，我每一個委員都去說明，所以我覺得你們對員工的權益不夠重視。真的不夠重視！

另外，鐵路局在整個組改中不見了！也沒有說明，只有在口頭報告中提了一下，移出的業務也沒有提到，現在的交通部組織法第二十六條之一「交通部得設下列附屬機構：臺灣鐵路管理局……」，但現在正式送到行政院組改條例卻一句話都沒談到，鐵路局不見了！

毛部長治國：這是行政院通案的規定。

鄭委員天財：你要再說明啊！

毛部長治國：事業單位都沒有列入，這是通案。

鄭委員天財：原來的交通部組織法裡面有這些機構，現在改成交通及建設部，哪些單位要如何處理？因為現在與中華郵政公司、國際機場、臺灣港務有限公司並列事業機構，但鐵路局現在還不是公司組織。

毛部長治國：是不是公司組織不重要，反正它屬於事業機關，用的是事業預算。

鄭委員天財：沒有錯，但你要說明。臺鐵的員工都搞不清楚他們的未來，工會的人也人心惶惶來找我們，他們不清楚，你們也沒有去說明。

毛部長治國：有說明。

鄭委員天財：他們說沒有說明，至少在你們送來的交通及建設部組織法的總說明裡面，完全沒有提到原來交通部的事業機構要怎麼處理，最起碼在總說明裡面要提及。人事處長，這是你們的業務嗎？

主席：請交通部人事處林處長說明。

林處長文燦：主席、各位委員。是的。

鄭委員天財：你們是人事單位在負責，不是研考單位？因為有些單位是研考會負責。你們對這方面要有所交代，在組織法的總說明裡面要說明未來要怎麼處理，而不是在今天看到你的口頭報告，才知道原來是這麼一回事，我們在看條例的時候，搞不清楚到底怎麼處理？總是要說明，這是基本的，不是如你所想像的那樣想當然爾。

所以，廖委員說暫擱，我認為為了員工的權益要退回，其他委員說要刪除，那員工的權益怎

麼辦呢？是不是要放在暫行條例裡面？

主席：請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位委員。我們的港務工作真的是每況愈下，幾乎沒有什麼起色，高雄曾經是世界排名第三，現在已經掉到第十三名，而且「量」的差距非常大。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。因為經濟轉型，不可能再用量來取勝，這種時代已經過去了。

楊委員麗環：不用量的話，要用什麼？

毛部長治國：用「質」，我們希望能夠發展自由貿易這部分的業務。

楊委員麗環：沒有量，怎麼能說質有多好呢？質好，為什麼量不來呢？不應該是這樣的說法。

毛部長治國：直航不是萬靈丹，整個與經濟轉型有關。

楊委員麗環：質既然這麼好，為什麼量沒辦法出來？這你要承認。所以我覺得這已經是我們最大的痛點，就是說我們起步太晚，我們興建的時間，從執政之後開始……

毛部長治國：如果講到港的問題……

楊委員麗環：不用你講，我也很清楚。高雄港是個商務港，現在要進行體制的改革，單單航港局與港務公司這部分，在先天的待遇上就有很大的問題。現在非常嚴重的是航港局的人員不足，根本無法承受服務的量，原來編制有 8 人，實際上才只有 1 人。港務公司將來有績效獎金，未來如果是採私人公司的營運方式又不是這麼死板，而現有的航港局將來還是公務機關，比照公務人員固定 1.5 個月獎金，所以很多人不願意到航港局來，這也是你目前最大的問題，包括在合併過程是否會影響到員工的權益，所以大家能不去就不去，是這樣的情形。

毛部長治國：最主要是港務公司的條例已經通過，但是航港局部分還要等這次的條例通過才能確立，其中有關員工權益保障條款，因為還沒通過，所以原來港務局分家變成為港務公司及航港局的過程中，大家不太願意到航港局去。

楊委員麗環：我說實在話，這個問題會很嚴重。

毛部長治國：所以中間有段青黃不接的狀況，這是事實。

楊委員麗環：但是你不可放任這個事實繼續下去。

毛部長治國：所以我們希望有關的組織條例能夠趕快通過。

楊委員麗環：剛我們講到的幾個問題，我想前面幾位立委大概也都有提過，你要及早提出一個很具體的辦法，讓大家知所選擇，或是有人必須要留下來，也要很明確，不能一直在等待當中，這一點我先提醒你。

毛部長治國：等法案通過，我們就可以馬上處理，因為有所依據了。

楊委員麗環：還有，臺中港務局 50 個碼頭，其實營運量真的很少，很多都閒置在那邊，你會說條例通過，港務公司就可以馬上處理，說實在話……

毛部長治國：臺中港最近的量增加很快，質也增加很快，它是在四個港當中增加最快的。

楊委員麗環：你的「快」是怎樣？

毛部長治國：我們可以把資料提供給您。

楊委員麗環：只有一座是 70%，其他都低於 50%，現在有一半是在停用狀況，實際上該中心使用率只有 22%到 38%，這都是你們自己統計出來的數據，如果部長被誤導了，你自己要清醒一下，因為事實勝於雄辯。

毛部長治國：不會啦！它的自由貿易港這部分是重點，成長最快。

楊委員麗環：現在法還沒有通過，但是交通部編列的預算到底是歸臺灣的港務公司還是港務局？譬如說花蓮港務局特定地方的細部規劃部分，你還是要搞清楚，不然到最後全部被我們刪掉，因為不符合預算的法規。

我講的這部分都是事實，你千萬不要再拖，要不然銜接上會有問題，再加上我們要如何用一個新的營運觀念，這也是我上一屆一直在推動港務公司的用心在此，及早做好準備，否則一直落後下去，等有機會上來時，時間卻已經趕不上。

另外，桃園機場捷運第一階段工程，最近又有一個日本的丸紅公司跳票，聽說會延後通車？

毛部長治國：這部分我請朱局長說明。

主席：請交通部高鐵局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。目前，機場捷運工程土建案的標，大概在去年年底，結構上都已經做完了，所以今年開始已經完全進入機電系統的工程。

楊委員麗環：不是已經有一個跳票嗎？有趕上嗎？

朱局長旭：丸紅是負責核心系統的標，目前來講，機場主建還有號誌的部分……

楊委員麗環：你不要講這個，我要知道是否會如期通車，還是會像上次高鐵一樣，導致延後一年，會有這種情形嗎？請講實話。

朱局長旭：丸紅與下包有一些爭議的問題，現正在處理中。

楊委員麗環：目前號誌進度都落後，這很重要，沒有號誌就無法通車。

朱局長旭：現在正在處理中，我們也督促他加速辦理改善。

楊委員麗環：督促成果怎樣？若再發包或重新處理，會延後通車嗎？如果是，你要告訴大家，讓桃園人知道怎麼因應。

朱局長旭：我們現在正全力督促廠商在這方面做改善。

楊委員麗環：如何督促？會有什麼結果？如果督促成功，就可以如期嗎？

朱局長旭：整個機電系統工程，第一是安裝，第二是測試……

楊委員麗環：不要跟我講這個，我要一個明確的說法。到現在都沒有安裝，當然沒有測試！所以時間上還是會拖延？

朱局長旭：整個系統要經過安裝，在完整測試以後才能通車。

楊委員麗環：所以我擔心進度會嚴重落後，丸紅與下游廠商之間的爭議你要主動去協助，讓他們趕快處理，好不好？

朱局長旭：是。

楊委員麗環：現在油電雙漲，很多像是早療機購、日托照護、庇護工廠、復康巴士等所有的成本都增加了，他們不堪負荷，譬如喜憨兒基金會本來的成本是 875 萬元，現在增加到 1,182 萬元。我

本來要提案所有弱勢團體的福利補助都要增加，你不再給他們，真的連買麵包的錢都不夠了，中低收入戶還有政府補貼，但介於邊緣的這群人就很慘，二、三萬的人就不准家裡有人生病、失業，否則就整個斷糧了！

毛部長治國：復康巴士是內政部的業務。

楊委員麗環：我知道！

毛部長治國：交通部有關的公共運輸，基本上都有完整的補貼，他們都不會漲價。

楊委員麗環：沒錯，公共運輸部分與福利機構有關的應該是內政部的業務。

毛部長治國：復康巴士不是我的業務。

楊委員麗環：其他像是遊覽車公司也來向我們反映，你也應該知道！

毛部長治國：我們給遊覽車的汽燃費減半。

楊委員麗環：就算減半，如果還繼續漲，他們說還是不夠！

毛部長治國：我覺得他們如果要反映成本，可能就要反映，但是遊覽車不屬於公共運輸部分，而是與休閒有關。

楊委員麗環：我知道，但是他們其實也是肩負我們觀光業務的工作。

毛部長治國：而且遊覽車現在也是供過於求。

楊委員麗環：當然我不是針對遊覽車公司……

毛部長治國：現在與通學、通勤有關的部分，都不會漲價。

楊委員麗環：稍微斟酌一下，以你來看整個交通運輸的狀況，有必要全部一次漲齊嗎？

毛部長治國：所以我們把公共運輸價格部分控制住，不會漲，只要跟通勤、通學或交通部有關的公共運輸都不會漲。

楊委員麗環：我有提案，如果不是公務機關編列的車輛，而是與民間遊覽公司簽訂定期契約的這種方式，一下子漲價，通常他們也沒辦法，到底要向承租的機關或學校增收費用還是自行吸收，你有給他們一點意見嗎？

毛部長治國：可能要找目的事業主管機關。

楊委員麗環：你以一個交通專業的部長，應該提供給總統或是有行政決定權的人一個全貌，否則影響整個未來觀光產業的話，對我們也不見得有利，要漲可以，我們有四年的執政時間，是不是應該分階段？雖然說他們也不算公務機關，但其實也肩負很多臺灣很重要的觀光發展。

毛部長治國：所以我們這次用汽燃費減半的方式，使遊覽車及貨運業對油價提升的壓力可以減緩，不必馬上反映。

楊委員麗環：因為我時間有限，我提供給你資料。還有，臺鐵要民營化嗎？

毛部長治國：完全沒有。

楊委員麗環：有考慮過嗎？

毛部長治國：沒有。

楊委員麗環：臺鐵一年虧損上百億元，是嗎？

毛部長治國：100 億元左右，現在在減少中。

楊委員麗環：減少多少？

毛部長治國：過去這兩年，每年大概都可以減少 5 至 10 億元的虧損，這是屬於可歸責部分；不可歸責部分，我們正在做資產活化的努力。

楊委員麗環：日本過去也是賠得很嚴重，在他們沒有民營化之前。

毛部長治國：這跟民營化沒有關係。

楊委員麗環：聽說 1999 年到 2009 年，他們已經累積盈餘到 230 億美元了。

毛部長治國：日本的鐵路是虧本、虧本、虧本。

楊委員麗環：不會啊！現在民營化……

毛部長治國：只有幾個高鐵某幾個分支賺錢。

楊委員麗環：部長看的可能是以前的資料？

毛部長治國：我可以提供資料給委員，這部分我們一直有在追蹤。

楊委員麗環：我現在不是說你要民營化，或是說用民營化這種活絡的方式是否可以讓臺鐵……

毛部長治國：我們沒有這種計畫，重點不在民營化。

楊委員麗環：現在臺鐵面臨一個很嚴重的問題，如果我們一直讓陸客進來，不管是否為自由行，都是我們所希望的，可是其承載量夠不夠，就發生火車票到處要搶，連我們民意代表都要幫忙搶了，怎麼辦？

毛部長治國：現在因為車輛不夠，等到 10 月份新車進來，整個狀況才會紓解，這是客觀的容量不足。

楊委員麗環：有可能因為這樣而限制陸客來臺的數量嗎？

毛部長治國：我們對陸客就是採循序漸近，對上限的量有個控制。

楊委員麗環：可是現在已經面臨這個問題了！

毛部長治國：7 月份開始才是旺季。

楊委員麗環：我想這個也是那些藝品店或其他店家行銷的辦法，如果因為這樣引起一些恐慌或者是不實的情形，部長這部分要注意一下，還有品質的問題也要兼顧。

毛部長治國：目前是個年度尖峰。

主席：請王委員惠美發言。

王委員惠美：主席、各位列席官員、各位委員。我看部長今天的心情不太美麗，每個委員都在與你搶話講，表示交通部可能平時與委員的聯繫不夠，委員都沒有機會講，所以在此與部長搶著講話。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。不好意思，我們改善。

王委員惠美：我要感謝部長和觀光局的鼎力相助，讓這次鹿港的臺灣燈會能夠辦得如此出色，帶動鹿港小鎮的人潮，在此我還是要謝謝交通部的努力。

毛部長治國：這是我們應該做的。

王委員惠美：文建會龍主委應台特別講過，希望臺灣燈會以後能夠在鹿港舉辦，我看第一時間部長

就反對，但是這次十大觀光景點中，原本鹿港並不在其中，後來在觀光局及專家學者的厚愛之下，鹿港以黑馬之勢進入十大觀光城。既然交通部對鹿港關愛這麼多，是否對鹿港觀光有什麼規劃？請簡單說明。

毛部長治國：我說不完整的地方，再請局長補充。首先，鹿港入選臺灣十大魅力景點，且編列約 3 億元預算要推動觀光，這部分需要彰化縣政府配合辦理；其次，鹿港也在觀光小城榜上。這兩項加在一起，我認為不論在宣傳的效果、對國民旅遊或是國際觀光應該都有很大的幫助。

王委員惠美：是，有很大的幫助，現在就是想要瞭解部裡對鹿港觀光城有何輔助計畫？3 億元完全由縣政府統籌處理就是了？

毛部長治國：這須要提出計劃，是否請觀光局長說明？

王委員惠美：沒關係，時間有限。鹿港是十大觀光城，那鹿港算不算觀光區？

毛部長治國：觀光區有其定義。

王委員惠美：那鹿港算不算？一般人都認為鹿港是觀光區，但鹿港到底屬不屬於觀光區？

主席：請交通部觀光局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。鹿港經過整個評比之後，它是非常適合觀光的地區。

王委員惠美：那鹿港現在到底是或不是觀光地區？

謝局長謂君：但是鹿港還沒達到發展觀光條例所規定的觀光地區的那個程度。

王委員惠美：是條例有問題，還是大家的認知不一樣？

謝局長謂君：因為觀光地區的指定，最主要的是需要發展觀光條例的公權力，就是說縣政府對當地的美化，像是對建築物、廣告、攤販要有一個設置的管理辦法，但是目前縣政府還沒有把這個辦法……

王委員惠美：那你的意思是說鹿港現在還不是觀光區，主要的原因是在縣政府還沒有一個管理的模式？

謝局長謂君：是的，這部分我們會跟彰化縣政府加強聯繫，因為事實上，鹿港目前已經進入十大觀光小城……

王委員惠美：與民眾認知的落差太大了！

謝局長謂君：我覺得它的條件是慢慢在成熟中，但是對於建築物的管制、還有廣告，希望能夠更漂亮。

王委員惠美：拜託交通部或觀光局能儘速做相關輔導。

謝局長謂君：是，我們會儘速的輔導。

王委員惠美：再者，發展觀光的過程中勢必要有所謂的住宿、交通及相關的內涵。十大觀光城中有好幾個都市最大的問題還是在於住宿問題，針對鹿港的住宿問題，是否有輔導的相關方法？

謝局長謂君：在鹿港很多住宅區可以依相關法規設置旅館，所以我們也請彰化縣政府一起輔導，是否有適合籌建旅館的地方；另外一個就是民宿，但需要是指定觀光地區的位置才能夠設置民宿，所以根本上觀光地區的指定方面，我們還需要與縣政府一起來努力。

王委員惠美：你們是觀光主管單位，一府二鹿三艋舺，就鹿港來說，其觀光的內容真是非常的豐富

，在此還是要特別拜託針對住宿部分多加著墨，好不好？

謝局長謂君：謝謝委員，我們會努力。

王委員惠美：另外，有關交通的部分，鹿港現在每到六、日幾乎都大塞車，之前縣政府曾經針對彰化到鹿港地區臺糖舊火車軌道部分做相關評估，你認為是否有必要在臺糖舊火車道上面做單軌電車或復古鐵路，讓彰化到鹿港的人潮稍有疏導？

謝局長謂君：我想這應該會是發展觀光的一個特色，但是將來經營管理、自償率等方面，還是要經過審慎評估。

王委員惠美：鹿港一年的觀光人潮有多少？

謝局長謂君：超過 100 萬人以上。

王委員惠美：你太小看鹿港了吧！單單這次臺灣燈會統計就說有 1,200 萬人次，以這樣的人潮，是否符合單軌電車的效益評估？

謝局長謂君：單軌電車需要比較大的投資。

王委員惠美：沒關係，反正臺鐵現在營運也不佳，多一條彰化到鹿港的路線，這樣好不好？鹿港地區找不到停車空間，這是很大的問題，對一個觀光城發展觀光來講，這是一個很大的瓶頸，若要解決停車的問題，就是要有所謂的大眾運輸工具，而單靠巴士是不夠用的，所以還是麻煩觀光局或交通部統籌辦理，部長，可或不可？

毛部長治國：像這次的燈會，事實上公路運輸發揮很大的功能，鹿港將來是否值得要建軌道系統，再怎麼說都是第二步，第一步是把鹿港目前聯外的巴士系統進一步強化。

王委員惠美：巴士系統強化是一定要做的，但巴士進到鹿港還是沒地方停車，就是沒有停車空間！

毛部長治國：停車問題……

王委員惠美：我邀請你找一個周六或週日來鹿港 long stay。

毛部長治國：我去過鹿港很多次，停車問題要地方政府一起配合來做，我們會再洽彰化縣政府一起研究解決，好不好？

王委員惠美：好。鹿港除了豐厚的古蹟、景點、人文之外，還有一個我認為交通部可以配合的部分，現在鹿港在彰濱工業區裡面有五大博物館，但是好像有個交通部相關單位車測中心，是不是歸交通部管的？

毛部長治國：車測中心不是，我們是車安中心。

王委員惠美：在彰濱工業區裡的車測中心不歸你們管？

毛部長治國：那是經濟部的。

王委員惠美：協調一下，讓它變成第六個景點，好不好？

另外，最近全國唯一的選舉，大概就是鹿港鎮長的選舉，大家都很會開支票，特別有一位候選人，把鹿港跟安平拿來做比較，就他所提出來在鹿港成立國家歷史風景區，其可行性如何？有沒有這個可能？是不是在騙選票？

謝局長謂君：國家風景區最後一個是在西拉雅，當初核定的時候，行政院有特別指示將來不再成立國家風景區。

王委員惠美：有確定已經不再成立這類的國家風景區了？

謝局長謂君：是，因為現在幾乎各縣市都已經有國家風景區了。

王委員惠美：所以當時安平設立的國家風景區會再繼續執行嗎？

謝局長謂君：那個地區並不是發展觀光條例所指的國家風景區。

王委員惠美：在陳水扁時代花了很多的錢，在安平要造就一個所謂的安平國家歷史風景區，現在候選人也拿來比照，要在鹿港成立一個國家歷史風景區，到底有沒有？可行不可行？

謝局長謂君：事實上安平並不是發展觀光條例所認定的國家風景區，它並沒有完成這個程序，我覺得鹿港還是朝觀光小城的方向去發展，因為鹿港若可以成為一個國家風景區的話，那臺灣有太多地方需要劃設。

王委員惠美：所以你是告訴我鹿港絕對不可能成立所謂的國家歷史風景區，是不是這樣？

謝局長謂君：除非是文建會對於所謂「歷史」這個部分有其他的認定，但是以國家風景區來講，我覺得這是不可行的。

王委員惠美：這是絕對不可行的！沒有錯，我就是要你這個答案。我在這邊還要特別拜託你，因為你副座也幹了很久，好不容易真除了，恭喜你。說真的，所謂一府二鹿三艋舺，現在整體的古蹟景點，能夠像鹿港這麼密集的，在這三個地區當中，真的只剩下鹿港了，也期許部裡面和觀光局以及縣政府和地方大家共同努力，讓鹿港的觀光景點真的能夠變成所謂的國際魅力城市、真的能夠變成一個讓國際友人都能夠來的城市，在這邊對你們期待很大！

至於剛剛我提的這幾個部分，也麻煩你們回去再研究，謝謝。

謝局長謂君：好，謝謝委員指教。

主席：接著請蔡委員其昌發言。

蔡委員其昌：主席、各位列席官員、各位同仁。請教毛部長，早上的報紙你看了嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。看了一下。

蔡委員其昌：今天早上的蘋果日報你看了嗎？

毛部長治國：是。

蔡委員其昌：我也早上才看到。這裡面特別點到部長的官邸裝了 7 台冷氣，我也看到你的解釋了，你解釋說你很少住那個地方。

毛部長治國：那個是原來就裝在那邊的，我沒有動它。

蔡委員其昌：對，不是你裝的啦。

毛部長治國：也可以講那是信義官邸的一個標準配備，它就有 7 個房間，每個房間……

蔡委員其昌：每個房間 1 台。

毛部長治國：對。我平常大概都沒有在開。

蔡委員其昌：那你住那裡嗎？

毛部長治國：沒有，我住在它的對面，我住在和平東路。

蔡委員其昌：那個是你自己的房子？

毛部長治國：對。

蔡委員其昌：所以裝了 7 台冷氣但你沒有使用。

毛部長治國：對，平常都沒有在開。

蔡委員其昌：那基本上誰在那個地方用那些冷氣？

毛部長治國：其實我平常會去那邊看看書，偶爾會在那邊開會，另外是整理一點資料，大概主要是這些用途。

蔡委員其昌：那我們就不說官邸，請問部長你自己家裡 1 個月大概用多少電費？

毛部長治國：這我倒沒有查。

蔡委員其昌：大約嘛，上次我問你牛肉，你也說都是你老婆在買肉，你都沒有買。

毛部長治國：我真的不太管這方面的事情。

蔡委員其昌：你想大約是多少？以你身為部長……

毛部長治國：我想冬天和夏天大概不一樣吧！夏天大概會高一點！

蔡委員其昌：你家夏天平均 1 個月大概要多少電費？

毛部長治國：我真的講不出來，我事後查了之後再告訴你好不好？

蔡委員其昌：你覺得有沒有可能 1 個月 1 萬元？

毛部長治國：應該沒有。

蔡委員其昌：沒有嘛？

毛部長治國：應該沒有。

蔡委員其昌：所以你的家裡應該不可能 1 個月有 1 萬元以上的電費？

毛部長治國：我們平常即便是房間裡裝了冷氣也不會都開，尤其是客廳通常也很少開，我們充其量是臥房有時候會開。

蔡委員其昌：行政院院長的官邸 1 個月七十幾萬元的電費，你覺得官邸這樣有沒有太浪費電力？

毛部長治國：這個我沒有辦法評論。

蔡委員其昌：至少這是常識嘛，七十幾萬元耶！你剛剛講你 1 個月不到 1 萬元電費，官邸要七十幾萬元，是你的七十幾倍！我就算你的電費是 1 萬元好了，事實上我想你應該沒用那麼多、本席就沒有用那麼多，但我算 1 萬元好了，他要七十幾萬元，是你的七十幾倍，你覺得這個是不是應該要檢討？

