



一〇六年度 教育部交通安全教育評鑑 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
中華民國一〇六年十月

目 錄

壹、106 年交通安全教育評鑑實施計畫	1
貳、教育部交通安全教育評鑑委員會組織	4
參、教育部評鑑學校等第	6
肆、交通安全教育評鑑工作進度	8
伍、106 年度交通安全教育成效評鑑總評鑑報告	9
陸、大專組評鑑報告	
一、前言	17
二、106 年評鑑委員總評意見	17
三、各校評鑑意見	19
四、結語	33
五、大專組訪視照片	35
柒、高中職組評鑑報告	
一、前言	38
二、106 年評鑑委員總評意見	40
三、各校評鑑意見	51
四、結語	72
五、高中職組訪視照片	73
捌、國中組評鑑報告	
一、前言	75
二、106 年評鑑委員總評意見	76
三、各校評鑑意見	79
四、結語	158
五、國中組訪視照片	159

玖、國小組評鑑報告

一、前言.....	161
二、106年評鑑委員總評意見.....	161
三、各校評鑑意見	164
四、結語.....	223
五、國小組訪視照片.....	224

壹、106 年交通安全教育評鑑實施計畫

105 年 9 月 12 日修訂

- 一、依據：依據行政院頒第 12 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」辦理。
- 二、評鑑目的：
 - (一) 透過自我評鑑，促進學校積極努力，提高交通安全教育成效。
 - (二) 經由自我評鑑及訪視評鑑，瞭解交通安全教育實施概況，作為日後改進參考及交通安全教育優質經驗之交流。
- 三、主辦單位：教育部、交通部。
- 四、承辦單位：國立交通大學交通運輸與物流管理學系。
- 五、評鑑對象：全國各級學校。
- 六、評鑑內容：各級學校 105 年度交通安全教育實施成效；詳如交通安全教育評鑑綜合報告表（以下簡稱綜合報告表）及交通安全教育評鑑表（以下簡稱評鑑表）。
 - (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、評鑑組織：
 - (一) 學校初評：由各級學校校長、各處室主管及業務相關人員等組成自我評鑑小組，辦理自我評鑑事宜。
 - (二) 直轄市政府教育局、縣市政府、教育部國民及學前教育署複評：彙集評審學校初評資料後，函報推薦參與中央機關訪視評鑑之學校名單。
 - (三) 中央機關訪視評鑑：由交通部會同教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者、專家代表及評鑑績優學校校長等共同組成交通安全教育評鑑委員會（以下簡稱評鑑委員會），召集會議，並進行評鑑等相關事宜。
- 八、評鑑方式及進度：
 - (一) 各級學校：依綜合報告表及評鑑表之評鑑內容，完成自我評鑑。
 - (二) 直轄市政府教育局、各縣市政府、教育部國民及學前教育署：辦理複評暨函報推薦學校名單。
 1. 自行決定所屬學校完成自我評鑑及函報複評資料之日期。
 2. 評鑑範圍：105 年 9 月 1 日至 106 年 5 月 30 日。
 3. 推薦學校數：
 - (1) 高中職校部分：各直轄市至少提報績優學校或自願受評學校 1 所，教育部國民及學前教育署提報績優學校或自願受評學校 9 所(含各縣市之完全中學高中部)。

- (2) 國民中學部分：各直轄市及縣市國中(含完全中學之國中部)總數未滿 10 所者提報 1 所，超過 10 所部分每滿 10 所再增提 1 所學校，不足 10 所部分採四捨五入法取至整數，國中總數超過 100 所則提報 10 所。
 - (3) 國民小學部分：各直轄市及縣市國小總數未滿 20 所者提報 1 所，超過 20 所部分每滿 20 所再增提 1 所學校，不足 20 所部分採四捨五入法取至整數，國小總數超過 200 所則提報 10 所。
4. 函報推薦學校名單(含自願受評之高中職校名單)：105 年 11 月 15 日(星期二)以前完成。
- (三) 中央機關訪視評鑑：於 106 年 6 月 30 日以前完成(105 年 12 月底前公告受評學校名單)。
1. 大專校院部分：由評鑑委員會就各大專校院中抽選若干所學校進行評鑑(5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與受評)。
 2. 高中職校部分：由評鑑委員會就各直轄市及縣市政府、教育部國民及學前教育署所函報之推薦學校與自願受評高中職校分別抽選若干所學校進行評鑑(5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與受評)。
 3. 國民中學部分：各直轄市及縣市接受本部訪視評鑑之學校，係由所提報之學校中隨機抽選，原則上每縣市至少抽取 1 所，直轄市則視情況酌量增加，過去 5 年內未被受評之學校，如有自願接受訪視評鑑者可自行推薦報名，並由委員挑選數所學校參加受評，全國國中總評鑑學校數目以不超過 30 所為原則。
 4. 國民小學部分：各直轄市及縣市接受本部訪視評鑑之學校，係由所提報之學校中隨機抽選，原則上每縣市至少抽取 1 所，直轄市至少 2 所，過去 5 年內未被受評之學校，如有自願接受訪視評鑑者可自行推薦報名，並由委員挑選數所學校參加受評，全國國小總評鑑學校數目以不超過 30 所為原則。
 5. 當年度交通安全教育評鑑列乙等之學校，下一年度得視需要由評鑑委員會挑選數所再度接受評鑑；當年度交通安全教育評鑑列丙等或以下之學校，下一年度仍需再度接受評鑑。
 6. 離島之國民中學與國民小學原則上採 3 年訪評 1 次，惟各離島地方政府每年仍應依規定之提報學校數辦理推薦。
 7. 各機關提報年度受評學校，以不重複受評為原則。其中教育部國民及學前教育署、各直轄市及縣市所推薦之學校如未被抽取則未來 5 年內不得再予推薦，惟因學校數較少而有重複推薦之情形時，同一學校 5 年內不重複受評。

九、訪視評鑑程序：

- (一) 由評鑑委員會各組評鑑委員分赴各受評學校評鑑，每所受評學校所需時間為半日(約 4 小時)，原則上午開始時間為 9 時 00 分整，下午開始時間為 2 時 00 分整。

(二) 各受評學校至少應備妥相關佐證資料。

(三) 各級學校之主管機關於所轄學校受評當日請派員陪同出席評鑑會議，並得轉知他校派員到場觀摩。

十、評鑑報告：由評鑑委員會各組評鑑委員於評鑑訪視行程結束後 1 個月內作成書面報告，送請國立交通大學運輸科技與管理學系彙整，編撰評鑑報告，並報經交通部及教育部核定後送各級學校及有關單位參考。

十一、獎懲與輔導：

(一) 本評鑑結果分為特優、優、甲、乙、丙五等第。

(二) 各級學校經縣市政府教育行政機關評鑑列為特優、優及甲等者，教育部、國教署、直轄市政府教育局及縣市政府應對其轄管列特優、優、甲等學校之校長及相關承辦教職員工予以獎勵；列為丙等以下者，則屬績效不彰之學校，各轄管主管機關須依權責予以議處。

(三) 經評鑑委員會評鑑審查列為特優、優及甲等之學校，由教育部頒發獎狀予以獎勵，各組評鑑特優之學校將由評鑑委員會推薦另於交通部「金安獎」大會公開頒獎表揚。

(四) 各級學校經評鑑委員會評鑑後所提之各項改進意見，各主管教育行政機關均須列入追蹤輔導，並視改善狀況必要時實施複查。

(五) 教育部、交通部、直轄市政府教育局及縣市政府，應對辦理本評鑑工作辛勞有功人員(如：承辦局處局(處)長、科長、承辦人、各受評學校等)，予以適當行政獎勵，績優學校校長得作為評鑑委員聘任人選之參考。

十二、經費：評鑑所需經費由交通部、教育部及相關單位支應。

十三、直轄市政府教育局、各縣市政府、教育部國民及學前教育署應於 105 年 11 月 15 日前函報承辦單位推薦學校名單；各受評學校並應於訪視評鑑前 10 日將評鑑表件逕送各組評鑑委員。

十四、承辦單位：國立交通大學運輸科技與管理學系(300 新竹市大學路 1001 號)，聯絡電話及人員：(03) 5712121 轉 57238 李偉菁計畫助理。

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評鑑委員會組織

職稱	姓名	服務單位	備註
主任委員兼巡迴評鑑委員	黃司長月麗	教育部終身教育司	
副主任委員兼巡迴評鑑委員	謝執行秘書界田	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	柯專門委員今尉	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	徐組長台生	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	劉組長韻珠	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	張組長開國	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員兼巡迴評鑑委員	葉副組長祖宏	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員兼巡迴評鑑委員	謝技正育芸	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	蔣科長鎮宇	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	魏科長仕哲	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	曾科長新元	教育部高等教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	謝科長麗君	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	孫科長昱儀	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼巡迴評鑑委員	馮督導才倉	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼巡迴評鑑委員	李商借教師玟霓	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	李教官國禎	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	藍研究助理珮瑜	教育部高等教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	游計畫助理蕙菁	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	魏教官琇慧	教育部國民及學前教育署	
總召集人兼巡迴評鑑委員	張教授新立	國立交通大學運輸與物流管理學系	
大專組評鑑召集人	吳副教授宗修	國立交通大學運輸與物流管理學系	
大專組評鑑委員	趙助理教授崇仁	中央警察大學交通管理學系	
大專組評鑑委員	楊副教授宗璟	逢甲大學運輸科技與管理學系	
大專組評鑑委員	葉副教授名山	逢甲大學運輸科技與管理學系	
大專組評鑑委員	王副教授銘亨	台灣警察專科學校 交通管理科	
大專組評鑑委員	白副教授志偉	台北醫學大學傷害防制學研究所	
大專組評鑑委員	蕭助理教授傑諭	國立交通大學運輸與物流管理學系	

職稱	姓名	服務單位	備註
高中職組評鑑召集人	陳副教授高村	中央警察大學交通管理學系	
高中職組評鑑委員	鄭組長蓮池	宜蘭縣政府警察局交通警察隊(退休)	
高中職組評鑑委員	林副教授耘竹	中原大學土木工程學系	
高中職組評鑑委員	喻研究員世祥	交通部運輸研究所	
高中職組評鑑委員	鍾高級專員國良	財團法人車輛研究測試中心	
國中組評鑑召集人	曾教授平毅	中央警察大學交通管理學系	
國中組評鑑委員	林教授大煜	中央警察大學交通管理研究所	
國中組評鑑委員	林副教授安邦	國立師範大學	
國中組評鑑委員	林副教授佐鼎	國立成功大學交通管理科學系	
國中組評鑑委員	王教授國川	國立師範大學公共衛生教育系	
國中組評鑑委員	吳助理教授繼虹	臺灣海洋大學運輸科學系	
國中組評鑑委員	李副教授克聰	逢甲大學運輸科技與管理學系	
國中組評鑑委員	張教授勝雄	淡江大學運輸管理學系	
國中組評鑑委員	陳教授苑蕙	淡江大學運輸管理學系	
國中組評鑑委員	陳副研究員艾懃	台灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心	
國中組評鑑委員	鍾助理教授易詩	交通大學運輸科技與管理學系	
國小組評鑑召集人	林執行長月琴	財團法人靖娟兒童安全文教基金會	
國小組評鑑委員	周研究員文靜	交通部運輸研究所	
國小組評鑑委員	王教授中允	國防大學管理學院運籌管理學系	
國小組評鑑委員	許助理教授志誠	臺灣警察專科學校(交通管理科)	
國小組評鑑委員	吳助理教授昆峰	國立交通大學運輸與物流管理學系	
國小組評鑑委員	鍾助理教授智林	淡江大學交通運輸管理學系	
國小組評鑑委員	郭助理教授佩茶	中央警察大學犯罪防治學系	
國小組評鑑委員	陳助理教授俊穎	開南大學空運管理學系	

參、教育部評鑑學校等第

大專組			高中職組		
編號	校名	等第	編號	校名	等第
1	輔英科技大學	特優	1	臺中市立中港高級中學	特優
2	大仁科技大學	優等	2	臺北市立南港高級中學	特優
3	中國文化大學	優等	3	國立關西高級中學	特優
4	國立中正大學	優等	4	國立政治大學附屬高級中學	優等
5	明新科技大學	優等	5	臺南市立南寧高級中學	優等
6	亞洲大學	優等	6	高雄市立高雄高級工業職業學校	優等
7	國立政治大學	優等	7	國立花蓮高級商業職業學校	優等
8	南亞技術學院	優等	8	國立苗栗高級商業職業學校	優等
9	建國科技大學	優等	9	國立嘉義女子高級中學	優等
10	南開科技大學	優等	10	國立鳳山高級中學	優等
11	國立勤益科技大學	優等	11	國立水里高級商工職業學校	甲等
12	慈濟科技大學	優等	12	臺中市立忠明高級中學	甲等
13	稻江科技暨管理學院	優等	13	國立基隆高級中學	甲等
14	蘭陽技術學院	優等	14	國立羅東高級中學	甲等
15	德明財經科技大學	甲等	15	新北市立鶯歌高級工商職業學校	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。

國中組			國小組		
編號	校名	等第	編號	校名	等第
1	新竹縣立中正國民中學	特優	1	高雄市三民區光武國民小學	特優
2	雲林縣立飛沙國民中學	特優	2	新竹縣竹北市博愛國民小學	特優
3	彰化縣立信義國民中小學	特優	3	臺北市私立復興國民小學	特優
4	嘉義縣立溪口國民中學	特優	4	臺北市萬華區華江國民小學	特優
5	臺北市私立靜心國民中學	特優	5	屏東縣枋山鄉楓港國民小學	特優
6	新北市立八里國民中學	優等	6	桃園市中壢區興國國民小學	特優
7	桃園市立大溪國民中學	優等	7	基隆市中山區中和國民小學	優等
8	嘉義市立大業國民中學	優等	8	臺南市北區公園國民小學	優等
9	高雄市立三民國民中學	優等	9	新竹市北區民富國民小學	優等
10	基隆市立正濱國民中學	優等	10	彰化縣福興鄉永豐國民小學	優等
11	高雄市立民族國民中學	優等	11	南投縣水里鄉民和國民小學	優等
12	臺南市立民德國國民中學	優等	12	臺中市西區忠明國民小學	優等
13	新竹市立光華國民中學	優等	13	臺東縣大武鄉尚武國民小學	優等
14	屏東縣立光春國民中學	優等	14	雲林縣西螺鎮吳厝國民小學	優等
15	臺南市立沙崙國民中學	優等	15	嘉義縣溪口鄉柴林國民小學	優等
16	臺北市立明德國民中學	優等	16	臺南市西港區港東國民小學	優等
17	臺東縣立卑南國民中學	優等	17	桃園市大溪區福安國民小學	優等
18	苗栗縣立建國國民中學	優等	18	花蓮縣富里鄉學田國民小學	優等
19	宜蘭縣立南安國民中學	優等	19	苗栗縣頭份市蟠桃國民小學	優等
20	臺中市立清泉國民中學	優等	20	新北市樹林區文林國民小學	甲等
21	南投縣立爽文國民中學	優等	21	新北市石門區老梅國民小學	甲等
22	新北市立新莊國民中學	優等	22	宜蘭縣羅東鎮竹林國民小學	甲等
23	桃園市立福豐國民中學	優等	23	臺中市西區忠信國民小學	甲等
24	雲林縣立土庫國民中學	甲等	24	高雄市三民區河濱國民小學	甲等
25	臺中市立居仁國民中學	甲等	25	嘉義市興安國民小學	甲等
26	花蓮縣立壽豐國民中學	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、交通安全教育評鑑工作進度

時間	項目	備註
1 月 18 日	召開第一次工作會議	決定評鑑學校日期及評鑑報告格式
1 月 23 日至 2 月 6 日	通知受評學校	
2 月 9 日	排定評鑑行程	
2 月 12 日	函知受訪學校評鑑日程	
3 月 17 日至 6 月 12 日	進行評鑑	評鑑委員分為四組進行訪視評鑑
7 月 14 日	召開第二次工作會議	決定績優學校名單
7 月 30 日	承辦有功人員議獎事宜	
8 月 15 日	各組繳交評鑑報告	
8 月 20 日	簽請受獎獎狀	
9 月 1 日	彙整編輯報告	
9 月 20 日	105 年度交通安全教育評鑑績優等與甲等獎狀寄送	
9 月 30 日	傳送各單位評鑑報告	
11 月 1 日	結算活動經費	

伍、106 年度教育部交通安全教育評鑑總評報告

撰寫人：張新立

106 年度教育部交通安全教育評鑑工作之執行，計分成國小、國中、高中職及大專院校四組同時進行。本年度之評鑑工作除國中組之召集人改由中央警察大學曾平毅教授擔任，及國中與國小兩組之評鑑委員略作調整重組外，其餘之評鑑委員均與前一年度相同。在數十位委員歷經兩個多月密集行程的訪視下終於完成，為我國學校交通安全教育之推動與成效再度完成一次審查與評量，足以提供未來持續推動與發展之參考。

本年度國中與國小受評學校之篩選，係採各縣市分別按國小每 20 所推薦 1 所，國中每 10 所推薦 1 所之方式，再由評鑑委員從中隨機抽取 1 至 2 所學校進行訪視評鑑；高中職受評之學校則由教育部國教署透過初評後推薦；大專組則由委員從自我推薦參與評鑑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。此外，為回應監察院之監督意見，本年度仍然對過去三年內被評鑑為乙等之學校進行再度之訪視，以追蹤其改善之具體作為與成效。本年度規劃訪視之學校總數為 82 所，唯連江縣之訪視行程因兩度遭遇天候不佳航班取消而無法成行，最後只好取消並列為明年度之訪視行程。本年度總計完成 81 所學校之訪視評鑑工作，其中包括國小 25 所、國中 26 所、高中職 15 所及大專院校 15 所，評鑑結果為(1)國小組計有 6 校獲評特優、13 校獲評優等 6 校獲評甲等；(2)國中組計有 5 校獲評特優、18 校獲評優等、3 校獲評甲等；(3)高中組計有 3 校獲評特優、7 校獲評優等、5 校獲評甲等；(4)大專組計有 1 校獲評特優、13 校獲評優等、1 校獲評甲等。本年度評鑑成績之公布依委員之建議，同等第學校不再依其名次順序排列，改採校名第一個字之筆畫數由少至多依序排列公布。

由於國中與國小之評鑑學校係從推薦之學校名單中隨機抽取，評鑑項目與準則也大致相同，評鑑結果顯示國小之評鑑成績與國中之評鑑成績分佈極為相似。國小組 25 所學校中有 20 所(80%)被考列優等或特優，國中組 26 所學校中有 23 所(88%)被考列優等或特優，且兩組均未出現被考列為乙等之學校。顯示國中與國小兩組被推薦參加訪視評鑑之學校均能積極從事交通安全教育工作之推動，並深獲評鑑委員們的肯定。

高中職組與大專組之評鑑項目與準則類似，受評之學校係由教育主管單位直接推薦或委員視學校之交通事故發生情況選定。評鑑結果顯示，高中職 15 所受評之學校中，計有 11 校(73%)被考評為優等或特優；而大專組 15 所受評學校中，更有 14 校(93%)被考評為優等或特優。顯示高中職與大專院校兩組被推薦參加訪視評鑑之學校，也都能積極從事交通安全教育工作之推動，並深獲評鑑委員們的肯定。然而就總召集人親自訪視四組部分受評學校之實際經驗，仍不難發現隨著學生年齡之增長，各級學校在交通安全教育之推動上所能投入之心血與努力也逐漸減少。

交通安全教育之評鑑工作具有雙重意義，一方面可以藉機讓各個學校有系統地整理過去所投下之心血與成果，另一方面則可借助評鑑委員之訪視，對過去所投入之努力及所收到之成果進行客觀之評價，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。綜合四組之評鑑結果，本年度之訪視評鑑計發現如下之具體推動成果：

- 一、 國小、國中、高中職與大專四類學校在交通安全教育之推動背景上有極大之差異，多年來透過交通安全教育評鑑指標之規範與指引，已逐漸能夠讓各級學校在交通安全教育工作之推動上有所依循，並逐步建置各校之交通安全教育的推動模式，讓我國之交通安全教育在沒有立法保障授課時數之情況下，仍能保有一股鞭策之力量，培育國民終身受用之交通安全素養、知識與技能。
- 二、 各級學校在交通安全教育實施計畫之規劃與執行上，普遍能夠使用 SWOTS 之分析方法，透過資料蒐集、分析學校所面臨之交通安全問題、尋求社區與家長之資源配合，設法解決學校在交通安全教學、輔導及執行過程中所遭遇之困難。顯見此種透過師生、家長、與社區共同合作運行之學校交通安全教育模式，已在各級學校逐步落實。未來所需要的乃是持之以恆之推動及不斷地檢討改進，讓它成為學校常態性之教學與輔導工作。
- 三、 推出「各縣市按國中與國小學校數之一定比例，推薦交通安全教育推動績效優良之學校接受訪視評鑑，再由評鑑委員隨機抽取一至二所學校進行實地訪視評鑑」之受評學校篩選辦法，再加上各級學校之評鑑項目及評分標準明確化後，確實讓各縣市教育主管機關對國中與國小交通安全教育之初評制度產生了革命性之變化。由於任一學校被推薦參加教育部之訪視評鑑後，有五年之內不得再行推薦之限制，因此僅培養少數選手學校參加全國評鑑之作法已不再可行，全面性地推動國中、國小交通安全教育已成為各縣市教育主管機關必要之工作。因此，如何有效透過初評作業以督促各校投入交通安全教育工作之執行，已在全國各縣市播下種子。如能進一步結合交通安全教材之提供及教學師資之培訓，假以時日定能看到交通安全教育在各級學校所收到之推動成效。
- 四、 透過十四屆交通安全教育研討會之推廣與宣傳，再加上各縣市在辦理交通安全教育研習時都會邀請評鑑績優學校蒞臨指導或安排參觀績優學校之活動，近幾年來全國各級學校對交通安全教育之推動已逐漸能夠掌握方向，不論教學與輔導活動均有明顯之進步，許多學生自行設計之宣導活動亦陸續出現，顯見交通安全教育與評鑑之執行已讓學生收到認知交通安全重要性之目標。
- 五、 配合道安扎根計畫之推動，本評鑑計畫除在全國交通安全教育研討會上持續推動全民基本交通安全觀念、知識與技能之教育訓練外，更積極推動交通安全的四大守則：(1)你看得見我，我看得見你，交通才安全；(2)堅守安全空間，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，也不成為交通事故無辜的受害者。總召集人及各組召集人配合各校訪視時間，安排四大守則之宣傳與指導。唯交通安全四大守則已推動四年，在本年度之訪視評鑑上仍甚少看到各校在教學與宣導上有融入四大守則之案例，顯示在推動這些基本交通安全觀念之方法與媒介上仍有許多待加強的地方。
- 六、 不論國中或國小，相當高比例之學校在交通安全之教學上仍以介紹交通標誌為主要之上課內容，且多以駕駛車輛之角度介紹相關之交通安全問題，

與學生之生活體驗及日常生活所接觸之環境事物關係較弱，不易引起學童之共鳴，進而引導其行動之遵循。例如對酒駕與超速行車事故風險之認知對小學生之學習，將遠不如如何安全過馬路及如何安全搭乘小客車、機車及公共汽車來得迫切有用。另如交通事故風險之體認及遵守交通規則之社會責任與正義感之培育，都是國民應該從小培養之交通安全態度與價值觀，卻很少有學校在其交通安全之教學上將其納入考量。本年度(第 14 屆)之交通安全教育已針對近幾年推動上所遭遇之瓶頸進行檢討，並以「交通安全教育之推動：從心做起」作為宣導主軸，期能引導各級學校更加精進有效地推動交通安全教育，

- 七、 本年度國中與國小組獲評特優之學校仍多來自傳統表現績優之縣市，較為特殊的乃是「非傳統」之屏東縣楓港國小、雲林縣飛沙國中、彰化縣信義國中及嘉義縣溪口國中等校均在本年度之訪視評鑑中因表現突出而獲評特優等地並推薦接受金安獎表揚。而值得特別一提的是，新竹縣在本年度之學校交通安全教育評鑑中，其博愛國小、中正國中及關西高中，分別在國小、國中及高中職三組中被評為特優學校，顯示新竹縣在推動交通安全教育上之卓越表現，值得全國各縣市教育主管單位參考並學習。
- 八、 多年來私立國中與國小參與交通安全評鑑者相當稀少、本年度台北市所推薦之私立復興小學及私立靜心國民中學同時獲得國小組及國中組之特優等第，並被推薦接受金安獎之表揚，顯見私立國中與國小已逐漸體認交通安全教育之重要性，以私立學校之資源及家長之支持，往往可以獲得相當高之成校，值得其他私立中小學參考學習。
- 九、 本年度接受訪視評鑑之十五所高中職學校全為公立學校，其中職業類科學校五所、公立高中十所。過去幾年獲推薦接受評鑑之高中職，約有 78% 為公立之高中職，較公立高中職學校數占 58% 之比率高出甚多。由於高中職之受評學校係屬被推薦之績優學校，此數據似乎意味著私立高中職推動交通安全之績效明顯低於公立高中職，頗值深加探究。我國每年因交通事故死亡之高中職學生超過百人，此現象也提醒我們現行高中職之推薦受評學校制度是否會讓少數學校忽視交通安全教育之推動，成為推動交通安全教育之漏網之魚，值得加以關心與注意。
- 十、 大專組之受評學校因屬主動報名，受評之學校多為推動交通安全教育成效優良、積極尋求優異教學表現、或深感需要交通安全改善協助及交通事故死傷減輕指導之學校。惟歷年來大專組之評鑑委員在篩選訪視學校時，均會選擇數所非主動報名、但交通事故發生頻次較高或從未被訪視過之學校進行評鑑。截至民國 105 年為止，全國一百多所大專院校均已完成被訪視評鑑之作業，可算是完成一輪迴全國大專院校交通安全教育的體檢。大專院校每年因交通事故死亡之學生人數已由先前之兩百餘人降低至一百七十餘人，明顯看出推動交通安全教育與宣導之具體成效。交通部近一年來積極鼓勵各大專院校爭取公車進入校園，此項計畫經證實可以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，目前已有近四十所大專院校參與此計畫並獲具體成效(如屏東科大等校)，值得各校參考與學習。

- 十一、各級學校在交通安全教育之推廣上，具備知識性、趣味性、生活化且能讓師生及家長共同參與之交通安全教學與輔導活動已逐漸普及並廣被採用，而「能否具體生效」之觀念也開始在各級學校間受到重視。未來在交通安全教育之推動上，似應以逐漸提升「自我要求」及「尊重他人」等較高層次觀念之深化為目標，透過感性與價值認同之教學，讓交通安全教育之推動能更上一層樓。
- 十二、在本年度之交通安全教育評鑑訪視過程中，仍然發現不少學校之交通安全教學與輔導活動，甚且相關之交通安全設施，多在評鑑前很短時間內始匆促執行或添置，且在接受完評鑑後也以如釋重擔般的心情休息並放鬆。因此，不難發現被評為交通安全教育績優學校在獲獎後不久，其認真用心之態度與作為就已不復存在，而讓交通安全教育持續推動、永續進步之理想無法落實達成，確實值得在交通安全教育評鑑制度與執行計畫之設計上多加檢討。
- 十三、政府相關單位(如行政院新聞局、交通部道安會、內政部警政署、交通部運輸研究所等)所建置之交通安全資訊網站、印行發送之交通安全宣傳短片與海報及出版之交通安全手冊與相關圖書，是各級學校推動交通安全教育之主要資訊來源，並廣被採用作為教學活動之教材。此現象亦更加突顯系統化編製各類交通安全教材與宣導海報或短片之重要性。另在國際化之要求下，標誌中、英雙語化已成必要之趨勢，目前之標誌英譯並不統一，甚有許多貽笑大眾之標誌英譯，均有待主管單位出面將其英譯加以統一，以利學校之教學。交通部道安委員會過去兩年曾以經費補助數個縣市編製國小、國中及高中之交通安全教材，目前新北市已參照交通安全之四大守則，完成國小低、中、高年級之交通安全教材，並放置於道安之相關網站中，供各校上網下載使用，期望它能啟動我國交通安全教育之新頁。
- 十四、資料整理保存及推動作業系統化仍是各級學校在推動交通安全教育中最弱的一環。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。另外計畫(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，需要再加以推廣訓練，以達成持續改善精進之推動目標。
- 十五、執行交通安全教育評鑑已近二十年，而搭配評鑑設置之交通安全教育研討會也已持續辦了十四年。我國近二十年來之道路交通事故死亡人數確實已大幅降低，儘管在缺乏嚴謹事前與事後觀察研究比較之情況下，我們無法將此成效大幅歸功於交通安全教育之推動，惟在所有評鑑委員之熱心奔走指導下，我們很欣慰地看到各縣市已逐年有條理地辦理各項相關活動，例如交通安全教育初評、觀摩與研習，甚且為各縣市交通特性之需要而著手自編交通安全教材，相信這些努力一定對交通安全之改善有所助益。
- 十六、整體而言，本年度各級學校對交通安全教育之推動仍以國小之表現最為優異，國中與高中職居次，大專院校之表現殿後，此現象似乎顯現我國之學校交通安全教育從國中階段以後就逐漸被疏忽。學生自國中階段開始面臨身體與心理之快速成長與變化，叛逆的個性再加上事事好奇嘗新，無照駕

駛機車肇事案件頻傳，透過精心設計之交通安全教育適時提供必要之交通安全常識與技能，延續國小階段之交通安全教育至國中與高中階段，不但能降低其發生交通事故之風險，更能在其開始使用機動車輛之前作好鋪路的準備，以免不良習慣與態度一旦養成就不易改正。因此，如何強化國中及高中交通安全教育之推動似乎是一件相當重要之教育議題，值得教育與交通主管單位用心關懷。

而在本年度各級學校交通安全教育評鑑之訪視中，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、 有鑑於交通事故傷亡對經濟、社會及國家實力所帶來之嚴重衝擊，交通部除在本身業務範圍內強化道路交通工程之安全品質外，亦積極尋求跨部會之資源與合作，整合各方之力量以改善我國之道路交通安全品質，包括內政部警政署之執法、教育部之教學任務、財政部之保險配合等。其中又以培養國民之交通安全素養及教導國民交通安全知識與技能之交通安全教育尤為重要。先進國家推動交通安之經驗告訴我們，交通事故傷亡之減少，10%來自工程的改善，20%來自警察執法的加強，70%來自從教育扎根的努力。因此，交通安全教育的落實似乎已成為減少交通事故發生之最重要且長期有效的不二法門。
- 二、 國民交通安全素養的培育是推動國家交通安全之扎根任務，而有效培養國民交通安全素養的推動則需仰賴立法的規範、教育的播種、及落實的計畫執行，始能綜整好的制度、對的方法、持續穩定的資源及明確的權責劃分，以克盡其功。在缺乏明確立法規範重視之情況下，交通安全教育始終因妾身未明，一直游走於可有可無的尷尬邊緣，無法有系統地為國民奠定好的交通安全觀念態度及有用的知識與技能，以應付終其一生均需面對之道路交通事故風險。交通事故是威脅國人生命與財產之最大意外事故，卻無法如性別平等及環境保護等議題般地受到立法保障的平等重視，實屬行政與立法部門之嚴重疏失，有必要加以迅速糾正補足，明確將交通安全教育納入國民義務教育之課綱中，以協助國民擺脫長期蒙受交通事故風險威脅的夢魘。
- 三、 配合交通部道安扎根計畫所推動之「四大交通安全守則」宣導，頗獲各縣市之好評，許多參與宣導活動之交通安全工作人員均建議將其納入各級學校之交通安全教材中，讓所有國民都能有系統且深入地逐步學習。目前新北市柑園國小蔡麗鳳校長在道安會的經費補助、一群熱心國小老師及學者專家的協助指導下，已完成國內第一套融入「交通安全四大守則」之國小交通安全教材，並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，依據「交通安全四大守則」對各級學校學生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、高中職及大專院校，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。
- 四、 「我看得見您，您看得見我」、「安全空間」、「利他用路觀」及「防衛兼備之用路行為」是交通安全之四大基本觀念，也是文明社會之公民都應該具

備之基本核心能力。此四大「交通安全基本觀念」如能落實融入並推動於全國各級學校之交通安全教育中，對全民交通安全意識與技能之提升將會帶來革命性之效果。建議交通部或教育部能持續提撥經費編製推廣此類觀念及執行技能的教材及宣導短片，並訓練種子教師，深入社會各個角落大力推廣。

- 五、對「交通事故風險之感認不足」是國人普遍存在之交通安全問題。建議在學校交通安全教育階段就能以「數據化」與「比擬化」方式傳遞交通事故之風險，例如「每年每幾個人就有一人因交通事故死亡或終生殘廢」，隨時提醒學生注意，並加強各級學校學生交通事故類型與預防方法之全面教學與宣導，以建立「行路必須謹慎為之，否則將隨時有發生事故之危險」的風險感認意識。
- 六、有鑑於國人普遍對估算人行與車行速度、安全車距保持、及安全穿越道路時間等重要交通安全智能明顯不足，進而導致危險交通行為頻繁之現象。建議各級學校應強化學生目測距離、估計時間及判斷車速之訓練，以強化國民應有之交通安全智能。此項交通安全教育推廣重點已在訪視評鑑過程中一再提醒各級學校落實推動，期待在往後年度之交通安全教育評鑑中能看到已有學校著手推動，並獲得具體之教學成果。
- 七、歷經五年推動「國中與國小按比例提報推薦受評學校，再由委員們從中隨機抽取 1~2 所國中與國小接受訪視評鑑」之經驗得知，新推薦辦法的實施確實可以達到督促國中與國小推動交通安全教育之功能。因應日漸嚴重之高中與大專學生交通安全問題，建議隨機抽取學校接受交通安全教育評鑑之作法可逐年推廣至高中職及大專院校，以全面督促各級學校落實交通安全之教學與輔導。此外，建議教育部能擬訂更積極之獎懲辦法以激勵各級學校對交通安全教育的重視與用心。
- 八、頃近有部份學校教師以各類評鑑太多，教師為接受評鑑需要花相當多之時間於資料準備，額外之工作負荷嚴重影響其教學品質，而向監察院陳情希望減少評鑑之項目，因此沒有立法保障之交通安全教育評鑑乃首當其衝，成為被檢討是否應該精簡甚且廢除之對象。道路交通事故危害民眾生命財產至鉅，道路交通安全改善已成為世界各國最重要的施政課題。我國之道路交通事故率為先進國家之三至四倍，在沒有周延立法以規範培育國民交通安全素養之情況下，目前僅能仰賴學校交通安全教育評鑑「稍微」達到督促各級學校執行交通安全智能教學與宣導之功效。如果廢除此項評鑑計畫而無更進一步之配套措施，恐將造成多數學校不再投入心血於交通安全之教學與輔導，而讓國民之交通行為更無章法、交通事故死傷更為嚴重，實非國家之福。
- 九、歷經多次之檢討與修改，交通安全教育評鑑已經擁有相當完整詳細的評分表格，並對各評分項目的給分準則給予明確之規範，以引導各校有效執行交通安全教育之各項活動與工作。惟頃近接獲少數教師陳情，認為評分項目太多、過於繁瑣，讓學校在受評資料之準備上頗為費時費力，建議刪減或整併評分項目，精簡評分項目以減輕受評學校之資料準備負荷。該項陳情經教育部召集各評鑑小組召集人開會檢討後，除整併少數重疊性較高之

項目並修正「部份學校」無法執行之項目外，咸認評分表格之項目數量尚稱合理，各大項目下之評分細項旨在列示學校該作之工作內容，以引導學校之執行方向。早期訪視評鑑之評分表也是僅有幾個簡單的評分項目而已，後來也是因應學校之要求加以細化，以利學校之執行內容規劃及自我實施績效檢視，新表格完成後也接獲許多學校之認同與贊許。對於部份教師陳情評鑑項目過多之情事，本計畫之工作團隊已持續進行觀察檢討，並做必要之精簡改進，以減輕受評學校之工作負荷。

- 十、評鑑資料之準備旨在提供學校有落實執行之證據，受評學校只要有系統地提供執行成果證據即可，並無要求一定要大量的書面資料。因此學校只要陳述作了那些教學與輔導活動，並提供量化或質化之成果與績效，即可滿足評鑑委員的審查需求。而針對各級學校在評鑑資料準備上所面臨之問題與疑義，評鑑委員會已多次透過全國交通安全教育研討會，特別安排專案指導場次，對各縣市教育行政人員及各級學校負責交通安全工作之教師進行面對面之說明與講解。唯為進一步對更多之交通安全教育工作者進行宣傳與指導，建議教育部或交通部能以專案計畫委託研究之方式，深入檢討交通安全教育評鑑評分項目與給分準則之適宜性，提供一套能協助各級學校填寫自評表之說明書、電腦化之項目檢核作業及系統化整理資料之軟體，除能協助學校檢查是否已完成評鑑所需之各項工作外，更能有效記錄學校在推動交通安全工作上所投入之心血，保存工作中所留下之各種資料與經驗，以便讓後續接辦之人員能有所依循或檢討，達到永續推動之功效。
- 十一、自從實施學校交通安全教育評鑑以來，一直努力推動之「讓學生自主」，甚或「讓學生出來保護別人」之積極教育目標，在各級學校之交通安全教學中已有少數之案例陸續出現，值得再接再厲並給予鼓勵打氣。尤其是高中職與大專學生，皆已屆青春期而邁向成人之路，建議能配合目前大力推動之「服務學習課程」，規劃合適之教學內容以增加其責任感及法治意識，俾讓交通安全教育能落實生效並提升品質。
- 十二、交通安全教育之推動除了需要有完整之教材外，更需要具備專業知識之教師參與推動。我國目前參與交通安全教學之教師普遍缺乏足夠之相關專業知識，亟需完整之交通安全專業訓練以提升其專業智能。建議教育部及交通部應積極規劃訓練以培養各級學校之交通安全種子教師，再借由種子教師在各校進行觀摩教學，逐步擴大並提升教師之相關專業智能。
- 十三、我國推動學校交通安全教育已行之有年，惟一直缺乏深入且持續之觀察研究，以掌握交通安全教育所面臨之問題並研提因應對策。建議未來在交通安全教育之推動上，能夠提供一個鼓勵各級學校行動研究、交流經驗、學習新知之機制，以協助本土化交通安全教育工作之落實紮根，例如專案型研究計畫之補助、交通安全教育研究「金安獎」之設置、交通安全教育研討會或博覽會之舉行等都是不錯之作法。
- 十四、隨著道安扎根計畫之推動，這兩年在中央推動經費的補助下，各縣市交通安全教育活動明顯地較以往為多，各級學校也因上級督導單位的要求而更加關心與重視交通安全教育之推動。希望此把燃起的火苗能持續燃燒，讓這項保護國民生命財產之教育活動能綿延不斷而塑造國人優質的交通文化。

然而，伴隨此項工作之推動與發展，交通安全教育之推動者亦將面臨更大的挑戰，如何讓交通安全教育更加深化且有效亦將成為下一波努力的方向。

十五、在行政及監察兩院之政策催促下，交通安全教育之「評鑑工作」將於 107 年度起轉型為「交通安全教育績優學校評選作業」，推動五年且正逐漸發揮督促功能之「隨機篩選受評國中與國小」制度將因此而取消。繼之而起的「獎優與固本」作業辦法雖然仍維持選拔交通安全教育績優學校接受表揚之功能，然固本之作業則因各縣市之推動理念不同，會有不同之作法，例如有些縣市推薦初評第二名之學校參加「固本」計畫，為下一年度參選金安獎績優學校預作準備，而有些縣市則推薦初評成績不佳之學校接受「固本」計畫之輔導茁壯，以符合「固本」計畫濟弱扶傾之功能與目標。因此，此項評鑑作業的改革是否仍然能夠達成督促全體學校推動交通安全之目標，仍有待時日的追蹤與考核。

本年度全國各級學校交通安全教育執行成效評鑑之幕僚工作，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，聘請專任助理乙位總攬各項業務之推動外，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評鑑小組之隨行助理，除協助評鑑委員安排訪視行程外，並負責各組評鑑委員對受評學校意見之整理，對評鑑報告之撰寫貢獻良多。本評鑑工作期盼透過研究助理之參與，能夠協助各組召集人蒐集資料、分析問題、進行研究，並提出可行之改善建議，以收具體之交通安全教育評鑑成果。

陸、大專組評鑑報告

一、前言

106 年度交通安全教育評鑑大專院校組，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劉組長韻珠、謝技正育芸、范科員元綱、教育部學務特教司李教官國禎、曾教官若谷，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 12 位評鑑委員所完成；並由吳宗修教授擔任召集人。

本年度評鑑工作，共評鑑 15 所公立私立大專院校，分別為中國文化大學、德明財經科技大學、國立政治大學、南亞技術學院、明新科技大學、國立勤益科技大學、建國科技大學、亞洲大學、南開科技大學、國立中正大學、稻江科技暨管理學院、大仁科技大學、輔英科技大學、蘭陽技術學院、慈濟科技大學。評鑑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，於評鑑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，為各大專院校相當重要的課題。交通部、教育部這三年補助推行「大專院校公車進校園」計畫也開始在各大學院校執行發酵。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評鑑意見。

二、106 年評鑑委員總評意見

受評的 15 所大專院校中，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。以下就評鑑期間所觀察，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：

■ 特色及優點

1. 有越來越多的學校爭取中央補助公車進校園計畫，讓大眾運輸延駛進校園，或在臨校地點設站，甚至引進共乘制度以降低學子經濟負擔；這些作為同時也讓學校教職員工獲得便利與安全。

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. 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。
4. 提供社群網站（如：Facebook, LINE）或手機 APP 來提供交通安全資訊和即時交通資訊的傳播。
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、監理單位及安駕中心、崇學基金會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. 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；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。
9. 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件數。
10. 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。
11. 學校運用新生訓練時機，發放聯絡小卡，以提供學生當意外事故發生時可聯繫校方處理的管道。

■ 改進意見及建議事項

1. 未來校內交通相關設施工程改善時，須要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」，做好交通維持計畫，確保師生日常通行安全。
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. 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。
4. 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。
5. 可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。

6. 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。
7. 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，以利緊急疏散及車輛啟動時正視車道狀況，提升安全。
8. 許多學校在新生訓練時發放聯絡小卡供學生在發生事故時可聯絡學校，也可以在發放的當下要求學生直接將聯絡電話輸入手機當中，以方便在事故發生時能更快尋獲協助。
9. 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等。

三、各校評鑑意見

(一) 中國文化大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位台北市士林區華岡路 55 號，中國文化大學占地 23.1411 公頃。鄰近學校有華岡藝校及台北歐洲學校。全校停車空間規劃為汽車停車位 703 個；機踏車停車位 1,442 個。校內人數概況為學生：10,863 人；教職員：2058 人。學生上放學以搭乘公車者比例最高（佔 55.32%），其次為機車（佔 17.41%）。校外仰德大道部分路段坡度大，路面窄，一律限速 40 km/hr，應遵守速限不超速及不跨越雙黃線逆向行駛之原則。

2. 訪視所見特色

- (1) 積極投入宣導，規劃公共運輸(公車、專車、計程車共乘)，有具體成效(公共運輸使用率逐步提高)。
- (2) 事故分析得知易肇事路段、路口，並清楚辨識易肇事族群，即如大一或特定院系。
- (3) 宣導管道暢通，有交安網頁，並成立臉輪粉絲頁，能迅速傳遞交安訊息。
- (4) 校內規劃提供適當場地實施計程車共乘制令人印象深刻。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 專車的班次、費率、發車時間等尚可進一步改善。
- (2) 學校位處山區，學生住宿容量有限、通勤時間長、路型危險，建議考慮增加宿舍容量，針對高危險族群(例如大一)提高住宿率，以降低通勤時間、機會。
- (3) 校園人車動線可再進行細部檢討規劃，例如人車分道、停車規劃、標誌標線檢核(應符合「道路標誌標線號誌設置規則」)。

- (4) 校園內違規停車情況嚴重，宜有對應作為。
- (5) 因校區位處山區特性，學生通學機車煞車相對頻繁，建議連結校外機車行，進校檢查機車煞車、輪胎。
- (6) 校園週邊道路幾何線形具有諸多平曲線彎道與豎曲線上下坡等路段，可嘗試考慮在比較容易有超速、跨越對向車道(雙黃線)的違規行為地點，抑或學生比較容易發生事故的地點，以實地錄影方式進行教導學生如何注意減速慢行和實際操作之技巧，強化學生自身防衛駕駛的能力。
- (7) 學校電梯內已裝有學校資訊的廣播平台，可以固定利用適當的時間，藉此系統作為交通安全教育宣導的管道。
- (8) 校園週邊道路經常有大客車出入，對於道路鋪面影響較大，宜定期維護鋪面平整度，以維人車安全。

(二) 德明財經科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台北市內湖區環山路一段 56 號，鄰近學校有西湖國小、西湖國中、麗山國小、麗山高中、文湖國小及內湖高工。校內停車空間：小客車 155 個、機車 796 個、自行車 36 個。學生上放學多使用捷運（佔 34%），其次為機車（22%）與公車客運（20%）。騎乘機車者由環山路一段經文湖街 91 巷由學校後門進入校區機車停車場（不進入校園）。使用大眾運輸工具或步行者由前大門進、出並由保全警衛配合路口之「行人專用時相」交通號誌協助交管。校車行駛路線：從 228 公園博物館前發車經學生第二宿舍(五常街)，抵達本校。

2. 訪視所見特色

- (1) 大眾運輸使用率高，有效降低事故風險。
- (2) 交安宣導管道暢通，包含學務周報、班會等。
- (3) 交安事故宣導落實，受訪學生多知曉重大交通事故。
- (4) 交通安全宣導卡執行落實，多數學生知曉。
- (5) 肇因分析確實，建議再做熱點分析或系所分析。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 有舉辦交安研習，但參與、知曉之學生有限，宜加強宣導，並考慮提供參加誘因。
- (2) 後門口、文湖街 91 巷、機車棚消防通道等處停車影響行車安全，宜與市府多協調溝通改進，並適時協助舉報取締。
- (3) 學生交通事故分析可以再依系級進行，針對需加強教育管理之族群進行改善。
- (4) 對於鼓勵學生使用大眾運輸，限制機車使用可考慮更具體措施。
- (5) 增設停車場之監視器，以維學生停車之安全。

- (6) 目前提供學生洽借之安全帽均屬半罩式，建議未來添購安全帽時，以 3/4 罩式或全罩式為佳。
- (7) 目前學務處生輔組交通安全專區之網站資料已經初具規模，未來應持續蒐集相關交通安全教育資料並建置之，提供師生隨時瀏覽參閱學習之用。
- (8) 現場測試停車棚內機車煞車系統，有蠻多煞車已鬆，建議提醒學生保養機車煞車與輪胎。

(三) 國立政治大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台北市文山區指南路二段64號，北政國中、萬興國小、政大實小、大誠高中。學校規劃1,181格汽車停車位、機車停車位3,080，學生上放學之交通工具(不含住宿生53%)以公車為最大宗(佔14%)，其次為機車(佔11%)。聯營公車路線主要集中於指南路二段及萬壽路，尖峰時段班次密集；校車路線主要行駛於校內，連結山上及山下校區；駐警隊值勤隊員得視交通狀況於大門內外實施疏導；另於辦理碩博士班考試期間及大型活動(畢業典禮、貓空杏花季)，協請文山一分局疏導指南路二段、本校大門及道南橋車流。指南路二段沿線道路容量不足，但有14線公車設停靠站；政大社區民眾雖多改走萬興便道進出社區，仍無法改善尖峰時段壅塞狀況；另假日學校附近有動物園、指南宮、貓空等觀光景點吸引大批旅客，造成車流量高。

2. 訪視所見特色

- (1) 投入大量經費引入校園公車(現有四線)，解決校內交通問題。
- (2) 經常性舉辦交安宣導活動，學生多數知曉，具一定成效。
- (3) 事故分析詳細，有機會針對潛在高風險族群進行加強教育。
- (4) 提供大一、大二學生住宿比例高，有效降低機車使用需求與事故風險。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 考慮校外公車引入校內，例如接駁至捷運站，以提高公共運輸之方便性與使用率。
- (2) 交安網站/FB 平台加強宣導交安使多數學生知曉。
- (3) 校內部分車速快(師生均有反應)，宜研議相關改善措施。
- (4) 針對高風險族群進行交安教育改善。
- (5) 有老師反映，部分校外車輛在校園車速有過快之嫌，建議多加宣導與透過交通工程手段讓車輛減速。
- (6) 舉辦交通安全法規測驗，並提供豐富獎品鼓勵學生參與，建議可以增加學生之參與人數與。
- (7) 校園內標誌標線應符合交通部頒訂『道路交通標誌標線號誌設置規則』。

- (8) 師生抱怨校園路幅狹小、行人受阻礙、車行速度快，建議可發起校內類似「尊重禮讓行人」運動。
- (9) 夜間接駁公車時段，可考慮配合圖書館閉館時間而作延長。
- (10) 目前交通安全委員會係以副校長為主任委員，建議修訂為校長，以符合教育部之規定。
- (11) 有關目前執行的機車胎紋檢測工作，未來可考慮增加煞車手把與是否具有照後鏡等檢測項目，期能培養學生安全的觀念。

(四) 南亞技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於桃園市中壢區中山東路三段 414 號，校地面積 50,100 平方公尺，校舍總面積為 92,447 平方公尺。學校共規劃 288 格汽車位、機車停車位 1,365 格、自行車 23 個停車架，學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔 43%），其次為公車（佔 15.48%）。上放學時星期一至星期五早上 7 點半以後至九點，下午 15 點至 16 點及夜間 18 點至 19 點，21 點至 22 點，以中山東路通往中壢及八德方向車流量最大，大型車(公車及部分單位交通車)亦多。

2. 訪視所見特色

- (1) 交通安全教育融入大一必修通識課的全民國防教育，與導師時間。
- (2) 爭取校外資源裝設號誌、增繪停車格、減速標線等，重視並改善校園周遭之行為環境。
- (3) 自民國 99 年以年租金數百萬元，承租國有財產局土地設置停車場，解決師生的停車問題，學校非常用心。
- (4) 校園內宣導與實施停車車頭朝外，與上路開頭燈，頗有成效。
- (5) 學生上網請假，要先閱讀交通安全宣導與熟練交通安全守則，屬於創新作為。
- (6) 事故分析用心詳盡，能發掘問題之所在。
- (7) 業務承辦人積極參與交通安全訓練研習，並將所學各校優點落實於本校。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校園道路標誌標線應符合交通部頒訂『道路交通標誌標線號誌設置規則』。
- (2) 交通安全教育宣導活動(三葉崇學基金會防禦駕駛)參與人數少，殊為可惜，未來應加強活動前宣傳。
- (3) 教育部推動之交通安全四守則可加強校內宣導讓教職員工也受益。
- (4) 學生實習與校外打工，騎機車發生事故，死亡頻率仍偏高，宜加強宣導。
- (5) 經與學生座談，學生一般對學校安全宣導仍不熟悉，此部分仍要加強。
- (6) 交安網頁資訊較少，能見度較低，學生接觸有限，建議補充內容並提升能見度。
- (7) 停車場空間面積廣大，宜整體規範進出動線，避免內部車流衝突。

(五) 明新科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新竹縣新豐鄉新興路 1 號，鄰近學校有松林國小，忠孝國中。學校共規劃 1,057 格停車位、機車停車位 2,920 格，學生上放學之交通工具以機車為主(佔 39%)，其次為步行(佔 22%)。為維持校門口淨空狀況，以利北上車輛順利離校，經協調地方政府實施會勘後，同意於校門口省道區域增設網狀線，有效提升車輛離校安全性。配合交通部公路總局公路公共運輸提升計畫，向相關單位提出【快捷 5 號：高鐵車站-湖口工業區】延駛至本校，有效提升本校至新竹工業區、新埔義民廟、竹北及高鐵車站沿線交通之便利性。

2. 訪視所見特色

- (1) 針對新生進行定向輔導並邀請新竹安駕中心辦理機車安全講習，受訪學生反應印象深刻，有一定成效。
- (2) 發行校安電子報、明新關懷卡，有管道傳遞校安訊息。
- (3) 成立交通服務隊，由教官指揮協助進修部學生放學車潮。
- (4) 協調快捷 5 號公車到學校，引導學生多搭乘公共運輸。
- (5) 針對警衛與交通服務隊員在路口指揮的工作，辦理特殊研習課程。
- (6) 違規/事故資料分析完整，並有危險路段與車禍因素之分析內容。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 受訪學生瞭解校安電子報的存在，但對校安相關訊息內容並不熟悉。
- (2) 交安網頁/粉絲頁宜加強建構，以保留並充分利用交安宣導、教育相關資源。
- (3) 機車即將收費，但宜注意規劃停等區域，避免影響車流進入停車場與聯外道路。
- (4) 校門口機車道出入動線有車流衝突，宜加強規劃與宣導，尤其避免逆向行駛。
- (5) 交通服務隊可以結合機械系師生專長，實施機車體檢活動。
- (6) 校園內與學校周圍的交通反射鏡可以更換、調整、維護。
- (7) 校園內標誌標線劃設應符合法規規範，並加強停讓標誌(線)的設置。
- (8) 歷年事故分析可以科系、族群、年級、社團加以區分，並辨識出需加強輔導的族群。
- (9) 交通安全教育委員會建議納入政府(工程、執法、監理等)人員以及民意代表(議員、社區里長)
- (10) 可以針對教職員提供交通安全教育宣導。

(六) 國立勤益科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台中市太平區中山路二段 57 號，佔地 327,477 平方公尺，鄰近學校有中臺科技大學、光華高工、太平國中、坪林國小、中華國小。學校共規劃 539 格汽車停車位，機車停車位 2,460 格及腳踏車停車架 350 個；學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔 52%），其次為公車及住宿（佔 37%）。校門附近原有變電箱遮蓋視野，危害行車安全，導致學生不慎發生車禍。經積極與台中市政府、台電公司台中區營業處協調遷移變電箱，提升此路段之行車安全。於 106 年 4 月 7 日與台中市政府交通局、太平分局、太平區公所、台電臺中區營業處、勤益里辦公室、中華電信共同會勘中山路一段 215 巷口電箱位置，影響行人通行，造成交通安全疑慮。期望能遷移電箱，並設置行人專用道，以維護行人交通安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校成立機車研究社，並成立 FB 臉書粉絲專頁加以宣導。
- (2) 邀請監理單位協助校園機車考照，同時進行交通安全宣導。
- (3) 利用新增校地定位教學區，並規劃未來機車不進校園核心、行人專用步道、公車入校園，方向正確。
- (4) 受訪學生確實有輸入校安電話號碼至個人手機。
- (5) 學務處所規製交通安全網頁內容豐富。
- (6) 新生訓練、全民國防教育、班會導師時間、通識教育均融入交通安全教學。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 104、105 年校外自撞件數、校內擦撞件數均明顯偏高，建議可加強針對性宣導並擬相關防治策略。
- (2) 創新研發大樓旁車道上，人車交織嚴重，建議未來在校園環境改善中，拆除水泥護欄、水溝加蓋拓寬並興建人行步道。
- (3) 新大門入校後左轉的瀝青路面不平，對機車通行造成顛頗，建議在經費許可下加強工程改善。
- (4) 新大門口不宜左彎入校，其替代路線(過道公園免付停車費)宜多加宣導。
- (5) 西側門易淹水處有視線障礙，可加強提醒進出安全。
- (6) 交通安全教育宣導網頁之內容，可以增加製作於校園週邊危險路段行走或駕駛車輛必須注意的用路與駕駛觀念，其內容可以擷取整理交通部 168 交通安全入口網之資料，俾利學生具焦重點學習，或自行錄製實際情境之動態影片協助宣教，如此將可使交通安全教育網站資料更充實。
- (7) 校園內查察學生交通違規行為時，可以配合加入機車胎紋深度、煞車手把鬆緊與是否有拆除照後鏡等項目。
- (8) 校園內之汽車停車方式，可宣導車頭朝外停放，俾利緊急時人車安全。
- (9) 未來公車入校可以提升學生使用大眾運輸之意願，可先做學生使用需求調查，供作爭取資源之參考依據。

(七) 建國科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於彰化縣彰化市介壽北路 1 號，鄰近周邊學校有南郭國小、彰化高商、彰化高中及彰化師範大學寶山分校，面積計 97,627 平方公尺。學校共規劃 904 格汽車停車位、機車停車位 4,657 格；學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔 50.19%），其次為公車（佔 28.98%）。學校大門前為單行道，出大門後右轉中興路方向，或是直行至另一側單行道再行左轉大埔路方向；另外大門左側緊鄰大學路（雙向道路），往來人車交會於校門口周邊，上班上學尖峰時段交通頻繁。因此，學生交通服務隊於重要路口實施交通引導，紓解交通頻繁，確保往來人車通行順暢與安全。學校教學區較近縣立體育場，不少學生機車停放綠蔭停車場略顯壅擠。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校出面洽租學生專車入校往返彰化火車站，且提供學生優惠(補貼)票價，並促進利用 U-BIKE 以減少機車使用量。
- (2) 校園實施人車分道、單向通行，環校道路兩側並設有人行步道。
- (3) 成立交通服務隊協助校門口之交通管制，社員受有專門訓練、社團活動多，維護行車秩序與安全。
- (4) 103 年至 105 年交通事故申請保險理賠次數有逐年降低之趨勢，代表學校對交通安全防治有持續改善之效果，並有利於往後年度投保費用。
- (5) 租用旁鄰之縣立體育館場地供學生停放機車使用。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校園人行步道種植龍柏，植栽造成寬度不足，不利行人通行建議考慮可以移植或拓寬。
- (2) 可請彰化客運提供專車搭乘人數統計，並據以規劃增班及多鼓勵學生搭乘。
- (3) 受訪教師建議外部交通環境之改善，包括路口號誌倒數計時常故障、路口要劃設必要幹支道管制標線、加強併排停車之取締、秀傳醫院停車場不足造成壅塞。
- (4) 大門出入視野死角之改善可洽請彰化縣道安會報協助會勘。
- (5) 事故資料統計可更細緻，區分出年級或科系；易事故地點資料蒐集、公告事故發生原因，可多提醒注意。
- (6) 交通事故件數統計結果顯示大二生最多，可針對大二騎機車族群加強安駕宣導。
- (7) 針對本校學生易肇事地點(縣 139)，可特別提醒注意安全。
- (8) 強化交通安全教育網站資料，並持續逐年累積資料，期能提供師生自行學習參閱。
- (9) 可以考慮於宣教時，鼓勵曾經發生事故的學生，現身說法從中將自己的感受、警惕與經驗等與同學分享，藉此感動並激勵學生重視交通安全與珍惜自己生命，提升個人確實身體力行並於生活實踐交通安全的觀念。

(八) 亞洲大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於臺中市霧峰區柳豐路 500 號，鄰近學校有光復國中及光復國小。學校共規劃 610 格汽車停車位、機車停車位約 2,500 格及自行車停車位約 50 格，學生人數 10,320 人，上放學之交通工具以步行（50.5%）為大宗，其次為機車（24.4%）。本校周邊所在位置非市中心，且學生無固定之上下學時段，周邊為原有之民宅住家，故無上、放學尖峰階段，或塞車狀況。大型車主要為公車。本校早期即有公車行經校園，故學校配合公車站牌籌措經費，將校地內縮建置 2 處候車亭「亞洲驛站、亞洲藝站」，供公車停靠及學生與民眾候車使用，使候車人員不會佔用到道路，亦不受風吹日曬。

2. 訪視所見特色

- (1) 積極協調公車路線進校園，現有四路線，學校並自設公車站，鼓勵師生使用公共運輸。
- (2) 學校努力協調相關單位在柳豐路會勘，並完成增設行人號誌與劃設穿越道線。
- (3) 寒假期間校長給家長信，內容包含交通安全宣導。
- (4) 北側門近期曾發生機車交通事故，宜趁勢加強宣導二段式左轉與戴安全帽。
- (5) 機研社協助辦理機車健檢活動，利用專長提供安全騎車服務。
- (6) 交通安全教育委員會組成納校外人士；邀請霧峰分局長在導師會議中進行交通安全宣導。
- (7) 宿舍床位充足，大一新生全數住校，有效降低機車使用需求與交通事故發生機率。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 現場發現許多學生騎機車有戴安全帽但未扣緊頭帶，應再針對性加強。
- (2) 建議柳豐路可向市政府交通局反應，設置「學校」標誌，以降低行車速度。
- (3) 學校內圓環出口處兩旁植栽太高，宜檢討修剪。
- (4) 北側門停等區範圍不足，建議鐵柵門可往後退縮；另現況機車出入口動線複雜，建議整體重新檢討出入動線。
- (5) 學校網站在新生專區應可連接交通資訊與安全教育資料。
- (6) 事故分析可再針對系級、人數進行分析，讓事故數據更忠實呈現問題所在。
- (7) 無障礙空間/動線宜再審慎檢討；例如公車上下車後穿越路段。
- (8) 校內路面標線斑駁脫落，且部分因動線改變而出現錯誤，應再檢討且注意避免新舊標線衝突。

(九) 南開科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於南投縣草屯鎮中正路 568 號，鄰近學校有富功國小、草屯國小及旭光高中。學校規劃 440 格汽車停車位及機車停車位 1,200 格，學生上放學之交通工具以公車為大宗（佔 37.7%），其次為機車（佔 34.7%），中正路為台 14 線省道通往南投各熱門風景區必經之地，交通流量大，車輛往返頻繁、平均車速高，屬於高危險交通區域，未來希望建構完善的交通動線。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校已有十條專車路線，並又爭取 108 線公車駛近校內，有效提升大眾運輸使用率，相對減少機車使用需求。
- (2) 每週有週訊並由班長帶回班級，讓導師與學生接觸交通安全宣導。
- (3) 交通服務社、巡守隊促進學生參與，且至鄰近國民小學宣導。
- (4) 學校利用學務週報與週集會傳達交安相關資訊；教師利用勞作教育與服務學習等集中場域宣導交安。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 受訪學生不知曉教官室校安中心之電話號碼，建議在新生訓練時可提供小卡片，或宣導手機輸入號碼。
- (2) 多數學生不知學校有相關交通安全網頁，建議多加宣導。
- (3) 學生反映學校內無機車停車位或機車停車位不足，建議在學校經費許可下，考慮增設校內機車停車位，並採取收費制度。
- (4) 部分學生具備機車結構與操控技能，建議善加利用學生之技能提供同學騎乘與保養機車之技術。
- (5) 校園車輛建議宣導車頭朝外，有利緊急逃生與交通安全。
- (6) 事故資料較少蒐集與分析，建議再加強分析。
- (7) 正大門與東側門均須機車兩段左轉，受訪學生反應教職員常有逕行左轉之違規行為，應宜建立內部共識，必要時尋求警察單位執法協助以導正行為，並確保交通安全。

(十) 國立中正大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於嘉義縣民雄鄉大學路 168 號，鄰近學校有南華大學、協志高中、協同中學、三興國小、東榮國小及福樂國小。學校共規劃 2,050 格汽車停車位、機車停車位 5,153 格及腳踏車停車架 5,500 個，學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔

34.30%)，其次為腳踏車(佔 22.47%)。因應本校地理環境，協調嘉義縣公車與台中客運及日統客運每日及例假日均行駛本校，解決同學交通問題。每逢週五及週日或連續假日開設免費返鄉專車，放、收假學生往返校園之交通問題，則辦理學校往返民雄火車站後站之免費交通接駁車。

2. 訪視所見特色

- (1) 積極協調公車與大眾運輸(日統客運、台中客運、高鐵接駁專車)入校園，並已有免費交通車(至民雄火車站)，持續努力推動大眾運輸。
- (2) 校內汽機車停車位充足；機車禁入校園，校內人車衝突較少。
- (3) 協調監理單位至校辦理機車考照作業。
- (4) 建立校園周遭交通事故斑點地圖。
- (5) 99 年至 105 年交通事故統計資料詳實，能發現主要問題族群。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會之主任委員目前係由學務長擔任，建議修訂為由校長擔任，以符合教育部規範，亦能讓校長完全瞭解委員會之運作概況與問題所在，期能得到校長的支持與重視。
- (2) 校園內部分相關交通管制設施之設置不符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規範，建議未來於更新時應依據該設置規則設置。
- (3) 校園內師生之交通違規行為，應適時予以糾正或取締，並給於適當處罰(例如：可以請違規學生至校外協助清掃馬路或其他愛校服務)，期能讓學生養成守法之習慣。
- (4) 可考慮利用教師研習機會，針對學校教師辦理交通安全教育專題講座，以提升教師對交通安全教育宣教之瞭解與重視。
- (5) 交安網頁能見度較低，設計格式可能有問題，可再提升能見度及易用性。
- (6) 校地廣大，應以增加宿舍床位提升住宿率為優先選項，來降低機車使用需求，進而提升交通安全。
- (7) 學生反應不會去看官網之交通安全宣導資訊，建議可連結請假系統等方法，以增加學生瀏覽校園安全網的意願。
- (8) 現有社團單車免費檢修制度，建議可擴展到機車。

