

尚需於有限站距內加錄多國語言廣播文字，恐有時間不足、旅客資訊吸收紊亂及語言需求眾多不易滿足等疑慮，目前多依路線特性輔以文宣及司機廣播提供特定語言需求協助，後續並將持續與公路主管機關研議提供多國語言到站提醒之可行方式。

(二十五) 行政院函送黃委員昭順就台水公司應定期公布大高雄地區水質檢測結果問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 12 月 17 日院臺專字第 1030074972 號)

(立法院函 編號：8-6-12-405)

黃委員就台水公司應定期公布大高雄地區水質檢測結果問題所提質詢，經交據經濟部查復如下：

一、台水公司多年來針對大高雄地區水源及供水品質的改善措施說明如下：

(一)水源方面：

1. 執行高屏溪上游離牧政策，明顯降低高屏溪水源水中氨氮與有機物之含量。
2. 高屏溪沿線各主要淨水場自來水水源上移至高屏溪攔河堰，改善水源水質。
3. 定期清除澄清湖底泥。

(二)淨水方面：

1. 鳳山淨水場增設高級淨水處理設備。
2. 高屏溪沿線各淨水場（如澄清湖淨水場、拷潭翁公園淨水場等）增加硬水軟化、臭氧、活性碳或薄膜等高級淨水處理程序。

(三)供水方面：

辦理供水管網系統改善、建立監控系統、加強水池維護、加強宣導用戶用水設備定期清洗、清洗供水幹管。

二、台水公司近年來除依各場需求增設高級淨水處理設備外，並加強淨水場操作改善，目前高雄地區自來水硬度約 150~250 毫克/公升，除符合飲用水水質標準外（總硬度標準為 300 毫克/公升），口感亦有相當程度的改善。

三、目前許多高雄地區民眾仍赴加水站購買飲用水，應為存在早期舊有印象，而非自來水水質有問題。迄今環保單位對高雄地區水質抽驗結果合格率 99.92%，經濟部將請台水公司加強宣導，建立高雄地區民眾對自來水水質之信心。

四、台水公司已定期抽測供水水質，並於公司網頁公告全台各縣市檢測結果，可供民眾相互比對。104 年起，台水公司第七區處管理處亦將於該區處網站（<http://www7.water.gov.tw/>）定期公告大高雄地區水質監測資料。

(二十六) 行政院函送黃委員昭順就儲備教師過剩與偏遠教師不足所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 12 月 17 日院臺專字第 1030074975 號)

(立法院函 編號：8-6-12-408)

黃委員昭順就儲備教師過剩與偏遠教師不足所提質詢乙案，經交據教育部查復如下：

一、教育部核定師資培育量趨於穩定

- (一)我國目前師資培育制度為多元、儲備制，教師資格檢定通過者取得教師證書，並具參加教師甄選資格，且依甄選結果決定受聘與否，不保證就任教職。
- (二)參考教育部統計處資料顯示，我國人口出生率近 10 年來，自民國 87 年起急速下降，至 94 年後漸趨於平緩，惟仍無穩定回升之跡象。另觀察我國師資培育自 83 年轉向多元、儲備制後，師資培育數量快速增加，為因應少子女化對於師資培育之衝擊，避免因少子女化影響導致師資供需失衡，教育部於 93 年 12 月頒布「我國師資培育數量規劃方案」，規劃自 93 學年度起 3 年後師資培育減量至少 50%，期使我國師資培育能從過量、制量到適量，爰自 94 學年度起師資培育數量才有大幅而明顯之調節。
- (三)為確實掌握師資培育相關重要數據，作為師資供需評估及政策研訂之參據，教育部自 94 年度起每年彙編「中華民國師資培育統計年報」，依師資培育歷程，包含師資職前、教師資格檢定、教師甄試、就業、離退職等重要環節，蒐整完整的師資培育統計數據，為教育部進行師資供需評估的重要基石。並依教育部 101 年發布之「我國師資培育數量第二階段規劃方案」，持續進行師資培育調控作業，及教育部每年辦理大學校院師資培育評鑑，建立師資培育退場機制，逐年核減師資培育數量。
- (四)至 103 學年度教育部核定師資生名額 8,088 名，相較 93 學年度之最高峰 2 萬 1,805 名，已減量 62.9%。依據教育部發布之 102 年版中華民國師資培育統計年報，102 學年度教育部核定師資培育量為 8,330 人，102 年通過教師資格檢定取得教師證書者為 5,136 人，通過 102 年教師甄試者為 4,287 人，依目前師資培育法多元、儲備制度之精神，我國師資培育供需顯示穩定狀態。
- (五)102 年度擔任教職（含正式專任編制 10 萬 0,021 人及公立代理代課 1 萬 8,777 人）、具公務機關正式編制身分（6,621 人）及從事教育服務業者（1 萬 3,650 人）占依《師資培育法》培育與核證之師資人員（不包含升學及無就業記錄者）16 萬 0,631 人之比率達 86.6%（從事和教育或文教相關行業），顯示我國培育之師資人員在教育職場及相關行業中發揮所長，適才所用。