毛部長治國：我想這個可能要查一下，是不是有他的隨扈或警官隊住在那邊。

蔡委員其昌：不管誰住在那邊，七十幾萬元的電費！

毛部長治國：這部分我真的沒辦法評論。

蔡委員其昌：你覺得政府應不應該帶頭？像你當部長，你剛剛對大家講你用電很省，你應不應該鼓勵大家一起來，就從我們的部長開始做起、每一位部長開始節能減碳？因為所有的部長、部裡面的官員甚至政府的這些官員，電費是由人民納稅錢去繳的，你覺不覺得我們應該優先來做這個事情？

毛部長治國：不過我住家的電費不是政府繳的，是自己繳的。

蔡委員其昌：我是指官邸裡面。

毛部長治國：官邸大概差不多是基本費。

蔡委員其昌：所以應不應該一起來做這個事情？

毛部長治國：我想當然……

蔡委員其昌：就以你為標準。

毛部長治國：以交通部來講，我們在很多地方都是自我要求也要求同仁，譬如我們現在每個月都有 1 天無車日，鼓勵大家搭公共運輸，今天就是交通部無車日。我自己大概 1 週 1 次，我也要求同仁 1 個月 1 次。關於這些，我們都是希望能夠力行，以提升公共運輸的使用率。

蔡委員其昌：對，部長，我想這個是太離譜了！官邸的電費和所有浪費的情形，特別是在這個時間點，我認為其實真的是需要檢討。

另外，在今天的組織法草案裡面，有未來的鐵道局組織法草案，其中第二條為：「本局掌理下列事項：一、鐵道系統之計畫研擬、運務與財務規劃、技術研發與交流、民間參與策劃及環境保護」，請問「環境保護」這是什麼意思？

毛部長治國：我可以這樣跟委員報告，我們將來的鐵路經營管理是由鐵路局做，它另外有個組織條例，所以不納入這次的組織法草案裡面，因為它是事業機關。至於工程有關的事項，我們就把高鐵局和鐵路改建工程局這些以工程為主的部分合併在一起。所以它做的主要是和工程有關的事項，而和工程有關的事項，就一定會涉及到在規劃和興建過程中的環保問題、環評這方面的問題。

蔡委員其昌：對。部長，本席非常強烈地建議，既然你們的職掌涉及在未來施工過程中會注意到環保問題，本席也跟你提醒過很多次，其實同樣會有鐵道文化的問題、會有鐵道歷史建物或古蹟的問題。當然文資法中作了一些處理，這個我沒有意見；但是請問部長，我們目前被指定為古蹟的，從國定古蹟、直轄市古蹟到縣定古蹟，你知道有多少處嗎？

毛部長治國：我沒有統計。

蔡委員其昌：我告訴你好了：國定的古蹟有 3 個車站；地方政府包括直轄市和縣市去定的總共有 10 個車站；符合歷史建築的總共有 19 個地方。也就是說跟鐵道相關的就有這麼多的部分，可見鐵道文化被保存、維護或被重視，我認為應該放在組織法裡面，也就是它所謂的掌理事項裡面。如果純然放在文資法裡面加以保護，雖然我相信去破壞它會違法，但我覺得那是消極面的問題，我覺得在積極面的問題，會和臺鐵的整個營運有很大的關係。

我想部長你參觀過很多國家的鐵路，他們的鐵路除了運輸之外，其實觀光是一個很重要的重點，換言之，鐵路做為一種觀光所帶來的效益，其實影響很大，所以如果今天鐵路的心態只純粹放在運輸、工程的施作規劃上，忽略了文化面，也就是臺鐵少掉了歷史的因素、說故事的因素、文化的因素，我覺得這個對臺鐵可惜、對國家可惜，對整個鐵道文化也很可惜。部長你同不同意？

毛部長治國：對，我想委員的見解個人非常認同。現在屬於這部分的資產基本上都是在臺鐵的範疇之內，所以我們這邊大概是屬於興工等等方面為主的事項；而屬於那部分的問題，事實上現在臺鐵在實務上也非常重視，所以現在它對沿線有很多火車站改建等等工程，凡老舊的火車站都會保

留下來，做為鐵道文化的展示等用途，這些實務都在發生也都在進行。

蔡委員其昌：我的意思是說我們應該要在法律或組織的規範裡面特別去強調它，這裡面除了有強烈的宣示意味外，我想如果有比較制度化或法律化的規範或要求，我相信它會變成臺鐵非常重要的一個特色，所以本席建議應該在組織法中的職掌事務裡面去增列，這和你們為什麼會特別強調環保，這個邏輯是一樣的。也就是說你在這裡面特別提到環境保護，本席也同意，我覺得這個很重要，但是因為你的施作，如果臺鐵無論是在組織設計上有這樣的部門或掌理單位，其實在未來的整個規劃上面，我認為對臺鐵的文化素養、觀光價值或改善未來營運等方面，它是臺鐵最重要的資產！

毛部長治國：全世界鐵路其實都是這樣。

蔡委員其昌：沒有錯！所以這是臺鐵未來是不是能夠再生的很重要的關鍵因素！所以我認為其實在這樣的組織改造裡面，這是很重要的一個點，固然你都已經把環境保護列在這裡面了，但我認為應該要在這裡面去特別強調所謂的鐵路文化的保存與維護。部長你同不同意？

毛部長治國：我想這可以討論。

蔡委員其昌：可以討論？我個人認為這很重要，在未來臺鐵的希望中，除了它本身人事及營運的改善、如何去開源節流等等之外，我認為這是臺鐵未來能否重生很重要的因子所在。我想部長你也談過，連臺鐵過去拆下來的枕木，對工程來講那可能是廢物，可是對很多喜歡鐵道文化的人而言，那是寶啊、是可以賣很高價錢的東西！所以如果純粹就工程的角度來看臺鐵，這些東西都是垃圾，可是如果我們換一個角度，讓臺鐵可以在整個設計上重新做一些調整，所有垃圾都是黃金！

毛部長治國：現在這些已經變成臺鐵自己組織文化的一部分，他們也都在發掘這些歷史價值。

蔡委員其昌：所以我說部裡面未來應該在條文或相關的組織規劃上面，其實要特別去強調這個部分。

毛部長治國：是。

蔡委員其昌：我認為這要形成臺鐵或交通部裡面大家的一個共識，透過這樣的方法能有一個共識。

毛部長治國：是。

蔡委員其昌：好，我就問到這裡，謝謝部長。

毛部長治國：謝謝。

主席：報告聯席會，現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：報告聯席會，現在繼續開會。

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。請教部長，在交通部的組織再造之後，原本隸屬於新建工程局、高鐵局、鐵改局等其他一些任務編組的派用人員，將如何處理？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我們現在正在設計一個條款，因為交通部有好幾套人事系統，我們

將來都會把它簡併為「簡、薦、委」的單一系統，但是因為我們中間有四千六百多位資位人員…

劉委員權豪：我剛剛講的是派用人員。

毛部長治國：派用人員有一千二百多人。因為整個改敘對資深人員的影響比較大，所以我們給他們一個十年的過渡條款。

劉委員權豪：在十年之內他們可以升遷？

毛部長治國：對，可以升遷。

劉委員權豪：請教部長，當初用派用人員的目的是什麼？它是常設性的或臨時性的、任務性的組織？

毛部長治國：派用人員基本上不是一個制度，可以說是補正常人力的不足。

劉委員權豪：部長，這是民國 58 年所定的法律，如果用現在大家能夠理解的眼光來看，應該是等同於約聘僱人員。

毛部長治國：不太一樣，人事制度上還是不太一樣。

劉委員權豪：部長，即便是不一樣，但是派用人員的核心價值跟考試人員最大的不同是，它之所以能夠排迴避公務人員考試法等等的相關規定，是因為我們體卹到它是任務編組，所以組織不見之後，照理說依規定也要以原職續任，怎麼可以有十年的過渡期？

毛部長治國：根據我的瞭解，最主要的是他們在轉敘的時候，薪水會一下子降很多，這樣……

劉委員權豪：薪水降對原本用派用人員的人本身並沒有損失，比如說當初他到高鐵局、鐵改局或新建工程局服務的時候，他就知道這個職務是一個任務性編組，然後才進去任職，所以當這個組織不見了之後，坦白講，他是沒有信賴利益保護可以主張的！因為他來應徵這個職務的時候，就知道高鐵局不可能永遠在蓋高鐵，一旦高鐵蓋好之後，他的職務當然會不見、薪水當然就會變動。對派用人員來講，他本身是沒有信賴利益損失原則可言！所以我認為交通部在這裡不能去破壞文官體制，否則情何以堪？很多人好不容易考上，可能努力了一輩子也當不上主管，可是派用人員既不用考試資格，而且在十年過渡期間內還是有可能升遷到主管的地位！那情何以堪？通過考試人員可能永遠都在當基層人員，但派用人員可能因為十年的過渡期間而當上他的主管，我認為這是嚴重破壞我們的體制。

毛部長治國：原來在設計上是希望他們能夠在十年內就退休，然後發揮經驗傳承的效果。

劉委員權豪：為什麼不以原職續任就好？如果是要發揮這樣的精神，那只要以原職續任就可以。

毛部長治國：如果像那樣，他們就喪失升遷的機會。

劉委員權豪：我們剛剛就提到，我們認為這樣的升遷是不合理的！因為他們原本進入的任務性機關現在已經不見了，我們這樣做對他們並沒有突襲、並沒有侵害他們的權利！部長，派用人員到高鐵局去的時候，就已經知道高鐵局是一個任務性編組，我們不可能永遠、一直在蓋高鐵，所以雖然看起來部長是要照顧那一千多名派用人員，但是部長你要想到還有經過考試任用的幾十萬公務人員！而且本席要再次強調，對於這一千多位派用人員來講，我們沒有突襲他們！

毛部長治國：對啦，但以現在的高鐵局和鐵工局為例，人數上最多的還是派用人員，當我們把這兩

個單位合併成為鐵道局之後，在那種情況之下，如果把這些派用人員整個鎖死在那邊，對它將來整個組織的運作可能會造成影響。

劉委員權豪：怎麼會影響運作？你可以透過考試來招考人員，我們國家有考試制度，你再去招考人員就好，而這些人員就以原職續任直到離職為止。在你們這十年的過渡期間，他們等於可以比照簡、薦、委制來升遷，還可能當到主管，本席認為這是破壞文官制度！我們不反對你們要經驗傳承，但是這些人以原職續任還是可以經驗傳承，同時國家考試機關在這段期間內，可以透過國家考試招考相關類別人員進來這個單位。

部長，我認為這個沒有扞格也沒有衝突，而且本席一再強調，國家的行政程序當然要有一貫的作業、有連續性，但是這個對派用人員來講，國家並沒有突襲他們，因為派用人員就是任務性編組、派用性的任用！

毛部長治國：我想這個可以來討論。

劉委員權豪：本席認為這個問題如果沒有解決，我們會建議把整個交通部的組織法草案退回，因為我認為這事關整個臺灣的文官體制及廣大的公務人員保障，因為一個大學畢業生好不容易考上公務員，他可能花了二十年還不一定能當得上主管！

毛部長治國：我想這個……

劉委員權豪：部長，我相信你心裡面也應該同意我的講法，因為我很少看到你這麼辭窮的。

毛部長治國：報告委員，我認為……

劉委員權豪：沒關係。剛才也聽到部長你說這還要討論，那這部分……

毛部長治國：我想另外還是要講一句話，關於十年過渡條款，事實上牽涉到兩種制度、兩批人員，一批人是派用人員，另外一批人是資位制人員，而資位制是一種任用制度，所以我們認為那邊那個十年應該是沒問題的。

劉委員權豪：部長，我現在講的是派用人員。

毛部長治國：我知道，派用人員部分如果有需要我們可以再來討論。

劉委員權豪：關於資位人員本席還沒有研究透澈，我們可以分開來處理。我現在講的就是派用人員，而派用人員就是違反我們文官體制！這已經很明顯違反我們文官體制，而且……

毛部長治國：根據我們當時的設計考量，資位人員在公路局、航港局這一塊比較多……

劉委員權豪：對於資位人員，本席還沒有研究，本席講的是派用人員。

毛部長治國：另外，將來的鐵道局由高鐵局和鐵工局組成，其人員就以派用人員為主。我們當時這樣設計的理由是，制訂一個條款讓他們可以維持任職十年，整個改組成立之後，組織可以比較穩定，也比較不會影響士氣。

劉委員權豪：本席認為，要繼續借用派用人員的經驗應該原職續任直到離職為止，國家考試機關、任用機關應該藉著這段時間開始招考相關類科的公務人員，這才是長期的制度、方法。本席不反對經驗要傳承，但是不能以破壞文官體制的方法，假經驗傳承之名破壞文官體制。

毛部長治國：這裡面大概會造成一個問題……

劉委員權豪：本席要再提醒一點，如果因為沒有十年過渡條款會對這些派用人員造成突襲、違反信

賴保護原則，那麼國家當然不會這麼做，但是本席相信，當初在進用這些派用人員時，這些派用人員就非常明白，自己是因為任務性、臨時性的緣故進入這樣的機關，因此應該沒有對這些人員產生突襲。

毛部長治國：這件事有兩個角度，其一當然是員工權益，另一個角度是機關功能的繼續發揮。

劉委員權豪：你就藉由這樣的時間，趕快透過考試取才。現在有那麼多人才，國內的教育水平提升得這麼高，有那麼多人要參加國家考試，應該藉由這樣的時機趕快招考人員。畢竟這些人還是會退休，萬一有一天他們全部退休，這些國家機構豈不是全都要停擺？

毛部長治國：如果我們要招考新人，情況就會如同劉委員所言，基本上，員額是有控制的，要有出缺才能招考。招考進來的都是基層人員，高層如果出缺，卻因此不能遞補，這樣也會有影響。

劉委員權豪：針對這一點，本席強烈要求毛部長嚴加討論。

毛部長治國：請劉委員讓我舉個例。比方說，一位處長級派用人員出缺，這個缺額，我不能從派用人員中提升，組織裡又沒有其他有資格的簡薦人員符合位階、足以升任，那該主管職就必須一直空缺，功能就沒有了。

劉委員權豪：貴部體制這麼龐大，要從其他地方調這個缺，應該不難。

毛部長治國：這裡情況比較特殊。

劉委員權豪：各部門學有專長的人非常多，貴部編制這麼龐大，怎麼可能連一個處長、局長職位都找不到適當的人升遷？本席非常不贊同。毛部長剛才也說，針對這部分，貴部要再嚴加探討，本席在此強烈要求，我們是為大多數經過考試合格的公務人員請命，這不是一千多人的問題，而是嚴重破壞文官體制。這個問題就此打住。

其次，知本地區溫泉業者非常關心能不能納入國家風景區問題，一開始是朝向納入東管處進行，但是因為卡到一些問題，所以一直無法有進展。請問觀光局謝局長，可不可以改弦易轍，從納入縱管處方向思考？

主席：請交通部觀光局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。事實上不是這個問題。

劉委員權豪：納入縱管處，可以繞台九線、東興村、達魯瑪克到達知本溫泉地區。

謝局長謂君：將國家風景區範圍擴大、納入知本，目前原住民部落是同意的。

劉委員權豪：因為我們必須尊重卡地布原住民部落，一定要完全尊重。如果這個地方一直僵持，可不可以繞另一個方向？如果納入縱管處，例如走台九線，經東興村進入溫泉，就是歸縱管處管轄。當然，我們還是尊重卡地布部落的意願，但是如果一直僵在那裡，可能影響整體觀光產業發展，能不能請謝局長列入考慮？

謝局長謂君：不論是東管處或縱管處都是本局轄下，將來如何串連相關資源，本局會努力。

劉委員權豪：好，謝謝。

主席：請林委員正二發言。

林委員正二：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要在交通部高公局面前講一件事。4月3日，一位原住民鄉親從桃園行駛北宜高速公路，準備回到故鄉臺東掃墓，因為違規被攔截之後，由高

公局委外拖吊車拖吊到蘇澳分局前，全盤檢查還沒完成，業者就告訴車上女性乘客可以下車了，但是車子還沒有離開拖吊車，乘客一下車，就騰空跌落地面。這位婦女乘客的丈夫正在蘇澳分局作筆錄的同時，太太跌落地上；當天晚上送到臺東時，已經沒有生命跡象，現在往生了，這是一條原住民的生命！只為了要回到臺東家裡掃墓，前一天晚上卻不幸跌落在地上致死，這個責任誰來負？如果沒有人告訴本席，高公局和該拖吊業者絕對不會管這件事，明天就要討論了，希望高公局可以協助。

今天主要是討論未來交通及建設部組織法相關條文草案，希望能夠通過，但是本席非常支持部分委員，包括廖委員正井所提的，油價還沒處理好，必須檢討。該組織法第二條第一項談到鐵道、公路與市區道路建設的籌畫、監督及管理，請問交通部毛部長，何謂市區道路？為什麼一定要把市區道路納入？為什麼鄉道、原住民部落道路、縣道沒有劃進去，只提到市區道路？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。因為這一部份業務是從內政部接手，本來在內政部屬於市區道路的管養業務，現在從內政部移到本部。

林委員正二：所以縣道、鄉道、原住民道路都不包括在內？

毛部長治國：有些是地方政府主管，即使是市區道路，部分也由地方政府直接管轄。

林委員正二：這部分如果交由交通部整體規劃，算不算貴部的責任之一？

毛部長治國：林委員說的是哪一部分道路？

林委員正二：本席剛才講的，包括原住民、鄉道、縣道等。

毛部長治國：應該各有權責。本部即便包山包海，也不能包到這個程度。

林委員正二：所以貴部也不了解嗎？

毛部長治國：產業道路本部不能管，部分原住民道路本部也確實不能管。

林委員正二：公路指標不只是公路，可能還包括市區道路、鄉道、國道、縣道，乃至於原住民道路。

毛部長治國：各有各的管理層級和管理機關。

林委員正二：那毛部長的意思是這些都不管了？

毛部長治國：基本上，這些部分在某些情況下本部可以協助處理，但是基本上的權責不在本部。

林委員正二：好，謝謝。

下一個問題，自由貿易港區事業僱用原住民的比例是多少？

毛部長治國：3%。

林委員正二：設置管理條例第十一條第二款規定得很清楚，自由港區事業指的是自由港區內的事業機構。貴部在去年 5 月 26 日發了一個解釋令，居然說這個百分比應該包括港區內外所僱用的原住民，也就是包括港區內和港區外。你們把港區外的事業機構也納入計算，這樣港區內僱用原住民的比例根本沒有到 3%，僱用的名額都在外面，貴部這樣涵蓋、唬弄一個數字，這樣解釋是不對的。請毛部長說說看！

毛部長治國：我請本部民航局尹局長說明。

主席：請交通部民航局尹局長說明。

尹局長承蓬：主席、各位委員。關於這個部分，可能是我們在自由貿易港區裡計算任用原住民比例時，業界反應在區外僱用的原住民人數，其實都遠超過規定比例，建議所謂的港區事業僱用人數能夠內外合計，本部也認同這樣的看法。

林委員正二：這是亂認同！怎麼可以把港區外的僱用人數也納入計算呢？立法的目的是港區內的原住民僱用比例要達到 3%，現在把港區外面僱用的原住民也納入，那港區內僱用多少原住民，你們也不知道！尹局長是尊重了這些業者，但是有沒有尊重原住民的權益？

尹局長承蓬：桃園空港的部分，應該都有納入。

林委員正二：法令制訂得很清楚，根據第三條第二款規定，自由港區事業指的是自由港區內的事業，怎麼會把港區外事業僱用原住民人數也計入？這是不對的！我們要求的是，港區內僱用原住民的比例一定要達到 3%，你們居然把港區外僱用的也計入，那當然會超過 3%。

尹局長承蓬：這是行政解釋的問題。

林委員正二：你們有沒有尊重原住民的感覺、訴求？請尹局長做個檢討。

尹局長承蓬：是。

林委員正二：接下來本席要討論東部交通。本席非常感謝貴部在前年 12 月 5 日啟動花東鐵路電氣化施工，也誠如馬總統所說，希望能提前在 5 年內，也就是在民國 104 年完成。那麼南迴鐵路電氣化到底何時啟動？