(十一) 稻江科技暨管理學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於嘉義縣朴子市學府路二段 51 號，面積 36 公頃，鄰近學校有大同商業技術學院分校，另方圓五公里內尚有長庚科技大學分校、東石高中與國中、永慶高中及祥和國小。日間部學生 1,252 人、進修部 782 人、教職員人數 122 人；學生上放學之交通工具以機車為主(佔 64%)，其次為步行(14%)。鄰近之彩虹商圈道路

兩側規劃停車格，中午及晚上用餐時間因人潮較多，常見併排停車之亂象，對行經車輛造成困擾及危險。上、放學時逢公家機關上、下班時間，車流較平時略增，惟尚不致造成塞車現象，行經車輛多為自小客車，除公車（每 30-60 分鐘一班）、遊覽車外，鮮少有砂石車、貨櫃車等大型車輛。

2. 訪視所見特色

- (1) 校長每月一信與交通安全通報，有適當管道傳遞交安相關訊息。
- (2) 有班會制度與導師制度配合，具有交安宣導管道。
- (3) 校內人行寬間寬敞，並規劃單行道管制，且禁止機車進入(配合免費停車場)，有助於校內交通安全環境。
- (4) 機車停車場出口裝設交通事故統計告示牌，有提醒學子注意交通安全的效果。
- (5) 在機車停車場出入口加裝反射鏡、專用號誌燈面與感應警示器，有助提高車輛出入通視度與安全。
- (6) 學校邀請多家校外專業機構進行機車防衛駕駛，非常用心。
- (7) 宿舍區備 10 輛腳踏車與 4 頂安全帽供借用，受訪學生表示有使用經驗。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 強化交通安全宣導網頁之資料，持續累積相關交通安全教育宣導之動、靜態資料，以利師生隨時瀏覽學習之用。
- (2) 針對學生之事故統計資料，應詳細確實統計並分析，期能供作宣教之參考依據。
- (3) 校園內同時具有減速墊與減速丘之設施，未來更新時可考慮併縮只用一種減速設施。
- (4) 建議針對校園內教師之汽車停車方式宣導，以車頭朝外停車。
- (5) 校門口車輛進出之標線斑駁不清，可考慮與嘉義縣府相關單位重新會勘，進行相關交通管制設施之整體規劃與設置，提升車輛進出之安全。
- (6) 校門口幹道建議檢討速限(考慮測速執法)與號誌(閃燈號誌之控制)。
- (7) 可再嘗試鼓勵學生搭乘大眾運輸。
- (8) 現有單車修復檢修制度，建議應可拓展至機車(志工隊加上校外機車行)。
- (9) 學生違規以未兩段式左轉、未戴安全帽為大宗，建議朝此方向做宣教努力。
- (10) 供學生借用之單車，建議裝置尾燈，以策安全。
- (11) 學生知曉卡丁車體驗活動者極少，應建立該活動與交通安全教育的關聯性。

(十二) 大仁科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於屏東縣鹽埔鄉維新路 20 號，鄰近學校有新園國小。日間部學生 4,861 人、夜間部 1,508 人、教職員共 442 人，學生上放學所使用之交通工具 (含日間部、進修部、進修院校)與本校簽約交通車(樹德通運有限股份公司)共 4 輛，搭乘學生約

700 人佔 14.4%、申請汽車停車證 610 輛約佔 9%、申請機車停車證 3,210 輛約佔 47.4%、自行車 35 輛約佔 0.5%、另搭乘大眾運輸工具人數約 350 人佔 0.5%，家長接送 45 人佔 0.7%，餘為住校生、賃居生等約 2525 人佔 37.2%。學校周邊臨接的主要道路：本校緊臨省道台 27 線，主要道路為維新路，95 年拓寬為 20 米寬四線道，雙向快、慢車道各一，有人行道及公車站牌，無人行天橋或地下道，路邊商家占用道路影響不大。

2. 訪視所見特色

- (1) 彈性調整上放學時間避開交通尖峰時段是一創舉。
- (2) 校內舉辦機車考照與機車防禦駕駛訓練加強宣導。
- (3) 與校外單位如屏東監理站、創世基金會合作辦理活動頗具成效。
- (4) 在維新路、大仁東街口禁止 20 噸大貨車進出，並將速限由時速 60 公里降為 50 公里，並加裝測速照相機非常不容易。
- (5) 返鄉專車、接駁車等，有效減少事故發生機會。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 新生訓練時，可請學生將校安電話輸入手機中，以利緊急事故時及時使用。
- (2) 每學期舉辦交通安全講習，對於交通違規同學特別進行宣導，且可以透過學習單或增加獎勵辦法促進學生學習。
- (3) 提供免費單車措施良好，建議限制使用時間、設置後車燈、提供安全帽。
- (4) 事故統計分析宜加強(分級、系所年級、事故別)。
- (5) 學校週邊環境特性為高年齡長者較多，應加強師生防衛駕駛，隨時留意他人違規。
- (6) 校園週邊交通設施缺少(右側門燈號僅一組，應為兩組)、號誌燈破損，建議學校聯繫屏東縣政府做改善。
- (7) 講習參與人數偏少，建議增加獎勵方式(如有獎徵答等)提高學生參與意願。

(十三) 輔英科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於高雄市大寮區進學路 151 號。鄰近學校為，忠義國小、大寮國中、陸軍官校。學生上放學之交通工具以機車為最大宗(佔 52.45%)，其次為住宿與步行(佔 29.07%)。本校設置道路安全服務社，公車站牌處由道安社成員引導學生排路隊並恪遵公車禮儀。校內於好漢坡路口危險處由道安社成員管制車輛並協助學生安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校成立道安服務社，協助路隊、上下車次序、校內外交通安全宣導值得肯定。
- (2) 訂定班週會討論題綱，含交通安全議題，並有完整會議紀錄。

- (3) 舉辦多項交通安全相關議題競賽，如四格漫畫、微電影、圖騰設計，融入交通安全宣導。
- (4) 學校引進學生共乘計程車制度，設立叫車系統、公共自行車租借、公車進入校園兩路線(並即將引進第三條)，極具用心，有效降低機車使用量。
- (5) 學校投入經費提供足夠的機車停車位，並將車位編碼管理為一大特色。
- (6) 學生交通事故分析完整，建議成立網頁定期更新。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 上午 7-8 點在永芳國小前、大寮國中前、進學路上，建議向高雄市政府反應騎樓打通、維持行人步行空間。
- (2) 師生反應 citybike 數量不足，建議爭取提供更多的公共自行車數量。
- (3) 可增加邀請校外道安(警察)人員來校宣導。
- (4) 校園內道路標誌、標線應比照一般道路設立，特別是路口、叉路。
- (5) 鼓勵學生參加定期舉辦之校內道安講習，搭配如參加講習集點可享減免停車費優惠。
- (6) 可由道安社或由校外機車行加強校內學生機車檢修。
- (7) 停車場位於上下坡道處之機車停車格宜定期環境整理，並清除落葉樹枝。

(十四) 蘭陽技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於宜蘭縣頭城鎮復興路 79 號，鄰近學校有頭城國中、人文國民中學、興華國小、頭城國小。學校共規劃 302 格汽車停車位，機車停車位 886 格及腳踏車停車架 350 個。學生上放學之交通工具接送(佔 22%)、汽車(佔 21%)、機車(佔 20%)上放學時段學校校門人車出入動線規劃與管制，校安人員交服隊依號誌引導通行。本校亦對校園附近易肇事路段加以整理、分析，並研訂改進措施。

2. 訪視所見特色

- (1) 持續邀請校外專業實務人員入校宣導，成效良好。
- (2) 交通安全資料齊全(特別是以現場拍攝實境展現易肇事路段)。
- (3) 休閒系提供「卡達修」自行車實境檢修軟體，以提供教學之用。
- (4) 配合公車進校園政策，爭取國光客運進校園；每年補貼數百萬元辦理四線接駁車、專車，有助學生通勤，並降低學生機車使用率。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全網頁可以考慮置入新生專區與相關交通宣導;宣導可結合請假系統，點閱之後才可完成請假。
- (2) 校園道路交通標誌、標線可於下次補繪時，參考『道路交通標誌標線號誌規則』劃設標準型式。

- (3) 老師們反應校門口上午尖峰時間，在復興路有許多違規停車，造成人車交織，不利行人行的安全，建議向交通執法單位反應，加強取締違規行為。
- (4) 可向縣府反映提議，在頭城火車站的國光客運站與校園內，爭取設置共享自行車，以完成最後一哩路的接駁功能。
- (5) 為瞭解交通車駕駛人是否有危害安全駕駛行為，可宣導請乘車學生隨時注意駕駛人之駕駛行為，或建立車長制度；如有不良之駕駛情事，即時反應給學校，以確保學生乘車安全。
- (6) 校門口機車進出動線之車道分向線應為黃色虛線，宜重新漆繪，避免發生事故而產生法律責任爭議。
- (7) 繼續充實交通安全網頁資料，並有系統將相關交通安全宣導主題之動、靜態資料歸納整理，提升師生瀏覽學習參考之用。
- (8) 加強宣導汽車停車車頭朝外之停車觀念與優點（更安全、隨時出發、防盜、省油、保護引擎、因應緊急狀況車輛疏散等），培養安全停車習慣。

（十五）慈濟科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於花蓮市建國路二段 880 號，校園面積約 210,048.5 平方公尺，鄰近其他學校：慈濟大學、慈濟中小學、太昌國小、水源國小。周邊主要道路大度路、中央北路為通往臺北淡水之幹道，校內規劃整建固定機車停車位 1245 位、汽車停車位 315 位。學生上放學以機車為大宗，約 1,096 人（38%）；次為自行車（4%）。校園週邊危險路段一建國路二段與明義五街口建議加強取締違停或儘速規劃道路加寬，以維用路人的安全。校園週邊危險路段一建國路二段與明義五街口，該路口有兩家便利商店，路口常因便利超商貨車卸貨或民眾至超商購物違停而擁塞。建國路為雙線車道，一經違停佔據，行人無處行走，車道僅存一車道雙向通行，造成擁擠，影響人車安全。該處為交叉路口，又有轉彎車行駛，路面更顯狹窄，且無論上放學與用餐時段，行人及機（腳踏）車共行於路面，易肇生交通意外。

2. 訪視所見特色

- (1) 校內針對交通違規學生實施交安講習。
- (2) 建立校園周邊易肇事地點網頁且運用容易。
- (3) 校門口已投置 Obike (因需有信用卡登錄，學生尚無法普遍應用)，周末或長假並有良善返鄉專車安排。
- (4) 學校鼓勵推廣小客車停車車頭朝外。
- (5) 配合國家政策爭取公車進校園。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 返鄉專車機制上有改進空間，如有臨時不開狀況應提前宣布並有適當說明。

- (2) 學校大門左側的建國路口與明義五街口，有兩家便利商店，路口設有紅綠燈停等線，卻常因便利超商貨車卸貨或民眾至超商購物違停而擁塞。因建國路為雙線車道，一經違停佔據，行人無法行走，車道僅存一車道雙向通行，造成擁擠、易肇生交通意外，影響人車安全。
- (3) 建國路二段校門前車速過快，建議向縣府反應採學校區域限速，可以從時速 50 公里降為 40 公里。
- (4) 濟慈路上路樹未修剪、樹葉掉落散佈在路面，且重車造成路面坑洞，對機車騎士造成危險，建議應有改善作為。
- (5) 校門口號誌設置位置、行人穿越道與停止線設置之位置，可考慮重新配置以縮小交叉路口交叉面積，並增加轉彎導引線之繪設；另建國路二段可增設學校限速標誌，警告駕駛人行經學校路段減速行駛。
- (6) 為提升學生使用接駁車與返鄉專車之安全性，可考慮辦理大客車緊急逃生避難宣導並建立學生隨時注意司機駕駛行為之觀念，讓學生瞭解並熟悉大客車安全裝置（滅火器、車窗擊破器、安全門、安全窗、車頂逃生口等緊急逃生口）之位置及其正確使用方式。

四、結語

本年度大專組的交通安全教育評鑑，經過近兩個月共 15 所學校的實地訪察，主要是希望藉由評鑑活動，促使各學校注重學生的交通安全議題，並針對評鑑委員提出的建議，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，如中國文化大學洽商台北市政府於校內規劃室內停車場空間，招商計程車業者提供校內師生共乘制度，讓教職員工生往返學校與捷運站更便捷、經濟；也藉由評鑑的過程，彼此相互分享經驗，這才是評鑑活動真正的目的。評鑑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；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，104 年第一波共 15 所學校、105 年第二波共 17 所學校、106 年第三波至截稿時共 8 所學校，分別完成新闢與/或調整路線，甚至受補助改善候車設施或增設公車動態資訊系統。此外，學校宜從學生因事故受傷的治療紀錄與學生平安保險辦理出險的統計數據，仔細分析學生交通意外受傷原因，才能對症下藥，也才能從上游預防的角度來處理交通安全的課題。特別感謝所有為出席評鑑而奔波辛苦的委員，以及所有學校參與交通安全工作的同仁，你們是一群守護學生交通安全、最美麗的天使，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美；所謂『有做有差，沒做更差』，相信各位的努力才是確立當前交通安全成果的基礎。本次評鑑報告所提出的各項特色優點可供全國大專院校參考，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

選擇符合的項目檢討改善，亦可據以跟地方主管機關協調。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，各大專院校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。

五、大專組訪視照片

政治大學

	
機車出入管制匝口顯示剩餘車位	機車停車場出入口設置管制匝口，有利降低車速，提高安全

南亞技術學院

	
車頭朝外停車	溫馨小提醒客運時間表



建國科技大學

	
校園道路單向通行並設人行道	校園道路並設當心行人警示牌

亞洲大學

	
校內舒適公車站	校園內規劃細緻行人徒步與穿越區

輔英科技大學

	
宿舍區裝設共乘招車機	共乘招呼站與資訊

蘭陽技術學院

	
利用推式校門創造平交道情境	交通接駁車車頭朝外停放

中國文化大學



公車入校園並設候車空間



校園內計程車共乘排班區

明新科技大學



校內實施機車分道分向



警示小語提醒同學

國立中正大學



貼心提供腳踏車充氣站

柒、高中職組評鑑報告

撰稿人：陳高村

一、前言

交通部與教育部106年的通安全教育評鑑工作計畫，由國立交通大學張新立教授擔任評鑑工作總召集人，召集國內交通、教育相關專家學者組成評鑑委員會，依不同教育階段區分大專、高中職、國中、國小四組辦理相關評鑑事宜。本評鑑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評鑑委員組成，並由陳副教授高村擔任高中職評鑑小組召集人，評鑑期間教育部國教署魏琇慧委員、馮才倉委員、陳怡君委員、傅幻民委員、吳建憲委員、賴明宏委員、范元綱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評鑑，藉以瞭解高中職學校通安全教育推動概況，並進行通安全教育重點工作宣導。

受評學校選定係根據教育頒布的「通安全教育評鑑實施計畫」，由高中職組評鑑小組委員，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通安全教育推動年度初評績優學校名單，及本小組依近年評鑑學校地區分佈、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評鑑，惟本年度由教育主管機關所提報推薦自評績優學校計有15所，故直接針對這15所進行訪視評鑑。其屬性分別為國立普通高中4所、直轄市立普通完中4所、國立普通完中1所、直轄市立職業學校2所、國立綜合高中1所、國立職業學校3所。經統計民國93~106年以來各縣市接受訪視評鑑學校數如表1.所示，其中新竹縣、花蓮縣、嘉義縣、嘉義市、澎湖縣、金門縣因學校數較少，執行評鑑比例較高(達50%)，新北市、雲林縣、台北市、桃園市因學校數較多，執行評鑑比例較低(低於三分之一)，而連江縣只有1所尚未評鑑，未來建議針對表1.中校數差額、未評鑑學校(%)欄標示灰底之縣市優先推薦受評；另外根據統計結果，高中、高職校數比例分別為68.4%、31.6%，執行評鑑比例一般高中高於職業學校分別為66.0%、34.0%，惟公、私立校數比例分別為57.6%、42.4%，但執行評鑑比例分別為79.9%、20.1%，推薦受評偏重在公立學校，而今年並無私立學校所被推薦或自薦受評，建議未來可以加強推薦私立學校推薦或自薦參與評鑑。

評鑑工作進行自106年3月17日起至106年5月26日止，分別排定訪視評鑑時間日程，每校評鑑時間約半天(表定程序3小時，實際執行約3.5小時)，除原聘任的高中職評鑑小組委員外，並有巡迴評鑑委員機動配合進行訪視評鑑，評鑑方式除由各受評學校簡報學校執行通安全教育相關情形與具體成效外，也針對推動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，並對受評學校週邊交通環境、通安全設施、存在的通安全問題、校園通安全情境布置、與具體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

表1. 近14年(民國93~106)來各直轄市、縣市接受訪視評鑑學校數統計

類別 行政區	現有高中(職)校數			年度應 訪視比 例校數	已評鑑高中校數			已評鑑高職校數			93~106年 已評鑑 校數合計	93~106年 依比例 應評鑑校數	校數 差額	重複 評鑑 校數	未評鑑 校數	未評鑑 學校 (%)
	合計	國立	縣(市)立		私立	國立	縣(市)立	私立	國立	縣(市)立						
新北市	55		27	28	1.68		10	3	1	17	23.52	6.52	1	39	70.9%	
臺北市	67	2	33	32	2.05	1	14	2	3	22	28.66	6.66	3	48	71.6%	
臺中市	47		26	21	1.44	5	8	4		20	20.10	0.10	1	28	59.6%	
臺南市	49	22	4	23	1.50	6	3	3	4	18	20.96	2.96	0	31	63.3%	
高雄市	52	9	24	19	1.59	5	10		5	25	22.24	-2.76	4	31	59.6%	
桃園市	32	10	6	16	0.98	2	5	2	1	10	13.69	3.69	0	22	68.8%	
宜蘭縣	11	8	1	2	0.34	4			2	6	4.70	-1.30	1	6	54.5%	
基隆市	11	4	3	4	0.34	3	1			5	4.70	-0.30	1	7	63.6%	
新竹縣	9	3	1	5	0.27	2		3		5	3.85	-1.15	0	4	44.4%	
新竹市	12	5	3	4	0.37	1	3	1		5	5.13	0.13	0	7	58.3%	
苗栗縣	17	7	2	8	0.52	3		2	2	9	7.27	-1.73	1	9	52.9%	
彰化縣	23	14	4	5	0.70	4	1		4	10	9.84	-0.16	1	14	60.9%	
南投縣	15	9	1	5	0.46	3		5		8	6.42	-1.58	2	9	60.0%	
雲林縣	20	8	2	10	0.61	4		1	1	6	8.55	2.55	1	15	75.0%	
嘉義縣	10	3	2	5	0.31	1		2	3	6	4.28	-1.72	1	5	50.0%	
嘉義市	14	6	-	8	0.43	1		7	2	10	5.99	-4.01	3	7	50.0%	
屏東縣	20	9	4	7	0.61	3	1		4	8	8.55	0.55	1	13	65.0%	
臺東縣	9	6	1	2	0.27	4		1		5	3.85	-1.15	2	6	66.7%	
花蓮縣	13	7	2	4	0.40	4		3	4	11	5.56	-5.44	2	4	30.8%	
澎湖縣	2	2	-	-	0.06				2	2	0.86	-1.14	1	1	50.0%	
金門縣	2	2	-	-	0.06				1	1	0.86	-0.14	0	1	50.0%	
連江縣	1	1	-	-	0.03					0	0.43	0.43	0	1	100.0%	
合計	491	166	117	208	15.00	56	56	26	44	209	210	1.00	26	308	62.7%	

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等議題，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答。評鑑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，評鑑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外；在訪視評鑑活動結束前舉行綜合座談，由評鑑委員從不同專長領域的觀點，針對訪視結果對受評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、106 年評鑑委員總評意見

「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，與評鑑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，此一部份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。本年度評鑑訪視學校各校師、生上、放學使用交通工具調查結果統計說明如表2. 所示，其中南港高中、政大附中、苗栗高商、忠明高中、嘉義女中、高雄高工針對校內師、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。
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。其中都會地區的南港高中、政大附中、高雄高工有先天的大眾運輸優勢；關西高中雖在郊區，但充分運運大眾運輸(77.5%)；而在非都會型學校如基隆高中、鶯歌工商、鳳山高中等三校，充分運用客運班車搭配校專車分擔85.6%、76.9%、63.6的學生數；水里商工則規劃有宿舍提供22.0%的學生住宿免除通學之苦，加上交通車提供運量54.3%，步行8.0%，合計有84.3%的學生不使用個人運具；社區特性強的學校如苗栗高商、關西高中搭乘大眾運輸交通工具加上步行人數也都分別達72.5%、89.9%以上。只有少數學校南港高中的國中部、中港高中、忠明高中、嘉義女中家長接送人數的比例超過三分之一，仍有偏高的現象。

表2. 106年訪視評鑑學校師生上、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	調查 人數	校專車		大眾運輸				家長接送		汽車	機車	自行車	步行	住宿 (其他)		
							小計	火車	公車 (客運)	捷運	小計	汽車 機車	小計	汽車							
																				686 (58.1%)	
基隆高中	高中	182	1,219			1,180	324 (27.5%)										35 (3.0%)				
南港高中 (完中)	高中	小計	1,755			1,755															
		國中 部	755				755														
		高中 部	1,000				1,000														
羅東高中	高中	104	1,555			1,555															
政大附中 (完中)	高中	小計	1,102			1,102	204 (18.5%)														
		國中 部	434				434														
		高中 部	668				668														
鶯歌工商	高職	200	2,130	2,050	80	2,120	1,200 (56.6%)														
水里商工	高職	123	1,099	1,029	70	1,222	664 (54.3%)														
苗栗高商	高職	日間 部	964			964															
		進修 部	222				222														
		小計	1,186				1,166														
中港高中 (完中)	高中	日間 部	964			964															
		進修 部	222				222														
		小計	1,186				1,166														

學校名稱	屬性	教職員	學生數	日校	進修學校	調查人數	校專車	大眾運輸				家長接送			汽車	機車	自行車	步行	住宿(其他)	
								小計	火車	公車(客運)	捷運	小計	汽車	機車						
忠明高中	高中(完中)	218	1,940	1,940		2,158				689(31.9%)	25	664	737(34.2%)	376	361	138(6.4%)	70(3.2%)	132(6.1%)	392(18.2%)	
		日間部	1,940			2,158				711(32.9%)	25	686	705(32.7%)	354	351	138(6.4%)	70(3.2%)	132(6.1%)	402(18.6%)	
		教職員	218			1,940				687(35.4%)	25	662	737(38.0%)	376	361			128(6.6%)	388(20.0%)	
		教職員	218			1,940				709(36.5%)	25	684	705(36.3%)	354	351			128(6.6%)	398(20.5%)	
關西高中	綜合高中	100	950			218			2(0.9%)		2				138(63.3%)	70(32.1%)	4(1.8%)	4(1.8%)		
		142	1,756	1,756		1,898			2(0.9%)		2				138(63.3%)	70(32.1%)	4(1.8%)	4(1.8%)		
嘉義女中	高中	280	3,319	2,904	415	3,599	121(3.4%)		1,487(41.3%)	1,137	350	456(12.7%)	172	284	91(2.5%)	396(11.0%)	901(25.0%)	147(4.1%)		
		日間部	1,756			1,898				457(24.1%)	42	415	727(38.3%)	476	251	57(3.0%)	86(4.5%)	303(16.0%)	268(14.1%)	
		日間部	1,756			1,898				475(25.0%)	55	420	690(36.4%)	419	271	57(3.0%)	86(4.5%)	302(15.9%)	288(15.2%)	
		教職員	142			1,756				457(26.0%)	42	415	727(41.4%)	476	251		8(0.5%)	301(17.1%)	263(15.0%)	
高雄高工	高職	280	2,904			1,420			475(27.1%)	55	420	690(39.3%)	419	271	57(40.1%)	78(54.9%)	2(1.4%)	5(3.5%)		
		日間部	2,904			1,420				-		-			57(40.1%)	78(54.9%)	2(1.4%)	5(3.5%)		
		進修部	415			1,420				-		-			57(40.1%)	78(54.9%)	2(1.4%)	5(3.5%)		
		教職員	280			1,420				-		-			57(40.1%)	78(54.9%)	2(1.4%)	5(3.5%)		
鳳山高中	高中	156	2,015	2,015		2,015	455(22.6%)		1,608(44.0%)	1,192	416	463(12.7%)	186	277	91(2.5%)	396(10.8%)	901(24.7%)	194(5.3%)		
		129	961	961		961				1,393(48.0%)	1083	310	414(14.3%)	152	262		85(2.9%)	770(26.5%)	121(4.2%)	
南寧高中	高中(完中)	129	961	961		961	196(20.4%)		1,460(50.3%)	1138	322	421(14.5%)	166	255		85(2.9%)	770(26.5%)	168(5.8%)		
		118	961	961		961				57(13.7%)	29	28	42(10.1%)	20	22	15(3.6%)	163(39.3%)	117(28.2%)	21(5.1%)	
花蓮高商	高職	118	961	961		961	196(20.4%)		111(23.7%)	29	82	42(9.0%)	20	22	15(3.2%)	163(34.8%)	117(24.9%)	21(4.5%)		
		118	961	961		961				37(13.2%)	25	12	-		76(27.1%)	148(52.9%)	14(5.0%)	5(1.8%)		
		156	2,015	2,015		2,015	455(22.6%)		37(13.2%)	25	12	-		76(27.1%)	148(52.9%)	14(5.0%)	5(1.8%)			
		129	961	961		961	196(20.4%)		818(40.6%)	25	190	603(12.4%)	102	148		15(0.7%)	288(14.3%)	189(9.4%)		
		118	961	961		961	196(20.4%)		143(14.9%)	102	41	369(38.4%)	163	206		33(3.4%)	268(27.9%)	148(15.4%)		

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。受訪視評鑑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。
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台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. 受評單位

- (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，未具體整理留下影像或書面記錄，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。

- (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。
- (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、扳手等，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) 評鑑項目中有交通違規、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。
- (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) 有關評鑑程序中的簡報，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，否則評鑑委員雖專心聆聽、觀賞，但卻無法一心多用詳加記錄。
- (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了解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。
- (22) 高中學生對於交通安全的重要觀念仍以馬路如虎口、不酒駕、騎機車要戴安全帽等為主，但此階段的學生已具思辨及應用能力，應灌輸更深一層的用路觀念，如交通安全教育評鑑總召人張教授的四大交通安全守則，在教學及輔導的課程設計、標語、口號、作品、教具等引導學生思考及實踐。
- (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了解學生學習成效，可以引發學生做更深層的一個思考，進而提升學生的思辨能力。
- (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，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) 檢視學校實施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，如四大交通安全守則，在教學及輔導的課程設計、標語、口號、作品、教具等引導學生思考及實踐。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。
- (28) 對於學校周遭易肇事路口路段資料分析，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。

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評鑑項目。

- (7) 訪視評鑑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評鑑的狀況下，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，現交通安全教育評鑑工作之進行，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評學校，往往忽略到縣市政府屬的縣立高中，再據往年執行評鑑工作的經驗，除非私立學校主動要求受理評鑑，否則私立學校也被忽略，只能透過評鑑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，此一現象在組改後交通安全教育在中央主管機關管轄權明確歸屬教育部終教司，高中職學校在地方由各直轄市教育局、國教署協調整合已大為改善，後須需要努力的是如何讓私立學校也積極參與受評工作。
- (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) 地方交通主管機關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缺完善的大眾運輸工具，不論學生或民眾騎乘自行車的比率將逐漸上升，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為汽車接送區，後三分之一為機車接送區。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，協助改善調整。

三、各校評鑑意見

(一) 基隆市國立基隆高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

位於基隆市暖暖區源遠路 20 號，北側面臨源遠路，往東接萬瑞快速道路、濱海公路近國道濱海交流道，往西接省道台五線、近八堵火車站，鄰近有八堵國小、礦工醫院。大眾交通便捷多數同學搭乘火車、公車通學。惟上放學期間週邊道路交通流量大，且多聯結車及砂石車，同學上、放學存有潛在風險，學校有鑑於此特別禁止學生騎機車上、放學，並協調基隆市公車處及客運加派學生專車及招標辦理學生交通車，運用校內廣場作為學生專車上下車的空間，活動中心前空地做為學生家長接送區，以有效疏解週邊交通，並由教官室同仁配合交通服務隊同學，沿源遠路至八堵火車站沿途實施學生導護等措施，以維護同學上、放學安全。為一所國立普通高中，現有教職員 204 人，學生 1,219 人，學生上學搭乘校專車有 324 人(27.5%)，搭乘公車客運(318 人)、捷運火車接駁(368 人)等大眾運輸共有 686 人(58.4%)，家長汽機車接送 135 人(11.4%)，步行 35 人(3.0%)。校內規劃有汽車停車位 105 個，機車自行車共用停車位 40 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 主動爭取增加萬瑞快速道路暖暖交流道橋下，源遠路路口左轉燈號及改正校門前源遠路標線，增加學校及鄰近居民交通動線的便利性與安全性。
- (2) 運用校內廣場作為學生專車客運停放、上下車的空間，活動中心前空地廣場做為學生家長接送區，既可將交通問題內部化，又可維護學生及家長接送安全。
- (3) 依據學生使用運具及地點，如學校大門、側門、火車站、公車站指派人力協助學生上放學秩序與安全，運用 Google 姐姐，規劃安全小路、早餐店前同學巷道，擴大範圍保護學生上放學交通安全。
- (4) 針對易肇事路段、家長接送區等召開治安會報協調警力支援上放學，協助學校處理交通問題；每學期能邀請警察大隊及監理所派員至學校進行交通安全講座，與外部單位有良好合作關係。
- (5) 設置交通安全教室，陳列交通安全教材，於午休時輔導滿 18 歲學生考機車駕照；利用學校空間設置校園學習角落，製作交通標語、標誌、海報等，並利用校園 LED 電視牆及學校網站宣導交通安全訊息，使學生能多方接觸。
- (6) 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，將交通安全教育融入音樂、美術藝能科教學活動、生活科技、路跑及健行活動等，吸引學生製作作品、創作歌曲、建立技能及知識，從活動體驗中學習，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。
- (7) 有 5 名學生於八堵火車站發現民眾落軌事件，協助通報、緊急救人，經媒體批露，學校除表揚善行義舉外，擴大宣導月台候車安全與正確的處理方式。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 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了解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。
- (2) 評鑑資料較粗略、評鑑表格填寫內容過於簡略，無法清楚陳述各項具體作為；評鑑案卷或數位內容的陳列，建議依照評鑑項目所提示的內容呈現佐證資料，例如計畫內容、會議紀錄、學習日程表、活動照片、學習回饋單、教案規劃等適當形式對應給分準則，以便於查閱考評。
- (3) 辦理靜態、動態交通安全藝文競賽時，可以配合當年度之交通安全教育之主軸，指定適合學生所需之主題，並將創作理念的列為評分項目，引導學生透過創作進行交通安全知能學習；學校目前並沒有以動態藝文比賽的方式辦理交通安全教育宣導，建議學校未來可朝向此方向辦理，以更活潑的方式推動之，例如：歌唱、舞蹈、話劇、創意入場等。
- (4) 有關交通安全認知測驗的內容，建議可較廣泛的參考交通安全入口網相關教材來設計內容；另針對測驗成績不理想者，可再加強教育後並再次查核其學習狀況，亦可經由真實的車禍案例分析，透過情境的學習，請學生去思考如何可以避免車禍的發生，導正其錯誤的認知。
- (5) 學校因應地區交通特性，限制學生上放學騎乘機車到學校，惟機車騎乘是生活中必須面對的事實，建議高三學生可適時推廣，並商請監理站辦理到校考照服務。
- (6) 校門源遠路口設有號誌管制，為使出校門車輛等待轉向有所依循，建議評估繪設停止線。

(二) 臺北市市立南港高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺北市南港區向陽路 21 號，校地面積 31,561 平方公尺，學校正門緊鄰向陽路、後門緊鄰昆陽街、東側圍牆緊鄰市民大道，附近區域多屬住商混合。本校正門步行至捷運昆陽站約 5 分鐘，公車路線四通八達，交通便利，鄰近有玉成國小、玉成附幼、港中附幼。校園北側緊鄰玉成國小，校園四周道路向陽路、市民大道七段、昆陽街、南港路三段有完善的人行步道系統，向陽路、南港路三段路口設有人行陸橋，學生上放學時段由向陽路大門進出，昆陽街後門提供教職員車輛通行，實施人車分道，鄰近重要路口均有交通警察、義交、教官、學生交通服務隊及導護志工等協助維持交通秩序，有效改善交通順暢，並降低事故發生的機率。為一所完全中學，現有教職員 182 人，學生 1,755 人(含國中部 755 人、高中部 1,000 人)，國中部學生上學搭乘公車、捷運有 262 人(34.7%)，家長接送 249

人(33.0%)含汽車 171 人、機車 78 人，騎自行車 21 人(2.8%)，步行 216 人(28.6%)，其他 7 人(0.9%)，放學搭乘公車、捷運有 270 人(35.8%)，家長接送 201 人(26.6%)含汽車 132 人、機車 69 人，騎自行車 21 人(2.8%)，步行 257 人(34.0%)，其他 6 人(0.8%)；高中部學生上學搭乘公車、捷運有 660 人(66.0%)，家長接送 197 人(19.7%)含汽車 152 人、機車 45 人，騎自行車 26 人(2.6%)，步行 67 人(6.7%)，其他 50 人(5.0%)，放學搭乘公車、捷運有 813 人(81.3%)，家長接送 49 人(4.9%)含汽車 42 人、機車 7 人，騎自行車 21 人(2.1%)，步行 69 人(6.9%)，其他 48 人(4.8%)。校內規劃有汽車停車位 72 個，機車自行車停車位 31 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 有教育局長官、家長代表、交通安全顧問、里長等列席，顯見學校交通安全教育工作投入獲得多方支持及重視，校長親自簡報，對各項工作詳細解說，親自帶領全體執行交通安全工作，精神可佩。
- (2) 建構的交通安全廊道情境模擬校外道路環境十分具有特色，區分「行人安全、機車規則宣導區、自行車及大眾運輸安全」等四大主題教學重點，並連結 QR CODE，同學可隨時掃描鏈結學習，並研發設計自行車 3D 壁貼，增加學生互動情境。
- (3) 能在適當時機辦理交通安全教育及宣導，將議題並融入學科教學，包括數學、地理、多元選修、健康護理、公民社會、物理、藝文等科目，並有設計教案，可提供教師應用；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。
- (4) 透過寒暑假生活體驗作業，讓學生以主動學習的方式，學生寒假攝影中，鼓勵學生將交通安全觀念(如開大燈主題)，透過攝影方式紀錄實際道路狀況，並蒐集相關新聞或政策資訊，整理到學習單。讓學生觀察實際道路狀況與親身感受其中差異，有利相關交安觀念的認同。
- (5) 學生社團與社區互動緊密，能獲得各種社區資源，舉辦活動協助宣導交通安全，包括辦理兒童新樂園親子防制酒駕活動、由春暉社同學至附近學校實施交通安全宣教，使交通安全的教育更普及於社區；於學校之交通安全教育實行辦法中明訂於其他鄰近學校形成策略聯盟，共享資源，並由同學規劃交通安全宣導活動，至玉成國小、修德國小、玉成附幼及港中附幼實施交通安全宣教。
- (6) 能針對校園附近路口路段瞭解狀況並制定對策，由校長召集組成專案管制會議，主動協調港中附幼邀請交通管理單位會勘改善，包括「增設家長接送區規劃案」、「增設學校車道門出入口警示燈設置」、「向陽路行人號誌修護」等，解決家長接送車輛與公車交織問題，提升師生及民眾的安全。
- (7) 在教學上特殊有創意，值得其他學校參考學習者有：透過學務通訊每週宣導、將交通安全宣導資料放置於網頁(港中交通安全網)及運用 APP 功能，供學生即時收取 Iamschool 訊息；使用網頁彈跳式視窗宣導家長接送事項。

- (8) 蒐集學校周遭易肇事路段、路口資料，所製作校外安全地圖，應加註警語，提醒學生行經這些路口要特別注意的事項，並製作為宣傳品，普遍為學生知曉，特別是新生，以維護學生行的安全
- (9) 在目前法規未要求搭乘遊覽車應繫安全帶之前，學校即透過相關活動教導學生搭乘遊覽車全程繫安全帶，將安全觀念向下扎根，值得讚賞。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 若有對社區居民進行交安宣導活動時，建議可由種子學生適度參與講解，應可提高居民相關的認同感與說服力。
- (2) 在現有學生寒假攝影融入交通安全教育學習單基礎上，可評估設定更深一點的主題，如內輪差的危險、穿越道路的危險等題目，提供進一步探討與宣導交通環境中可能潛在危險因子的方式，建立更完整的相關認知。
- (3) 市區學生雖通學方便，但即將面臨升學後環境變遷，雖不盡然會騎乘機車，但在此一階段可以加強機車騎乘與交通規則法治概念，公路總局已配合機車考照制度修正，考照時須實施交通安全與法規教育，可配合「預儲制」實施針對高年級學生進行此一課程訓練。

(三) 宜蘭縣國立羅東高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於羅東鎮市中心西北側的公正路 324 號，校地面積 59,800 平方公尺，校門前公正路往西通往羅東運動公園，往東連接純精路可達市中心區、火車站，往北可達宜蘭縣政府、宜蘭市區，往南接冬山、蘇澳地區，純精路為台九省道為南北交通要道，附近為住宅區，鄰近有國華國中、羅東國中、公正國小。學生分散各地，北自頭城鎮，甚至基北地區、南至蘇澳鎮，學區範圍廣達四十多公里，學生大多來自於羅東鄰近鄉鎮，火車為外地學生通學主要搭乘交通工具，學生上、放學時間主要由公正路大門進出，由教官導護及糾察隊配合號誌管制穿越道路。現有學生 1,555 人，上放學搭乘公車客運有 78 人(5.0%)，家長汽機車接送有 156 人(10.0%)，騎乘自行車有 311 人(20.0%)，主要為步行有 995 人(64.0%)。校內規劃有教職員工汽車停車位 60 個、機車停車位 110 個，學生機車停車位 50 個、自行車停車位 500 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 學生上放學進出校門，步行、自行車、機車等不同動線，有詳細規劃與管制，配合校門前交通號誌，以交通服務隊同學協助管制，有效紓解人車進出校園。
- (2) 交通服務隊在人員訓練、幹部遴選及執勤服務，是有制度及紀律的社團，於新生入學活動時特別介紹交通服務隊，吸引新生進入社團為其他同學服務，凸顯交通服務的貢獻。

- (3) 校內教學、行政區禁止車輛進入，學生以牽行自行車及機車方式進出校園，騎乘自行車要簽署願意配戴安全帽同意書，並宣導騎乘自行車配戴安全帽，有效保障師生在學校內行走與騎乘安全。
- (4) 單車成年禮是具有特色的活動，於高二升高三的暑假舉行，學校宣導自行車騎乘要領及注意事項，師生能騎自行車實地體驗道路環境，鍛練體力，並訓練對道路狀況的掌握，值得持續辦理。
- (5) 學校將車棚管理費(單車 45、電動車、機車 110)收入，自行車等管理，由交通服務隊督導管理相當落實，挹注交通安全維護經費，每學期約有 2 萬元添購、汰換交通器材、裝備。
- (6) 能檢視學校附近危險路口，邀請縣政府相關單位會勘，以號誌及標線方式改善，以減少危險因子。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全委員會委員組成，建議將相關行政主管與教師加入，期初、末會議與導師或學務會議合併舉開，建議應分別建立會議記錄敘明。
- (2) 家長接送區設於公正路校門前，未將汽機車分開規劃，造成進出動線交織，建議從「讓學生多走一段路」的方向思考，將汽、機車區分至前後路段或另覓適當路段分區設置，藉以維護學生上放學交通安全。
- (3) 校園內行人、車輛動線規劃，人車分道不夠明確，建議儘可能採實體區隔或輔以交通器材佈設為宜；另部分交通標線繪製，與交通法規不符，建議學校在繪製時能參考「道路交通標誌標線號誌設置規則」，完成相關交通情境布設，並與實際道路交通狀況相互連結。
- (4) 自行車停車棚內停放之自行車有部分缺車尾反光片(燈)，影響夜間行車安全，建議學校除加強宣導教育，亦可另籌經費採購車尾燈發送學生安裝；另針對校內停車建議加強車頭朝外停車之宣導，藉以提升交通安全。
- (5) 學校對校園附近周遭交通安全狀況之檢視，局限於針對校門口之危險評估與擬定因應對策，建議可將範圍擴大涵蓋主要通學路線，始能有效提升交通安全。
- (6) 學校針對學生交通違規行為之查察，雖有登記違規卻未予以檢討分析及輔導，建議加以具體分析並檢討輔導改善，以收教育效果。

(四) 臺北市國立政治大學附屬高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺北市文山區政大一街 353 號，校地面積 20,634 平方公尺，學校正門臨政大一街，位處文山區東側指南宮山下小山坡的重劃區，校園北側有萬壽路、南側有政大一街，可經由指南路對外聯絡，雖然萬壽路、政大一街均屬雙向二車道，屬社區型進出道路，鄰近有 530、棕 5、棕 11、棕 11 副、棕 21 等 5 線公車進入社

區。交通狀況單純，上學時段為社區進出與家長接送車輛，雖流量增加但尚屬順暢。鄰近有政大實小、北政國中、政治大學、萬興國小、大誠高中。學生上放學時段由正門出入，左轉走政大一街至萬壽路方向，右轉走政大一街至指南路往政大方向，一部分學生由側門出走政大三街，右轉政大一街至指南路往政大方向，重要路口有教官、導護志工等協助交通導護。為一所完全中學，現有教職員 104 人，學生 1,102 人(含國中部 434 人、高中部 668 人)，國中部學生上學搭乘校專車 10 人(2.3%)，公車、捷運有 104 人(24.0%)，家長接送 125 人(28.8%)含汽車 105 人、機車 20 人，步行 195 人(44.9%)，放學搭乘校專車 6 人(1.4%)，公車、捷運有 58 人(13.4%)，家長接送 48 人(11.1%)含汽車 42 人、機車 6 人，步行 322 人(74.2%)；高中部學生上學搭乘校專車 194 人(29.0%)，公車、捷運有 255 人(38.2%)，家長接送 147 人(22.0%)含汽車 116 人、機車 31 人，步行 72 人(10.8%)，放學搭乘校專車 71 人(10.6%)，公車、捷運有 412 人(61.7%)，家長接送 45 人(6.7%)含汽車 40 人、機車 5 人，步行 140 人(21.0%)。校內規劃有汽車停車位 112 個，機車停車位 80 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 蒐集校園周邊的道路條件及流量，歸納 5 處危險路段，研訂相關因應對策，調查蒐集國中部及高中部師生上放學使用運具特性，規劃路隊路線、公車路線、家長接送區及管制路口等，充分掌握學校環境特性。
- (2) 積極處理學生上放學的搭車問題，協調聯營公車調整車型、班次，提出增闢公車路線需求，使學生上放學能搭乘公車到校，提升通學安全，經協調公車班次無法配合學校放學調整班次，學校自行調整放學時間，作法甚佳，值得推廣與他校學習。
- (3) 國防課程、視覺藝術、英文、社會領域均有融入交通安全教育，達 60 班，時數 110 小時，配合相關活動紀錄說明，課程設計生動且配合學生生活經驗。
- (4) 運用演講、週會、班會、親師懇談及寒暑假生活須知等提醒學生注意交通安全。並能自製交通安全宣導資料，配合案例使學生更能瞭解事故發生的原因。
- (5) 學校於寒暑假製發家長聯繫函，提醒家長關心學生於寒暑假期間注意交通安全，學生自製 Bloom 月刊，能將交通安全納入議題，充分顯示學校對交通安全教育的重視與落實。
- (6) 申請科技部預算執行虛擬實境的學習計畫，運用虛擬實境體驗交通危險環境，目前已經完成土石流體驗，未來擬運用 VR 裝置體驗校園周邊交通環境、校園周邊易坍方路段、行人行走環境、化學實驗等，可做為後續交通安全宣導的重要參考。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 書面資料係交通安全教育與交通安全維護工作推動過程的紀錄與成果，透過資料彙整可以將工作順利傳承，評鑑備審資料準備稍顯不足、評鑑表格填寫內容過於簡略，無法具體陳述各項作為。

- (2) 學校致力於校園周邊交通環境改善，惟校門出入人車出入動線仍有部分交織，建議透過導護或以時間管制錯開進出時段，以維護師生上放學進出安全。
- (3) 學校校園依地形較特殊，各棟建築物依山而建棟棟相連，除須有明確標示引導外，對於新生應加強介紹、資訊提供，必要時可搭配交通標誌(線)，結合通(廊)道情境布置，除有提醒功能，亦有境教效果，對校園安全頗有助益。
- (4) 屬都會內社區型學校，家長接送比例約占 25%，可再加強宣導使用大眾運輸工具或步行上學。

(五) 新北市市立鶯歌高級工商職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新北市鶯歌區二橋里中正三路 154 號，校地面積 47,497 平方公尺，校門前臨中正三路雙向二車道，往北接鶯歌、三峽地區，往南接大溪、龍潭，位處大漢溪西岸，鄰近有二橋國小、尖山國中。學生上學時間主要由中正三路大門進出，放學時間校專車由中正三路 156 巷後校門進入停放，約有 56.6% 的學生搭乘校專車由後校門駛出，其餘學生主要由大門進出，由教職員、教官、交通服務隊協助交通管制及秩序維護。現有教職員 200 人，學生 2,120 人，上學搭乘校專車有 1,200 人(56.6%)，搭乘客運公車有 430 人(20.3%)，家長接送 260 人(12.3%)，騎乘機車 40 人(1.9%)，騎乘自行車 50 人(2.4%)，步行 140 人(6.6%)；放學搭乘校專車有 1,200 人(56.6%)，搭乘客運公車有 430 人(20.3%)，家長接送 230 人(10.8%)，騎乘機車 40 人(1.9%)，騎乘自行車 80 人(3.8%)，步行 140 人(6.6%)。校內設有汽車停車位 105 個，機車停車位 66 個，自行車停車位 305 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 校專車路線配合學生需求規劃安排，由中正三路 156 巷後校門進入停放上車，客運班車於放學時段由大門進入校園排列等候學生上車發車，既可將交通問題內部化處理，有效紓解校園周邊道路空間不足，降低中正三路交通負荷，又可維護學生上下車安全。
- (2) 積極改善內校外道路環境，包括請新北市交通局協助劃設停止線、改善校外人行步道空間、水溝高低差、地下停車場出入口繪設人行通道及警語、改善 U-bike 騎乘空間等。
- (3) 將交通安全融入廣設、美術、國防教育課程、社團課程，製作輪胎教具與文字說明看板，以實物講解胎紋的檢查方式與要領，指導學生於陶瓷創作展融入交通小綠人設計，並於圖書館展示學生圖畫交通安全作品，提升學生創作興趣及榮譽感。
- (4) 利用家長日、全校集合、開學典禮、成果展、新生成長營、校外活動等時機，配合座談、演講、表演、無聲廣播、文宣使學生多方接觸交通安全重要觀念。
- (5) 校門口設有 U-bike 租借站，為了推廣騎乘通行安全，由學生自行拍攝騎乘安

全宣導影片(創意寫實)，值得推廣與他校學習。

- (6) 學校每月召開交通車審查會議，上學有 29 輛、放學有 26 輛，重視學生專車的車況檢查、規劃校內停放位置、進行交通車災害演練等，有助提升通學安全。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 評鑑案卷的陳列書面資料整理部分，評鑑表執行情形說明過於簡要，與資料呈現對應不符，建議應按評鑑表鎖定項目逐一整理裝訂為妥。
- (2) 學校大門口與停車場出口緊鄰，道路車道邊線未間斷留缺口，易使往來車輛誤判，建議請市府協助改善，以提升交通安全。另進出學校停車場之行人通道，學校以枕木紋漆繪，立意甚佳，惟與法規不符，建議以路面邊線區隔車道與人行道空間，或將人行道加襯綠底顏色更能提升交通安全。
- (3) 學校在校園內開放汽車通行，會出現人車動線衝突，建議整體考輻校園空間利用從新規劃，避免汽車進入教學區，以維校園安全。
- (4) 學校未針對家長汽車接送做規劃，建議學校可從「讓學生多走一段路」的方向思考，另覓妥適場所(路段)，並將汽、機車區分不同路段或區域設置，藉以維護學生上放學交通安全。
- (5) 校園內多處通(廊)道有高低落差，或多處有菱有角，有潛在性的危險，建議可搭配交通標誌(線)，結合通(廊)道情境布置，除有提醒功能，亦有境教效果，對校園安全頗有助益。

(六) 南投縣國立水里高級商工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南投縣水里鄉南湖路 2 號，校地面積 62,318 平方公尺，校門前臨南湖路，主要經由台 16 省道中山路、名水路對外聯絡，往北接名間、集集、中寮、魚池地區，往南接信義鄉，鄰近有水里國小、水里國中。學生大部分來自臨近鄉鎮及外縣市，南湖路及中山路口為學生上放學必經之路，設有人行天橋一座供學生行走跨越中山路，上、放學時間由教官及交通服務隊在校門口、中山路口兩處指揮管制交通及秩序維護。現有教職員 123 人，學生 1,099 人，師生上放學搭乘校專車有 664 人(54.3%)，駕駛汽車有 73 人(6.0%)，騎乘機車有 55 人(4.5%)，騎乘自行車 63 人(5.2%)，步行 98 人(8.0%)，住宿生有 269 人(22.0%)，平日有 15 輛學生交通車，假日週五、日加開 6 輛交通車接送住宿學生往返。

2. 訪視所見特色

- (1) 規劃有學生宿舍住宿有 269 人，協調南投客運以「公車專車化」協助載運學生上放學，平日有專車 15 輛，週五加開假日線 6 輛，方便住宿生返鄉。並定期與專車駕駛及車長召開座談會議，提供討論交流機制，強化專車駕駛人感受學校對行車安全的重視。

- (2) 針對校園周邊進出道路之潛在危險地點進行分析，並分別具體研擬行人、自行車、機車、汽車之因應策略。
- (3) 訂定交通安全年，結合童軍活動，融入教學，交通安全小天使，進行社區關懷，到鄰近國中小社區進行宣導教育。
- (4) 學校舉辦交通安全創新發明設計競賽(第6屆)，也落實了交通安全融入教學，非常值得推廣與他校學習。鼓勵同學將行的安全融入創意發明競賽，研發具體創作如「智慧型多功能拐杖」、「迷你太陽能車」、「多功能輪椅」等作品參加全國創意競賽，分別獲得金牌及佳作。
- (5) 成立自行車志工服務隊，協助騎自行車同學車況的維持及簡易的故障排除。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 書面資料整理部分，評鑑表執行情形說明過於簡要，與資料呈現對應不符，建議評鑑表自評執行情形說明，應按項次逐一對應說明，且資料整理應按評鑑表所定項目，逐一整理裝訂為妥。
- (2) 學校將今年列為交通安全年，惟欠缺明確主題與具體推行作法，建議能列出重點主題，且將交通安全年執行的具體流程與做法訂出，較能凸顯交通安全年的意義。
- (3) 校園內交通安全情境布置較欠缺，建議學校可運用交通標誌(線)，結合通(廊)道情境布置，或設置學習角落，提升交通安全教育效果。
- (4) 學校辦理交通安全測驗，均著重在交通標誌的認識，與現實生活較有落差，建議配合校園周邊環境、交通特性，包括交通標線等其他交通設施之認識，更能切合時機生活運用。

(七) 苗栗縣國立苗栗高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於苗栗市電台街7號，校地面積約50,000平方公尺，校門臨忠貞路接近光復路口，位處苗栗市西南隅，忠貞路往北進入市區、往南連接電台街、台13線尖豐公路(國華路)立體交叉陸橋，可往明仁國中，東側為縱貫鐵路高架緊鄰市區；北側隔光復路與苗栗高中、建臺中學相鄰，往西連接台13線尖豐公路(國華路)，往東進入市區，校園西側圍牆緊鄰台13線尖豐公路(國華路)。學生上、放學均由忠貞路大門進出，實施人車分道，由教官及交通服務隊負責交通管制及秩序維護。現有教職員79人，學生1,186人，含日校964人，進修學校222人，日校學生上學搭乘大眾運輸交通工具有596人(61.8%)，其中搭乘火車有224人、搭乘公車客運有372人，家長接送165人(17.1%)，騎乘機車3人(0.3%)，騎乘自行車21人(2.2%)，步行179人(18.6%)；家長接送有32人放學時段自行步行返家，放學時段規劃有4部專車接駁學生至苗栗火車站；進修學校學生上放學家長接送13人(6.4%)，駕駛汽車13人(6.4%)，騎乘機車62人(30.7%)，騎乘自行車43人(21.3%)，步行71人

(35.1%)。校內規劃有戶外汽車停車位 28 個、室內地下室汽車停車位 32 個，戶外機車(自行車)停車位 65 個、室內地下室機車(自行車)停車位 16 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 校長親自簡報，瞭解每頁內容的細節，參與校園交通安全診斷與防制研擬，由上帶領全體師生落實交通安全教育，顯見學校重視本項工作。
- (2) 檢視學校周邊交通安全狀況、道路特性，針對 4 處危險路段(口)擬定因應對策，運用 SWOT 分析整體環境，包括師生、設備、社區、資源等各層面，藉由 google 表單、Kahoot 線上即時互動教學編輯交通需求及問題研討之相關表單，可提供學校發掘及解決問題的良好基礎，亦可提供其他學校分析方法的參考。
- (3) 利用校園有限空間規劃「交通書籍、教具專區」、「交通安全宣導專欄」、「交通安全情境佈置」、「交通安全教室」、「交通安全祈福亭」，運用「交通安全宣導網站」、「苗栗週報」、「公播系統」提供交通安全教育訊息、案例宣導資料，學生自拍交通安全微電影，蠻符合學生需求且富創意，每學期配合交通安全宣導月辦理海報、電子賀卡、短片創作相關競賽，交通安全走廊區分為徒步、自行車、機車、公車、火車等五個面向進行情境布置，顯示學校對交通安全教育多元、全面性，值得推廣與學習。
- (4) 對於學生發生的事故能加以分析，尤其發生事故率較高的進修部學生，關心無照騎乘機車問題，聯絡家長並輔導學生正確的用車觀念，以預防的措施減少風險，值得肯定。
- (5) 學校在交通安全融入教學計有：全民國防、健康與護理、英文、公民與社會、生活科技、數學、商用外語、地理、國貿實務、商業概論、會計等科研訂有融入教案；相關社團活動配合宣導，如聯合紫錐花社、英文研習社、國文研習社、熱舞社等，顯見學校對交通安全教育多元深入。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校舍與校門間廣場設置停車區，建議具體規劃車道與行進方向，以為車輛停放遵循，確保人車動線分離與安全維護。
- (2) 學校統計 103.12.3-105.11.10 共發生 11 件學生交通事故，雖有做統計分析，也提出改進措施，在防制上仍有不足，概學生事故應多集中於進修學校，建議針對進修學校學生加強宣教，汽、機車駕駛技術養成教育之訓練。
- (3) 防止部分，學校對於學生交通違規查察，紀錄有 22 件無照駕駛，雖有分析違規原因，概學生無照駕駛應多集中於進修學校，雖有查察但仍無法阻遏，建議學校除積極查察輔導外，應根本解決其通學交通工具問題。

(八) 臺中市市立中港高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市梧棲區文昌路 400 號，校地面積 29,382 平方公尺，校門前臨文昌路屬地區性道路，往西接港埠路(台 61 西濱快速道路)，往東接中華路(台 1 省道)、北與台 12 臺灣大道平行相隔不到 400 公尺，進出方便但又無通過性交通干擾，鄰近有梧棲國中、梧棲國小、中正國小，大德國小就在對面。學生上、放學時間步行學生主要由文昌路大門進出，家長機車接送區設於東鄰的中港體育館停車場由東側門進出，汽車接送區規劃於中港體育館前文昌路西向路側，騎乘自行車由文華街 194 巷西側門進出，搭乘客運公車由文華街 194 巷側門進出步行至台灣大道童綜合醫院前公車站，由教官、導護老師、志工及交通服務隊負責交通管制及秩序維護。為完全中學現有教職員 158 人，學生 1,771 人(含國中部 1088 人、高中部 683 人)，上放學搭乘校公車客運有 402 人(22.4%)，家長接送 731 人(40.7%)含汽車 500 人、機車 231 人，騎乘自行車 225 人(12.5%)，步行 438 人(24.4%)。校內規劃汽車停車位 152 個，機車停車位 37 個，自行車停車位 110 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校簡報依照評鑑項目所提示的主題編排，內容詳細有條理，又能適時呈現辦理工作的過程及成果，以學校分析周邊道路交通事故發生情形為例，依據事故統計數據及周邊路口地圖，配合危險路段的因應對策，以照片敘述問題點及改善後的狀況，兼具分析專業及展現風格，值得其他學校參考。
- (2) 發函臺中市政府警察局交通警察大隊提供學校週邊交通事故統計資料，做為校園周邊路口文華街 194 巷路口設置號誌管制，最特別者為在文昌路西向外側設置家長接送車道(會設單向禁止變換車道標線)，連接中港體育館停車場設置的機車接送區，中港體育館前文昌路西向路側的汽車接送區；在親職座談向家長說明學校附近交通狀況與特性並溝通需家長配合事項。
- (3) 交通安全教育由校長親自推動，能結合教學、學務、總務等各單位的力量一起推動，呈現教學工作的豐富成果。透過各學科之課發會提出融入式交通安全教案之設計成果，包括多元選修課程、公民、全民國防、化學、生物、物理、英文、體育、數學、美術、國文、自然等，並訂有教案，有利傳承其他老師可以參考設計。
- (4) 多元化的宣導教育活動、能自製學校周邊危險地圖及教具、鼓勵學生參加發明展創作交通安全設計等，設置交通安全走廊，設置交通安全教育專欄八大交通安全主題，並將學生交通安全才藝競賽交通安全標語得獎作品製作成階梯式交通安全標語，強化學生交通安全教育，自行車安全帽的新資訊-「在頭帶上不得裝設顎杯」)，並自行製作成海報宣導，經訪視學生安全帽，大都依照宣導事項。
- (5) 成立交通服務隊，並結合其他社團至鄰近社區宣導交通安全教育，並運用寒暑假時間邀請國小學童參加交通安全營隊，亦能邀請海岸巡防署入班宣導，與社區產生良好互動。
- (6) 蒐集學生發生交通事故數據，並能依照時間、學生、事故工具、原因等交互

- 分析，以得到改進措施；對於國高中學生違規事件亦能依照使用運具、學生、原因等分析及採取改進措施，扣合學校所訂處理交通問題程序及願景目標。
- (7) 鼓勵學生以交通安全相關主題參賽世界青少年發明展中，其中減少家長接送，鼓勵學生搭乘公車，減少上放學車流量的「充氣枕帽 T」榮獲金牌，「安全帽左右轉警示燈」榮獲世界青少年發明展銀牌，「可見後方來車之車門門把」榮獲銅牌、「得來速加油站」榮獲佳作。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校門前路口已設置號誌管制，路口原繪設之黃色網狀線應塗銷，另中港體育館前文昌路西向路側學校自行設置的汽車接送區標誌牌，建議協請市政府(路權單位)協助改善。
- (2) 針對自行發展之融入式交通安全教案，建議可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。
- (3) 自行車棚學生通學自行車仍有少部分裝有火箭筒、另有部分缺車尾燈、或鍊條銹蝕，建議設置簡易維修設備並輔導學生改善以維學生騎乘安全。

(九) 臺中市市立忠明高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市西區博館路 166 號，校地面積 40,381 平方公尺，校門前臨健行路路，東側隔健行路國立自然科學博物館相鄰，南側有博館路，西側臨華美街、麻園頭溪，北側為健行路 964 巷，校園四周有良好完整步道系統，鄰近有忠明國小、健行國小及漢口國中文華高中，經由健行路往南可連接台灣大道。學生上、放學時間步行學生主要由健行路大門進出，騎自行車同學由側門(博館路、健行路 964 巷)進出校園，以交通錐及連桿區分人、車動線，由教官及交通服務隊實施人車分道管制。現有教職員 218 人，為完全中學，學生 1,940 人，上學搭乘大眾運輸有 687 人(35.4%)，含公車客運有 662 人，搭乘火車有 25 人，家長接送 737 人(38.0%) 含汽車 376 人、機車 361 人，騎乘自行車 128 人(6.6%)，步行 388 人(20.0%)；放學搭乘大眾運輸有 709 人(36.5%)，含公車客運有 684 人，搭乘火車有 25 人，家長接送 705 人(36.3%) 含汽車 354 人、機車 351 人，騎乘自行車 128 人(6.6%)，步行 398 人(20.5%)；教職員通勤搭乘公車客運有 2 人(0.9%)，駕駛汽車有 138 人(63.3%)，騎乘機車有 70 人(32.1%)，騎乘自行車 4 人(1.8%)，步行 4 人(1.8%)。校內設有室內地下停車場與平面停車場供汽車停放，另有機車、自行車停車棚。

2. 訪視所見特色

- (1) 校舍整建採集中設計，並規劃有人、車分離設施，積極改善校園周邊交通環境，包括將位於博館路健行路口轉角之校門變更位置之健行路上，提升人行道照明，博館路健行路口設置綠地行穿線、健行路校門前路中阻絕導桿，美華街跨越麻

園頭溪行人便橋等設施，有效提升學校師生於校園附近交通安全。

- (2) 依據學校國高中學生不同年級繪製「交通處境結構圖」，包括對於環境熟悉、知能、自我防護、宣導程度等，分析工具上具獨特性。
- (3) 學校導護工作能結合交通服務隊、愛心志工、老師、警衛及役男、教官等執行，以行人優先雙贏管制方式，結合大家力量共同投入維護學生通學安全。
- (4) 能引進外部資源協助交通安全教學與輔導工作，包括警員、創世基金會、監理站、消防等，使學生學習多樣化的知識。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 評鑑案卷的陳列，應依照評鑑項目所提示的內容呈現佐證資料，例如計畫內容、會議紀錄、學習日程表、活動照片、學習回饋單、教案規劃等適當形式對應給分準則，以便於評估作業。如果上述內容採統合式主題進行活動，則應適當標註，以利迅速呈現學校的成果。
- (2) 校門前廣場車輛進出地下停車場之動線，建議具體律定以維安全，各棟建物改建規劃，前後期工程之連結界面，建議應考慮進出動縣配合規劃設計。
- (3) 博館路健行路口為學生必經之地，且鄰近有國立自然科學博物館，為維護學生通學安全與減輕導護人力負荷，建議於通學時段增設行人專用時相，非上放學時段於行人通行量大之時段，亦可以增設行人專用時相。
- (4) 家長接送區設於博館路與華美街兩處，惟未將汽機車分開規劃，會產生東線交織衝突，建議區分遠端前段為機車接送區、近端後段為汽車接送區，或分開設置以維學生上放接送安全。
- (5) 檢視學校案卷，統計近一年度發生 3 件交通事故，造成 3 名學生受傷。對於學生事故應持續統計及分析能力，例如：是幾年級的學生、使用的通學方式(騎乘機車、自行車、步行或公車)、肇事型態(自撞、相撞)、肇事原因(路面濕滑而滑倒、未注意車前狀況、違規闖越紅燈、被違規車輛撞)等，並強化與記錄後續改善措施，以瞭解改善成效，呈現學校的具體作為。
- (6) 人車動線規劃，雖有實施技術性人車分道，惟都只以照片呈現，尚難辨認或知悉規劃情形，建議可利用校園平面圖，以不同顏色、線條繪出人車行進路線。

(十) 新竹縣國立關西高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新竹縣關西鎮中山東路 2 號，校地面積 69,000 平方公尺，位處關西鎮東隅，校門雖臨中山東路但位於台 3 省道中豐公路轉角，經由中山東路往西進入關西鎮市區、新埔地區，經由中豐公路往北接桃園龍潭地區，往南接橫山、芎林地區，鄰近有東安國小、富光國中、關西國小及關西國中。學生上、放學時間主要由中山東路大門進出，採人、車分道管制，騎乘機(自行)車到校學生，上學時段進入校園，需遵守「校門口前先停車」，在依限速 20 公里以下靠右進入車道駛至機(自

