

考試院實地參訪交通部座談會紀錄

時間：中華民國 99 年 8 月 24 日（星期二）下午 3 時 10 分

地點：交通部 2101 會議室

參加人員：

考試院：李委員雅榮、蔡委員璧煌、胡委員幼圃、黃委員俊英、高委員明見、李委員選、林委員雅鋒、歐委員育誠、蔡委員良文、浦委員忠成、李副秘書長繼玄、簡主任益謙、陳專門委員定善

考選部：王司長俊卿、楊司長盛財

銓敘部：呂司長秋慧

公務人員保障暨培訓委員會：黃副處長秀琴

交通部：毛部長治國、陳次長威仁、(人事處)林處長木順、劉副司長詩宗、張簡任技正舜清

交通部所屬機關：公路總局吳局長盟分、趙副局長興華、(人事室)楊主任秀珍；民用航空局林副局長信得、(人事室)周主任蓮芬；觀光局謝副局長謂君、(人事室)蔡主任三連；台灣區國道高速公路局陳副局長志修、(人事室)林主任烈進；鐵路改建工程局周副局長永暉、(人事室)馬主任文林；台灣區國道新建工程局陳副局長福安、(人事室)傅主任桂枝；高速鐵路工程局游副局長建華、(人事室)吳主任健棧；台灣鐵路管理局徐副局長亦南、(人事室)黃主任振聲；基隆港務局王局長俊友、(人事室)張主任興旺；高雄港務局蕭局長丁訓、(人事室)蔡主任阿賀

行政院人事行政局：范處長祥偉

李值月委員雅榮
主持人：毛部長治國

紀錄：游惠君

壹、陳次長威仁致詞並介紹該部及其所屬機關與會人員

今天各位考試委員蒞臨交通部，讓本部蓬華生輝。其實在此關鍵時刻，也非常期盼各位委員的大駕光臨，因為本部配合行政院組改，將改制為「交通及建設部」，組織調整報告已奉行政院於本（99）年7月26日核定，本部現有14個三級機關(構)將整併為10個，分設為觀光署、高速公路局、公路局、民用航空局、鐵道局、航港局、運輸研究所與臺灣鐵路管理局、桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司（暫訂）等，其中桃園國際航空站將改制為國營機場公司、原公路總局更名為公路局、4個港務局部分人員移撥至航港局、高速公路局與國道新建工程局整併為高速公路局，以及高速鐵路工程局與鐵路改建工程局整併為鐵道局等等，因配合組改所衍生之人事制度變革與員工權益保障問題，希望藉由今日各位委員的到訪，了解我們的急迫感，並藉此溝通管道協助我們解決相關人事問題。

毛部長因公赴監察院約談，不能親自迎接各位委員，在此代為轉達部長的歉意。毛部長於約談結束後，將儘快回到部內參與座談，再次歡迎各位，謝謝大家。

介紹與會人員（略）。

貳、李值月委員雅榮致詞並介紹考試院暨相關機關與會人員

首先感謝交通部精心籌劃與安排，讓我們一行人走訪了陸、海、空等相關機關，包括基隆港務局台北港分局、桃園國際航空站、航空科學館、國道高速公路局交控中心等，並身歷其境赴桃園機場聯外捷運林口工地，實地了解目前部所推動之重大建設。交通事業攸關人民生命財產，不但需要專業知識，更需要創新、宏觀的思維與服務的熱忱。因此，交通人員之進用、訓練、績效考評等相關人事法制，對於機關

業務的運作，具關鍵性影響，而本院主管公務人員之進用、訓練、升遷、考績、保障等事項，希望本院的參訪對貴部有所幫助。

參訪第 6 站回到天下第一大部—交通部進行座談，應該會是收穫最大的一站。透過走動式參訪，直接互動與溝通，並藉此解決受訪機關相關文官迫切問題，或作為文官法制參考，可謂真正落實本院關院長一再強調「政府是一體」的理念。

