一〇七學年度
交通安全教育訪視輔導總評報告

教育部、交通部發行
國立交通大學運輸研究中心 編印
中華民國一〇八年十一月

目錄

壹、107 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫.....1

貳、教育部交通安全教育績優學校訪視委員會委員名單.....7

參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單.....10

肆、教育部交通安全教育輔導學校名單.....13

伍、交通安全教育訪視工作進度.....14

陸、107 學年度教育部交通安全教育訪視輔導總評報告.....15

柒、107 學年度大專組訪視報告

一、前言.....24

二、107 學年度訪視委員總評意見.....25

三、各校訪視意見.....27

四、結語.....77

五、大專組訪視照片.....78

捌、107 學年度高中職組訪視報告

一、前言.....79

二、107 學年度訪視委員總評意見.....81

三、各校訪視意見.....95

四、結語.....124

五、高中職組訪視照片.....125

玖、107 學年度國民中學組訪視報告

一、前言.....127

二、107 學年度訪視委員總評意見.....129

三、獎優組各校訪視意見.....133

四、固本組各校意見.....177

五、結語.....201

六、國民中學組訪視照片.....202

拾、107 學年度國民小學組訪視報告

一、前言 204
二、107 學年度訪視委員總評意見 205
三、學校整體特色與優點概述 207
四、固本組各校意見 250
五、結語 261
六、國民小學組訪視照片 262

壹、107 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫

107 年 11 月 26 日臺教社（一）字第 1070205861 號函

一、依據：依據行政院頒第 13 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」辦理。

二、目的：

（一） 透過自我檢視與地方政府輔導，促進學校積極努力，提高交通安全教育成效。

（二） 透過評選績優學校給予獎勵，並於年度交通安全教育研討會進行經驗分享，達到經驗推廣運用的目的。

（三） 透過輔導固本學校的措施，提升學校推動交通安全教育之效能。

三、主辦單位：教育部、交通部

四、承辦單位：國立交通大學

五、訪視對象：

（一） 大專校院：由訪視委員會抽選。

（二） 高級中等學校：由教育部國民及學前教育署與各直轄市政府教育局提報或自願參加的學校。

（三） 國民中學及國民小學：

1. 獎優學校：由直轄市政府教育局及縣（市）政府提報。
2. 固本學校：由直轄市政府教育局及縣（市）政府提報、學校自我推薦或訪視委員推薦。

六、訪視內容：

各級學校 107 學年度交通安全教育實施成效訪視內容，詳如交通安全教育自評表（以下簡稱自評表）及交通安全教育訪視表（以下簡稱訪視表），訪視面向如下：

（一） 高級中等以上學校：

1. 組織與計畫執行。
2. 教學與輔導。
3. 創新措施與優良事蹟。

（二） 國民中小學：

1. 組織、計畫與宣導。
2. 教學與活動。
3. 交通安全與輔導。
4. 創新與重大成效。

七、 交通安全教育自評及相關資料以 106 年 8 月至 107 年 12 月之交通安全教育執行情形為限。

八、 訪視委員會：

由交通部會同教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者與專家共同組成交通安全教育訪視委員會（以下簡稱訪視委員會），召集會議，並進行資料審查及實地訪視等相關事宜。

九、各級學校訪視方式：

（一）大專校院組部分：

1. 各校須先辦理自評，再由訪視委員會依歷年訪視情形並參考「教育部校園安全暨災害防救通報處理中心資訊系統」近 2 年大專校院學生交通安全意外事故件數及傷亡情形，於各大專校院中抽選 23~25 所學校進行實地訪視（名單將於 107 年 12 月底前公布），以 5 年內不重複，且每 7 年各校至少接受一次實地訪視為原則。
2. 各受訪學校應於訪視前 10 日將自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明、實地訪視簡報及其他相關資料電子檔以光碟方式寄送承辦單位。

（二）高中職組部分：

各校須先就交通安全教育辦理情形進行自我檢核，並由各該教育主管機關（教育部國民及學前教育署、各直轄市政府教育局及縣（市）政府）本權責辦理初評後，推薦學校參與績優學校評選：

1. 教育部國民及學前教育署提報績優學校或自願接受訪視學校至少 10 所（含各縣（市）政府所轄之完全中學高中部），各直轄市政府教育局提報績優學校或自願受訪視學校 1 至 2 所，以 5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與。
2. 前開提報名單請於 108 年 1 月 31 日前函送承辦單位，各受訪學校應於訪視前 10 日將自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明、實地訪視簡報及其他相關資料電子檔以光碟方式寄送承辦單位。

（三） 國民中學組與國民小學組部分：

1. 獎優：

（1）各直轄市政府教育局及縣（市）政府本權責建立薦送績優學校名單評選機制。

（2）各直轄市政府教育局提報國民中小學各 2 所、各縣（市）政府提報國民中小學各 1 所（過去 5 年內未受訪視之學校）。

（3）前開學校依訪視表將自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明（20 頁以內，標楷體字型，字型大小 14，固定行距，行高 20 點，上下邊界 2.54cm，左右邊界 3.17cm）及其他相關資料電子檔以光碟方式，於 108 年 2 月底前函送承辦單位。

（4）訪視委員會召開會議進行書面審查，國中擇優選 8~10 校進行實地訪視，國小擇優選 10~12 校進行實地訪視，以 5 年內不重複為原則，於 108 年 3 月底前公告實地訪視學校名單。

2. 固本：

（1）由各直轄市政府教育局及縣（市）政府衡酌國中及國小學生交通安全意外事故件數、傷亡情形與所轄學校交通安全教育環境的需求，提報國民中小學各 1 所固本學校，並開放學校自我推薦，由各直轄市政府教育局及縣（市）政府協助提報。

（2）各直轄市政府教育局及縣（市）政府倘評估無提報固本學校需求，請敘明理由於 107 年 12 月 31 日前函報教育部；經各分組訪視委員評估後，倘提出具交通安全教育優化需求的學校建議名單，將函請地方政府列為固本學校。

（3）固本學校依訪視表將自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明及依自評結果所提交通安全教育優質化計畫（15 頁以內，標楷體字型，字型大小 14，固定行距，行高 20 點，上下邊界 2.54cm，左右邊界 3.17cm）等資料電子檔以光碟方式，於 108 年 2 月底前函送承辦單位。

（4）交通安全教育優質化計畫（以下簡稱優質化計畫），計畫期程最長為 2 年，內容須包含目的、辦理內容、預定辦理進度、預期效益及經費需求等內容。

（5）優質化計畫所需經費由各直轄市政府教育局及縣（市）政府經費或協調各直轄市及縣（市）政府相關主管單位經費項下支應，不足部分再向中央單位申請。

（6）為擇選優質化計畫執行效益顯著的固本學校接受表揚，辦理方式如下：

A. 訪視委員將依固本學校優質化計畫，擇選部分學校於 108 年 4 月底前至校進行第 1 次實地訪視，協助檢視所提優質化計畫的妥適性，並就學校實施交通安全教育及維護交通安全的困境提供建議（不納入當年度訪視成績），本次訪視得結合輔導研習（或座談會）辦理。

B. 各直轄市政府教育局及縣（市）政府於 109 年 1 月底前函送第 1 次受訪視的固本學校優質化計畫執行成果報告至承辦單位，訪視委員擇選部分優質化成效顯著的學校，併同次（108）學年度獎優學校訪視工作，進行第 2 次實地訪視，本次訪視得結合優質化計畫執行成果心得經驗分享之精進研習（或座談會）辦理。

C. 請受訪視的固本學校之主管機關鼓勵所轄學校參與研習（或座談會）。

（7）另 106 學年度各直轄市政府教育局及縣（市）政府所提固本學校，經地方政府評定追蹤輔導績效優異者，得以外加名額方式，由地方政府提報為 107 學年度績優學校評選名單。

（四） 離島之國民中學與國民小學以 3 年訪視 1 次為原則，惟各離島地方政府每年仍得依規定提報學校名單。

十、 實地訪視程序：

（一） 由訪視委員會各組訪視委員分赴各選定學校進行實地訪視，每所受訪視學校所需時間為半日，原則上午場次開始時間為 9 時，下午場次開始時間為 2 時。

（二） 各受訪視學校應備妥相關佐證資料，為落實交通安全教育業務經驗傳承及節能減紙政策，以電子資料為主要呈現方式，亦尊重學校自主安排特色佐證資料（例如：活動海報、學習單等資料展示）。

（三） 各級學校之主管機關於所轄學校受訪視當日，請派員陪同出席訪視會議，並得轉知他校派員到場觀摩。

十一、 訪視結果：

（一） 受訪視學校於訪視後 2 週內將綜合座談會議紀錄函送承辦單位、各地方政府教育局（處）及各地方政府道安會報，並副知交通部與教育部。

（二） 有關訪視委員建議內容倘受限於學校資源及權管，續處方式如下：

1. 提請直轄市政府教育局及縣（市）政府協助提報縣（市）道安會報協處。
2. 透過縣（市）道安會報機制及其他專案之研議改善情形。
3. 訪視結果倘涉及區域性交通改善建議，交通部道路交通安全督導委員會轉知縣（市）道安會報相關主管單位協處；所需經費由直轄市及縣（市）政府相關主管單位經費項下支應，不足部分再向中央單位申請。

（三） 訪視報告：訪視委員會各組訪視委員於實地訪視行程結束後 1 個月內完成書面報告，送請承辦單位彙整，編撰訪視報告，並報經交通部及教育部核定後送各級學校與有關單位參考。

十二、 獎勵與輔導：

（一） 獎勵：

1. 本訪視結果分為特優、優、甲、乙、丙五等第。
2. 經訪視委員會訪視列為特優、優等及甲等之學校，由教育部頒發獎狀予以獎勵，各組評列特優之學校將由訪視委員會擇優推薦至交通部「金安獎」頒獎典禮公開頒獎表揚。
3. 訪視委員依固本學校優質計畫執行績效擇優推薦至交通部「金安獎」頒獎典禮公開頒獎表揚。
4. 各主管教育行政機關應對其轄管列特優、優等及甲等學校之校長及相關承辦人員優以獎勵。
5. 教育部、交通部、直轄市政府教育局及縣（市）政府，應對辦理本訪視工作辛勞有功人員，如：承辦局（處）之局（處）長、科長、承辦人及各受訪視學校等，優以獎勵。

（二） 輔導與追蹤：

1. 直轄市政府教育局及縣（市）政府須將固本學校優先列入交通安全教育資源投入及經費補助對象。
2. 各地方政府協助受訪視學校（含獎優及固本學校）的改善成果將列入院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」107 學年度年終視導實施計畫交通安全教育小組考評分項。
3. 各主管教育行政機關須將訪視委員所提改進意見列入追蹤輔導，並得視改善情形辦理複查事宜。

4. 當年度交通安全教育訪視列乙等之學校，下一年度得視需要由訪視委員會挑選數所再度接受實地訪視；當年度交通安全教育訪視列丙等之學校，各轄管主管機關須依權責予以追蹤輔導且下一年度仍須再度接受實地訪視。

十三、 本計畫所需經費由交通部支應。

十四、 承辦單位聯絡方式：李偉菁專任助理（03）5712121 轉 57238。

十五、 本計畫如有未盡事宜，得適時修訂之。

貳、教育部交通安全教育績優學校訪視委員會

職稱	姓名	服務單位
主任委員 兼巡迴訪視委員	黃司長月麗	教育部終身教育司
副主任委員 兼巡迴訪視委員	謝執行秘書銘鴻	交通部道路交通安全督導委員會
指導委員 兼巡迴訪視委員	許專門委員嘉倩	教育部終身教育司
指導委員 兼巡迴訪視委員	柯專門委員今尉	教育部技術及職業教育司
指導委員 兼巡迴訪視委員	湯組長儒彥	交通部道路交通安全督導委員會
指導委員 兼巡迴訪視委員	張組長開國	交通部運輸研究所運輸安全組
指導委員 兼巡迴訪視委員	葉副組長祖宏	交通部運輸研究所運輸安全組
指導委員 兼巡迴訪視委員	謝技正育芸	交通部道路交通安全督導委員會
指導委員 兼巡迴訪視委員	陳科長慶德	教育部終身教育司
指導委員 兼巡迴訪視委員	陳科長宗志	教育部學生事務與特殊教育司
指導委員 兼巡迴訪視委員	吳科長志偉	教育部高等教育司
指導委員兼 巡迴訪視委員	謝科長麗君	教育部技術與職業教育司
指導委員兼 巡迴訪視委員	孫科長旻儀	教育部國民及學前教育署
指導委員兼 巡迴訪視委員	吳督導建憲	教育部國民及學前教育署
指導委員兼 巡迴訪視委員	陳商借教師麗君	教育部終身教育司
指導委員兼 巡迴訪視委員	邵教官耀賢	教育部學生事務與特殊教育司
指導委員 兼巡迴訪視委員	張助理員詩晨	教育部高等教育司
指導委員兼 巡迴訪視委員	龔助理研究員琳晏	教育部技術與職業教育司
指導委員兼 巡迴訪視委員	王教官澤仁	教育部國民及學前教育署

職稱	姓名	服務單位
指導委員兼 巡迴訪視委員	耿教官俊翔	教育部國民及學前教育署
總召集人兼 巡迴訪視委員	張教授新立	國立交通大學運輸與物流管理學系
大專組 訪視召集人	吳副教授宗修	國立交通大學運輸與物流管理學系
大專組 訪視委員	趙助理教授崇仁	中央警察大學交通管理學系
大專組 訪視委員	楊副教授宗璟	逢甲大學運輸科技與管理學系
大專組 訪視委員	葉教授名山	逢甲大學運輸科技與管理學系
大專組 訪視委員	王副教授銘亨	臺灣警察專科學校交通管理科
大專組 訪視委員	白副教授志偉	臺北醫學大學傷害防制學研究所
大專組 訪視委員	蕭助理教授傑諭	國立交通大學運輸與物流管理學系
高中職組 訪視召集人	陳副教授高村	中央警察大學交通管理學系
高中職組 訪視委員	鄭組長蓮池	宜蘭縣政府警察局交通警察隊(退休)
高中職組 訪視委員	林副教授耘竹	中原大學土木工程學系
高中職組 訪視委員	喻研究員世祥	交通部運輸研究所
高中職組 訪視委員	鍾高級專員國良	財團法人車輛研究測試中心
國中組 訪視召集人	曾教授平毅	中央警察大學交通管理學系
國中組 訪視委員	林教授大煜	中央警察大學交通管理研究所(退休)
國中組 訪視委員	林副教授安邦	國立師範大學
國中組 訪視委員	林副教授佐鼎	國立成功大學交通管理科學系
國中組 訪視委員	王教授國川	國立師範大學公共衛生教育系
國中組 訪視委員	吳助理教授繼虹	臺灣海洋大學運輸科學系

職稱	姓名	服務單位
國中組 訪視委員	李副教授克聰	中央警察大學交通管理研究所
國中組 訪視委員	張教授勝雄	淡江大學運輸管理學系
國中組 訪視委員	陳教授菀蕙	淡江大學運輸管理學系
國中組 訪視委員	陳副研究員艾勳	臺灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心
國中組 訪視委員	鍾副教授易詩	交通大學運輸科技與管理學系
國小組 訪視召集人	林執行長月琴	財團法人靖娟兒童安全文教基金會
國小組 訪視委員	周研究員文靜	交通部運輸研究所
國小組 訪視委員	王教授中允	國防大學管理學院運籌管理學系
國小組 訪視委員	許副教授志誠	臺灣警察專科學校交通管理科
國小組 訪視委員	胡教授守任	國立成功大學交通管理科學系暨 電信管理研究所
國小組 訪視委員	鍾副教授智林	淡江大學交通運輸管理學系
國小組 訪視委員	郭助理教授佩棻	國立成功大學測量及空間資訊學系
國小組 訪視委員	陳副教授俊穎	開南大學空運管理學系
國小組 訪視委員	蔡校長麗鳳	新北市樹林區柑園國民小學（退休）
國小組 訪視委員	吳副教授昆峰	國立交通大學運輸與物流管理學系

參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單

大專組			高中職組		
編號	校名	等第	編號	校名	等第
1	中原大學	特優	1	臺北市立育成高級中學	特優
2	南臺學校財團法人南臺科技大學	特優	2	臺北市立南湖高級中學	特優
3	國立臺東大學	特優	3	國立嘉義高級家事職業學校	特優
4	中信學校財團法人中信金融管理學院	優等	4	彰化縣大慶高級商工職業學校	優等
5	中山醫學大學	優等	5	新北市立中和高級中學	優等
6	佛光大學	優等	6	高雄市立仁武高級中學	優等
7	明道學校財團法人明道大學	優等	7	國立秀水高級工業職業學校	優等
8	法鼓學校財團法人法鼓文理學院	優等	8	國立虎尾高級農工職業學校	優等
9	南榮學校財團法人南榮科技大學	優等	9	高雄市立前鎮高級中學	優等
10	修平學校財團法人修平科技大學	優等	10	國立苑裡高級中學	優等
11	耕莘健康管理專科學校	優等	11	臺中市立惠文高級中學	優等
12	國立中山大學	優等	12	桃園市立楊梅高級中學	優等
13	國立虎尾科技大學	優等	13	新竹縣私立義民高級中學	優等
14	國立高雄大學	優等	14	新北市立雙溪高級中學	優等
15	國立清華大學	優等			
16	國立雲林科技大學	優等			
17	國立嘉義大學	優等			
18	國立彰化師範大學	優等			
19	國立臺東專科學校	優等			
20	國立臺灣師範大學	優等			
21	國立體育大學	優等			
22	崇右學校財團法人崇右影藝科技大學	優等			
23	景文科技大學	優等			
24	臺北醫學大學	優等			
25	樹人醫護管理專科學校	優等			

註：本年度成績公告方式，同等第以學校校名第 1 字筆劃順序由小到大排列，第 1 字筆劃數相同時，則以訪視時間先後順序排列。

國中組			國小組		
編號	校名	等第	編號	校名	等第
1	臺南市立忠孝國民中學	特優	1	高雄市鳥松區大華國民小學	特優
2	臺北市立金華國民中學	特優	2	桃園市中壢區元生國民小學	特優
3	桃園市立楊光國民中小學	特優	3	新北市永和區永和國民小學	特優
4	臺北市立興雅國民中學	特優	4	新北市中和區光復國民小學	特優
5	高雄市立大樹國民中學	優等	5	臺北市南港區修德國民小學	特優
6	桃園市立山腳國民中學	優等	6	苗栗縣卓蘭鎮卓蘭國民小學	優等
7	新竹縣立仁愛國民中學	優等	7	南投縣竹山鎮延平國民小學	優等
8	宜蘭縣立利澤國民中學	優等	8	新竹市東區青草湖國民小學	優等
9	南投縣立延和國民中學	優等	9	基隆市安樂區建德國民小學	優等
10	高雄市立明義國民中學	優等	10	雲林縣林內鄉重興國民小學	優等
11	彰化縣立彰化藝術高級中學	優等	11	臺北市松山區健康國民小學	優等
12	臺中市立黎明國民中學	優等	12	臺南市永康區勝利國民小學	優等
13	臺南市立左鎮國民中學	甲等	13	高雄市前鎮區瑞豐國民小學	優等
14	新北市立汐止國民中學	甲等	14	彰化縣二林鎮興華國民小學	優等
15	花蓮縣立自強國民中學	甲等	15	臺東縣臺東市豐源國民小學	優等
16	基隆市立明德國民中學	甲等	16	臺中市南屯區大墩國民小學	甲等
17	臺中市立東華國民中學	甲等	17	澎湖縣西嶼鄉內垵國民小學	甲等
18	金門縣立金寧國民中小學	甲等	18	新竹縣竹北市六家國民小學	甲等

國中組			國小組		
19	臺東縣立長濱國民中學	甲等	19	嘉義市北園國民小學	甲等
20	新北市立烏來國民中小學	甲等	20	臺南市玉井區玉井國民小學	甲等
21	澎湖縣立望安國民中學	甲等	21	屏東縣潮州鎮光華國民小學	甲等
22	雲林縣私立淵明國民中學	甲等	22	桃園市大園區圳頭國民小學	甲等
23	連江縣立敬恆國民中小學	甲等	23	宜蘭縣羅東鎮成功國民小學	甲等
24	新竹市立新科國民中學	甲等	24	嘉義縣中埔鄉和睦國民小學	甲等
25	苗栗縣立獅潭國民中學	甲等	25	金門縣金沙鎮述美國民小學	甲等
26	屏東縣立萬新國民中學	甲等	26	花蓮縣秀林鄉景美國民小學	甲等
27	嘉義縣立嘉新國民中學	甲等	27	臺中市豐原區豐田國民小學	甲等
28	嘉義市立嘉義國民中學	甲等			

註：本年度成績公告方式，同等第以學校校名第 1 字筆劃順序由小到大排列，第 1 字筆劃數相同時，則以訪視時間先後順序排列。

肆、教育部交通安全教育輔導學校名單

國中組		國小組	
編號	校名	編號	校名
1	臺北市立信義國民中學	1	臺北市內湖區東湖國民小學
2	新竹縣立芎林國民中學	2	宜蘭縣五結鄉五結國民小學
3	屏東縣立中正國民中學	3	新竹市香山區香山國民小學
4	宜蘭縣立國華國民中學	4	南投縣埔里鎮埔里國民小學
5	花蓮縣立富源國民中學	5	新竹縣新豐鄉福龍國民小學
6	新竹市立建華國民中學	6	
7	桃園市立楊梅國民中學	7	
8	雲林縣立崙背國民中學	8	
9	南投縣立埔里國民中學	9	

註：校名第 1 字筆劃順序由小到大排列，第 1 字筆劃數相同時，則以訪視時間先後順序排列。

伍、交通安全教育訪視工作進度

時間	項目	備註
1 月 18 日	召開第一次工作會議	決定訪視學校日期
1 月 19 日至 3 月 10 日	通知受評學校	大專校院與高中職組
3 月 15 日	排定訪視行程	國中國小組
3 月 8 日至 6 月 15 日	進行訪視	訪視委員分為四組進行訪視
7 月 10 日	彙整編輯報告	
7 月 31 日	各組繳交訪視報告	
8 月 14 日	召開第二次工作會議	決定績優學校名單
9 月 9 日	承辦有功人員議獎事宜	
9 月 24 日	簽請受獎獎狀	
10 月 25 日	107 學年度交通安全教育訪視績優等與甲等獎狀寄送	
11 月 25 日	傳送各單位訪視報告	
11 月 30 日	結算活動經費	

陸、107 學年度教育部交通安全教育訪視輔導總評報告

撰寫人：張新立

107 學年度教育部交通安全教育訪視輔導工作之執行，計分成國小、國中、高中職及大專校院四組同時進行，四組之召集人及訪視委員大多與前一年度相同。本年度因應「行政減量」及「減降大專校院學生交事故死傷人數」兩大重要施政目標的要求，國中及國小兩組之學校訪視作業也首度分成兩階段進行，首先透過書面審查篩選具獲金安獎推薦潛力之學校後再進行第二階段之訪視，而高中職及大專校院兩組所規劃之訪視輔導學校數目也都較前一年度大幅增加。本年度之訪視工作較往年略為提早，各組在三月初即分別展開，在三十餘位委員密集行程安排的努力下，各組均能在五月底前完成所賦予之使命。

本年度國中與國小兩組之訪視輔導作業首次分成獎優與固本執行，國小組之獎優作業計收到各直轄市政府教育局及 縣（市）政府所推薦之 27 所學校，而固本學校則收到 12 個縣市所推薦之 12 所學校。經國小組委員第一階段之書面審查後，共篩選獎優學校 15 所進行第二階段之訪視工作，最後計有 5 所國小獲評「特優」等第並推薦其接受金安獎之表揚獎勵，另有 10 所接受訪視之國小獲評優等，而未獲第二階段訪視之 12 所國小則均獲評甲等。至於固本輔導之作業，經第一階段對 12 所推薦學校之推動交通安全教育自評績效及所規劃之精進計畫進行書面審查後，共篩選 5 所對精進交通安全教育具有明確工作計畫並需要專業技術協助之學校進行訪視輔導。固本訪視學校經 3 至 4 名委員親自到校瞭解周遭交通環境及交通安全教學情況後，除與該校推動交通安全之行政主管及老師進行座談交換意見外，總召集人並隨隊前往大部分之固本訪視學校，親自給老師們一場指導性的演講以協助「交通安全四大守則及五大運動」的推廣。訪視委員對各接受訪視輔導之固本學校的建議也都在隨後以函文透過各縣（市）之教育局（處）轉發，作為後續執行改進之參考。

國中組之獎優作業總共收到各直轄市政府教育局及 縣（市）政府所推薦之 28 所學校，而固本作業則收到 12 個縣市所推薦之 12 所學校。經國中組委員第一階段之書面審查後，計篩選獎優學校 12 所進行第二階段之訪視工作，最後計有 4 所國中獲評「特優」等第並推薦其接受金安獎之表揚獎勵，另有 8 所接受訪視之國中獲評優等，而未獲第二階段訪視之 16 所國中則均獲評甲等。至於固本輔導之作業，經第一階段對 12 所推薦學校之推動交通安全教育自評績效及所規劃之精進計畫進行書面審查後，共篩選 9 所對精進交通安全教育具有明確工作計畫並需要專業技術協助之學校進行訪視輔導。國中組固本學校訪視作業之內容大致與國小組相同，總召集人也一樣隨隊參與大部分國中固本學校之訪視，並親自給老師們一場指導性的

演講以協助「交通安全四大守則及五大運動」的推廣。訪視委員對各接受訪視輔導之固本學校的建議也都在隨後以函文透過各縣(市)之教育局(處)轉發，作為後續執行改進之參考。

高中職接受訪視之學校除各直轄市由其教育局推薦外，其餘則由教育部國民及學前教育署透過初審後推薦。本年度高中職組之獎優作業原先計劃訪視 18 所學校，惟執行中部份由教育部國民及學前教育署推薦之學校因未獲經費補助而推辭接受本計畫之訪視，因此最後僅完成 14 所高中職之學校訪視，其中 3 所獲評特優並推薦其接受金安獎之表揚獎勵，其餘之 11 所學校則均獲評優等。

大專組則由委員從自我推薦參加評選之學校及過去幾年交通事故發生次數較為頻繁之學校中篩選。本年度大專校院組之獎優作業計訪視 25 所學校，其中 3 所獲評特優並推薦其接受金安獎之表揚獎勵，其餘之 22 所學校則均獲評優等。

學校交通安全教育訪視具有兩層之意義，一方面可以藉機讓各受訪學校有系統地整理過去所投下之心血與成果，另一方面則可借助訪視委員之實際審查，對過去所投入之努力及所收到之成果進行客觀地講評，作得好的給予鼓勵並持續推動，不足之處也可因此而檢討改進。綜合本年度四組之訪視評比結果及所提出之建議，可發現並歸納出如下之學校交通安全教育推動成果與困境：

（一） 本年度接受獎優訪視之國中與國小再度回到直接由各縣市推薦，不再從數倍之被推薦學校中隨機抽取，亦即被推薦訪視之國小與國中均屬各縣市當年度交通安全教育推動績效最為優異之學校。惟在今年先行進行書面審查評審具獲金安獎推薦潛力之學校以決定是否到校訪視時，卻發現部分學校之書面報告品質明顯不足。此現象是否意味著部分被推薦學校感覺獲獎機會不大而不積極爭取獲獎之機會，因此也不太希望被選為「訪視學校」而增加後續相關作業與資料的準備工作？抑或不知道書面資料該呈現那些成果以凸顯其推動交通安全之卓越成效？如屬前者，可能會影響國中與國小推動交通全教育之動力；如屬後者，則是否意味著學校對推動交通之目標與內容尚無法明確掌握？此現象確實值得加以注視並設法改進。

（二） 本年度被篩選為績優訪視之 15 所國小與 12 所國中，分別有 8 所國小（8/15）及 8 所國中（8/15）來自六大直轄市，而獲評「特優」並推薦接受金安獎表揚之 5 所國小及 4 所國中更是清一色來自六大直轄市。此現象顯現六個直轄市推動交通安全教育之成效明顯優於其他縣市，而在訪視之過程中也發現六都推薦之學校不論在經費與

設施、教學人力與教材、家長與導護志工支持、其他行政部門的協助（警察、交通、工務與新聞等單位）等都較其他縣市豐富許多，而學校教師推動交通安全教育的士氣也高昂很多。偏鄉人口外移，都會人口成長，似乎也造成我國推動交通安全教育之區域落差，如何鼓勵與協助偏鄉推展交通安全教育也是一個值得關心的課題。

（三） 本年度首次在國中與國小兩組推出交通安全教育固本精進計畫，其目的在協助那些想積極推動交通安全教育，卻礙於周遭複雜之交通環境或欠缺交通安全之教學資源與技能，需要專業技術或改善資源加以協助突破者，期能透過本計畫訪視委員之專業指導或轉介相關資源加以協助。惟可能由於各縣市對固本計畫之精神與目標尚不清楚，再加以允許各縣市只要說出理由就可以不用推薦，因此多數縣市均持觀望態度而不驟然推薦學校，兩組均僅有 12 個縣市推薦固本精進學校，且這些被推薦之學校多數無法具體說出其需要協助之工作項目。儘管如此，本計畫今年仍然篩選 5 所國小及 9 所國中進行訪視輔導並給予必要之指導協助。由於固本精進學校之訪視沒有評分列等之壓力，各校均能在諮詢座談之氣氛下道出其推動交通安全教育之困境，並獲得訪視委員之指導與協助，甚至有學校前門因道路新建所帶來之交通安全問題也因委員的協助反映而獲得突破解決。

（四） 高中職組因屬推薦型之績優學校，本年度接受訪視之 14 所學校全部被評定為特優或優等。至於大專校院組除少數自願報名之學校外，其餘為近年交通事故死傷較多或已多年未獲訪視之學校。今年大專校院組接受訪視之 25 所學校，也均獲評定為特優或優等，其推動交通安全之努力與績效確實令人驚艷；惟從大專校院每年仍發生如此大量交通事故死傷之情況看，其間之落差究竟為何？是否在推動上尚有那些需要精進或調整之方向，確實值得進一步加以探究。

（五） 本訪視評選獎優之作業係分組且獨立進行，各組受評學校推動交通安全教育之環境、條件、資源與機會差異極大，因此在評分準則及等第標準上亦有所不同。然綜合四組之推動項目與內容，不難發現我國學生交通事故之死傷人數隨年齡之增長而大幅增加，然而我國之學校交通安全教育卻隨著學生年齡之增長而逐漸減少，似乎沒有隨著國民年齡的增長及交通運輸需求的變化，適時地給予必要的交通安全知識與技能的傳授與指導，是我國交通安全教育上需要檢討的制度課題。

（六） 受評學校之自評表格及評分項目說明表格在行政簡化之要求下均已大幅調整並加以精簡，然本年度受評之學校為能爭取較高之得分，仍多會依據所附之評分參考準則逐項列舉所執行之工作及所獲得之成效以博取委員之青睞，顯示評分項目之簡化並不會減弱用心學校對推動交通安全教育之努力，至於評分項目簡化是否會導致學校疏忽多項推動交通安全教育所需之重點工作，則有待持續的追蹤觀察並適時地提出檢討改進。

（七） 為有效引導協助各級學校推動交通安全教育，本計畫特別規劃設計交通安全四大守則以作為執行的方針，其內容包括 1.你看得見我，我看得見你，交通才安全； 2.謹守安全空間，不作沒有絕對安全把握的交通行為，只要心中猶豫，一定說「不」； 3.建立利他的用路觀，不作妨礙他人交通安全與交通方便的用路行為； 4.採行防衛兼備的用路行為，不製造交通事故，也不要成為交通事故無辜的受害者。唯在本年度之訪視過程中，仍發現不少接受訪視學校之師生並不認識交通安全四大守則，顯示在推動這些基本交通安全觀念之方法與媒介上仍有待加強。有鑑於此，交通部道安委員會已將總召集人講授四大守則之現場影音錄製成 30 分鐘之影帶，並放置於 Youtube 供全國各級學校及相關單位參考使用。

（八） 交通安全四大守則之推廣旨在協助各級學校編製融入課程與活動，惟多數學校仍只將它作為背誦之口號，無法與生活中之交通行為進行密切結合而成為生活之基本態度與技能，後續在推廣上宜有更詳細的說明且提供具體之應用實例以協助教學使用。

（九） 本年度為能將交通安全觀念與知識付諸行動而推出之「五大運動」，在總召集人隨各組委員赴校訪視時均大力推廣，初步已獲多數受訪視學校教師的認同，其內容包括（1）停車時請將車頭朝外；(2）乘客責任（協助駕駛人清醒與專心、全車生命更有保障)；(3）下車時請向公車及計程車司機說聲「謝謝」(透過感恩鼓勵)；(4）對禮讓行人的車輛駕駛揮手點頭致謝（感謝與感動)；(5）保護長者及婦孺安全穿越路口（公平正義與人性)。期能藉此五大運動共創一個和諧、互助、感恩的交通環境，全面提升我國道路交通之安全。

（十） 近年來大專校院每年因交通事故而死亡之學生人數雖逐年減少，惟 18-24 歲年輕族使用機車發生交通事故導致死傷之人數仍然相當可觀。交通部為有效降低大專學生因使用機車而帶來之交通事故風險，乃積極鼓勵並協助各大專校院爭取公車進入校園，此項計畫經證實可以有效吸引學生使用公車而減少機車使用所帶來之嚴重交通事故傷亡，目前已有四十餘所大專校院參與此計畫並獲具體成效，值得各校參考學習並積極推動。

（十一）在沒有正規授課時數且缺乏統一教材與專業師資之情況下，各級學校在推動交通安全教育之推動上確實面臨頗多之困難，既不受學生與家長的重視，也難獲學校老師之教學熱情與認同。而學務、生輔及融入授課之教師又在吸引學生學習興趣之要求下，往往忽略了交通安全教育所要傳遞之知識與技能以及應該產生之影響效果。在缺乏專業協助及教學資源的支持下，各級學校所推動之交通安全教學內容及輔導活動所能達成之交通安全教育功效確實仍存有很大的改善與進步空間。

（十二）本計畫於 106 年第十四屆交通安全教育研討會推動「交通安全教育從心作起」之教育主題，107 年第十五屆交通安全教育研討會更以「優良交通安全文化之培育」作為教育深化主軸。本年度更鑑於我國交通事故死傷人數之減少緩慢，甚且遭遇無法持續減降之困境，因此 108 年第十六屆交通安全教育研討會乃以「學校交通安全教育績效之量測與精進」為大會主題，期能透過檢討反思並以有效的道安績效指標帶動學校交通安全教育之改造與創新，達到培養國民優質交通安全文化之目標。

（十三）資料電子化已成為教育行政管理之利器，惟在交通安全教育訪視過程中仍不時發現受訪視學校在資料整理保存及作業系統化管理之不足。作業程序文件化是建立標準作業程序之基礎工作，國內各級學校之行政人員在此方面之訓練明顯不足，以致每年努力所獲得之成果很難保證下一年度會依舊存在並使用。另計畫(Plan)、執行（Do)、考核（Check）及回饋改善（Action）之 PDAC 計畫管理作業流程在推動交通安全教育上仍未廣泛被採用，需要加強推廣訓練，以便讓學校之交通安全教育能透過健全良好的管理技術，迅速拓展並且有效地精進。

（十四）在少子化趨勢之帶動下，近年接受訪視之小型國小（例如全校六班以下、學生人數未達百人）有愈來愈多之趨勢。此類偏鄉國小之環境單純、師生不多、資源匱乏，惟老師們仍本教學之熱忱，用心地讓學生學習外界複雜環境所需要之交通安全常識與技能，此類學校仍是本計畫會加以表揚之對象。另有位居複雜交通環境中之學校，上放學之接送條件極差且又資源匱乏，惟老師們仍積極地教導學生如何在危險環境中自保求生，這類學校也是值得我們表揚之交通安全教育績優對象。交通安全教育不在華麗的活動與資料，而在從事有愛且用心的正確「教」與「學」，它能夠讓你我都更安全，社會更健康和諧。

在本年度各級學校交通安全教育之訪視中，仍然發現一些值得關心與重視之課題，是未來在推動交通安全教育工作上應該加以改進或精益求精之方向，茲整理歸納並提出相對應之建議如下：

（一） 交通安全是國民日常生活的保障，交通安全知識與技能是國民維護其終身交通安全的基本能力。一個有為的政府理應提供其國民一套良好的交通安全教育計畫及有效的推動機制。交通安全教育至今一直未能納入我國之正規教育，也無法在我國十二年國民義務教育之課綱中被列為重要之議題。交通安全不被全民重視，既是我國缺乏完善交通安全教育之根，也是果，更是我國交通事故率遠遠超過其他先進國家之最直接原因。我國之出生率逐年走低，如果再不積極推動有效計畫以保護這些寶貴的生命，勢將威脅國家之人力資源與生存空間。交通安全教育是一項亟需建立的國家發展政策，建議應積極推動立法，讓它成為國家發展之重要計畫。

（二） 交通安全教育是一項終身教育，是一個國民從小到老都需認真學習的課程。因此，一個完整健全的交通安全教育體系理應對各年齡階段之民眾詳細規劃其應該具備的交通安全核心能力，並透過對應的交通安全教育內容設計，適時地提供生活上所需要之交通安全知識與技能，俾使教育內容能符合生活的需要並有利課程教材的編輯與設計。

（三） 一個國民交通安全教育計畫能否成功被建立，除了需要有已被證實有用的計畫外，更需要一個有效率的推動機制、持續不斷的預算經費編列、良好的績效量測指標監督及明確的權責劃分。交通安全教育涉及交通、教育、警察、財政、新聞媒體等單位之業務，確實需要一個由行政院主導之跨部會國家計畫加以引導，更需要透過立法以確定其穩定的計畫定位、永續的經費來源及明確的執行單位，以擺脫多年來權責不清之問題。

（四） 學校交通安全教育評鑑是在沒有正規學校交通安全教育課程及授課時數要求下，督促各級學校做好交通安全教育之權宜作法。早期均以獎勵做為鼓勵各級學校做好此項額外之工作，此種作法對於欠缺興趣推動交通安全教學之學校缺乏督促之效果，因此乃有隨機抽取受評學校之建議。頃近在監察院及行政院要求減少學校評鑑以減輕學校教師教學以外負擔下，交通安全教育評鑑作業乃在此波改革聲浪中被要求轉型成交通安全教育獎優與固本計畫，即對交通安全推動績效優良之學校由教育部及交通部給予獎勵，而對於推動交通安全教育遭遇困難或需要協助之學校則透過申請審查給予必要之經費與技術協助。獎優與先前之訪視評鑑作業相同，應無太大之執

行困難；至於固本計畫則可能因需要地方政府之經費支持，是否會因地方政府拮据之財政而造成推動上的障礙，確實值得關心。本年度正式推出固本計畫之執行，在沒有明顯壓力或誘因的催促下，各縣市在推薦固本學校上顯得意態闌珊，而被推薦之固本學校也多欠缺積極之企圖與作為。固本計畫在缺乏全面思考、縝密設計之情況下倉促推出，推動上勢必會遭遇極大的困境與阻力，能否順利達成預期的目標仍需持續地追蹤與檢討並加以微調改進，建議能有專人及專屬計畫伴隨追蹤與研究，以協助此項用意甚佳卻不易獲得大家支持之計畫能順利推動並達成其預期之成果與目標。

（五） 多年之訪視經驗顯示，接受訪視之直轄市國中與國小不論在經費的補助、學校周遭交通環境的改善、警政單位之執法協助、推動交通安全教育之經驗指導、家長會與導護志工的支援等，都明顯較偏鄉訪視學校多出很多。加以現有交通安全教材及宣導短片都以都市民眾之需要進行設計，在條件與資源均處於劣勢之偏鄉學校如何能與都會型學校進行公平競賽呢？本計畫先前建議國中與國小組績優學校評選時能依縣市特性之差異分為「直轄市」及「非直轄市」兩組，以符合公平之競爭原則，此項建議已獲教育部支持並從 108 學年度起實施，希望它能帶動資源較為不足之偏鄉學校推廣交通安全教育的熱情。

（六） 在交通部、教育部及各縣市政府的經費補助下，一群熱心教師及學者專家已陸續完成數套融入「交通安全四大守則」之幼兒及國小交通安全教材，部分教材更公告於網站上供大家下載使用。建議教育部能檢討並修訂各級學校交通安全教育目標及實施綱領，將「交通安全四大守則」置入各級學校學生應有之交通安全核心能力進行規劃與設計，搭配教材之編製作系統性之引導學習，且延伸至國中、高中職及大專校院，以協助各級學校務實地推動交通安全相關之教學與輔導活動。

（七） 過去之交通安全教育多採口頭式之宣導方式進行，例如「行經交岔路口停、看、聽」、「馬路如虎口」、「安全是回家唯一的路」等，雖然對提醒國民注意交通安全具有一定程度的功效，惟缺乏實質知識與技能內涵的空洞口號並無法保護民眾之交通安全。建議政府部門及各級學校在推動交通安全教學與宣導活動時，能更深入地匯入交通安全所需要之知識與技能內容，俾讓口號的提醒能進一步轉化成態度的轉變，甚且是行為的改變。例如行經交岔路口要「如何停」、「看什麼」、「聽什麼」，然後「採取什麼行動」才安全等之教學內容的改變。

（八） 交通安全文化是一群人對交通安全的態度、信念、價值、規範與行為的集合，也就是一群人對交通安全之共同「所思」與「所為」。交通安全文化深深地影響著國民的用路行為，也決定了這一群人所面臨的交通事故風險。我國之交通事故死亡率為歐洲先進國家之4~5 倍，鄰國日本之 3 倍，如此高之交通事故風險除了與大量使用機車有關外，國民缺乏良好的交通安全文化也是一個重要的影響因素。教育是培養文化之最重要推手，提升國人之交通安全文化是下一階段推動交通安全教育之重點，相關部門及各級學校應以此為目標，積極思考交通安全教育之推動方向與內容，朝向百年樹人之交通安全文化提升目標挺進。

（九） 多年來各級學校在交通安全教育之推動上多僅止於「活動的執行」，相當缺乏管理系統中「計畫」、「執行」、「考核」與「回饋改進」之完整作業程序。教學與活動完成後是否進行績效衡量？是否檢討缺失以做為改進修正之參考依據？每年在安排交通安全教育計畫時，是否會回顧上一年度之不足而加以改進調整？建議各級學校應積極建立其交通安全教育執行績效之量測方法，並補足「計畫」、「執行」、「考核」與「回饋改進」四大管理作業程序之不足。

（十） 交通安全教育與宣導功能之發揮需要透過社會大眾之參與而達到全民共識之作用。本年度交通部所推動之道路交通安全重點工作為「安全通過路口」，除宣導遵守交通規則並注意路口視線死角外，本計畫更透過各種管道在全國推廣「對在路口禮讓行人之車輛駕駛人說聲謝謝」運動，期待透過行人之「感謝運動」以影響車輛駕駛人之禮讓行為，更盼望透過全民之運動在我國形成另一股「禮讓行人」的優良用路文化。

（十一）伴隨交通部道安委員會與交通大學運輸研究中心近三年來所推動之道安績效指標及行動方案，開啟了國人對道路交通安全計畫推動成效量測之認識與關心，惟對如何有效推展交通安全教育與宣導之理解卻仍然相當的不足。事故傷害與交通安全為嚴肅與哀傷之生命課題，如何在全民心中深烙生命與安全的價值、激發其認真看待守法之良知與道德絕不是簡單的幾則宣導海報或幾首輕鬆愉悅的歌舞表演所能完成的，更需要的是用心的宣教設計與付諸實踐的鼓舞，國人在此方面的重視與投入確實不足，有待日後的加強補充。

（十二）翻閱多年前對交通安全教育所提之建議時發現，如今在撰寫新年度的總評報告時似乎仍然適用，許多建議並沒有引起相關單位的注意與行動。許多為深化學校交通安全教育所做之努力與改革，仍然無法抵擋極為少數歧異意見之反彈，而讓推動學校交通安全教育的理想回到搖晃中繼續摸索前行，多少寶貴的生命也因為我們遲緩的步伐而來不及獲救。希望所有參與交通安全教育之熱情夥伴，均能一本初衷，持續支持交通安全教育之推廣與改革，讓它能夠往正確且有效的方向繼續邁進。

本年度執行全國各級學校交通安全教育訪視輔導計畫之幕僚工作，係由國立交通大學運輸與物流管理學系辦理。各分組評鑑工作之進行，均由辦理單位在總召集人之指揮下，由聘請之專任助理總攬各項業務之安排與聯絡，必要時並派遣具有交通安全訓練之碩士班或大學部高年級學生擔任各訪視小組之隨行助理，除協助訪視委員安排訪視行程外，並負責各組訪視委員對受評學校意見之整理，對訪視報告之撰寫貢獻良多。

隨著本年度訪視工作的結束與執行報告的完成，本人也將因屆齡退休而卸下此項長達十八年的總召集人工作，並將此項任務轉交給下一任之接棒者繼續前進。感謝這十八年來每年陪我執行此項任務之四組召集人及所有為推動學校交通安全教育而奉獻心力之所有訪視委員，沒有您們慷慨的付出與協助，此項任務將無法順利達成。另也感謝這麼多年來為協助我執行此項計畫而到處奔波之歷屆學生與專任助理，您們與我共同分享了推動我國交通安全教育之辛苦、無奈、歡樂與喜悅。最後，更感謝交通部及教育部長期提供機會、資源與寬容，讓我在交通安全之專業學術領域能夠擁有如此寬廣的空間，肆意放縱地揮灑與理想地追求。願我們大家的奉獻與努力能為國人帶來更安全的明天與更幸福的未來。

（張新立 謹誌於國立交通大學運輸與物流管理學系 民國 108 年 7 月 28 日）

柒、107 學年度大專組訪視報告

一、前言

107 學年度交通安全教育訪視大專校院組，係由逢甲大學運輸科技與管理學系葉教授名山與楊教授宗璟、中央警察大學交通學系趙教授崇仁、臺北醫學大學傷害防制學研究所白教授志偉、臺灣警察專科學校交通管理科王教授銘亨、交通部道路交通安全督導委員會湯組長儒彥、謝技正育芸、教育部學生事務及特殊教育司邵教官耀賢，以及交通大學運輸與物流管理學系吳教授宗修與蕭教授傑諭等 10 位訪視委員所完成；並由吳宗修教授擔任召集人。

茲因行政院永續發展委員會對每年騎乘機車年輕族群（18 歲至 24 歲）死亡人數列入臺灣永續發展目標（指標 9.5.1，同指標 3.6.2），中央各單位亦高度重視與關心大專校院青年學子交通意外事件；據此，教育部最新規定，每所大專校院最長七年必須前往關注交通安全教育業務。本年度訪視學校數為 25 所，分別為佛光大學、法鼓文理學院、崇右影藝科技大學、臺北醫學大學、國立臺灣師範大學、國立清華大學、國立體育大學、中原大學、修平科技大學、中山醫學大學、國立彰化師範大學、明道大學、景文科技大學、耕莘健康管理專科學校、國立雲林科技大學、國立虎尾科技大學、國立嘉義大學、南榮科技大學、樹人醫護管理專科學校、南臺科技大學、中信金融管理學院、國立中山大學、國立高雄大學、國立臺東大學、國立臺東專科學校。訪視工作係以書面資料審視與實地至學校訪視，以瞭解學校交通安全教育狀況。此外，於訪視蒞校時並進行師生訪談，一方面瞭解學校交通安全教育落實程度，另一方面瞭解師生在學校周遭可能遇到的交通安全相關方面的問題，協助向地方與中央主管機關轉達，進而提供校方在擬訂交通安全教育方針時之參考。

由於大專學生為青少年獨立外出求學的重要起始時期，且為絕大多數學生開始擁有合法駕駛資格、獨自駕駛機動車輛的初始階段，如何在多數學校沒有統一上放學時間且學生有充分獨立的活動自主性之下，讓大專學生能認識並執行正確、安全的交通行為並重視交通安全教育的重要性，為各大專校院相當重要的課題。除了大眾運輸（如大臺北地區捷運與公車）健全發達區域外，多數大學生以機車為主要代步工具，更因國內過去完全沒有機車考照前訓練要求，民眾偕是藉由自我學習後考照；交通部也在今年四月起推行補助接受機車駕駛訓練學員每人一千元的措施，期望年輕學子經過正規訓練、考照後才騎車上路。交通部、教育部在過去五年補助推行「大專校院公車進校園」計畫也陸續在各大學校院執行發酵，甚且連帶促成學校配合建置更舒適的候車空間（公車亭）來因應眾多學子候車需求。

每個學校的交通環境屬性皆不同，為了吸引學生積極參與各項交通安全宣導活動，各校均發展出特有、創意的教學與輔導特性。以下先就本年度訪視之共同重要特色及優點、建議事項綜合列述，依次再按學校分別說明訪視意見。

二、107 學年度訪視委員總評意見

受訪視的 25 所大專校院中，由於所處區位與地段的不同，交通環境亦各有異，為了達成交通安全的目的，而造就了各校特有的設施、規劃、制度與方法。以下就訪視期間所觀察，將各校較為共同的特色及優點與改進意見及建議事項整理如下：

（一）特色及優點

1. 學校於每年寒暑假開始時，補助學生將機車寄送返家的托運費用，並透過致家長聯繫函，取得多數家長之共力配合與讚許。
2. 學校（警衛室、宿舍管理室、教官室）提供安全帽借用及邀請附近機車行（或在校駐點）來幫學生機車健檢，也利用這段時機加強交安宣導，以增加學生交通安全保障。
3. 利用社群網站（如：Facebook, LINE）來提供交通安全資訊和即時交通資訊的傳播。越多學校並開始利用校內資訊之手機 APP 程式，將大眾運輸班次、發生事故撥打校安電話等有關交通安全教育宣導功能整合到 APP 中。
4. 配合國家當前運輸政策，許多學校極力爭取大眾運輸工具進校或進校接駁，響應政府推行節能，並降低使用私人運具所帶來的污染；甚且連帶促成學校配合建置更舒適的候車空間。另一方面也減少學生因為使用私人運具而發生交通事故導致本身受到傷害的機會。
5. 國內近年在巷道、鄰里、路口廣設監視設備蔚為普遍，也因此捕捉到一些交通事故的真實驚悚畫面。根據經驗，該素材對於大專學生年齡層具有相當衝擊效果;許多學校已充分利用此一生動輔助教材，有效地廣泛宣導學生在學校周遭可能遭遇之交通險境。
6. 由於大專校園普遍占地廣大、學生眾多，越來越多學校推行校內人車空間分隔工程，避免交通動線衝突。
7. 邀請交通執法、監理單位及新竹安駕中心、山葉崇學基金會、國泰產物保險公司提供機車交通安全講習與演練，一方面宣導交通安全教育，一方面也利於學生考取機車駕照。

8. 極少部分學校持續增加學生宿舍床位供給、提升學生住宿率，以減少通學旅次與學生發生交通事故機率;更有學校提供免費優惠誘因，引導住宿學生多留在學校內活動。

9. 多數學校輔導成立交通安全相關服務社團或義工隊，以協助維持校內外交通秩序。

10. 多數學校能利用班會、系週會、新生訓練或共同課程時間等適當時機，使用交通安全資訊網所提供之相關交通安全宣導短片及資料，作為宣教之素材。

11. 學校運用新生訓練時機，要求新生將校安聯絡電話輸入手機或發放聯絡攜行小卡，以提供學生當意外事故發生時可聯繫校方處理的管道。

（二）改進意見及建議事項

1. 許多學校雖設有社群網站及 APP 來宣導交通安全資訊，但仍缺乏其能見度；若是能加強推廣，則能將其效益發揮到最大。

2. 交通安全資訊網頁（學務處、軍訓室、生輔組、校安中心）之資料庫可以再適度強化，嘗試有系統歸納整理交通安全宣教資料。

3. 可考慮製作校園交通安全宣導專有教案，供導師宣導時使用。並嘗試利用教師研習場合或舉辦交通安全教育演講時機，邀請校內教師共同參與，喚起教師對交通安全教育之重視，期能讓教師亦能成為交通安全教育常識傳播的種子，或能於授課時給予學生相關交通安全意識的叮嚀，強化學生對交通安全知識的認知與確實遵守並實踐的態度。

4. 學生汽機車停車之費率，可考慮因應學校所在區位特性作適當調節，以吸引學生使用校內所提供之停車格位，達成管理內部化與車位使用效能之目標。

5. 校內交通相關設施工程改善時，應要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」，達到法遵正確性，並做好交通維持計畫，確保師生日常通行安全。

6. 汽車停車場之停車方式，逐步宣導教職員一律以車頭朝車道方向停車，以利緊急疏散之順暢，及車輛啟動時正視車道狀況提升安全。

7. 學校可以考慮建立「獎勵不使用機車」措施，如優先獲得宿舍住宿權、免費或補貼搭乘校專車、接駁車等。

8. 多數學校有紀錄每學期的交通事故統計資料，但仍缺乏對於肇事原因的進一步分析與檢討，在未來預防的功效尚未充分發揮。

三、各校訪視意見

（一）佛光大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

佛光人文社會學院自民國 82 年開始籌設，校園面積為 57.2284 公頃。其間歷經 7 年的環境影響評估及校區雜項工程施工，投入十數億資金及無數人力物力，在 89 年 9 月開始招生。初期招收碩士班、博士班學生，91 學年度起招收學士班學生。校址位於宜蘭縣礁溪鄉林美山，海拔 435 公尺，林美產業道路貫穿其中，為對外連絡唯一道路。

2. 訪視所見優點與特色

（1）校園大且彎道多，但學校非常用心，在校內危險路段增設智慧型路側系統共 17 處，及路口之遮斷機（感應式柵欄）二處，有效降低事故發生，成效良好。

（2）繪製校內外危險路段照片，製作「佛光大學新鮮人安全手冊」於大一新生入學輔導活動中，每人一冊宣導，有資料可稽。

（3）積極改善校內、校外交通管制設施，並重鋪路面，同時邀請臺大土木系交通組團隊協助診斷道路安全問題，並研提改善建議，創造校園安全的道路環境。

（4）106~107 學年分別編列交通安全教育及宣導經費，另分別編列 138 萬餘元與約 90 萬元等交通維護設施改善費；更分別每年編列 1 千 6 百萬元校內交通車維運費，兩年合計費用高達 3 千 4 百餘萬元，顯示學校對交通安全教育軟硬體建設之挹注與重視程度。

（5）透過新生定向輔導、林美寮宿自會、雲來集宿自會、海雲館宿自會、機車健檢、校園機車考照與 Honda 汽車企業宣導校園停車證發放等活動，辦理交通安全宣導講座或講習等活動，對於增加學生參加交通宣導機會並深化交通安全教育具有正面效益。

（6）透過佛光搜 EZ 將相關交通安全宣導訊息，即時傳給學生知曉，對於誘發學生重視交通安全教育之觀念，具有正面效果。

（7）輔導胡瀚文平安社與學生宿自會成立交通安全社團，並協助辦理交通安全宣導與服務工作，寓活動於教育之中，培養學生正確的交通安全觀念。

（8）學生交通違規行為之紀錄，列入學生公、私立學費決定的因素之一，促使學生與家長均重視。

（9）交通安全教育與三生教育（生活教育、生命教育與生涯教育）和社會科學課群（法學緒論、現代公民與生活法律）等通識課程結合，確實可提升交通安全教育宣導對象之普遍率。

（10）目前共有大型校車 8 輛、中型校車 1 輛，校車司機 10 位，每日以 38 班次載運學生。校車每日行經宜蘭及礁溪地區，採定時、定點方式，接送師生進出校園。

（11）獲得資策會補助將臺灣車聯網系統導入校園（路側警示標語系統），用於機車安全改善，對減少事故發生具有正面效果。

（12）於危險路段設置緊急求救鈴，健全緊急服務與縮短緊急反應時間。

（13）學生須參加「交通安全宣導」活動方能辦理校園停車證，此策略可以有效提升學生參與率。

（14）大一住校、不能申請機車停車證，是好的政策，大二以上方可申請校園通行證。

（15）噶瑪蘭國道客運進入校園、臺灣好行每日定期進入校園。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）事故資料完整，惟建議可建立 GIS 事故斑點圖，並公告學生注意。

（2）學校道路的視線及通訊死角較多，部分彎道路段無通信訊號，建議可加裝強波器，以免學生緊急事故，無法連絡。

（3）三岔路口分隔島之樹木，建議調整高度或移植，以增加路口的視距。

（4）大門口圓環目前僅以交通桿槽化，可建議宜蘭縣政府，改以實體方式槽化（注意視距），避免機車穿越。

（5）下坡彎路段，可考慮設置防滑係數較高之鋪面，避免雨天打滑。

（6）於學生訪談中得知，學生對於守護終身的交通安全觀念四大守則：（1）我看得見您，您看得見我，交通最安全尚無深刻之認識與印象，企盼能以舉例方式宣教，讓每一位學生都能知其所以然，並能實踐於個人的用路行為中，從而變成自己終生的用路習慣。

（7）建議可以增聘當地里長擔任顧問參與交通安全委員會。

（8）建議可以加強力度在大一新生訓練引入外部資源，如安駕中心等進行交通安全宣導，如機車在陡坡之駕駛技巧及大型車之盲點等。

（9）因為校園位於山區，道路彎道、陡坡多，除已設置之路側設備外，建議再檢討路口之照明及輔二標誌，以警示駕駛者前有彎道要減速慢行。

（二）法鼓學校財團法人法鼓文理學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於金山鄉半嶺子，校地面積約 30 公頃，距臺北市區約一個小時的車程，主要交通為基金公路（臺二線），路寬 17 米雙向各 2 個車道，其次，陽金公路（臺二甲）北起金山經七星山抵陽明山，進入陽明山國家公園，交通便捷。學生人數 303 人，推廣部學生 332 人，教職員人數 71 人。鄰近的學校有中角國小，金山高中、金美國小、三和國小、金山國小。本校周邊臨接的主要道路有法鼓路與省道臺 2 線（淡金公路），距金山市區約 4 公里。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校提供免費二部交通車每周一至五、二線到北投與忠孝新生站，每天一往返，減少教職員生自行駕車頻率。

（2）不定期舉辦宣導活動，或結合校內其他活動同步宣導，如災害防救演練、生活環保等活動。

（3）大型活動時並由保全與交通志工人員做停車引導與管制，校內除停車場外，禁止路邊停車。

（4）提供學生工讀機會，收集交通安全相關資料，建置在學生分享資源區以供線上學習使用。

（5）校園內道路人車分道，並採進出道路分離，有效防止意外事故發生。

（6）與師生座談時，學生參與活動熱烈。

（7）國光客運每一小時進校園，以利學生到金山校區。

（8）於公共硬碟放置交安資料供學生自行閱覽。

（9）校內停車空間充足且免費，並有完整停車管理制度。

（10）學校提供宿舍二人一間，住宿比例高，降低旅次數及私人運具使用，提升交安。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議邀請轄區員警或安全駕駛專業人員入校宣導交通安全。

（2）學校社團多以金山社區的服務工作，雖以訪視慰問老人為主，但仍可以藉此宣導老人交通安全，教導老人家被看見的觀念及四大守則，外出走路務穿著較亮衣服，以及使用大眾運輸或免費公費等相關資訊，提供高齡者交通安全。

（3）在行人通行需求較大的路口，應設置行人穿越道，規範行人通行位置，並提醒車輛當心行人。

（4）可結合法鼓山的影響力，由學校設計交通安全御守或相關紀念品。

（5）建議請依交通安全教育委員會設置要點，對交通安全教育推動事項召開一次以上全校性會議，期能凝聚師生共識，共同為推動相關交通教育宣導活動而努力，培養學生重視生命與遵守交通安全規則之觀念。

（6）可考慮編列交通安全教育宣導專題講座之預算，邀請監理站、新竹安全教育中心、山葉機車安全駕駛文教基金會、新北市交通安全宣導團與金山分局等單位協助講授有關交通安全教育之課程，加強學生防禦駕駛觀念，確保自身行車安全，深化學生騎乘機車與用路安全之風險意識。

（7）建議可考慮利用教師研習時機，聘請交通安全教育宣導講座蒞校演講，讓老師瞭解知道交通安全教育宣導之重要性，進而將老師當作交通安全教育宣導之種子，於平常授課之餘，分享並教導學生正確的交通安全之觀念與技能。

（8）可考慮製作校園交通安全宣導專有教案，供老師宣導時使用。亦可將其資料置於交通安全網頁上，供師生參閱學習。

（9）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車輛在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，遇緊急狀況時並可迅速順利離場。

（10）建議要擬定交通安全年度計畫，辦理活動並留下記錄，尤其新生訓練是最重要介紹環境與交通安全宣導。

（11）檢視機車棚發現有數部機車胎紋不足，宜協助通知改善。

（12）建議定期召開交通安全委員會議並留下記錄。

（13）資料置於公共硬碟較為被動，建議採取主動式之宣導方式例如網頁、社群媒體等。

（三）崇右學校財團法人崇右影藝科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於基隆市紫薇山山腰，校區面積 50,129 平方公尺，緊鄰基隆中正公園，四周環境幽雅空氣清新。目前師生總數 3,570 人（教職員 194 人、學生 3,376 人-日間部 2,415 人/進修部 961 人）。學校周邊臨接的主要道路為壽山路、義七路、信二路。

2. 訪視所見優點與特色

（1）積極邀請市議員、里長、市政府旅遊科、市警局、區公所等單位，共同會勘義七路髮夾彎，研擬改善對策，顯示學校對校園週邊安全狀況之重視。

（2）自行錄影義七路髮夾彎車輛轉彎彼此交會之行駛情況，並提醒學生經過該路段之應注意事項。

（3）104~106 學年均編列交通安全教育及宣導經費。

（4）利用新生始業式與班會時間，進行交通安全教育的宣教活動，並能利用班級 LINE 群組傳遞交安相關訊息。

（5）於機車停車場與髮夾彎處，懸掛交通安全警語與緊靠右行提醒語。

（6）通識中心課程委員會通過，將交通安全宣導內容，編入「大學之門」之課程中。

（7）成立交通服務隊，協助學校交通指揮與引導外賓車輛停放。

（8）辦理機車安全駕駛研習活動，邀請監理站到校辦理考照。

（9）辦理交通安全海報設計、四格漫畫、交通安全徵文等比賽。

（10）針對學生無照駕駛即時制止並通知家長與記過處分；學生違規第一次予以口頭告誡，第二次記申誡。

（11）將學校住址原本表示在 Google Map 上的義七路位址更改至壽山路上，避免來校車輛選用導航行駛義七路到校，降低車輛行駛風險。

（12）提供免費公車，降低師生步行義七路來校之風險，提高師生進出學校之安全。

（13）與特約計程車簽約，於警衛室設置免費叫車服務站，並鼓勵共乘，減少學生步行義七路離校之風險。

（14）學生熟悉校安電話，遇事故可即時通報、回報。

（15）免費交通車至火車站，提升大眾運輸使用率。

（16）每年擬定交通安全教育計畫，執行交通服務隊集訓、校園機車安全研習、交通安全教育宣導，編列經費執行。

（17）利用電視增加宣導（在圖資大樓五樓）每月第三周播放。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議可結合社團至鄰近中小學進行交通安全宣導。

（2）學校旁髮夾彎路段山壁屬學校用地，建議可考慮主動規劃調整，以增加視線距離。

（3）可教育學生行經義七路髮夾彎時，一律開啟大燈，提醒對向車輛有來車經過。

（4）義七路上之部分反射鏡已經損壞不具有反射功能，請向市政府主管單位申請協助更換。反射鏡宜適時更新或清潔。

（5）於學生訪談中得知，學生對於守護終身的交通安全觀念四大守則，尚無深刻之認識與印象，企盼能以舉例方式宣教，讓每一位學生都能知其所以然,並能實踐於個人的用路行為中，從而變成自己終生的用路習慣。

（6）可考慮製作校園交通安全宣導專有教案，供導師宣導時使用。亦可將其資料置於學校交通安全網頁上，供師生參閱學習。

（7）建議針對學生校內外發生事故統計資料，進行完整的蒐集與分析，期能供作宣教策略研擬之參考依據。

（8）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故。

（9）事故分析可再深入，例如事故熱點分析，針對不同系級進行分析。

（10）校內標線可再統一規劃與檢討、更新。

（11）生活一館籃球場前之樓梯建議加裝欄杆圍籬以利行人通行安全。

（12）校外機車停車場之出入動線建議劃設標線，如進出分離、簡化動線。

（四）臺北醫學大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校園區分總校區及大安校區，大安校區距總校區約 1 公里，位於基隆路二段 172-1 號，總面積合計約 73,857 平方公尺。校內地下及平面停車場，可停放汽車 323 輛、機車 1,098 輛、腳踏車 243 輛；鄰近學校計有臺北市立和平高中（2 公里）、松山高中（3 公里）、國立臺北教育大學（3 公里）、臺灣大學（4 公里）、國立臺灣科技大學（4 公里）。大學部 4,733 人，碩、博班生 1,407 人，其中約 45.6%居住於大臺北地區，教職員 1,145 人，合計 7,285 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）依交通安全教育宣導實施計畫成立交通安全教育宣導工作推動小組，並於每月行政會議中提報交通安宣導活動辦理情形，每學期期末則召開交通安全小組會議，檢討與策進交通安全議題，有資料可稽。

（2）106 學年及 107-1 學期計編列預算近千萬元，積極推動交通安全教育，顯示學校對交通安全教育軟硬體建設之挹注與重視程度。

（3）善用校園電子佈告欄、網頁、友善校園週等活動時機宣教。

（4）於寒暑期偏鄉服務交通安全宣教，強化出隊之行車安全知能並教導建立事故處理 SOP。

（5）辦理機車安全講習暨實駕體驗、交通安全研習與事故處理要領等專題講座活動，確實對學生交通安全風險意識之提升，具有正面效果。

（6）於通識課程（服務設計概念與行動、倫理學與當代議題、全民國防教育等）融入交通安全教育及案例，宣導學生駕（騎）車前往服務學習課程及平時上、放學或假日旅遊交通，要遵守道路交通規則，確保自己與他人生命安全。