行)車棚停放；放學時段，管制優先讓搭乘班車及徒步返家同學出校門，俟公車離開後再開放通行，大德街側門僅供教職員汽機車通行，由教官及交通服務隊實施人車分道管制，騎自行車同學由側門(公教街)進出校園，由教職員、教官、役男、交通服務隊負責交通管制及秩序維護。現有教職員 100 人，學生 950 人，上放學搭乘公車客運有 736 人(77.5%)，家長接送 82 人(8.6%)含汽車 64 人、機車 18 人，騎乘機車 7 人(0.7%)，騎乘自行車 7 人(0.7%)，步行 118 人(12.4%)。校內規劃有汽車停車位 87 個，實際使用 78 個，機車(自行車)停車位 30 個，實際使用 20 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校與新竹客運關西站長協調並共同合作，規劃 18 條公車路線(編成學生路隊)，於上放學時段，公車到校門週邊接送孩子上下課，節省了孩子從學校往返客運站步行約 15 分鐘的時間，同時也避免尖峰時刻發生危安事故。平日學生留校夜自習活動至 20:30 時，新竹客運公車進入校園接同學回家，讓讀了孩子們能在夜間安全的校園環境上車，避免校安事故。
- (2) 對於學校危險路口能發現問題，並擬定對策，如校門車道拓寬、陸橋認養、人行道整建、停車管理及標誌標線號誌強化等；對於易肇事路口路段，亦有詳盡的事故分析及改進措施，減少危險因子，建構安全通學環境不遺餘力，整體交通安全硬體改善及教育經費達 363 萬餘元。
- (3) 能針對教學進度設計教案，廣泛融入各領域課程教學活動，包括：國文、英文、數學、物理、公民、地理、家政、加工、畜保、園藝等，亦能配合交通部交通安全重點事項宣導，各科訂有教案說明教學理念及進度表，於教學上十分用心值得肯定。
- (4) 能對於交通安全教育進行成效考核分析與輔導，如期中考、學習單、心得發表，亦能對全校各班實施交通安全法規測驗，詳細統計各班分數、題目答錯率加以補充教學，作法值得其他學校參考學習。
- (5) 學校設立關高 BIKE，供全校師生有需求免費借用腳踏車，在學校及關西客運站皆設置關高 BIKE 借(還)站，以「甲地借車，乙地還車」的模式，供往來學校與客運站間使用，縮短通行時間，獲師生好評：「感覺回家的路縮短了」，統計 105 年共使用 1605 車次，106 年迄今使用 669 車次。
- (6) 學校站在需求立場考量，以「教育學生安全騎車替代禁止騎車」為理念，訂定「騎乘機車規定實施辦法」，滿 18 歲具機車駕照，家住山區或公車無設站的地方，且有實際上之需求，經父母同意，可申請騎乘機車到校。並依交通安全實計畫，分別在 105 年 12 月 22 日赴新竹安駕中心、106 年 3 月 29 日邀請崇學基金會到校對具駕照同學實施安全講習，讓孩子們學習到安全的技巧及重要性，也因這個理念，交通部新竹區監理所到校實施校園機車考照服務，成為新竹縣第一所辦理校園機車考照的高中。
- (7) 為了養成學生騎乘腳踏車應有之交通安全觀念，達到安全騎乘單車旅遊之目的，輔導野孩子社的學生製作「關高版單車路線 Q-Map」，獲媒體報導肯定。

- (8) 學校在校園廊道騰出空間，讓學生針對交通安全來對窗戶座玻璃彩繪，除能發揮學生創意外，開放學校所設置之交通安全資源教室，供社區(關高幼兒園、東安國小、富光國中、關西國小、關西國中)及校外會關埔分會各級學校或機關使用，進行交通安全教育實地教學。
- (9) 學校對於交通安全維護與教育推動表現積極，不論動、靜活動的規劃設計，展現多元、擴大參與、服務社區，並積極參與各項競賽分享活動成果；另經由職能班芷葳同學的上學經驗進行環境改善與分享值得參考借鏡。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校校門雖臨中山東路，但位於台 3 省道中豐公路轉角，進出校門步行師生出校門後可依中豐路、中山東路口號誌管制行止，建議車輛應依學校規劃由大德街側門進出，部分車輛出校門要進入中豐公路，反而要依中山東路綠燈時相通行，會與中山東路往來人車具有潛在動線衝突，應提醒教職同仁進出應特別注意行車動態，必要時校警應出來因導指揮。
- (2) 校園內部分交通標線繪製，與交通法規不符，建議學校在繪製時能參考「道路交通標誌標線號誌設置規則」，以將校園交通情境和外部交通情境連結適應。

(十一) 嘉義市國立嘉義女子高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於嘉義市西區垂楊路 243 號，面積 54,225 平方公尺，學校校門臨垂楊路，對棉有文化公園，西側有國華街，東側隔興中街與崇文國小相鄰，南側有崇文街，除垂楊路為東西穿越性幹道，交通流量大外，其餘為附近社區居民進出屬地區性街道，鄰近有民族、大同、崇文等國小。學生上、放學時段採人車分道，主要由大門進出，部分步行與機車及自行車由興中街側兩進出，並由教官、交通服務隊負責交通管制及維護學生上放學安全。現有教職員 142 人，學生 1,736 人，上學師生搭乘大眾運輸有 457 人(24.1%)，搭乘火車 42 人，搭乘公車客運 415 人，家長接送 727 人(38.3%)，汽車 476 人，機車 251 人，駕駛汽車有 57 人(3.0%)，騎乘機車 86 人(4.5%)，騎自行車 303 人(16.0%)，步行 268 人(14.1%)；放學師生搭乘大眾運輸有 475 人(25.0%)，搭乘火車 55 人，搭乘公車客運 420 人，家長接送 690 人(36.4%)，汽車 419 人，機車 271 人，駕駛汽車有 57 人(3.0%)，騎乘機車 86 人(4.5%)，騎自行車 302 人(15.9%)，步行 288 人(15.2%)。校內規劃有汽車停車位 91 個(內含 3 個身障車位)，機車停車位 188 個，電動自行車停車位 176，自行車停車位 416 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 與「嘉女小太陽志工隊」社團活動結合，對外進行交通安全宣導教育，評鑑訪視程序經由學生引導解說，擴大學生參與與訓練。
- (2) 具體檢視學校校園內學生進出動線，路面缺陷、視覺死角加以改善，並針對

校園附近道路交通安全狀況，提列危險路段(口)擬定因應對策，商請道路主管機關協助改善。

- (3) 以學校自有之三輪車做為教具，讓學生實地親自體驗內輪差，辦理高三學生至監理站參訪，完整體驗大型車死角、酒後駕駛、機車新式路考等項目，位畢業後實際交通餐與做準備。
- (4) 學校在交通安全融入教學計有：英文，國文，物理，健體，自生，藝術與人文，生命教育，數學，等 8 科，均有研訂融入教案，顯見學校對交通安全教育的重視。
- (5) 學生自拍交通安全為電影創意 KUSO，結合常見違規情事設計交通安全話(行動)劇表演，家政「布可思藝」結合交通安全作品展示，校園老舊圍牆透過交通安全宣導圖畫彩繪，多元活潑宣導交通安全。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 書面資料整理，評鑑表執行情形說明過於簡要，無法清楚陳述各項具體作為，資料裝訂未依評鑑表訂項目逐一整理，建議鑑表自評執行情形說明，應按項次逐一對應說明，且資料整理應按評鑑表所定項目，逐一整理裝訂為妥。
- (2) 為數眾多的學生會騎乘電動自行車做為上下學之交通工具，應積極輔導學生騎乘技術，勿私下改車，騎乘速度時速勿超過 30 公里，以維護學生安全。
- (3) 家長接送區，機車接送區分設於校門口左右兩側，汽車設於兩側路段，對校門口交通衝擊頗大，因應垂楊路公車站布設，因機車機動性高、占用空減小，機車接送區規劃於校門西側路段，汽車接送區設於校門東側路段。
- (4) 校門口垂楊路東向路側繪設有禁止臨時停車紅色交通標線，依其意義學校進出車輛亦不得臨停，建議請市政府協助改善。
- (5) 防止學生交通違規部分，學校雖有統計 1050901~1060504 違規有 39 件(未戴安全帽 23 件、單車雙載 16 件)，惟在發現學生違規部分尚嫌不足，建議學校可由上放學當中發現學生違規情形，予以統計分析，找出違規趨勢，再據以實施重點輔導，對於導正學生違規較有助益。
- (6) 人車動線規劃，雖有實施人車分道，惟都只以照片呈現，尚難辨認或知悉規劃情形，建議可利用校園平面圖，以不同色彩、線條繪出人車行進路線，便於管理規劃導護。

(十二) 高雄市市立高雄高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於高雄市三民區建工路 419 號，面積 100,591 平方公尺，建工路往東為大昌二路，往西為大順二路，校園東側緊鄰高雄應用科技大學，南側後方為大豐二路，大順路及大昌路為環狀幹道、建工路為市中心往外放射的幹道交通流量大。鄰近除高雄應用科技大學外，還有立志中學、莊敬國小、鼎金國小、育英護專、

樹德家商等學校。學生上、放學時段採人車分道，步行學生由建工路校門進出，校門兩側設有家長接送區，自行車、機車則由側門進出，各出入口口皆有教官、導護人員或學校交通服隊執勤管制維護學生上放學安全，大昌、建工路口及大順、建工路口則有警察指揮交通。現有教職員 280 人，學生 3,319 人，含進修學校 415 人，日間部 2,904 人，日間部學生上學搭乘校專車有 121 人(4.2%)，搭乘大眾運輸有 1,393 人(48.0%)，含公車 1,083 人，捷運 310 人，家長接送 414 人(14.3%)，含汽車 152 人，機車 262 人，騎乘機車 85 人(2.9%)，騎自行車 770 人(26.5%)，步行 121 人(4.2%)，放學搭乘大眾運輸有 1,460 人(50.3%)，含公車 1,138 人，捷運 322 人，家長接送 421 人(14.5%)，含汽車 166 人，機車 255 人，騎乘機車 85 人(2.9%)，騎自行車 770 人(26.5%)，步行 168 人(5.8%)；進修部學生上放學搭乘大眾運輸有 57 人(13.7%)，含公車 29 人，捷運 28 人，家長接送 42 人(10.1%)，含汽車 20 人，機車 22 人，駕駛汽車 15 人(3.6%)，騎乘機車 163 人(34.8%)，騎自行車 117 人(28.2%)，步行 21 人(5.1%)；教職員通勤搭乘大眾運輸有 37 人(13.2%)，含公車 25 人，捷運 12 人，駕駛汽車 76 人(27.1%)，騎乘機車 148 人(52.9%)，騎自行車 14 人(5.0%)，步行 5 人(1.8%)。校內規劃有汽車停車位 119 個(內含 4 個身障車位)，機車停車位 287 個，自行車停車位 997 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 能將交通安全宣導融入校務多元、創新、技藝、適性、愛等五大願景內，改善校內外環境提升通學安全。包括處理校門口交通狀況、規劃校內單行道停車動線、階梯止滑標示、專車動線坡道改善、愛心車位移置等。
- (2) 能依通學特性編排學生動線，包括步行、機車、自行車、學生專車等，使放學有效率地疏導人潮，減少對校門口交通衝擊。
- (3) 學校在交通安全融入教學計有：全民國防、工業安全與衛生、音樂、英文、生物等 5 科，均有研訂具體融入教案，顯見學校對交通安全教育的重視。
- (4) 以愛的教育鼓勵學生騎乘自行車配戴安全帽，設置機車及自行車加油打氣站方便學生使用。配合校內及社區需求進行交通安全宣導活動，擴大宣導成效。
- (5) 能派員參與全國交通安全教育研討會等相關培訓及研討會，培養校內師資，並能利用外部資源邀請監理站、光陽機車、教育部種子師資入校宣導，提升教學品質。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 評鑑資料應以前一年度辦理情形與執行成果為主，資料夾中多數為歷年資料，另評鑑表格填寫內容過於簡略，無法忠實呈現實際辦理情形與各項具體作為。
- (2) 學校圍牆內縮擴增建工路大門兩側人行道空間，惟大門東側人行道常為違停機車或自行車占用，西側則為 CityBike 設站所佔用，建議市政府交通局協助調整 CityBike 設站位置，規劃機車或自行車停車空間，保留內側為人行空間。

- (3) 統計近 2 年學生發生交通事故 66 件，105 年雖已較前年減少 10 件降至 28 件，但與一般學校相比仍偏高，建議學校可以日間部與進修部學生資料分開統計，以充分了解問題癥結所在，並針對癥結研擬對應之交通安全教育改善對策。
- (4) 自行車棚發現有不少競技型腳踏車，此類車在道路行駛非常危險，也違反交通法規，建議多從安全角度宣導，亦可輔導在學校成立競技單車社。
- (5) 側門為機車、自行車出入口，在建工路、大順二路口附近，大順路交通流量大，建議市政府交通局協助在行穿線旁加繪自行車穿越道標線；學校也應規劃安全之自行車行車動線給學生參考，如何安全地配合號誌運作，直行、右轉、左轉，以提升學生進出之安全。

(十三) 高雄市國立鳳山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於高雄市鳳山區光復路二段 130 號，面積 69,937 平方公尺，西側隔澄清路與鳳山行政中心相鄰，東側隔文建街與青年國中、青少年活動中心相鄰，北側則緊臨社區，對外聯絡交通要道有青年路、光復路、澄清路、建國路、中山西路等，離捷運鳳山站步行約 10 分鐘，交通相當便利。鄰近除青年國中外，還有中山國小。學生上、放學時段採人車分道，上學時步行學生由光復路校門進入學校，家長接送學生分別於光復路大門兩側及澄清路東側門下車後經由大門進入學校，騎乘自行車、機車學生由澄清路西側門進入學校，學生專車由光復路轉文建街進東側門讓學生下車，搭乘大眾交通工具來校學生，統一由大門及西側門進校；放學時家長接送學生出校門左轉後沿著學校人行道(不經過馬路)或由西側門出去右轉至家長接送區等待家長接送，騎乘自行車、機車學生由西側門，專車則於放學前依規定位置停於校園內供學生上車，搭乘大眾交通工具、步行學生則由大門進出，配合教官、交通服務隊執勤管制維護學生上放學安全。現有教職員 156 人，學生 2,015 人，上放學學生搭乘校專車有 455 人(22.6%)，搭乘大眾運輸有 818 人(40.6%)，火車 25 人，公車客運 190 人，捷運 603 人，家長接送 250 人(12.4%)，汽車 102 人，機車 148 人，騎乘機車 15 人(0.7%)，騎自行車 288 人(14.3%)，步行 189 人(9.4%)。校內規劃有汽車停車位 81 個(新建教學大樓完工後將可增加 70 個車位)，機車停車位 100 個，自行車停車位 550 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 能將校本問題回歸到校內處理，規劃校地空間提供公車使用，可以入校載學生，亦開放家長汽車接送停放，減少對校外道路的衝擊，提升接送學生的便利性；新建教學大樓工地出入口，直接連外減少對校園活動干擾，值得肯定。
- (2) 延續過去成果經營自行車維修社團，與校友連結緊密，校友於休假時間返校協助學弟妹維修自行車，是十分難得的優良事蹟。
- (3) 從多方蒐集公部門資訊來製作海報內容，規畫海報宣導內容，於校內明顯處

- 布置，海報內附有 QRcode 讓觀看者能進一步查閱內容，引起對主題的興趣。
- (4) 學校在交通安全融入教學計有：音樂、英文、全民國防、生物、化學、國文、社會、數學等 8 科，均有研訂融入教案，融入各學科的教案頗具特色，除全民國防課外，如國文的文章賞析、數學的拋物線光線、化學的酒精測原理、生物的酒精代謝等，使交通安全知識與學科結合。
 - (5) 利用適當方式與時機辦理交通安全教育及宣導工作，包括朝會、畢業典禮、新生訓練、親職座談、校外交通單位入校宣導，並於校園多個空間張貼交通安全海報、警語、危險路口，使學生能隨時接觸相關知識，其中畢業典禮場地融入交通安全元素，使學生能體會人身安全的主题。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 評鑑案卷的陳列，應依照評鑑項目所提示的內容呈現佐證資料，例如計畫內容、會議紀錄、學習日程表、活動照片、學習回饋單、教案規劃等適當形式對應給分準則，以便於評估作業。如果上述內容採統合式主題進行活動，則應適當標註，以利迅速呈現學校的成果。
- (2) 自行車棚發現有 4 輛類競技型自行車及 4 輛有加裝火箭筒，建議，請學校多從安全的角度加強宣導，必要時可將此類自行車輔導成立社團，導引正確用車觀念。
- (3) 防止學生交通違規部分，學校無資料呈現，建議學校應加強由上放學當中發現學生違規情形，予以統計分析，找出違規趨勢，再據以實施重點輔導，對於導正學生違規較有助益。

(十四) 臺南市臺南市立南寧高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺南市南區萬年路 167 號，面積 47,000 平方公尺，校門臨萬年路，往東連接永成路，往西連接明興路(台 17 甲)、喜樹路、西濱公路(台 17)，南側有 86 快速道路高架通過，尾端連接西濱公路，位處臺南市南區海邊重劃區，進出方便。鄰近有省躬國小、喜樹國小，為完全中學。學生上、放學時段採人車分道，步行學生由校門右側進出、自行車由校門左側進出，家長接送區設於校門右側萬年路路側，專車部分上學在校門右側萬年路路側下車，放學專車則進入校區停放等候學生上車，配合教官、交通服務隊及值週老師執勤管制維護學生上放學安全。現有教職員 129 人，學生 961 人，上放學學生搭乘校專車有 196 人(20.4%)，家長接送 280 人(29.1%)，含汽車 89 人，機車 191 人，騎自行車 423 人(44.0%)，步行 62 人(6.5%)。校內規劃有汽車停車位 83 個(含 3 個身障車位)，機車停車位 90 個，國中部自行車停車位 300 個，高中部自行車停車位 300 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 簡報呈現方式具有創意，有 13 個超連結，評鑑訪視程序經由學生引導解說，擴大學生參與與訓練。
- (2) 能根據學校環境，以分析法瞭解優劣勢、威脅及機會等，並針對危險路段擬定因應對策，如更改上學時家長機車接送下車地點(增設對面)、會勘放學時家長機車接送區(調整位置至活動中心前)、會勘腳踏車交通路線等，並獲致良好成果。
- (3) 對於通學人數最多使用自行車的學生辦理教學活動，如捷安特腳踏車講師蒞校實施「腳踏車騎乘」教學、騎乘自行車體驗在地文化小旅行等，並能針對放學騎腳踏車併排所產生的事故分析原因，以增加學生騎乘的安全。
- (4) 於停車場指示標誌牌上加註：「車頭朝車道、安全看得到」之安全叮嚀，相當貼心而有創意。
- (5) 糾察人員對違規學生實施糾查登記，研訂學生法治教育改進措施，使得配戴安全帽的比例從 70% 進步到 99%，顯見學校矯正學生不良交通行為獲得具體成效。
- (6) 能於能在適當時機辦理交通安全教育及宣導，如球賽、趣味競賽、組隊搶答等，並適當融入國文、英文、表演課等，使學生能接觸多元化的學習知識。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學生 961 接送 285(汽車 89 占 9%機車 196 占 20%)、自行車 423 占 44%，學校對這兩類通學下了不少功夫，建議，學校對自行車通學路線可以再多加著墨，除原先規劃的人車共線規劃外，可再增加於路口行穿線旁增繪自行車穿越到線，以提升交通安全。
- (2) 自行車棚高中部有 8 部類競技型自行車，國中部更多，此類自行車是不能在道路上行駛，是法規所禁止，建議學校可以從安全角度加強宣導要求，或輔導成立社團。
- (3) 校園尚勇樓、敦仁樓這兩棟教學大樓走廊與路面落差大，建議配合情境以適當設施導引，或設置警示設施來提醒學生注意，以提升校園安全。另校舍未來有諸多改建計畫，建議整體考兩進出動線，教學、活動、交通設施之區隔設計。
- (4) 學校在輔導學生防制交通違規部分，學校只統計未戴安全帽，機車 30 件、自行車 29 件違規，惟在發現學生違規部分尚嫌不足，建議，學校可由上放學當中發現學生違規情形，予以統計分析，找出違規趨勢，再據以實施重點輔導，對於導正學生違規較有助益。

(十五) 花蓮縣國立花蓮高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於花蓮市中山路 418 號，面積 34,186 平方公尺，學校大門緊臨中山路，北臨商校街，東、南兩側與社區相連，鄰近有進豐街、明智街，附近區域多屬住

商混合，學校大門臨近花商商圈。大門步行至花蓮火車站 10 分鐘，大門口旁即有花蓮客運公車站。校園北側及西側有完善的人行步道系統。學校大門位於中山路上，後門位於進豐街 117 巷內，步行學生上、放學時段由大門進出，騎車同學由後門進出。上、放學時段有教官及學生交通服務隊協助維持交通秩序，有效改善交通順暢，並降低事故發生的機率。現有教職員 118 人，學生 961 人，學生上放學搭乘火車有 102 人(10.6%)，搭乘公車有 41 人(4.3%)，家長接送 369 人(38.4%)含汽車 343 人、機車 206 人，騎乘機車(含電動車)33 人(3.4%)，自行車 268 人(27.9%)，步行 148 人(15.4%)。校內規劃有汽車停車位 40 個，機車停車位 64 個，自行車停車位 350 個。

2. 訪視所見特色

- (1) 能利用時機及場合辦理交通安全教育，包括朝會、新生訓練、參訪、演講、運動會、話劇等，利用校園空間運用海報、標語、網頁及跑馬燈等方式宣導，使師生能多方接觸相關訊息。其中最值得其他學校參考的是舉辦校際話劇比賽，由學生擔綱表演，融合反毒、反霸凌、交通安全等多個主題，滿足學生表現自我，也能打動學生去觀賞，並由戲劇中傳遞正確的生活觀念。
- (2) 將交通安全教育內容融入學科教學內容，如英文、資料處理、國防教育、衛生護理、經濟學、會計、國文、數學等，其中國文的新詩賞析及生活運輸知識的內容具創意，有相關教案設計提供教師教學參考及傳承；在學生社團如手工皂社、攝影社、手工拼布社等，亦能以交通安全主題設計相關活動，顯見學校十分重視教學工作，用心值得肯定。
- (3) 能結合學生社團對校園及社區推展交通安全宣導活動，其中如大聲公、社團成果發表有具體成果，展現學生的熱情及創意，與民眾互動及宣導；交通服務隊除協助上下學交管外，亦能協助附近社區交管及進行交通安全宣導，擴大宣導的成效。
- (4) 架構性檢視學校特性，運用 SWOT 分析表瞭解學校優劣勢及機會威脅，並檢視校內外環境進行改善，如校門口違規迴轉、併排停車、通學路線等，提高學生通學安全。
- (5) 利用學校設施特性，結合監理所考照資源，並鼓勵屆齡學生參加課程，是學校輔導學生考照的創新措施，其他如里長邀請其他單位贊助製作交通安全宣導扇子、輔導學生用石頭排列宣導標語等，亦是值得參考的創意。
- (6) 學校設置交通安全資源中心，比較特別的是在教室內擺設古代的『儀制令』，乍看好像無關交通，實際上他也是唐宋時代對人車行止的規範，非常好。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 書面資料整理，做得多寫得少，多數資料是以照片呈現，建議評鑑表自評執行情形說明，應按項次逐一對應說明，且資料整理應按評鑑表所定項目，逐一整理裝訂為妥。
- (2) 家長接送區規劃按年級做分配，此屬於較小年齡需要保護的狀況，機車機動

性高、操作靈活，如條件許可按不同路段規劃，設置在同一路段，建議前三分之二為汽車接送區，後三分之一為機車接送區，請學校參考規劃設置，藉以提升交通安全。

- (3) 根據統計資料，不少學生騎乘電動自行車通學。統計近 105 年度發生 3 件交通事故，即與騎乘電動自行車有關，造成 1 名學生受傷。由於此商品性能與機車非常相近，建議可讓此族群學生接觸機車有關的學習課程，如利用學校的場地訓練騎乘技巧、參與監理所的交通安全課程、應用機車學習讀本及訓練對交通環境危險因子的辨認等。
- (4) 防止學生交通違規部分，學校統計 1050901~1060507 違規情形單車雙載 1 件、未戴安全帽 17 件、雙載又未戴安全帽 22 件、闖紅燈 2 件，惟在發現學生違規部分尚嫌不足，建議學校可由上放學當中發現學生違規情形，予以統計分析，找出違規趨勢，再據以實施重點輔導，對於導正學生違規較有助益。

四、結語

交通與生活息息相關，交通安全教育的成果不易具體展現，交通安全教育是生命教育的一環，它的內涵是道德教育，也是價值教育。學校交通安全教育的落實推動，將會深植於人心、展現在國人的交通安全水準，使社會呈現和諧歡樂的榮景。為了追蹤考核成效，必續透過執行過程的檢視，對績優學校給予鼓勵，對執行缺失加以導正，並因應社會環境變遷、科技進步與應用給予交通安全教育方針。因此交通安全教育評鑑工作的進行，表面意味著是一種計劃執行成果的考評，殘酷嚴肅的一面是考核評分，但實質上，更重要的意義，在於交通安全教育工作推動經驗的交流、分享與傳承，並針對交通安全問題的發掘與改善。當您推動交通安全教育成功的經驗被肯定，在形式上可以上台領獎接受表揚，在實質的成果推動，評鑑小組會將您的具體作法發揚光大，透過相關主管機關的協助，具體的落實推動到各級學校與其他交通安全工作相關部門，營造社會風氣。

今年高中組的評鑑工作，規劃初期在日程安排因各校活動、工作負荷的牽絆下終於順利排定，也在各位評鑑委員的辛勞與認真的付出全程參與下圓滿完成，台北市立南港高級中學、苗栗縣國立關西高級中學及台中市市立中港高級中學等三校以組織健全、計畫落實、各項備評資料完備、積極改善校園周邊交通安全環境、充分掌握學生上放學動態、情境教育布設、多元活潑全面積極推動交通安全教育動活、確實融入教學設計、社區推廣、學校與主管機關經營合作，表現出眾獲得推薦金安獎表揚。其他未能得獎的學校，在訪視評鑑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，並透過評鑑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，而挽回更多的寶貴生命。

五、高中職組訪視照片



交通安全宣教社區服務(玉成附幼)
台北市市立南港高中



交通安全宣教互動遊戲
台北市市立南港高中



自行車騎乘訓練與體驗
台北市市立南港高中



自行車騎乘規範
台北市市立南港高中



交通情境走廊布置
台北市市立南港高中



重視每一個人通行權利
苗栗縣國立關西高中



文藝走廊「建立優良國民素養」
苗栗縣國立關西高中



社區服務-交通資源教室參觀體驗
苗栗縣國立關西高中



家長接送區車道標線繪設
臺中市立中港高中



自行車騎乘技術訓練與考驗
臺中市立中港高中



路況模擬沙盤模型
高雄市國立鳳山高中



車頭朝車道安全看得到
台南市市立南寧高中



芒果樹下之交通省思
嘉義市國立嘉義女中



監理站到校考照服務
花蓮縣國立花蓮高商



造型自行車車架
高雄市立高雄高工



增進交通安全的創造發明
南投縣國立水里商工

捌、國中組評鑑報告

撰稿人：曾平毅

一、前言

本年（一〇六年）交通安全教育評鑑，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、專家擔任評鑑委員，並由中央警察大學交通學系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	李克聰
臺灣大學土木系鋪面平坦儀驗證中心副研究員	陳艾懃
淡江大學運輸管理學系教授	陳菟蕙
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

本年國中組之評鑑工作，共訪視 26 所學校，評鑑日期自 3 月 27 日起，至 5 月 22 日止，完成實地訪查事宜。全國各縣市國民中學，經各地教育局(處)推薦辦理交通安全教育績優學校，再由本組評鑑委員抽定需受評的學校數，本年抽定之學校，計含 6 個院轄市各 2 校，其他各縣市皆為 1 校，合計 26 校。

評鑑項目含四大部分，依序為：(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。評鑑當日由評鑑委員前往各受評學校進行實地訪視；每校訪評時間以三小時為原則。訪視學校時，先由受評學校主管致詞，並介紹校內相關單位負責人員及列席之校外人士；其次，由評鑑小組之召集人致詞及說明評鑑程序及相關事宜，介紹評鑑委員、助理人員。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；查閱評鑑書面資料；進行師生晤談，教師部分，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，以期了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 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：(1)你看得見我，我看得見你；(2)安全空間，不做沒有絕對把握的交通行為；(3)利他的用路觀，不要影響別人的安全；(4)防衛兼備，防止事故發生，不要讓自己成為事故的受害者。學生訪談部分，採隨機抽訪約 20~30 位七、八年級的學生，以了解各校實施交安教學、宣導及維護學生交通安全之狀況。最後面的綜合座談，由到訪之評鑑委員分別提出學校實施交通安全教育的特色或優點，以及改進意見或建議事項，提供受評學校在擬定交通安全教育的方針或設施的考量。

二、106 年評鑑委員總評意見

(一) 訪視所見特色與優點

1. 「國中組」評鑑小組的委員在訪視過程，一致感受到所有受訪的各縣市國中，非常感謝受訪學校與教育單位均能依據計畫之規劃內容來執行與協助各項工作，得以順利完成現場訪視工作。
2. 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。但定期召開會議，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，且有完整文書紀錄來追蹤管考，則還是有一些差異。
3. 目前已有很多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，值得嘉許。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。
4. 學校行政人員均表示，各縣市政府教育局 (處) 轉發下來關於交通安全宣導活動之公文或資料，辦理時均能依公文要求轉達。在訪視過程可發現，目前的作法比較像是單向 (由上對下) 的行政作為，欠缺後續的追蹤管考機制，故相關的交通安全成效難以評量。
5. 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。
6. 各學校為增進教師的交安教學技能，也辦理各項活動，例如舉辦校內交安研習活動，也鼓勵師生參與校際之交安教學研習會，也會利用學生班會，討論交安議題。事實上，各種具體有效的活動，均值得鼓勵。
7. 都會區學校的各項資源相對較多，故多能於適當地點布置完整的交安情境學習角環境 (如學習步道、標線走廊、標誌牆等)，或設遊戲設施空間 (如交通安全體驗區、VR 體驗等)，讓學生在學校學習基本交通安全知能。建議能有適當的評估成效報告。
8. 有很多學校因重視學生騎乘自行車的安全問題，因此從事騎乘技能、交通行為、車輛安檢維修之教導等，設置自行車考照場，並實施考照制以及檢討騎乘能力。學校要求務必通過後才發給「證照」，使其能有騎自行車通學資格。
9. 雲林縣飛沙國中除前述要求騎自行車到校外，更能主動檢視自行車停車棚之自行車之相關設備，若有火箭筒或牛角等不安全設備，一律拆除。另外，校更主動辦理與

協助騎自行車到校之學生，靜態與動態檢視其煞車性能。此作法相當務實，令人驚艷。

10. 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。
11. 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，這觀念已逐漸讓教育界各位先進慢慢地接受。雖然今年度部分受訪學校的空間環境相對老舊，而不容易做到人車動線分離，但還是有一些學校會儘量來規劃與配合一些有效的管制作為。
12. 各受訪學校多能儘量善用各種資源來充實交通安全教育工作，尤其是透過訪視過程，已充分告知交通 168 交通安全入口網的各項資料、影像與相關資源。
13. 大部分的受訪學校，多設有校園安全地圖及學區安全地圖（含愛心商店），其中有一些學校更能以大型掛圖方式分別呈現，實用且務實。
14. 大部分學校陸續能接受汽車於校園停車時均能以車頭朝外方式停放，且有相關的告示牌或標線輔助設施。另外，檢視受訪國中的腳踏車停車位/棚狀況，均相當良好，很少發現有牛角或火箭筒之使用。
15. 部分學校能善用影片檔及學生拍攝微電影的方式，讓學生直接參與交通安全事項，值得稱讚。
16. 大部分學校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，讓學生確實了解其內涵且能遵守，非常感謝。
17. 部分學校在交通安全教學上，十分用心認真地分析了各領域各年級課程（如國文、英語、數學、社會、自然與生活科技等）可以融入交通安全相關議題，而且也設計了交通安全教育融入各領域課程教案，以落實交通安全教育的學習。各項成果的呈現，有相當精采。
18. 陸續已經有很多學校開始逐年蒐集學生交通違規行為，並召開學區交通事故資料特性分析會議，透過統計分析，可提供學校勸導、宣導或實施糾正、輔導之用。
19. 今年度陸續發現有一些學校於交通安全活動上，不僅舉辦了全校性的交通安全相關活動，如學生交通安全常識測驗、藝文競賽、讀報教育、剪報活動、微電影比賽等，而且也邀請了專業講師前來宣導交通安全。在校外教學活動上，學校每次在出車前都會對車輛進行安全檢查，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，並在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。

（二）改進意見及建議事項

1. 許多交通安全教育的年度計畫雖然涵蓋了許多重要交通安全教育與宣導工作，但忽

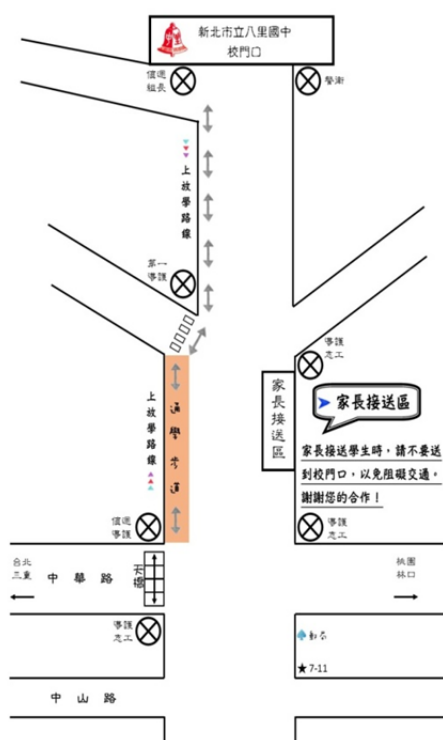
- 略了校本問題，也缺乏將其規劃於國中生之各年級間的學習內容，更明確地列出交通安全教育的年度計畫實施重點，以呼應校本問題，並評估成效，持續追蹤考核。
2. 學生訪談過程中發現很多學生都表示看過車禍或發生過車禍，也能明確地提出他們觀察到的交通安全問題。國中生的校本交安問題收集方面，建議學校可向學校師生收集事故案例以及他們觀察到的交通安全問題，探討危險問題因應之道，此部分亦可請當地警官或相關系所老師協助。
 3. 許多學校交通安全教育涵蓋自行車安全教育，並實施自行車考照制度，由於事故發生原因人為因素多，除了騎自行車之技能學習及認識自行車機械構造之外，建議亦須強化學童自行車風險問題的安全教育（如：任意橫越道路風險、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）。此外，許多學生雖然不一定會騎自行車通學，但也都會許多騎自行車的機會，自行車安全教育對象除了騎自行車通學學生，建議更全面實施。
 4. 交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，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了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 了解學區中標誌標線和號誌的設置意義與功能。
 5. 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開遊覽車安全門。
 6. 大部分學校利用 SWOT 進行策略分析，但就學理而言，務必認真探討校本問題，且利用 S（強勢）W（弱勢）與 O（機會）T（威脅）的矩陣表來分別說明，更重要的如何在分析校本狀況後，而能提出具體的改善策略(Strategies)，故也常以 SWOTS 來描述此策略分析方法。
 7. 少部分學校沒有事先準備「學校基本資料與周邊環境簡介」的 Word 資料，有部分學校於簡報中略微說明。建議受評學校均能依照評鑑計畫的資料準備要求，依時繳交相關資料。
 8. 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！以致於學校都必須針對家長接送區進行特別的規劃，而相關的管制方式也明顯因縣市交通主管單位之專業程度而有所差異。
 9. 受訪的學校多佈設「交安資源教室」，或者與其他「講題教室」共同設置，供多功能使用。但相關資料無法檢核這些教學輔助教具對學生的具體成效果。建議每個學校務必認真善用相關的資源於交通安全宣教。
 10. 部分學校的交通安全教育宣導工作，常將「標誌」誤用為「號誌」。建議可以儘量邀請具有交通專業的專家學者蒞校進行教職員、志工進行演講或參與會議，也可以善用交通部 168 交通安全入口網，吸取交通專業知識或教材運用。

三、各校評鑑意見

(一) 新北市八里國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校未提供此項書面資料，由本組助理協助整理以下簡報的相關內容。
- (2) 本校校地約 2.9282 公頃，班級數 20 班，學生人數 486 人，教職員工共計 65 人。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具，公共運輸工具 23%、汽機車接送 35%、步行 41%。
- (4) 安排走路上學通行路口(共 3 處)，第一崗哨：學校大門 (有警衛及值週組長)，第二崗哨：荖阡坑路三叉路口(有導護老師及導護志工)，第三崗哨：中華路和荖阡坑路十字路口 (有校長、導護老師及導護志工)。



- (5) 學校的 SWOT 分析如下，「優勢」為地處偏鄉學校，近幾年來維持上放學安全零事故的紀錄；行政、教師和志工願意投入導護工作，十分盡心盡力。「劣勢」是家長普遍圈缺乏交通安全的觀念且不重視，連帶影響孩子的觀念；受限學校教師人力少，事務多，仍願意全心投入執行和宣導交通安全教育，但學校沒有足夠經費補足交通安全設施和導護裝備。「機會」是學生人數少且樸實，便於管理與教育；近三年來，只要向相關單位反映交通問題，大都能到重視和改善。「威脅」是八里區員警人力有限，無法全面對違反交通規定者開罰，造成當地居民沒有守法的觀念；學校附近路段大砂石車或拖板車出入頻繁，常違規行駛，導護老師或志工撤崗後，擔心學生落單出事。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校積極鼓勵教師在各領域教學(如國文、英文、數學、自然與生活科技、藝文等)融入交通安全議題，希望能落實學生交通安全教育，並藉此讓學生更了解學校對交通安全議題的重視。
- (2) 學校辦理交通安全校外教學輔導活動時，均依規定辦理相關作業，並有完善的安全措施及編組，包括舉辦行前教育、對車輛安全進行審核、確實實施安全門逃生演練及將參加人員妥善編組等。
- (3) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明與執行狀況照片，部分項目(如愛心服務站、導護志工)還包括工作的辦法，並有各年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。
- (4) 校內動線規劃，落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口，不與學生活動區域衝突。
- (5) 學校交通安全推動組織成員擴大至校外人士，如：里長、分駐所所長和家長會會長，結合外部資源，共同推動學校交通安全教育。學校積極出席地區會議，提出學校周邊交通安全問題，尋求資源改善問題。
- (6) 校依實境設置標誌和標線，可達到情境教學功能，如：身心障礙者停車位的標誌與標線、限速標誌和自行車車行指向線的標線(附有自行車圖形，如下圖所示)；許多人誤解此圖形標線為自行車專用道。



自行車車行指向標線(非自行車專用道)

3. 改進意見與建議事項

- (1) 學校採用以系統化、生活化、課程化作為交通安全教學原則，規劃各年級融入各種交通安全主題，採取不同的教學方法。但如能彙整並組織成各年級各領域融入課程背後的學生交通安全教育核心能力，並能圖示會更佳。
- (2) 學校很努力、積極的規劃及實施各年級不同領域交通安全議題，內容也多元豐富，但如能在教學活動結束後，進行學生學習成效評量，了解學生是否具備了交通安全教育知能，以作為未來學校教學活動改進的依據及參考，會更佳。
- (3) 學校對各年級學生是否具備交通安全常識很用心，依照年級的不同，採取不同的試題，進行學生交通安全常識測驗，不僅對測驗結果進行試題統計分析，找出學生常犯的錯誤觀念，而且利用適當時機進行教育宣導，可以作為其他各校學習的典範。但如能進一步再建立各年級難易不同的試題題庫，使每學年學生的交通安全常識測驗內容更具多樣化，會更佳。

- (4) 大部分的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。建議可參考愛心服務站的建檔方式，將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心服務站選定評估、導護志工招募訓練等）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，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。此即為 PDCA 的品質改善作法。
- (5) 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具等統計放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討宣導措施（如走路上學）的成效。
- (6) 現有資料的分析是否有特別意義？如 508 905 班家長接送比例高由無特別意義？
- (7) 強調「走路上學」的高層次意義，為自己、為父母、為他人、為鄰居...。甚至可以是哲學層次的思考，做事情的目的：避免受罰、他人獎勵、自己想要（不受他人的影響）。
- (8) 家長接送區的設置區位轉向迴車不易，動線規劃應可與家長協商改善。
- (9) 汽機車的操作特性不同，汽機車家長接送區宜分別設置。上放學使用特性也不同，也未必使用同一地點。
- (10) 學校的本位思維「管理並非學生的責任，不造成同儕之間的衝突」故不設置交通服務隊。但若改為服務而非管理，則活動執行的方式可能不同。
- (11) 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。（有些老師的紀錄非常有趣，也反映實際的狀況）
- (12) 愛心服務站已經建立完整的辦法與執行結果說明。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序（明確的評估指標），並包括警政單位的協同意見。並有完整使用狀況的回饋。
- (13) 學校針對學生違規行為的糾正輔導有其特殊方式，建議再檢討其成效。尤其應注意其教育目的性，並維護學生的自尊心。
- (14) 學校周邊大型車多，學生常面臨的其威脅，建議學校洽請蘆洲交通分隊提供週邊道路常見的事故型態，以利教導學生如何因應這些可能的交通事故。
- (15) 交通安全教育的年度計畫涵蓋許多重要交通安全教育與宣導工作，建議以校本問題為主軸，更明確列出交通安全教育的年度計畫實施重點，以呼應校本問題，並評估成效，持續追蹤考核。校本交安問題收集方面，建議學校可向學校師生收集交通安全問題和事故案例，探討危險地點的問題與因應之道，此部分亦可請當地警官或相關系所老師協助。
- (16) 學校穿堂和樓梯間掛有許多交通標誌牌面，缺乏相關「情境」，無法符合情境教學功能。

(二) 臺北市明德國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位處臺北市北投區明德路 50 號，鄰近捷運淡水線明德捷運站，佔地面積 20,098 平方公尺。校內停車空間：汽車 20 格、機車 36 格、自行車 29 格、汽車無障礙 1 格。鄰近的學校有西南側中正高中、東北側明德國小、西側文林國小及東側蘭雅國小。
- (2) 本校共有 47 班，學生總數 952 人（男生 492 人、女生 460 人），教職員工 148 人。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具，如下表。

通學方式	捷運	步行	家長汽車接送	家長機車接送	公車	自行車	未填寫	其他
學生人數	359	244	103	67	80	22	33	5
比例	39.3%	26.7%	11.3%	7.3%	8.8%	2.4%	3.6%	0.5%

- (4) 本校學生上放學步行、搭乘大眾運輸佔大多數(66%)，加強行人路權及安全宣導，捷運安全及搭乘禮儀。家長接送部分佔 17%，上學時加強校門口汽機車分區接送；放學時因本校學生課後安排多元，多數家長接送之學生於放學時改為自行返家。騎乘自行車學生佔少數約 22 位同學，多數停放在西安街一段明德路口附近之腳踏車停放區，針對騎乘自行車之學生進行腳踏車安全騎乘研習及考照活動。北側校門於上放學時間僅開放校內汽機車通行，並由學生服務隊管控車輛進出。南側校門於上放學時間開放學生通行，南側校門緊鄰內苑教學區，學生進校門後直接進入內苑教學區，和車行動線錯開，以達人車分道之目的，避免人車交會發生意外。
- (5) 學校緊鄰明德捷運站，約四成學生搭乘捷運上放學，經由明德路西安街口經由人行道進入校園，西安街口為三向號誌，分雙向車行燈號及行人通行燈號，因明德路及西安街口車流量大，於上放學時安排導護教師於路口進行交通導護。本校校門口緊鄰明德路，明德路為 15 米雙向道路，靠學校圍牆處沿路設置約 3 米之人行道路，多數學生上學通行皆行於此；明德路另外一側人行道約 1 米，且商家林立(早餐店、便利商店、補習班、運動用品店等)部分學生於上學期間曾經此買完早餐再進校園，且多數商家皆已簽署愛心商店，提供學生在校外突發狀況之協助。
- (6) 明德路連接台 2 乙線(文林北路)、捷運沿線(西安、東華街)為市郊區進入市區之主要幹道之一，且銜接文林國小、明德國小國中、中正高中，於上放學期間(上午 7:00-7:30 下午 16:00-16:20、17:00-17:20)車流量大，除汽機車外還有公車通行，於上放學期間安排校警及導護老師於人行穿越道口進行交通指揮。本校門口號誌為閃黃燈、並設置行人穿越按鈕，於上放學期間路口號誌設定為紅綠燈並與下個路口秒數不全時同步，降低往返車輛之車速，以策學生通行安全。
- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為。因校內搭乘捷運學生較多，於交通安全教室設置捷運教學區，並設計捷運學習單提醒學生捷運應注意之安全事項，以及注意相關捷運禮儀。於班會中讓學生討論平時上放學通行時容易發生危險之地點，並將結

果上線至 GoogleMap 線上地圖，並整合愛心商店資訊、校園周遭曾發生事故地點、學生通行動線圖、防災動線圖等，成為一個讓學生能夠迅速了解校園周遭環境之平台。另根據學生票選之危險路口拍攝 VR 影像，讓學生能透過虛擬實境方式了解各危險路口應注意事項。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校非常用心，也十分積極提出學生應具備的交通安全素養，深具全台獨具風格的特色，值得作為其他各校推動交通安全教學之典範；同時搭配校本位（校本特色）的議題，引進領域召集人會議，商討各年級各領域交通安全融入，使交通安全的主題既豐富又多元。
- (2) 學校辦理交通安全校外教學輔導活動時，均依規定辦理相關作業，並有完善的安全措施及編組，包括舉辦行前教育、對車輛安全進行審核、確實實施安全門逃生演練及將參加人員妥善編組等。
- (3) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，每項多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。有些還有各年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。
- (4) 學校交通安全推動組織成員擴大至校外人士，如里長、北投區交通大隊、教師會會長和家長會會長，結合外部資源，共同推動學校交通安全教育。
- (5) 學校用心製作學區安全地圖，除了積極了解學生通勤狀況和學區事故地點，並辦理交通安全危險地點票選活動，由全校學生票選結果和事故資料製作學區安全地圖，且將成果上傳至 Google Map，提供了更多詳實的危險地點之問題說明，網頁為 <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=19rKlVfGpZ7TtPuByskmUrZROlVQ&ll=25.108011107077786%2C121.51870558829114&z=19>。家長和社區居民都可透過此網頁獲得學區中交通安全的相關訊息。
- (6) 學生訪談時，針對危險地點的問題，有許多學生都提出許多常見的問題，如學生闖紅燈、車輛闖紅燈、巷口突然有車輛衝出來和大車內輪差和視野死角等問題。學校有召開全校教職員交通安全座談會，未來可進一步在座談會中討論這些問題的教育內容和教育方式，讓學生能有願意遵守交通規則，且不會輕忽闖紅燈、巷口有車輛衝出、大車內輪差和視野死角等的安全問題。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 在規劃各領域交通安全教學融入，培植學生六大交通安全素養時，學校如能採取比較具有彈性的交通安全融入方式(如：以符合六大交通安全素養為核心，作為融入與否的主要依據)，才不致於落入”為了融入而融入”的僵硬框架中，讓師、生都覺得融入課程非常適宜，而且容易接受。
- (2) 在實施各年級不同領域交通安全教學融入時，學校均有考慮到教學多元評量工具，如：學習單、kahoot、技能檢定等，如能在教學活動結束後，利用或發展這些評量

- 工具，進行事後學生學習成效分析，了解學生是否具備了交通安全素養，以作為未來學校教學活動改進的依據及參考，會更佳。
- (3) 在辦理學校校外教學活動時，學校不僅對車輛的安全做審慎的審核，出發前也都會進行師生實際的逃生演練，但在活動後的檢討會議中，學校如能進一步追蹤、考核這些檢討或待改進之事項是否達成，會更佳。
 - (4) 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、愛心服務站選定評估等）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，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。此即為品質改善的 PDCA。
 - (5) 校舍建立較早，空間規劃本有不足，校園空間應優先做為學生活動使用，校門口的汽車停車宜檢討。管制學生讓教師車輛進出也無法顯現以人為本的交通思維，時間分隔可能有其必要。
 - (6) 學校已經詳細調查各班級之通學資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具等統計上放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，或檢討走路上學的成效。
 - (7) 校園內屬於人行空間，相關的車行使用的標誌、標線（如走廊的標線）並無必要，也不應該。（原因在於會讓學生忽略應有的注意能力）既然學校已經有 VR（虛擬實境）的設計，即可應用於相關的教學活動，而不需使用所謂的境教。
 - (8) 家長接送區以關東旗做彈性調整具有創意，但仍應請交通局設立制式的標誌牌面，以取得法定依據。雖然接送比例不高，但仍可多鼓勵接送家長擴大接送的位置，讓學生走一段路上學，並配合導護點的規劃。
 - (9) 有關通學方式的說明宜針對不同的對象（如家長、學生、接送者）設計不同的宣導單，並輔以地圖，以增加宣導的效果。
 - (10) 導護生的選拔以八年級每班 1-2 人，參與層面較為不足。規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
 - (11) 組訓的內容與方式亦應訂定明確的辦法，以供後續執行者參考依據。
 - (12) 導護工作的重點在於執行導護過程中所觀察的問題，藉此評估日常的教學成果，並改進教學的內容。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。
 - (13) 愛心服務站已經建立詳細的資料。惟愛心服務站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) 學生違規以闖紅燈為主，寫了悔過書之後的成效評估可再加強。
 - (15) 闖紅燈有各種不同的理由（或情境），沒看沒有到，跟人走，趕時間。原因若未解除，這樣的問題仍可能不斷發生。
 - (16) 校園周邊事故分析旨在了解可能的風險，事故型態。請北投分局提供俾能教導學生應有的防護方法。
 - (17) 建議可利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境。
 - (18) 菱形標線用以標示專用道，走廊繪製慢車道標字和菱形標線，係指此走廊是慢車專用道，走廊供師生(行人)行走，不符合境教，建議修改或改為找碴題。

- (19) 學校設置標誌牆，雖有許多標誌牌面，但缺乏相關「情境」，無法符合情境教學功能。
- (20) 學校辦理學生自行車研習與考照，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）。

（三）新北市新莊國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校創立於民國 35 年，於 99 年 12 月 25 日，因應升格為直轄市，更名為「新北市立新莊國民中學」。
- (2) 本校位於新北市新莊區中正路 211 號（新莊捷運站 2 號出口旁），學校面積 30,082 平方公尺，校園綠覆率 10%（面積：3,112 平方公尺）。
- (3) 教學區分為：中正樓、明德樓、莊敬樓、弘道樓、科學樓、力行樓、自強樓、思源樓、學生活動中心、綜合大樓、操場。
- (4) 校內停車空間：明德樓地下室停車場及校園劃定之平面停車空間，停車時間為日間 07:00~18:00(上班上課日)，夜間為上班上課日之 18:00~隔日 07:00，臨停為 07:00~21:00(洽公人員免費臨停)。
- (5) 學校周邊臨接的主要道路計有：(A)中正路，為省道台一甲線，於學校區段道路寬度約 22 公尺，車道數為四線道，車流量大且附近商業區林立，設有快車道、慢車道、中央分隔島、人行道、捷運地下道、斑馬線，未設置汽車停車格，僅設置黃線區段供臨時停車。學校鄰近新莊捷運站 2 號出口，於校門口左右兩側均設有公車站牌，學校左側為人行道，右側騎樓下較多機車停放，以致行走空間較小。(B)大觀街，為 106 縣道，車道數為雙向單線道，緊接新海橋，是新莊往返板橋的要道，因此車流量大，於中正路與大觀街路口設置斑馬線，未設置汽車停車格，並於左右兩邊皆劃設紅線禁止停車，鄰近捷運站設置單邊人行道。(C)新泰路，為北 70 鄉道，車道數為雙向單線道，車流量大且附近商業區林立，於中正路與新泰路路口設置斑馬線，未設置汽車停車格，並於左右兩邊皆劃設紅線禁止停車。新泰路往泰山方向，設有公車站牌及雙向人行道，新泰路往新莊老街方向僅設置單邊人行道。
- (6) 鄰近學校：恆毅中學、新莊國小、新泰國中、豐年國小、恆毅中學。
- (7) 學生通學交通狀況分析：
 - (A) 上放學主要通行：中正路 221 號正門、中正路 251 巷後門。
 - (B) 家長接送區設於本校正門左右兩側，規畫機車家長接送區及汽車家長接送區，後門僅開放行人通行。
 - (C) 正門規畫人車分道管制，並有值週導護老師及交通服務隊進行管制。管制時間：上午 7：00~8：15，下午 16：00~16：20、16：55~17：20。

(D) 學生上放學情形，中正路與大觀路危險路口(恆毅中學前)，於通學時段設有交通警察、義交及恆毅中學教官協助路口之管理。中正路與新興街危險路口(重新復健器材行前)，於通學時段設有導護老師、導護志工協助路口之管理。中正路與新泰路危險路口，於通學時段設有交通警察、義交協助路口之管理。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 依規定成立交通安全教育推動小組，除本校成員與導護志工隊長外，並再邀請轄區派出所、里長與家長會長為顧問，組織架構完整。每學期期初及期末均依規定召開會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜。
- (2) 利用導師會議及專任老師會議，進行教職員交通安全教育座談會，彙整相關意見或決議事項加以執行。
- (3) 推派教師參與校外交安教學研習活動，並於校內於每年寒暑假期間舉辦有交安相關研習活動。
- (4) 利用家長日、親職講座、校網相關連結、交通安全專欄、電子跑馬燈等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導，成效良好。
- (5) 獲新北市 105 年交通安全教育評鑑優等。
- (6) 每月均出版有交通安全專刊，對於交通安全訊息之傳播甚有助益。
- (7) 為了落實學生交通安全教育的學習，學校規劃交通安全教育融入各領域課程教學活動中，如：健教、家政、理化、體育等；為了落實交通安全情境教學，學校配合地形、地物，在校園設置與交通安全相關的標誌或標線，並安排學生校外交通環境參觀。
- (8) 對於校外教學活動的交通安全，學校每次在出車前都會對車輛進行安全檢查，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 通學方式的統計，建議依年級再區分。
- (2) 校內停車人車動線無完全分離，且停車狀況略顯混亂。建議：(A)機動車輛進出校園時間與學生上放學時間進行區隔；(B)車輛停放位置應盡量集中；(C)目前的汽車停車格採登記制，固定停車位使用效率較低，或可考慮浮動停車位；(D)鼓勵教職員使用 MRT，減少停車需求。
- (3) 交通服務隊、導護、學生違規等相關記錄，應盡量保持完整。
- (4) 事故記錄顯示騎乘自行車為主要發生事故類型，但騎乘自行車人數相對較少，建議能加強自行車安全教育。
- (5) 晤談老師反應，校門口人行道太窄，且家長接送時容易與主要車道車流發生衝突，建議邀請專家學者與相關單位進行會勘，尋找解決方案。
- (6) 校門周遭騎樓停車嚴重，建議能商請相關單位處理。

- (7) 在教學規劃與教案設計上，學校承辦學生交通安全工作的老師，如能參考交通部相關單位擬定的國中階段交通安全重點事項，挑選適合本校學生發展的交安核心能力，再與相關科目教師做學期前的教學溝通，委請在課發會（或課領會）中討論並研擬各科目融入交安課程及其多元評量工具，如此會更佳。
- (8) 除了舉辦交通安全課程教學觀摩之外，學校在實施交通安全教學或宣導活動後，如能利用各種多元評量工具（如學習單、測驗題、問卷等），了解學生接受上述活動後的學習成效，以作為未來交安融入課程的教學參考，並隨時更新修訂，如此會更佳。
- (9) 學校十分重視學生校外教學活動的交通安全，不僅均能按照規定確實辦理，而且也都認真執行各項重點工作，但如能對校外教學活動後的檢討會議，師生家長廠商提出的待改進事項，確實做好追蹤、考核及改進，並有建立書面詳盡的資料為佐證，如此會更佳。
- (10) 校內停車空間有限且車輛與行人動線存在衝突，目前由警衛管制與提醒，建議可適當針對時間與空間作區隔，並控管外來車輛。
- (11) 周邊鄰接主要道路，交通量大且肇事數量高，對於危險地點之提醒已納入學校教學。建議可將危險原因、應如何注意、及改善建議等亦納入教學中。
- (12) 通學統計分運具別與上、放學，尚稱完善；建議可再區分晴雨天，可使應用更完整。
- (13) 資料中缺少部分資料，例如路隊資料與學區交通事故資料分析，建議補充。

（四）桃園市福豐國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校於簡報檔檔略作概況說明，並提供七個 PDF 附檔，說明學校概況與空間環境特性。本報告茲整理簡報內相關內容如下。
- (2) 本校位於桃園市後站（延平路 326 號），鄰近國 2 道、龜山工業區，交通幹線車流量大。學校周圍道路公車次數少。學校毗鄰建德國小（正對面）、建國國中。
- (3) 與建德國小上學期間兩校合計 3000 人。上學期間家長摩托車接送比例高。
- (4) 本校班級 46 班，學生 1246 人，教職員工 139 人。
- (5) 校地有 3.4 公頃，進出學校採人車分道，教職員車輛由樹仁二街側門進入地下停車場，學生由延平路大門進入校區。校門廣場右側設有外賓停車場、左側設有學生自行車停車場。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 校長與教職員具有充足之安全意識，能善用現有資源營造師生交安環境，並積極爭取外部資源持續改善。
- (2) 家長接送區的安排妥當，能善用交通錐及照明燈，引導車流增加安全。

- (3) 人車動線空間分離，於可能衝突並加派導護降低危險發生可能性，校內各項停車設施亦井然有序。
- (4) 針對學生自行車的騎乘與車輛管理，皆有明確要求。
- (5) 交通服務隊、導護志工皆有明確選拔與交接規定，且安排前後班次互相觀摩，成效良好。
- (6) 設有專門空間擺放交通糾察與導護志工的設備。
- (7) 愛心商店明確設置辦法，並成立推動小組委員會。
- (8) 已依規定成立交通安全教育推動小組，除本校成員與導護志工隊長外，並再邀請轄區派出所、里長與家長會長為顧問，組織架構完整。
- (9) 每學期召開交通安全教育推動小組會議，規畫、討論本校相關交通事宜及實施期程。並視學區交通安全需求，與對鄰的建德國小共同探討本區域內所面臨的學生交通安全問題，共同解決，成效良好。
- (10) 結合志工會議，召開交通安全教育座談會，並配合家長通知書、親職教育手冊多方宣導。此外也運用課發會、導師會報、行政會報、升旗朝會、班會通告，向全校教職員生宣導交通安全教育重點及措施，成效良好。
- (11) 校門口交通安全硬體（如行人穿越道、候車亭、人行道等）之更新甚有成效。
- (12) 學校課發會在期初有討論交通安全議題融入各領域教學，包括國文、英文、數學、自然、社會與綜合等領域。公民、國文、童軍、資訊教育等課程有實際實施交通安全議題融入，融入的議題主要有行人交通安全教育、道路管理處罰條例。
- (13) 在辦理交通安全校外教學輔導活動時，學校不僅會在事前進行教育、工作人員及任務編組與路線探勘，在出發前還會辦理校外教學行前說明會，出車前對車輛進行安全檢查與對司機進行酒測，以及學生逃生演練與安全門實際操作，並強制全體師生繫安全帶，而且也訂定了危機處理實施要點。
- (14) 逃生演練時會實際由學生開啟安全門，確認開啟方式。
- (15) 積極爭取並改善校園周邊交通環境，例如設置號誌；於樹仁二街口希望可以增加行人專用時相（目前係以導護人力維持綠燈前 15 秒供學生通行），市府已會勘但尚未同意增加。
- (16) 新生訓練會教導騎乘自行車，並推動自行車考照制度，並於校內不定時檢查學生自行車之反光片與車牌。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 學校相關記錄保持非常完整，並有事前事後 (before and after) 分析。建議可進一步納入 PDCA 作法，在相關會議記錄追蹤措施的成效。
- (2) 建議對學生違規與事故進行初步統計，並持續追蹤違規導正措施的成效。
- (3) 建議將福豐的學生自行車宣導、考照與管理經驗以及家長接送區的設置經驗，推廣至其他學校。
- (4) 地下停車場部分標線已斑駁，可補強。

- (5) 學校鄰近路口之號誌，於某一時相內由導護老師以肉身擋車 15 秒讓學生通行，有助於學生之交通安全。然該 15 秒若能在總週期不變與不破壞原連鎖的情況下由號誌自動控制，則對於導護老師的人身安全將更有保障。
- (6) 在教學規劃與教案設計上，學校承辦學生交通安全(交安)工作的老師，如能參考交通部相關單位擬定的國中階段交通安全重點事項，挑選適合本校學生發展的交安核心能力，再與交通安全相關科目教師做學期前的教學溝通，並委請在課發會(或課領會)中討論與研擬各科目融入交安課程及其評量工具，舉辦課程教學觀摩及學生學後評量，檢討交安融入課程的教學成效並隨時更新修訂，如此會更佳。
- (7) 學校採取各式各樣的教育活動，如：專題演講、自行車路考、書法比賽等，對全校學生進行交通安全教育宣導，但是如能進一步設計簡單的提問、答方式，建立交通安全宣導具體成效，了解學生對交通安全宣導的成效，並記錄、檢討、再追蹤改進，如此會更佳。
- (8) 學校對校外教學的交通安全十分重視，不僅均能按照規定辦理，而且均認真執行各項重點工作，但是如能對校外教學活動後的檢討會議，會中待改進的事項，確實做好追蹤、考核並改進建檔，有完整的檢討及改進事項書面資料，如此會更佳。
- (9) 建議可將自行車教學擴及不使用自行車為通學工具之學生，可藉由自行車教學提升交通安全教育(含知識與技術)成效。與建德國小於學期初共商交通安全事宜，共享資源(導護、志工、糾察隊)且將路線進行妥善規劃，訂定導護配置區及接送規則。
- (10) 通學統計分運具別與上、放學，尚稱完善；建議可區分晴雨天，應用更完整。
- (11) 自製導護值勤教學影片，可供導護執勤前教育使用；惟建議可於導護執勤規定中加入訓練需求。

(五) 桃園市大溪國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位於桃園市大溪區民權東路 210 號，學生來源範圍廣大，遠及復興區三民村、龍潭區石門水庫附近及往鶯歌途中。校地面積為 53,657 平方公尺。校內停車空間有汽車 66 格位(含 2 個身心障礙車位)、機車 63 位、自行車約可停 105 台。鄰近的學校計有仁和國中、田心國小、大溪國小、美華國小、福安國小、永福國小、內柵國小、中興國小、百吉國小(由近至遠)。
- (2) 學生與教職員工數如下表。

學生人數				
年級	七年級	八年級	九年級	全校
人數	320	353	403	1076
教職員人數				
	編制教師	職員	全校	
人數	91	15	106	

(3) 學生上、放學所使用之交通工具狀況，如下表所示。

上學	公車	自行車	步行	汽車接	機車接	共乘
晴(%)	16	4.5	45	20	13.5	1
人數	173	49	481	216	146	11
雨(%)	17	3	44	26	9	1
人數	183	32	473	280	97	11
放學	公車	自行車	步行	汽車接	機車接	共乘
晴(%)	22	5	54.5	11	7	0.5
人數	237	54	587	118	75	5
雨(%)	21	3	54.5	14.5	6	1
人數	226	32	587	155	65	11

