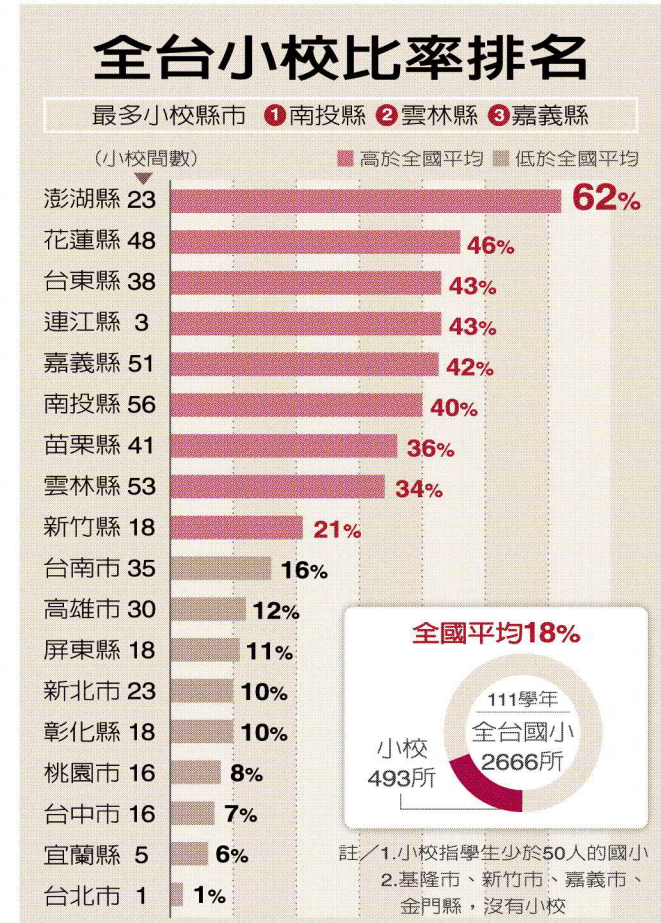


4年減3校 偏鄉怒吼

潭墘國小將消失 大城鄉民質疑剝奪孩子受教權



小校存廢 地方3作法

評估合併或停辦	保留原校
彰縣▶學生未滿40人或新生未滿10人	投縣▶1人成班(已6年未廢校)
優點▶提高學生競爭力 節省教育資源	優點▶保障就近入學 維繫社區凝聚力
缺點▶社區聚落中心消失 學生通勤時間、成本增	缺點▶不利學生社會適應 增加財政負擔
轉型實驗學校	
中市▶學生未滿50人	

資料來源／教育部統計處網站
製表／洪敬宏、許維寧
編輯／游文玲 聯合報
視覺／陳莞晴 2023.06.17製表

南投縣不廢校，二〇一七年起可「一人成班」，雖保障偏鄉學童不必併校就讀，但師生少、經費也少，不少學校都出現校舍或設備缺乏維護的窘境。小校的校長最頭痛的問題是校舍普遍老舊，全縣一年校舍維護經費僅一千多萬元，要應付一六一所國中小學需求，遠遠不足。

相關新聞見A3



畢業了 母校也跟著「畢業」

苗栗武榮國小去年已無小一新生入學，家長也陸續讓孩子轉校，全校只剩三名六年級生，他們前天畢業，母校也跟著「畢業」走入歷史。

記者胡蓬生／攝影

有學校就有希望 村民盼設分校

教育團體和村民昨天在台北舉行記者會，柯志憲痛斥政府一手鼓勵青年回鄉，另一手卻關學校，「教育部不應再用殘忍手段對待偏鄉」。

對潭墘村民來說，有學校就有希望，「我們只卑微地要求改為分校，這樣至少很多人」。

少子化海嘯吞噬一座座校園，潭墘國小只是眾多消失的學校之一。彰縣府二月函文通知該校今年八月起停止招生，這是大城鄉四十年來被廢的第三所小學，地方譁然，鄉民怒問「為什麼被廢的學校都在大城鄉？」不僅嚴重剝奪偏鄉孩子的受教權，也質疑縣府沒讓地方人士參與決策，過程黑箱。