毛部長治國：南迴鐵路電氣化現在已經在綜合規劃，等綜合規劃完成，也會產生一本環評報告，進入環評程序，只要這些工作完成，我們就可以推動。

林委員正二：請你告訴本席一個時間表。

毛部長治國：我請本部鐵改局許局長說明。

主席：請交通部鐵改局許局長說明。

許局長俊逸：主席、各位委員。綜合規劃案已經報出來了，目前正在審查，審查完畢，本部就會報行政院。等院裡審查完成，本局就可以進行設計。

林委員正二：你也沒講時間。

許局長俊逸：至於動工時間，會在花東工程完成之後，繼續進行南迴工程，算是無縫接軌。

林委員正二：太慢了！根據規劃，民國 104 年花東鐵路電氣化就完工了，南迴鐵路電氣化如果等到民國 104 年才開始動工，那是不對的，應該是最近就要規劃完畢。

許局長俊逸：對，我們會有一個 overlap，大概民國 103 年可以進場。

林委員正二：民國 103 年就開始施做嗎？

許局長俊逸：對，希望順利，例如所有土地取得都沒有問題。

林委員正二：請問毛部長，花東地區重大交通建設經費彙整表第 11 項提到花東縱谷，有關於建構花東優質廊道，以及自行車路網系統，請問毛部長，何謂廊道？是走廊嗎？

毛部長治國：對，就是要改善台九線整體品質。

林委員正二：對於「廊道」，本席不是很清楚，倒是自行車道，本席就大概了解；至於毛部長說今

年開始施工……

毛部長治國：東部自行車道總共已經完成 1300 多公里了。

林委員正二：東部已經有 1300 多公里？

毛部長治國：對，我們可以提供資料給林委員。

林委員正二：好，麻煩毛部長提供這部分資料給本席。不過彙整表中提到正在核定，要從今年開始，一直到民國 104 年，經費一共是 2 億 6,000 萬，這是另外一項嗎？

毛部長治國：應該是指公路陸續改善經費。

林委員正二：最後，富岡漁港是臺東最重要的對外觀光、聯絡港口，毛部長知不知道每年有多少遊客進出富岡漁港，包括轉往蘭嶼、綠島的遊客？

毛部長治國：我沒有記這個數字。

林委員正二：誰可以告訴本席？

毛部長治國：我們在查證數字之後，再向林委員報告。

林委員正二：本席現在關心一點，富岡漁港總是人滿為患，但是漁港裡的設施髒亂不堪。

毛部長治國：富岡漁港其實也是令我們很頭痛的問題。本部當年和臺東縣政府講好，要空一個碼頭出來給交通船用，後方也興建旅客候車設施、建築，但是後來漁會反對，所以我們現在反而在另一個地方設置棚子當成臨時碼頭，讓遊客可以上下船，針對這個部分，本部已經再三與臺東縣政府協商，希望他們協助解決這個問題，因為這部分對於交通部來說基本上是隔了一層，本部也希望改善，但是漁港使用等問題涉及漁會，導致卡住，本部很難進一步處理。

林委員正二：這就牽涉到部會之間的互動，貴部應該跟農委會漁業署好好互動。每次本席到了富岡漁港就會發現，很奇怪，很多遊客都找不到廁所，或者廁所已滿，竟然在路邊小便，為什麼？外界常常形容綠島、蘭嶼是懸掛在太平洋上的兩顆明珠，但是出發地點富岡漁港又髒、又亂，人又多，沒有人整理。

毛部長治國：本部也希望解決，但是必須和地方配合，如果地方不能解決這些問題，本部很難使得上力。

林委員正二：您剛才提到要與漁業署轄下單位討論，因為捕魚為生的漁民在當地畢竟也占多數，但是遊客也愈來愈多，豐年機場已經飽和，因為飛機載客量不多，都是小飛機，若要用船舶運送，就應該針對富岡地區趕緊協調，立即改善，碼頭不見得現在就可以完成，但是內部設施、候船設施，尤其是廁所，一定要加以整理。

毛部長治國：本部會洽臺東縣政府，想辦法進一步改善。

林委員正二：謝謝。

主席：接下來登記發言的羅委員淑蕾、柯委員建銘皆不在場。

請林委員明濤發言。

林委員明濤：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，請教部長，現在交通部的組織架構擴大，變成交通及建設部，它的主管範圍非常廣大。我想，過去營建署都市計畫區裡面這些道路工程，公路總局也是包括在都市計畫內。現在交通及建設部的業務擴大之後，部長要如何推動如此籠統的

業務？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。雖然本部的名稱改為交通及建設部，但我們有移出，也有移入。事實上，從人數的角度來講，我們移出的人數比移入的還多。從業務上來講，當然我們有增加一些業務，但這些業務相對來講，我認為增加得也還有限，就是把市區道路納入、把主管顧問公司的業務納入，另外一個就是燈塔的業務納入；最主要大概就是納入這些。所以，我認為增加的複雜度也有限。

林委員明濤：都市計畫案裡面的道路應該將來都是歸交通部主管，將來包括開闢徵收，都是交通部要去負責。部長對這方面的業務……

毛部長治國：這一部分，據我的瞭解，有相當一部分還是要地方政府一起配合來做。

林委員明濤：現在交通部裡面還分北、中、南區工程處，這部分就是從營建署裡面轉到這邊來的。

毛部長治國：對。

林委員明濤：將來這些業務都是交通部要執行的。

毛部長治國：是。

林委員明濤：未來交通部的業務範圍擴大，我想，經費方面也有必要擴充。如果業務增加這麼多，經費卻不增加，我們立委要建議一些案子就都做不了。

毛部長治國：當然，預算應該會隨業務的擴大而有比率的增加。

林委員明濤：現在公路總局的生活圈，包括目前在執行的都市計畫案內的生活圈，這些工程費都相當龐大。這個組織改造不知道什麼時候可以完成？

毛部長治國：希望委員支持。我們希望儘快能夠通過二讀、三讀。

林委員明濤：我想，將來推動整個基層建設是非常重要的，這一點我們應該要好好加把勁。

另外，現在的觀光局未來將改為觀光署。我記得局長是十三職等，我一直建議改為署的話，署長應比照警政署署長改為十四職等。體委會未來也是改為體育署，署長也是十四職等。所以，我在此建議未來觀光署署長也改為十四職等，這樣才比較合理。署長若是有十三職等也有十四職等，豈不變成署長有大小之分了？這樣似乎不大公平。

毛部長治國：我想，這應該是行政院的通案。

林委員明濤：請人事行政總處顏副人事長說明一下。

主席：請行政院人事行政總處顏副人事長說明。

顏副人事長秋來：主席、各位委員。基本上，官制官規、職務類等之主管機關是銓敘部。

林委員明濤：銓敘部代表有沒有來？署長就應該列十四職等，哪能有十三職等與十四職等之區分？這不合理！

顏副人事長秋來：銓敘部涂次長在這裡。

主席：請考試院銓敘部涂次長說明。

涂次長其梅：主席、各位委員。相關的部會裡面，現在署長的部分在這裡面全都是十三職等。

林委員明濤：警政署長不是十四職等嗎？

涂次長其梅：那是另外一個情況。

林委員明濤：怎麼可以這樣區分啊？同樣都是行政機關，怎麼可以有十三、十四職等的區分呢？這不合理呀！銓敘部怎麼可以有大小眼？

涂次長其梅：沒有！各部會都是一致的。

林委員明濤：體育委員會改為體育署，它的署長就是十四職等啊！

涂次長其梅：那是因為組改以後，它是由中央二級的部會改編的。

林委員明濤：今天組織再造，就是要講求公平、公正！既然署長是十四職等，就全都是十四職等，哪裡還有十三、十四職等之分的。不能像這樣有大小之分！

涂次長其梅：就是因為要公平、公正，才要這樣分。

林委員明濤：這樣就不公平了啊！

涂次長其梅：有啦！

林委員明濤：有署長是十四職等，也有署長是十三職等，這樣就變成有大小之分了。有沒有部長是一個列十四職等，而另一個列十三職等的？部長，你是幾職等？

毛部長治國：我們特任的，沒有分職等。

林委員明濤：對啊！不能這樣分。同職務的事務官若是十四職等，就應該全都是十四職等。涂次長，我看這部分你們應該改一下，把所有屬於署級的署長職務全都改為十四職等。可不可以？

涂次長其梅：這牽涉到官制官規，牽一髮而動全身，恐怕影響的層面會很大。

林委員明濤：怎麼會？現在有幾個署？

涂次長其梅：一下子我沒算出來。

林委員明濤：應該都要平等，不要有大小之分。署長有十三職等的，也有十四職等的，不就是有大署長、小署長之分了？我是替我們的公務人員爭取，我們不能這樣。行政單位就是要講求公正、公平。職位如果都是署長，職等就要一致。你贊同嗎？

涂次長其梅：這部分牽涉的範圍真的很大，容我們再研究。

林委員明濤：就是因為牽涉太大，今天才有組織再造！組織改造就是要力求公正、公平、合理，否則就不必組織再造了！把不需要的機關檢討掉，需要的機關擴充，但是，同職位的職等要一視同仁、要平等！同樣是署長，就不應該有十三職等、十四職等的區分，要嘛就一律十四職等，要嘛就一律十三職等，人家才不會有抱怨。事實上，這樣也才合理，對不對？同樣都是公務人員，怎麼可以同樣是署長，有人是十三職等，有人卻是十四職等？這樣太不合理了。你們銓敘部是幹什麼的？應該要稍微瞭解一下這些公務人員的意見。

主席：銓敘部要不要說明一下？現在有警政署、調查局、國貿局等等，為何職等不同，跟我們委員報告一下。

涂次長其梅：警政署是因為他是屬於警察官的部分……

林委員明濤：我不聽那些啦！你再怎麼講我都聽不下去啦！你們只要講求公平、平等就好了，署長這個職位要嘛都是十三職等，要嘛全都十四職等，這樣就好了。事實上，這樣才合理。部長，你的看法如何？

毛部長治國：我想這是一個通案。

林委員明濤：通案就是要一致啊！你們回去再研究一下。我是建議署長這個職位，要嘛就全都是十三職等，要嘛就都是十四職等，不要有大小之分。都是公務人員，應該力求平等。你回去跟你們部長報告一下，說立委在這邊建議，署長一律平等，要就全都十四職等或全都十三職等，不要有人十三職等、有人十四職等，這樣不公平。我的建議有沒有道理？

涂次長其梅：十四職等是極少數的特例。

林委員明濤：既然有這個職位，就不是什麼特例啦！有就要做，哪有這樣「極少數」的，真是讓人聽不下去。不能這樣做！你們回去檢討，否則，院會時我會提出來反對。署長這個職位一律改為十四職等，這樣才合理。加一個職等沒什麼差別嘛！你們要限制那麼多幹嘛！今天為什麼要組織再造？就是要檢討不合理的，讓它合理，讓所有公務人員都得到公平的待遇，這樣才合理，對不對？請次長回答。

涂次長其梅：我們再研究。

林委員明濤：請你回去趕快跟你們部長建議。

另外，請問部長，現在花蓮的車票一票難求，這到底是怎麼回事？

毛部長治國：我想，目前是陸客來臺灣的高峰，每年大概 4 月份是陸客來臺灣的高峰。

林委員明濤：現在是人謀不臧的問題較嚴重，不是高峰的因素。

毛部長治國：沒有，這跟高峰有關！平常的時候，大體上還可以應付。最主要的根本問題在於它的車廂不足，以致列車無法加開。這個現象大概要到今年的九、十月份新車進來之後，才可以有比較根本的解決。

林委員明濤：我從報紙的報導看到，現在旅行社……

毛部長治國：這一部分臺鐵他們已經有訂定一些新的因應措施出來了。

林委員明濤：他一次訂 50 張票，到最後卻沒有去買的話……

毛部長治國：這一部分已經有新的遊戲規則了。

林委員明濤：這部分一定要檢討改進。

另外，現在南投縣廬山有一條道路可能要像雪山隧道那樣打隧道到花蓮縣的龍澗，只有 25 公里至 30 公里。這條路如果妥善規劃，將來從花蓮到中部地區會變得非常近，不到半個小時就可以到南投了。所以，希望公路總局儘速進行規劃，再做地質鑽探，若有困難的問題，我們也要去克服。部長，你對此有何看法？

毛部長治國：這部分我們已有一個規劃案在研究了。

林委員明濤：有沒有什麼結果？

毛部長治國：才剛剛開始。

林委員明濤：我建議在將來整個大建設都完成之後，把經費集中來開闢這條道路，未來花蓮到中部地區就會變得非常近，不必繞過北部再繞回來。同時，也希望公路總局針對這條隧道儘速進行規劃。謝謝！

主席：請王委員廷升發言。

王委員廷升：主席、各位列席官員、各位同仁。今天是審查交通及建設部組織法，我想，交通部對於全國的建設來講，在花蓮、臺東地區的交通建設，不僅是鐵路，本席在總質詢時也強調公路的重要性。也就是說，鐵、公路對交通部來講都很重要。因此，交通及建設部這整個新的組織架構，未來與全國整個交通建設的推動就有更為緊密的聯繫。所以，本席在此首先要請教，將來公共工程委員會有部分組織會併入交通部，是嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。只有一部分。

王委員廷升：它也有一部分併入財政部。關於併入交通部的這部分，有關公共工程委員會主管採購法及整個實施的準備，在交通部現在做得怎麼樣？

毛部長治國：事實上，從公共工程委員會移入的只有技師和工程技術的管理，主要只有這部分移給我們。

王委員廷升：技士和工程部分的管理？

毛部長治國：對，工程技術顧問。所以，我們就增加設置一個「工程產業與技術司」，把它納到那邊來推動這個業務。

王委員廷升：據本席瞭解，現在即便我們馬上通過交通及建設部組織法，跟整個公共工程委員會的業務職掌上的交接，恐怕沒有辦法那麼快。因為我曾問過公共工程委員會陳主委，他也認為到現在為止交通及建設部的基本新架構都還不穩定，如果把它業務拿到交通部、財政部去，恐怕你們現在也應接不暇。部長，你對這方面是否真的做好準備了？

毛部長治國：我們認為，基本上他們只有幾個管這個業務的單位整個移過來，相對來講是單純的。所以，只要我們相關的組織法通過，我想各個單位之間若要移撥，也是通案執行。

王委員廷升：既然毛部長有信心，本席就替你加油了！

毛部長治國：謝謝。

王委員廷升：本席一再強調，整個交通建設在全國各地乃至於花東地區都非常重要，公共工程委員會的整個功能既然要併入交通部、財政部，一定要有萬全的準備。

接下來，本席對於目前這個組織法裡面對於臺灣鐵路管理局的架構有若干問題，提出來請教部長。我們知道，港務公司條例立法後港務公司才得以成立。請問，臺灣鐵路管理局到底是公司還是機構？

毛部長治國：它本身也像港務公司一樣，有一個臺灣鐵路管理局組織條例，它有一個法律位階的組織條例，所以將來會繼續保留，但唯有一條要改，那就是第一條原訂為臺灣鐵路管理局設於交通部之下，將來要修正為設於交通及建設部之下。只要改那一條就好，其他條文完全不須要更動。

王委員廷升：這一條改了沒有？

毛部長治國：這一條還沒改，因為我們這個源頭還沒改。交通及建設部要先改完……

王委員廷升：但在整個交通及建設部組織法裡面沒看到那一條改啊！所以，本席在這裡提案，在交通及建設部組織法增設第六條「本部為經營並管理國營鐵路，設臺灣鐵路管理局為附屬事業機構。」事實上，它本來的定位就是附屬事業機構嘛！我看你新的組織條例的整個架構圖也是這樣啊

！但是，很明確地，中華郵政、國際機場乃至臺灣港務公司全都很順利地透過條例，然後在整個組織法裡面都已經完善地到位了……

毛部長治國：跟委員報告，在目前交通及建設部下面，你剛剛提到的幾個事業機構包括鐵路管理局、中華郵政、桃園國際機場公司、港務公司，這幾個也都沒有列入。這是整個行政院研考會的一個通案，事業機關在我們這個部的組織法裡面是沒有列進去的。

王委員廷升：但我們要趕快列入才能順利地把這個組織完備化。

毛部長治國：這部分是不是請研考會來說明，因為這是當時他們通盤的一個模式。

主席：要不要請研考會宋副主任委員說明一下？

王委員廷升：沒有關係，我只是提醒，希望研考會能夠顧及法的完備性；因為本席還有其他的問題要請教。我知道今天很不容易大家都到了，部長一定希望有機會逐條審查本法案，但我還是要把一些疑慮提出來。

另外，在組織法草案裡面，關於鐵道局，草案第五條第四款提到鐵道局執行鐵道系統新建、改建工程、營運管理，既然整個鐵道局與將來的交通事業臺灣鐵路管理局有若干功能上的區隔，那麼「管理」就應該讓事業單位自己去執行。因此，本席所提的修正案建議，將「營運管理」修正為「營運監理」。

毛部長治國：跟委員報告，你講的第二條第五款……

王委員廷升：不，是交通及建設部組織法第五條第四款。把鐵道局拉高到部裡面的組織架構。鐵道局的功能，它寫：「營運、管理及場站之開發等事項」。部長，我剛剛已跟鐵工局許局長那邊 check 過了。基本上，鐵道局就應該要做監理，而不是管理。我相信這是很明確的，所以，我提醒貴部，為了條文的完備化與將來權責的明確歸屬，本款應該要修正。

毛部長治國：這應該可以作文字修正。

王委員廷升：如果你再翻到鐵道局組織條例去看，它有一些功能性上面說要施做等等，我也都有提醒。我的修正提案裡並沒有動到鐵道局的組織條例，但是對於交通及建設部組織法，剛剛講到要增列第六條，把臺灣鐵路管理局附屬為交通及建設部之事業機構。如果將來要跟著其他事業機構一起訂定法條也可以，就是要完備它。然後，對於鐵道局向下的功能，應該把「管理」改為「監理」，我想部長應該能夠同意。

毛部長治國：事實上，鐵道局的第二條第五款裡面寫的也是「監理」。

王委員廷升：所以，整個交通及建設部組織法裡面要跟著修正，好不好？

毛部長治國：好。

王委員廷升：接下來，本席要強調，在交通總質詢的時候，本席曾對陳院長提出，整個花蓮目前的交通政策是以鐵路為主、公路為輔，因此，部長應該可以感覺到，為什麼本席那麼重視鐵路的組織。剛才林明溱委員也提出來，昨天的聯合晚報報導，花蓮買不到火車票，部長剛剛也說，如果新的太魯閣號到位以後就能夠解決。但是，本席在總質詢的時候說過，恐怕沒有那麼容易。現有的第三軌如果還要支應所謂蘇花改廢料、廢土的運輸，那麼在第三軌沒有加入的情況下，以現有的鐵道功能，再加上司機員這部分。我要提醒部長，務必要完備將來的司機員配置，否則，光有

車，但因為錯車的緣故，沒有鐵道可以開；光有車，但沒有司機員可以操作。屆時，花東的鐵路線問題還是沒有辦法解決，那要怎麼以鐵路為主？

然後，本席要在這裡跟部長更正一項總質詢的資料。部長，那天你也很用心，不過，本席那天被部長稍微唬弄了兩下，但本席還是查清楚了。那天我說，整個台九線從新店到屏東，是全臺最長的省道。當時本席為了要強調花東快速道路的重要性，特別提到所查出的一項資料，就是整個花蓮到臺東線共有 215 個交通號誌，從 97 年到 100 年共發生 5,393 件交通事故、158 死亡事故。當時部長答復說，那是整個從新店到屏東的統計數據。我跟部長作個澄清，本席的資料是正確的，因為那個資料不是出自交通部，而是警政署。那是本席研究室特別一個派出所一個派出所、一個分局一個分局，加總彙整所得的資料。所以，本席在這裡還是要強調，即使鐵路重要，但是一票難求的問題一定要務實地去解決。

今天的組織法本席站在樂觀的立場，但是本席也希望一定要很完善地解決花東的鐵路問題。至於公路的部分，花東快速道路，那天我也聽到部長對鄭天財委員的答詢，說不是因為把當時的蘇花高改為現在的蘇花改，所以交通部才停止。本席不認同！因為如果能夠把鐵路完善，讓快速道路能夠直直地向花蓮、臺東行駛的話，事實上，是可以兼顧安全、快速的，甚至還可兼具戰備的功能。以上各項意見，希望部長能夠採納。

主席：現在先處理時間的問題，因為我們的議程時間是到 12 時，徵求聯席會同意，是否把會議時間延長到尤美女委員發言完畢。再休息？請問各位有無異議？（無）無異議，通過。

請潘委員孟安發言。

潘委員孟安：主席、各位列席官員、各位同仁。依我看，今天這個組織法大家的意見分歧不一，針對你們所送來的版本看來，有資位制、簡薦委制和派用制等三個制，這當中就會變成一種紊亂，現行的交通事業人員任用條例內就有很多的平等在，以臺鐵而言，在臺鐵公司上班的人與派遣人員中技術員的待遇可以說是天壤之別。現在又有一個適用公務員體系的簡薦委制，還有一個派用制，根據你們的報告，你們是說會有 10 年的過渡期，本席認為在這個過渡期內會相當紊亂。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。就是因為交通單位人事制度有好幾套系統，我們希望能夠藉著這次的機會把它統一化到簡薦委制，但這終究是一個運行中的機關，要考量到既有業務的持續推動，所以，我們希望這方面的衝擊能降到最小，才會安排這個過渡期。

潘委員孟安：衝擊最小，過渡期要長達 10 年，這叫過渡期嗎？

毛部長治國：因為我們計算過，如果有這個 10 年，這批屬於過渡期的人之中，資深的都退休了，資淺的就可以換跑道，因為其相對上權益的變化比較少。

潘委員孟安：部長，這可能沒有辦法說服本席，如果我本來是資位制，我在這個體系中組一個工會，再來跟立法院、行政院施壓，這會不會造成紊亂？第二，在這麼長的 10 年當中，造成了同工不同酬，既然馬英九說了要改革，既然要痛，為什麼不一次痛？為什麼要等 10 年這麼漫長的時間？有些老人退休後，年輕的就可以遞補上來，這 10 年中同工也不同酬所造成的紊亂，誰要來負責？

毛部長治國：因為我們認為如果馬上終止，而沒有過渡期，反而會造成紊亂。

潘委員孟安：部長，你曲解了我的意思，我沒有說馬上終止，而是你沒有辦法說服我為何要拉長到 10 年，這個過渡期可以縮短的，你可以獎勵退休或彌補整個制度上差異所造成的紛爭啊！為什麼不能朝這樣建設性的方向去思考呢？資位制與簡薦委制之間造成的差異，可以用獎勵的措施或分階段性的調解。

