

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。

- 二、派遣工本是為了提供企業因應景氣變遷之暫時性、季節性之人力需求，由於缺乏相關法律規範，導致許多企業為了節省人事成本，大量雇用派遣工來從事「經常性業務」，許多派遣工一做數年，工作內容和一般正式員工無異，但是企業雇主卻能省下高額獎金、人事成本。2008 年甚至發生奇美電子以簡訊解雇 3000 名派遣工，卻不見派遣業者和政府出面介入之情事。除了民間企業，行政機關也出現大量運用派遣工從事「經常性業務」之亂象。2012 年行政院所屬機關運用派遣人數高達 10,738 人，佔公務員比例 5.7%，比全國派遣工佔勞工比例 5.29% 還要高，惟公部門無需因應景氣變化而有暫時運用人力之需求，因此大量運用派遣工更顯不合理。
- 三、勞工是國家之命脈，照顧勞工是政府的天職，若政府放任派遣工問題不管，我國薪資恐將持續負成長，並且嚴重影響社會之穩定運作。本席建請勞工委員會於二週內提供 2000 年至 2013 年派遣工之數量、平均薪資等完整之數據統計書面資料，並針對派遣工問題盡速完成派遣專法之研議，並應於派遣專法中採用「正面表列」列出適用行業別，以避免企業濫用，此外應比照德國、日本明確規範公部門不得使用派遣工，最後應落實「同工同酬」，讓所有勞工都能獲得公平正義之保障。