(4) 學生上放學主要通行道路：

- (A) 步行主要路線：本校單一校門，所有人及車皆由此出入，學生上學及放學的主要步行路線為民權東路。
- (B) 步行次要路線：出校門後的左側小路，到復興路後可通往內柵及美華、復興區方向。
- (C) 上學公車路線：(非專車，因為搭車的地點都是較偏僻的學區，因此仍有載一些讀高中的學生或早出門的民眾，但協調桃園客運將車開到學校附近或校內，註：本校未在公車路線內)
- (a) 三民線：由復興鄉三民村蝙蝠洞發車，行駛至中華路口讓學生下車，再開至大溪車站。
- (b) 石門水庫線：由坪林發車，路經內柵，行駛至本校，才回到車站。
- (c) 鶯歌線：由鶯歌發車，行經中興國小(學生主要位置)，載學生到中華路及民權東路口，才到車站。
- (d) 鶯歌線免費公車：載到學生後在大溪車站附近的新街尾下車，步行民權東路到校。
- (D) 放學公車路線：
- (a) 三民線：因人數夠多，為專車，只載本校學生回到三民。
- (b) 石門水庫、鶯歌線：因內柵、鶯歌線搭車人數較少，於去年合併為一輛車(石門水庫線的車)，先接同學們到大溪車站，之後再分別轉乘到石門水庫及鶯歌。
- (c) 三峽線：不到 10 人，由校門口步行至中華路，右轉約 20 公尺處搭車，早上多為父母要上班時，順路載到學校。
- (d) 復興線：約有 10 餘位學生住在復興鄉，早上由父母於上班時順路載到學校或到三民搭車，放學時先步行(左側小路步行路隊)至復興路，在復興路等候公車。
- (E) 家長接送區：主要在中華路上，民權東路兩側，學生幾乎都在中華路上靠學校這一側下，較無危險性，路口也有警衛及學務主任擔任導護工作，此處接送區

停車格原為 4 格，恰因中華路施工，道路整修，回復時請交通局到場會勘，增為 8 格。次要是在學校左側小路，車輛多由復興路轉該小路，接送小孩後，左轉後直接離開，該處有志工王爸爸及學校老師擔任導護工作。

(F) 導護位置：校門口（校長及生活教育組）、小路口（導護老師及志工王爸爸）、民權東路/中華路口（學務主任、警衛）、民權東路/文化路口(路口 2-田心國小旁)（本校導護老師導護到 7：30 左右，再由田心國小志工及導護接手）。

(5) 學校周邊臨接的主要道路特性：

(A) 民權東路：學校到中華路路段為本校椰林大道，除本校教職員工、家長外，少有車輛進出(住戶極少)；左側有一座停車場，通常於上、放學時段幾無車輛進出。中華路到文化路路段主要為早餐店，一家雜貨店，一家書局及一家彩券行，中華路及民權東路路口處為停車場，路旁原為白線，為顧及學生放學安全，5 年前會勘改為紅線區，其餘路兩旁均為白線區，因此有車輛停放，該路段並無人行道，學生上學及放學會走在馬路上。此道路為雙線車道，無慢車道、人行天橋或地下道。

(B) 中華路：左側連接復興路，右側接信義路，這兩條為警方天羅地網建置之路線。中華路屬於大溪區內的外環道路，往復興區方向如有施工，那麼施工車輛的主要路線即為中華路，但目前少有大型車輛。中華路為雙線車道，無慢車道、人行天橋或地下道。

(C) 文化路：民權東路及文化路口處為田心國小，田心國小學生幾乎皆從文化路大門進入學校。文化路上各種店家多，為雙線車道，無慢車道、人行天橋或地下道。

(6) 上放學尖峰時學校周邊的交通情形：

(A) 上學：中華路、民權東路口於導護時段，來往車輛約有 470 輛，以汽車為主，目前大型車輛少，平均不到 40 輛。文化路、民權東路口因非上班路段，導護時段，來往車輛平均約 340 輛，以機車為主，無大型車輛。

(B) 放學：本校兩梯次放學，第一梯次於 15：40，各路口幾乎都無車輛，平均約為 30 輛，第二梯次於 16:35，仍非下班時段，各路段也不到 100 輛，但大型車輛比例較早上多。

(7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：

(A) 民權東路及中華路口不論是車輛數或車種均較其他路口來的複雜，由學務人員及警衛來擔任導護，其他路口安排教師及志工導護。

(B) 家長接送區安排在距校門有 110 公尺的中華路上，家長載孩子到中華路，讓孩子下車即可上班，減少了家長送孩子到校門口的人數；另外，行文至交通局，請交通局到現場會勘家長接送區，增加格數，讓家長們接送更方便，也更有意願在此處接送；另因中華路為往復興區施工的主要道路，有可能會有很多的大型車輛，因此，校長也向區公所及警察局極力爭取設置監視器，並已於前年裝設。

- (C) 學校左側小路拓寬，部份家長由山上載孩子下來，走該小路，讓孩子下車後，可左轉直接駛離，也減少校門口迴轉問題。
- (D) 左側小路接送車輛增多，就增加了路口擦撞的風險，因此透過區務會議，由校長提案，向區公所爭取設置反射鏡於此處，並已於去年設置完畢。
- (E) 因左側小路接送增加及中華路接送改善，疏解了校門口接送孩子的問題，以往放學時家長常在校門口迴轉造成危險(本校只有一個出入口)，現在也較少出現；為解決家長放學時段才到校接學生產生迴轉導致危險發生的問題，經交通安全委員會議決議，擬於放學時段(專車離開前)改採「只出不進」(註:專車多在學生多已離校時離開)。
- (F) 民權東路為本校學生放學的主要步行道路，在與中華路交叉口處，雖經交通局會勘後，將白色邊線加上紅色線禁止停車，但因此處一年來常施工，附近居民或施工人員習慣將車停在該處，即使現在施工完仍常有違規車輛，影響到放學，因此，目前本校以放通知單的方式處理，這些車輛沒有再次停放的狀況。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校協調桃園客運將公車開進校園，鼓勵學生搭乘公共運輸。
- (2) 已依規定成立交通安全教育推動小組，除本校處室主任與導師代表為成員外，並再邀請家長代表、轄區派出所、田心國小主任組長與一心里及田心里里長為顧問，組織架構完整。且每學期期初及期末均有召開會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事項並有紀錄可查詢。
- (3) 執行秘書(學務主任)於參與各項會議(校務會議、導師會報、課發會等)，均於會中報告及聽取意見，會議結論亦有完整之追蹤。
- (4) 訂定交通安全年度計畫與多項之交通安全實施計畫或辦法，並納入行事曆執行，績效良好。
- (5) 每年於暑假期間辦理全市交通安全研習活動，均辦理檢討與回饋，並有滿意度調查。
- (6) 每學期交通安全教育週，透過全校視訊廣播播放交通安全宣導影片。另也邀請交通組員警於週會時段辦理交通安全講座，與邀請脊髓損傷協會現身說法，績效良好。
- (7) 於學期初發放「給家長的一封信」，說明交通安全應注意事項(含家長接送區)，班親會於文宣資料中宣導，於網路連結相關之交通安全網站或訊息，以及利用以跑馬燈的方式宣導交通安全等方式，績效良好。
- (8) 榮獲桃園市 105 學年度交通安全訪視評鑑國中組優等第 1 名。
- (9) 志工爸爸榮獲 104 年交通志工金質獎章。
- (10) 連續 5 年(101 年~105 年)辦理「桃園市高、國中學生上放學交通安全研習」，致力於交通安全宣導之工作。
- (11) 為師生安全，積極向區公所及警局申請路口反射鏡及十字路口裝設監視器。多處水溝附近的地面整平，水溝蓋改鋪透水磚加以改善，不但解決了衛生問題，也使師生活動更安全。

- (12) 學校設計許多交通安全相關教案，融入課程之中，值得肯定。
- (13) 學校配合地形地物，改善校園環境，近年來多有建樹。
- (14) 學校舉辦多樣性活動，文藝競賽，讓學生多所參與。
- (15) 校外教學之事前逃生演練確實執行並於每日晚間召開檢討會議，進行討論，掌握實效。
- (16) 透過家長接送區的地點選擇與規劃，達成讓學生步行一段路進出校園之功能，且使接送車輛之動線較為順暢。
- (17) 通學統計分運具別、上/放學、周一至周五每天、及雨天，相當完善。
- (18) 校內老師車輛採車頭朝內方向停放，主要考量為車輛動線與學生打掃動線略有衝突，因此經校務會議討論後決議採此種停放方式。
- (19) 與田心國小共同執行民權東路、中華路口之導護工作，可以有限人力擴大導護範圍。
- (20) 利用校內場地規劃、建設自行車路考測驗場地，可供全校學生皆接受自行車教學與考照之用。
- (21) 於校外教學時指定每車二位同學負責開啟逃生門，並於行前先行練習；此外亦利用校外教學機會讓學生體驗大客車視線死角，皆是相當值得鼓勵的做法。惟因交通事故發生時之情況難以預料，雖有指定開啟逃生門者，但仍可讓全車師生皆了解開啟方式較為合宜。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 建議學校相關記錄可進行簡易統計分析，了解學生各年級上放學運具改變的趨勢。
- (2) 學校周邊（尤其中華與文化路上）在上放學時段違停狀況嚴重，建議可請警方加強取締。
- (3) 校內停車場周邊與學生活動區域交界處，建議作出明顯區隔，以避免潛在衝突。
- (4) 家長接送區建議可依汽機車區隔。
- (5) 建議針對學生違規與交通事故進行簡單統計分析，了解違規與事故樣態，亦可針對顯著樣態（例如闖紅燈）設計相關教案。
- (6) 教職員與學生停車空間足夠，唯校園內部分人車動線衝突。學校目前已實施時間區隔策略，並以糾察隊協助管理。然長期而言，因盡量集中停車位之空間配置，以減少可能之動線衝突。亦建議強化學生至資源中心倒垃圾之行人動線意象，避免學生誤入汽車停車區。
- (7) 建議學校繪設校園內及四周之人車動線圖，檢視衝突點並據以改善。
- (8) 正門口小路開通後車流量增加，建議校方可進行流量初步統計；若有必要，可請公所與交通局會勘，設置交通標誌標線。
- (9) 受訪教師反應進校園右側小路之照明略顯不足，冬天傍晚時視線不良，頗為危險，建議校方改善。
- (10) 配合地形之標誌，建議可以雙語化，或由教育局統一分發一套標準配備，供學校參用。

- (11) 自行車考照部分，建議可以擴大實施，讓一年級新生都有機會參與。
- (12) 文藝競賽除注重多元，擴大參與外，建議內容之正確性亦續提醒，指能真正發揮寓教於樂之境界。
- (13) 校內人車動線略有衝突，利用糾察隊指揮方式管理；但根據影片似乎以阻擋行人放行汽車方式，與道安規則有所衝突，建議可以改變交管方式。
- (14) 針對校內、外環境進行檢討改善，已逐步改善。惟進入校園後方道路較為狹窄，且可能與學生進出動線衝突，建議可考慮禁止或減少大型車輛使用。

(六) 新竹縣中正國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位於新竹縣湖口鄉鳳凰村仁興路 135 號，本校位於新竹工業區內，距離中山高速公路湖口交流道約一公里，校門位於五叉路口車流量大。
- (2) 校內停車空間有小客車 33 格，機車 18 格、腳踏車停車區 48 格，校內停車空間十分充足。
- (3) 鄰近學校：華興國小。
- (4) 全校班級數 12 班，學生 303 人，教職員人數 40 人。
- (5) 學生交通工具，上學部分家長汽車接送 51 人 (17%)、家長機車接送 65 人 (21%)、免費接駁公車 1 人 (0.3%)、騎腳踏車 20 人 (7%)、走路 166 人 (54.7%)。放學部分，家長汽車接送 24 人 (8%)、家長機車接送 23 人 (7.7%)、免費接駁公車 1 人 (0.3%)、騎腳踏車 20 人 (7%)、走路 235 人 (77%)。
- (6) 學生上學時，腳踏車避開文化路依指定路線行駛，由側門進校。文化路步行路隊需走人行磚道，由正門進校後，走人行步道進教室。家長接送區位於校門口東側圍牆邊，這段道路 末端已封閉，只供本校和鄰校華興國小家長接送行駛，十分安全，故規劃為家長接送區；因應原家長接送區迴轉空間狹小易壅塞，本學期新增仁興路第二家長接送區，位於校門口西側仁興路圍牆邊，有效紓解接送區車潮。教師汽車由正門進校後，行駛中央大道。學生放學時，全校集體放學，各班導師帶領班級隊伍至中央大道，依單車、步行路隊和家長接送路隊，從正門離校。教職員車輛須待學生路隊離校後，才行駛中央大道離校。交通導護部分，上放學時間由值週組長、老師、警衛、替代役、2 位 16 年長期導護志工、學生交通糾察隊共同維護校門口 (4 名)、側門 (4 名)、文化路與仁和路交叉口 (2 名) 的交通秩序。
- (7) 學校校門正位處五叉口處，學校周邊臨接的道路包括仁興路 (二線道、無慢車道、無人行道)、興華路 (二線道、無慢車道、單側有人行磚道)、文化路 (二線道、無慢車道、兩側有人行磚道，是高速公路交流道至新竹工業區西區的主要幹道)、大勇路 (二線道、無慢車道、無人行道，車流量少)、仁和路 (二線道、無人行道，兩旁多是商家)。

- (8) 上學時段汽機車流量極大，車速快，校門口常塞車，且常有貨車、聯結車行駛易發生交通事故。故需要較多的交通導護人力。16：00 放學時段車流小，學生多步行回家。
- (9) 特殊交通及因應作為：
- (A) 本校校門口正位於五條道路之交叉處，常有大型貨櫃、聯結車行駛，上下學時段校門口車流量大，常有交通壅塞險象環生。本學期開始啟用交通號誌，交通秩序明顯改善。
 - (B) 增設仁興路第二家長接送區，有效紓解接送區車潮。
 - (C) 腳踏車和仁興路隊由側門進校，紓解校門口的車潮。
 - (D) 校門口，上學時段易生危險，除動員學務處人員與學生交通隊值勤交通導護工作外，尚有 2 位 16 年長期導護志工協助指揮。
 - (E) 規劃學生校外上下學安全路線，並派值週導護老師站崗巡邏。
 - (F) 學生依家長接送、車隊、步行排定路隊放學。
 - (G) 鼓勵學生提早上學，避開上班車潮。
 - (H) 引導學生走路上學，減少家長接送情形。
 - (I) 加強宣導家長汽機車接送至校園周邊道路，鼓勵學生步行一小段路再進校，嚴加取締紅線上下車行為。
 - (J) 人車分道，步行學生走草原人行步道或人行磚道，教職員汽車行駛中央大道，人車分流，動線分明。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學生路隊統計資料詳實並繪有動線圖，便於管理。
- (2) 學生放學不同運具能以時間區隔，避免衝突。
- (3) 規定學生書包貼反光條，增加安全。
- (4) 違規輔導項目與交安配合，包括勞動服務創世基金會，對違規行為導正應具一定成效。
- (5) 能利用 Line 軟體讓學生傳遞對家長交通安全的關懷，提升雙方的交通安全意識。
- (6) 學校能針對交通安全四守則、車輛視野死角以及夜間勿穿深色衣服宣導十分徹底。
- (7) 已依規定成立交通安全教育推動小組，除本校成員外，並再邀請本縣交通旅遊處、新竹縣交通隊、湖口鄉公所、新竹工業區管理中心、新竹客運公司湖口站長、新工派出所、學區村長與家長會長與委員為顧問，組織架構完整。且每學期期初及期末均有召開會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事項並有紀錄可查詢。
- (8) 交通安全教育委員會各項活動均納入學校行事曆，除項目豐富外，亦均有相關的活動實施辦法，並確實加以管制執行與檢討，績效良好。
- (9) 與新工派出所保持聯繫，並針對全體家長、教師與學生進行問卷調查以了解學校附近交通安全狀況並加以分析，作為學校交通改善的課題，並研擬措施加以改善，績效良好。

- (10) 每週利用行政會議和每月導師會報研討交安改進事項，於開學準備日辦理教師交通安全教育增能研習活動，並有質化或量化的成效分析和檢討、回饋。此外亦召開全校教職員交通安全教育座談會，並就相關意見或決議事項加以執行改善。
- (11) 由學務主任與訓管組長到忠孝國中與照東國小觀摩交通安全教育評鑑活動進行教學之觀摩，另外也由訓管組長帶領學生參加新竹縣校際腳踏車騎乘安全講習活動並進行教學之觀摩。
- (12) 特別邀請交安專家針對家長舉行交通事故預防與緊急處理舉辦宣講活動。此外也透過交安勸導單，請社區家長共同遵守交通規則，績效良好。
- (13) 榮獲新竹縣 104 學年度之交通安全自製影片比賽，國中團體組第一名。
- (14) 本校兩位交通導護志工，每年皆獲得新竹縣政府優良交通導護志工獎項。
- (15) 舉辦新竹縣 105 年度國中小自行車騎乘安全與考照研習暨交通導護志工特殊訓練活動。
- (16) 啟動校門口交通號誌，改善校門口複雜的五叉路口之交通秩序。
- (17) 配合「好乘客」主軸設置溫馨巴士交通安全教室，與配合「好騎士」主軸，設置自行車模擬考照等，績效良好。
- (18) 辦理「就想 line 著你」給父母的交安小叮嚀競賽，內容溫馨感人，也使親子間的情感交流更為親密。
- (19) 由獅鼓隊打頭陣，全校師生以創意裝扮、標語、看板布條、口號走入社區宣導交安四守則，在歲末進行交安踩街活動，為社區實施交安大體檢活動，極創意。
- (20) 強調多元體驗性學習，例如舉辦七、八『自行車博物館』之參觀活動。新竹監理所之內輪差，視覺死角之體驗活動等，成效良好。
- (21) 由特教老師帶領學生直接進入社區，認識危險路段，愛心商店等位置，頗具用心。
- (22) 以『有交安就有心安』的願景，『三好兩公道』之理念，發展學校之交通安全教育策略，並藉由『交安四守則』之牢記，使交通安全於生活中實踐。
- (23) 以『好乘客』之概念出發，將交通安全資源教室改為交通安全體驗教室，提供師生不同之情境教學。
- (24) 學校舉辦之活動，例如一般之作文，書法外，尚有新詩，標語創作等，豐富且多元，其中又以小書製作，分站關閱以及風箏彩繪等，饒富趣味。
- (25) 社區大體檢活動能讓學生親自去觀察，學習單內容亦詳實完整呈現，可見學生之收穫佳。
- (26) 依校本問題落實交安四守則，並以四守則為核心安排課程。
- (27) 利用校內場地規劃、建設自行車路考測驗場地，可供全校學生皆接受自行車教學與考照之用。
- (28) 校內各類車輛停放空間充足，且與行人動線區隔。
- (29) 步行上放學學生比例高，下午放學達 72%，學校依居住地區鼓勵住家距離較近學生可多利用步行方式上放學。
- (30) 交通糾察隊採取每週由一個班級輪值方式，可讓更多同學參與糾察事務，對加強交通安全觀念亦有助益。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 針對每學期之違規樣態與輔導可進行交叉分析，以追蹤輔導成效。
- (2) 校方能主動向新工派出所索取事故資料，並繪製安全地圖。建議能進一步分析事故樣態，並將相關資訊傳達給教職員生及家長。
- (3) 自行車考照區標語應設在關卡前或一進關卡時（例如平交道有柵欄標誌），而非關卡中。
- (4) 校內停車井然有序，惟建議宣導機車騎士停車時，能以立中柱方式停放，避免機車傾倒危險。
- (5) 建議可讓學生自行製作安全地圖，讓其主動檢視上放學步行路線的危險地點及原因（危險源）
- (6) 志工人力略顯不足，建議可在交通安全教育委員會提出需求，協請家長會幫忙。
- (7) 校方正與新竹客運洽談公車路線繞駛或班次調整，以協助學生上放學；建議可詢問新竹縣政府合作提案中央政府（例如公路公共運輸多元推升計畫），嘗試獲取更多資源。
- (8) 校內危險區域與學區交通事故多發地點以地圖方式呈現，用為學生教育宣導教材，值得肯定；惟建議可於地圖上加註危險原因、應如何注意、及改善建議等以使資訊更為完整。
- (9) 通學統計分運具別與上、放學，尚稱完善；建議可再區分晴雨天，可使應用更完整。另將學生居住地區亦進行統計，可掌握二個接送區之可能汽、機車數量。
- (10) 老師反映高速公路下方涵洞較為危險，雖單邊有人行道但照明較不足且存在視線死角，建議可向主管機關反映改善照明。

（七）基隆市正濱國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校未提供本項基本資料，茲整理簡報檔相關內容如下。
- (2) 本校位於基隆市中正區正榮街 88 巷，學生人數 176 人，教職員人數 29 人，班級數 9 班。
- (3) 簡報檔有提供 3 頁 SWOT 分析資料。
- (4) 學生上下學交通工具：大眾運輸 25%、家長開車接送 20%、家長機車接送 29%、學生步行 26%。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 為了推動交通安全教育，學校成立了交通安全教育推動組織，聘請當地交通單位主管、家長會及學區里長擔任顧問，定期（每學期初、期末）召開會議，研議計劃、檢討與改進交通安全教育相關事宜，而且每次開會資料均記錄詳實完整。

- (2) 為了強化教師交通安全教育知能，學校除了定期召開全校教職員工交通安全教育座談會之外，也邀請專家學者蒞校擔任交通安全研習講座，加強教師交通安全教育知能，以及討論交通安全議題融入各領域及其實施方式。
- (3) 為了交安創新與重大成效，學校最近三年積極、努力爭取各年度教育部、基隆市交通安全教育評鑑成績，並分別獲得甲等、優等，而且同時獲得基隆市年度交通安全教育評鑑實施計畫績優學校，以及教育部交通安全評鑑受觀摩學校。
- (4) 為了結合硬體設施發揮境教功能，學校於校園空間走廊轉角、樑柱突出物皆設置安全條、標誌、標線、警示牌等，試圖融入日常生活環境中。另外，結合英文領域融入教學，校園廊柱等新增交通號誌中英文（雙語教學）看板廊道。
- (5) 學校各領域老師皆設計教案，將交通安全概念融入教學活動，值得肯定
- (6) 透過交通標誌，配合地形地物之張貼，達到情境教育之效果，另加註英語說明，符合雙語化之精神
- (7) 製作學校環境之 3D 立體模型，配合交通安全資源教室之使用，使學生更能一目了然學校周邊環境
- (8) 學校相關之宣導活動亦屬多元，例如常識測驗、海報、教室佈置比賽等，相當認真執行，另舉辦自行車遠足踏青活動，配合自行車騎乘安全之教學，可為借鏡
- (9) 學校積極協調相關單位辦理會勘，設置標線型行人專用道，以提升學生行走安全性。另由於學校地點在山坡上，許多學生是家長接送或搭公車通勤，學校也用心設置家長接送區，該區域亦是公車停靠讓學生上下車之處地方，但目前許多居民會佔用停車，建議教育處繼續協助學校與居民溝通，解決上放學期間居民違規停車問題。另學校另反應秋冬季節校園照明設備不足問題，請教育處協助學校處理此問題，以維學生安全。
- (10) 學校已建立學生通學方式資料，建議增加調查雨天通學方式，並依據雨天通學方式資料規劃相關事宜。
- (11) 發生蝶戀花遊覽車事故後，學校機會教育教育學生繫安全帶的重要性，學生印象深刻。未來學校若安排學生乘坐遊覽車，可進一步檢視學生繫安全帶的觀念是否能落實於生活中。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 學校會利用各種不同的時機與場合，如：全校教職員工交通安全教育座談會、學校教師領域召集會議、專家、學者蒞臨學校出席交通安全研習講座等，但是如能進一步請講師利用簡單的提問、答，了解教師交通安全教育知能的成效，並記錄、檢討、再追蹤改進，如此會更佳。
- (2) 學校會利用各種不同的管道，如：親職座談會、社區里民大會及志工會議等，進行家長交通安全教育宣導，但是如能進一步設計簡單的提問、答方式，建立交通安全宣導具體成效，了解家長交通安全宣導的成效，並記錄、檢討、再追蹤改進，如此會更佳。

- (3) 相關活動舉辦後之分析檢討，可再精進，例如交安常識測驗後之統計分析，可了解學生之問題所在，建議爾後可增加。
- (4) 校園內環境優美，惟戶外空間到晚上亮度略有不足，建議可加上照明設施，以維行的安全。
- (5) 學校已訂定交通服務隊組訓辦法，執行情況良好。建議多鼓勵學生參加，讓參加同學有服務的榮譽感，此外，利用此機會也必須讓學生學會觀察馬路上的安全問題，如：學生通過路口時，亦有其他車輛要通過路口，所以需導護人員協助學生安全過馬路，但若無導護人員時，自己需有能力安全過馬路。
- (6) 與學生訪談過程中發現很多學生都表示看過車禍或發生過車禍，建議學校可向學校師生收集事故案例，以收集校本交安問題，探討危險地點的問題與因應之道，此部分亦可請當地警官協助。

(八) 臺北市靜心國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校成立於 1951 年，位處文山區興隆路二段 46 號，校地面積為 17400 平方公尺，接近捷運萬隆站及萬芳醫院站。從 96 年起開始改建，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、規劃教師汽機車停車位及無障礙停車位皆符合法令規定。鄰近學校有景興國中、景興國小、武功國小、景美國中、興德國小、興隆國小、興福國中及世新大學。目前校內停車空間如下表。

	小客車	機車	校車	身心障礙車位	
				汽車	機車
現有停車位	72	93	9	2	1
未來三期規劃	33	0	0	1	0
校區車位總數	105	93	9	3	1

- (2) 目前學生人數國中 18 班 (799 人)、小學 36 班 (1512 人)、幼稚園 15 班 (410 人)，學生人數合計 2718 人。教職員人數總數 235 人。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具，如下表：

上學	走路	校車	大眾運輸	汽車接送	機車接送	其他
學生人數	114	96	165	354	43	27
比率(%)	14.27%	12.02%	20.65%	44.30%	5.38%	3.38%
放學	走路	校車	大眾運輸	汽車接送	機車接送	其他
學生人數	111	91	167	363	43	24
比率(%)	13.89%	11.39%	20.90%	45.43%	5.39%	3.00%

- (4) 學生上放學時，國中部學生上放學時間進出學校，一律由學校大門進出，出學校大門後，走學校兩側人行道及行人穿越道過馬路。家長接送區於大門口外左右側車道

上，及學校對面車道上。上放學時間，教職員工汽機車一律由學校側邊學校停車場出入口（景華街）進入或離開學校，學生走學校大門、汽機車走停車場出入口，落實人車分道，安全無虞。六道防線六星級導護工作: A.中小學務主任及組長，B.自聘義交，C.文二員警巡邏，D.志工媽媽協助下車，E.警衛先生，及F.親切的唐校長。上放學時間，由導護老師、導護志工、義交及學生交通隊於興隆路二段及景華街等路口實施交通導護。目前上學交通導護配置共 14 位，放學及晚自習則分別配置 8 位。

(5) 學校周邊臨接的主要道路有二，分別是興隆路（寬 22m，四線道，有人行道及公車站，緊鄰正門，車流量大，且常有大型車輛經過）、景華街（12m，二線道，採標線分隔設計，有人行道。緊鄰本校後門，車流量中等）。

(6) 上放學尖峰時學校周邊的交通情形：

興隆路二段、警興路口

流向	晨峰					昏峰				
	小客車數	延滯受阻之時間(秒)	服務水準	平均延遲	服務水準	小客車數	延滯受阻之時間(秒)	服務水準	平均延遲	服務水準
A	1306	22.7	B	26.7	B	1152	20.5	B	28.6	B
B	1178	25.5	B			836	24.0	B		
C	332	29.1	B			431	26.5	B		
D	472	37.8	C			729	43.6	C		

興隆路二段、景華街口

流向	晨峰					昏峰				
	小客車數	延滯受阻之時間(秒)	服務水準	平均延遲	服務水準	小客車數	延滯受阻之時間(秒)	服務水準	平均延遲	服務水準
A	1306	26.3	B	19.8	B	1152	29.3	B	18.5	B
B	626	37.5	C			608	27.8	B		
C	983	6.9	A			1187	8.2	A		
D	80	12.1	A			54	25.9	B		

(7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：

(A) 景華街、興隆路交叉路口，容易因車輛迴轉而造成興隆路嚴重堵塞。校門行人號誌不連鎖，也容易造成車陣回堵。與交工處會勘之後，設置 7:00~9:00 禁止左轉的標示，以及行人穿越道燈號同步等措施，大大改善興隆路塞車情形。

(B) 興隆路人行道狹小行走不易，在第一期校舍完工之後，重新規劃以及鋪設，已變成親師生上下學以及社區居民漫步的好路線。

(C) 停車場入口處與人行道顏色無明顯區隔，因此採用畫線方式提醒行人。

(D) 停車場出入口處，採用畫線方式將汽車及機車道畫線區隔。

(E) 停車場機車防滑道做畫線區隔，因右側為低年級家長接送區，故設計在左側。

(F) 低年級學童上下車較費時，設計室內接送服務。

(G) 學校周邊人行道的矮樹間的木質道，經風化破損，學生容易濕滑倒，改成水泥磚塊，防止學生跌倒受傷。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 為了推動交通安全教育，學校成立了交通安全教育委員會，負責計畫之擬定、執行及考核等；並邀請文山第二分局交通單位主管、民意代表辦公室主任、里長與家長會長等擔任顧問，定期（每學期初、期末）召開會議，研討與改進交通安全教育相關事項，開會資料記錄詳實完整。
- (2) 為了強化教師交通安全教育知能，學校除了利用校務會議、主管會議、處室會議、每週導師行政會議及擴大行政會議等，進行交通安全事項宣導之外，也會參加跨校交通安全研習及精進會議，參訪交通安全績優學校，並與校內教職員分享、討論，以加強教師交通安全教育知能。
- (3) 為了向家長及社區民眾進行交通安全宣導，學校除了辦理導護志工研習活動之外，也會發放家長安全教育問卷調查表，在學校網站、電子布告欄公告交通安全相關資訊，在電子聯絡簿宣導交通安全相關資訊，以及辦理社區交通安全藝文競賽等。
- (4) 充分落實融入各科教學活動，並設計”機動式安全體驗主題特色課程”提供 VR 體驗，不僅饒富趣味，並且著有成效。
- (5) 師生 CPR 及 AED 之訓練良好，學生能侃侃而談，對於如何使用 AED 設備，言談毫不滯塞。
- (6) 辦理多元教育宣導活動，例如漫畫、新詩小品、交安徽章設計等，豐富有趣。另交安常識測驗分年級以不同題目配合校本目標實施，值得肯定。
- (7) 導護志工團隊實力堅強，家長熱心參與，不僅辦理講習及座談，交換心得傳承經驗，亦高效率執行工作，獲得許多獎項之肯定
- (8) 透過國際安全學校認證，為全國第一所私立學校獲此肯定者，其努力達到國際能見度。
- (9) 組織完善，教育落實，學校向心力強。
- (10) 學生自製在週會進行交通安全宣導，值得肯定。
- (11) 詳實調查學生星期一至星期五的通學方式，另設置活動式的雨遮，下雨天學生可不用撐傘進入校內。
- (12) 人車動線規劃良好，停車場設置警示燈和峰鳴器，車輛進出之警示清楚，且於人行道上劃設「注意來車」標字，以更醒目方式提醒行人有停車場。
- (13) 學校另有小學和幼兒園，推動「室內化接送」，家長可進入地下停車場幼兒園和小學低年級學生，上下車地點規劃完善。國中、小學和幼兒園之家長接送和校車接送動線安排得宜，且通學時段分流，減輕校門口道路交通壅塞問題，並鼓勵學生走一段路上學。
- (14) 正向輔導交通違規同學，由交通違規同學向國小同學宣導交通安全。
- (15) 校學相當用心規劃六道防線六星級的導護工作，建議學校也必須讓學生學會觀察馬路上的安全問題，如：學生通過路口時，亦有其他車輛要通過路口，所以需導護人

員協助學生安全過馬路；但若無導護人員時，自己需有能力觀察馬路上的安全問題，安全過馬路。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 對於本校交安相關會議的各項交通安全紀錄(包括家長上放學交安相關意見調查)，雖然在執行情形中均有提到會議記錄檢討、考核及追蹤，但是並沒有提供任何相關的書面資料佐證，如能對這些會議或調查的檢討、考核及追蹤，建立比較明確、清楚的書面資料，如此會更佳。
- (2) 學校會充分利用各種不同的時機與場合，如：校務會議、主管會議、處室會議、每週導師行政會議及擴大行政會議等，進行交通安全事項宣導，但是如能進一步利用學生交安意見調查表，間接了解教師交通安全教育知能，並記錄、檢討成效、再追蹤改進，如此會更佳。
- (3) 交通安全宣導內容建議可多與交通時事(如蝶戀花遊覽車翻車重大意外)相結合，強化學生的安全概念。
- (4) 自行車騎車技巧與安全之教育宣導，建議可再加強。
- (5) 建議辦理各種講習活動，強化全體師生之道路交規規則知識與風險感知能力。同時也可以納入附近社區交通安全教育之推廣。
- (6) 建議在自評中加入可改善部分之說明。
- (7) 交通安全教育體驗區設計相當用心，惟可再檢視交通管制設施之正確性，如：黃網線和二段式左轉停等區不應同時出現在路口，二段式左轉停等區是設置在號誌化路口，而號誌化路口無須會劃設黃網線。

(九) 新竹市光華國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位於新竹市北區光華北街 10 號，校內汽車停車空間有綜合大樓地下停車場(33 格)、志學樓地下停車場(33 格)、風雨走廊臨停區(10 格)、綜合大樓前花園臨停區(13 格)，機車、腳踏車則分別有 60 格、100 格。鄰近的其他學校包括三民國中、三民國小、舊社國小、北門國小、載熙國小、曙光女中、曙光國小。
- (2) 目前學生人數 1814 人、教職員人數 184 人(含臨時人員、替代役)。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具，如下表。

	步行	自行車	機車	汽車	大眾運輸工具	補習班專車	其他	總計
上學	552	106	536	398	38	0	0	1637
比例	34.6%	6.48%	32.74%	24.31%	2.32%	0	0%	
放學	893	103	304	211	55	30	1606	1606
比例	55.6%	6.4%	18.9%	13.1%	3.4%	1.9%	0%	

- (4) 學生上放學路線規劃，學校準備有相當完整的圖說，分別說明步行與自行車上放學動線、汽車行駛動線及交通導護崗哨點。學校另外製作家長接送區及路線規劃的圖說，包括正門、後門，以及詳細的導護人員配置。由於前校門實施「校園寧靜區」交通管制，各配置行政組長 1 名，車道出入口則配置交通糾察隊同學 2 名。出校門之校園寧靜區左側(7-11 方向)，配置滿雅派出所警員 1 名、替代役 2 名、導護老師 1 名、行政人員 1 名、交通糾察隊同學 2 名。出校門之校園寧靜區右側(文昌書局方向)，另配置滿雅派出所警員 1 名、警衛 1 名、替代役 1 名、導護老師 1 名、行政人員 1 名、交通糾察隊同學 2 名。後校門則配置警衛 1 名、替代役 1 名、導護老師 1 名、行政人員 1 名、交通糾察隊同學 6 名。
- (5) 學校周邊臨接的主要道路，包括前校門光華北街（兩線車道，道路寬度 6 米，沒有管制時，並排停車情形嚴重，沒有人行道，有公車站牌），實施「校園寧靜區」交通管制的路口包括：A.光華北街與光華二街（車流量大），B.光華北街與光華一街，C.光華北街與光華街（車流量大，商家群聚）。
- (6) 後校門主要是滿雅街（兩線車道，道路寬度 6 米），為通往竹北的主要交通幹道，車流量很大，沿路商家眾多，且有大潤發商場，有公車站牌。重要的交叉路口有滿雅街與鐵道路（通往南寮、台大醫院之要道）及滿雅街與光華街（附近商家眾多，且在滿雅大潤發）。
- (7) 本校設立校園寧靜區，在上放學期間進行封路。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校為小學校，條件受到很多限制，但學校很努力於交通安全教育，值得肯定。
- (2) 人車分道及校園寧靜區之規劃設計有創意，值得肯定。
- (3) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。少數並有 103-105 年度
- (4) 上放學實施校園寧靜區，可確保學生安全，並將家長接送區分別設置，分散問題，作法極佳。家長接送區的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃，相關的標誌、行人號誌設置有些位置不當之處，宜請交通處再妥為調整。
- (5) 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行，並自製交通安全教具模型，影片放 Youtube，值得其他學校參考。
- (6) 依照規定成立交通安全教育委員會，並訂定組織辦法。組織成員除了學校教職員工，還聘請家長會、派出所主管與里長等擔任顧問，善用社區資源協助學校推動相關工作。
- (7) 交通安全教育委員會依規定每學期召開兩次委員會會議，做成會議紀錄，並保留近兩年會議紀錄。肯定學校積極針對校本問題尋求外部資源進行改善，惟建議學校宜完整保留歷年的會議紀錄與相關資料，並能針對前次會議決議事項的執行情形進行說明與檢討，確實發揮委員會的功能。
- (8) 學校訂有交通安全教育年度實施計畫及實施計畫要點，納入行事曆執行，並於會議中追蹤與檢討執行成效。

- (9) 學校利用全校教師會報召開全校交通安全教育座談會，並將重要提案或執行結果提交交通安全教育委員會檢討、決議。
- (10) 肯定學校善用家長與社區資源，辦理全校教師研習，並參與辦校外教師交通安全教育研習，努力提升全校教職員之相關知能，並有量化的成效分析與教師意見回饋檢討。
- (11) 學校利用多元管道向家長進行宣導，並透過家長與社區管道，與學校周邊店家進行溝通協調，務實改善學校周邊環境。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 由學生訪談中，發現學生對於學校關於一些重大議題之交安教育沒有印象應改善。
- (2) 建議交安教育能融合重大交通安全時事，進行宣導教育。
- (3) 第二大項自評分數只有 74 分及 89 分之項目，應具體說明其限制條件及改善方式。
- (4) 自行車路考之題目之適宜性，建議檢視改善。
- (5) 校園內之交通標誌標線及號誌，仍應盡量運用有限空間佈設宣導教育。
- (6) 建議洽請相關單位針對校門口併同學校附近之標線、標誌進行整體性之規劃與調整。
- (7) 校園內部份交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
- (8) 學生違規行為之輔導，應針對不同之違規有不同之輔導方式，並持續追蹤其成效。
- (9) 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。建議可參考導護生、與愛心商店工作的建檔方式，將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護生訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、使用表單、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (10) 校內動線規劃，大致落實人車分道，少數衝突點也能藉交通服務隊員管制人車。惟應確保教師皆能遵守時間分流的管理規則。
- (11) 學校並無義務提供所有教師充足的停車位，校門口廣場的停車位並不恰當，往綜合大樓的車道可考慮作為平行停車，增加停車空間。
- (12) 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具等統計上放學人數。建議可再加入行進動線（前後門）的人數統計，以利用此資料於家長接送區的規劃，並作為檢討走路上學的成效。
- (13) 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。
- (14) 校門口的空間若能適當規劃或可提供鄰近商家臨時停車，達到敦親睦鄰的目的（部分時間限制做為校園寧靜區，其餘時段則作為鄰近居民使用）。
- (15) 導護學生參與的人數相對而言較為不足（每班六人），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
- (16) 導護日誌記錄詳盡。可再思考資料保存紀錄方式以單張或整本方式，俾便作為年度檢討之用。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。

- (17) 愛心商店的建立辦法與執行過程有詳細的說明。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。
- (18) 學生違規以闖紅燈為主，寫了心得之後的成效評估可再加強。
- (19) 闖紅燈有各種不同的理由（或情境），沒看沒有到，跟人走，趕時間。原因若未解除，這樣的問題仍可能不斷發生。
- (20) 校園周邊事故分析旨在了解可能的風險，事故型態。可以請滿雅派出所提供常見的事故型態，俾能教導學生應有的防護方法。

（十）苗栗縣建國國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位於苗栗縣頭份市建國路 119 號，面積 26923 平方公尺。校內停車空間有小客車 60 輛、機車 50 輛、自行車 350 輛。鄰近的學校有建國國小、蟠桃國小。
- (2) 目前學生人數約 1100 人，教職員人數約 130 人。
- (3) 學生上放學交通工具，步行 370 人、家長機車接送 210 人、汽車接送 230 人、騎自行車 290 人。
- (4) 學生上放學情形，上下學從正門、行人專用出入口及自行車出入口分流進出，且在門口安排導護老師及交通導護糾察協助維持交通秩序。學校四周圍牆外設有人行步道供行人使用。家長接送區安排於後校門節約街上，避開建國路擁擠車流。十字路口依號誌執行交通導護，有社區巡守隊及義工導護交管人員配合執行。
- (5) 學校周邊鄰接主要道路名稱、道路特性，如下表。

道路名稱	建國路	忠孝二路	節約街	中興路
道路寬度	16M	16M	8M	50M
車道數	2	2	1	6
有無慢車道	有	有	無	有
有無人行道	有	有	有	有
路邊停車情形	有停車格	路邊停車	路邊停車	有停車格
公車站牌	有	無	無	有

- (6) 建國國中上、放學通學路段車流量狀況如下表，建國路與中興路為頭份市區通往交流道及竹南科學園區之主要道路，因此車流量頗大，平時機車、汽車及大型車的流量就不小；若是通學遇上下班時間，各路口常有壅塞現象；放學時與下班車潮有錯開，沒塞車問題但車流量還是很大。

上學時段 0700-0720	數量	放學時段 1645-1700	數量
前門汽車	890	前門汽車	456
前門機車	503	前門機車	352
後門汽車	120	後門汽車	66
後門機車	223	後門機車	87

- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：
- (A) 本校設置有專用汽車、機車、自行車停車位，管制狀況良好。
 - (B) 學校路口均設有學生交通服務隊以維護學生安全。
 - (C) 上下學期間，各路口均有老師站崗巡視輔導並做社區巡查。
 - (D) 本校配合政策，學生騎乘自行車均需配戴安全帽、腳踏車考照，培養學生良好的交通安全行為及建立正確生命價值觀念。
 - (E) 設置交通安全網站，經常讓學生上網閱覽。
 - (F) 各班以交通安全為主題，佈置教室發揮學生創意。
 - (G) 校園設置 J-Bike 腳踏車，供交通安全宣導及景點參訪。
 - (H) 設置兩面大型液晶顯示器提供交通安全宣導及校園活動公告。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校四周均設有行人步道，確實保障學生上、下學的安全。
- (2) 學校路口均設有學生交通服務隊以維護學生安全。
- (3) 利用升旗及集會時間，不定時做交通安全宣導。上、下學期間，各路口均有老師站崗，巡視輔導，並做社區巡查。
- (4) 本校特別要求學生騎乘自行車佩戴安全帽，並設置腳踏車考照場，實施學生腳踏車考照。
- (5) 增設數位電子看板，增加訊息傳達，營造交通安全教育情境教學。
- (6) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。
- (7) 依照規定成立交通安全教育委員會，並訂定組織辦法。組織成員除了學校教職員工，還聘請家長會會長、派出所主管與里長擔任顧問，善用社區資源協助學校推動相關工作。
- (8) 學校訂有交通安全教育年度實施計畫以及相關執行辦法/要點、納入行事曆執行，並建立計畫執行紀錄表。建議學校能加強建立計畫考核的機制，利用計畫執行紀錄表，確實檢視計畫的執行情形並檢討計畫之實施成效，以確實計畫之管考，並作為未來訂定交通安全教育計畫之參考。
- (9) 肯定學校善用外部資源，邀請分局長到校宣講，並辦理教師交通安全教育研習，努力提升全校教職員生之相關知能。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 第二大項之各項目之執行情形說明，建議能具體切題。
- (2) 各項目自評分數較低的部分，建議說明其未來改善方式。
- (3) 交通安全重大事件之時事，建議能融合入交安教學中，例如蝶戀花遊覽車之繫安全帶議題。
- (4) 校園內各項標誌、標線及號誌之設置可再加強（部分有錯誤），家長接送區之標誌標線應加強。身心障礙停車格位位置不明顯，建議增設導引標誌。

- (5) 教育方式除了科技化及藝術化之外，建議可增加人性化（需求導向）之教育方式，如交通安全常識之缺乏之下之因應教育。
- (6) 建議設置學生腳踏車遮雨棚，避免日曬雨淋。
- (7) 家長接送區臨停無適當空間，容易引起交通問題。
- (8) 電視牆播放交通安全教育之內容宜顯著、易懂，以發揮其效果。
- (9) 依照計畫、執行、考核的概念建議將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）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，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (10) 學校依據行人、自行車規劃不同的動線，可分散周邊交通的擁擠狀況。惟大門口學生與教師汽車共用，宜有嚴格的車輛速度規範或進出時間分隔。
- (11) 校園是行人的環境，讓行人偏於一邊行走似不符合校園「以人為本」的概念。
- (12) 學校已經調查各班級之路隊資料，甚至是居住里資料。但其分析僅止於交通方式統計，甚為可惜。建議利用此資料於家長接送區、步行動線的規劃，並藉此檢討走路上學的成效。
- (13) 將家長接送區分別設置，可分散問題。但接送的區位似無明確的規劃，除缺乏相關標誌標線外，現有停車格位被一般民眾使用如何提供作為家長接送區亦需考量。
- (14) 學校若推動「走一段路上學」，相關家長接送區的規劃亦應有相關配套措施。
- (15) 導護生組訓計畫說明完整，但有關的組訓內容為何可再加強。參與的人數相對而言較為不足，如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
- (16) 導護日誌僅記錄簽到與否。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。另建議提高導護志工值勤的安全意識（面對來車）。
- (17) 學校已經邀請周邊一些商店協助擔任愛心商店工作。惟愛心商店的選定建議仍應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見暨使用狀況回饋。
- (18) 學校的違規行為以穿越馬路、自行車未戴安全帽；與家長機車接送未戴安全帽等。有關學生違規行為的糾正輔導方式，建議再明確檢討，並評估其成效。尤其應注意其教育目的性，並維護學生的自尊心。
- (19) 校園周邊事故分析旨在了解可能的風險，事故型態。可以請管區派出所提供常見的事故型態，俾能教導學生應有的防護方法。
- (20) 交通安全教育委員會依規定每學期召開兩次委員會會議，並保留會議紀錄，惟委員會內容多屬行政宣達性質。建議學校宜保留歷年的會議紀錄與資料，並能於每次會議中針對上次會議決議事項的執行情形進行說明與檢討，以確實發揮委員會功能，並可作為學校內部計畫管考與行政管理的重要參考。
- (21) 導護日誌記錄內容相當具體、確實，建議可將相關重要議題提送全校交通安全教育座談會討論，決議後確實執行，並進行後續追蹤與檢討。
- (22) 學校利用親師座談、聯絡簿、網路、公佈欄向家長進行宣導，並透過路跑活動向社區民眾宣導。惟建議可針對宣導成效進行追蹤、建立回饋機制，據以掌握宣導成效，並作為改善宣導管道與宣導方式之參考。

(十一) 臺中市清泉國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校未提供本項的書面資料，茲整理簡報資料如下。
- (2) 本校位於臨海路，鄰近國道四號起點。學校總面積 2.4568 公頃，附近有甲南國小、台中港火車站。學校的資料特別顯示臨海路之中華北路口、校門口、菁埔路口及三美路口，以及中華北路與中山路口，為最主要的五個危險路口。此外，還提出 2 個潛在的危險路段，分別是產業道路與自行車道併道、地下道與臨海路併行。
- (3) 學校有校外汽車停車位 30 位，校內 13 個(含殘障停車位)，也有機車停車棚、地下室自行車停車位（數量不明）。
- (4) 學生上、放學為交通尖峰時段，行人與車輛流量大，本校於臨海路上(校前路口左、右側 20 公尺處)設置家長接送區，以維護同學交通安全及周邊道路順暢。
- (5) 目前學生有 21 班(含特教班)、學生數 485 人、教職員 70 人、愛心志工 31 人。學生的通勤方式分別是：騎車 386 人、接送 128 人、步行 15 人、特教班級全數搭乘校車共 18 名。
- (6) 由交通糾察隊執行校前路路口車輛進出管制及人車分道等安全工作。校長、導護老師、組長、警衛校門口與校前路重要路口督導學生上放學交通安全。愛心志工與導護老師於危險路口協助學生上放學安全

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 已成立推動「交通安全教育委員會」，除本校成員外，並再邀請志工代表、家長會長與當地三田派出所為顧問，按期召開委員會議。惟顧問出席率不高，建議於會前多加聯繫，以便可於會議中收取極思廣義之效外，如有需代為宣導或協助執法之處，顧問們均可提供協助。
- (2) 訂定有交通安全教育年度計畫，納入學校行事曆加以管制與執行，此外也特別檢視學校附近交通安全狀況，針對危險路段(口)繪製學區安全地圖並擬定因應對策。另對於國 4 起點出口迴轉進入學校門前道路之號誌與標誌，因不協調常見有違規行駛之情形，影響交通安全，建議協調當地交通主管單位加以改善。
- (3) 配合各項實施計畫訂定有相關之執行辦法或要點，此外並針對實施成果加以檢討與考核。
- (4) 有定期召開全校交通安全教育座談會，向全校教職員、家長宣導交通安全教育重點及措施，其具體決議事項並加以列管，追蹤執行情形。
- (5) 每學期均辦理交通安全急救活動及派員參與交安教學研習活動。
- (6) 利用座談會、網路、活動、公布欄等多元型式或管道向家長與社區民眾進行交通安全宣導。
- (7) 導護教師每學期均獲得市府交通安全導護獎狀與書法比賽。

- (8) 推動書包貼反光條、健康創意競賽、成立交通安全教育室、腳踏車維修室、廁所張貼交通安全宣導小品、午餐饗宴分享等，均具能促進交通安全創意。
- (9) 將接送區規劃於臨港路上，可讓學生步行一段路上學，且避免接送車輛於校門口迴轉問題，並規劃有雨天備案，值得肯定。
- (10) 志工隊配合居住地點執行導護，可減少往返時間並擴大導護範圍。
- (11) 國道四號終點路口路型甚為複雜，交通量大且轉向比例高，是對師生交通安全威脅較大的地點。此外於學校週邊亦有鐵路平交道、高速公路下方涵洞等較危險地點，校方亦積極反映，並於學校可協助範圍內致力解決問題。惟近期劃設於臨港路七段路側之標線型式並不正確，雖因設置可回復式防撞導桿發揮抑制家長違規停放接送問題，但建議仍可向市府交通局反映劃設為正確標線。
- (12) 學校能依據各項評鑑指標展示執行狀況照片，部分項目也能提出改進作為。
- (13) 學生自行車動線有單獨的出入口與地下停車空間，不與其他車輛衝突，極為用心。
- (14) 全校 485 位學生中 386 位(79.6%)騎自行車通學，學生騎自行車人數非常多，學校非常重視自行車安全，書包有反光條，設置自行車維修室，並有自行車隊教練教導學生維修自行車，學生都學會基本的自行車維修。當地風大，學校也重視學生逆風騎自行車之安全觀念。
- (15) 學校細心繪製愛心商店地圖和學區安全地圖，讓學生了解五個危險地點之安全問題。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 學生通學方式以自行車佔 3/4，比例非常高，安排 7 年級學生參加自行車考照，並有妥善規劃之自行車停放區，值得肯定。建議可多利用此特點規劃相關教學與輔導活動，並注意於雨天時穿著雨衣問題及車輛後方反光片、條、燈等設備之完妥。
- (2) 對於學校環境與各項作為進行 SWOT 分析，可釐清現況，建議可進一步將分析結果與校方策略連結。
- (3) 校外停車場車頭（借用私人地）朝內停放、簡報敘述要求步行同學靠右行走、或以「線條」稱路面上的標線等，顯示老師們對於交通安全知識仍有些不太正確的認知，建議可再加強。
- (4) 對於學生交通事故資料與違規情況輔導後之後續狀況可再追蹤，即交通事故資料之應用情況，以及違規輔導之成效等。
- (5) 學校已經調查各班級之路隊資料，80%的學生均使用自行車通學，其餘 20%的學生建議有較詳細的接送資料（汽車、機車），始能依此檢核家長接送區的規劃。
- (6) 校門口廣場的停車宜訂定時間分流措施，或嚴格要求行進車速。
- (7) 大部分項目缺乏相關辦法與量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議逐步將學校辦理的重要業務訂定辦法，以資後續依循。
- (8) 雨天備案的操作方式宜建立標準作業流程，並與家長明確宣達。校門口教師停車的動線也應有所規劃。
- (9) 校外糾察人數 21 位，校內 12 位，似可再增加。騎自行車者眾多，建議適當編組自

行車隊或前後領隊以提高團隊的安全性。

- (10) 家長接送區宜設置明顯的標誌與標線，並告知接送者，使能接送有序。
- (11) 校長與老師實際參與校園周邊危險路口的導護工作，極為用心。惟相關路口安全性宜請台中市交通局協助改善。
- (12) 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。
- (13) 校園周邊事故分析旨在了解可能的風險，事故型態。可以請管區派出所提供常見的事故型態，俾能教導學生應有的防護方法。
- (14) 學校周邊道路貨車多，路型複雜，交通事故頗多，應探討學生常面臨的問題，並妥為教導。
- (15) 學生違規除了次數外，違規的項目也很重要，建議加強。
- (16) 與學生訪談過程中發現很多學生都表示看過車禍或發生過車禍，在校本交安問題收集方面，建議學校可向學校師生收集事故案例，探討危險地點的問題與因應之道，此部分亦可請當地警官或相關系所老師協助。
- (17) 交通安全常識測驗題目可包含交安教學或交安活動內容，並進行測驗成績與錯誤題目分析，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。
- (18) 發生蝶戀花遊覽車事故後，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開遊覽車安全門。
- (19) 自行車事故發生原因有許多人為因素多，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）。

（十二）臺中市居仁國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校面積 13,107 平方公尺，教職員工人數 183 人(含校護、工友)，學生人數：1937 人(105 學年度人數)，班級數 65 班。
- (2) 學校約 70% 學生跨區就讀，上放學均以家長接送為主，其次為搭乘大眾運輸工具。再者校園附近有多家補習班，部分學生放學均直接步行前往補習班。步行返家及騎自行車返家比例較少。本校無校車。
- (3) 學生上放學交通工具比率：步行 215 人（11%）、腳踏車 49 人（2%）、汽車接送 693 人（36%）、機車接送 540 人（28%）、其他 41 人（2%）。
- (4) 校園停車空間方面，民生路車道門獨立出入之地下停車場提供 39 個停車位，洽公車輛僅能停在大門口警衛室前，不得駛進校園廣場，校園廣場不開放車輛停放。教師機車放置於自由路及民生路圍牆內車棚，禁止騎進校園廣場。自行車則停放於居

仁樓後方停車處，並要求騎自行車之同學於校內空間需用牽行的方式。

- (5) 本校位於自由路上，與大同國小、台中女中相鄰，因位置與作息皆十分相近，導致上下學時間周邊流動學生數量龐大，加上家長接送車輛與原本自由路上下班車潮，使得附近道路（自由路、市府路、民權路、民生路、居仁街）交通壅塞，對於學生上下學交通安全影響甚大。
- (6) 學校大門左側有行人天橋可直接跨至自由路之台灣銀行，且自由路民生路口亦設置「行人時相號誌」，於每日上放學時段運行，確保學生過馬路時路口之安全。
- (7) 學校大門緊鄰自由路，因車流量較大，為校內交通導護安排之重點區域，「自由-民權」路口派駐四組導護志工（兩組老師、兩組愛心志工），「自由-民生」路口派駐兩組導護志工（一組老師、一組愛心志工），學校大門由學務處組長輪流站崗、校內保全於放學時間派駐於大門口天橋下方，且在「自由-民權」「自由-民生」路口亦有義交指揮，共同守護社區學生放學安全。
- (8) 由於自由路及民權路為臺中市交通要道，許多客運均行經此路段，學校附近「臺中州廳」、「台中女中」、「地方法院」均為站牌設立密集區。校園周邊人行道設置寬敞，足夠讓三所學校學生安全等候。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 已依規定成立交通安全教育委員會，除本校成員外，並再聘請家長會代表、愛心志工隊長及第一分局交通組組長擔任顧問，出席率良好且會議記錄完整。
- (2) 有交通安全相關實施計畫，並納入行事曆，且有執行記錄。
- (3) 有利用校務會議、導師會報宣導交通安全之相關規定，並針對校內外交通安全事項進行討論。
- (4) 本校教師除了參與交通安全研習之外，校內亦辦理急救研習等交通安全相關研習。
- (5) 透過親師座談會、學校網站、Facebook 粉絲團向學生、家長及社區民眾宣導交通安全事項。
- (6) (6)105 學年度臺中市交通安全教育第三名。
- (7) 與台中女中、大同國小三校共同協商上放學時間與附近號誌之行人時相改善問題，有助於當地交通尖峰時間之交通疏導與交通安全改善。
- (8) 校內人車動線及交通工具停放規劃良好，雖校地有限但可降低人、車衝突。校內有 39 格位之汽車停車場，因數量不足採先到先停方式，晚到者須自己設法於校外停放。
- (9) 學校均依據各項評鑑指標展示執行狀況照片。
- (10) 校門口原則上不提供車輛進出，地下室設教職員停車 39 個車位，並有獨立車道，不與學生活動區域衝突。
- (11) 將家長接送區汽機車分別設置，可分散問題。但設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。若空間不足，可鼓勵學生走一段路上學，降低校園周邊交通壓力。
- (12) 家長接送區宜設置明顯的標誌與標線，相關分隔設施（紐澤西護欄）的設置應由交通局或警察局授權為之，才有法律效力。

- (13) 學校設置學區危險地圖和愛心商店地圖，學校有至校外認識環境課程，可讓學生利用 Google map 先了解學區中的危險地點、愛心商店地點、標誌標線和號誌的設置意義與功能，再至實地觀察和認識環境。
- (14) 務實地檢討校外教學活動之交通安全問題，例如：有老師提出司機急煞問題。發生蝶戀花遊覽車事故後，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開遊覽車安全門。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 因跨區學生比例達 70%，家長接送比例高，又處台中市中心交通量大；鄰近有台中女中與大同國小，皆為學生人數眾多的學校，經協調錯開各校的上、放學時間，避免道路壅擠。此外，於自由路民生路口配合上、放學時間開啟行人專用時相，並以導護方式督導學生穿越道路行為，改善上、放學時之秩序。但於簡報中部份導護人員係面向行人而非來車，較難保護自身安全，建議於值勤說明時加強提醒。
- (2) 評鑑資料中未見學區交通事故資料分析與愛心商店追蹤紀錄，建議補充。
- (3) 規劃執行自行車考照制度，針對使用自行車通學學生辦理考照。然有鑑於周邊逐漸增設公共自行車站，且未來可能有騎乘機車需求，建議全面進行自行車教學，藉此教育騎乘技術、安全知識、安全認知與防禦概念。
- (4) 學生路隊係依教室所在位置區分，與學生居住地區或家長接送方向無關，且因非強制要求學生依規劃方式，因此路隊規劃較難發揮效果，建議可考量改善。
- (5) 大部分項目缺乏相關辦法與量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議逐步將學校辦理的重要業務訂定辦法、相關執行表單，以資後續依循。
- (6) 導護日誌僅有簽到記錄。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。
- (7) 應提高導護志工值勤的安全意識（面對來車）需加強。
- (8) 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。
- (9) 校園周邊事故分析旨在了解可能的風險，事故型態。可以請管區派出所提供常見的事故型態，俾能教導學生應有的防護方法。
- (10) 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、交通方式、交通工具、出入動線（前後門）等統計放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃。
- (11) 糾察隊的選拔、組訓、執行需訂定完善的計畫並落實執行。如何擴大參與、規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
- (12) 學校騎自行車通學學生不多，全校共 49 人，佔 2%。但與學生訪談過程中發現但全部學生都騎自行車，參與訪談學生發現的自行車問題包含：綠燈尾進入路口、被橫向闖紅燈車輛撞倒、直行卻被右轉車撞到。在校本交安問題收集方面，建議學校可向學校師生收集危險問題和事故案例，探討問題與因應之道，此部分亦可請當地警官或相關系所老師協助。

- (13) 學校家長接送同學多，汽車接送 693 位(35%)，機車接送 540 位(28%)，除了安全帶和安全帽之交安教育之外，建議讓家長和學生了解如何安全開車門，以避免發生開車門事故。
- (14) 交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，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了解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
- (15) 交通安全常識測驗題目可包含交安教學或交安活動內容，並進行測驗成績與錯誤題目分析，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。

(十三) 雲林縣土庫國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校未提供本項資料，茲整理簡報檔相關內容如下。
- (2) 『快樂出門、平安回家』是本校的宗旨。在面臨交通日益複雜之際，全面落實交通安全教育，是目前國中生活教育重要的一環。加強交通安全教育來減少交通事故的發生，應是目前學校教育首要任務之一。
- (3) 本校位於土庫鎮近郊，環境幽靜，四周綠野平疇，鄰近縣道 158 及 158 甲、78 快速道路，交通便利卻也複雜。
- (4) 本校現有學生總數為 823 人，大多數騎自行車上放學或由家長接送，學校因應上放學之便利，規劃家長接送區及導護崗哨與放學路線圖。
- (5) 學生上放學交通方式，步行佔 22%、腳踏車佔 46%、汽機車接送佔 32%。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校訂有交通安全推動的各項辦法。
- (2) 交通安全教育推動小組成員，除本校人員外，建議可多邀請地方仕紳、民意代表、警政主管等共同參與。
- (3) 本校能利用影像檔來呈現學生上放學規劃及配合事項。
- (4) 交通服務隊、導護及愛心商店皆訂有相關辦法，並有執行紀錄。
- (5) 通學方式統計結果顯示使用自行車通學者比例達 48%，校方對騎乘自行車者經常進行抽查與機會教育，要求騎乘時戴安全帽、書包不側背（固定於後車架或改背後背包），所訂製之自行車牌亦為大型、具反光效果的材質，加強辨識與反光效果。
- (6) 於制服與書包上加反光條，提高晚間或視線不佳時之反光效果。
- (7) 因應實際使用情況，於台 78 線上匝道處加設導護點，指導學生注意上放學路徑與車輛動線之衝突。
- (8) 因學區範圍大，部分學生通勤距離大於 10 公里，導護區域亦甚大，執行較為困難。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 建議本校的訪視資料，宜利用最新版本（106 年）來整理。
- (2) 建議本校可利用 SWOT（強勢、弱勢、機會及威脅）等策略分析方法來檢視本校的現況，並研擬出具體的交通安全改進對策。
- (3) 本校有照開全校教職員交通安全教育座談會、研習會，建議可商請交通專業的專家學者進行交通安全議題的演講，以提升全校教職員對於交通安全之進一步認識。
- (4) 建議校內人車動線可用地圖呈現，了解動線之間是否有衝突。
- (5) 學生發生違規行為有寫勸導單，但家長簽名處大部分是空白，建議加強與家長的溝通。
- (6) 校內停車秩序稍嫌混亂，部分汽機車未依規定位置停放，身心障礙車位亦被佔用，建議校方加強管理。
- (7) 未詳實調查學生上放學使用運具，無法據以設計交通安全教育宣導重點，亦較難有效分配上放學導護資源。
- (8) 家長機車接送時未戴安全帽的狀況普遍，但校方並未有積極作為。建議可參考其他學校作法，例如透過學生傳達對家長的關懷，或能讓家長慢慢改變行為；另亦可考慮在校門口準備二手安全帽，供臨時忘了帶安全帽的家長借用。
- (9) 家長接送區建議設置正式牌面，並依汽機車不同區隔接送空間。
- (10) 未見利用學區交通事故資料分析事故特性態樣用於交通安全教育與宣導之相關資料，建議補充。
- (11) 建議規劃汽、機車區分之家長接送區，並加設牌面。

（十四）雲林縣飛沙國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位於雲林縣四湖鄉飛沙村大同路 81 號，屬於西部沿海地區，南下可達口湖鄉，北上可達台西鄉。其交通位置，北鄰縣道 160 號線，西鄰省道台十七號線、省道 61 號西部濱海快速道路。
- (2) 學校面積 18677 平方公尺。校內停車空間，機車停車格 2 區，可容納 6 部機車；汽車停車格 22 格，可容納 22 輛汽車；腳踏車停車棚 10 區，可容納 200 輛腳踏車。另有來賓停車車位 10 格，無障礙停車車位 2 格。學區國小計有飛沙國小、內湖國小、建陽國小、三崙國小與林厝國小等五所。
- (3) 目前學生人數 172 人，教職員人數 26 人。
- (4) 學生上放學所使用之交通工具、約略人數及比例，如下表。

交通方式	步行	公車	家長接送	腳踏車	多樣通學方式
人數統計	22 人	27 人	56 人	88 人	20 人
比率	12.7%	15.6%	32.5%	51%	11.6%

- (5) 學生上放學主要通行校門及側門，路線為線道 160 號線東西兩側進出學校。因學校屬於偏鄉偏遠學校，無交通警察協助，僅有學校導護老師協助上放學之導護工作。