毛部長治國：如果要去訂獎勵，那就要另外訂一套辦法。現在是在現有其他規定都不變的情況下，只用一個 10 年當過渡期，這是最單純的一個作法。因為如果是訂獎勵，那是另外訂一套制度。

潘委員孟安：部長，你們可以去獎勵退休人員，這種制度……

毛部長治國：退休的部分，有另外的退休法令在，所以……

潘委員孟安：我當然知道有退休法，問題是如何去彌補原來兩種制度間的差異。我認為這部分是有必要的，但是你們卻要訂這個 10 年，假設今天通過，這 10 年之中還會有第 11 年、第 12 年，那這些該怎麼辦？

毛部長治國：那就一刀切了。跟委員報告，因為有高達 5,000 人需要這樣的安排，因此，最簡單、成本最小的設計就是給 10 年的時間來消化。

潘委員孟安：那派用制的部分呢？

毛部長治國：而不要再牽動、立一個特別的法令去處理這批人。

潘委員孟安：針對派用制的人，你們又怎麼處理？

毛部長治國：也是放在這裡面。派用制有一千多人。

潘委員孟安：這樣的話更亂了，一國三制，一樣在交通部工作，不同的職務……

毛部長治國：因為這是不同的機關，原來的機關有這個制度可以沿用，其他機關就統統都是簡薦委制，沒有這個問題。

潘委員孟安：未來新進人員呢？

毛部長治國：新進人員就是簡薦委制。

潘委員孟安：那之前在這裡上班的就比較倒楣？

毛部長治國：之前的人之中，也有很多考進來後是用簡薦委制的。

潘委員孟安：但資位制的人更多。

毛部長治國：資位制也是考試進來的。

潘委員孟安：我當然知道，但是福利制度的差異很大。

毛部長治國：資位制的那些人也是經過國家考試。

潘委員孟安：我知道，但是落差很大。因為大家對這部分的看法都有分歧，請教銓敘部次長，依您來看，如何縮短這樣的陣痛期？站在監督人事管理、人事銓敘的立場，你認為要如何捍衛原來既有公務體系的權利、也要捍衛原來這些無法享受公保也無法享受在簡薦委制下福利的勞工之權益？將來合併之後造成的紊亂，該怎麼辦？

主席：請考試院銓敘部次長說明。

涂次長其梅：主席、各位委員。跟委員做幾點報告，第一，有關組改之後的人員安置部分，歷來的

機關改制，都是原來的人員要留任，但如果像交通部這種特殊情況，因為他們有資位制，也有派用制和簡薦委任用制，是不是有這樣的需求，我們也尊重大院審議的結果；至於人員部分，如果有勞工要用勞保的話，我們就可能要在公保法中配合做修正。

潘委員孟安：次長，這個就是落差，你們就是主管典章制度，例如現在資位制是用勞保，簡薦委制是用公保，其中的落差當然是由院決定，但你們站在人事管理的專業機關立場，你們如何來協助交通部？因為交通部提出的是 10 年的過渡期，依您的專業，在同一個部會中有不同制度的員工，這要如何去領導？你認為 10 年會不會太長，要不要縮短？

涂次長其梅：實際上，相關的問題我們在上會期也提出這樣的意見……

潘委員孟安：你提出什麼意見？我們是講今年送來的案子，你們有什麼意見？

涂次長其梅：有關人員權益保障的部分，我們都認為應該可以予以留任。

潘委員孟安：基於信賴保護原則，現在當然是會留任，不留任的話，人家還會告你們。我是問你銓敘部的態度，對於這樣的作為，10 年的過渡期太長還是太短？還是再給他 30 年好了？你們要表示出態度。不然你來這裡幹什麼？你不是來參加自強活動的！

涂次長其梅：有關時間的長短，我們認為這三種人的情況，員工權益上是有點不平衡之處。

潘委員孟安：依銓敘部專業的立場，對於這樣的不平衡，你們的態度是如何？

涂次長其梅：我們認為應該要審慎嚴守。

潘委員孟安：沒關係，今天的主管機關不是銓敘部，我認為銓敘部對於這樣的組織再造應該要有一定的、專業管理的態度。

涂次長其梅：好。

潘委員孟安：再請教部長，在你們的派用制人員中，包括中華郵政、中華電信都是交通部所主管，現在你們又成立了港務公司、機場公司，但是，這些公司在經營管理上發生的問題非常多，尤其對於員工的苛刻及派遣勞工問題。相信部長也很清楚，去年我要求行政院徹查每個部會的派遣工人數，結果都是貴部轄屬的公司最多，中華郵政、中華電信對外包勞務的派遣工不只是一味的苛刻，甚至於連退休保障都沒有、連請假都不行，我要求勞委會去查檢，結果列出了四大公司，中華郵政、中華電信都在名單之列，也都是交通部管轄。勞委會甚至還寫道：未全額給付工資，而且未給付加班費、未確實記載勞工出勤時間，包括他的操作工時、包括勞基法中規定的繼續工作者不得再簽訂契約等。您所管轄的公司專門做這種事。前幾天媒體也報導，桃園的郵局、屏東的郵局、臺北市的郵局、高雄市的中華電信，統統都是這樣，你要怎麼去解決目前所屬公司的這種管理狀態？

毛部長治國：對於中華郵政公司這個狀況，我們已經要求他們檢討改善。

潘委員孟安：但是，他們依然如故！上週本席還接到高雄市電信服務中心的服務員陳情，他們還領不到基本工資，還不能請假，中華電信高階的主管月領八萬多塊，他一個月工時那麼長，才領一萬多塊，還被嚴重苛刻。

毛部長治國：關於這個案子，我來瞭解。

潘委員孟安：部長，針對您所管轄的單位，除了中華電信、中華郵政，現在還多了港務公司、桃園

機場公司，未來公司制度化的單位會越來越多，希望你們未來在人事管理上能夠嚴管這部分，防止類似的事情再發生。

另外，本席感到比較遺憾的是，政府是延續性的，去年無論是在院裡面或委員會中，我一直在要求，因為屏東長期以來「站尾包衰」，對於屏東的重大交通建設，好不容易因為 2000 年政黨輪替、2004 年後，政府開始規劃南二高南延，南二高目前通車到屏東南州，你的前任部長一蔡堆部長還特別找了交通委員會委員到南部，交通部運研所所長也已進一步規劃，甚至連土地都測量過了，但很遺憾地，2008 年政黨輪替之後，你把國道南二高南延建設，完全輪替掉了，你們以經濟效益不足為由不做了。第二，高鐵南延增設一站部分，我們要求經建會，經建會也做了規劃，現在也不知道結果如何。此外，恆春機場的東西向跑道經費只要 10 億而已，一個有六百多萬觀光人口的地方，這個東西向跑道，你們也不做了，這是何其不公平？你可否一一答復本席？

毛部長治國：向委員報告，所謂南二高南延，起碼在我的資料中從來沒有出現過，就我的瞭解，可能是前任伊部長已經把那個案子結掉了。我這邊完全沒有任何資料。

潘委員孟安：當初我在質詢吳敦義院長時，我把運研所的規劃報告拿出來，你們兩位都嚇一跳。

毛部長治國：起碼在我的手上，並沒有哪個單位告訴我這個案子要持續推動。其次，屬於高鐵要延伸的部分，一方面因為高鐵現在的財務還是虧損狀態，二方面因為現在到高雄站就進不去了，目前的客觀情勢是如此，所以，這個案子眼前大概是談不到的。

潘委員孟安：南二高南延的部分，你們部會裡面沒有這樣的資料？是你們要不要做……

毛部長治國：我可以查一下老案。

潘委員孟安：無論是委員會、院會、100 年度總預算案的決議、提案中，統統都有，也通過了，你也不在乎。好，以高鐵南延而言，根本不用你們再投資，高鐵和臺鐵可以共構。

毛部長治國：在技術上我們都研究過，這部分有很大的問題。

潘委員孟安：那之前研究就沒有問題？

毛部長治國：它中間就有很多問題沒有解決。

潘委員孟安：它的任督二脈都已經打開了，一個是謝長廷當院長時把高雄鐵路地下化，另一個就是蘇貞昌把屏東、高雄的鐵路高架化，全線都可以做到臺鐵、高鐵共構，你們為什麼不做？

毛部長治國：這個當中有很大的問題，因為當時最後是沒有決定要推動，所以，當時留下來的問題就沒有再繼續處理。

潘委員孟安：經建會的規劃報告、你們的報告完全都是在作文比賽嗎？

毛部長治國：經建會沒有規劃報告，只是在圖上畫一條線而已。

潘委員孟安：如果我拿出經建會的規劃報告公文給你看，你會把它吃下去嗎？

毛部長治國：那個基本上就只是幾句話而已，沒有規劃在後面支撐它。

潘委員孟安：他們不是專業單位，怎麼會規劃？應該是你們要規劃，你們的鐵改局、高鐵局在做什麼？

毛部長治國：我們規劃過，也研析過，但是我們初步的結論就是，就技術而言，今天要從左營延長

到高雄都有問題。

潘委員孟安：如果你們認為技術面有問題，請告訴我們哪裡出了問題。

毛部長治國：可以，我們可以把相關資料送給委員參考。

潘委員孟安：還有，東西向跑道的問題出在哪裡？

毛部長治國：這不是我們願不願意做，而是不能做的問題。

潘委員孟安：不能做的話，你們總得要公開說明，不能是這種態度。

毛部長治國：可以，沒有問題。我們會把資料送給委員。

潘委員孟安：主席，如果交通部對於我們委員的要求，包括延續性的、院會決議都不能遵守，今天也不用審了。

毛部長治國：我們會把資料提供給委員參考。

主席：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。首先請教毛部長，您認為為什麼政府要進行組織再造？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。就是把有些相關的職掌做更進一步的集中。

尤委員美女：目的為何？

毛部長治國：就是希望更有效率。

尤委員美女：只是為了效率？政府要花那麼多的時間、精力和經費，把整個組織這樣大風吹，目的只是為了讓大家去卡位、人事大風吹而已，還是有一個更高遠的目標？否則，浪費這麼多的公帑要做什麼？

毛部長治國：以交通部內部為例，我們很多的組織就合併了，例如高速公路部分，原來有兩個單位，現在合併為一個；鐵路工程的單位有兩個，現在也合併成一個，這些都是效率化。

尤委員美女：只是效率精簡而已？

毛部長治國：效率是組織改造一個很重要的目標，一定是如此的。

尤委員美女：效率只是一個技術的層面，而不是願景。在 21 世紀整個國家的發展中，未來將改為交通及建設部的交通部是一個非常重要的部會之一，對於這樣的部會，組織再造只是為了讓它有效率，僅止於此，沒有任何前景或願景嗎？

主席：提升行政效能、提升國家競爭力，這是我們的目標。

毛部長治國：對，整個核心業務沒有動，我們的核心業務本來就是在追求國家競爭力，然後整個交通服務能夠順暢、安全、有品質，這部分是沒有動的。

尤委員美女：好。根據你們今天所提口頭報告列出的組織架構，你們有規劃任務編組，我看到你們的法規會是任務編組，就整個國家在 21 世紀的建設發展方面，法制是非常重要的。而在交通及建設部中的法規會變成是一個任務編組，換言之，它平常並沒有專職的人員，只有在你們遇到問題時才去問這些人，是這樣嗎？

毛部長治國：我們基本上有其專業幕僚在，不過，法規會以任務編組的方式存在，這是各部會的通

案，並不是只有交通部特別如此安排。

尤委員美女：好，這裡我再另外請教，在交通及建設部下設有鐵道局，又有台灣鐵路管理局，這兩個單位的層級都是局，但兩者的區別何在？

毛部長治國：鐵道局的重點基本上是工程及監理，鐵路局則是經營傳統的台灣鐵路。

尤委員美女：這次組織再造中很重要的一件事，就是要把很混亂的名稱進行統整，不知為何統整了老半天仍然是一個局，因為原來的司、局、處、署都很混亂，所以這次組織再造很清楚要把橫向、直向的業務職掌規劃等等分清楚。鐵道局究竟是負責政策規劃的單位、執行單位或事業單位？它到底是什麼？

毛部長治國：它是一個直屬交通部的政策及執行單位。

尤委員美女：它有沒有負責政策規劃？

毛部長治國：在交通部委託授權之下，它會幫交通部作鐵路相關方面的政策。

尤委員美女：算是在路政司下面嗎？

毛部長治國：路政司要統轄公路、鐵路。

尤委員美女：所以路政司在作政策規劃？

毛部長治國：路政司是交通部內部的幕僚。

尤委員美女：是不是在作政策規劃？

毛部長治國：它是在統籌。反正涉及與鐵、公路有關，包括高速公路、高速鐵路、傳統公路、傳統鐵路相關事項就由他們統籌。進一步的規劃等等可以由他們的局呈報上來，再由路政司統合，基本上的設計及操作是這樣。

尤委員美女：局跟署有何區別，為何要把觀光局改成觀光署？

毛部長治國：就交通部來講，因為觀光局的業務相對於其他以交通為主的業務，它比較獨立一點，所以未來為了讓它在運作上有比較大的獨立性，所以我們把它變成署，相當於在政策規劃部分可以自己直接處理。

尤委員美女：他們要不要接受你們的管理監督？

毛部長治國：當然要。

尤委員美女：路政司下有鐵道局，觀光署之上則無行政單位，這部分可否請研考會說明？路政司之下設有鐵道局，鐵路管理局與其都是局，但交通部中沒有一個司是管觀光的，卻設有觀光署，是否可以解釋一下？

主席：請行政院研考會宋副主任委員說明。

宋副主任委員餘俠：主席、各位委員。謝謝尤委員的指教，在中央行政機關組織基準法中，署跟局的確是屬於三級機關，但其功能稍有不同。誠如剛剛毛部長所言，賦予署進行政策規劃及執行的權責，但在局的部分最主要是執行。誠如剛才毛部長所說，部裡面也會交代這些局作擬案，再由部內的司進行統籌。這樣的設計大致是符合基準法的規範。

尤委員美女：可是台灣鐵路管理局也是屬於局的單位。

宋副主任委員餘俠：對，台灣鐵路管理局現在就是事業機構，只是其名稱有其歷史及淵源，所以一

直沿用這個名稱。

尤委員美女：組織再造不是要把所有的東西進行統整嗎？如果再沿用原來的，要組織再造做什麼？

宋副主任委員餘俠：因為一開始它就是定位成事業機構，事業機構就回到事業機構的設置法源，現在台灣鐵路管理局有明確的設置條例，另外其作用法還有鐵路法，所以與中央行政機關組織基準法不同。中央行政機關組織基準法是在規範行政機關的部分。

尤委員美女：中華郵政股份有限公司原來是中華郵政總局，現在變成股份有限公司，未來是完全民營化或另有打算？

宋副主任委員餘俠：郵政還是公營的事業機構。

尤委員美女：若與台灣鐵路管理局相比，一個是有限公司，一個是局，其差別何在？兩者不都是事業單位嗎？

宋副主任委員餘俠：都是事業單位。

尤委員美女：為何一個要用局的名稱，一個要用股份有限公司的名稱？而且國際機場變成股份有限公司，港務也變成股份有限公司，為何只有台灣鐵路變成管理局？因為必也正名乎。鐵道局及鐵路管理局的名字仍然和在一起時，到底哪一個是事業單位，哪一個是政府機關？

宋副主任委員餘俠：在交通部規劃之下，因為剛剛提到的這些公司名稱已經公司化，所以其名稱自然改稱公司，但這仍要回到各個事業單位現有的法律是何種名稱而定。

尤委員美女：現在法律不是要一起改嗎？對於不符合傳統規定的部分全部要一起改嗎？

宋副主任委員餘俠：我們先從行政機關……

尤委員美女：這部分你再用書面回答本席。

本席再請教毛部長，現在港務局……

毛部長治國：是航港局。

尤委員美女：現在的總員額是 703 人，有 647 人要移撥，目前航港局是 270 人，其他人好像移到台灣港務公司，未來是否要從港務公司再移撥回來？

毛部長治國：目前就是因為航港局的條例要等著在這次通過，但因條例還未通過，所以原來的港務局劃分成一邊是港務公司，另一邊是航政局，分流過程中很多同仁就不太願意到尚未通過組織法的航港局。所以目前業務上是委託港務公司做原來航港局要做的事，因為現在航港局的人手不夠，將來等到航港局的人補足之後，那些業務就會再……

尤委員美女：你們的人要如何補足？是用考試進用嗎？

毛部長治國：屆時就可以進用了。

尤委員美女：你們的進用是從考試來的嗎？

毛部長治國：當然。

尤委員美女：所以不會再由港務公司回來？

毛部長治國：那條路線已經沒有了。

尤委員美女：請教交通部所管的既成道路問題，有一些私有的既成道路都列為要被徵收，可是因為經費的關係，所以遲遲沒有補償徵收，這些對於人民權益影響甚大，不知部長對於這部分要如何

處理？

毛部長治國：依我所了解，這部分也是要跨部會通案處理，整個案如果真要依法辦理則會涉及到好幾兆元，這個案就是看通案要怎麼辦，我們交通部就怎麼辦，好不好？

尤委員美女：因為私有道路是屬於交通部要管的事。

毛部長治國：整個涉及到公有地的處分問題，全台灣除交通部，還有內政部、經濟部等等都有涉及。

尤委員美女：現在是由誰在統籌？

毛部長治國：加起來大概是好幾兆，所以這個問題是屬於通案的問題。

尤委員美女：這是哪個部門在統籌？

毛部長治國：是由院裡面來統籌。

尤委員美女：在這個問題沒有解決之前，92 年時被劃定成既成道路，到今天已經 8 年了，如此人民的權益要怎麼辦？若是一直沒有統籌處理，人民的土地被認定成既有道路，不能使用或建設，他們也拿不到補償費，在此情況下到底何時可以解決？

毛部長治國：這部分就要等通案進行處理。

尤委員美女：若要通案處理時也請注意到，政府沒有錢徵收既成道路，所以建商就先去買，買下來之後用這些既成道路去換成容積，就跟都更結合在一起，運用都更方式把這些容積累積起來，再到高價位的地方把容積率增高，結果造成都市的承載量過高，非常混亂。所以在院裡進行統整時，能否請部長一併注意既成道路被建商買賣及容積率造成混亂的情形？

毛部長治國：這也就是要進行統整的原因，因為這部分涉及到跨部會的問題。

尤委員美女：最後，很多委員都有提到整個組織、員額、人員轉用等問題，所以這部分是否也可以暫緩審理？謝謝。

主席：我們現在正在審理，並不會暫緩審理，但是我們會做處理，好不好？

請林委員國正發言。

林委員國正：主席、各位列席官員、各位同仁。部長有希望交通部組織法今天能夠審查通過嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。請委員支持。

林委員國正：我要怎麼支持呢？請問負責交通部組織法的承辦單位是？

毛部長治國：人事處。

林委員國正：林處長，你認識我嗎？

主席：請交通部人事處林處長說明。

林處長文燦：主席、各位委員。我知道林委員。

林委員國正：你們寫的是什麼報告？報告裡面提到，本次所送之組織法草案除「航港局」、「公路局」、「高速公路局」及「鐵道局」因應業務現況及員工權益保障需要，酌作文字修正外，其餘均為上屆會期貴聯席會審議版本。這是什麼意思？是不是新委員就不用理會了嗎？

林處長文燦：我沒有這個意思。

林委員國正：既然如此，那你事前為何都沒有溝通呢？方才很多委員也都有反映，這麼厚厚的一本，你們有跟每位委員去每位溝通嗎？部長，你下面的聯絡人及相關單位都沒有去溝通，除了老委員、資深委員了解聯席會審查紀錄以外，新的委員則是什麼都不知道，所以這個案子憑什麼今天要過關？這就是行政的傲慢、專業的傲慢，我知道部長很專業，而屆時交通部會變得更大，因為連營建署、工程會都要併進來，再來就是把一部分的氣象局業務丟出去，而且你們也成立港務公司、郵政公司了，所以整個業務就是包山包海，相關單位加起來就有幾百位的簡任官，可是沒有一位簡任官去跟相關的立委做溝通，請問這個案子怎麼會通過呢？叫人家 10 分鐘看完這麼多東西，而且上屆聯席會議紀錄你們也沒有用附件的方式附上，奇怪的是，報告裡有把營建署納進來，但運輸研究所還是維持原狀，這部分是否應跟著改成「營建、建築暨運輸研究所」？事實上，你們還是如出一轍的送進來。

毛部長治國：營建署納進來的也只有道路的部分，其他營建業務、都市計畫、建築管理等都沒有納進來，所以當時經過討論，我們認為並沒有必要把運輸研究所再加上「營建」兩字，以免屆時會干擾到……

林委員國正：上個禮拜週報一出來，我們就趕快上網去找上個會期聯席會以及法制局的結論，所以才知道整個的內容，如果沒有去看這些內容的話，可能就會認為既然是交通及建設部，則運輸研究所照理應該改成「運輸及建築研究所」或是「運輸及營建研究所」，可是大家都看得這麼細嗎？但是你們沒有一位官員來為此做解釋。

毛部長治國：這件事情我很抱歉。

林委員國正：因為你專業，下面的人就傲慢了。

毛部長治國：這件事情我向委員道歉。

林委員國正：為何張善政政務委員談中華電信，你們的答案就是「他們是民營公司」？其實降 5% 到 10% 的利潤來 feedback 給全台消費者，搞不好其市場佔有率還更大咧！總之，你們說這是什麼話？這部分主管單位是郵電司嗎？

王副司長，對於張善政政務委員認為在中華電信去年淨利四百多億的情況下，應該降 5% 到 10% 的利潤來 feedback 給消費者，因為電價漲、油價漲，即國營事業虧損了，所以向全民漲價，以平衡虧損，同樣的，國營事業賺錢時，怎麼沒有回饋給老百姓呢？老百姓之所以會無感，原因就是在這裡啊！