二、教育部已建立並有效運作師資供需評估機制，依教育現場需求規劃師資培育核定數量

- (一)考量影響師資供需因素繁多，無法以單一公式作為評估之標準，教育部訂定「師資培育供需數量評估原則」，強化師資供需評估機制，並將公立代理代課教師人數及教師甄試缺額情形納入審慎評估考量。自 103 年起，依近 5 年師資培育供需相關重要數據資料作為基礎，召開供需評估會議，邀請主管教育行政機關代表及熟悉各教育階段教學現場代表共同研商師資供需評估原則，包括：近 5 年各領域（群科）之班級數、近 5 年在職教師人數、預估未來 5 年平均一年出缺（遞補）人數及近 5 年取證之儲備教師人數（含公立代理代課教師人數），以首登專長（即領取第一張教師證所登記之專長）為主，總專長（含加科登記等）及各科教師甄選情形（含報名人次、錄取人次及錄取率）等為輔，

評估分析各領域（群科）教師供需情形，期能合理評估師資類科、各領域（群科）之師資供需情形，並研擬師資培育因應對策，避免培用落差。

- (二)103 年依前開師資供需原則，經教育部評估為師資不足類科有綜合活動領域（童軍教育）、農業群（農場經營科、森林科、園藝科）、家政群（時尚造型科、流行服飾科）及水產群（水產養殖科），教育部已積極協調師資培育之大學協助培育規劃；準此，師資培育供需評估，教育部已細緻評估至”各科”的需求，更能符應教育現場情形。
- (三)我國自 103 學年度起全面實施十二年國民基本教育，未來除應整體調控師資培育量，避免因少子化影響造成師資供需失衡，更應落實健全各國中、高中、高職之各領域、群、科師資結構。再者，依「102 年版中華民國師資培育統計年報」數據顯示，我國現職教師平均年齡為 40.8 歲，相較 94 年增長 3 歲，102 年離退人數總計 4,695 人，集中在 50-54 歲（2,676 人）及 55-59 歲（1,194 人）這兩個年齡層，以目前現職教師年齡來看，50 歲以上者有 2 萬 5,136 人，及平均在 50 歲退休之現象值得注意。教育部將對師資培育供需更為細緻評估，以期符應「師資培育法」多元化、儲備制精神，使教師甄選有適量篩選空間，確保各師資類科、各領域（群科）有專業且充裕之師資。
- (四)自 93 年至本（103）年，教育部透過師資培育數量管控方案，核定師資培育數量已成功減量 62.9%，未來將持續精進師資數量管控作業，就師資供需各項影響因素做更細緻之評估，除依政策需求或依師資供需評估結果就少數高職稀有類科調控培育量之外，教育部核定師資培育量將維持最低安全培育量，且未來整體培育量不再增加，維護優質適量之政策，且未來整體培育量不再增加，維護優質適量之政策。