（7）建置班級學務股長機制，協助反映交通安全建議，並將教官相關宣導資料即時透過社群媒體轉知同學。

（8）結合熱舞社、合氣道社、民俗體育社及動漫社等社團，於每學期之友善校園週中，協助推動交通安全宣導。

（9）每學年社團幹部研習加入交通安全教育課程。

（10）為維護校內施工區域於施工期間之人車安全，舉辦施工說明會、施工期程公告、管制柵欄設及語音警示設置、車輛進出專人指揮，有效確保施工期間教職員工生及民眾於校園行的安全。

（11）針對服務隊出隊為交通事故發生之高風險群，於事故發生後召開會議檢討肇因並擬訂防範措施，如：提高租賃車輛保險等級、租用專任駕駛或採雙駕駛、社團幹部研習排入交通安全課程、成立緊急應變小組、校安中心定時連繫叮嚀及落實出隊安全教育及車輛安檢等六大措施，顯示學校對學生生命與交通安全之重視。

（12）連續假日（2 日以上）暨寒暑假（發送二次），校安中心均以安全簡訊發送予學生及家長進行安全宣導，提醒注意假期旅遊外出之交通安全，並敦請家長協助叮嚀提醒，每年約 6 萬則。

（13）運用便利交通運輸系統，交通事故風險低：全校教職員工生約 92.1%（6705 人）以搭乘捷運、公車、接駁車、U-BIKE 或步行等多元方式上、放學及上、下班，僅約 7.9%（580 人）自駕（騎）車，交通事故肇生率低。

（14）製作校安地圖提醒高風險區。

（15）校安電話以印於學生證卡片中。

（16）交安宣導績效已納入教師評鑑中。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議可以增聘分局交通組員警或派出所長、里長擔任交通安全教育推動小組成員以建立良好溝通管道與關係。

（2）可考慮製作校園交通安全宣導專有教案，供導師宣導時使用。亦可將其資料置於交通安全宣導資頁上，供師生參閱學習。

（3）交安宣導資料可由軍訓室提升至學校首頁，方便查閱。

（4）於學生訪談中得知，學生對於守護終身的交通安全觀念四大守則尚無深刻之認識與印象，企盼能以舉例方式宣教，讓每一位學生都能知其所以然，並能實踐於個人的用路行為中，從而變成學生自己終生的用路習慣。

（5）未來校園內在設置相關交通管制設施時，務請依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」加以設置，期能創造優質友善安全的校園環境。

（6）可購買一些安全帽供需要同學臨時使用作為愛心帽。

（7）可擴大機車騎乘體驗之參加規模，讓更多學生受惠。

（8）事故資料蒐集與分析可再深入（較輕微事故可納入），以期收防微杜漸之效。

（9）校門進出入停車場路口可再會勘檢討，兼顧效率與安全。

（10）建議交通車可以安裝上下車之刷卡機制，用以統計分析搭乘人數與時段之分布。

（五）國立臺灣師範大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位置：1、和平校區 2、和平校區（圖書館） 3、公館校區 4、林口校區，共四個校區。和平校區（含圖書館）校地約 12.21 公頃，包含 81 棟建築物，校舍總面積計 241,374.76 平方公尺。公館校區校地面積有 10.16 公頃，包含 15 棟建築物，校舍總面積計有 99,282.39 平方公尺。林口校區校地面積有 31.25 公頃，包含 42 棟建築物，校舍總面積計有 91,566.61 平方公尺。學生人數：日間部 -13,540 人、在職進修班-2,042 人；教職員人數：2,338 人；總計 17,920 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）依規定成立校園交通安全教育委員會並將其併入校園災害防救委員會議中，每年召開 2 次。

（2）設有學術與教官專責雙導師制度，並請專責導師室每學年於新生營活動期間由各系專責導師協助交通安全教育相關內容，確實可以有效傳遞正確交通安全觀念給學生，讓專責導師成為交通安全教育的種子，將交通安全教育理念推廣到每位學生心中及校園的每個角落。

（3）開設「生活中的機車維護」與「汽車與生活」等通識課程，確實可以藉此教導學生機車安全行駛的正確觀念與自我診斷機車安全的能力。

（4）輔導「汽機車研究社」將交通法規與交通安全宣導等議題融入汽機車結構、基本原理、保養技術等相關社團課程中。

（5）全人書院至士林區社子島福安國中辦理全人教育營，教導國中學生交通安全正確觀念。

（6）提供國際學生交通安全教育宣導摺頁英文版。

（7）邀請士林監理站與山葉機車崇學基金會舉辦駕駛安全講座。

（8）繪製周邊易肇事路口及雙北市十大易肇事路口網頁地圖。

（9）分析肇事資料（地點、時間與原因）供宣導使用，事故統計亦分年級、性別與時間。

（10）宣導多使用公共運輸工具，騎機車學生只有約 8%。

（11）住宿比例高，並持續增建宿舍，減少非必要旅次。

（12）學生資訊系統包含緊急聯絡電話，可直接處理學生問題。

（13）校本部與住宿區設有地下道。

（14）林口校區僑生先修部隊新生入學輔導，晨間集合與宿舍廣播不定期提醒。

（15）提供本部至公館校區每天 29 車次，本部之臺大/臺科大三車次，提升大眾運輸便利，減少學生使用機車與腳踏車之數量，減少事故發生。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）可考慮製作交通安全宣導教案，供專責導師入班宣導時使用。

（2）林口校區以僑生為主，因其有考取機車駕照之需求，可考慮協助辦理宣導講座或帶領其至監理站參訪，提升其考照技能與騎乘機車安全觀念。

（3）目前設置於行政單位專區上之交通安全相關資料內容，僅有交通安全宣導事項與好站連結入口網連結等資料，未來可考慮強化本網頁內容，將其建置為交通安全教育宣導之智庫，提供師生參閱學習交通安全教育相關內容之入口網。

（4）可考慮透過學生至衛保組就醫包紮與申請平安保險理賠資料時，建立學生發生事故資料，供作統計分析並研擬交通安全教育策略之用。

（5）公館校區設置校園內標誌標線時，請依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規範設置。

（6）林口校區部分彎道路段，請繼續宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車輛車頭朝外停放，避免發生事故。

（7）可擴大活動參與規模，讓更多人注意。

（8）建議對事故統計進行分析（例如系別、月份）並針對高風險族群研議對策。

（六）國立清華大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校地可區分校本部（包含校本部、南一期及南二期）及南大校區。校本部面積計 1,599,351 平方公尺，南大校區面積則為 79,841 平方公尺，以上合計 1,679,192 平方公尺。大學部 9,258 人，碩士班 6,668 人、博士班 2,076 人，共計 18,002 人；另教職員工 3,143 人，總計 21,145 人。校園大門出口位於光復路二段，為市區交通主要道路，且因校園位於科學園區及光復路段連接區域，易成為通往園區之便道；南大校區大門則位於南大路與食品路交叉路口。

2. 訪視所見優點與特色

（1）聘任校外委員，有助於交安教育推動。

（2）有班代會議為管道以協助宣導交安相關訊息。

（3）緊急連絡電話落實，學生多輸入手機，能有效利用。

（4）校內多處規劃人車分道，有效提升校內交安。

（5）電子化校園進出管理系統，有效管理校園車輛進出與停等。

（6）提供大量交通車往來不同校區及校本部內部，降低私有運具使用。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校及週邊資源豐富，建議可引進機車安全駕訓，讓學生在考照之前，獲得正確、適當的機車安全騎乘觀念和技術。

（2）有關學校交通安全教育委員會依規定應由校長擔任召集人。

（3）社團活動或社區服務社團應加強交通安全教育宣導，學生並能學習正確交通安全觀念，並藉由社團服務，向社區推動交通安全觀念。

（4）交通事故資料可增加系級、校區的分析，加強個別系班入班宣導機制。

（5）校園範圍和交通流量大，標誌/標線可再全面檢視調整，建議應比照校外道路標準，以標誌、標線明確劃分幹支道，確認行車路權。

（6）校內公車站位置應避免設置於路口範圍內，以免影響路口行車視距。公車站宜有明確位置標示，提醒其他車輛注意公車停靠。

（7）人行道及無障礙設施（含斜坡道）應連貫，並避免坡道過大的斜坡。

（8）交通安全網頁可再充實內容並提升能見度，另可考慮其他動態管道（例社群媒體）以傳遞交安訊息。

（七）國立體育大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於林口臺地東側，行政區域隸屬桃園市龜山區，面積約有 66 公頃，校內停車空間計有：大客車 25 格、小客車：約 1,200 格、機車約 2,100 格、腳踏車約 120 格。鄰近學校有長庚大學、長庚科技大學及大埔國小等校。校內學生人數為 2,425 人，教職員人數 366 人。學校臨接的主要道路為文化一路及振興路，路寬約 25 公尺，均為 4 線道，學校門口處設有人行道與慢車道，學校大門與側門均為三叉路口。

2. 訪視所見優點與特色

（1）107 年成立「交通安全宣導教育委員會」，且有交通安全宣導教育實施計畫。

（2）運用校內電子看板，不定時宣導交通安全警語，導引師生重視交通安全的觀念。

（3）於學生宿舍朝會、班會、學生社團活動等時機，將交通安全教育的基本觀念推廣到學生心中。

（4）於教師訪談中得知，教師對於交通安全教育極為重視，且均能利用晨操、上課/班會、放假前等不同場合，隨時叮嚀學生遵守交通安全規則與重視生命安全的觀念。

（5）結合校外宣導活動併入交通安全教育宣導，除讓學生寓教於樂外，更能深刻體會交通安全教育的內涵。

（6）針對學生於校內交通違規時，進行違規登記並列為申請學生宿舍之重要依據。

（7）爭取公車進校園與在校門口外面設置 U-Bike 站，培養學生使用大眾運輸與綠色運具的習慣，對減少機車使用具有正面效果。

（8）於宿舍提供安全帽洽借服務，可供學生臨時之需求。

（9）校內汽機車發證管理，有效掌握汽機車使用狀況；建立學生汽機車名冊，措施良好。

（10）針對行人/自行車之動線做整體規劃、改善。

（11）導師與教練雙軌制，協力輔導、改善交安，有一定之約束力。

（12）安排接駁車於早上至捷運 A7 出口服務師生。

（13）製作多事故地圖（大路口、旁道、坡道），特殊案例宣導（新生入學輔導）。

（14） 通識教育課程，法律與生活，與交安宣導有關。

（15）輔導原民社團協助宣導、機研社學習修理、保養機車。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）可考慮聘請里長擔任「交通安全宣導教育委員會」的顧問。

（2）由於目前設置於行政單位交通安全專區上之交通安全相關資料內容，僅有交通安全入口網連結與部分公告資料，未來可考慮強化本網頁內容，將其建置為學校交通安全教育宣導之智庫，提供師生參閱學習交通安全教育相關內容之入口網。

（3）可嘗試自行設計交通安全宣導教案，除供導師宣教參考使用外，亦可逐年累積資料於網頁上供師生參閱學習。

（4）可考慮利用教師研習、新生入學或其他適當時機，邀請監理站、新竹安全駕駛教育中心、山葉機車崇學安全駕駛文教基金會、桃園市交通安全宣導團與龜山分局等單位協助講授有關交通安全教育之課程，加強學生防禦駕駛觀念，確保自身行車安全，深化學生騎乘機車與用路安全之風險意識。

（5）學生使用機車比例高達 61.85%，顯示如何強化宣導騎乘機車之安全意識，為本校宣教之重點。

（6）短期而言，請檢視校園內交叉路口 10 公尺範圍內或彎道路段，若有畫設停車格位，請考慮塗銷格位，減少路口駕駛人之視距阻礙；另校內部分易超速與易肇事路段，可考慮設置監視器與測速照相機等設施，期能於必要時提供事故發生證據與遏阻僥倖超速行為。

（7）長期而言，校園內部分路段，尚無人行道之配置，建議未來於進行校園交通工程整體規劃時，可考慮聘請專業顧問公司協助整體規劃，創造友善安全的優質校園環境。

（8）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車輛車頭朝外停放，減少事故發生，並可在緊急狀況時，迅速疏散車流。

（9）未來可考慮調查學生於校內使用 U-Bike 之需求狀況，並與長庚大學協調合作，分析評估在校園內設置 U-Bike 站之可行性。

（10）可提供資訊/教材給導師與教練，使其可利用既有管道進行交安教育。

（11）事故分析可再更精進，例如針對系或校隊別分類以期針對各族群進行教育。

（12）校園進出、停車之管理，可考量加以收費管理，以期減少外車對校園之衝擊影響。

（13）建議與校外機車行合作進行機車健檢。

（14）建議可研議提升餐廳食物水準，以降低外食騎車頻率。

（八）中原大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

中原大學有理、工、商、法、設計、人文與教育及電機資訊、產業等 8 個學院，學生總計 16,189 人，其中大學部 13,361 人，博士班 348 人，碩士班 2,480 人。另有專任教師 485 人，兼任教師 653 人，行政人員（含約聘、計畫案人員）718 人，合計 1,856 人。學校大門位於中北路，為汽車統一進出口，校園內地下汽車停車位 432 個、校園內平面汽車停車位約 150 個，而校園內部及週邊機車停車位則約 3,327 個。

2. 訪視所見優點與特色

（1）成立校園交通安全委員會，並將交通安全教育議題推動納入會中討論，按期開會，有資料可稽。

（2）具體檢視學生易發生車禍路段包括：中北路、中山東路、環中東路、中華路、新中北路、實踐路與學校週邊等，並能妥善利用適當時機宣導給學生。

（3）105~107 學年共編列超過兩千萬元在交通安全教育及宣導經費、交通設施興建與維護費，顯示學校對交通安全教育軟硬體建設之挹注與重視程度。

（4）每月印發「交通安全月刊」給學生參閱，並儲存公布於學務處->生活輔導組->交通安全網頁上，對於深化交通安全教育具有正面。

（5）每學年度全校導師會議、分院導師會議及學生事務會議等時機，強化導師交通安全觀念，讓導師成為交通安全教育的種子，將交通安全教育理念推廣到每位學生心中及校園的每個角落。

（6）各系輔導教官運用大一新生學涯體驗營「系教官時間」針對全體新生實施交通安全教育，對於學生熟悉校園周邊道路狀況與瞭解安全駕駛觀念。

（7）由機研社與歐樂輪胎合作，於校慶運動會擺攤，提供實體機車及機車輪胎展示，宣導機車零件安全的重要性，並定期檢查胎紋深度，確實對於學生駕駛安全觀念之提升。

（8）於校園安全週辦理「學生機車安全駕駛教學」，確實對於學生騎乘機車安全與防禦性機車駕駛等觀念之建立。

（9）成立並編組羅浮群和機車研究社成員為交通服務隊，協助推廣交通安全教育，寓活動於教育之中，培養學生正確的交通安全觀念。

（10）於校園安全週辦理「學生機車安全駕駛講習」，邀請機研社校友（三葉機車公司行車安全推廣專員）擔任授課講員，以加強學生防禦駕駛觀念，確保自身行車安全。

（11）機車研究社的同學，至中原國小路口協助學生放學後交通指揮及疏導，發揮社區大手牽小手的服務精神，確實可更深化學生對交通指揮、管制知能及安全觀念之認識與應用。

（12）環境服務學習團隊至新北市立鶯歌幼兒園實施環境服務課程，於活動中導入交通安全教育宣導，建立小朋友交通安全教育智能，培養學生更認識交通安全教育宣導之內容。

（13）針對發生事故學生於前往衛保組就醫包紮時，除由校護執行交通安全教育，提醒行車應注意事項，並同時訪談學生完成「車禍狀況分析調查表」，不僅可以及時協助學生，亦能完整建立學生發生事故資料，供作統計分析並研擬交通安全教育策略之用。

（14）提供「車禍事故學生實施問卷調查表」，給健行科技大學及南亞技術學院運用，對於協助其他學校蒐集學生交通事故資料，供作供宣導以及交通設施改善參考。

（15）建置「掌上中原」APP 資訊軟體，提供最新搭車資訊給全校師生參考運用，對提高搭乘公共運輸工具使用率與降低事故發生，具有正面效益。

（16）每學期開學第一週體育課將交通安全教育融入體育課，同時於宗教、音樂等通識課程中融入交通安全教育，確實可提升交通安全教育宣導對象之普遍率。

（17）事故統計資料完整，且有逐年降低的趨勢，顯示相關交通安全教育推動活動或措施，具有明顯的成效。

（18）興建熱誠宿舍，提供 1,184 個床位，提高學生住宿率，減少學生使用機車機會，具有正面效果。

（19）學生搭乘公車有回數票折扣優惠。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）可將每月印發「交通安全月刊」之電子檔透過社群媒體（例如：「掌上中原」APP 資訊軟體、Line 群組等）方式即時傳給學生參閱，提升月刊露出率。

（2）針對學生社團辦理營隊活動租用大客車時，可轉達學生須有至少一位同學保持清醒，並隨時瞭解司機之駕駛行為與精神狀態，期能維護大家乘車安全。

（3）可考慮製作校園交通安全宣導專有教案，供導師宣導時使用。亦可將其資料置於於學務處　生活輔導組　交通安全網頁上，供師生參閱學習。

（4）於學生訪談中得知，學生對於守護終身的交通安全觀念四大守則尚無深刻之認識與印象，企盼能以舉例方式宣教，讓每一位學生都能知其所以然，並能實踐於個人的用路行為中，從而變成自己終生的用路習慣。

（5）建議未來人行道鋪面更新重鋪時，鋪面顏色可考慮彩色人行道標線來進行人車區隔，讓用路者更明確知道其使用的空間。

（6）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並在緊急狀況時，迅速疏散車流。

（7）引進公車進校園，對於減少學生使用機車與降低學生事故發生件數，確實具有正面效果。

（8）爭取在校內設置 U-Bike 站，培養學生使用大眾運輸與綠色運具的習慣。

（9）交安網頁學生所知有限，宜加強提升其能見度。

（10）校內施工區周遭工程車之進出可加強管理。

（九）修平學校財團法人修平科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺中市大里區工業路 11 號，校區面積 87,127 平方公尺，教職員生合計 5,590 人。周邊主要道路為：工業路、美群北路、仁化路等，並鄰近經濟部大里工業區。規劃車位與車棚，校區內設置有 7 處汽車停車場，共可停放 374 輛汽車。機車部分，校區內外共設置 5 處機車停車場，共可停放約 3,077 輛機車。

2. 訪視所見優點與特色

（1）每學期定期召開委員會，會議記錄簽奉校長核定並公告網站，有資料可稽。

（2）於臺中市政府與中彰投各大學工作會議中提案：(1) 設置 i-Bike 站。(2) 調整工業路與工業路 21 巷交叉口，該路口交通號誌秒差；工業路 21 巷巷口設置反光鏡與監視器，增加行車安全。

（3）106~107 學年編列超過三百萬元在交通安全教育及宣導、交通安全設施經費，顯示學校對交通安全教育軟硬設施之重視。

（4）於交通安全教育宣導週，播放張教授新立專題演講之錄影資料，宣導交通安全四大守則，有資料可稽。

（5）以交通安全四大守則為主題，自行印製帆布海報、關東旗、羅馬旗等，作為宣導活動之用。

（6）由工程學院老師開設「車輛駕駛樂趣」通識課程，融入交通安全相關內容，提升學生對交通安全相關專業知識之認識。

（7）結合每年新生訓練、各學期教師專業研討、校園安全會議等時機，進行宣教。

（8）成立交通服務隊，協助重大活動、校慶、畢業典禮等活動交通引導，維護學生交通安全。

（9）能分別以「駕駛安全」、「防衛駕駛」、「機車成年禮」、「騎車有保險，安全有保障」、為主題，辦理交通安全教育專題講座與「校園機車考照」活動，確實可以提高學生對交通安全觀念之重視。

（10）輔導交通服務隊及服務學習學生協助辦理「交通安全教育宣導週」相關活動，結合機車校園考照時機，前往鄰近仁化公園實施交通安全教育社區宣導

（11）運用本校 LINE@HUST 官方群組，發送交通安全教育宣導相關訊息，提醒師生注意。官方群組亦有提供師生在遭遇意外事件時能「一鍵式」與校安中心值勤人員迅速聯繫之功能。

（12）於交通安全教育宣導週，運用 Google Cardboard 配合全景影片，讓參與活動之學生能體驗「考照路線」、「防衛駕駛」之虛擬實況，確實可以提高宣導成效。

（13）聘請外部顧問，有助推動交安相關業務。

（14）生輔週報提供導師交安相關訊息，利於交安教育。

（15）爭取 i-bike 在校園設站；校內人車分道確實，管制優良。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，較能充分掌握車前狀況，減少視線死角，並在緊急狀況時，可迅速紓解車流。

（2）可再針對事故資料進行分析、研擬對策，例如加入考量各系學生人數、事故比例等。

（3）校內動線、標線可再細部整體規劃、調整，以期減少衝突點。

（4）建議注意 i-bike 使用安全，避免相關交通事故。

（5）建議針對提升大眾運輸供給與需求進行分析與檢討，向外爭取相關資源，以期提升大眾運輸使用率。

（6）建議由生輔組主導，當學生申請平安保險時，增加調查事故原因。

（7）校門口入校動線，建議使用圓環，以減少衝突點。

（8）建議輔導成立相關學生社團，或與校外機車行合作，定期實施機車體檢。

（9）建議供學生借用之安全帽，逐漸採用全罩式安全帽。

（10）建議可以補充統計機車使用百分比及住宿比率，進一步瞭解學生旅次趨勢。

（十）中山醫學大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺中市南區，教職員生合計 7,744 人，校本部及口腔科機車停車場則共可停放汽車 212 輛、機車 1,502 輛，以及自行車

20 輛，共計 1,734 輛。此外，學校鄰近高鐵臺中站及臺鐵大慶站，為三鐵共構之精華區。附設醫院則緊鄰校區，校區週邊交通繁忙，周邊有臺鐵、18 條公車路線經過，可分別至臺中高鐵站、臺中火車站、臺中轉運站、臺中市區、溪頭、日月潭等地，均可享有市公車 10 公里內免費搭乘，亦有 i-Bike 租借等多樣交通工具選擇。

2. 訪視所見優點與特色

（1）106~107 年度編列五十萬元交通安全教育及宣導經費；另 107 年學校自籌超過十億經費，準備興建綜合大樓暨停車場，顯示學校對交通安全教育軟硬體建設之挹注與重視程度。

（2）利用新生定向輔導、全校班代會議、系週會等時機，進行交通安全教育宣導。

（3）蒐集相關影片教材，剪輯後轉 PO 於學校「注意交通安全」網頁及學生經營社群網站（生活輔導組粉絲專頁、中山醫大家庭、中山醫大慶男宿、中山醫各級新生版網頁等），供師生點閱

（4）蒐集交通安全宣導圖片印製成海報於友善校園週、社團博覽會、就業博覽會懸掛及教職員生經常出入之機車停場張貼交通安全宣導海報、布條等。

（5）每學年下學期於週三「大學之道課程」中，進行交通安全教育宣導。

（6）每學年下學期於通識課程「生活與意外」課程中，講授交通意外事故相關課程 4 週。

（7）成立「中山醫交通服務社」，並於每日學生上、放學維持重要路口、停車場交通秩序，另配合校外活動，實施交通秩序維護。

（8）由交通服務社不定時至機車停車場巡邏，並針對違規停放機車，張貼違規勸導單。

（9）購置 3/4 罩安全帽供學生急需時使用，並於學生借用時，利用 E 化（QR code 問卷）宣導防禦駕駛觀念。善用科技輔助交安作業（借安全帽、問卷調查），有利於資料保存與統計分析。

（10）結合就業博覽會辦理「校園週邊易肇事地點調查」QR Code 填寫活動，引導學生自行檢視學校週邊危險路段，提醒自身經過此路段時更需多注意安全，而達到自我防衛駕駛的觀念。

（11）邀請專家學者蒞校實施交通安全講座、安全駕駛示範宣導時，結合「深化醫能百分百」(能增益基本能力活動之畢業時數)，提高學生參加活動誘因

（12）製作交通安全宣導卡，部分學生能隨身攜帶或拍照存檔。

（13）事故分析完整：系、時段、受傷狀況、部位、地點、類型，有效發現問題。

（14）結合學生專題研究成果發表（醫學資訊系）。

（15）學生停車證申請需先觀看交安影片。

（16）成立交通安全委員會，由校長擔任主任委員，並聘請市議員、里長擔任顧問，每年召開乙次，規劃及推動相關事宜。

（17）宣導急診室直接穿越文心南路之危險性。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）可考慮增加交通服務隊人數，並強化其功能（例如協辦其他活動）。

（2）事故分析可再增加系所人數，以計算肇事比例（受傷人數/學生數）；另可針對所發現問題研議因應對策。

（3）停車場出入動線可再檢討（例如出口方向指引），以減少車流衝突。

（4）建議購買全罩式安全帽供師生借用。

（5）建議機車健檢由相關社團辦理。

（6）建議每學期至少召開乙次會議。

（7）學校周邊機車違規狀況嚴重，行車次序有待改善。

（十一）國立彰化師範大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校座落於八卦山風景區，為一鄰近烏日高鐵車站及兩條高速公路的交會地區，距離彰化火車站 2.3 公里。校地面積 51.1 公頃，可分為進德（24.9 公頃）與寶山（26.2 公頃）兩個校區；校本部位於進德校區，現有日間部學生 6,898 員、進修學院學生 1,319 員、教職員工 789 員，合計 9,006 員。鄰近學校有大竹國小、國聖國小、泰和國小、彰泰國中、陽明國中、彰化高中、彰化高商及建國科大等校。學生學期間主要交通工具為機車（45.1%），進德校區設有 YouBike 站點共 3 站，校方亦有校車大巴及中巴各乙部每日往返兩校區。

2　訪視所見優點與特色

（1）依規定成立「交通安全教育委員會」由校長擔任主任委員，並聘有交通隊長、二轄區派出所長、三里長、社區發展理事長擔任理事長。

（2）運用工讀生提醒有違規事項（缺後照鏡、改排氣管、薄胎紋、半罩式安全帽）及機車違規上鎖、宣導「倒車入庫」車頭朝外、舉辦競賽活動等。

（3）提供免費機車停車及將大多數小客車停在地下停車場，硬體設施停車位足夠。

（4）透過「班代會議」、「師生座談」、「導師知能研習會」、「班會」、「軍訓課程」、「僑外生新生見面會」協助宣導交通安全。

（5）印製騎乘機車安全與記事手冊供使用，印製行動安全卡（聯絡、叮嚀、處理事故），連絡電話部分同學有留存手機中。

（6）交通安全網頁資料完整，且置於學校首頁。

（7）自製海報：機車最佳穿戴法、認識輪胎、兩段式開門。

（8）行動彰師 APP（智慧交通、行動叫車、Youbike 即時）、VR 危險感知活動、校慶機車比慢活動、連續假日返鄉專車、元旦交安宣導及防衛駕駛。

（9）易肇事地點上網公告，易事故地點訪問影片之宣導。

（10）利用生輔組粉絲專頁、彰師大社團專頁，張貼交安訊息。

（11）依平安保險資料分析事故態樣，依地點、原因、性別統計。

（12）提供往返 2 校區免費校車。

（13）通識課程：汽車與保養及修護、交通與法律生活。

（14）備安全帽、打氣機供師生借用。

3.　訪視委員建議改善事項

（1）建議將學校事故分析資料置於交通安全網頁中，提供師生參考。

（2）學生發生交通事故以二年級學生最多，建議應減少學生往返兩校區使用機車的頻次，並應用策略鼓勵學生使用交通車，如配合餐卷、集點等。

（3）校內校門口、環校道路人車共道情形，長期應建議地方主管機關設實體人行道，人車分道，確保行人通行安全。

（4）建議擴大競賽成果應用，如開放交通安全書籤發送、LINE 貼圖提供下載使用等。

（5）事故分析未來可依系別、年級、週別、時間統計

（6）建議檢查機車剎車狀況。

（7）安全帽借用，建議逐漸以全罩式為主。

（8）可將交安宣導結合教師評鑑，嘗試提高輔導效率。

（9）現場勘查時，發現有機車違規進入校園，建議加強管制或限制設施。

（10）學生機車使用率 45.1%，比率甚高，有待長期努力以降低學生知使用率。

（十二）明道學校財團法人明道大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於彰化縣埤頭鄉文化路 369 號，西側緊鄰國道一號高速公路，北側為文化路連接省道進入北斗市區；東側為大學路連接省道進入溪州市區。學校面積共 51.25 公頃，包含校內 28.19 公頃、農場 21.06 公頃，以及校外（第二校區）2 公頃。教職員生共計 4,079 人，學生上放學交通工具則以機車（44%）為主。停車位部分，開悟大樓前備有大、小巴士車位各 1 個，汽車停車位合計 7 處 603 個，機車停車位合計 3 處 1,692 個，以及腳踏車合計 4 處 435 個。

2. 訪視所見優點與特色

（1）成立「校園交通安全委員會」由校長擔任主任委員，並聘請卓醫院、北斗分局、派出所、埤頭消防隊人員擔任顧問。

（2）鼓勵搭公車、改善周邊軟硬體，約 380 萬經費（公車進校園專案）。

（3）班級幹部、文服隊員、學生代表宣導與研習。

（4）交服隊立牌宣導騎慢、指揮、媽祖繞境服務、機車考照協助。

（5）公告 10 處易肇事地點於學校網頁。

（6）宣導易發生事故危險行為（闖燈、超速、跨線、逆向、未依規兩段左轉）。

（7）製作乘車資訊手冊供使用、乘車集點卡優惠。

（8）導師利用 Line 群組，協助提醒安全，或協助事故處理（注意慢，雨天可遲到不要不到）。

（9）教官宣導叮嚀學生機車：無後照鏡、1/2 安全帽、排氣管改裝、胎紋不足。

（10）校本部至明誠宿舍安排接駁車並補助 15 元優惠，每週四開設夜市免費接駁車，有效減少學生使用機車。

（11）設立候車亭，國光客運、日統客運、臺中/臺西聯營客運（85 折優惠）、員林客運、高雄客運 5 家客運公司、二路市區公車並設置公車動態資訊系統。

（12）已爭取政府規劃未來在大學路東側門新建轉運中心，增益公共運輸成效。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議擴大交通服務隊、社團活動或社區服務社團的功能，如赴鄰中小學進行交通安全教育宣導，藉由社團服務，向社區推動交通安全觀念。

（2）建議交通事故分析資料，包含性別、年級、系別、時間、週、月、地點、型態、路段等置於網頁與新生手冊，提供學生及家長參考。

（3）建議增加搭乘公車、特別是長途或國道客運車務必宣導使用安全帶。

（4）可利用請假時機宣導交安。

（5）可提醒文化路轉大學路右轉後，大轉彎慢行。

（6）安全帽借用建議以全罩式為主。

（7）機車健檢可由校外機車行或社團執行。

（8）學生反映到田中、員林火車站班次太少。

（9）目前機車使用率 44%偏高，仍有努力空間。

（十三）景文科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新店安坑地區，土地面積 112,711 平方公尺，周邊臨接主要道路為安一路與安忠路。校內停車空間包含機車 2,124 位及汽車 428 輛。鄰近學校有：安坑國小、達觀國中小、安康高中、及人中學。現有日間部學生 4,862 人、進修部學生 1,749 人，教職員則有 267 人。學生上放學所使用之交通工具，以機車約 3,800 人佔 57.4%最高。

2. 訪視所見優點與特色

（1）每學年利用新生始業輔導、班級幹部研習、導師會議及校務座談、境外（含越南）生入學輔導等時機，進行交通安全教育宣導，確實可以讓新生、單位主管、導師和部分幹部學生等，瞭解交通安全教育宣導之重點。

（2）利用班會時間配合通譯人員即席翻譯，針對國際產學專班（外籍生），進行交通安全教育宣導。

（3）利用全民國防教育課程，進行交通法令與行車安全之宣教。

（4）將 168 交通安全入口網、YOUTUBE 網站及相關公文內各項交通安全資訊，以 CIP 方式及網站公告同學知悉，強化學生交通安全之知能。

（5）利用每日放學時間，由值班人員至校門口及學校安忠路，實施機會教育，可以達到隨時提醒同學注意行車安全之目的。

（6）隨時掌握安一路及安捷路之交通狀況與輕軌施工交通路線變更，即時更新並以電子郵件通知全校師生，有助提升師生行車安全。

（7）調整第一節上課時間，方便師生搭乘大眾運輸工具，可以減少汽機車使用。

（8）辦理公車駛入校園，協調公車業者分別由大坪林（綠 10）、板橋（897）及科技大樓站開設接駁專車，可減少學生使用機車與降低學生事故發生件數。

（9）提供安全帽借用、備有緊急事故處理包。

（10）零傷亡之計畫啟動，構想很好。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）可嘗試提供交通安全教育宣導教材給導師與教師，協請校內教師利用授課短暫時間，分享或叮嚀相關交通安全應注意事項，讓每一位老師成為交通安全教育宣教的種子，傳播交通安全觀念。

（2）建議可考慮利用學生利用請假系統（例如：景文科技大學校園 APP）請假前，設計短暫可以宣導之影片或照片，置入式強制請假學生必須看完才可以進入資訊系統請假。

（3）目前有關交通安全教育宣導資訊之管道僅以學務處軍訓室之公佈欄轉知同學，建議可考慮另行建置專有之「交通全教育宣導專區」，逐漸累積宣導素材。

（4）可嘗試將近年學生發生事故之案例，製作成宣導教材，配合守護終身的交通安全觀念四大守則觀念，藉由過去校友慘痛的肇事案例，喚起在校學生以此為借鏡，從中學習正確的交通安全觀念與知識技能。

（5）可考慮於通識教育課程中，建請有興趣教師協助規劃納入交通安全教育宣導之課程。

（6）可輔導成立協助交安的學生社團（例如交通服務隊、機車研習社……）。

（7）可利用服務學習時機，帶領學生在校內上下坡路段掃除砂石。

（8）號誌之開設與否（只有閃光燈轉為正常紅綠燈運作）及號誌秒數改善建議，需與市府相關單位聯繫、踏勘、調整。

（9）建議有專門路權供機車進出，避免與公車爭道（近年公車流量增多）。

（10）建議校內學生機車之停放納入列管。

（11）建議向學生宣導基本機車保養，例如煞車、照後鏡、輪胎。

（十四）耕莘健康管理專科學校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校可區分為新店與宜蘭兩校區。新店校區位於新北市新店區民族路 112 號，教職員生共計 3,195 人，附近有民族路口（綠 13、909）及耕莘醫院（綠 2、綠 6、綠 15、644、905）等公車站點，步行約 15 分鐘可至捷運大坪林站或捷運七張站，校門口設有 Youbike 站點。宜蘭校區位於宜蘭縣三星鄉尚武村健富路二段 407 號，教職員生共計 1,955 人，有國光客運 1794 路線每日往返羅東 13 班次。兩校區車位合計有汽車 140 個、無障礙車位 6 個及機車 167 個，而學生通勤則皆以大眾交通工具為主。

2. 訪視所見優點與特色

（1）105~107 學年度交通安全經費超過 1 千 1 百萬元，來源包括教育部學輔工作計畫、交通部公車進校園行車安全獎勵金與學校自籌經費等，其中自籌經費係購置 21 人座中型巴士。

（2）將交通安全教育課程納入必修全民國防教育課程之中，確實可以提升學生被宣教之機會與頻次。

（3）由校長署名給高年級學生的「給家長一封信」，誠懇呼籲家長不讓學生騎機車到校上課，並建議不要買機車給孩子當成年禮物等。

（4）於每月朝會、每周五集合放學時，叮嚀學生注意自身用路安全。

（5）宜蘭校區成立蘭陽服務社和新店校區成立糾查服務隊，於上放學及學校重大活動協助交通管制，寓活動於教育之中，培養學生正確的交通安全觀念。

（6）宜蘭校區自 105 年度起，每學期開學第一個月訂為交通安全宣導月，由軍訓教官利用二、三、四、五年級自習課入班進行一小時交通安全宣導，可以提升學生對交通安全觀念之正確認識。

（7）實施「搭公車送餐卷」活動，不僅有效運用交通安全獎勵金，更能改變學生使用運具模式，有效降低學生使用機車次數。

（8）將交通安全教育宣導之相關內容，融入到「校安 E 週報」出版，並累積留存於學務處軍訓室網頁上，供學生瀏覽參閱，對學生吸收新的交通安全觀念與知識，具有正面效果。

（9）每學期邀請監理站與警察局協助對學校租賃遊覽車實施聯合安全檢查，對運輸業者具有約束作用，並維護其車輛安全。

（10）易肇事路段增設標誌及路燈、護欄。

（11）提供專一新生住宿免費，消除通學旅次需求。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）檢視學務處生活輔導組網頁，並未發現交通安全專區之網頁內容，企盼能恢復交通安全專區網站之內容，並持續累積增加交通安全教育宣導之資訊內容，供作師生參閱瀏覽學習。

（2）針對租用返鄉專車時，可轉達學生於搭乘車輛時，須有一位同學（例如車長）保持清醒，並隨時瞭解司機之駕駛行為與精神狀態，倘司機有不當之駕駛行為，亦應及時提醒司機或事後告知教官轉知租車公司，期能維護乘車安全。

（3）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車輛在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並在緊急狀況時迅速疏散。

（4）可考慮利用 Facebook、Line 群組及時宣導。

（5）可邀請專業機車單位，教導騎乘技術便再精進（例如轉彎技術）。

（6）搭乘大眾運輸之優惠可再增加並努力提升比率。

（7）持續推動大眾運輸、提升使用率，也可考慮納入計程車共乘方案，以降低電動自行車使用。

（8）新店校區可針對行人安全進行教育，例如行進間之手機使用問題。

（9）建議成立交通安全相關社團，協助維持路口秩序。

（十五）國立雲林科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於雲林縣斗六市大學路三段 123 號，校地面積 58.0146 公頃（約 60 甲），建築面積則約 263584.18 平方公尺，共計有汽車 966 位、機車 5,279 位、腳踏車 6,320 位，與大學路、臺三線、中山路、民生南路、四維路及龍潭路等相鄰接；周圍鄰近環球科技大學、雲林國中、雲林國小、溝壩國小等校。學生共計 9,893 人、教職員工計 731 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）製作學校安全緊急聯繫宣導卡，學生人手一卡參考運用，協處學生交通意外事故。

（2）製作交通安全事故地圖，供師生參考運用，藉以減少學生交通意外事故。

（3）彙整歷年機車事故影片，彙總自製機車事故預防宣導影片，於新生入學（含國際生）、週會及校園安全暨交通安全教育宣導活動等時機實施宣導。

（4）運用軍訓組網頁及交通安全網，適時更新相關交通安全教育資訊及競賽活動資訊，提供師生運用與參考。

（5）運用每學期舉辦之「校園安全暨交通安全教育」宣導活動，召集學生幹部與學生代表參與，邀請警察局交通隊實施交通安全教育及案例宣導，並結合地方駕訓班實施酒駕眼鏡體驗、機車及汽車安全防衛駕駛示範與演練活動。

（6）依據學生交通意外事故協處經驗，每學期（年）建立學生事故發生原因統計數據資料，並於各項教育時機宣導學生周知，降低學生類似事故發生機率。

（7）於國防通識教育課程中融入交通安全教育宣導活動，由學生實施專題製作與報告（海報及影片製作、短劇演出、專題報告形式等）。

（8）每日校車免費固定行駛至斗六火車站之間路線，及宣導師生多加運用雲林縣e電公車(行駛斗六至雲林高鐵站接駁公車)，方便學生或家長及來賓蒞校或返家，減少師生汽、機車用量。

（9）學生青年團主動運用「107 學年度服務學習激勵計畫」申請成立「雲科巡守隊」，結合斗六分局公正派出所、駐警隊及校安中心資源，協助校方執行校園巡守任務，除達到防杜竊盜、維護校安，巡守隊於巡守活動期間，發現學生機車事故的通報與學生機車違規之勸阻。

（10）全校有共同時間（星期三）舉行周會、導師會議，藉此管道宣導交安。

（11）事故分析詳細，並能針對問題系所及狀況研議改善方案。

（12）成立校園巡守隊，有助於交通安全改善。

（13）努力改善大眾運輸，包含校車、高鐵接駁車，提升大眾運輸使用率、降低機車使用。

（14）每班設有校安股長，協助聯繫交通安全宣達事項。

（15）利用車牌辨識系統管制與監測（榮獲智慧校園標章）車流，違規行車多次禁入校園，進一步改善校內車流。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並在緊急狀況時迅速疏散。

（2）事故分析可再加入各系所人數、事故率分析，考量系所大小之差異。

（3）校內標誌、標線部分有誤，建議檢討修正。

（4）校安中心緊急電話可再擴大宣導。

（5）龍潭路上，中午常有貨車占用車道停車、影響交安，學生表達希能協請交通隊取締改善。

（6）龍潭路彎道處養豬戶附近，常易發生機車滑倒，希能函請公所會勘改善。

（7）委員會中可以增聘當地里長、警察局之相關人員擔任顧問，有助建立聯繫管道。

（8）建議可以加強宣導學生機車切勿騎在大型車附近及不可路肩超車。

（9）建議可以增加校內停車收費辦法及對違規車輛明定管理辦法。

（十六）國立虎尾科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校共可區分為第一校區、第二校區、第三校區與宿舍校區，共 4 個校區，合計 20.05 公頃。教職員工 772 人、學生則有 9,647 人。現有停車位汽車 451 個、機車 3,774 個，共 4,225 個。周圍鄰近揚子高中、虎尾高中、立仁國小、安慶國小等校，並與林森路、中正路、文化路、民主路等相鄰接。

2. 訪視所見優點與特色

（1）107 學年度在全校性會議或座談會討論推動交通安全教育計行政會議計 1 次、導師會議計 2 次、班級幹部研習座談會 2 次、與校長有約 1 次，有資料可稽。

（2）107 學年於寒、暑假分別辦理機車託運補助計畫共計服務 336 位學生，補助金額 314,600 元，減少學生長途騎車事故風險。

（3）107 年 10 月 1 日函雲林縣政府簡報學校週邊交通危險路段並建議改善措施，積極提升師生交通安全有資料可稽。

（4）107 年編列交通安全教育經費總計超過百萬元，顯示學校對交通安全教育軟硬體建設之挹注與重視程度。

（5）寒、暑假以簡訊方式通知家長，協助加強學生校外交通安全宣導，提醒家長關心並共同督導其子弟之安全。

（6）開設學務處 LINE 群組，以副班代為主要組員，運用各班召開會議時，協助宣導交通安全。

（7）辦理機車考照服務時，進行交通安全講習活動，增加學生被宣教之機會。

（8）成立學生車輛管理志工隊，藉此讓學生自主管理並重視交通安全。

（9）學生交通事故原因分析資料已依年級、地點、樣態、肇因、事由、系別、性別、時間、周別、月份、年度統計，相當完整可供作宣導之參考依據。

（10）上放學時段學校校門人車出入均有交通服務隊同學及值勤教官管制。

（11）投資增建宿舍可增加 1,700 床，提高學生住校比例，使學生減少產生非必要運輸需求旅次，並有助於學生減少機車使用頻次。

（12）查獲無照駕騎車，會發家長聯繫函。

（13）成立 NFU-bike 免費提供師生騎乘。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）目前學校並無交通安全教育宣導等相關業務項目專屬網頁，建議未來可考慮於學生事務處下建置。

（2）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車輛在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並有助在緊急狀況下車輛迅速疏散。

（3）可提供安全帽供學生臨時借用。

（4）可利用請假時機宣導交安資訊。

（5）八德路段徒步區之可能性可以再思考研議。

（6）機車停車問題可再加強規劃，避免將問題外化。機車出入口太多，應可考慮統一進出管理減少機車進出衝突與風險。

（7）學校有校園 APP，學生使用率高，可利用此管道宣導交安；或利用其他社群媒體（FB/Line）進行交安宣導。

（8）事故分析宜長期、持續，並針對問題研議對策；另可考慮加入系級人數考量事故率。

（9）建議由每學年召開乙次交通安全教育委員會增加為每學期召開乙次。

（10）寒、暑假寄送之學生家長聯繫函，可改以簡訊方式通知家長。

（十七）國立嘉義大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校共分為 6 區，分別為位在嘉義市的蘭潭校區、新民校區和林森校區，以及位處嘉義縣的民雄校區，另也有宿舍區及社口實習林場，共計 270.375 公頃。教職員生共 12,990 人，且學生通勤係以機車為主（48%）。四個校區共設有 2,213 個汽車格，以及 9,210 個機車格。鄰近學校有崇仁醫專、大同技術學院、嘉義高工、嘉義高中、蘭潭國中、文雅國小等。

2. 訪視所見優點與特色

（1）校長親自主持交通安全委員會。

（2）交通事故資料分析完整，易肇事路段也能精確掌握。

（3）校園內禁行機車，道路亦都設有人行道。

（4）校園內設置多處腳踏車打氣區、電動車充電站和綠能代步車維修站，藉以提高腳踏車代步方便性，鼓勵學生用腳踏車取代機車成為代步工具，宜持續推動並維持高使用率。

（5）107 年編列交通安全經費超過 7 百萬元，顯示學校對交通安全教育軟硬體建設之挹注與重視程度。

（6）配合全校導師會議中提報交通安全教育相關議題討論與改進方案的宣導資料，請全校導師協助宣導，每學期 2 次，確實可以協請導師對學生進行安全教育宣導。

（7）運用學校傳播媒體：交通安全網頁、FB 粉絲專頁、學生會 FB 粉絲專頁、電視牆、跑馬燈，針對易肇事路段、學生肇事原因分析、交通安全教育等加強宣導。

（8）自製交通安全教育宣導海報、布條、設置於重要路口、停車場、學生餐廳、便利商店、學生活動中心等加強宣導，提醒學生注意安全。

（9）每個月寄發「學生安全通報」電子郵件到學生個人電子信箱，定期宣導同學交通安全教育。

（10）嘉大機研社，以機車安全駕駛宣導及關注二輪路權議題為社團成立宗旨,社團活動以關注機車路權、法規並推廣安全帽、機車護具的選購、利他用路觀、煞車安全教育等。

（11）視藝系學生在校慶活動將啦啦隊表演結合交通安全創意競賽，除自製大型交通錐、交通標誌、服飾...等道具，更將交通安全教育宣導融入啦啦隊競賽口號，讓在場來賓、師生印象深刻。

（12）繪製交通事故斑點圖、校區周邊危險路段地圖、易肇事路段原因和數據分析等等，張貼於軍訓組、學生會 FB 粉絲頁、交通安全網頁、校內電視牆等，加強宣導學生交通安全教育。

（13）每學期導師會報提報交通安全事故分析數據資料，由導師列為各班班會宣導重點並持續關懷輔導事故及高風險學生。

（14）校內友善停車位規劃有身心障礙專用汽、機車停車位、孕婦及育有六歲以下兒童者專用停車位。

（15）針對外籍生安排交通安全教育宣導課程，讓外籍生瞭解臺灣的相關交通規範及道路交通特性，並講解校園周邊的交通特點。

（16）針對特殊教育學生由資源教室輔導員自製「交通安全教育宣導手卡」實施宣導，並結合社區運動會、桌遊等方式融入交通安全教育。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議擴大社團活動或社區服務社團的功能，加強交通安全教育宣導，參與學生學習正確交通安全觀念，並藉由社團服務，向社區推動交通安全觀念。

（2）給予機車安全研究社更多的支持，使學生能辦理更多的安全駕駛訓練，亦可請學生協助機車安全設備檢查，確保學生機車安全。

（3）建議事故資料及易肇事路段資料能放於網頁或新生手冊，或各式學校媒體加強宣導。

（4）校園主要道路較寬，汽車行車速率較快，建議可參考營建署訂定之「人本交通規劃手冊」中交通寧靜區設施，增設相關減速設施，確保校園內人車安全。

（5）針對各項公車路線或優惠措施，建議加強宣導，增加學生使用公車人次。

（6）目前在學務處軍訓組有建置規劃交通安全宣導、交通安全宣導影片…等六大面向之內容，建議未來可自行製作交通安全宣導教案及增加導師宣導專區，提供導師宣教使用。

（7）建議在校園內推動車輛遵守限速及不按鳴喇叭。

（8）新民路口側門會有機車逆向，建議請警方取締、或改機車道出入口。

（9）校園內合作社前三叉路口，路口寬大可以研議作交通工程改善。

（10）可以採取策略爭取經費或 BOT，多在校園內興建宿舍，提高住宿率以減少機車通勤旅次。

（11）鼓勵校園內騎自行車、提供更多自行車停車空間。

（12）事故分析可再追蹤更長期資料，並可增加系級人數為分析基礎以期更貼近實際之事故率。

（十八）南榮學校財團法人南榮科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺南市鹽水區朝琴路 178 號，佔地約 7.2144 公頃，教職員生共計 1,575 人。校內小客車位計有 184 個，機車車位計有 480 個車位，腳踏車位計有 60 個。鄰近學校有鹽水國小、月津國小、鹽水國中及明達高中。學生上放學使用之交通工具以機車最多，約占 48%。鄰近鹽水交流道及新營工業區，大門為朝琴路，後門則為土庫路。

2. 訪視所見優點與特色

（1）每週印發「南榮週報」，將學生事故統計、交通安全宣導資料轉達給學校各級主管、各班導師知曉，進而讓導師可以在班會或導師時間等適當時機、隨時提醒同學注意交通安全。

（2）在重要路口與車棚設置交通安全教育宣導布條、警語與電子螢幕等，多方管道對師生宣交通安全常識與觀念。

（3）利用新生入宿說明會、新生始業輔導、校慶、運動會、導師會議、行政會議等時機，將交通安全教育相關資料，宣導給師生知曉。

（4）邀請宏佳騰機車入校進行機車安全駕駛示範、機車健檢活動等。

（5）固定利用每週四進修部共同時段，進行交通安全教育宣教，有助於提升進修部學生交通安全觀念。

（6）邀請教育部交通安全教育宣導種子教官、脊椎損傷聯盟會理事主席、臺南市政府交通局員工等擔任講座，進行交通安全相關知識技能之宣教，提高學生用路安全。

（7）建構交通安全 LINE 宣導社群，並鼓勵分享上傳交通事故案例影像資料，供作群組人員學習警惕自己之材料。

（8）鼓勵學生搭乘大臺南綜二線及新營客運公車，並提供 100%申請住宿校舍，可以引導學生減少騎乘機車上放學，降低交通事故發生。

（9）對臨時乘座機車同學，提供愛心安全帽使用，確實可以減少騎乘機車未佩帶安全帽之比例。

（10）校園限速 15kph、人車分道、汽機車分道及設置減速丘以降低車速。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）人車共道情形較嚴重，建議校園長期宜規劃人車分流設施。

（2）針對各項公車路線或優惠措施，建議加強宣導，增加學生使用公車人次。

（3）學校提供住宿床位有 466 床，僅有 95 床住宿使用，使用率偏低，可以提供誘因吸引學生多使用學校宿舍。

（4）建議整理學生事故案例，配合交通安全四大守則的觀念，製作交通安全教育宣導教案。

（5）學務處交通安全教育宣導與防震防災教育宣導網頁上，有建置交通法規、影片宣導、檔案下載與相關網站連結等項目，惟資料內容除大部份屬連結其他網頁資訊外，部分資料亦未更新，建議持續累積增加並整理歸納有關交通安全教育宣導之資料，將其視為貴校交通安全教育宣導之智庫，永續經營網頁，並轉知師生參閱學習。

（6）建議學務處與校安中心所提供之「愛心安全帽」規格，應以 3/4 罩式和全罩式安全帽為準，避免使用 1/2 罩式安全帽。

（7）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車輛在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並有利於緊急狀況時車輛迅速疏散。

（8）可考慮建置校內資訊整合之手機 APP 程式，將大眾運輸班次、事故發生撥打校安電話、交通安全教育等有關交通安全教育宣導功能整合到 APP 中。

（9）學生對各宣導管道所知有限，可加強宣導、利用以期有效傳達交安訊息。

（10）事故分析可再加入系級人數考量，以精準反映事故率、嚴重度。

（11）可針對嚴重事故進行案例分析與宣導，以期植入學生印象，達成宣導目的。

（12）校內標線可再整體檢視，有機會時統一修正。

（13）公共運輸使用率低，可再努力提升公共運輸使用率。

（14）可以請學生將校安中心電話輸入手機。

（十九）樹人醫護管理專科學校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校區占地十公頃，位居二條國道、臺鐵及臺一線樞紐，且鄰近高雄市湖內、路竹市區及高雄科學園區，位處交通要道，周邊主要道路為環球路、中山路及東方路，教職員生共計 7,469 人。校內汽車停車空間共 262 個，校內機車及自行車停車空間共 1,420 個。鄰近學校有東方設計大學、長榮大學、一甲國中、一甲國小與大湖國小。學生上放學使用之交通工具以搭乘校車（21.1%）最高、騎乘機車（20.4%）次之。

2. 訪視所見優點與特色

（1）社團針對國中小進行交通安全宣導，學生積極參與。

（2）106 年度獲得公車進校園績效獎勵金約 200 萬元，用於改善設備（智慧車亭與自動柵欄）及強化宣導。

（3）提供湖內校區及大湖火車站兩地間的校車接駁免費。

（4）宣導時機或管道：學務處通告、教育資訊網、班會、新生訓練、校慶、校外實習、國防教育、教育走廊、頭部受傷開課、交安日文課、機車防禦駕駛、VR 危險感知評測。

（5）成立交通服務隊協助引導管制。

（6）上放學時段規劃 40 多部學生專車，並與業者溝通提供優惠票價。

（7）爭取高雄客運兩線公車延駛入校。

（8）建立計程車入校共乘服務。

（9）軍訓室準備安全帽供借用。

（10）利用 LINE 結合谷歌地圖，學生可以即時通報事故地點（大聲公）。

（11）於主要交通複雜地點增設慢行標誌、輔二標誌、闖紅照相、兩段左轉、注意學校標誌、當心行人標誌。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）社團宣教內容應請校安人員再確認其正確性，特別是道路標誌標線應符合法規規範，以避免造成錯誤示範。

（2）學生交通事故資料建議應更多元，不侷限校安通報資料，可以包含保健室、學生保險等資料來源，確保能掌握學生意外事故資料。

（3）校園道路標誌標線應符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」，確保人車通行安全。

（4）建議主動排定檢查學生機車安全配置，如燈光、煞車、輪胎等，發現缺失，即通知學生改正，或與廠商合作，以折扣方式，提供學生機車安全檢測保養。

（5）增加學生實習前機車安全駕駛訓練，確保學生實習時使用機車安全。

（6）鼓勵使用公車並降低騎乘機車次數之資料分析與對策（例如增床位、使用記點送餐卷）。

（7）交通服務隊可協助做機車健檢。

（二十）南臺學校財團法人南臺科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺南市永康區南台街 1 號，佔地 16.46 頃，周邊為永康工業區，主要道路為中華路、中正南路，均為車流量極大之道路，學校附近另有南台街等巷道。全校教職員生共計有 19,209 人，學生上放學使用交通工具以機車（50%）比率最高。校園內停車空間有小客車 735 格、機車 5,601 格，以及腳踏車 48 格。

2. 訪視所見優點與特色

（1）委員會由校長親自主持，聘請顧問含社區、警政，以及專業人士。

（2）主動檢視學校周遭有交通安全疑慮路口，洽商主管機關並設置反光告示牌、反射鏡、夜間太陽能反光警示燈、槽化線與三色行車管制號誌、號誌更換與角度調整等。

（3）於 106 學年實施全校交通安全入班宣導共計 38 場次，實際 212 個班參加；107 學年第一學期辦理新生交通安全入班宣導計有 53 班，學生被宣教機會很高，此種入班宣導策略，著實能夠有效傳遞交通安全教育之觀念與知識技能，對於提升學生用路安全，具有正面效果。

（4）除邀請臺南市警察局交通大隊、臺南市政府交通局、監理站、臺南市車鑑會、國泰產險、臺南市脊髓損傷協會、新竹安駕中心、宏佳騰機車等交通安全教育宣導專業人士或單位蒞校宣教外，亦能將其授課資料予以蒐集彙整至學務處生輔組交通安全宣導網頁中，供師生瀏覽參閱。

（5）於車輛出入口設置「恁阿母，叫你騎卡慢勒」、電梯內設置「青春有餘，愛慢有理」宣導地墊、停車場出入口柵欄懸掛「106年全國交通事故死亡1517人、受傷378602人」等宣導警語，隨時隨地喚起學生對交通安全之重視。

（6）利用學生網路請假系統設置交通事故宣導照片，以置入行銷教育方式，在同學請假時都必須觀看交通事故照片五秒鐘，達到隨時叮嚀、加強學生騎乘機車時謹慎之效果。

（7）善用交通部106年公車獎勵金，補助通識教育中心老師帶領學生拍攝臺南影片與資訊傳播系老師帶領學生拍攝公車食衣住行影片等，與交通安全主題具有相關性，達到寓交通安全於教學活動之中，啟迪學生對交通安全觀念之領悟。

（8）設立交通安全服務社團，並協助前往學校周邊大橋國小、永康國中、慈幼工商、遠東科大等校，進行交通安全宣導活動達38場次，寓活動於教育之中，對培養學生正確的交通安全觀念。

（9）由校長親自主持交通安全健康平安年宣示宣導活動，並由學生會會長、議長共同代表宣示，活動期間全校社團均參與並遊行校區宣導交通安全，對喚起全校同學重視用路安全。

（10）辦理「看影片，說故事」活動，讓學生實際看完影片後，再闡述其關鍵內容並分享其觀看後之心得，從中教導相關交通安全之知識技能。

（11）每學期均於學校各機車停車場取締未戴安全帽、拆除後視鏡同學，並於學期中實施兩小時交通安全研習。

（12）於學期中採取交通安全入班宣導方式，增加學生被宣教機會與頻次，並輔以同學重大交通事故資料為交通安全宣導故事背景，增加同學們的同理心及危機意識。

（13）自105年9月辦理臺南市公車21路入校以來，學生搭乘人數逐年提升，確實有助於減少學生騎乘機車頻次。

（14）事故統計資料完整，且有逐年降低的趨勢，顯示相關交通安全教育推動活動或措施，具有明顯的成效。

（15）交通安全宣導網頁上，歸類建置最新消息、交通安全影片、宣導資料、交安規則、統計分析與乘車資訊等面向資料，內容豐富且有系統化，同時亦有導師宣導專區，提供導師宣教素材。

（16）利用公車入校獎勵金設置電子動態顯示看板（轉乘資訊、公車路線、火車時刻表）。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）社團活動宣導內容應請校安人員再次確認，特別是道路標誌標線應符合法規規範，以避免造成錯誤示範。

（2）建議鼓勵學生成立機車安全研究社，補助學生舉辦各式機車安全講座，建立安全駕駛觀念。

（3）學生交通事故資料建議應更多元，不以校安通報為限，包保健室、學生保險等資料來源，確保能掌握學生意外事故資料。

（4）增加學生實習前機車安全駕駛訓練，確保學生實習時使用機車安全。

（5）未來交通安全宣導教案、宣導旗、電子看板、宣導地墊、宣導布條、宣導傘等，可嘗試善用並融入交通安全四大守則之觀念於其中。

（6）可嘗試邀請具有交通安全教育宣導熱忱之老師，開設與交通安全有關之通識課程，培養更多交通安全教育宣導之種子。

（7）針對外籍生交通安全教育之宣導，可考慮利用監理站各國語言之考照資料，並輔以熟悉不同外語之專業宣導人員蒞校協助宣教。

（8）為瞭解各項宣教活動之辦理成果及其優缺點，可考慮運用 QR CODE 設計問卷，方便學生填寫，供作未來活動辦理調整之參考。

（9）於各機車停車場取締相關違規行為時，可配合查察機車煞車桿是否過鬆、輪胎胎紋深度是否不足等，及時提醒同學進行機車維護；另亦可辦理機車健檢活動，培養學生如何維護車輛安全之觀念。

（10）有關校園內違規行為之控制，除實施兩小時交通安全研習外，亦可考慮違規者住宿權益申請之限制（藉由學生在校權益限縮，達到降低違規行為之目的）。

（11）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車輛在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，在緊急狀況時可迅速離場。

（12）校內部分道路無人行道之規劃，可考慮劃設行人專用道標線，提供行人專有行走空間。

（13）建議提供全罩式安全帽讓學生借用。

（14）大橋火車站往後門行走路線 Y 字路口光線不足、人車爭道待改善。

（廿一）中信學校財團法人中信金融管理學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺南市安南區台江大道三段 600 號，校地面積 22.35 公頃，教職員生人數有 807 人，校內計有各式車輛停車空間共 749 格。學生以住宿（536 位）最多、騎機車（59 位）次之，搭公車（57 位）再次之。

2. 訪視所見優點與特色

（1）規劃公車進校園，並建置候車亭。

（2）學生住校搭伙，大幅減少外出需求。

（3）利用辦理「新生訓練」、「友善校園宣導活動」、「交通安全你我好行」、「宿舍防火防震防災演練活動（大客車逃生演練）」等活動機會，對學生進行交通安全教育觀念之宣導。

（4）利用校園多媒體播放系統於國際會議中心旁、交通安全網頁與車棚等處所，播放事故影片與交通安全警語，將交通安全教育相關動靜態資訊，藉由文字與影音的情境式導入校園之中。

（5）設置洗車機，提供學生清潔機車並養成對車輛定期檢查之習慣。

（6）成立交通安全服務社協助學校辦理重大活動時引導並指揮交通，寓活動於教育中。

（7）帶領學生前往康寧大學、土城高中、三分局、安佃派出所、安佃國小、南興國小等單位實施交通安全經驗分享、傳承，且有資料可稽。

（8）不定時巡查校區，針對未戴安全帽、車速過快、未禮讓行人與違規停車之學生實施登記，並對違規學生集中實施交通安全再教育。

（9）校內汽車、機車與腳踏車等停車格位設施完善。

（10）提供足夠完善的宿舍，規定大學一年級與二年級學生必須全部住校，減少學生非必要交通旅次與降低機車使用頻率。

（11）鼓勵師生搭乘 7 號路線公車（每天有 22 班次進入校區）前往市火車站及安南區、東區等地區，降低機車使用頻次。

（12）校內提供師生足夠的宿舍床位（學生宿舍男生床位計有 440 床、女生床位有 418 床）。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議由校長擔任召集人，並邀請轄區社會人士擔任顧問。

（2）學生交通事故資料應更多元，不只以校安通報為限，可包含保健室、學生保險等資料來源，確保能掌握學生意外事故資料。

（3）校園道路標誌標線應符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」，確保人車通行安全。

（4）建議主動排定檢查學生機車安全配置，如燈光、煞車、輪胎等，發現缺失，即通知學生改正，或與廠商合作，以折扣方式，提供學生機車安全檢測保養。

（5）針對各項公車路線或優惠措施，建議加強宣導，增加學生使用公車人次。

（6）可在學生品酒課程學習過程時，配合邀請警察機關蒞校進行交通安全教育宣導，並進行酒精測定器之酒測活動，讓學生實際體驗喝酒後生理狀態與酒測值概況，灌輸學生酒後不開車之觀念。

（7）可不定時邀請警察機關、監理站、交通安全宣導團、宏佳騰機車等外部專業交通安全宣導講座蒞校宣教，增加交通安全教育宣導內容之多元化。

（8）考慮邀請交通安全教育宣導講座，於教師或導師研習時間，進行交通安全教育專題演講，喚起教師對交通安全教育宣導工作之重視程度。

（9）目前交通安全專區網頁已建置交通事故處理要領、交通安全宣導教材、活動照片、宣導海報與宣導影片等動靜態交通安全教育宣導資訊,建議持續累積歸納相關交通安全宣導資訊，同時嘗試考慮建置教師宣導資料專區，提供教師協助交通安全宣教之素材。

（10）宜對校內汽、機車停車所有人之基本資料建檔，方能針對汽機車進出校園進行管理，維護校園安全。

（11）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並在緊急狀況時可迅速離場。

（12）可嘗試設置安心腳踏車與增設腳踏車停車格位，減少學生擅自在校內騎乘機車，維護師生安全。

（廿二）國立中山大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於高雄市西子灣（鼓山區蓮海路 70 號），校區總面積為 73.4 公頃，東毗壽山，西臨臺灣海峽，南通高雄港，北跨柴山，主要出入口區分為正門、側門（西子灣隧道）、後門（山區道路），離學校側門最近的捷運站為橘線最末站-西子灣站，距離約 400 公尺。教職員生計 10,722 人，校內共有汽車停車格 845 個、機車停車格 5,893 個，鄰近學校則為鼓山國小。學校周邊主要道路為哨船街、臨海二路及千光路。

2. 訪視所見優點與特色

（1）成立「車輛管理委員會」由副校長擔任主任委員，相關主管、老師擔任委員，並聘請警察單位主管、里長擔任顧問。

（2）105-108 年投資進 8 百萬元進行交通安全改善工程。

（3）與光陽機車、監理所、保險公司、法院等主辦各種交通安全宣導活動。

（4）因校園廣闊、山區、彎道，有提供三部接駁車，提供師生校園之交通。

（5）學校與東南客運簽約延駛「橘 1C」，補助師生免費搭乘，學校籌措經費支持，每月搭乘 4528-7240 人次，有效提升大眾運輸使用率同時降低機車使用。

（6）校園內設有三處共享自行車站。

（7）利用開學典禮暨新生入學輔導時機，辦理交通安全宣教活動。

（8）辦理「檢測胎紋」交通安全宣導活動，有助建立學生維護車輛之觀念。

（9）辦理「騎車規則要遵守，生命安全在你手」、「高雄市區監理所與光陽實業講師授課」、「汽機車保險」、「運動會創意進場」與「車禍預防與事故處理」等交通安全宣導活動。

（10）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故，並在緊急狀況時迅速離場。

（11）透過智慧雲端裝置與電動機車的結合，與悠達（UrDa）公司簽約合作設八站共享電動機車，前十分鐘由學校補助免費，推廣共享服務場域，並實踐「共享經濟」的理念。

（12）利用臉書「中山大小事」（成員 14262 人）及 Line App 成立「交通安全教育宣導」群組，以利隨時將具有參考性之相關交通安全之資訊，即時推播給師生參閱提醒。