介紹本院暨所屬部會及行政院人事行政局與會人員（略）

參、交通部人事處人事業務簡報

林處長木順簡報人事處業務（簡報內容及交通部建議事項提案表詳如後附）。

肆、座談暨意見交流

李值月委員雅榮：本次提案共 8 個議題，請交通部先逐案提出說明，再請委員發表意見。

議題一、交通事業人員改制簡薦委任用制，改制後員工權益保障事項。

李值月委員雅榮：未來交通部暨所屬機關將有一連串之組織架構調整，請銓敘部就議題一補充說明。

呂司長秋慧：開會前尚未看到議程的詳細內容，但原交通部準備資料為兩部間換文或到銓敘部之協商內容，且部建議事項業已一併彙總擬處意見，爰在此謹針對議程新增內容作回應。

銓敘部對於機關改制後員工權益之保障，向來非常重視，為讓改制後的業務能夠順利推展，均以從寬的原則來

處理。交通部之所屬交通事業機構較為複雜，因為一般機關改制之員工權益保障問題，多為改制後無任用資格者如何處理，而交通部改制之機關，多屬交通資位制，係依交通事業人員任用條例（以下簡稱交通條例）所進用，且高員級以上職務人員經銓敘部銓審有案，惟其任用及薪級結構、待遇福利等均與一般行政機關人員有所不同。

截至目前為止，本部與交通部已完成協商兩部分，包括交通部公路總局北、中、南部訓練所整併為 1 個訓練所，以及公路總局、臺灣區國道高速公路局改制為一般行政機關。前者訓練所整併案之組織規程、編制表及辦事細則草案等，本年 8 月 12 日本部曾派員參加行政院研考會之研商會議，對於留用人員部分亦兩度換文，經本部審酌後函復該會略以，組織規程草案第 5 條規定，原資位制人員得繼續以「原敘定資位」留用，與一般人員係以「原職稱原敘定資位」之原則未符，故建請交通部就其留用之緣由、影響層面及規定等再予檢討。又組織規程修正案經研商會議獲致初步結論，關於現職人員改任權益保障問題，由交通部洽商銓敘部，但交通部迄今尚未與本部作進一步協商。

至於公路總局與國道高速公路局改制為一般行政機關部分，如案附交通部函部意見，希望本部修正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（以下簡稱二類人員轉任辦法），將佐級資位之對照職等，由相當委任第一職等至第二職等修正為相當委任第一職等至第三職等。本部初步研議認為尚有討論空間，但顧慮此舉是否會產生員級與佐級資位人員轉任之職務範圍相同，而有高資位轉任較低職等職務之情形。而貴部的意見是目前行政機關最基層書記之列等是第一職等至第三職等，若以此角度

考量，本部尚可接受。由於本案須兩部會銜修正，故已正式函覆貴部先行評估釐清，如研議後仍認有修正必要者，將相關理由敘明並將配套措施設計完整後，再提出二類人員轉任辦法修正草案送本部研議。

此外，貴部建議以令釋規定：「改制人員如因尚未取得較高資位職務，而以原敘定之較低資位轉任，仍得於轉任後，以所具較高之交通事業升資考試及格資格，取得改制後機關相當之官等職等任用資格。」一節，與本部 87 年 9 月 11 日 87 台法二字第 1627391 號函釋規定不符，該函釋規定略以：「有關各類升等升資考試及格人員，均無法以該升等升資考試及格資格，據以取得一般行政機關之任用資格」，亦即升資考試只取得交通事業機構升資之任用資格，但轉任一般行政機關，其考試資格是不被承認的，是以，若其有高員級的升資考試合格資格，在改制前已占高員級職位，此部分人員，改制後應沒有問題，但如果未占缺者，改制為簡薦委機關後，升資考試資格是否能被承認，而突破現行函釋，本部的立場是保留的，主要是為避免嗣後產生援引比照情形。但能否基於機關改制之特殊考量，就此部分從寬處理，交通部建議該升資考試及格資格限於留用（改制後）機關採認，一旦調離則不再予以承認，而須重新審查資格，本部會再做進一步的研議。以上說明。

