

區工程處，研商隧道吊掛設備全面檢查及高空作業之作法。針對轄屬省道 243 座隧道機電設施吊掛設備，要求各區工程處分兩階段辦理巡查檢視。第一階段，對完工 10 年以上隧道進行高空檢查，有立即改善事項即刻辦理，已於 7 月 19 日完工。第二階段，對 10 年以內隧道，完成檢查並建置相關口卡資料，8 月 2 日完工。後續將每半年進行高空檢查作業，並精進研處隧道機電設施附屬吊掛設備巡查檢測作業。

三、媒體報導公路總局一工處景美段把責任推給廠商事宜，經查本案對外媒體說明內容，僅表示隧道機電設備維修及巡視工作係委外辦理，整個訪問過程並無將責任推予養護承包商之意。惟工程人員對媒體發言內容導致記者過度解讀，公路總局已要求該處改正，且在媒體應對部分仍需訓練精進，期使工程人員不僅專注於本業工程業務，對於目前媒體生態及應對舉措有所認識，在媒體訪問時更應思慮周全，避免產生被斷章取義之空間。

(九) 行政院函送陳委員根德就臺灣青年失業率問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 9 月 26 日院臺專字第 1020060446 號)
(立法院函 編號：8-4-1-56)

陳委員針對主計總處最新調查，去年台灣未在學未就業的青年尼特族，高達四十七萬人，十五到二十四歲的青年失業率是平均失業率的三倍，顯示青年失業率危機，應檢討改善學用落差所提質詢，經交據教育部查復如下：

一、青年就業概況

根據行政院主計總處統計，近幾年來 15 至 24 歲年齡者失業率確實居各年齡層之首，但已逐年下降，有緩和之趨勢。經濟合作暨開發組織（OECD）是以各國 15 至 24 歲青年失業率與全體失業率之倍數來比較，通常是 2~3 倍之間，顯示青年失業率高於全體失業率是世界各國普遍面臨之狀況。行政院主計總處公布民國 101 年我國整體失業率為 4.24%，15-24 歲為 12.66% 約為整體失業率之 3 倍，就教育程度言，以大學學歷者之失業率最高。102 年 7 月失業率為 4.25%，大專及以上程度者失業率 4.67%，其中大學及以上程度者為 5.51%，按年齡層觀察失業率，15-19 歲 9.66%、20-24 歲 14.05%、25-29 歲 7.30%。

參酌 OECD 尼特族定義及利用我國人力資源調查問項約略估算，我國 96 年 15 至 29 歲未在學且未業者（因受限調查問項，無法剔除接受訓練者）計 61 萬人，占該年齡層人口之 12.0%，98 年增加至 64.3 萬人或占 12.9%，其後隨景氣略呈好轉及在學比率持續上升影響而逐年減少。101 年為 47.2 萬人約占該年齡層人口之 10.0%，其包括失業者及非勞動力人口中，因「準備升學」、「料理家務」及「其他」原因等而未工作亦未找工作者，若扣除失業、準備升學及料理家務者計 11.5 萬人。自金融風暴後，世界各地青年及相關國際組織皆關注青年就業、尼特族問題，政府均設法提出更積極有效的標本兼治措施。

由於高等教育之普及化，臺灣目前的人力素質快速提升中，近十年來大專校院學生總人數大量增加，亦即在就業市場上能供給大專生人數是 10 年前的 2 倍。但是勞動市場就業機會需求因為景氣及產業代工外移等因素，並未能同步快速成長，因此若從經濟學供需的角度而言，

確實會面臨薪資水準降低之問題。企業主若願意提供機會給青年，將可協助青年學習與適應職場，亦能減少尼特族的產生。

二、因應措施

- (一)為縮短學用落差，教育部加強學校教育與產業實務連結，透過「強化大學增設調整系所與產業需求的聯結」、「落實就職前後教育訓練」、「持續推動獎勵大學教學卓越計畫」、「推動課程分流」、「培養積極學習的適應力及軟實力」、「技職再造方案-落實學生校外實習課程」等措施，強化大專校院學生就業競爭力。另為使高等教育科系符合產業需求，培育企業需求人力，積極引導學校辦理產業研發、產業碩士專班、「最後一哩」就業學程、學士後第二專長學士學位學程、跨領域學分及學位學程、產學攜手合作計畫、契合式人才培育專班等，使系所與學生了解目前產業需求、革新系所課程規劃，將學習與就業緊密結合；並協助大專校院青年正確的生涯教育及培養職涯觀念，提升其實務技能、工作態度及就業力，以協助其適性發展與職場轉銜。
- (二)有關我國尼特族現象議題，教育部 103 年將進行政策研究，對尼特族之對象範圍、類別、形成因素予以研究探討，參照各國作法並整合我國政府各機關相關措施，透過基礎研究以聚焦於有效益之因應措施，再據以發展為預防輔導的方案。

(十) 行政院函送林委員佳龍建請臺鐵局於清水及大甲火車站半年內開設後站，發展後站周圍社區，並預做海線高架化後，前後站規劃事宜所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 102 年 9 月 26 日院臺專字第 1020060398 號)
(立法院函 編號：8-4-1-8)

林委員建請臺鐵局於清水及大甲火車站半年內開設後站，發展後站周圍社區，並預做海線高架化後，前後站規劃事宜所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、為清水及大甲站半年內開設後站，經評估基本條件如下：

- (一)平均每日上、下車總人數：清水站為 2,166 人及大甲站為 4,801 人。
- (二)所需經費：初步概估如改建跨站式站房約需 4.6 億元，如採延伸地下道並設後站約需 2.5 億元（以上費用均不含用地徵收）。
- (三)辦理期程：可行性研究（10 個月）→委託規劃設計（15 個月）→都計變更及用地取得（60 個月）→建照取得（6 個月）→施工（18 個月）。
- (四)其他配合事項：車站維持營運計畫、地方政府配合相關行政作業、都市計畫變更、後站聯外道路開闢、交通轉乘設施、用地取得等。

目前由臺鐵局臺中工務段先予評估，建議俟提出研究成果後，再邀集各相關單位現勘研討，再依程序辦理。

二、臺中市政府刻正辦理「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫」可行性研究作業，屆時臺鐵局將於參與相關會議討論時，就車站高架化及前後站規劃事宜，請臺中市政府納入優先辦理。