上放學主要通行路線	公車	家長接送區	導護人員
1.步行、公車、家長接送，通行校門口。 2.腳踏車隊通行學校西側門。 3.出校門口於縣道 160 號線東西向兩側疏散。	嘉義客運通行縣道 160 號線東向往四湖市區；西向往沿海村落。	1.校門口南北兩側。 2.於縣道 160 號線東西向兩側疏散。	1.學校教師及糾察隊。 2.導護位置：校門口、西側門、台 17 線及 160 號線十字路口。

- (6) 學校北側臨接的主要道路是縣道 160 號線（兩線道，13.2 公尺寬，車道數 2）。學校西側臨接的主要道路：省道台十七號線（四線道，20.20 公尺，車道數 4）。

- (7) 上放學尖峰時間學校周邊的交通情形：

- (A) 上放學開放門口為正門(行人通行)、側門(汽車、腳踏車通行、行人)。
- (B) 校門口外道路為大同路，向東行是到四湖市區主要道路，由於是縣道 160 號線屬於鄉鎮道路，上下班的車流量不大，因車流量不大，駕駛人的車速難免過快，又無紅綠燈號誌，同學上放學時間務必多注意車輛且遵守交通規則。
- (C) 學校向西行是到廣溝、三條崙沿海村落主要道路，雖然是縣道 160 號線往西線，但途經台十七號線、上台 61 號快速道四湖交流道，車流量較大，屬於危險十字路口，同學須注意紅綠燈號誌，是否有車輛闖紅燈且自身一定要遵守交通號誌。
- (D) 學校向左彎南行是到下寮、下崙主要道路，為台十七號線南下路段，車流量較大，屬於危險路段，同學須注意紅綠燈號誌，是否有車輛闖紅燈且自身一定要遵守交通號誌。
- (E) 學校向左彎北行是到林厝主要道路，為台十七號線北上路段，車流量較大屬於危險路段，同學須注意紅綠燈號誌，是否有車輛闖紅燈且自身一定要遵守交通號誌。

- (8) 學校特殊交通安全情形及其因應作為

- (A) 沿海東北季風大，騎腳踏車同學上、下學較困難，必須加強學生安全教育、生活教育及體適能訓練。
- (B) 西邊臨台十七線及東西向 61 號快速道四湖交流道，車輛多、車速快，駕駛人如不遵守交通規則及號誌行駛，易發生交通事故，學生糾察及導護人身安全風險高，為學校經營一大隱憂。平時對學生、親師座談、社區座談對家長加強交通安全宣導，遵守交通規則維護自身安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校雖屬於偏相小型學校，但交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，均相當用心、務實。並能掌握學校周遭道路狀況，並作適當規劃，十分用心。
- (2) 本校訂有「年度」交通安全教育計畫，並有檢核表，內有工作項目、負責人、完成期限及檢核與相關人員核章，對於計劃管考相當務實用心，值得稱許。

- (3) 其他推動交通安全工作的相關辦法、規章及會議紀錄（含決議事項），相當完整。
- (4) 校長親自率領行政團隊進入社區辦理社區交通安全座談（且有完整紀錄表），對於照顧學生及與社區溝通的努力，值得肯定。
- (5) 本校友很多學生使用自行車，本校能主動檢查自行車的煞車效能，並辦理動態煞車測試，能讓學生體驗自行車之安全操作。
- (6) 本校設計有「學生交通安全手冊」，內容記載學校安全地圖、學區安全地圖、學生上放學交通安全相關事項等，內容充實完備，相當務實。
- (7) 校內人車動線用地圖呈現，人車動線分隔。
- (8) 校內停車秩序良好，建議來賓車輛停放區能立標牌告知來賓車輛車頭朝外停放。
- (9) 各項紀錄詳實，例如糾察、導護與愛心商店執行狀況等，值得肯定。
- (10) 校園情境佈置方面採用標準或家大型標誌牌面，但可加強與設置情境之配合、牌面與桿柱之安全性（設置位置與老舊設施之汰換）。
- (11) 能對不同年級有明確之教學目標，且所規劃目標切合學生程度與需求，值得肯定。
- (12) 自行車檢查確實，停放秩序良好，校方並規劃煞車距離動態測試，以提高學生騎乘安全與對車輛狀況之掌握，值得肯定。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校設有交通安全教育推動組織，除本校人員外，建議可多邀請地方仕紳、民意代表、警政主管等共同參與。
- (2) 本校有調查學生上、放學交通方式資料，建議未來能區分週一至週五不同日，及雨天或天候不良之調查資料，俾利於進行相關的規劃與管理。
- (3) 本校雖位處偏鄉地區，但可善用電腦及網路之功能，諸如交通部 168 交通安全入口網、Google 街景圖等，讓學生能了解都市交通的複雜度與基本交通安全能力。
- (4) 家長接送學生上放學運具統計，建議將汽機車分開統計。
- (5) 交通服務交接有相關紀錄，目前皆由老師負責交接宣導，建議亦可由服務學生互相分享服務心得。
- (6) 學生近一學期無事故，學生違規行為亦詳實紀錄。建議事故與違規紀錄可逐年統計，針對顯著的違規紀錄加強宣導，例如撥放相關事故類型的事務影片。
- (7) 校方能向派出所蒐集台西地區資料，亦綜整出顯著事故型態，建議透過適當管道向教職員生及家長宣導。
- (8) 家長接送區目前受限於路側水溝，接送時汽機車混雜。建議可請公所協助豎立正式牌面與劃設紅線；上放學時可善用交通錐等設備分流車輛，以增加交通服務隊及導護志工的安全性。目前雲 160 縣道正在拓寬，建議學校可與縣府合作行文相關單位，整理正門兩旁行人空間，以利之後的上放學接放秩序。
- (9) 針對目前校門口道路進行路樹遷移準備拓寬之工程，建議與工程主辦機關協調利用寒暑假期間施工，降低對家長接送與學生上、放學之影響；其次若可同步與水利會溝通將水溝加蓋，應可提高等候公車之安全性。

- (10) 通學統計與路隊組織資料明確，亦利用通學調查結果規劃路隊，但建議可區分上/放學、晴/雨天或季節、汽/機車等因素表示，以加強不同情境之規劃。

(十五) 屏東縣光春國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位於潮州鎮郊外，緊鄰台一線屏鵝公路。學校面積 23157 平方公尺。校內停車狀況，汽車停車格 40 格+1 殘障車位，機車停車格 40 格+1 殘障車位，腳踏車 360 格（分班級停放）。
- (2) 目前教職員人數 62 人，學生人數 410 人。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具如下表，粗估騎乘機車家長與學生皆戴安全帽比率 98 %，學生騎腳踏車戴安全帽比率 100%。

	公車	汽車接送	機車接送	步行	自行車
人數	45	32	68	122	143
比率	10.9%	7.8%	16.6%	29.7%	34.9%

- (4) 學生上放學情形：
- (A) 搭乘公車：於校門口右側公車亭排隊搭公車，搭公車學生為往新埤方向。
- (B) 家長接送：分別於校門口左側設置機車停等區及右側設置汽車停等區。
- (C) 走路學生：潮州方向走路學生一律走通學廊道經天橋穿越省道。
- (D) 腳踏車：劉厝方向由校門前往特教學校，其他出校門左轉穿越台一線往潮州方向。另有少部分同學是右轉往新埤方向。
- (E) 校門口及省道均有值日導師及行政人員維護學生上放學安全。另有值日組長在校外巡視。
- (5) 學校校門口前方為光春路兩線車道，路寬約 12 米。交通狀況方面，北邊省道(1 號)四線道與光春路成十字路口，北邊通往潮州鎮上，路邊未設置行人專用道，兩側經常有汽車停放，常有占用道路情況。
- (6) 上放學尖峰時學校周邊的交通情形：上、下學為尖峰時段，來往車輛多車流量為 120 輛次/小時，且大型車（砂石車）來往頻繁。
- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為。
- (A) 於新生訓練或每學期開學週加強交通安全教育宣導。
- (B) 遇有特殊交通狀況時，委請愛心商店或轄區分局派出所協助處理因應。
- (C) 規劃人、車分道，降低學生上放學危險。
- (D) 依學校地形、地物設置標誌、標語，幫助學生認識交通標誌。
- (E) 規劃交通安全步道，強化學生交安認知技能。
- (F) 辦理交通安全教育宣導搭配有獎徵答，參加人數共 410 人。
- (G) 危險路口安排值週老師和交通隊執勤。
- (H) 省道路口委請潮州交通義勇大隊幫忙指揮交通。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校之受評資料準備充分。
- (2) 本校能針對七大教學領域提出交通安全融入教學架構，建議老師可以善用交通部 168 交通安全入口網的各項資源，及 Google 街景圖等，以納入相關的教學工作。
- (3) 本校的校園道路環境能利用適當標線及標誌進行情境布置，規劃明確動線，相當用心。但對於枕木紋及斑馬紋「行人穿越道」的運用不正確，建議作為教案提供學生研習正確的使用方法。
- (4) 本校設計有校園安全地圖及學區安全地圖（含愛心商店）。
- (5) 本校能利用校外教學的機會，讓學生能學習開啟大客車安全門及避難練習。建議未來若有機會，能讓學生學習「大客車駕駛」的體驗，讓學生確切知道大型車輛有很多視線死角，必須學習如何在道路上與之和平相處。
- (6) 以 5W1H 系統性規劃校內人車動線，教職員汽機車與學生步行、自行車動線達到時空區隔的目的。
- (7) 汽車停放車頭一律朝外，有助於減少倒車時人車碰撞事故發生機會。
- (8) 交通導護與服務隊訂有相關辦法，且上學時間協請交通隊管理秩序。
- (9) 已依規定成立交通安全教育委員會，除本校成員外，並再聘請家長會代表、潮州交通隊組長、義交代表擔任顧問，組織架構大致完整。建議如能再增聘當地里長為顧問，則如有需代為宣導之處，當地里長亦可提供協助。
- (10) 每學期於期初、期中、期末均有開會，會議亦均有記錄及追蹤考核。
- (11) 教育局來文均建檔管理，有需要執行改進的部分則加以列管追蹤。
- (12) 所有活動、會議均列入行事曆，確實加以執行。
- (13) 對教職員，利用星期五導師會報期間融合交通安全議題進行討論溝通或研習，期末融入全校校務會議，進行全校性的交通議題討論及檢討，所有決議及問題均由學務處追蹤考核，成效良好。
- (14) 本校採多元方式如研習、示範教學、成立交通安全資料櫃、開會討論、公佈欄、海報、跑馬燈與校長帶隊參訪等方式增加老師交通安全知能，成效良好。
- (15) 對家長、社區民眾亦利用班親座談會時間、給家長的一封信與學生舉牌等方式對家長宣導、溝通學校交通安全相關事宜，成效良好。
- (16) 本校有多位同仁因協助屏東縣 105 年度交通安全教育評鑑有功與辦理屏東縣 105 年度學生上下學安全維護研習有功，各記嘉獎乙次。
- (17) 學生參加 104 學年度「交通安全開畫啦」與 105 年度「交通安全藝起來」均有榮獲佳作。
- (18) 本校交通愛心小天使的設立，藉由學生的力量去提醒家長、學生交通安全事項。
- (19) 辦理腳踏車修車達人比賽，培養學生認識腳踏車機械構造，讓學生具有簡易故障排除能力，成效良好。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校對於「標誌(sign)」多處錯用「號誌(signal)」，建議全面檢視及修正。
- (2) 學校部分樓梯利用黃色標線進行分向管理的作法，並不合宜，亦非校園情境布置的真正意涵。建議爾後不要在走廊、樓梯等人行空間劃設「車輛」使用的標線。
- (3) 本校自製有「交通安全影片」，內容主要是辦理活動的紀錄影片。建議本校可以將：
(1)路隊規劃、運作，(2)自行車路隊規劃、動線兩停車管理，(3)學生糾察隊或導護志工之訓練等，拍攝成 SOP 影片，作為教學之用。
- (4) 本校有進行「交通安全知識測驗」，建議題目再多一點（目前僅有 5 題）、不要將罰鍰金額入題、題目以交通安全正確觀念為主，並進行常錯問題分析與補救教學。
- (5) 教職員機車建議不要立側柱停放，改採立中柱停放，減少傾倒危險。
- (6) 交通導護與服務隊執勤心得可作成紀錄，便於經驗交接。
- (7) 學生違規與交通事故有相關紀錄，且近兩年有下降趨勢，建議可作進一步統計分析，了解違規與事故樣態，亦可追蹤交通安全教育是否有效。
- (8) 建議於家長接送區豎立正式牌面並繪設標線。
- (9) 建議可依上放學、晴雨天及年級統計學生通勤方式，以利校方分配導護資源。
- (10) 交通服務隊執勤時應面朝來車，以保護自身安全。
- (11) 建議校方建立自行車考照制度並搭配發放停車證，以宣導、管理學生騎乘自行車行為。
- (12) 學校對於學生違規之處罰行為，建議能盡量連結交通安全教育，例如交通安全知識的宣導。
- (13) 校內部分標線繪設不符一般規範，建議能重新檢視並修正。
- (14) 省道與光春路交叉口為學生主要通行路口，但右轉與直行車衝突嚴重，建議行文相關單位進行會勘，尋求改善。

（十六）花蓮縣壽豐國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校未依據指定格式整理資料，但簡報及相關資料中有部分呈現相關內容。茲整理如下。
- (2) 學校位於花蓮縣壽豐鄉豐裡村中山路 132 號，目前教師人數 25 人，學生數 230 人，共 9 班（每年級 3 班）。本校位於壽豐鄉，前臨豐裡村中山路，雖然校門口車流量不大，但是學區範圍涵蓋海岸西側至中央山脈東側，幅員遼闊，路途遙遠，部分學生經台九線及東華聯外道路，且本地父母多以農工為主，學生須長途跋涉上學，因此學生交通安全教育就更顯得格外重要。
- (3) 學生通學方式：步行 28%、自行車 16.5%、機車接送 2.5%、汽車接送 15%、校車接送 38%。
- (4) 校園周邊道路概況如下表；2017/03/14 早上 0630-0730，中山路有汽車 115 輛/hr、機踏車 90 輛/hr。

路名	中山路	中山路 130 巷	豐文路
路寬	8 米	6 米	6 米
車道數	2 道	1 道	1 道
路口行人穿越線	有	無	無
安全島	無	無	無
路邊停車	有	有	有
車流量	少	少	少

- (5) 於簡報中，學校有準備 SWOT 分析資料。
- (6) 針對本校附近安全狀況應注意事項：
- (A) 誌燈少，叉路多。學生應養成良好安全警備的交安知識。
- (B) 少但車與行人都不太遵守交通規則因此警覺是很重要。
- (C) 對學生上下學加強附近叉路的管制以確保學生安全。
- (D) 針對居民不好的行為透過學生加以宣導。
- (E) 對於違規同學我們也有相關辦法愛校服務。
- (F) 在學校模擬很多情境讓學生看到叉路就會警覺。
- (G) 有很多作為學校配合會議與處的需要加強宣導一起為學生安全努力

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校準備完整的「學校基本資料與周邊環境簡介」、評鑑表及簡報檔，受評資料相當充分。
- (2) 本校能採用「融入方式」及「主題式教育」結合交通安全教育，設計教案及進度紀錄表，並能「隨機宣導」及「朝會宣導」來補強宣教工作。
- (3) 交通安全議題能確實融入各年級班會討論且有會議紀錄佐證。
- (4) 訂有「校外教學安全檢核表」，且有相關人員簽章，相當務實。且能辦理逃生演練。
- (5) 本校設計有校園安全地圖及學區安全地圖（含愛心商店）。
- (6) 學校均依據各項評鑑指標展示執行狀況照片。部分項目也有自評實勘改進作為。
- (7) 學校校車與教師汽機車使用側門，不與家長接送、步行學生路線衝突。
- (8) 交通安全推動小組每學期期初、期中與期末併學校行政會議召開委員會會議，並保留會議紀錄。推動小組會議能夠針對校本問題充分討論，並整理相關提案改進事項彙整表，追蹤是否辦理完成，實屬用心。
- (9) 學校訂有交通安全教育年度計畫與相關實施辦法，並納入行事曆執行。
- (10) 肯定學校主動積極檢視學校周邊環境，研擬因應對策。
- (11) 學校利用校務會議宣導學校的交通安全措施與執行方針，並善用外部資源，邀請交通員警到校宣講；透過辦理教師交通安全教育研習活動，提升全校教職員交通安全的相關知能與安全意識。
- (12) 學校利用多元管道向家長進行宣導，並透過運動會向社區民眾進行宣導。未來可針對家長與社區宣導成效進行追蹤、建立回饋機制，據以掌握宣導成效，作為改善宣導管道與宣導方式之參考。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校對於「標誌(sign)」多處錯用「號誌(signal)」，建議全面檢視及修正。
- (2) 建議老師可以善用交通部 168 交通安全入口網的各項資源，及 Google 街景圖等，以納入相關的教學工作。
- (3) 學校部分樓梯及走廊利用黃色標線分向管理、通行衝突空間劃設網狀線的作法，並不合宜，因為那是行人的通行空間，並非車輛使用。校園情境布置的真正意涵在於配合學校環境，設置合宜、正確的交通標誌或標線等設施；標誌方面常使用的場景包括限高、圓環、危險、禁止進入、告示牌、開頭燈等標誌，標線部分常見的有指向的箭頭、停車格格線、路面邊線、黃色的禁止停車線、紅色的禁止臨時停車線等。
- (4) 簡報指出會利用校門前的「斑馬線」來實作教學，但學校校門口設有號誌，所設置的行人穿越道係枕木紋，建議學校教育正確的名詞及其注意事項。
- (5) 建議本校進行「交通安全知識測驗」，也可透過結合其他活動方式辦理。
- (6) 目前對於交通部與教育部推動的「交通安全四項守則」之宣教，僅止於標語的懸掛，建議利用演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生確實了解。
- (7) 本校有一校車，建議可辦理每學期對「司機叔叔」的感恩活動，除注重切身交通安全外，更能讓學生能有知恩感恩的學習機會。
- (8) 除了交通隊組織、導護工作實施有完整的辦法外，建議能將大部分的項目建立相關辦法與量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。逐步將學校辦理的重要業務訂定辦法，以供後續依循。
- (9) 教師的停車空間建議仍應標示停車位，讓停車有序。
- (10) 學校已經詳細調查、建立各班級之步行與自行車名單路隊資料，惟其後續應用似可再加強。
- (11) 家長汽機車接送人數雖僅佔 17% (41/230)，建議仍應了解汽車與機車的接送數量，俾能依此檢核家長接送區的規劃適宜性。
- (12) 家長接送區宜設置明顯的標誌，並告知接送者，使能接送有序。必要時，讓機車進入教師汽車停車區接送學生，亦可減少路邊停車接送的可能衝突。
- (13) 家長接送區的學生進出空間宜審慎規劃，並教導開車門等知能。
- (14) 交通隊的選拔與訓練有完整的計畫，惟交通隊的任務（如校門口指揮交通）與訓練內容宜可檢討規劃。
- (15) 學生騎自行車人數多（38/230），亦可考慮建立自行車的路隊，並以交通隊員擔任自行車（步行）隊長以提高安全性。
- (16) 導護工作與值勤已經訂定完整的辦法，惟導護過程是否發現問題並未充分紀錄呈現，建議補強。
- (17) 有關教師導護工作的任務應再與教師討論以落實交通安全教育的目的，並強化教師交通安全的知能。
- (18) 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。

- (19) 學生違規以自行車違規停車、併排行駛與自行車雙載為主。執行愛校服務的輔導措施是否能得到矯正的效果，建議再做評估。
- (20) 校園周邊事故分析旨在了解可能的風險，事故型態。可以請管區派出所提供常見的事故型態，俾能教導學生應有的防護方法。
- (21) 安全的第一守則「我看得到你，你看得到我」，其精神即在於「專注」。校園許多的情境教學內容（如走廊的標誌，樓梯的標語等）不僅有礙空間美化，更無法教導學生「專注」的行為與對於標誌、標線的正確反應。
- (22) 依照規定成立交通安全推動小組，並訂定組織辦法。組織成員除了學校教職員工，還聘請家長會會長、派出所主管與志工擔任顧問。建議可增聘學區里長與地方民意代表擔任顧問，多加善用社區資源協助學校推動相關工作。
- (23) 建議交通安全推動小組除各了針對提案的執行與否進行追蹤之外，宜針對改善事項的執行成果進行追蹤與檢討，以確實發揮推動小組的功能，並可作為學校內部計畫管考與行政管理的重要參考。

（十七）宜蘭縣南安國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校以學府路 105 巷相鄰於內埤海灘，主要聯外道路為學府路。學校面積約 30063.21 平方公尺，校內設車停車格及機踏車停車棚，附近學校為南安國小。學校內有 59 個停車格、3 個身障車位。
- (2) 本校無夜間部，本校目前共有校長 1 名、教師 19 人、職員 7 名、2 名廚工，合計 29 名教職員，學生 124 人。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具：步行 12 人 10%、自行車 96 人 77%、機車接送 5 人 9%、汽車接送 11 人 4%、校車接送 0%。
- (4) 學生上放學情形，學府路為本校學生行進主要動線，上下學時段導護均引導學生經由學府路之行人穿越道行進，校門旁進入學府路之斜坡道路於年前已請鄉公所設立上學時間車輛禁止進入之告示。學校設家長接送區，學生在放學期間均集中於家長接送區等待家長接送。
- (5) 學校周邊臨接的主要道路為學府路，道路為兩線道，無慢車道有人行道，但人行道多數路段通常都停放車輛。學校周邊沒有人行天橋跟地下道，交叉路口的位置位於學校門口靠山一側。學府路接近南寧魚市場路段常有魚車、遊客車輛占用道路。國光客運終點站位於南寧魚市場旁。
- (6) 上放學尖峰時間，學校旁邊車流輛均正常，大型車輛很小。唯三年級課後輔導完後的五點放學時段，有時易與垃圾車及資源回收車相遇。
- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為方面，上學時間 7:00~7:30 斜坡路段禁止汽機車進入，因南安國小通學路段與本校相同，常有低年級國小學生家長因宣導不足，

因忘記相關規範，易於上學時段將機車繞過導護老師騎上斜坡。將協同國小定期宣導相關資訊。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 為了落實學生交通安全教育的學習，學校會規劃交通安全教育融入各領域課程教學活動中，如：公民、藝術、自然與生活科技等；為了落實交通安全情境教學，學校會針對校園地形、地物，適時適地設置交通安全相關的標誌，並安排學生校外交通環境參觀。
- (2) 對於校外教學活動的交通安全，學校每次在出車前都會對車輛進行安全檢查；並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，並要求師生在車行時都繫安全帶；在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討，相當用心。
- (3) 學校也十分重視全校性交通安全相關活動，不僅舉辦全校學生自行車考照活動，也舉辦交通安全四則守則抽獎活動、交通安全繪畫藝文比賽等，而且這些交通安全相關活動都會訂定交通安全活動辦法。
- (4) 校內停車區與教學區域分開，且妥善規劃行人與自行車動線，降低人車衝突。校方對於營造安全通學環境之做法值得肯定，但應加強師生對於交通安全的觀念與應用；例如騎乘自行車戴安全帽之規定，除以「法規、處罰」等方式要求學生遵守外，亦可鼓勵學生進行討論或辯論，讓學生從過程中思考並抉擇。
- (5) 較大的問題為家長交通安全觀念較為薄弱，校方藉由設立多功能中心（社區互動終身學習）方式加強與社區互動，藉此機會宣導交通安全觀念。另亦將學生交通安全學習成果於蘇澳社福館展示，將交通安全觀念推廣至更大範圍。
- (6) 導護方面以時間軸規劃導護任務，導護紀錄完整。學府路於上學時間管制車輛駛入，經宣導亦獲民眾配合。
- (7) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明與執行狀況照片，部分項目（如愛心服務站、導護志工）還包括工作的辦法，並有兩年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。
- (8) 校內動線規劃，落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口，不與學生活動區域衝突。
- (9) 家長接送區配合停車場設置，空間無虞。
- (10) 學校交通安全推動組織成員擴大至校外人士，如：花蓮國中王錦懋主任、退休警官鄭蓮池、南方澳派出所員警、家長會會長和志工服務隊隊長，建議增聘請學區之里長為委員，結合外部資源，共同推動學校交通安全教育。
- (11) 學校交通安全教育方式務實，例如：學校 96 位(77%)學生騎自行車通學，但學生不喜歡戴安全帽，學校以宜蘭地區事故案例宣導自行車安全，如：羅東高中學生事故後媽媽發起戴安全帽活動，讓學生了解戴安全帽的重要性。自行車貼反光貼片達成率為 100%。另學區周遭常有大車，學校重視大車內輪差和視野死角問題。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 在教學規劃與教案設計上，學校可以依照學校本位交通安全問題，如：自行車、大客車與行人等，由承辦學生交通安全工作的老師，除了提供各相關科目的教師相關交安資料之外，更主動的委請這些教師協助，做學期前的教學溝通，討論並研擬融入交安課程及其多元評量工具，如此會更佳。
- (2) 除了舉辦交通安全課程教學觀摩之外，學校在實施交通安全教學或宣導活動後，如能利用各種多元評量工具(如：學習單、測驗題、問卷等)，了解學生接受上述活動後的學習成效，以作為未來交安融入課程的教學參考，並隨時更新修訂，如此會更佳。
- (3) 通學方式統計有明確名冊及對應運具，但總表可再考慮區分每日與晴、雨天狀況，以做更完整運用。通學方式中騎乘自行車通學者比例高，利用教學區空間規劃自行車考照場地，推動考照制度，值得肯定。建議可多利用自行車教育機會，宣導騎乘技術、安全知識、安全認知與防禦概念。
- (4) 學生違規統計明確，但資料中並未包含學生交通事故資料，建議補充。對於學生違規之輔導方式包括愛校服務、站立反省、陪同執週等，其中站立反省方式不甚適宜，建議可再檢討；陪同執週則可發揮機會教育作用，亦可給予學生榮譽感，是較適宜之輔導作為。
- (5) 部分的項目仍缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可參考愛心服務站的建檔方式，將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心服務站選定評估、導護志工招募訓練等）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，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。此即為PDCA的品質改善作法。
- (6) 學校已經調查各班級學生之通學方式，並依照上放學、交通方式、交通工具等統計人數。建議利用此資料檢討宣導措施（如走路上學、騎自行車上學）的成效。
- (7) 學生騎自行車者多，道路人孔蓋的溝槽方向應與騎乘方向垂直，以避免輪胎卡溝的可能危險。
- (8) 學校以步行、自行車為主，或可以輪流選任學生擔任自行車隊長或路隊長，建議加強學生的領導與風險認知。
- (9) 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是發現的安全問題亦有後續處理程序，惟其成效可再評估。
- (10) 有關雨天騎車穿雨衣問題、下坡騎車的問題，建議與學生討論出彼此可以接受的作法。
- (11) 愛心服務站已經建立完整的辦法與執行結果說明。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序（明確的評估指標），並包括警政單位的協同意見。並有完整使用狀況的回饋。
- (12) 學生的違規以並排、下坡騎車、雙載的為主。實施愛校服務或罰站是否能讓學生了解其風險，而在校外時間亦能遵守，應可再檢討。有關學生的處罰應注意其教育目的性，並維護學生的自尊心。
- (13) 學校周邊遊客多，應了解學生常面臨的交通問題為何，並妥為教導。可以請南方澳

交通分隊提供週邊道路常見的事故型態，以利教導學生如何因應這些可能的交通風險。

- (14) 利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的交通標誌情境。避免在校園設置不當的標誌，妨礙校園美觀。
- (15) 交通安全教育的年度計畫涵蓋許多重要交通安全教育與宣導工作，建議以校本問題為主軸，更明確列出交通安全教育的年度計畫實施重點，以呼應校本問題，並評估成效，持續追蹤考核。
- (16) 師生訪談時，學生提出自身的事故案例，也提出許多交通安全問題，如：學生因撐傘擋住視線，以致未能注意到來車而發生事故；公廟附近常有大型車；騎自行車時很怕路旁車輛開車門，很危險；希望能學自行車如何跟車與超車。建議學校可向學校師生收集交通安全問題和事故案例，探討危險問題與因應之道，此部分亦可請交通安全教育委員會之校外委員或相關科系老師協助。了解問題因應之道，可強化老師交通安全知能教育。
- (17) 由學校資料仍可看到許多騎自行車通學學生未戴安全帽，學校也說明學校推動騎自行車戴安全帽之後學生騎自行車通學人數降至四成，走路通學人數由一成增為四成。建議學校再利用不同方式，讓學生了解戴安全帽的重要性，且願意戴安全帽。

(十八) 嘉義縣溪口國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位於嘉義縣溪口鄉中正東路 103 號，面積 2.86 公頃，校內停車空間有小客車停車位 27 格、無障礙車位 1 格、機車停車位 12、腳踏車停車位 330 格。鄰近學校有溪口國小、柴林國小、美林國小、柳溝國小。
- (2) 學生人數 171 人，教職員工人數 25 人。
- (3) 本校位於嘉義縣溪口鄉，是鄉內唯一所國中，地處偏遠就業機會少，人口外移嚴重的偏遠鄉鎮。境內兩條主要道路：往北連接雲林縣大埤鄉、往南連接民雄鄉的 157 縣道及往東連接新港、往西連接大林(高速公路)的 162 縣道。本校位於往大林(高速公路)的 162 縣道旁。學校周邊道路特性方面，學校座落於 162 縣道旁，路寬 12 米雙向道。周邊住家稀少農田居多。上(放)學時段汽機車多，偶而有遊覽車(公車、校車)、大貨車經過。倒是離學校約 100 公尺處便利商店(7-11)T 字路口，是鄉內交通要塞，汽機車多公車遊覽車出入必經路口，尤其是上(放)學尖峰時段車流量大，也是本校交通導護重點。
- (4) 學生上放學所使用之交通工具人數及比例，如下表。

上(放)學	騎腳踏車	(機車)接送	(汽車)接送	走路步行	總計
人數	123	21	18	9	171
百分比	72%	12%	11%	5%	100%

- (5) 為使學生上放學時交通順暢及確保學生安全，本校採人車分道進出校園。走路步行由校門口左側小門進出學校、騎乘腳踏車由大門正門口進出學校、家長接送(汽機車)區在校門口右側區、教職員工上下班則由側門進出校園，人車路線分離無衝突。
- (A) 本校上(放)學時學生由大門口進出校園，學務處值週人員與導護老師、替代役於學校大門口及距離校門約 100 公尺處便利商店 7-11(T 路口)執行交通導護工作。
- (B) 人車分道規劃。於上(放)學時段(0710—0730，1650—1705)，學生走路步行，上學直接由校門口左側小門進入校園；放學亦由小門離開學校。家長接送區部分，上學時路過校門至校門口右側家長接送區，學生徒步進入校門。門口由導護老師管制車輛，由學生優先通行；放學時學生可在家長接送區等候家長，亦可路過斑馬線至對面家長接送區等候。腳踏車部分，上放學皆由中正東路(即 162 線道)進出至學校於腳踏車停車線下車以步行牽車方式進入學校，避免學生直接進入校園，門口並由導護老師管制；放學時腳踏車隊由車棚排好路隊統一由校門口離開，放學時由交通糾察隊、替代役及導護老師指導交通管制。至於教職員工車輛部分，上(放)學時一律由側門進出校園，以避開學生徒步區、腳踏車行進及家長接送區，實施人車分道以確保人車安全。
- (C) 上(放)學交通執勤人員計有：學務處值勤人員 1 名、導護老師 2 名、替代役男 2 名、學生交通服務隊 9 名。校長於上放學時段到現場指導注意事項。
- (6) 學校周邊鄰接的主要道路名稱、道路特性及上(放)學交通情形：
- (A) 中正東路：即 162 縣道，為本校學生上放學最主要的道路。為路寬 12 米兩線道道路。中間為雙黃線，兩側無人行道及停車格。因周圍為農田區道路兩旁住戶稀少，平常時段車流量不多，少有中大型車(汽車、遊覽車)出入，交通環境尚屬單純。
- (B) 溪民路：即 157 縣道路寬 15 米兩線道道路，中間為雙黃線，是鄰近鄉鎮(雲林大埤)往返嘉義重要幹線。平時車流量大，多為中大型車輛(遊覽車、大貨車及砂石車)，尤其行經便利商店(7-11)T 字路口，是本校學生上放學必經重要路口，因其路肩並無停車格及人行道，住戶車輛須停放於白線上，導致學生須被迫行走於車道上，也是本校交通導護重點路口。
- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：
- (A) 特殊情形。本校學生上學時，汽車接送雖然不多只佔了近 1/4。但偏鄉地區家長交通安全觀念薄弱，少數家長為圖方便，於中正東路尚未到學校門口提早讓學生下車，即跨越雙黃線迴轉，一方面造成後方行進腳踏車圍堵被迫行走車道，另一方造成用路人危險。
- (B) 因應作為。本校製作相關資料張貼聯絡簿讓學生帶回，並利用親師座談會、家長委員會等機會，向家長宣導家長接送區路線圖。邀請柳溝派出所、交通安全委員會討論解決策略。尋求縣府協助會同相關處局，協助學校校門口路口處畫製相關警告標線，清楚標示禁止臨時停車。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校準備完整的「學校基本資料與周邊環境簡介」、評鑑表及簡報檔，受評資料相當充分。
- (2) 本校腳踏車使用比例相當高，與行人共同使用正門，而學校能妥善規劃其進出動線與步行動線之區隔，相當用心。教職員汽車部分則使用側門，人車動線分隔情況相當良好。
- (3) 汽車均能車頭朝外停放，腳踏車的狀況相當良好，未發現有牛角或火箭筒之使用，且多有安全頭盔。
- (4) 本校設有校園安全地圖及學區安全地圖（含愛心商店），其中學區安全地圖能分別以大型掛圖及中型掛圖方式分別呈現「社區潛在危險路段分析圖」，十分務實。
- (5) 本校能善用影片檔及學生拍攝微電影的方式，讓學生直接參與交通安全事項，相當用心。
- (6) 本校有交通糾察隊、導護志工等選拔及表揚辦法，且有良好訓練計畫與相關的紀錄。相關的裝備也很完備。
- (7) 能統計學生違規(有學生交通違規三聯通知單)、交通事故資料，且有輔導作為。也能收集學區交通事故資料及分析，以作為交安宣教之基礎。
- (8) 每天安排學校同仁利用電動車於學校附近進行交通巡查，相當用心且具有機動性。
- (9) 本校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、辦理活動等更具體的作法，讓學生確實了解。
- (10) 本校有 9 家愛心商店，學校辦理活動讓學生能有機會前往了解愛心商店，且達敦親睦鄰之效。
- (11) 已依規定成立『交通安全教育推動小組』並按期召開委員會議，小組成員包含校外成員-家長會長、分駐所主管，組織架構完整。每學期期初(末)校務會議同時召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜。
- (12) 學校定期針對全校師生舉辦校內交通安全研習活動，教師也多次參加校外交通安全教育研習活動，回校後師生分享與報告，成效良好。
- (13) 多次利用親師座談會、家長委員會、學生家長聯絡簿及學校網頁宣導交通安全宣導，成效良好。
- (14) 榮獲本縣交通安全評鑑優等(102,103,105)。
- (15) 製作腳踏車安心補給站以供學生使用。
- (16) 辦理認識愛心商店打卡活動，以促進學生了解愛心商店之位置與功能。
- (17) 結合校慶暨社區掃街運動會辦理交通安全教育宣導。
- (18) 辦理校內交通安全教育微電影徵件比賽，徵選優秀作品作為校內交通安全宣導作品。
- (19) 在交通安全教學上，學校十分用心認真，不僅分析了各領域各年級課程(如：國文、英語、數學、社會、自然與生活科技等)可以融入交通安全相關議題，而且也設計了交通安全教育融入各領域課程教案，以落實交通安全教育的學習。

- (20) 在交通安全活動上，學校全力配合推動，不僅舉辦了全校性的交通安全相關活動，如學生交通安全常識測驗、藝文競賽、讀報教育、剪報活動、微電影比賽等，而且也邀請了專業講師前來宣導交通安全。
- (21) 在校外教學活動上，學校每次在出車前都會對車輛進行安全檢查，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，並在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。
- (22) 學校也十分重視學校本位的交通安全問題(如上放學騎自行車佔 72%)，不僅舉辦學生自行車考照活動，也舉辦交通安全常識測驗競賽、交通安全班級教室布置競賽等，而且這些交通安全相關活動都會訂定交通安全活動辦法。
- (23) 學校活動多元，透過測驗書法作文剪報等活動，多樣化宣導交通安全。
- (24) 學校以為電影拍攝競賽的方式，鼓勵學生創作，並將交通安全的要素融合其中，影片內容饒富趣味，並頗能引起共鳴。
- (25) 學校設計上放學路線危險分析之作業，讓學生了解自家到學校路線比較危險之處，有實際之效益。
- (26) 校慶活動的掃街遊行，融入交通安全的宣導，能以實際體驗的方式，了解學校周遭道路的狀況。
- (27) 學校附近有 9 個愛心服務站，學校藉由拍照送禮物的方式，鼓勵學生各自尋訪，頗具創意。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 有調查學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，且能區分上學與放學，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若能有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (2) 本校為目前上放學步行比例 5%，相當的低，腳踏車比例 72%，家長接送 23%。建議本校可盡量強化學生使用腳踏車的相關交通安全教育，至少包括騎乘能力的培養與煞車訓練、安全裝備及設備的完備性、正確騎乘習慣的養成、交通安全規則的瞭解等。
- (3) 由於有高比例學生使用腳踏車，建議學校辦理各項活動時，可選購腳踏車相關的安全裝備或設備，提供學生使用。
- (4) 建議本校可以將：(A)路隊規劃、運作，(B)自行車路隊規劃、動線與停車管理，(C)學生糾察隊或導護志工之訓練等，拍攝成 SOP 影片，作為教學之用。
- (5) 本校設有標誌牆、利用標線劃分汽車通道的使用，建議未來能設置更多樣性、符合校園情境的交通設施布置。
- (6) 建議老師可以善用交通部 168 交通安全入口網的各項資源，及 Google 街景圖等，以納入相關的教學工作。
- (7) 建議本校蒐集當地道路交通事故之事故特性態樣能包括時間、空間、違規型態、碰撞型態等特性，以利於適當轉化為對學生交通安全之宣教資料。

- (8) 建議本校未來若有機會，能讓學生有機會學習擔任「大客車駕駛」的體驗，讓學生學習及確知大型車輛有很多視線死角，必須學習如何在道路上與之和平相處。
- (9) 在教學規劃與教案設計上，學校如能依照學校本位交通安全問題（例如上放學騎自行車最多為校本問題），邀請相關科目教師或校外專業人士協助，依照各年級不同重點的學習目標，設計融入交安教案，並進行學後成效評量，如此會更佳。
- (10) 在實施交通安全教學或宣導活動後，學校如能利用各種學習評量工具（包括簡單問答、調查問卷等），了解學生接受上述教學或活動後的學習成效，以作為未來交通安全教學或活動的參考，如此會更佳。
- (11) 在實施交通安全校外教學輔導活動時，學校都能按照各項相關作業規定辦理，但如能事前發文請監理單位或專業人士，前來協助出車前車輛的安全檢查，以及請柳溝分局警察同仁前來協助對司機進行酒測，如此會更佳。
- (12) 學校設置大幅海報宣導附近危險路段，值得肯定，建議可以再加上愛心服務站的點，讓學生更易一目了然。
- (13) 學校交通安全常識測驗有全面實施，值得肯定，惟測驗後的分析，錯誤的態樣等，可進一步加強。
- (14) 學校活動多元，亦能寓教於樂，可見學校的用心，僅進一步建議，學校對於學生正確觀念的建立，例如在海報設計、標誌創作等活動中，可以給學生一些正確的提醒。

（十九）嘉義市大業國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位於嘉義市南側，南與輔仁中學和興安國小為鄰，離八掌溪很近。東距吳鳳南路不遠，北為大業街，具有鬧中取靜之優點。附近又有立仁女子綜合高中等學校，形成重要文教區，學習環境甚佳。本校位於八掌溪親水公園區旁，有運動公園，綜合等公共設施，鄰近嘉義縣中埔鄉新發展新市政，未來新市政發展潛力雄厚，而且迅速可期，將使校務發展更上一層樓，由於本校緊鄰親水公園，空氣新鮮，環境幽雅，加上校園草皮廣大；百多棵大樹已綠色成蔭，是師生、家長、民眾休憩運動好去處。
- (2) 目前學生人數 631 人，及教職員人數 65 人。
- (3) 學生通勤方式統計，如下表。

	步行	家長接送	腳踏車	其他(公車)
上學	77	243	303	7
百分比(%)	12%	39%	48%	1%
放學	99	215	304	13
百分比(%)	16%	34%	48%	2%

- (4) 學生上放學情況：本校依學生通學方式規劃學生上放學路線及學生上放學交通管制措施。學生上放學時段由導護老師及交通服務隊協助指揮，上放學情況良好。

(5) 學校周邊主要道路名稱與特性，如下表。

道路名稱	道路寬度	車道數	有無慢車道	有無人行道	有無天橋、地下道	路邊停車情形	路邊商家佔用道路情形	公車站
吳鳳南路	20 米	4	有	無	無	嚴重	有	有
世賢路	30 米	4	有	一小段	無	很多	有	無
立仁路	15 米	2	無	無	無	很多	無	無
大業街	12 米	2	無	無	無	嚴重	註	無
興安街	8 米	2	無	無	無	嚴重	有	無

註：道路兩側部分商家廣告看板擺放，會影響行車道行駛

(6) 學校特殊交通安全作為及因應情況：

- (A) 推行腳踏車系統化教學—研習、考照、教學與宣導。
- (B) 舉辦校際自行車觀摩會-104 年 5 月 19 日。
- (C) 結合鄰近二分局與績優志工協助交安，成效良好。
- (D) 學生參加交通安全競賽，榮獲佳績。
- (E) 教師主動參加交通安全教案設計，榮獲佳績。
- (F) 積極改善校內、外安全設施。
- (G) 校園步道規劃完善，有效引導校內動線。
- (H) 103 學年度—愛心安全帽、口琴隊鐵路局北門車站宣導。
- (I) 105 學年度—結合校慶運動會辦理道安闖關活動。
- (J) 105 學年度—鐵路局阿里山森林鐵路 104 周年，口琴隊配合道安宣導。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校學生上放學運具資料能詳細區分，步行約 15%，家長接送高達 36%，自行車 48%。
- (2) 本校自行車使用比例相當高，由大業街進入學校正門前之巷道(大業街 25 巷)，牽行與行人利用相同空間，管制的另一側則由教職員汽機車專用。故於大業街巷口分別設置兩處「腳踏車停區」。進入校門後，腳踏車向右進入停車棚，教職員機車向左停車。
- (3) 本校有交通糾察隊、導護志工等選拔及表揚辦法，且有良好訓練計畫與相關的紀錄。相關的裝備也很完備。
- (4) 本校有 3 家愛心商店，校方能不定期拜訪，並向學生宣導愛心商店功能並有紀錄。
- (5) 本校紀錄有 104-105 年交通意外受傷人數，建議宜有適當的改善對策或輔導作為。
- (6) 本校有完善學生違規行為統計資料(由交通服務隊登記及交通導護老師紀錄表，以騎車未戴安帽最多)，且有交安宣誓、觀看交安影片、導護老師立即糾正違規學生、利用集會時間及班會時間宣導學校周圍危險路口自編學習單(讓學生認識校內交通標誌及相關警語)等輔導作為。

- (7) 本校積極推行腳踏車系統化教學(研習、考照、教學與宣導)，值得肯定。
- (8) 本校能積極改善校內及校外的安全設施，並能根據學生交通事故特性，加強行政人員輪值巡查，並函請派出所、交通隊、少年隊，以維護學生安全。
- (9) 本校停車場汽車均能車頭朝外停放，腳踏車的狀況大致良好，有部分自行車裝有牛角或火箭筒之使用，請協助改正。
- (10) 已依規定成立「交通安全教育委員會」，並聘請當地交通單位主管機關與家長會長、里長為顧問，組織架構大致完整。不過建議力邀顧問與會，則如有需代為宣導之處，顧問們當可提供協助。
- (11) 交通安全委員會每學期開會 2 次，會議記錄完整。且訂定有「交通安全中長程計畫」、「交通安全教育年度計畫」、「交通安全教育宣導月實施計劃」，相關計畫並納入學校行事曆中列管執行。
- (12) 透過校務會議、行政會報、導師會報時向全校教職員工宣導交通安全教育措施。且定期邀請律師、交通隊人員為教師講解相關交通安全議題，成效良好。
- (13) 透過家長會會議、志工會議、親職講座及拜訪學區鄰里長進行社區道安宣導。另於 105 年校慶運動會設置道安宣導攤位，邀請家長會志工團共同協助宣導，成效良好。
- (14) 校內導護志工獲得嘉義市政府頒發之優良導護志工證書。
- (15) 本校 103 學年度、105 學年度本校口琴隊配合鐵路局進行道安宣導，104 學年度舉辦嘉義市校際自行車觀摩，105 學年度舉辦全校性大闖關活動。
- (16) 在交通安全教學上，學校不僅分析了各領域各年級課程如何融入交通安全相關議題，而且也設計了交通安全教育融入各領域課程教學中，如：理化、健體、國文、數學等。
- (17) 在交通安全活動上，學校不僅舉辦了全校性的交通安全相關活動，如：學生交通安全常識測驗、藝文競賽、專題演講等，而且也邀請了專業講師前來協助校內自行車考照，以及自行車安全檢查、維護與保養研習。
- (18) 在校外教學活動上，學校每次在出車前都會對車輛進行安全檢查，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，並在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。
- (19) 學校舉辦自行車安全教育研習，包含自行車之維修、保養、安全檢查與考照活動，內容豐富多元，具有實益。
- (20) 於校慶時舉辦公園闖關活動，包含無敵風火輪、標誌棒棒貼以及道安高手三關等，將交通安全之宣導融入其中，寓教於樂，充滿趣味。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 有調查學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若能有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (2) 汽機車與學生行人、自行車進入校門後之動線仍有衝突情形，雖然目前利用導護老師及糾察隊管制，但必須特別提醒其交通管制相當重要，請務必小心。

- (3) 建議本校蒐集當地道路交通事故之事故特性態樣能包括時間、空間、違規型態、碰撞型態等特性，以利於適當轉化為對學生交通安全之宣教資料。
- (4) 建議本校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、辦理活動等更具體的作法，讓學生確實了解。
- (5) 本校設有校園安全地圖，但內容可以再增補內容，並做為對學生教育之基礎。至於學區安全地圖（含愛心商店）則沒有製作，建議善用網路資源來製作，以提供學生參考。
- (6) 本校為目前使用腳踏車比例很高(48%)，建議本校可盡量強化學生使用腳踏車的相關交通安全教育，至少包括騎乘能力的培養與煞車訓練、安全裝備及設備的完備性、正確騎乘習慣的養成、交通安全規則的瞭解等。另外建議學校辦理各項活動時，可選購腳踏車相關的安全裝備或設備，提供學生使用。
- (7) 本校錯將「標誌(sign)」使用「號誌(signal)」名詞，建議全面檢視及修正。
- (8) 在教學規劃與教案設計上，學校如能依照學校本位交通安全問題，如：上放學騎自行車、家長接送最多數為校本問題，主動邀請上述問題相關科目教師協助，設計融入交安教案，並進行校內交安教學及多元學習評量觀摩，如此會更佳。
- (9) 除了舉辦交通安全課程教學觀摩之外，學校在實施交通安全教學或宣導活動後，如能利用各種學習評量工具(包括簡單問答、調查問卷等)，了解學生接受上述教學或活動後的學習成效，以作為未來交通安全教學或活動的參考，如此會更佳。
- (10) 校園安全地圖建議可以加上學校外周遭之危險路段，另也可加上愛心服務站之位置，以增上、放學之安全。
- (11) 交通安全常識測驗除了獎優以外，建議還可以再做一些分析，例如回答錯誤較多之題目，了解學生問題之所在，更能增加學生之交安常識。
- (12) 將交通安全之常識融入活動之中，固易收效，亦提升學生之學習興趣，惟正確之觀念，為必要之前提，故於宣導海報或其他之競賽中，煩請學校多提醒學生。

(二十) 高雄民族國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位於高雄市市區中心，距中山高速公路九如交流道約 1 公里，校地總面積 32,401 平方公尺。居民平日活動主要交通工具以汽機車為主。學校周邊覺民路、大昌路、九如路均為上班交通要道。上下學尖峰時間交通繁忙。校內停車空間：汽車約計 90 輛，機車約計 83 輛，無障礙車位 2 座。腳踏車停放空間目前預計可容納 120 輛。本校緊鄰光武國小，附近樹德家商、陽明國中、正興國中、高雄高工、立志中學、育英醫專、高應大都在不到 2 公里的範圍內。
- (2) 目前全校共 29 班，學生人數共 686 人，教職員人數共 91 人。
- (3) 學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如下：

民族國中學生上（放）學方式調查表					
家長接送	人數	百分比	自行到校	人數	百分比
步行	3	0.4%	步行	273	40.0%
機車	236	34.6%	自行車	90	13.2%
汽車	58	8.5%	公車	18	2.6%
其他	5	0.7%	全校總學生數		683 人

- (4) 教職員工通勤以汽機車為主。學生以步行為主，家長汽機車接送次之。學生上、放學統一出入口為覺民路校門。依年級不同，本校採取三階段式放學～一年級 16:05~16:30，二年級 17:00~17:15，三年級 17:15~17:30。特教學生放學在川堂等候家長或復康巴士接送。校門口兩側為家長接送區，西側為機車接送區，東側是汽車接送區。設定三個導護站：校門口有學務處行政人員、警衛、替代役男及學生交通糾察隊，大昌覺民路口和大昌九如路口有導護老師、導護志工媽媽和學生交通糾察隊，除此之外大昌九如路口在早上 7:00~7:30，下午 17:00~17:30 交通尖峰期間有交通警察幫忙。
- (5) 學校周邊臨接覺民路(4 線車道，慢車道稍窄，往東至光武路口、往西至大昌路口皆設有紅磚人形道，因位於商業區，全線都是商家，有時會有併排停車現象)、大昌路(6 線車道，因位於商業區，全線都是商家，慢車道稍窄，有時會有併排停車現象)、九如一路(6 線車道，皆設有紅磚人形道)。另，本校周邊公車站共有 3 站：覺民路校門口民族國中(覺民路)站(60、217 等兩路公車停靠)，大昌路民族國中側門站(60、紅 28 等兩路公車停靠)，九如一路民族國中站(73 路公車停靠，長途客運 3999 路停靠站也在此)。
- (6) 學校周邊覺民路、大昌路、九如一路均為上班交通要道。上下學尖峰時間交通繁忙。省道 1 號九如一路因距中山高速公路九如交流道很近，全天候車流量都很大，大型車也較多。
- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：
- (A) 省道 1 號九如一路因距中山高速公路九如交流道很近，全天候車流量都很大，大型車也較多，因此偕同交通警察以及鄰近光武國小兩個學校大導護範圍幫助學區中上放學有可能經過本路段的寶獅、寶盛里共 62 位學生上放學的安全。
- (B) 覺民路、大昌路、九如路均為上班交通要道，緊鄰學校三條道路路邊皆有停車格，因距離高速公路九如交流道近，位於交通要衝，因交警不時巡邏，交通秩序還算良好，但仍有時會遭遇並排停車或超速闖紅燈等危險駕駛。本校已在近年申請在周遭設置照相機取締，也在去年申請在大昌九如路口設置行人交通號誌，也請交通大隊在上下學交通尖峰時間定點幫忙維持秩序。
- (C) 向公路局申請上放學期間校門口兩側家長接送區之路權，規劃校門口西側為機車接送區，東側是汽車接送區，上下學期間在這些位置以及校門口利用角錐、連接趕及標示清楚的立牌，標示出汽機車臨停區域及進出學校大門人車分道區域。
- (D) 利用覺民大昌路口的大型電子看板及懸掛在通學步道的帆布條宣導。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校為市區國中，學校周遭環境道路交通狀況較為複雜，但本校能確實掌握，善用兩校門(以正門覺民路為主要上放學門口)，辦理各項工作(學校行事曆、交通活動週、校慶標語遊行等)，相當用心。
- (2) 本校能進行期末學生交通安全常識測驗，並針對錯誤率偏高的題目，搭配詳細解答及短片，強化教育成效。惟學生訪視時，大部分同學不記得有本項活動。
- (3) 本校停車場汽車停車空間的使用，大部分能車頭朝外停放，但停車位置的標示宜明確一些，另建議學校可以透過行政會議或教職員公約等方式來確實執行。
- (4) 本校結合 e 世代興趣，建立各種學習的平台以提高學生之學習意願及成效。
- (5) 自行車的停車與車輛狀況大致良好，發現有一部裝設火箭筒，請協助改正。
- (6) 在交通安全教學上，學校十分用心認真，不僅分析了各領域各年級課程可以融入交通安全教育相關議題，而且也設計及實施了交通安全教育融入各領域課程教案(如：公民、英語、資訊、美術、健康教育、表演藝術等)，落實了學生交通安全教育的學習多元化。
- (7) 在交通安全活動上，學校竭盡全力推動，不僅舉辦了全校性的交通安全相關活動，如：交通安全教育主題歌曲詞改編、真人四格漫畫、趣味競賽、標語舉牌遊行競賽等活動，而且也對於學生交通安全常識測驗，結果進行試題分析及事後錯誤觀念的檢討及宣導，使交通安全活動的內容及型態十分多樣。
- (8) 在校外教學活動上，學校每次在出車前都會確實對車輛進行安全檢查，以及對司機身心狀況檢查，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，以及上、下車安全注意事項，並在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。
- (9) 學校對於各項業務均訂定相關辦法，並以照片說明各項業務的執行狀況。
- (10) 學校分年級分時放學可降低週邊道路的衝擊，值得讚賞。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 建議本校簡報或受評資料的準備與呈現，能依據評鑑計畫的四大項目及各小項，分別整理及說明相關的工作成果。
- (2) 建議本校推動交通安全教育、活動、座談會等的相關辦法與資料均相當完備，建議能運用目標管理流程 PDCA(Plan-Do-Check-Action)，透過規劃(Plan)、執行(Do)、查核(Check)、行動(Act)四階段，確保每次的目標都能達成。
- (3) 本校設有交通安全教育推動組織，除本校人員外，建議可多邀請地方仕紳、民意代表、警政主管等共同參與。
- (4) 目前學校的相關活動及辦法均有含括交通部與教育部共同推動的「交通安全四項守則」，但學生訪談時顯示成效似乎不大。建議本校能針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。

- (5) 本校機車接送學生仍有少部分沒戴安全帽情形，建議以辦理活動、交通安全教育演講等方式，讓學生知道戴安全帽的重要性，而能確實執行。
- (6) 目前校門覺明路的汽機車接送區劃禁止臨時停車線(紅線)，而告示牌面的內容與實際管制狀況不符(應排除接送時段而可以停靠接送)，請教育局協調交通局改善。
- (7) 在規劃各領域交通安全教學融入時，學校如能考慮將教育、交通部推廣交通安全四項守則與學校本位的交通問題(如：家長汽機車接送合併人數最多)，優先列為交通安全融入教學內容及活動中，並在召開課程領域會議時，能討論、規劃及實施上述教學的實質內容，以落實學生交通安全教育學習，如此會更佳。
- (8) 在實施各年級不同領域交通安全教學與活動融入時，學校均有考慮到教學及活動成效分析，如：多少人查看、投票、參與等，但如能在教學與活動結束後，利用或發展多元學習評量工具，針對交通安全教育，進行學生事後學習評量，了解學生是否真正具備了交通安全知能，作為學校教學及活動改進的參考，會更佳。
- (9) 在辦理校外教學活動時，學校不僅能對人、車的安全做審慎的審核，出發前也都會進行師生實際的逃生演練，但如能在車輛的安全檢查上委由監理機關協助，司機的酒精測委由警政單位協助，會更佳；另外，在活動結束後的檢討會議中，學校如能進一步追蹤、考核這些檢討或待改進之事項是否達成，如此會更佳。
- (10) 建議洽請交通單位針對校門口及學校附近之標線、標誌進行整體性規劃與調整。
- (11) 校園內汽車行車動線建議酌予修正。
- (12) 糾察隊值勤時建議配備反光背心與頭盔。
- (13) 圍牆上設置之標誌建議採用活動式，並定期更換。
- (14) 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。建議可將學校每年均固定辦理的業務(如上放學統計、導護志工招募訓練等)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，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (15) 校內汽機車動線與學生出入大門共用，教師汽機車進出應採時間分流管制措施，使不與學生活動區域衝突。
- (16) 學校環境為人行空間，走廊的標線實質意義不大，建議可利用 Google 街景實施情境教學。樓梯的教學標語可能妨礙專注行走，宜檢討改進。
- (17) 學校已經調查各年級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具等統計，建議利用此資料於家長接送區的規劃與適宜性評估。
- (18) 有關大昌覺民路口的通行方向可再與學生討論檢討改進。
- (19) 將家長汽機車接送區分別設置，可分散問題。惟其設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。必要時，讓機車家長接送區納入校園內管控可有效確保接送過程的安全(學校大昌路側門內之汽車停車區即可考慮做為機車接送區使用)。
- (20) 目前機車接送區使用紅線區，應由交通局協助設立制式的標誌。
- (21) 學生糾察隊志工組織，有明確辦法。由一二年級每班輪流擔任，每班九人。有關之訓練內容可再加強。

- (22) 導護日誌記錄詳盡。惟針對導護過程所發現的安全問題（如事故），可再加強檢討其原因並與學生分享。
- (23) 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。
- (24) 學校針對學生違規執行三階段的輔導措施。建議可再檢討其執行成效。

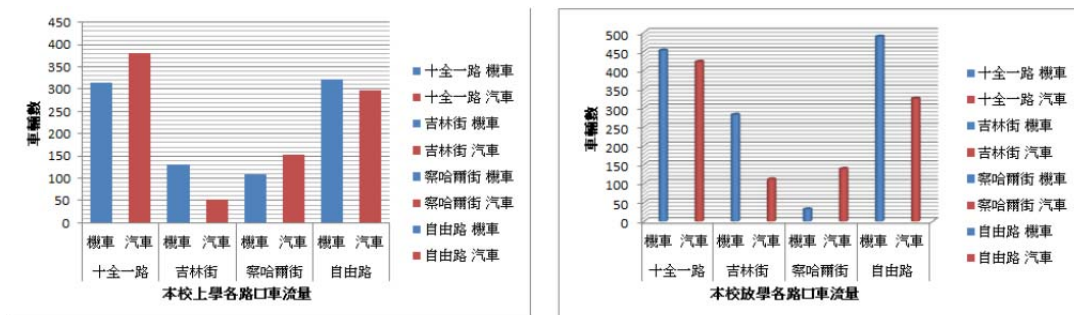
（二十一）高雄市三民國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校成立於民國 52 年，座落於高雄市三民區吉林街上博愛國小旁邊(住址為十全一路 200 號)，面積 31575 平方公尺，緊臨高雄醫學大學，全校 46 班學生人數為 1253 人，教職員工共 130 人。目前校內校內停車場空間有小客車(169 格)、機車(84 格)、腳踏車(509 格)以及無障礙車位。鄰近的學校有博愛國小、十全國小、愛國國小、高雄中學。
- (2) 學生上放學所使用之交通工具，如下表。

	步行	家長接送		大眾運輸	腳踏車	總和
各項總和	204	機車441	汽車240	111	257	1253
百分比	16%	35%	19%	9%	21%	100%

- (3) 學生的上放學，步行以學校正門口(吉林街)為主要出入口，由十全路及察哈爾街行人穿越道進入校門兩側通學步道進入校園。家長接送則設立家長接送去分別設立在本校吉林街校門口左右兩側。自行車部分，由察哈爾街和合江街側門(北門)為主要出入口。使用大眾運輸工具者，可使用鄰近的捷運紅線後譯站，且博愛國小(十全路)及高雄醫學院(自由路)皆有公車站，交通方便。導護方面，本校於上放學門口皆設有生教組長、生教副組長、學務主任及校長負責學生上放學之安全，於十全路和吉林街、合江街和察哈爾街、吉林街皆設有導護老師、愛心志工媽媽以及糾察隊守護學生上放學交通安全，為了加強緊急應變以及校園安全，本校上有警衛一名。
- (4) 本校位於高雄市十全一路和吉林街，附近有三民公園及高雄醫學院，因上學時間也是一班公司、學校之上班時間，所以上放學時段，於自由路和十全一路的車流量相當大，通過車輛已汽機車為主，有時也有公車經過。吉林街和察哈爾街上的車流量以機車為主，不過因為接送學生的家長數量不少，故此數據容易受影響，所以顯示的車流量代表主要為上放學時段的車潮情況。道路交通狀況如下圖。



- (5) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：
- (A) 於十全一路設置交通糾察隊配合導護志工協助維護上放學之交通安全。
 - (B) 結合社區利用本校 LED 跑馬燈、宣導看板及懸吊式布條宣導交通安全。
 - (C) 張貼高低差警示線，以維護校園安全。
 - (D) 於校門口設置上放學禁止停車看板，以維護交通安全。
 - (E) 於學生聯絡簿建置校園周邊危險地圖。
 - (F) 建置學生上放學人車分道的路隊模式及家長接送區(車頭朝外)。
 - (G) 邀請三民一分局交通組的巡佐蒞臨為學生做交通安全宣導。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校為市區大型國中，學校周遭環境道路交通狀況較為複雜，但本校能確實掌握周遭道路及路口(將學區安全地圖放在連絡簿內)，善用學校空間條件，訂定相關的辦理及計畫，順利推展各項工作，且成效良好，值得肯定。本次受訪資料的相關準備十分充分。
- (2) 本校能利用 SWOT (強勢、弱勢、機會及威脅) 等策略分析方法來檢視本校現況，並研擬適合本校且具體的交通安全改進對策。
- (3) 本校透過多項管道與活動(交安宣導大使活動、交通安全講座、社區勸募發票、社區交通小尖兵、上放學舉牌、交通安全網頁、建立粉絲團等)，強化老師及社區家長(包括志工家長)交通安全教育知能的能力。
- (4) 鼓勵家長機車接送時機車車頭朝外停放，學校內停車場的汽車車頭朝外停放，用意及成效良好。汽機車停靠接送時，可進一步推動熄火停等的習慣。
- (5) 在交通安全教學上，學校不僅透過課程發展會議，規劃並商討了各年級各領域交通安全教育融入議題，使交通安全的主題既豐富又多元，而且也充分利用了交通安全教育資源，以及活化了學校開放空間，讓交通安全教育融入學生校園日常生活中。
- (6) 在辦理交通安全校外教學輔導活動時，學校均有依規定辦理相關作業，每次出車前均能對車輛的安全進行詳實的審核，也有確實的辦理師生行前教育、說明，以及安全門的實際逃生演練，活動事後也有召開工作檢討會議，針對活動相關的事項進行檢討。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校的學生接送上放學比例高達54%，步行僅有16%，建議本校特別重視本項課題，以培養能安全自行上放學的基本生存能力。
- (2) 本校設有交通安全教育推動組織，除本校人員外，建議可多邀請地方仕紳、民意代表、警政主管等共同參與，以有效共同推動交通安全工作。
- (3) 對老師或學生的交通安全宣導，建議可以洽詢成大交管系、市府交通局、交通大隊等具有交通安全專長者，擔任講師或顧問，以提高內容的專業性與實用性。
- (4) 各種交通安全資料或宣教時，請務必釐清「標誌(sign)」及「號誌(signal)」的不同。