李值月委員雅榮：謝謝銓敘部的說明，毛部長特地趕回參加座談，希望本案能在充分溝通下圓滿解決。請交通部說明。

林處長木順：本案已擬妥，並陳 部長核定後，再與銓敘部密切協商。我們處理的原則是百分之百保障員工權益，惟限縮在適用交通事業人員任用條例之人員，故懇切地希望鈞院能在最大的思維下，於改制過程中，協助本部所屬機

構人員權益能受到保障。

毛部長治國：希冀本案能在員工權益百分之百保障之前提下，擇優處理，並限縮在交通部相關機關，而不影響其他機關，希望大院能在更大的思維下處理本案。

議題二、交通事業機構內一條鞭之政風人員任用，得採雙軌制方式任用，爰建議會計及人事人員之任用，亦得比照政風人員得採雙軌制（交通資位制與簡薦委制）任用。

呂司長秋慧：交通事業機構內一條鞭之政風人員任用，得採雙軌制方式任用，貴部建議會計及人事人員之任用，亦得比照政風人員得採雙軌制（交通資位制與簡薦委制）任用一節，同一機關人員因任用制度不同，產生待遇福利有落差，常造成管理上困擾。為避免因兩制併行滋生人事管理及權益不一的困擾，本部於 87 年召開相關會議確定處理原則，並經考試院 87 年 2 月 9 日 87 考台組貳一字第 00249 號函同意後，以 87 年 3 月 12 日 87 台審二字第 1589405 號通函規定，交通事業機構內人事、主計、政風機構，除依職期輪調辦法調進他機關已銓敘有案之現職簡薦委官等職等併立制人事、主計、政風人員外，自 87 年 1 月起一律依交通事業人員任用條例辦理任用審查；原依公務人員任用法審定有案之現職人員，得維持現制至其離職或該機構民營化之日為止，且一直以來都以此原則處理銓敘審定相關作業。

近幾年又有從寬改變之議，故本部復於 96 年 1 月 10 日，就公營事業、交通事業機構回歸單軌任用制度相關問題，邀請行政院人事行政局、行政院主計處、法務部及交通部等主管機關共同討論，是次會議經作成決議，為使公

營事業、交通事業機構人事、主計、政風人員儘早適用所在機構人事制度，以落實考試院政策，請各主管機關在研修公營事業、交通事業機構組織法規時，將各該機構人事、主計、政風單位所置職務，均改為適用所在機構人事制度，原依任用法審定有案之現職人員，得維持現制至其離職或該機構民營化之日為止。

另銓敘部 96 年 7 月 27 日部特二字第 0962819890 號函規定，基於貫徹考試院政策、顧及整體衡平性之考量，本部 87 年台審二字第 1589405 號函釋繼續適用至機關研修組織法規或機關人事制度改制時為止。也就是說 96 年再議之結果，並未改變 87 年所做的函釋決定。

據上，本部辦理事業機構一條鞭之人事、政風及主計人員之任用案件，向來均依前開政策執行，但今日會議的宣讀資料，貴部反映目前機關用人產生困難，本部責無旁貸要協助解決。目前採資位制之機關將隨組改陸續法制化或公司化，僅剩鐵路局，對於鐵路局在人事、主計人員進用之困境，是否同意改採雙軌制任用，尚需視未來政策方向考量決定，本部將進一步研究，並循行政程序來處理。

林處長木順：三類人員中，人事、主計人員未採雙軌制進用，影響鐵路局之人員進用，細節部分我們請提案單位作進一步說明。

黃主任振聲：本局目前面臨人才斷層的問題，儘管多次辦理人員外補，但由於報名人數少，錄取者又常因錄取高普考試資格而離職。另透過申請高普考錄取人員遴補方式進用部分，離職率亦偏高。由於台鐵局之待遇並不如外界想像優渥，實質上甚至低於一般行政機關，爰建議人事、主計人員採雙軌制進用，以吸引人才加入鐵路局。

