

(四十七) 本院邱委員志偉，鑒於《道路交通管理處罰條例》第 45 條規定，機車騎士若將機車行駛於人行道，將被處以 600 元以上、1,800 元以下罰鍰。但政府卻於人行道上畫設停車格，致使機車騎士圖方便而直接騎車上人行道停車，因而被警察開 600 元罰單，爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、根據台北市交通局統計，截至去年底，台北市登記的機車數量達 109 萬輛，但全市機車停車格總數僅 18 萬格，且多數畫設在人行道上；但人行道上設置機車停放區，卻意外變成了違規陷阱，許多騎士經常習慣性地將機車直接騎上人行道停進停車格，因而被警察開單。為防止民眾非故意地行駛機車上人行道，政府應廣為宣導，或於停放處設立告示牌，以免讓民眾踩入違規陷阱。
- 二、政府既在人行道上畫設停車格，則得做好配套措施。據民眾表示，斜坡道只設在前後兩端，若停車位設在中段，則不便於機車騎士停放。

(四十八) 本院邱委員志偉，鑒於公路總局規定國道客運業者應依法令規定行駛路線與上下客，路線中排定的下客站就算無人下車，客運仍須駛下交流道並停靠下客站。有客運指出，長途客運每趟次至少虛繞一處交流道浪費 40 分鐘，以尖峰滿載乘客 31 人、每天發車 1,500 班計算，每天就浪費乘客 3.5 年時間。法令規定太僵化、浪費時間又不能節能減碳，現在科技發達，下客站可透過電腦管控，哪一站有多少乘客下車都能掌握，沒人下車的站就可不停靠，以免造成乘客、客運業者、政府三輸的局面，爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、依現行規定，客運業者應依申請核准的營運路線行駛，包括停靠上客站或下客站。若起點到停靠站的距離，大於總里程距離 50% 屬長端停靠站，只能下客。
- 二、有客運業者指出，每條長程路線通常經過 4 個交流道，常碰到下客站沒有乘客要下車，但依規定仍須停靠，不塞車時客運繞下去交流道再上國道約 10 至 20 分鐘，若尖峰時段會塞車繞下去一趟恐花掉 30 至 40 分鐘，平均每班次會有 1 或 2 個交流道白繞，「最痛苦的是乘客會因此不滿而向司機抱怨，業者還很難向乘客解釋清楚」，為此客服常接到乘客抱怨電話。虛繞交流道，業者平均每天浪費油錢約 4.5 萬元事小，浪費乘客寶貴時間卻事大，以長途客運每趟次至少虛繞一處交流道浪費 40 分鐘計，尖峰滿載乘客 31 人、每天發車 1,500

班算，每天就浪費乘客 3.5 年時間。

三、法令規定太僵化、浪費時間又不能節能減碳，現在科技發達，下客站可透過電腦管控，哪一站有多少乘客下車都能掌握，沒人下車的站就可不停靠。

（四十九）本院邱委員志偉，鑒於台灣是世界高山密度最高的地方，揸工的的現行工作內容僅是與雇主間口頭約定，欠缺法律保障，更遑論意外保險，負重過重，或惡意殺價，履見不鮮，甚至出現國家公園等公部門討價還價的情形。揸工的專業能力與工作待遇應受重視，為保障揸工的勞動權益，改善揸工的工作條件，進而確保登山活動的安全。要求勞委會、內政部營建署、原民會等單位研議，爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、揸工這類工作在台灣存在已久，但過去未有立法保護，勞委會應研議揸工的雇用樣態，釐清勞動關係，進而充實勞動權益的保障，納入社會安全體系的保障。
- 二、許多揸工是原住民擔任，是許多原住民家庭的收入來源，改善揸工勞動條件將有助提升原住民的生活條件。

（五十）本院邱委員志偉，鑒於農委會研議「國內農業勞動力不足之評估及因應方案」，試辦「農業打工」，將與國內農場合作，提供國內年輕人到農場學習打工，工資約 1 天 1,000 至 1,200 元以解決國內農業缺工問題，最快明年開始實施。以目前計畫之薪資偏低，是否能有效吸引年輕人從事農業，顯有疑慮，且難以有效解決農業缺工，爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、年輕學子之所以甘冒風險，捨近求遠，赴外打工，選擇到國外打工遊學，除了因國內薪資不夠誘人，為賺取高額薪水，還包括年輕人勇於嚐試，出國擴展視野，體驗不同的生命。如提出的薪資不夠高，誘因不足，難以收效。
- 二、農委會輔導處長曹紹徽接受媒體訪問時表示，日本以實習生的方式接受外國人申請每次 3 年的農業打工，而國內年輕人也很喜愛到澳洲農場打工。這有倒果為因之嫌，國內年輕人在澳洲農打工，不是源於熱愛農業，而是為了賺取一份遠高於在台灣工作的薪水。

（五十一）本院邱委員志偉，鑒於老舊車輛所排放的污染物是空氣污染