（13）「西灣學院」（通識中心）服務學習課程「服務學習（三）：哈瑪星友善交通環境改善服務」之期末成果，透過影片的方式呈現，發現身旁待解決的交通問題，透過影片反思自己在平時交通使用狀況。各組成果影片透過網路宣傳票選活動的推播，藉此達到中山大學同學的關注，並且宣導倡議正確的道路使用習慣。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）目前交通安全教育「車輛管理委員會」組織章程規定由校長指定副校長擔任主任委員，建議請校長擔任主任委員，期能符合«學校及社會交通安全教育執行作業要點»，亦能適時讓主官瞭解本項業務推動之概況。

（2）校園環校道路屬山區道路，多處彎道與上下坡度路段屬危險路段，導致常有機車事故發生，可考慮導入校園路側警示系統，用於機車安全改善，減少事故發生。

（3）校內騎車戴安全帽仍應加強多加宣導。

（4）教師反應學生機車在校園超速與違規停車，建議可加強學生駕駛違規行為之管理；校內行車速率亦宜多加控管（如校車）。

（5）交安網頁能見度及內容充實度可再提升；另可多利用社群媒體進行交安宣導。

（6）事故統計分析可再加強，可針對歷年資料進行分析，檢討不同系級、時段、地點及原因等分析，以研擬改善措施。

（7）電動機車之補助與使用宜再檢討，並須注意車況及安全帽之使用，希望終極能減少機車使用。

（8）可建立親民的學生校園建言管道，並針對問題研議改善措施。

（9）學校內各建築物間，如宿舍和教學區之通道應確保都有安全完善之通行空間與照明，並鼓勵學生步行利用，減少校內機車使用。

（10）建議聘請專業交通工程顧問公司，協助研提校園整體交通工程與安全改善策略並編列預算執行改善，檢討校內道路、步道與停車系統。

（11）校園道路標誌標線應符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」，確保人車通行安全。

（12）未來交通安全宣導教案、宣導旗、電子看板、宣導地墊、宣導布條、宣導傘等，可嘗試善用並融入交通安全四大守則之觀念於其中。

（13）多利用適當時機（例如：交通局或交通大隊座談、校長與市長有約座談...）將交通問題反應給高雄市政府。

（廿三）國立高雄大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校緊臨楠梓加工出口區與南部科學工業園區路竹基地，鄰近省道臺 1、臺 17 號，以及國道 1、3、10 號，縱貫鐵路、高速鐵路及高雄捷運等。校地面積 82.5 公頃，內有汽車停車場 14 處（1,022 格）、機車停車場 9 處（3,581 格），及腳踏車停車場 12 處（2,182 格），教職員生共計 5,878 人。學生使用交通工具以騎機車最多（佔 66.6%）。鄰近學校有中山高中、援中國小、甲圍國小、高雄科技大學第一校區，以及義守大學燕巢分部。

2. 訪視所見優點與特色

（1）成立交通安全委員會由校長擔任主任委員，相關主管擔任委員，邀請車鑑會、分局、派出所、里長擔任顧問。每學年召開二次交通安全教育委員會。

（2）成立小水獺社，協助同學維修腳踏車，有效提升自行車使用安全，並提供 350 輛愛心自行車供師生免費使用：各學院備有 2 輛腳踏車免費供交換學生在校期間使用。

（3）通識中心開設四門通識課程，有關法律與車禍鑑定、事件解說、事故處理等。

（4）汽機車分流管制，機車禁入校園，停車管理用心，有效降低可能衝突點。

(5)在新生家長座談時,由校長向新生宣導新生先不要購買機車。

(6)檢視大學西路紅磚道改善工程;大學南路、大學 11 街道路工程改善案;大學六十街 T 字路口地面設置閃爍圖騰;大學西路設置反光鏡;修剪遮蓋交通號誌阻礙視線的茂密樹枝等,對提升學校附近交通安全具有正面效果。

(7)105-107 學年度校內交通安全宣教與設施改善工程經費超過 3 百萬元。

(8)設置「交通安全教育資源中心」,蒐集各項交通宣導資料,專櫃陳列保管,提供豐碩之宣教參考資料。

(9)策劃拍攝交通安全小叮嚀影片,電郵全校師生並於宣導活動時適時播放。

(10)新生入學對全校師生發放交通安全關懷卡,以有效提醒學生注意交通安全規劃。

(11)建置交通安全教育專區,宣導學校周邊危險路段、機車防衛駕駛觀念等,以加強同學交通安全觀念。

(12)對發生交通事故可歸責己方之同學實施 2 小時輔導講習,以有效降低學生交通事故與違規事件。未參加者寄聯繫函通知家長共同輔導。

(13)至各學院導師座談,告知該學院各系交通事故狀況,並請導師協助輔導。

(14)結合教務處課程查詢系統、學務處首頁及請假系統等多面向的各項學生查詢系統,建置點選即時跑馬燈交通警語畫面。

(15)交通安全宣導週辦理關懷交通連署簽名活動,透過學生支持宣導理念,達成自主管理效益。

(16)由同學擔任宣導志工至校園各地,以「面對面宣導」方式向同學宣導機車安全騎乘事項,發揮同儕影響力。

(17)爭取 245 公車部分班次延駛校園內、捷運接駁車紅 56A、紅 53 線拓展路線增設停靠站至大學西路口,協同轄區里長爭取紅 53 線設站,提供本校師生及附近居民便捷之交通。

(18)配合共乘政策推動 98 線公車式小黃服務(預約制)、楠梓區「計程車校園共乘服務」(預約制):結合校園生活圈及校外賃居生群居處所設置停靠站,提供師生便捷之交通服務,降低機車使用率。

（19）爭取捷運最後一哩路公共腳踏車租借站於校園設站，方便騎乘至捷運站。

（20）學校週邊易肇事路口裝設紅藍爆閃燈，有效產生赫阻效果，降低了夜間交通意外，並預防交通事故再發生。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）機車道 S 彎道，不符道路設計規範，建議截彎取直，減少機車自撞或擦撞。

（2）交安網頁可再提升能見度及充實內容；另可搭配社群媒體傳遞資訊。

（3）事故分析可再加以考慮系所人數，分析事故率，以期反應系所人數差異。

（4）計程車共乘可持續推動與精進，期能提高成效、減少機車使用。

（5）建議總務處應全力配合學務處之校園安全設施規劃。

（6）校園道路標誌標線應符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」，確保人車通行安全。

（7）避免違規使用機車停車區練球。

（8）公車進校園路線和班次應重新考慮以接駁捷運站之接駁車為主，避免引進長途繞行至高雄火車站之路線公車，以符學生需求，提高乘載率。

（9）請宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故。

（廿四）國立臺東大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校教職員生共計 4,879 人，區分為校本部（知本校區）及臺東校區。校本部占地 60 公頃，校門前為大學路，東、西銜接臺 9、臺 11 號省道，從臺東市開車約 20 分鐘，搭乘公車約 25 分鐘可抵達校本部，距知本車站則約 3.1 公里，騎機車約 10 分鐘，步行約 30 分鐘，兩地往來交通工具為機車及自行車。臺東校區校門前為中華路，後門為臺東縣立體育場，位處臺東市核心要地，到臺東車站車程約 15~20 分鐘。學生主要交通方式為騎機車（2,324 位），教職員則為開車（488 位）。校內汽車停車位共計 460 格，機車停車位則共計 2,500 格。

2. 訪視所見優點與特色

（1）為有效推展交通教育，訂定年度「交通安全教育實施計畫」，按期開會，各年度會議資料詳實，有資料可稽。

（2）具體檢視校園周邊危險路段包括：南迴線 K89+480 建農平交道、大學路二段拓寬為 4 線道、臺 11 縣豐原大橋等。

（3）積極運用道安會報時機，適時反應校園周邊交通問題，期獲得改善。

（4）為提供良好交通及友善環境，以維護用路人安全，97 年起投入交通改善總經費超過 5 千萬元。

（5）運用行政會議（每學期 3 次）及學生事務會議等機會，實施交通安全相關宣導，請與會委員協助向所屬職員及學生實施宣導，建立防禦駕駛觀念，以確保安全。

（6）每學期運用國防課、導師會議、班代會議宣導本學期車禍事件，並於會議實施交通安全教育宣導，提醒師生注意交通安全宣導資訊及遵守相關法規與號誌，以強化交通安全意識。

（7）配合教職員年度（反毒、民防團常年訓練、人事、主計）訓練講習強化教職員交通安全觀念，發送相關交通安全（安全駕駛手冊）宣導資訊，以強化交通安全意識。

（8）邀請 YAMAHA 安駕中心蒞校推廣機車安全駕駛教育訓練；邀請國泰產險 VR 危險感知團隊合作，將虛擬實境的互動體驗帶進東大校園，建立機車騎士防衛駕駛觀念。

（9）103 學年度開始結合畢業門檻辦理「生活知能講座」內容以交通安全、反毒教育、賃居安全、防災訓練為主，邀請各方面之專業講師蒞校講授，提升學生交通安全風險感知之認識。

（10）105 學期校安中心與機研社（學生社團）共同辦理機車安駕周活動，現場除抽獎集點闖關活動外，另辦理比慢大賽及安駕講座，寓教於樂。

（11）由臺東監理站安排大型車視野死角宣導，讓學生體驗大客車死角範圍，警惕自身騎乘機車隨時注意安全。

（12）東大交通安全入口網連結大量交通安全熊平安、youtube 等相關交通安全影片，提供教官、導師於國防課、班會中宣導，並運用本平臺提供交通安全教育相關資訊。

（13）製作「道路交通事故處理流程」提供學生參考使用，校安中心另製作 LINE@東大交通 e 指通，提供學生校外緊急時使用；

另平時不定期於主頁發送交通安全相關訊息，提供師生參考運用。

（14）校安中心、總務處定期與鼎東客運召開班次協調會，並請學生會長與會，希望在便利的條件下，更加貼合師生所需並能多加運用。於 105、107 年獲得「公車進校園專案績效獎勵金」。

（15）自行製作減速丘宣導影片，讓學生確實瞭解設置減速丘之目的與效能，並讓學生完全瞭解通過減速丘適合之速度，降低學生對設施之反彈。

（16）配合監理機關辦理校園機車考照服務。

（17）不定期辦理機車健檢活動，運用學生自有機車實施檢視外，並對機械及基礎修復增加認識機會。

（18）對於住宿生提供 18 點之後游泳池、健身房免費之優惠，並鼓勵運用校區環境運動，增加學生留在學校的誘因，以有效降低學生騎乘機車外出之機會。

（19）為便利外縣市學生返校，特與民間計程車簽約並給予本校學生優惠，以鼓勵學生搭乘，以降低騎車機車機會，避免意外事故發生。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）校內道路標線普遍剝落不清晰，建議能全面檢討，未來更新相關標誌與標線時，必須依照「道路交通誌標線號誌設置規則」之規範施工。

（2）校內停車規劃可再改善，並持續宣導汽車駕駛人於汽車停車格位停車時，將車頭朝外，以利車子在啟動離開時能夠注意車前狀況，避免發生事故；並在緊急狀況時能迅速離場。

（3）建議妥善運用「公車進校園專案績效獎勵金」，例如：補助學生寒暑假返鄉時，機車託運回家，降低學生長途使用機車的風險。

（4）事故分析可再加以考量系所人數，以期將事故率之概念融入、研議相關對應改善策略。

（5）臺九線與東 57 路口宜再協同相關單位現地勘查、研擬改善措施。

（6）宜多加媒合計程車共乘以降低成本、鼓勵使用。

（廿五）國立臺東專科學校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校設址於臺東市永樂里，位處正氣北路旁，交通便利（鄰近火車站、臺東轉運站、省道臺 9 線及臺 11 線）。校園佔地 17.6 公頃，區分為 5 個校區：精勤校區為（高職部）、誠樸校區（專科）、北 1 校區（畜保科科館）、北 2 校區（園藝科科館），南校區則為農機科、文創科科館及高職部學生宿舍。

2. 訪視所見優點與特色

（1）成立東專警心校安情 LINE 群組，結合校區附近永樂等五間派出所，彼此互通資訊並傳遞相關宣導訊息，發揮共同維護師生安全之效果。

（2）積極爭取警告慢行及速限標誌、反射鏡、待轉區、劃設禁止臨時停車線、修繕道路路燈等，提升學區週邊之安全。

（3）辦理「珍愛生命我願意」連署活動，導師就實施內容宣教後，由全班同學逐一簽名連署，期發揮集體制約力量，達成共同維護行的安全。

（4）辦理「原獵之門宣誓」活動，取此門設計精神，召集三年級即將報考機車駕照同學，至此門前宣誓必遵守交通規則、愛惜自我生命，以達宣導效果。

（5）蒐集交通安全教育資料，透過學校各種傳媒（電子看板、跑馬燈、海報、布條、羅馬旗、關東旗、壁畫...等），公告相關訊息供師生周知。

（6）「導師網」：校安中心對於即時發生之學生車禍事件，透過導師 LINE 群組轉達全體導師知悉，並要求向所輔導班級學生宣教，以收實效。

（7）「交通安全『龍』平安臉書」，推動多元化及即時交通安全宣導，特成立交通安全「龍」平安臉書，鼓勵同學踴躍加入，每日上傳最新交通安全資訊及車禍案例影片新聞。

（8）每月製作「交通安全通報」，蒐集校內及其他大專校院交通安全案例、最新交通法規及重要宣導事項，公告於軍訓室交通安全教育專區；並印發至各班班櫃，由各班交安股長及導師充分運用，持續透過集會時機向所屬宣導。

(9)「交通安全宣導走廊」：運用誠樸校區人行道、停車場及精勤校區風雨走廊為主要人行通道，設計製作交通安全羅馬旗，掛設於燈柱及鋼柱上，學生每日來往大門與教室以及辦理各項活動時均需接觸。

(10)「交通安全公佈欄」：於各教學大樓、科館、宿舍入口處設置交通安全公佈欄及樓梯警語排，讓每一位進入大樓的師生都能第一眼就看到，發揮吸睛的效果。

(11)「交通安全再教育」，邀請交通隊警員或由教官於每週四召集當週違反交通安全規定同學實施再教育，置重點於不無照駕駛、不違規亂停車、學校附近車禍熱點、宣導最新交通安全法規及常識。

(12)協請校門口保全人員，於車輛進入校門口時，提醒車頭朝外，確實可以達到提醒之效果，逐漸養成車頭朝外之停車習慣。

(13)「交通安全 E 起 go 嘉年華活動」：運用轄區社會資源能量，邀請臺東監理站、臺東縣警察局交通隊、臺東縣環保局、南華車業行（光陽電動車）、單車駭客（腳踏車）、順陽車業行（三陽機車）設站，各站結合免費各型車輛安全健檢、車輛使用介紹、行車安全說明、空汙現況說明、交通標誌說明、車禍處理原則、酒駕罰則、酒駕眼鏡實境體驗、車輛行前檢查要領。

(14)「機車安駕體驗營」：結合三陽機車安駕中心與高雄市區監理所，於晚間時分實施星光野地機車營，全體學員在自然星光及有限燈光輔助下，實施夜間騎乘訓練與安全講習，新鮮的經驗，使大家學習狀況良好；另於日間辦理安駕營，使學者體會日夜間不同駕駛要領。

(15)「防衛駕駛體驗營」：協請臺東監理站規劃交通安全情境式體驗，以「大型車視野死角認識」、「大型車轉彎內輪差實地體驗」及「3D 酒駕實境體驗」讓學生體驗防衛駕駛之重要性，且設站闖關學生只要完成闖關即可獲得獎勵，透過師生同樂，達到推廣交通安全觀念。

(16)「交通事故處理體驗營」：邀請臺東縣交通隊組長蒞校實施交通安全宣導，並設置交通事故處理體驗營，讓學生親身體驗如何預防車禍及遇事故發生時處理步驟為何，且藉由闖關遊戲及急智問答激發學生學習欲望及成就感。

(17)「彈性作息時間」：鑒於學生上、放學時間因車多容易產生危險，採取 2 項措施，1、允許學生遲到 10 分鐘不計曠課，避免學生匆忙趕路超速；2、放學時不集合，以廣播方式提醒學生交通安全注意事項，以避開附近豐樂工業區下班車潮。

(18)「班會宣教影片專區」：充分運用主管機關提供相關教材教具並結合網路資訊與自我蒐集資料，每年度於學校官網交通安全教育專區，製作班會宣導影片專區，提供導師於班會時實施宣教。

(19)「導師交通安全研習」：每學期期末及期初導師研習辦理交通安全講座，聘請知名交通安全學者蒞校講演並與導師們實施交流研討，不僅可以提升導師安全駕駛與車禍處理知能，亦能請導師協助宣教變成交通安全教育宣導之種子教官。

(20)「交通安全股長研習」：期初召集全校各年級交通安全股長實施研習，置重點於如何當好交安股長、如何協助宣教、如何發揮苦口婆心的毅力勸誡同學以及宣導最新交通安全常識與要求。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議針對交通服務隊同學，給予投保意外險。

（2）校園機車停車場進出口，進入校外道路之交接處有碎石子堆積，應隨時清除，避免機車進出滑倒。

（3）校內及周圍標線宜全面檢討改善，並可考慮將校園內道路之相關標線與標誌重新劃設，以利用路者清楚人車動線。

（4）建議持續鼓勵學生使用公車，並可考慮向交通部公路總局申請公車進校園獎勵金，並將其妥善運用在減少學生使用機車頻率與交通安全教育宣導工作上。

（5）校門機車停車場出入口宜檢討其安全性（例如視線、鋪面平整度等）。

（6）可嘗試媒合特約計程車，以減少機車使用，媒合過程中宜注意白牌車之影響。

四、結語

本年度大專組的交通安全教育訪視，經過近兩個月共25所學校的實地訪察，主要是希望藉由訪視活動，促使各學校未來更加注重學生的交通安全議題，並針對訪視委員提出的建議，加以改善。在訪視過程中，有些學校確實有值得他校學習的地方，如國立虎尾科技大學由校方主動提供托運費用補貼，鼓勵學子寒暑假返鄉時將機車托運回家，而非直接長途騎機車回家，減少長途騎車風險。佛光大學則以學生受處分（包含交通違規紀錄）累積逾標而取消學費獎助優惠的措施，來鼓勵學生遵守交通法規。國立臺東大學對於住宿生提供下午六點之後游泳池、健身房免費之優惠，以鼓勵運用校區運動環境，增加學生留在學校的誘因，有效降低學生騎乘機車外出之機會。藉由訪視的過程，各校可彼此相互分享經驗，這才是訪視活動真正的目的；訪視委員也都能將過去他校值得仿效的適當做法，提供給受評學校參用。以目前事故型態來看，大專學生交通意外事故仍以機車事故為最高比率，各校應確實針對學生機車使用頻率與習性來擬訂妥善的管理辦法，以保障學生使用機車的安全；各校可配合當前交通部公路總局補助機車駕駛訓練政策，鼓勵學生在考照前，參加機車駕駛訓練，以獲得正規騎乘知識並確保終生交通安全。長期而言，仍須以促進大眾運輸、降低私人運具（特別是機車）為終極目標。交通部公路總局的公車進校園計畫，五年來分別完成新闢與/或調整路線，甚至補助學校改善候車設施或增設公車動態資訊系統。隨著中央政府全力鼓勵、補助大眾運輸系統的政策執行，除了校區鄰近捷運或公車站可得就近便利外，各大專校院應思考如何配合此國家政策，向相關單位爭取經費挹注，引進客運或公車進入學校讓學生可搭乘大眾運輸做為通勤工具。除鼓勵學生多利用大眾運輸工具外，並順勢以減少學生機車之使用為長遠目標。而隨著高教國際化與南向政策推行，大專校院外籍學生數量與比例有明顯增加的趨勢，同時該學生群組牽涉交通事故的人數亦同步攀升，各校應特別關注外籍生在臺期間的交通問題，以預防所衍生之意外事件。

特別感謝所有為出席訪視而奔波辛苦的委員，以及所有學校參與交通安全工作的同仁，因為有各位默默的付出，交通安全的教育工作才能被確保並更臻完善；所謂『有做有差，沒做更差』，相信各位的努力就是確立當前交通安全成果的基礎。本次訪視報告所提出的各項特色優點可供全國大專校院參考，並可依照個別學校本身特性挑選適切的項目採用，而改進意見與建議則可由各校選擇符合的項目逐步檢討改善，亦可據以跟地方主管機關協調、請求協助。

五、大專組訪視照片

<table>
<tr><td>
</td><td> </td></tr>
<tr><td>校內公共運輸（1）
中原大学</td><td>校內公共運輸（2）
中原大学</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>電子動態顯示看板（1）
南臺學校財團法人南臺科技大學</td><td>停車場入口（汽車、機車分道）
南臺學校財團法人南臺科技大學</td></tr>
<tr><td>
</td><td> </td></tr>
<tr><td>交通安全宣導（視覺化說明）
國立臺東大學</td><td>校門口（汽車、機車分道）
國立臺東大學</td></tr>
</table>

捌、107 學年度高中職組訪視報告

撰稿人：陳高村

一、前言

交通部與教育部 108 年的通安全教育訪視工作計畫，由交通部會同教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者與專家共同組成交通安全教育訪視委員會，由國立交通大學張新立教授擔任訪視工作總召集人，依不同教育階段區分大專、高中職、國中、國小四組辦理相關訪視事宜。本訪視小組係由教育部聘請交通部運輸研究所運安組喻研究員世祥、中原大學土木工程學系林副教授耘竹、前宜蘭縣警察局鄭組長蓮池、財團法人車輛研究測試中心鍾課長國良及中央警察大學交通學系陳副教授高村等五位訪視委員組成，並由陳副教授高村擔任高中職訪視小組召集人，訪視期間召集人張新立教授、教育部國教署吳建憲委員、王澤仁委員、耿俊翔委員、交通部道安委員會謝銘鴻委員、湯儒彥委員、謝育芸委員等巡迴委員機動加入，實地到校參與高中職組學校之訪視，藉以瞭解高中職學校交通安全教育推動概況，並進行交通安全教育重點工作宣導。

受訪視學校選定係根據教育部頒布的「交通安全教育訪視實施計畫」，由高中職組訪視小組委員，就各直轄市政府教育局、縣市政府及教育部國民及學前教育署所提報推薦之學校名單，及本小組依近年評鑑訪視學校地區分佈、學校性質區分、城鄉分佈、各縣市學校數比例等因素抽選若干學校進行訪視，本年度訪視學校由六都直轄市推薦 8 所、教育部國教署推薦 6 所，計 14 所學校進行訪視。其屬性分別為直轄市立普通高中 4 所、直轄市立普通完中 3 所、直轄市立綜合完中 1 所、國立技術型高中 3 所、國立普通高中 1 所、私立綜合高中 1 所、私立綜合完中 1 所。經統計民國 93~108 年以來各縣市接受訪視學校數 242 所，扣除重複訪視學校 49 所，訪視比例僅佔 37.8%，如表 1.所示，其中基隆市、南投縣、嘉義市、屏東縣、金門縣因學校數較少，執行訪視比例較高（達 50%），新北市、臺北市、臺中市、彰化縣因學校數較多，執行訪視比例較低（低於三分之一），而連江縣只有 1 所尚未訪視，未來建議針對表 1.中校數差額、未訪視學校（%）欄標示灰底之縣市優先推薦受訪視；另外根據統計結果，推薦受訪視偏重在公立學校，建議未來可以加強推薦私立學校推薦或自薦參與訪視。

表1. 近16年（民國93~108）來各直轄市、縣市接受訪視學校數統計

類別 / 行政區	現有高中（職）校數			年度應訪視比例校數	已訪視高中校數			已訪視高職校數			93~108 年已訪視校數合計	93~108 年依比例應訪視校數	校數差額	重複訪視校數	未訪視校數	未訪視學校（%）
	合計	公立	私立		國立	縣（市）立	私立	國立	縣(市立)	私立						
新北市	62	31	31	1.70		14	3		3	1	21	27.18	6.18	3	44	70.97%
臺北市	69	35	34	1.89	1	16	3		3	3	26	30.25	4.25	4	47	68.12%
臺中市	34	18	16	0.93	2	8	2	1			13	14.90	1.90	2	23	67.65%
臺南市	50	27	23	1.37	5	10	4	3			22	21.92	-0.08	3	31	62.00%
高雄市	47	26	21	1.29	6	4	3	5		2	20	20.60	0.60	1	28	59.57%
桃園市	54	34	20	1.48	7	12		4	5	2	30	23.67	-6.33	8	32	59.26%
宜蘭縣	12	10	2	0.33	4			2			6	5.26	-0.74	1	7	58.33%
基隆市	10	5	5	0.27	2		4				6	4.38	-1.62	0	4	40.00%
新竹縣	19	11	8	0.52	4		2	2		2	10	8.33	-1.67	1	10	52.63%
新竹市	24	19	5	0.66	4	1		6		2	13	10.52	-2.48	3	14	58.33%
苗栗縣	15	10	5	0.41	3			6			9	6.58	-2.42	3	9	60.00%
彰化縣	21	11	10	0.58	5		1	2			8	9.21	1.21	4	17	80.95%
南投縣	10	5	5	0.27	1		2			3	6	4.38	-1.62	1	5	50.00%
雲林縣	19	13	6	0.52	3	1		4			8	8.33	0.33	1	12	63.16%
嘉義縣	10	7	3	0.27	4			2			6	4.38	-1.62	2	6	60.00%
嘉義市	13	9	4	0.36	4		4	4			12	5.70	-6.30	3	4	30.77%
屏東縣	2	2	-	0.05				2			2	0.88	-1.12	1	1	50.00%
臺東縣	12	8	4	0.33	3	1				1	5	5.26	0.26	1	8	66.67%
花蓮縣	12	8	4	0.33	1	3	1				5	5.26	0.26	0	7	58.33%
澎湖縣	13	6	7	0.36	1			9		2	12	5.70	-6.30	6	7	53.85%
金門縣	2	2	-	0.05				2			2	0.88	-1.12	1	1	50.00%
連江縣	1	1	-	0.03							0	0.44	0.44	0	1	100.00%
合計	511	298	213	14.00	60	70	29	54	11	18	242	224	-	49	318	-

訪視工作進行自 108 年 3 月 15 日起至 108 年 5 月 24 日止，分別排定訪視時間日程，每校訪視時間約半天（表定程序 3 小時，實際執行約 3.5 小時），除原聘任的高中職訪視小組委員外，並有巡迴訪視委員機動配合進行訪視，訪視方式除由各受訪視學校簡報學校執行交通安全教育相關情形與具體成效外，也針對推動交通安全維護與教育之執行計畫、工作紀錄、管考紀錄等書面記錄資料進行審查，並對受訪視學校週邊交通環境、交通安全設施、存在的交通安全問題、校園交通安全情境布置、與具體交通安全措施進行現場實地勘查，同時與部分師生代表座（訪）談，瞭解師生在其生活環境、上、放學途中所面臨的交通安全問題，並適時配合時事，諸如守護終身交通安全四項守則（①我看得見您，您看得見我，交通最安全②謹守安全空間--不作沒有絕對安全把握之交通行為③利他用路觀--不作妨礙他人安全與方便之交通行為④防衛兼顧的安全用路行為--不作事故的製造者，也不成為無辜的事故受害者）、視覺聽覺系統與交通安全的關係、意外事件經驗分享與檢討、自行車騎乘安全、機車考照年齡資格問題、搭乘大眾運輸工具、行程規劃、早睡早起習慣養成、安全帶的功能與作用、輪胎保養與胎紋深度檢查、用路人基本義務注意車前狀況、交通標線標誌號誌的規範意義、面對交通事故應有的正確處理概念與權益確保問題、ABS 與生活的 ABS 等議題，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答。訪視內容重點為交通安全教育組織與計劃、教學與輔導、創新作為措施與具體優良事蹟，訪視過程除蒐集發掘各校交通安全教育創新作為與具體作法，也可作為各級學校相互觀摩學習之對象與內容，訪視委員亦可將該具體創新做法，在各該工作領域場合加以推廣運用；在訪視活動結束前舉行綜合座談，由訪視委員從不同專長領域的觀點，針對訪視結果對受訪視學校提出各種促進交通安全的策略建言與訪評所見疑點的釐清，並與接受訪視學校的相關主管人員交換意見。

二、107 學年度訪視委員總評意見

「交通」是由「人」、「車」、「路」三個要素所組成，交通安全提昇的策略不外乎從「交通工程」、「交通執法」、「交通教育」等三 E 政策著手，學校交通安全教育推動的主體為「人」，包括「師」與「生」，學校是教育的場所，當然對於交通安全教育的推動是責無旁貸的，施教的過程必須對除了施教者需具備「教育」與「交通」的專業知識外，對於受教者更必須有充分的瞭解才能因材施教，甚至必須配合時代的使命、科技的發展，響應綠色節能與科技運用，整體教育環境的塑造、教育內容的規劃、施教方式的設計、臨場的教學反應都關係著教育活動的成敗，對於「師、生」用路、用車所直接面對的校園周邊交通環境，所使用的交通工具，教育工作者應優先以高度安全、效率的目標預為擘劃經營。然而就學校的性質係一般高中、綜合高中、職業學校或或完全中學，城市與鄉村區為不同，日間部與進修部特性，在交通安

全教育的推動作法與重點容有不同，但在交通安全教育的追求目標卻是一致的，以下試就學校交通安全教育推動相關主管機關應有的基本作法，與訪視過程所發現的整體性事實現象說明如下：

（一）學校交通安全教育推動應有的基本作法與整體性事實現象

1. 校園基本環境塑造：依校園環境特徵、學校經營宗旨、校地利用，妥善規劃校園區位使用、人車動線、交通管制設施布設，交通教育情境布置，校園交通安全氛圍營造。從交通的角度不外乎依師、生交通行為--步行、自行車、機車、小客車、公共運輸（包括都市捷運、公車、客運車與學校專車），路線長短、人數、時段分佈、空間分佈等特性，本著「減少衝突」、「降低暴露」、「大量」、「集中」、「專用」及「用路人本位」、「崇法自然」、「節能減碳」、「人車分道」、「科技運用」、「校園交通題內部化」的規劃原則加以規劃設計。學校在進行校園改建計畫均能預先將交通問題內部化，納入改建計畫中達成人車分道、校園使用分區管制、建立校園安全通行路廊等安全維護目標，有校舍改建計畫的南寧高中，應在規劃設計階段列入參考。

2. 校園週邊環境改善：以師、生進出安全維護為目標，除應主動、持續的消除進出動線嚴重交通衝突與安全威脅因素，諸如交通安全相關設施損壞、設置不當、管理維護問題等；更應積極的增設、興建行人庇護設施，諸如人行道、天橋、地下道、行人號誌、綠美化、環保節能、通學巷、遊戲巷、行人步道系統、通學專用行人通行時相設計等。訪視過程發現多數都能透過人、車動線管理，及校園環境整建時修正改善，但由於學校對於交通管制設施的運用的專業知識欠缺，導致交通標誌、標線設施之運用出現與交通法規規定不符之現象；另外，對於學校與外部連接介面或外部環境的道路交通環境之改善仍有推動的空間，此一部分有賴與當地主管機關積極主動推動改善或被動協助改善。

3. 學生通學特性調查與路隊規劃：依學生居住區位、使用交通工具調查結果，應審酌學校周邊交通設施現況，規劃學生路隊及進出動線，秉持著安全庇護、路徑最短、最短時間、最高效率、減少穿越道路次數、在最安全處所穿越、在有導護措施下穿越道路，甚至重新調整交通車路線、通學路徑，上放學時間。本年度訪視學校各校師、生上、放學使用交通工具調查結果統計說明如表 2.所示，其中楊梅高中、苑裡高中、嘉義家職、雙溪高中、仁武高中、南湖高中、育成高中均能針對學生上、放學分別統計調查最為詳細。據此調查資訊可按教育部頒佈之交通安全業務手冊所提示，依學生居住區位、使用交通工具等調查項目之統計分析結果，供學校進行停車空間、進出動線、車輛路線、路隊路線、導護人力等交通安全維護工作規劃，計畫擬定與實施之參考運用。

表2. 108年訪視學校師生上、放學使用交通工具調查結果

學校名稱	屬性	教職員	學生數	日校	進修學校	國中部	調查人數	校專車		大眾運輸					家長接送				汽車		機車		自行車		步行	
										小計		火車	公車（客運）	捷運	小計		汽車	機車							
楊梅高中	綜中		1,675	1,675			1,675		(0.0%)	1,048	(62.6%)	152	896		425	(25.4%)				(0.0%)	5	(0.3%)	16	(1.0%)	181	(10.8%)
							1,675		(0.0%)	1,105	(66.0%)	447	658		262	(15.6%)				(0.0%)	5	(0.3%)	16	(1.0%)	287	(17.1%)
		153					153		(0.0%)	5	(3.3%)	5				(0.0%)			94	(61.4%)	52	(34.0%)		(0.0%)	2	(1.3%)
義民高中	綜中完中		2,938	1,840	160	938	2,933		(0.0%)	1,701	(58.0%)	87	1,614		557	(19.0%)				(0.0%)		(0.0%)	176	(6.0%)	499	(17.0%)
苑裡高中	高中		1,228	1,228			1,092	339	(31.0%)	571	(52.3%)	253	318		68	(6.2%)	29	39		(0.0%)		(0.0%)	39	(3.6%)	75	(6.9%)
							1,092	339	(31.0%)	571	(52.3%)	253	318		68	(6.2%)	29	39		(0.0%)		(0.0%)	39	(3.6%)	75	(6.9%)
		107					108		(0.0%)	3	(2.8%)	3				(0.0%)			85	(78.7%)	16	(14.8%)	2	(1.9%)	2	(1.9%)
							108		(0.0%)	3	(2.8%)	3				(0.0%)			85	(78.7%)	16	(14.8%)	2	(1.9%)	2	(1.9%)
惠文高中	完中		2,242	2,242																					
虎尾農工	技術型高中	146	1,316	1,316			1,383		(0.0%)	1,018	(73.6%)		1,018		83	(6.0%)	37	46		(0.0%)	57	(4.1%)	150	(10.8%)	75	(5.4%)
嘉義家職	技術型高中		1,227	1,227			1,227		(0.0%)	509	(41.5%)	26	483		302	(24.6%)	129	173		(0.0%)	38	(3.1%)	256	(20.9%)	122	(9.9%)
							1,227		(0.0%)	507	(41.3%)	26	481		304	(24.8%)	131	173		(0.0%)	38	(3.1%)	256	(20.9%)	122	(9.9%)
		124					124		(0.0%)	1	(0.8%)	1				(0.0%)			88	(71.0%)	32	(25.8%)	3	(2.4%)		(0.0%)
							124		(0.0%)	1	(0.8%)	1				(0.0%)			88	(71.0%)	32	(25.8%)	3	(2.4%)		(0.0%)
中和高中	高中	157	2,254	2,254			2,254		(0.0%)	1,623	(72.0%)		1,578	45	383	(17.0%)	248	135		(0.0%)	22	(1.0%)	113	(5.0%)	113	(5.0%)
雙溪高中	綜中完中		552	552			552		(0.0%)	283	(51.3%)				99	(17.9%)				(0.0%)		(0.0%)	33	(6.0%)	137	(24.8%)
		83					86		(0.0)	21	(24.4%)				4	(4.7%)			32	(37.2%)	26	(30.2%)	3	(3.5%)		(0.0%)
秀水高工	技術型高中	149	1,545	1,545			1,545	879	(56.9%)	154	(10.0%)		154		294	(19.0%)				(0.0%)	10	(0.6%)	174	(11.3%)	34	(2.2%)
			449		449		449		(0.0%)	21	(4.7%)		21		166	(37.0%)			13	(2.9%)	172	(38.3%)	62	(13.8%)	15	(3.3%)
大慶商工	綜中	122	1,633	1,633			1,755	1,361	(77.5%)		(0.0%)				53	(3.0%)	21	32	158	(9.0%)		(0.0%)	36	(2.1%)	147	(8.4%)
前鎮高中	高中		1,641	1,641			1,641		(0.0%)	1,186	(72.3%)				289	(17.6%)				(0.0%)	12	(0.7%)	108	(6.6%)	46	(2.8%)
		136					136		(0.0%)	12	(8.8%)					(0.0%)			62	(45.6%)	62	(45.6%)		(0.0%)		(0.0%)
仁武高中	完中		1,261	1,261			1,261		(0.0%)	72	(5.7%)		72		164	(13.0%)	63	101		(0.0%)	21	(1.7%)	244	(19.3%)	760	(60.3%)
							1,261		(0.0%)	70	(5.6%)		70		122	(9.7%)	32	90		(0.0%)	21	(1.7%)	244	(19.3%)	804	(63.8%)
		130					130		(0.0%)		(0.0%)					(0.0%)			65	(50.0%)	63	(48.5%)	1	(0.8%)	1	(0.8%)
							130		(0.0%)		(0.0%)					(0.0%)			65	(50.0%)	63	(48.5%)	1	(0.8%)	1	(0.8%)
南湖高中	高中		1,665	1,665			1,665	33	(2.0%)	1,365	(82.0%)	116	516	733	133	(8.0%)				(0.0%)		(0.0%)	17	(1.0%)	117	(7.0%)
		151					151		(0.0%)	35	(23.2%)	1	23	11		(0.0%)			94	(62.3%)	15	(9.9%)	1	(0.7%)	6	(4.0%)
育成高中	高中	189	1,902	1,902			1,902		(0.0%)	1,610	(84.6%)		872	738	226	(11.9%)	166	60		(0.0%)	2	(0.1%)	14	(0.7%)	50	(2.6%)
							1,902		(0.0%)	1,687	(88.7%)		868	819	136	(7.2%)	97	39		(0.0%)	2	(0.1%)	19	(1.0%)	58	(3.0%)

4. 鼓勵使用大眾運輸工具：社區型學校上、放學主要以步行、騎乘自行車為主，非社區型學校則鼓勵使用大眾運輸工具，無大眾運輸系統配合地區，則以辦理專車、交通車為主，提供住宿空間為輔，在學生搭車人數受限情況下，可結合同一地區內多數學校，共同經營學生專車，甚至可結合鄉鎮市公所市民公車資源，以達資源共享，甚至可以將「校專車經營公車化」、「公車校專車化」、「以學校為起迄的公車路線規劃」。據表 2.各校學生上、放學使用交通工具調查結果，針對家長接送比例高的學校，在都會區型學校應優先利用大眾運輸系統，並將「公車校專車化」，或「以學校為起迄的公車路線規劃」規劃大眾運輸路線，在非都會區學校應優先發展校專車系統。其中都會地區的鎮高中（72.3%）、南湖高中（82.0%）、育成高中（84.6%）、中和高中（72.0%）有先天的大眾運輸優勢，另外仁武高中為社區行完中交通方式以自行車、步行就站 79.6%；而在非都會型學校如楊梅高中（66.0%）、義民高中（58.0%）、苑裡高中（83.3%）、虎尾農工（73.6%）、秀水高工（66.9%）、大慶商工（77.5%）則充分運用客運班車或校專車減少私人運具使用。只有楊梅高中、嘉義家職家長接送人數的比例接近 25%。

5. 學生上、放學導護：上學時，依路程遠近規定學生上學時間，路程遠先出發，路程近慢出發，同時到達校園附近，形成人潮；放學時，同時安排多路路線，縮短疏散時間，利用多處出口同時安排行進路線，路程遠先出發，採面式擴散，讓駕駛人感受進入人潮中，強迫其注意減速，此項路隊路線規劃中步行、自行車路線安排，在社區型學校或完全中學特別重要。受訪視學校校門出入多能達到人、車分道要求，惟部分學校受限於校園空間，校內道路雖有以人車分道為管理目標，但仍無法有效達成目的。

6 融入式教學活動設計：交通安全教育的內容包括交通道德教育、用路人基礎交通教育、交通法規教育、交通工具使用與操作教育、交通工程、管理與教育，在現行的教育體制下，並無法也無必要針對各級學校，要求單獨設科施教，故交通安全知識的灌輸，必需是在相關課程中進行融入式的教學，並編寫設計相關融入教學教案常態實施，多數受訪視學校能夠呈現融入教學實施過程，今年受訪學校以南湖高中、育成高中、嘉義家職融入教學做得最深入具體，且有詳細教案可查。

7. 校內資源的整合運用：傳統觀念認為交通安全是學務處的業務，甚至是教官室的業務，最重要的是學校經營者（包括主管與董事會）的重視，除了校內各處室間的通力合作外，有不同的科、系、學程、社團，在人力、專業、技術、資源上要進行重整運用，不論教育種子、人力調度、活動設計均可交叉運用，亦可塑造校園整體參與氣

氛，無形中在校園內完成了全校師生的交通安全教育，訪視過程發現承辦教官同仁的態度是關鍵，其次是學校校長的支持態度，今年部分學校對於校園環境實地勘察導入學生引導設站介紹，擴大學生參與執行成果介紹。

8. 社會資源的結合與運用：過去談到社會資源多數聯想到金錢的資源，殊不知交通安全教育的推動與社會的相關環節是息息相關的，除了專業師資的引用外，讓學生與社會提早連結，諸如職場的介入、證照取得、人際拓展，不論在交通安全的未雨綢繆、交通安全事件的處理、交通安全事件的善後都有其正面的意義。近年來透過學生交事故校園安全訪視改善計畫的執行，地方政府道安會報的工作平臺已能充分協助學校改善校園周邊交通管理相關問題，校園週邊交通安全問題的發現與改善工作，地方政府應更主動積極打造安全通學環境，學校應扮演主動發掘建議溝通的角色。

（二）訪評後整體建議

1. 受訪視單位

（1）多數學校都能依規定成立交通安全教育委員或交通安全教育推動工作小組，聘任相關委員、顧問、擬訂相關執行計畫並定期開會，惟多數學校對於執行過程、成果、會議記錄，僅留下影像、未具體留下書面記錄，建議各學校對於執行過程應有具體提案討論與詳細之會議紀錄，並作為議案決議之行成效追蹤考核依據，有部分學校對於委員、顧問森列有單位、職銜，但欠缺具體名單。

（2）通學方式之調查建議設計問卷，由學生無記名自填，甚至包括教職員工也應列入調查分析，內容除針對交通工具使用外，建議考量包含自填之交通事故與違規狀況，以利更進一步掌握師、生所面臨的交通安全概況，日間部與進修學校應分別統計分析，完全中學部分亦應針對國、高中部應分別統計分析，上學放學亦應分別統計分析，並據以研訂有效路隊路線指派、校內停車供需管理、校專車路線容量與導護人力規劃提供，今年以苑裡高中、嘉義家職、仁武高中調查的最為詳細，另惠文高中未提供資料。

（3）多數學校都能對學生上、放學使用交通工具與方式進行調查統計，並留有紀錄可查，多數學校能在空間上做好人車分道，部分學校礙於校園空間與道路環境限制，只能做到上、放學透過交管人員協助達到人車分道目標。

（4）高中階段學生以自行車為上、放學交通工具有一定比例，雖現行交通法令並無強制戴安全帽之規定，惟就騎乘者安全保護的觀點,安全帽可以保護騎乘者頭部免於或減輕碰撞傷害，騎乘自行車戴安全帽值得推動，就教育的觀點強制佩戴安全帽之作法，可走在立法強制之前，並透過相關活動對其施以騎乘訓練,且能在自行車停車場適當處所提供簡易維修設備，如充氣設備、油壺、起子、板手等，並在適當的機會進行簡易維修講解宣導。

（5）針對機車騎乘知識的培養，可安排相關自行車、機車騎乘體驗與訓練活動，加強無照騎乘機車及騎乘機車、自行車應戴安全帽之宣導，並對高年級同學輔導考照，或洽請監理站所提供下鄉到校考照服務，此一作法已為公路監理單位所認同接受，惟各校應主動調查需求向監理站所提出申請，另亦可配合考制新制的安全教育時數，實施預儲制。

（6）學校應主動積極發掘學校週邊交通安全環境，諸如週邊交通動線調整、交通管制設施增設或改善，建議學校規劃提案或提請各縣市政府交通主管機關、道路交通聯席會報辦理會勘規劃改善，此一交通改善案涉及地方政府權責，應加強主動與地方主管機關協調聯繫。

（7）有關校園交通安全情境設施布置、進出校園動線規劃人車分道、規劃學生家長接送區，最好配合道路交通標誌標線號誌設置規則之規定，與實際的道路交通環境作密切的連結；在校外交通流量大、道路可利用空間有限的情況下，協調公車，學校規劃專車與家長接送車輛入校內接送，以免車輛停等堵塞道路影響交通順暢，將交通問題內部化處理，兼顧安全與效率，對外部交通影響衝擊低。

（8）交通安全教育相關教材、媒體，應配合交通安全教育專業教室做好蒐集、典藏、管理並充分運用，提供各相關課程教師施教運用，並擴展推動至其他學校（如鄰近的國中、小、幼稚園）或社區團體。

（9）訪視項目中有交通違規、交通事故統計分析，主要目的在於透過統計資料瞭解各學校交通安全狀況，多數學校以事故並非發生在上、放學途中或未發生事故而未顯現統計資料，建議結合校安通報資料、學生保險理賠申請資料、學生請假資料，進行事故資料統計分析；至於違規資料則可以警察單位通知的勸導或舉發案件，或校外會聯巡違規記錄，或學生糾

察、交通服務隊、教官所登記的違規資料進行統計，以瞭解不同年級的學生在學期內的違規行為分佈（如：未戴安全帽、不走行穿線、自行車裝火箭筒等），以針對不同的行為擬訂改進措施加以追蹤輔導，例如：心得寫作、自身經驗分享、課堂活動、愛校服務及義工宣導等，強化學生的安全意識及守法觀念。

（10）交通安全教育活動的發起單位可以是班級，可以是社團，可以是學校，可以主動或被動的結合校外社團，或由教育主管機關發起，宜注重其效果多樣化、不拘形式，以生動、活潑的方式融入於各種教學、節慶、競賽、表演活動之中，甚至結合社區特性、交通特性，將校園交通安全教育活動擴展至校外。

（11）各校幾乎都有「交通服務隊」的組織，協助師生上、放學交通安全的維護工作，建議擴大遴選優良學生組成，讓多數的人都有機會參與，並給予服務隊同學充分訓練講習，讓同學能由參與中體會交通安全之重要性與塑造其維護交通安全的使命與責任感。

（12）主管機關規定對於校車、通學專車，學校相關人員行前必須依車行車簡易紀錄表檢查車輛，而多數學校將檢查工作轉由車路隊長每日執行紀錄，惟部分內容涉及車輛保養及車輛結構專業知識，除應建請教育主管機關修正表格外，建議此部分由車輛管理單位（客運公司）相關人員負責查核，學校專人（如教官、老師）則負責覆核工作，學生僅就駕駛員行車行為與車輛行駛中之一般狀況加以紀錄，避免流於形式。

（13）學校應鼓勵學生上、放學使用大眾運輸工具，為提升學生上、放學通學品質與交通安全維護，在擁有大眾運輸工具的地區，可加強協調公車、客運業者於上、放學期間可朝公車專車化方向辦理，並提供到校載客及票價優惠服務。

（14）除了主管業務的學務處教官之外，可以邀請對交通安全教育有興趣的老師們組成一個教學創新團隊，成為交通安全教育的種子教師，定期邀請校外交通安全專家至學校針對老師進行專題演講，透過辦理研習會的方式，強化老師們的交通安全教育的知能，並可將演講的投影片分享給學校所有的教師參考，最基礎的是在具有「交通、汽車修護、物流...」相關職業類科、學程的職業學校，該科系、學程的相關專業老師、學生，應本其專業協助交通安全教育活動推動，成為種子師資、人力。

（15）市政府教育、交通、警察相關機構，對學校推動交通安全教育推動，應積極協助執行，未主動配合者學校在有需求情況下，應主動協調請求協助。。

（16）校園交通情境布置或交通安全教育資訊之提供，其設置或張貼往往與校園整體之美感或建物設施存在衝突，必要時可朝學習角落、資訊走廊等方式布設。檢視學校的情境布置內容多以交通標誌等單一元素的意義介紹，偏向背誦式的學習。建議若要使學生知道意義及如何應用，可以將標誌、標線、號誌結合路口路段佈設的方式展現，如路段碰到速限、單行道、雙白實線、閃光黃燈時，使學生能瞭解意義並做出正確的駕駛行為。同時也可以配合照片、圖片、漫畫等以情境方式較能與生活體驗相近，提升學習興趣。

（17）鑒於近來倒車輾壓幼童事故發生頻傳，除專用停車場有一定的動線規劃外，對於會有學生、行人出入處所，應要求停車時將車頭朝外，以提升校園交通安全。多數學校在校園出入口或校園內彎道或停車場出入口等多設有凸面鏡，且部分學校的車輛動線也多有樹蔭環境，建議可宣導或規定如『車輛進入校園請開啟近光燈或使用晝行燈』，可增進車輛被視性與安全。

（18）隨著社區型學校發展趨勢與自行車使用風潮，學校除應落實自行車騎乘安全教育外，對於騎乘自行車應具備的行車安全裝備與保養維護教育亦應著手推動，如禁止加裝火箭筒、夜間行車必須有燈光設備、一般需有車尾燈或加裝反光片等觀念，對於使用競技型自行車為通學工具應加以禁止，或以社團經營輔導其正向發展。

（19）學校在輔導成立交通安全社團部分，通常會以協助交管、導護的交通服務為幾本班底，事實上可以擴大其他社團以活動參與方式，協助推動交通安全教育。

（20）有關訪視程序中的簡報，可以不拘泥於傳統簡報，部分學校會以事先製作之多媒體播放是為特色，惟仍應提供簡報書面資料備查，否則訪視委員雖專心聆聽、觀賞，但卻無法一心多用詳加記錄，今年有部分學校開始響應無紙化，提供 NB 或 PAD 以電子檔案查詢。

（21）學校交通安全組織建議可增加學生參與，例如學生會主席、交通安全服務隊、交通安全小天使等，除了可以讓學生反映校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等，也

可以藉由參與學校事務瞭解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。

（22）由於國人對於人行及車行速度、車距的保持、安全穿越道路的時間等重要的交通安全智能明顯不足，常發生危險的交通行為，導致我國的交通事故傷亡人數龐大，因此學校可強化學生的目測距離、車速判斷及時間估計的能力訓練。學校可以設計室外課程及校外活動，如體育課在操場上以不同跑步速度及距離，讓學生感受及推算耗費的時間；或利用參考體如操場跑道為 100 公尺、道路車道標線一實一虛等於 10 公尺等方式，培養對距離、速度的掌握，及早培養用路的關鍵技巧。

（23）可以利用法規教育課程，加入交通安全常識測驗試題，試題內容不以背誦、考倒學生為主（例如違反某項規定要罰多少錢），著重交通安全行為觀念的建立（例如討論題，騎自行車會摔倒的可能原因、情境題，自行車下坡時應如何煞車），並統計不同年級學生的學習狀況，針對學生不瞭解的試題內容進行補強教育。

（24）學校應針對本校學生特性擬定學校之交通安全教育核心能力，再據以發展交通安全教育教案，目前學校之教案仍以酒駕防制、標誌教學為主。並且應該設計學習單以瞭解學生學習成效，可以引發學生做更深層的一個思考，進而提升學生的思辯能力。

（25）利用教師社群之教學研究會共同討論各科應如何進行融入教學，融入課程或教育宣導可多設計學生廣泛參與的內容，例如請學生描述從自己家裡到學校的路線、所使用的交通方式、思考可能的危險、可能的解決方式等，透過師生課堂討論可加深學生印象，增進學生的危險辨識意識，在生活中立即可用，並於期中考施測或填寫學習單、心得發表方式實施，考核驗收學生學習成效。

（26）交通安全教育可統合在學校學年內推動的教育主軸領域或推動工作之內，如：反毒、反霸凌、校安等，透過不同學科教師及處室相互腦力激盪，統合成一至二個主題，例如以生命教育、人身安全、健康管理等，多主題的教育活動除了能貼近學生生活，引發學習興趣外，配合校內定期會議討論、課程內容、主題宣導、網站設計等活動，以減減輕學校教育活動的及達成多目標的功效。

（27）檢視學校辦理的宣導內容及學生作品多以不酒駕、騎機車要戴安全帽、馬路如虎口等簡單、抽象觀念為主。高中學生已具思辨及應用能力，應灌輸更深一層的用路觀念及實際操作技巧，在教學及輔導的課程設計、標語、口號、作品、教具等方面引導學生思考及實踐。交通安全教育訪視活動所推動的四大交通安全守則內容，除了守則的口訣外，每個守則之下都有各項觀念及舉例，以提供師生共同思考及學習。例如，以「我看得見你，你看得見我」的守則，可以參考守則下的舉例教導學生如何做到。如：穿戴鮮艷的衣物、從直線段道路穿越道路、觀察來車及左右左張望等，並以前述的舉例再擴大到其他可以應用的情境，以此引導學生設計作品。如此，學生在做中思考，可以學習生活用的上的交通安全觀念及用路技巧。

（28）交通教育四守則是各校都有提到的方向或核心能力，然在與各校師生訪談的過程，感受學生普遍對「我看得見您，您看得見我」與「防衛（禦）兼顧的安全用路行為」兩項不太能完整瞭解。舉例：

A. 在沒有人行道、行人利用道路邊行走時，此種情境，以「我看得見您，您看得見我」守則，大多數學生沒有瞭解到靠右側行走與靠左側行走的風險差異。

B. 依交通部車輛安全檢測基準，上市的新款車種（汽機車）有裝置日行燈（或晝行燈）的要求，其目的就是要讓其他用路人知道車輛的位置，也就是說提高車輛的被視性（被其他用路人看見）。然，對於沒有此裝置的既有車輛也可以透過常時開大燈的動作達到相同目的，目前在公路公路沿線或休息站都可看到類似的宣導，而對於體積較小的機車尤其重要。另外學校在校園出入口或彎道或停車場出入口等大都設有凸面鏡，部分學校也有樹蔭路段的環境，若車輛常時開大燈，都可以增加車輛被視性，這可以說是「我看得見您，您看得見我」的應用。因此，建議學校可宣導或規定如『車輛進入校園請開啟近光燈或使用晝行燈』，可增進車輛被視性與安全。

C. 行人在路口穿越道路時，以「防衛（禦）兼顧的安全用路行為」而言，為避免汽車駕駛人疏忽而受害（如汽車駕駛人因疏忽或因車輛 A 柱盲點而沒有看到斑馬線上的行人，此時行人應有後方確認動作以保護自己。以防衛（禦）駕駛精神來說，行人利用道路時，若有「不要以為別人有看得我」的觀念，行為上就會改變，應能減少自己的不安全的行為（如滑手機），甚至有保護自己的行為（如晚上在道路邊行走時，會想到危險可能來自後面，而以面對來車的方式靠邊行走）。在

宣教類似情境時，學生可瞭解其他汽車駕駛人可能的疏忽，對未來學生考上駕照後的駕駛行為與安全性也有幫助，學生充分瞭解後應也會跟家長或朋友分享。

D. 對前潛藏危機的認知，來加強防禦駕駛概念，例如行人過路口時對轉彎車輛因 A 柱盲點潛藏的危險認知與對應；對 2 輪交通工具（自行車、機車）急煞車時可能產生的車輛行為與避免要領；車輛常時開頭燈可增加被視性與車輛強制配置晝行燈的法規趨勢等等。

（29）對於學校周遭易肇事路口路段資料分析，建議可向轄區警方索取學區內交通事故資料（含路段、時段、車種及肇因等）予以分析，可以再延伸製作成學校的危險地圖，除了標示肇事地點外，可以標註提醒學生應該注意的地方，例如：行經無號誌路口應確認無來車時才儘速通過、路口路段有較多重車或大型車經過，要注意內輪差與車輛保持距離、路邊有障礙不利通行，應行走哪條路線以策安全等，使學生能意識不同的危險特性保護自己，也能減少學校導護人力的負荷。

（30）交通安全教育所需參考的素材及宣導內容，建議可至交通部 168 交通安全入口網、警政署及各地方政府交通局、教育局的相關網站引用。交通部運輸研究所有出版機車讀本教材，以活潑的方式介紹用路責任、安全觀念、路權等，可供學校參考使用。另「道路交通標誌標線號誌設置規則」內有標誌標線設置的尺寸、顏色、樣式、字體及設置時機的說明，可提供校方未來設置校園交通標誌、標線的參考。

（31）從各校簡報架構內容來看，幾乎所有學校都有很好的交通安全教育委員會組成（由內部主管與外部專家或相關單位組成），但較少有從 PDCA 的流程方式將相關事項提交至委員會討論與追蹤的相關完整說明。建議未來或可從 PDCA 的方式提高委員會的角色與功能，例如無論是學校環境、資源、交安現況等分析，到教案活動規劃、交安教材蒐集/運用、融入教學的範圍方式...等都可在委員會討論，凝具交安教育目標與規劃可行方案（P），並經由後續追蹤執行狀況、成效考核與等再次討論改善方案等持續精進（DCA）。

（32）檢視學校本身的交通安全課題，建議可以用 SWOT 分析圖進行整體架構性的分析，瞭解優勢、劣勢、機會與威脅等，分析的範圍包括學校內外環境、軟硬體、學生、老師、家長、外部資源等，以利學校依照自身條件及限制做出適切的決策。

2. 教育主管單位

（1）交通安全教育施教過程，如有必要進行成果測驗，有關交通安全常識、宣導法令等測驗題之命題設計，建議教育主管機關會同交通主管機關，建立相關題庫資料供各級學校運用參考。

（2）在欠缺公共交通工具服務的地區，因學生住山區或分佈廣闊，學生通學不便，建議購置校車或寬列租賃車輛經費辦理交通車（學生專車），或提供學生住宿空間。

（3）交通安全教育的推動工作，依業務行政區分可能劃歸學校的學務處，目前各高中職學校大部分的責任都落在教官身上，經常面臨教官工作負荷問題，部分的學校（直轄市、部分私立學校除外）也面臨到推動交通安全經費拮据的窘境，在人力、經費受到掣肘的狀況下，有心推動交通安全教育活動的老師，常有力不從心之憾，建議相關主管單位正視此一問題。

（4）建議交通部或教育部辦理運用現代化的生活科技設備，由學生自行籌畫設計記錄拍攝交通安全教育宣導影片競賽、或宣導影片製作甄選，並將比賽或甄選結果擇優給獎表揚，附掛於交通安全教育資訊網站，供各級學校交通安全教育運用。

（5）主管機關規定對於校車、通學專車或校外教學活動交通車，學校相關人員行前必須依車行車簡易紀錄表檢查車輛，惟部分內容涉及車輛保養及車輛結構專業知識，此應為車輛定期檢驗與保養維護事項，建議修正表格內容以為落實。

（6）在技職教育體系中，經常以學生畢業前取得「證照」的張數作為教育成效，技職教育與職場的聯繫至為密切，應將交通安全視為「工、安、衛」之一環，建議將交通安全教育納入工廠安全衛生教育的內容，並將汽、機車駕照取得列入職業證照訪視項目。

（7）訪視之目的主要針對交通安全教育實施計畫、執行之考評，屬預防性的交通安全維護策略，在眾多學校無法一一考核訪視的狀況下，建議應有另一管道，對面臨交通安全威脅或具有事故發生結果事實的學校，進行交通安全的掃瞄、診斷與改善。

（8）教育主管機關應以實際行動支持、支援各校推動交通安全教育，高中職學校的教育主管機關，在一般縣市通常非屬縣市政府，建議交通安全教育工作推動應在地化，縣市政府有責任致力於高中職學校交通安全教育推動。

（9）高中職學校依其辦學單位之性質，可區分為國立、市立、縣立與私立，現交通安全教育訪視工作之進行，中央教育主管機關主辦，直接對所屬中部辦公室、直轄市政府、縣市政府行文，不論在交通安全教育推動事項的傳達，或要求提報參與年度受訪視學校，往往忽略到縣市政府屬的縣立高中，再據往年執行訪視工作的經驗，除非私立學校主動要求受理訪視，否則私立學校也被忽略，只能透過訪視小組透過抽選機制加以補足，為使交通安全教育推動不因主管機關差異而產生執行上的落差，須仰賴各直轄市政府教育局、國教署積極協調推薦，讓私立學校也積極參與受訪視工作。

（10）高中職學校學生通學交通工具，因欠缺大眾運輸工具、課前、課後活動需求，需使用個人運具，部分高中職學生因未滿考照年齡，若騎乘機車會有無照駕駛問題，這是家長、學生、學校乃至於社會所應有的共同認知，固然應該禁止學生無照騎乘機車外，從大眾運輸的提供、活動交通問題的解決才是根本解決之道，另外，提前讓學生學習、熟悉機車騎乘、操作、交通法規概念，則是教育策略上應該致力著墨的。

（11）交通安全教育是生活教育、生命教育、全人教育的一環，在注重人格養成與生活能力的培養的前提下，升學考試有生活化的趨勢，為了對生命的尊重與保護，建議升學測驗在生命意義認知保護、生活能力與社會人文的試題，應適度融入交通安全議題。

（12）完全中學的學務人力結構，教官人力配屬依高中部學生班級數比例配置，但教官通常負責生輔業務，而多數的時間、精力卻投入在國中部是普遍現象，造成教官工作負荷，究竟是制度面或是執行面的問題，建請主管機關尋求改善之道。

3. 交通主管單位

（1）因應新交通設施興建、通車使用，交通（道路、公路）主管機關除應廣為宣導外，宜針對地區特性、交通衝擊，因地制宜強化當地學校之交通宣導與教育。

（2）地方交通主管機應主動關懷改善校園週邊交通安全環境，對於各級學校研提交通安全改善提案應充分重視，諸如交通管制設施的增設、維護，道路通行障礙排除，車道、停車場出入口連接道路的安全措施設置，通學巷、遊戲巷、通學步道系統的規劃設計。

（3）針對臨考照年齡學生之機車騎乘知識的培養，監理站所目前已提供學校申請協助相關自行車、機車騎乘體驗與訓練活動，並主動下鄉到校提供高年級同學考照服務，接下來的任務應是如何強化機車騎乘安全教育內容與協助學校落實實施。

（4）都市地區具有完善的大眾運輸系統，交通主管機關應督促業者提供充分的乘車資訊與增加服務供給；在偏遠地區交通主管機關應督促業者加強運輸服務，藉以滿足學生通學需求。

（5）在「節能減碳」的呼聲中，騎乘自行車的風潮興起，某些地區因地形特性或欠缺完善的大眾運輸工具，不論學生或民眾騎乘自行車的比例將逐漸上升，為避免與其他車種競駛，建議妥為規劃自行車道系統以維護其行車安全。

（6）高中職學生通學距離加大，除入學社區化發展外，無可避免會產生通學的交通安全問題，以大眾運輸交通工具完成通學旅次之輸運，對學生通學交通安全是有明確的正面效果，在都會區有完善的大眾運輸系統,學生搭乘使用方便固無問題，惟應加強大眾運輸轉乘計畫、路線規劃設計、既有「公車路線學生專車化」、引導學生使用大眾運輸及避免使用個人運具，尤其是機車與家長接送。在非都會區則是由行駛校專車做起，或聯合鄰近學校共同經營校專車，在經營一定成果後學校應發動由交通主管機關適度介入，將「校專車路線公車（共）化」，可以減少因校專車經營、行駛，所衍生的採購管理、車隊管理、停車問題、交通衝擊等問題。

（7）新興都會地區公共運輸路線規劃，公共運輸主管機關交通應突破過去以行政中心為公車路線起迄點或連結點設計概念，改以交通旅次產生與吸引的基本概念，正是學校學生通學需求為起迄點或連結點，設計發展通學型公車路線或接駁路線。

（8）有關家長接送區的規劃設計，為方便自小客車停靠進出，其規劃長度建議應以 3 個車位長度以上，即至少 15~20 公尺，再視當地路況與交通特性是當調整，其設置位置選擇應考慮到學生行走的庇護與接送車輛的運行順暢。如設置路段條件不佳無法分開設置，則考量機車車體小機動性高，可將其分段設置前三分之二段為汽車接送區，後三分之一段為機車接送區。在高停車需求已規劃停車格路段，以設置「禁止停車標誌」加掛「家長接送區禁停時段」附牌方式處理；在漆繪紅線禁止臨時停車路段，則以設置「禁止臨時停車標誌」加

掛「家長接送區實施時段除外」附牌方式處理；在未禁止停車且未規劃停車格位路段，則以設置「禁止停車標誌」加掛「家長接送區禁停時段」附牌方式處理；在漆繪黃線禁止停車路段，則以設置「家長接送區」標誌牌處理。

（9）因應學校人車進出動線調整，需進行學校周邊相關道路、管制設施調整，各路權單位應本著追求安全、效率的管理目標，協助學校進行改善調整。

（10）近來電動自行車製造技術發展已逐漸成熟，部分廠牌的外觀與一般機車外觀近似，滿足一般人無須考照又有類似騎機車的感覺，在部分校園已開始被廣泛使用，有關電動自行車的規範與機車的區別、安全標準訂定，值得交通主管機關重視。

三、各校訪視意見

（一）桃園市市立楊梅高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於楊梅區北郊的高山里高獅路 5 號，往西、往南連接梅高路路進入楊梅市區，與楊梅火車站相距約 1.5 公里，沿高獅路或梅岡小徑步行至火車站，時間約 15 分鐘，往北、往東經由高獅路進入緊鄰的幼獅工業區，通往距離約 3 公里的國道一號高速公路幼獅交流道，主要進出的高獅路及梅高路均為雙向兩車道，往楊梅市區有下坡彎道，早晚上班尖峰時間交通流量大，離峰時間交通流量較低但車速快。鄰近有陽明、楊梅國中、楊心、楊梅、大同國小等學校。為使學生上放學多能搭乘大眾運輸交通工具，因應學生通學需求每學期微調乙次路線，並與客運公司協調及辦理公開招標事宜，目前共有規劃有區間車、專車計上學 21 輛次、放學 13 輛次，並引導進入校園上下車。為一所市立綜合高中，現有教職員 153 人，日校學生 1,675 人，學生上學搭乘公車客運（含交通車）(896 人)、火車（152 人）等大眾運輸工具共計 1,048 人（62.6%），家長汽機車接送 425 人（25.4%），騎乘機車 5 人（0.3%），騎乘自行車 16 人（1.0%），步行 181 人(10.8%)，放學搭乘公車客運(含交通車)(658 人)、火車（447 人）等大眾運輸工具共計有 1,105 人（66.0%），家長汽機車接送 262 人（15.6%），騎乘機車 5 人（0.3%），騎乘自行車 16 人(1.0%)，步行 287 人(17.1%)。校內規劃有汽車停車位 102 個，機車停車位 84 個，自行車停車位 34 個。