李值月委員雅榮：謝謝台鐵局的補充說明，此議題請銓敘部進一步研議，若屬可行，依行政程序提報本院會議核定。

呂司長秋慧：有關 87 年函釋是否變更之問題，今天交通部所提供的會議資料非常詳盡，我們將攜回作進一步研究，若屬可行者，將循行政程序處理。

議題三、行政院組織改造後，本部現行派用人員得繼續依派用人員派用條例（以下簡稱派用條例）派用至離職時為止。

李值月委員雅榮：本議題先請銓敘部回應。

呂司長秋慧：此議題最為棘手，因為存有法制上的問題，對於機關改制，本院基於機關現職人員權益之保障，均有周延規範，尤其是派用機關改為任用機關，因派用人員雖係以學經歷審查進用之人員，但均送本部審定有案。故考試院歷次院會決議，機關改為簡薦委制或裁撤時，已進用之派用人員，參照法律不溯既往與保障既得利益之原則，除法律另有規定外，派用人員在未取得任用資格前，均得暫准留任原職至離職為止。派用人員無考試及格資格者，採留用身分繼續留在原機關，一方面保障其工作權，另一方面與法制相扣合，故留用人員以原職稱原職務，可考績升等繼續留任至離職或考上任用資格為止。換句話說，留用人員並無升遷機會，且是無法調動的，迄今多無例外。過去僅有如中央選舉委員會、退輔會等派用機關改制時，該機關要求放寬留用人員可在各縣市選委會或退輔會同質性高之所屬機關調動，此兩案例係陳報考試院會議特別通融讓其人員靈活運用。

交通部所屬派用機關配合行政院組織改造整併或改制為任用機關後，必須先予定位，其性質是否仍定位為臨時機關

，抑或改為常設機關？如果將改為常設機關，但仍設置派用職務，則與派用條例第 2 條規定不符，因為有關派用人員之設置，係以臨時機關或有期限之臨時專任職務為限。因此，歷來派用機關改制為任用機關時，現職人員若具有公務人員任用資格者，均以改任方式處理；未具公務人員任用資格者，則繼續留任至離職時為止。茲交通部建議，所屬之派用機關改制為常設之行政機關後，原派用人員得繼續適用派用條例規定，此與派用條例規定不符，又與考試院決議及歷來派用機關改制為任用機關之處理原則不同，恐引發二者間人員權益之不平衡。

另查交通部擬配合組織改造時程，研議於 101 年將臺灣區國道新建工程局合併高速公路局改制為簡薦委制之行政機關，以目前高速公路局所屬人員，係依交通條例任用之交通事業人員，其改制為行政機關，交通部亦擬議如因改制而有權益受損情形，得選擇適用原有資位制，則未來該改制後機關所屬人員，可能同時適用任用、派用及交通資位等 3 種制度，以三者之進用資格、核敘薪級等均有不同，恐造成機關同仁間權益之差異，而引發管理上之困擾。上開建議涉及整體制度之衡平，為免引致進一步之不平，爰建議再予慎酌。

李值月委員雅榮：本案在法制層面並不單純，仍需仔細審酌其合法性，高公局有無補充說明？。

曾局長大仁：對於隨業務移撥新機關之派用人員，建議得繼續依派用人員派用條例派用至離職或退休時為止，本局了解於法有所不合，有其困難，但組織改造的本意在於提升效率，國工局之派用人員均經相關職務歷練，且多數人仍有約 10 年之

工作生涯，在這原本可屬於黃金 10 年的工作生涯，因為組改而苦無升遷機會，不僅嚴重影響工作士氣，且後進具任用資格人員，因屬少數，勢將快速晉升，恐產生新進人員擔任主管領導資深人員之情形，對機關業務運作產生不利影響，此為以往機關改制或整併所未見，顯見現行「留用」模式無法解決新發生問題。

陳常次威仁：由於國工局此類人員很多，非少數一、兩職位被整併，而是影響一整批人員之工作士氣，我們了解組織改造很難面面俱到，但應從「如何讓這一優秀的工作團隊繼續為國所用」的思維來解決之道。

