

要的人力，彈性調度以補足季節性農作物採收之需要人力，且由政府集中委託控管外勞，不致侵害本土農業勞工之權益。本席要求農委會等相關主管機關，應著手研議相關可行方案，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、農村缺工與否須視農作物耕作型態，全年性與季節性缺工有別。其中，季節性缺工往往是最令農民頭痛的問題，因為農作物遇採收期時，需要在最佳的時間將其採收，刻不容緩。但相同作物在相同地區於相同時間採收，往往出現人力的缺口。以玉井區的芒果來看，大家開花結果的時間都一樣，主要集中在 4、5 月～8 月期間芒果需要套袋，但工人缺工嚴重，即使一天工資 1,500 元，有錢也不一定請得到工人，造成「搶工」的情形。
- 二、引進外勞進入農村最大的疑慮是排擠本土農業勞工的就業機會與薪資，除此之外，季節性農作物的耕作者也擔心採收需要一定專業性，且有時候只有幾天到幾週的需求，不可能因為短時間的需要就雇用外勞，雇用之後還要負責食宿與管理，十分麻煩。崙此，本席建議不妨由政府委託統一控管，建立起人力中介站形式的「勞動人力合作社」，讓每個產地的負責人可以上網登記需要的人力，彈性調度以補足季節性農作物採收之需要人力。

(十二) 本院丁委員守中，針就每遇連續假期，台鐵花東車票便一票難求，認為除了客觀班次有限之外，很大一部分是因為車票都被黃牛集團透過電腦駭客程式買斷，愈益猖獗。2011 年，鐵路警察局「淨網專案」查獲黃牛集團影響車票張數約五千五百張，2012 年增加為三萬三千多張，2013 年的前十一個月，竟攀升至七十六萬一千多張，三年暴增一百八十倍。即使 2014 年《鐵路法》部分條文修法，提高罰鍰倍數，但網路上仍可找到黃牛賣票之訊息。電腦駭客程式推陳出新、日新月異，防不勝防，本席建議正本溯源之道應是規劃研擬車票「實名制」來杜絕黃牛票使用問題，交通部與相關主管單位應參考他國經驗，透過實名制之設立，乘車民眾必須拿著寫著自己名字的車票才能搭乘，限制車票流通便利性，讓黃牛票使用不易，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、目前火車票的購買方式除了臨櫃購買之外，還有電話及網路購買，其中網路購買最易遭受

黃牛集團駭客程式鑽漏洞，將車票掃購一空。雖然網路購買也需要身分證字號等限制條件，但透過身分證字號製造機電腦程式或是借用人頭資料，即可規避此限制。

二、與其耗費龐大資源升級電腦防堵駭客程式之安全機制，不如採用歐洲、俄國、中國等地行之有年之車票「實名制」之措施。「實名制」簡單來說就是在車票上印製購買者姓名及證件編號後幾碼（身分證或護照等），其驗證方式非入口處，而是列車長查票時即可順便驗明正身。如此一來，訂票時非得用自己之身分訂購，才可使用，降低車票流通便利性，杜絕黃牛票之使用。

（十三）本院丁委員守中，針就「跨域增值公共建設財務規劃方案」（下稱跨域增值方案）低自償率公共建設是否會被排擠問題，認為公共建設本非追求投資回報的項目，而是基於公益與社會發展所必須建設之設施。但在跨域增值方案下，因為自償率高之建設案財源籌措較易，往往形成政府關注之焦點，畢竟可有效減低財政負擔，如此一來，自償率過低的建設案是否會被排擠？例如台北土城線延伸頂埔段、台中鐵路高架化等公共建設案，其自償率皆不到 5%，自償率低中央補助率就低，地方政府也因自償率不足需要花更大的力氣籌措剩下的建設經費，雙方皆吃力不討好，使跨域增值方案透過自償率來降低中央財政支出的宗旨大打折扣。本席認為國發會及相關機關應明訂不同自償率的公共建設適用不同開發建設方案，以免產生排擠效應，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、跨域增值方案，期藉由擴大公共建設受益範圍之開發利益，透過公有土地開發或都市更新、調高並標售增額容積、納入未來地方政府因公共建設帶動增加之地價稅、房屋稅、土地增值稅等財源，及推動異業結合等策略，逐年將外部收益回收納入基金，提高計畫自償能力，以挹注公共建設經費。易言之，都市及土地有發展，才能帶動財源，提升自償率。自償率高，代表著地方政府有穩定的財源收入來支付公共建設的支出，增加地方政府參與的意願。
- 二、台北土城線延伸頂埔段、台中鐵路高架化等公共建設案，其自償率皆不到 5%，自償率低中央補助率就低，地方政府也因自償率不足需要花更大的力氣籌措剩下的建設經費，雙方皆吃力不討好，使跨域增值方案透過自償率來降低中央財政支出的宗旨大打折扣。本席認為國發會及相關機關應明訂不同自償率的公共建設適用不同開發建設方案，以免產生排擠效應。