2. 訪視所見特色

（1）校門前高獅路為雙向二車道，又值下坡彎道，上放學期間交通流量大，家長汽機車接送約占四分之一，特別商借 269 旅前的高獅路 86 巷做為汽車接送區，除降低對高獅路的交通影響外，提供車輛安全迴轉調頭空間，家長機車接送因機車車體小機動性高，規劃於校門前接送，利用校門前空間配合號誌駛離、調頭。

（2）主動向主管機關爭取重新檢視學校周遭路口之標誌、標線繪設，完成大門南向道路路側增設「學校」標誌、路面增繪「慢」字；大門北向道路路面增繪「慢」字；梅岡小徑路面增設「停止線」及「停」字；269 旅路口增繪「停」字；東側門外道路路側增設「學校」標誌等，洽市府交通局協助會勘調整校內修正標誌、標線、行車方向指示箭頭、標線型人行道等，營造標準的交通用路環境，增進師生校園內通行與上放學安全環境。

（3）於交通安全教室外牆面所設置的大型車與小客車的視覺死角繪圖，與實際行車狀況相當近似，可供學生行經時瞭解車輛周邊的危險區域，是非常具創意的教育學習區，值得其他學校學習及推廣。

（4）製作上放學縮時攝影，呈現學校在：處理人車分道、自行車牽行入校、交通車停靠禮堂供學生搭乘。因應學校主要進出路為高獅路及梅高路，與幼獅工業區交通路線重疊，放學時易有塞車狀況，校方主動調整放學時間為 4:40，有效降低周遭之交通壅塞情形。

（5）為有效管制騎乘機車安全，學生騎乘機到校採申請制，取得駕照後需依表實施申請及審核，提供無償停車位使用，另校規嚴禁無照騎乘機車、外借他人使用、雙載等，並要求安全帽為全罩式，不得改裝，以確保學生安全。

（6）動畫演示上放學人車動線，可具體前在人車動線衝突，並據以規劃校園交通管制設施及交通導護人力配置。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校積極致力於校園周遭交通環境改善，惟部分交通標線繪設未能依道路交通標誌標線設置規則規定繪設，建議調整改善。

（2）受到校園空間限制，校園車道規劃有效利用環境空間，部分車道旁鄰近樹木縮小車道淨空，建議應加以反光標示或包覆部分緩衝墊以避免人車撞上造成危險。另外部分教職員機車有使用手把套，容易卡住油門或勾住其他車輛，建議應宣導避免使用。

（3）統計近 3 年度發生 4 件交通事故，造成 4 名學生受傷。分別是學生與火車、學生與外車、學生騎車自摔、學生搭乘兄長機車發生事故，建議可以此為案例多加宣導如何保護自己與防衛駕駛觀念。

（4）交通事故防制部分，學校雖有統計過去 3 年（106~108 年）學生交通事故發生數（106 年 1 件、107 年 2 件、108 年 1 件,另針對 107 年 6 月 22 日所發生的交通事故加以檢討分析，但是樣本數少無法據以統計分析其肇事因素，事故防制策略擬定受到限制，建議可向轄區警方索取學區內交通事故資料，並敘明路段、時段、車種及肇因等四項予以分析，再據以向師生宣導，較能達到防制效果。

（二）新竹縣私立義民高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於竹北市中心的中正西路 15 號,對面即為竹北市公所，經由中正西路往東連接臺一省道中華路，往北接新豐、往南連接光明六路達縣政府、國道一號高速公路竹北交流道，再往南可達新竹市，與竹北火車站之西站步行距離僅 600 公尺。中正西路為縣 118 號道路為區域內東西向貫穿接相鄰鄉鎮之道路，往西有竹北國中，學校西南與竹北國小相鄰、東南與竹北高中相鄰，上放學時間交通流量大。學生來源多為竹北市區及新竹縣週邊鄉鎮，主要交通方式為專車，其次徒步、家長接送，餘為騎單車，大多數學生多以通車到校；為確保學生平安及上下學通學便利，與合格廠商元慶旅運有限公司簽約，每日上、下學時，派遣專車將學生直接接送到校或到站，縮短學生每日等車時間，確保學生上下學安全。為一所私立綜合完全中學，現有日校學生 1,840 人、進修學校學生 160 人、國中部學生 938 人共計 2,938 人，學生上學搭乘公車客運（含交通車）（1.614 人）、火車（87 人）等大眾運輸工具共計 1,701 人（58.0%），家長汽機車接送 557 人（19.0%），騎乘自行車 176 人（6.0%），步行 449 人（17.0%）。

2. 訪視所見特色

（1）資料處理科、資訊科、廣告設計科、幼兒保育科的課程，如多媒體、程式語言、教具設計、全民國防等相關都可見交通安全元素融入並訂有具體教案，融入日常教學中，課程設計非常用心。

（2）以交通安全為主題設計的知識擂臺，從各班選出成績優異的代表參加全校性的知識搶答競賽，爭取冠軍的過程可以激發各班的同學的興趣共同參與,同時吸收法規及用路安全觀念，宣導交通安全方式創新，寓教於樂，前 10 名由校長主持交通安全知識擂臺賽，是非常具創意的宣導活動。

（3）幼兒保育科學生設計具有交通安全元素的教具，由學生先瞭解相關安全知識再設計教具，並思考如何傳達重要的交通安全觀念，此一教學相長的方式亦可推廣到其他課目的教育活動設計。另經由同學報告分享教具製作緣由與過程，對同學是一種考驗與鼓勵。

（4）學校正門對面剛好是竹北市公所停車場，學校能商借做為家長接送區,除能紓解中正西路車流,亦能有效維護交通安全，非常好。

（5）對於校務發展訂定有近中遠程的交通安全策進作為，目前校園有大樓興建工程，除以施工地圍籬區隔外，並設有安全通道並加以彩繪活化，並以工程合約約定施工車輛、機具、施工人員進出，與師生教學活動在時間和空間上的區隔安全措施，以維護學生教學活動正常進行與安全維護。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）中華路與中正西路、中央路口，學校建議設置地下道或人行天橋，以當前交通管理策略趨勢並不主張，應改爲爭取設置通學行人專用時相號誌。

（2）中正西路學校側花圃阻擋人行道的延續，學校位處竹北市行政中心，臨近學校多，行人通型流量高，建議協調打通前校門左右兩側人行道，可結合竹北國中、竹北國小建立安全通學路廊。

（3）學校後門連結大型車（校（交通）車）停車場會有兩條行穿線，且與鄰近路口行穿線（綠底）樣式不同，易造成駕駛人誤判引發危險，建議行穿線繪製應繪相同樣式，始能發揮標線功能。

（4）目前敬業樓地下停車場，係進校門左轉，未來新大樓完工會聯通勤學樓，避免交通動線出現交叉穿越衝突，宜有先期規劃，以降低車輛進出動線的潛在衝突。

（5）學校交通安全委員會編組表，只列職稱與職掌，未列出編組人員姓名，易流於形式，建議交通安全委員會編組人員應每學期檢討、更新，藉以發揮委員會功能。

（6）車棚的少部分自行車後端無反光設備、生鏽等，應宣導學生自行車正確的使用及保養觀念，並提供簡單的保養工具以備使用；騎乘自行車應避免使用輕便雨衣，容易捲入車輪中，建議應使用兩截式的雨衣；部分機車使用手把套容易卡住油門或勾住其他車輛，建議應宣導避免使用。

（三）苗栗縣國立苑裡高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於苑裡鎮育才街 100 號，位處苑裡市區北郊，經由育才街對外聯絡中山路，往北接臺一省道介壽路可達通霄，往南可通往大甲與苑裡火車站步行距離僅 800 公尺。育才街為地區型道路，交通流量較低，但中山路為南北連絡之主要幹道，鎮上鄰近有苑裡國小、文苑國小、縣立苑裡高中、私立龍德家商等學校。學生來源多為竹北市區及新竹縣週邊鄉鎮，主要交通方式為專車，其次徒步、家長接送，餘為騎單車，大多數學生多以通車到校；為確保學生平安及上下學通學便利,與合格廠商元慶旅運有限公司簽約,每日上、下學時，派遣專車將學生直接接送到校或到站，縮短學生每日等車時間,確保學生上下學安全。為一所國立高級中學,現有教職員 107 人，日校學生 1,228 人，學生上、放學搭乘校專車 339 人、公車客運 318 人、火車 253 人，搭乘大眾運輸工具共計 910 人（83.3%），家長汽車接送 29 人、機車接送 39 人，合計 68 人（6.2%），騎乘自行車 39 人（3.6%），步行 75 人（6.9%），教職員通勤搭乘火車 3 人（2.8%），駕駛汽車 85 人（78.7%），騎乘機車 16 人（14.8%），騎乘自行車 2 人（1.9%），步行 2 人（1.9%）。校內規劃有汽車停車位 129 個，機車停車位 30 個，自行車停車位 80 個。

2. 訪視所見特色

（1）對於師生上放學交通方式調查統計非常詳盡，資料的整理對應訪視項目，配合筆電無紙化查閱相關電子檔，並有教官協助說明，有效率的展現學校的具體成果，值得其他學校參考。

（2）設計以交通安全主題的多項活動，引導學生參與，包括微電影製作、校園彩繪、結合多個社團至鄰近社區推廣宣導、校慶園遊會的進場與攤位活動等，使學生能接觸多元的交通安全教育。

（3）學生自製交通安全宣導微電影，拍攝主題自訂在學生拍攝過程的籌畫與素材蒐集，已對交通議題進行探討構思，充分明瞭交通安全的相關事項，落實了寓教於樂，達到交通安全教育的目的與宣導效果。

（4）資訊課融入交通安全 VR 製作教學，呈現交通安全教室的環境及配合標誌，提高學生學習興趣，對交通安全教育助益頗大，此概念十分創新。未來可以持續應用在設計其他相關主題，例如如何安全通過路口，製作學校鄰近路口環境的 VR，搭配教學如何觀察不同方向車輛行進，以使學生能實際應用於生活。

（5）與地方政府鎮公所、分駐所等相關單位聯繫互動緊密，對於校園周遭道路路面重鋪、標線繪製、號誌設置、標線型人行道設置等交通管制設施之檢討改善，充分獲得支持與協助。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）家長接送區規劃在校門前附近路段，並未將汽機車接送區分開設置，建議協請縣府交通主管機管協助規劃，並繪製標線、設立標誌以為用路人遵循，維護學生上放學安全。

（2）學校地下停車場是自行車、機車、汽車共用，不同車種停車區雖有以拒馬區隔，出入通道雖有以標線劃分，但自行車、機車停車區連接通道並不明確，建議應明確規畫並加以區隔。

（3）學生自行車停車區發現有 3 部裝有火箭筒，且有少數缺車尾燈或反光片，建議學校多從安全角度加強宣導與要求改善；另學生自行車有部分鏈條鏽蝕、變速線斷...等，建議成立相關社團，設置簡易維修設備做自行車簡易保養、檢視、等安全維護事項。。

（4）於校園所安排各項交通安全掛圖十分用心，建議可檢視適當環境及內容，如避免於人車通行路徑出入口、燈光昏暗處設置，並優先選擇以傳達用路觀念的內容，如如何通過路口、注意視覺死角（減少如介紹標誌意義單一元素式），以可更換式的方式設置，週期性的替換其他宣導主題。

（四）臺中市市立惠文高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市南屯區七期重劃區內的公益路二段 298 號，正門面臨公益路,西側緊鄰惠文國小,東側隔惠中路有臺中特教學校，北側隔大業路與新市政中心、國家歌劇相鄰，西側有河南路，對外聯絡臺灣大道、中彰快速道路、文心路等主要幹道，上、放學均適逢交通尖峰時段，車流量大。校園四週有完善的行人步道系統與公車系統。為一所市立高級中學，現有日校學生 2,242 人。

2. 訪視所見特色

（1）校園教室及設備新穎優美，充分利用科技如活動式電子看板、數位廣播設備、後門刷卡系統實施交通安全主題宣導，將公車動態系統導入校園提供公車到站預告資訊，人車分流等，貼近學生生活需求，具有創新特色。

（2）利用校園有限空間規劃自行車練習場，配合公共自行車設置，請 U-BIKE 公司到校宣導推廣自行車騎乘安全相關課程,並於校區周圍營造良好的人行空間，提供學生步行及使用自行車的良好環境。

（3）校園四周有完善的行人步道系統及公車招呼站牌，位處市政、藝文中心旁，有屬新建校園，校內教學、活動、交通區位劃分具體，可以做到完全人車分道區隔，對於校園交通安全維護具有先天優勢。

（4）高中優質化方案的戶外活動體驗探索--日月潭水陸兩棲，戶外教學能結合水上輕艇及陸上運具單車學習，從中教導同學運用各項交通工具時，須瞭解相關規定及安全防護概念，並在過程中學會尊重環境與他人，榮獲 106 年戶外教育飛揚 100 金牌獎。

（5）學校在融入教學部分，美術科的融入，改變過去模式（設計固定教案方式),能在教學過程融入交通安全觀念,做法甚佳，亦直得推廣與學習。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）交通安全委會組織明訂有人員編組與職掌，建議不應只以單位、職銜表示，應直接將人員姓名填入編組，落實執行。

（2）學校可藉由國際交流時機，設計探索各國交通指南，瞭解他國法規、文化及習性，增廣同學交通知能。

（3）建議可引導學生運用 AR、VR 設備與教師資源，設計各式的交通情境，以利用先進科技協助發展學生對交通意外事故之風險意識及思辨能力。。

（4）大業路學校後門口出口剛好正對行人穿越道標線線，進出校門汽車的通行寬帶與行人通行寬帶剛好重疊，具有潛在碰撞衝突，建議市府交通局協助改善，以提昇校園交通安全。

（5）臺中市捷運通車後，勢必會對家長、學生升學選校產生巨大影響，大部分公車客運旅次會轉移到捷運系統，選配合捷運通車後人流移動，捷運站與學校間連結的步道系統，宜建議市府主管單位提早規劃因應。

（6）校園交通安全維護最基礎的師生上放學交通工具調查應具備，甚至居住區位調查、校內交通設施調查、周邊交通服務設施調查，據此可以完成路隊編組、產生進出校園動線圖，作爲交通導護人力配置規劃，甚至大眾運輸需求指派之依據。

（五）雲林縣國立虎尾高級農工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於虎尾鎮博愛路 65 號，正門面臨博愛路，北側有明正路、明正東路，西側有水源路，南側有新興路，對外聯絡縣 145 號的林森路二段、及縣 158 號的文科路，往東連接斗六市、古坑鄉，往西進入麥寮鄉、臺西鄉，往北抵西螺鎮、崙背鄉，南達大林鄉、大埤鄉，鄰近西側有虎尾國小，東側東仁國小、虎尾高中。為方便學生上放學通學需求規劃有客運車 21 線，計有斗六 1 線、斗六 2 線、斗六 3 線、永光線、鎮東線、竹山線、馬光線、油車線、林內線、斗南線、大埤線、馬鳴山線、西螺線、崙背二崙線、臺西線、麥寮線、橋頭線、元長線、虎溪線、土庫線及中華影城線，學生上放學，統由大門、北門及腳踏車小門等三處校門進出，搭乘客運車之學生由北門進出，步行及家長接送由大門進出，腳踏車由小門離校。大門於上放學時，管制人、車分道，維護各用路人之路權，確保師生於校內之交通安全。為一所國立技術型高中，現有教職員 146 人，日校學生 1,316 人，學生上、放學搭乘公車客運 1,018 人（73.6%），家長汽車接送 37 人、機車接送 46 人，合計 83 人（6.0%），騎乘機車 57 人（4.1%），騎乘自行車 150 人（10.8%），步行 75 人（5.4%）。校內規劃有汽車停車位 150 個，機車停車位 50 個，自行車停車位 220 個。

2. 訪視所見特色

（1）訪視資料查閱無紙化，依訪評分項目區分為 8 個資料夾，以 NB 展示 pdf 文件檔案。

（2）校園內交通安全走廊有展示交通安全才藝作品，及播放學生自製的反毒、交通安全宣導為電影；交通安全教室布置有交通標誌、標線、號誌及指揮手勢等宣導看板；利用校園圍牆師生共同創作繪製交通安全宣導彩繪，藉由共同參與激發同儕的榮譽心，進而達到交通安全教育宣導效果。

（3）交通安全教育融入教學部分，包括全民國防科、美術科、自然科、物理科、英文科、商經科、建築科、食品科、生機科等，內容多元有趣，貼近學生生活，可強化學生交通安全意識。

（4）創新措施項目包括：設置交通安全網站及 QR Code；每週三單車維修課，提供騎腳踏車同學實施車輛安全檢查及簡單故障維修服務；自製校園周遭熱點模型，加強學生對交通熱點認知等，值得後續辦理交通安全教育活動之參考。

（5）主動改善學校內外周遭交通安全環境，因應學校新大樓施工期間工區圍籬，調整動線與警示設施，確保師生上課活動、進出安全。

（6）學校考量學生來自雲林縣各鄉鎮不同地點，為不增加學生家庭經濟負擔，協調臺西客運到校設置專車站，秉持公車專車化、專車公車化之原則，為學生爭取平時的票價優待及假日搭車不用額外付費之福利。低收身份學生擔任車長並予以車費全免優待。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）未來新大樓 9 月完工，地下停車場會吸納一部分校內停車，校園停車區位，人車動線，宜有先期規劃，或許可以運用工程結餘款，整體規劃設計，以降低校園人車動線衝突。

（2）建議上放學交通工具，居住區位調查，可據以產生進出校園動線圖，作爲專車路線、人車分道、導護人力配置及交通導護規劃之依據。

（3）建議臺西客運除了做好臨近各高中職校的交通車服務外，可整合各校通學需求，規劃客運班車路線，甚至可向交通部公路總局申請公車入校園專案補助，或大眾運輸補貼補助。

（4）資料整理透過數位檔案呈現符合環保，惟多數資料是以照片呈現，只知結果而缺過程，建議仍應將計畫與執行一併陳現。

（5）辦理交通安全知識測驗，應按照不同年級學生對交通之適任之需求命題設計，避免僅考罰款金額之題型，可多納入情境判斷的題型，建議參考監理站之汽機車駕照考照新題型。機車安全教育部分，學校可以向監理所申請機車到校考照服務，針對要考照學生先規劃法規教育，建立正確的法治觀念。

（六）嘉義市國立嘉義高級家事職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於嘉義市東區體育路 7 號，正門面臨體育路，仳鄰嘉義市體育館，對面為宣信國小，西側有和平路，北側有市宅街，東側有市宅街 21 巷，對外往北聯絡垂楊路。往東聯絡彌陀路，往西鑾落吳鳳南路，往南聯絡興業東路，鄰近除宣信果小外，還有東吳工家、南興國中、大同技術學院、嘉義高工等學校，學生上放學，主要由體育路大門及市宅街側門進出。為一所國立技術型高中，現有教職員 124 人，日校學生 1,227 人，學生上學搭乘公車客運 483 人、火車 26 人，搭乘大眾運輸工具共計 509 人（41.5%），家長汽車接送 129 人、機車接送 173 人，合計 302 人（24.6%），騎乘自行車 256 人（20.9%），步行 122 人（9.9%），學生放學搭乘公車客運 481 人、火車 26 人，搭乘大眾運輸工具共計 507 人（41.3%），家長汽車接送 131 人、機車接送 173 人，合計 304 人（24.8%），騎乘自行車 256 人（20.9%），步行 122 人（9.9%），教職員通勤搭乘火車 1 人（2.8%），駕駛汽車 88 人（71.0%），騎乘機車 32 人（25.8%），騎乘自行車 3 人（2.4%）。校內規劃有汽車停車位 129 個，機車停車位 30 個，自行車停車位 80 個。學生上、放學搭乘公車客運 1,018 人（73.6%），家長汽車接送 37 人、機車接送 46 人，合計 83 人（6.0%），騎乘機車 57 人（4.1%），騎乘自行車 150 人（10.8%），步行 75 人（5.4%）。校內規劃有汽車停車位 85 個，機車停車位 71 個，自行車停車位 326 個。

2. 訪視所見特色

（1）檢視學校附近交通安全狀況，針對危險路段擬訂因應對策，並已確實完成「大門槽化線繪製」、「增建行人專用側門」、「車道分隔線」及「車輛遵行方向指標」等多項交通改善工程，主動積極改善校園周環境，實施人車分道管制，維護師生上放學交通安全。

（2）由教職員生填寫「交通意外事故情況調查」問卷，能對在校師生進行交通意外事故調查，樣本數達 1,323 份，瞭解學校周邊道路的交通事故機率、融入式交通安全教育活動對師生交通安全的認知、交通事故機率近三年趨勢等，學校周邊危險道路、市區易肇事路段等成因，可做為學校研擬教育活動及改善對策的參考。

（3）結合學校科別特色，融入多元化交通安全創作，交通安全教育教學活動涵蓋多數科系，如流行服飾科、餐飲管理科、食品科、時尚造型科、美顏技術科、幼兒保育科等，根據顏色、標誌設計作品；舉辦多項全校性活動，包括體育競賽、熱舞大賽、教室布置活動、自製交通安全標語、烘焙創作、服飾創作、人台設計、櫥窗設計、說故事比賽、美術創作、交通安全情境設計創作等活動等，顯見學校的重視及投入資源辦理，並於於開學典禮舉辦交通元素服飾設計發表會，並進行全校師生網路票選活動，發揮學生創作空間。

（4）各科融入交通安全課程（包含時尚造型科-家庭教育，幼兒保育科-衛生與安全及辦理說故事比賽，餐飲科-餐旅服務，食品科-食加實習烘焙，流行服飾科-基礎電縫、人台設計、櫥窗設計，美顏技術科-創意服裝，美術科-事故現場模型、音樂科-車行青春教唱、體育科-大隊接力及九宮格、健康與護理科-傷患包紮及 AED 教學、綜合科-行車檢查及自我充氣訓練、國文科-書法觀摩、全民國防科、本校附屬幼兒園），並將學生作品運用交通安全展示櫃實施陳展，擴大宣導效果。

（5）創新措施項目包括：由老師創作「車行青春」，並於音樂課教唱；協助綜合職能科學生至監理站考照；運用學生交通安全集點卡給予遵守規定者獎勵；學生至附近學院、國小、幼兒園協助宣導交通安全資訊等，值得後續辦理交通安全教育活動之參考。

（6）舉辦一系列推動交通安全教育競賽活動「我打球-不飆車」籃球比賽，「我跑步-不飆車」接力比賽，「我鐵馬-不飆車」單車活動，「我健走-不飆車」健行活動，「我飆舞-不飆車」熱舞大賽，培養交通守規良善風氣，促進遵守交通規則概念，形塑交通安全優良形象，灌輸交通安全正確觀念，藉此加深交通守規觀念，輔導學生設立交通服務隊、春暉社、交通安全小天使、禮賓隊、志工社等社團，藉以全面性推廣校園交通安全宣導活動以及服務工作。

（7）規劃完善機車、自行車停車格位，設置充電站、簡易維修站，每學期針對騎乘自行車、電動自行車及機車上學之學生，列為高度關懷對象，進行宣導教育及騎乘技術教育訓練，上放學期間並做違規查察。

（8）具體完成師生上放學使用交通工具調查，做為路隊路線規劃、人車動線分道規劃、設施整備之依據。

（9）交通安全教育融入除傳統課程科目、活動融入外，最大特色係由科別特性的融入參與，推展到全校性的的推廣參與，塑造推動交通安全教育的氛圍。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）有關交通安全融入教學部分，學校將執行成果製成影片呈現，內容相當豐富，惟因影音製作特性，無法及時將內容加以說明，這是訪視與欣賞之兩難，建議將製作緣起及所要宣導的訊息以書面呈現，讓觀賞的同時也能獲知交通安全訊息。

（2）資料整理透過數位檔案呈現，惟多數資料是以照片呈現，只知結果而缺過程，建議仍應將計畫與執行一併陳現。

（3）校園內人車動線規劃標示，分別製作了步行同學行進路線圖與單車行進路線圖，無法顯示潛在衝突，建議以同一張校園平面圖，以不同顏色標繪人、車（自行車、機車、小客車）路線指引，即可充分顯示路線衝突特徵，做為校園動善感善之依據，導護人力配置，交通管制設施設之依據。

（4）校門前穿越體育路繪設的行人穿越道標線另一端，直接面對花圃形成行人無路可走的不合理規劃設計，建議協請市政府研擬改善打造校園周邊的行人安全步道系統，以提升校園周邊行人交通安全。

（5）電動自行車為本校學生使用較多的運具之一，應比照機車方式管理，除了要求配戴安全帽外，不應擅改電動自行車的行車速度（規定時速為 25 公里以下），請學校廣宣導未來法規的實施要點。

（6）防止學生違規部分，學校只呈現出違規情形與輔導照片，建議可增加上放學時段的查察，加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。

（7）更精進以四大守則指導學生設計作品，例如，以「我看得見你，你看得見我」為主題，教導學生怎麼樣做到？如：穿戴鮮艷的衣物、從直線段道路穿越道路、觀察來車及左右左張

望等，並以前述具體的方法及情境描述方式引導學生設計作品。如此，學生在做中思考，可以學習生活真正用的上的交通安全觀念及作法。

（七）新北市市立中和高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於中和區連城路 460 號，正門面臨連城路，地處中和、板橋、土城三區交界，鄰近國三高速公路中和交流道、64 快速道路，經由連城路往通往新店、中、永和、板橋及臺北市區，往南通往土城、板橋、三峽、樹林，交通便利，惟連城路為對外聯繫主要道路，近來因捷運工程施工，道路路面緊縮，使原本交通流量大的連城路，交通負荷更形嚴峻，為維護學生上放學交通安全與通行順暢，上學時段開放家長汽、機車入校，放學時段不開放家長接送車輛入校，上學時段開放 275 公車（三峽→中和）入校，放學時段開放 706 公車（中和→三峽）入校。為一所國立普通高中，現有教職員 157 人，日校學生 2,097 人，學生上放學搭乘公車客運 1,578 人、捷運 45 人，搭乘大眾運輸工具共計 1,623 人（72.0%），家長汽車接送 248 人、機車接送 135 人，合計 383 人（17.0%），騎乘機車 22 人（1.0%），騎乘自行車 113 人（5.0%），步行 113 人（5.0%）。校內規劃有汽車停車位 77 個，機車停車位 122 個，自行車停車位 288 個。

2. 訪視所見特色

（1）能運用 SWOT 分析圖進行整體架構性的分析，瞭解優勢、劣勢、機會與威脅等，分析的範圍包括學校內外環境、軟硬體、學生、老師、家長、外部資源等，非常詳盡，可供學校依照自身條件及限制做出適切的決策。

（2）將交通安全四大核心能力納入實施計畫，列為年度執行重點，在教學上能選擇適當科目如國防、英文、歷史、地理等，融入交通運輸及安全等內容。

（3）學生上放學充分運用大眾運輸系統約佔 72%，另有家長汽機車接送約佔 17%，校門前連城路為對外聯繫主要道路，近來因捷運工程施工，道路路面緊縮，使原本交通流量大的連城路，交通負荷更形嚴峻，為維護學生上放學交通安全與通行順暢，上學時段開放家長皆送汽、機車入校，上放學時段分別開放 275、706 公車進入校園，將接送區、停靠區內部化處理，值得參考。

（4）學校改市立後與市府教育局處協調聯繫密切，充分得到支援，主導召集雙和區內校長、區公所代表及警、消、交通機關代表，辦理新北市學生校外生活輔導雙和分會轄區內學生校外生活輔導、交通安全，並運用會議討論年度內校園安全維護之警力支援等問題進行討論，共同維護學生安全。

（5）師生訪談過程學生互動佳，對於相關問題對答精準，顯示交通安全教育知識技能素養資訊吸收與教學活動落實。

3 訪視委員建議改善事項

（1）資料整理，多數資料是以照片呈現，只知結果而缺過程，建議仍應將計畫與執行一併陳現。

（2）校園內標線繪製，部分與法規不符，建議學校在繪製時可參考「道路交通標誌標線號誌設置規則」。

（3）學校周遭危險道路分析，學校提列 5 處只分析危險成因未提改善措施，對交通安全助益不大，建議應針對危險的狀況提出因應對策與改善措施，始能有效提升交通安全。

（4）上學有開放校園讓家長接送車輛進入，放學部分是否有需要接送，目前並未將上放學交通方式分開調查統計，建議應由調查數據反映，如有需求應考慮開方接送車輛進入或在周邊道路規劃家長接送區，或進一步宣導使用大眾運輸。

（八）新北市市立雙溪高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於雙溪區梅竹蹊路 3 號，雖地處雙溪市中心，但屬郊區型社區學校，對外經由雙柑公路、基福公路、雙平公路，往南、往西聯絡平溪、瑞芳、暖暖，往北、往西經瑞雙公路、雙澳公路連接瑞芳、九份、澳底，往東連接貢寮、福隆。為一所市立綜合完全中學，現有教職員 83 人，日校學生 552 人，學生上放學搭乘公車客運、火車等大眾運輸工具共計 283 人（51.3%），家長汽、機車接送 99 人（含專用車輛接送 2 人）（17.9%），騎乘自行車 33 人（6.0%），步行 137 人（24.8%），教職員通勤搭乘公車客運、火車等大眾運輸工具共計 21 人（24.4%），親友接送 4 人（4.7%），駕駛汽車 32 人（37.2%），騎乘機車 26 人（30.2%），騎乘自行車 3 人（3.5%）。

2. 訪視所見特色

（1）自行車課程非常具特色，依不同程度有循序漸進的課程，值得其他學校參考。課程包括：於體育課指導學生利用校園平

地及坡道練習騎乘；安排腳踏車醫生課程並融入交通安全，指導學生練習修理自行車；選定校園附近路線規劃「綠騎士」課程，提供行前安全檢查、安全騎乘宣導與訓練等；規劃辦理單車成年禮活動、自行車環島活動，讓學生透過真實的體驗瞭解交通安全的重要性。

（2）交通安全資源教室內有交通安全四守則的實施要領、路口的佈設圖，教室外配合有聲螢幕宣導相關交通安全影片、標誌學習資料、學習情境佈置，應用多種形式的方式便於學生接觸及學習。

（3）增進學校交通安全環境方面：利用門禁刷卡系統引導學生進出校園動線，配合實體人車分道設施確保師生安全。與市府交通局協調調整校門口號誌，並與區公所協調巴士時間以方便學生放學，以利學生搭乘，並對校門口道路路面重新鋪設、標線繪設等。

（4）因爲學校購置有自行車，自行車教學、腳踏車醫生，拆解換輪胎，由同學負責保養修復的交通安全高關懷課程，做得最澈底具有特色。

（5）綠騎士單車課程非常落實，且資料紀錄完整，藉由結合社區資源及新住民媽媽之力量，將綠騎士課程擴展成「雙溪綠騎，壯遊臺灣」等多面向活動，此課程實為學校一大特色亮點，企盼貴校可起帶頭作用，引領社區民眾向前邁進。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）資料整理逐項裝訂成冊相當不錯，惟多數資料是以照片呈現，只知結果而缺過程，建議仍應將計畫與執行一併陳現。

（2）交通安全委員會顧問只有 3 人，2 位里長，1 位轄區警察，稍嫌不足，建議可增加與交通相關的機關團體或民意代表都納入顧問團，如客運公司、車站及民意代表，以利解決交通相關問題。

（3）學生交通方式調查，應把日常住宿的人數框列出來，顯示日常與週日的學生進出特性，而校園內人車動線規劃，只以照片呈現，欠缺路線指引與分道功能，建議以校園平面圖加繪路線指引，再輔以文字說明，效果應該更好。

（4）地下停車場通道在兩側張貼宣導標誌，原本立意甚佳，惟設置位置有待商榷，因為停車場通道屬交通要道，應注意通行以確保安全，建議在校園內另覓妥適處所張貼宣導標誌，既能達到宣導效果，又能兼顧交通安全。

（5）B1 停車場機車、腳踏車停車位設於汽車位後方，建議於適當位置，空出一車位做位進出通道。

（6）平林溪旁柳堤藝岸木棧道，的觀魚平臺區設施較不平整，目前校方已勸導師生不要接近，如有安全顧慮，除建議檢修外，可以環境布置方式，引導阻絕維護安全，如以酒甕布置。

（7）融入課程或教育宣導可多以學生廣泛參與的內容為主題，例如以學生參與的自行車課程及活動，分享從自己騎乘路線的經驗、所遭遇可能的危險、如何避免危險等，透過師生課堂討論可加深學生印象，增進學生的危險辨識意識，在生活中立即可用。如術課程有學生的創意想法教案，「雲教授課程」可看到學生的實作成品，這些課程都是學校的特色，建議學校可將這二種課程結合在一起，以教導學生從創意發想到實際動手作出實物，才是比較完整的教學方式。

（九）彰化縣國立秀水高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於秀水鄉中山路 364 號，正門面臨中山路，為鄉內主要幹道，東側有彰水路二段與其斜交為對外主要幹道，往北連接國一高速公路彰化交流道，往南連接 76 快速道路、福興工業區，隔彰水路有鄉公所、農會、秀水國中、秀水國小，南來北往交通流量大，主要出入口分別為大門及側門，大門部分提供步行同學實施通行，側門部分則提供自行車（機車）及學生專車實施通行。為一所國立技術型高中，現有教職員 149 人，日校學生 1,545 人，進修學校學生 449 人，合計 1994 人，日間部學生上放學搭乘校專車 879 人、公車客運 154 人，搭乘大眾運輸工具共計 1,083 人（66.9%），家長汽、機車接送 294 人（19.0%），騎乘機車 10 人（0.6%），騎乘自行車 174 人（11.3%），步行 34 人（2.2%），進修部學生上放學搭乘公車客運 21 人（4.7%），家長汽、機車接送 166 人（37.0%），駕駛汽車 13 人(2.9%)，騎乘機車 172 人(38.3%)，騎乘自行車 62 人(13.8%)，步行 15 人(3.3%)。校內規劃有汽車停車位 60 個，機車停車位 100 個，自行車停車位 250 個。

2. 訪視所見特色

（1）學校進行「有溫度的校園總體營造」，投入經費包括建物更新、學生通學步道、路面整鋪、無障礙的設施等 14 項，使師生獲得安全友善的校園環境，成果豐碩值得肯定。

（2）透過校內交通安全管理機制，針對校內車輛及行人實施人車分道管制，主要出入口分別為大門及側門，大門部分提供步行同學實施通行，側門部分則提供自行車（機車）及學生專車實施通行，以確保同學在上放學期間交通安全。

（3）秀工金頭腦創新創意暨專題製作競賽是學校具有特色的活動，導入交通安全因素，激發各科系學生創意發想設計，包括交通安全方面的概念作品。學生需思考用路人的需求才能製作成品，如保護行人的號誌、汽車駕駛人警示標誌自動啟用等，非常具有創意及具產品化潛力，此活動可供其他學校參考。

（4）對使用不同運具學生宣導交通安全：如對搭乘專車的學生每學期定期實施逃生演練；學生制服及書包納入反光條設計，使用路人能容易看到學生；對騎自行車學生說明保養維修及安全帽穿戴方法；在導師會報都有將交通安全納入宣導報告事項，作法甚佳，亦顯示學校對交通安全教育的重視。

（5）確實針對學生交通事故進行通報與檢討，研擬改善策略維護學生交通安全。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）校門口前家長接送區規畫設置的標誌、標線較為模糊，建議請協請縣府交通主管單位設置相關標誌標線，必要時將汽機車的接送區前、後分開設置，避免因為機車的機動性高，汽車的死角多，易生潛在衝突。

（2）學校停車空間不管是室內的停車或者是路邊的停車都是相當足夠，惟校內專用汽車停車場停車格位標線因停車位調整重複繪設，易造成停車秩序混亂，另汽車未將車頭朝外停車，建議學校改善並多從安全角度加強宣導，以提升交通安全。

（3）學生自行車棚自行車未發現有裝火箭筒，惟少數自行車缺車尾反光片（燈），建議學校要加強宣導與要求，以提升交通安全。

（4）學校的交通安全教育委員會成員，有關顧問部分，僅有家長會及警察，仍嫌不足，建議能邀請村里長、地方上各級民代及交通相關單位加入更加對校務推動與相關問題改善更有助力。

（5）交通安全教育測驗，題目儘可能不要考罰多少錢，建議學校可參考公路總局的題庫，尤其高中生已近考照年齡，學校的測驗可做為考照筆試模擬考，應該會有不錯的成效。

（6）進修部學生騎乘機車與家長騎乘接送上放學比例高達 75%以上，日校學生也有部分開始騎乘機車，是交通事故防制重點，除灌輸其遵守交通規則法治觀念外，更應積極培養其騎乘技術與安全防衛駕駛觀念。

（十）彰化縣私立大慶高級商工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於員林市山腳路二段 206 號，正門面臨山腳路，北側有員水路、南側有 76 快速道員林交流道對外聯絡，山腳路北通花壇、彰化，南往社頭、田中，員水路往西連接員林到溪湖，汪東有百果山遊憩區，76 快速道路更可直接往東、往西連接國三、國一高速公路交通便捷，但也為上放學時段帶來交通壓力，由於公共運輸不足，學生上放學主要以自有或租賃交通車接送，並設有大型停車場，以陸橋連接避免穿越道路，確保學生上放學穿越山腳路安全與降低對交通衝擊。為一所私立綜合型高中，現有教職員 122 人，日校學生 1,633 人，師生上放學搭乘學校交通專車 1,361 人（77.5%），家長汽車接送 21 人、機車接送 32 人，合計 53 人（3.0%），駕駛汽機車 158 人（9.0%），騎乘自行車 36 人（2.1%），步行 147 人（8.4%）。提供學生上放學自有大型交通車 6 輛、中型交通車 8 輛，租用大型交通車 26 輛。校內規劃有大型車停車位 10 個，汽車停車位 93 個，機車停車位 50 個，自行車停車位 60 個。

2. 訪視所見特色

（1）學校積極維護學生上放學安全，自購或租賃交通車行駛，搭乘校專車比例達 77.5%，在校園對面設有大型車及小型車停車場，並以以陸橋連接避免穿越道路，確保學生上放學穿越山腳路安全與降低對交通衝擊。

（2）建立學生乘車路隊編組，妥善規劃放學梯次與路線，採「人動車不動、車動人不動」之原則，教職員工停車區與學生搭車行進路線分開，落實人車分道，維護學生安全，避免發生交通意外事件。

（3）對於違規騎乘機車同學實施訪談，對於輔導無效者，另邀約家長實施安全宣導；針對交通違規及肇生事故學生，除聯繫家長協請共同輔導、約束外，並由教官實施交通安全再教育。

（4）多數學生搭乘校專車，注重學生交通車的安全檢查，實施緊急逃生演練，使學生學習逃生窗、擊破槌、逃生口操作等，提升學生的安全知能及危機意識，並能請監理站人員對交通車駕駛實施道安宣導等。

（5）在校園的布告欄、相關處室、走廊空間等布置情境海報、意外事故熱點，並規劃友善校園週、公民訓練、親師座談、教官入班等時機宣導交通安全，對違反交通規則學生實施再教育等，用心辦理教育及宣導等作為。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）資料整理逐項裝訂成冊相當不錯，惟多數資料是以照片呈現，只知結果而缺過程，建議仍應將計畫與執行一併陳現。

（2）自行車停車區，學生通學自行車未發現有裝火箭筒的情形，惟有少數自行車缺車尾反光片（燈），建議請學校多從安全角度加強要求與宣導。

（3）學校後校門，由於校園與路面高度落差蠻大，對出校門人車潛藏危機，加以緊鄰道路標線與法規不符，建議請縣府相關單位協助校門口標線規劃、繪製，藉以提升校園交通安全。

（4）學校通往籃球場與停車場的人行陸橋，係木棧道加鋪鋼板結構與一般水泥陸橋不同，建議隨時監測保養，必要時協請縣府相關單位協助改善，以為師生通行與往來人車安全。

（5）校門口有關交通管制設施有點凌亂，且與交通法規不符，建議縣府協助針對路口重新規劃改善，藉以提升交通安全。

（6）校園對面停車場出入車道中心劃線為單黃線，對車輛實際行駛動線較不適合，建議應標劃雙黃線；原規劃為兩車道，建議規劃為雙向四車道，放學時調撥一車道，變駛出時有南側靠風雨場旁有三車，南側二車道必要時可供停車，放學時可兩車道併出，一左轉、一右轉；另號誌運作依上放學時段運作，上學時段採雙時相、北向早開或遲閉設計，放學時段則採雙時相對開設計。

（十一）高雄市市立前鎮高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於前鎮區鎮中路 132 號，位處前鎮草衙市中心區，正門面臨鎮中路，北側隔樹德路與鎮昌國小相鄰，西側隔康定路與前鎮區公所為鄰，東側有樹人路，步行約 300 公尺即可抵達前鎮高中捷運站，鄰近有前鎮國小、鎮昌國小、仁愛國小、前鎮國中及興仁國中。學生上放學主要通行鎮中路校門口，其次為樹人路東側門，康定路西側門再次之。自行車則由樹人路自行車專用出入口出入，教職員車輛則由康定路大門口進出。家長接送區位於康定路上，該路

段路寬 6 米，往來車輛較少，家長停靠及學生上下車較為安全。為一所市立普通高中，現有教職員 136 人，日校學生 1,641 人，學生上放學搭乘大眾運輸交通工具 1,186 人（72.3%），家長汽機車接送 289 人(17.6%)，騎乘機車 12 人(0.7%)，騎乘自行車 108 人(6.5%)，步行 46 人(2.8%)；教職員通勤搭乘大眾運輸交通工具 12 人(8.8%)，駕駛汽機車 62 人（45.6%），騎乘機車 62 人（45.6%）。校內規劃有汽車停車位 129 個，機車停車位 66 個，自行車停車位 109 個。

2. 訪視所見特色

（1）能針對不通的交通安全教育施教對象，包括：老師、學生（行人、搭乘公車、騎乘自行車、騎乘機車、住宿生）、家長、經過學校的用路人，設計各別的宣導內容、方式進行交通安全宣導，並搭配由淺入深的形式如標語、海報、外單位講解、實車體驗等，兼具宣導的廣度及深具，且具情境學習性，值得其他學校參考。

（2）將交通安全教育內容，具體納入各科教學研究會討論題綱，於教學研究會討論後，由各科協助辦理融入式教學，包括物理、數學、地理、資訊、公民、健護、生物、全民國防、國文、化學等 11 科設計有教案，諸如國文科以「行人安全議題」製作對聯、全民國防教育以「車燈、視覺與駕駛人間互動關係」、公民科以『車禍事故處理」教學內容具創意及巧思。

（3）具有創意及特色的做法：訂定交通安全違規勸導辦法、校運會宣導、機車騎乘安全、監理所自行車防衛駕駛、大型車內輪差、學聯會請各社團協助宣導交通安全，在班會討論交通安全議題、全班簽署珍愛生命我願意等。

（4）協助高雄市教育局辦理兩場大型車事故防制實境體驗活動，體驗大型車司機的「視線死角」，與感受大型車行進間「內輪差」造成的近身壓力與危險性，引導學生增強交通安全意識，提高自我保護能力。該項活動獲『聯合新聞網』與『青年日報』刊登。

（5）校園四周有完善的步道系統、鄰近的交岔路口有具體的號誌管制、行人穿越道標線，進出校園人、車動線規劃完善，又臨近捷運前鎮高中站步行約 300 公尺，又有公車系統配合，搭乘大眾運輸交通工具 72.3%。

（6）落實校安通報與檢討改善，有具體資料可稽；學校對賃居生實施交通安全宣導，雖只有 13 位學生，學校仍沒有疏忽、放棄，顯示學校執行交通安全教育的落實。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）交通安全委員會組織雖列有相關人員名冊，但僅具備單位職稱，建議應落實採實名制，確實執行。

（2）由於校門左右兩側分別為康定路鎮中路口、鎮中路 103 巷口，離校門口均未超過 40 公尺，由於有 72%學生係搭乘捷運或公車，有關學生上放學穿越道路問題，建議請交通局協助落實前述兩路口之通學號誌實施，而學校只要妥善規劃學生路隊路線，引導學生在號誌化路口依號誌管制穿越道路即可。

（3）家長接送區設於康定路，由於康定路流量低，所以目前並未將汽機車分區設置，考量對面是消防局前鎮分隊，因應其禁止臨時停車黃網線設置位置，並考量西側門教職員車輛出入口，有調整位置之必要，並協請交通局設置家長接送區之交通標誌、標線，教職員車輛出入口之路側塗銷路側禁止停車標線。

（4）將騎乘機車上學之學生，列為高度關懷對象，可邀請民間機車安全駕駛行為訓練/宣導團體至校針對此一族群學生進行交通安全宣導及騎乘技術教育訓練，以提高安全性。

（5）自行車停車場，發現 1 輛學生通學自行車有加裝火箭筒、另有少數缺車尾燈(反光片),另亦有雨天著輕便雨衣騎自行車，以上均會影響行車安全，建議學校應從安全角度加強要求與宣導。

（6）交通安全專業教室，學校繪製了危險地圖張掛在教室內，讓來上課的學生都能知悉，建議可以將危險地圖置放於學校網頁，或置放校門口附近之校園適當位置，藉以發揮資訊提供之功能，達到提醒師生或民眾危險處所之注意。

（十二）高雄市市立仁武高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於仁武區仁林路 20 號，校門前仁林路往西連中正路可達仁武市中心，往東連接國道 10 號快速道路，往北有水管路進出相當方便，西側有中華路、南側有文教街、東側有文東路與社區緊鄰，為社區型道路交通量低，惟仁林路為仁武地區主要幹道，斜向貫穿水管路與澄觀路（國十平面道），僅為雙向二車道，校門又位於彎道上，學生上放學主要由林路大門進出，在上放學時段交通負荷大，大門家長接送區設置於仁林路右轉文東路二段、後門家長接送區設置於文中路，上放學時間由教官及交通服務隊學生協助引導。

為一所市立完全中學，現有教職員 130 人，日校學生 1,261 人，學生上學搭乘公車客運 72 人（5.7%），家長汽車接送 63 人、機車接送 101 人，共計 164 人（13.0%），騎乘機車 21 人（1.7%），騎乘自行車 244 人（19.3%），步行 760 人（60.3%），學生放學搭乘公車客運 70 人（5.6%），家長汽車接送 32 人、機車接送 90 人，共計 122 人（9.7%），騎乘機車 21 人（1.7%），騎乘自行車 244 人（19.3%），步行 804 人（63.8%）；教職員通勤駕駛汽機車 65 人（50.0%），騎乘機車 63 人（48.5%），騎乘自行車 1 人（0.8%），步行 1 人（0.8%）。校內規劃有汽車停車位 97 個（含身障車位 1 個），機車停車位 140 個（電動車停車位 10 個），自行車停車位 360 個。

2. 訪視所見特色

（1）簡報對交通環境、問題特性能深入分析，值得肯定。包括：以 SWOT 分析問題及提出策略，並檢視學校周邊危險路口及研訂防治作為；同時對於學生意外事故統計連續 3 個年度的數據，分析運具、事故型態、違規原因等項目分析相當詳盡，包括仁武分局轄區案件、全市校園交通事件，學校在防制交通事故著力不少，也顯示學校非常重視交通安全。

（2）能將交通安全教育融入多數的教學內容，包括物理、國文、地理、全民國防、公民、數學等，備有教案設計並融入日常教學，並配合在班會討論交通安全議題，其中國文的融入教學，將行車安全融入大同世界的文章，學生在學習單發表各自感想，觀念有導到學生身上，做法值得推廣與學習；多面向宣導交通安全，包括社團、運動會、園遊會，並制定交通安全宣導月活動等。

（3）交通安全服務隊設計在地夜市風格的仁武夜市交通安全遊戲，透過寓教於樂的感受，讓同學在玩遊戲的過程中，學到交通安全的知識，具有特色吸引委員目光，主要因製作過程已經讓學生充分融入學習。

（4）學生自編交通安全創意舞蹈，除發揮學生創意，也看到舞蹈與交通安全做結合，且達到宣導交通安全的目的；舞蹈與交通安全結合，重點在編舞過程如何融入交通安全，再尋找素材的同時，也學到了交通安全的觀念，不論是法規也好，道德也好，都能從中學到，交通安全的教育宣導目的也就達到了，值得參考。

（5）每年 11 月定為學校交通安全月，辦理系列活動在提升交通安全；學校在交通安全宣教後，讓學生填寫回饋單，可以加深

學生印象；防止學生違規部分，建立交通違規學生名冊，初犯學生須填寫心得報告，累犯者實施影片加強宣導課程，寓罰於教來安全宣導教育目的，每月 5 次以上參加加強宣導課程具有特色。

（6）運用交通安全走廊、學習角落、交通安全教室公佈欄張貼自製之交通安全宣導警語，並蒐集報紙、網路交通安全相關報導結合時事加強宣教；成立學生交通安全臉書粉絲專頁，傳達交通安全注意事項、宣導內容、社團活動等。

（7）邀請高雄市監理站於學校意象廣場辦理騎乘自行車學生駕駛安全宣教及基本維修課程，並於學校校門廣場，高中部三年級辦理機車防衛駕駛安全宣教，學生參加情形踴躍。

（8）主動積極改善校內外交通安全環境，補繪校園內標線、修剪遮蔽標誌之樹枝、增設速限標誌、危險路面路等標誌，並向交通局申請於校門兩側設置禁止迴轉標誌、紅線以及分隔桿等交通控制設施，以維護校園內人車通行安全。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）國中部、高中部車棚都有類競技型自行車，可藉由學校運動專長項目選手培養，並藉由成立社團，由專業教練指導之方向去輔導，另可以於自行車棚、機車車棚的牆面做更有效、較新之交通安全提醒，例如：自行車必須加裝前白後紅燈之車燈、安全之機車超車行為、正確之煞車使用方式等。

（2）屬社區型學校，自行車、徒步學生比例約 72%，是關注重點，另機車約佔 6%，約有 84 人是事故防制重點，可由加強自行車騎乘技術，發展至機車騎乘技術教學與法規教育，並協請監理單位到校考照服務與安全教育。

（3）按照運具進行進出動線管制，徒步及家長接送之學生規劃由校門（文東路二段轉彎）及後門（文中路）進出。後門（文中路）為學生機車、電動車、自行車唯一進出路線。教職員工之汽（機）車由校門（仁林路）採人車分道方式進出。進出動現仍存潛在衝突，建議以校園平面圖繪製校區內之各式運具及行人動線圖，即可瞭解是否出現動線衝突問題，以妥善規劃校區內所需之交通控制作為。

（4）可以利用班會時間討論學校周遭之易肇事路口、路段之實際車禍案例，鼓勵學生以自主學習方式，討論應如何避免車禍之發生或降低嚴重程度之方法。

（5）交通安全常識測驗，雖然試題內容還不錯，但是在情境部分較為不足，建議學校可參考公路總局題庫命題，因為高中生已屆考照年齡，如交通安全常識測驗範圍，採由公路總局題庫內容，除能給學生正確的交通法規常識外，也能當考駕照筆試的模擬測驗，符合實際需求，學生參與感及反映度應該會增加。

（6）校內所陳設交通安全的作品及海報多以抽象觀念及口號為主，建議多以交通部、公路總局及教育局所轉發的情境海報為主進行布置及宣導。或可以電子數位學習方式，建議學生加入交通部「交通安全熊平安」的 line 及臉書，其內容依目前所發生的相關交通事件，提供交通旅遊、防災避難、事故案例、不同情境的處理方式(如過路口方式、注意視覺死角等)，宣導內容生活化，隨時可以學習。

（7）學校印製違規安全心得寫作單，已有引用交通安全四大守則的內容。未來可以前述具體的方法及情境描述方式，規劃相關活動及引導學生討論或設計作品等，讓學生在做中思考，可以學習生活真正用的上的交通安全觀念及作法。

（8）請檢視及參考：意象廣場旁的交通「號誌」牆，應調整為「標誌」；自行車車棚頂可檢修，部分無燈光設施；車棚的少部分自行車後端無反光設備、生鏽等，應宣導學生自行車正確的使用及保養觀念，並設置簡易的維修站；於校門正門出入之車輛可否清楚看到直立式號誌燈。

（十三）臺北市市立南湖高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於內湖區康寧路三段 220 號，在捷運東湖站旁，南側有中山高速公路，校門前康寧路往北連接民權東路往西湖、接東湖路往汐止，往南接高速公路交流道上中山高，經南湖大橋可進南港經貿園區、環東大道，康寧路雙向四車道為往來西湖、南港，連接高速公路之重要道路，上放學時段交通負荷大，學生上放學主要以捷運、公車等大眾運輸工具為主，周邊交通設施完善，鄰近有明湖國中、明湖國小、南湖國小東湖國小。為一所市立普通高中，現有教職員 151 人，日校學生 1,665 人，學生上放學搭乘公車客運 516 人、捷運 733 人、火車 116 人、專車 33 人，計有搭乘大眾運輸工具 1,398 人(84.0%)，家長汽機車接送 133 人(8.0%)，騎乘自行車 17 人(1.0%)，步行 117 人(7.0%)；教職員通勤搭乘公車客運 23 人、捷運 11 人、

火車 1 人，計有搭乘大眾運輸工具 35 人（23.2%），駕駛汽車 94 人（62.3%），騎乘機車 15 人（9.9%），騎乘自行車 1 人（0.7%），步行 6 人（4.0%）。校內規劃有汽車停車位 93 個（含身障車位 2 個、孕婦、親子車為 2 個），機車停車位 208 個。

2. 訪視所見特色

（1）校長親自簡報，從發現問題、組織推動、規劃執行、解決改善等交通安全教育推動歷程，將學校執行情形做了暨精闢且詳盡的解說，簡報、備審資料準備週詳。

（2）制定課程架構圖，融入學校教育願景、交通安全四守則，由上而下分成課程目標至概念分析五個層次，提出南湖 5E 交安 Easy，教育 Education、環境 Environment、生態 Ecology、資訊 E-learning、確保 Ensure，依照高一至高三階段制定交安主題及實施方式，充分掌握交通安全教育理念及教學方法，值得其他學校參考。

（3）校長親自於地球科學課授課示範融入交通安全觀念，領導其他科目開發相關課程，非常具特色及創意。包括：數學課的計算喝酒後體內血液酒精謝時間、安全車距、計算內輪差，公民科交通違規法律罰則，英文科交通事故處理方式，生物科色盲輔助科技應用，美術課製作宣導海報及自製作觀察事故影片，圖書館晨讀交通安全文章，資訊課的機車安全距離計算，國文課的酒駕處罰議題思辨，國防課的 kahoot 交通安全常識搶答，選修課的交通問題 i-voting 等，又能發函邀請其他學校派員前來觀課，無私的思維，亦值得推廣與學習。

（4）選擇適合融入交通安全教育的課程，邀請授課老師成立教學工作坊，挹注工作坊教師增能及課程發展費用，鼓勵編撰適合該校之交通安全教育教案。融入教學結合交通號誌紅黃綠觀念，按年級區分定目標與進度相當不錯，就以國文科為例，高一以交通安全標語設計為主題，高三強調思辨能力，就融入省思及心得寫作，課程融入重視觀察、檢討、反省及體現做法甚佳，亦值得推廣與學習。

（5）能發掘校本交通問題，透過組織推動、規劃執行，系統化的解決改善；市府亦主動協助學校，由相關單位提供資源處理交通問題，形成良好的合作夥伴關係，呈現多項卓越績效。

（6）交通安全教育教室，以學生最多數通勤方式捷運為主，學校將教室內外設計成捷運月臺與車廂情境，強調禮讓文化並透過情境模擬讓學生更瞭解各項禮節；為使交通服務隊能執勤

更加精熟，設置了地下停車場模擬情境，也作為交服隊訓練場所,在人流最剁的川堂有設置臺北市交通事故傷亡統計表，增加同學經過的閱覽綠，達到情境教學之目的。

（7）邀請學校男子籃球隊 HBL 選手擔任交通安全教育大使，除以交安教育為主題辦理趣味活動，並宣導核心能力之重要性，以學校 HBL 女子籃球隊拍攝以籃球各種動作融入交通安全四大核心能力的影片，演繹交通安全四大守則，以發展相關教案內容，不只是張貼四大守則，將更可發揮實質之交通安全教育功能。

（8）結合東湖地區南湖高中、南湖國小、明湖國中、明湖國小及東湖國小等五校結盟共同守護通學安全，交通服務隊與社區志工合作，交通安全教育大使推廣四大守則，以綺新聞媒體注意轉播報導，充分發揮自身資源結合社區力量擴大宣導教育成果。

（9）交通安全 LINE 貼文比賽:透過手機通訊軟體撰寫圖文並茂的小故事，增強交通安全教育意識，實施對象為全校學生，具有創新特色。

（10）學生社團模型設以交通路口現地模擬的方式製作相關場景，以模型車掩飾內輪差概念，學生乘坐駕駛位置，親自體驗位於駕駛座上時的視覺侷限，提醒同學們謹守安全空間。

（11）學校旁緊鄰東湖捷運站，創新設計一條生態通學步道，讓學生在上放學途中接近大自然，並習得交通安全意識。

（12）不再是為交通安全教育而教育，落實在一般學習領域類科中教學，學擴大學生參與的廣度與深度，內化為學科教育、生活教育、生命教育的學習過程。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校後門口會有紅色禁止臨停標線及黃色網狀線，出入口本就不能停車，因此，大可不必再繪製此類標線，避免混淆，建議日後道路重鋪，校門口應重新檢討，標線雨天常有潛在危險，相較黃網線，路邊畫紅線更是不妥，因為後門是缺口，通常駕駛人是循著標線在開，如果標線沒有中斷就不會去減速，勢必增加進出校園的威脅，相關的管理方式，建議應加強與居民協調溝通。

（2）除一般學科外，亦可於相關活動課程如體育課、校外活動等可加入對距離感的訓練，利用固定距離的參考體如：每日經過熟悉路口、操場跑道、車輛數目等，配合自身步行、騎車

的速度，即可推算所需時間，培養對距離、速度的掌握，及早培養用路的關鍵技巧。

（3）學生交通安全才藝競賽得獎作品，只做陳列展示，建議學校雖有舉辦書籤製作比賽，如能將才藝競賽得獎作品均加註作者班級姓名，製成書籤發給師生，或以大型帆布輸出製成大型掛圖，亦應加上作者，張掛學校外牆或同學廊道牆上，除能因學生榮譽感而提高學生的參與，更能延伸交通安全宣導效果。

（4）可以於自行車棚、機車車棚的牆面做更有效、較新之交通安全提醒，例如：自行車必須加裝前白後紅燈之車燈、安全之機車超車行為、正確之煞車使用方式等，並建議針對騎腳踏車同學，實施自行車安全檢查及簡單故障維修訓練。

（5）學生家長接送進佔 8.0%，但康寧路上放學期間交通流量大，且位於高速公路交流道，入口附近請再行審視家長接送區之設置情形，請以汽車接送區與機車接送區分開設置為原則，並進一步宣導降低接送比例。

（6）應定期辦理交通安全知識測驗，避免題目過於簡單，依按照不同年級之學生程度設計之，也請避免罰款金額之題目，多納入情境判斷的題型，可參考監理站之汽機車駕照考照新題型。

（十四）臺北市市立育成高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南港區重陽路 366 號，西側與南側與南港高工緊鄰，隔惠民街之東南側有南港國小，校門臨重陽路，再往北為基隆河南岸有環東大道，由重陽路往東經南湖大橋可進南港經貿園區、環東大道、中山高速公路內湖交流道，往西通南港圓環、向陽路，經由興中路步行前往南港車站僅 750 公尺，周邊公車密集交通便利。為一所市立普通高中，現有教職員 189 人，日校學生 1,902 人，學生上學搭乘公車客運 872 人、捷運 738 人，計有搭乘大眾運輸工具 1,610 人（84.6%），家長汽車接送 166 人、機車接送 60 人，計有 226 人（11.9%），騎乘機車 2 人（0.1%），騎乘自行車 14 人（0.7%），步行 50 人（2.6%）；學生放學搭乘公車客運 868 人、捷運 819 人，計有搭乘大眾運輸工具 1,687 人（88.7%），家長汽車接送 97 人、機車接送 39 人，計有 136 人（7.2%），騎乘機車 2 人（0.1%），騎乘自行車 58 人（3.0%），步行 117 人（7.0%）。校內規劃有汽車停車位 127 個（含身障車位 3 個），機車停車位 397 個（含身障車位 2 個）。

2. 訪視所見特色

（1）校長親自簡報，透過背景分析、組織推動、教學與輔導、創新措施優良事蹟、檢討與省思等，將學校執行交通安全教育情形做了精闢與詳盡的解說，簡報、備審資料準備週詳，防災教育輔導團，製作校安守冊、摺頁、微電影。

（2）整合校內外單位強化交通安全教育組織功能，利用相關會報及會議提出多項交通安全提案建議，105-107 學年度共召開交通安全相關會議 36 場，提案建議有 24 項 27 件，以上均能全數改善，多方爭取經費進行改善，積極增進校內外通學環境安全。

（3）根據南港分局（交通組）及臺北市交通警察大隊所提供之學校周邊交通安全與事故資料，研析本校周遭之危安路段，並據以製作安全熱點分析地圖及學校往返南港車站之安全行人動線。

（4）能廣為運用公務機關製發海報、交通安全微電影等宣傳品，放置於學校官網設置「交通安全教育」專區、臉書粉絲專頁、交通安全廊道、跑馬燈標語式宣導、學務週報交發各班、教室推播系統、各樓導師辦公室海報宣導牆、司儀團廣播及學生快閃團等，廣向全校師生宣導。

（5）學校自製籌拍「學生危安事件預防與應變」－交通安全等 9 大主題微電影，並製作 Q 版宣導小摺頁，發本校所有老師學生人手一份，便於攜帶參用或與家長討論，內化為應變能力。

（6）設計出具有電影海報外觀之 QR 影片、動畫捷徑，放置於交通安全情境廊道、臉書粉專及學校網頁，供學生運用及下載，且辦理「掃瞄交安 QR，答題抽好禮」活動，讓同學主動掃瞄點閱海報上交通安全宣導影片，引導觀後應答或簡述心得並抽禮品方式，讓學生娛教於樂並增進參與度。

（7）走出教室於校內適當空間設置交通安全教育情境廊道，提供互動式、展場室的布置模式，讓整個廊道具生活化，也充分呈現尊重生命、珍惜生命、擁抱生命及享受生命的目標，內容活潑生動，提供師生情境學習的最佳場域。

（8）能推動交通安全四核心素養，對於校本交通問題能依據師生上放學方式、交通流量、交通安全熱點等資料進行 SWOT 分析，並系統化的提出改善策略。

（9）選擇適合融入交通安全教育的課程，邀請授課老師成立教學工作坊，挹注工作坊教師增能及課程發展費用，鼓勵編撰適

合該校之交通安全教育教案。將六大類科（英文、藝能、自然、國文、社會、數學）融入設計教案，分對高一至高三各年級實施交通安全教育，且教案都蠻生活化，更凸顯學校對交通安全教育的重視。尤其社會科跨科整合歷史、地理及公民等科目特點，帶領二年級學生進行學校周邊「危險路口改善行動方案」，主題式提案非常具特色，由學生主動對交通問題進行資料蒐集、觀察環境、思考用路人需求並研擬改善策略，使交通安全觀念能完美融入課程，並解決生活的問題。

（10）他學生所參與的交通安全各項主題攤位展示，所呈現成果多元具創意，特別是應用科學社團所講解，探討行人過馬路時對於大巴士內輪差、視覺死角的原理及概念，提供高中階段傳遞交通安全知識的最佳示範教材。整體教案及學生參與課程規劃用心，值得各校觀摩及學習。

（11）統合學校周邊南港高工學務主任及南港國小學務主任，建構交通安全教育策略聯盟合作關係，形成交通安全教育、安全網地圖，共同維護彼此學生安全及共享教育資源。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校針對學生通勤方式、人數比例與往返目的地等（統計學生搭乘公車、捷運佔總比例 90%），校園內人車動線規劃，都以照片呈現，欠缺路線指引與分道功能，建議以校園平面圖繪製校區內之各式運具及行人動線圖，以瞭解是否出現動線衝突問題，以妥善規劃校區內所需之交通控制作為，再輔以文字說明，通盤考量危險路段及愛心服務站設置位置，規劃學生通學路線。

（2）交通安全教育情境廊道部分內容，如機車安全的宣導方式雖然活潑，但對於關鍵的交通安全觀念如安全帽應配戴繫妥、機車需有後照鏡、開車應繫妥安全帶等細節可再加強。

（3）一般學科除公式定理的推算外，後續可增加對交通環境危險的辨識、人體身心理的限制等；此外，亦可於相關活動課程如體育課、校外活動等可加入對距離感的訓練。

（4）防止學生違規部分，學校只陳現違規（無照駕駛）學生輔導紀錄 4 件（108 年 8 月 2 件、108 年 9 月 1 件、108 年 10 月 1 件），較為不足，建議，學校可增加上放學時段的查察，加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。

（5）應定期辦理交通安全知識測驗，避免題目過於簡單，依按照不同年級之學生程度設計之，也請避免罰款金額之題目，多納入情境判斷的題型，可參考監理站之汽機車駕照考照新題型。

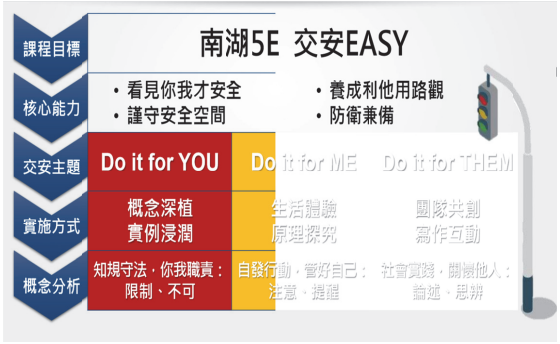
（6）將騎乘電動自行車及機車上學之學生，列為高度關懷對象，可邀請民間機車安全駕駛行為訓練/宣導團體，至校針對此一族群學生進行交通安全宣導及騎乘技術教育訓練，以提高安全性。

