

(四十一) 本院江委員惠貞，鑒於經濟部將研擬開放國內 3K5 級制企業聘用外籍勞工上限比例調高至 40%，讓國內招募不到本國勞工的企業可以擁有充分之勞動力。雖然 3K5 級制企業，多指工作環境屬於較為骯髒、危險、辛苦之產業，本國勞工就業意願較低，但是基於照顧本國勞工之原則，調高外籍勞工上限時，政府是否已盡力協助本國勞工和資方進行工作媒合，此外經濟部應主動說明此次調整外籍勞工上限政策，將增加多少外籍勞工、而本國勞工又會受到何等影響。本席建請經濟部及勞委會，對於開放國內 3K5 級制企業聘用外籍勞工上限比例調高至 40% 必須做全盤考量，此外也應主動說明此政策影響層面，以避免一般民眾過度憂慮。以上問題，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、為解決缺工問題，經濟部研擬開放 3K5 級制企業聘用外籍勞工上限比例，讓國內招募不到本國勞工的企業，可比照台商回台投資案，上限調高至 40%。由於本國勞工進入 3K5 級制企業意願較低，小夜班、大夜班經常出現缺工之情況，因此透過外籍勞工作為補充人力有其必要性。
- 二、以外籍勞工作為補充人力，彌補本國勞工就業意願較低之產業，對於國家長期發展有其助益，惟調高外籍勞工上限之前，政府應確定已盡力協助本國勞工和企業進行工作媒合，如此才能真正保障本國勞工之工作權。此外一般民眾對於此政策仍有諸多疑慮，擔心自己工作權益是否會受到此政策之影響，因此政府應善盡照顧民眾之責任，主動說明此政策之影響層面，包括將增加多少外籍勞工，以及多少本國勞工將因此受到影響，避免一般民眾過度憂慮。
- 三、本席建請經濟部及勞委會，針對此政策進行評估和廣泛之意見徵詢，清楚說明此政策之影響層面，避免民眾過度憂慮。此外並提供目前 3K5 級制企業之數量和規模、勞動人口總數、本國勞工和外籍勞工之比例、以及若將 3K5 級制企業外籍勞工上限比例調高至 40%，會增加多少外籍勞工，以及有多少本國勞工會因此受到影響等，以書面資料進行回復。

(四十二) 本院李委員鴻鈞，有鑒於國道 1 號五楊高架 HOV 高承載專用車道自民 102 年 4 月 20 日開放通行迄今 (民 102 年 9 月 27 日) 已屆滿 5 個月，惟其設置效益仍備受質疑，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、五楊高架泰山至中壢路段內側車道，首創國內全天候高承載專用車道，僅限大客車、計程車及搭載 3 人以上之小型車行駛。高公局表示，五楊高承載車道具試辦性質，若試行情況良好將擴及其他國道，惟專用道開通以來，每遇慢車擋道車流速度遂受影響，以致用路駕駛普遍質疑其效果不彰。
- 二、究其原因，係歸於目前南北雙向高乘載車道路段長達 19 公里，卻僅於南下路段各置 2 個匯出、入口，北上則為 2 個匯入口、3 個匯出口。不少用路人反映，行駛專用道遇車速過慢之車輛擋道，則無法保持行車速度，最快需等 6 公里始能轉出一般車道。尤有甚者，部分應行駛高乘載之大客車更因此不願進入專用道而行駛於外側車道，導致專用車道非但未達加強紓運效果，且時有兩側大車包夾中間車道小客車之危險情況發生。
- 三、應環評要求設置之高乘載車道，乃順應國際趨勢之先進設計，惟其規畫至施行仍需考量國人駕駛觀念與習慣。爰此，本席籲請相關主管單位儘速檢討高乘載車道之使用成效，除加強宣導改善並研議是否增設匯流進出口，亦可擴大評估提高最低速限，或強制大客車行駛專用道之可行性，以發揮設置高乘載車道之最大效益。

(四十三) 本院江委員惠貞，鑒於我國派遣工人數高達 57 萬人，政府卻遲遲沒有針對派遣人員提出法制化之保障，導致出現許多派遣工「一夕失業」、「職災無法理賠」等現象，其中政府部門甚至帶頭大量運用派遣工，2012 年行政院所屬機關合計派遣人員高達 10,738 人，佔公務人員比例 5.7%。派遣工原意是為了因應景氣變化而有彈性地、季節性地運用人力需求，但由於缺乏法治化之保障，不僅政府部門帶頭大量運用派遣工，民間企業也出現「萬年派遣工」、「寶特瓶員工」等不合理之狀況。派遣工不僅得面臨隨時可能被解雇的風險，還得忍受無法升遷、同工不同酬、沒有獎金和年假等問題。落實勞工的照顧是政府的責任，本席建請勞工委員會針對派遣工問題審慎評估檢討，並且盡速完成派遣專法之研擬，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、我國自 2002 年起，派遣工人數由 7 萬人暴增至 2012 年 57 萬人，佔全體勞工比例 5.29%，儼然有邁向日本、德國等「派遣大國」之趨勢。但是相較於日本、德國早已訂定專法明確保障派遣工之一切權益，台灣卻遲遲沒有針對派遣工問題訂定相關法律。派遣工不僅無法享有獎金、休假等福利，還得面臨「同工不同酬」之困境，此外也沒有任何升遷之機會。