主席：請交通部郵政司王副司長說明。

王副司長廷俊：主席、各位委員。關於中華電信，我們是持有其股份，不過中華電信在去年 5 月及今年 1 月初已經有大幅度的降價。

林委員國正：今年降了多少？

王副司長廷俊：光纖 50M 的部分，幾乎就是折了一半。

林委員國正：我是說這樣對其利潤共影響了多少？即今年電話通話費率降了多少個百分點？是不是 3%？

王副司長廷俊：那個是 X 值。

林委員國正：我知道，所以降了多少個百分點？

王副司長廷俊：大概 3%到 5%左右。

林委員國正：影響的利潤有多少？

王副司長廷俊：EPS 都有降下來。

林委員國正：大概是降了 4 億，請問中華電信去年稅前盈餘是多少？

王副司長廷俊：三百、四百億吧！

林委員國正：其實是五百多億，郵電司副司長不知道答案，竟然還看著主席！再來，稅後盈餘是少？

王副司長廷俊：三百多億。

林委員國正：應說是四百多億，連張善政政務委員談那麼多錢的事情你都講不清楚，則你還寄望部長能夠解決問題嗎？事實上，他希望透過公司的治理機制來改善中華電信上網的速度及品質，可是連你們督導單位都不清楚了，又如何期盼你們去做公司的治理？請問目前中華電信有幾位董事？

王副司長廷俊：大概有 3 位獨立董事，另外還有 10 至 11 位董事。

林委員國正：我手上的資料是顯示 9 位。

王副司長廷俊：有的並沒補齊。

林委員國正：我是說派任的董事有幾位？現有的董事有幾位？

王副司長廷俊：勞工董事、獨立董事都不是，剩下的……

林委員國正：剩下的都是你們派的？

王副司長廷俊：對。

林委員國正：所以中華電信全部都是官股代表，為何無法透過治理能力來解決這些問題呢？為何所有的費率調降都是 NCC 來做呢？你們官股代表是怎麼派的？

王副司長廷俊：這是屬於監理問題，我們對中華電信的持股只有百分……

林委員國正：那你們的董事在幹什麼呢？你說的這些話真的是會氣死人，官股董事出席董事會竟然沒有辦法做治理能力的問題，則要這些董事做什麼用呢？請問誰是董事長？

王副司長廷俊：呂學錦。

林委員國正：他是不是官股董事？

王副司長廷俊：是。

林委員國正：董事長是否是董事互推出來的？

王副司長廷俊：是的。

林委員國正：董事會是要做什麼的？平常重大決議事項是否由董事長對外做代表，但重大事項的處理應該要提報到董事會，結果你告訴我中華電信是監理問題不是治理問題，這些話誰會相信？如果公股董事人數低於一半，縱使做重大決議表決時還是會輸給民股董事，這部分我同意，可是你們連做都不做，除了把交通部改成交通及建設部以外，連這麼一個單純的問題你都這樣答復，這真的是讓人澈底的失望，事實上，所有的董事都是你們派的，像其中一位監察人就是行政院秘書

長辦公室主任，請問他懂什麼？派任的這些董事，其所有開銷都是政府、百姓替他們出的，所以他們無感，不知道價錢是貴的；此外，因為全部都是官股代表，則這些人吃飯吃公家的、出門有司機接送、吃飯帳單用交際費、業務費支應、每人都配有筆電等；還有，除了派任行政院辦公室主任外，監察人還有中華郵政副總經理、行政院主計處視察室主任等，所以這是「監理」問題？而且連你都不專業了，真的是「汗顏」啊！請你回座。

部長，方才這個問題我沒有問你，是因為你要管的事情太多，可是你聽到方才的對話了，張善政政務委員說，希望政府透過公司治理的能力，回饋一部分盈餘，這盈餘回饋出來不代表就表示盈餘就會降低，搞不好 market share 會放大，搞不好搶了台哥大、遠傳的市場，搞不好獲利會更多，所以請你們認真去思考，你的事務官告訴我們這是監理能力，則這不表示中華電信民營化不就整個賣掉、整個掏空了嗎？當國家把數十年的電信資源用低價賣給中華電信公司，希望把台灣的電信市場導向一個理性、快速、便捷的市場，可是我們竟聽到主管官署高層事務官說出這樣的話！還有，在此懇請部長，除了獨立董事以外，我們掌握所有董事席次，希望你們的董監事代表在 520 新一屆總統就任後能夠重新派任，找適任的人來出任，不要再做為酬庸之用，可以嗎？我只是做一個卑微的要求，希望透過董監事的改組，達到公司治理的能力，讓人民能夠有感。

毛部長治國：這部分我們會再檢討。

林委員國正：520 之後可否做到？

毛部長治國：他們是採任期制。

林委員國正：我查過，他們任期是 3 年，要到 102 年才屆滿，則時間上就太晚了。

毛部長治國：沒有，通常就是在股東大會之前……

林委員國正：請在今年 520 之前重新處理，找一些適才、適所、適任的人，甚至把學生放進來都可以，因為他們最了解情況，不要再找什麼秘書長辦公室主任，雖然我對這個人沒有意見，但怎麼都想不出來為何會找這個人擔任監察人，所以請你們澈底加速檢討，好不好？

主席：請交通部要跟委員多連繫、多溝通，否則差距會很大。

現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息（12 時 42 分）

繼續開會（14 時 32 分）

主席：現在繼續開會。請江委員啟臣發言。

江委員啟臣：主席、各位列席官員、各位同仁。部長辛苦了，你應該是 2008 年以後在任最久的交通部長吧？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。是

江委員啟臣：應該是……

毛部長治國：還有很多首長也是如此。

江委員啟臣：你應該是在任最久的部長，而且馬上要帶領交通部進行組織再造，在中華民國各部會中，交通部是經費和業務都非常龐大的部會，對於我們國家的整體建設也扮演著非常重要的角色

，希望交通部可以越改越好。

在此，本席要請教部長一些問題，雖然不見得與組織法直接相關，但與未來組織怎麼調整有間接關係。本席選區內（台中地區）國道四號的問題，部長應該很清楚，之前本席曾經請教過部長，最近有一些新的進展。在其他委員的奔走之下，4 月初地方上曾針對國道四號的路線規劃召開一場協調會。我們看到媒體報導，他們主張如果交通部一味蠻幹，堅持你們所規劃的路線，他們會適時捍衛，本席不曉得部長知不知道這件事情？對於當地反對民眾所提出來的訴求和方案，目前交通部的考量為何？打算如何因應？未來有什麼規劃或安排？

毛部長治國：我們進行任何工程時，一定要獲得當地老百姓尤其是地主的支持，關於此案，國工局還處於選擇方案的階段。至於委員方才提到和民眾溝通一事，他們尚未向我回報，細節部分，我請局長向委員說明。

江委員啟臣：請局長用 1 分鐘簡單說明相關細節。

主席：請交通部高公局曾局長答復。

曾局長大仁：主席、各位委員。委員關心的是鎌村里那個地方的問題，其實最早的時候有二條路線在做比較，現在我們初步規劃的是拆遷相對較少的路線。當然，選 A 路線的話，當地民眾就會反對，希望我們選 B 路線；選了 B 路線，民眾也會反對，要求我們選 A 路線。完全不拆遷是有困難的，但除了這二條路線，那個地方恐怕也很難找出第三條路線，因為該地有一些地質條件的限制，它緊貼著車籠埔斷層的相關……

江委員啟臣：那天當地居民提出來的另外二條替代路線，你們認為可行嗎？是否會考慮？這二條替代路線和你們建議的路線要如何進行評估？

曾局長大仁：這部分，其實我們正在持續蒐集更多相關資料，我們已經統計出拆遷的面積、戶數等，整個路線的長度和工程造價也都有進行方案比較。現在他們希望我們能夠針對建築物的屬性，例如它是公有地、私有地或哪些是無建照的違章建築等，再做更細部的資料蒐集，這部分，我們還在追蹤。

江委員啟臣：何時可以完成相關評估？

曾局長大仁：大概還需要 1 個月的時間。

江委員啟臣：這條路從扁政府時期就說要做，迄今馬總統上任已經快 4 年了，無論是路線選擇或各方意見統合，似乎都一直停留在評估階段。本席之所以提出質詢，就是因為我們不希望看到彼此之間溝通不足、說服不力或主動說明的積極度不夠，而導致工程延宕或道路規劃實施期程延後。這條路本來就有規劃，卻拖延了好幾年，由於居民有這樣的期待和想法，所以本席才會特別提出來。既然交通部已經提出規劃方案，當地抗議民眾也有提出替代方案，你們能否在一定的時間內，對外說明清楚你們會選擇前者還是後者？此外，說服、說明的的工作，一刻都不能緩，否則工程延宕或不確定因素所造成的損失和成本都是很高的。

曾局長大仁：我們會儘快去做，有部分資料必須要向台中市政府索取，我們會加快速度，大概下個月……

江委員啟臣：你剛才說差不多需要 1 個月的時間。

曾局長大仁：對。

江委員啟臣：1 個月後就可以確定路線了嗎？

曾局長大仁：其實路線的部分，我們已經有提出方案，只是在進行方案比較時，他們有提出一些新的數字，希望我們……

江委員啟臣：你們有沒有和當地持不同意見的民眾真正深入溝通？他們在意的關鍵點究竟是什麼？

曾局長大仁：據我們所了解，主要是他們希望不要拆遷。

江委員啟臣：希望不要拆遷？

曾局長大仁：是。

江委員啟臣：你們應該不是只在此案遇到這樣的狀況，對不對？

曾局長大仁：當然。

江委員啟臣：全國各地交通建設的施作過程應該都會遇到這個問題。

曾局長大仁：對，其他路段也多少會遇到拆遷的問題。

江委員啟臣：今天本席之所以提出這個案例，就是想要提醒部長，未來交通建設或其他公共建設面臨這種情況的頻率會越來越高，所以交通部組織再造之後，這些工程施作單位或許不能只有所謂的工程人員。請問部長，對於溝通、說服這個部分，你們要如何在組織設計上加強？

毛部長治國：向委員報告，基本上，這些工作有賴於經驗的傳承。在我們的工程單位裡面，規劃人員在處理這類問題的過程中累積了很多經驗；另一方面，處理路權的同仁也累積了很多經驗。平時，他們當然還是以本業為主，但有這方面的需要時，一方面，他會因為在職而有機會培養經驗；另一方面，我們也會對外聘請相關專家進行教學及相關訓練。我們就是利用這樣的方式，讓他的工作能力能夠更加完備。

江委員啟臣：本席要強調的是，過去我們認為交通部的主要業務多半是工程的施作和規劃等，但在未來，不管是我們目前看到的都更爭議、其他公共建設帶來的抗議聲浪，或民眾的拆遷補償等問題，可能都更需要溝通的技巧。

毛部長治國：其實以我的觀點，這可以分為兩個部分，一為建設，二為服務。以公路局而言，有一半是工程人員，另外一半則從事監理服務工作的人員，對於這個部分，他們強調的是要怎麼樣才能提供感動服務，這方面我們會力求平衡。

江委員啟臣：在此，本席還是要再次強調，溝通的工作不宜緩也不嫌多。

毛部長治國：是，我完全同意。

江委員啟臣：這部分可能要多花一點時間，尤其是面對這些有爭議的地段，我們不樂見最後是雙輸的局面，希望你們能創造多贏的情況。

毛部長治國：是，向委員報告，交通部幾個工程單位在這方面已經累積了很多經驗，我們的要求是，一定要盡可能溝通，至少要能夠提出不是大家最滿意、但也能接受的方案。

江委員啟臣：既然部長都這麼說了，本席要向交通部提出呼籲，本席選區所在的國道四號工程，無論是到潭子或延伸到東勢，請你們務必持續加強溝通的工作，謝謝部長。

毛部長治國：是，我們了解，謝謝委員。

主席：接下來登記質詢的吳委員秉叡、陳委員明文、李委員鴻鈞皆不在場。

請黃委員偉哲發言。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。將來行政院組改之後，交通及建設部還是超級大部，對不對？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。比目前稍微大一點點，業務量有增加，但總人數還是減少。

黃委員偉哲：現在已經夠大了，編制人數有減少嗎？

毛部長治國：是。

黃委員偉哲：對於目前的情況，本席有一些問題想要請教部長。日前媒體登載，國人要到花蓮等東部地區都買不到車票，為什麼都包給陸客了？現在交通部或將來交通建設部成立之後，要怎麼處理這類問題？難道只是蓋蘇花改就可以解決了嗎？

毛部長治國：這二天媒體有報導花東車票的問題，我們感到很抱歉。在此，我有二點報告，第一點，這是一個季節性的現象，4 月份是全年陸客來台的最高峰，所以票務的需求量會非常大。

黃委員偉哲：平日就一票難求了。

毛部長治國：平日的狀況還好，現在等於是有点雪上加霜。

黃委員偉哲：的確是雪上加霜，這一點本席同意，平常就下雪了。

毛部長治國：第二點，解決問題的關鍵在於台鐵的容量要提升，基本上，現在我們把目標設定在今年下半年，亦即 9 月、10 月份，新車陸續進來……

黃委員偉哲：你是說新的太魯閣號嗎？

毛部長治國：對。

黃委員偉哲：是上次車禍的那個機型嗎？

毛部長治國：新車進來之後，這個問題可望逐漸獲得紓解。當然，司機員的部分，我們也在同步加強，希望能避免有車沒有人的現象。

黃委員偉哲：這會造成空窗期。

毛部長治國：對。大體上來說，我們認為這是個季節性的現象。

黃委員偉哲：如果旅客運能提升，司機員也上線了，這個問題在年底可以充分獲得紓解嗎？之前的運量調查為何？

毛部長治國：太魯閣號全部要購置 136 輛，可能要到明年下半年才會陸續交車，要紓解這個問題會有一段……

黃委員偉哲：會有時間差？

毛部長治國：對，會有一段時間差，但速度會逐漸加快。

黃委員偉哲：如果會有時間差的話，你會對國人說再忍耐多久就可以解決了？到明年嗎？

毛部長治國：我認為到明年上半年應該可以相對鬆口氣。

黃委員偉哲：比較鬆口氣？

毛部長治國：是。

黃委員偉哲：另一個到明年還無法鬆口氣的問題就是機場捷運。機場捷運的部分，因為機電系統工程落後，日商要求高鐵局展延，其實當初要蓋機場捷運的時候，很多人就不太看好，可是那時候輿論總認為不要因人設事，不要先預設特定廠商一定沒有辦法做，結果不幸言中，現在果然出問題了，該怎麼辦？

毛部長治國：這個部分，請朱局長來說明。

主席：請交通部高鐵局朱局長說明。

朱局長旭：主席、各位委員。有關機場捷運工程，事實上，機電廠商的確有提出工期展延的要求，其背景因素是因為之前鋼筋等原物料上漲的緣故，有一半的土建標無法發包出去，所以工期曾經在去年實質展延過一次。目前機電廠商應該都可以全面進場，因為機電的統包廠商……

黃委員偉哲：明年 6 月通車的期程會跳票嗎？

朱局長旭：目前機電廠商與和部分機電分包商有一些合約上的爭議，正在積極處理中，我們希望它可以馬上改善，讓它負責的工程得以繼續進行。

黃委員偉哲：民眾想要知道的是，如果來得及改善會怎樣？如果來不及改善，可能會拖多久？

朱局長旭：機場捷運是一個系統性的工程，土建做完之後就開始進行機電安裝；機電安裝完畢之後，更重要的工作就是進行各項測試，包括整合測試、動態測試及穩定度測試等。當然後續的工作，我們也會緊盯包商的進度。

黃委員偉哲：結論是什麼？這樣會延宕多久？你們先給個說法吧！總是要有個表訂時程，會延長多久？先提出預訂時程，屆時大家再來看實際狀況如何。

朱局長旭：向委員報告，因為有部分的機電工程落後，我們現在還是要求統包商……

黃委員偉哲：比預訂施工進度落後多久？你們應該有做工程進度監控吧？

朱局長旭：對。

黃委員偉哲：請問落後多久？

朱局長旭：以計畫時程來看，目前機電工程只有落後百分之二點多。不過因為機電工程不只一項，有十幾、二十項，所以基本上，我們現在……

黃委員偉哲：原訂明年 6 月通車，以最壞的打算來講，明年底有辦法通車嗎？

朱局長旭：我們會持續要求廠商。我們有成立一個專案小組，每週開會，針對落後比較嚴重的系統，積極要求廠商追趕進度。

黃委員偉哲：本席知道，但你已經在備詢台上講了一段時間，本席也很有耐心地聽你說明，你沒有辦法告訴我們可能會落後多久嗎？還是你無法預測最壞和最好的情形各會落後多久？沒有辦法告訴我們嗎？

朱局長旭：我們會積極協助廠商加快工程進度。

黃委員偉哲：這樣交通及建設部怎麼會有希望呢？局長，你要有魄力，所以要告訴我們：會延長多久，而我會努力！這是一個目標，如果不行，再繼續努力；如果還是不行，那就更努力！這才叫給個說法！可是你現在連這個說法都沒有！

朱局長旭：現在還在改善中。

黃委員偉哲：這叫責任政治，如果做不到責任政治，卻還想成立更大的部會？我覺得不大對！我們並不像某些委員會一樣提出要求，例如核安做不好就切腹自殺，我們沒有這樣。我只是很理性跟你講，希望你給個答案，可是局長的答復卻是「不知道，要繼續執行，繼續努力」。問題是要繼續努力多久？果真如此，那就不需要告訴我們原訂明年 6 月通車，不用講通車時間，反正機場捷運已經開始施工，至於施工到何時？我們努力！何時會通車？我們會繼續努力！請問這像話嗎？我知道你在努力，但總要訂個目標吧？

朱局長旭：以現在來講，仍在改善中，所以在這個節骨眼上，我們不能鬆口說會如何如何，這樣才能減少包商壓力……

黃委員偉哲：我沒要你如何如何，也沒要你們罰錢，但既然原訂明年 6 月完工，那麼依照現在施工進度落後的期程來看，通車時間可能延宕多久？我並沒要求你們對包商要如何如何，也沒要你們亮出武器。

朱局長旭：這還是要看廠商現階段的改善狀況而定。

黃委員偉哲：如果改善狀況不好呢？

朱局長旭：那可能就會有影響了，但目前仍在改善過程中。

黃委員偉哲：實在有夠皮！哪有人這樣的？這樣真的不對！我在這裡很尊重地問你，你卻這樣耍嘴皮子，這樣沒有意義！部長，這樣的局長，將來要如何成立交通及建設部呢？其實交通部應該可以掌握施工進度，像現在已經知道機電部分延宕了 2.5%，而我相信經過技術人員的評估，應該可以知道這樣子的延宕會造成何種結果，好讓國人知道機場捷運的通車期程，我又沒叫你們罰包商，在場也沒有委員這樣講！你們只要告訴我們，並讓全國民眾了解，萬一機場捷運真無法於明年 6 月通車時，何時才可能通車。請問這很困難嗎？

毛部長治國：現在高鐵局正在與廠商協議，所以要視協議情況，才能知道對工期有無影響。

黃委員偉哲：最好是沒有影響。

毛部長治國：我們當然希望如此。

黃委員偉哲：但有影響當然牽涉到責任問題嘛。不是嗎？

毛部長治國：我們會責成高鐵局儘速與廠商協商……

黃委員偉哲：雖然日商已經通知了，但如果情況沒有繼續惡化，明年底前可以通車嗎？

毛部長治國：這還需要做進一步的確認。

黃委員偉哲：進一步確認？

毛部長治國：也就是高鐵局與廠商協商的結果與改善情況……

黃委員偉哲：會不會遙遙無期？

毛部長治國：當然不會。

黃委員偉哲：一定看得到？

毛部長治國：那一定。

黃委員偉哲：那麼交通及建設部會在機場捷運通車前或通車後成立？

主席：這要看審查結果。

黃委員偉哲：所以你們遙遙無期，我們也遙遙無期！

毛部長治國：當然不會。

黃委員偉哲：我建議機場捷運通車那天，交通及建設部再正式成立。謝謝部長。

毛部長治國：謝謝委員。

主席（鄭委員天財代）：請呂委員學樟發言。

呂委員學樟：主席、各位列席官員、各位同仁。政府推動組織再造時，將交通部、公共工程委員會、內政部營建署部分業務合併為交通及建設部，希望能統一事權與管理。因此，交通及建設部完成組織改造後，所掌握的建設資源將會相當龐大。但權力越大，責任也相對越重，這就叫權責相符。日前交通部被媒體踢爆，過去因為人工計算錯誤，導致 29 年來超收了十一億多的汽燃費。其間雖經歷多任部長，而原承辦人員也死的死、逃的逃，但交通部除了道歉及退費外，絲毫不見其他有誠意的負責任態度。如針對退費部分，加計利息還給民眾，對此，交通部是不是提都不提、想都不想？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我們確實已向媒體宣布，這件事必須向民眾致歉，並辦理退費。至於退費細節，當時亦公開表示，將於一個月時間內研議相關細節，之後會把相關辦法……

呂委員學樟：我為什麼要提這問題？因為這是有依據的，且加計利息退還民眾亦非創舉。去年立法院三讀通過，並於今年 1 月份公佈施行的稅捐稽徵法第二十八條修正案，即規定了政府機關計算錯誤時，應加計利息退還。換句話說，稅捐稽徵法第二十八條修正後，即具有法源依據，所以交通部在今年 7 月退還溢收金額時，可否一併加計利息退還？這件事已經有法源依據，畢竟你們犯了錯，佔了人家的便宜。

毛部長治國：這在一個月的研議期限內，我們會一併討論。這是個滿複雜的問題……

呂委員學樟：我希望你們一定要把這點納入討論。

毛部長治國：是，這件事我們一定會有交代。

呂委員學樟：這有法源依據，也不是創舉，應該是可以做的。

毛部長治國：我們一定會有交代。

呂委員學樟：雖然程序上會比較繁雜，但這樣才符合公平正義原則。

另外，這幾年因為環保節能之故，汽車廠商多投入研發低油耗車輛，如電動車之類，大幅度改善車輛油耗問題，和過去相較不可同日而語。簡單說，以前汽車很耗油，現在則不一定。不過交通部計算汽燃費的各級距油耗依據，卻和經濟部的汽車耗能標準落差很大，且屬於不得銷售的超耗能數值。所以除了前述的退費問題之外，今年 7 月份要開徵的汽燃費有沒有依照新修正的油耗數值去做修正？還是繼續用舊的，也就是 30 年前的數值標準？