四、結語

從評鑑是執行成果的考核，交通安全教育因為攸關生命財產的維護的基本工作，故交通安全教育評鑑與一般的評鑑又多了協助輔導的作為。然從教育職場有了評鑑，還須執行滿足評鑑作業需求的繁冗行政事務，過去為了滿足行政管考的評鑑需求，期待要有具體指標與評分標準來滿足評與受評者工作需求。然而合久必分、分久必合，具體指標與評分標準竟成了受評者的負擔，「評鑑」轉為「訪視」有了簡化指標的呼聲，不論怎樣為了維護校園交通安全、學生上放學交通安全、推動交通安全教育，該做的就是組織、計畫、執行，教學、輔導、創新作為，維持學校正常運作，維護師生安全，創造教育價值。想要好好做事的，知道怎麼做就放手去做，不知道怎麼做，但是很想要好好做的，除了尋找機會參與研討學習外，過去訂定的具體指標與評分標準是最好的依循，還有過去訂定的交通安全教育推動工作手冊還是可以參考的。

今年的訪視的 14 所學校，工作都很正常、很努力的在維護學生上放學交通安全，但其中嘉義家職、育成高中、南湖高中算是最投入的，不論從校園周遭環的改善維護，交通安全教育活動的推動都有積極的表現，嘉義家職除了從傳統的舉辦活動擴大學生參與、學科融入教學開發具體教案，發展到跨科領域綜合發展，將單科教學成果綜合運用推廣，而育成高中、南湖高中共同的特點除了在良好的環境維護師生上放學安全外，交通安全教育推動結合該校教育特色，發展出交通安全核心素養，融入各領域進行統整教學，以具備交通安全教育典範的水準值得鼓勵與推薦金安獎表揚，並做為日後推動交通安全教育效法之學習對象。其他未能得獎的學校，在訪視過程我們也看到您對工作的投入，守護著學生上放學的交通安全，為學生創造更優質學習環境，您默默的付出、辛苦的耕耘，維護了更多學校師生的生命安全。我們要藉助多數人的雙手給您鼓勵加油，並透過訪視工作讓您的寶貴推動經驗與成果分享給所有關心、致力於交通安全教育工作的每一個夥伴，同時也將發現的問題迅速尋求適當的改善，使交通安全工作到達另一個理想境界，在各自的工作領域發芽茁壯。

五、高中組訪視照片

<table>
<tr>
<td> 
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>交通安全教育願景
臺北市市立南湖高中</td>
<td>你看得見我才安全融入教學
臺北市市立南湖高中</td>
</tr>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>謹守安全空間融入教學
臺北市市立南湖高中</td>
<td>養成利他用路觀融入教學
臺北市市立南湖高中</td>
</tr>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>防衛兼備融入教學
臺北市市立南湖高中</td>
<td>海報設計及Line貼文比賽作品
臺北市市立南湖高中</td>
</tr>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>交通安全教育組織與推動
臺北市市立育成高中</td>
<td>交通安全核心素養教學與輔導
臺北市市立育成高中</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>交通安全融入教學教案設計
臺北市市立育成高中</td>
<td>社會科跨主題教學交通安全教案設計
臺北市市立育成高中</td>
</tr>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>尊重與享受生命情境廊道設計
臺北市市立育成高中</td>
<td>機車騎乘安全情境廊道設計
臺北市市立育成高中</td>
</tr>
<tr>
<td> </td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>服裝設計科交通安全元素設計
嘉義市國立嘉義家職</td>
<td>音樂課融入教學—車行青春創作
嘉義市國立嘉義家職</td>
</tr>
<tr>
<td> </td>
<td> </td>
</tr>
<tr>
<td>幼保科交通安全教育教具製作與推廣
嘉義市國立嘉義家職</td>
<td>服裝設計科交通安全元素設計作品
嘉義市國立嘉義家職</td>
</tr>
</table>

玖、107 學年度國民中學組訪視報告

撰稿人：曾平毅

一、 前言

107 學年度交通安全教育訪視，由教育部和交通部共同推動，本組（國民中學組）由教育部聘請以下 11 位國內交通、教育及相關學門之學者、專家擔任訪視委員（按姓氏筆畫排列），並由曾教授平毅兼任召集人：

師範大學公共衛生教育系教授	王國川
海洋大學運輸科學系助理教授	吳繼虹
交通部運輸研究所所長（退休）	林大煜
師範大學公民教育與活動領導學系副教授	林安邦
成功大學交通管理科學系副教授	林佐鼎
逢甲大學運輸科技與管理學系副教授（退休）	李克聰
臺灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心副研究員	陳艾慦
淡江大學運輸管理學系教授	陳菀蕙
中央警察大學交通學系教授	曾平毅
淡江大學運輸管理學系教授	張勝雄
交通大學運輸科技與管理學系副教授	鍾易詩

本年度國中組之訪視工作，共分為獎優組及固本組兩分組。前者由各縣市政府教育局/處推薦，並上傳自評表等相關資料，共提報 28 校；後者由各縣市政府教育單位自行提報，並上傳自評表等相關資料，共提報 12 校（如表 1 所示）。由於整體訪視資源有限，經訪視委員進行書面審查後，共同評選出獎優學校 12 校及固本學校 9 校進行訪視（參見表 1）。獎優組的訪視學校以評選出成績優異學校為主，固本組的訪視學校則分別由書面審查委員針對「交通安全教育自評表」及「輔導協助之需要與合理性」遴選前往訪視的學校，透過訪視行程來協助學校有效推動交通安全教育工作。固本組學校的訪視時間於 108 年 3 月 25 日至 4 月 17 日進行，獎優組學校的訪視時間則在 108 年 4 月 12 日至 29 日進行。

獎優組學校的訪視主要依據訪視的四大項目：（一）組織、計畫與宣導，（二）教學與活動，（三）交通安全與輔導，及（四）創新與重大成效。訪視當日由至少 4 位訪視委員前往學校，每校訪評時間以三小時為原則。訪視學校時，先由受評學校介紹校內相關單位負責人員及列席之校外人士；其次，由訪視小組之召集人致詞及說明訪視程序及相關事宜，介紹訪視委員。然後依序進行學校簡報，實地勘察交通安全教育設施、校區環境、查閱訪視書面資料、師生晤談以及最後的綜合座談。其中教師訪談部分，歡迎所有沒課的老師、導護志工、教育伙伴們共同參與，由訪視委員與大家互動，以期瞭解受評學校之交安教學、宣導和學生安全導護的實施情形，

同時傳導交通部推動之第 12 及 13 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」的交通安全教育四項守則。學生訪談部分，採隨機抽訪約 20~30 位七、八年級的學生，以瞭解各校實施交安教學、宣導及維護學生交通安全之狀況。綜合座談部分，由到訪之訪視委員分別提出學校實施交通安全教育的特色或優點，以及改進或建議事項，提供訪視學校擬定交通安全教育的方針或設施的考量。

表 1　107 學年度國中組提報之學校狀況

獎優組學校				固本組學校	
序號	學校	序號	學校	序號	學校
1	臺北市金華國民中學*	15	新竹縣仁愛國民中學*	1	臺北市信義國民中學*
2	臺北市興雅國民中學*	16	苗栗縣獅潭國民中學	2	雲林縣崙背國民中學*
3	新北市汐止國民中學	17	南投縣延和國民中學*	3	嘉義市玉山國民中學
4	新北市烏來國民中小學	18	彰化縣彰化藝術高級中學*	4	高雄市中芸國民中學
5	桃園市楊光國民中小學*	19	雲林縣淵明國民中學	5	新竹市建華國民中學*
6	桃園市山腳國民中學*	20	嘉義市嘉義國民中學	6	新竹縣芎林國民中學*
7	臺中市黎明國民中學*	21	嘉義縣嘉新國民中學	7	南投縣埔里國民中學*
8	臺中市東華國民中學	22	屏東縣萬新國民中學	8	屏東縣中正國民中學*
9	臺南市左鎮國民中學	23	宜蘭縣利澤國民中學*	9	宜蘭縣國華國民中學*
10	臺南市忠孝國民中學*	24	花蓮縣自強國民中學	10	花蓮縣富源國民中學*
11	高雄市明義國民中學*	25	臺東縣長濱國民中學	11	臺東縣鹿野國民中學
12	高雄市大樹國民中學*	26	澎湖縣望安國民中學	12	桃園市楊梅國民中學*
13	基隆市明德國民中學	27	金門縣金寧國民中小學		
14	新竹市新科國民中學	28	連江縣敬恆國民中小學		

註：有註記*之學校為進行現場訪視之學校。

固本組學校的現場訪視部分，主要針對學校校本問題、交通安全教育工作推展議題、精進計畫等進行實地訪視與研討，並製作訪視報告，內容主要包括對「學校現況評價」以及對「交通安全教育精進建議」等兩方面的意見。

二、107 學年度訪視委員總評意見

（一）獎優組的優點與建議事項

1. 在有限的資源及獎優的目標下，107 學年度全國獲推薦之 28 所國中，經全體委員檢視書面資料後，共選取 12 所學校進行現場訪視。未能前往現場訪視之 16 所國中，其書面資料準備亦相當用心，並無資料欠缺或缺失，顯示所有獲縣市政府推薦之國中，均達一定的績優等級，雖然沒有前往現場訪視而給予評等，但建議各縣市政府仍宜給予提報學校合宜的行政獎勵。

2. 進行現場訪視的 12 所國中，其主管的教育局（處）均相當配合並給予訪視團隊高度的行政協助，相當感謝。受訪的所有國中亦呈現對於交通安全教育的用心，在與訪視委員的互動與意見交換過程，亦獲得校本問題改善的許多建議，成效良好。

3. 大部分的學校均能針對交通部與教育部共同推動的「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等各種具體的作法，讓學生確實瞭解其內涵且能遵守。但少數學校的學生訪談時發現，仍有部分學生不知道四守則，建議所有學校仍應持續推動四守則的工作。107 學年度的訪視過程，亦建議各校推動五大運動：（1）車頭朝外停放，（2）善盡乘客道義，（3）下車致謝司機，（4）步行致意禮讓車輛，（5）關懷協助老弱。建請各縣市教育主管單位，協助轉達所有國中小學學童，讓國人能從小就開始學習優良的道路交通文化。

4. 受訪的各校均能組成「交通安全教育委員會」，成員除校內人員外，大部分學校也能儘量聘請校外委員，如村里長、家長會長、志工團長、地方警察主管、其他專業人士、地方仕紳等擔任委員或顧問。但是定期召開會議與研討主題，以及洽請校外委員或顧問協助學校推動各項交通安全維護工作，還有精進空間。而且相關的會議宜有完整文書紀錄來追蹤管考。

5. 大部分受訪學校能引用目標管理流程 PDCA（Plan-Do-Check-Action）於推動交通安全教育、活動、座談會等活動，透過規劃（Plan）、執行（Do）、查核（Check）、行動（Act）四階段工作，以確保每次的計畫或目標都能有效達成，相當值得肯定。如何落實應用以及推廣此方法到更多的學校，可以透過交通安全教育研習的機會來共同努力。

6. 雖然「道路交通安全」議題並沒有納入教育部的『課綱』考量，但有部分受訪學校能主動強化交通安全教學，透過各學習領域課發會，於選用的教科書中，擇取涉及交安教學之單元、進度，彙編「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌、運用。且能另外蒐集相關教材，融入日常教學活動中，施教交通安全知能；部分教師還會撰寫教案施教，作評量（編學習單）及補救教學。

7. 各校皆提供調查學生通學方式、運用交通工具，但細緻程度差異還是很大。用心準備的學校能依鄰里村別、或年級別、或不同離校方向、或週一至週五不同的到離校交通方式調查等，據以研析與規劃路隊編組。

8. 校園的環境空間係以『人』步行為優先考量，因此校園交通規劃或管理務必以步行與學生為最主要考量。因此，目前已經有大部分的學校能接受汽車於校園停車時均能以車頭朝外方式停放，確實規劃校園內與進出校園之人車動線分離，值得肯定。

9. 學校對於校本交通安全教育議題，可以透過「學校基本資料與周邊環境簡介」的資料準備，就比較能有進一步的掌握，故本訪視計畫將之列為受評學校的基本資料，務必請所有學校能認真準備與診斷。其內容包括：(1) 學校位置、面積、校內停車空間以及鄰近的其他學校，(2) 學生、教職員人數，(3) 學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例，(4) 學生上放學情形，(5) 學校周邊臨接的主要道路名稱、道路特性，(6) 上放學尖峰時學校周邊的交通情形，及學校特殊交通安全情形及其因應作為。

10. 有些學校對於訪視項目較缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、交通服務隊的組訓、愛心商店選定評估等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續瞭解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

11. 大部分學校均會辦理交通安全教育和宣導工作，建議交通安全常識測驗題目可包含學校的交安教學或交安活動內容，並進行測驗成績統計以及錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效，做為未來交通安全教育內容調整之參考。

12. 在能力與時間的允許下，建議學校可以妥為規劃校本交通安全核心能力（例如：騎自行車、交通安全四大守則、五大運動），再依各年級學生需求安排對應的課程（例如：從認識單車、騎車、考照、簡易修車到校外定點與單車環島外校教學等）、時數與教學方法，並且教學後能實施成效評量，如此會更佳。

13. 學校如已經規劃校本交通安全核心能力與相關課程，交通安全情境最好也能搭配這些相關課程來加以設置，以落實校內交通安全情境教學。另外，學校校外教學活動的事後成果檢討，如能針對交通安全相關事宜來加以提列，如此會更佳。而且，學校也可以嘗試設計成不同程度的交通安全知能測驗並加以施測，同時能針對事後施測的結果分析，以瞭解學生比較容易犯錯的交通安全知能，作為事後交通安全教育與宣導的依據。

14. 部分學校的校園會張貼交通標誌，但常有不符合交通情境之設置。事實上，標誌之學習除了認識交通標誌名稱，更須瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。故建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。Google map 是一項不錯的工具，可利用電腦課讓學生利用 Google map 瞭解學區中標誌標線和號誌的設置意義與功能。

15. 不論是都會地區或是一般縣市，國中學生的接送比例還是相當得高！此議題相當值得重視，畢竟國中教育不在於培養弱勢國民，故強烈建議全國的國中應認真努力於步行學生數或比例增加的工作，也建議教育主管單位可將之訂為辦學績效的 KPI，促進各學校的努力。

（二）固本組的共同意見

1. 根據計畫的構想，固本學校的訪視行程，主要是希望國中組委員透過實地訪視的過程，協助與輔導有意願的學校推動各種交通安全教育工作。但可能因為各縣市政府教育局/處的認知不同，部分提報交通安全教育工作以略有成效的學校，希望透過固本的訪視，精進學校各校工作，以參與來年的獎優組評選。部分則提報初評成績較低的學校，希望有外部刺激與資源，來促進學校辦好交通安全教育。部分則提報有意願參加的學校。建議年度檢討會議時，再度與各縣市教育單位溝通固本組訪視的運作方式與適切的學校提報原則。

2. 建議受訪學校能針對交通安全教育訪視的四大項訪視項目及其小項，分別準備資料並儘量提供佐證資料。另外，固本組學校應提供「優質化計畫」，明確自我評估宜改進與需要協助或輔導之處，重點不只在於外部環境或硬體的改善需求。

3. 在教學與活動上，建議學校課程發展委員會可以透過各領域的檢視，盤點出相關的課程（包括國文、英語、數學、生科、社會、輔導、美術等科目），以融入交通安全議題的方式，編寫成各科目教案並發展對應的教學活動，以實施交通安全教學，並定期檢視實施成效，

後再提交課發會進行課程滾動式修正。在實施交通安全課程時，也可善用相關資源，彙集網路資源教材。其中，交通安安課程架構應串連校本交安理念、校本主軸、課程主軸及交安議題、課程，各年級上下學期各學科均應有課程的融入規劃。

4. 由於校本交通安全問題可能很多，建議學校在交通安全教學與活動上，可以依照運具的使用頻率，選定各年級學生的交通安全議題，如：一年級實施的重點在搭乘大眾運輸的守法，二年級在單車的騎乘（包括考照）與守法，三年級在運具使用（特別是單車）與社會接軌（至於走路與汽機車接送在小學階段已完成教學）。此外，學校也可以同時考慮涵蓋學校教師與學生家長，師長能以身作則，更是學生學習的楷模。

5. 建議每一個學校以校本交通安全的課程主軸，如：單車交通安全觀念、學習與落實三大主軸，再擬定出四大守則、五大運動（守法）融入七、八、九三年級上述這三大軸，如：單車交通安全守則（包括大客車的內輪差與死角等）、學習（包括考照與相關標誌的認識），落實（安全騎出校園以及認識社會交通安全法規）等。

6. 為了落實學校交通安全教學的精進計畫，學校也必須結合校內、外熱心參與交通安全教學之教師與校外人士（有意願的家長更佳），共同設計或編修各年級相關（但不重疊）的單車交通安全教材，並進行校內各年級實地的教學觀摩彼此學習，同時編製教學成效評量，以瞭解學生在單車交安觀念、知識與能力的學習成效。除此之外，在規劃交通安全教學的同時，也應該將學校交通安全情境的布置加以考慮其中，使交通安全情境與教學能密切互相搭配。

7. 為了實現並完成學校的交通安全教育精進計畫，建議教育局/處能提供適當的經費補，除部分經費可使用於交通安全情境布置之外，另也可以優先考慮支援並鼓勵教師編製單車交通安全教材，及隨後的實際試教觀摩與推廣，以及搭配的教學觀摩情境布置費用。

8. 建議學校能利用 SWOT 策略分析校本交通安全課題，並提出相對應的短、中、長期改善對策。關於交通安全工作之推動，也建議學校能引用目標管理流程 PDCA（Plan-Do-Check-Action）於學校推動交通安全教育、活動、座談會等活動，透過規劃（Plan）、執行（Do）、查核（Check）、行動（Act）四階段工作，以確保每次的計畫或目標都能有效達成。

三、 獎優組各校訪視意見

（一）彰化縣彰化藝術高中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於彰化市縣北測中心位置之八卦山上，環抱於八卦山風景區內，南與花壇鄉為界。校區分為校本部（位於卦山路）及體育園區（位於公園路），占地約 7 公頃，其中國中部位於校本部，占地約為 4.2 公頃。校內停車空間有汽車停車 44 格、無障礙停車 4 格、機車 48 格，另因考量坡度環境及交通安全，腳踏車停車場設置於體育園區。

（2）本校鄰近彰化師大附工、彰化高中、彰化高商、南郭國小、中山國小。教師 130 位、職員工 31 位，共 161 位。班級數有國中部 20 班，高中部 28 班，合計 48 班。學生數國一 123 人、國二 122 人、國三 137 人，計 382 人；高中計 861 人，合計 1243 人。

（3）本校對外主要道路為卦山路，屬於 8 公尺寬兩線雙向道路，上放學期間車流量多且車速快多彎道，常有車輛爭道及尖峰時段易堵塞之危安顧慮。

（4）學校東側門鄰接八卦山生態遊客中心，具有較大之空間，惟上放學期間因上下班及家長接送車流量大，較易產生擁擠堵車現象。

（5）協請彰化客運協助遠程同學交通運輸事宜，公車停車位置即位於家長接送區，由值勤教官及行政同仁實施交通疏導。

（6）本校處於八卦山上，因為單一聯外道路，且上放學時車流量大，道路多彎曲，相對交通危安因素高，除平日例行性宣導，本校亦於多處路口設置輔導點，由學務處同仁、導師及教官輪值，以維護學生交通安全。

（7）學校位於八卦山山上，學生上放學以動力交通工具為主要（如家長載送、計程車、公車），因週邊道路僅為雙向單線道，惟因校門口腹地窄小，學生須與車輛爭道，險象環生，遂規劃採人、車分流方式，將步行與車輛接送學生分別於不同校門進出，並於上放學期間加派老師、教官、導護志工及學生交通糾察隊協助交通導護工作，並加強宣導，以維學生交通安全。

2. 訪視所見特色與優點

（1）本校能充分掌握學校周遭道路環境及交通狀況，並協調其改善。

（2）校外機車停車位推廣車頭朝外停放，成效良好。

（3）本校製有「學生校園安全生活須知」，內容相當豐富。

（4）在國文、數學、英文、公民與社會等課程融入交通安全之概念實施教學，提升學生交通安全印象。

（5）學校依地理情境，將危險路段及相關提醒製成學生校園安全生活須知小卡，便於隨身攜帶。

（6）結合各項比賽活動，例如海報比賽、班際啦啦隊競賽、創意安全帽設計等，強化宣導交通安全。

3. 改進意見與建議事項

（1）建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（2）建議蒐集彰化市交通事故特性資料並分析事故態樣特性，以作為對學生宣教之基礎。

（3）校園車輛可通行空間，建議可繪製「路面邊線」，明確區劃與導引通行範圍，避免不必要的碰撞可能性。

（4）班際交通安全常識測驗僅於高中部實施，見以也能於國中部實施，並能針對常錯題分析與加強宣教。

（5）於學生訪談時發現，對於七大領域課程的交通安全融入課程沒特別印象，建議本校可強化融入教學的工作。

（6）雖然學校因地勢高低不平，故禁止學生騎自行車到校，惟學生大都已會騎，但偶有意外發生，故建議可以在適當時機宣導自行車騎乘安全事項。

（7）學校配合情境設置相關設施，頗為用心，對於提升校內行的安全，應有助益，僅建議可調整凸面鏡的角度，更利發揮效果。

（8）建議學校在結合各項活動宣導交通安全時，對於學生之交通安全認知之正確性亦宜有些提醒，例如禁止標誌之斜線繪設方向，有其規範，可讓學生知悉。

（9）因高中與國中交通安全推動組織混合組成，建議應以不同層次定義國中之主要交通安全教育推動議題，並與高中交通安全教育整合連貫。

（10）從學生訪談瞭解教師交通安全教育知能在數學方面之引申仍應再強化。

（11）因學校地形，自行車事故多，建議應加強教育。

（12）創新與重大成效項目之安全地圖，建議應顯現周遭道路及路口之安全風險及建議安全路線，另外校園安全須知小卡建議應增加注意重點。

（13）部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

（14）現況之汽、機車接送區地點不適當、建議規劃汽、機車接送區內部化。

（15）若有身障機車停車需求，建議於校園內選擇適當地點予以劃設。

（16）同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

（17）不同違規項目建議提供相對應之輔導方式，以收其成效。

（18）愛心服務站建議提供定期追蹤與檢討機制。

（二）臺中市黎明國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

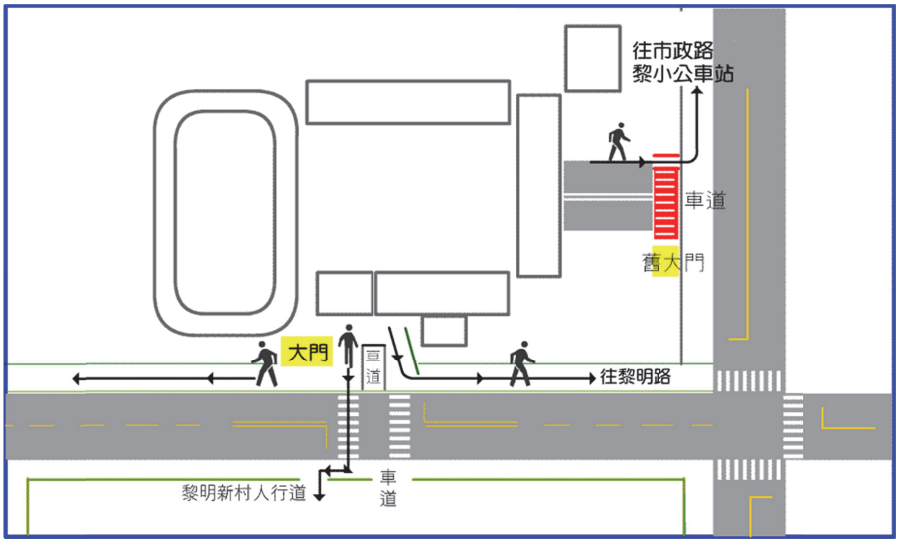
（1）本校校門原於黎明路上，往南可銜接大業路、公益路等主要幹道，往北則銜接市政路、臺灣大道，鄰近七期重劃區及 74 號東西快速道路，交通甚為發達且複雜；北側緊鄰黎明國小，南側為黎明新村（舊省府辦公區），上放學遇上下班時段，交通經常壅塞。後因本校防震補強與舊校舍不堪使用進行校舍改建，民國 103 年 10 月新校舍落成，亦將校門更改至干城街上，降低部份上、下學之車流量。

（2）本校現有班級數普通班 35 班（含體育班），集中式特教班 2 班，身障資源班 1 班。學生人數日間部 921 人、夜間補校 89 人共 1010 人，教職員含編制內教師 90 人、長期代理教師 14 人、職員 17 人、工友 2 人，共 123 人。校地面積 4.08 公頃，校內停車空間有教師機車停車棚 70 格（包含重機 3 格）、學生腳踏車停車棚 20 格、教師及來賓汽車停車格部分，室外停車格約 37 個，另有鋪石子停車位共 20 個，室內停車場 35 格，並各依規定設置 1 格行動不便者停車專用。

（3）本校定期於每學期初統一調查全校各班學生之上學方式，近四年資料如下表所示。其中步行上學所占比例最高，約四成，而步行放學的比例高達五成以上。接送上學比例加總也將近四成，但放學僅剩下兩成五。搭乘公車比例約在兩成上下，但因為學生需步行到公車站，故學校特別重視學生步行上放學之交通安全教育與宣導。

		步行	騎自行車	搭乘公車	搭乘校車	家長步行接送	家長機車接送	家長汽車接送	補習班汽車接送	課後照護步行接送	課後照護汽車接送	總數（人）
10701	上	468	16	208	7	0	103	157	1	1	0	921
百分比		51%	2%	23%	1%	0%	11%	17%	0%	0%	0%	
10701	放	369	25	176	7	2	136	239	0	0	0	921
百分比		40%	3%	19%	1%	0%	15%	26%	0%	0%	0%	
10601	上	359	11	182	12	0	123	257	0	0	0	944
百分比		38%	1%	19%	1%	0%	13%	27%	0%	0%	0%	
10601	放	486	12	211	7	1	73	148	0	2	5	945
百分比		51%	1%	22%	1%	0%	8%	16%	0%	0%	1%	
10602	上	367	12	193	6	3	119	237	0	0	0	937
百分比		39%	1%	21%	1%	0%	13%	25%	0%	0%	0%	
10602	放	455	13	236	7	1	78	136	0	1	1	927
百分比		49%	1%	25%	1%	0%	8%	15%	0%	0%	0%	
10501	上	436	22	204	12	0	122	234	0	0	0	1030
百分比		42%	2%	20%	1%	0%	12%	23%	0%	0%	0%	
10502	放	440	22	233	11	0	122	211	0	0	0	1039
百分比		42%	2%	22%	1%	0%	12%	20%	0%	0%	0%	
104		487	30	220	12	0	142	281	0	0	0	1172
百分比		42%	3%	19%	1%	0%	12%	24%	0%	0%	0%	

（4）本校上、放學的路線規劃相同，如下圖所示。路線可分從黎明路舊校門出入及干城街新校門出入兩條。



（5）特殊交通安全情形及因應作為：（A）本校緊鄰黎明派出所與少年隊，少年隊所在原為消防局，因此內縮空地作為消防車停駛空地，但因消防隊搬離，空地淪為附近民眾停車，除車輛可能佔據學生通學路線亦可能在學生上放學時行駛導致交通指揮的困擾。因此今年度行文交通局、少年隊與黎明派出所會勘解決之道,目前暫以角錐與伸縮桿將停車空間與通學路線隔開。（B）因干城街為雙向兩線道，無法畫設機車待轉區，導致部分民眾從黎明路直接左轉進入干城街，對本校學生上放學的交通安全有影響。經會勘後，因法令規範無法設置二段式轉彎路口，僅能以導護老師與愛心導護志工協助維護學生交通安全。（C）針對危險路口擬定因應策略有安排交通導護崗哨、調整上放學路線、加強學生交通安全教育宣導、替代役機動支援、加強上、放學巡邏、會同交通局及都發局進行路勘等。

2. 訪視所見特色與優點

（1）本校能充分掌握學校周遭道路環境及交通狀況，並協調進行了 10 大交通改善，相當用心務實，值得肯定。

（2）本校能透過 SWOT 分析確認校本交通安全議題，並提出因應對策。

（3）在自然與生活科技、英文中融入教學，老師亦將經驗隨機教學。

（4）設置校內綠斑馬，推行學生通行，頗有成效。

（5）設計駐車彎供家長臨時停車之用，增加學生上下車安全。

（6）學校舉辦許多的活動，例如書籤及明信片競賽，交通安全標誌闖關活動及腳踏車安全教育及單車健檢活動，別具創意。

3. 改進意見與建議事項

（1）關於家長或民眾於上放學期間的交通違規行為，可依據「道路交通管理處罰條例」第 7-1 條民眾舉發及第 7-2 條各級學校服務隊現場導護簽證舉發處理，另也建議校門可口裝設 2 監視器，以提高校安及交安監控水準。

（2）建議蒐集南屯區交通事故特性資料並分析事故態樣特性，以作為對學生宣教之基礎。

（3）從學生訪談發現，本校對於交通安全四守則、七大領域課程融入交通安全教育，還有很大的改進空間，建議善用訪視時提供的相關資料進行宣導與教育。

（4）交通安全教育委員會的成員，建議儘量增加校外委員，例如里長、派出所主管、民意代表、地方仕紳等，以有效協助本校的各項交安工作推動。

（5）校園的停車空間與動線管理，建議重新檢討與調整，並建議善用標誌（包括警告、禁制與指示性質）及標線（包括不同顏色線條、箭頭、標字等）來布置。

（6）不同領域中皆有可適時融入交通安全教育之機會，建議可擴大規劃可能推展的課程。

（7）校內依情境設置相關交通標誌，另有交通標誌牆之設計，建議可加入雙語之說明。

（8）活動中之正確觀念亦應建立，例如紅綠燈之排序，禁止標誌之繪設，可加以提醒。

（9）交通安全推動組織建議應加強以問題導向，選擇主要交通安全教育推動議題，並定期檢討改進。

（10）教師交通安全教育知能面，建議應以自辦研習強化安全四大守則教育方式。

（11）家長與社區民眾之交通安全宣導仍應再強化，建議與交通安全有關時事結合。

（12）創新與重大成效項目雖有創新，但缺乏重大成效之檢視分析。

（13）部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

（14）建議小汽車停放時車頭朝外。

（15）對裝設腳踏車後之附載者腳踏架（火箭筒）者，建議加強宣導其危險性。

（16）同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

（17）愛心服務站建議提供定期追蹤與檢討機制。

（三）臺北市金華國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位處臺北市大安區新生南路二段上，坐落於大安森林公園對面，附近還有新生國小位在金華街另一側與本校相鄰。校園占地 27,748 平方公尺，校內設有平面停車空間，各類停車數量有汽車 47 格、機車 90 格、自行車 30 格、身障汽車與機車各 2 格。

（2）本校全校學生共 2,171 人，包含普通班 72 班、美術班 3 班、體育班 3 班以及特教班 2 班。教職員則有 223 人。學生上放學運具如下表。

	捷運	公車	家長汽車	家長機車	自行車	走路
上學	332（15.3%）	429（19.8%）	624（28.7%）	166（7.6%）	212（9.8%）	408（18.8%）
放學	617（28.4%）	612（28.2%）	154（7.1%）	45（2.1%）	218（10.0%）	525（24.2%）

（3）本校學生上學方式中以家長接送的部分最為大宗，約占 36.3%，其接送路線如圖 1 所示，下表則為各上下車地點之家長汽機車數量。另外搭乘捷運和公車的學生也為本校另一重要通學方式，再加上走路通學的學生，上學時為 1,169 位學生（53.9%），放學為 1,754 位學生（80.8%）。步行路線圖以及經過路段之交通服務隊位置如圖 2、3。

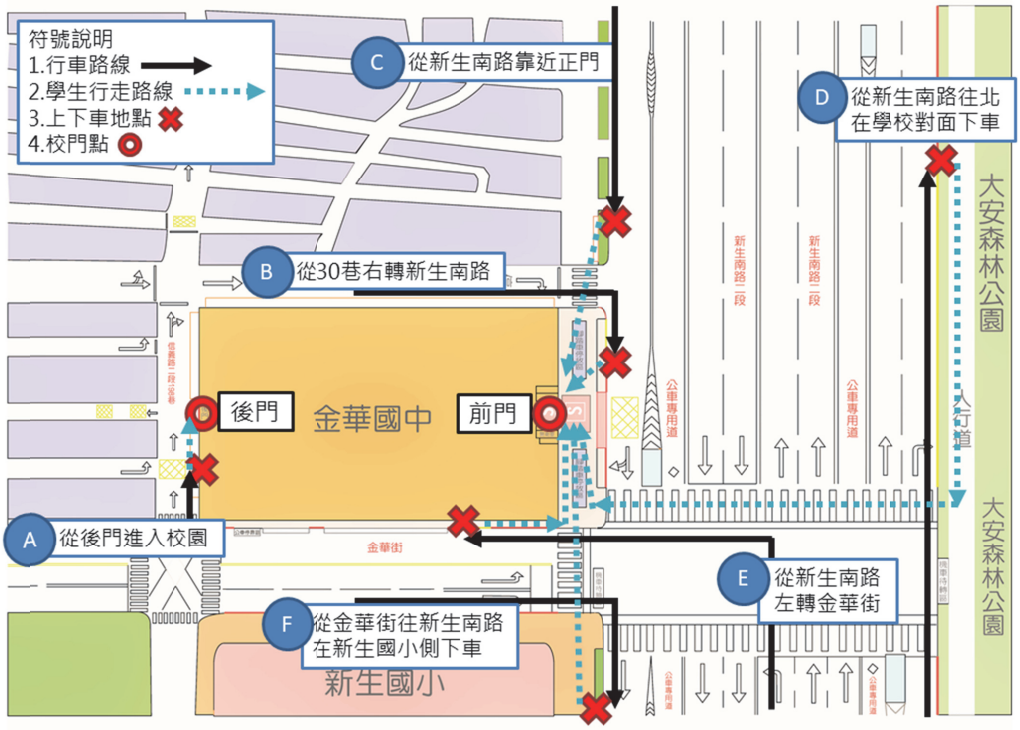


圖 1 家長接送學生之車行與人行示意圖

各上下車地點家長接送汽、機車統計表

地點編號	A	B	C	D	E	F
汽車	76（12.2%）	67（10.7%）	212（34.0%）	96（15.4%）	121（19.4%）	52（8.3%）
機車	21（12.7%）	30（18.1%）	46（27.7%）	30（18.1%）	17（10.2%）	22（13.3%）

圖 2 學生搭乘捷運和公車步行到校路線圖

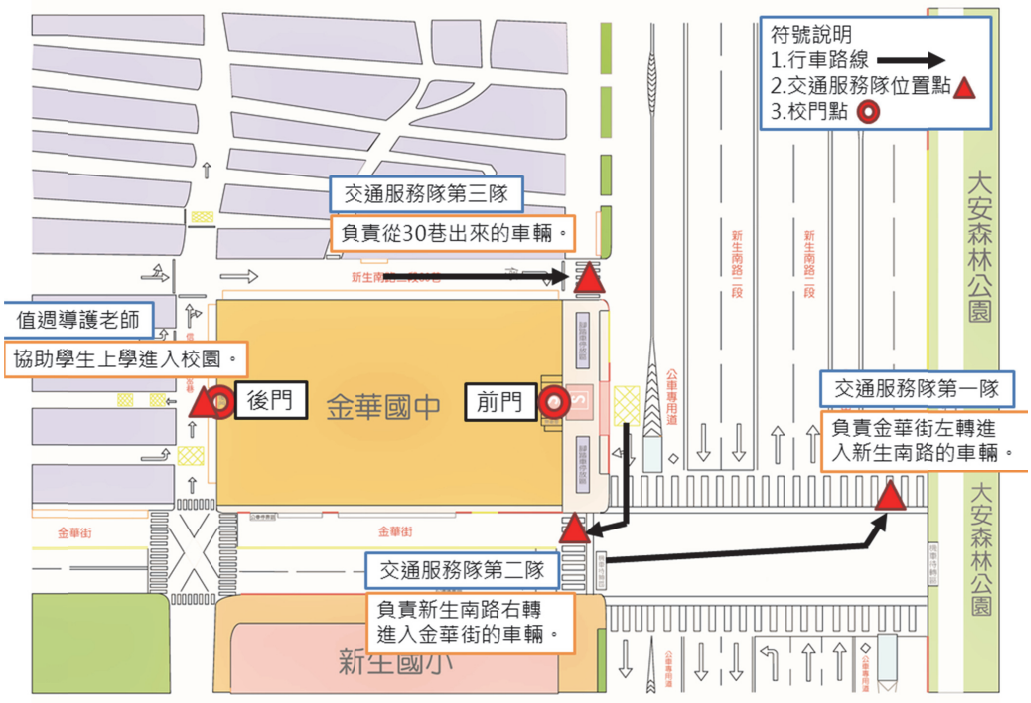


圖 3 交通服務隊以及值週導護老師位置圖

（4）學校地址位於新生南路二段 32 號，向北連接信義路十字路口，向南則連接金華街 T 字型路口。校門口前的新生南路二段為雙向九線道的道路，靠近金華國中側有四線道，包含兩線快車道、一線公車專用道與一線混合車道。大安森林公園側

則有五線道，包含兩線快車道、一線公車專用道與兩線混合車道。校園四周的人行道設置於新生南路二段側與金華街側，另外兩側則為巷子，並無設置人行道。

（5）上放學尖峰時學校周邊的交通情形（例如：車流量大小、大型車多不多等）。依據臺北市政府交通局統計，106 年平均每日 07:00-08:00 通過新生南路二段的車流量為 4,614 輛，其中大型車占 3%，小型車占 39%，機車則占 58%。下午 17:00-18:00 車流量則為 4,823 輛，其中大型車占 3%，小型車占 42%，機車占 55%。

（6）學校特殊交通安全情形及其因應作為方面，因本校學生人數眾多，又處於交通流量多的地區，因此，學校相當重視學生的交通安全教育，並特別提倡道路共享的觀念，例如：讓學生知道我們所走的行穿線是建設在道路上，與經過的車輛共同使用的。所以會於上放學期間，安排交通服務隊幫忙管制學生，於行人綠燈約莫剩下一半時間時，便將準備通行的學生擋下，讓需要轉彎的車輛行駛，使學生認識所謂的道路共享觀念。

2. 訪視所見特色與優點

（1）學校均依據各項訪視指標分別造冊說明，以執行狀況照片、統計資料為主。部分並有各年度紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。

（2）能依據上放學交通工具使用統計發展教育重點，值得各學校學習。

（3）由上放學使用不同交通工具人數的差異可知，放學使用公共運輸有 57%，大於上學 35%，顯示並非家長不放心讓學生自行上放學，而另有其他原因，若能針對原因改善，或可減少家長接送的比例（上學 29%，放學 7%）

（4）通過新生南路的方式建議考慮上放學不同路徑，上學走北側行穿線，放學走南側行穿線，會獲得比較有效率的做法。

（5）校園走廊樓梯黃線與實境不符，雖然是早期所繪製，現在可作為負面教材。要瞭解步行的時間，帶學生在路口以碼表實測即可。

（6）八年級學生全體參加交通導護工作的做法值得讚賞。不過執行的方式似乎可以再檢討。完全保護學生，使其缺乏過馬路的危機與專注意識是一正確的做法？交通服務隊著重的是過程，值勤前的教育，值勤中的觀察、落實，與值勤後的反思。

（7）參與交通隊後之學習單讓學生深入思考自身與他人的行為與互動，是一極佳作法，但後續的作為？學生在交通服務所應扮演的角色為何？

（8）違規行為輔導需要瞭解其原因，解除原因就改善行為。例如，學生擔心遲到，所以逆向、跑步過馬路差點闖紅燈，如果遲到還是會受罰，行為恐怕無法改變。如何改變遲到不受罰的原因？

（9）將家長接送區分別設置，可分散問題，作法極佳。其設置的區位、空間大小、動線宜配合周邊道路交通環境妥為規劃。

（10）新生南路是市區重要幹道，交通量大、車速快，校門口實不宜作為家長接送區。維持花臺的設置，封閉上下出入口處，可減少不必要的校門口汽機車家長接送。

（11）30 巷、金華街會是比較適合的家長接送區。

（12）各項宣導措施應顧慮其效果，宣導資料的明視度、擺設位置、目的等，尤其應該注意其與校園美感的融合。

（13）學校能夠針對校本議題規劃五大面向的課程，並能夠適當地融入學科課程中。在課程融入方面相當用心，例如數學課讓學生能夠實際去計算 A 柱所產生的盲區距離；輔導課所設計的活動，讓學生能夠表達自身對於父母平日行為的觀察與愛的小提醒，同時讓家長也能給予回饋。

（14）交通服務隊能由八年級學生共同參與，讓每個學生都有機會能夠參與學習和體驗。

（15）利用校慶活動針對校本議題進行主題式的闖關設計，特地商請客運業者將大客車開進校園，讓學生能親身體驗大客車的視線死角及內輪差，藉由體驗─察覺─內化建立學生的風險意識。惟建議學校可增加參與的學生人數，讓所有的學生在畢業前都有實際體驗、參與的機會。

3. 改進意見與建議事項

（1）建議增加相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、導護工作等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續瞭解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

（2）學校已經詳細調查並統計各班級之上放學交通方式，包括使用交通工具、出入動線（門）等。建議利用此資料於家長接送區的規劃、評估各項方案的執行成效。

（3）學生人數眾多，活動空間已經不足，校門口作為停車場似乎值得檢討。本校位居市中心，交通相當方便，建議改善取消校內停車。

（4）學校自訂違規行為並統計前後兩年資料，以瞭解其成效，此一評估程序值得鼓勵。惟相關的資料蒐集程序與比較仍須明確合理，才能正確評估學校之作為。

（5）部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

（6）建議小汽車停放時車頭朝外。

（7）同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

（8）交通安全推動組織建議應以問題導向，如測驗之行人與自行車題目答錯率高且與學生最相關，應為交通安全教育推動之主要課題。

（9）自辦教師交通安全教育知能充實及成效檢討回饋機制應再強化。

（10）家長與社區民眾之交通安全宣導目前為被動式宣導，建議未來可進展為主動式宣導。

（11）創新與重大成效項目缺乏重大成效之檢視分析。

（12）學校舉辦交通安全大會考，並能針對測驗結果進行分析、檢討。建議學校可將分析的結果作為規劃下學年交通安全教育的教學重點。

（13）藝文活動方面，多數的作品都是跟「車」有關的創意發想，建議可以引導學生以自身的生活經驗去創作（如步行、自行車、搭捷運、公車等）。

（四）臺北市興雅國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於本市信義計畫區內，周遭新式建築群環繞，學校地址為臺北市信義區松德路 168 巷 15 號。校地方正完整，面積適中，計有 25,211 平方公尺。校內棟距合宜，停車空間集中於校區北側校門入口處，設有平面及地下室的停車空間，小客車共有 41 格、機車 33 格，汽車與機車身障車位各 1 格。

（2）學區人文薈萃，鄰近計有市立博愛國小、市立松山工農兩所學校。全校學生 1281 人（含補校學生 32 人）、教職員工 142 人。學生上放學所使用之交通工具如下表。

時段/方式		走路	自行車	汽車接送	機車接送	公車	捷運	其他
上學	人數	618	101	258	149	75	42	3
	百分比	49.6	8.1	20.7	12	6	3.4	0.2
	排序	1	4	2	3	5	6	7
放學	人數	732	107	102	105	123	58	19
	百分比	58.7	8.6	8.2	8.4	9.9	4.7	1.5
	排序	1	3	5	4	2	6	7

（3）學生上放學之通學路線，(A) 路線一：松仁路 95 巷接松德路 168 巷。(B) 路線二：忠孝東路 5 段 236 巷轉松德路 168 巷。(C) 路線三：虎林街 164 巷接松德路 180 巷轉 168 巷。(D) 路線四：松德路轉松德路 168 巷。(E) 5.路線五：信義路接松德路 200 巷轉松德路 168 巷。

（4）進出校門口人車分道

（5）學校周邊臨接的主要道路多為 10M 巷道，綠樹林蔭，人行道淨寬 5M，自行車專用道密度居全國之冠，道路為雙線道設計並無慢車道。因與鄰近學校相距不遠，學制縱跨高國中小，校區周遭上放學交通流量大，為掌握通學時段進入校區周邊之交通工具流量，由學生進行長期實測。

（6）學校有以下特殊交通安全情形及其因應作為：(A) 改善通學環境，致力於「守護學童，行人優先」、「路權教育，學校做起」、「綠色通學，健康樂活」。(B) 統整交安資源，致力於「博雅齊心，家長安心」、「有愛無礙，全心呵護」、「友善空間，前瞻精緻」及「系統思維，擘劃完善」。

2. 訪視所見特色與優點

（1）學校均依據各項訪視指標分別造冊說明，以執行該項工作狀況照片為主。

（2）學校已經詳細調查並統計各班級之上放學交通方式，包括使用交通工具、出入動線（門）等。建議利用此資料於家長接送區的規劃、評估各項方案（如走路上學）的執行成效。

（3）由上放學使用不同交通工具人數的差異可知，放學走路 59%較上學 50%為高，顯示並非家長不放心讓學生自行上放學，而另有其他原因，若能針對原因改善，或可減少家長接送的比例（上學 32%，放學 16%）。

（4）校內動線規劃適當，可落實人車分道，校門口共用出入口，應落實時間分隔，使不與學生活動區域衝突。

（5）導護生的選拔、組訓、執行均已訂定的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足(10人),如何規劃更多的工作，或採輪值的方式讓更多的學生參與可再加強。

（6）導護的工作在於評估學生有無遵照所學生活，非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。例如學校右側路段行穿線。

（7）學生輔導行為與問題改變之連結性。

（8）違規行為輔導需要瞭解其原因，解除原因就改善行為。例如，學生擔心遲到，所以有些違規行為。如果遲到還是會受罰，行為恐怕無法改變。如何改變遲到不受罰的原因？

（9）學校推動走路上學的成效良好，學校所處的位置具有環境的優勢，宜多鼓勵學生以搭乘大眾運輸（捷運、公車）與步行的方式上、放學。建議學校可持續調查與整理學生的通學資料，瞭解學生 7 到 9 年級通學方式的變化趨勢，也可協助學校檢討與規劃家長接送區與路隊。

（10）學校將交通安全教育規劃成五大主軸，並融入相關課程；建議學校能夠參考四大核心能力，規劃培育其對應能力的課程內容。

3. 改進意見與建議事項

（1）部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、交通服務隊的組訓、愛心商店選定評估等）單獨列檔，

內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續瞭解問題的發展歷程，藉此評估改善成效。

（2）建議建立分年、分年級資料，才能更瞭解改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以瞭解學生使用交通工具的的情況。

（3）校園走廊樓梯黃線與實境不符，標誌標線牆也難以與實境相符。利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境，讓學生瞭解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為。

（4）家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。汽機車家長接送區建議能有明確的區隔，並由交通局設立制式的標誌。

（5）學校周邊步行環境，應可擴大接送區的範圍，如松德路、松信路讓學生走一段路上學。

（6）愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。並有完整使用狀況的回饋

（7）交通安全推動組織建議應以問題導向，如違規較多之步行未注意來車與自行車路權認知為交通安全教育推動之主要議題。

（8）自辦教師交通安全教育知能之充實及成效檢討回饋機制應再強化。

（9）家長與社區民眾之交通安全宣導工作，建議應進階與社區結合以志工方式推動。

（10）建議設置學生腳踏車遮雨棚，避免日曬雨淋。

（11）同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

（12）學校在自行車教學上相當用心，建議自行車教學能全面普及到各年級。

（13）以彩繪自行車取代懲處值得肯定，但彩繪自行車是否能警惕學生的違規行為，宜再深入瞭解是否有實質的矯正效果。

（14）學校善用空間立意很好，但樓梯間的展示品容易造成學生行走分心，建議可以其他適當的校園空間或是電子平臺來展示。

（15）建議檢視交通安全學習單的設計是否適當，若是學習單太過簡當，無法達到評量學習成效的效果，亦無法引起學生學習的興趣。建議可比照寒假的「愛與安全」學習單設計，應可達到較好的學習成效。

（16）建議實施全校性的交通安全會考，可據以檢視學生的交安知能；會考的結果可作為規劃未來交通安全教育推動重點的參考。

（五）宜蘭縣利澤國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於宜蘭縣五結鄉，地處臺 2 省道旁，西側距離冬山河親水公園約 1.5 公里，東側距離太平洋濱約 1 公里，北側距離國立傳統藝術中心約 2.5 公里，南側緊鄰利澤工業區，校園屬沙丘地質地勢較高，但周圍部份地區低窪，校園環境綠意盎然，自然生態豐富多樣。本校位於五結鄉，鄉內有公車等公共交通設施，本校至羅東鎮上車程為 20 分鐘。因本校位處省道旁，車輛往來易造成聲音干擾。校地面積 2.92 公頃，教職員 40 人，學生共 174 人。現有汽車位 40 格（另有身障 1 格）、機車位 15 格、學生自行車位 250 格。

（2）學生上放學所使用之交通工具（公車、家長汽車接送、家長機車接送、騎腳踏車、走路等）的約略人數及比例，如下表。

交通工具		搭乘大眾運輸（公車）	自行開車	騎自行車	騎乘機車	步行到校	合計
教職員工	人數（人）	0	28	0	12	0	40
	比率（%）	0	70	0	30	0	100
學生	人數（人）	1	12	135	16	10	174
	比率（%）	1	7	78	8	6	100

（3）學校特殊交通安全情形及其因應作為

A. 因應交通流量，規劃完善的人車動線，以策校園安全：改善大門口交通擁擠問題，經採實體區隔動線規劃完善，依交通安全人車動線規定，引導人車分道，繪製校園交通安全動線地圖及交通安全人車動線規定。動線規劃人車分道，汽機車專用道出入口、人行步道與自行車專用道等，繪製標線以改善交通落實校園安全。

B. 運用空間，改變交通路線，以提高交通安全性：因本校鄰近濱海公路屬危險路段，特別要求學生禁止橫越濱海公路，統一由地下道通行，以確保學生安全。

C. 規劃周全的標誌、標線，引導學生遵照通行，以落實行的安全：

（A）於門口對面及游藝館側門規劃家長接送區，有效改善上下學交通流量的問題。

（B）大門口交通危險地區易肇事，安排糾察隊及導護志工引導，要求騎乘自行車同學牽車走過斑馬線，以避免交通事故的發生。

D. 結合相關單位協力合作，就交通狀況持續改善，以維護學生上下學安全：

（A）結合警察局、交通局、交通大隊及教育局共同研討交通安全會議，並進行交通安全設施聯合會勘，就所提出建議謀求改善措施。例如增加行人穿越線、危險路段標示及大門口漆畫紅綠禁止停車等。

（B）學校大門兩側規劃家長汽機車接送區，改善大門口交通擁擠及違規停車問題，請交通局設置公告標上學及放學禁止停車，並請交通大隊支援交通巡邏等，以提高交通安全執行的效益。

2. 訪視所見特色與優點

（1）本校已成立交通安全教育推動小組，成員為校長暨校內相關主管同仁，並聘請家長會長與當地派出所所長為顧問，組織架構大致良好。

（2）本校於學期初、學期末均有召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議內容與決議適切，成效良好。

（3）本校訂定有交通安全教育年度實施計畫與相關的執行辦法，執行後均有會議決議與追蹤，成效良好。

（4）舉辦有全校交通安全教育座談會，並透過校務會議及導師會報加以宣導，成效良好。教師亦參與教師增能研習。

（5）有關交通安全宣導活動除有布告欄宣導外，亦利用跑馬燈與交通安全宣導網站加以宣導，成效良好。

（6）在有限的人力及資源下，學校教師能在交通安全相關課程（如：國文、社會、綜合等領域）中融入交通安全知能，設計

交通安全相關教案，以加強學生交通安全教育，實屬十分難能可貴。

（7）校內走廊沿途張貼相關交通安全標誌，提供學生認識各類的交通安全標誌，而且也佈置了交通安全佈告欄，提供學生相關的交通安全訊息及新聞，以作為學校交通安全情境教學使用。另外，校外教學活動，都有進行車輛安全審查及逃生演練。

（8）學校依照年度實施交通安全常識測驗，也能舉辦了交通安全學藝競賽（標語），同時也有邀請校外專業人士前來朝會進行交通安全宣導。

（9）校內走廊轉角、樑柱突出物設置軟墊保護學生安全。

（10）導護志工人數眾多，達 30 人。

（11）學生訪談時發現學生普遍對於交通安全守則有基本的認識與概念。

（12）近八成學生是騎自行車通學，學校重視自行車安全教育，要求學生遵守自行車騎乘規定，如：需戴安全帽、不裝火箭筒、不併排行進、遇雨穿著雨衣等等，亦教導車輛安全檢查及維修。

（13）師生訪談過程中，從學生的回答可發現，學生從學校學習和生活體驗中已瞭解許多自行車安全問題之因應，例如：大車的危險問題及因應，使用自行車車燈（頭燈與尾燈）的必要性和原因；學生較不清楚轉彎的手勢，建議加強。

（14）學校結合許多校內外資源進行交通安全教育與宣導，。

（15）通學方式區分上、放學佳，雨天使用情況相同，因此未區分晴雨天可。

（16）路隊組織切合實際需要，且為集合點名放學，路隊編組明確。

（17）家長接送區有明確規劃，且於上學期間採內部化方式處理，值得肯定。

（18）依顏色標註上放學各類用路人於校區內之動線，明確瞭解衝突位置；因行人與汽機車動線仍存在衝突，建議可採時段區分，避免車輛上放學時間移動。

（19）汽車停放位置雖可不劃格位，宜可大略規劃停放位置、制定使用規則並以校園地圖呈現並做宣導。

（20）交通服務隊採八年級輪流值勤，值得肯定，建議可令交通服務隊同學成為班上的交通安全大使，使交通安全觀念更廣泛落實，

（21）有明確違規統計與交通事故分析，但未見其應用，例如違規輔導、安全宣導，建議可再補充。

3. 改進意見與建議事項

（1）由於交通安全教育推動小組開會時顧問們均未列席。建議開會時除請顧問們列席外，亦再建議增聘學校所在地的村長為顧問，於會議時除可收取集思廣益之效外，學校如有需村長代為宣導之事項，村長們亦可代為宣導。

（2）鼓勵學生於自行車輪輻上，儘量增加反光片之裝設以保護騎車防止被側撞之安全。

（3）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（4）請特別宣導如何過馬路的要領，並擴及交安四大守則與全民五大交通安全運動之推廣。

（5）學校要求學生行經利澤地下道要下車牽行，利澤地下道機車、自行車和行人來往頻繁，且有坡度，下車牽行較安全。但若人、車不多時，學生應不會下車牽行，建議學校務實地教導學生於利澤地下道的道路環境中如何控制速率、如何跟車(與前車保持距離)和如何注意沿途的人和車等安全問題之知能。此外，穿越道路以進出利澤地下道之交通安全問題則是另一項交安學習重點。由於事故發生原因人為因素多，學校除了教導自行車安全檢查及維修之外，建議亦須強化學童自行車風險問題的安全教育。

（6）學校校園張貼部份交通標誌不符合交通情境之設置，例如：注意落石。標誌之學習除了認識交通標誌名稱，更須瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。Google map 是一項不錯的工具，可利用電腦課讓學生利用 Google map 瞭解學區中標誌標線和號誌的設置意義與功能。

（7）發生蝶戀花遊覽車和高速公路火燒車等事故後，學校可機會教育學生繫安全帶的重要性，並且讓學生實際操作自己開遊覽車安全門。

（8）學校辦理許多交通安全教育和宣導工作，建議交通安全常識測驗題目可包含學校的交安教學或交安活動內容，並進行測驗成績統計以及錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效，做為未來交通安全教育內容調整之參考。

（9）未來如在能力與時間的允許下，學校可以先規劃校本交通安全核心能力（如：騎自行車的四大守則、五大運動），再依各年級學生的需求安排對應的課程（如：從認識單車、騎車、考照、簡易修車到校外定點與單車環島外校教學等）、時數與教學方法，並且教學後能實施成效評量，如此會更佳。

（10）學校如規劃校本交通安全核心能力與相關課程，交通安全情境最好也能搭配這些相關課程來加以設置，以落實校內交通安全情境教學。另外，學校校外教學活動的事後成果檢討，如能針對交通安全相關事宜來加以提列，如此會更佳。

（11）未來如在能力與時間的允許下，學校可以考慮各年級學生規劃的課程內容（校本交通安全核心能力），嘗試設計成不同程度的交通安全知能測驗並加以施測，同時能針對事後施測的結果分析，瞭解學生比較容易犯錯的交通安全知能，作為事後交通安全教育與宣導的依據，如此會更佳。

（12）愛心服務站有明確推動計畫與簽訂名冊，建議可追蹤或將資料加入佐證。

（13）建議與利澤國小規劃聯合導護。

（14）成果除了照片外，建議補充執行情形說明及記錄；也可以採雲端數位方式長期保存。

（15）對周邊環境建議：利寶路標線已無法辨識，建議重繪；利澤地下道建議加上標線、禁行機車標誌。

（六）桃園市楊光國中小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校有國中小學制，共 59 班，學生 1,578 人。位於桃園市楊梅區瑞溪路一段 88 號。學校面積 68,772 平方公尺。校內停車空間有東側門停車場、會議室前廣場 2 側機車停放區、校門口右側志工室旁腳踏車停放區。鄰近其他學校：瑞梅國小、瑞塘國小、楊明國小、瑞坪國中、大華中學等。

（2）本校學生人數 1,575 人，教職員 120 人。學生上、放學所使用之交通工具，如下表。

車種	人數	全校學生數	比率%
走路上學	300	1575	19.04%
搭公車	95		6.03%
安親班接送	112		7.11%
機車接送	380		24.12%
汽車接送	646		41.01%
自行車	8		0.50%
其他	34		2.15%

（3）學生上、放學情形

A.學生上、放學主要通行校門及路線

校門地點	編號	規劃
瑞溪路	前校門	家長接送：瑞溪路校門口汽、機車及安親班交通車停放區接送學生。
三民路	後校門口	僅配合上學時間開放，放學時僅由正門接送。
安親班接送	中廊	放學時在中廊川堂集合整隊，帶至校門口接送學童。

B.導護志工及導護老師執勤崗哨

校門	交通崗位	學生住區	備註
前校門	瑞溪路校門口交通崗	裕成里、大臺北新都	家長接送上學車多違規併排停放
	中山北路 2 段 87 巷交通崗	三民里	巷道狹小，轉彎車輛多，常塞車
	瑞溪路、三民路十字路口交通崗	金溪里	車輛流量大，常塞車回堵
後門	三民路交通崗	裕新里、陽光山林	維護上學後校門之學生安全

（4）學校特殊交通安全情形及其因應作為

A. 接送區之安排分配。瑞溪路愛買出口銜接省道原本就狹小，而本校又處於臺一線省道、中山高速公路連結的交通要道上，因此在上、下學時間，大、小型車輛來往穿梭，時常造成學生用路上的危險，於是學校協調社區規劃家長接送區，並實際帶領學生認識接送區的位置，加強宣導。

B. 家長接送區規劃。前門（校門口）黃網區請勿迴轉、勿停車，分局將不定期巡邏並拍照取締。校門前行穿線向兩側延伸 50M 為家長接送區；家長接送區再向外延伸為安親班車輛停放區；學校對面無人行道且學生路隊上放學行進路線，禁止停車。上下學時學生請走警衛室前斑馬線，志工室前斑馬線禁止學生通行。

後門開放時間，僅配合上學時間。自 106 度 12/4 起，本校後門已無開放放學接送，全校放學統一由正門接送。下山側車輛請於三民路東側 A 區接放學生，並請自行牽送學生至學校後門。上山側車輛請於西側 B 區接放學生。正常狀況，後門會派有一志工、替代役男或導護老師到場開關門，並進行放學。如無相關人員到場，到場學生宜通知學務處協助開門放學，切勿自行開門或翻越出去，以策安全。途中行人穿越道並無相關號誌，如需穿越，務請家長帶領學生由 A 區至 B 區，進入校門。

C. 改善週邊道路規劃

（A）校園停車，人車分道：上放學時段交通動線規劃與管制，依人、車分道方式管制，一律定進出入校門口動線，落實實施人車分道，教職員汽、機車統一由東側門口進出，學生腳踏車及人員，由正門進出，人車出入動線規劃與管制情況良好，有效維護師生安全。

（B）校外交通安全部分：申請桃園市交通局會勘尋求交通改善,於學生上、放學時間由導護志工協助實施交通管制，以維學生上、放學安全。

（C）餐廚等送貨車輛：嚴格規定餐廚等送貨車輛進出校園需於學生上課時間，並於專門入口導引車輛進出，與校園分隔區域，以維學生安全。

（D）隨時查報學生上、放學必經路線之路障、違章，以維學生上、放學時之安全。

2. 訪視所見特色與優點

（1）家長會能大力協助學生相關事務，除會長外共有五位副會長，且有 120 位導護志工。

（2）本校訂有各年級交通安全課程及學習單，相當投入交通安全教育工作。

（3）本校訂有交通安全教育四守則檢核表，落實於各項教育與活動中。

（4）本校除能以 SWOT 分析校本問題外，更能辦理教學成效與回饋的 PDCA 作業，行政管考成效良好。

（5）國中小一貫，依交通安全四守則規劃各個年級的學習。

（6）學校設計 6 份學習單放置網路上，利於老師取用。

（7）學校設置標誌牆及校園安全地圖，以實景呈現危險區域，讓學生易於瞭解。

（8）規劃自行車安全騎乘體驗，設計自行車考照場地，提升學生騎乘安全。

（9）善用學校為國中小一貫學制，交通安全教育之規劃與執行亦為九年一貫，值得肯定。

（10）校內動線採人車動線分離，車輛使用東側門，直接入校停放，與行人動線能區分。

（11）對學校周邊交通情況有明確掌握，並建立安全地圖，展示於川堂。

（12）通學資料區分上、放學，統計項目完整，且有 105~107 年資料，若可採比例呈現更能進行上放學差異與跨年度比較，亦可增加週間每天、晴雨天、使用校門的差異。

3. 改進意見與建議事項

（1）建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天使用交通方式與使用校門情形，以及雨天或天候不良等特殊情況之交通資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（2）建議能蒐集楊梅分局轄區之交通事故特性資料並分析事故態樣特性，以作為對學生宣教之基礎。

（3）本校辦理敬師暨志工感恩餐會，建議若能讓全體學生學習知恩、感恩及報恩活動尤佳。

（4）建議能善用標誌與標線進行校園內之空間規劃與動線規劃，不僅符合情境布置之目標，更能讓學生學習認知交通管制設施。

（5）交通安全推動組織建議應以 PDCA 訂定實施計畫，並定期檢討改進。

（6）建議應善加運用家長會組織已有優勢自辦研習，以強化教師交通安全教育知能。

（7）家長與社區民眾之交通安全宣導，建議應善加運用家長會組織進行主動式宣導。

（8）創新與重大成效項目，以自行車國手教導創意佳可惜參加學生少，建議檢討改善。

（9）建議學校在課程設計時，能將教案儲存保留，以利之後教師授課時參考，亦可參考交通部提供之相關影片資源。

（10）除設置固定看板外，建議學校配合情境地貌，繪設一些標線標誌，以收情境之效。

（11）學生自行車上有的未裝反光片，有的裝設火箭筒，建議學校加以宣導，以降低行進中之風險。

（12）利用活動設計提升交通安全認知之時，觀念之正確性亦屬重要，建議如禁止標誌斜線之方向，紅綠燈之排序等，可提醒學生知悉。

（13）成果除了照片與辦法外，建議補充執行情形說明及記錄。

（14）部分資料未更新，例如有道安改善方案，但時間為 97 年，亦缺乏實施情況與檢討。

（15）愛心服務站之服務紀錄表僅有空白表，無後續追蹤情況，建議補充。

（16）交通服務隊採 5~8 年級輪值（每班四人），建議推動交通服務隊同學成為班上的交通安全大使，使交通安全觀念更廣泛落實，建議若有服務紀錄或檢討更佳。

（17）對周邊環境建議：家長接送區牌面改善，目前僅有起點，應加設終點；正門口行穿線若只使用單側，建議使用靠近志工休息室側；正門口路口加掛禁止迴轉牌面。

（七）桃園市山腳國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於桃園市蘆竹區海山路 319 號，校地面積 2.7127 公頃。校內停車空間有汽車 90 個格、機車 25 格、腳踏車 150 格。鄰近學校有山腳國小、外社國小、海湖國小、菓林國小。

（2）全校教職員 55 人，學生共 18 班，學生 448 人。.學生上放學所使用之交通工具分別為步行 80 人、搭公車 250 人、自行車 6 人、家長汽車接送 65 人、家長機車接送 40 人。

（3）學生上放學情形：

A. 學生上放學路線：一律由學校大門進出，步行和騎自行車的學生依照路線排好隊伍，等候指示通過馬路，向左或向右方向通行。

B. 公車行駛路線：貓尾崎、崎頭及下海湖，共三條行駛路線。

C. 家長接送區：家長機車接送區位於校門口左側廣場，家長汽車接送區位於校門口右側路邊及對面。

（4）學校周邊臨接的主要道路及特性：

A. 道路特性：校門口主要道路為海山路，雙線道路寬度為 6.5 米，2 快車道 2 慢車道。

B. 交通狀況：本校門口馬路向北連接下海湖、西濱，往南連接山腳市區及南崁市區，附近有桃園國際機場及海湖工業區，常有大型車輛出入。

（5）由於本校門口馬路為通往西濱公路及工業區的主要道路，因此時常有大車通行，但交通流量不算繁忙，上放學尖峰時雖有很多家長汽機車出入，但因校門左右側慢車道較為稍寬，交通狀況並不會有壅塞情形。

