

六、推動產業升級不能僅局限於五大創新計畫，而應落實在已具實力的各項產業上，才能收促進投資效益之功。扁政府時代夸夸其談的「兩兆雙星」計畫，傾政府之力扶植面板與記憶體產業，結果反而造成業界投資過剩而互相廝殺，最後鎩羽而歸，政策誤導的殷鑑不可或忘。要想在凶險的情勢下追求台灣經濟突圍，新政府能犯錯的空間不多。新閣要利用有限的資源，在有限的時間內繳出拚經濟的成績單，既點燃投資的火種，又避免誤踩雷區，必須步步為營。

(十二) 本院邱委員志偉，鑒於國防部近年來不斷宣導禁止酒駕，陸軍司令部亦要求各級單位若有官兵酒駕，應將全體人員召回，舉辦「軍紀檢討會」，但仍無法遏阻酒駕情事不斷發生。為何酒駕案件仍層出不窮？請國防部盡速提出相關策進方案，並提供近 3 年來酒駕相關軍紀案件資料，爰此特向行政院提出質詢。

說明：

國軍酒駕問題嚴重，陸軍司令部要求各級單位將全體人員召回，舉辦「軍紀檢討會」真的有效嗎？答案是軍紀檢討會後，仍發生 2 起酒駕事件，就連國防部將領都僅能說「遺憾」，並準備將 2 人依規定記大過並列為汰除人員。

(十三) 本院許委員淑華，鑒於新任交通部長一上任，針對即將到來的端午連續假日，取消行之多年的國道夜間行駛免收費措施。以降低行車風險，做為取消夜間免收費藉口，也完全缺乏說服力。如果夜間行駛高速公路確具高風險，交通部該做的是夜間封閉高速公路，就像颱風天封閉危險路段一樣，以此確保人命安全，而非藉收費來達到以價制量的目的。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

一、開發高速公路是為了疏解交通，不是為了收費，連續假日下半夜恢復收費，將使白天的高速公路品質降低。交通部長賀陳旦才上任，即迫不及待端出交通新政大菜，其中一道是針對即將到來的端午連續假日，取消行之多年的國道夜間行駛免收費措施。根據交通部的說法，近年國道連假夜間免收費時段，僅分流白天車流量不到一成，但肇事率為一般假日同時段的一·四倍，為降低夜間行車風險，今年端午節將取消夜間免收費措施。這又是典型的新官上任一把火，但決策邏輯並不周延，成效如何，有待檢驗。

二、連假國道夜間免收費實施超過十年，以北高長途開車者而言，一趟下來可省三百元，算是

小小的誘因。雖然有人主張使用者付費，但實施夜間免收費的目的，是為分散車流，就像台電透過優惠電價鼓勵離峰用電，道理相同。高速公路夜間空蕩蕩，白天活像個停車場，根本不符合使用效率原則。現在貿然取消夜間免收費，車輛通通湧向大白天，車潮恐怕只會塞得更嚴重。高公局說，端午連假車流量不如春節、清明或中秋節，是否意味春節、清明或中秋節，將會恢復免收費制度？否則如何疏緩白天車潮？接下來要問的是，春節、清明或中秋節高速公路夜間行車風險，難道就比端午來得低？高公局的決策邏輯大有問題。

三、以降低行車風險，做為取消夜間免收費藉口，也完全缺乏說服力。如果夜間行駛高速公路確具高風險，交通部該做的是夜間封閉高速公路，就像颱風天封閉危險路段一樣，以此確保人命安全，而非藉收費來達到以價制量的目的。況且，這個目的也不會成功。有些人利用夜間時段行車，是因為工作和時間的安排，也是為了避免白天尖峰車潮。至於夜間開車的風險，當事人會自行評估。事實上，夜間活動因為能見度受限，本來就要特別當心。夜間行駛一般公路也是如此，行人同樣需要提高警覺，以免發生意外。取消夜間免收費，只是讓國庫多進帳，對改善高速公路運轉並無助益。

四、以往每逢長假前夕，高公局總會建議用路人，要善用夜間免收費。可見，夜間免收費的確有助於疏解交通。交通部現在則推稱，過去連續假期時高速公路實施夜間免收費，是希望分散車流，但現在國道已經全面改為電子收費，駕駛不會因為收費站被迫減速導致塞車，電子收費已上路，應能維持正常行車速度。但從近幾年來春節國道、省道塞爆的情形來看，交通部顯然不食人間煙火。電子收費早已實施多年，費用照收，交通照塞，取消夜間免收費，白天只會塞得更慘，這是供需問題，電子收費沒辦法解決交通壅塞的基本難題。

(十四) 本院許委員淑華，鑑於近五年來，台灣在世界上各項經濟評比都名列前茅，但外人直接來台投資 (FDI) 金額平均約 50 億美元，2015 年甚至還負成長 16.87%，相較於其他發展中國家，屬於吊車尾的成績。同時國內金融帳也已連續 23 季淨流出，顯示外資不願來台長期投資，連國內資金也都想往外跑，即使工商界願意根留台灣，也難以持續擴大投資。新政府上任後宣示將推動「新南向政策」，行政部門應具體規劃相關政策，逐步落實，如此工商界也才能合力配合，再創台灣經濟發展榮景，爰此向行政院提出質詢。

說明：

一、台灣目前投資環境的困境不少，例如：洽簽 TPP、RCEP 及與重要貿易夥伴簽署 FTA 進度落後；能源政策、土地供給及環評制度受民粹影響，充滿不確定性；還有勞工法令不斷增加雇主負擔，且缺乏彈性等。