毛部長治國：今年 7 月份要重新開徵的汽燃費，我們會把表上面上一次算錯的數字做更正，但是委員提到不同的車輛會有不同的耗油及相關標準，我們不認為這一次會去動它，為什麼？因為現在汽燃費所謂的隨車徵收方式是近似的算法，基本上，我們是公布一個表，然後根據那麼表來收費，它的性質……

呂委員學樟：但是我剛才也有跟你提到，它的落差這麼大……

毛部長治國：我打個比方，這就有點像是……

呂委員學樟：你們又要佔盡人家的便宜！

毛部長治國：不是，在這個表的架構下，機車是大量省錢啊！所以有人是少付，有人是多付啦！如果委員容許我說明的話，我打個比方，這有一點像是高速公路的計次收費和計程收費，任何人，不同的點會提出不同的理由，泰山會舉出泰山的理由，汐止也會舉出汐止的理由，台南也可以講台南的理由，主張收費方式是不公平的，因為有各種角度的不公平，可是那是那樣設計出來的制度一定會產生的情況，很難求公平啦！這個問題想要解決，必須等到採行計程收費之後，到時候大家就沒有話講了。

上一次在總質詢時我們也特別公開宣示過，我們會先看財政部的能源稅是不是要實施，如果要實施能源稅，我們會把汽燃費納到那裡面去，採隨油徵收的方式，到時候就不需要去制定標準了，否則訂了琳瑯滿目的標準，也是沒辦法執行啦！如果財政部的能源稅在短期間內不實施，交通部會去排除萬難，推動隨油徵收的汽燃費。

呂委員學樟：另外，上星期五施政總質詢時，本席曾向陳院長表達新竹縣市的民眾都期盼將新竹南寮漁港轉型為商港一事，院長也答復說這件事交通部和農委會已經在做研究了。

毛部長治國：是，我跟委員報告一下進度……

呂委員學樟：南寮漁港是兩岸之間距離最近的地方，只有 68 海里，也就是 126 公里，如果是船運，2 個小時內就可以到達對岸了，距離這麼近的地方，對於桃竹苗地區的傳統產業，甚至高科技產業，將來在運輸上的幫助非常大。最難得的是，漁會是全力支持的，既不掣肘也不反對，它是全力支持的。針對新竹漁港轉型為商港的事情，部長是不是可以將它列入兩岸直航的通商港口？

毛部長治國：很多鄉親反映這個問題，然後委員上一次也有特別提醒，我將最近的進展跟委員做個報告……

呂委員學樟：你研究到什麼狀況了？

毛部長治國：我們也瞭解農委會、漁會對於本案都很支持，所以我們在公文上、程序上會想辦法去完成。除此之外，關於交通部的部分，現在交通部在做兩件事情，第一，我們會去檢視兩岸條例相關的規定，因為過去只有國際商港可以通航，如何將這個部分納入，變成一個例外的規定，法令面的問題我們會去處理。第二，技術面的部分，我們現在也找那些操船的人、航商、港務方面的同仁在做研議，這部分是屬於技術問題，因為我們發現南寮漁港港口的寬度只有 80 米寬，如果要讓大一點的客貨船進來，寬度可能不太夠。另外，它的水深也不太夠。

呂委員學樟：可以抽沙或是做疏浚嘛！

毛部長治國：對，我們現在是分兩部分，一方面從法律面我們把路鋪好，至於技術面部分，也要去看有多少操船安全的問題及操作性的問題要做改善。我們現在是循這兩條路線去確認它的可行性，其中法令部分比較單純，但技術部分要進一步去找相關的航商、船商、港務單位的同仁來研究這個問題。

呂委員學樟：既然院長已經要求你們去做研究了，能不能請部長將進度具體函文給本席及聯席會。

毛部長治國：沒有問題，屬於法令修訂，以及將來和對岸協商的部分，這是一回事。我比較擔心的是，技術面的問題如果要加以克服的話，這部分要花多少時間，我們可能要把可行性做一番評估，然後才能做確認。

呂委員學樟：另外，在這一次的交通及建設部的組改裡面，唯一從局升格為署的就是觀光局，我們為什麼願意把它的位階提升為署？因為現在有 127 個國家給我們觀光免簽證，99 年度一共有 556 萬人次的外國觀光客到臺灣來觀光，觀光產值達到 2,700 億。去年的人數則是 608 萬人次，請問創造出的產值是多少？算出來了沒有？

毛部長治國：外匯收入大概是 2,000 多億到 3,000 億左右。

呂委員學樟：「左右」是很不明確的，到底是多少？新任的局長知道嗎？

毛部長治國：3,100 多億。

呂委員學樟：3,100 多億？

毛部長治國：是。

呂委員學樟：當時並沒有這麼多國家給我們觀光免簽證，目前是有 127 個國家給我們觀光免簽證，我們預計在民國 104 年希望有超過 1,000 萬人次的外國觀光客到臺灣來，對不對？

毛部長治國：是。

呂委員學樟：這是我們的目標，這個目標可不可以達成？我認為機會很大，為什麼機會很大？因為有 127 個國家給我們觀光免簽證，但享有觀光免簽證並不是說拿著臺灣的護照就是滿面春風、走路有風，好像神氣得不得了，不是的。最重要的是，127 個國家給我們觀光免簽證，相對的，我們也給這些國家觀光免簽證嘛！他們可以隨時進來觀光嘛！

毛部長治國：是。

呂委員學樟：我相信 1,000 萬人次的目標應該沒什麼問題，觀光產業被公認是 21 世紀無煙囪的明星產業之一，對我們的實質幫助非常大。以前觀光局是一個執行單位，將來如果將位階提升到署，以署的定位來說，它具有政策規劃的權力，所以我們願意讓它的位階提升到署。因為有這麼多的觀光效益，又有持續的成長，當時在組改時，也有委員提出乾脆將觀光局提升為觀光部的想法，但是後來我們還是將它納入交通及建設部。現在改制為署，並賦予政策規劃的功能，可是國家公園、森林公園的管理還是設在環境資源部的底下，對不對？將來如何進一步去整合觀光的資源，並融合生態保育，提升臺灣的觀光競爭力，來吸引外國旅客，對此，你們有沒有一些想法和作法？

毛部長治國：我們認為觀光局所創造出來的是一個觀光宣傳的平台，在這上面可以載入任何具有觀光特色的東西，所以文化建設、文化創意也可以產品化，然後放到上面來，由我們來幫他們做宣傳、推廣，體育也可以拿來宣傳、推廣，不見得任何一個我們拿來宣傳、推廣，或是具有觀光價值的東西，我們都要納入行政直接主管的範圍內。換言之，各目的事業主管機關，包括地方政府，所謂的觀光小城就是這個樣子，各地方政府都可以把具有國際宣傳價值的賣點包裝起來，由觀光局來幫他們做整體的推廣。所以這是一個平台的概念，任何東西只要有觀光價值，都可以拿來，我們來幫忙做行銷，我們是從這個角度來看，所有產品可以分布在各部會、各目的事業主管機

關，都沒有問題。

呂委員學樟：從今天早上到現在為止，由委員們和部長對談的過程中可以發現，很多委員對交通及建設部組織法頗有意見，也有滿多的疑慮，這表示你們事先的溝通不足，在這樣的情況下，今天要通過整個提案的機會不大，我們在大體討論之後並沒有進入實質審查，希望能夠擇期再審查。不過，本席要建議部長和部裡各單位，要多多和委員溝通，委員們都很用功、認真，你們是唬不了他們的。

毛部長治國：我瞭解。很抱歉！因為我們排的時間比較緊急，有很多的溝通還沒有完成，這部分我們會趕快補強，謝謝委員。

主席（呂委員學樟）：請廖委員國棟發言。（不在場）廖委員不在場。

請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。就本席提案的部分和部長交換意見。實際上，鐵道有許許多多的歷史文化資產，它的管理和營運具有專業性，同時具有跨區性和產業的系統性。就鐵道而言，文資法所規範的相關範疇裡面還不足以因應它的某一些部分，所以，交通部組織法改造沒有把這部分放進來，本席認為確實是一個疏漏。我們就暫時不處理航港局，但是至少一定要處理鐵道局，本席提出一個修正動議，在鐵道局組織法第二條第一項增列一款，即在鐵道局的任務裡面，增加鐵道文化資產的管理維護和經營利用，希望部長能夠支持，因為這部分相當重要。現在這個業務沒有放在業務職掌裡面，其實應該放在業務職掌裡面，然後你們再做檢討，在二級、三級機構裡如何擺放相關專業人員去處理這個非常重要的部分，部長對此有何看法？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。實際上，鐵道的歷史賣點是很強的，我個人完全認同委員的主張，但是就入法的考量，究竟是放在鐵道局比較合適，還是放在台灣鐵路管理局比較合適，我想這個可能還有討論的空間。

管委員碧玲：好，我可以容許到時候來討論。

毛部長治國：我們認同這個基本的理念。

管委員碧玲：這個很重要。另外是有關觀光的部分，長期以來，觀光局相當重視海岸的觀光，我們有國家歷史風景區、國家風景區等等的設置以後，台灣的海岸線、中部的海岸線、北部的海岸線、東北角的海岸線、宜蘭的海岸線等都有國家風景區管理處，有一個整體的規劃。可是，有一條海線非常美麗，而且相當長，同時具有國際觀光價值，就是從高雄到墾丁這一段，包括西半部，還有高雄墾丁沿路台 9 線往台東這一段，就是南部海岸線的西部和東部。到目前為止，並沒有國家風景區管理機關企圖規劃一些比較好的觀光設施，本席希望你們對此研議，畢竟現在都沒有動議，如果要你們列入組織法裡面，我知道是有困難的，但是希望你們去研議。高雄到墾丁的南部海岸線，也就是台 17 線接台 1 線這整個非常美麗的海岸線，到目前為止沒有觀光的規劃，所以有很多土地是被違規占用作觀光休憩之用，這些居民經常跑法院，因為拆遷、被告竊占等等，這些現象非常多，可見它其實有非常高的觀光價值，但是國家沒有列入國家風景區的規劃。本席希望你們研議，有關於西海岸這一條和台 9 線這一條，應該要如何以國家風景區的高度來規劃它的

觀光價值，希望部長讓新任的觀光署長有政績，請多關照南部海岸線，這部分希望部長能夠支持。

毛部長治國：我們來研議。

管委員碧玲：謝謝部長。另外，就航港局的編制，秘書處財產科原來只有 2 人，組織調整以後，財產科也剩下 8 人，部長知不知道未來航港局由港務公司所移交的土地總共有多少筆？

毛部長治國：我沒有算。

管委員碧玲：有 8,101 筆土地要移交到你的手上，這些土地如何被占用、如何被利用，它的產權非常複雜，有各種不同的樣態，尤其是高雄所屬的旗津地區，居民一天到晚被你們送到法院去，要他們拆屋還地。他們的祖先世代住在那裡，只因為祖先在日據時代，不知道要去登錄土地，實施國有財產管理以後，被你們劃為港埠用地，不但限建、禁建，失去了住者有其地，沒有辦法還地於民，到現在要讓你們拆屋還地的案子層出不窮，財產科 8 個人，將來怎麼處理這些案子？將來這些土地因為公司化的結果，八千多筆全部交給航港局，你們怎麼處理？

毛部長治國：請航港局李副局長說明。

主席：請交通部航港局李副局長說明。

李副局長雲萬：主席、各位委員。在 3 月 1 日以後，八千多筆土地，台中港務局和花蓮港務局土地已經點交給航港局了，高雄港務分公司……

管委員碧玲：你知道高雄多麼複雜，八千多筆，超過一半是我們旗津的居民。

李副局長雲萬：還沒有點交給航港局；基隆的也還沒有點交。

管委員碧玲：部長，本席絕對不允許，在港務局公司化的時候，讓旗津的居民流離失所，本席絕對不允許。如何突破國有財產法相關法令的限制，如何充分以協商來處理目前旗津大片土地居民即將流離失所的問題，部長，本席在這裡先把話說在前頭，我們絕對不容許在此時此刻，因為組織改造的關係，讓一大堆旗津的居民被你們驅逐出家門，被要求拆屋還地。所有的司法案件請都暫時停止，專案去處理，好不好？只有 8 個人處理這些事情是非常困難的。

毛部長治國：像這樣兩個機關拆解，中間的財產轉交當然是先以現況接手，有問題再陸續處理，一定是這樣子。

管委員碧玲：對，我要的就是這個，本席希望高港公司轉給航港局的時候，一定是先現狀接手，好不好？以現狀交付哦！部長已經在這裡答應了。

毛部長治國：應該是這樣子，在現狀點交後，如果有問題的話，後續再來處理，一定是這樣子嘛！

管委員碧玲：好，現狀點交非常重要，部長英明，到時候我們協調時再討論看看技術上要怎麼處理。

毛部長治國：對，有些個案後續再來處理，處理方式一定是這樣。

管委員碧玲：最後，未來的整個交通及建設部，你們本來的法規委員會要改制成法規會，總共有多少人？

毛部長治國：我沒有去記有多少人。

管委員碧玲：未來交通及建設部的業務膨脹、人員增多，而且管理制度趨於複雜。

毛部長治國：人員減少了。

管委員碧玲：業務增加了，至少營建署和公共工程委員會的業務會併進來，除了交通建設，還有其他所屬建設業務嘛！

毛部長治國：像氣象局就移出去了。

管委員碧玲：氣象局的業務並不是複雜的重點。本席要求的是，未來整個交通及建設部的法制能力及整體要加強，既然國家的公共工程和交通建設將來全部都集中在你們這邊，請你想想看，現在人民承攬國家公共工程或交通建設而跟你們興訟的案件有多少？本席在詳細瞭解一些個案之後發現，如果你們整體法制能力沒有加強的話，人民很苦，你們也苦，因為公務員怕被說貪污瀆職，而人民怕會血本無歸。

本席曾經看過一種定型化契約，根據裡面的條款，當他們承攬你們的交通建設工程時，允許他們變更設計先行施工，在契約裡面有這樣訂定，而且還訂定在先行施工之後，其計價經雙方合意議定。可是問題來了，和人民所簽訂的契約裡面這樣訂定，形成人民信賴保護的基礎，人民非常信賴這個合約，認為他們可以變更設計先行施工，將來的計價是由雙方合意，所以就囂著頭開始做，成本都投下去了，等到要計價給付時，雙方所提價格懸殊得離譜，所以無解，最後拖延時日，導致展期都上百天。像這種案子非常多，問題就是出在整體的法制作為，本席認為這部分軟體非常重要。還有在茂林風景區曾經發生過一種個案，在地有一位蝴蝶畫家，他的作品真的是無價之寶，是水準非常高的作品，而且是用蝴蝶的翅膀作畫，他有 62 幅畫作、113 張舊照片和 1,157 張幻燈片，你們安排在茂林國家風景區裡面展出，展期將近一年，可是沒有簽約、也沒有保險，莫拉克風災一來，全部的作品都毀損滅失，求償無門。

毛部長治國：觀光局應該已經有去處理了。

管委員碧玲：因為這是天災，不是政府的過失，本席認為其實有過失，因為這樣的展覽怎麼可以當成一般的借展，沒有契約、沒有保險，這是不是整體法制能力及素養上有問題？本席告訴部長，法制能力這種軟體對於國家策略的施政品質非常重要，對於人民的權益保障非常重要，對於國家未來的改革也非常重要。你們的法制委員會要變成法規會，法規會變得這麼小，法規會這麼單純，本席希望部長未來能夠重視這一塊，好不好？

毛部長治國：我同意。

管委員碧玲：尤其過去是港務局的時代，現在是港務公司的時代，以前每個港務局是獨立營運，現在則變成同屬一個港務公司之下的 4 個分公司。人民報關及進出口業務跟港務相關管理制度有關，因為在過去是獨立的，所以很麻煩，這裡要登記，那裡也要登記，這裡要租倉儲，那裡也要租倉儲，種種的規定，現在變成港務公司以後，本席希望你們針對整體法制全面進行通盤的檢討。

毛部長治國：應該要予以簡化，這樣會更有效率。

管委員碧玲：對，就是部長所講的方向，你都已經知道本席要講什麼了，該鬆綁的就要鬆綁，該便民的就要便民，好不好？

毛部長治國：我們完全同意。

管委員碧玲：這是組改關於作用法的部分，本席也希望你們能夠在組改的時候跟部長交換意見，該

做的就要做。你們未來是這麼大的天下第一，其實剛剛江啟臣委員說錯了，他說你是有史以來任期最久的交通部部長……

毛部長治國：沒有，他應該是說從 97 年開始。

管委員碧玲：如果算到 520 的話，你就超過林陵三前部長了，因為他在任 3 年 11 個月又 23 天，而你到 520 就滿 4 年了，所以你已經超過林前部長，但是你還沒有超過連戰前部長，因為他在任 5 年的時間，所以你是連戰前部長之後任期最久的部長，你將要成為任期最久的部長，將來在組改以後你們成為天下第一大部，如果你仍然是部長的話，我們希望你好好做，因為國家龐大的預算在你的手中，對人民生活品質影響重大的建設也是由你來決定，所以請你好自為之。

毛部長治國：請委員多指教，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。主席，本席剛才聽說今天要進入大體討論，但是本席認為，從今天委員的發言裡面可知大家對交通及建設部很有意見，吳宜臻委員提案要把所有的組織法都退回去，如果這樣的話，今天就不能進入大體討論，應該要先處理那個案子，既然今天沒有辦法動員表決，所以一定是另定期處理。在程序上面，既然已經有委員提案將全部的組織法都退回去，你卻還要進入大體討論，這樣是不對的。本席應該是最後一位發言的委員，在我發言完畢之後應該就要結束今天的會議，希望主席能夠掌握好。

部長，剛才管碧玲委員有提到你們會是天下第一大部，對嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。不會，我們的預算是排第 5 名。

柯委員建銘：通常天下第一大部都是講內政部，但是持平而論的話，應該是交通及建設部，因為在組改以後，像公共工程委員會就會撥過來，營建署也會撥過來。

毛部長治國：只有一小部分。

柯委員建銘：你是上窮碧落下黃泉，天上飛的、地上跑的、水裡游的，都是歸你管的，而且還包括觀光的部分，另外，很重要的就是電信通訊產業，是不是這樣？

毛部長治國：電信沒有在我們裡面。

柯委員建銘：你們有郵電司啊！

毛部長治國：只占非常小非常小的一部分，我們只管電波。

柯委員建銘：第五款的規定包括了無線電頻率等通訊整體資源與相關政策之規劃、通訊產業輔導，還包括獎勵政策之規劃及策進。

毛部長治國：那一條事實上沒有執行。

柯委員建銘：都已經送過來了，什麼沒有執行！你怎麼可以講這種話？本席今天要跟你談一個很重要的觀念，事實上，你們一定是天下第一大部，你是馬英九底下最久任的部長，你差不多是五朝元老，本席進立法院的時候，當時是國民黨執政，你就已經在交通部了，民進黨執政時，你是擔任中華電信董事長。

毛部長治國：那時候沒有人要去。

柯委員建銘：那個是好缺，怎麼會沒有人要去？是我特別保薦你去的。

毛部長治國：那個時候正當危機狀態，我是去處理危機的。

柯委員建銘：怎麼會是危機狀態？中華電信那時候還沒有民營化，有多重要啊！

毛部長治國：那個時候是危機狀態，沒有人想去。

柯委員建銘：劉兆玄、吳敦義當行政院長的時候你也都在，所以你至少是五朝元老，本席還跟你開過玩笑：難道你都做不煩嗎？既然你要做就要好好做。從組織法來看，最主要的問題就是，組織法所賦予你們的職掌是什麼？你們能不能做好？第五款頻譜政策包括電信產業的輔導與獎勵及政策規劃，可是你卻說那個部分沒有在做，主席，那這一款等一下就刪掉好了。由此可以看出你的心態是不對的，你的邏輯有問題，但是這是長期存在於整個國家的問題。

今天我們要談整個國家的通訊產業頻譜政策是誰在負責，你看，NCC 的組織法也有，對不對？

毛部長治國：我們負責規劃，他們負責執行，對頻譜這一塊很清楚。

柯委員建銘：其中包括資源整合等，在 NCC 的組織法裡面有，你們這裡也有，明天我們要審查科技部組織法，其實科技部是負責整個科技產業，其中很重要的一塊就是通訊產業，總統大選時，蔡英文提出寬頻是基本人權，而後馬英九及陳冲院長也跟著講寬頻是基本人權，所以，寬頻是基本人權，但是業者對此有很多微詞，包括上網的速度等以及 charge 的問題，這牽涉到交通部組織法修正的問題，請問這個案子要統籌到 NCC、交通部還是科技部？

舉例來講，其實在本席的眼中這是一個弊案，我們知道，過去為了 ETC 要到底採用微波或紅外線系統有許多的競爭，好像有很多弊案，所以，檢調也介入調查，後來紅外線贏了 ETC，當初簽署 ETC 合約的遠通公司現在不賺錢，你們現在又搞出一個 e-Tag，交通部讓他們搞高射頻的 e-Tag，不用低射頻，這讓遠通公司少投資 6 億元，為什麼他們可以搞 e-Tag，當初標案的合約有提到如果達不到 65% 就必須受處罰，現在他們卻可以用 e-Tag 來替代，現在所有的做法全部都反轉，所有買 OBU 的都沒有用，改成 e-Tag，請問在法律上、合約上到底是誰賦與，高公局這種權力可以跟他們談？如果做不下去，可以用 e-Tag 來替代嗎？

毛部長治國：跟委員報告兩點，一、合約裡面有寫的是，到計程收費的時候是可以更換技術的。

柯委員建銘：那個時間已經過去了，應該要延期，對不對？

毛部長治國：我們的里程收費還沒有開始。

柯委員建銘：時間到了，你們又給它延期……

毛部長治國：第二，原來一個 OBU 要賣一千多塊錢，現在我們要求他們免費提供，因為這兩個落差，前面那個是合約有規定，在經營過程中，特別是計程收費的時候，他們可以換技術，這是有合約規定。

