

### 三、質詢事項

#### 甲、行政院答復部分

- (一) 行政院函送王委員惠美就建教合作機構應繳納一定金額之保證金予學校，其應繳納之數額，為建教生之人數乘以建教生 1.5 個月之生活津貼，造成建教合作機構的負擔，爰應參照勞動基準法之積欠工資墊償制度，除可降低企業主之負擔，亦可保障建教生權益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 10 月 6 日院臺專字第 1030058769 號)

(立法院函 編號：8-6-3-96)

王委員惠美就建教合作機構應繳納一定金額之保證金予學校，其應繳納之數額，為建教生之人數乘以建教生 1.5 個月之生活津貼，造成建教合作機構的負擔，爰應參照勞動基準法之積欠工資墊償制度，除可降低企業主之負擔，亦可保障建教生權益。所提質詢，經交據教育部查復如下：

- 一、高級中等學校建教合作實施及建教生權益保障法（以下簡稱本法）第 23 條規定，建教合作機構與建教生簽訂建教生訓練契約前，應繳納一定金額之保證金予學校，由學校專戶存儲。另本部依據本法授權訂定公告之「建教合作機構繳納保證金金額」，其應繳納金額為該梯次建教生之人數乘以建教生 1.5 個月之生活津貼所得之數額；辦理實習式建教合作者，其數額為該機構該次所有建教生實習總生活津貼之三分之一；採其他經中央主管機關核定之建教合作方式實施者，依輪調式或階梯式方式辦理。其立法目的係於建教生向建教合作機構請求生活津貼未獲給付時，由該保證金支付之，以保障建教生權益。
- 二、查勞動基準法之勞工墊償基金，係依勞工保險投保薪資總額萬分之 2.5 按月提繳，且由勞保局集中保管運用。如建教合作機構依墊償基金數額繳納保證金，且由各校分別保管，因其金額甚小，如建教生向建教合作機構請求生活津貼未獲給付時，該保證金將無法支付學生應獲得之生活津貼，無法確實保障建教生權益。
- 三、因建教合作機構保證金之提繳方式，除了現金外，可能有以金融機構簽發之本票或支票、保付支票、郵政匯票或設定質權之金融機構定期存款單等方式，爰本部已研議本法第 23 條第 1 項「由學校專戶存儲」修正為「由學校專戶存儲或保管」；另第 2 項「前項保證金之金額，由中央主管機關定之」修正為「前項保證金之金額及提繳方式，由中央主管機關定之」，俾讓建教合作機構保證金之提繳方式不限於僅為現金，使具有彈性。

- (二) 行政院函送王委員惠美就鑒於少子化趨勢偏鄉學校整併及教師聘任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 10 月 6 日院臺專字第 1030058771 號)

(立法院函 編號：8-6-3-98)

王委員惠美就鑒於少子化趨勢偏鄉學校整併及教師聘任所提質詢，經交據教育部查復如下：

一、為因應少子女化產生廢併校問題，本部於 95 年 2 月公布「小型學校發展評估指標」，供地方政府參考，做為小型學校整併與否的篩檢工具。本指標係將各評分項目區分為「一般性指標」及「特殊性指標」：

(一)「一般性指標」指學校實際條件，包含學生數、學生數趨勢、社區結構、距公立學校、與鄰近學校間有無公共交通工具、校齡、整合後之學校是否再增建教室及充實設備、小型學校大部分教室屋齡、原校區之用途及社區對學校之依賴度等項，各項分別設定 1 至 5 分，將評分加總後，得分愈低者，代表整併作業愈可行。

(二)「特殊性指標」指不宜整併之因素，包含該鄉鎮只有一所小學、原住民地區學校及到鄰近學校交通有重大安全顧慮（如經過土石流危險區域）等項，凡受評估學校符合任一指標，則表示該校不宜進行整併。

二、又為確保學校整併後學生及教職員工等權益，本部於 97 年 11 月訂定「國民中小學整併之處理原則」，規範整併前後應辦理事項及相關配套措施，俾利各縣市政府遵循。