（6）學校特殊交通安全情形及其因應作為：

A. 為疏導上放學尖峰時車潮，並維護學生行的安全，本校敦請保全人員，並派有學校行政人員、導護老師及學生交通服務隊共同維持秩序。

B. 校門左側為公車亭站牌，右側校門圍牆外有人行步道及反光柱，提供學生上放學行走通行。

C. 校園實施人車分道，全校教職員工進出校園一律從側門進出，學生一律從正門進出。

2. 訪視所見特色與優點

（1）本校汽機車使用側門，步行使用正門，只有校門正對主要道路，相關動線規劃良好。本校的課程與相關活動有納入「交通安全四守則」。

（2）本校長年協調固定路線之公車於上放學期間進入校園，方向正確。校外機車停車位推廣車頭朝外停放，成效良好。

（3）本校積極推動校園汽機車「車頭朝外」停放。

（4）規劃各年級課程主題及課程架構，並且自然、國文及英文領域融入交通安全教育設計教案。課後並以學習單強化學生印象。

（5）配合校園之地形地物，於校門口、停車場入口等地，設置相關標線、標誌。

（6）於學校周遭進行校外交通實境之現場教學，增加學生之臨場感，提升上放學安全。

（7）舉辦自行車考照及道路安全常識測驗，提昇學生騎乘之常識及技能。

（8）舉辦交通安全電腦繪圖比賽，以資訊科技與交通安全結合，提升學生學習興趣。

（9）人車動線明確圖示，人車分道管理，行人與車輛使用不同校門，以交通錐於校門口圍出行人通行動線。

（10）有地下停車場，因格位充足，所有格位均指定停放者；其餘車種停放格位亦充足，管理良好。

（11）積極改善周邊環境，設置標誌與標線及標線型人行道，值得肯定。

（12）課程融入國文、英文、自然等課程，但學習單採用澳洲標誌較不宜，因與我國駕車方向、法規規範皆有差異。

3. 改進意見與建議事項

（1）建議本校能善用交通部 168 交通安全入口網的相關資料，用於對學生的交通安全宣導與教育。

（2）建議能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（3）建議蒐集當地之交通事故特性資料並分析事故態樣特性，以作為對學生宣教之基礎。

（4）交通安全推動組織在 107 年 2 月以後就未召開會議，成效不彰應檢討改善。

（5）目前缺乏強化教師交通安全教育知能的工作，建議可自辦教師交通安全教育知能充實。

（6）家長與社區民眾之交通安全宣導，未擴展至家長及周遭社區，建議應檢討改善。

（7）創新與重大成效項目缺乏 104 年度以後之相關資料，應檢討改善。

（8）目前現有之教案相當符合以學生為中心之思考，設計值得肯定，惟僅有三個領域先行實施，尚有不足，建議可在各個領域實施。

（9）校外交通環境地圖以及校園周邊交通安全地圖可以合併，以利愛心商店以及危險路口相對位置的提醒。

（10）自行車考照活動依辦法目前僅針對騎乘來校的同學實施，惟其他同學仍在家附近有騎乘機會，且有不少同學有摔車經驗，故建議可擴大實施，並提醒學生必要之注意。

（11）交通服務隊與導護輪值選派與執勤方式明確，但建議補充執行情況（例如簽到表、意見反應表）為佐證資料。

（12）涉及學生的交通事故紀錄完整，亦藉此進行宣講，值得肯定。但建議補充學區的交通事故態樣統計，製作校外安全地圖，並做為教學之用。

（13）建議增加 SWOTs 分析以瞭解校本問題

（14）訪視佐證資料方面，建議成果除了照片與辦法外，也可以補充執行情形說明及記錄；另可採數位方式存放雲端以利長期保存與追蹤。

（15）通學統計建議可做更細緻的統計，例如週一~周五各天或晴雨天之區分等。

（八）高雄市大樹國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於高雄市大樹區九曲路 500 號。學校面積 27,574 平方公尺，校內停車空間有汽車 55 格（含身障車位 2 格）、機車 49 格（含身障車位 1 格）、腳踏車 64 格。學生人數七年級 201 人、八年級 211 人、九年級 237 人，共 649 人。教職員共 87 人。

（2）學生上放學所使用之交通工具及比例，搭乘大眾運輸（火車、公車或客運車）92 人（14%）、家長汽車接送 65 人（10%）、家長機車接送 297 人（46%）、騎腳踏車 50 人（8%）、九人座廂型車 49 人（7%）、走路 96 人（15%）。

（3）學校特殊交通安全情形及其因應作為：

A. 九年級學生週五下午參加技藝學程,自高職返回時間為學校放學時段。

（A）請高職遊覽車配合,提早於三點四十五分前務必抵達學校，避開放學時段。

（B）總務處加派人力,請工友先生和輔導室組長指揮遊覽車,順暢大門口。

（C）若少數遊覽車回校太晚,警安人員先管制出校學生不動,俟遊覽車駛離才放行路隊離開。

B.戶外教學：

（A）出發：車隊依序放停後門,避開大門狹窄道路,造成路過車輛不便。

（B）回程：避開放學時段。若回程塞車晚到,到校時加開照明,學生全數先入校,學務處人員與警安人員陪同學生,全數離校後才關大門。

C.復康巴士：上放學避開尖峰時段,車輛晚進校門,提早離校。

2. 訪視所見特色與優點

（1）學校均依據各項訪視指標分別列表說明，大部分為執行該項工作的狀況照片。但大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。

（2）學校已經詳細調查各班同學的上放學交通方式，建議可以再依據上放學、年級分別統計，據以評估各項方案（如走路上學、家長接送區規劃）的執行成效。

（3）利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境，讓學生瞭解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為。

（4）交通服務隊員的選拔、組訓已訂定完整的計畫並落實執行。但參與的人數（每天四人）相對而言較為不足，未來可規劃輪值的方式讓更多的學生參與，並訂定制式的訓練內容與檢討機制。讓學生除了服務外，對交通安全有更深入的觀察與反省。

（5）老師的導護工作在於評估學生有無遵照所學生活，非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。

（6）學生輔導行為與問題改變之連結性。學生違規主要樣態為「未走行穿線」、「未戴安全帽」，觀看的影片是否與其行為相關？

（7）違規行為輔導需要瞭解其原因，解除原因就改善行為。例如，學生擔心遲到，所以有些違規行為。建議「道安講習心得回饋單」增加相關原因的說明，以瞭解其行為背後的原因並思考改變。

（8）家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。尤其要規劃更遠的接送區，以減少校門口交通集中及道路迴轉可能的風險。

（9）將部分家長機車接送區設置於校內可分散問題，做法佳。

（10）學校將交通安全議題融入各年級的課程教學，學習單的設計相當用心且生活化；開放性問題的設計可鼓勵學生認真填答，培養學生省思能力。

（11）有關彩繪交通標誌的活動相當活潑有創意，惟建議活動的目的應以學習與交通安全有關的知識與觀念為主軸，建議可導引學生認識學校與住家附近的標誌，以及學習相關的交通安全知能。

（12）學校以案例討論的方式讓學生省思常見的危險行為，如走路戴耳機會降低對周遭環境的風險感知能力。

（13）學校邀請大客車進校園讓學生體驗大型車內輪差與視線死角的問題。

（14）學校辦理交通安全常識測驗並統計測驗結果，對於學校將錯誤比例較高的問題在全校朝會說明的作法值得肯定。

3. 改進意見與建議事項

（1）交通安全推動組織建議應以問題導向，目前仍以上放學之交通安全宣導為主，建議應以 PDCA 訂定步行及自行車之交安教育實施計畫，並定期檢討改進。

（2）自辦教師交通安全教育知能研習及成效檢討回饋機制應再強化，建議可與交通時事結合。

（3）家長與社區民眾之交通安全宣導，未全面擴展至家長及周遭社區，建議可再強化。

（4）創新與重大成效項目缺乏重大成效之檢視分析，如自設交通安全網站之使用學生人次等。

（5）部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

（6）建議設置學生腳踏車遮雨棚，避免日曬雨淋。

（7）同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

（8）建議運用 PDCA 的精神與做法至所有的工作項目，將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、交通服務隊的組訓、愛心商店選定評估等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、歷年執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續瞭解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

（9）107 學年步行人數較前年度減少，其原因為何？建議檢討並努力提高步行人數或比例。

（10）教師停車場建議集中設置於學校後方，校門口少數停車位僅保留作為來賓停車(無障礙停車)使用，以減少可能的衝突，並確立校園以學生為主體的精神。

（11）情境布置要符合校園美感的需求，但也需符合真實的情境。例如走廊屬人行空間，劃設車行標線並不適當。白色虛線是車道線，規範同向車輛，而非分向。

（12）校外家長機車接送區之道路鋪面建議改善以降低風險。校內家長機車接送區的機車停放位置與方式，建議可以機車停車區作為人車分道，提高機車接送區的運作效率與安全。

（13）建議學校商請交通大隊或學區警局提供學區內經常發生交通事故的地點、時間與事故態樣，可作為相關教學內容設計之參考。

（14）宜避免以口號的方式學習交通安全四守則，學生可能會無法理解。建議學校可根據校本問題，將四守則的觀念結合學校周邊的交通環境，納入交通安全的宣導與教學。

（九）高雄市明義國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於高雄市小港區孔鳳路與明義街交叉口，學校正門則位於明義街、側門位於中安路。學校面積 4.1817 公頃，停車空間有汽車車位 69 位(含 2 位身障車位)、機車車位 61 位、腳踏車位 500 位。

（2）鄰近學校有明義國小、過埤國小、桂林國小、太平國小、鳳翔國中、餐旅國中、高鳳工家、中山工商、高英工商、輔英科技大學、高雄餐旅大學等。

（3）學生人數共 732 人，教職員數 99 人。

（4）學校特殊交通安全情形及其因應作為：

A. 孔祥街街道狹小，路邊停放車輛之後，壓迫學生通學路線，形成爭道現象。經與教育局、交通局聯合會勘，規劃延長孔祥路口禁止臨時停車紅線，107.03.12 完工。

B. 學校圍牆旁變電箱佔據慢車道，導致學生放學時須繞過而行，與車爭道，險象環生。經與臺電、交通局、工務局等相關單位聯合會勘，規劃將變電箱移到退縮綠地，107.04.02 完工。

C. 明義街街道狹小，路邊停放車輛之後，壓迫家長汽機車及公車通行，形成爭道現象。經與教育局、交通局聯合會勘，規劃禁止臨停紅線區為家長接送區，107.05.31 完工。

D. 水利局 A20 汙水處理工作井工程並於中安路口班馬線中間施工，上學時的綠燈設定為 23 秒，但學生完整通過約 43 秒，明顯不足。經與教育局、交通局聯合會勘，規劃延長綠燈秒數為 35 秒（29 秒綠燈顯示及 6 秒紅燈警示），107.08.27 完工。

E. 家長於放學接送孩子時，機車常有違規停在大門口前之道路淨空黃色網狀格線內。乃規劃大門內左側為家長機車接送區，家長可於放學前 10 分鐘進入等待，107.12.01 開始實施

F. 中安路與高鳳路口常有汽機車違規左轉，致學生、導護志工及導護老師於常處於危險之中。經邀請小港分局參加交通安全委員會，已有兩次請求調派人力支援中安路與高鳳路口交通維護，108.01.14 起派員警駐點。

G. 本校學生騎腳踏車時幾乎都不戴安全帽，一年級經過新生訓練宣導後，大部分會戴，但久而久之看到學長姐沒戴，也跟著沒戴了，增加危險發生的可能性。乃於 107-1 學期開始，在校長大力的要求及支持下，學務處積極宣導騎腳踏車要踏安全帽，採登記勸導方式，並舉辦抽獎活動，以鼓勵代替懲罰，一學期後戴安全帽已達到九成以上。

H. 上學時，家長常把學生直接載到門口下車，造成交通阻塞。經製作告示牌，告知家長汽車及機車停車區，108.02.18 完工。

I. 殘障車道標線已不清且未達標準，須重劃。經重新繪製標準殘障車道， 108.02.18 完工。

J. 大部分汽車停 1F 停車格時，車頭會朝內，有可能在倒車時因視線不佳發生碰撞或是撞到學生。劃朝外的「箭頭↓」、噴「車頭朝外」字樣，108.02.18 完工。

K. 由於僅有兩個小排水孔，大雨過後腳踏車道就會就會因宣洩不及而淹水。經挖掘一條通往排水溝的通道，製作大型排水孔及排水管，解決淹水問題，108.02.18 完工。

L. 腳踏車道與汽車停車格重疊，相互矛盾衝突，加上長期擺設三角錐佔據路面，也影響汽車會車通行實的困難。經塗銷汽車停車格，繪製磚紅色自行車專用道作交通安全教學情境佈置，移除三角錐，108.02.18 完工

M. 汽車地下停車場出口的視線不佳，未設置反視鏡，廚房、停車場出口及警衛室等三方向無法看到彼此來車，容易發生擦撞。經於圍牆旁最佳位置設置兩面反射鏡，可供廚房、停車場出口及警衛室等三方向觀看來車， 108.02.18 完工

N. 腳踏車地下室停車場，照明不足且當初只規劃 55 區塊當作腳踏車停車格，學生常有任意停車的情形或車頭方向不一致的情形。經先請打掃志工作打掃，再重新設置照明設備及油漆牆面，並劃設腳踏車停車格共 300 格， 108.02.18 完工。

O. 少部分汽車停地下室停車場時，車頭會朝內，有可能在倒車時因視線不佳發生碰撞或是撞到人。經製作「車頭朝外」宣導看板，108.02.18 完工。

P. 汽車地下停車場有些轉角視線不佳，曾發生交通事故。經於最佳位置共設置 5 面反射鏡，108.02.18 完工。

Q. 汽車地下停車場之樓梯出入口處，常因視線不佳，險象環生。經裝設反射鏡，另亦張貼注意標語，108.02.18 完工

R. 放學時，學生之腳踏車路線沿著紅線區走，導致家長之汽機車常停到對面住戶前面怠速，因而常引起住戶不滿而屢遭投訴，學生也須因此跨越馬路，增加危險發生的可能性。經 107-1 期初交通安全會議決議開設一個西側門，更改放學路線，提供紅線區為家長接送區，108.02.20 完工。

S. 腳踏車道與通學步道交會處因耐震補強施工關係，導致毀損嚴重，影響學生上放學。經加強腳踏車道與通學步道交會處之承重品質，重新鋪設腳踏車道，108.02.20 完工。

T. 通學步道破碎不堪，影響學生通行，也易發生跌倒受傷事件。由總務處招標人行通道改善工程，108.02.20 完成。

U. 明義街與孔明街口，上放學時交通混亂且有民宅擋住視線，常發生車禍。經與教育局、交通局聯合會勘設置號誌，交通局函覆說要於上放學時段進行車流測試，因未達設置號誌燈標準，目前仍以現有行穿線、方向導引警告標誌及凸面鏡等設施輔助路口交通安全，第二次會勘後，提供 108 年 3 月平日尖峰 1 小時給社教科，知會交通局進行車流測試。

2. 訪視所見特色與優點

（1）學校均依據各項訪視指標分別列表說明，包括所依據的辦法與執行該項工作的狀況照片（並有兩年的資料）。但大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。

（2）學校已經詳細調查各班同學的上放學交通方式，建議可以再依據上放學、年級分別統計，據以瞭解各種交通工具使用的消長，與各項方案（如走路上學、家長接送區規劃）的執行成效。

（3）自行車放學專用動線考慮周詳。自行車禁止校內騎乘的規定建議可與學生討論是否繼續維持，學生於校內騎乘可藉此瞭解學生的行為。

（4）自行車是學生重要的交通工具，實際道路的騎乘行為並非如上放學一般的保護，應讓其學習實際的道路騎乘。利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境，讓學生瞭解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為

（5）交通安全的第一守則就是專注交通環境的可能風險，樓梯屬於通行過程中的較危險的區域，布置宣導、英語教學是否適宜值得檢討。

（6）已經訂定完整的導護工作輪值原則，惟導護的目的與工作內容可再多做討論。老師的導護工作在於評估學生有無遵照所學生活，非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。

（7）學生違規主要樣態為「單車雙載」、「未戴安全帽」、「校內騎車」等，除了違規輔導單外，是否有其他的輔導方式？其成效評估為何？

（8）違規事項之嚴重性不同，如單車雙載闖紅燈與校內騎車嚴重性不同，輔導做法也應有不同的方式。

（9）家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。接送區的設置也需要考慮下車後的步行環境與家長的可能行為（如迴車）。

（10）交通安全常識測驗宜擴大到全校學生，且測驗題的設計宜適當。常識測驗的重點並不在於分數的高低，而是去檢視學生是否能瞭解學校周邊道路的風險與具備相關的安全觀念。測驗的結果也能夠讓學校檢視教學的成效與規劃下學期或下學年要加強宣導的重點。

（11）學校能將交通安全觀念融入課程中教學，惟建議宜有成效評量的機制，如交通安全常識測驗，確實掌握學生的學習成效。

3. 改進意見與建議事項

（1）交通安全推動組織建議應以問題導向，目前仍以上放學之交通安全宣導為主，建議應擴大以 PDCA 訂定與國中生最相關之交安教育如步行及自行車等之實施計畫，並定期檢討改進。

（2）自辦教師交通安全教育知能研習及成效檢討回饋機制應再強化，建議可與交通時事結合。

（3）家長與社區民眾之交通安全宣導，建議與交通時事如行人與轉彎公車事故及酒駕等結合。

（4）創新與重大成效項目缺乏重大成效之檢視分析，如校園內外之交安改善措施之實施成效。

（5）部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

（6）愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。並有完整使用狀況的回饋。

（7）建議運用 PDCA 的精神與做法滾動修正，將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、交通服務隊的組訓、愛心商店選定評估等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、歷年執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續瞭解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

（8）交通服務隊員的選拔、組訓已訂定完整的計畫並落實執行。但參與的人數（每班 5 人）相對而言較為不足，建議可規劃輪值的方式讓更多的學生參與，並訂定制式的訓練內容與檢討機制。讓學生除了服務外，對交通安全有更深入的觀察與反省。

（9）違規行為輔導需要瞭解其原因，解除原因就改善行為。例如，學生擔心遲到，所以有些違規行為。建議「交通違規輔導單」增加相關原因的說明，以瞭解其行為背後的原因並思考改變。

（10）家長機車接送區可考慮設置於校內以分散問題，並觀察家長的接送行為。

（11）學校利用校園環境進行情境設計，建議宜針對適當的情境掛設標誌牌面，並利用校園所設計的情境進行教學，讓學生能夠從藉由安全的教學環境來學習。建議學校宜避免在校園中設置過多或是不必要的標誌、標線，可利用影片、Google 街景圖、相關教學網站或實地踏查等方式進行教學。

（12）學校的危險地圖包含的範圍相當廣，惟建議針對標註的危險點，提供危險的原因與因應的做法，教導學生如何去認識道路上的風險，並能夠保護自身的安全。

（13）學校能讓學生有機會坐到大型車的駕駛座上實際體驗大型車的視線死角，由於學校鄰近道路的大型車交通量相當大，建議可以擴大體驗規模，讓全校的學生都能親身體驗。

（十）南投縣延和國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於南投縣竹山鎮鹿山路 40 號，面積約 3.021 公頃，校內停車空間有汽車停車格 65 格、機車 54 格、腳踏車 672 格。學區內鄰近學校有竹山國小、延平國小。

（2）本校目前學生人數有 774 人，教職員人數有 87 人。

（3）本校學生上放學之交通工具，如下表。

	步行	搭公車	家長接送	騎腳踏車	其他（交通車）	合計
上放學	132	42	326	238	36	774
百分比	17%	5%	42%	31%	5%	100%

（4）學生上放學情形，本校考量地形位置、交通狀況及人力運用上，規劃有 5 個崗位：A 崗（大門口）：鹿山路/學校導護人員；B 崗（側門口）：大智路/學校導護人員；C 崗（十字路口）：鹿山路及大智路/學校導護人員；D 崗（籃球場邊門）：鹿山路（上放學時開啟）/學校導護人員；E 崗（集山路口）：大智路及集山路口/交通義交和交通導護志工。

（5）本校針對學校周邊鄰近主要道路上，特殊交通情況及其因應作為：

A. 大門口上因緊鄰鹿山路，路面較狹窄只有 6m 寬，所以規劃上為求順暢，避免人車阻塞，採得來速方式，家長車輛進入學校大門後再由籃球場邊門出去。

B. 側門上臨近大智路口，因路寬 12m，放學採人車分道放行。

C. 鹿山路與大智路十字路口上因上放學期間交通車輛流量多、車速快，設置紅綠燈上放學定時管制。

D. 集山路口為竹山鎮主要幹道，車輛多、車速快，為危險路段，請交通導護志工及交通義交協助執崗，以維護學生安全。

2. 訪視所見特色與優點

（1）本校能充分掌握學校周遭道路環境及交通狀況（有 SWOT 分析），並努力於各項改善，相當用心務實。

（2）本校能善用影片呈現學生上放學狀況，以及接送內部化（A 大門進入校區及利用 D 側門駛出）的努力，值得肯定。

（3）學校設計多元教案，如國文、數學、藝術人文、自然、綜合活動等領域，皆有融入交通安全並有學習單。

（4）配合交通時事，進行機會教育，並利用朝會進行相關宣導。

（5）校內配合情境設置相關標誌標線，以利學生學習。

（6）配合校外教學活動，進行學生之逃生演練，並有遊覽車上安全教育學習單，幫助學生瞭解。

（7）學校舉辦許多活動，例如自行車考照、教室佈置、知識擂臺賽及書籤比賽等，多元而豐富。

（8）學校在走廊、樓梯上加貼止滑墊，防止學生滑倒，相當貼心。

3. 改進意見與建議事項

（1）建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（2）建議蒐集竹山鎮交通事故特性資料並分析事故態樣特性，以作為對學生選較之基礎。

（3）建議交通安全教育各項工作的資料儘量電子化並累積多年資料，畢竟這是多年累計的共同努力成果。

（4）有進行交通安全常識測驗，建議能針對常錯題分析與加強宣教。

（5）本次訪視所交付之各項交通安全教育資源（包括 Word 檔、ppt 檔、PDF 檔、影像檔等），建議儘量使用於對學生的交通安全教育宣導。另也建議多使用交通部 168 交通安全入口網站的各項資源。

（6）交通安全推動組織建議應以問題導向，目前仍以上放學之交通安全宣導為主，建議應擴大以 PDCA 訂定與國中生最相關之交安教育如步行及自行車等之實施計畫，並定期檢討改進。

（7）自辦教師交通安全教育知能研習不足的工作，建議可與交通時事結合國中生最相關之步行及自行車等交安教育課題結合自辦研習充實教師交通安全教育知能。

（8）較缺乏家長與社區民眾之交通安全宣導，建議與交通時事結合並以家長為種子進行。

（9）創新與重大成效項目缺乏重大成效之檢視分析，如自行車考照教育之實施成效。

（10）學校針對不同的學生已有不同方向的規劃，建議可在課發會中訂定不同年級的重點，再讓老師依循發揮。

（11）交通標誌配合情境設置，建議可同時雙語化，以利學生熟悉。部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

（12）學校在利用交通安全活動傳達知識的同時，建議同時提醒學生表達的正確性，例如紅綠燈之順序，禁止標誌之形式等，以利學生充分瞭解。

（13）建議加強宣導小汽車停放時車頭朝外。

（14）建議推廣學生腳踏車後加裝反光片，提升騎乘之安全性。

（15）同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

（16）不同違規項目建議提供相對應之輔導方式，以收其成效。

（17）建議多提供學生騎腳踏車通學路線之愛心服務站，並定期追蹤與檢討。

（十一）新竹縣仁愛國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於新竹縣竹北市三民路 239 號，學校面積 2.3895 公頃。校內停車空間有小客車室內 70 車位及室外 20 車位、機車 50 車位、腳踏車 100 車位。鄰近學校有博愛國中、竹仁國小、中正國小、光明國小等。

（2）學生 1,222 人，教職員 104 人。

（3）學生上放學所使用之交通工具約略人數及比例，分別是家長汽車接送 256 人（19%）、家長機車接送 284（21%）、走路 623 人（46%）、騎腳踏車 135 人（10%）、搭乘客運 54 人（佔 4%）、其他 1 人（0.01%）。

（4）學生上放學情形，上學時段校門口由警衛、值週導護、導護志工負責引導，南側門由學務處值週組長、教育替代役負責引導；放學時段，校門口由學務主任、生教組長、體育組長、交通隊學生負責引導，南側門由訓育組長、教育替代役負責引導。

（5）學校校門口正對「仁義路」，北側接「三民路」，東側接「文田街」，並於此處設有一個校門供教職員工車輛進出、西側接「三民路 241 巷」、南側接「文信路」，並於此處設有一個校門供本校教職員工及學生進出。

（6）上放學尖峰時學校周邊的交通情形：

A. 校門口正好是仁義路和三民路的交會路口，上下班時段車流量極大，尤其公車客運路線也由此轉彎經過，可預見是交通意外事故發生的高危險區，校方極為重視！

B. 南側門斜前方是文信路和吳濁流路的交會路口，上下班時段車流量頗大，因無交通號誌，學生、行人穿越馬路的保障受到侷限，只能仰賴校方協助引導，或自行加強注意停看聽。

（7）學校特殊交通安全情形及其因應作為：本校特別強調宣導騎行腳踏車要佩戴安全帽，保護學生安全。

2. 訪視所見特色與優點

（1）七大領域皆有交通安全主題融入課程之教案，國文領域在各年級課程間有主題銜接關係，並有學習單以評量。

（2）設立交安小尖兵社團，訓練自行車基本能力，參訪高鐵並進行自行車體驗活動；另建置仁愛交通網，多元宣導。

（3）學校將各教案加上 QR-Code 的方式，以利老師使用，頗具創意。

（4）學校配合校園情境，置許多標誌，提醒學生注意，設置上可見用心。

（5）利用各班學習角張貼校內安全注意事項及四守則、內輪差等，以提醒學生注意。

（6）學校有書法、海報、交安有獎徵答等活動，宣導講座亦豐富。

（7）SWOTs 分析完整，交通安全教育辦理事項行事曆亦整理完善，值得肯定。

3. 改進意見與建議事項

（1）網路是學生獲得資訊的重要管道，學校設計交通網，難能可貴，建議可以豐富其內容。

（2）學校設有交通標誌帆布，未來有機會時，可以考慮雙語化之設計。

（3）建議學校舉辦相關交通安全活動時，可以考慮參與的普及性，除以班為單位外，亦可以個人為單位，例如書籤比賽等，以利學生有參與感。

（4）交通安全推動組織目前因學校有重大工程施工，推動成效有限，建議仍應以問題導向，訂定與國中生最相關之交安教育如步行及自行車等之實施計畫，盡量推動並定期檢討改進。。

（5）建議多自辦教師交通安全教育知能研習，建議可與交通時事結合並以問題導向融入各領域之交安教育課程中。

（6）家長與社區民眾之交通安全宣導目前仍以靜態宣導為主，建議與交通時事結合進行主動式宣導。

（7）創新與重大成效項目缺乏重大成效之檢視分析，如參加自行車安全教育研習人數等。

（8）校方積極帶領團隊進行校內外環境的安全性改善，但仍有需改善之處，建議針對目前所設之家長接送區位置與牌面進行調整：(A) 主要設於正門，但因交通量較大，因此希望家長使用後門，但資料中未見宣導資料，後門家長接送區牌面亦並不明顯。(B) 正門家長接送區牌面設置位置不當，校門左側有公車停車格與機車優先道，原有道路車道配置有問題，建議可選擇更適當空間為接送區，並積極向家長宣導。

（9）訪視佐證資料，建議成果除了照片與辦法外，建議補充執行情形說明（內容，例如校外教學前的行前教育內容）及記錄。書面資料有多項尚未有資料，需補充：(A) 缺交通違規統計與學區事故統計，(B) 缺導護值勤辦法，(C) 缺交通服務隊紀錄，(D) 缺學生路隊資料（校方說明為因應家長要求採單一縱隊快速出校，未另外排路隊）。

（10）建議建立交通安全之學區與校園地圖

（11）停放空間與格位統計完整，校內停車狀況大致良好，略有違停；建議改善南側門到東側門之單行管制缺少部分標誌及標線，建議補充；正門口身障停車格劃設位置若停放將導致汽車進出困難。

（12）未見動線規劃及停車空間位置與進出動線，建議以校園地圖呈現不同車種及行人之進出動線，並瞭解衝突位置。

（13）通學統計資料呈現 105~107 年度，可瞭解通學方式變化。目前以步行占大宗（上學 43.7%、放學 61.2%），其次為汽機車接送（上學 45.5%、放學 25%）。建議可做更細緻的統計，例如週一~周五各天或晴雨天之區分等。

（十二）臺南市忠孝國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

（1）本校位於臺南市東區舊農改場位置，校地面積 24,985 平方公尺。107 年收 36 班，學生數 951 人（107 學年度）。校內停車空間設有平面汽車停車場兩處、地下停車場一處，共可停汽車 60 輛、機車 110 輛；並規畫有自行車停車場一處及身心障礙車位 2 格。

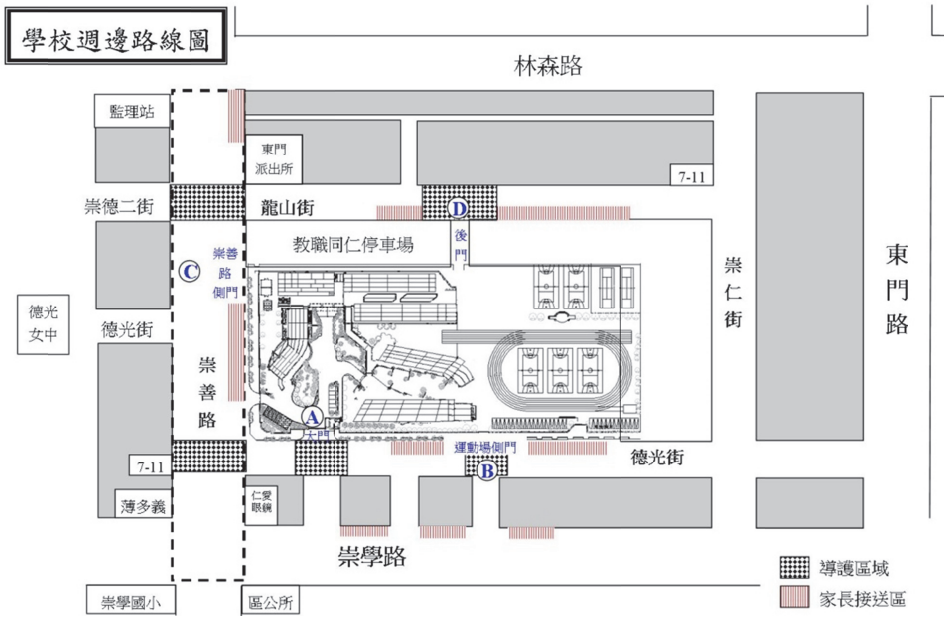
（2）107 學年度全校班級總數為 36 班，每個年級各設立一班體育專班（專長項目:田徑、桌球、游泳），學生人數共 951 人。全校教職員人數共 119 人。

（3）學生上、放學所使用之交通工具，如下表。

	上 學					放 學				
通學方式	家長接送		自行車	大眾運輸	步行	家長接送		自行車	大眾運輸	步行
	汽車	機車				汽車	機車			
人數	182	365	237	9	155	132	282	237	8	291
比例（%）	19	39	25	1	16	14	30	24	1	31

（4）家長接送區規劃於正門口左側及崇善路通學步道旁。步行上學使用前後門、運動場側門、崇善路側門均可進入。放學由正門、後門、運動場側門離校。自行車上學使用後門、崇善路側門。放學僅由後門騎乘離校。機車家長接送區規劃於正門口左側及崇善路通學步道旁。汽車家長接送區規劃於正門口左側及崇善路通學步道旁。

（5）學生上放學動線，如下圖。



（1）徒步上學與家長接送同學：

A. 從（A）大門口進入校園之同學請於崇學路下車後步行 100 公尺或於德光街靠近運動場側門下車步行 50 公尺進入校園。

B. 從(D)後門進入校園之同學請於後門右側家長接送區下車。（建議區域）

C. （A）大門口出校門：請直行至崇學路或步行至運動場側門後，再由家長接送或步行返家。

D. （D）後門出校門：請於後門右側家長接送區上車。(建議區域)

E. （C）崇善路側門：不開放。

F. 請統一從（D）後門出校門，並請遵守導護老師及糾察隊之引導。嚴禁將自行車騎至操場破壞運動場地。

（7）本校常設性導護工作一上放學各路口之交通概況分為學務處總導護、行政導護、值週輪值導護教師、交通導護志工等，其值勤任務為：

A. 學務處總導護：生教組負責學校整體交通導護規劃以及學生糾察之訓練。學務處行政人員（含主任共五人）每日輪值，主責上、放學正門口導護工作以及校外交通安全導護之協助。

B. 行政導護：主責放學後教學區、及依校園危險地圖之安全巡視。

C. 值週導護教師：負責上、放學三個主要交通導護區（崇善路德光街口、崇善路龍山街口、龍山街後門）之導護工作。

D. 交通導護志工：協助正門口及運動場側門之交通導護工作。

（8）上放學尖峰時間學校的交通情形，本校位處臺南市東區市中心位置，校園鄰近有相當多的店家住家以及學校（崇明國小、崇明國中、崇學國小、德光中學、勝利國小），上下學尖峰時間之人流量上看有 5000 人；距離本校校區不到 600 公尺處，每逢周一二五，更有大東夜市，主要幹道之一的崇善路在放學時段經常是塞車的。每周一二四的放學時段，德光街有垃圾車清運垃圾，對校門口處的交通導護亦有影響。龍山街後門斜對面為夏綠蒂托嬰中心，上放學時段亦有許多家長開車接送嬰幼兒，也會影響後門口的人車進出以及交通導護工作。

（9）學校特殊交通安全情形及因應作為：

A. 經調查本校學生通學方式屬摩托車接送最高、自行車比例次高，故本校相當重視安全帽的穿戴以及學生自行車是否具備安全配備；除了於每學年針對自行車騎士進行自行車交通安全相關課程之外，各班亦設有自行車糾察，每天檢查自行車是否有依規定停放指定區域、是否上鎖、不可裝有火箭筒，也有完善的交通糾察制度，針對沒有穿戴完整的騎士或違規行為進行勸導單的開立，讓騎自行車學生達到 100%戴安全帽好習慣。

B. 本校崇善路口之側門，因鄰近龍山街崇善路口（不到 50 公尺），加上對面即為學生補習街，為免學生放學時出側門後直接違規穿越雙黃線，故於國中部放學時段不開放，僅開放 15：30～16:00 讓本校幼兒園之家長進出接送幼兒，以確保學生、幼兒之安全。

2. 訪視所見特色與優點

（1）本校已成立交通安全教育推動小組，成員為校長暨校內相關主管同仁，並聘請當地龍山里與德光里里長為社區代表，此外也聘請家長會長與當地派出所所長為顧問，組織架構甚為健全。

（2）本校於學期初、學期末均有召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議內容與決議適切，成效良好。

（3）本校訂定有交通安全教育年度實施計畫與相關的執行辦法，執行後均有會議決議與追蹤，成效良好。

（4）鼓勵師生參與校際之交通安全教育研習活動，成效良好。

（5）透過親生手冊將學校對家長的宣導事項加以說明與宣導，另也透過家長代表大會討論交安議題。

（6）對於交通安全教育工作之推動有企圖心，設定校內交安環境建置、課程實施、與交安教材之製作為交通安全 1.0 版，友善鄰近社區的交安環境為交通安全 2.0 版。

（7）於校內佈設交通標誌、標線與號誌的設置態樣說明。

（8）設計有交通安全桌遊，以情境為故事背景，以四格漫畫為呈現方式，很有創意。

（9）學生拍攝微電影呈現不同的交通主題。

（10）推動友善人行道、協調增設號誌、增繪標線與校內路平專案，成效良好。

（11）設計交安四大守則之 logo，很有創意。

（12）學校均依據各項訪視指標分別造冊說明，以執行該項工作狀況照片為主。

（13）由上放學使用不同交通工具人數的差異可知，放學走路 31%較上學 16%為高，顯示並非家長不放心讓學生自行上放學，而另有其他原因（例如作息），若能針對原因改善，或可減少家長接送的比例。

（14）校內動線規劃適當，可落實人車分道，校門口共用出入口，應落實時間分隔，使不與學生活動區域衝突。

（15）自行車停放區盡量爭取設置車棚，或設置一些簡易的維修工具（打氣、加油潤滑）

（16）校園要注意維護其美感，標誌標線牆之內容難以與實境相符。利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境，讓學生瞭解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為。

（17）導護的工作在於評估學生有無遵照所學生活，非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。

（18）違規行為有輕重，例如機車未戴安全帽較自行車為戴安全帽更為重要，宣導的主力也在此。違規行為輔導需要瞭解其原因，解除原因就改善行為。需先瞭解學生是不知道其風險，或知道風險但因某些原因而未遵守等。

（19）學校的教學牆宜擴大運用，如做為教學、交通安全常識測驗使用、與學習評量等。此外建議教學牆實景可以利用 Google 街景圖，納入學校周遭道路的街景，讓學生更有臨場感。

（20）將交通安全四守則納入班會討論議題，惟建議老師宜給予適當的引導，讓學生能從相關的事故案例或自身的經驗中學習，透過班會討論建立觀念或加深印象。

（21）善用鄰近的社區資源，如監理站的參訪是個非常好的活動。惟建議學習單的設計與批改宜確實，資料中有部分學生的學習單是空白的，學校宜瞭解學生未填寫的原因，或是針對答錯的部分加強宣導，導正學生的觀念。

（22）學校能確實執行校外教學的各項安全措施，如駕駛行前配合警方酒測、逃生模擬演練、車窗擊破器演練等。

3. 改進意見與建議事項

（1）由於交通安全教育推動小組開會時顧問們均未列席。因此建議開會時也請顧問們列席，於會議時可收集思廣益之效。

（2）交通安全 3.0 版之進階內容如何可先加以規劃。

（3）鼓勵學生於自行車之輪輻上增加反光片之裝設，以保護騎車防止被側撞之安全。

（4）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（5）請特別將交安四大守則以演練之方式加以推廣。

（6）大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、交通服務隊的組訓、愛心商店選定評估等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續瞭解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

（7）學校已經統計學校上放學交通方式，建議再分年依照年級統計，並利用此資料於家長接送區的規劃、評估各項方案（如走路上學）的執行成效。例如今年與次年走路人數的比較可以瞭解學生使用交通工具的的情況。

（8）導護生的選拔、組訓、執行均已訂定的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足(20人),如何規劃更多的工作，或採輪值的方式讓更多的學生參與可再加強。

（9）學校週邊道路的環境的事故斑點圖宜再請管區派出所協助瞭解常見的事故型態（這些也會是學區同學常面臨的交通行為），並瞭解如何因應。

（10）家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。教職員汽車停車區有寬廣的空間，可考慮將家長機車接送空間內部化。

（11）自行車兩段式左轉有其適當的環境，校門口道路狹窄，應可直接左轉。

（12）學校周邊有多所學校，擴大接送區的範圍，讓學生走一段路上學是否可行，可再研議。

（13）愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。並有完整使用狀況的回饋。

（14）交通安全教育融入課程建議以實用為主，讓學生能在實際生活中驗證與實踐。

（15）建議自行車的安全教育宜加強宣導轉彎時要注意「手勢」的使用。

（16）建議確實批改與統計全校交通安全常識大會串的成績，並針對答對率較低的題項進行檢討，除了可掌握宜加強宣導的觀念，亦可作為學校規劃下學期交通安全宣導的重點。

（17）建議學校善用鄰近區域的危險地圖做為宣導與教學的工具，標註學區周邊道路的危險點，提供危險的原因與因應的做法，教導學生如何去認識道路上的風險，並且保護自身的安全。

（18）建議可利用會考祈福活動，提醒學生不要奔跑過馬路，若綠燈秒數不足時就不要強行通過，對學生而言，應該是相當好的情境教育。

四、固本組各校意見

（一）臺北市信義國中

1. 對學校現況的評價

（1）本校對於交通安全教育訪視的四項訪視項目，均準備有相當完整資料與佐證資料，且均以電子化資料提供委員查閱。所提「優質化計畫」內容含蓋四大重點，其對象完整、內容具體，且都有提出預期效益。

（2）在教學與活動上，學校課程發展委員會，透過各領域的檢視，盤點出相關的課程（包括國文、英語、數學、生科、社會、輔導、美術等科目），以融入交通安全議題的方式，編寫成各科目教案並發展對應的教學活動，以實施交通安全教學，並定期檢視實施成效，後再提交課發會進行課程滾動式修正。在實施交通安全課程時，也能善用相關資源，彙集網路資源教材。其中，交通安安課程架構能串連校本交安理念、校本主軸、課程主軸及交安議題、課程，相當用心。且各年級上下學期各學科均有課程的融入規劃。

（3）本校能充分的利用校園空間，包括風雨操場、藝文走廊、倫理樓、信義樓一樓等，設置交通安全標誌大型海報、學生作品、校內安全地圖、交通安全宣導跑馬燈，以及交通安全教室（作為交通安全課程、教學自行車構造、簡易維修操作、交通服務隊培訓，以及交通安全創意教學作品產出等的教室），以落實交通情境設置與教學。

（4）本校對於辦理校外教學輔導活動，除了會要求校外教學活動實施計畫書的提出與舉辦校外活動出發前的行前說明會之外，學校不僅進行了事前與當時車輛的安全審查，而且也進行了大客車的安全逃生說明及實際演練。在校外教學及相關校外活動結束後，也會依交通安全事項召開行程後的檢核與檢討會議，包括車況、駕駛態度與行為、交通狀況等議題。

（5）本校舉辦了不少的交通安全活動，如交通安全藝文競賽（包括四格漫畫、書法、海報繪畫與標語等）、專題演講（包括交通安全四核心能力、交通事故暨內輪差、交通安全基本認識、交通安全行人路權、自行車交通安全宣導、家長汽機車接送安全事宜等）、校慶趣味體驗活動等。

（6）在未來 108 學年度的教學與活動上，學校不僅很清楚的提出校本交通安全課程架構圖，以幸福學校、世界公民為校本願景，以交通安全四大守則（如我看得見你、你看得見我..）為校本交通安全理念，而且在架構圖中也很明確的指出交通安全的課程主軸（如交安心觀念、交安伴我行、交安安全行）與實施議題，以及各年級預計授課的主題。整體來說，學校規劃的「交通安全教育（教學與活動）精進計畫」是十分完備，而且也十分明確與具體。

（7）本校步行比例約 51%，請繼續鼓勵以提高學生步行或走一段路到校。

（8）本校辦理交通安全課程融入教學且公開觀課，並考量校本特色自行車課程與整體課綱之配合，將 108 課綱與四大守則規劃課程架構以及融入課程對應表，值得肯定。

（9）於學校週遭路口協調於上學時間規劃有「行人時相」，顯見學校對於學生交通安全改善之用心。

（10）藝文競賽僅有受指定的少部分班級派員參與，效益較為侷限。

（11）將志工與保全人員納入交通安全知能教育對象，立意甚佳。

（12）課程知能偏重於法規與標誌的認識，建議調整為以培養安全觀念與自他保護能力為主。

（13）自評表陳述完整，但佐證資料多以照片呈現實施情況，部分項目缺少必要的文字說明，例如教案內容、交通服務隊組織及訓練內容、校內人車動線地圖、導護志工與交通服務隊人數等。

3. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）對於導護老師、志工、保全或愛心家長的交通安全知能，除北市辦理外，教育局可分區辦理或鼓勵學校自行辦理。另建議可以建立幾個基本課程的教學影像檔，作為鼓勵學校辦理之用。

（2）本校自行車有 10%以上，就市區學校而言，相當特別；建議未來能為學生規劃車棚、車輛管理、雨衣架等設施或設備，也能定期檢查火箭筒、牛角等危險裝備的使用。辦理「單車成年禮」活動時，建議能有細緻的相關規劃（包括完整計畫、家長同意書、車隊編組、意外保險等）。

（3）建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（4）本校的校園街廓完整且均有人行道，故學生接送可儘量分散規劃，且鼓勵讓學生走一段路上放學。

（5）本校空間有一些有高低差，建議於梯階能有防滑條及反光警示。

（6）建議本校可善用標線（包括不同顏色的線條、標字、箭頭等）進行校園動線的規劃。

（7）自行車之教學，除技術檢測外，建議可增加對於車燈與反光片顏色之認識教學。

（8）學務處前交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（9）都會地區行人於行穿線上被車輛撞傷的情形很多，可列入有關行人避免汽車駕駛人受 A 柱擋住視線而致撞傷的教學。

（10）交通情境教學內容除內輪差外，建議增加對開車門與滑手機危險性之教學。

（11）由於交通安全最基本的精神與基礎，就是守法－遵守交通安全規則，所以培育出守法的學生即可以解決目前學校面臨的很多交通問題。

（12）因為校本交通安全問題很多（包括行人、單車、汽機車等運具使用），這可從學生日常的交通違規事項可見一斑；然而在考量到各年級學生學習的多樣化與活潑性，所以在交通安全教學與活動上，學校不妨可以依照運具的使用頻率，選定各年級學生的交通安全議題，如：一年級實施的重點在搭乘大眾運輸的守法，二年級在單車的騎乘(包括考照)與守法，三年級在運具使用（特別是單車）與社會接軌（至於走路與汽機車接送在小學階段已完成教學）。除此之外，學校也可以同時考慮涵蓋學校教師與學生家長，師長能以身作則，更是學生學習的楷模。

（13）考量有效、及時又精進的原則下，根據學校提供的資料，目前學校有課程教授單車安全，騎單車的學生人數也為數不少，所以不妨先訂定出校本交通安全的課程主軸，如：單車交通安全觀念、學習與落實三大主軸，再擬定出四大守則、五大

運動（守法）融入七、八、九三年級上述這三大軸，如：單車交通安全守則（包括大客車的內輪差與死角等）、學習（包括考照與相關標誌的認識），落實（安全騎出校園，如：單車成人禮，以及認識社會交通安全法律，如：事故處理）等。

（14）為了落實學校交通安全教學的精進計畫，學校也必須結合校內、外熱心參與交通安全教學之教師與校外人士（如：有意願的家長更佳），共同設計或編修各年級相關（但不重疊）的單車交通安全教材，並進行校內各年級實地的教學觀摩彼此學習，同時編製教學成效評量，以瞭解學生在單車交安觀念、知識與能力的學習成效。除此之外，在規劃交通安全教學的同時，也應該將學校交通安全情境的布置加以考慮其中，使交通安全情境與教學彼此密切的互相搭配。

（15）為了實現並完成本校交通安全教育的精進計畫，市政府教育局也同意提供經費的補助。對於市政府教育局提供的經費，除了一部分經費使用於交通安全情境布置之外，另一部份經費，學校可以優先考慮支援並鼓勵教師編製單車交通安全教材，以及隨後的實際試教觀摩與推廣，以及搭配的教學觀摩情境布置費用的開銷。

（16）目前所提出計畫在教學的部分最為完整，但成效評估之具體方法，建議可再補充。

（17）預期效益明確，但交通安全知能宣導以「滿意度」評價是否合於實施目的，請再考量。

（18）固本計畫硬體設施主要是接送區調整與情境教室改善（目前已有），針對家長接送區規劃方面除既有規劃外，建議採時間分散或空間分散，例如配合來車方向規劃不同區域，避免迴轉行為。此外，上放學的活動是交通安全中十分重要的一環，把應有動作落實執行，找出知識與能力的不足處予以加強，不僅是保護或營造安全環境。

（19）松仁路口已於上學時間設置行人專用時相，但仍建議市府交工處考量縮短週期時間，以避免因綠燈時間較短而有搶黃、闖紅情形（行人、車輛皆同）。

（二）桃園市楊梅國中

1. 對學校現況的評價

（1）交通安全教育委員會有很多校外委員（里長、派出所主管、地方仕紳等），可利於與地方各項的互動。

（2）在教學與活動上，學校學務單位（生教組），不僅主動與熱心交通安全教學的教師（包括國文、英文、社會、健體等領域）合作，規劃了國文、英文、社會、健體等領域，融入交通安全教學；而且也舉辦了不少的交通安全活動，如：交通安全海報設計、教室布置活動及交通安全常識測驗等。除此之外，也配合學校其他各類活動，融入交通安全主題。校內也有設置正確交通標誌、標線及交通安全教育佈告與教學，以落實校內交通情境佈置。

（3）本校校區範圍很大且有多種用途，且因地勢關係，交通動線凌亂。近年來大型建設工程已陸續完成，校本的交通環境改善有改進空間。

（4）目前校園內的汽機車停車空間與車輛動線，有進一步改善的需要。

（5）本校能針對上年度訪視委員所提之意見，認真加以改正與執行。例如校門口停車影響接送問題，劃設禁停紅線並做宣導、請警員協勤等。

（6）學區與校內安全地圖的建置，尤其是校區廣闊、學區廣大，更為必要。此外針對應如何安全使用應有更完整教導，例如僅稱「易發生事故」不足以防止事故，需教導具體的危險因素及正確使用觀念與習慣。

（7）教案設計方面於 45 分鐘課程中包含行人路權、腳踏車安全、機車安全、汽車安全、預防概念，及標誌（誤為「路標」）認識等眾多觀念，是否得以執行？建議選擇重點項目給予多次（每次時間不一定要完整的一節課）傳達。

（8）編制戶外教學活動手冊佳，但缺乏交通安全觀念與執行，建議補充。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）建議本校能利用 SWOT 策略分析校本交通安全課題，並提出相對應的短、中、長期改善對策。關於交通安全工作之推動，也建議學校能引用目標管理流程 PDCA（Plan-Do-Check-Action）於學校推動交通安全教育、活動、座談會等活動，透過規劃（Plan）、執行（Do）、查核（Check）、行動（Act）四階段工作，以確保每次的計畫或目標都能有效達成。

（2）本校歷經多年多項建設工程，建議利用校園工程逐漸完工機會，重新規劃並配合正確的標誌標線、重新規劃人車動線、檢討與重新進行學校空間區劃，例如車輛（含服務性車輛）不得進入的區域、停車空間規劃等。可使用標誌、標線（包括不同顏色的線條、標字、箭頭等）或號誌，進行校園空間規劃與人車動線的導引或限制。

（3）由兩側校門進入學校之步行學生，宜有行人標線區劃進入教室走廊空間，左右轉進入學校之汽機車務必禮讓行人。

（4）校園的汽機車停放空間也須要整體重新規劃，使用與管理規則（例如通行時間、動線管制等）也須要完整建立。

（5）對於標誌與標線之正確使用，請小心。例如學校入口「輔 2」標誌之顏色與設置不當，須更正。

（6）學校交通情境所規劃之交通設施，建議於設置前請當地交通局或相關的專家先加以審視。

（7）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（8）學校雖然有「交通安全教育的規劃設計與實際運用於教學活動」，但是缺乏交通安全教學實施的指導方向與核心價值，所以無法「有效的」規劃符合交通安全核心能力的教學課程與設計相關教案，並運用相關資源進行教學，還有精進空間。

（9）因校本交通安全問題很多（包括行人、單車、汽機車等運具使用），所以在交通安全教學與活動上，學校不妨可以選定學生最主要的違規交通安全行為與習慣，而實施的重點與方向，當然除了學校的主體學生之外，也應該同時考慮涵蓋學校教師與學生家長。

（10）考量到有效、及時又精進的原則下，根據學校提供的資料，目前學校有課程教授單車安全，騎單車的學生人數也為數不少，以及市政府在校門口設置有 ubike 設施，所以不妨先訂定出校本交通安全的課程主軸，如：單車交通安全觀念、學習與落實三大主軸，再擬定出四大守則、五大運動（守法）融入七、八、九三年級上述這三大軸，如：單車交通安全守則（包括大客車的內輪差與死角等）、學習（包括考照與相關標誌的認識），落實（安全騎出校園，如單車成人禮，以及認識社會交通安全法律，如事故處理等。

（11）為了落實學校交通安全教學的精進計畫，學校也必須結合校內、外熱心參與交通安全教學之教師與校外人士（如：有意願的家長更佳），共同設計或編修各年級相關（但不重疊）的單車交通安全教材，並進行校內各年級實地的教學觀摩彼此學習，同時編製教學成效評量，以瞭解學生在單車交安觀念、知識與能力的學習成效。除此之外，在規劃交通安全教學的同時，也應該將學校交通安全情境的布置加以考慮其中，使交通安全情境與教學彼此密切的互相搭配。

（12）為了實現並完成本校交通安全教育的精進計畫，市政府教育局也同意提供經費的補助。對於市政府教育局提供的經費，除了一部分經費使用於交通安全情境布置之外，另一部份經費，學校可以優先考慮支援並鼓勵教師編製單車交通安全教材，以及隨後的實際試教觀摩與推廣，以及搭配的教學觀摩情境布置費用的開銷。

（13）本校提出計畫實施內容為「校園交通情境布置」與「購置導護志工裝備」項，後者未基於 SWOTs 分析；且此兩項是否足以改善該校交通安全問題，建議可再考量。

（三）新竹縣芎林國中

1. 對學校現況的評價

（1）簡報資料完整，且訂定有編列經費之優質化改善計畫。

（2）校門口為一危險坡道，來往車速很快，路邊人行道寬度甚窄且品質不良。左轉後相鄰路口左轉之視線甚差，曾發生交通事故。

（3）自行車通學學生的自行車均裝設頭燈，學生已具備相關的道安知識。學校舉辦自行車的「單車成人禮」活動，以實際戶外活動讓學生學習自行車道安知識。

（4）學生通學至學校之路線的通行空間有限，且有路側違規停車問題(從路側跨至部份車道),影響走路和騎自行車通學安全，宜教導學生繞行路側違規停車前，應如何注意來車。

（5）學校周遭交通工程相關設施改善建議：(1) 校門口枕木紋標線寬度窄，可加寬增加其明視度。(2) 校門口右側為下坡彎路路段，視線不佳，建議檢討反射鏡位置和角度，並教導學生如何利用反射鏡觀察來車。建請交通處邀請相關單位進行改善。

（6）建議改善學生自行車裝置火箭筒（讓乘客站立）和尾燈遮蔽等問題，必須讓學生知道這些問題對安全的影響。

（7）芎林鄉形狀狹長，且道路環境對行人與自行車並不友善，導致本校上放學以家長接送為主，間接減少學生自身用路經驗。

（8）西校門口道路有坡度，且標誌缺乏、標線設計不良，導致車輛速度快且行車動線變動大。

（9）西校門口道路路側狹窄，缺乏合適之行人與自行車牽行空間，且道路似無充分照明設備，整體而言不利行人與自行車用路安全。

（10）學校利用教職員校外停車場作為家長接送區部分空間，在學校人數逐年減少狀況下，似無明顯疑慮。惟家長接送時不一定遵守相關規定停放，並常直接迴轉下山。

（11）校園內停車場（格）部分標線斑駁或劃設不當。

（12）全校約有四分之一學生以自行車上放學，建議能加強自行車騎乘安全教育、自行車事故安全宣導以及自行車設備（尤其是照明）管理。

（13）學校部分交通安全宣導資訊有誤或學生作品內容有誤未被導正（例如行車管制燈號位置），宜重新檢視。

（14）書面資料部分多為 102 年資料，應進行更新。

（15）交通路線單純易管理，但道路狹窄、車流量大、車速快，存在風險。校方積極提出周邊交通環境改善建議，例如延長定時號誌時間、申請跳動路面（此未獲同意）、與周邊商家協商改變作為（例如請砂石業者將車輛停放於他處）等，值得肯定。

（16）雖針對家長宣導，但成效有限，甚至有家長縱容學生騎乘機車且發現國小端不夠重視，因此在此既定條件下如何於國中端加強交通安全教育，更形重要。亦可藉由反思、討論，讓學生學習如何在錯誤的環境中做正確的選擇。

（17）積極改善車輛停放秩序，如建設停車場、腳踏車停車場加設車棚與停車架。

（18）情境教學方面：標誌牆功能不強、但有許多配合現場環境設置者佳。標誌教學並不只是認識標誌的內容，更重要的是瞭解背後設置的緣由與隨之遵行的意義。

（19）自行車現場檢視發現多數車輛設置警示燈，且幾乎全數都有安全帽，但較少配置前方燈具，建議再行協助添置。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）學校出校門左轉後相鄰路口左轉之視線甚差，雖裝設有反射鏡，但旁邊廣告物太雜且巨大，建議加以拆除。該路口之號誌亦建議增加運轉時間，惟在非尖峰時間可縮短其週期。

（2）自行車教學除技術檢測外，建議可增加對車燈與反光片顏色之認識教學。

（3）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（4）編列有經費之優質化改善計畫，於設置前建請由專家先行檢視。

（5）交通安全教育首重對校本問題的瞭解，以有限資源執行交通安全教育工作，讓學生培養帶得走的道安問題因應能力。建議請當地芎林分駐所提供當地的事故資料，也可透過學校師生的交通安全問題調查，更瞭解學校的交通安全教育內容是否能對治問題。此外，教育處亦可透過交通部道安會所建置之事故資訊平臺，提供校方相關資訊，若有該平臺使用問題或建議事項，也請提供給該系統建置單位改善之。

（6）自行車路考部分，建議針對學生騎自行車所遭遇的道安問題，設計教學內容，並進行路考。

（7）學校積極欲改善校內交通安全情境佈置，校內原設置「認識交通標誌」牆面，走廊和樓梯亦有繪製標線，但已較不清楚。建議學校除了「舊換新」之外，更應思考交通安全情境佈置之意涵，例如：交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，更須瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義，交通標誌牆缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。

（8）自行車停放區和學生上放學經過之牆面預計增置大型掛布，希望能以貼近學生需學習的實用交通安全知識設計相關內容。例如：設計學區安全地圖，並在圖上標示問題地點、交通安全問題與因應對策。

（9）交通安全教育委員會以學校成員為主，建議可以適當引進外部委員，尤其可邀請派出所主管，讓學校更能掌握周遭道路交通安全狀況與事故類型及發生原因。

（10）建議可邀請交通安全專業人員進校演講，加強師生對交通號誌、標誌、標線的正確認知，另亦可加強無照駕駛、違規行為危險性的宣導。

（11）學校行事曆其實有安排自行車設備檢查，然仍可發現不少學生之自行車設備有安全疑慮，建議相關檢查可再落實。

（12）建議向學生宣導行走或牽行自行車時，盡量面向來車。

（13）交通違規的處罰宜讓其瞭解為何該行為不當以及可能導致的後果，尤其是針對重覆違規的同學。

（14）建議可結合學校教育目標（尊重生命、知福惜福；親師合作、互相支援;主動探索、合作學習)進行交通安全教育之規劃。

（15）建議改善周邊環境，包括校門口文衡路枕木紋標線未依設置規則劃設（長度、間隔、寬度）應改善；兩側山路建議加設學校、當心行人標誌。

（16）教具與校內環境營造應有整體教學目標與教學計畫為導，並有實施計畫為依據，目前計畫僅依交通安全教育訪視項目編擬，是否得以推動尚有疑慮。建議能有明確計畫與預定時程之規劃。

（四）新竹市建華國中

1. 對學校現況的評價

（1）學校簡報資料依獎優方式撰寫，內容詳盡與完整，且有得獎的創意影片製作，但缺少訂定優質化改善計畫。

（2）學校門口出入之交通槽化動線怪異，會迫使所有離校之汽車違規行駛。

（3)「交通安全常識測驗」題目內容需再檢視其正確性，如：行走時，看到黃燈該如何應對? 停下來或快步走都得視情境才能做出安全的因應。此外，在題目內容設計部分，建議以學校重視的道安問題及交通安全教育內容設計題目，並進行錯誤題分析，以瞭解學校所推動的交通安全教育之學生學習成效。

（4）學校位於新竹市市區，107 學年度上學期超過五成、下學期超過八成學生走路上放學。

（5）學校能多方收集交通安全教材，並邀請相關專家學者進校演講，包括交通大學張新立教授、創世基金會等。

（6）本校學生以走路為主要上放學方式，然出了學校周遭，道路環境即不佳（例如缺乏友善行走空間）。

（7）對於校園周邊環境與學生安全步行環境之營造瞭解完整，值得肯定。

（8）將交通安全四守則納入實施計畫之教育主題，且交通安全教育實施計畫完整，值得肯定。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）學校門口出入之交通槽化建議請當地交通局重新規劃。另該路口之號誌亦建議就其時制計畫重新安排。

（2）自行車教學除技術檢測外，建議可增加對車燈與反光片顏色之認識教學。

（3）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（4）請儘速訂定優質化改善計畫。

（5）交通安全教育首重對校本問題的瞭解，以有限資源執行交通安全教育工作，讓學生培養帶得走的道安問題因應能力。建議請當地警局提供當地的事故資料，也可透過學校師生的交通安全問題調查，更瞭解學校的交通安全教育內容是否能對治問題。

（6）學生走路通勤學生比例高，行人行走安全是學校交通安全教育的重點，常見的事故為行人任意穿越道路以及未注意左右來車，另行人為確保自身安全，綠燈穿越路口亦需注意許多安全問題，需注意左右是否有闖紅燈車輛、綠燈行向的轉彎車，自己不可邊走邊滑手機，這些都是需教導學生的交通安全知識，提供給學校參考。

（7）學校校門口標線及號誌問題，建議請教育處和交通處辦理會勘進行改善。另建議交通處未來在學校附近設置交通工程相關設施前，應邀請當地相關單位參與（如：學校、里長）。

（8）建議加強教育學生行走安全教育，尤其針對學校周遭常見危險情境，例如閃光號誌路口穿越，遇行穿線之因應方式等。另亦建議學校能教導學生行人事故嚴重性，避免因長時間忽視微違規潛藏之事故風險。

（9）校門口為校內評選最危險的地點，且經實地勘察發現多處標線繪設有誤，號誌控制亦有改善空間，建議可以與交通處進行現場勘察。

（10）在學校周遭危險地點未工程改善時，可先教導學生行經各危險地點應注意事項，尤其是視線遮蔽及視距過短等問題。

（11）校園內人車動線稍嫌複雜，學校又預計在暑假進行新大樓施工，建議學校能重新檢討動線，減少校園人車衝突。

（12）建議能持續收集交通事故與違規統計、能多宣導車頭朝外及進行校內環境改善（包括明確的行人步道、改良不正確的標線、加設反射鏡等）。

（13）自行車考照場地除期末闖關外，可納入教學使用以體驗加強交通安全觀念。

（14）建議違規統計應持續累積，藉由學生的行為表現，可瞭解學習瓶頸，並可加強輔導（非以處罰為目的），以及可供進行成效追蹤。

（15）各項活動與教學建議具有一致的目標，例如透過教學培養觀念，再藉由參與短片競賽綜整成果。

（16）短片競賽主題建議採用行人與自行車安全，較貼近學生目前生活環境。

（五）雲林縣崙背國中

1. 對學校現況的評價

（1）本校校區很大，街廓完整，東北西側均有完整人行道，目前也使用北門、東門及西門。

（2）目前僅呈現英文課程融入交通安全教育教學，其他領域宜進一步推廣。

（3）由國二學生輪流擔任交通糾察工作。

（4）協請花蓮王錦懋老師的志工團隊，到校協助繪製自行車考照場地。

（5）學校針對學生交通安全教育有 SWOT 分析，惜未據以提出改善策略。

（6）在學生交通安全教育中缺交安四大守則之宣導。

（7）在教學與活動上，學校學務處及其生教組，不僅能主動與熱心交通安全教學的教師（包括國文、英文、自然、綜合輔導、童軍、健體等領域）合作，規劃了國文、英文、自然、綜合輔導、童軍、健體等領域，融入交通安全教學；而且也舉辦了不少的交通安全活動，如：交通安全專題講座、交通安全海報設計、教室布置活動及交通安全常識測驗等。除此之外，也配合學校其他各類活動，如：單車旅行、期末路跑、校外教學等，融入交通安全主題，進行交通安全宣導。校內也有設置正確交通標誌及交通安全教育佈告與教學，以落實校內交通情境佈置。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）本校有 SWOT 分析，但應分別針對各種狀況下研提因應對策；另建議可以採用計畫管理 PDCA 的作法。

（2）訪視資料的準備，建議以訪視的四大項目及其細項目來準備。各類資料夾可分別建立，以累積歷年資料。

（3）建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（4）建議建立完整的校園安全地圖及學區安全地圖，以利於與家長及學生溝通校方交通管理方式之用。

（5）建議補充學生違規資料與輔導作為，也建議收集學區交通事故資料，並分析事故態樣分析，以作為對學生宣教之基礎。

（6）校園的停車空間與動線管理，建議重新檢討與調整，並建議善用標誌（包括警告、禁制與指示性質）及標線（包括不同顏色線條、箭頭、標字等）來布置。另建議車頭朝外停放。

（7）自行車有考照場地外，考照相關作業、自行車車輛的管理（包括火箭筒、牛角之禁止）、車尾與輪胎安全警示等，宜有相關的配合作業。

（8）建議善用交通部 168 交通安全入口網的相關資源（包括最新消息、簡報檔或影像等），作為對學生宣教之基本教材。

（9）學生騎自行車之人數多，但大多數安全配備不足，建議可鼓勵裝設輪幅上的反光片，以增加夜間騎乘的安全性。另對於車輛燈光顏色之認識教學，亦可參考交通部 168 或相關網站的資料加以整理與教學。

（10）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（11）如何過馬路為交安四大守則之重要項目，應特別加以宣導。

（12）如有剩餘閒置空間，建議可規劃設置有實用教育功能之交通安全教室。

（13）學校雖然有「交通安全教育的規劃設計，也實際運用於教學活動」,但是缺乏交通安全教學實施的指導方向與核心價值，所以無法「有效的」規劃符合交通安全核心能力的教學課程與設計相關教案，並運用相關資源進行教學。由於交通安全最基本的精神與基礎，就是守法－遵守交通安全規則，故培育出守法的學生即可以解決目前學校面臨的很多交通問題。

（六）屏東縣中正國中

1. 對學校現況的評價

（1）前後門之號誌雖已設置，但全日均採閃光運轉。後門隔著田寮巷為學生之自行車停車棚，學生進出有安全顧慮。前後門之禁停區仍有部分家長違規接送。交通導護志工募集不易，目前僅剩四人。