柯委員建銘：不會差這麼遠……

毛部長治國：至於原來一個可以賣一千多塊做為他們的收入，我們現在要求他們要免費提供，這是合約外的要求。

柯委員建銘：這是廠商跟你們協調的結果，你為這個事情的解套，當初 ETC 講得多麼冠冕堂皇，

還牽涉整個 ITS、智慧型整個道路產業要如何發展、如何與通訊產業結合，現在完全沒有，他們做不下去，對不對？

毛部長治國：將來一樣可以達到這個目的。

柯委員建銘：你說可以私下換約，可是這中間牽涉到一個問題就是，請問這是否會干擾 2G、4G 的頻道？

毛部長治國：目前所有的證據、測試都沒有這個問題。

柯委員建銘：2G 比較無所謂，因為 2G 只有 OS，可是 4G 產業將來如果發生問題，因為 e-Tag 是用 922 到 926Megahertz，上、下行，會干擾到將來 4G 用 900 的，NCC 根本不發照，後來又用但書說半年以後，假如上路以後再解決這個問題，是不是？

毛部長治國：那一段是 guard band，基本上是業者用不到的，所以，這一塊我們也承諾會……

柯委員建銘：毛部長，我們對通訊產業的了解不會輸給你，你不要瞎扯，好不好？整個電信法，我們都有在注意。

毛部長治國：我們講話都要有依據。

柯委員建銘：現在誰敢保證 e-Tag 不會影響將來 4G 執照的發放，包括 NCC 可能這兩天會發給你們，但是有但書，交通部半年要解決這個問題，這就代表有問題，應該半年以後再做，你們現在讓遠通插旗子在 922 到 926Megahertz，將來發放 4G 執照的時候，你們勢必要給遠通一個執照，這是不是一個弊案，你們可以讓他們先插旗子嗎？

毛部長治國：不會，這是獨立的。

柯委員建銘：是圖利，不是獨立。

毛部長治國：這是 independent。

柯委員建銘：這樣的頻道已經會發生干擾，毛部長，遠傳現在還想把中國移動搞進來，因為他們有 4G 執照，將來也是一個電信怪獸和旺中一樣，這是馬英九在選舉時站出來相挺的，所以現在要回饋，你們將來會因為這些東西不得不發給遠傳 4G 執照，部長，我要看著你怎麼弄……

毛部長治國：這兩件事情無關。

柯委員建銘：這是一個非常嚴重的事情，這個嚴重的事情裡面有官商勾結、有弊案，我們要好好去查，從此也凸顯整個頻譜政策是誰在弄，交通部要抓這個東西，你們有郵電司就要好好負責，可是部長剛才講，這些沒有在用，是不是？

毛部長治國：我講的是第六條中間的第二款。

柯委員建銘：我現在講的就是第二款，有關無線電頻率及整個通訊產業資源相關政策規劃以及輔導獎勵都是交通部的，你們有能力做這些事情嗎？今天要討論組織法，要併同其他部會一起看待，也就是說，將來 NCC 的主任委員及副主任委員要由行政院派任，所以，這已經不是獨立機關，整個頻譜政策，尤其寬頻是基本人權的時代到了，到底這個東西要由誰統合來管理，你們不要拆成三個部會，到時候發生民怨，統統沒有辦法整合好，中華電信的問題永遠沒有辦法解決，中華電信維持獨家壟斷，last mile 還是他們在控制，你也當過中華電信的董事長，所以，今天要談組織法應該要做通盤考慮。本席最近看到你們搞 e-Tag 好像沒有人注意，你們就這樣偷偷搞過去

，讓遠傳私下這樣搞一搞就改為 e-Tag，可是將來每一個人都要用這個東西計價收費，對不對？

毛部長治國：免費可以使用。

柯委員建銘：永遠免費嗎？

毛部長治國：e-Tag 是免費供裝。

柯委員建銘：對，還是要收錢。

毛部長治國：那是國家收錢，不是遠通公司收錢。

柯委員建銘：你們系統全部改變，是因為他們做不下去，當初他們搶標是大家有歷史因……

毛部長治國：我們不是為它做下去，而是為推動政府的計程收費，這是我們的目標，沒有遠通做不下去的問題。

柯委員建銘：這是短期性措施，當初為了配合 ITS 整個國家的產業及智慧型道路要怎麼做，現在完全沒有，對不對？

毛部長治國：對。我們現在還是在這條路線上，沒有錯。

柯委員建銘：毛部長是五朝元老，也當過中華電信的董事長，交通部次長、部長都當過，現在整個組織法要改，我看，交通部郵電司乾脆改為郵政司好了，乾脆把這個東西移出去算了……

毛部長治國：這個可以討論。

柯委員建銘：否則，整個國家的頻譜政策沒有人經營，被大家推來推去，其實你也省得麻煩，反正郵電司也非常式微，有些人都跑到 NCC 去了，現在也沒有人認識郵電司長是誰，對不對？

毛部長治國：現在鄧天來是郵電司長。

柯委員建銘：你做太久了吧！今天講資位制、派任的問題，我認為，資位跟派任有一點歷史共業的味道，沒有錯，要解決這個問題，要有一定的高度，本席認為，至少要把派用條例廢除，否則問題永遠存在，現在政府在進行組改的時候，所有的三級機關都要有公務人員任用資格，包括港務局第五條要做修正，那些通過的都沒有公務人員任用資格，坦白講，上個會期中央機關總員額法通過，就算了，已經不納入了，但是派任以及資位制的問題，你說 10 年內給一個這麼大的 option 是不對的，自然淘汰就好了。這個國家根本沒有制度，由這個編制表看來，怎麼會是派用人員自己去搶位置？這樣是不對的。另外就是資費問題，現在還有四千多個人，這是大家共同面臨非常大的考驗，也是一個很大的焦點。原本本席以為交通部組織法還可以，現在聽起來大家還有很多意見。

今天聽到廖正井委員發飆，本席也要問機場捷運到底會不會 delay？其實已經 delay 很久了吧？

毛部長治國：是否先讓我針對派用人員問題稍微說明？

柯委員建銘：不必了。

毛部長治國：因為這是關鍵。

主席：到逐條討論時再溝通處理好了。

柯委員建銘：本席要告訴你機場捷運的問題很大，通車時程也 delay 很久，這個問題一定要好好解決。

毛部長治國：現在高鐵局已在積極處理。

柯委員建銘：本席很清楚高鐵局在推責任，因為高鐵和丸紅之間存在很奇怪的關係，所以都在袒護丸紅。部長主管業務這麼多，一定要好好了解底下有什麼問題，包括 e-Tag 的問題。

毛部長治國：e-Tag 沒有問題。

柯委員建銘：有沒有問題要到最後才見真章。

主席，一定要先處理吳宜臻委員所提的退回案，今天就動員表決。

主席：我會處理，這沒辦法表決。

柯總召是五朝元老，但包括部長在內，你們都講錯條款了，應該是第二條第一項第六款，而不是第六條，組織法沒有這麼多條，這要弄清楚。

接下來登記發言的魏委員明谷、李委員桐豪、孔委員文吉、陳委員淑慧、蔣委員乃辛、陳委員碧涵、紀委員國棟、徐委員欣瑩、徐委員耀昌及高委員金素梅均不在場。

請邱委員文彥發言。

邱委員文彥：主席、各位列席官員、各位同仁。部長是本席在成大的老師，謝局長則是本席的學長，在此本席也要恭喜學長，今天本席是以請益的角度站在這裡。

首先看到這張照片是澎湖員貝，我們可以看到一個村子有很多港，這些都是漁港，也有其時代背景，將來這些港灣要怎麼處理需要慎重考量。再來看到這張照片……

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。這是險礁。

邱委員文彥：對，上次也請教過部長。

請問局長，碼頭是不是造成整個島形狀變形的一個很重要因素？你是否看過以前這個島的樣子？

主席：請交通部觀光局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。港口確實會造成漂沙現象，並造成地形改變。

邱委員文彥：過去險礁嶼是一個非常漂亮的圓形島嶼，但大部分觀光客都直接在南邊搶灘跳下去，碼頭根本沒有必要，但澎管處興建一個碼頭，碼頭興建下去後，北邊那個部分就不見了，萬一這個島消失的話，吉貝可能也會不見，因為吉貝的沙尾是這個島在保護著。本席認為任何澎湖的建設都要非常小心，很多沙是隨時都在漂動，尤其最近有很多碼頭，也因此澎湖漂沙布局已和過去完全不同。既然造成這麼大影響，整個島的形狀又改變了，實在也沒什麼效用，又是過去澎管處興建的碼頭，現在可不可以拆掉？

謝局長謂君：這部分我們會進行後續評估，畢竟已經建設的工程要再拆掉也是非常浪費。

邱委員文彥：本席認為可以審慎研究，並非不可行，就像雪霸國家公園興建一號壩之後，造成櫻花鉤吻鮭洄游受到很大影響，所以，一號壩就拆除了，整個環境也變得比較好。一個錯誤的施工方式會造成環境很大的影響，那就應該有所改善，本席認為澎湖的部分可以研究，就找一些海洋工程專家討論，要用什麼方式才不會造成太大破壞，又可以回復原狀。

觀光署組織法都提到將來要調查研究或規劃觀光資源，但都沒提到要保護，究竟要不要「保

護」這兩個字？到底觀光局（或者將來的觀光署）要不要負責觀光資源的保護？如果要負責，且是非常重要的話，為什麼不入法？本席僅提供意見請局長考量。

現在基隆在發展海洋觀光，四月中會有麗星郵輪來，八月又會有一艘最大的船獲准以兩岸直航方式到基隆港，因此，基隆會是一個海洋的門戶。將來的觀光署是否考量將鼻頭角以北到八斗子或基隆，包括金瓜石及暖暖一帶，都列入國家風景區範圍？或者擴大為東北角、北海岸的一部分？

謝局長謂君：中間有間斷幾個都市計畫區，所以這部分還要再研究。

邱委員文彥：請研究一下，在過去歷史這是非常重要的，也遇到若干問題。以暖暖為例，法國人曾在當地戰敗，因此，暖暖武狀元廟的斗拱是一個法國人，還有暖暖的壺穴地形也一直沒人處理、沒人保護，但其實這是非常重要的，可否從國家觀光資源的角度再考量？以上是本席的建議。

運研所組織法第二條第九款提到港灣技術研究與建議，運研所下有港灣技術研究所，現在是一個派駐單位，未來仍維持港灣研究嗎？

主席：請行政院研考會宋副主任委員說明。

宋副主任委員餘俠：主席、各位委員。這部分完全尊重交通及建設部的規劃。

邱委員文彥：是不是負責橋梁及道路規劃？

宋副主任委員餘俠：根據原來運輸研究所調整規劃報告，是負責港灣技術的研究。

邱委員文彥：對此本席有不同看法，韓國海洋部底下有海洋研究發展中心，事實上，現在的海洋委員會並沒有一個研究機構去 support 它，港灣研究中心本來就是一個派出單位，將來有沒有可能歸於海洋部或海洋委員會，扮演其智庫的角色？

宋副主任委員餘俠：關於這個部分，因為現在位於台中梧棲的港灣技術研究中心已經是運輸研究所的派出單位，如果我的瞭解沒有錯的話。

邱委員文彥：所以它還是繼續維持港灣方面的研究？這批人將來是不是不會用來研究橋梁、路上的道路規劃？

宋副主任委員餘俠：這部分我們是尊重交通部的意見，這個問題是不是請運研所林所長說明？

邱委員文彥：能不能確定這個樣子？請林所長說明一下。

主席：請交通部運研所林所長說明。

林所長志明：主席、各位委員。基本上，運研所的港灣技術研究中心當初在省府的時候，最主要還是配合幾個港務局的相關業務，所以未來港灣技術研究中心還是會配合航港局及相關港務公司的業務去做相關的研究。除了這些業務之外，也會增加部分與道路、橋梁相關的工程研究。

邱委員文彥：所以這些人慢慢就會轉到那邊去了？

林所長志明：大部分還是在港灣這邊。

邱委員文彥：我覺得這批學海洋的人將來很有可能就會慢慢流失掉了。

林所長志明：不會。

邱委員文彥：所以我滿贊同柯總召的想法，我們必須和其他部會的組織法去共同考量，既然兩年以後可能會成立海洋部，我建議海洋委員會應該要有一個研究機構來支撐它，現在你們能不能把這

個部分也納入考慮？

林所長志明：因為港灣研究中心是偏重於港灣技術方面的相關研究。

毛部長治國：其實港灣研究和海洋研究是兩個很不一樣的研究領域，我們這一塊其實是和港的建設、港的運轉等方面比較有關，至於一定的水線範圍之外，往海上、水上去走的話，那就不是他們的專業了，我想這中間還是有差異的。

邱委員文彥：那是港灣的部分，我知道海洋研究是包含物理、化學、生物及地質，當然這也包括工程的部分……

毛部長治國：那部分並不是他們的範圍。

邱委員文彥：但是我還是希望能夠統合加以考量，也請貴部能夠考慮。

毛部長治國：是。

邱委員文彥：另外，貴部也負責相關的自由貿易港港區的規劃，本席希望你們在規劃時能夠有通盤的考慮，我們看一下洲際貨櫃中心的規劃，我不太清楚現在進行的狀況是細部規劃已經出來了，還是這只是個大要？請問部長，您知不知道進度是怎麼樣？

毛部長治國：這部分現在應該還是一個大要啦！

邱委員文彥：還是一個大要？

毛部長治國：對。

邱委員文彥：將來的填埋就是這個樣子嗎？

毛部長治國：範圍大概是這個樣子。

邱委員文彥：所以還是有機會去做一些改善。

請看下一張，高雄地區有相當多的工程建設，所以在整合上就是一個很大的問題，本席比較擔心的是，旗津和高雄沿海現在已經面臨到侵蝕的問題，如果我們要去興建這麼龐大量體的結構物，高屏溪的砂很有可能就會上不來了，到時候旗津就不見了，然後我們就要花更多的錢去彌補旗津海岸侵蝕的問題。本席現在提供一個意見給部長做參考，請看下一張，這是日本大阪南港地區，從圖上面來看，它其實是用島嶼的方式，而不是用一整塊的方式，因為採用一整塊的方式會對海流、漂沙、棲地的營造、生物的流動、迴游是不利的，改用這麼多個島反而可以營造更多的棲息環境，所以日本所採的方式是造很多個島，然後再用橋梁接起來。請看下一張，這裡面的貨櫃中心完全是符合我們現在的想法，然後還有很多化學船，因為我們畢竟是個國際商港，進出的船隻都是不同類型的船隻。我們可以發現，他們除了貨櫃場以外，還有海洋博物館、世界貿易中心、野鳥園，也就是說，他們除了商業活動外，還有歷史、生態的部分，變成一種複合式的概念，其實我們的高雄港也有這種想法，我也覺得應該朝這個方向去做。請看下一張，我們的設計包含貿易中心，以及展示海洋歷史文化的海洋時空館，所以高雄港其實已經初具這種情況了，因為它也有國際會議中心的規劃。下一張是南港野鳥園，有很多生態上的處理，可以隔開我們的貨櫃場，另外也有海釣場，因為依照商港法、漁港法的規定，都有一段允許海釣的範圍，現在很多海釣族群都非常喜歡這種規劃，但目前的規劃並無良好的設計。如果能有一個縝密的規劃，將來才可以看到好的結果，才可以達到繁榮的目的，然後在生態方面也可以更好。因此，本席建議將來

洲際貨櫃中心在做規劃時，能夠多找一些不同領域的專家去好好思考，因為以現在這種規劃方式，本席非常擔心將來高雄一看到外海全部都是貨櫃船，這不是我們想要看到的海洋景觀，也不會是一個維繫海岸穩定、維繫生態平衡的好的規劃設計，相信這也不符合我國未來發展的需求。以上純粹是本席提出的建議，請部長納入參考。謝謝。

毛部長治國：非常謝謝。

主席：邱委員，現在並沒有海洋部，依照行政院組織法的規定是設海洋委員會，不過兩年後還是可以做檢討。

接下來登記發言的張委員嘉郡、簡委員東明、呂委員玉玲、蘇委員清泉及張委員慶忠均不在場。

請許委員添財發言。

許委員添財：主席、各位列席官員、各位同仁。請問謝局長，你知不知道本席有提一個台南古都發展特別條例草案？

主席：請交通部觀光局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。是，我瞭解這件事。

許委員添財：你贊成嗎？

謝局長謂君：我知道裡面有一個安平歷史文化園區。

許委員添財：本席提案的用意是要發展台南古都，並透過特別條例的立法方式，請問局長瞭解這項立法工作嗎？

謝局長謂君：我不是很瞭解。

許委員添財：草案現在已經送到交通委員會了，不過上年度卻遭立法院程序委員會扣留、監禁很長一段時間，前後一共敲門敲了 17 次，都不能送出程序委員會。

50 年前的京都同樣面臨到國際工業化、現代化的衝擊，所以東京蓬勃發展，京都卻是岌岌可危，可是今天的京都卻是和東京各具特色，對不對？原因就是日本政府在 50 年前制定了京都國際文化觀光城市建設法，用特別法的規範來保護日本京都的重要文化資產，也發揚了日本文化，在京都這個歷史現場呈現各種特色，進而帶動了觀光產業化，也帶動了產業文化化，所以今天的京都不只是人文薈萃、古蹟遍布，更是登錄有案的世界文明遺產，臺灣幾乎沒有嘛！光是京都一個城市，就有好多個個案。

現在京都的國際觀光人口是從當時的幾乎沒有，第一個 10 年就增加到 1,000 萬，現在已經增加到 5,000 萬了。最近東京因為福島核災而遭受波及，可是京都還是扶搖直上。如果拿台北來比東京，拿台南來比京都，今天就是最後的機會，台北危機重重，城市發展已經 decline，公共投資的效率絕對是遞減的，因為它已經造成台灣的經濟發展失衡，即使台北的區域經濟內部還有相當的活力，但是它的發展卻帶來了臺灣經濟失衡、區域發展不均，形成社會成本的負面衝擊，外部副作用絕對超過內部的正作用，這是可以去計量的，可惜沒有人真正去做研究，或許是有研究但不敢發表，因為他的家、他的業都在台北。所以振興南部經濟就是救臺灣的經濟，台北如果有競爭力，如果它過去的發展是正確的，這個首善之都就不會被淘汰、不會被邊緣化。如果振興南

部經濟就會造成台北的沒落，那就表示過去其實是浪費的、是錯誤的，那也活該、應該，但我不相信會這樣。

可是南部憑什麼發展？什麼都跟北部，可是北部有國際貿易商展中心，南部必須等到三十、四十年後才有，南港二館在民進黨執政時，也因為政治上的理由、利益理由，不能夠搬到南部，連最近台北市申辦成功的世界大學運動會，當時我和高雄市親自前往義大利的港，結果只差了幾百萬美金的權利金，沒辦法繳出來，結果現在卻是用 10 倍的價格，用 6,000 萬美金去拿到主辦權，可是當時總統府只願意提供我 600 萬，對方要求我們再加 400 萬，財務長這 4 票就可以轉而支持我們。因為臺灣的文化，經過一個星期的對話、遊說後，他們心動了。類似的道理，我爭取到 2004 年的世界大學棒球錦標賽在台南舉辦，勝過古巴，本來是內定由古巴舉辦，因為第一屆是在美國舉行，第二屆內定由古巴舉辦，結果被我拿走了，表示臺灣文化絕對有吸引力。

台南市的巴克禮紀念公園，獲得西班牙巴塞隆納的世界建築首獎，其實它是很小的公園，只有 3 公頃而已，我說它怎麼會這麼厲害呢？原來它是無心插柳柳成蔭，它原本是個廢墟，而且是前前市長搞出來的廢墟，但是經過我清除垃圾以後，呈現出來的景色居然和莫內的花園一樣美，所以歐洲人會覺得它彷彿是莫內畫作的翻版，就這樣得獎了。我希望你們能夠去研究、支持本席所提的台南古都發展特別條例，經過本席剛才的解釋之後，你不心動才怪，贊成一下，好不好？有益無害啊！

謝局長謂君：其實對於南部，包含台南在內的觀光，我們都是以海洋、歷史來做推動，我覺得台南是個歷史古蹟，最近也有一個南區的國際光點計畫，它就是從台南市出發，我們希望塑造出古蹟、美食、老城……

許委員添財：只要是發展觀光，多做都是好事啦！不會錯的，像 2005 年我要爭取燈會在台南舉行時，卻被當時的觀光局長也就是前前任觀光局長及其團隊，把我整得實在受不了了，最後我說乾脆不辦了，結果總統說怎麼可以讓台南市不辦，要求觀光局一定要辦，最後才屈從我的意見，在港濱歷史公園那塊沙漠上突然出現，因為主燈在後天就要開燈了，可是今天還在鋪地毯、鋪草皮，就是這樣趕出來的，結果破紀錄，然後交通部觀光局在 2006 年時希望我再辦一次，當時我並沒有提出申請喔，觀光局打電話來詢問我，說報名時間快過了為什麼沒有提出申請呢？我說不是已經辦過一次了，還有希望嗎？他們還是要我趕快報名，希望我在 2006 年再辦一次。所以台南市這個文化古都有其天生麗質，也有一般人無法瞭解、想像的特色，真的是這樣，但這只能意會不能言傳，我再怎麼說台北人還是會不服氣啦！但是台北人如果當傻瓜一次，聽我的話，到台南去深度旅遊，傻傻的走一趟，到最後一定會懷念台南，因為地價只有台北的四分之一、八分之一，王建民住的豪宅 1 坪才 20 萬，可是台北卻要 150 萬，可是它的 view 絕對比台北漂亮，因為台北看出去就是四面環山，可是那邊看出去卻是廣闊的海洋、無際的天空，然後低頭看下去都是古蹟、歷史，只要稍微唸一點書，都會覺得這裡不可輕看，你有沒有這種感覺？你有沒有去過台南？

