



一〇九學年度
交通安全教育訪視輔導



總評報告



教育部、交通部 發行
國立陽明交通大學運輸研究中心 編印
中華民國一一年十一月



一〇九學年度
交通安全教育訪視輔導



總評報告



教育部、交通部 發行
國立陽明交通大學運輸研究中心 編印
中華民國一〇一一年十一月

目 錄

壹、109 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫	1
貳、教育部交通安全教育績優學校訪視委員會委員名單	8
參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單	10
肆、教育部交通安全教育精進學校名單	12
伍、交通安全教育訪視工作進度	13
陸、109 學年度教育部交通安全教育訪視輔導總評報告	14
柒、大專院校組訪視報告	
一、前言	18
二、訪視委員總評意見	19
三、各校訪視意見	21
四、結語	64
五、大專校院組訪視照片	65
捌、高級中等學校組訪視報告	
一、前言	67
二、訪視委員總評意見	68
三、各校訪視意見	80
四、結語	122
五、高級中等學校組訪視照片	123

玖、國民中學組訪視報告

一、前言	125
二、訪視委員總評意見	128
三、獎優學校特色與建議	132
四、精進學校特色與建議	166
五、結語	180
六、國民中學組訪視照片	182

拾、國民小學組訪視報告

一、前言	184
二、訪視委員總評意見	185
三、獎優學校特色與建議	187
四、精進學校特色與建議	217
五、結語	235
六、國民小學組訪視照片	237

壹、109 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫

一、依據行政院頒第 13 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」辦理。

二、目的：

- (一) 透過自我檢視與地方政府輔導，促進學校積極努力，提高交通安全教育成效。
- (二) 透過評選獎優學校給予獎勵，並於年度交通安全教育研討會進行經驗分享，達到經驗推廣運用的目的。
- (三) 透過輔導精進學校的措施，提升學校推動交通安全教育之效能。

三、主辦單位：教育部、交通部

四、承辦單位：國立交通大學

五、訪視對象：

- (一) 大專校院：由訪視委員會抽選。
- (二) 高級中等學校：由教育部國民及學前教育署與各直轄市政府教育局提報或自願參加的學校。
- (三) 國民中學及國民小學：
 - 1. 獎優學校：由直轄市政府教育局及縣（市）政府提報。
 - 2. 精進學校：由直轄市政府教育局及縣（市）政府提報、學校自我推薦或訪視委員推薦。

六、訪視輔導內容：

各級學校 109 學年度交通安全教育實施成效訪視內容，詳如各級學校交通安全教育獎優學校自評表及 109 學年度國民中（小）學交通安全教育精進學校交通安全教育自評表，訪視面向如下：

- (一) 大專校院、高級中等學校：
 - 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) 國民中學、國民小學：
 - 1. 組織、計畫與宣導。

2. 教學與活動。
3. 交通安全與輔導。
4. 創新與重大成效。

七、交通安全教育自評及相關資料以 108 年 8 月至 109 年 12 月之交通安全教育執行情形為限。

八、交通安全教育訪視委員會：

由交通部會同教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者與專家共同組成交通安全教育訪視委員會（以下簡稱：訪視委員會），進行自評、簡報資料審查及訪視輔導等事宜。

九、各級學校訪視與輔導方式：

（一）大專校院組：

1. 各校須先辦理自評，再由訪視委員會依歷年訪視情形並參考「教育部校園安全暨災害防救通報處理中心資訊系統」近 2 年大專校院學生交通安全意外事件數及傷亡情形，於各大專校院中抽選若干所學校進行實地訪視，以 5 年內不重複，且每 9 年各校接受一次實地訪視為原則。
2. 受訪學校名單於 110 年 1 月底前公布。
3. 各受訪學校應於訪視前 14 日將大專校院交通安全教育獎優學校自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明、實地訪視簡報及其他相關資料電子檔上傳至承辦單位指定之雲端空間（或以光碟方式寄送承辦單位）。
4. 訪視委員會依學校所送資料及實地訪視成績評選特優 3 校、優等 3 校。