蔡委員璧煌：高公局派用人員的情況讓人同情，無論其從青春歲月為國貢獻或是從為國用人留才的角度，我們應思考如何解套，但個人認為前景並不樂觀。其與民國 81 年教育人員任用條例 21 條之修正情況類似，在進行改任換敘的過程中，對許多未經國家考試任用之學校職員，影響權益至大，當時王部長作榮提議舉辦半封閉式考試解套，當時本人在立法院躬逢其盛，但立法院並未同意辦理考試，僅強行同意其續任原職，但嗣後卻遭大法官解釋違憲，致使此類人員此後僅能夠留在原機關、原職等職稱至離職為止，不得陞遷亦不得調動。

另民國 70 幾年時，原有廢止派用人員派用條例將其整併至聘用人员人事條例草案之議，但當時立法院未予審議。為讓這 1 千餘人權益受到更完整的保障，建議可否由考選部針對其核心職能辦理半封閉性考試，讓其取得公務人員資格，而有合理升遷之空間。

高委員明見：交通部建議中提及可參照「中央健康保險局組織法」案例，在新機關組織法中明定得繼續依派用條例派用至離職或退休為止，是否合法可行？

呂司長秋慧：中央健保局之情況不同，其人員均未納入銓敘，不用送審，但依派用條例派用人員均須送部銓敘審定，中央健保局係採適用原有制度至離職或退休為止。

胡委員幼圃：本院通過中央健保局組織法時，有 2 項附帶決議，其一可供作參考，亦即依憲辦理公開考試，但考試科目可針對交通部最需用人才之專業職能，題目則可設計與現行實務作業作適當連結，若在職人員仍無法錄取者，亦藉此機會淘汰不適任人員，此舉不但不違憲，亦可對國家有貢獻的這個團隊有所交代。

李值月委員雅榮：請考選部與銓敘部研究是否可依胡委員建議方式解套。

蔡委員良文：採「留用」方式安置隨業務移撥新機關之派用人員，可否以陞遷受限為理由興訟，請保訓會先詳予說明，以避免不必要之訟源。

黃副處長秀琴：派用人員亦為公務人員保障法之保障對象，可依法提起救濟，但有無理由則尚需視個案情節而定。

呂司長秋慧：若交通部所屬派用機關改為行政機關為既定政策，個人有一具體建議，由於部分人員具有任用資格，扣除後尚有 900 餘人，在 101 年改制前有進用人員必要時，請交通部盡量調派具任用資格者，以降低派用人員員額。

林處長木順：方才高委員明見提及本部希望比照健保局案例，主要由於中央健保局組織法明定，該法施行前未具公務人員資格

者，得適用原任用法律至離職或退休為止，故本部援引該案例，並非創舉，且本部也會做好內控，僅限於本部 3 個派用機關配合組改之移撥人員，讓新機關能繼續保有這些優秀人員的能量。

李值月委員雅榮：本案茲事體大，仍有法制面之疑慮，請銓敘部密切與交通部就相關疑義進行溝通，以協調更好的處理方式。

議題四、有關本部及所屬或事業機構用人相關之公務人員考試，如特種考試民航人員考試、交通事業人員考試等，考選制度分發任用方式能否確達到考用配合之目標？

李值月委員雅榮：請考選部先予說明回應。

王司長俊卿：本部主管各項公務人員特種考試，遇有用人機關要求修正相關考試規則內容時，只要不違反對基本人權保障之要求，均會全力配合辦理。以民航人員考試為例，今年 6、7 月間，本部即主動配合民航局提出之需求，修改航空通信科錄取人員，訓練期滿前 1 年，通過航空英語能力檢定，以及飛航管制科錄取人員，實務訓練期滿前，應符合航空人員體檢標準等等。今日貴部臨時提議，希於民航人員特考規則中，增加錄取人員須於原分發占缺機關服務滿 3 年後，始得轉調至交通部及其所屬機關任職之規定，本部樂觀其成。另今日下午本部法規會亦正在進行民航人員特考規則修正案之審查會，貴部上述意見，若能事前提供參考，或可即時掌握時效，於該審查會中提出審議，迅速解決問題。