謝局長謂君：我非常瞭解台南，因為我在成大唸了 4 年書，我是成大畢業的。

許委員添財：可是那時候的成大和現在不一樣啊！當時成大是用圍牆圍起來的，現在成大把圍牆打

開了，這樣才能體會到與外面的文化浸淫交流的氣息，所以現在去又不一样了，你最近有沒有去過？

謝局長謂君：我去過，它的校區擴大很多。

許委員添財：現在香格里拉飯店就蓋在成大旁邊，以前成大旁邊是違章建築一大堆，現在則是五星級飯店，馬先生不是要你們多多去 home stay 嗎？不過我勸你不要 home stay，你應該高貴一點，我勸你去住五星級飯店，在古都住一下五星級飯店，你會覺得和台北、香港、東京的五星級飯店都不一樣，價值感多了好幾倍，而且更便宜、服務更好。如果是去 home stay，會看不起鄉下人，覺得怎麼會是這個樣子，當然我不曉得你會不會看不起啦！

謝局長謂君：民宿有民宿的熱情。

許委員添財：當然啊！我是故意講的，你還真以為我有這樣的感覺，不過我勸你去住高水準的五星級飯店，主要是讓你和其他的五星級飯店做比較。香港來開會的商旅團為什麼不住台北的香格里拉，反而要住台南的香格里拉？為什麼要到那邊開會？但陸客不一樣，陸客幾乎都是政治操作，陸客沒有自由市場，所以看陸客不準。你們應該去看自由行的旅客，尤其是香港、新加坡的旅客，他們是不是往台南跑的人數比較多？所以發展觀光不要走過去傳統上不正確的路，必須開拓新的路，南部的觀光資源絕對不會讓你失望，所以不要老是在台北看台北，應該從台南重新看臺灣，這是本席提供給局長的建議，因為你是新上任的局長，應該好好規劃一下，所以我對你都是鼓勵耶！

謝局長謂君：是。

許委員添財：而且這裡面有很多智慧財產權，你不覺得嗎？京都 5,000 萬觀光人口是怎麼來的？

謝局長謂君：關於觀光發展，我們會去注意區域的均衡。

許委員添財：觀光發展如果具有本地特色，如果是屬於文化底蘊的，它就會帶動文化創意產業，而文化創意產業會帶動工藝設計、會帶動科技發明，它是屬於根留臺灣、從臺灣這個根長出來的世界經濟奇蹟，這在未來可以看得見。過去臺灣的經濟不算是經濟，非常不經濟，大地破壞、人文破壞，對不對？結果弄到今天，貧者愈貧、窮者愈窮，第一代辛苦起家、白手起家的企業家，到中國去尋找第二春，結果斷送了臺灣的第二代！臺灣的第二代貧富懸殊，有錢的人在家中是伸手牌，養尊處優、好逸惡勞，沒有錢的人、想上進的人，卻是窮到三餐不繼，所以毫無能力在社會上透過自己的努力往上爬，造成窮者愈窮、富者愈富，所以這時候的發展能不能兼顧經濟與文化的發展、同樣的兼顧創造產業？我覺得觀光是一個切入點，請問部長是否認同本席的說法？如果認同的話，你就必須支持觀光局長，指導他這樣去做，好不好？

毛部長治國：（在席位上）我們的理念一致。

許委員添財：好，部長願意，列入紀錄，謝謝。

主席：部長是說理念一致。

接下來登記發言的賴委員士葆、盧委員嘉辰、盧委員秀燕、楊委員瓊瓊、李委員昆澤及薛委員凌均不在場。

報告聯席會，登記發言的委員已全部發言完畢，詢答結束。委員質詢時要求提供相關資料或

以書面答復者，請相關機關儘速送交個別委員及聯席會。

謝委員國樑、王委員惠美、李委員昆澤及徐委員耀昌等提出書面質詢，列入記錄，刊登公報，並請相關機關以書面答復。

謝委員國樑書面意見：

案由：本院委員謝國樑，針對組織改造行之多年，各部會就機關改建業務調整、人員移撥及如何因應改造前後的差異，減低衝擊，應早有方案漸進行之。然送審之多個交通部所屬機關組織法草案，對人員之轉敘，定有長達十年之緩衝期，此是否符合社會期待與組改效益目標，尚有可議；再者期限屆滿後是否真能一無雜音全盤接受，亦啟人疑慮。認交通部不應僅以長期的雙軌制來訴求員工保障，同時更應積極對員工輔導溝通新制，使之認知新制之重要與必行，則緩衝期滿始能平靜接軌，讓業務順行。爰提出質詢。

說明：

一、政府組織改造倡議早逾十年，積極著手調整規劃也不只五年，各機關早應調整好腳步，對改建所可能造成的衝擊預作疏導弭平；然送審之交通部所屬機關組織法草案對人員之轉敘，定有長達十年之緩衝期，顯見交通部在此之前就新制之宣導及人員之安撫安置，無適當積極之作為。

二、員工權利保障固然重要，但組改之社會期待與宗旨目標也需貫徹，如以保障之名因循舊制，則將有違組改精神。是為彌補前置作業的不足，在斟酌適當的緩衝期外，更重要的是在此期間應加強新制之宣導，並提出安撫安置人員的方法，否則屆時若再起爭議甚或抗爭，將嚴重影響機關業務推行，甚至損及民眾權益。爰向交通部提出質詢。

王委員惠美書面意見：

壹、電子收費系統（ETC）開辦至今，爭議不斷。交通部預計民國 102 年實施國道計程收費，關鍵配套是全面改採電子收費（ETC），但目前 ETC 利用率未達 5 成的情況下，國道計程收費能順利上路嗎？

說明：

一、為使用路人可在不停車、不用現金與更有效率及安全環境下完成繳交高速公路通行費，國道高速公路局推動「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案，以期增加收費站容量、縮短繳費時間、提高用路人便利及安全性並降低空氣污染等目標。「國道高速公路電子收費計畫」係依「促進民間參與公共建設法」於 92 年 8 月 20 日辦理公告招商後，高公局於 93 年 4 月 27 日與遠通電收股份有限公司簽約，並於 95 年 2 月 10 日開始營運測試；後來最高法院於 95 年 8 月 3 日判決，需辦理重新進行第二階段甄審，高公局重新甄審後，高公局與遠通電收公司於 96 年 8 月 22 日簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」。國道電子收費系統 ETC 上路 6 年多來，累計已超過 138 萬名用戶，截至 101 年 2 月 29 日，累計使用 ETC 次數達 971,658,989 輛次；4 月 7 日更已突破 10 億輛車次。

二、ETC 從 95 年 2 月上路以來，採用必須付費安裝 OBU（ETC 車上機）方式才可使用，一台 OBU 價格：標準型 e 通機 1199 元/台（目前價格降至 1039 元）；電子收費卡押金 100 元/每

卡，因為價格不算便宜，民間裝機意願始終不高，導致民怨四起，用路人使用意願低，使用率始終未達 4 成 5，儘管 99 年推出全民體驗 ETC 免申裝，連續 10 個月到現在，使用率也才 4 成 5，遠通電收仍無法達到當初合約規定的 6 成使用率。因此又在 100 年 7 月推出「全民 ETC 方案」，只要使用一個像 OK 蹦大小的 eTag，就可以通行，原本預計今年 3 月上路，卻因為 NCC 考量頻率恐會干擾 4G 訊號，導致頻率申請遲遲未過關。NCC 於 4 月 11 日終於通過高公局申請的 ETC 頻率使用案，未來 ETC 將全面改採如 OK 蹦般的微波系統設備 eTag，最快在 5 月可以上路，所有車輛都能免費申裝。

三、目前於基隆地區試辦之 eTag（另一種型式 OBU），係遠通電收公司為依約能順利進入計程收費階段，提供用路人免費裝機，消除電子收費門檻；eTag 為被動式扣款設備（其原理與悠遊卡類似），屬 RFID（射頻識別技術）之「預付式後處理」（Prepaid Post Process，簡稱：PPP）扣款設備，具有貼了即上路、免電池、無機無卡、下車免收機、預儲帳戶管理、無須 IC 卡記錄儲值與交易金額等特性；而目前 ETC 所用之車上機（OBU）係採「兩件主動式」設計，其於車輛通過 ETC 車道時，由 OBU 與路側設備進行雙向通訊傳輸，並透過 IC 卡直接扣款，雖具有即時提醒交易狀況之優點，惟須予 OBU 一定之電力來源。是以，eTag 不會有類似 OBU 產生因電力不足扣款失敗之爭議。未來國道 ETC 扣款系統將由 eTag 取代 OBU，惟在國道實施按里程電子收費前，ETC 車道仍採紅外線、RFID 雙系統並行，即同時存在 OBU 及 eTag 扣款系統，故原 OBU 用戶其 OBU 可以繼續使用到全面計程前；但倘若用路人同時有前述車內設備時，則會有重複扣款之現象。是為避免重複扣款問題發生，OBU 用戶在選擇停用並辦理 eTag 時，遠通公司表示會透過拆機及回收作業，以避免衍生重複扣款之狀況。

eTag 與 OBU 比較與規劃簡表

計程前 ETC 採雙系統運作	
eTag	OBU
◎預計自 2012 年 5 月起，全面免費提供申裝。 ◎至實施計程收費前，所有車輛均可免費獲得 eTag 乙個。 ◎用路人使用 ETC 無門檻，提升 ETC 使用率達 90%以上。 ◎實現國家 E 化政策順利全面進入計程收費。 ◎輕巧、便利、安全、科技	◎OBU 可延續使用至計程收費前。 ◎進入計程前，會依照客戶原來購買 OBU 的價錢，轉入用路人 eTag 通行費預儲帳戶。 ◎可提供卡卡通服務

四、根據遠通電收與高公局的合約，99 年 6 月起，利用率就未達合約要求，原本 100 年 4 月中為最後改善期限，高公局可依法處罰遠通電收每日 50 萬元，但因遠通電收提出將紅外線系統 OBU 更換無線射頻系統 eTag，且免費提供申裝，因此暫不處罰。高公局認為，遠通電收願意投

入改善 ETC 利用率的經費比罰款還高，決定接受遠通電收方案，暫時不處罰，但如果 eTag 仍未能有效提升 ETC 利用率，罰款仍是會往前追溯。遠通目前的申裝率還不到 5 成，而 6 月底就要面臨申裝率 6 成 5 的門檻，若無法達成將面臨 2 億多元的罰款。

五、目前國道收費採收費站方式，平均 34 公里一個收費站，收費 40 元，平均一公里 1.17 元。依據調查，現行 55% 使用者是開短程，免付費，因此變成長程使用者補貼短程使用者，故對中長途使用者而言相當不公平。再者以高速公路使用效率而言，由於太多短程車輛開上國道，加上在車多時，收費站都成為瓶頸，行車效率影響相當大。其次目前計次收費方式，各收費站所在縣市均可從其角度，找到認為不公平的論述，已有多個縣市收費站均要求廢除既有收費站。而廢除任何 1 個收費站，除造成收費站間距變大，勢必引發其他地區民眾起而效尤，在連鎖骨牌效應下，將造成高速公路收費制度之瓦解。因此，為解決計次收費之不公平，唯有按里程收費，「走多少、付多少」才能達到公平付費，一旦進入「計程電子收費」，即可「全面消除收費站」。故交通部規畫 102 年高速公路採用計程收費制度。而國道實施計程收費，ETC 為實現計程收費之必要工具。

六、在「計程收費」費率方面，高公局仍未提出具體方案，未來可能多案並陳，由交通部做成最後決定；費率則考量維持國道基金目前 200 多億元的規模、長途優惠、用路人整體感受（民調）等三因素。

問題一：請問部長，國道收費從明（102）年初將由計次收費走向計程收費，請問這項政策時間確定了嗎？就目前各項配套措施，您認為成熟了嗎？國道收費由計次收費改成計程收費這是何等重大政策，但為何高公局的網站上見不到相關規劃與研究報告，連高公局網站上的重大政策都隻字未提，試問明（102）年初真能順利上路嗎？

問題二：國道實施計程收費，ETC 為實現計程收費的必要工具；根據遠通電收與高公局的合約，99 年 6 月起，利用率就未達合約要求，原本 100 年 4 月 15 日為最後改善期限，高公局可依法處罰遠通電收每日 50 萬元，但因遠通電收提出將紅外線系統 OBU 更換無線射頻系統 eTag，且免費提供申裝，因此暫不處罰。但如果 eTag 仍未能有效提升 ETC 利用率，罰款仍是會往前追溯。現在 ETC 利用率約 45%，請問部長，您認為 6 月底要達到 65% 有沒有困難？如果達不到該怎麼辦？交通部如何處理遠通違約罰款問題？2 億多元的罰款是否確定罰下去？

問題三：部長，請問在「計程收費」費率方面，交通部有具體方案了嗎？民眾若今年未申裝 eTag，等到明年初計程收費上路後才要申裝，屆時是否免費提供？費率方面，是否考量隨里程數增多而遞減、啟程後在固定里程數內免費，或推動尖峰離峰時段兩段費率等？

問題四：基於公平付費原則，本席表示支持，但是計程收費的前置作業，恐怕比外界想像的還複雜、還多；小從電子收費逾期款處罰、驗車是否繳交欠款、電子收費與監理資料的連線，大到工程建設、到地區交通的重新規劃（部分原使用國道的短程車會回流地方道路而引起擁塞），都需要政府一一規畫。因此本席建議交通部應有詳細的配套措施。

貳、台灣交通亂舉世聞名？加拿大美國相繼警告，交通部如何扭轉台灣國際觀光形象？

說明：

一、加拿大外交與國貿部在官網發布的旅遊報告中，提醒加國民眾要留意台灣的路況，因台灣人駕駛習慣較差，騎乘機車很危險，開車也要小心；當地路況不佳，用路人又不守法，導致意外事故頻傳；機車在車流中穿梭，行人過馬路時務必小心；山區道路狹窄，年久失修。繼加拿大官方的旅遊報告之後，美國國務院也在旅遊資訊中，提醒美國人來台，要特別留意穿梭的機車，還有不尊重行人的駕駛。

二、交通部觀光局 101 年度預算有關觀光國際事務編列 7,117 萬 5 千元；另外 101 年度交通作業基金分基金觀光發展基金「觀光拔尖領航方案」中有關國際宣傳印刷費、廣告費暨業務宣導費即編列近 15 億元，用於國際市場開拓計畫推廣文宣品印製、辦理大型國際宣傳活動、主要客源市場廣告宣傳、駐外辦事處於駐在地辦理台灣觀光宣傳活動等，以爭取國際曝光度及強化台灣觀光品質形象。

問題一：部長，您覺得台灣的交通狀況好不好？日前加拿大官方的旅遊報告指出，台灣市區交通擁擠，駕駛常不守規則，建議加國民眾赴台旅遊時，最好不要騎乘機車，過馬路一定要提高警覺。連美國國務院也在旅遊資訊中，提醒美國人來台，要特別留意穿梭的機車，還有不尊重行人的駕駛。針對美國及加拿大對台灣交通狀況的敘述，身為交通部長的您，有何看法？能接受嗎？

問題二：觀光局有三大任務，其中一項任務是包裝台灣觀光資源，並對外宣傳推廣；請問部長，觀光局一年花在國外觀光宣傳推廣及國際觀光促銷上的預算是多少？您認為成效如何？國家每年花這麼多錢去行銷台灣，好不容易有了一些成效，卻因為台灣交通狀況不佳這樣的負面新聞影響國際形象，實在是很不值得，未來得要再花多少錢才能扭轉國外觀光客的觀點；請問部長，交通部對於美加二國的指稱，打算如何因應？是否搭配外交部向美加官方提出澄清或有其他良策？

李委員昆澤書面意見：

議程：一、審查「交通及建設部組織法草案」案。二、審查「交通及建設部觀光署組織法草案」案。三、審查「交通及建設部高速公路局組織法草案」案。四、審查「交通及建設部公路局組織法草案」案。五、審查「交通及建設部航港局組織法草案」案。六、審查「交通及建設部民用航空局組織法草案」案。七、審查「交通及建設部鐵道局組織法草案」案。八、審查「交通及建設部運輸研究所組織法草案」案。

一、電信、通訊、網際網路業務退出交通部

行政院進行組織改造的目的除了將政府機關進行精簡，最重要的目的在於讓性質相近的業務歸屬於同樣的主關機構管理，以利於相關事業的歸展。然而在交通部的組織草案中，仍然保留無線電頻、網際網路、電信等相關業務職掌。這樣的組織改造完全沒有達到組織改造之目的，電信、通訊、網際網路業務應退出交通部。

我國電信、通訊、網路業務有權責不一的現象。例如：「交通部」辦理無線電頻率、電信號碼、網際網路位址等通訊整體資源與相關政策之規劃、通訊產業輔導。「NCC」辦理通訊、網路監理業務。「經濟部工業局」有通訊產業推動小組。

先進國家多以專責單位進行通訊產業之發展管理，如英國：英國通訊局、韓國：情報通訊部、歐盟國家：資訊與通訊科技部等。綜上，基於『政策—計畫—執行—監理』一條鞭式的整合。交通部應退出交通部應該退出通訊、電信、網路產業，相關權責回歸 NCC。

二、觀光署應與其他觀光資源整合，移出交通部與文化部整合

行政院組織再造功能不彰，台灣的觀光發展仍是多頭馬車。依觀光署規劃辦理業務，除觀光產業規劃、觀光旅館管理之外，還有國家級風景特定區之建設開發。範圍還是侷限於現有之日月潭、茂林、花東縱谷等 13 個國家風景區。在交通部組織法草案內容完全看不出觀光署如何與國家公園、森林風景區、退輔會管理農場等觀光資源的整合發展。

交通部爭取觀光業務保留的主要原因是「觀光發展與交通建設關係密切」。惟台灣觀光產業發展迄今，已脫離交通開發之階段，而應以發展在地軟實力為主。未來觀光產業應以開發地方特色為主，發揮文化創意、發展人文精神為宗旨。

爰此，觀光業務應該進行整合，跳脫舊有思維，應由具備整合的能力與發展軟實力的部會去推動才是。因此為利於未來觀光產業之發展，相關業務應移出至文化部，讓文化部發揮專才，以發揮人文精神、開創地方特色為旨，發展台灣觀光產業。

三、交通部應裁撤『運輸研究所』

交通部運輸研究所主要工作為辦理各項研究計畫，以做為我國交通政策於研擬推動與督導之參考。惟查其有半數以上的業務均是委外執行，運研所功能形同是「發包中心」，主要業務就是辦理研究案發包而已。而且往往研究計畫結果，只是被束之高閣，並未獲得相關機關重視，落實在施政作為上。

運研所辦理之研究計畫內容與主辦機關多有重複，例如橋梁安全、道路運輸系統，往往在公路總局也都有各自的研究計畫，形同資源浪費，浪費行政資源與預算。綜上，交通部應裁撤效果不彰、浪費資源之運輸研究所。

徐委員耀昌書面意見：

一、低價陸客團再出，退佣歪風恐又起

根據觀光局統計，今年首季來台觀光旅遊人次比去年同期成長 22%，全年要突破六百六十萬人次，再創新高，相當樂觀。第一季來台觀光客，大陸以 55 萬 7,000 人次居冠，成長率 50%；第二名為日本 37 萬 9,000 人次，成長 17%。然而卻有業者爆料指出，旅遊人次提高，是因為旅行社又開始低價搶團，再度掀起購物退佣彌補團費歪風。交通部觀光局去年雖明文禁止旅行社把品保購物店退佣作為導遊出差費及彌補低團費，但因難以落實取締，不肖旅遊業者再度開始大打低價團費招攬旅客，甚至傳出有零團費團的傳聞。陸客團走的購物店仍以珊瑚、大理石、鑽石、手錶與茶葉店為大宗，搭配鳳梨酥和太陽餅等糕餅店，以前每名陸客最低購物消費金額要求 8,000 元，現在至少要 15,000 元，就是團費越殺越低，旅行社得苛扣購物退佣補團費差額。交通部觀光局對於陸客低價團亂象再起，有何因應之道？

二、桃機捷運工程延宕，是否影響通車時程

桃園國際機場捷運被列入政府「愛台 12 項建設」的國家發展重點計畫；第 1 階段預定民國

102 年 6 月，先通三重至中壢；第 2 階段預定 103 年 10 月，通三重至台北車站。路線全長約 51.03 公里，地下段約 10.92 公里，高架段約 40.11 公里，工程建設總經費約新台幣 1,138.5 億元。目前卻傳出機電部分因承包商日本丸虹公司與下游包商的爭議，導致工程進度落後超過 10%，承包商提出工程展延要求，卻遭高鐵局駁回的事件。請問部長，桃園機場捷運第一階段工程是否能如期在 102 年 6 月正式通車？若是確定延宕，通車時程須延後多久？

三、電動公車發展及補助計畫

油價上漲以來，大眾運輸載具成本也相對增加，交通部雖然已增加補助額度，運輸業者仍是咬牙苦撐。近年來油電混合車能見度大增，市場上更是炙手可熱，許多大眾運輸業者也開始換購油電混合公車，地方政府也編列預算進行補助，然而，比油電混合公車更節能減碳、更省油的電動公車卻是乏人問津，是造價過高還是電池技術問題無法克服？交通部及公路總局是否有針對電動公車提出補助計畫？本席希望交通部及相關單位能夠重視電動公車發展，以提高業者換購意願，真正達成節能減碳目標。

四、超收汽燃費退費問題

媒體九日報導，交通部超收汽燃費長達 29 年，合計超收金額逾新台幣 11 億元；交通部隨即表示自 7 月起，陸續將多收的費用退還給民眾。公路總局預估有 218 萬車主的被超收費可直接自汽燃費中扣除。車已過戶或無車籍民眾，交通部會以通訊方式通知車主辦理退費。由於汽燃費主要用於公路維護保養與安全管理方面，因此也引發外界質疑，對於交通部退還超收的汽燃費是否會影響未來公路養護品質？

主席：本案報告及詢答完畢，另定期繼續審查，散會。

散會（16 時 14 分）