

車輛，已擇定分階段篩選 100 輛（營業大客車 51 輛、營業大貨車 49 輛）及 718 輛（營業大客車 370 輛、營業大貨車 348 輛），後續將視科研計畫需求，請公路總局配合辦理。

（二十四） 民用航空局為健全飛航安全管理體系，建立飛安監理檢查制度，惟正職檢查員延攬不易，又年齡結構偏高，將於 10 年內面臨退休潮，恐有人力缺口及主管職斷層風險，允宜妥善規劃因應措施。

民用航空局為持續有效監理航空業者之航機運作，維護飛航安全，於 85 年間參據國際民用航空組織所訂標準，建立飛安監理檢查制度，多以約聘方式進用檢查員（不得擔任主管職），又為提升飛安檢查專業及水準，於「交通部民用航空局航空安全檢查及飛航測試執行要點」規範，檢查員須具備英語能力達多益 650 分以上或等同測驗成績、航務檢查員須具有 7 年以上飛航年資及 1,500 小時以上飛航總時間、適航檢查員須近 10 年具 5 年以上之運輸類民用航空器維修相關經驗等條件。經查該局為落實飛安檢查作業，以公務人員特種考試進用正式民航人員，103 年以前因該項考試未有任職 3 年內不得轉調原分發機關以外機關之限制，少數約聘檢查員尚願意參加考試取得公務人員任用資格，再申請原單位擔任檢查員，惟自有轉任限制後，約聘檢查員已無意願報考，又公務機關待遇不及業界，不易延攬人力，截至 111 年底止，該局 76 名檢查員中，具公務人員資格者僅占 3 成（表 28），又以年齡別分析，51 至 65 歲者合計 50 人，超過 6 成；另督導人員（主管職）13 人，平均年齡為 54 歲，其中 7 人將於未來 10 年內達屆退年齡，顯示檢查員正式人力短缺並有主管職銜接斷層隱憂，主管人員如不具航空器飛行或維護專業能力，恐無法觸及飛航或適航監理業務核心，且有飛安監理評鑑等級遭調降之風險，經函請民用航空局妥善規劃因應措施，以厚植航空安全檢查量能及飛航永續發展。據復：已於民航特考增設飛航檢查及適航檢查 2 科別，截至 111 年底止，增加錄取飛航檢查及適航檢查人員各 7 人及 3 人，將依據國際民用航空組織指導手冊、我國監理業務實務需求及相關規範，加強辦理檢查員招聘及滾動調派作業，俾使飛安監理制度持續有效運作。

表 28 111 年底航空安全檢查及飛航測試作業人力概況

單位：人、%

項目 年齡級距	合計	公務人員		約聘人員	
		人數	占比	人數	占比
合計	76	25	32.89	51	67.11
31-40 歲	8	7	9.21	1	1.32
41-50 歲	18	6	7.89	12	15.79
51-60 歲	33	11	14.47	22	28.95
61-65 歲	17	1	1.32	16	21.05

資料來源：整理自民用航空局提供資料。

（二十五） 公路總局配合經濟部執行縣市管河川及區域排水整體改善計畫，辦理省道橋梁或箱涵改建工程，獲配預算未及所需工程費 5 成，部分案件須由所屬移用養護業務經費先行墊支，或改列其他計畫，惟仍未獲適足經費，允宜協調妥