- (5) 本校訂有相關的計畫與實施辦法，為利於計畫推動與管考，建議本校可運用目標管理流程 PDCA(Plan-Do-Check-Action)，透過規劃(Plan)、執行(Do)、查核(Check)、行動(Act)四階段，確保每次的目標都能達成。
- (6) 目前學校的相關活動及辦法均含括交通部與教育部共同推動的「交通安全四項守則」，但學生訪談時顯示成效似乎不大。建議本校能針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。
- (7) 人行道的空間若要停放機車，機車上人行道時必須以牽行方式來停放，停車空間亦應該詳細規劃，避免影響人行空間。從保障人行安全及提供停車空間的角度，建議可透過道安會報來協調取消汽車停車格位，而將人行道之機車格位改到路側停車格位。
- (8) 枕木紋(路口)及斑馬紋(路段)行人穿越道的差異與用詞，建議適當向學生正確宣教。
- (9) 在規劃各領域交通安全教學融入時，學校如能考慮將教育、交通部推廣交通安全四項守則與學校本位的交通問題(如：家長汽機車接送合併人數最多)，優先列為交通安全融入教學內容及活動中，並在召開課程領域會議時，能討論、規劃及實施上述教學的實質內容，以落實學生交通安全教育學習，如此會更佳。
- (10) 在實施各年級不同領域交通安全教學融入時，學校均有考慮到教學成效評量工具，如：學習單等，但如能在教學活動結束後，利用這些工具評量結果，進行事後學生學習成效分析，了解學生是否具備了交通安全知能，作為未來學校教學活動創新的依據及參考，如此會更佳。
- (11) 在辦理校外教學活動時，學校不僅能對人、車的安全做審慎的審核，出發前也都會進行師生實際的逃生演練，但如能在車輛的安全檢查上委由監理機關協助，司機的酒測委由警政單位協助，會更佳；另外，在活動結束後的檢討會議中，學校如能進一步追蹤、考核這些檢討或待改進之事項是否達成，如此會更佳。
- (12) 建議洽請相關單位針對校門口併同學校附近之標線、標誌進行整體性之規劃與調整。
- (13) 校園內部份交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
- (14) 愛心商店建議依學生步行或騎車之路線選擇適合之商店。
- (15) 若有身障機車停車格位之需求，建議於校園內選擇適當地點予以劃設。
- (16) 學校依據各項評鑑指標，以照片說明該項工作的辦法與執行狀況照片。惟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。建議參考 PDCA 的作法，將學校每年均固定辦理的業務(如上放學統計、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，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (17) 校內動線規劃，實施人車分道。惟汽機車進出動線與學生出入大門共用，教師汽機車進出應採嚴格時間分流管制措施，避免在學生通學時段與學生有嚴重的衝突。
- (18) 教師的停車區位應盡量集中，並避免對學生的活動空間有干擾。

- (19) 學校環境為人行空間，樓梯的黃色分隔標線實質意義不大，若需實施情境教學，建議可利用 Google 街景辦理。
- (20) 學校已經詳細調查各班級之路隊資料，並統計各班級學生使用交通工具的情況。建議應利用此資料於家長接送區的規劃，了解家長接送區的適當性，並檢討走路上學的成效。(學生是否跨區就讀？跨區，教育資源不平均？非跨區，步行空間不佳？)
- (21) 學生進出校門宜走行人穿越道，而非直接在黃網線上通行。
- (22) 將家長汽機車接送區分別設置，可分散問題。機車車頭朝外停放也可增加進出的安全性。設置區位的空間大小似有不足，建議請高雄市交通局配合改善，並設立適合之標誌管理。
- (23) 察哈爾街的人行道建議將機車停車位移除，以確保行人的通行空間。
- (24) 糾察隊由各班輪流。一二三年級有各自的值勤地點，並訂出明確的訓練流程，惟訓練的內容為何可再加強。
- (25) 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。
- (26) 愛心商店不論數量多寡，皆須要有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見。

(二十二) 台東縣卑南國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位於台東市更生北路 766 號，位處台東市與卑南鄉交界處，面積 37027 平方公尺。目前班級數 13 個普通班及 1 個特教班，教職員人數 53 人，學生人數 296 人。
- (2) 校內停車空間有教職員汽車車棚 20 個車位、來賓 28 個一般車位、3 個加大車位、機車車棚有 24 個停車格，單車車棚有 160 個停車格。
- (3) 學生通學方式分析如下表。

交通方式	103 學年度	104 學年度	105 學年度
步行	40.7	41.2	40.5
騎腳踏車	18.3	19.2	17.9
機車接送	15.0	15.6	15.9
汽車接送(含機構)	11.9	10.1	9.8
大眾運輸	7.8	5.4	3.7
其他(住校)	6.3	8.5	12.2
合計	100%		

- (4) 學生通行路線：學生上、放學時段，皆由正門進出校門口。
 - 路線 1：新大樓前停車場機構學生等候交通車。
 - 路線 2：騎乘腳踏車學生北上往綠色隧道、南下往卑南南王。
 - 路線 3：出校門後左轉至公車站牌搭乘交通運輸工具者。
 - 路線 4：出校門後左轉至文化路家長接送區。
 - 路線 5：出校門後右轉至綠色隧道、賓朗。

- (5) 家長接送區：於校門口左側設有家長接送區，設置有汽機車接送區的牌子，家長須於區域內接送學生。上、放學時段若有車輛違停於紅線區，學務處值週人員口頭勸導家長車輛盡速移開，並記該學生違規點數，開立記點罰單，並請家長簽名。
- (6) 導護老師及學生交通服務隊。值勤時段為上學時段及放學時段。文化路與更生北路口由行政正值週人員、替代役於此值勤。校門口進、出口由校長、學務處值週人員於此處指揮車輛出入、學生路隊進出。另於文化路與更生北路紅綠燈兩側均設有交通服務隊。值週導護老師所在位置於校門口，負責督處學生放學狀況及專車出入，導護老師位於校門左側斑馬線處，協助交通服務隊值勤，指導學生行走行人穿越道。
- (7) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：
 - (A) 學生上放學均由校門口進入，並走人行道。值週組長與值週行政人員、替代役分別在校門口與文化路與更生北路紅綠燈處導護。
 - (B) 放學前五分鐘糾察隊將交通禁止停車架置於校門左右大馬路旁，俾提醒家長勿臨時停止。
 - (C) 106年3月，因校門口前更生北路車速快，故多次與南王派出所討論並尋求協助。南王所警員三月底發文委請台東縣議會、公路總局台東工務段、台東市公所、台東警察分局、台東縣警察局交通警察隊和本校總務主任與生教組長，於四月初共同會勘校門口交通號誌，確定校門前的交通號誌與文化路口號誌同步，以確保出輛進出，於四月中完成。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校雖然是郊區學校，但學校有明確地交通安全教育願景，能結合環境教育、品德教育、防災教育及生活教育，相當用心。並且能充分掌握學校周遭道路交通環境與特性，繪製有學區安全地圖，對於綠色隧道口、全家便利超商路口等，能特別提醒學生注意。
- (2) 本校步行上放學約在四成左右，學校能特別針對學習安全步行，養成專注及防衛的交通行為，符合四大交通安全守則的概念。
- (3) 本校能利用文化公園路作為機車路外的接送空間，學生可以步行一段路上學，也可避免接送造成校門重要路口的交通影響。
- (4) 本校能針對七大教學領域提出交通安全融入教學架構，且有成效評量的方法，透過學習單讓學生更加熟悉。並有各種創意教學法納入交通安全議題，使學習更有趣，十分用心。
- (5) 透過「交通安全致家長的一封信」以及後續的溝通，直接與學生家長溝通學生接送議題，值得肯定。
- (6) 新生訓練手冊納入學生上放學交安注意事項及安全地圖，相當務本，本校並能提出交安工作的未來展望及建議事項，相當積極。
- (7) 已依規定成立「交通安全教育委員會」，委員除學校成員之外，亦聘請家長會會長、副會長與學區內南王派出所所長擔任顧問，組織架構大致完整，然最近之會議漏邀顧問參加，建議爾後記得務必邀請，以便必要時可請員警協助交通指揮與違規取締。

- (8) 前述會議能針對本校之交通安全事宜加以討論，如人車分道、校門口號誌案等，擬定策略加以改善。
- (9) 利用行政導師會報時間，由校長及學務主任與全校教職員工討論校園交通安全，此外教師參與縣內交通安全教育研習後，亦於行政導師會報上分享學習內容，使研習成果進一步擴大。
- (10) 利用單週週五周會時間，進行全校師生的交通安全宣導。
- (11) 利用跑馬燈、親師座談會時間與〈致家長的一封信〉，讓家長了解學校校園內外的交通安全事宜，如學區外之危險路段等，以便提升學生對於交通安全之重視。
- (12) 成立社團-機械維修，讓學生能動手維修輪胎，增加交安危機處理知能。
- (13) 自製大、小汽車簡易模型，針對學校學生交安違規同學，於交通安全教室進行內輪差教學，甚有成效。
- (14) 設計交安違規記點罰單，將學生違規的交通安全問題，設計成不同點數，違規開單加以記點，此外再依據不同之累計點數給予相應之教育輔導，成效良好。
- (15) 對於學校周邊道路交通環境觀察完整，並藉此整理校本危機。因校門所臨道路具有潛在危險性，因此請轄區派出所一同討論改善措施，並據此調整學校接送區位置、調整號誌同步，長期希望調整校門方向，至少可開設行人側門。對於學校擬開設行人側門之規劃，據現場訪視後認為應可提升家長遵循接送區規劃，並可讓學生在更安全的情況上下車，建議可積極辦理。
- (16) 對於違規統計方面，不僅統計各類違規原因之違規人次外，亦統計累犯者；違規時仿交通違規開出勸導單與交通事件通知單，並採用記點方式登記學生違規，並對不同項目同點數，達一定點數以上須通知家長。已有完善制度，值得肯定，建議可再加強學生對於違規原因、後果與防範進行討論或思辨，加強輔導效果。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校的校園道路環境能利用適當標線及標誌進行情境布置，規劃明確動線，但標線的線條(實線、虛線、顏色、長度規格等)及標誌的適用性，建議適當檢討或提供學生研討之用。例如校門口的枕木紋行人穿越道線的錯誤運用、分向線規格不正確等。建議學校辦理校園交通情境布置的找碴或情境規劃方案的活動，讓學生能有機會由校園布置學習正確交通標誌、標線等布置。
- (2) 本校的交通安全教學與各項活動內容相當豐富，建議老師可以善用交通部 168 交通安全入口網的各項資源及 Google 街景圖等，以納入相關教學工作。
- (3) 建議本校可以利用戶外教學或畢業旅行的機會，行前說明請學生注意其他地區或縣市的道路交通問題與行為觀察，活動後辦理行程檢討時提出來研討，以培養學生外出的交通行為能力。
- (4) 本校配合學校建物工程期間，規劃不同學生上放學動線，相當用心。建議於學校網頁及聯絡簿，讓家長能知悉及配合。
- (5) 交通安全教育評鑑表的學校自評得分為百分數，以 100 分為滿分來評分。

- (6) 建議本校能針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。
- (7) 本校有進行「交通安全知識測驗」及多樣性的學習單，相當用心，建議學務處可研究進行常錯問題分析與補救教學之可行性。
- (8) 通學統計不僅製作單年度資料，而係比較 103~105 年度三年情況，從中了解學生主要通學方式為步行，因此將交通安全教育宣導重點置於步行時不專心、聊天打鬧或並排行走等違規行為。但通學統計目前僅針對運具，建議可進一步區分上、放學與晴、雨天，應可供學校執行更完整之規劃。
- (9) 建議補充學區交通事故統計資料之應用情形。
- (10) 於現場訪視時發現學校停車場停放之自行車，後反光片或燈具之缺失比例約 1/3~1/2，建議學校可經常檢視並提醒或協助學生更新。

(二十三) 彰化縣信義國中小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位處於彰化市向陽社區，鄰近彰化交流道與中央陸橋，交通便利、四通八達。面積為 1.7832 公頃，為教育部選定綠校園示範學校。校內停車空間部分，教職員工採地下停車場停車共計 20 位，校園來賓平面車位共計 6 位，學生腳踏車停車位共計 50 位。鄰近學校有彰興國中、南興國小、東芳國小，學風鼎盛。
- (2) 本校未設置夜間部，日間部學生總數共計 907 人、教職員工數共計 82 人。
- (3) 本校學生計 907 人，國中部學生計 342 人，國小部學生計 565 人。國小部學生部分，上學自行車 13 人、徒步 131 人、家長汽車接送 149 人、家長機車接送 272 人。放學自行車 11 人、徒步 82 人、家長汽車接送 49 人、家長機車接送 120 人、安親班 303 人。國中部學生部分，上學自行車 60 人、徒步 116 人、家長汽車接送 69 人、家長機車接送 97 人。放學自行車 62 人、徒步 145 人、家長汽車接送 46 人、家長機車接送 89 人。
- (4) 本校設有交通導護志工及導護老師，並由轄區派出所機動派員協勤，協助學童上放學的路口管理工作，學童主要上學路線為崙美路、向陽街及崙平南路等三大路口；本校設置家長接送區及駐車彎，提供家長接送學童上放學主要通道。
本校學童上學時間：上午 7：00~7：30 分，
放學時間：國小部：12：30 中午放學、16：00 下午放學，
國中部：16：00 下午放學、17：00 課輔放學。
- (5) 本校位於彰化市向陽街 168 號，臨近中央陸橋、高速公路，交通便利、四通八達。校園周邊道路皆為雙向道路，交通流量大。因此地理位置特殊，學童上放學主要路口為五叉路，故需大量導護志工及教師協助，以維護學童交通安全。校園周邊經常有居民臨時停車、路邊停車等狀況，亦有路邊攤販設攤販賣營利等情況。

- (6) 校園周邊道路為：崙美路、向陽街及崙平南路等三大路口，皆為雙向道、車流量大。校園周遭居民經常臨時停車、路邊停車、占用校園用地，幾經協調狀況稍有改善。校園周邊商家林立，因此經常有大型貨運車卸貨，亦是學童交通安全一大隱憂。
- (7) 為了讓學生有更安全方便的活動空間，學生上下學的路隊規劃如下：
 - (A) 為維護校園安全，崙平南路校門只於上學及下午五點放學時間開放。國小部中午及下午四點放學學生一律由向陽門及側門離校。
 - (B) 『家長接送的學生』請統一到【家長接送區 1】或【家長接送區 2】等候家長接送。
 - (C) 『安親班的學生』放學一律由側門步行至【家長接送區 1】或【家長接送區 2】等候接送。
 - (D) 騎乘單車的同學統一由學校側門口進出，單車請依車牌號序停放整齊（五年級以上始可申請）。
 - (E) 為了學生的安全及保持車流順暢，請家長不要將汽機車停放在學校大門口、側門或迴轉車道上，以維持上下學時段交通順暢！

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校雖是市區綜合學校(國中小學，國中 13 班，國小 22 班)，但學校非常重視交通安全教育，能充分掌握學校周遭道路環境與校門，有明確教育目標(國小要能安全上學，國中力求公民素養交安楷模)，善用各種人力及資源，以進行相關的交通規劃。相關的計畫、辦法及資料準備充分。
- (2) 由於有國小及國中兩部分，上午及下午的上放學次數較多樣性，本校能規劃不同的導護工作。由於本校為新設學校，在校區的規劃方面較為前瞻，已充分人車動線分離及車機車停放空間。
- (3) 本校除編製國小版及國中版交通安全學生手冊，且為老師編製有教師手冊，校外教學活動時也有教師版，相當用心。
- (4) 本校利用課發會、領域研究會發展校本課程，一至九年級推動交安教學活動，發展校本特色。七大領域地課程均能融入交通安全教育內容，目前依年段發展課程系統(國小 18 單元、國中 15 單元)，教學多樣化，並結合戶外教學、參觀學習等課程，豐富學生的多樣性及多元性學習。例如辦理交安益智接力闖關活動。
- (5) 本校與校網頁中設置有交通安全主題專區，提供多樣性的電子資料來源，且有連結交通部 168 交通安全入口網的機制。
- (6) 本校步行上放學約 33.7%，放學約 42.2%，建議學校能盡量推動提高步行的學生數，並特別針對學習安全步行，養成專注及防衛的交通行為，符合四大交通安全守則的概念。
- (7) 本校推動閱讀五密笈及心智圖，教育學生有效率學習，相當用心。
- (8) 本校寒假作業能設計各年級交通安全剪報單，成效良好。
- (9) 資料 e 化，建立完整的學生上放學使用運具及路隊資料。

- (10) 校園有整體設計，包括停車設施、人車動線區隔等皆有完整設計；尤其家長接送區設有駐車彎，完整保留家長接送空間。
- (11) 每年舉辦導護、志工的增能、聯誼活動，增加向心力；且導護與志工交接皆有紀錄，制度完善。
- (12) 學校為增加上放學接送配戴安全帽，用心設計集點卡並提供獎品，戴帽率亦明顯提高，值得肯定。
- (13) 學校主要出入口皆設有蜂鳴器且運作正常，提醒行人注意。
- (14) 本校已依相關規定設置『交通安全教育委員會暨交通安全教育工作推動小組』。委員會委員除校內行政、教學教師組成外，更廣邀家長會、社區里長、轄區派出所、愛心商店等代表為顧問，並於每學期初、中、末定期召開委員會議，共同討論與檢核本校交通安全教育年度實施計畫，並依計畫確實執行、定期追蹤考核，成效良好。
- (15) 本校每周五定期召開教師晨會，藉由會議將交通安全議題深入宣導、並與教師溝通、交換意見、進行討論，將交通安全議題深化於教師心中。
- (16) 針對本校教職員工定期召開交通安全說明會，將每學期交通安全教育推動方向、執行與活動確實宣導，能深化教職員工交通安全觀念，有效落實交通安全教育精神。
- (17) 校內自辦多場交通安全宣導講座，邀請專家學者蒞校分享，強化教師交通安全正確觀念。
- (18) 本校結合社區辦理之各項活動，如：元宵燈會、中秋晚會等活動，主動派員參與並推廣交安議題，讓交通安全教育正確觀念深植於社區之中。
- (19) 本校透過於校園周邊張貼宣導海報、電子跑馬燈以及於校網設置交通安全教育宣導專區，加強交通安全宣導，成效良好。
- (20) 透過豐富且多元的活動設計，如：戲劇表演、安全帽集點活動、交通安全闖關活動等，強化教師與學生交通安全之正確觀念，成效良好。
- (21) 運用與結合社會各項資源，營造安全學習環境，充實學生學習內涵，如：婦幼隊、交通隊與轄區派出所支援警力協助學童上放學之交通維護工作，警察局參訪活動，交通隊婦幼隊蒞校辦理宣導課程以及設攤闖關與體驗活動等，成效良好。
- (22) 與社區營造和諧友善的關係，融入社區各項活動，建立與家長良性互動，共同經營與創造友善安全的學習環境。
- (23) 對交通違規（乘坐機車未戴安全帽）採用正向行為集點換贈品方式實施，效果良好但因須耗用較大量人力難以長期執行，校方積極思考可改善學生行為之活動方式，值得肯定。
- (24) 於校園走廊中張貼限速 5 公里之禁制標誌，並培養學生 5 公里/小時之速度感認知，不僅可維護校內活動之安全，亦對培養正確速度觀念與安全觀念有所助益。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校的校園道路環境可利用適當標線及標誌進行情境布置，規劃明確動線，但標線的線條(實線、虛線、顏色、長度規格等)及標誌的適用性，建議適當檢討或提供學

生研討之用。走廊及樓梯等人行空間，並不需要劃設分向標線，那並不是車行的空間。

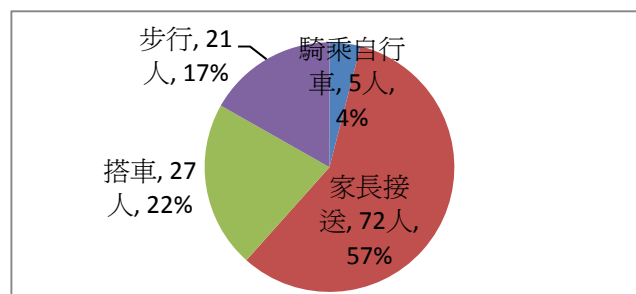
- (2) 本校目前設置有校園安全地圖，建議學校整合現有的各項資訊，包括道路狀況、危險地點、愛心商店等，建立學區安全地圖。
- (3) 建議本校可以利用戶外教學或畢業旅行的機會，行前說明請學生注意其他地區或縣市的道路交通問題與行為觀察，活動後辦理行程檢討時提出來研討，以培養學生外出的交通行為能力。另外，除了進行逃生演練之外，若能規劃大客車駕駛的視線體驗活動，可以讓學生充分了解到大車駕駛的視線限制，爾後以不同運具方式使用道路時，均會學習如何安全與大車相處。
- (4) 本校老師及志工均相當投入學生上放學交通安全工作，建議可以善用交通錐+警示燈，以提高警示性及對老師及志工的執勤安全。
- (5) 建議本校能針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。
- (6) 本校於崙美路 60 巷校門口，建議商請彰化縣道安會報協助設置停止線及枕木紋行人穿越道線，俾利於學生上放學。相關的交通勤務也可以善用交通錐及連桿來管制車輛動線。
- (7) 針對所收集資料，可盡量詳實統計，例如逐年、分年級、分晴雨天統計。
- (8) 建議駐車彎之家長接送區可嘗試將汽機車分流，避免混雜狀況。
- (9) 學校已十分用心提高戴帽率，為持續保持高戴帽率，建議可再融入其他活動，例如違規學生到創世基金會服務/訪問、觀看事故相關影片、針對低(七)年級、由國小規勸國中等。
- (10) 建議可針對學校周遭標誌、號誌、標線進行總體檢，針對五叉路口、家長違規迴轉以及崙平南路門口早餐店前行穿問題，一起改善。
- (11) 學校周遭的違停略為嚴重，除標誌、標線改善外，或可在交通安全委員會協請里長與派出所幫忙。
- (12) 學校導護志工穿戴反光背心的狀況似較不全面(依學校提供之照片)，導護志工的執勤方式亦有改善之處，建議學校每年舉辦的導護、志工等增能活動，可每年選定特定主題宣導。
- (13) 學校交通安全宣導教室，部分自製教材內容有少許缺失(例如路中間之行穿線誤植為枕木紋，應為斑馬紋；行車管制號誌的擺設位置錯誤；未繪置停等線)，建議可引導學生漸進了解各項交通標誌、標線、號誌之設計原因與實際設置方式。
- (14) 校園環境之基礎建設佳，於建設時即留設家長接送區之停車彎，以及教職員使用之地下停車場，降低執行時之困難度。但目前接送區並未區分汽、機車停放位置，是否可能導致混亂須再檢討。
- (15) 愛心服務站數量達 11 家，分布於校園周邊，且有愛心商店入校分享時間，讓學生對於愛心商店之位置與功能更為了解。但資料中並未見對於愛心商店定期訪視、追蹤與檢討之相關資料，建議補充。

- (16) 通學方式統計區分運具與上、放學，建議可再區分晴、雨天狀況已做更完整運用。此外，通學方式中仍以汽、機車接送為主，步行或騎乘自行車之比例較低，建議可再考慮鼓勵步行上學之有效做法。
- (17) 對於交通事故資料的運用可加強學生對於危險地點之了解，例如可建議學區安全地圖予以標示；亦可做為課程教材讓學生觀察或討論事故比例較高地點之危險原因，並提出改善對策。
- (18) 導護人員執勤狀況（依校方簡報與資料照片）中發現導護人員為面向來車，而是面向行人，此等做法較難保護自身與學生安全，建議修改導護執勤做法。所提供資料中雖有完整導護日誌與輪值表等規劃，但未見訓練計畫，建議補充。另照片中部分導護人員、志工與學生未著裝備，是否對於執勤規定之落實尚有不足，建議再行檢討改善。

（二十四）南投縣爽文國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 本校位處南投現中寮鄉，目前學生人數 125 人，教職員人數 21 人，教職員汽車數 18 輛，學生停車棚可容下 70 輛腳踏車。
- (2) 本校學生上放學方式為：騎腳踏車、步行、家長接送、搭車。因學區範圍廣大且偏僻，公車班次不頻繁，所以大部分學生放學皆以家長接送。比例狀況如下圖：



- (3) 交通分析與規劃：
- (A) 本校位居中寮鄉爽文村，學區涵蓋北中寮七村，學區綿延十幾公里，學生數目前 126 人，屬於小型學校，其中內城村、清水、龍岩村、龍安村、爽文村、永芳村地理位置較為接近，占總人數的 70%，永和村地廣人稀，相對人數較少僅占 11%，其他如台中、草屯、南投 19%，分布上較為集中。學生之上放學方式，依其分布地區，大致上爽文、龍岩及永芳村的學生，因為距離學校較近以步行為主，其他各村學生則以步行及家長接送為主。
- (B) 本校地處爽文村的山坡上座北朝南，由學校進入爽文村其週邊的交通狀況分述如下：A. 學校前方為四米產業道路，通過本校前門後止於民家，道路長約五百公尺，只有住家及農人出入，交通流量甚小。本校的車棚即設置於前門右方，

再循大門一百多階的階梯進入校園，此為本校進出主要通路。校園內車輛無法進入，確保學生安全。B.學校後方為亦為一產業道路，環繞福壽農場至龍安村，其沿線住家稀少，車流量亦少。C.學校往山下爽文村，首先學校前後方道路交會於爽文至中寮之公路，其車流量稍增但不多。D.由交會處下一陡坡即至龍南路，此為本區交通流量最大亦最複雜的一條道路，通過本村市街又狹小，因此龍南路至離開市區之路段為本校交通維護的重點區。

- (4) 本校分析週邊的交通狀況及可運用之資源，於交通狀況較單純的路口，配置交通糾察隊，而交通複雜的龍南路及往中寮道路，配置交通指揮棒，以維護學生上放學的安全。另依據交通狀況，規劃於主要路口設置交通導護站，並規劃放學順序，再依據學生來源、上放學方式及師生車輛之停放，規劃家長接送區及學生上放學動線。由於本校家長、義工忙於生計，致使協助交通安全家長人數不足，因此在社區交安合作方面，本校主要透過派出所警員、消防隊人員，在學生上下課期間，除注意學生人身安全外，也請協助注意學生交通規矩。另由於學校行政人員不多，因此在交通安全的執行上，無法作到面面俱到，單以本校放學路線來看，主要路線有二，一條通往清水、龍安；另一條通往永和、南投，由於大部份學生均向清水、龍安方向，故值週教導人員(組長)主要以該路線為值勤重點。至於容易忽略永和、南投路線方面，由於本校教師均由永和、南投方向進入與離開校區，在此前提下，校方乃規畫：
- (A) 當週值週導師早上提前進入學校，順道檢視此一路線上學情形。放學期間亦然。
- (B) 其他未執勤之導師及行政同仁，也可利用本校之「學習護照」計畫，針對放學期間表現良好或違規之學生進行登記，給予加、扣點，藉此教育學生應有之常規。
- (C) 假日期間，校方進行三年級學生課業輔導，同時請課業輔導教師利用時間督導學生假日安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校屬於郊區小型學校(學生 125 位)，每年級 2 班。學校周遭道路交通環境相當單純，但有坡度，本校能掌握道路特性及事故特性，進行 SWOT 分析，並作為宣教之基礎。本校 921 地震後，新的校園規劃已考量人車動線的區隔，步行以前門為主，後門由汽機車進出校園。
- (2) 沒戴安全帽課題透過多方的努力，漸漸達到百分之百的戴帽率，值得肯定。
- (3) 小型學校能善用獨特的特性，利用每天朝會或傍晚放學機會，適時對學生宣導交通安全常識。
- (4) 交通安全教育能融入七項領域教學工作，相當認真，且有各類的學習單，資料相當完備。
- (5) 本校辦理多項交通安全有關的活動，例如交通保腦、交通安全闖關、交通標語海報競賽等。辦理戶外教學活動時，能配合辦理大客車逃生演練。
- (6) 本校能結合北中寮四校聯合運動會辦理交通安全親職活動，四校策略聯盟的運作成效良好。

- (7) 本校製作有校園安全地圖及學區安全地圖。
- (8) 越區就讀比例相對較高，家長接送占一定比例，但校方有建立上放學資料並加以編隊。
- (9) 教職員汽機車與學生上放學動線分離，維護學生在校區的行走安全。
- (10) 校方能妥善規劃上放學路線，並設計校外接送點，讓學生行走一段路再由家長接送。
- (11) 本校能與周遭商店緊密合作，編織學生安全網，訪談學生亦了解愛心商店設置的用途。
- (12) 學生違規次數逐年降低，校方努力值得肯定。
- (13) 本校已依相關規定設置『交通安全教育委員會』。委員會委員除校內行政、教學教師組成外，更廣邀家長會、轄區派出所等代表為顧問，並於每學期初、中、末定期召開委員會議，遇特殊情況時再邀請學區村長等代表共同召開臨時會議，共同解決所面臨的交通問題，成效良好。會議結論有完整追蹤。
- (14) 於校務會議時間，召開全校教職員交通安全教育座談會，針對交通安全委員會提出議題進行討論，座談會中作成決議後，並確實加以執行。
- (15) 邀請交通隊、監理所人員等到校宣導安全相關議題，如自行車騎乘安全等。
- (16) 教師與學生一起參與校外交通安全講座，此外也對於學生透過交通安全通知書宣導交通安全概念。
- (17) 辦理北中寮四校聯合交通安全闖關活動，藉遊戲使同學對交通安全教育有正確的認知。
- (18) 本校能針對學區交通安全議題，辦理北中寮校園安全會議，邀請北中寮各村長、國中小老師、各發展協會出席，共同面對與解決所面臨的交通問題，成效良好。
- (19) 愛心商店原有三家，目前已增為七家，對於愛心商店回報之資料記錄詳實。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校陸續演變成高接送比例(57%)為一特殊的校本問題，建議持續研議適切的對策。
- (2) 各種交通安全資料或宣教時，請務必釐清「標誌(sign)」及「號誌(signal)」的不同。
- (3) 本校的交通安全教學與各項活動內容相當豐富，建議老師可以善用交通部 168 交通安全入口網的各項資源及 Google 街景圖等，以納入相關的交通安全教學工作。
- (4) 建議本校能針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。
- (5) 本校有辦理自行車考照，建議適當強化基本的交通法規了解及道路通行風險認知。
- (6) 本校辦理各類交通安全學習單或「交通安全知識測驗」，建議能進行常錯問題分析與補救教學。
- (7) 教職員停車規劃良好，然校外來車停車較無秩序。除利用學生引導外來車輛外，亦可設置引導的標誌、標線。
- (8) 大部分同學雖無騎自行車到校，但在家裡有騎自行車，因此仍建議校方加強自行車騎乘安全教育。
- (9) 校方蒐集有學區之事故型態，但除了事故種類的頻次統計外，亦可了解事故型態及車種統計，並宣導給教職員生。

- (10) 交通服務隊有記錄執勤心得，建議可增加相關回饋或交接記錄。
- (11) 交通違規同學的輔導可盡量與交通安全相關。
- (12) 通學統計方面分析完善，除運具統計外尚包括與居住地區之交叉分析，以及歷年通學方式之變動趨勢，值得肯定。建議可針對觀察所得之現象，例如車輛接送比例逐年提高，提出相對應之策略。另可增加不同情境之統計，例如放學時之情況、晴/雨天之情況等。
- (13) 利用學校環境與家長接送方向規劃二處接送區並設行人徒步區，可達到人、車分道，並因環境所致（接送區位置離校門口尚有段距離）可讓學生步行一段路上學。建議可考量周邊環境，規劃晴天與雨天模式。
- (14) 針對學生行為實施記點制，可讓學生於園遊會時以點數換物，對於導正學生行為有良好之引導效果，實施多年來成效良好。建議於違規項目方面可增加與交通安全相關之事項。
- (15) 學區交通事故統計長達三年，並分析當事人身分，藉此教育學生應注意事項，並加強寒暑假宣導，以及愛心商店之分布。建議可進一步加強事故態樣分析，可對於肇事原因與情況有更完整的掌握。
- (16) 受訪學生對於交通安全四守則較為陌生，建議再加強宣導。
- (17) 雖目前使用自行車通學之學生僅有 4~5 人，但由於山區居民使用機車比例甚高，建議可全面推動自行車教學，藉此教育騎乘技術、安全知識、安全認知與防禦概念。

（二十五）台南市民德國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位於臺南市北區西門路三段 223 號，面積 4.17 公頃。校內停車空間汽車 57 格、機車 88 格、身心障礙車位 1 格腳踏車停車區 1200 格。鄰近的其他學校有文賢國中、延平國中、成功國中。
- (2) 學生人數 1787 人、教職員人數 163 人。
- (3) 學生*上放學通學方式比例：步行 15.2%（258 人）、騎自行車 23.2%（396 人）、家長接送 57.9%（983 人）、大眾交通 3.7%（89 人），其中家長接送當中，家長汽車接送 67.3%，家長機車接送 32.7%。
- (4) 學生上放學路隊可依據進出之校門區分，大門為步行專用設有導護人員、警衛、交通學生志工、導護志工；後門為步行專用，設有學務人員、交通學生志工、導護志工；前側門為教師車輛專用，設有導護人員、交通學生志工；後側門為自行車專用，設有導護人員、交通學生志工。家長接送區位於前側門、後門。
- (5) 學校大門前為西門路三段，與小北路及公園北路呈交叉路口位置，此路段為市區主要交通道路之一，道路為四線道，有人行道，南北兩向車流量極多，上放學時間尖峰時段容易壅塞。設有民德路橋一座，門口前設有藍 11 線公車站牌。而前側門及

後側門位於西門路四段一巷，與西門路三段及育德路呈交叉路口，前側門為教職員車輛進出，後側門為自行車進出入口，設有機車停車格及汽車停車格，設置為家長接送區，道路為兩線道。另外，後門位於民德路，與臨安路二段呈交叉路口，此門為學生步行進入及自行車進出入口，設有公車站牌及汽車停車格，有人行道。

- (6) 商家有大潤發賣場，車流量及車輛違規停放情形屢見不鮮。
- (7) 大門西門路及後門民德路上放學尖峰時段車流量處於壅塞情況，因有設置公車站牌，有公車及客運常經過。
- (8) 大門口上放學實施人車分道，利用角錐及橫竿區別行人步行及機車專用車道，避開人車衝突。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校為市區大型國中，學校周遭環境道路交通狀況較為複雜(緊鄰公園北路、西門路、臨安路、和緯路及海安路等重大路口)，但本校能確實掌握周遭道路及路口，並能進行 SWOTS 分析，進行交通安全工作之規劃與執行，並希望透過校舍重整，重新規劃停車空間及人車動線。蔡美燕校長親自簡報，充分掌握相關的工作。
- (2) 本校訂定交通安全教育實施計畫，並納入行事曆落實執行，且有追蹤事項紀錄。
- (3) 本校設置有交通安全專題網站，以及校園安全地圖與學區安全地圖(學區危險路段分布圖)，可提供全體老師及學生使用。
- (4) 本校導護老師、志工及糾察工作推展順利、融洽，值得肯定。
- (5) 本校創新與成效方面：(A)本校歷年來的台南市及全國交通安全評鑑成績均相當亮麗，(B)結合社區師資開辦自行車實作課程，(C)善用交通錐及連桿來區隔人車動線，(D)學校周遭(前側門)交通環境改善，(E)後側門繪製枕木紋行人穿越道線及停止線。
- (6) 本校相當落實汽車車頭朝外停放，也鼓勵家長機車接送時機車車頭朝放停放，汽機車熄火停等。
- (7) 在交通安全教學上，學校十分用心認真，不僅規劃了各領域各年級課程可以融入交通安全教育相關議題，也實施了交通安全教育融入各領域課程教學(如：數學、英文、國文、健康教育、自然、體育等)，而且實施的內容涵蓋了相當多元豐富，確實落實了學生交通安全教育的學習。
- (8) 在交通安全活動上，學校竭盡全力推動，不僅舉辦了全校性的交通安全相關活動，如：交通安全常識測驗、自行車考照活動、交通安全學藝競賽等活動，而且也會充分利用社區資源，邀請社區單車專業講師、交通執法單位警官，車輛安全專業講師等，前來對學生進行交通安全宣導，使交通安全活動的內容更多樣化。
- (9) 在校外教學活動上，學校每次在出車前都會確實對車輛進行安全檢查，包括委請警察對司機酒測、家長會長共同會檢車輛，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，以及上、下車安全注意事項，並在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。

- (10) 學校依照規定成立交通安全教育委員會，組織成員除了學校教職員工，還包含家長會會長、市府承辦人員、派出所所長、志工隊長與里長擔任顧問，顯示相當善用社區及家長資源，積極推動交通安全教育相關工作。
- (11) 委員會依規定每學期召開兩次會議，會議紀錄保留完整(多年紀錄)。
- (12) 學校依照規定擬訂交通安全教育年度實施計畫、訂有各項實施辦法，並將推動事項與計畫納入學年度行事曆內執行。此外，學校會針對前一學期教育宣導計畫的執行成效進行追蹤，並做成檢討報告。
- (13) 學校積極掌握校本問題，善用外部資源，如家長志工與派出所警員，積極改善學校周邊通學問題。
- (14) 學校利用校務會議、行政會報與導師會報辦理全校交通安全教育座談會，宣導學校推動交通安全教育之相關措施。
- (15) 學校利用多元管道及活動，如親師座談會、主題網站、海報與布告欄等向家長進行宣導，並透過里長作為與社區民眾溝通與宣導的橋樑，積極尋求社區的資源與支援。未來學校可進一步追蹤並檢討相關的宣導成效。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校的學生接送上放學比例高達 58%(汽車 26%、機車 32%)，步行僅有 15%，建議本校特別重視本項課題，以培養能安全自行上放學的基本生存能力。
- (2) 本校設有立體三層樓之自行車停車場，建議鼓勵學生參與考照及騎乘自行車到校，建立本校特色。而且目前自行車到校比例有 23%，建議學校強化培養學生的安全騎乘能力與風險認知，可以要求每位騎乘自行車到校的學生，均必須過學校的考驗。
- (3) 本校設有交通安全教育推動組織，除本校人員外，建議盡量多邀請地方仕紳、民意代表、警政主管等共同參與及協助推動交通安全工作。
- (4) 電動自行車的使用規定比照慢車，也就是腳踏自行車，故其騎乘必須遵守「道路交通安全規則」相關的規定。
- (5) 對老師或學生的交通安全宣導，建議可以洽詢成大交管系、市府交通局、交通大隊等具有交通安全專長者，擔任講師或顧問，以提高內容的專業性與實用性。
- (6) 本校訂有相關的計畫與實施辦法，為利於計畫推動與管考，建議本校可運用目標管理流程 PDCA(Plan-Do-Check-Action)，透過規劃(Plan)、執行(Do)、查核(Check)、行動(Act)四階段，確保每次的目標都能達成。
- (7) 目前學校相關活動及辦法有提及交通部與教育部共同推動的「交通安全四項守則」，建議本校能進一步針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。
- (8) 本校校門口的機車與步行學生的通行，係以交通管制方式來區隔，雖然以機車讓行人為主，但還是存在明顯的交通衝突，建議以通行時間分隔方式，適當與學生上放學時間區隔。

- (9) 在交通安全教學上，學校如能考慮將教育、交通部推廣交通安全四項守則與學校本位的交通問題，優先列為交通安全融入教學的指導方向，形成學校特色交通安全教育課程地圖，並在召開課程領域會議時，能調整並進一步規劃、實施上述交通安全教學的實質內容，以落實學生交通安全教育的學習，如此會更佳。
- (10) 在實施各年級不同領域交通安全教學融入時，學校教師均有考慮到教學後的學習成效評量，如：使用學習單、回饋單等，學校如果能在交通安全宣導活動結束後，也利用多元學習評量工具，針對交通安全宣導活動，進行學生事後宣導成效評量，使交通安全宣導活動的內容更活潑化，如此會更佳。
- (11) 辦理校外教學活動時，學校不僅能對人車的安全做審慎審核，出發前也都會進行師生實際的逃生演練，但是如果在車輛的安全檢查上，能委由監理機關或專業技師協助，如此會更佳；另外，在活動結束後的檢討會議中，學校如能進一步追蹤、考核這些檢討或待改進之事項是否達成，如此會更佳。
- (12) 校園內部份交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
- (13) 若有身障機車停車格位之需求，建議於校園內選擇適當地點予以劃設。
- (14) 部分教職員機車未設後視鏡或後視鏡未發揮功能，建議宣導其安全性。
- (15) 建議教職員機車可考慮設於立體腳踏車車棚之一樓，以簡化校內行車動線。
- (16) 建議學校可善用外部資源，辦理教師交通安全教育研習活動，邀請校外專家到校宣講，以提升全校教職員相關知能與安全意識。

(二十六) 台南市沙崙國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

- (1) 學校位於臺南市歸仁區歸仁六路 2 號，校地總面積 5.18 公頃。校內停車空間，汽車停車區分三區，共計 24 格停車位(含 2 格身心障礙人士停車位)。機車停車區有一區，共 8 格停車位。自行車停車區一區，共 10 格。鄰近的學校有大潭國小、長榮大學。
- (2) 學校有普通班 8 班、巡迴資源班 1 班，總計 9 班。全校學生總人數 193 人，教職員工共 27 人。
- (3) 105 學年度上下學交通工具統計表如下：

全校	汽車	機車	公車	腳踏車	火車	步行
上午	85	31	67	7	2	2
下午	56	34	91	7	2	3

- (4) 學生上放學家長汽機車接送規劃情形，學校製作有通知單。主要考量學校是無圍牆學校，所以，學生們的安全一直是我們最重視的！尤其，在上、下學時段，校門口車流量較大，為了全體學生的安全，學務處下列幾項交通方面的規劃，懇請家長們協助配合，讓我們的孩子在上、下學時，交通更順暢、更安全。
 - (A) 早上上學，由家長汽車、機車送達學校時，可由校門口正門、或校門口西側的圓拱型花門進入學校。

- (B) 下午放學，基於安全考量，全體學生一律由校門口正門離開學校。因此，家長汽車、機車接送區，請依照學校規劃的區域來停放，並請依先後次序、順向停車等候，車輛請勿並排、請熄火、反怠速，並請留意孩子上、下車的方向，教導並建立孩子上、下車輛的安全教育。
- (C) A 區：大潭、武東線 汽車接送區 / B 區：大潭、武東線 機車 接送區
- (D) C 區：歸仁、六甲線 汽車接送區 / D 區：歸仁、六甲線 機車 接送區
- (E) 下午放學時，校門口正門車道出口“西側道路”全線，是學生腳踏車車隊主要行進路線，為顧及學生安全，請勿在此區域停車
- (F) 家長接送孩子時，請勿在馬路上回車，以避免發生事故，懇請家長給孩子們最正確、守法的模範身教。
- (G) 為了確保孩子們安全，請將心比心，請在「家長接送區」接送孩子，讓孩子多走幾步路再上車，一來健康、二來遵守規矩、三來交通更順暢。
- (H) 平日騎乘腳踏車的同學，若遇豪大雨特報期、梅雨季節期…等，為顧及安全，懇請家長盡量讓孩子搭乘公車或改由家長接送，以避免發生危險。
- (I) 上下學時段，若有傾盆大雨時，家長接送的汽車、機車全部開放→直接行駛進入大棚架下讓學生上下車，但，懇請務必遵守校方人員引導路線行駛，以策安全。
- (J) 家長騎乘機車接送孩子、學生騎乘腳踏車時，請務必戴好安全帽，因為流汗總比流血好！
- (5) 學校周邊鄰接主要道路：
歸仁大道(台 39 線)：72M，雙向道，位於本校東側。
高鐵二路：12M，雙向道設有分隔島，位於本校西側，為本校上放學主要道路之一。
歸仁六路：8M，雙向道無分隔島，位於本校正南側，為本校上放學最重要的主道路。
歸仁二路：12M，雙向道設有分隔島，位於本校北側，平時較少車輛經過。
- (6) 學校周邊危險道路：
高鐵大道：80M，橫貫於本校以及社區之間，為通往高鐵台南站的幹道，因此行經此路段車輛的車速相當快。
中正南路：40M，此路段為東西向 86 號快速道路的出口路段，行經此路段車輛的車速相當快。
歸仁八路：15M，橫貫於本校以及社區之間，許多車輛會經由此路前往高鐵台南站，因此於上放學尖峰時刻，車流量相當大。
- 通學時段危險路口之車流量情形：
高鐵大道：07:00~08:00 時 240 輛/hr。 16:00~1700 時 420 輛/hr。
中正南路：07:00~08:00 時 780 輛/hr。 16:00~1700 時 1500 輛/hr。
歸仁八路：07:00~08:00 時 660 輛/hr。 16:00~1700 時 900 輛/hr。
- (7) 學校針對交通安全之因應作法
(A) 積極改善學生上下學交通方式：創校 12 年來，學生原本大多以騎乘腳踏車方式上下學；在 102 年底之前，學生騎乘自行車人數全校約有 80 人，約占全校

50%。如今，騎乘自行車上下學最多只有 6 人，而搭公車人數已約占全校 40%。搭乘公車除了善用大眾運輸系統、提高上下學安全外，亦可為環保盡一份心力，以達節能減碳之功。

- (B) 建構各處室橫向、縱向的交安輔導網絡，讓交通安全四守則的基本觀念，深植於學生日常生活中，培養【守法、禮讓】的好品德；注重學生品德、生活常規的培養，將交通安全四守則的概念，深植於學生日常生活中，並積極建立全體教職員工共識-交通安全人人有責-皆需共同守護全體親師生的安全，營造溫馨友善的校園文化，致力為真善美有品生活紮根。
- (C) 寓教於樂—【從做中學】：結合行政處室各項活動，例：國語文競賽、每週三母語日活動、教室布置、校慶進場…等，讓學生真正體會遵守交通安全的重要性。
- (D) 將交通安全教育融入於校園內的情境佈置中：於行政大樓一樓學生活動行走最頻繁之必經處～設置為「交通安全標語海報宣導情境走廊」。將童軍教室同時規劃設置為交通安全教室，且因應學生上下學搭乘公車人數過半，由童軍教師設計自編搭乘大客車相關課程融入教學，將童軍教室類化為大客車車體進行教學，除戶外教育前的實境模擬演練外，平時就能養成正確、安全使用公共運輸工具的基本技能。設置大幅海報張貼於各年級導師辦公室外牆，提醒學生校外危險路口、愛心服務站的位置，讓學生對學校周圍交通環境與潛在危機能提高警覺、建立維護自我安全之意識。
- (E) 各項活動辦理後以【學習單】加深、加廣後續的學習效能：將交通安全四守則的概念融入各項交通安全活動中，並於活動後讓學生書寫【學習單】，藉此更進一步讓交通安全的概念內化深植於日常生活中。交通安全四守則：「我看得見您，您看得見我，交通最安全」、「謹守安全空間-不作沒有絕對安全把握之交通行為」、「利他用路觀-不作妨礙他人安全與方便之交通行為」、「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」。
- (F) 善用【班親會、家庭聯絡簿】提高效能：平日除再三向全校學生進行交通安全叮嚀與宣導外，並時時以書面通知單黏貼於聯絡簿轉知家長，更於每學期班親會、校門口與校內 LED 牆強力播放相關宣導。
- (G) 設置溫馨體貼的【愛心安全帽】，有效改善家長學生配戴率：以柔性勸導、貼心服務的方式，有效改善家長騎乘機車、學生騎乘自行車戴安全帽的狀況。
- (H) 本校所規劃之交通安全宣導範圍、項目種類多元化：包含步行、機車、自行車、小客車、公車、遊覽車、火車、船隻等等。除妥善運用學校周邊資源(沙崙火車站、長榮大學、公車)等多樣化交通工具宣導外，更隨時結合交通安全時事，落實於日常生活中。
- (I) 完整建立公車車隊與自行車車隊，並於每車隊設立隊長引導維護秩序。
- (J) 自行車隊上下學皆集合整隊，由導護老師護送車隊上午到校、下午返家。
- (K) 每日放學時段進行人車分道制度，以時間換取空間。
- (L) 規劃車輛較少、較安全的自行車車隊行車路線，並請本校交通導護義工爸媽，

於放學時段的危險路口，協助導護老師進行安全維護工作。

(M) 妥善規劃家長接送區，並大力宣導車輛反怠速，以及家長騎乘機車接送孩子時，應以身作則戴好安全帽。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 本校為一新學校(成立 12 年)，校區規劃有考量周遭道路交通環境及較良好校園空間規劃，學生上放學間及人車動線均良好。而本校能掌握學生上放學需求，規劃相關的上放學空間，並善用大棚架於天雨狀況的接送空間，亦即雨天開放汽機車進入校園的雨天備案，相當用心。
- (2) 本校能進行 SWOTS 分析，進行交通安全工作之規劃與執行，尤其相當注重三分之二的越區學生(僅有一學區大潭國小)，建議持續認真辦理，並與時俱進的因應與訂定相關計畫。
- (3) 本校有交通導護志工團，團長、副團長與志工們均相當投入，相關的作業辦法及記錄，均有佐證資料。
- (4) 本校成立交通安全推動委員會，每學期初、期末結合各項會議召開會議，且有相關的會議紀錄佐證。建議能善用目標管理流程 PDCA(Plan-Do-Check-Action)，資料整理可透過規劃 (Plan)、執行 (Do)、查核 (Check)、行動 (Act) 四階段，確保每次的目標都能達成。
- (5) 本校擬定交通安全教育年度計畫並將內容納入年度行事曆並落實執行，且有佐證資料可供檢閱。
- (6) 本校透過每月全校教師會報、班親會、家庭聯絡簿等溝通管道，適時與家長建立共識，共同維護學生安全。
- (7) 本校善用各種學習單，以加深、加廣後續的學習效能，並放入個人的學習檔案。
- (8) 本校能分別辦理教職員工及學生的交通安全教育講座，教職員工部分還設有回饋單，相當用心。
- (9) 在交通安全教學上，學校十分用心認真，不僅規劃了各領域各年級課程可以融入交通安全教育相關議題，也實施了交通安全教育融入各領域課程教學(如：英文、歷史、地理、公民、健體、美術、表演等)，而且實施的內容涵蓋了相當多元豐富，確實落實了學生交通安全教育的學習。
- (10) 在交通情境教學上，學校非常努力營造，不僅配合校園地形、地物設置或張貼了各種交通標誌，以及適時適地規劃了各種交通標線，而且為了加強學生搭乘大客車的交通安全，在與公民課共用的特科教室中，設置大客車逃生演練的模擬設施，讓學生從做中學到大客車的實際逃生。
- (11) 在交通安全活動上，學校竭盡全力推動，不僅舉辦了全校性的交通安全相關活動，如：交通安全常識測驗、教室布置比賽、電梯彩繪活動、自行車研習營、書法比賽等活動，而且對於各項交通安全活動，也會利用學生填寫學習單的方式，進行實施成效的自我檢核，使交通安全活動的內容及型態更多樣化。

- (12) 在校外教學活動上，學校每次在出車前都會依照相關規定辦理，確實對車輛進行安全檢查，並且在出發前，除了觀看大客車逃生影片之外，也會進行實際的安全門逃生演練，同時宣導上、下車安全注意事項，並在活動結束後也會召開檢討會議，針對交通安全相關事項進行檢討。
- (13) 學校依照規定成立交通安全委員會，成員除了學校教職員工，還包含家長、義工、地方分局警員與里長擔任顧問。相當善用社區及家長資源，積極推動交通安全教育相關工作。
- (14) 學校依照規定擬訂年度交通安全教育實施計畫、訂有實施辦法，並納入學年度行事曆執行。
- (15) 本校能針對計畫項建立檢核表，具體檢討評估計畫執行情形並檢討執行成效，以作為擬訂未來年度計畫之參考。
- (16) 學校結合教師會報召開全校教職員交通安全座談會，有效傳達導護狀況與交安時事；並邀請分局警員到校，針對學區內所發生的事故特性進行宣講，積極提升全校教職員之相關知能。在執行成效部分，學校利用成效評估回饋表，了解辦理座談會與演講之成效。
- (17) 學校利用聯絡簿、親職教育座談日、義工日、LED 電子牆與校慶活動等多元管道向家長與社區民眾進行宣導。

3. 改進意見與建議事項

- (1) 本校設置有交通安全教育網，可提供全體老師及學生使用。建議增加與交通部 168 交通安全入口網的連結，且可善用相關的影片進行教育或宣導工作。網路上的 Google 街景圖也可以善加利用於各項融入教學課程。
- (2) 建議本校將相關的交通安全資料，定期電子化並建置在交通安全教育網，可記錄與確實保存相關資料。
- (3) 本校的校園道路環境可利用適當標線、標誌、盆景等進行情境布置，規劃明確動線，但標線的線條（實線、虛線、顏色、長度規格等）及標誌的適用性，建議適當檢討或提供學生研討之用。走廊及樓梯等人行空間，並不需要劃設分向標線，那並不是車行的空間。
- (4) 目前學校相關活動及辦法有提及交通部與教育部共同推動的「交通安全四項守則」，建議本校能進一步針對「交通安全四項守則」，應用於演講、案例教學分析、辦理活動等更具體的作法，讓學生能有機會確實了解與學習。
- (5) 本校相當用心於與客運公司協調公車站牌及時間的調整，以符合學生上放學之需要，尤其是讓多數學生從自行車的使用改為搭乘公車。建議本校持續定期調查學生的上放學運具需求，規劃及協調設置符合學生需求之各項計畫。
- (6) 本校約有 40% 學生搭乘公車上放學，建議本議題除利用目前的交通安全教室及大客車安全設備，也可發展相關的教案及計畫，作為特色教學，讓學生能充分學習搭乘注意事項、安全設備使用、避難逃生演練、大客車駕駛體驗等。

- (7) 交通導護時，建議善用交通錐加上警示燈，以提高執勤的安全性。
- (8) 在交通安全教學上，學校如能考慮將教育、交通兩部會同推廣的交通安全四項守則，以及學校本位的交通問題，優先列為交通安全融入教學的指導方向，以建構學校特色交通安全教育課程地圖，並在召開課程領域或發展會議時，如能調整並進一步規劃、實施上述交通安全教學的實質內容，以落實學生交通安全教育的學習，如此會更佳。
- (9) 在實施各年級不同領域交通安全教學與活動融入時，學校均有考慮到教學及活動的成效分析，如：充分運用課程的學習單等，但如能發展或應用多元學習評量工具（不只學習單），針對交通安全教學、活動或宣導，進行學生事後的學習成效評量，了解學生是否真正具備了上述交通安全知能（包括核心與校本問題），以作為學校教學及活動改進的依據，如此會更佳。
- (10) 在辦理校外教學活動時，學校不僅能對人、車的安全做審慎的審核，出發前也都會進行師生實際的逃生演練，但如能在車輛的安全檢查上，委由監理機關或車輛安全專業人員協助，司機的酒測委由警政單位協助，如此會更佳；另外，在活動結束後的檢討會議中，學校如能進一步追蹤、考核這些檢討或待改進之事項是否達成，如此會更佳。
- (11) 校園內有部份交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
- (12) 糾察隊值勤時，建議配備反光背心與頭盔，以提高執勤的安全性。
- (13) 委員會能依規定每學期結合校務會議與教師會報定期召開會議，並保留會議紀錄。建議委員會能針對決議事項之執行情形進行追蹤與管考。
- (14) 建議學校可進一步追蹤並檢討與社區互動與交通安全宣導的成效，並針對家長與社區民眾建議事項予以追蹤檢討。

四、結語

本(一〇六)年度國民中學交安教育評鑑工作，自民國 106 年 3 月 27 日起至 5 月 22 日止，本組全體委員密集地在二個月期間，採實地採訪的方式，走訪台灣島 26 所國中，以了解各校在推展交安教育工作之實際情形。由於各學校的地理位置、環境條件因素有相異，有的位在都會地區，有的位處較偏處鄉村，因而學生的通學時，面臨的校本問題不盡相同，故所採用的通學交通工具不同。另一方面，各校在實施交通安全教育工作上，所運用之理念和計畫，也顯示各校的用心與特色。在其所實施的交通安全知能教學、交通輔導工作、宣傳活動等，也各具自創的差異性。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」，唯效果還有精進空間。

本年度之評鑑報告，由全校評鑑成員，將訪視所見，列出大部分學校重要的特色和優點，以及共通的改善意見和建議。同時，也針對在各校訪查所見，分列其特色和優點，及提供改善意見與建議，僅供各校參考。

評鑑意見與評分資料，係由各委員各自撰寫與評價，書面資料交由召集人曾平毅教授彙整撰寫，評分部分於 6 月 21 日召開會議綜合討論共同決議，提出以下今年度評鑑結果，後經 7 月 4 日教育部的總體會議決議確認：

1. 獲得等第『特優』並提報『金安獎』學校：

中正國中(新竹縣)、靜心國中(臺北市)、溪口國中(嘉義縣)、飛沙國中(雲林縣)、信義國中(彰化縣)共 5 校。

2. 獲得等第『優等』學校：

八里國中(新北市)、大溪國中(桃園市)、大業國中(嘉義市)、三民國中(高雄市)、正濱國中(基隆市)、民族國中(高雄市)、民德國中(臺南市)、光華國中(新竹市)、光春國中(屏東縣)、沙崙國中(臺南市)、明德國中(臺北市)、卑南國中(臺東縣)、建國國中(苗栗縣)、南安國中(宜蘭縣)、清泉國中(臺中市)、爽文國中(南投縣)、新莊國中(新北市)、福豐國中(桃園市)共 18 校。

3. 獲得等第『甲等』學校：

土庫國中(雲林縣)、居仁國中(臺中市)、壽豐國中(花蓮縣)共 3 校。

註：本(106)年度各組評鑑結果的呈現，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。

五、國中組訪視照片

針對今年度列為『特優』等第的學校，精選各 2 張照片整理如下。



「就想 line 著你」交安小叮嚀競賽
--新竹縣中正國中



交通安全四守則之宣導
--新竹縣中正國中



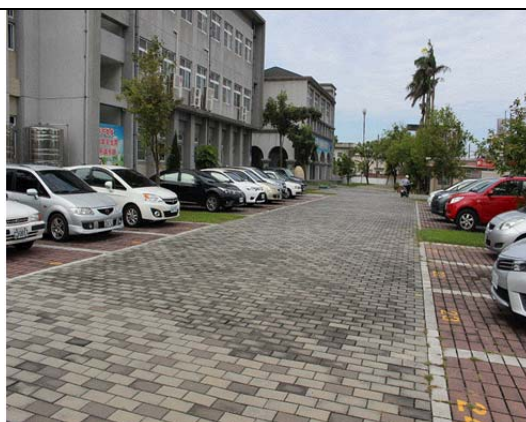
交通安全體驗區
--臺北市靜心國中小



停車場出入口之規劃
--臺北市靜心國中小



社區危險路段分析圖
--嘉義縣溪口國中



車頭均朝外停放
--嘉義縣溪口國中



校園災害（水災）地圖
--雲林縣飛沙國中



社區災害潛勢圖
--雲林縣飛沙國中



校外接送區
--彰化縣信義國中



交通安全宣海報
--彰化縣信義國中



校園寧靜區管制（告示牌）
--新竹市光華國中



校園寧靜區管制（標線與標字）
--新竹市光華國中

玖、國小組評鑑報告

撰稿人：林月琴

一、前言

一百零六年度國小組交通安全教育評鑑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)，委員包括國立交通大學張新立教授(負責考評交通安全輔導)、交通部運輸研究所周文靜研究員、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、中央警察大學犯罪防治學系郭佩茶助理教授(負責考評組織計畫與宣導)、交通部運輸研究所周文靜研究員(負責考評教學與活動)、台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(負責考評交通安全輔導)等人組成。

今年度持續依照一百零二年度開始改變的提報方式及評鑑指標，今年度是執行的第五年，今年按照此提報方式抽出26所學校接受評鑑，由於少子化，學校偏屬中型、小型較多，另連江縣立東引中小學因交通因素無法前往，延至106學年度訪評。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。評鑑日期自一百零六年三月二十日至六月十二日，茲就評鑑綜合結果列述說明如下。

二、106年評鑑委員總評意見

(一) 學校整體特色與優點概述

1. 組織、計畫與宣導

- (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，甚至有些學校邀請議員及曾得金安獎學校的校長，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畫，並結合社區資源，包括鄰里、家長、大樓警衛、志工、愛心商店、以及運用交通、警政、道安體系等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。

2. 教學與活動

- (1) 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，從一學期二次至六次皆有，而融入到各學習領域，則有社會、自然、數學、生活、音樂、電腦等等，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，多數學校設計相當多的教具，例如大富翁、擊破器、視野死角、桌遊，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，繪製交通標線，規劃成道路環境，讓教學能更加生動，增加學童的理解，是值得肯定的。
- (2) 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，例如交通安全教育週、交通安全闖關活動、交通安全主題書展、視野死角體驗、自行車騎乘體驗、常識測驗、有獎徵答、自行車考照、推動走一段路等活動，也結合校慶運動會、各種節慶，辦理以交通安全教育為主題的活動，透過表演、闖關、設攤等方式宣導交通安全須知與相關知能。
- (3) 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落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

3. 交通安全與輔導

- (1) 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。
- (2) 多數學校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。
- (3) 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。
- (4) 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. 組織計畫與宣導

- (1) 多數學校的資料整理上較弱，成果往往以照片呈現，建議無論主計畫、分項計畫或方案活動等都應包括計畫、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) 部分學校未能進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，且在制定交通安全相關計畫時，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，建議學校可將每年固定辦理的業務單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (3) 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。

2. 教學與活動

- (1) 多數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，依據此四項資料來規劃設計教案、學習單，以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。
- (2) 部分學校交通安全教育涵蓋自行車安全教育，並實施自行車考照制度，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，除了少數騎自行車通學學生，許多學生平日也都會騎自行車，自行車安全教育應更全面實施。
- (3) 針對情境教育部份，多數學校皆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；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，並設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
- (4) 部分學校未能針對各項交通安全的措施或教學，規劃配套的強化印象的活動，也未能依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客設計活動，而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。
- (5) 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。

3. 交通安全與輔導

- (1) 多數學校對學童上、放學資料之調查內容較為簡略，應更詳盡些，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，利用此項資料了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。

- (2) 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。
- (3) 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。
- (4) 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。
- (5) 部分學校放學時安親班以車輛接送者有違規的狀況，學校在放學時應多加注意，如發現有違法的車輛應做規勸或要求，或告知家長其危險性，由家長要求安親班。
- (6) 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，如要求學童剪報閱讀交通安全新聞並寫下心得等作法。

三、各校評鑑意見

(一) 基隆市中和國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校具有每日學童上放學方式及交通工具使用資料，在學生路隊組織以及安親班接送方面也有妥善規劃，有助學校進行交通安全與輔導問題分析的基礎。
- (2) 家長接送區設置位置位在下山方向天橋下靠近校園車道，所規畫之位置妥當，可讓家長接送車輛臨時停靠，不會因臨時停靠影響正常車流而導致車輛擁塞。透過家長與志工於上學交通繁忙時段，於家長接送區協助疏導並透過親子座談宣導家長使用。
- (3) 上下學時段，在違規於家長接送區之車輛上放置宣導單，提醒違規駕駛。
- (4) 校外大多具有人行道，在無人行道路段與重要的區域安排家長志工及替代役協助學童行走的安全以及進行交通疏導工作。
- (5) 訂有放學路隊編組、訓練計畫、熱心服務暨糾察隊徵選辦法與選訓實施辦法。糾察隊成員主要由五年級學生所組成，具有講習並透過講習後測驗確保講習成效。於每學期定期表揚並頒布糾察隊聘書，藉此增加學生榮譽感。
- (6) 向鄰近派出所調閱學校周邊中和路段交通事故及違規資料，對於違規行為具有簡單統計，並進行簡單資料分析。

- (7) 在學校選定通學路徑上，將 5 個店家納為愛心服務站，訂有愛心服務站計畫辦法計畫書、張貼標章以及感謝狀表揚等，具有佐證資料可稽。
- (8) 學校能以學生為主體，票選交通安全危險熱點，並由學生宣導走廊勿奔跑，值得肯定。
- (9) 以"強化組織、深化知能與優化環境"為學校交安策略，並成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工與家長會顧問；以及第四分局偵查佐邱惠英、中和里、大慶里里長。
- (10) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。
- (11) 能利用 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。
- (12) 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，並有具體改善及追蹤。
- (13) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。
- (14) 利用布條海報、LED 跑馬燈、宣導短片、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (15) 102 年度及 104 年獲得交通安全評鑑甲等。
- (16) 辦理全市高齡及家庭交通教育推廣活動並製作宣導微電影。
- (17) 以學生為主體，針對校內外交通安全問題檢討，並提出解決方案，拍攝影片宣導。
- (18) 成立家長愛心交通志工團隊，協助上學家長接送區管理。
- (19) 依學校的交通環境狀況及問題（騎乘機車不戴安全帽；走廊奔跑...），設定相關活動設計，活動內容包含各種校內外交通安全宣導事項，活動型態多樣活潑有趣，例如：繪畫、漫畫、創意安全帽設計、交通安全闖關、交通安全創意班呼競賽、鼓勵配戴安全帽獎勵卡...等。
- (20) 學校為維護校外教學的安全，不僅擬定計劃、活動檢核表、分工表、租用車輛管理辦法，車輛安全檢查表，也事前召開會議，並對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 雖然從校門開始即進行人車分道，行人走階梯與天橋進出校門，車輛行駛斜坡道。但天橋與斜坡道間仍存在些微人車衝突，建議持續落實校園該區域車輛進出管理。針對教職員車輛進出動線與出入時間等進行經常性的宣導或訂定管制辦法，以確保行人安全。
- (2) 訂定有導護工作實施要點，每學期進行全校教師導護工作安排。每週進行導護交接工作及記錄檢討改進事宜。但不具有考核獎勵措施，建議增加。
- (3) 家長接送區僅設置於天橋下靠校園區塊。由於周遭交通工程特性，上山方面之家長必須繞行很遠的距離才可迴轉停靠該區域，如此一來將造成家長不願意停靠該區域