彰縣府教育處表示，潭墘國小連續四年被評估停招，未來五年新生從九人跌到只剩兩人，加上報到率只有五、六成，「兩名學生連躲避球都沒辦法打」。這讓抗議村民聽得刺耳，柯志憲與村民組成「反廢校聯盟」，向教育部提訴願，要求撤銷停辦公告。

陳姓家長也反對廢校，他的長子讀潭墘國小，未來還有兩個孩子要入學，感歎「學校若消失，人口、經濟再也沒翻轉的可能」。

高年級的廖姓和兩名劉姓學童都希望繼續讀原校；他們說「這裡很好，我們都不想離開」，因為大校人多，母校人少，大家像兄弟姊妹，氣氛很溫馨。

零新生報到 武榮國小變「空校」

這場搶救母校的抗爭行動未歇，但少子化趨勢的浪潮已難抵擋。苗栗創校六十四年的大湖鄉武榮國小，下學期零新生報到，將變成沒有學生的「空校」，也將廢校。

武榮國小去年已無小一新生入學，全校僅剩二至六年級五個班、學生共十人。校方雖然提供免費早餐及課輔，但家長擔心學生數太少、不利學習，將孩子轉學至鄰近的南湖國小，全校僅剩三名六年級生，他們在十六日畢業，武榮國小也跟著「畢業」走入歷史。

的母校還在，孩子能就近上學」。柯志憲也是潭墘國小校友，雖然畢業半世紀，滿滿的回憶讓他也不願見到母校被廢。

【記者簡慧珍、江良誠、胡蓬生／連線報導】今年驢歌響起，許多人的母校也將走入歷史。彰化縣大城鄉潭墘國小今年就發不出新生通知書，潭墘村長柯志憲四月雇遊覽車和村民到彰縣府前抗議，高喊「要分校，不要廢校」，他當時忘了心臟裝有支架，情緒激動、心痛如絞，昏倒送醫。

面對柯志憲的激烈抗爭，彰化縣府只回應「一切依法行政」。教育部訂「國中小學合併或停辦準則」，由各縣市自訂學校停辦人數標準及是否廢併校，關鍵是全校學生未達四十人可以停招、廢併校，一旦成為退場的警示學校，連續兩年招生不達標，就走廢併校流程。

彰縣府教育處表示，潭墘國小連續四年被評估停招，未來五年新生從九人跌到只剩兩人，加上報到率只有五、六成，「兩名學生連躲避球都沒辦法打」。這讓抗議村民聽得刺耳，柯志憲與村民組成「反廢校聯盟」，向教育部提訴願，要求撤銷停辦公告。

陳姓家長也反對廢校，他的長子讀潭墘國小，未來還有兩個孩子要入學，感歎「學校若消失，人口、經濟再也沒翻轉的可能」。

高年級的廖姓和兩名劉姓學童都希望繼續讀原校；他們說「這裡很好，我們都不想離開」，因為大校人多，母校人少，大家像兄弟姊妹，氣氛很溫馨。

凍漲28年 台鐵擬漲票價 最高27%

「年底前不會調整」 王國材：明年公司化後交董事會討論



台鐵局上月向交通部提票價調漲方案，區間車票價將調漲百分之廿七、莒光號漲百分之十五、自強號漲百分之十一。

記者許正宏／攝影

王國材表示，尊重台鐵明年公司化運作機制，如果在公司化之前就漲價，「這樣沒有尊重董事會，不好」，未來董事會對資產開發、營運及票價都會有看法，「今年年底前都不會調整票價，要等到明年公司化以後」。

台鐵局說，根據規定，每兩年都會提報一次「台鐵合理化票價研議報告」檢討票價，此次衡量整體社會大眾環境及氛圍提出建議報酬率，後續還要經過審議程序綜合評估，交通部核定後還要報至行政院，仍未定案。