三、教育部針對偏鄉教師流動率高之改善作為

- (一)依「師資培育公費助學金及分發服務辦法」（以下簡稱本辦法）第 3 條規定：「（第 1 項）中央主管機關為充裕偏遠或特殊地區、不足類科或國家政策需求師資目的，規劃公費生培育。（第 2 項）直轄市、縣（市）主管機關應提報公費生培育之缺額、類別，經中央主管機關調整後核定之」。復依本辦法第 15 條第 1 項規定略以：「公費生取得教師證書後，其於原分發服務學校之最低服務年限，以在校受領公費之年數為準，不得少於 3 年…」。
- 爰此，師資培育公費生係以分發至偏遠或特殊地區為主，並訂有最低服務年限 3 年，另為穩定偏鄉地區師資，擬將最低服務年限修正為 4 年，合先敘明。
- (二)另因少子女化趨勢，地方政府提報公費需求趨於保守，為吸引優秀人才投入教師行列，提供偏鄉穩定且最優秀教師以實現公平正義，不僅持續於全國教育局處長會議辦理宣導，鼓勵各地方政府提報公費生，將公費生名額提報情形列入地方政府統合視導特定項目，並鼓勵各地方政府提報之公費名額要求第二專長，精進公費素質與偏鄉地區專長授課比率，保障偏鄉學生授教權益。因此，近年各地方政府提報之公費名額穩定成長，101 學年度 122 名、102 學年度 220 名、103 學年度 287 名、104 學年度 315 名。
- (三)針對偏鄉師資，倘屬正式職缺供應不足，依法制可提報公費生培育以因應；倘屬意願性問題，教育部國民及學前教育署近期規畫教師甄選訊息平臺，提供透明資訊以利媒合，

且規劃偏鄉任職年資於教師介聘、甄選加分之協商；前揭工作教育部師資藝教司與教育部國民及學前教育署將充分合作與配合。

（二十七）行政院函送許委員添財就日前行政院核定生活圈道路交通系統建設計畫補助執行要點，因未能詳加考量各直轄市財政現況，導致台南市受限於自籌地方配合款之因素，箝制台南市交通建設之發展問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 12 月 17 日院臺專字第 1030074994 號）
（立法院函 編號：8-6-12-427）

許委員有鑑於日前行政院核定生活圈道路交通系統建設計畫補助執行要點，因未能詳加考量各直轄市財政現況，導致台南市受限於自籌地方配合款之因素，箝制台南市交通建設之發展所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、道路工程之經費組成約可分為工程費及用地費兩大區塊，其中工程費部分多使用於實質建設，用地費部分多使用於購地及拆遷補償。若在有限的經費中用地費比例偏高，將排擠工程費之實質運用，並影響經費整體效益。
- 二、「生活圈道路交通系統建設計畫」為現階段中央補助地方唯一有含用地費之補助型計畫，向來以協助地方為宗旨；惟囿於計畫經費額度有限，無法滿足地方所有需求，爰此，前一期「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年（98-103）計畫」（行政院 98 年 2 月 10 日院臺交字第 098004395 號函核定）中即已敘明補助用地費佔計畫總經費之比例上限將逐年由 75% 降至 50%，並已順利推動執行中。
- 三、本期「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104-107）計畫」研議過程中，行政院與各部會考量生活圈道路為地方應辦事項，為增加地方參與建設之角色、提升生活圈計畫經費之效益，爰延續前一期逐年降低計畫用地費補助比率之作法，賡續推動；同時鼓勵地方政府採取多元之用地取得方式（如區段徵收、市地重劃、都市更新…等），儘量避免僅採用地徵收單一方式執行，以降低用地費需求；並請地方依據行政院 101 年 7 月 24 日院臺經字第 1010138527 號函核定「跨域加值公共建設財務規劃方案」理念，透過整合型開發計畫，從規劃面、土地面、基金面、審議面等多元面向，將外部效益內部化，提高計畫自償性、挹注公共建設經費及籌措未來營運財源，減輕政府財政負擔，列為審議評分項目。另考量各地方政府之財力狀況不同、直轄市與一般縣市間之土地運用及價值差異，依據行政院主計總處公告之財力分級及補助比例，由本部（公路系統）及內政部（市區道路）採取一致補助標準及原則，賡續計畫之推動；計畫已分別奉行政院 103 年 5 月 22 日院臺交字第 1030028383 號及 103 年 5 月 23 日院臺建字第 1030028007 號函核定。而委員關切直轄市間用地費補助乙節，查用地費補助額度之估算，除了用地費補助比例上限外，須再依各直轄市財力分級再乘上對應之比例，故非以齊頭式方式辦理。