另貴部提議將鐵路人員考試安排在公務人員高普考試之後，鑑於考試期程安排涉及整體試務考量，挪移至高普考試

之後，有實務上的困難，因此，建議貴部考慮以增額錄取方式，來解決部分人員轉調其他機關，導致人力不足之困境。

李值月委員雅榮：交通部問題關鍵主要牽涉特種考試交通事業人員考試規則規定，取得及格資格者，實際任職6年才得轉調其他機關（構）任職，而高普考則僅規定1年之轉調期限限制。另交通部建議將鐵路特考延後於高普考試辦理部分，因涉及國考整體試務規劃，請考選部將此案時程困難，列入考量。

林處長木順：今年已以儲備人員方式應變。

王司長俊卿：林處長所提增列名額方式，本部建議則是採增額錄取，此問題便可簡化處理。

議題五、考試院正在推動考訓合一，強化培訓功能，選拔優秀公務人才。本部擁有完備之陸、海、空人力訓練所，是否可配合考試院，在基礎或專業訓練階段不佔缺、嚴格篩選不適任人員，使考訓能充分配合。

李值月委員雅榮：請保訓會說明。

黃副處長秀琴：交通部回應為無法配合提供訓練場所，但本議題主要希望交通部配合本院，在基礎或專業訓練階段不佔缺、嚴格篩選不適任人員，使考訓能充分配合。故在討論前應先釐清。

李值月委員雅榮：此議題為本院推動之重要政策，希望訓練機構能強化訓練功能，將訓練納入考試的一環，避免訓練流於形式。又考試如能以增額方式錄取人員，訓練過程落實淘汰機制，必能考訓用配合，故請交通部未來辦理初任人員訓練時

，能支持本院在訓練期間以不占缺方式進用。

林處長木順：本部所屬訓練機構業務，因部分機構受訓對象並非以公務人員為主，或因辦理的是特殊的航空科技專業訓練，或因訓練人員為公路從業人員，渠等均非公務人員，衡酌各訓練單位之容量，鈞院所提協助配合提供訓練部分，目前恐力有未逮。另對嚴格篩選不適任人員部分，前有調查局等機關，曾有退訓人員提訟進入冗長訴訟程序之案例，為落實淘汰機制，鈞院於法制面建構上宜周全妥適。

李值月委員雅榮：本議題討論，顯然雙方未有共識，將再進一步研究。

胡委員幼圃：由於國家考試考不出公務員之執行力、創造力，故本屆委員希望能透過將訓練納入考試的一部份，真正為國選才。依據公務人員訓練進修法規定，初任公務人員訓練，應由各主管機關於進用前或到職後4個月內實施，是以，當時立法原意或許考量到訓練容量之不足，而許其到職後始參加基礎訓練，但原則上應於到職前訓練完畢，及格後再分發，才符立法意旨。

毛部長治國：本議題為大院希望本部配合之事項，關鍵點顯然非本部所回應的訓練容量，而有所失焦。對於大院所推動的強化文官訓練政策，包括將訓練納入考試之一部份，並落實淘汰機制等，本部必定會全力支持與配合。

李值月委員雅榮：由於議題六與八均牽涉民航事務，座談程序略作調整，將議題六挪後，我們先討論議題七。

議題七、航海人員之專技考試已陸續由本部自行辦理。引水人、驗船師之考試是否要比照辦理？

李值月委員雅榮：請考選部說明。

楊司長盛財：從統計數據來看，引水人考試自民國 54 年至 98 年共辦理 13 次考試，計 1,477 人報考，及格 298 人，平均每次考試約 33 人報考，錄取約 7 人；另驗船師考試，自民國 62 年至 98 年共辦理 41 次考試，僅 346 人報名，74 人及格，平均每次考試約 8 人報名，及格率約為 1.8%，係目前國家考試規模最小者，本議題應從政府效能及法制面作進一步考量。