相關新聞見A5

【記者周湘芸、游明煌／連線報導】台鐵票價凍漲廿八年，隨著人事、物價調漲，台鐵局上月向交通部提案調漲票價，建議採用報酬率百分之二版本，換算下來區間車票價將漲百分之廿七、莒光號漲百分之十五、自強號漲百分之十一，換算下來，台北到高雄自強號，將從現行八四三元，調漲為九四〇元，預估調漲後，每年可增加四十七億元收入。

不過，交通部長王國材表示，這只是方案研擬，現階段沒有調整票價的計畫，明年一月台鐵就公司化，將待公司化後，交由董事會討論，「今年年底前都不會調整票價」。

為此，台鐵委託陽明交通大學進行票價調漲研議，並在上月提案交通部，擬根據

台鐵票價費率自一九九五年以來就未曾調整，其中自強號每人每公里二點二七元，莒光號一點七五元、區間車一點四六元，各車種起碼里程為十公里計價。

反觀高鐵，基本費率為每人每公里四點一三四元，台北捷運基本運價為每人每公里三點五五元，公路客運則在今年六月調漲費率，從每人每公里三點五九三元，調漲為三點九三元，雙北聯營公車運價每段次為廿三點四元，其中光是北捷、公路客運的運價就是台鐵區間車的兩倍多。

專案負責人、陽明交大運輸與物流管理學系教授邱鈞指出，根據鐵路運價率公式設定合理報酬率是百分之三到百分之五，但若報酬率一口氣調整為百分之三，票價會漲五、六成，若調整到百分之五，票價則會翻倍，這樣的漲幅恐讓民眾難以接受。

邱鈞鈞表示，台鐵此次從不漲價，到漲百分之五逐一分析，包括百分之二點五、三點五都有考慮，若最終訂定為百分之一，預估每年可為台鐵增加四十七億元收入。

王國材表示，尊重台鐵明年公司化運作機制，如果在公司化之前就漲價，「這樣沒有尊重董事會，不好」，未來董事會對資產開發、營運及票價都會有看法，「今年年底前都不會調整票價，要等到明年公司化以後」。

台鐵局說，根據規定，每兩年都會提報一次「台鐵合理化票價研議報告」檢討票價，此次衡量整體社會大眾環境及氛圍提出建議報酬率，後續還要經過審議程序綜合評估，交通部核定後還要報至行政院，仍未定案。

相關新聞見A5

聯合新聞網udngroup.com

客戶服務udngroup.com

聯合新聞網

中華民國一一二年六月十八日 農曆癸卯年五月初一 星期日

客服專線：0800-666-085 總機：(02)8692-5588 新聞聯絡：(02)8692-5896 地址：(22161) 新北市汐止區大同路一段三六九號 本報文圖非經同意不得轉載

聯合報

UNITED DAILY NEWS

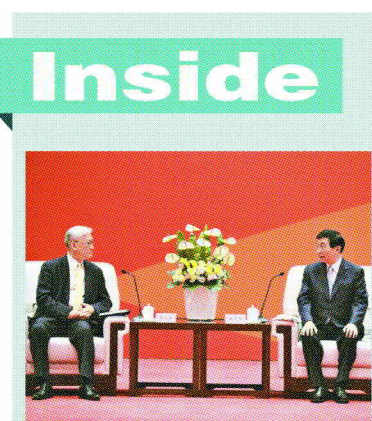
每份訂價10元 第26166號

創辦人 王惕吾

4 710765 921682



夏旅專刊2 今天推出



海峽論壇登場 陸提對台新政策

新聞見A2



央行追加禁令 打炒房堵金流

新聞見A7

生活秘書

星座 今日運勢

牡羊	▶ 財運良好
金牛	▶ 助人快樂
雙子	▶ 娛樂節制
巨蟹	▶ 小心決策

歷史上的今天

6月18

1942年：美國原子彈製造計畫正式展開。

1997年：國內首支反綁架部隊在台北市成軍。

2013年：立法院三讀通過「職業安全衛生法」，擴大適用對象，增訂「防過勞條款」。

2018年：世衛組織宣布，沉迷網路遊戲或電視遊戲會妨礙生活，將「遊戲障礙（成癮）」列入「國際疾病分類」。