亦或是有違規的行為發生。建議可思考位於山下方向靠校園邊之公共停車場設置家長接送區之可行性，提供給上山方向家長臨時停靠使用。

- (4) 雖訂有愛心服務站計畫辦法且積極邀請附近店家加入，但建議仍需定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格，且了解學生使用情況並留下紀錄。
- (5) 建議相關研習宜能進行滿意度及研習心得調查，了解成效，研習主講單位可考慮邀請監理站、駕訓班、公車業者。
- (6) 建議可利用社群網站或 Line 群組加強學校與家長的交安宣導及聯繫。
- (7) 建議可於家長代表大會或委員會中討論與宣導相關事項。
- (8) 建議可向家長宣導校園周邊交通違規取締資料，以降低違規情況。
- (9) 家長接送孩子會有違停及未戴安全帽的行為，錯誤示範導致學生被誤導，宜加強向家長之宣導。
- (10) 建議交通安全教育委員會視需要納入家長會委員，並於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，建議每次開會前先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。
- (11) 建議除了全校之實施目標外，另可依學童年級設置不同教育目標，使學生依不同學習進程成長。
- (12) 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。
- (13) 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交通安全教育的實施。
- (14) 建議考慮配合社會課的「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。
- (15) 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。
- (16) 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，並因應強化學童的正確交通行為，增加學童的應變能力，建議推動「走一段路」上學，以及建制走路上學的相關措施。
- (17) 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。

- (18) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。
- (19) 針對校內的平面停車場，校方應對老師及到校之貴賓使用該停車場者加以宣導「倒車入庫」的觀念，及要求採用此方式停車，以減少因視野的限制撞傷學童事件發生之可能性。

(二) 新北市老梅國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 具有每位學童上放學方式及交通工具使用資料，所有特殊情況會予以加註，在學生路隊組織以及安親班接送方面也有妥善規劃，有助學校進行交通安全與輔導問題分析的基礎。
- (2) 校內人車動線完全分離，並設置汽機車與腳特車專用停車區域，完全禁止車輛進入校園。於校門口具有實體分隔，避免車輛因迴轉或臨停占用學童等待過馬路的空間。
- (3) 由統計資料顯示，超過半數學生透過步行進出校園，由於校園位置與學生人數較為單純，近年來學生並無交通事故。
- (4) 學校能統計學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未行走人行道、違規穿越道路等違規，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，以糾正與輔導學生交通違規行為。
- (5) 以"對生命的尊重與對應"為學校交安策略，並成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長。
- (6) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。
- (7) 能利用 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) 利用網站、家長日、跑馬燈等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (9) 推動學生體驗活動，包括：學生坐公車、學生過馬路測速等，都是很好的體驗。
- (10) 辦理悠遊卡搭公車的校外體驗活動，提升偏鄉孩子對城鄉交通環境的認知，值得肯定。
- (11) 運用新北市交通安全自編教材(已區分年段)，結合綜合活動領域進行教學。
- (12) 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。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 不具有交通糾察隊或服務隊選拔及表揚辦法、訓練計畫與執行狀況。

- (2) 由於學生人數連同幼兒園僅 116 名，因此上放學時間短暫，目前並無安排學生擔任交通糾察隊。以目前情況安排學生擔任交通糾察隊雖然在交通疏導方面影響不大，但學生透過交通糾察隊的參與，無形中可獲得正確的交通安全觀念，且可培養學生在交通行為上之敏銳度。因此仍建議鼓勵學生參與交通糾察隊。
- (3) 具交通導護志工實施計畫，但並無導護訓練相關計畫以及考核獎勵措施辦法，建議須制訂相關辦法以強化交通志工組訓，提醒執勤人員工作注意事項，以及建立其安全空間觀念與面向來車等執勤知能。
- (4) 雖然目前並無學童交通事故通報，但仍建議可透過管區索取學區內交通事故資料並分析事故特性態樣，探討匯總主要事故發生地點以及發生原因，運用在教育安全宣導教育工作上。
- (5) 雖然具由家長接送區的設置，但透過現場訪視後發現，仍有家長不在接送區等待，且將車輛違停於大門，建議持續進行宣導，若有必要時可透過鄰近老梅派出所進行違規舉發。
- (6) 雖然具有具有辦法愛心商店設置及推廣實施計畫，但未有定期追蹤與檢討之相關資料。建議學校透過宣導單、教學活動或地圖圖示等方式，加強宣導周知學生使用愛心商店的資訊，並進行學生滿意度與使用情形分析，做為愛心商店的考核與後續簽訂的參考依據。
- (7) 教師研討會性質與交通安全研習性質不同，建議邀請交通隊、客運業者等單位到校分享交安觀念。
- (8) 建議可利用社群網站或 Line 群組加強與家長的交安宣導及聯繫。
- (9) 學生家長外配比例高，建議可透過監理所網站的多國語言考照試題，作為家長與孩童交安知識的來源之一。
- (10) 建議學生的相關交安作品可置於風雨走廊，讓假日到校休憩的社區民眾也能汲取相關知識，成為另一種宣導方式。
- (11) 上放學時段正門前方道路有住戶車輛停放路肩，有礙學童步行空間，宜加強宣導。
- (12) 建議定時辦理交通安全教師研習，另有相關交通安全研習課程，亦請老師積極參與相關活動。
- (13) 建議將派出所所長及相關里長納入交通安全教育委員會，並於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，建議每次開會前先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。
- (14) 建議除了全校之實施目標外，另可依學童年級設置不同教育目標，使學生依不同學習進程成長。
- (15) 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。

- (16) 建議考慮配合社會課的「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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。
- (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。
- (19) 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。
- (20) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。

(三) 臺北市華江國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校能將學生上下學各種通學方式、課後照顧服務中心接送等資料調查分析，並由導護老師、志工與學生交通服務隊於3處交通導護崗位，協助學生安全與秩序維護。
- (2) 學校對於外部交通環境改善能主動提出改善需求，轄區議員與交通局亦分別辦理學校周邊通學環境改善會勘。現勘發現校外路口停車格位、停止線等設施可再檢視檢討，也建立友善通行環境之建立，圍牆退縮。
- (3) 學校現有導護志工計 60 名(包含義交 10 名)，訂有導護工作要點及獎勵辦法，推薦績優志工接受表揚與感恩餐會等活動，整體運作情形良好。
- (4) 學校教師導護由全體教師輪值擔任，訂有導護工作要點及獎勵辦法；學生部分訂定交通服務隊甄選辦法，由高年級每班 5 位學生擔任。相關執勤裝備充足，且有期末表揚等措施，整體運作情形良好。
- (5) 學校取得 102-105 年周邊道路交通事故統計分析，資料詳實，透過學生票選活動與動員學生將前述危險點彩繪於大圖，讓學充分生瞭解通學路徑危險點。
- (6) 具有學生放學路隊編排，並於重要路口安排導護志工以及導護老師共同執勤，以確保學生步行安全。
- (7) 訂有榮譽服務隊甄選辦法，於每周固定時間進行工作交接。並針對隊員進行工作講習。設有導護老師與志工工作要點與獎勵辦法。

- (8) 學校舉辦學校周邊危險地點票選，並透過臺北市交通警察大隊申請 102 至 105 學區交通事故統計資料進行交叉比對，除了解學區交通事故的態樣與熱點外，亦透過兒童朝會與學校日對親師生宣導。並利用網路與多媒體，提醒親師生社區民眾行經事故熱點應注意安全，並作為交通全教育課程設計內容的參考。
- (9) 設有家長接送區且所處區域遠離校門，可避免上放學時間巷道堵塞，並確保通學安全。
- (10) 目前具有 16 個愛心商店，主要設置地點為學區內之便利商店或課後照顧中心，並利用頒發感謝狀機會，瞭解學生使用情形。並訂有愛心服務站實施計劃，具有定期會議紀錄以及與店家之契約書。
- (11) 學校推動交通安全教育，明確規劃學校交通安全教育藍圖，透過遠景、目標、策略及具體行動，系統性地提出全方位的交通安全教育計畫，並規劃「結合全校性大型活動」、「融入各領域課程教學」、「連結校本特色課程」、「規劃各項體驗活動」四大主軸來落實推動，積極用心值得肯定。
- (12) 課程內容以行人、自行車、機車與汽車及大眾運輸工具騎乘等學生生活情境為導向，包含：靖娟基金會全套交通安全教材、各年級校本主題課程、各版本領域課程融入交通安全主題、全校交通安全主題活動，並自編教材包含：新生交通安全訓練、社區巡禮、交通安全桌遊、龍山寺自導式學習、遙控車 AR 體驗、通學步道 AR 體驗、大客車逃生...等。
- (13) 教學活動設計能活用科技化輔助工具，善於利用媒體教學，利用平板電腦及 AR 學習，並重視體驗操作性學習，多元、創新且具趣味，例如 AR 體驗教材、Kahoot 互動搶答遊戲、豆豆板、桌遊等，極具特色。
- (14) 以"車安人安、華江好行"為學校交安策略，並成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工與家長會顧問，以及派出所代表、華江里里長。
- (15) 於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議前均有會議通知，會議記錄均有各級主管蓋章負責。
- (16) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。
- (17) 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。
- (18) 能利用 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。並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，並有具體改善及追蹤。
- (19) 能在每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議前均有會議通知，會議記錄均有各級主管蓋章負責。

- (20) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。
- (21) 利用布條海報、LED 跑馬燈、宣導短片、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導，能利用校內資源拍攝交通安全宣導片。
- (22) 105 年度台北市交安金輪獎；105 年台北市政府教育局交通安全教育評鑑特優；105 年陳金蓮女士、陳淑穎女士績優導護志工。
- (23) 配合校園現有環境，設置合宜交通安全標誌、標線、號誌，落實情境教學，並結合通學步道，規畫實施校本課程，且設置交通道路情境體驗區，模擬真實道路情境。
- (24) 學校為維護校外教學的安全，不僅出發前均進行行前說明與叮嚀，對學童作安全教育，例如一～六年級均利用乘車時播放大客車安全影片、辦理禮貌公車體驗、全校學生練習大客車逃生，並落實車輛檢查，且於事後召開檢討會。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校放學 38% 學生由安親或課照班接走，故與業者協調接送學生方式很重要。建議學校與安親班座談時，具體研討安親班來校接送機制，規劃接送地點、接送路線與接送學生方式等資料，以瞭解掌握接送情形。
- (2) 面對學校大門左側圍牆現有圍籬圍設，後續工程施工或拆除圍籬時，勢必對該路徑上通學的學生造成影響，建議學校能針對工程(或圍籬拆除)期間，學生通學交通維持預擬因應作法，並周知家長與學生。
- (3) 學校大門環河南路二段 250 巷 42 弄原規劃為通學巷，1 月份已調整為時段性單向通行，因應該調整措施，建議強化進出節點的指揮管制與調整措施的宣導。
- (4) 建議強化志工指揮手勢、執勤技能與安全意識等教育訓練，以維護自身執勤安全。
- (5) 有關交通事故統計資料，建議向警局索取以 2 小時為 1 個時段較細緻的分析，取代現行以 6 小時為 1 個時段的資料。
- (6) 針對家長接送區若持續有佔用情形，建議以家長會立場，勸導民眾於接送時段勿佔用，甚至提出檢舉，為學生留設安全的接送空間。
- (7) 建議學校輪值導護教師利用導護執勤時間，多紀錄學生實際上放學通學步行、接送等違規情形，作為檢討調整交通安全教學重點之依據。
- (8) 學校現行學生違規類型，多為走廊奔跑、上學遲到等項目。由於學生步行通學比例占七成以上，建議應針對學生未行走人行道、違規穿越道路...等步行違規，實施登記、統計與研擬具體輔導機制，以糾正與輔導學生違規行為。
- (9) 由於機車與行人共同使用相同大門進出，仍具有些微人車動線衝突問題，建議透過人員確實管制人車進出，以維護師生安全。另外，在前門部分，雖然機車須熄火牽入校園，但仍建議機車可由左側小門直接進入左側停車空間，右側大門留給行人使用，可更加確保學童安全。
- (10) 由於校門外巷弄十分狹小，已盡量安排合適之家長接送區域提供家長臨停使用，為確保避免影響正常車流，仍建議安排志工協助疏導，必要時可請執法單位進行違規舉發。

- (11) 學生通學概況最大宗為步行(上學約佔 67%，放學約佔 83%)，學校位處於巷弄內，校園周邊交通工程存在許多不適當設計，建議請交通相關單位重新會勘，例如機車停車格的移除、標線繪製修正等等，以確保學生步行上下學時的安全。
- (12) 部分教材內容標誌、號誌混淆，建議可請交通專業人員協助檢視相關教案。
- (13) 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。
- (14) 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。

(四) 新北市文林國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校針對學生走路、車輛接送等，建立有紅綠黃藍等 4 條放學路隊，並搭配 5 首對應學生所處樓層之兒歌，以撥放音樂方式實施分樓層放學，經現地檢視放學秩序良好。
- (2) 學校能主動召開協調會與安親班業者進行學生交安座談，有助學校對於安親班業者接送學生情形(走路或車輛、接送位置、接送駕駛與隨車人員...等)的掌握。
- (3) 學校學生交通服務隊由 6 年級每班 3 名擔任，相關配備保管良好。經實際檢視運作，整體運作情形良好。
- (4) 具有每日學童上放學方式及交通工具使用資料，上學主要是由家長騎機車接送(約佔 58%)，放學主要是以走路方式(約佔 60%)，有助學校進行交通安全與輔導問題分析的基礎。
- (5) 在學生路隊組織以及安親班接送方面有妥善規劃，有服務隊實施辦法與導護工作實施辦法以外，也辦理路隊長訓練。
- (6) 有校門門禁管制辦法，學生交通糾察隊執行區域為校內，配合志工於校外值勤，此作法可確保避免孩童暴露於危險中，也讓接送車輛校內接送。
- (7) 組織交通安全教育委員會、規範交通安全單元教學、教學設備、教學方法、組織交通路隊、組織交通安全服務隊、加強導護輪值工作、舉辦交通安全各項競賽、各項宣傳活動、交通安全環境佈置、組織交通導護志工服務隊、設置愛心服務站、學校周圍交通問題解決。
- (8) 能利用 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。
- (9) 不定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證。
- (10) 利用新生座談會、學校網站、家長會、拜訪里長發放交通安全傳單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (11) 105 年獲新北市交通安全評鑑優等。

- (12) 利用音樂制約各樓層下課秩序，減少放學時樓層間之人流衝突。
- (13) 學校運用導師時間每週進行一次的交通安全教學，使用學習單及自行設計的桌遊、拼圖進行教學。
- (14) 學校為維護校外教學的安全，行前對學童作安全教育，請遊覽車入校讓學童練習安全門開啟、逃生演練，並落實車輛檢查，且於事後召開檢討會。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學生通學路徑中，有一部分學生須橫越鐵路平交道，學校應將鐵路平交道交通安全注意事項，列為校本交通安全教育重要主題之一。
- (2) 安親班座談會議資料中，有關幼童專用車「載運七歲以下兒童」之用詞，請修正為「載運未滿七歲兒童」。
- (3) 學校單行道迴圈接送區設定速限 10 公里，駕駛人駕車實質上很難遵守。建議參考平交道駕駛人應減速至時速 15 公里以下的標準，或實地駕車試行，訂出合理速限如 20 公里，以設定合理校園速限。
- (4) 建議將訓練教案予以保留及增加訓練課程後之考核以評估其訓練成效。定期進行安親班座談會並具有會議紀錄。
- (5) 學校機車專用接送區地面標線有誤，建請檢討調整。後續若進行重新繪設前，可邀請外部專業人員協助檢視，確保交通工程設施之正確性。
- (6) 學校規劃導護老師輪值編排表共計 5 處，建議鼓勵輪值教師多紀錄學生實際上放學通學的違規情形，作為檢討調整交通安全教學重點之依據。
- (7) 建議學校能針對學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未繫安全帶、未靠邊行走、違規穿越道路...等項目，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，藉以糾正與輔導學生交通違規行為。
- (8) 學校能將周邊道路交通事故發生概況與通行安全應注意事項，並透過課程或活動增進學生對於外部交通環境危險情形的認識。
- (9) 於懷恩樓機車接送區之標線建議應重新檢視其繪製之正確性。若有需要可請大學交通相關科系亦或是政府交通相關單位給予指導或協助。
- (10) 於千歲街之號誌化路口於放學期段仍為閃黃，建議申請於上下學時段號誌正常運作。
- (11) 未發現交通糾察隊訓練計畫、導護工作考核獎勵措施、導護工作訓練計劃與執行狀況。建議應予以擬定，以強化執勤人員工作注意事項，以及建立其安全空間觀念與面向來車等執勤知能。另請補強交通志工組訓與導護老師執勤紀錄等資料。
- (12) 雖然校內具有空間設置家長汽機車接送區，但建議人車動線應再加以規畫，以減少發生人車衝突的情況。
- (13) 學校向警察機關取得學校周邊 105 年資料，且僅有簡單資料不具有輔導作為。建議可增加調查範圍與時間，藉由現地已知的交通狀況，轉化為學生能瞭解的方式，透過規劃課程或活動教導學生安全通學應注意事項，並瞭解學校外部危險地點。

- (14) 學校訂有愛心服務站設置辦法，目前共計有 17 個店家參與，建議可辦理認識愛心商店等教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機。並持續瞭解紀錄學生使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
- (15) 建議於組織章呈中規範委員會每學期基本開會次數，建議至少兩次。由資料中看出，各學期之學期初均召開委員會議，會議中均有決議事項，並有照片佐證。
- (16) 建議每次開會前能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄校長仍應批閱。
- (17) 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。
- (18) 學校選定通學路徑上 17 個店家納為愛心商店，有張貼標章、感謝狀表揚等佐證資料可稽。建議定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。
- (19) 學校具 108 位規模的志工，編排於 7 處導護崗位執勤，人力充實運作良好。建議強化志工指揮手勢、執勤技能與安全意識等教育訓練，以及教育學生通過執勤點主動向志工們問好與表達感謝。
- (20) 學校利用正門進入校園之空地，將原有雙向通行之車道改為迴圈式單行道，規劃數字區塊方便家長與學生等候識別，並建置彩虹候車通廊，將家長汽車、機車與安親班分別規劃接送區域，為學校將外部交通影響內部化的優良作法。建議應能持續落實與檢討調整。
- (21) 學校針對校外交通問題透過多次會勘協調，改善學生通學環境用心值得肯定；針對校內訂有門禁管制辦法，管制車輛進出。建議管制辦法增列車輛進入校園應禮讓教職員學生優先。
- (22) 將家長汽車接送區、機車接送區、安親班車輛停等區規劃於校內，將上下學時段因家長接送可能衍生的交通問題內化於校園內，以減少對於校園外交通所產生的影響。但仍有部分家長於校外區域臨停接送孩童，建議持續加強宣導家長使用校內臨停區域以確保孩童安全。
- (23) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政教學團隊、家長會長、導護志工與家長會顧問，以及派出所代表。建議邀請學區里長加入，以使社區與學校在推動交通安全工作上能夠整合。
- (24) 有照片佐證召開全校教職員交通安全教育座談會，建議標示開會時間，並做出會議記要以留下記錄，做為未來之參考。
- (25) 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。
- (26) 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。

- (27) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案，且針對目前所繪製的情境應有配套措施落實執行，例如走廊繪製標線，便應要求師生都應能遵守。
- (28) 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。
- (29) 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。
- (30) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (31) 應加強導護志工的訓練，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。
- (32) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，機車站前座違規者、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。

（五）新竹縣博愛國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 都會區大型學校、人力資源豐富:該校位於新竹縣治特區 1 號省道及中山高速公路之聯絡道旁。教職員近百人，學生 1150 人，校外資源豐富。
- (2) 交通安全教育委員會組成多元且會議記錄完整、管考制度核實:除聘請交通隊、家長委員擔任顧問。也由學生自治市市長及糾察隊隊長擔任學生代表。
- (3) 交通安全教育效益評估以科學化、量化方式呈現:該校辦理教師交通安全教育研習，以參加人數呈現全校參與狀況，並以回饋單方式進行量化與質化分析。
- (4) 在地化、多元化與延伸化:該校實施全體集合大放學，以「大手牽小手，一起向前走」，讓高年級學長姐輔導低年級新生放學。除結合定向越野辦理交通安全檢核活動。也自編該校的交通安全歌，音樂老師教唱後並於放學撥放，除「耳提面命」之外，亦

達「潤物無聲」的交安教育成效。

- (5) 以"博學多聞知識滿滿，愛人愛己安全第一"為學校交安策略，並成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工，縣交通隊，三民派出所代表、里長辦公室，愛心商店。
- (6) 每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄均有各級主管蓋章負責。
- (7) 由行事工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。
- (8) 能利用 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。
- (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，並有具體改善及追蹤。
- (10) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證。
- (11) 利用親師座談會、編製交通安全聯絡簿、校慶活動等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (12) 104 年度新竹縣交安評鑑優等。104 年交通安全教案徵選優勝(范惠華、謝靜雯、簡志豪)，105 年交通安全教案徵選優勝(李京展、賴冠仔、范惠華)
- (13) 召開交通安全課程發展討論會議及領域會議、學年會議，規畫交通安全各學年課程，並依據校本問題，規劃主軸課程、撰寫各項教學活動之教學簡案，各班利用綜合活動、藝術與人文、健康與體育、語文領域課程時間及導師時間進行交通安全課程。
- (14) 各年級課程規畫一年級：我會安全過馬路；二年級：街上安全行；三年級：尊重他人；四年級：我有防衛觀念；五年級：禮讓多一點；六年級：腳踏車安全騎，課程內容以行人、乘客、自行車等為主題。
- (15) 運用靖娟基金會的交通安全教材建構校本課程進行交通安全教育，以及 168 交通安全入口網資源融入課程教案設計中。
- (16) 配合校內地形地物，設置交通安全標誌、標線學習動線，並於學生經常行走的動線中，設置交通安全學習角，另結合校內交通安全標誌、標線、交通安全學習角設計本校交通安全定向越野闖關地圖。
- (17) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性。例如全校交通安全新聞事件案例宣導、捷安特店長蒞校進行自行車騎乘安全宣導、邀請創世基金會辦理保腦宣導、全校交通安全標語競賽、交通安全舞蹈比賽、自行車考照活動、交通安全約定書、闖關活動等。
- (18) 學校設計行前檢核表，確定各項工作完成度，落實車輛檢查，行前讓學童觀看大客車安全影片，活動結束後，召開檢討會。
- (19) 路隊資料完整，能夠掌握家長接送車輛之數量與特性做好路隊編排，並善用學校周邊之人行步道作為接送區分流接送車輛，解決車輛擁塞之問題。
- (20) 人車動線規劃良好，交通工具停放空間規劃妥善，充分做到人車分流以保障學童安全進出校園之功能。

- (21) 訂有完善的交通糾察隊招募、培訓與服務辦法，建置傳承機制並落實考核。
- (22) 進行校園周邊道路事故統計、校內學生受傷及違規統計，並進行相關的宣導與輔導活動。
- (23) 透過集點獎勵措施鼓勵學童走一段路上學，交通志工也加入集點站的關主，推動成效卓著。
- (24) 訂定愛心商店實施計畫，進行實地訪視與審查後與愛心服務站簽訂約定書，並統計學生使用愛心商店之次數與目的，落實做到保護學童安全之功能。
- (25) 實施全體集合大放學，放學安靜又迅速，並能確實掌握學童人數以達安全之目的。
- (26) 大手牽小手，一起向前走，六年級學長姐輔導一年級新生放學路隊，讓高年級學童達到「做中學」之訓練目標。
- (27) 學校推動各項交通安全教育活動時都能進行事前與事後比較分析，落實做到教學成效追蹤之要求。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 可朝「知其然並知其所以然」方式設計教學內容:該校課程創意且多元，建議除了法規或交通標誌號誌等規範，可由社會科學、心理學、人因工程或交通工程學等角度去切入，解釋原理後讓學生了解為何法規或號誌的規定。舉例來說，紅綠燈為什麼要固定位置?安全車距如何計算?行人靠邊走的好處?
- (2) 針對「校本問題」設計交通安全教育:該校周圍交通量大且車禍數多，可就高流量路口或碰到車禍時之處理方式等重點議題實施安全教育，讓學生有切身感並可學以致用。
- (3) 繼續獎勵創新:該校以積點方式獎勵家長在定點接送，讓孩子走一段路上學，解決校門尖峰壅塞情形。未來可繼續發揮創意，除了誘之以利，也可威之以勢、動之以情、說之以理。
- (4) 建議聘請專業校外交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。
- (5) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄建議校長蓋章負責。
- (6) 於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，建議在組織內，將各年級選派一年級導師為委員，以增加對於各年級交通議題的掌握。
- (7) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長，建議能夠對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並明定於交通安全教育施行計劃中，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係。
- (8) 建議建立社區推動之交通安全項目之具體推動目標及對象族群，並評估與利用多元方式執行。
- (9) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案，且針對目前所繪製的情境應有配套措施落實執行，例如樓梯繪製標線，便應要求師生都應能遵守。
- (10) 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。
 - (11) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。
 - (12) 座談會中學童表示安親班接送車輛有超載、坐前座等不當的作為，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。
 - (13) 學校邀請年長的長輩擔任導護工作，應注意其反應能力，並加強安全訓練。
 - (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) 請規劃、建立教師、學童、導護老師與志工、學生糾察隊之交通安全核心能力表，以作為各年級推動交通安全教學與輔導活動之依據。
 - (16) 建議能加強學童「良好交通安全態度與信念」之培養，並以交通安全知識及技能之傳授為教學重點，並強調學習成效之追蹤與檢討，落實做到教學成效確認之動作。
 - (17) 各項教學與輔導活動建議能採取計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及回饋(Action)之管理系統作業程序落實推動。

(六) 新竹市民富國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 該校位於新竹都會區，雖然師生人數多、校務繁忙，但該校妥善整合校外資源，交通安全委員會組成多元且完整。會議記錄實施 PDCA 機制，紀錄完整、管考核時。另外使用電子設備(如 ipad)紀錄交通安全評鑑資料並將其共享成網路資源(如學校網站)，節省紙張、有效儲存且散播效益更廣。
- (2) 結合校本特色「讀圖」，以視覺化方式結合交通教育，並針對不同年級設計課程。
- (3) 除校內安全外，也有安排走路回家之完整路線建議，不只確保學生在校安全，也兼顧上下學的通勤安全。
- (4) 成立「交通安全教育委員會」，主要成員涵蓋學校行政團隊、另有支援單位包括家長會、警察局、交通隊及義交大隊，里長沈朝旺、導護志工與愛心服務站；輔導單

立則包括新竹市校外會、教育處社教科、新竹市道安會等。

- (5) 規劃每一年級均有導師委員，協助聯繫該年級導師推行交通安全教育措施及擴大宣導成效。
- (6) 規劃每學期初及期末各開一次會議。於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事。
- (7) 有完整實施計劃，實行目標及實行方式清楚，工作計劃表之工作內容、施行時間與對象規劃清楚，並能進行校本課程縱向分析及結合不同年級的讀圖課程計劃。
- (8) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，每次研習會結束後進行成效檢討，並做成活動記要。
- (9) 利用新生家長座談會、班親會、家長日、布條海報、LED 跑馬燈等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (10) 104 年度導護志工金安獎(蔡志忠)、105 年獲得交通安全教育教案比賽優等與甲等。
- (12)系統性的規劃讀圖課程計劃，(三年級及 4 年級的計劃)。
- (11) 學校的交通安全教學內容以新北市政府所編制的教案為主，於綜合、彈性課程，每學期、各年級有一個主題進行，另外也規劃融入綜合、社會、閩南語、自然等課程，並撰寫教學成果。
- (12) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，活動內容包括：「交通小天使」育樂營、邀請創世基金會辦保腦活動、交通安全學藝競賽(卡片、著色、繪畫)、交通安全闖關活動、自行車安全教育宣導、常識測驗、朝會或班會做交通事故案例宣導等。
- (13) 學校為維護校外教學的安全，行前對學童作安全教育，讓學童觀看大客車安全影片，以及落實車輛檢查，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。
- (15) 能透過學童上放學之交通工具使用調查，掌握學童上放學之動向，妥善安排路隊並利用學校之多個進出口進行動向規劃，以達到人車分流之目標。
- (16) 學校能善用周邊之人行步道空間，妥善規劃上放學之家長接送區以紓解龐大之交通車流，達到維護學童上放學交通安全之目標。
- (17) 學生設有行動內閣，由六年級各班遴派多名同學組成交通服務隊，協助校內交通安全之維護。
- (18) 擁有八家愛心商店，定期由校長或主任前往了解學生使用之情形。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 若涉及校外交通安全問題，可鼓勵校外人士(當地鄰、里長或交通局)參與並提供經驗及專業意見。
- (2) 交通安全、交通安全教育與交通安全教育教學這三者所涵蓋內容與重點多有不同，學校可思考未來方向。除了確保學生現在安全，也希望學生未來能平安長大，校方可繼續教授帶得走的知識，如低年級為行人安全、中年級為乘客安全、高年級時可

強調腳踏車或那裡可以找到汽機車的駕駛安全。對學生教導「Learn how to learn」；對教師可著重「Teach how to teach」。

- (3) 在校本特色教育中因涵蓋主題眾多，交通安全比例較少。建議未來可思考多項重要議題整合，並整合學校特色發展教案，如國際化與交通安全整合，可再利用補校學生多外配特色，研究東南亞各國的交通安全問題。
- (4) 建議每次開會前先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。各項活動均有提供照片佐證。
- (5) 建議除了全校之實施目標外，另可依學童年級設置不同教育目標及交通安全之核心能力，並與課程內容連結，使學生依不同學習進程成長，並易於考核教學成果是否達成核力及教育目標。
- (6) 建議建立社區推動之交通安全項目之具體推動目標及對象族群，並評估與利用多元方式執行。
- (7) 定期召開全校教職員教師會議，並將交通安全議題融入其中，建議開會前先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。
- (8) 建議建立社區推動之交通安全項目之具體推動目標及對象族群，並評估與利用多元方式執行。
- (9) 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。
- (10) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。
- (11) 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。
- (12) 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違規的狀況亦相當嚴重，站前座違規者、三貼，汽車坐前座，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。
- (13) 放學時現場觀察安親班接送雙並排停車，學校應在安親班協調會議中作溝通。
- (14) 建議能規劃學童應有之交通安全核心能力，利用課程及輔導活動培養學童應有技能。
- (15) 校內之標線、標誌及相關交通設施可再加強。

- (16) 建議能對所推動之各項交通安全教育與輔導活動進行量化之績效評比。
- (17) 各項教學與輔導活動建議能採取計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及回饋(Action)之管理系統作業程序落實推動。
- (18) 請將交通安全四大守則融入道路交通安全教學與輔導活動之內容中，並結合家長接送及學童路隊加以實習演練。

(七) 臺北市復興國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 具有完整的學生通學資料，可透過詳細的調查資料進行教學或規畫上面的使用。
- (2) 學校能透提供家長放學說明通知單使家長可充分了解學校所安排之放學流程，另外訂有通學及家長接送實施要點。
- (3) 設有地下停車場並訂有車輛管理辦法，車輛無法進入校園，校內完全無人車衝突的情形。學生大多數通學路線均設置有人行道，位於敦化南路一段 270 巷前半段設置有通學步道，管制期間禁止汽車以及機車進入。校外部分人車分道實施情形良好。
- (4) 訂有學生糾察隊實施辦法，主要是由高年級各班同學擔任。且具有獎勵措施，若時數滿 10 小時，且表現良好可換取獎章給予鼓勵。
- (5) 訂有導護工作要點。此外，學校有鑑於每個路口與崗位狀況與特性不同，為了讓執勤老師更深入了解路口狀況，並依照路口特性給予學生不同指導與保護。因此，每位導護老師所執勤之崗位皆固定，少變動。
- (6) 學校於放學時段共設置 6 個校外崗位，共計 3 名義交、6 名導護老師及 1 名警衛進行導護工作，導護人數充足。
- (7) 對於同學違規行為透過書面反省紀錄給予輔導，並請家長配合協助改善，相關作為具有佐證資料。
- (8) 學校根據交通隊所提供近 3 年資料進行分析，發現學校周遭道路事故熱點為敦化南路上，事故原因為未依規定讓車、任意變換車道，主要車種為自用小客車，學校將車禍位置與車禍型態於路隊訓練上進行宣導。
- (9) 學校安排家長車輛接送區，將校外可能會產生的交通問題轉移至校內，且接送流程安排適當，是透過學生名字貼於車窗方便老師辨識以縮短整體接送流程。
- (10) 學校重視品德、倫理及安全教育，自編生活教材，並於每週生活課程中延伸融入交通安全議題，積極推動安全措施，通過國際安全學校認證，值得嘉許。
- (11) 善用相關資源，結合校本特色，設置捷運情境體驗區、安全帶體驗區等進行教學，藉由體驗學習進而運用於生活中。
- (12) 定期辦理交通車的安全示範及逃生演練，並配合學校探索課程提供安全的場域及充裕的時間，讓六年級學生進行安全門的操作演練，強化其應變能力。
- (13) 各項制度與資料完備，值得肯定。

(14) 相關研習參與者均有詳盡的研習紀錄，也能妥適安排研習課程，值得肯定。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 透過學生通學資料以及家長使用車輛接送區之數量進行比對，發現仍有大多數家長於校外透過自用車輛接送小孩，並未在學校所安排之地下停車場接送區接送小孩，建議提供家長免費 30 分鐘停車等措施或可再深入了解家長不使用校內車輛接送區之主要原因，並予以改善，才可真正達成將交通問題轉移至校內之規畫初衷。
- (2) 學校安排校外家接區、校內家接區、B1 停車場的家長車接區。前兩者為步行接送，後者為車輛接送。透過校外家接區可鼓勵學生步行一段路進出校園，建議應瞭解實際運作狀況，是否有家長使用車輛於校外家接區接送的情況，若有反而會增加校外交通問題。
- (3) 目前共設置 11 間愛心服務站，建議學校可將放學路線與愛心商店同時標示於地圖，以檢視愛心商店設置位置是否適當，是否需要再增加地點。
- (4) 建議定期檢視學生於愛心商店之使用狀況，並留下紀錄。
- (5) 學校辦理交通安全常識測驗，建議進行試題分析，針對錯誤率較高題目進行了解及加強教育。
- (6) 學生自製並推動自行車回收 APP，建議以此為基礎進一步擴大延伸，進行校園周邊環境問題或學生行為調查，作為教學討論或供學校檢討改善。
- (7) 鑒於其他學校屢有家長接送孩童時發生交通違規情況，對孩子形成錯誤示範，建議本校可在地下停車場家接區檢視未繫安全帶、無安全座椅、孩子坐前座等違規情況，若有則可即時加以勸導。
- (8) 台北步行及大眾運輸環境完善，建議學校多向學童及家長宣導綠運輸上放學的觀念。
- (9) 捷運情境體驗區標誌：請將數字標示路線(藍線 05)的舊式作法更正為現行英文代碼標示路線(藍線 BL)。
- (10) 學校周邊即有捷運站、公車站、YouBike 站，宜善加利用，以實境搭(騎)乘取代情境體驗。

(八) 宜蘭縣竹林國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 具有完整的學生每日通學方式資料。這些資料除了可作為教學宣導上使用，也可作為家長汽機車、安親班接送區域規畫時之參考。
- (2) 目前共計有 9 條學生路隊安排，其中安親班佔最大宗多為車輛接送，整體運作良好。
- (3) 由於校外街道特性不適合家長接送車輛臨停，加上校內尚具有空間，因此，學校將家長接送車輛引導至校園內部，以減少家長接送車輛對於既有交通之衝擊。

- (4) 學校訂有導護工作相關辦法以及交通服務隊選拔辦法，學生參與交通服務隊部分挑選 8 名六年級學生輪流擔任，一天 2 名學生參與導護工作。訓練過程具有照片佐證，建議留下交通服務隊訓練教材，以作為後續訓練時使用。
- (5) 運用交通安全學習手冊，規劃各年級上、下學期共 6 節交通安全課程架構，並於週五導師時間實施教學。
- (6) 本次評鑑過程有里長參與，顯示學校與社區間的互動密切，有利相關交通議題的溝通聯繫。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校內具有適當空間可提供家長與安親班車輛臨停接送空間非常難得。不過目前此空間車流動線設計不當，於下課時間產生車流交織情況嚴重，因此，建議該區域交通工程應重新檢視，針對車輛動線、停車空間、家長汽機車與安親班接送區域進行整體重新規畫，可請求交通相關單位協助給予經費並予以指導。若經規畫後執行成效良好，有機會成為全國校內接送示範學校。
- (2) 由於學校於放學期間允許家長與安親班接送車輛引導至校園，教職員車輛亦停放於該區域。為避免上課期間車輛進出頻繁影響學生安全，建議訂定車輛進出校門之相關管制辦法，避免家長或教職員車輛於非上下課時間進出校門。
- (3) 於現場訪視時發現，替代役未著反光背心。
- (4) 雖然具有統計學童乘坐機車未使用安全帽以及家長未於指定區域接送等相關每月違規統計資料。但未見相關輔導作為，建議可增加相關輔導作為，以減少違規數量。例如：給予勸導單、發放相關文宣或透過學童力量協助宣導。
- (5) 於現場訪視放學情況時發現，設置於校門口支交通號誌為閃黃，雖然具有導護志工進行交通導護工作，但仍建議於上下學期間申請交通號誌正常運作，以確保學生於上放學之安全。
- (6) 與交通局來往之公文中發現，愛心商店推薦店家共計有 48 間店家，但實際設置僅有 5 間，且主要位於復興路上，建議可配合學生經常行走之路線持續增加店家。
- (7) 未見有愛心商店追蹤與考核相關作為，建議予以追蹤並留下紀錄，以瞭解學生實際使用情況。
- (8) 學校上學接送比例高達 85%，建議進一步了解步行可及範圍內學生選擇接送的原因，檢討核心問題並設定目標逐步推動改善，例如觀察各年級步行比例是否逐年增加等。
- (9) 建議強化問題診斷、評估與量化資料成效分析，避免僅以照片呈現。
- (10) 學校設置標誌廊作為情境教學，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，此外可利用 Google 街景教學以獲得較校園更完整的情境，並教導學生如何在真實的情境下做出適當的應對。
- (11) 建議開會時，可將上次會議討論事項的執行狀況作一說明。

- (12) 建議將校園暨周邊重要交通議題(如接送區之車輛迴轉、復興路缺乏步道)納入交安小組討論。
- (13) 相關研習除了滿意度調查外，亦可請研習者註記主要研習內容(學習單)，以提升成效。
- (14) 研習主講單位可考慮邀請監理站、駕訓班等。
- (15) 與孩童訪談時發現上放學家長接送仍有違規情況(未繫安全帶、孩童坐前座、未戴安全帽...)，建議加強宣導。
- (16) 建議可舉辦校園暨周邊交通危險熱點舉辦活動，讓孩童與家長共同參與，並提報每學期的交安小組討論。
- (17) 復興路路肩停放車輛，有礙學童步行空間，宜加強宣導。

(九) 臺中市忠明國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校校園人車分道條件佳，車輛主要進入地下停車場，南門與北門實施人車分道管制，汽機車停放位置規劃良好，忠明路車道入口設有反射視鏡及警示燈，減少視線死角。
- (2) 學校主動協調會同里長、交通隊設置忠明路、博館路禁止迴轉標示，以及忠明路與博館路口學童上放學方式-門字型走法等作法，對維護學生於學校外部環境通學安全之努力值得肯定。
- (3) 學校能將學生上下學各種通學方式、安親補習班接送等資料調查分析，編排3線路隊並以不同顏色帽子區隔，特別又建置學生課後安親班業者資料，有效掌握學生通學情形與採取對應交通安全輔導措施。建議下次帽子採購可以較為鮮明亮色系之顏色。
- (4) 學校現有導護志工計 24 名，訂有導護工作實施辦法，每日上放學時間均編排有志工輪值於路口協助導引學生上放學，學校亦能定期舉辦志工表揚活動，顯示整體運作情形良好。建議強化志工指揮手勢、執勤技能與安全意識等教育訓練，以維護自身執勤安全。
- (5) 學校現有導護生 36 人、導護老師 51 人、警衛 2 人、替代役 1 人，均訂有導護工作實施辦法及獎勵措施，整體運作情形良好。導護老師依執行狀況呈現工作紀錄、導護日誌中詳實記錄。建議導護老師亦能利用導護時間，觀察發現學童通學問題或違規，可做為學校推動交通安全教育檢討調整之依據。
- (6) 學校選定通學路徑上 9 個店家納為愛心商店，並有約定書與張貼愛心標章等資料可稽。前述商店空間上主要集中於忠義街，建議持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據，如太原路或忠明路若有適合商店亦可增設。
- (7) 該校位於台中市都會區交通要道，學校周邊交通繁忙。且班級與學生總數多，並有

附設幼兒園。該校雖教職員人數有限，但結合志工與替代役等資源，努力推動交通安全教育，其用心值得肯定。

- (8) 教學方式創新:結合定向運動進行交通安全號誌闖關遊戲，增加學生方向感與交安標誌認知能力。另外，於美術教育中帶入交通安全概念，如勞作紙製巴士時要求學生標示逃生入口並解釋其位置設計原理。
- (9) 宣導方式創新: 以便利貼方式張貼「學生獎懲通知單」及「勸導叮嚀通知」於聯絡簿上，提醒家長與學生當日校內外違規事項，加以及時規勸改正。
- (10) 依校園環境設置交通安全標誌，並於校園走廊張貼交通安全標誌及說明，讓學生認識。
- (11) 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。
- (12) 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。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校對於學生通學方式的分析，建議將安親班接送再細分為車輛與走路接送，以瞭解接送區的規劃需求。
- (2) 學校放學 53.2% 學生由安親或課照班接走，故與業者協調接送學生方式很重要。建議學校與安親班舉辦座談，律定來校接送機制，如接送地點、接送路線與接送學生方式等資料，以瞭解掌握接送情形。
- (3) 學校對於北門接送區的規劃，由於路幅有限建議以機車接送區為主；忠明路汽車格位建議設置時段性接送區之標誌與標線；南門環道接送區，建議能針對出地下道行人與環道車輛動線交織之介面、以及環道車輛併入臺灣大道之介面，能妥為規劃處置，以維護家長接送車輛進出接送環道之安全。
- (4) 建議學校能針對學生常見交通違規類型，如未行走人行道、未靠邊或併排行走、違規穿越道路、未戴安全帽...等項目，並建立適當的輔導機制(如行人違規登記講習、愛校服務、待用安全帽、獎勵配戴者...等)，藉以糾正與輔導學生交通違規行為。
- (5) 學校能將周邊道路交通事故發生概況與通行安全應注意事項，建議透過課程或活動增進學生對於外部交通環境危險情形的認識。
- (6) 可宣讀上次會議記錄，重要事項可納入管考追蹤，以進行滾動式管理。
- (7) 學校教職員參加校外交通教育講座後，可擔任種子教官於校內聚會時與全校分享，或是將歷次交通安全教育會議記錄或校外受訓教材(ppt 檔)於學校網站分享，將效益擴散。
- (8) 交通安全為跨領域學科，可嘗試人因工程學、心理學與交通工程學等學科的相關資訊，帶入自然科等教學或是科學展覽等。
- (9) 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交通安全教育的實施。

- (10) 設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
- (11) 應釐清交安資料室的定位，如僅作為師生的交安圖書館的定位，資料過少，應補充相關資料，並設計借閱登記表單，以利管理；如作為學童可參觀或學習的定點，則應加強相關教具及學童交通安全相關作品的收集及放置，並鼓勵學童多加使用。
- (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) 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。
- (14) 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。
- (15) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。
- (16) 酒駕不應是兒童階段要學習的主軸，但學校繪畫比賽及電視播放的宣導影片、招會宣導事項皆以此主題為主，建議應調整。
- (17) 座談會中學童表示其過馬路的行為：奔跑、邊走邊玩、低頭、聊天，建議學校應針對不適宜的穿越到路的行為加強宣導，亦可將學童上放學的違規行為、不當行為錄影後，於課堂中針對這些行為作討論。
- (18) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。

（十）臺中市忠信國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校校內汽車機車停車場設置妥善，教職員汽車均能車頭朝外，且於正門實施交通管制，整體運作良好。建議選定上放學核心時段，實施時間性的人車分流，減少人車運行潛在衝突。

- (2) 學校能將學生上下學各種通學方式、安親補習班接送等資料調查分析，特別建置學生課後安親班業者資料，有效掌握學生通學情形與採取對應交通安全輔導措施。
- (3) 學校積極爭取城鄉風貌相關經費改善學生通學步道，已完成貴和街與五廊街，並接續要進行林森路與柳川西路，對維護學生於外部環境通學安全之努力值得肯定。
- (4) 學校現有導護志工計 24 名，每日上放學時間均編排有志工輪值於路口協助導引學生上放學。學校亦能定期舉辦志工組訓與表揚等活動，顯示整體運作情形良好。
- (5) 學校校長與主任每日於於校門口維護學童通學安全，教師亦輪值擔任導護工作，且有導護紀錄資料可稽；學生部分則以高年級 16 名交通小志工維持校內交通工作，整體運作情形良好。
- (6) 學校選定通學路徑上 6 個店家納為愛心商店，並有約定書與張貼愛心標章等資料可稽。建議應持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
- (7) 該校位於台中市都會區，為一開放校園環境的中型國小。學校設備新穎，辦學績效佳，新生人數逐年遞增，志工人數多，與社區互動佳，可投入資源豐富。
- (8) 教安教育方式生活化且即時：搭配社區踏勘或校外比賽搭公車等活動，進行機會教育，如行人安全與搭乘大眾運輸系統的注意事項。
- (9) 結合校本特色「美學教育」與交通安全：該校強調美術教育，校園色彩繽紛，教師鼓勵學生以微電影等藝術創作方式，進行交通安全教育宣導。
- (10) 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。
- (11) 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。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校放學 31.2% 學生由安親或課照班接走，故與業者協調接送學生方式很重要。建議學校與安親班舉辦座談，律定來校接送機制，如接送地點、接送路線與接送學生方式等資料，以瞭解掌握接送情形。
- (2) 學校於林森路規劃家長機車接送區，惟現勘發現部分汽車違規臨停於校門旁等候學生。建議於柳川西路二段劃設時段性家長接送區停車格位，區分汽車與機車，並編排家長接送區路隊，以改善林森路校門接送車輛違規臨停情況。
- (3) 學校導護老師於導護紀錄之建議事項，如林森路家長車輛違停或學生違規等問題，建議能將處置情形讓老師瞭解，使問題反映者與接續處置者形成良性互動，落實學生通學問題的改善。
- (4) 建議學校能針對學生常見交通違規類型，如未行走人行道、未靠邊或併排行走、違規穿越道路、未戴安全帽...等項目，並建立適當的輔導機制(如行人違規登記講習、愛校服務、待用安全帽、獎勵配戴者...等)，藉以糾正與輔導學生交通違規行為。
- (5) 學校取得 106 年 1 月周邊道路交通事故件數統計，建議協請警察局拉長資料統計期程與肇事型態分析，俾利學校能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。

- (6) 學校刻正製作之校區街道建築物模型，建議能研議增加學生通學路徑、愛心商店、外部交通危險點...等資訊，將交通安全教育主題與學生美感教學融合。
- (7) 交通安全委員會記錄部分多為導護、警衛會議記錄，建議後續可著重在教師如何推動交通安全教育。交通安全與交通安全教育兩者內容與重點多有不同。
- (8) 可鼓勵校外人士出席並表達意見，另外交通安全委員會之舉辦時程與討論內容可搭配學校行事曆規劃，如學期初可再新生入學前舉辦，讓與會老師可在師生說明會中轉達，或是學期末舉辦優良交通安全教師之教學觀摩。
- (9) 教師參與校外受訓可視為種子教師，回來朝會分享、舉辦教學觀摩或將教材上網以擴散交通安全之效益。另外，所提資料多為與會受訓照片，對於受訓內容缺乏文字紀錄，建議可寫心得分享或將上課之影片與教材分享於學校網站。
- (10) 可將上課方式更有趣味化：如「通靈少女」片段宣導腳踏車安全、「屍速列車」店段宣導車窗擊破器重要性或是「飛機上有蛇」宣導搭機時託運行李規定與飛安之影響。另外實際案例與名人故事也可吸引學生注意交通安全：如張雨生、黛安娜與齊柏林等。
- (11) 該校教學生活化、具體化且簡單化：交通安全教育中「讓自己被看見」是改善行人交通安全重要的一項，可在美術教育教導色彩學時，強調對比色、亮度與彩度等。
- (12) 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。
- (13) 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交通安全教育的實施。
- (14) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。
- (15) 設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
- (16) 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。
- (17) 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。

- (18) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (19) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。

(十一) 臺南市港東國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校能於學期初建立學生通學路隊資料，進行週一至週五每天上放學接送交通工具調查及分析，據以編排學生放學路隊名冊，並落實學生路隊組織運作。由於學校外部通學步道為無行人道之道路，建議應持續教導學童靠邊行走不併排。
- (2) 學校校園實施人車分道，並繪製分道示意圖宣導單貼於聯絡簿，且教職員車輛一律採倒車入庫，整體交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
- (3) 學校規劃晴天、雨天及淹水日子之上、放學動線，以及規劃家長接送區、機車入校接送、安親班專用停等區等，由家長接送學生先走，步行學生由副導護老師帶隊由西側校門，最後為安親班接送等適時分流措施，規劃考量完整。
- (4) 學校對於安親班課後接送學生等有完整的資料調查，建議透過座談協調律定接送方式、使用車輛、停等位置...等，以掌握瞭解業者接送情形。
- (5) 學校全體教師參與導護工作計 12 人，加上長期性家長導護志工 5 名，以及學生導護小志工 27 名，且訂有導護工作實施要點、組訓辦法、獎勵等，整體交通導護運作情形良好。
- (6) 學校訂定愛心服務站實施要點，本年度由 6 家增加為 7 家愛心商店，建議持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
- (7) 組織完備，紀錄詳實。
- (8) 以"感恩、惜福、樂觀、進取"為學校交安策略。
- (9) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工，以及港西派出所所長，並能頒發證書以示正式，能夠將各年級老師納入以負責不同年級的活動設計。
- (10) 能利用 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。並定期召開全校教職員交通安全教育座談會。
- (11) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，並以回饋單了解學習成效。另辦理大客車逃生演練、操作示範教學。
- (12) 利用海報、跑馬燈、網路、新生始業式、校慶、班親會、聯絡簿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) 105 年台南市交通安全評鑑優等、102、104 年政府教育局交通安全教育評鑑優等；103 年政府教育局交通安全教育評鑑甲等。
- (14) 製作校園安全地圖，在危險區域張貼「危險」交通標誌，並製作學區危險地圖，註明危險路口應注意事項，張貼於穿堂，提升學童自我保護。
- (15) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，活動內容包括：交通安全教育週、交通安全學藝競賽（美術比賽、硬筆字比賽、寫字比賽、電腦繪圖比賽、四格漫畫、標語書籤製作比賽）、有獎徵答摸彩活動、自行車考照、常識測驗、學生交通安全問卷、交通安全元宵猜燈謎活動、利用獎勵的方式鼓勵學童騎機車要戴安全帽等。
- (16) 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。
- (17) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校正門道路狹窄，資料照片顯示家長接送車輛停放後，占用約 1/3 路幅，有影響交通秩序與安全之虞。建議學校研議可否利用東側道路空間，試辦安親班車輛或甚至家長車輛於該區域等候學生，減輕接送車輛對於外部交通之影響。
- (2) 學校導護老師依執行狀況填寫相關工作紀錄，建議導護老師亦能利用導護時間，觀察發現學童通學問題或違規情形，可做為學校推動交通安全教育檢討調整之依據。
- (3) 學校簡報主要以校內走廊奔跑等違規項目，建議能針對學生行走常見交通違規類型，如未行走人行道、未靠邊或併排行走、違規穿越道路...等項目，落實違規登記，建立適當的輔導機制，以導正學生交通違規行為。
- (4) 學校製作 7 處愛心商店分布圖，以及周邊 2 處道路危險路口地圖，建議透過課程或活動，教導學生有關交通事故發生的概況，以及通行安全應注意事項，幫助其對於外部交通環境危險情形的認識。
- (5) 建議可邀請上放學有交通違規(未戴安全帽、未繫安全帶、孩子坐前座)次數較多的家長，列席交通安全教育委員會，予以懇談導正。
- (6) 建議可邀請成大交管、監理站、駕訓班等單位的講師蒞校進行交安講習，使講習內容更多元化。
- (7) 參與研習的教師宜摘錄講習重要內容，以強化學習成效。
- (8) 針對上放學交通違規的情事，可當面遞發宣導單。
- (9) 建議可協調安親班，利用安親班車輛進行逃生演練。
- (10) 建議可借重學童的觀察，票選校園內暨周邊交安熱點，與現行校方設定的熱點相互參照比較。
- (11) 建議擴大自行車考照規模，讓會騎自行車的學童都可騎車上放學。
- (12) 正門與側門均為雙向通行，但停止線畫滿全門的寬度，將造成單向通行的認知，建議修正為半邊。

- (13) 建議再邀請地方里長加入，以利社區與學校共同推相關交通安全教育議題。規定每學期召開委員會議二次以上，會議中均有決議事，會議記錄均有各級主管蓋章負責。
- (14) 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，另再建議評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。
- (15) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄建議各級主管蓋章負責。
- (16) 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。
- (17) 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。
- (18) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。
- (19) 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。
- (20) 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。
- (21) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (22) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。

(十二) 臺南市公園國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校校園實施人車分道，教職員車輛亦能以倒車入庫停放。車輛管制部分側門關閉，大門由警衛管理，並實施時間人車區隔，即放學後 20 分鐘後車輛才能駛離學校，以維護師生安全。
- (2) 學校能於學期初進行學生各種通學方式、安親補習班接送等資料的調查分析，特別建置學生課後安親班業者資料，有效掌握學生通學情形與採取對應交通安全輔導措施。
- (3) 學校分別規劃晴天、雨天家長接送區與接送路線，透過向全校師生宣導，以及發送通知單說明家長接送區及家長汽、機車停放區，讓家長瞭解學校交通安全相關措施。
- (4) 學校導護教師或志工均訂有導護工作實施要點、獎勵等，並訂定交通小志工組訓辦法，由五、六年級有意願的學生共同組成。前述人員於上放學時間分別投入 4 處與 6 處地點值勤，整體交通導護運作情形良好。
- (5) 學校能於期初發給騎乘機車戴安全帽之宣導單，針對學生與家長未帶安全帽等違規資料進行分析，並實施輔導作為，包括未戴安全帽的學生發予勸導單貼於聯絡簿，或結合學校獎懲制度，遵守者給予獎勵點數，違規學生則扣該班生活教育競賽分數。
- (6) 學校訂定愛心服務站實施要點，本年度由 6 家增加為 10 家愛心商店，且分別製作周邊 12 處道路危險路口地圖，以及 10 處愛心服務站分布圖，相關資料完整。
- (7) 組織完備，紀錄詳實。
- (8) 以"注意公共安全，校園快樂學習"為學校交安策略。
- (9) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、幼稚園園、學年代表、幼教代表、特教代表。另聘請校外會教官、志工團代表、學區交通主管、家長會長為諮詢顧問。
- (10) 規定於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，會議記錄均有各級主管蓋章負責。建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。
- (11) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長，值得肯定的是對於不同年級之學生，均能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。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。
- (12) 能利用 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，並能針對複雜的交通狀況，由分析、規劃、執行與輔導四個步驟，進一步發展出因應之行動策略。
- (13) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證。

- (14) 利用布條海報、LED 跑馬燈、宣導短片、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (15) 105 年度台南市國中小學交通安全評鑑優等、103 年度台南市國中小學交通安全評鑑特優、101 年度台南市國中小學交通安全評鑑特優。
- (16) 結合「春遊打狗趣」校本課程，低年級為路上行人安全暨火車搭乘注意事項，中年級認識交通工具及相關規範事項，高年級為自我保護與行的安全實踐，讓學生體驗公共運輸工具。
- (17) 為了落實情境教育，學校內部的道路環境做規劃即設置相關措施，例如校門口設立停車再開、雙黃線及停等線，花園樓花園前設置圓環、禁止進入、遵行方向、單行道，且於走廊畫設分向線及請靠右邊行走標示，並於校園危險角落張貼危險標誌，也依校園內地形、地物設置情境符合之交通標誌。
- (18) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，活動內容包括：交通安全教育週、交通安全教育宣導小語比賽、交通安全學藝競賽（幼兒園及低年級為著色畫比賽；中高年級為繪畫、標語製作比賽、四守則繪畫徵選）、交通安全闖關活動、自行車考照、常識測驗等。
- (19) 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。
- (20) 每學期辦理社區踏察活動。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議針對教師、志工與學生分別建立執勤應具備核心能力表，並實施相對應的教育訓練。
- (2) 建議持續瞭解學生實際使用愛心服務站情形，定期檢討做為後續調整的依據。
- (3) 學校學生走路比例僅 7%，而高達 90% 均為車輛接送，建議思考如何提升走路上學之比例或推動走一段路上學。
- (4) 學校學生 90% 為車輛接送，接送區的規劃應特別重視並妥適安排，現行規劃以北忠街為主，如為全體學生同時放學時間，北忠街格位恐有不足之虞，建議分路隊分路段規劃(北忠街、公園路或甚至公園南路)，並確實律定安親班車輛於公園南路校內先行等候。
- (5) 學校原位於公園南路地下停車場出入口已不使用，車輛改由大門進出，校園空間仍存在人車衝突，建議應持續落實校園車輛進出管理機制。針對教職員車輛進出動線與出入時間等進行經常性的宣導或律定具體管理辦法，以維護校內行車安全。
- (6) 學校導護老師依執行狀況填寫相關工作紀錄，建議導護老師亦能利用導護時間，觀察發現學童通學問題或違規情形，可做為學校推動交通安全教育檢討調整之依據。
- (7) 學校所製作道路危險路口與愛心服務站等地圖，建議透過課程或活動，教導學生有關交通事故發生的概況，以及通行安全應注意事項，幫助其對於外部交通環境危險情形的認識。

- (8) 學校因學區關係，學生車輛接送居多，另由於學校已對周邊道路之行人道進行諸多整理，故應有條件實施走一段路上學。建議善用公園南路停車格作為家長接送下車地點，讓學童走一段路進入校園，亦可減少北忠街或公園路家長接送區之車輛數。
- (9) 建議可邀請上放學有交通違規(未戴安全帽、未繫安全帶、孩子坐前座)次數較多的家長，列席交通安全教育委員會，予以懇談導正。
- (10) 建議可針對校園周邊交通違規與事故資料，設定交安委員會討論議題。
- (11) 建議可邀請成大交管、監理站、駕訓班等單位的講師蒞校進行交安講習，使講習內容更多元化。
- (12) 參與研習的教師宜摘錄講習重要內容，以強化學習成效。
- (13) 建議善用地緣關係，邀請成大交管師生共同研商精進交安相關活動設計。
- (14) 針對上放學交通違規的情事，可當面遞發宣導單。
- (15) 建議評請專業校外交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。
- (16) 期召開全校教職員交通安全教育座談會，並在實施計劃中，確切規範座談會討論內容，並規定每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，但由各次會議記錄中發現，此一規定未能確實執行。
- (17) 建議邀請地方里長為諮詢顧問或委員，以利社區與學校共同推相關交通安全教育議題，另建議對於「交通安全教育委員會」委員及諮詢顧問頒發證書。
- (18) 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。
- (19) 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交通安全教育的實施。
- (20) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。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。
- (21) 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。

- (22) 應加強導護志工的訓練，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。
- (23) 北忠街側門的接送應考慮，因目前接送區設置在對面，但都是停車格位、無人行道，且導護崗未有行穿線，對孩子將產生誤導，也有風險之虞，如撤崗後孩子可能會認為自行可以穿越道路，而產生事故。

(十三) 嘉義縣柴林國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校具有學生詳細通學方式資料，相關放學路隊清冊與安親班接送造冊資料詳細，並學校主動與安親班業者召開協調會，掌握安親班業者接送學生情形。
- (2) 一般教職員車輛於上下班期間不可將其車輛駛入校園，學校推行汽車停車時，採「倒車入庫」、「車頭朝外停放」策略。落實人車分流措施，校內除設置一個殘障車位外，並未設置停車位。除特殊情況，如外賓參訪，一般車輛於上課期間皆禁止進入校園。
- (3) 訂定交通隊成員遴選辦法，遴選辦法中訂有表揚辦法。交通隊進行訓練時既有照片佐證。
- (4) 雖然該校園學生人數較少，全校學生人數僅有 52 人，放學情況較為單純且學生疏散時間短暫，學校仍要求六年級學生全面參與交通隊，雖然此作法於實質交通疏導之幫助不大，但透過學生參與交通隊員過程中，可適當的灌輸學生正確之交通安全教育。
- (5) 具有學生違規統計，透過學生自我反省單給與輔導，並要求學生帶回請家長簽名，此作法除了可輔導違規學生外，亦可針對家長進行宣導。此外，亦要求學童透過閱讀交通安全新聞並寫下心得。
- (6) 學校與溪口分駐所取得近四年(103-106 年)學區交通事故資料，並邀請管區所長親自到校進行宣導，此作法可讓學校師生更了解學區交通狀況，校方更可據此提出改善作為。
- (7) 具有愛心商店使用登記冊，此作法可瞭解愛心商店被使用之情況，但發現使用單內容大部分同學填寫課輔或參與活動，且大多在同一天使用。建議使用單填寫內容應回歸正常使用，並與學生宣導愛心商店之用途與使用時機。
- (8) 請當地分駐所提供所轄學區的交通事故資料，並針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，依據此四項資料來規劃設計教案。
- (9) 交通安全課程內容設計，能以學童相關的問題為主，針對校本交通問題(例如:走路、自行車、安親班車輛、搭乘汽機車等)，規劃不同主題之課程與活動內容，以有效改善自身相關的交通安全問題。

- (10) 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，並應針對情境教設計教案。
- (11) 製作社區交通安全地圖並有搭配的教學活動，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。
- (12) 推動交通安全教育活動多樣化，除了舉辦書法、演講、繪畫、作文、硬筆字比賽、常識測驗等較傳統的活動以外，也辦理自行車考照活動，透過聯絡簿貼小單張加強宣導。
- (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。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議交通隊訓練時所採用之教材或投影片學校可予以留存或建檔以供後續使用，亦可作為後續修正教材時之參考。另外，建議在訓練結束後，可透過小型測驗以確保訓練成效。
- (2) 導護工作實施要點及考核獎勵措施是透過輪值表內「工作要點」與「表揚辦法」予以訂定說明。建議可以獨立訂定辦法。且建議導護工作研習訓練時可將教案或投影片予以留存，供後續使用。
- (3) 學校將家長與安親班車輛接送區規畫於校門外兩側。但經實地勘查後發現規劃區域並無特別規畫或明顯標示，建議予以改善並規劃。例如：汽機車接送區域分開並與家長進行宣導。
- (4) 目前校園周邊並無設置人行道，且既有空間多被車輛停車使用，由於校園位於郊區，停車空間足夠。建議校園周邊交通工程可重新規劃，避免車輛停車，可將空間留給學生通學時使用。
- (5) 具有愛心服務站實施辦法。目前設置兩間愛心商店，建議可持續增加。
- (6) 可邀請監理站、駕訓班或大學相關科系老師來講習，學員宜適度紀錄講習內容並填寫回饋單。
- (7) 建議每次交安會能將前次會議結論執行狀況先進行說明。
- (8) 交安會的討論事項可更多元化(如參考校園周邊交通違規與事故資料進行檢討)
- (9) 平日上放學的違規接送情形，可當面以宣導單方式告知家長改善，惟須注意溝通技巧，或邀請列席交安會。
- (10) 學生來自新住民家庭的比例高，建議可參考監理單位的多國語言考照資料庫，宣導交安知識。
- (11) 校外教學可嘗試讓學生搭乘公車或鐵路，增進交通體驗。
- (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。

- (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) 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。
- (15) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。
- (16) 座談會中學童表示安親班接送車輛有超載、坐前座等不當的作為，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。

