

(三) 本院顏委員清標，針對交通部規劃國道高速公路由現今收費方式改為計程方式，依規劃收費標準設計，因許多路段原本不需收費，如今可能變成要收費，不符公平正義原則。如交通部執意要繼續推動計程收費，應將中山高速公路改為免收通行費、原本沒收通行費之路段不得納入計程收費以及延長免費計程路段三大原則，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、原本中山高速公路因為已經興建多年，所收的通行費已遠超過道路興建費用，但為避免造成道路使用擁擠，因此續收通行費至今。如果交通部要改成計程收費，那麼中山高速公路，也就是國道一號，應該要予以取消收費，以符合公平正義原則。
- 二、至於原本不收過路費的路段，例如國道四號等橫向公路路段，就不應該列入計程收費範圍內，以免招致民怨。
- 三、有鑑於計程收費明顯不利於短程行駛，交通部如果真的執意辦理計程收費，則必須要延長免費路段的計程標準。

(四) 本院林委員鴻池，針對近年兩岸航班不斷增加，空服員常超時工作，甚至一名華航座艙長因感冒引發敗血性休克合併多重器官衰竭過世，被質疑是過勞死，引起內部員工不滿情緒。有鑑於國際勞動組織正推行「尊嚴勞動」政策，國內也不斷檢討工時過長問題，爰要求交通部會同勞委會重新檢討「航空器飛航作業管理規則」，新增空服員疲勞管理規定，嚴格規範服勤工時上限，以保障空服員的勞動權益，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、兩岸航班近年不斷增加、空服員操到爆肝，不斷傳反彈聲浪，近日華航一名座艙長因感冒引發敗血性休克合併多重器官衰竭過世，更引爆內部員工不滿，質疑是過勞死。
- 二、有空服員投訴指出，相較長程航線一定要配十六位機組人員輪班，較短程的區域航線常以「最低人力派遣」操作方式，要有十人執勤，但航空公司可能只派七到八人就飛，造成部分人員須「趕時間」完成二到四個人的工作量，長期下來，導致過勞身體出現一堆毛病，如輸卵管病變、流產、免疫系統出問題等。
- 三、目前國內六家航空公司約有五千名空服員，其中華航僱用約兩千五百人、長榮為一千六百人，各家空服員工時、依《勞基法》第八十四條之一可由勞資雙方議定送勞工局核備，規定不一。

四、為讓空服員有「尊嚴勞動」，合理的服勤工時，本席要求交通部應會同勞委會重新檢討「航空器飛航作業管理規則」，新增空服員疲勞管理規定，嚴格規範空服員服勤工時，以保障空服員的勞動權益。

(五) 本院林委員鴻池，針對台灣已經進入「人才斷層」期，必須積極「攬才、留才、育才」，有鑑於政府「彈薪計畫」，以及消除政府財團法人主管薪資上限的措施，僅針對攬才、留才部分，爰建議行政院相關單位除了延續上述計畫外，更應研議制定培育人才的短中長期計畫，並著手建置「海外人才庫」，把國內「人才斷層」補起來，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣已經進入「人才斷層」期，主要原因有：出國留學人數減少、來台外籍人士多是藍領、社會環境不如新加坡國際化，以及人才被他國吸引、挖角等 4 個因素。
- 二、學者指出，台灣出國留學的年輕人越來越少，數量上「後繼無力」，向外找人也很困難；現階段，台灣找來的外籍人士多是藍領，白領階級也多半是外語教師，再加上中國大陸乘虛而入，挖我們的本土人才，無疑是雪上加霜。
- 三、國科會科技諮議顧問、美國史丹佛研究公司總裁卡爾森指出，台灣沒有完整的創新體系，創投能量也不夠，如果又無法吸引優秀人才，會變成科技產業發展很大的問題。他以曾是全球市占率最高的手機大廠諾基亞為例，因缺乏創新研發，全球市占率節節敗退，建議台灣要引以為鑑。
- 四、面對台灣「人才斷層」危機，政府要積極「攬才、留才、育才」，目前實施「彈薪計畫」、消除政府財團法人主管的薪資上限，算是「稍微有點突破」，但仍嫌不足。
- 五、本席建議行政院相關單位除了延續上述計畫外，更應研議制定培育人才的短中長期計畫，並著手建置「海外人才庫」，把國內「人才斷層」補起來。

(六) 本院許委員忠信，鑒於國小學童往返學校與或補習班之間，皆仰賴接送車接駁，卻無相關法規規範接送車之種類、設備，亦無對駕駛人及隨車人員資格之限制，實為對國小學童之生命、身體安全之嚴重漠視。國小學童在法律上雖為人而享有權利負擔義務，然實際上卻經常遭業者視為貨物運載，亦已嚴重侵害其人性尊嚴。爰此，教育部應儘速訂定相關管理辦法以維護學童安全及人性尊嚴，特向行政院提出質詢。