（2）學校列出許多交通安全教育課程內容，宜再檢視課程內容的教學目標，希望能對治學生面對的道安問題，讓學生培養帶得走的道安問題因應能力。

（3）學校附近三色號誌現況運作是閃黃燈和閃紅燈，仍由導護和交通隊人員進行交通管制，建議在通學時段仍以三色號誌運作為宜。另建議請交通隊協助學校檢視學校周遭地區的號誌和標線的適合性。

（4）校園幅員廣大，加上近年學生人數減少，教職員生停車空間足夠，然目前停車格劃設較為分散，且停車秩序略顯紊亂（例如車頭未朝外、車輛未停放在停車格內）。

（5）校園人車動線略顯複雜，且有部分人車潛在衝突點，需仰賴交通服務隊避免危險。

（6）約有三成學生利用自行車通學，但主要的自行車停車場在主校區外，學生上放學時需穿越道路以停放或騎乘自行車。

（7）學生自行車違規行為以未戴安全帽為主，學校記有 107 學年度之違規記錄，懲處方式以記過或警告及愛心服務為主，似未連結行為導正。

（8）學校四周人行設施良好，然使用率似乎不高（依學校簡報內容）。

（9）學校四周標誌標線設置及號誌管制方式有明顯可改善的地方。

（10）學校周遭車流大型車占一定比例，加上部分路口未設計合理之自行車停等空間，造成騎乘自行車上放學時潛在危險。

（11）學校目前僅有三個愛心商店，考量有三至四成騎乘自行車與步行上放學時間，愛心商店似有擴充可能。

（12）周邊通學步道建置完成，校園廣大且校門眾多，但各個出入口之功能與管制方式、時段明確，配合學生通學需求規劃，值得肯定。但建議重新檢視人車動線，包括來往方向、停車位置，以降低衝突為考量進行調整。

（13）瑞光路與田寮巷是校方最擔心的路口，交通量大，且學生自行車多於此路口待轉，但待轉空間狹小。經現場訪視發現周邊道路標線劃設錯誤多，尤其是自行車停車場的路口，建議申請會勘重劃；而田寮巷與瑞光路的路肩太寬，且路面邊線與禁停紅黃線重複劃設，不利使用與管理。

（14）周邊交通號誌建請縣府或公所整體控制，既已設置三色號燈應充分使用，若僅採閃燈控制無法阻斷車流供行人通行，則應改採定時號誌，並做有限連鎖，不需要學校自行操燈，以利周邊車流連續行進。

（15）建議學校周邊增設學校、當心行人、當心自行車等標誌。

（16）將交通違規納入校規懲處，設有處理程序單，制度明確，但佐證資料中未見整體統計，建議補充以供統計重點項目納入教學輔導，並利後續成效追蹤。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）前後門標誌、標線與號誌之設置並不妥當，有待重新檢討，建請交通隊協助重新規劃。

（2）無障礙停車位與親子停車位設置數量不足，有待增設。

（3）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（4）自行車教學除技術檢測外，建議可增加對車燈與反光片顏色之認識教學。

（5）請特別宣導如何過馬路的要領，並擴及交安四大守則與全民五大交通安全運動之推廣。

（6）學校校內設置「認識交通標誌」牆面，交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，更須瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義，交通標誌牆缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。

（7）學校已有自行車安全教育，也進行未戴安全帽的違規統計。由於事故發生原因人為因素多，除了騎自行車之技能學習及認識自行車機械構造之外，建議亦須強化學童自行車風險問題的安全教育（如：任意橫越道路風險、大路口未二段式左轉風險、直接左轉或右轉前未提前以手勢示意轉向風險、左轉或右轉前未充分注意車況風險、快速騎自行車風險、闖紅燈風險、風險雙腳站立在火箭筒上被載風險等等）。

（8）交通安全教育首重對校本問題的瞭解，以有限資源執行交通安全教育工作，讓學生培養帶得走的道安問題因應能力。建議請當地警局/交通隊提供當地的事故資料，也可透過學校師生的交通安全問題調查，更瞭解學校的交通安全教育內容是否能對治問題。

（9）針對校外周遭道路標誌、標線與號誌改善，建議與市公所、派出所、里長及相關單位共同辦理會勘。

（10）學校前校門位於道路轉彎處，除應進行會勘改善外，建議加強校門口意象，讓車輛穿越前校門時能適當減速並停等。

（11）建議可洽高雄區監理所，向學生宣導大型車轉彎內輪差、配戴安全帽等安全議題。

（12）建議可洽創世基金會屏東分會進校宣傳交通安全保腦資訊，或可減少學生未配戴安全帽之違規行為。

（13）建議全面檢視學校停車場配置及人車動線，有效利用廣大校園，以減少人車衝突。

（14）建議可參酌其他學校宣導學生上放學方式，減少家長接送學生集中於校門口，應可有效利用校園周遭良好的人行道。

（15）除瞭解學生使用各校門口比例外，亦可延伸調查學生主要使用的上放學道路，作為配置有限導護資源以及延伸愛心商店之依據。

（16）教學計畫方面建議：（1）運用班週會之規劃佳，但建議應有成效追蹤。（2）教學應有具體目標，且讓學生自被保護的立場，提升至自我保護甚至保護他人之立場。（3）不求大量課程融入，建議建立各年段具體教學目標，可於短時間密集（例如在一周內有課程、活動、演講等）加強。（4）校方提出劃設自行車路考區的場地合適，但鋪面狀況不佳，若不改善直接劃設標線恐無法耐久，建議一併處理。

（17）優質化計畫建議聚焦先鎖定校內可執行的課題，並區分為短期與長期計劃，以利持續推動。

（七）南投縣埔里國中

1. 對學校現況的評價

（1）校區方正，有完整街廓，共使用 3 個校門，2 學生交通專車使用側門進出，正門口於上放學期間以通學巷管制交通，但家長機車常有違規情形。

（2）學校網站有交通安全單元，但建議能連結交通部 168 交通安全入口網。

（3）教學部分僅有英文有融入教學，其他領域尚無適當的融入。

（4）腳踏車使用側門，且有機車棚，建議檢查學生不要裝置火箭筒、牛角等危險裝備。

（5）學校校地廣闊，面積達 5.2 公頃，學校透過值週導護管控二相鄰路口並形成「通學巷」，但機車部分較難控管。

（6）學校簡報資料完整，且訂定有編列經費之優質化改善計畫。

（7）在學生交通安全教育中缺交安四大守則之宣導。

（8）教師車輛停車時有半數以上並未車頭朝外。

（9）在教學與活動上，學校學務處及生教組，在學校首頁上提供了各種交通安全教學資源，以方便本校交通安全相關科目教師下載參考，而且也放置了交通安全教學網站連結，以作為交通安全融入資訊課程教學。教師也會利用早自習時間、彈性課程、綜合課程進行隨機交通安全教學活動。

（10）本校舉辦了不少的交通安全活動，如：交通安全相關宣導、交通安全繪畫比賽等。此外，也配合學校其他各類活動，如：校園交通巡禮等，融入交通安全主題，進行交通安全宣導。校內也有設置正確交通標誌及交通安全教育佈告與教學，以落實校內交通情境佈置。

（11）校園停車空間足夠，但停車位較為分散，且教職員配有遙控器可以在學校三個門口進出，造成較多的人車潛在衝突。

（12）校園停車多半未遵守車頭朝外停放原則，具潛在危險。

（13）校園停車格線多已斑駁，造成少數停車行為紊亂。

（14）學生上放學以走路為主，校方亦申請有通學巷，且校園周遭具有不錯的人行空間。

（15）學校正門與側門周遭違停嚴重，恐有影響學生上放學安全之虞。

（16）北環與西安路口之交通號誌常年為閃燈，可與上游路口連鎖，以減少交通導護與糾察隊之執勤負擔並增加安全。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

（2）北環路/西安路之行車管制號誌\目前為全日閃光運作，建議能與相鄰的路口號誌連鎖，正常運作。

（3）建議依據訪視時提供的相關資料，依據四大項目及各小項，推動交通安全教育工作，至少包括七大領域的交通安全融入教學，逐年累積相關計畫與佐證資料。

（4）標誌牆及交通安全標語並等於情境布置，建議本校善用不同性質的標誌、標線（不同顏色之線條、箭頭、標字等），區劃校園空間與人車動線。目前校園空間以導盲磚為主體的規劃，建議未來能適當調整。

（5）本校欠缺對於交通安全四大守則的教學或活動，宜陸續推動。

（6）無障礙機車停車位標線脫落，請加以補繪。

（7）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（8）自行車應有之標準裝備建議加以宣導，特別是對於輪輻上的反光片有缺漏者應加以補裝。

（9）請特別宣導如何過馬路的要領，並擴及交安四大守則與全民五大交通安全運動之推廣。

（10）教師車輛車頭朝外之優點請加以宣導，以便養成良好習慣。

（11）建議學校可考慮調整部分停車格位，讓其更靠近校門，並搭配車輛進出時間與行人主要進出時間區隔，減少人車潛在衝突。

（12）建議校方能以事故案例向教職員多宣導車頭朝外停放原則。

（13）建議校方能增補校園停車格線，尤其是身障停車格位。校園內標誌標線繪製亦可作為學生環境教育之用。

（14）建議校方能針對學生主要的走路上放學型態進行交通安全教育，另外亦可主動向分局洽詢學校周遭主要事故型態，設計交通安全教育內容。

（15）校方隔壁就是埔里國小，建議學校周遭路口能增設行人專用號誌。

（16）建議能加強糾察隊執勤訓練，提供正確執勤之知能。

（17）學生需提供家長同意書才可申請校園腳踏車停車證，建議可在同意書內加入自行車安全設備要求（例如車燈、反光條、不得加裝火箭筒等），以增加學生騎乘安全性。

（八）花蓮縣富源國中

1. 對學校現況的評價

（1）學校位於臺九線 260K，班級數僅 5 班，學生總數 62 人。為一所前後無村無店的偏鄉小校。因臺九線縱坡拉直，車速極快，且使得從校門口進入校園內形成一斜坡。

（2）重視自行車教學，辦理單車微旅行，並與新竹市光武國中法拉第單車環島課程策略聯盟，締結姊妹校，進行社區單車義診及維修課程。。

（3）學校已結合許多校外資源（如：富源消防隊、自行車店老闆）和校內資源（如：校車進行逃生演練）強化學生的交通安全教育。

（4）臺九線（死亡公路）流量大，車速快，大車多，學校緊鄰臺九線，目前仍在進行拓寬工程，完成後學生可能會面對更多

危險的交通安全問題，建議強化相關交通安全教育。此外，花蓮地區有許多學生會騎電動自行車，電動自行車的交通安全問題為另一項挑戰。

（5）校門有視線遮蔽的安全問題，建議請公路局進行改善。

（6）學校側門有設置反射鏡觀看右側來車，但無反射鏡觀看左側來車，建議改善，並於交通安全教育課程中教導學生如何利用反射鏡觀察來車。另亦請檢視校園內車行動線和相關引導標線繪製之適合性。

（7）在教學與活動上，學校課程發展委員會，透過各領域教師的檢視及合作，盤點出相關的課程（包括國文、英語、自然、社會、健體、藝文、綜合等科目），以融入交通安全議題的方式，編寫成各科目教案並發展對應的教學活動，以實施交通安全教學（並定期檢視實施成效，後再提交課發會進行課程滾動式修正）。在實施交通安全課程時，也建置了相關教材與影音資源，以鼓勵教師能加以善於運用。

（8）學校也能充分的利用校園空間，設置各類的交通標誌（包括指示、警告、禁制等）、交通安全四大守則、交通安全宣導，以及交通安全教室（作為交通安全課程、教學自行車構造、簡易維修操作，以及交通安全創意教學等的教室），以落實交通情境設置與教學。

（9）對於辦理校外教學輔導活動，除了會要求校外教學活動實施計畫書的提出與舉辦校外活動出發前的行前說明會之外，學校不僅進行了事前與當時車輛的安全審查，而且也進行了大客車的安全逃生說明及實際演練。在校外教學及相關校外活動結束後，也會依交通安全事項，召開行程後的檢核與檢討會議。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）建議校門口於斜坡處增繪標線，以顯示該處之車輛為雙向通行，且出校門後必須右轉。

（2）建議於進口校門右轉直行路段增繪道路邊線，且於道路盡頭轉彎處增設輔 2 標誌。

（3）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（4）建請特別宣導如何過馬路的要領，並擴及交安四大守則與全民五大交通安全運動之推廣。

（5）學校重視自行車安全，規劃學生自行車路線，指導學生學習自行車基本維修，並辦理「腳踏車微旅行」活動。由於事故發生原因人為因素多，除了騎自行車之技能學習及認識自行車機械構造之外，建議亦須強化學童自行車風險問題的安全教育（如：任意橫越道路風險、大路口未二段式左轉風險、直接左轉或右轉前未提前以手勢示意轉向風險、左轉或右轉前未充分注意車況風險、快速騎自行車風險、闖紅燈風險、風險雙腳站立在火箭筒上被載風險等等）。

（6）交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，更須瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義，交通標誌大富翁缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。

（7）交通安全教育首重對校本問題的瞭解，以有限資源執行交通安全教育工作，讓學生培養帶得走的道安問題因應能力。建議請當地警局/交通隊提供當地的事故資料，也可透過學校師生的交通安全問題調查，更瞭解學校的交通安全教育內容是否能對治問題。

（8）周邊環境改善建議：（A）臺九線施工區交通維持計畫不佳，建議公路總局整體檢討並落實執行。（B）學校正門校門影響視距，且因臺九線拓寬於正門口處為加速區，若未改善恐影響校內車輛通行安全，建議改善校門設置方式。（C）學府路側門亦有校門阻擋致視距不足問題，建議加設一面反射鏡，以供學校往外車輛觀察社區方向來車。

（9）行動劇的做法佳，但建議：（A）道具與內容的正確性（例如未戴安全帽非刑責、自行車無須強制戴安全帽）。（B）內容較偏向於罰鍰（因為要罰錢所以不能做），應調整為行為與態度之引導。

（10）建議蒐集週邊肇事與交通違規統計，作為宣講或規劃課程依據。例如利用臺九線的較高風險的道路環境與施工機會進行教育

（11）因應學校特色與人力，無須分散於多種課程，建議聚焦於四大守則並藉由課程、活動重複提醒

（12）改善計畫建議依單車微旅行的特色擴充，並增加學生自主學習內容：（A）單車微旅行的服裝建議採亮色，（B）加入安全騎乘行為與四大守則內涵教學。

（13）由於交通安全最基本的精神與基礎就是守法「遵守交通安全規則」，故教學與活動重店在於培育出守法的學生，即可以解決目前學校面臨的很多交通問題。

（九）宜蘭縣國華國中

1. 對學校現況的評價

（1）學校簡報資料依獎優方式撰寫，內容詳盡與完整，且學校有針對學生交通安全教育作 SWOT 分析，並據以訂定有優質化改善計畫。

（2）交通組長提供學校周遭之交通事故資料，使改善作業有其重點。

（3）與渡小月餐廳協調其停車場作為家長接送的停車場，具有創意。

（4）宜蘭縣與會警官（朱組長）已積極分析宜蘭縣的事故基本特性，需重視國中自行車安全，且已加強幹道/支道的路權知識宣導。

（5）家長接送需區分汽車接送與機車接送數量。

（6）學校學生數多（1,227 人），多個校門可出入，建議以各種交通運具進出時間和數量重新規劃校門的進出動線。

（7）校門口是雙 T 路口，針對設置號誌設施，建議再更深入瞭解人車數量，並辦理會勘。

（8）在教學與活動上，學校學務處及其生教組，透過交通安全相關科目（如：健體領域，健康教育科目）熱心教師的協助，將交通安全議題融入的方式，編寫成相關科目的教案，並發展對應的教學活動，以實施交通安全教學。

（9）舉辦了不少的交通安全活動，如腳踏車安全宣導、搭乘公車安全宣導、交通安全海報宣導、交通安全繪畫比賽、交通安全紙筆測驗、交通安全演講、影片宣導等。除此之外，也配合學校其他各類活動，如交通安全盃路跑比賽等，融入交通安全主題，進行交通安全宣導。校內也有設置正確交通標誌及交通安全教育佈告與教學，以落實校內交通情境佈置。

（10）對於辦理校外教學輔導活動，除了會要求校外教學活動實施計畫書的提出與舉辦校外活動出發前的行前說明會之外，學校不僅進行了事前與當時車輛的安全審查，而且也進行了大客車的安全逃生說明及實際演練。在校外教學及相關校外活動結束後，也會依交通安全事項，召開行程後的檢核與檢討會議。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

（1）身障車位不足，請增設。

（2）交通標誌之認識教學建議可訂定計畫，先由學校周邊之標誌認識開始，逐步擴展至其它有主題項目的重要交通標誌、標線與號誌。

（3）請特別宣導如何過馬路的要領，並擴及交安四大守則與全民五大交通安全運動之推廣。

（4）自行車應有之標準裝備建議加以宣導，特別是對於輪輻上的反光片有缺漏者應加以補裝。

（5）目前已知培英路和四育路口 107 年事故 6 件，除此路口交安問題，建議以國華國中的學區為範圍，更全面分析學校交通安全的校本問題，讓學生更實際瞭解生活周遭的交通安全問題，建議作法：（A）分析道路交通事故資料，瞭解國中生走路、騎自行車在號誌化路口、無號誌路口和路段上的的事故肇事原因。（B）利用老師和學生調查瞭解學生所面臨的交通安全問題（可辦學生面臨交通安全問題票選活動）

（6）學校已推行的自行車教學和考照內容可再依上述重點內容進行調整，如：在道路上看到讓路標線應如何穿越路口？不同類型的路口如何安全左轉？包含二段式左轉和直接左轉（亦是電動自行車的重要安全問題）。

（7）自行車車庫設置許多標誌牌面，交通情境設置著重透過情境，讓學生認識並瞭解交通標誌、標線與號誌設置功能與設置意義的。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境瞭解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。

（8）穿廊上張貼一張「汽機車行經路口禮讓行人」（字體大），也提醒行人需注意的交通安全問題（相對字體小）。可引導學生想想：「為何還那麼多路口事故發生後，駕駛會說：我沒看到？」讓學生除了行人路權知識的學習，也知道需注意哪些安全行走問題。如何觀察問題？如何因應這些問題？

（9）周邊環境改善建議：（A）周邊路口多無停止線或讓路線，建議全面檢視繪製。（B）正門口路口建議改以雙T路口方式劃設行穿線（行穿線移至幼兒園前）。（C）正門口禁停紅線應塗銷。

（10）建議針對校內人車動線進行盤點，再依衝突點分布情況規劃解決方案，例如規範使用校門與行駛動線，或是採用時段切割。

（11）接送區與周邊餐廳合作之規劃及作法值得肯定，但因此所產生的行走動線宜再規劃。

（12）自行車裝備，尤其是反光片與前燈缺漏較多，建議採用獎勵方式改善。

（13）優質化計畫之交通安全教育內容與執行方式須更具體，建議由交通事故統計資料作為規劃依據，聚焦於單一主題（例如自行車），將四大守則觀念納入，重視推動的品質而非課程數量或時數

（14）應加強學生能力、態度與習慣之培養：（A）校訓中包含”榮譽”，可與此結合推動。（B）例如反思如何面對違反交通違規的成人。（C）例如路跑活動，除了提供管制好的環境，有沒有其他交通安全教育意涵？

（15）預定辦理進度應有更具體查核點，以利於明年一月份提出成效

（16）經費僅編列一般行政費用，雖提出硬體與軟體改善計畫，但沒有對應的經費財務規劃。

五、結語

107 學年度國民中學交安教育訪視工作，自民國 108 年 3 月 25 日起至 4 月 29 日止，本組全體委員密集地的 35 天期間，採實地採訪的方式，走訪全國 12 所獎優組國中及 9 所固本組國中，以瞭解各校在推展交安教育工作之實際情形。獎優組的國中均相用心，依據訪視委員的評分，分別給予等第評定。固本組的國中則提出具體建議事項，提供其精進交通安全教育之參考。整體言之，本年各縣市政府教育行政機關，多很重視交安教育之督導、協助，也大多能協助學校推展交通部與教育部共同推展的「交通安全四守則」。

訪視的書面資料由召集人曾平毅教授彙整撰寫，訪視等第評價部分於 5 月 21 日召開會議綜合討論共同決議，提出以下今年度訪視結果，後經 8 月 14 日教育部的總體會議決議確認：

（一）獲得等第『特優』並提報『金安獎』學校 4 校：

忠孝國中（臺南市）、金華國中（臺北市）、楊光國中（桃園市）、興雅國中（臺北市）。

（二）獲得等第『優等』學校 8 校：

大山腳國中（桃園市）、樹國中（高雄市）、仁愛國中（新竹縣）、利澤國中（宜蘭縣）、延和國中（南投縣）、明義國中（高雄市）、彰化藝術高中（彰化縣）、黎明國中（臺中市）。

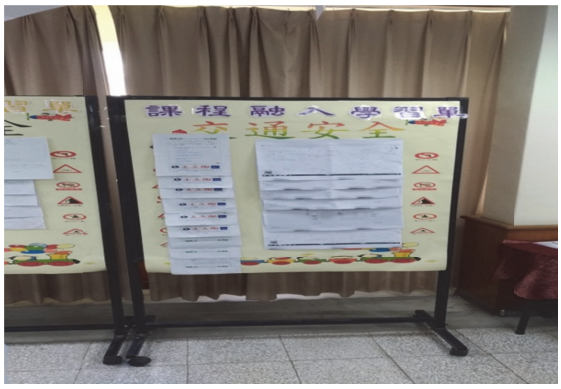
（三）獲得等第『甲等』學校 16 校（未進行現場訪視）：

左鎮國中（臺南市）、汐止國中（新北市）、自強國中（花蓮縣）、明德國中（基隆市）、東華國中（臺中市）、金寧國中小（金門縣）、長濱國中（臺東縣）、烏來國中小（新北市）、望安國中（澎湖縣）、淵明國中（雲林縣）、敬恆國中小（連江縣）、新科國中（新竹市）、獅潭國中（苗栗縣）、萬新國中（屏東縣）、嘉新國中（嘉義縣）、嘉義國中（嘉義市）。

註：本（108）年度各組訪視結果的呈現，在相同「等第」中的學校，依學校校名之筆劃順序，由小到大方式公告之。

六、國民中學組訪視照片

針對今年度列為『特優』等第的 4 所學校，精選各 2 張照片整理如下。

<table>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>書面資料準備充分（分項分冊）
臺北市金華國中</td><td>校園交通情境布置（圓環）
臺北市金華國中</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>訪視資料準備充分
臺北市興雅國中</td><td>校園情境布置得宜（校園步行空間布置）
臺北市興雅國中</td></tr>
<tr><td>  </td><td> </td></tr>
<tr><td>訪視資料準備充分
桃園市楊光國中小</td><td>積極進行交通安全宣導
桃園市楊光國中小</td></tr>
</table>

校園情境布置良好 臺南市忠孝國中	善用空間於交通安全教育 臺南市忠孝國中

拾、107 學年度國民小學組訪視報告

撰稿人：林月琴

一、前言

事故傷害長期高居兒童死因的前三名，而事故傷害的分析中，交通事故佔極大的比重，尤其是行人、機車交通事故，而內政部警政署 2014-2016 年統計顯示，兒童行走遭遇汽機車撞擊之事故中，有高達 **60%**的兒童當下正在穿越道路。從交通改善策略中所提的 3E：交通教育（Education）、交通工程（Eng-ineering）及交通執法（Enforcement），其中又以教育為最重要，比重可達 70%，且兒童的交通事故經常係因為做出危險行為而不自知，以及不遵守交通規則而引起，因此可以透過教育來改善兒童的交通行為、認知與判斷。而在交通安全教育中兒童有兩個角色：主動、被動，所謂主動即是兒童終身需要使用的交通技能是穿越路口，被動則是搭乘車輛，主要要溝通的對象是家長，因為要搭乘什麼車輛，孩子無法選擇，家長反而是學校要努力宣導或教育的對象，所以學校應在課程中落實穿越路口的學習，對家長在乘車部分應加強宣導；另外在上下學應提供相對應的保護措施，例如環境中有人行道提供行走、導護志工協助過馬路，以維護兒童在交通上的安全。

為了確保上述交通安全教育及相關措施被落實，過去教育部及交通部採行評鑑機制，鼓勵學校確實執行，今年為了增加效能，除了維持過去鼓勵機制提出獎優，透過評選績優學校給予獎勵以外，增加固本的型態，對於需要輔導或是學校主動覺察有教通安全困境者，由委員入校提出建議，以提升學校推動交通安全教育之效能。各地方政府於 108 年 2 月底前依「107 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫」提送國小組交通安全教育績優學校及固本學校之自評資料參加第一階段資料審查作業，共計獎優有 27 校、固本有 12 校，於 108 年 2 月底前由委員做書面資料審查，提出「獎優」有 15 校及「固本」有 6 校的實地訪視學校名單。從 15 校「獎優」的學校實地訪視後評定本年度推薦至交通部「金安獎」表揚之學校名單，而提供 6 校「固本」的學校訪視意見，以利其後續調整。

107 學年度國小組交通安全教育訪視係由財團法人靖娟兒童安全文教基金會林月琴執行長擔任召集人（負責考評教學與活動），委員包括國防大學運籌管理學系王中允副教授、淡江大學交通運輸管理學系鍾智林助理教授、新北市樹林區柑園國小蔡麗鳳退休校長（負責考評組織計畫與宣導）、成功大學交通管理學系胡守任副教授、交通部運輸研究所周文靜研究員（負責考評教學與活動）、國立交通大學張新立教授、臺灣警察專科學校交通管理科許志誠助理教授、開南大學空運管理學系陳俊穎副教授、成功大學測量及空間資訊學系郭佩棻助理教授（負責考評交通安全輔導）等人組成。在訪視過

程中委員除詳閱書面資料外，並實地勘查學校周邊環境的交通相關設施、情境教學的規劃、校內人車動線的規劃，並透過與師生的座談瞭解其對交通安全常識的認知及確實履行的概況。訪視日期自一百零八年三月至五月止，茲就接受實地訪視的獎優學校綜合結果列述說明如下。

二、107 學年度訪視委員總評意見

（一）學校整體特色與優點概述

1. 多數學校會成立交通安全教育委員會,邀約參與的委員包括村里長、派出所主管、校內家長會委員、志工團團長、義警、安親班代表等地方人士，定期召開會議，充分研討學校與社區通學的環境，針對學校環境及交通安全困境進行分析，訂定年度交通安全教育目標，規劃交通安全教育實施計劃，並結合社區資源共同投入交通安全改善事宜，維護學童上下學之安全。
2. 多數學校運用多元的管道進行交通安全宣導，包括利用新生座談、班親會、家長會、教師晨會、安親班座談會、親職教育活動、校慶運動會等各種集會，以及結合學校網站、LED 牆、親師聯絡簿、公布欄、海報、布條、網站、通知單、安心小卡等各種不同的管道，對家長、社區進行宣導，強化交通安全觀念，多元而富創意。
3. 部分學校的主題是依據交通部或是地方政府的交通安全教材為主，部分學校則以學校規劃的主題為依據，設計教案及學習單，並以單堂課實施交通安全教育，每學期實施的時數各校不一，部分學校執行到校外進行『穿越道路』的體驗課程，以及提供場地作為交通道路情境模擬區及交通安全遊戲學習區，讓教學能更加生動，增加學童的理解，是值得肯定的。
4. 多數學校訂定交通安全相關活動辦法作為推動交通安全教育活動的依據，交通安全教育活動多樣化，除了舉辦交通安全學藝競賽等較傳統的活動以外，也有很多創意活動。
5. 多數學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作校外教學說明、觀看大客車逃生影片、設計大客車逃生學習單等安全教育，並於事後召開檢討會。
6. 多數學校充分掌握學校周遭之道路與交通環境，善加利用學校出入口之特性，將學生上放學之路隊、汽機車接送區、及安親班車輛接送區作妥善之規劃與安排，甚至通學環境不理想時，學校努力協調交通局等單位，對外部交通環境進行改善，提供學生一個安全且順暢之上放學環境。

7. 多數學校內人車動線及對上放學路隊之規劃得宜，區分教職員車輛上班動線與學生走路進校動線，落實出入校區人車分流之管控，並透過校區周遭道路網地圖之繪製，將路隊之行進動線及導護崗哨之位置均明確標示，學生及家長均能配合學校之接送規劃。

8. 多數學校均能推動組織導護志工服務隊及愛心商店的設置，維護學童之上、放學交通安全與秩序，訂有工作實施要點、獎勵措施，並針對志工定期辦理組訓研習，以增進執勤素養及自身安全，同時加強宣導提醒學童注意其自身安全及危險時可立即尋求愛心商店的協助。

9. 多數學校對於老師及來賓開車進入校園後，停車方式採用倒車入庫的相關措施及宣導，相當積極。

（二）改進意見

1. 部分學校在制定交通安全相關計劃時,未能透過討論收集各方意見,且缺乏歷年資料、量化統計、問題診斷、評估與後續的改善作為，成果往往以照片呈現，建議資料應包括計畫、執行與考核等各階段工作完整作整理並存檔，朝資料系統化建立的方向作努力，以利各項作業永續推動。

2. 部分學校針對家長的宣導呈現量與質皆不足，以致於家長對學童交通安全的關注較弱，學校應努力找出與家長有效溝通之方法，以及針對家長推廣交通安全觀念有效之具體作為。

3. 部分學校請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，但未能對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，及收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料作為教學活動比重之依據。

4. 建議學校應依照國小交通安全教育四大核心能力，讓老師充分瞭解四大核心能力的意義，並能以此為主軸設計教案、學習單，並將課程的實施方式多元化，例如講述、體驗、實驗、觀看影片、參訪等等，以增加學習效果。

5. 多數學校未能於結束後評估其效果性,對於成效不彰者則予以淘汰,另行開創其他的活動。

6. 多數學校未能提供全校師生大客車逃生演練機會，讓每位師生有機會作逃生的練習。

7. 建議學校對學童上、放學資料之調查內容除了依班級、年級、及全校進行統計分析外，更應該對逐年之資料進行比較檢討，以充分掌

握學區學童上、放學方式之變化與趨勢，利用此項資料瞭解家長接送區的空間配置與數量之適宜性及研擬相對應之教學與輔導活動。

8. 部分學校未能與社區共同合作，檢視上放學的路況及上放學時校門口因接送所產生的交通問題，巷弄中人車爭道的問題，共同擬定對策解決社區之問題,甚或建立學童通學巷道,以利學童安全之行走，維護其安全。

9. 部分學校針對家長接送區的部分，未能將接送區分成機車接送區、汽車接送區等區分開來，以降低潛在危險性；另外針對安親班接送的方式，步行或車輛似乎缺乏明確的說明與評估。

10. 部分學校愛心商店缺乏具體之實施成效記錄與檢討，建議學校應建立與愛心商店之互動模式，例如設計學生使用愛心商店情形調查表格，供愛心商店記錄學生使用時的時間、事件、提供何種協助等，借以分析並強化愛心商店之功能。

11. 部分學校未將學生違規事項進行統計與分析，訂定違規學生輔導與矯正辦法，學校應訂定相關辦法且多朝向正面學習之方向設計。

三、學校整體特色與優點概述

（一）桃園市中壢區元生國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於中壢區，緊鄰日月光半導體中壢廠，數座公園，鄰近學校有內壢國小、內壢國中、內壢高中等數所學校，因靠近中壢工業區加上住宅稠密，上放學時間車流量往往相當大，校地面積：2公頃，活動區有操場（跑道全長約 200 公尺）、遊戲器材區、中庭等。校舍大樓分為溫馨樂觀樓、創意樓及卓越樓共三棟，本校學生小學部 1857 人，教職員 115 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）針對交安教育的推廣，學校每學期各年級安排三節課，將交通安全核心能力融入不同領域之課程，循序漸進的教導學生不同階段的交通安全知識，值得肯定。

（2）學校有效利用校內外交安教學資源，自編交安教材，提升教學成效與有效改善校本交通安全問題。

（3）透過情境教學的設計與校外實地的參訪，讓學童瞭解學校周遭環境，提升走路上學的自主性與危機處理的能力。

（4）針對學生訪談，有關交安知識的應答得宜，學童充分瞭解交通安全相關知識，並身體力行，值得肯定。

（5）組織運作良好，具體討論交通安全事項，紀錄完整，行政團隊向心力強。

（6）學校利用多元方式進行交安宣導，且與學區里長及警分局配合良好。

（7）獲桃園市 107 年度交通安全教育優等獎，闢建環校人行步道。

（8）該校學生人數眾多（1857 人）、教職員（107 人），為中壢地區最大國小。教學資源充足、人力與師資經驗豐富。教學團隊、家長會與志工團人數多且熱忱高。校長積極推動交安教育，與外連結能力強。學校與當地互動好，里長與分局協助學校。

（9）該校將校本問題定義非常清楚。常言道「問對問題，就解決一半的問題」。元生國小將學校附近之商業行為與土地使用（鄰近日月光半導體中壢廠、中壢工業區）、學區（鄰近內壢國小、內壢國中與內壢高中等）與住宅區分布位置調查詳盡，推論出學校周邊道路上下班（學）流量大、工業貨車之大型車輛出沒頻繁。

（10）學校為改善交通安全在復華街、文化二路設置通行步道，行動力強且用心。

（11）該校亦調查鄰近路口之歷年交通事故件數與原因，並就主要肇因（如未依號誌行駛、汽機車擦撞）搭配 168 網路內容進行實際之教學。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）有關校本交通安全的界定，建議可以透過交通安全教育會議或教師晨會來腦力激盪，必須透過老師與家長的參與，實際瞭解校本交通安全問題，以求事半功倍之效。

（2）有關交通安全核心能力融入主題活動的學習成效之確認，如何透過不同檢測或評估方法，檢視學童實際的學習效果，需要進一步的設計與執行。

（3）校園安全地圖（或校園危險熱點地圖）的設計與效果評估，建議研提評估方法，以檢視學童對於風險感知的程度。

（4）交通安全藝文比賽的設計與交通安全觀念的關聯效果，究竟是否有具體的成效，建議再行檢視。

（5）校外教學活動係學童體驗交通安全相關知識的機會，建議可以適當的規劃與進行成果檢視。

（6）建議每學期或學年設定一項交安重點目標 KPI（如提昇學童步行上放學比例、減少機車接送未戴安全帽），經執行與宣導後，比較期初與期末的改善幅度，做為持續實施或調整目標之參據。

（7）對校本問題進行 SWOT 分析，並定期開會，具體辦理交安講習，建議可引入外部資源（如監理所站、北部大學運輸系所），並發放學習回饋單，以瞭解成效。

（8）學校可再精益求精，於後續年度將交通安全地圖分為校外交通安全學習地圖與校內動線平面圖。校內平面圖主要為呈現上放學時各種人、車進入學校之行進路線。不同運具使用不同顏色之虛線，須保護程度由步行、單車、機車、汽車與巴士等。檢視校園中各級車輛於上、下午衝突交會點，在該處安置志工人力、交通錐與導護崗哨。校外安全地圖之重點則是學區內學生主要通學道路與規劃，針對危險路口（交通量大或高肇事點）提醒學生注意。

（9）根據該校統計學生上學通勤方式是：機車 52％、汽車 26％、步行 22％及其他 1％。所以可針對使用運具多寡比例，來安排進行交通安全教育。首先是搭乘機車相關之安全帽使用，其次是汽車之安全座椅、開車門，最後是平安過馬路等。

（10）校課後安親班業者多、位置分布不一，建議要妥善管理，並確認業者不要使用不合身高規定之娃娃車接送。

（二）新竹市東區青草湖國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位處新竹市東區明湖路 1211 號，校地面積為 25413 平方公尺，歷經兩期工程，學校已將師生交通安全考量在整體規劃中，實施學生上放學時間分流、人車分道。鄰近的其他學校有：新竹市康橋國際國小、新竹美國學校以及新竹縣雙溪國小、寶山國中。目前學生人數小學 23 班（ 586 人）、幼稚園 3 班（ 82 人），學生人數合計 668 人。教職員人數約 58 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）課程規劃方面，有明確的課程架構，至少 2 節的彈性課程中實施，並有完整授課紀錄與課程成果及檢討，此外，寒暑假作業中亦融入交通安全議題。

（2）學校舉辦了交通安全海報、標語設計比賽、自行車教育宣導、闖關活動與運動會特色進場等多元方式推動交通安全教育。

（3）學校辦理交通安全常識測驗，並能進行試題分析，建議針對錯誤率較高的題項，提出來與學生討論以強化其觀念。

（4）由於校門內具有充分的空間，因此允許安親班之中大型車輛進入校園進行接送，此作法不但大幅降低放學期間對於外部車流的影響，更可保障學生上下車的安全。此外，學校在規劃上設有安親班接送車輛停車證，並明確規範接送車輛停靠位置。

（5）學校規劃有學生下車步行區，鼓勵學生於上放學時段步行一段路後進入校園，規劃區域位置設置良好，不論是由園區或市區前往學校方向或是由學校離開前往園區或市區之動線規劃良好，此做法可避免在上放學時段影響外部車流。建議可調查實際使用狀況。

（6）學校具有學生違規資料調查，調答結果顯示違規事項主要為上放學時間，家長接送學生「沒帶安全帽」以及「違規超載」，建議學校可增加具體作為以及輔導方式。

（7）成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長代表、導護志工隊、里長、派出所警員。

（8）於學期初、學期末召開委員會議。

（9）定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題，並有具體改善及追踪。

（10）定時召開交通安全研習活動，並附照片佐證。利用家長座談會、海報推動進行宣導。

（11）107 年獲導護老師績優獎，交通安全育樂營，以主題式的方式推動交通安全。自行車環青草湖教學、學童規劃走一段路上學可做為其他學校的參考。

（12）學校能將學生上下學各種通學方式、安親班接送等資料詳細調查分析。由學校校長親自帶領導護老師、導護志工、搭配員警執勤導護工作，整體導護工作執行情形良好。

（13）學校能對於外部交通環境改善，辦理枕木紋行穿線加綠色等改善；針對校內門禁管制車輛進出，校園速限設定為 20 公里/小時，停車場車頭朝外，整體停車秩序良好。

（14）學校現有導護志工 14 多位，每日投入 12 處崗位，學校推動向交通志工問好、利用校慶場合公開獎勵等活動。

（15）學校每學期都會不定時紀錄學生交通違規，並於課堂中宣導交安的重要性，同時會當場給予學童口頭告誡並告知應如何改進的方法。

（16）學校選定通學路徑上 7 個店家納為愛心服務站，發送愛心商店標章，並不定期瞭解學生使用情形。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）不同年級的課程設計與建構交通安任核心能力指標的關聯性，可再深入思考。

（2）培養學生安全步行能力是最基本且重要的核心能力，低年級可著重在學習過馬路的口訣與操作體驗，高年級可進一步就環境風險進行討論。

（3）交通標誌標線的學習，不只要認識圖示，更要瞭解其內涵意義，這部分要配合情境來學習。校園內若有適當的情境可設置適當的標誌標線，校外情境建議可結合電腦課程，利用 google map 街景功能，輔助瞭解社區實際情境出現的標誌標線，或結合社會課程，實際帶到社區踏查。

（4）雖然學校已經將安親班車輛導引至校內，但在實地觀察學生下課情形時，仍發現於正門口有少數汽車並排接送學生的情況。建議學校可請相關單位協助規劃出校門左側空間是否可安排家長接送區的設置。此外校門內亦具有充分空間，亦可請相關單位協助檢視家長接送汽車由側門導引自校內由正門離開之可行性。此規劃可配合未來活動中心設置同時進行，在規劃時必須仔細考量行人、汽車與機車分流分道，避免不同運具間之動線發生衝突。

（5）建議學校可詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置…等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生至課輔中心老師間之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不能乘坐前座、不能超載等。

（6）建議可將糾察隊或導護人員訓練內容或講師資料予以留存以供後續使用。

（7）危險地圖已經與愛心商店位置整合，但是目前僅在地圖上僅看到愛心商店圖案，並未標示店名。此外，建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。

（8）建議授予志工證書以示慎重。

（9）建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以利決議事項進行追踪考核即可。

（10）訂有完整實施計劃，建議確實對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中。

（11）建議聘請專業校外教通安全教育課程設計委員，對於學校所研發之交通安全教育教育計劃內容提出審查及建議意見。

（12）學校於多功能活動中心興建時，建議比照校園新校舍，一併將校園人車分道納入設計。

（13）學生放學有 343 人（59%）轉移為安親班接送，有關接送方式建議能有更深入的分析，比如車輛、步行接送等，安親班除了中巴外，有無其他接送車輛，建議每學期與業者舉辦座談會溝通律定接送方式。

（14）建議學校辦理交通志工、導護老師有關導護執勤技能與安全意識等教育訓練課程，以維護自身執勤安全。同時該訓練也可以邀請安親班帶班人員參與。

（15）實際檢視家長接送區，有併排停車的情形，建議利用右側宮廟的停車空間、出校門左側空間或利用側門正門迴圈，分散接送區的需求。

（16）建議學校向警察分局取得周邊道路交通事故統計分析，加入圖面資料說明，利用課程或活動讓學充瞭解通學路徑危險點。

（17）學生違規輔導，要加強針對學生在外部違規的態樣，轉移到內部的教學，亦即從外部所發現的問題點，檢討調整再強化教學，讓學生可以更清楚交安的重點。

（三）南投縣竹山鎮延平國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位處南投縣竹山鎮集山路二段 1161 號，校地面積約為 2 公頃，周邊道路為集山路三段與東鄉路，集山路三段為臺三線交通流量大，東鄉路道路坡度陡，行車速度較快。班級數 15 班（含幼稚園），學生人數 331 人（含幼稚園）教職員人數 36 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）交通安全委員會定期召開，並能將教學目標核心能力與領域內容聯結，據以訂定推動計畫，實施過程有考核機制，紀錄良好。

（2）高年級學生在運動會宣導交通標誌及戴安全帽的方式效果良好。

（3）全校學生集合統一放學，分成六個路隊，動線順暢，績效良好。

（4）兒童安全過馬路的教學落實於各學年，受訪學生能說出學習的重點，達成學習目標。

（5）情境學習方面，搭配校內外交通環境交通設施，進行實地情境體驗教學，活動後利用問答或旅行筆記等方式檢視教學成效。

（6）教學活動多元趣味，包括學藝比賽、竹山工業區交通情境體驗、交通安全常識擂臺賽、透過戲劇宣導過馬路 4 步驟等，並能整理各項活動成效分析表，值得肯定。

（7）該校學生人數多（336 人），唯一中型學校。教學資源充足、人力與師資經驗豐富。

（8）學校定位周邊環境之高風險路口並提出改善方案，以實際行動改善校園周遭之交通安全，執行力與積極態度值得肯定。

（9）訪視資料準備仔細，教學團隊解說熱忱。

（10）學校每學期依學生通學方式編排並建立學生路隊名冊，並完成路隊組訓；安親班車輛依先後順序在學校編排的停車，待安親班路隊到達後，校內教師再依安親班車輛叫號，學生依序上車，維持路隊接送秩序。

（11）學校規劃人車動線落實人車分離，校內汽車停車場畫設停車格，停放秩序良好，所有車輛依規定停車並車頭朝外。

（12）學校由六年級導師推薦每班 4 位學生擔任糾察隊，進行工作訓練，於畢業時頒發服務獎表揚；學校亦訂有導護老師與交通義工工作實施辦法，定期辦理導護老師與導護志工執勤知能訓練、推薦志工接受表揚，並添購導護裝備，俾利導護工作之執行。

（13）學校對學生違規行為進行統計（如未戴安全帽、不聽導護指揮直接穿越馬路等項目），瞭解違規原因後輔導，必要時施以愛校服務。

（14）學校於停車場安排家長汽機車停放區，善用校園環境特性規劃讓學生走一段路約 70 公尺以上進出校園。

（15）學校設置南側步行步道，人車分流，確保學生行走安全；又積極和地主協調，增設北側門出口，車輛動線順暢安全。並主動申請補繪三處行人穿線線與增設紅燈左轉燈等周邊改善事項，強化學童行的安全。

（16）學校周邊設有愛心商店 3 處，擬訂有愛心導護商店實施計畫，並主動邀請周邊店家共同維護學生安全。所有愛心商店均經警察局調查符合資格後，依規定報送教育處核備。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）教師研習後有教師心得回饋，建議交通安全的研習內容能有系統規劃，逐年強化教師在各領域教學的能力。

（2）學生代表隊參加縣級交通安全常識擂臺賽，建議跨大在校內舉辦，讓更多學生參加，作為一種評量方式。

（3）家長接送區的規劃與運作良好，大部分家長能配合。建議持續宣導學生走一段路上學，減少汽機車接送人數，以及從小養成學生行走於道路的能力。

（4）學校主要以 1 節課融入方式實施交安課程，建議將 1-6 年級實施的交安課程架構整理成表，俾利瞭解教學主題涵蓋面及完整性。

（5）建議善用 google map 街景功能，就學校附近實際情境之標誌設施、危險地點、愛心商店等主題輔助進行教學。

（6）兩段式開車門的宣導方面，建議適當時機也可以向家長宣導反手開車門及中控鎖的利用，讓孩子或乘客不致貿然開門，而是在駕駛者確認後再開門下車。

（7）交通安全常識測驗後建議進行試題分析，就學生觀念模糊的題目加強教學。

（8）彼得·杜拉克說：「你無法管理你無法衡量的事物」，因此蒐集完整的通學數據是校園交安管理最重要且基礎的一步。依該校目前研習手冊資料，目前統計學生上學通勤方式是路隊為主。建議後續依使用交通工具就上、放學方式進行統計，如機車、汽車、步行、安親班（汽車或步行）等。最後可針對使用之主要運具，依不同年級規畫進行交通安全教育。

（9）交通安全地圖分為校外交通安全學習地圖與校內動線平面圖。校內平面圖主要為呈現上放學時各種人、車進入學校之行進路線。不同運具使用不同顏色之虛線，依序由步行、單車、機車、汽車與巴士等。檢視校園中各級車輛於上、下午衝突交會點（特別是步行與汽機車），在該處安置志工人力、交通錐與導護崗哨。

（10）學校所規劃安親班車輛接送迴圈，後續應強化辦理繪設標線導引（包含車道邊線、指向線、分向線與停止線等）、設置標誌提醒與塗銷舊有標線。

（11）建議學校能夠把違規輔導的機制連結到交安教學上的重點檢討或調整，也就是 PDCA 的作法。

（12）學校大門口號誌建議能增設一組行人燈號。

（13）建議學校分析外部危險熱點，於各種時機如新生入學，讓學生更認識學校外部交通環境危險點與應注意事項。

（14）學校對於愛心商店的檢核，建議能定期瞭解學生使用情形，可增加學童使用次數的登記，以利瞭解運用之情形和現況改善，作為檢討調整的依據。

（四）基隆市安樂區建德國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校於民國 67 年成立，座落在基隆市安樂區示範國宅，地址為安和一街 392 號，校門前為社區公園，後接鶯歌石溪，建德國中比鄰而居。校區傍山臨河，地勢東北方向較高，西南方向較低，落差甚大。107 學年學生數為 1293 人、教職員工約為 100 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校針對學生上放學方式進行統計，但建議在家長接送資料方面，可將汽機車分開統計，以瞭解接送區之規劃是否適當。學校透過上放學資料統計發現，學生多為越區就讀以及地形的關係，因此學生多為家長或安親班接送，也導致上放學期

間，接送車輛會影響學校周遭車流，在雨天時更是明顯。因此學校特別規劃安親班車輛或機車接送區域避免接送車輛均集中在門口，在實際觀察放學時段時並未發現影響車流。

（2）學校規劃有安親班接送區域於校內進行接送，並訂有接送區域管理辦法以及安親班配合事項，目前共計有 14 路隊，目前運作狀況良好。

（3）學校具有相關的執行計畫與辦法（交通路隊組織細則、家長宣導家長接送上下學注意事項、糾察隊選拔辦法、導護工作實施要點），未來承辦人員較容易持續進行。

（4）學校具有導護志工相關訓練研習以及表揚活動，透過資料發現學校與導護志工間於 103-104 具有互動資料，建議後續可持續進行。

（5）成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、各年級學年主任、科任代表、里長、家長會副會長、志工隊、派出所所長。

（6）能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。

（7）定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題，並有具體改善及追踪，會議記錄各級主管均有蓋章負責。

（8）定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，校內亦經常舉辦交通新知安全教師研習，並附開會通知單、簽到單及照片佐證。

（9）利用交通安全布條、跑馬燈、親職月刊、網站宣導、家長座談會、學校日、用海報推動、親職座談會、行前教育、勸導單及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

（10）學校透過班會討論、佈告欄張貼交安海報以外，也辦理闖關、壁報比賽、繪畫比賽、作文比賽等交通安全教育活動,以提升學童對交通安全的瞭解與重視。

（11）學校規劃交通安全教育校本課程，針對不同年級實施不同的教學活動與內容，規劃交通安全教學計劃，老師設計教案、編寫學習單，是值得肯定的。

（12）學校善於運用資源，結合創世基金會、靖娟兒童文教基金會來協辦交通安全教育活動。

（13）學校為維護校外教學的安全，除了行前收看逃生影帶教學外，也讓學生學習如何使用車窗擊破器以及落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）在學生糾察隊方面，建議可增加糾察隊訓練計畫並將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，以利後續承辦人使用。

（2）建議學校可再詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生至課輔中心老師間之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不可以乘坐前座、不能超載等。

（3）學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前共設置 7 間。建議可將愛心服務站位置地圖與學區內交通事故地點整合，針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故進行瞭解，於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

（4）建議針對愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。以及增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。

（5）建議授予志工證書以示慎重。

（6）於學期初、學期末召開委員會議，未見是否有開會通知，且未見決議事項內容，建議會議記錄各級主管均能蓋章負責，備有追蹤檢核表以瞭解各次決議事項的進度管制。

（7）建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以利決議事項進行追踪考核即可。

（8）交通安全教育目標明確，建議對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，以利未來考核學童是否經交通安全教育後，達成核心能力學習的評估，以利未來融入課程設計的改進。

（9）建議聘請專業校外教通安全教育課程設計委員，對於學校所研發之交通安全教育教育計劃內容提出審查及建議意見。

（10）學校具有導護志工相關訓練研習以及表揚活動，透過資料發現學校與導護志工間於 103-104 具有互動資料，建議後續可持續進行。

（11）學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

（12）建議配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力。

（13）針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

（14）規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。

（15）應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。

（16）應加強協助導護的保全及志工的訓練，執行導護工作時其位置應面向車輛非面向學童，方能維護學童的安全，學校目前導護值勤時的位置恰好相反，將對導護本身及學童的安全產生威脅。

（17）座談會中學童表示其違規的狀況相當多，且放學時現場觀察家長車輛有違規的狀況，例如機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

（18）安親班的車輛停紅線、違規迴轉，且學童坐前坐等違規狀況，有學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長。

（五）臺東縣臺東市豐源國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校行政組織包含教導處和總務處兩個處室，幹事兼任人事、主計，國小部每一個年級僅有一班，共有六個班級，學生數 80 人，附設幼兒園，學生數 27 人，全校學生共有 107 人，教職員 22 人。學校土地面積 12935.51 平方公尺，建物面積 2819.42 平方公尺，主要建物有兩棟，皆為兩層樓的建築。本校學區範圍為臺東市豐原里 1─18 鄰，鄰近學校為與本校相距約莫 2 公里的豐里國小。本校雖位於臺東市郊區，卻在臺東市主要道路「中華路」上，校門口即設有公車站牌，到熱鬧的市區只要十分鐘，距離聯外道路臺 11 線僅約 500 公尺，是市區到知本、高雄的必經要道。

2. 訪視所見優點與特色

（1）交通安全委員會定期開會，定訂年度推動工作計畫並列入行事曆。

（2）利用新生家長座談會、家長日親師座談會與運動會，公佈欄與網路向家長進行交通安全宣導。

（3）學校經過重建，校舍美輪美奐，人車分道之規劃實施狀況良好，保障親師生進入校園無安全虞慮。

（4）鄉村型學校，家長務農為主，早出晚歸，能有導護志工已屬不易，且有熱心服務績效良好之志工獲縣府表揚。

（5）學校訂有交通安全教育主題融入課程統整表以及學習手冊教學進度表，二者關聯性與交通安全核心能力的對應可再作檢視。目前規劃每週四半小時導師時間實施教學，實際訪談學生發現學習狀況良好，對於交通安全 4 守則，學生也有一定認知，期待學校能持續按課程規劃落實教學。

（6）學校利用校園及社區地圖進行危險點的教學，並實地走訪社區認識相關標誌標線等設施及指導交通規則，建議也可結合資訊課程，利用 Google Map 街景功能，認識社區出現的標誌標線及情境環境。

（7）學校小校學生數少，能針對每班每位學生建立完整通學資料調查，包括汽機車接送、步行、腳踏車隊、往純青學堂等，資料詳實分析，並據以辦理接送安全輔導工作。

（8）學校訂定交通服務隊選拔及表揚辦法並加以訓練，共 6 名學生交通服務隊。學校現有 2 名導護志工協助上放學路口交通導護工作，並訂有導護志工實施要點，導護各項裝備亦齊全。此外,上放學期間由豐里派出所派員支援並進行紅綠燈管控，整體運作情形良好。

（9）學校能針對轄區內易發生之交通事件進行宣導，並針對學校附近特性進行交通安全教育。

（10）學校針對學生騎自行車逆向未戴安全帽，以及乘坐機車未戴安全帽等違規，有具體進行輔導與改進作為（如準備待用愛心帽等）。

（11）學校家長接送區規劃在通學步道，配合通學步道讓學生步行一段路再搭車，運作情形良好。

（12）學校選定通學路徑上 3 個店家納為愛心服務站，訂有愛心服務站相關計畫及考核辦法，並於公開場合表揚愛心服務站的熱心貢獻。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）交通安全教育組織架構之成員宜再擴充，校外人士已有家長會長及派出所，代表，建議邀請村長加入。

（2）缺乏學校交通條件 SWOT 分析。校本交通問題宜再明確，尋求解決問題之策略，擬定年度工作計畫逐年逐項改善現況。

（3）安委員會偏重報告事項。會議中之討論事項及做成的決議宜有追蹤管考機制，每一次會議應報告上一議會之決議事項之執行結果，檢討實施成效。希望會議紀錄上完整呈現。

（4）教師增能研習場次偏少。建議老師能運用核心能力四守則分工合作設計教案，或辦理觀摩教學，提升實施教學之能力。

（5）建議增加向民眾的宣導，例如路跑融入交通安全宣導或畢業典禮展示學校交通安全教育實施成果，讓家長和社區民眾瞭解學校的努力及號召家長與社區配合。

（6）校外教學之行前計畫、行前教育、車輛檢查、逃生演練、檢討紀錄等資料完備。學校學生人數少，有機會的話，建議讓每位學生在國小階段至少有一次操作開啟安全門的演練經驗。

（7）培養學生安全步行能力是最基本且重要的核心能力，低年級可著重在學習過馬路的口訣及操作體驗，高年級可進一步就環境風險進行討論。

（8）學生由家長接送的比率高，除教導學生如何當個好乘客外，有機會也可向家長宣導反手開車門及中控鎖的利用，讓孩子或乘客不致貿然開門，而是在駕駛者確認後再開門下車。

（9）建議學校經常性於校務相關會議宣導教職員車輛停放車頭朝外，並持續落實執行。側門車道車輛進出安全，亦應提醒教職員與學生注意。

（10）教導學童乘騎自行車之安全技能，為孩子高年級階段與國中階段應具備的核心能力，建議學校能有相關課程，對所有高年級學生施教。

（11）學校現有自行車考照場地標線斑駁，建議在校園內選定適合的路線，規劃站點或活動式的場地。

（12）學校有關導護糾察培訓的資料較少，建議可商請員警協助執勤能力的訓練，也可以邀請純青學堂的老師、教會的老師及家長志工一起參與培訓。

（13）學校交通志工未保險，建請學校應協助加保。

（14）學校外部家長接送區，建議協調縣府協助繪設時段性家長接送區制式格位與標誌牌面，並將汽機車格位分開設置，避免停放空間被車輛長期占用。

（15）學校外部之行車管制號誌，建議縣府交通單位協助於上放學時段設定為三色運作，以維護學生與導護志工與老師之安全。

（16）建議配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力。

（17）針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

（18）規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。

（六）臺北市松山區健康國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校基本資料:（一）學校位置健康國小座落於臺北市松山區延壽街 168 號，位於三民路、延壽街交叉口，地處臺北市東區。北側為延壽街，東側臨三民路，西側及南側皆緊鄰國宅，是社區型小學。（二）學校面積本校基地面積 11,459 平方公尺。興建地下二層，地上五層。樓地板面積 4317 ㎡。校地為四邊型格局，周邊道路最寬為 4 車道，最窄為 2 車道。（四）鄰近的其他學校西松國小、民權國小、三民國小、西松國中、民生國中、介壽國中。107 學年度共計普通班 36 班，學生數共計 1058 人，教職員共計 96 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）許多學校在實施無紙化時多僅是將所有書面資料改成 PDF 或 WORD 格式的檔案，最多僅是以不同資料夾進行分類，此作法將可能造成讀取與閱讀的困難。但學校將電子資料以類似網頁的方式建立，不僅可讓電子資料更容易閱讀，未來在進行資料維護時也較容易。

（2）學校具有完整通學資料分析，健康國小雖然位處臺北市但走路上學比例高達 54%，顯示學校周邊通學環境安全，可讓家長與學生放心步行上學。

（3）學校具有相關的執行計畫、辦法與紀錄（導護工作實施辦法、導護交接會議記錄簿完整），未來承辦人員較容易持續進行。

（4）學校交安願景為健康 SAFE，位於民生社區，對於校本的交通問題利用 SWOT 分析進行分析，瞭解周邊交通環境的特性與問題。成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、各年級班導、社區代表、家長代表、導護志工隊、派出所所長。

（5）能定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題。

（6）定時均派遣教師同仁參加校外交通安全研習，校內亦經常舉辦交通新知安全教師研習，並附開會通知單、簽到單及照片佐證。

（7）對於社區及日常，透過電子看板、校門入口跑馬燈、學校家長日、親子學習單、家長委員大會等管道進行宣導。

（8）行人通過道路測秒數的教學、推動上、放學民眾自行車下車牽行、斑馬人的活動、交通安全教育宣誓活動均可作為其他國小參考。

（9）學校仔細分析學生上放學走路、自行車、車輛接送（汽機車、公車與捷運）等各種通學方式。放學規劃有三向分流的路隊編組，並針對安親班舉辦座談協調接送方式，整體通學安全輔導相關資料分析詳實完整呈現。

（10）學校校園環境無人車衝突，校門安全管制良好，能運並移動式紅龍區隔動線；校內車輛停放空間設有地下室停車場，並訂定教職員車輛管理辦法，能做好校園交通管制。

（11）學校具 57 位規模的志工，編排於 12 處導護崗位執勤，善用資源購置充足的導護裝備，並且辦理導護志工頒獎、推薦績優導護志工參加甄選等，本項工作推動整體運作情形良好。

（12）學校訂定導護工作實施辦法，落實執行導護交接會議，教師會議宣布每週導護安全重點，並將巡視紀錄及會議紀錄核章存查。校長及學務主任並公開感謝全校師長共同守護學童安全。

（13）學校培訓健康交安天使-斑馬人計畫；徵選 6 年級學生 6 位，並經過學務處培訓後，在走廊上正向鼓勵方式提醒學生走廊上不奔跑。

（14）學校統計分析，學生未走行人穿越線、開車門未注意來車等為常見的違規項目，並於瞭解原因後給予正向輔導。

（15）學校選定通學路徑上 9 個店家納為愛心服務站，並訂定愛心服務站實施計畫、辦理簽訂服務約定、頒發感謝狀及工作守則等事項。

（16）學校交通安全教育實施方式分為融入課程與活動課程兩部分，課程與活動多元並設計交通安全學習單，以簡報、圖片、影片播放、實務操作、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。

（17）交通安全環境設置部分有交通安全標誌牆及行穿線情境教室，讓學童可以獲得標誌的概念，也能讓學童量測步行時間，強化穿越路口的能力。

（18）學校善用外部資源，結合靖娟基金會、創世基金會等單位協助交通安全相關課程及宣導。

（19）推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性，例如交安知識學堂、戲劇、繪本、交安書展、感恩導護志工活動、童盟會社區交安宣導、健康斑馬人活動等，尤其是健康斑馬人活動反應相當不錯，可繼續推廣。

（20）校外教學搭乘大客車皆有確實執行交通安全逃生演練、行前之驗車與事後檢討都有討論交通安全相關議題並納入會議紀錄。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校前門於上放學時段均可使用，後門僅提供上學時段使用。後門可提供臨停，且由於上學時段家長停等時間較短，預估對於周邊交通車流影響較小。但放學時段學校規劃正門口為家長接送區，但正門路邊標線繪製為紅線，家長無法暫停，建議可請交通局評估標線調整或加劃臨時性停車格位的可行型。此外，放學時段停車時間較長，預估可能會影響校園周邊正常車流，建議可請停管處評估學校地下停車場收費方式修改為未滿 30 分鐘免費的可行性，提供給家長接送時使用。

（2）學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

（3）針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

（4）應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。

（5）學校近三年交通零事故，但仍建議可取得學區交通事故資料，並製作有事故發生時間統計圖與事故交通工具統計圖，建議增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

（6）學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前設置有 9 間。建議學校除了可定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。

（7）建議授予證書以示慎重。

（8）於學期初、學期末召開委員會議，會議記錄結論過於簡略，不利於會議結論的追踪與考核。

（9）有交通安全教育實施計劃，但建議內容對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，並有清的融入課程設計。

（10）建議聘請專業校外教通安全教育課程設計委員，對於學校所研發之交通安全教育教育計劃內容提出審查及建議意見。

（11）建議交通安全教育內容與校本交通安全問題的連結。

（12）建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核。

（13）學校統計安親班的接送人數與比例，建議能再細分為車輛與步行接送，以更清楚掌握課後照顧班之接送情形。

（14）學生約有 2% 之學生使用自行車（校方說明：為家長騎自行車陪同學生上學之人數）。學生騎乘自行車能力，為孩子高年級階段與國中階段應具備的核心能力，建議學校能有相關課程，對所有高年級學生施教。

（15）建議學校能夠把違規輔導的機制連結到交安教學上的重點檢討或調整，也就是 PDCA 的作法。

（16）建議訂定從事導護的老師與志工的執勤能力，並給予相關執勤技能與安全意識等教育訓練，建議小黃帽課程部分也可以鼓勵課後照顧班業者一起參加課程培訓。

（17）學校外部交通環境之建議：延壽街二側設置時段性家長汽機車接送格位；三民路 43 巷行穿線須加繪停止線；三民路 43 巷至延壽街等環校街區範圍能夠檢討自行車通行與否？對應是否須設置遵 22-1 標誌？

（18）愛心商店的機制與管理部分，建議學校於班級張貼愛心商店分布地圖，能利用各種集會宣導使用時機，實際瞭解學生使用愛心服務站情形；另以學區交通事故資料分析事故特性，讓孩子能夠認識學校通學路徑（回家或前往安親班等）外部危險點。

（七）臺北市南港區修德國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

修德國小位於臺北市南港區東新街，巷弄間的山坡旁，距離捷運板南線後山埤站 3 號出口步行約 10 分鐘。臨近松山及南港轉運站，依學區交通聯絡道之轉乘方式有捷運、公車、步行及 U-Bike，便捷的交通聯絡網成為學童交通安全教育課程的重點學習場域。本校與成德國中、成德國小、南港社區大學共組後山埤學園，增益安全系統互助之效。學校面積、停車空間及學生、教職員人數：校地面積 20,207m^2，平面停車格 12 格、身心障礙停車位 1 格、地下臨停空間 20 格，機車停車格 24 格。國小普通班 20 班，資源班 1 班；學生數共 475 人，幼兒園普通班 6 班，特幼班 1 班，幼生 178 人；教職員 75 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）由於車輛不可進入校園，因此學校人車動線分流，不具有人車衝突。此外，教職員工交通工具停放安排妥當。

（2）學校對於校園外部的交通工程做了許多努力，例如：設置人行專用道、加長黃線臨停區、廢棄自行車、回收物及機車占用人行道的問題、路面高突整平...等。學校門口為時段性單行道，經過實際觀察放學時間後發現，家長接送區域規劃妥當。

（3）學校利用摺紙建置校園周遭 3D 地圖，由於學校周邊巷弄複雜,學校可透過此地圖充分讓學生瞭解建議步行上下學路線。建議可在地圖中增加愛心商店位置以及危險路口，並在教學上使用。

（4）建立學校交安願景，並能利用 SWOT 分析瞭解校本的交通安全問題，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、各年級班導、社區代表、家長代表、導護志工隊、派出所所長。

（5）在各學期初、學期末均有召開委員會議，並由歷次會議記錄中，看出學校愈發重視交通安全教育，由所呈現的會議紀錄僅是報告事項，並無討論事項，因此也沒有結論可言，改進到會議記錄完整，每次會議會針對前次會議結論宣讀，成長令人肯定。

（6）有交通安全教育實施計劃，由簡報內容可以看出，學校對於交通安全教育設計的系統性，由校願景、核心能力、交安願

景至具體行動，規劃完整，對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，並有清的融入課程設計。

（7）能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略

（8）定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，校內亦經常舉辦交通新知安全教師研習，並附開會通知單、簽到單及照片佐證。

（9）利用家長座談會、學校（運動會）日、用海報推動、網站宣導、親職座談會、行前教育及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

（10）修德國小 107 年獲得臺北市政府教育局交通安全教育評鑑金輪獎、107 年臺北市政府教育局交通安全教育評鑑特優、105、106、107 年國民小學優良交通導護志工，在行人通過道路測秒數的教學，以及體驗汽車視線死角活動，均值得推行到其他學校進行參考。

（11）學校建置學生每日上學放學通學資料，依分析內容管理路隊；課照班部分，能與安親班協調聯繫，建置每位學童課後照顧班別及聯絡資料，並要求交通車提供合法證明，留校備查，如遇違規狀況，則立即要求改進。

（12）學校老師站導護外崗，訂定導護工作辦法，晨會宣導執勤安全及維護知能，排定責任區，每日值勤簽到，每週舉開會議，經統計每學期值勤約人次為 147 人；導護志工部分，編排參加研習，辦理聯誼增進情感，於運動會接受全校表揚，並參加臺北市優良導護受獎等，經統計每學期值勤人次超過 700 人。顯示導護工作整體運作情形良好。

