

在核一廠無法獲得地方政府乾式貯存廠執照前，現有核廢料貯存空間置滿後即不可再繼續運轉。核一、核二廠最遲應於商轉營運執照屆滿後，立即除役並不再延役，以利地方發展。

(二十七) 本院李委員慶華，為明年即將實施之國道里程計費新制，因將影響所有使用國道之駕駛人的權益，尤其對新北市汐止區之居民影響更鉅。此外，國三甲線開放重型機車得以行駛，卻不須負擔相同費用，造成用路人負擔不公。建議政府應在新制度實施前，應詳加考慮各地區之交通狀況與配套、改善措施，輔以考量計程收費制度的一體性，以避免大量車流回堵至市區與收費不公之爭議，爰向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國道一號中山高及國道三號北二高為新北市汐止區主要對外聯繫道路，惟汐止市區之平面道路及國道一號、國道三號汐止交流道平時於上下班期間即非常壅塞，造成用路人困擾。
- 二、交通部高速公路局規劃於明年初實施國道里程計費新制，將影響所有使用國道之駕駛人的權益，尤其對新北市汐止區之居民影響更鉅，政府在推動計程收費制度時，應將對地方交通影響納入評估。
- 三、此外，國三甲線現得開放重型機車行駛，且最高限速僅有每小時 80 公里，明顯與其他國道規劃設計、時速限制有所不同。再者，國三甲線開放重型機車行駛，用路人使用相同道路，卻不須與汽車駕駛負擔相同費用，造成相同制度，兩種標準不一，顯有違公平原則。故要求行政院通盤檢討國三甲線其速限低於一般國道及汽車、重型機車共用特性，並將國三甲線排除於國道計程收費制度之內。
- 四、為避免實施國道里程計費新制後，汐止交通狀況更雪上加霜、國三甲線用路人得以被公平對待，特建議行政院及交通部應考量完整生活圈及平面道路系統是否能負荷等問題，並妥善研處國道里程計費及放寬免費里程數等方案，以避免大量車流回堵至市區，造成地區交通狀況更形惡化。

(二十八) 本院黃委員志雄，鑑於根據主計總處統計，今年 10 月大學以上畢業生失業率為 5.35%，較整體失業率 4.24%還高。其中 20 至 24 歲青年是失業率最高年齡層，平均約有 9 萬 3 千人失業，另一高失業年齡層為 25 至 29 歲，約有 11 萬 2 千人失業，兩者共計約 20 萬 5 千人，占總失業人口約四成左右，顯見年輕族群失業問題嚴重，其長期失業對社會的損失亦難以估

計。爰此，教育部應與相關部會合作，建立畢業生流向調查資料、定期與相關部會就大學系所增設領域提出方向，並結合經建會與勞委會各行業產業資訊等，以全盤規劃調整大學系所招生人數，以達到結合產業培育人才，消弭產學落差之目標，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、目前政府各部會雖常透過計畫或補助，引導及協助大學培育人才，但仍較傾向於研究計畫之補助，缺乏整體性扶植，出現偏研究而輕實務的現象，另教育主管機關與就業主管機關亦各自為政，教育部每學年皆度辦理大專生畢業後畢業生流向調查，惟就業主管機關勞委會卻未能掌握大專畢業生之就業情形並加以追蹤輔導，經建會亦未能妥善建立產業人才資源發展之協調整合機制，致相關教育及就業投入資源未見效果。
- 二、教育部應會同勞委會、經建會、國科會、中研院、經濟部等相關主管部會，就現行教育現況、學用落差、產學需求、職場環境、薪資結構、職涯輔導、就業現況等，建立一完整產學平台溝通機制，擬訂短、中、長程人才供需規劃，引導各大專校院配合政府產業政策，調整招生名額及系所發展，培育社會所需人才，進而降低產學與學用落差之現況。

（二十九）本院黃委員志雄，鑑於空中大學教育乃是順應世界教育潮流及我國社會需要而成立，在我國成人進修與終身教育體系中，扮演著極重要之角色。尤其空中大學有別於傳統大學面對面的授課方式，利用視聽傳播媒介輔以函授、面授方式，以隔空的遠距教學模式，不僅提供許多在職的社會人士及早期失學者再進修與再學習之管道，目前也增加了分擔高等教育的角色與任務，然教育主管相關單位卻忽視這樣的成效，其空中教育之資源投入相較其它高等教育減少許多，期待政府未來在教育資源分配上，除了高教與技職以外，應給予空中教育更多，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國立空中大學創立於民國 75 年，是國內第一所採用視聽傳播媒體教學的大學，創立宗旨在於辦理成人進修及繼續教育，實現全民終身學習理念，是一所「以遠距教學提供成人終身學習的開放大學」。教學特色是多元媒體的教材，多元管道的學習途徑。
- 二、空中大學設置條例自 84 年全文修正至今，已十餘年未做全面性調整，期間適逢國內外教育環境與社會需求發生變化，本條例諸多規定已不符合現行空大之發展所需，確有修正之必