從法制面來看，依據引水法第 11 條規定：「中華民國國民經引水人考試及格者，得任引水人。」是以，辦理引水人考試，為本部主管事項。但目前實務上，引水人學習、管理及核發證書之主管機關是交通部，如考試亦能由同一機關辦理，事權較為統一，除可符合各引水港區實際需求，不需由交通部層層轉述，對於優秀人才之培育及任用亦較為方便有效。惟若改由交通部自行辦理時，必須修正引水法，此仍需政策考量決定。

至於驗船師部分，因船舶法或其他法律並無驗船師應經國家考試及格之規定。但目前驗船師執業資格之取得，卻係通過本部辦理之國家考試及格，故為符法制，應修正船舶法，將驗船師考試及格，取得驗船師之資格納入條文中，方屬正辦。故在未修法前，建議交通部可研究是否自行收回辦理

。

李值月委員雅榮：航海人員考試原為本院主辦，但業界及學界多有反應，建議讓考試與發證事權統一，故目前大多已回歸交通部辦理，且成效卓著。考選部提建議乃一思考方向，也就是兩者若改由貴部主辦者，在引水人部分，必須修法；但若維持現況者，驗船師部分則需增訂法律條文，由考選部主辦。

。

議題六、交通安全是國人關注之重要課題。本部在事故調查及預防工作上之機構為何？是否比照飛安委員會，在行政院成立涵蓋陸海空之運輸安全委員會？

李值月委員雅榮：議題六雖非屬本院職掌，但為國人所關心之議題，提供貴部參考。從大園空難引起國人對交通安全關注，爰建議成立獨立機關-飛安委員會，其他如海事、鐵路、高鐵等方面亦同，若能成立獨立機關，則可辦理預防、調查之工作，給予交通部較為客觀之建議，避免球員兼裁判情況，係屬於進步之建議方向，藉此機會提供參考。

議題八、近來國人對交通部之建議，特別是民航局，考試院有否可協助之處？

林處長木順：首先針對國際航空站改制為機場公司之進度作說明，目前本部擬妥「交通部民用航空局所屬航空站改制機場公司隨同移轉繼續任用人員人事管理辦法」，並已循行政程序報請行政院核定中。由於本案尚須會同鈞院發布，擬請鈞院協助儘速審議，並於本（99）年11月1日機場公司成立前發布。

李值月委員雅榮：議題八在上午場次座談會曾做過意見交換，現在部會與委員有無意見？可利用此機會再進一步溝通。

歐委員育誠：本人長期在行政部門服務，對交通部狀況有所了解，上午因另有行程，致未同行，但多位委員反應，今天早上安排的行程非常精彩，已非本人所了解之狀況，實在有點惋惜。

交通部人事業務績效一向良好，工作同仁積極與負責，表現深獲肯定，因此有曾任貴部人事處長之王德馨先生，係行政院所屬唯一由人事處長被拔擢擔任考試委員之案例。

關於配合組改將交通資位制改為簡薦委制之討論問題，均圍繞著銓敘、敘薪、待遇、退休與訓練，但實際關鍵卻非僅如此，礙於時間，在此就不在贅述。然而，基於政府一體的想法，行政院組織改造過程，本院責無旁貸必須在法制與技術面，會同相關部會共同研究解決困難，使政府改造過程能順利進行，這也是本院一直秉有之態度。因為時間已超過 35 分鐘，而交通部一向訴求準時，本席發言至此，謝謝大家。

蔡委員良文：政府再造不僅為既有行政組織重組，更包含其結構、功能、人力之配置，在憲法精神下進行調控，此為組改的基本原則。今日人事處安排簡報過程，將部當前問題均鉅細靡遺地提出，表敬佩之意。對於未來改制為交通及建設部過程中，建議人事處應預為綢繆者，應包含將接管公共工程委員會以及內政部營建署後，業務人力如何運用？如何篩選？各該機關人員權益如何保障？派用人員權益保障及發展性等其適法性如何？等等，人事處除了應關注部現有人力的運用、調配以外，對於將接收其他部會