（13）學校訂定學生交通服務隊及品德小志工，其中交通服務隊 189 人，維護校內放學通行秩序；學生交通安全委員會 18 人，辦理交通安全活動宣導及推廣人員共 6 次；走廊值星官 567 人，維持下課秩序與安全。

（14）學校家長接送區設置完善且運作良好，學童於校內前穿堂等候，家長至門口接送孩子。機車及雜物退出人行道後，校門左右兩側分設為汽、機車接送區，實際檢視家長接送區運作情形良好。

（15）學校選定通學路徑上 10 個店家納為愛心服務站，並訂有愛心服務站推動計畫,由校長、主任每年拜訪愛心服務站商家，並致贈感謝狀與愛心服務站貼紙，感謝付出奉獻。

（16）學校交通安全教育依據核心能力建置以生命關懷、生活技能、生存保衛為教育主軸的交通安全主題課程「品德交安,修德好行」,學習型態區分為主題、體驗、自編及融入課程,且有教學回饋表，以瞭解教學的概況及省思，是值得肯定的。

（17）全校進行行人安全通過道路課程，並鼓勵學童走路上下學，學習體驗行人用路技能，每學期規劃 3 週走路上學活動，搭配集字、城市打卡等活動。

（18）學校善用外部資源，邀請靖娟基金會小黃帽志工入班推廣交通安全課程，老師從旁協助，全校學童受惠能充分運用教學資源，以及創世基金會為全校學生宣導酒駕防制、社會局至三年級宣導、監理處及教育局軍訓室為四年級進行自行車及行人用路技能宣導。

（19）擬訂交通安全活動辦法，推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性，例如繪畫、戲劇、書展、廣播劇、四守則拜年卡、有獎徵答、交通安全樸克牌、賓果大會師、交通安全御守等，也辦理交通安全禮讓週、交通安全闖關活動，計畫脈絡清晰,且能透過改善行動翻新計畫,再由學生為主體提醒家長,新穎有創意。

（20）以學生為交通安全教育之學習主體,進而回饋至家庭成員及社區居民,方向正確,作法創新,並有實際執行成效。

（21）為了落實情境教育，建置修德智慧廊道,教導學童認識交通標誌、交通安全核心能力,以及社區標線體驗區:學習行人用路技能建置各類型教育情境，交通安全大富翁:以鄰近交通為主軸進行遊戲，在既有的教學情境中增加捷運、公車、You-Bike轉乘情境區及四大守則、五大運動廊道,增益交通安全學習成效。

（22）學校為維護校外教學的安全，落實校外教學檢核表及車輛檢查，對學童作安全教育，如收看逃生影帶教學、逃生演練、正確使用安全帶，並於事後召開檢討會。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校具有交通服務隊值勤守則與選拔計畫、交通安全導護計畫、交通導護志工隊設置要點、導護志工實施辦法使得未來

承辦人員較容易持續進行。建議學校可增加交通服務隊、導護老師與志工的訓練計劃與講習，建議可將訓練內容或講師資料予以留存以供後續使用。

（2）由於鼓勵學生步行一段路進出校園主要目的為培養學生自行通過路口的能力，因此建議學校可增加通學環境的安全性，並鼓勵汽機車接送同學能夠步行一段路進出校園，並將此類學生納入集字卡推廣活動中。

（3）針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

（4）應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。

（5）學校透過市府交通警察大隊取得東新街 118 巷等 6 處交通事故明細表 1 份，建議可將此資料充分利用，例如宣導增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

（6）學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前設置有 10 間。建議學校除了可定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。

（7）校門口穿越對面社區間雖然車流量不大，但仍建議劃設行穿線以確保學生上放學期間通行的安全，此外，此巷弄車流量不大，也可評估可否利用此場域教育孩童如何安全通過馬路。

（8）建議授予證書以示慎重。

（9）建議聘請專業校外教通安全教育課程設計委員，對於學校所研發之交通安全教育教育計劃內容提出審查及建議意見。

（10）惟未見交通安全教育內容與校本交通安全問題的連結，此為未來可進行改進的方向。

（11）國小雖然不推學童騎乘自行車通學，但假日及親子活動時間仍有許多乘騎自行車的機會，因此教導學童乘騎自行車之安全技能，為孩子高年級階段與國中階段應具備的核心能力，建議學校能有相關課程，對所有高年級學生施教。

（12）學校有關學生違規或事故，主要呈現護理師所統計學童受傷人次位置。建議透過教師與導護志工，觀察或登記孩子在外部交通環境的違規情形（特別是步行），並進行相關輔導作為。

（13）學校對於學生未戴安全帽、汽車坐前座、單向道違規迴轉、走廊奔跑等有相關輔導作為。建議亦可以孩子自己走路或騎自行車所呈現出的交通違規態樣進行輔導，並將這些違規輔導機制連結到交安教學滾動檢討調整，以符合 PDCA 的作法。

（八）苗栗縣卓蘭鎮卓蘭國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於苗栗縣卓蘭鎮新厝里中山路 125 號。於民國前 6 年創校至今，面積 2.03 公頃。鄰近學校有約 1.5 公里的豐田國小、3.6 公里的內灣國小以及約 1 公里的卓蘭國中。學生人數 510 人，教職員共計 49 人。鄰近道路為中山路、昭永路與光明路。鄰近學校有豐田國小與卓蘭高中。

2. 訪視所見優點與特色

（1）教學團隊熱情有活力，教師之專業知能佳，能將交通安全融入相關活動中，強化學生學習成效。

（2）校長及教職員團隊投入交通安全之用心程度高，不斷進行危險路口宣導，及推動交通安全向下紮根計畫。

（3）善用校園設施情境布置、舉辦繪畫比賽和宣講活動，利用學校網站和 FB 等多元宣導，學生能吸收並將學校宣導之交通安全事項間接傳達給家長。

（4）校園地圖危險及易受傷之地點讓受傷之學生親自用小紅點貼紙標示，能提高學生的警覺性，實施效果良好。

（5）導護志工有二十多位且向心力高。學校每年致贈一件背心感謝志工服務之辛勞，讓志工感受學校之盛情，願意長期協助導護工作支持學校。

（6）自行車之教學訂有實施辦法及考照場地，並引進苗栗縣監理站共同辦理闖關及路考活動，善於結合校外資源，增加推動效益。

（7）學校透過全校模範生選舉，鼓勵候選人將交通安全議題融入表演活動中，於寓教於樂過程提升交通安全認知。此外，交通安全創意聯想畫、校園小紅點等活動，都很有創意。

（8）規劃各年級交通安全主題課程架構，鼓勵教師自製教案，並獲縣府創意教案競賽佳績。

（9）該校學生人數多且年齡層分布廣（含幼兒園與補校，共 510 人），為苗栗地區中大型學校。師資人力充足（49 人）且經驗豐富。

（10）學校建置學生每日上學放學通學資料，建立完整各班級放學路隊名冊；於學期初發放校門口通學步道規劃通知單，妥善規劃汽車、機車家長接送區，由班導師統一帶班級至校門口，交由導護老師放學。

（11）學校妥善規劃人車動線，上學時段校園採行人車分道，車輛只進不出，送完孩子從南側門出校園；行人一律由正校門口進出，以維護學生通學安全。

（12）學校導護工作，由校長帶領，導護師與導護志工，每日總計 8 位值勤，包含校門與各通學路口，皆安排導護志工與導護老師執勤、進行定點巡視。且訂定學生糾察與導護志工實施要點，整體運作情形良好

（13）學校積極參與苗栗縣道路安全會報，針對校園周邊動線不良之處，提出建議（包括昭永路前進入側門路口，民眾車輛停放阻礙通行，並於該路口設置警示燈等），積極改善校園周邊交通安全。

（14）學校訂有交通安全違規學生處理與輔導方式實施計畫，針對校園安全違規學生登記並做輔導追蹤，依據 107 學年第二學期與第一學期違規類型比較，包括任意穿越道路、騎腳踏自行車未戴安全帽等，違規人次有明顯減少。

（15）學校於上學時段採行「卓小得來速」的概念，均從昭永路口側門進入校園後，家長汽機車停在家長臨停區讓孩子下車後，順著規劃的動線從另一邊仁愛路側門出校園，減少對外部交通影響，維護通學秩序與安全。

（16）學校周邊設有愛心商店 7 處，並訂有導護愛心商店計畫、建置管理機制與店家清冊，並將校園周邊愛心服務站納入社區安全地圖。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）教師增能以校內研習為主，建議可商請校外交通安全專家、學者或交通局、警察局等派員到校宣講，強化交通安全知識及融入教學之能力。

（2）建議檢視交通安全課程主題架構與交通安全四守則以及交通安全核心能力的關聯性，相關教案也可參考 168 交通安全網站。

（3）校舍改建時規劃之家長接送得來速車道立意良好，但標線之繪製仍有缺失，建議校方請交通專業人員前來重新檢視，希望學校模擬之車道繪製及標線能提供學生學習正確交通知識，可結合電腦課程，利用 google map 街景功能，輔助瞭解社區實際情境出現的標誌標線。

（4）目前自行車考照場地若有機會再作調整，可設計納入一個稍大的路口穿越情境，除供自行車考照外，亦可供作低年級操作體驗如何安全過馬路的學習場域，相關調整施作前，建議先諮詢交通專業人員作確認。

（5）除自行車結構圖的情境佈設外，建議可增加自行車行駛規定、認識風險及如何因應等重要學習內容，例如如何通過路口、如何轉向、併行的風險等。

（6）依該校目前統計學生上學通勤方式較簡略（如家長接送未來可寫細分為家長機車、家長汽車接送）。

（7）在教學活動中，建議亮點計畫之校園小紅點活動後續可再精進，除了問哪裡是危險地點外，可以更具體的方式說明為何危險或是具體效益更大（如司令臺後方階梯）。

（8）亦可擴充到校外環境，舉例來說，校門口是危險路口，因為不是九十度直角路口，通過 Y 字路口時，駕駛人和行人視線受限，車速快，容易看不清楚對方。

（9）學校校門口的標線建議改為黃色分向標線。

（10）學校自行車考照區的二段式待轉區繪設方式有誤，請搭配周委員路口繪設之建議，一併於交岔路口劃設二段式待轉區。

（11）學校得來速的建議：車道二側繪設邊線；加繪家長汽車接送區與機車接送區；指向線調整。

（12）學校得來速的優良作法，建議製作平面圖納入新生手冊，以利家長與學生瞭解與配合。

（13）學校情境標誌牆，禁止汽機車通行標誌與注意落石等標誌有誤，請調整。

（14）學校訂有苗栗縣卓蘭國小交通事故處理流程，建議流程中加入聯絡窗口，流程要項也能有對應的處理要領說明，供相關人員有所依循。

（15）建議學校能定期檢查學生自行車相關安全設備（如燈光、反光片、剎車等），並要求學生確實補強，兒童節也可以採購這類禮品送給學生。

（16）校門外禁停標誌建議改為制式牌面、二側禁停標誌牌面已歪斜須調整、行人號誌的位置建議調整至公所那一側。

（九）高雄市鳥松區大華國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於高雄市鳥松區大華路 200 號。約二十班之中型學校，教職員 51 人；學生 462，校內停車空間：汽車位 36 位，殘障車位 1 位，機、踏車 57 位。臨近學校：三民區東光國小、三民區陽明國小、鳥松區文山高中，臨近三所學校與本校之距離 1.8～2.3 公里。

2. 訪視所見優點與特色

（1）交通安全教育委員會的運作相當落實。開會有議題，詳細討論，決議後確實執行，後續有考核，有追蹤，紀錄完整。

（2）學校 SWOT 詳實，能聚焦於校本交通問題，擬定解決方案，向校內人員溝通宣導，廣納校外資源，同心協力，達成目標。

（3）向家長及社區宣導方面費很多心血，靜態的宣導多元且到位，值得肯定。

（4）從幼兒園到國小全面推動，教師的教學有教案、學習單，實施之後有教師的省思檢討和學生的回饋並利用 kahoot 實施線上評量，相當落實且有創意。

（5）自行車的教學有規劃專區且有入門、進階和考照等完整之課程，成為學校一項特色。

（6）學校交通環境經過逐步改善有顯著成效，學校團隊處處用心，教師之專業知能佳，發展出自行車特色課程及學生創作交通安全電子書，值得嘉許。

（7）學校針對校本交通安全問題，自編教案與教材，尤其透過學童創作的方式，製作交通安全電子書與交通安全網，例如：交通安全ㄅㄨㄅㄨ網，並規劃小鐵人與自行車等活動，讓學童親自體驗實際交通環境，從做中學，有效建立交通安全觀念，值得肯定。

（8）有關交通安全課程與學習成效評估方面，透過 Kahoot 問答機制，針對校本交通安全的關鍵問題進行問項設計與績效考評，有效檢測交通安全相關課程之學習成效，值得嘉許。

（9）獲高雄市 107 年交安教育資源網站競賽特優、107 年各級學校交安宣導學藝競賽佳作、小鐵人單車環島、單車長城挑戰、Kahoot 線上互動交安教學，並適時引入外部資源（如參與和泰交通安全繪畫、汽車安全協會的安全書童年..）

（10）該校班數視中與學生人數稍多（約 20 班，513 多人），為一中型學校。教學資源充足、人力與師資經驗豐富。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議入後能將以交通安全教育四大核心能力以此為主軸的教學能遍及一到六年級，宜有系統性的課程架構表，明確在各學年哪些領域實施和授課時數，讓老師能掌握各年級的實施重點及教學內容。

（2）學生的作品可以集結成光碟或放置校刊，為學生的學習立成流下檔案成果。

（3）宣導的方式偏向靜態，建議增加動態宣導，如果能有雙向的互動更佳。例如請學生寫卡片感謝導護志工，採訪導護老師和志工瞭解他門執勤的辛苦和維護學生安全的心情。

（4）107 學年度交通安全教育執行計畫的目標，其中內容偏向工作項目，而非計畫目標，建議再行修訂，可以配合 SWOT 分析加以檢討與回饋。

（5）校外教學輔導活動結束之後，都有檢討紀錄，惟內容多偏於合約內容的檢討，對於學童身為乘客的交通安全等事項，皆未見檢討，建議未來可以加以改善。

（6）建議每學期或學年設定一項交安重點目標 KPI（如提昇學童步行上放學比例、減少機車接送未戴安全帽），經執行與宣導後，比較期初與期末的改善幅度，做為持續實施或調整目標之參據。

（7）對校本問題進行 SWOT 分析，並定期開會，具體辦理交安講習，建議可再引入外部行政資源（如監理所站、南部大學運輸系所），並發放學習回饋單，以瞭解成效。

（8）與學生訪談過程中發現，仍有一些家長違規狀況，學校已利用多元方式進行交安宣導，建議亦可考慮利用上放學時刻，由校長、主任、導護當面叮嚀或發放勸導單。

（9）根據該校統計學生上學通勤方式是: 機車 32％、汽車 31％、步行 35％及其他 1％。所以可針對使用運具多寡比例，來安

排進行交通安全教育。首先是搭乘機車相關之安全帽使用，其次是汽車之安全座椅、開車門，最後是平安過馬路等。

（10）另外該校課後安親班業者多（33%），建議要針對接送方式（如汽車或步行）妥善分析統計，並確認業者不要使用不合身高規定之娃娃車接送。

（11）建議將現有之平面配置圖與道路平面圖改成校內動線平面圖與校外交通安全學習地圖。校內平面圖為呈現上、放學時各種人、車進入學校之行進動線。不同運具使用不同顏色之虛線，依序由步行、單車、機車、汽車與巴士等。檢視校園中各級車輛於上、下午衝突交會點（特別是步行與汽機車），在該處安置志工人力、交通錐與導護崗哨。將人物力花在刀口上。

（12）該校亦針對學生之上、放學與教職員調查通學資料清楚完善。大眾運輸若無使用（0%）可不用統計或顯示於圓餅圖。

（十）高雄市前鎮區瑞豐國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位處高雄市前鎮公車處旁,高速公路南下瑞隆交流道出口附近。鄰近瑞隆路一心路口『輕軌籬仔內站』、凱旋捷運站、西臨港線自行車步道。學校面積:35868 平方公尺，鄰近交通環境:1.公車總站 2.瑞隆交流道 3.貨櫃車拖車大型車行經道路 4.瑞豐公車總站 5.輕軌西臨港線 6.自行車步道。鄰近有瑞豐國中、瑞祥國小、瑞祥國高中、正義國小、正義高中、高雄市圖書前鎮分館等文教機構並鄰。學生 1093 人、教職員人數 105 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校能覺察學校周邊環境需改善之處提出多項交通安全困境及因應作為。

（2）派出所協助護童專案有實際功效，降低學校周邊車流輛大所造成之交通威脅。

（3）利用導師時間討論交通安全議題，三到六年級都有題綱。訪談學生時受訪學生對上下學相關之交通安全議題已習得正確知識、態度及技能。

（4）學校針對校本交通安全問題，規劃課程之間的縱向與橫向聯繫，尤其針對學校附近的輕軌捷運與減碳步行及搭乘大客車安全等交通安全知識之宣導，設計不同課程與活動，以有效落實各項交安知識的學習成效，值得肯定。

（5）學校針對雨天規劃放學備案，有效內化接送學童的交通安全問題，同時妥適規劃校內安親班接送區域，有效分隔人車動線，避免交通衝突，值得高度肯定。

（6）成立交通安全教育推動組織，定期召開會議。

（7）該校將校本問題定義非常清楚。常言道「找對問題，問對問題，問題已經解決一半」。瑞豐國小鄰近交流道、舊城區且生活圈複雜，所以有交通量大、道路狹小路型複雜與人行空間不佳等交安困境。

（8）簡報與訪視資料彙整十分清楚，方便委員查對尋找參考。

（9） 團隊執行力強，值得肯定。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議做校本交通狀況之 SWOT，並於交安委員會討論出針對校本問題運用優勢條件，避開劣勢，尋求機會點解決威脅點之策略，擬定年度工作計畫逐年逐項改善現況。

（2）建議後續教師增能研習導入國小交通安全教育四大核心能力，讓老師充分瞭解四大核心能力的意義，並能從已聽講為主的進修型態轉變成教師社群工作坊型態研發教材、設計教案，或進行公開教學。

（3）建議交通情境設置（模擬校門路口之情境及交通常識教具）之後能有教學內容之設計，增加教案及學習單。如何在過程中與活動結束後，瞭解學童對於交通安全相關知識的應用，變成生活經驗的一部分，建議再行研議可行的做法。

（4）校園人車分道之規劃提供家長車輛雨天進入校園之措施立意良善，但宜再檢討停車場設置於兩側，教職員入校車輛與家長迴轉之車輛是否有交錯之缺點。

（5）交通安全教育有規劃入課程計畫但缺乏具體內容的呈現。希望能建立系統化之課程地圖，循序漸進，脈絡化、情境化進行教學。

（6）學校針對交通安全教育與活動，訂有各種實施計畫，惟如何評估其成效與如何融入交通安全觀念，亦是值得進一步深化與精進之處。

（7）交安委員會成員已納入家長會、志工隊長、里長，惟簽到簿宜補正。

（8）會議議題建議可納入導護志工週誌檢討事項之討論，或討論每學期或學年的交安重點目標與 KPI(如減少機車接送未戴安全帽、接送學童未繫安全帶...)，經執行、宣導、追蹤後，比較期初與期末的改善幅度，做為持續實施或調整目標之參據。

（9）建議可引入外部資源（如監理所站、南部大學運輸系所），並發放學習回饋單，以瞭解成效。

A. 學校已利用多元方式進行交安宣導，建議亦可考慮利用上放學時刻，由校長、主任、導護當面叮嚀或發放勸導單，或協請里長、宮廟共同宣導交安。

B. 獲高雄市 107 年交安特優學校；女義交獲選杏壇芬芳錄。虛實交安情境共學，強化交通安全情境生活應用能力。雨天家長可進入校園接送,舒緩周邊交通;建議晴天亦可比照辦理。

C. 與市府交通局及教育局共同檢討校園周邊交通環境（納入交通寧靜區計畫),例如現有周邊計次式停車格，可能造成上放學交通接送較混亂，宜檢討收費方式或採用時段性停車格；瑞福路-瑞安街行穿線端點被公共設施阻擋;瑞福路-瑞泰街研議設置行人號誌。

D. 動線，是指人或物移動地點依時間順序連起來成為動線。好的交安規劃是指校內車行動線順暢，衝突點少。建議學校畫出人跟車的動線圖，清楚知道哪裡是危險區域需要加強注意。

E. 建議校方在學生通學方式統計時，將汽、機車分開統計。

F. 另外，安親班接送也需統計是以汽車或步行方式。若以汽車接送，學校須將接送車輛法定規範轉知業者，也可跟家長建議在選擇安親班時其接送車輛是否符合法規定也是重要考量指標。

（十一）雲林縣林內鄉重興國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於雲林縣林內鄉重興村重興路 15 號學校位於林內鄉西南端，西與莿桐鄉、南與斗六市交界。前有鄉道雲 67 號線。鄰近國道三號林內-斗六交流道。107 學年度上學期班級數：6 班，學生數：122 人，教職員工數：15 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）雖然小校學生人數少、教師人力不多，但仍用心掌握交通安全教育的重點議題，資料檔案整理非常清楚，從計畫、執行、檢討、教師省思及學生回饋，電子化也建置完整，值得肯定。

（2）學校有完整的交通安全教育課程架構，搭配一月一主題宣導，以及學藝競賽、運動會、有獎徵答等多元活動，讓學習有加乘的效果。

（3）教學不只是紙上談兵，交通安全的風險概念若能搭配具體操作體驗，有助提升學習效果及內化為良好習慣。學校能因應校本問題，辦理全校性體驗活動，包括安全帽、安全帶、穿越路口、兩段式開車門、大型車視覺死角及內輪差等，活動模式值得推廣。

（4）學校具有上放學通學資料分析，其中上學期間家長騎機車接送比例最高，占全校 53%，放學則是由補習班交通車接送最多，約占 41.8%。

（5）由於車輛不可進入校園，因此學校人車動線分流，不具有人車衝突。

（6）學校針對同學、家長以及安親班之違規行為透過發放勸導單的方式予以勸導，並於班親會加強宣導，嚴重違規者則請警員取締。

（7）由於校園內具有足夠空間，所以家長以及安親班接送車輛均可進入校園。由於雲 67 號線道雖然車流量少，但車速快，所以此作法除了可避免影響外部正常車流之外，更可確保學生接送安全。

（8）學校通安願景：交通安全你我他、幸福快樂平安行，強化行人路權觀念及用路能力，汽機車接送區道路狹窄，杜絕家長或學童交通違規事件，精緻交通安全教育課程，建立交通安全教育藍圖，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、課程組組員、家長會長、派出所所長。

（9）於學期初、學期末召開委員會議，並於次一次會議宣讀檢討前一次會議的結論辦理情形。

（10）能定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題。

（11）定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，校內亦經常舉辦交通新知安全教師研習，並附開會通知單、簽到單及照片佐證。

（12）利用家長座談會、學校（運動會）日、用海報推動、網站宣導、親職座談會、行前教育及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

（13）學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

（14）針對校內的平面停車場，校方要求老師使用該停車場者以「倒車入庫」的方式停車，減少因視野的限制撞傷學童事件發生之可能性。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校辦理大車視野死角的體驗，建議就視野死角議題可進一步作延伸，例如巷口視覺死角的危險及如何因應。

（2）全校人數少可做精緻教學，建議遊覽車逃生門開啟可以讓全校學生確實操作。

（3）具有導護小志工服務守則、導護志工分配表以及招募交通導護志工相關辦法。但未見到交通服務隊、導護老師與志工的訓練計劃與講習。學校有邀請轄區警員到校進行交通安全宣導，建議可將導護志工或導護小志工訓練同時納入。

（4）建議學校可透過交通警察大隊取得學區內交通事故明細，並將此資料充分利用，例如宣導增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

（5）目前上學時段走路上學比例約占 11%，放學時段約占 1.6%。在學生步行一段路上學的過程中，可讓學生於上學的途中實際體驗如何正確安全的過馬路，因此，建議學校可提供具體作法確保通學環境安全，讓家長可放心讓孩童步行一段路進出校園。

（6）學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前設置有 4 間。建議學校除了可定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。

（7）建議請里長或村長加入，授予證書以示慎重。

（8）定有交通安全教育實施計劃，建議在教育計劃中，對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中。

（9）能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略，但未見交通安全教育內容與校本交通安全問題的連結。

（10）由提供的圖片資料中顯示，目前教職員工機車停車位是利用汽車停車位停放，建議該格位畫設方式予以修正或是將機車停至機車格位。

（11）學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

（12）針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力。

（13）針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

（十二）彰化縣二林鎮興華國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

興華國小位於彰化縣二林鎮，往來二林、竹塘 143 甲竹林路上，位於二林鎮市郊，屬偏鄉小學。面積約為一四一五０平方公尺，目前有 14 個小客車停車位、4 個殘障停車位、12 機車個停車位、10 個腳踏車停車位。鄰近學校為香田國小、二林工商、民靖國小。107 年度全校班級總數為 6 班，全校師生總人數為 84，其中職員為 4 人、教師為 11 人，學生為 69 人。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校透過課發會討論，規劃國小及幼兒園交通安全課程架構，並結合校本積木課程,及運用 kahoo 結合交通安全常識搶答等，透過操作體驗與行動學習等方式，引導學生寓教於樂。

（2）情境教學部分，學校設有交通安全學習廊道，分設校園週邊環境、危險點、愛心商店、自行車等 6 個學習小站，此種情境學習區的規劃，相當有特色。

（3）學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

（4）學校具有每日上放學通學資料分析，其中上學期間家長騎機車接送比例最高,占全校48%,放學亦是如此,同樣約占48%。

（5）國小家長接送車輛不會進入校園，教職員車輛由側門進入校園，教職員工交通工具停放安排妥當，但幼兒園家長接送車輛可由側門進入校園，在活動中心前方略有人車衝突，建議可透過管制或宣導的方式以確保孩童安全。也可充分利用此空間，讓學生學習怎麼過馬路。

（6）學校具有糾察隊訓練與表揚辦法、導護工作實施與表揚辦法，後續行政人員可順利接續。

（7）學校透過取得學區周邊交通事故統計，建議可將此資料充分利用，例如宣導增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

（8）成立「交通安全教育委員會」,成員涵蓋學校行政團隊、各年級班導、家長會長、導護志工隊、派出所所長。

（9）於學期初、學期末召開委員會議，會議記錄完整，每次會議會均有議題討論及結論。

（10）能定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能針對交通安全校本問題進行討論。

（11）定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，校內亦經常舉辦交通新知安全教師研習。

（12）利用聯絡簿、家長座談會、學校（運動會）日、用海報推動、行前教育及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議加強交通安全課程架構與核心能力建構之關聯。

（2）學習廊道內容建議仍以學生角色為主體，目前交通安全 4 守則中關於安全空間的觀念，係以與前車距離作說明，建議以貼近學生生活經驗進行調整，例如行人穿越路口時判斷車流中安全間距的情境。

（3）對低年級與幼兒園學童而言，更需要透過口訣、體驗操作等方式來學習，幼兒園教室附近的行人穿越道線，就是體驗實踐的安全場域，可善加運用。

（4）學校邀請管區員警進入校園進行交通安全宣導，建議學校可同時進行交通服務隊、導護老師與志工的訓練與講習，也可將訓練內容或講師資料予以留存以供後續使用。

（5）目前家長接送區有民眾占用的情況，建議可請交通相關單位評估繪製時段性停車格位的可行性，此作法可讓家長在接送時臨時停靠使用，若有占用情形可請警察單位取締。

（6）目前上學時段走路上放學比例約占 13%。在學生步行一段路上學的過程中，可讓學生於上學的途中實際體驗如何正確安全的過馬路，因此，建議學校可提供具體作法確保通學環境安全，讓家長可放心讓孩童步行一段路進出校園。

（7）由於校園周邊商業型態特性，目前學校僅設置愛心商店 1 間，建議再積極邀請附近店家、村里長或住家加入，此外亦建議定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。

（8）建議授予證書以示慎重。

（9）建議每次會議前針對前次會議結論宣讀，以進行追踪考核。

（10）有交通安全教育實施計劃，建議除了目標及實施原則外，對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中。

（11）利用 SWOT 分析對於學校周邊危險路口進行分析，但對於全校性的交通安全的劣勢及威脅缺乏系統性的體檢，因此對於校本交通安全及因應的行動策略較為缺乏，因此也導致交通安全教育內容與校本交通安全問題的連結產生缺口。

（12）針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

（13）建議配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力。

（14）學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

（15）應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。

（十三）臺南市永康區勝利國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在臺南市永康區勝學路 111 號，學校面積約 2.08 公頃，地下室停車空間，汽車 22 個，機車 34 個，殘障車位 2 個，自行車 35 個，鄰近學校有五王國小、永康復興國小、寶仁國小、永仁國中、後甲國中，學生人數共 743 人，教職員工人數 53 人，學校周邊道路為勝學路、防汛道路、中華一路與勝學路 89 巷。

2. 訪視所見優點與特色

（1）交通小天使活動落實推動。鼓勵親子共同參與，能提高家長的配合度也達成向民眾宣導的效果。

（2）推動「提高學生能見度」主題式宣導活動，搭配禮讓小旗，養成學生穿越道路時舉旗、舉手的好習慣。交通安全大聲公活動，透過遊戲競賽方式，讓學生牢記過馬路的安全口訣，相關作法極具創意。

（3）學務處有粉絲專頁，善用多元方式宣導，遊其戴安全帽之宣導由不到 60%戴帽率提升至 90%以上，有具體成效。

（4）利用學校牆面（川堂、停車場）設置交通安全四守則及交通安標誌之宣導，不僅圖文並陳，並有文字輔助說明，能幫助閱讀者理解增加宣導效果。

（5）利用電腦資訊工具進行交通安全測驗，以競賽方式吸引學生進入測試，學生學習動機提高，效果良好。

（6）自行車的教學及搭乘各種交通工具的教學能善用學校場地與情境設施，充分發揮交通安全教育之效果。

（7）學校對於學生通學方式，能分析並建立學生上學路隊資料，並藉以調整對應之交通輔導措施。且對於安親班接送學生、車輛停放與學生等待等相關配合事項，能有好的溝通協調與宣導。

（8）學校能對於外部交通環境改善，能與停管處、警察局、區公所等單位共同會勘協助於大門繪製槽化線禁止臨停，警察局對違規停車影響學生上下學安全車輛加強執法取締。

（9）學校校內地下室車輛停放與校外車輛停放等規劃，以及校門安全管制情形均良好。

（10）學校校園人車動線分離安全規劃設計良好，推動接送車輛依年級及車種分流、校門口區隔學生步行區域、汽車接送學生行走綠色步道等措施，將外部空間條件不佳轉為內部化接送的做法，值得肯定。

（11）學校現有導護志工 15 位，每日妥善安排於各路口崗位，協助學生通學安全，並定期利用導護志工業務說明會機會，教導志工執勤安全的知能。學校亦訂有導護工作實施細則，辦理敘獎表揚等活動。

（12）學校選定通學路徑上 8 個店家納為愛心服務站，並能定期檢討學生使用情形，也透過地圖標定呈現，讓學生更容易瞭解所在位置。另學校亦建置有學區危險點地圖，幫助學生瞭解外部交通環境。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議遊戲式的交通安全測驗比賽增加題庫，目前主要測驗交通標誌的學習，希望能擴充內涵。

（2）建議教師進修多聘請校外交通專家蒞校為教師增能，提升交通安全專業知識，或鼓勵老師成立社群討論課程，產出教學設計，強化實施課程之能力。

（3）建議老師參考交通安全入口網提供之相關資源設計教案，使教學更有結構，逐年建立一套各年級學生完整的學習內容。

（4）學校規劃各年級交通安全課程主題架構，建議補充課程架構與交通安全核心能力建構之關聯；此外低年級學習重點仍以安全步行能力為最主要，建議校內適當空間佈設穿越路口的交通情境區，以供低年級學生實際操作體驗，至於自行車學習部分，建議規劃於高年級再實施。

（5）部分安親班以幼童專用車接送國小學生，產生安全上一大危害，期待學校將此訊息透過適當管道讓家長知道，由家長去選擇或要求安親班改善，也請市政府納入加強稽察。

（6）校園現勘發現部分學生自行車缺少車燈或反光片的設置，建議學校能定期檢查學生自行車相關安全設備（如燈光、反光片、剎車等），並要求學生確實補強，兒童節也可以採購這類禮品送給學生。

（7）學校進到校內接送動線與區域需要比較好的規劃。如汽車停車場可以透過標線的繪設，以車道線、分向線與指向線導引，家長車輛停放區域也都可以明確透過標誌標線來規範。好處是，車輛入校就會有很明確的標誌標線導引，也能讓家長有所依循。往後這些設施也可以轉化成校園裡交通標誌標線的情境佈設，發揮多樣功能。學校可結合校內工程進行，同步規劃設計，並尋求相關專業人士或交通局協助檢視，確保設置正確。

（8）停車場門口禁止進入的標誌，以及地下停車場禁止暫停的標誌，建請檢討修正。

（9）建議市府能協助學校於學生外部通行環境設置標線型人行道，像臺北的鄰里巷道都是用標線畫標線型人行道或綠色的鋪面，幫孩子留設可以通行的空間。

（10）學校外面停止線跟行人穿越道線之間太過緊臨，幾乎沒有緩衝，畫法也不對，從交通四大守則來看，沒有安全空間的概念，請交通單位協助檢視和調整。

（11）學校校內停車場為平面的開放空間，學校很認真的把車頭朝外的標示貼得很清楚，但在資料中仍有些安親班車輛無法做到，建請學校持續宣導與要求。

（12）學校用心實際地登記孩子闖紅燈、騎自行車，或走路等違規。建議能夠把違規輔導的機制連結到交安教學上的重點檢討或調整，也就是 PDCA 的作法。

（十四）新北市中和區光復國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在新北市中和區光環路二段1號，學校面積約2.08公頃，鄰近學校為光復高中，學生人數共1465人，教職員工人數152人，學校周邊道路為光環路二段、光中路與三民路二段153巷。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校可以根據校本交通安全問題，訂定交通安全課程計畫與各年級的能力指標，同時規劃各年段的交通技能與對應的教案與課程，並透過學年共備會議，檢討課程實施成效，值得肯定。

（2）配合校園地形與地物，進行校內交通安全情境佈置，以及規劃自行車練習教室及考照場地，同時配合學校環境，介紹附近的公車站牌與Ubike等綠色運輸工具，有效落實交通知識的推廣。

（3）成立交通安全教育推動組織，架構完整並納入校外成員，討論事項視需要通知相關單位進行會勘。

（4）學校已利用多元方式進行動態及靜態交安宣導，並辦理有獎徵答、結合社區資源的交安主題館。

（5）獲新北市 107 年交安績優學校；自治市設交通局長，擴大學生參與；與周邊交通大眾運輸、水域、自行車環境結合，強化多元體驗。

（6）該校學生人數眾多（1500位學生及200位教職員工），為一大型學校。教學資源充足，師資人力素質高。

（7）校長與地方互動緊密，交安改善方案執行力強密，如延長紅綠燈秒數、延長公車路線及規劃時段性禁停停車格。

（8）校方善用學生擔任自治市之交通局長 以學生解度宣道交安方案頗具創意。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）SWOT 分析中提及，教師交安知能有限，自編交安教材需要更多的對話空間。建議針對校本交通安全問題，由下而上，透過學年會議，根據各年段的課程目標與需求，規劃對應的課程內容：並善用校內外交安相關資源，有系統的自編交安教材與課程內容。

（2）學校訂定完整的交通安全計畫與實施內容，然而如何針對校本交通安全問題，透過『風險認知』、『交安知識』、『專業技能』、『學以致用』、『變成生活的一部分與反射動作』，可能必須再進一步深化。

（3）針對家長需要配合之處，建議透過村里長與民意代表，以及學童的力量，軟硬兼施，以求事半功倍之效。

（4）建議每次開會能追蹤上次決議事項執行狀況；每學期或學年設定交安重點目標與 KPI（如減少家長接送違規比例、提高走路上學比例…），經執行、宣導、追蹤後，比較期初與期末的改善幅度，做為持續實施或調整目標之參據。

（5）對校本問題進行 SWOT 分析，並提出改善建議，具體辦理交安講習、示範教學，並發放學習回饋單以瞭解成效，建議可再進一步引入外部資源（如新北市交安宣導團、監理所站、駕訓班、北部大學運輸系所），協助提升教師交安知能。

（6）活動設計建議可結合 AR（如翻翻樂 AR）及交安 App，引起學童共鳴；辦理創意比賽，提出降低家長接送違規行為的方法。

（7）建議學校與市府交通局及教育局共同檢討校園周邊交通環境，劃設通學步道，以鼓勵學童步行。

（8）建議將學校附近通學通勤資料整理統計，資料呈現方式由百分比改成數量。學校約 1500 位學生，換算上下學尖峰時會有數百臺汽、機車行駛並停留學校周遭道路，學校可檢視現有停等區空間大校合理與否。

（9）建議在學校可在平面圖上可呈現不同車種之行進動線，檢查是否有衝突點並加以改善。

（10）學校設有英速魔法學院，每週有三天固定有大客車到校，建議納入統計資料，也思考外部車輛到校對學校人車進出的影響。

（十五）新北市永和區永和國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校是永和市歷史最悠久的學校，創立於民國十一年，校址位於新北市永和區秀朗路一段一百二十號，由秀朗路、中正路、安樂路圍起，校地共 3.75 公頃。學生人數共 2252 人，教職員工人數 208 人。本校以步行到校與坐機車到校人數最多。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校針對校本交通安全問題，根據自訂的願景與藍圖，據以研提交通安全核心能力與課程架構，同時自編教材，尤其子標準 2-1 的附件一，有關各年段的交安教育與核心能力檢核表，有效檢視各項課程的預期成效，值得肯定。

（2）學校根據『關照三生』的交通安全核心理念，有效推動各項交通安全課程與藝文活動，值得嘉許。

（3）學校針對校外教學與活動，訂有戶外教育實施計畫，同時落實行前的逃生演練與車輛安全裝置的檢核；值得一提的是，活動結束之後召開檢討會議，設計戶外教育的檢討回饋單，尤其特別針對交通安全事項進行逐項檢討，並回饋至後續類似活動之規劃，值得高度肯定。

（4）成立交通安全教育推動組織，並納入校內外人員，定期召開會議，會議記錄完整。

（5）對校本問題進行 SWOT 分析，並提出改善建議，具體辦理交安講習，部分回饋單採用線上填寫方式，即時輸出反饋結果。

（6）獲新北市 107 年交安績優學校；導護志工榮獲志願服務獎；與周邊民間業者合作，強化導護志工人力及辦理交安活動。

（7）本校步行比例高，建議與市府交通局及教育局共同檢討校園周邊交通環境，劃設通學步道，目前已有初步成果，建議再接再厲，以維護學童步行安全。

（8）學校在通學資料的調查與運用方式先進值得肯定。是以 google 表單蒐集，直接電子化並以 EXCEL 分析。也是今年首次看到有調查安親班後以何種運具回家，資料準備十分用心。

（9）校內人型平面圖清楚:目前是以不同顏色標示各路路隊動線，路隊交叉處，並標示安排糾察隊位置，建議下年度可以跟校內汽機車行駛路徑結合，並標示家長停等區。

（10）學校目前有根據學區內交通事故統計，並針對交通事故統計做課程教材。社區安全地圖中有標出危險路線及交通標線、標誌的函。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）有關學校在推動交安教育的困境之一，即交安課程仍在推展初步階段，就教師增能部分，除了可以透過邀請校外交安相關講座的進行之外，另外可以透過學年會議或家長日的親師

會議，由下而上的檢討相關交安問題，並據以規劃交安課程與活動，以期收事半功倍之效。另外在強化交通安全知能的回饋方面，有老師提到時間不夠或未融入課程，或沒機會用到，其實最重要的可能是沒有推動的誘因或校方還沒能感動到教師。建議思考如何調整相關做法與提供誘因，讓親師生一起動起來，攜手共同提升交通安全知識之認知與水準。

（2）學校規劃許多交安課程與活動，同時進行交通安全知識的檢測，儘管不是只有滿意度的調查，如何回饋到交通安全核心能力的提升與對應課程的調整，暫時未見系統化的檢討，建議予以加強。

（3）交安會議議題建議可納入導護志工週誌檢討事項之討論，或討論每學期或學年的交安重點目標與 KPI(如減少機車乘載三人、汽車接送學童未繫安全帶...)，經執行、宣導、追蹤後，比較期初與期末的改善幅度，做為持續實施或調整目標之參據。

（4）建議可引入外部資源（如社大或北部大學運輸系所教師），並針對回饋單結果提出回應。

（5）學校利用多元方式進行交安宣導，建議可搭配師生的創意比賽，提出更有效的社區宣導方式。

（6）活動設計建議可結合 AR（如翻翻樂）及交安 App，引起學童共鳴，進而帶回家與家人共享。

（7）目前家長接送等候區與安親班等候區之位置設計不佳（路口）與長度較不足，可以找有關單位之專業科室規劃協助以改善家長接送區空間，並錯開路口位置。。

（8）學校已經統計過去一年汽機車擦撞、碰撞的紀錄，建議可加入危險路口（如多交叉路口），老師教學時，可以和孩子討論為什麼危險（如衝突點多）？造成危險路口的因素（動線複雜）? 下一次走在路口時，也可以如何避免危險（注意來車方向）。

（9）未來交通部道安會報將提供一網站道安資訊平臺，未來各地道安單位與學校可以輸入學校名字搜尋附近路口歷年肇事紀錄，並輸出熱點減少資料蒐集與分析所需之時間。

四、固本組各校意見

根據「107學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫」之規劃，由各縣市提報學校名單，107學年度共接獲表1之12校提報及提供書面資料，共選取5校，於108年4月8日至4月25日期間進行實地訪視。

表1　參與107年度固本學校名單

序號	學 校	備 註
1	宜蘭縣五結鄉五結國民小學	現場訪視
2	臺北市內湖區東湖國民小學	現場訪視
3	新竹市香山區香山國民小學	現場訪視
4	南投縣埔里鎮埔里國民小學	現場訪視
5	新竹縣新豐鄉福龍國民小學	現場訪視
6	臺東縣達仁鄉土坂國民小學	書面資料
7	花蓮縣秀林鄉崇德國民小學	書面資料
8	雲林縣崙背鄉崙背國民小學	書面資料
9	桃園市楊梅區富岡國民小學	書面資料
10	屏東縣屏東市復興國民小學	書面資料
11	嘉義市港坪國民小學	書面資料
12	高雄市前鎮區樂群國民小學	書面資料

（一）臺北市內湖區東湖國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位置緊鄰東湖路和康寧路，校門口位於東湖路 113 巷，康寧路和東湖路是通往市中心及國 1、國 3 主要幹道，車流量大。學校面積 19668 平方公尺。鄰近的其他學校有明湖國小、南湖國小、東湖國中、明湖國中、南湖高中，共 5 間學校。小學 65 班 1705 人，幼兒園 6 班 180 人。教職員 163 人。東湖路為內湖與汐止的主要聯絡道路，平常時間車流量大，交通阻塞常影響到校園四周交通情形。

2. 訪視所見優點與特色

（1）召開全校性教職員交通安全教育座談會，檢視校本交通安全問題，並進行檢討與追蹤，例如：辦理 113 巷人行道基隆河造景藝術影響通行動線之會勘與拆除，以及東北門交叉路口增設交通號誌與標線型人行道的繪設，有效改善學校周遭交通的物理環境，降低人車衝突，值得肯定。

（2）學校的交安工作有融入數字管理的精神，例如走廊奔跑由原先每周 350 人次降低為 150 人次

3. 訪視委員建議改善事項

（1）學校依校本交安問題的特性，辦理全校性的活動，包括：走廊奔跑嚴重、交通違規處理、交安課程推展、校外 Ubike 站的安排、放學動線交錯。上述活動設計、連結與接軌較為不足，建議再行檢討與改善。

（2）有關校本交通安全的最核心的問題是什麼？學校外部與內部交安環境可再精進之處？諸如：

119 巷 49 弄與 119 巷口增設交通號誌燈的利弊得失？（交通號誌燈的運作時間）；

例如 119 巷 50 弄劃設黃線與標線型人行道的利弊得失？（附近商家的配合）；

例如調整校園週邊接送區指示牌面的停車時間？（家長與附近居民違規停車問題嚴重）；

改善學校交通安全的治標與治本的作為？工程與執法（硬的手段）v.s. 勸導與同理心（軟的措施）。

（3）有關修校長的願景：學童多走路上學及使用公共運輸，以及通學巷的規劃。究竟針對上述願景與固本學校如何達到前述目標還需要什麼？所缺的資源是什麼？建議再行檢討與深化。

（4）建議比照設定主題式交安精進目標，例如現行上學步行比例為 26%，逐年提升到 30%或 35%，配套措施之一為通學巷，除了 119 巷 50 弄爭取多時的標線型人行道外，可持續向市府相關單位爭取擴大通學步道系統、違停科技執法，確保行人路權。

（5）善用學校周邊交安資源（如周邊駕訓班），強化教師與學生的交安知能。

（6）配合學習趨勢，導入數位化交安教材或 app，以達更好的交安宣導效果。

（7）學校推動交通安全教育面臨到的外部交通問題，市府交通與警察單位責無旁貸應給予協助，故學校所提出改善學校外部交通環境的需求，都應該可以得到妥善的處理。但有些問題涉及環境限制、居民不守法等，不一定都能解決。建議學校推動交通安全教育，應該以讓孩子具有安全走路的能力且能融入我們的交通環境為目標。

（8）學校為孩子繪設的學區安全地圖，建議透過交通安全課程或活動，轉化為讓孩子學習實作個人的安全地圖。也就是讓孩

子有能力能進行通學路線的規劃、於通學路徑有認知風險的能力、舉辦親子走路上學日，讓家長帶著孩子實際在交通環境行走，並持續觀察輔導。

（9）依學校放學的統計數據，課照班與自行步行的比例，高達 1118 人（占 66%），如果可以把這些學生通學問題都處理好，幾乎所有問題都解決了。於是學校會動員導護老師、志工等實施安全維護工作，並在通學環境上做了許多工程與執法等改善，上放學交通安全維護工作做得很完整。但交通安全教育最好的體現是學童在道路上表示的行為，有時候學生所表現出來的行為，與我們教育的期待，有時會有很大的落差。建議學校用心投入交通安全教育時，也能實際觀察孩子在道路的違規行為，將對這些違規行為輔導的機制連結到交安教學上的重點檢討或調整，也就是計畫 PDCA 的作法。

（10）學校外部環境可再檢核改善建議

A. 貝克得麵包店旁當心兒童標誌檢討移設，並檢視學校周邊適合地點，均予以設置校區標誌。

B. 康樂街 72 巷 17 弄加繪行穿線。

C. 家長接送區改為時段性禁停之收費格位，避免被非接送車輛占用。

（二）新竹縣新豐鄉福龍國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位在新竹縣新豐鄉福興村 113 號。學校面積 1.5 公頃。全校學生 6 班共 28 人，教職員人數 16 人。本校規劃前、側校門兩區停車場。共計停車格 15 個（包括無障礙停車位 2 格）、機踏車停車格 12 個。鄰近的其他學校有福興國小、瑞興國小、和興國小、精華國中。周邊為產業道路，無慢車道及商家，時有大型車輛經過。

2. 訪視所見優點與特色

（1）交通安全教育優質化計畫內容詳盡，透過 SWOT 分析據以研擬行動方案與經費需求。原則上具體可行。

（2）該校周遭道路幾何條件不佳，且位處鄉間，執法力度不強，屢有超速行駛的問題。該校已商請縣府交通處協助檢視學校周遭物理環境不佳的問題，同時進行初步的改善。為精進相關作為的成效，爰自提固本計畫，對於交安教育與作為的精益求精之精神，值得肯定。

（3）該校為偏遠地區之小型國小，學生人數少、學校人力與資源有限。惟因人少校內動線相對單純，建議後續學校可以地圖方式進行分析其危險路口並思考科技輔助。

（4）校長已於該校持續耕耘五年，期間努力宣導交安教育，並清理重建校園環境。積極申請各項經費:從空間改善、社區規劃師等小型計畫逐步並更新修繕校園硬體設備，將有限資源最大化。其成果與精神可考慮推廣到附近偏鄉學校，達到效益擴散並建立標竿與制度，使其他偏鄉學校見賢思齊、良性競爭。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）在『教學與活動』的大項中，在課程規劃表中，雖然各年段皆有配合的課程適當融入交安知識的教學，但不同年段前後課程的關係與銜接較為不足，仍建議再行檢視與規劃。

（2）有關校外的停車接送與校內的停車規劃，以及對應的人車動線安排，應考量未來學校小學部與可能增設的幼兒園之學生數與接送情形，請縣府交旅處提供專業協助，妥適規劃人車（接送）動線，務必避免人車衝突，以降低可能的交通風險與人車事故。

（3）有關所提的固本計畫之資源需求內容，其中：1） 交通安全情境佈置；2） 校園交通動線安全設置；3） 交安維護宣導設備，確實有迫切的需求，然而交安專業人力的挹注，也是重點之一。

（4）校園周邊道路有超速情況，經現勘瞭解道路過寬為可能原因之一，建議可利用槽化標線將行車空間適度縮減，國內相關參考案例如 https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/1393596。

（5）該校位於鄉村地區，較常出現家長接送未戴安全帽，由於全校學童僅約 30 人，建議校方加強與家長的互動，在友誼的基礎下規勸，以收到較好的效果。另可請學區里長及校旁宮廟人員協助社區交安宣導。

（6）校內的交通安全情境布置乃至於停車標線劃設，可嘗試由師生共同完成，從實做中學習交通知識。

（7）該校為交安固本學校，由第一線之觀察來提出校本問題，並聯合中央部會與地方資源共同提出方案解決。精神在於雪中送炭與合作，建議相關單位或地方政府提供補助，並將其改善方案視實況加以精進。

（8）該校問題為校門出入口之路型、路口設計不佳（髮夾彎、坡度陡）、偏遠道路車速快、大型車有視覺死角等。建議將問題反映給專業單位及地方有關當局（如交通局或工務處等）可協助校方全面進行改善，並確認其草案建議設置之紅藍警示燈位置、數量、用途與合適性，並提供配套改善措施。

（9）校方後續可將上下學通學方式分開統計，目前父母開車接送比例較高，可就此安排交通安全教育，如汽車安全座椅之使用、開車門方式等。

（三）新竹市香山區香山國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位在新竹市香山區牛埔東路 260 號。學校面積 26565 平方公尺。全校學生共 788 人（含特教班），教職員人數國小部 73 人。校內停車空間共計停車格 33 個（包括無障礙停車位 1 個）、機踏車停車格 45 個。周邊道路為牛埔東路，車流量大，尖峰時間大型車較多。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校能主動發掘校本交通安全課題,針對問題研擬改善對策，除尋求資源增設行人專用號誌、人車分道設施等工程環境改善外，並納入課程發展及調整規劃，計畫性推動交通安全教育和安全改善工作，積極用心值得肯定。香山國民小學雖然是固本學校，但若同樣依照獎優訪視評分標準表進行檢核，可發現學校許多項目已經做得很好。

（2）學校因應校本問題，規劃各年級交通安全課程整體架構，以 1 節專門課程及 2 節融入課程方式實施，期待學校能持續落實教學。

（3）學校不僅具有完整的交通安全相關統計資料，更將其進行實質應用，例如：(a) 學校除了統計近年學生違規與交通事故資料外，同時具有過去事故學生交通事件違規類型分析表，該表格的內容具有事件經過及原因分析、宣導主題、教育宣導精進作為，此做法可提供後續教師在進行交通安全相關宣導時使用。(b) 學校除了向派出所諮詢提供學區相關交通事故資料外，並且同時透過交通安全朝會宣導與電視牆宣導。(c) 學校除了具有愛心服務站計畫與執行辦法之外，並同時將愛心服務站位置與危險路口整合，此作法可提供教學或宣導使用。

（4）許多學校在實施無紙化的過程僅是將所有書面資料改成 PDF 或 WORD 格式的檔案，最多僅是以不同資料夾進行分類，此作法雖然達到無紙化，但是常常造成讀取與閱讀的困難。但學校將電子資料以類似網頁的方式呈現，此做法不僅可讓電子資料更容易閱讀，未來在進行資料維護時也較容易。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）目前的情境區部分標誌、標線錯誤，例如分向線為黃色而非白色，建議優先請交通安全專業人員指導修正。惟目前的情境區空間較為侷促，無法提供學生操作體驗，較為可惜，未來若有機會，建議於校內其他更適合設置路口情境的空間重新規劃設置，作為低年級實際操作學習如何過馬路的場域。

（2）停車場出入口潛在人車衝突點部分，可再檢視人車動線以及相關標誌、標線、反射鏡與警示設施等，並作適當調整補強。

（3）學校鼓勵走路或推走一段路上學，建議要有具體的計劃去推動，包括規劃遠一點的上下車停靠點、路徑通行環境的檢核改善、實施前的教育宣導或活動搭配、實施後的成效評估與檢討修正等，以持續精進改善。

（4）學校已經具有相關的執行計畫與辦法（有糾察隊選拔辦法、導護工作實施要點），未來承辦人員較容易持續進行。建議增加糾察隊、導護訓練計畫並將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，以利後續承辦人使用。

（5）目前學校具有安親班車輛號碼以及接送人數之統計資料，建議學校可再詳細記錄駕駛者姓名、持照情形、接送方式、停等位置...等資料建檔，此作法可更加確保孩童接送安全。

（6）建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。

（7）學校交通安全推動急需外部資源協助改善，讓設置更完善，實際教學更有效率。建議如下：

A. 協助前後門交通工程設施補強，外部標誌、標線設置。

B. 前門牛埔東路車道過寬，應請交通處等協助增加邊線。

C. 路邊規劃設置家長汽車接送臨時停車格。

D. 校門兩側當心行人標誌設置位置，應重新設置，建議往上游移動。

E. 後門出入口及旁邊牛埔公有停車場出入口，應做相關標線檢討，如行穿線、停止線等。

上述事項，建議提報道安會議，由權責機關辦理會勘討論，以增加出入安全性。

（8）校內 B1 停車場反射鏡、號誌應更新並調整合宜位置設置，並建議將人車動線詳細劃分，以減少校內人車衝突。

（9）校門過大，未來如有機會融入新建校舍校園整體規劃，建議車輛出入動線重新規劃,或新設側門讓校園進出車輛單純化，落實人車分道。

（10）關於校園交通安全情境布置可再做全面檢視，以落實分向線及斑馬線...等標誌標線設置，符合校園實際情境。

（11）建議學校交通安全課程除針對校本七項問題外，調整以行人角度來分析問題，因應七大交通安全議題，例如：學生在走路時，遇阻該如何面對；讓孩子檢視通行路段上會遇到哪些危險；最後看孩子的實踐。分析走路上學課程方案設定多少%目標，檢視上下學通行路段的風險，實踐的比率%。

（12）建議可由老師與導護志工提出所看到學生的違規問題，針對這些成現在外部的違規態樣，作為檢討內部教學的參考，亦即從外部所發現的問題點，檢討調整再強化交安教學，以符合 PDCA 的作法。

（13）檢視學校愛心商店分布，後門區域較少，建議增加設置愛心服務站。

（四）南投縣埔里鎮埔里國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位在南投縣埔里鎮西康路 127 號。學校面積 3.77 公頃。全校學生 1132 人，教職員人數 103 人。校內停車空間共計汽車停車格 64 個、機車停車格 206 個與腳踏車停車格 83 個。與埔里國中為鄰，上放學人數也因此倍增，形成西康路、北辰街處交通壓力。本校於前門西康路、北澤街以及西安路規劃三段徒步淨空區，克服先天條件，積極改善通學環境。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校用能使用通知單、聯絡簿、學校網站、臉書粉絲專頁及校刊等多元管道向家長傳達學校交通安全措施、交通法規及需家長配合接送之事項。

（2）教師能使用交通部網站教材進行融入教學之方式教學。

（3）學校成立「交通小志工」服務隊，透過服務學習強化學生交通安全常識，提升自我防護能力及發揮志工助人情懷，參與社會公益服務。

（4）規劃各年級課程架構及教學活動，並有多款交通安全網路遊戲及影片，更能吸引小朋友的學習意願。

（5）該校學生人數多（約 1132 多人），為一大型學校。教學資源充足、人力與師資經驗豐富。

（6）在蒐集學生上放學之通勤方式詳盡扎實，並依不同校門分開統計。如正門 300 人、仁愛路大門 950 人。

（7）教學團隊熱忱用心，資料準備處理與編輯詳細，通學資料可使校方掌握現況並對症下藥，。使得後續提出之改善方式有其正當性、必要性及強化其依據，如並排停車、雨天汽車雍塞等。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）家長宣導須多元且持續進行，例如給新生家長一封信或辦理新生家長座談會。新生家長座談會可以提早在開學前辦理，以便向家長說明學校維護交通安全的各項做法，讓家長在開學前瞭解進出校園交通動線及家長接送區相關配套措施。

（2）安親班接送學生須留意安親班是否立案、接送車輛是否合格。建議每學年至少召開一次安親班業者座談會，要求業者合法立案且使用合格車輛、不能違規超載以及配合學校門禁管理，共同維護學生安全。

（3）車輛違規勸導單能提醒家長守法。建議紀錄使用前、使用後之違規數量之變化，得知改善情形，瞭解宣導成效。

（4）除了標誌牆的方式作為學習區外，建議善用 google map 街景功能，就學校附近標誌設施、危險地點、愛心商店等主題輔助進行教學。

（5）目前自行車考照場地若有機會再作調整，可設計納入一個稍大的路口穿越情境，除供自行車考照外，亦可供作低年級操作體驗如何安全過馬路的學習場域，相關調整施作前，建議先諮詢交通專業人員作確認。

（6）學校可善用特教車，供作車輛視覺死角、內輪差等主題之輔助教學。

（7）根據該校統計學生上學通勤方式是: 機車 47%、汽車 35 %、步行 18%等。所以可針對使用運具多寡比例，來安排進行交通安全教育。首先是搭乘機車相關之安全帽使用，其次是汽車之安全座椅、開車門，最後是平安過馬路等。

（8）與附近學校相鄰導致上下學尖峰重疊，對連外道路之壅塞影響。因涉及校外用地與外部道路設計規範，建議詢問地方政府之有關單位協助規劃。

（9）腳踏車考照場地建議應使用標準化顏色，標線顏色具有不同意義；如紅色、黃色與白色分別代表警告、禁制、指示等功能。雖然校園內非道路用地，仍建議學校使用符合法律規定之設計，未來學生於實際生活中亦可應用減少誤解。

（10）校園內交通標誌標線應有意義的情境佈設。建議學校自行車場地能擴展到較大的校園範圍，搭配於各個闖關關卡設置相對應的標誌標線號誌；也考量行人穿越道路情境，於路口設置行人穿越道等相對應的標誌標線號誌；另仁愛路校內停車場的進出動線也應設置相對應的標誌標線號誌。

（11）學校能向警察機關取得周邊道路交通事故發生概況，針對相關地點通學的安全注意事項，透過交安課程或活動機會，向學生說明外部交通環境危險情形。

（12）縣府交通單位能協助學校外部交通環境的檢核與改善

A. 檢視北辰街西康路通學巷相關交通管制與牌面內容的完整與正確性。

B. 仁愛路當心兒童的標誌同一地點設置三面，建議拆除不必要牌面，並往上游路口移設。

C. 仁愛路學校側，分別設置時段性汽車與機車家長接送區標線格位，以及相對應之標誌。

（13）學校於上下學通學期間須執行通學巷交通管制工作，故應針對執行交通導護之導護生、志工與導護老師辦理相關教育訓練，提升其執勤安全相關知能。

（14）學校能將現有自行車考照活動，轉變為針對高年級多數學生都能參與的課程，建立學生於國小階段交通安全的核心能力。

（15）學校針對學生通學方式之統計，建議能將上放學分開，通學方式針對安親班接送能細分走路或車輛等方式，藉以瞭解學生通學狀況，並輔以交通安全教學與輔導作為。

（16）建議經常性向學校教職員宣導校內停車能車頭朝外，另不應於仁愛路左轉進入校園（屬斜穿道路行為），而應事前做好行車動線規劃，採右轉進入校園方式，以維護自身行車安全。

（五）宜蘭縣五結鄉五結國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位在宜蘭縣五結鄉五結中路二段八十八號。學生總人數：417 人，教職員工：52 人，校舍面積 2.6714 公頃。校內汽車停車位 42 格（含一殘障停車位），機車車棚一座 20 位，及腳踏車車棚一座 15 位，尚能滿足校內師生需求。本校居五結鄉治中心，緊鄰國道五號羅東交流道、鄉公所、衛生所、鄉圖等行政機關，並與五結鄉主要商業區域比鄰。鄰近學校有距離 1.4 公里的五結國中及 2 公里的孝威國小。

2. 訪視所見優點與特色

（1）學校明確的提出困難點以及需要協助的事項。一般而言，位於非都市型學校學生步行上下學數量較多，但五結國小透過過去統計資料發現開校並非如此，學校探究其原因可能學區範圍過大，若學生利用步行上下學時間過長，因此，大多數家長都還是自行接送。學校探究其原因後，期望鼓勵家長可在導護崗哨周邊讓小朋友下車，走一段路上學，此作法不但可分散學校周遭車流，更可指導學生自行通過路口。因此，學校除了改善校園周遭交通環境外，更提出「小黃帽過馬路」計畫。

（2）學校將家長接送車輛導引至校內，此作法可避免上放學時間家長接送車輛影響外部車流。學校採用汽機車分流，不論在上下車位置或汽機車流動線均規劃良好。此外，學校透過錄製影片的方式針對家長進行汽機車行駛動線的宣導，此作法可讓家長明確明白停車位置以及行駛動線。

（3）由於學生有騎腳踏車上下學的情況，因此學校具有腳踏車相關交通安全教育。

（4）具有學生交通違規約談輔導紀錄，內容包含違規事實、自我陳述與反省、約談內容以及後續輔導作為，若持續進行資料累積，將可歸納出宣導以及教育方向。但資料僅顯示 104 年度，建議可持續進行。

（5）具有交通服務隊、導護人員相關訓練計畫與執行狀況（含紀錄）。

3. 訪視委員建議改善事項

（1）建議取得學區事故資料後，可將事故地點位置與愛心商店位置整合，可於宣導時使用。

（2）建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。

（3）學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

（4）在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握教通安全教育的實施。

（5）建議學校可以將交通部的 168 交通安全入口網站中的兒童安全通過路口的教材作為學校的交安課程，讓老師可以循序漸進地提供學童有關穿越路口的知能，以提升學童過馬路的能力。

在交通安全教育中兒童有兩個角色：主動、被動，所謂主動即是兒童終身需要使用的交通技能是穿越路口，被動則是搭乘車輛，主要要溝通的對象是家長，因為要搭乘什麼車輛，孩子無法選擇，家長反而是學校要努力宣導或教育的對象，所以學校應在課程中落實穿越路口的學習，對家長在乘車部分應加強宣導；另外在上下學應提供相對應的保護措施，例如環境中有人行道提供行走、導護志工協助過馬路，以維護兒童在交通上的安全。

五、結語

二個月的訪視時間，實地走訪了十五所交通安全獎優的國小，在委員們依照各項分工各自評分後加總後有特優、優等，而經由書面審查的學校的十二所學校則為甲等，並經全體委員開會確認後，訪視的結果如下：

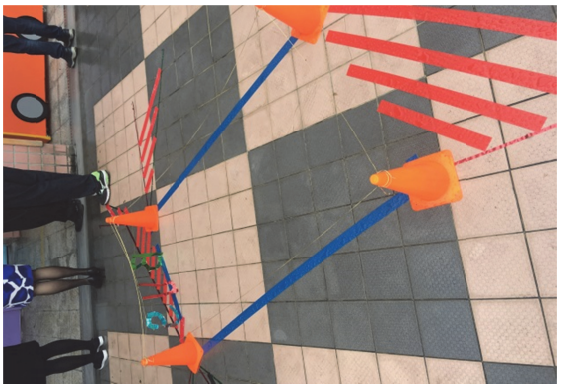
（一） 獲得「金安獎」殊榮的學校計有修德國民小學（臺北市南港區）、永和國民小學（新北市永和區）、大華國民小學（高雄市鳥松區）、元生國民小學（桃園市中壢區）、光復國民小學（新北市中和區）等五所國小。

（二） 獲得「優等」的學校有卓蘭國民小學（苗栗縣卓蘭鎮）、延平國民小學（南投縣竹山鎮） 、青草湖國民小學（新竹市東區）、建德國民小學（基隆市安樂區） 、重興國民小學（雲林縣林內鄉）、健康國民小學（臺北市松山區）、勝利國民小學（臺南市永康區）、瑞豐國民小學（高雄市前鎮區）、興華國民小學（彰化縣二林鎮）、豐原國民小學（臺東縣臺東市）等十所國小。

（三） 獲得「甲等」的學校計有圳頭國民小學（桃園市大園區）、大墩國民小學（臺中市南屯區）、豐田國民小學（臺中市豐原區） 、光華國民小學（屏東縣潮州鎮）、玉井國民小學（臺南市玉井區）、和睦國民小學（嘉義縣中埔鄉）、北園國民小學（嘉義市）、景美國民小學（花蓮縣秀林鄉）、成功國民小學（宜蘭縣羅東鎮） 、六家國民小學（新竹縣竹北市）、內垵國民小學（澎湖縣西嶼鄉） 、述美國民小學（金門縣金沙鎮）等十二所國小。

從上述結果來看，國小組一如往年努力不懈的推動學校內外的交通安全教育及交通安全相關措施，且今年度優等居多，值得肯定。

六、國民小學組訪視照片

	
交通安全地圖 修德國小	融入教學 修德國小
交通安全地圖 永和國小	融入教學生活化 --永和國小
情境教學 大華國小	停車車頭朝外 大華國小

交通安全教育小叮嚀 元生國小	情境教學 元生國小
交通安全地圖 光復國小	交通安全教育課程設計 光復國小