(十四) 嘉義市興安國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 具有詳細的安親班駕駛姓名以及使用車輛車牌調查。此作法可充分掌握安親班之接送情況。
- (2) 由於目前校門街道狹小，不適合家長接送車輛停時停靠，因此學校作法是將家長接送機車與汽車以單向車流的方式引導自校內，此作法可減少校外交通的擁塞，但建議機車的部份其動線可透過標線或交通錐進行規劃，使學生家長對於行駛動線更為瞭解，亦可確保人車分流。
- (3) 具有校門管制辦法，所有車輛進出狀況可透過傳達室輪值人員充分掌握。
- (4) 具有愛心商店建構實施計畫，目前有 5 間愛心商店，具有篩選標準以及工作守則，目前愛心商店平均分佈於校園四周。建議位置可配合在路隊路線地圖上標示。
- (5) 學校內的道路環境繪製標線，並於前棟右側牆面設有標誌，以及中庭設置標線、標誌等交通設施。
- (6) 邀請創世基金會進行保腦講座，藉此強化交通安全教育，且成立自治市政府警察局，設有警察局局員及糾察隊隊員，於兒童朝會由警察局局長向學生宣導交通安全。
- (7) 推動學生安全行走的活動---正確使用走廊、樓梯，也作受傷地點分析，另外設計安全檢視表、輔導單，由汽機車接送者與學童一起剪是安全要求，例如戴安全帽、繫安全帶、不奔跑。
- (8) 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。
- (9) 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。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 雖具有學生通學資料，但建議調查資料可再深入，以充分了解每日學生通學情況。透過這些資料可更清楚掌握家長接送汽車、機車、安親班接送車輛數，提供給新正門家長接送區與安親班接送區空間規劃時之參考。
- (2) 由學校提供之佐證的照片中發現，導護志工有背對車輛面對學童的情況，此作法會將自身暴露於危險之中，因此建議對於參與導護工作之人員應增加完善之訓練計畫，建議可將訓練教案予以保留提供給後續訓練時使用。此外，也建議增加訓練課程後之考核以評估其訓練成效。
- (3) 關於統計學生違規以及交通事故資料方面，學校是以學生填寫問卷方式，調查學生於上放學經常看到的違規事項，並將問卷資料予以統計。雖然此作法可瞭解學校周邊違規行為，但並非針對學生違規進行統計。建議此相關資料之取得方式可透過家長與學生接送過程中，針對學生的違規行為（例如：不戴安全帽或家長違停）進行調查，並可透過給予輔導單的方式進行輔導與宣導。
- (4) 學校透過網路取得嘉義市政府警察局資料，針對嘉義市易肇事路口前 20 名進行分析，分析後發現並無學區所屬之路口。但仍建議學校可與學區派出所取得學區內近年肇事路口與交通事故型態進行統計與分析，此作法可更為瞭解學區內之交通特性，並可給予適當之宣導與教育。
- (5) 透過與學生訪談時發現，大部分學生可瞭解愛心商店之位置，但並不瞭解其使用時機，建議應多加宣導。
- (6) 建議可在每個愛心商店內留下學生使用紀錄單，透過使用紀錄單進行學生滿意度與使用情形分析，做為愛心商店的考核與後續簽訂的參考依據。
- (7) 建議交安會成員納入家長會成員。(組織說明有納入，但成員執掌中沒有家長會代表)
- (8) 交安會的討論事項可更多元化，例如參考交安違規事件統計，討論如何降低交通違規；可分年設定步行學童人數提升的目標值，實施相關鼓勵措施。
- (9) 可邀請監理站、駕訓班或大學相關科系老師來講習，學員宜適度紀錄講習內容並填寫回饋單。(本校旁邊即有駕訓班教學教室)
- (10) 校門口反光鏡毀損，建議市府相關單位協處。
- (11) 平日上放學的違規接送情形，可當面以宣導單方式告知家長改善，惟須注意溝通技巧。
- (12) 建議結合本校雲端未來學校的網路資源，舉辦校園暨周邊交通危險熱點 i-voting，根據學生票選結果，讓學生一起參與交通改善。
- (13) 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。

- (14) 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交通安全教育的實施。
- (15) 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，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。
- (16) 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。
- (17) 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。
- (18) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。
- (19) 座談會中學童表示安親班接送車輛有超載、坐前座等不當的作為，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。
- (20) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。

(十五) 臺東縣尚武國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校學生數少，能針對每位學生的通學方式，包括步行、騎腳踏自行車、家長車輛接送與搭乘校車等等進行完整調查，依據這些基礎資訊規劃各路(車)隊，辦理接送安全輔導工作。
- (2) 學校教職員車輛能以倒車入庫停放，並以交通錐區隔車輛進入教學活動區，校園車輛管制良好，並已能實施人車分道。建議進一步研議以固定式設施實施區隔避免車輛進入教學區域，以及檢討整併機車停放空間。
- (3) 學校訂有導護工作實施計畫，由專任教師、結合 21 名規模的巡守隊志工，於學校大門擔任導護工作，並實施導護老師帶學童出校門陪走一段路至路口，整體交通導護運作情形良好。
- (4) 學校針對家長載學生騎乘機車未戴安全帽實施輔導作為，包括未戴安全帽的學生發

予勸導單貼於聯絡簿加強宣導外，並請家長到辦公室借用預備安全帽等處理方式，建請持續落實執行。

- (5) 學校針對學區周邊道路 8 處危險路口，完整分析各道路寬度、車道數、人行設施有無等交通現況，並結合 5 處愛心商店分布情形，輸出學區危險點大圖，透過交通安全教學與活動，讓學生認識學區危險地點。建議能再增加警察機關對於前述路口肇事分析資料。
- (6) 學校訂定愛心商店計畫，本年度學區通學路徑上計有由 5 家愛心商店，有愛心商店建構與管理報告書與各商店約定書等資料可稽。建議持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
- (7) 學校與社區(村辦、公路總局工務、巡守隊...)現有密切及良好的互動，有助於校內戶交通安全之推動。
- (8) 積極運用交通安全學習手冊融入各領域教學活動中，運用教具、教材實施教學，並辦理教學觀摩進行課程分享。
- (9) 辦理小小馬拉松路跑、校外交通環境情境教學等，透過實地學習，提升學生對於學校周遭交通風險地點的認知，值得鼓勵。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議學校能進一步將學生通學資料分為上學、放學統計，以利瞭解學生上放學通學方式轉移情形。
- (2) 學校有 31% 學生搭乘校車，建議除定期辦理緊急逃生演練外，建議善用校車，規劃交通安全教育教學或活動的時段，讓學童坐上駕駛座體會視野死角、內輪差等安全實作。
- (3) 學校家長接送區域規劃於大門二側，原則上已能滿足接送需求，如幼兒園或雨天等有開放校內接送情形，應將動線預先規劃清楚，建議僅限於學校內的外環通道，並應宣導周知學生與家長。
- (4) 學校可組訓高年級學生成立交通服務隊，執行上放學路隊秩序維護，以及違規勸導、登記等非道路上的交通服務勤務，以符合縣府規定。學生亦能透過組訓與執勤，學習交通安全知識，並獲得服務同學的機會。
- (5) 學校導護老師依執行狀況填寫相關工作紀錄，建議導護老師亦能利用導護時間，觀察發現學童通學問題或步行違規情形，可做為學校推動交通安全教育檢討調整之依據。
- (6) 簽到表建議加上職稱欄，避免事後註記。
- (7) 學校地處偏鄉，可利用數位設施推展交安研習(如視訊會議)。
- (8) 相關研習宜善用學習單及回饋單方式檢視學習成效。
- (9) 建議及早建立全校性即時通報系統(如 Line)，以隨時掌握校園及社區交通相關動態訊息。
- (10) 上放學交通違規行為可利用宣導單規勸。

- (11) 通學路徑有車輛停放路邊，阻擋學童動線，建議與社區協調，上放學時段避免路邊停車。
- (12) 學校設定尚武村內中高年級學童完全步行通學之目標，極具企圖心，期許能規劃更明確的策略作法，並結合教學與活動等落實推動。
- (13) 建議將交通安全教學或活動內容納入交通安全常識測驗題目，並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效。

(十六) 屏東縣楓港國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校具有學生詳細通學方式資料，且具有通學路隊編組實施辦法。學生路隊組織安排妥當，共區分為兩隊，目前全校 78 人並無安親班接送。
- (2) 校內部分，人車動線安排妥當，採人車分離規劃，教師由校門進入校園停車，動線安排妥當。教職員汽車停車場安排妥當，且均採用倒車入庫。
- (3) 具有導護志工工作實施計畫。且在每學期的期初均會同派出所警員，透過面談與實地說明進行訓練、說明以及執勤時須注意事項。建議可將訓練內容整理為紙本並予以留存，此教材可提供後續使用。亦建議可進行小型測驗，以確保志工訓練成效。
- (4) 目前並沒有接獲學生於上下學途中發生交通事故。學校自行統計學生交通違規事件，並具有學生交通違規事件紀錄表，結果顯示大部分違規為未戴安全帽以及穿越馬路。學校具有輔導作為，如：通知家長(聯絡簿、電話或家訪)實施愛校服務。此外，向楓港派出所取得學區內交通事故統計表，以瞭解學區內之交通特性，可用於教學上。此外，學校亦邀請枋寮分局交通組到校進行交通事故案例宣導。
- (5) 在家長接送區規劃方面，學校透過數據分析可得知，由於上學期間家長接送數量較少(上學汽車接送 0 人、放學僅 1 人、機車接送 15 人)，因此，於上學期間，規劃家長汽機車於校門口臨停讓學生上下車。至於放學期間，由於接送車輛較多，因此，將家長車輛引導至校內，以減少校外之交通影響，校內家長接送區域採人車分離，規劃良好。
- (6) 學校自 103 學年度開始至今，經由長期宣導推動，走路上學人數比率逐年成長，成果顯著，目前走路上學比例高達 81%，放學達 51%。放學接送比例增加的主要原因是學校設有純青學堂課後照顧班，學堂規定必須由家長到校接送。
- (7) 學校具有愛心服務站實施計畫以及訪視聯繫表。目前設置三間愛心服務站，且透過放學返家路線繪製地圖，讓學生了解放學回家路線上，何處具有愛心服務站。並具有定期追蹤相關資料。
- (8) 運用交通安全學習手冊於晨光時間實施上、下學期共 6 單元的交通安全教育課程外，亦能積極自編認識校園週邊交通環境、學生交通事故案例、認識家鄉環境與標誌、交通安全線上測驗系統等教案。

- (9) 能配合校園地形地物設置符合情境的標誌，並能善用 Google 街景、實際走入社區等方式進行情境教學，教導學生認識危險路口，以及如何在真實的情境下做出適當的應對。
- (10) 辦理靜態宣導、實際體驗、走入社區、藝文繪畫、資訊融入、交安闖關等各種型態的活動，活動結束能進行活動成果及成效分析，包括滿意度、師生心得與省思、優缺點檢討等。
- (11) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、各班導師、家長會長、楓長派出所代表等。建議邀請地方里長為諮詢顧問或委員，以利社區與學校共同推相關交通安全教育議題，另建議對於「交通安全教育委員會」委員頒發證書。
- (12) 規定於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事項。
- (13) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，實施項目規範明確。各相關活動亦有明確計劃。
- (14) 均能定期召開全校教職員交通安全教育座談會。
- (15) 辦理學生上下學安全維護學生組研習，以及教職員會議時進行交通安全知能分享，並照片佐證。
- (16) 利用布條海報、LED 跑馬燈、宣導短片、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (17) 103、104、105 年度屏東縣交通安全評鑑複評甲等。
- (18) 走路上學推動有成。
- (19) 騎車戴安全帽推動有成。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校外具有通學步道，但常被攤販占據，影響學生通學安全，建議行文相關單位協助處理。
- (2) 建議每次召開委員會議前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄均有各級主管蓋章負責。
- (3) 學校並無學生擔任交通糾察隊或服務隊，但具有學生放學路隊長制度，且有路隊長訓練、執行狀況及表揚辦法。建議可將訓練教材予以留存，提供後續使用。
- (4) 目前學校並沒有學生參與交通服務隊。學校學生人數少，放學情況較為單純且學生疏散時間短暫，雖然學生參與交通服務隊，對於上放學疏導上並不會有明顯具體效果。但若以交通安全教育的觀點，仍建議學校可透過學生參與交通服務隊的機會，藉由學生參與交通服務隊產生榮譽感，以培養其正向交通安全之相關觀念。
- (5) 學校推動走路上學，步行比例由 5 成提高至 8 成已有具體成效，建議可重新檢討下一階段的目標，例如提升自行車安全觀念與騎乘技能，並納入交通安全教育計畫相關教學與活動中，據以逐步落實推動。
- (6) 能融合資訊教育進行交通安全線上測驗，值得肯定，但試題內容建議區分低中高年級來設計，並以安全觀念的建立為主軸，例如並非要考酒駕罰鍰金額多少，而是強

調酒駕的危險性與後果，又如，不只學習標誌標線的名稱，更要強化認識標誌標線號誌的意義與功能。

- (7) 學校學生人數較少，建議教學過程增加操作性的學習，例如逃生演練讓學生有機會操作開啟安全門；認識視覺死角就讓學生實際坐在駕駛座上體認。
- (8) 交安會可訂定年度績效指標，例如學童暨家長接送之交通違規情況逐年下降，作為學校努力的目標
- (9) 建議相關研習可利用視訊會議方式，邀請不同單位的講師。
- (10) 研習宜搭配學習暨回饋單
- (11) 教師親自繪設校內標誌標線，建議可邀請學童參與規劃或施作，將安全教育與實作結合。
- (12) 建議仍應持續針對上放學違規交通行為進行勸導，並以鼓勵方式提升學童遵守交通規則之意願。
- (13) 校門前行穿線的視距被天橋阻擋、台 26 車速過快，建請交通部督導公路總局進行改善部分學童沒有安全帽，建議學校進一步了解與協助
- (14) 建議在計劃中依學童年級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。
- (15) 建議評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。
- (16) 建議能利用 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，並能針對複雜的交通狀況，由分析、規劃、執行與輔導四個步驟，進一步發展出因應之行動策略。

(十七) 花蓮縣學田國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 參照交通安全學習手冊規劃交安課程計畫，採「融入方式」及「主題式方式」進行教學，105 年起更透過教師學習社群，進行交通安全議題融入教學之共同備課、說課、觀課及議課，並自編 16 份教案，邀家長入班觀課及回饋檢討，用心認真值得肯定。
- (2) 因應在地特性需要，以自行車相關系列教學為主軸，進行安全認知教學、安全配備檢查、考照測驗等，相關內容並能貼近學生生活經驗。
- (3) 辦理田野路跑，擴大學生對社區交通環境之認識；辦理閱讀展演活動，各班分配不同議題融入表演等，具創意特色。
- (4) 邀請家長入班觀課、教師組成交安備課社群，值得肯定。
- (5) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、各年級導師，並聘請富里分駐所陳玠鴻所長及家長會長為顧問。

- (6) 規定於學期初、學期末召開委員會議，期初劃，期末檢討，會議中均有決議事項。
- (7) 有完整實施計劃，實行目的及實施要項清楚，實施項目規範明確。各相關活動亦有明確計劃。
- (8) 能利用 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，並能針對校本交通問題，檢討出適切的解決方案，以及發展出因應之行動策略。
- (9) 均能定期召開全校教職員交通安全教育座談會，建議定每次開會前能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄均應有各級主管蓋章負責。
- (10) 種子教師參加花蓮縣交通安全知能研習，主任參加全國交通安全研討會，以及參加花蓮交通安全知能研習，另組成交通安全共同備課社群，設計領域融入教案並公開授課，並於授課後回饋及檢討，並有意見回饋表及照片佐證。
- (11) 利用親師時間、家庭聯絡簿、家訪及發放通知單、網頁、運動會、親子趣味賽等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導，另訂有高齡者及家庭交通安全教育推廣計劃。
- (12) 105 年度花蓮縣交通安全評鑑優等。
- (13) 教師組成共同備課社群。
- (14) 邀請家長教師入班觀課。
- (15) 交通安全親子 PK 趣味賽。
- (16) 建立並分析學生通學資料，並依據資料建立路隊資料名冊。
- (17) 學校能掌握周遭較為危險之路況，透過上放學路隊之指導對學童進行教學與訓練，以確保學童之交通安全。
- (18) 透過童軍小隊整合 1~6 年級學童成服務隊，擔任交通服務任務。
- (19) 教師親自帶領、護送學童路隊及自行車隊至離校約一百五十公尺遠之危險交岔路口後，再由學童自行回家。
- (20) 邀請家長、教師入班參加交通安全教學觀摩課程。
- (21) 協助學童保養維修其自行車。
- (22) 收集鄰近交通事故案例進行宣導。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議邀請地方村里長為諮詢顧問或委員，以利社區與學校共同推相關交通安全教育議題。
- (2) 建議對於「交通安全教育委員會」委員頒發證書。
- (3) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核，會議記錄均應有各級主管蓋章負責。
- (4) 自行車考照能辦理測驗及路考，建議針對測驗錯誤率較高之題目，例如煞車操作方式，加強觀念的釐清與學習。
- (5) 交通安全教育貴在知行合一，經與學生訪談發現學生學習認知良好，但普遍有未繫安全帶、未戴安全帽等情事，建議學校調查了解，並納入交安教育年度計畫中加強

推動與落實。

- (6) 建議交通安全委員會可訂定年度目標(如減少學童與家長上放學違規次數)，並設定績效值(KPI)，逐年檢討執行情況。
- (7) 建議可採用視訊會議方式，邀請大學相關科系教師或監理單位的講師，分享交通智識。
- (8) 部分學童來自新住民家庭，可善用公總監理所的多國語言交通資料庫，讓孩童與家長一起成長。
- (9) 建議可賦予學童改善交安的責任，例如票選交安熱點、協助勸導家長違規交通行為，以鼓勵的方式提升學童參與意願。
- (10) 建議在計劃中依學童年級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，亦建議聘請專業校外交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計劃，以及教育內容提出審查及建議意見。
- (11) 建議能規劃學童應有之交通安全核心能力，利用課程及輔導活動培養學童應有技能。
- (12) 校內之標線、標誌及相關交通設施可再加強。
- (13) 建議能對所推動之各項交通安全教育與輔導活動進行量化之績效評比。
- (14) 各項教學與輔導活動建議能採取計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及回饋(Action)之管理系統作業程序落實推動。
- (15) 請教交通安全四大守則融入道路交通安全教學之教材中。

(十八) 高雄市河濱國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校具有學生通學方式資料，目前規畫有四個放學路隊，安親班接送路隊、家長接送路隊、中都路隊、三民街路隊。
- (2) 校門具有管制關哨，可確實掌握車輛進出，維護學生安全。
- (3) 學校具有校園巡守隊組訓辦法，校園守隊是由五六年級導師推薦。並訂有獎勵辦法，對於值勤認真盡責，表現特優之成員，每學期由生活組提報，給予榮譽狀。
- (4) 具有維持上下學家長接送交通秩序實施計畫，學校於放學期間，在家長接送區以交通錐將一般車流與家長接送機車予以分流，提供學生以及家長一個相對比較安全的區域。
- (5) 在鼓勵學生走路上學方面，學校藉由級任老師、學務主任或組長給予榮譽護照蓋章，由輔導室進行好榜樣頒獎的方式鼓勵。
- (6) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、各年級代表、志工團代表，並聘請家長會代表與當地交通代表擔任資詢顧問。
- (7) 於學期初成立召開交通安全委員會，擬定交通安全教育計劃及擬定實施進度、學期期末召開交通安全檢討會，會議中均有決議事，並提供開會照片佐證。

- (8) 訂有實施計劃，實行目標及工作項目清楚，並依學期前、學期初、學期中及學期末，訂定各項具體工作內容。
- (9) 定時召開全校教職員交通安全教育座談會，並能指出交通安全校本問題，並有具體改善及追蹤。
- (10) 有辦理交通安全教師研習，並附照片佐證。
- (11) 利用布條海報、親師會、運動會、刊物、宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (12) 103 及 105 年高雄市政府教育局交通安全教育評鑑甲等
- (13) 函請台灣微軟公司協助交通安全教育教學，並運用聯絡簿、河濱家書加強交通安全的宣導。
- (14) 畢業旅行結合三種運具，提昇學童不同運具的搭程經驗，值得肯定。
- (15) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，活動內容包括：著色比賽、交通安全闖關活動、自行車認證活動、監理站人員及警員到校宣導活動等。
- (16) 學校為維護校外教學的安全，行前對學童作安全教育，讓學童觀看大客車安全影片，以及落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議進行「榮譽護照蓋章、好榜樣頒獎」等鼓勵方式之成效分析，以瞭解成效。
- (2) 建議「交通安全教育委員會」可邀請學區附近里長，以利社區交通安全配合事項的推動。
- (3) 雖然學校已有針對學生通學方式進行調查，具有統計資料，約 70% 由車輛接送，其中包含(家長汽車、家長機車以及安親班汽車接送)。建議在進行調查統計時，應當將家長接送運具(機車或汽車)予以區分。同時也建議在進行比例分析時，將安親班接送納入分析，以瞭解各類型車輛數，其結果可提供規劃接送區時之參考。
- (4) 雖然學校規劃汽機車由側門進入校園停放，學生由正門進出，進行人車分離。但在實地訪查後，發現目前停車規畫位置過於分散且動線不明，建議學校對於行車標線以及停車位位置應重新檢視，可尋求交通局或大專院校運輸相關科系協助。
- (5) 交通糾察隊或服務隊之訓練計畫是藉由校園巡守隊組訓辦法內規範學期初由學務處生教組長負責集合所有糾察隊員，解說其輪派站崗之地點、職責、及執行糾察工作之要領、紀錄表之填寫、臂章之配戴及獎勵辦法。但未見訓練相關資料，建議將訓練內容或教材予以留存，可提供給後續使用。
- (6) 學校具有導護移交會議紀錄，但不具考核獎勵措施，因此建議對於導護工作訂定相關獎勵辦法。此外，透過佐證照片發現有導護人員背對車輛的情況發生，建議加強導護人員之相關訓練。
- (7) 學校與三民第一分局取得學校附近交通事故件數統計資料，但未予整理。若將資料整理後可運用在宣導教育工作上。例如，製作校園周邊危險路口地圖並予以標示，以針對該路口進行宣導。

- (8) 目前具有四間愛心商店，分布於校園四周。但未見學校愛心服務站建構實施計畫或相關辦法。此外，學校具有愛心商店每月使用檢核表，但未見整體統計資料，建議予以整理，以瞭解學生使用狀況。
- (9) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以利追蹤考核，會議記錄應有各級主管蓋章負責。
- (10) 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，並連結而規劃出不同的主題教學內容，依學習核心能力導引出不同學童年級所設置的不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長，並進一步規劃出工作計劃表及對應之交通安全教育的工作內容、實施時間與對象。
- (11) 建議評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) 建議利用 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，學校週邊未設有學校或當心兒童之標誌，學校週邊河北路與市中路之路口及校門口之號誌未設有行人專用號誌，加樂福卸貨區會將路邊做為工作場所，插動車之作業可能造成學童放學步行或家長機車接送時安全上的疑慮。
- (13) 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。
- (14) 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。
- (15) 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。
- (16) 標誌牆目前過低，不利於學童看或教師教學上運用，建議調整。
- (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) 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。

- (19) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (20) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，機車未戴安全帽、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。

(十九) 高雄市光武國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 具有路隊組織，共計有九如路隊、覺民路隊、安親班路隊等三個路隊，其中安親班路隊大多透過步行。在路線規畫方面，校內車輛與學生行走路線車輛分流。
- (2) 學校校內交通工具停放安排良好，不論教職員工、志工、家長會均依規定採車頭朝外的方式停放車輛。
- (3) 學校具有校門崗哨管制，可充分掌握車輛進入，並訂有門禁管制規定。學校於上下學時間暫時關閉校門，以避免家長接送車輛於校門違規臨時停放，學生由側門進出校園，以確保學生上放學的安全。
- (4) 具有學生違規以及交通事故資料等統計資料，學校透過兒童朝會、教師晨會、班親會、親職講座以及上放學期間針對家長或學生進行宣導，並提醒家長配合。此外，學校具有交通安全事故處理要點，使教師對於交通安全事故處理方式有所依循。
- (5) 目前家長接送區設置地點並非直接緊靠校門口，此設置方式可避免家長接送車輛於上放學期間聚集於校門口。
- (6) 目前學生於上學期間共計有 59.4% 走路上學。至於放學方面，步行回家佔 34.7%，安親班接送佔 48.7%(多為步行)。因此，實際上放學走路比例高達 80% 以上，顯示宣導走路上學之成效良好。
- (7) 具有愛心商店執行計畫。目前設置 6 間商店，並繪製地圖使學生可充分瞭解愛心商店位置。
- (8) 以"大刀闊斧創新局--新創路隊變革，扭轉劣勢求共好--突破校門亂象，重塑交安新樣貌--深化教學意涵，志工大愛齊護童--多元志工資源"為學校交安策略。
- (9) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、志工團及管區主管。
- (10) 規定於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，會議記錄均有各級主管蓋章負責。
- (11) 有完整實施計畫，實行目標及實行原則清楚。
- (12) 對於學本交通安全問題有深刻的了解，因此發展出因應之行動策略。
- (13) 辦理交通安全教師研習，並附教師研習回饋單及照片佐證。

- (14) 利用布條海報、LED 跑馬燈、家長座談會、親師會、網路資訊、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (15) 105 年度高雄市國中小學交通安全評鑑優等第一名、105 年度志工團長孫瑛黛獲績優導護志工、104 年共 11 位志工，105 年 6 位志光獲高雄市志願服務金質、銀質及銅質獎。
- (16) 與地區里長密切合作，共同推動交通安全校園與社區服務工作。
- (17) 有系統的分析校本交通問題，並尋求各種可能的解決方案。
- (18) 有效的組織與動員志工團隊，使交通安全工作的推動能有堅強的後盾。
- (19) 學童交通安全體驗活動，藉由實際的操作，令學童了解交通安全的問題。
- (20) 依據各年級『交通安全教育教師手冊』及交通部要求加強宣導事項，規劃各年級課程主題與課程架構，並融入本校彈性課程、綜合領域課程進行教學，各年級課程內容均以學童生活相關問題為出發點，包括交通標誌、過馬路注意事項、大型車交安、自行車、行人路權、高齡者交安、酒駕等議題。
- (21) 邀請靖娟基金會、三民二分局、創世基金會入班宣講，並辦主題講座，以充實學習內容。
- (22) 為了落實情境教育，學校除了在教室外牆配合學校地形地物張貼交通標誌以外，學校運用日新樓三樓廊道模擬道路標線進行體驗教學，於二樓廊道設置『交安園地』，勤樸樓一樓下方設置騎乘自行車安全圖板，讓學生了解騎乘自行車相關交通標誌和規定，行政大樓穿堂中設置大幅『認識標誌大富翁』地貼，讓學生從遊戲中學習，穿堂設置『愛心服務站地圖』及『校園危險地圖』，讓學生瞭解學校週邊環境與危險區域。
- (23) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性，配合各年級認知階段及生活經驗，結合學校周遭常見交安問題來設計活動，活動內容有兒童節交通安全主題攤位體驗活動、「騎乘機車戴安全帽」行動劇、交通安全學藝競賽（標語、繪畫）邀請創世基金會辦理保腦宣導、自行車考照活動、鼓勵學童走路上學活動、有你真好（感謝導護）活動、有獎徵答活動、常識測驗等。
- (24) 學校召開行前說明會，以及設計行前檢核表，確定各項工作完成度，規劃逃生演練流程（安全門操作、擊破器使用、滅火器使用），落實車輛檢查，活動結束後，召開檢討會。
- (25) 學校鄰近易肇事路口，家長接送孩子上放學多以機車為主，以騎乘機車交通安全為重點宣導事宜，值得肯定。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議持續瞭解目前家長實際使用「家長接送區」狀況，以瞭解規劃成效。
- (2) 建議增聘各年級的學年老師代表以及邀請地方里長為「交通安全教育委員會」委員或諮詢顧問，以利各年級推動交通安全教育進程的設計及社區與學校共同推相關交通安全教育議題。

- (3) 學校於每學期期初進行學生通學資料的調查。建議在調查問項中，將家長透過機車機送或汽車接送分開統計，瞭解家長汽機車之數量，以提供規畫家長接送區時之參考。
- (4) 具有導護日誌且紀錄詳實，每學期邀請員警辦理導護志工訓練或透過導護志工交通安全會議暨增能研習進行導護志工訓練，並有留下紀錄，建議可索取相關訓練資料並予以留存建檔，提供給後續使用。
- (5) 學校具有學校周邊路口交通事故統計資料，但未予以分析。建議將事故類型與地點予以統計，並繪製校外危險路口地圖，此作法可讓學校師生更了解學區交通狀況，並可協助教學使用，可使學生充分瞭解校外危險路口或路段。
- (6) 建議可辦理認識愛心商店等教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機。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，定期檢討做為後續調整的依據。
- (7) 建議對於「交通安全教育委員會」委員及諮詢顧問頒發證書。
- (8) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。
- (9) 建議對於不同年級之學生，設計符合其年齡之學習核心能力，並由學習核心能力發展出及連結出所規劃之主題教學內容。
- (10) 建議評請專業校外交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) 定期召開全校教職員交通安全教育座談會，建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追蹤考核。
- (12) 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) 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。

(二十) 桃園市興國國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校按月登錄通學方式調查表，區分為 6 路路隊依北側門及前校門、安親班及家長接送等，依安親班人數及接送方式規劃等候區位置。路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。建議學生步行統計資料能再細分走路返家、安親班步行接送。
- (2) 學校為維護學生通學安全，在外部環境改善投注之努力值得肯定。包括於前校門路

段已規劃人行步道提供學童走路上學，針對前校門 T 字交岔路口實施管制車輛進入等具體措施。

- (3) 學校規劃教職員後停車場車輛入口，禁止學生上放學通行，且前後校門均有警衛及交通志工協助動線引導，校門及校內交通管制得宜。
- (4) 學校訂定交通服務隊選拔辦法，由六年級學生擔任糾察隊，合計 18 位同學。每學期期末表揚頒發表現優異獎狀及獎勵以資鼓勵。週五值勤交接並附有紀錄。
- (5) 學校現有導護老師 83 人，交通志工 71 人，訂有導護工作實施辦法及獎勵措施，整體運作情形良好。導護老師依執行狀況呈現工作紀錄，並於導護日誌中詳實記錄。
- (6) 學校向警察單位取得 104 年度及 105 年度學區交通事故統計分析資料，依上放學時段及違規型態，張貼於布告欄提醒學生注意路段安全。
- (7) 學校訂有愛心服務站實施計畫，105 學年度簽訂 17 家商店並附有約定書，張貼愛心服務站標章及工作守則，並頒發感謝狀表達謝意。學校每學年初進行商家巡視，並檢討分析簽訂商店家數(簽訂 5 年以上有 6 家、簽訂 5 年內有 4 家、新簽訂商家共 7 家)。
- (8) 運用交通安全學習手冊於綜合領域實施上、下學期共 6 小時的交通安全教育課程外，並能善用數位電台，自編 1~6 年級階段式課程教案及回饋單、學習單，提供不同的學習方式。
- (9) 結合 360 行各行各業主題課程，辦理認識警消工作及專用車、認識社區等單元；製作學區安全地圖，認識危險路口及愛心商店，進行校外交通環境的情境教學。
- (10) 該校位居中壢區中心，社區、家長資源多、與校互動佳，志工制度完善。
- (11) 有交通安全推動組織章程且具外部單位，如里長及家長代表。依規定一年召開 2 次會議。
- (12) 就校本問題進行交通安全宣導：針對家長接送區、學生配戴安全帽、接送上下學時下車地點及放學安親班等候位置、行進路線宣導
- (13) 針對周圍交通路網積極改善，並推動配套安全因應作為宣導：校外元化路二段 60 巷單側繪製人行道標線及紅線，有效改善學童行走安全。
- (14) 及時結合環境與教學：(1)教導腳踏車行駛與 U-BIKE 使用：因 U-B I K E 在校園設點多且鄰近桃捷 A21 站，學校將視需求，安排相關教學方案或腳踏車考照。(2) 因桃園機場捷運通車，部分學生辦理搭捷運至台北市立兒童新樂園一日體驗活動。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 服務隊主要以校園秩序維持為主，建議增加其交通執勤功能，如通學路隊管制、交通違規登記等項目，並增加學生參與人數。
- (2) 建議導護老師亦能利用導護時間，觀察發現學童通學問題或違規，可做為學校推動交通安全教育檢討調整之依據。
- (3) 建議亦能持續瞭解學生實際使用「愛心服務站」情形，定期檢討做為後續調整的依據。

- (4) 學校每年度定期與安親班座談，有相關會議資料與紀錄可稽。由於超過半數學生放學均由安親班接走，確實與業者溝通協調接送方式、並督促其落實執行很重要，建議座談會應針對接送問題設定具體討論議題。
- (5) 學校校門進出車輛與學童仍有衝突之虞，建議實施教職員核心上放學時間禁止通行，並經常性的宣導，以維護校內行車安全。
- (6) 學校汽車平面停車格所有汽車均能車頭朝外停放，惟現勘發現停車空間小不易迴車，建議檢討停車格繪設方式，預留 2 處以上的迴車空間，以利車輛迴車與車頭朝外停放。另該停車場出口緊鄰人行道與車道，建議增設警示燈與反射鏡。
- (7) 建議針對教師、志工與交通服務隊學生分別建立執勤應具備核心能力表，並實施相對應的教育訓練，維護執勤安全。
- (8) 學校針對學生違規事件以口頭告誡並記錄於導護日誌。建議透過導護老師、志工或糾察隊等觀察學生常見交通違規類型，如步行違規、未戴安全帽、未繫安全帶、未正確開車門...等項目，並建立適當的輔導機制，並藉以檢討調整交安教育主題。
- (9) 學校外部為社區巷道，接送車輛停等空間受限，建議持續協調設置家長接送區，配合學校已爭取設置的標線型人行道，讓接送車輛於外圍路口停等後，由學生自行步行一段路入校。
- (10) 學校所處環境巷道狹窄、無人行道、車多、路邊停車也多，學生如何安全步行於此環境是學校要面對的校本問題，建議列為交通安全教育計畫的重點目標，據以規劃相關教學與活動內容。
- (11) 初步了解孩子平日違規情形普遍，例如坐前座、未繫安全帶等；行走相關知識技能待提升，例如步行時面對來車方向的觀念、穿越道路時觀察交通的技巧（左看右看再左看）等，建議學校調查了解，並加強教學與落實。
- (12) 交通安全常識測驗能區分低、中、高年級分別設計，測驗結果除分析成績分佈情形外，建議針對錯誤率較高題目，加強釐清觀念。
- (13) 若有校外相關議題，可鼓勵校外人士出席並踴躍表達意見，重要議題可以 P D C A 方式進行管考。
- (14) 交通安全委員會之舉辦時程與討論內容可搭配學校行事曆規劃，如學期初可再新生入學前舉辦，讓與會老師可在師生說明會中轉達，或是學期末舉辦優良交通安全教師之教學觀摩避免為開會而開會，而達綜效之功能。
- (15) 將靜態的知識和技能轉成動態可保護自己的能力：舉例來說，學生通過腳踏車行駛校園認證考照，但在馬路上使用 U-BIKE 時，除了自己的駕駛技術，還需要考慮與他車的距離、不同車種的相對安全位置與危險視角。

(二十一) 桃園市福安國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校學生數少，能針對每班每位學生建立完整通學資料，包括步行、家長安親班車輛接送與乘坐公車等，並依據這些基礎資訊，分區規劃家長接送、公車及安親班等三路線，辦理接送安全輔導工作。
- (2) 學校校園人車分道條件佳，車輛主要利用側門進入地下停車場，校門口進行人車控管，出入警衛室皆有紀錄管制良好。
- (3) 學校具 23 人規模的交通志工，訂有志工實施計畫、人員造冊與頒發感謝狀等活動資料可稽，顯示整體組織運作良好。
- (4) 學校有訂定導護工作實施計畫及安排導護工作，並於每週二教師夕會時由導護老師說明工作情況及需改善之處，並予記錄追蹤。
- (5) 學校校長親自拜訪警政單位取得學校周邊重要路口或路段交通事故發生概況等資料。
- (6) 學校家長接送區有規劃完善迴車道，運作良好且美觀；校門左、右兩側 50 公尺外有規劃處民宅供家長及安親班接送車輛臨停區，接送區規劃良好。
- (7) 學校訂定愛心服務站計畫，本年度學區通學路徑上計有由 5 家愛心商店，有愛心商店守則與各商店約定書標章等資料可稽。
- (8) 運用交通安全學習手冊於週三導師時間實施上、下學期共 6 小時的交通安全教育課程，並自編低年級步行安全課程教案，學生自製交通安全微電影，建立學生正確觀念。
- (9) 辦理大溪花海健行、認識公車站牌、社區路跑等活動，實地進行校外交通環境的情境教學。
- (10) 腳踏車教學方面，辦理腳踏車騎乘教學與安全常識測驗，結合電影橋段討論騎乘行為問題點及危險性，培養學生思辨能力，深化學習效果。
- (11) 校外教學前辦理行前教育及逃生演練，並安排部分學生操作開啟安全門，學校人數少，建議讓孩子在校期間至少能有一次實際操作體驗的機會，以增強其應變能力。
- (12) 本校為於桃園大溪復興路上，學校師生人數較少，為一小型鄉間國小。聯外路網單純，學生上下學方式統一、多集合於數個大型社區。
- (13) 雖資源有限、以創新方式及時處理交通安全問題：舉例來說，配合一例一休政策，校外公車減班，影響學生通勤權益與安全，學校向區公所與客運業者協調，並提供校內輔導與老師接送等資源，多管齊下解決問題。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 進入校門右轉操場前汽車停車格，因深入校園運動場活動範圍且學校停車格位尚足夠，建議研議取消。

- (2) 建議整理分析納入學校外部危險點地圖，並透過課程或活動讓學生更認識外部交通環境。
- (3) 建議持續瞭解學生實際使用「愛心服務站」情形，定期檢討做為後續調整的依據。
- (4) 學校有 20% 學生搭乘公車，建議除遊覽車校外教學實施逃生演練外，建議研議協調公車，規劃交通安全教育教學或活動，讓學童坐上駕駛座體驗視野死角、內輪差，以及緊急應變逃生演練等安全實作。
- (5) 建議學校與安親班座談時，具體研討安親班來校接送機制，規劃接送地點、使用車輛、接送路線與接送方式等資料。有發現違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映市府實施稽查取締。
- (6) 學校學生人數不多，上放學時段由警衛、替代役及導護老師執勤，未設置交通糾察隊。學生交通服務隊之功能，除通學秩序維護外，亦可擔服學生交通違規登記、交通安全宣導等工作，且組訓學生交通服務隊亦可為交通安全教育之一環，建議可研議組訓交通服務隊之可行性。
- (7) 學校訂有學生交通違規處理流程，建議透過導護老師、志工或糾察隊等觀察學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未繫安全帶、未正確開車門...等項目，並建立適當的輔導機制，並藉以檢討調整交安教育主題。
- (8) 初步了解孩子平日違規情形普遍，例如未繫安全帶、未戴安全帽等，建議學校調查了解，列出優先改善順序，結合活動設計以加強宣導與落實改善。
- (9) 製作學區安全地圖方面，建議結合 google 街景功能、事故案例、危險地點、愛心商店等議題，進行校外環境的情境教學。
- (10) 融入教學部分，目前僅以照片呈現，無法了解實施內容，建議研提簡案設計，以供教師教學參考運用。
- (11) 學生多固定居住三大型社區，可鼓勵社區人士出席並表達意見。可宣讀上次會議決議事項，重要議題須追蹤。
- (12) 學校可使用免費線上資源，如靖娟基金會教材或 google map 街景功能，教導學生安全上下學路線，並教導學生該如何跟交通實況即時反應
- (13) 校園環境稍嫌老舊，部分地點交安堪慮。建議有關當局核撥經費改善校內動線，如停車場動線高低差問題與校園出口視線不佳等問題。
- (14) 可嘗試交通安全競賽除書法與繪畫等傳統比賽亦可帶入科學展覽等比賽，結合與交安相關的號誌設計或社會科學的相關議題，如車速與煞停時間長短等。
- (15) 該校已積極向當地警局索取肇事資料，建議後續可做更進一步之肇事熱點或熱時分析。

(二十二) 苗栗縣蟠桃國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校完整調查學生放學方式，建立全校各班級學生上學方式與放學路隊資料，並據以組織步行、乘車、家長接送等路隊，實施編組與訓練，並有佐證資料。
- (2) 學校訂定汽、機車停車管理辦法，設置停車場，提供教師、家長與來賓停放車輛，後門提供車輛停放，設置停車標誌及劃設交通標線。實地現勘校內車輛均以倒車入庫方式停放。
- (3) 學校工程期間，汽車主要利用後門進入學校停車場，上學時段人車右左分道，側門於上下學時段，機車不得騎入，人車分道規劃與車輛人員進出管制得宜。
- (4) 學校擬定交通糾察隊組織辦法，由高年級各班提出 8 名服務同學，建立學生名單及組訓、列冊，並實施交通服務隊訓練，表現優良者，於學期末公開表揚並給予獎勵，整體運作情形良好。
- (5) 學校擬定導護教師工作實施要點，規定導護老師執勤要項，並排定導護輪值表，每週 6 位教師，一學期共計超過 120 人次。利用教師晨會進行導護工作報告並在導護日誌上做成記錄，每週五中午前完成導護交接工作並列入考核，整體運作情形良好。
- (6) 學校帶領交通導護隊學生參加縣府舉辦「學生交通安全維護研習」，「加強防治學校學生交通違規及交通事故研習」。建議除參與縣府研習外，學校亦能針對教師、志工與學生分別建立執勤應具備核心能力表，並實施相對應的教育訓練。
- (7) 學校取得頭份分局提供「學校週邊道路交通事故統計表」，並依統計表做出相關宣導及改善措施，運用於教育宣導工作，並向家長、學生說明事故發生原因與建議應對方法。
- (8) 學校訂定愛心商店計畫，本年度學區通學路徑上計有 20 家愛心商店，有愛心商店設置辦法、簽署同意書與頒發感謝狀等資料可稽。
- (9) 學校用心著力於交通安全教學與活動，舉辦創意教案競賽以鼓勵自編教案、教具，運用領域課程、融入課程、主題課程、隨機課程等方式實施，由各年級教師的教學檔案，完整呈現教案設計、教學活動、教學省思以及教師自評表、學生學習單等內容，專業用心值得肯定。
- (10) 低/中/高年級交通安全教育主題融入國際教育校本課程，介紹各國交通特色與差異，參與國際學伴相見歡活動，讓學生更具交通安全意識之國際觀，相當具有特色。
- (11) 活動設計依自己的校本問題，例如拍攝學生家長接送錯誤態樣、蒐集校區周邊事故統計、校園危險區掃雷活動等，內容及型態多樣。
- (12) 宣導方式創新：該校讓學生寫信給爸媽感謝平常接送，若有不動的駕駛行為也可藉此溝通。
- (13) 管道多元：該校使用 line 群組方式向家長推動交通安全教育。

- (14) 結合外部資源與社區志工，提升學校交安教育推動之能量。
- (15) 績效量化：該校教師參與校外受訓次數與人數以量化方式表現，清楚明瞭。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校工程完工後建議維持汽車於後門停放，前門僅留設身障或來賓等特殊需求之停車空間，減少校園潛在人車衝突。
- (2) 建議持續瞭解學生實際使用「愛心商店」情形，定期統計檢討做為後續調整的依據。
- (3) 學校有針對安親班學生集合位置及接送規劃，並建立安親班資料便於聯絡。建議與安親班實施座談，具體研討安親班來校接送機制，規劃接送地點、使用車輛、接送路線與接送方式等資料。有發現違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映縣府實施稽查取締。
- (4) 學校正進行活動中心工程封閉現有大門，後續工程進行期間(如圍籬外推或拆除時)，勢必對該路徑上通學的學生造成影響，建議學校能針對工程期間，學生通學交通維持擬定因應作法，並周知家長與學生。
- (5) 學校績優交通志工范女士表現傑出，106年03月22日接受縣長表揚頒獎。建議學校補強運用交通導護志工協助學生上放學安全輔導人數與志工教育訓練等相關電子或書面資料，以利檢核。
- (6) 學校僅呈現學生於校園奔跑等違規資料，缺乏學生交通違規輔導資料。建議透過導護老師、志工或糾察隊等觀察學生常見交通違規類型，如違規穿越道路、併排、未戴安全帽、未繫安全帶、未正確開車門...等交通違規項目，並建立適當的輔導機制，並藉以檢討調整交安教育主題。
- (7) 學校接送區劃設紅線，設立標誌開放時段性接送停車，惟該標誌公告開放道路之範圍不明確，建議協調權責單位協助改善。
- (8) 現勘發現學校接送區設有一面陳舊告示牌面，內容已無實質告示功能，而該標誌影響人車進出校門之視距，建議協調權責單位協助拆除。
- (9) 舉辦交通安全常識測驗，測驗結果除成績分佈分析外，建議針對錯誤率較高題目，加強釐清觀念。
- (10) 學校針對一年級新生，進行交通安全演練教學，使低年級學生能熟悉各項安全措施，建議善用此一時機，鼓勵新生家長座談結束後親自帶孩子走路回家，沿途認識交通環境與提示危險地點、愛心商店等。
- (11) 可鼓勵交通安全教育委員會之校外單位參與並踴躍發言，讓交通安全會議不只是單向宣導而是雙向溝通。每次會議之重要建議事項可納入專案或紀錄追蹤，以進行滾動式管理。
- (12) 建議學校老師參加校外交通教育後，可擔任種子教官工作，並於大型聚會(週會、親師座談會等)時與同仁或家長分享，或是將教材與學校網站分享，如此可將交安教育之效益擴散至全校或是家長。

- (13) 學校可使用免費線上資源 如 google map 搭配虛擬實境設備，了解校外道路環境，並教導學生該如何跟交通實況即時反應
- (14) 可將交通安全結合電影，如以「通靈少女」宣導腳踏車安全、「屍速列車」宣導車窗擊破器重要性或是「飛機上有蛇」宣導搭機時託運行李規定與飛安之影響。

(二十三) 彰化縣永豐國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校完整調查學生通學方式，針對一般放學、課後班與夜光天使班等，包括家長接送、步行、安親班與自行車，均有具體通學路線與區域之規劃，並據以辦理接送安全輔導工作。
- (2) 學生騎乘自行車比例達 21.5%，學校務實面對，針對學生實施自行車訓練、筆試與路考等教學，學生在自行車騎乘安全事項的詢答表現良好，展現自行車交安教育的成果。
- (3) 學校因應新校舍新建工程期間，人車動線重新規劃。校園人車動線規劃圖，設有明顯標示。汽、機車專用停車場，學生腳踏車棚，均繪製有停車格線，汽車均能依規定車頭朝外。
- (4) 學校擬定導護教師值週導護辦法，排定導護輪值表，並書寫導護日誌，整體運作情形良好。
- (5) 學校對於學生交通違規以即時糾正勸導，累犯並執行愛校服務。另學校為減少學生未戴安全帽，採現地登記方式(106/6/1)，讓違規情形有顯著改善(僅 4 名學生未戴)。
- (6) 學校向轄區派出所取得學區交通事故統計資料，並分析製成交通事故圖表，建議學校於各種時機加值運用學區危險地圖，如新生入學或社區踏查行前說明等，讓學生更認識學校外部交通環境危險點與應注意事項。
- (7) 學校增取校門口圍牆水溝加蓋，設置接送區，以及周圍水溝、道路兩旁加裝交通桿等設施，均已完成。對於學校維護親師生上下學、接送等交通安全，值得肯定。
- (8) 進行交通安全常識測驗成績量化統計，以了解學生學習狀況；針對學生錯誤題目能進一步進行量化與質化分析，作為補救教學的依據。
- (9) 情境教學方面，全校師生一同完成校園內交通標誌標線的設計與執行，透過師生討論，深化了解交通標誌的意義與功能。
- (10) 小而美：學生人數六班共 79 人，教職員：12 人。
- (11) 善用外部資源：該校雖地處偏遠，但能結合學校周圍企業與社區能量，於交通安全與學生照護上多有創新(如：志工導護、夜光天使或停車場空間借放)
- (12) 交通安全委員會組成多元、會議記錄核實：滾動式管理並有達到 PDCA (plan, do, check, action)等要求。
- (13) 印製交通安全教材給每位師生並進行教學。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議學校能針對少數未配戴安全帽者，以待用安全帽等方式持續改善。
- (2) 學校對學生使用自行車之管理，除現有自行車考照、要求配戴安全帽等作法外，建議亦能不定期實施學生與車輛之安全配備(如未裝車燈、反光片、裝設火箭筒、未戴安全帽...等)檢查，以維護騎乘安全。
- (3) 建議學校選定上放學核心時段，實施時間性的人車分流，減少人車運行潛在衝突。
- (4) 學校放學時由兩位導護老師、工友、替代役及行政人員共五人，於大門口，指揮管制交通，以維護學生放學安全。建議仍持續招募家長(如晨光志工)多參與學校志工隊，以增加人力協助交通安全維護。
- (5) 學生交通服務隊之組訓與執勤為交通安全教育之一環，學生服務隊可運用於校內通學秩序維護、學生交通違規登記與大活動交通服務等工作項目，建議評估於學校推動實施之可行性。
- (6) 學校僅 1 名學生步行，占學生總人數 1%，建議學校能思考多鼓勵學生走路上學，例如辦理學生與家長每年擇訂 1 日，以步行方式走路上學等活動。
- (7) 現勘發現學校校門口家長汽車接送區，僅開放約 2 部汽車可停放空間，其餘以交通桿圍設，建議適度增加家長接送區空間。建議學校可研議將兩天繞行校內迴圈的接送方式改為常態，避免校門接送區車輛阻礙學生上放學通行。
- (8) 學校學生人數較少，建議教學過程增加操作性的學習，例如逃生演練讓學生有機會操作開啟安全門；認識視覺死角就讓學生實際坐在駕駛座上體認。
- (9) 建議製作學區安全地圖，並結合 google 街景功能，進行危險地點、愛心商店等情境教學。
- (10) 偏鄉學校可使用免費線上資源 如 google map 搭配 VR 虛擬實境設備，了解校外道路環境，並教導學生該如何跟交通實況即時反應。
- (11) 可針對學校周遭環境特有標號誌或交通設施進行教學，如：無號誌路口、停讓與反光鏡等，讓學生可學以致用。
- (12) 可嘗試交通安全競賽除書法與繪畫等傳統比賽亦可帶入科學展覽，結合自然與社會科學的相關議題，如可見度、煞停時間與號誌設計與人因工程等。

(二十四) 雲林縣吳厝國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 學校每學期調查學生通學方式，通學資料依據運具使用方式區分為徒步、家長接送、補習班接送和自行車騎乘四大項，並依區域組織路隊，辦理接送安全輔導工作。
- (2) 學生騎乘自行車比例達 19%，學校務實面對，針對學生實施自行車訓練、筆試與路考等教學，學生在自行車騎乘安全事項的詢答表現良好，展現自行車交安教育的成果。

- (3) 學校校園人車分道條件佳，車輛進出以側門為主，行人進出則為大門，人行與車行動線分離。校內車輛停放設施側門提供教職員和學生停放車輛和自行車，整體動線規劃與交通管制得宜。
- (4) 學校訂有導護學生選拔與表揚辦法，現有 15 名高年級學生擔任，相關配備保管良好，固定於週五導護交接日進行檢討，整體運作良好。
- (5) 學校訂定導護工作實施計畫及考核獎勵措施，規範導護老師值勤要領，導護值勤週需確實記錄導護日誌。
- (6) 學校訂定「交通安全違規行為輔導實施計畫」，針對學生步行或自行車違規，有記警告、愛校服務等導正紀錄。
- (7) 學校取得分局交通事故資料，建議加入交通事故發生時段原因等分析，並加值運用該地圖於社區踏查課程前，事先就讓學生認識學校外部交通環境危險情形。
- (8) 課程設計以學生本位問題為核心，規劃低/中/高年級教學主題，自編教案融入體健、語文及綜合領域，並能彙整教學成果以檢討教學成效。
- (9) 活動設計以交通安全校本問題(自行車騎乘與行人安全)為核心，例如配合抓寶可夢流行熱潮，指導學生話劇演出「行車不可滑手機」；舉辦自行車考照活動，藉由常識測驗檢驗學童交通安全觀念，並且透過實際路考檢視學童自行車騎乘技巧等，活動內容及型式多元。
- (10) 周圍交通環境單純:學校位處西螺南端，周遭路網與動線相對單純。
- (11) 學校組成簡單、社區人口穩定:本校為少數學生數破百小學，居民多務農個性純樸，交安政策宣導成效好。
- (12) 校地面積寬廣日後可運用發揮之潛力高

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議多鼓勵導護老師紀錄導護所見學生通學問題，以檢討調整交通安全教育重點。
- (2) 有關學生未戴安全帽部分，建議仍能持續多鼓勵輔導，如獎勵配戴、安全帽帶進教室、待用安全帽等。
- (3) 學生路隊屬於補習班接送部分，建議學校能再細分為走路與車輛接送，並與安親班做好學生接送的溝通協調。自行車路隊建議無須以禮讓小旗為識別。
- (4) 學校對學生使用自行車之管理，除現有自行車考照、要求配戴安全帽等作法外，建議亦能不定期實施學生與車輛之安全配備(如未裝車燈、反光片、裝設火箭筒、未戴安全帽...等)檢查，以維護騎乘安全。
- (5) 訪談過程學生表示安親班接送車輛有人數超載等違規，建請進一步瞭解實際情形，若確有違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映縣府實施取締。
- (6) 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。另有關側門通道與自行車或教學區走廊之衝突點，建議能以情境設施提醒衝突危險。
- (7) 學校交通導護志工招募不易，家長參與意願不高，建議申請替代役或鼓勵家長多參與學校志工隊，以增加人力協助交通安全維護。

- (8) 現勘發現，學校出校門之道路欠缺相關標線繪設，如邊線、行穿線停止線、路口停止線、路口行穿線、分向標線、家長接送區等，建議協調權責單位會勘研議繪設方式與補繪。
- (9) 學校僅 8 名學生步行，占學生總人數 5%，建議學校能思考實施學生與家長每年擇訂 1 日以步行方式走路上學。
- (10) 學校愛心商店 103 年 1 家、104 年 2 家，建議學校擴大選點範圍，針對自行車隊通學路徑多去尋覓有意願的商店，協助學生於通學有需求時得就近使用。
- (11) 學校學生人數較少，建議教學過程增加操作性的學習，例如逃生演練讓學生有機會操作開啟安全門；認識視覺死角就讓學生實際坐在駕駛座上體認。
- (12) 建議針對學區安全地圖，可結合 google 街景功能，進行危險地點、愛心商店等情境教學。
- (13) 舉辦交通安全常識測驗，測驗結果除成績分佈分析外，建議針對錯誤率較高題目，加強釐清觀念。
- (14) 偏鄉學校因資源有限、人力吃緊在面對不同的教學要求，如：紫錐花反毒、校園安全、空汙與國際化等可考慮合併多元項目再推動教學，可將有限資源做整合並發揮效用，如：國際化與交通安全，可比較各個國家在交通安全上規範之不同(左駕與右駕)，或結合該校家長外配比例高之特色加以發揮。
- (15) 使用免費線上資源(靖娟基金會教材等)，可豐富老師教學內容、降低備課壓力，並教導學生實用之交安資訊。
- (16) 可針對學校周遭環境特有交通特色進行教學，如鄰近果菜市場大卡車來往頻繁，學生行走或家長開車時面對大型車輛該如何行動以降低風險。
- (17) LED 燈宣傳內容除標語宣導，可考慮其他交安網站之重要資訊並於學校網站做連結
- (18) 可嘗試交通安全競賽除書法與繪畫等傳統比賽亦可帶入美術教育或科展，結合與交安相關的號誌設計或社會科學的相關議題，如顏色對比、煞停時等。

(二十五) 南投縣民和國民小學

1. 訪視所見特色

- (1) 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，包括步行、汽機車接送等，並依區域組織路隊，辦理接送安全輔導工作。
- (2) 學校校園人車分道條件佳，人行與車行動線分離。在放學期間關閉所有車道，禁止任何車輛進出校園內。校內車輛停放設施良好且車頭朝外，整體動線規劃與交通管制得宜。
- (3) 學校訂定自治幹部服務隊選拔及表揚辦法，將自治鄉長選拔結合交通服務隊，每年進行選拔、實習、訓練與後續表揚等，整體執行情形良好。
- (4) 學校有訂定導護工作實施計畫及安排導護工作輪值表，導護老師於上學、放學時段

於聯外路口與校門執勤，執行情形良好。

- (5) 學校統計學生不排路隊、擅自穿越道路、未戴安全帽等違規，並由導護老師針對當天違規情形，每週隨時於朝會時機宣導，糾正輔導改進。
- (6) 學校訂定愛心服務站計畫，本年度學區通學路徑上計有 4 家愛心商店，有愛心商店約定書與標章等資料可稽。
- (7) 學校針對學生通學資料進行調查，且具有路隊編排組織辦法，全校共計有 26 位學生，課後均由家長接送，未有安親班接送。
- (8) 校園內進行人車動線分離，平時正門口進行交通管控，禁止車輛進入，側門僅提供教師於上下班使用，學生不使用側門進出校園。放學期間關閉所有車道，禁止車輛進出校園。
- (9) 校園內機車以及汽車停車場規劃良好，且以車輛均以車頭朝外的方式停放，此作法可避免車輛離開時發生危險。
- (10) 由於學生人數較少，因此學校透過自治鄉長方式，同時執行交通糾察與服務工作。學校具有糾察隊服務隊選拔辦法，並且透過給予聘書的方式鼓勵學生。
- (11) 具有導護工作實施要點，透過派出所員警給予導護老師訓練。
- (12) 學校之轄區屬於水里派出所，但距離派出所所有 12.5 公里。因此，學校常邀請信義鄉青雲派出所(僅 1.5 公里)，針對教師進行交通安全宣導。
- (13) 針對交通安全辦理全校性活動，活動內容有交通安全網、有獎徵答，以及認識戴安全帽和酒後不開車的重要，並辦理全校酒前不開車創意著色比賽及保腦宣導，以解決乘坐機車不戴安全帽問題，也進行危險路口宣導。
- (14) 配合校內地形地物，設交通安全標誌，並於學生經常行走的動線中，設置交通安全學習角，張貼相關海報，且老師針對校園外的交通環境設施，結合美勞課程進行社區交通安全地圖繪製課程教學。

2. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校所製作學區與愛心服務站地圖，建議加入交通事故發生時段原因等分析，並加值運用該地圖於社區踏查課程前，事先就讓學生認識學校外部交通環境危險情形。
- (2) 建議可在自治鄉長之相關辦法內增加交通服務糾察相關條文並加強交通安全訓練。
- (3) 建議可將訓練導護老師之內容整理為紙本並予以留存，此教材可提供後續使用。亦建議可進行小型測驗，以確保訓練成效。
- (4) 學生步行路隊，出校門為未分向之道路，學生僅能靠邊行走。建議加強教育學生靠邊行走不併排，以及在無人行道的地方，選擇安全的路邊行走或靠左邊行走掌握來車動態。
- (5) 學生雖無腳踏自行車隊，惟自行車騎乘安全為學生本階段交安教育核心能力，建議學校針對全體高年級學生安排課程或活動強化教學。

- (6) 建議學校多鼓勵導護老師將導護所見紀錄於導護日誌，學校亦能將處置情形讓老師瞭解，使問題反映者與接續處置者形成良性互動，落實改善學生通學問題。
- (7) 學校為偏鄉小校，志工招募不易，現有 2 名交通服務志工，建議持續申請替代役或鼓勵家長多參與學校志工隊，增加人力協助交通安全維護。
- (8) 學校側校門左右兩側為家長接送區，接送狀況單純，且訂有雨天備案，規劃得宜。學校上學時讓學生結伴步行一段田間小路進到學校，實施走一段路上學，建議也能思考實施學生與家長每年擇訂 1 日以步行方式走路上學。
- (9) 學校具有統計學生違規資料，其中違規事項佔最多比例為未帶安全帽，其次為未依規定場所上下車，透過朝會時機宣導，導師也藉由課堂宣導。若透過懲罰的方式可能會引起家長反彈，建議可透過鼓勵的方式進行宣導。此外，亦可透過案例宣導，說明違規可能發生的後果，於輔導上或許會多花一些時間，但效果可能會較為顯著。
- (10) 雖然學校具有學區交通事故件數統計資料，但建議可將事故特性與樣態進行瞭解，可藉由此資料進行交通安全教育宣導。
- (11) 建議亦可將學區常發生交通事故之地點予以整理，並標示於學生所繪製之社區地圖中，此作法可讓學校師生更了解學區交通狀況，並可協助教學使用，可使學生充分瞭解校外危險路口或路段。
- (12) 學校設置有四間愛心商店，建議亦可同時將愛心商店之位置同時標示於地圖中。
- (13) 由於學校周遭之交通環境相對於都市學校而言較為單純，雖然學校已鼓勵學生結伴步行進入校園，並規畫有適當之步行路線。建議學校可以加強鼓勵之強度。
- (14) 建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解學生使用狀況。
- (15) 可訂定交通安全 KPI，逐學期(年)檢視相關指標變化狀況，作為檢討改進之用。
- (16) SWOTS 分析提及步行孩童數量少(全校僅 5 名)、不醒目，可於交安會議討論改善之道(添購反光背心...)。
- (17) SWOTS 分析亦提及教師人力不足，無暇編寫教案，可於交安會議討論改善之道(申請替代役男協助行政事務...，讓教師能有足夠的時間編寫交安教案)。
- (18) 本校地處偏遠，不易邀請外部講師到校分享，惟可透過視訊方式，克服空間限制，使交安講習內容更為多元。
- (19) 社區規模小，彼此都相互認識，除持續宣導騎機車戴安全帽以及酒後不開車外，可嘗試以鼓勵方式，學生暨家長於上放學時無交通違規行為，酌予獎勵，可收見賢思齊之效。
- (20) 本校位於山區，校園容易濕滑，走廊奔跑易生意外，交安會議已多次宣導，建議類似的校本交安問題，可舉辦創意競賽，由學生提出改善之道，或可收效。
- (21) 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。

- (22) 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交通安全教育的實施。
- (23) 由於目前所處的周遭交通環境相對單純，建議可考慮帶學童到交通環境較為複雜的道路環境做教學及體驗，以提升學童的判別風險的能力。
- (24) 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。
- (25) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，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。

四、結語

近二個月的訪視時間，實地走訪了二十五所國小，在委員們依照各項分工各自評分後加總，並經全體委員開會確認後，得出評鑑結果如下：

1. 獲得「金安獎」殊榮的學校計有復興國民小學（台北市）、華江國民小學（台北市萬華區）、光武國民小學（高雄市三民區）、博愛國民小學（新竹縣竹北市）、楓港國民小學（屏東縣枋寮鄉）、興國國民小學（桃園市中壢區）等六所國小。
2. 獲得「優等」的學校有公園國民小學（台南市北區）、蟠桃國民小學（苗栗縣頭份市）、學田國民小學（花蓮縣富里鄉）、永豐國民小學（彰化縣福興鄉）、中和國民小學（基隆市中山區）、柴林國民小學（嘉義縣溪口鄉）、港東國民小學（台南市西港區）、民富國民小學（新竹市北區）、尚武國民小學（台東縣大武鄉）、福安國民小學（桃園市大溪區）、忠明國民小學（台中市西區）、吳厝國民小學（雲林縣西螺鎮）、民和國民小學（南投縣水里鄉）等十三所國小。
3. 獲得「甲等」的學校計有文林國民小學（新北市樹林區）、興安國民小學（嘉義市）、忠信國民小學（台中市西區）、竹林國民小學（宜蘭縣羅東鎮）、河濱國民小學（高雄市前金區）、老梅國民小學（新北市石門區）等六所國小。

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，未有乙等，值得肯定。

五、國小組訪視照片

	
<p>基隆市中和國小 學校安全地圖</p>	<p>台北市華江國小 交通安全演練</p>
	
<p>新竹縣民富國小 交通標誌大富翁</p>	<p>新竹縣博愛國小 交通安全教育表演</p>
	
<p>台北市復興國小 交通安全教育實地講解</p>	<p>桃園市興國國小 教職員車輛車頭朝外</p>



苗栗縣蟠桃國小
2年級危險地圖標示



花蓮縣學田國小
交通安全教育操作課程



高雄市河濱國小
校內交通安全標線應用



台中市忠明國小
交通安全標誌課程設計