

性維持方式予以明確定義及規範，並依新修正之促參法儘速檢視促參標準作業流程、重要事項檢核等相關作業規範，尤其對民間自行規劃參與之促參案件更需強化其辦理程序，俾監督機制更趨透明並落實民間參與。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、據財政部統計，迄 105 年 3 月底促參案件辦理件數計 1,391 件，簽約金額為 1 兆 1,595 億元，所減少財政支出達 1 兆 2,625 億元相對增加之財政收入為 7,676 億元，惟於此期間提前終止契約件數亦高達 136 件，解約金額則達 987 億元，提前解約案件占全體案件比率甚高，約達一成。
- 二、關於促參案件提前解約之追蹤機制，財政部表示：除統計解約原因外，尚設法了解其爭議情形及續處方案，但對後續利用非屬促參性質者，或變更主辦機關而無法追蹤者，則未再續列管；鑒於促參案提前解約後，促參標的之公共建設或設施大多處於閒置狀態，上述機制對追蹤流程及停止列管案件，並未訂定標準作業程序，其追蹤結果亦未有正式統計資料，後續管考機制恐未臻健全。
- 三、高鐵建設計畫為國內第一件重大之 BOT 案件，依據政府原先規劃總工程經費 4,419 億元、自償率 42.5%，其中非自償部分由政府編列預算支應及辦理者為 1,057 億元。台灣高鐵於 96 年 3 月始全線通車；為使高鐵順利施作，對高鐵公司未能取得融資、資金遲未到位乙節，交通部以簽訂三方融資合約方式助其取得 3083 億元之第一聯合授信額度，並於合約訂有政府應強制收買機制，不僅承擔多數之融資風險，亦使政府背負 3000 逾億元之擔保、保證負債，然 5 大發起股東迄 104 年 5 月高鐵財務解決方案通過前投人之普通股及特別股股本帳面值僅 292 億餘元，相對政府所擔保之債務，以背離 BOT 精神。
- 四、部分地方政府領取獎勵金後解約，恐排擠其他縣市獎勵金額度，產生獎勵不公後遺症，目前獎勵金繳回期限已由 1 年延長為 3 年，是否達到公平及激勵之作用，宜觀察其後續執行成效再行檢討，惟有關獎勵金支用之審核機制，迄 105 年 5 月中旬僅 8 縣市已訂定支用原則並報主管機關備查，審核機制之建置進度尚待加強。
- 五、部分促參案件為增加自償率，大幅擴張附屬事業規模，致公共建設主體事業建設投資比例萎縮，引發圖利財團疑慮，應對公益性維持方式予以明確定義及規範，並依新修正之促參法儘速檢視促參標準作業流程、重要事項檢核等相關作業規範，尤其對民間自行規劃參與之促參案件更需強化其辦理程序，俾監督機制更趨透明並落實民間參與。

（一一四）本院許委員淑華，勞工強制七休一，原定八月一日上路，行政院忽然在實施前夕喊卡，將暫緩到十月開辦。消息傳出，

外界譁然，輿論視為新政府「髮夾彎」另一例證，決策品質低劣。行政院把七休一延後兩個月，還宣稱政策不改變，除了讓中秋節公路運輸暫獲紓解外，卻不能解決根本問題，甚至鐵路秋節運輸也還是個未爆彈，不能不說是一大危機。要求行政院徹底檢討問題所在及對策，在七休一不變原則下，業者不能再利用加班及彈性休假減少雇員，該補足人力就補足，這不也有助於就業？爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、勞工強制七休一，原定八月一日上路，行政院忽然在實施前夕喊卡，將暫緩到十月開辦。消息傳出，外界譁然，輿論視為新政府「髮夾彎」另一例證，決策品質低劣。但也有人代為緩頰，認為政府知錯能改，善莫大焉；勞團則直批此舉太扯，是政府對資方的妥協、對勞工的背叛。
- 二、七休一演變成「髮夾彎」，關鍵在運輸業者揚言秋節不加班，林內閣剛嘗過華航空服員大罷工苦頭，才以七休一缺乏行政法源為由緊急剎車。其實，《勞動基準法》第三十六條明訂：「勞工每七日中至少應有一日之休息，作為例假」，用字及定義十分明確，毫無模糊空間，內政部民國七十五年五月十日「例假可挪移」函釋，反而是對母法不當衍伸及侵犯，早應廢除。縱使「例假可挪移」有其必要，理應修改母法第三十六條，增訂例外規定。
- 三、七休一對某些特殊行業確實無法貫徹，如運輸業駕駛、旅遊業領隊、新聞採訪記者，工作有其不可中斷性，總不能以連續上班六天，第七天必須休息為由，請旅客、閱聽大眾自己看著辦。準此，內政部將這些特殊行業及情況列舉，作為不適用的例外，誰曰不宜？詎料，行政院昨天又出現「髮夾彎」，聲稱「大眾運輸、媒體、旅遊」等業排除七休一，完全是誤解。
- 四、週休二日早已成為普世人權，台灣勞工還在為落實七休一苦苦奮鬥，還有人在找各種理由為彈性休假辯護，不能不說是台灣的悲哀。景氣不好，經營維艱，都是事實，卻不能成為剝奪勞工七休一的神聖理由，許多經營者常以為給人工作是在做好事、積福德，卻從不反思如果給的是不能養家活口、連七休一都不可得的工作，這是在做好事、積福德嗎？
- 五、行政院把七休一延後兩個月，還宣稱政策不改變，除了讓中秋節公路運輸暫獲紓解外，卻不能解決根本問題，甚至鐵路秋節運輸也還是個未爆彈，不能不說是一大危機。但危機即轉機，政府與全民正可利用這機會徹底檢討問題所在及對策，在七休一不變原則下，業者不能再利用加班及彈性休假減少雇員，該補足人力就補足，這不也有助於就業？至於因此增加的成本，政府及消費者也要有容許合理轉嫁的雅量。
- 六、貫徹七休一制度將增加部分行業營運成本，除了合理轉嫁之外，業者也應改變經營策略，例如台鐵駕駛員在備戰秋節正常休假外，也建議政府關閉或減少不具經濟效益、乘客小貓