(一)小型學校整併應把握之原則：

1. 以學生獲得最好的受教環境與學習效果為前提，提供學生較寬廣的文化刺激，增進同儕互動，促進學習效果。
2. 提供地理條件不利地區學童特別照顧，保障學生受教權，改善偏遠地區教師流動率、代理教師比例偏高之現象，增進教師專業分工，提高教學水準。
3. 整併與否須評估學校資源、就學方便性及班級人數，並兼顧學生文化刺激、社區發展及經費效益等因素。
4. 基於確保原住民及山地、偏遠地區學生就學權益，除考量地理交通運輸條件、部落社區文化傳承及經濟發展等因素外，對於學校整併應更審慎研議，不宜輕言廢併校。
5. 若評估整併校，應與民眾溝通協調，並提供交通工具、學生住宿環境或其他配套措施。
6. 整併後校園及設備應妥善規劃再利用。

(二)小型學校整併應考量校內學生學習效果、團體文化刺激、人際交往、社會適應；校外環境及交通、學區人口流失、社區人口及資源等因素。

(三)整併前地方政府須擬定小型學校整併流程並做好相關配套，包含擬定整併流程並針對個案分析利弊，與學校、教師及家長進行溝通，取得相關師生、家長及社區共識，原住民地區學校整併應依原住民族教育法之規定辦理；整併後則應做好教職員工生之安置及確保其權益，做好學生交通接送（以 30 分鐘以內車程為宜）或住宿相關事宜，擬定所空出之校地及校舍再利用計畫，以活化其功能；並訂定受併學生生活及課業輔導與適應計畫，持續追蹤輔導，以期使學生適應新環境。

三、另要求 22 個地方政府完成國民中小學廢併校法制化程序：

(一)目前計有 5 縣市已訂定自治規則，15 縣市已訂定行政規則，另新北市及雲林縣刻正研擬

中。

- (二)各地方政府所訂定之自治規則或行政規則中除明列裁併校人數規範、裁併校除外條件（如該區僅有 1 所中小學、原住民地區學校、原住民重點學校、到鄰近學校交通有重大疑慮、到鄰近學校須經過落石或土石流等危險區域、距離鄰近學校 15 公里以上、特殊需求之學校等）外，亦載明學生安置（如接送上下學或補助交通費、接併學校須訂定受併學生生活及課業之適應追蹤輔導計畫等）及教職員工安置（如遴選、介聘、優先回原單位、安排至他校任職、退休或資遣等），保障學生學習權益與教職員工工作權益。

四、為解決偏鄉離島地區教師聘任問題，有效促使教師留任偏鄉離島地區學校，提供學童更穩定的學習環境，同時使教師能真正深入偏鄉，發揮所長，進而改善偏鄉教育環境，縮短城鄉教育落差。本部國教署業提出「改善偏鄉離島地區師資人才不足」政策，說明如下：

(一)針對師資人力不足部分

1. 在短程方面，提出 4 項政策方向：自 103 學年度起提高國小教師員額編制至國小每班 1.65 人；增置偏遠及小型國民中學編制外教師員額（國中專長 200），補足各領域缺乏之專長師資；增置國小教師編制外員額（2688 專案），解決偏遠小校人力不足，改善教師工作負荷過重之現象；督導縣市政府避免過度員額控留，並鼓勵針對偏鄉離島地區盡量聘任正式教師。
2. 在中程方面，提出 4 項政策方向：研議視學校規模不同，訂定合理之國小教師員額編制；研議訂定國民小學及國民中學合聘正式教師辦法，合理分配教育資源；研議及試辦混齡教學，協助學生群性發展；研議行政專任化，確保教育資源有效運用。

(二)針對師資人才難聘部分

1. 在短程方面，提出 5 項政策方向：建立代理代課教師人才庫媒合平臺，協助解決師資難覓困境；建立偏鄉資源媒合平臺，確保資源得以進入偏鄉提供教育服務；縮短代理代課教師甄選時程，減少行政程序；精進師資培育公費制度及逐年擴增公費生名額，保障偏鄉離島地區學校穩定師資來源與學生受教權益；就代理代課教師聘任制度，放寬藝文領域者，再聘不以持有教師證書者為限。
2. 在中程方面，研議偏鄉離島地區教師甄選暨介聘加分機制，以期延攬更多優秀教師投入偏鄉教育工作。