人力部分亦應預為規劃，妥為因應。

高委員明見：對於貴部提及提升觀光局觀光旅遊能量之願景，本席提出建議。近年來民航業務不管在機次、進出客流方面均有大幅提升，但觀察其內涵，多為陸客來台觀光所致，澳洲、日本、韓國等客源則明顯下滑，建議貴部除在國內提升設施與服務品質外，所屬駐外單位亦應與當地旅行社尋求合作空間，在吸引陸客之外，增加其他客源。

黃委員俊英：延續高委員意見，近來觀光客量從 420 萬人次提升到今年 520 萬，乃可喜的現象。但觀光人口和觀光收益增加，卻造成觀光品質下降，觀光景點和設施遭到損害之案例也時有所聞，尤其陸客來台量大增，此負面影響已陸續顯現。近年來若干先進國家對於觀光政策已有所調整，追求的不再只是高客量，如紐西蘭與日本均重視審選觀光客並掌控來客數，前者積極爭取軟性冒險者（soft adventurer）；後者則以文化古蹟吸引歐洲高所得客群，以觀光醫療吸引中國多金客。台灣地小人稠，又經常面對天災，觀光景點、遺跡維護不易，觀光政策應從長計議，以永續發展為前提，對於觀光客人數和類型以及相關配套，建請妥為檢討規劃。

李值月委員雅榮：由於時間關係，座談會必須到此告一段落，在此先請毛部長總結。

毛部長治國：再次感謝考試委員到本部考察相關業務，尤以本部值此行政院組織再造，人事業務遭遇非常嚴峻挑戰的時刻。除本部改制為交通及建設部之外，所屬陸海空業務也同時面對很大的變動，陸運方面：公路總局更名為公路局，高速公路局與國道新建工程局整併為高速公路局，以及高速鐵路工程局與鐵路改建工程局整併為鐵道局等；海

運方面：成立航港局，原 4 個港務局部分人員移撥至航港局；空運方面：桃園國際航空站改制為國營機場公司。有關員工權益保障問題，有其難度，但相信在各位考試委員的協助下，必能找到解決方向，再次對於大院的支持態度表達感謝，相信本部在座的各位主管同仁都與我一樣受到了鼓舞，我們會面對挑戰，繼續努力。

另委員垂詢觀光業務推展部分，今年上半年（1-7 月）全球觀光業約成長 3~4%，台灣則逾 20%，來客成長量穩居全球第一，主要是馬來西亞（97.8%），大陸（78%），及新加坡、香港等。陸客成長很快，但對陸客放寬每日 3,000 人之議，本部係持反對意見，因為其間仍有很多問題尚待解決，本部與委員有一樣的想法，認為應該兼顧質、量。

對於觀光局設置觀光駐外人員，由於該局無正式駐外機構編制，係以該局現有員額駐外，在此也懇求銓敘部與人事行政局在調配員額與職缺時，優先支應本部駐外人員。最後再次感謝各位委員蒞臨指導與支持。

李值月委員雅榮：因為時間關係，不得不結束今天的座談。本屆考試委員都有很大的使命感，希望了解第一線遭遇的困難。由於本身具技術工程背景，對於陸海空業務都有所涉獵，也因此對於貴部的需求，都能感同身受，在此也代表各位委員感謝交通部之安排，貴部提出的資料、建議與問題，均會帶回討論研商，因為組改所致之員工權益保障，以及考選部建議貴部主管航海業務之專技航海人員考試能移由貴部辦理等議題，都需要深思熟慮並通盤考量法制、執行各層面，希望大家的努力下，循序漸進克服相關困難。

伍、李值月委員雅榮總結

今天的參訪，讓我們感受到交通部推動政務的積極與努力，透過雙方的交流，相關亟需解決之問題，我們一定會全力協助，相信對於行政院組改必定有正面之助益。再次感謝交通部的安排，座談會到此結束，謝謝。

散會：中午 17 時 30 分。

主席 李 雅 榮