兩三隻的班次。

七、「使用者付費」觀念早已深入人心，但台灣一直有個民粹迷思，既要世上最好的福利與公共服務，也要世上最低廉的服務代價，不僅造成政府沉重負擔，遲早也會讓這些美好的服務難以為繼，甚至崩潰。許多人直到去歐美旅遊，連上公廁也所費不貲，這才發現台灣的公共服務實在美而廉。

八、物價高固然傷民，低物價引起的低通膨，也是當前各國經濟停滯不前的主因。我們應該想想，經營者千方百計壓低勞工成本，造就低物價，對台灣是福是禍？從這角度來看，政府積極介入七休一，原是好事，只遺憾政府缺少「雖千萬人吾往矣」的道德勇氣，稍遇阻力就轉彎，這不僅為德不卒，也顯現決策力不足。

（一一五）本院許委員淑華，鑒於如何運用各方資源讓台灣創新創業的活力激發出來，一直是政府推動的方向。要求行政院能夠儘速集中資源，包括調整法規，集結法人能量與釋出誘因，以利開創國內的創業機會。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、兼任工研院董事長的行政院科技政委吳政忠在接受媒體訪問時表示，目前政府要推動創新創業，鼓勵新創企業發展，工研院有很多有經驗的工程師，若能與新創企業接軌，對吸引國外創新創業的好點子來台，有很大助益，可促成很多新創企業的發展。
- 二、如何運用各方資源讓台灣創新創業的活力激發出來，一直是政府推動的方向。不管是馬政府時代各部會不同的創新創業補助方案、育成或加速器計畫，抑或是新政府所思考的亞洲矽谷計畫，其核心都在於期望能再次點燃國內有志創業之士的熱情。
- 三、鑑於一些東南亞年輕人在台灣成功的個案經驗，新政府希望能擴大推動，期望讓台灣成為亞太創新交流樞紐，不僅希望加強與矽谷的聯繫，也鼓勵世界各國的年輕人來學習，並且透過台灣的育成能量，幫助他們創業，解決他們從初期募資、發展產品到上市櫃過程，所遇到的所有問題，能夠給他們一個系統性的協助，亦即所謂的「亞洲青年創新 IPO 中心」。若這些構想，能夠儘速集中資源，包括調整法規，集結法人能量與釋出誘因，相信國內的創業風潮有機會進一步開展。
- 四、我們有這樣的企圖與規劃，但放在全球的競技場上，是否有比其他國家更好的優勢來做差異化，或者在速度上能跟他國競爭，恐怕需要更加把勁。以法國在 6 月所舉辦的第二屆海外創業競賽 French Tech Ticket 為例，相較於第一屆大幅擴大其規模，預計將補助 70 個創業團隊（第一屆 23 個），並且由 41 個育成中心及 180 位新創企業家提供創業諮詢及輔導。此一創業競賽參與對象為二至三人的外國團隊，成員最多一人為法國人，並且在接受 French Tech Ticket 的補助時（一年）必須居住在法國，創業競賽獲獎者將可得到 4.5 萬歐元的資金、進駐法國育成中心一年。後續將有統一的專門窗口協助其解決行政事務（居住、