(三)針對師資流動率高部分

1. 在短程方面，提出 3 項政策方向：鼓勵教師回兼因課稅配套減課之節數，確保授課品質；規定導師由正式教師擔任為原則，避免代理代課教師因流動快速，影響班級經營；研議提高偏鄉離島地區教師相關獎補助機制，促使良師留任偏鄉離島地區，維護學生學習權益。
2. 在中程方面，提出 2 項政策方向：補助偏鄉離島地區教師宿舍整修，提升教師住宿品質，以降低教師流動率；研修相關規定明列偏鄉地區正式教師需服務一定年限始得申請介聘，以降低偏鄉正式教師流動率、穩定教學品質。

五、綜上，地方政府於裁併學校前應審慎評估、周全考量，與學校、教師及家長進行溝通，保障學生及教職員工權益；另學校乃社區之核心，亦應重視學校之社區功能，並取得相關師生、家長及社區共識。本部國教署所提出「改善偏鄉離島地區師資人才不足」政策，應可解決偏鄉離島地區於師資人力不足、人才難聘、流動率高 3 部分之問題。

(三) 行政院函送陳委員根德就臺鐵 112 次自強號於 103 年 7 月 7 日上午行經海線大肚與清水間，撞上即將退休的臺中工務段龍井道班技術助理何諸聰與技術領班黃閔星，兩人當場死亡。臺鐵局應徹底檢討道班工程單位是否有人力不足，及無稽核制度等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 10 月 6 日院臺專字第 1030058756 號)  
(立法院函 編號：8-6-3-83)

陳委員針對臺鐵 112 次自強號於 103 年 7 月 7 日上午行經海線大肚與清水間，撞上即將退休的臺中工務段龍井道班技術助理何諸聰與技術領班黃閔星，兩人當場死亡。臺鐵局應徹底檢討道班工程單位是否有人力不足，及無稽核制度等問題所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、本部刻正就臺鐵局人力不足問題，辦理請增員額案，臺鐵局因此針對路線條件重新核算道班定員需求，並由工務單位提出請增道班員額 263 員。臺鐵局在員額尚未奉核補充前，為利未來業務推展與作業安全，採取因應措施如下：

(一) 臺鐵局為因應近年因行車密度增加，不利進行白天現場養護作業，於 103 年 7 月 16 日列車改點後，全線增加夜間養護工作時間帶至 5 小時以上，並責令養護單位除緊急狀況外應避免於日間辦理保修工作，以減少作業風險；夜間養護工作如遇人力不足問題，採人員併班原則作業，俾使有足夠之人力辦理安全防護工作。

(二) 為提升設備強度，減少維修頻率，臺鐵局刻正持續辦理 PC 枕型道岔抽換，預計至 104 年底前再抽換 100 套 PC 枕型道岔；未來配合立體化新建路線時，採用無道碴軌道，以提高路線品質及乘車舒適度，並節省養護人力需求。

(三) 臺鐵局為研議自動化、機械化檢修方式，以取代目前人工巡查及人工維修作業，俾利提高檢查及工作效率、減少人工作業風險。目前已在試辦工程維修車加裝高畫質錄影設備及強化照明裝置，評估以夜間行駛巡檢代替白天人力查道之可行性，並依試辦成效再研議後續作法與修正查道相關規定。

二、臺鐵局為確保現場工作人員作業安全及路線安全防護落實，除要求員工白天查道、巡查設備時，務必落實警戒及瞭望列車工作；各級幹部加強隨乘督導考核及落實司機員指認呼喚應答外，於近年即已要求養護權責單位辦理平日路線工作安全稽核作業，並由各級主管及工程司依「各級主管走動管理督檢紀錄及追蹤表」辦理稽核，以加強人員工作安全觀念。

(四) 行政院函送羅委員淑蕾就旅客攜帶藥品應放寬相關藥物攜帶的額度