（二）高級中等學校組：

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

1. 教育部國民及學前教育署提報獎優學校或自願接受訪視學校至少 10 所（含各縣（市）政府所轄之完全中學高中部），各直轄市政府教育局提報獎優學校或自願受訪視學校 1 至 2 校，以 5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與。

2. 教育部國民及學前教育署、各直轄市政府教育局於 109 年 12 月 31 日前函送前開提報名單至承辦單位。
3. 各受訪學校應於訪視前 14 日將高級中等學校交通安全教育獎優學校自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明、實地訪視簡報及其他相關資料電子檔上傳至承辦單位指定之雲端空間(或以光碟方式寄送承辦單位)。
4. 訪視委員會依學校所送資料及實地訪視成績評選特優 3 校、優等 3 校。

(三) 國民中學組與國民小學組：

1. 獎優學校：

- (1) 各直轄市政府教育局及縣(市)政府本於權責建立薦送獎優學校名單評選機制，各直轄市政府教育局推薦國民中學、國民小學各 2 校；各縣(市)政府推薦國民中學、國民小學各 1 校，並於 109 年 12 月 31 日前函送獎優學校推薦名單(過去 5 年內未受訪視之學校)至承辦單位。
- (2) 受推薦學校依訪視面向填復「109 學年度國民中(小)學交通安全教育獎優學校自評表」，併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明(含附件資料 20 頁以內)及 10 分鐘簡報電子檔，由各直轄市政府教育局及縣(市)政府於 110 年 1 月底前函送承辦單位(電子檔上傳至承辦單位指定之雲端空間，或以光碟方式寄送)。
- (3) 受推薦學校分「直轄市組」及「縣(市)組」等 2 組，全部參加第 1 階段資料審查與集中簡報。
- (4) 第 1 階段資料審查與集中簡報由訪視委員會評選表現優良之學校(直轄市組國民中學、國民小學各 6 校，縣(市)組國民中學、國民小學各 8 校)，進行第 2 階段實地訪視評選(直轄市組國民中學、國民小學特優至多各 3 校、優等以上至多各 6 校，縣(市)組國民中學、國民小學特優至多各 3 校、優等以上至多各 8 校)，未獲優等以上學校仍給予評定等第。

2. 精進學校：

(1) 提報原則：

- A. 各直轄市政府教育局及縣(市)政府衡酌所轄學校校園周遭外部環境與交通安全風險、交通安全教育環境的需求、學生

交通安全意外事件數與傷亡情形，國民中學及國民小學各提報 1 所精進學校，並於 109 年 12 月 31 日前函送精進學校名單至承辦單位。

- B. 前一學年度各直轄市政府教育局及縣（市）政府推薦之國民中學或國民小學獎優學校未獲評選優等以上者，應推派該組 1 所精進學校參與本學年度交通安全教育訪視輔導計畫，另獲評選優等以上者，得推派 1 所精進學校參與之。
- C. 各直轄市政府教育局及縣（市）政府倘評估無提報精進學校需求，須敘明理由，於 109 年 12 月 31 日前函報教育部。

(2) 研提交通安全教育優質化計畫：

- D. 109 學年度精進學校依訪視面向填復「109 學年度國民中（小）學交通安全教育精進學校自評表」，並依自評結果研提交通安全教育優質化計畫（以下簡稱：優質化計畫），併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明等電子檔（含附件資料 20 頁以內）以電子公文方式，由各直轄市政府教育局及縣（市）政府於 110 年 1 月 15 日前函送承辦單位（電子檔上傳至承辦單位指定之雲端空間，或以光碟方式寄送）。
- E. 優質化計畫之執行期程最長為 2 年，內容須包含辦理目的、辦理內容、預定辦理進度、預期效益及經費需求等內容。
- F. 優質化計畫所需經費由各直轄市政府教育局及縣（市）政府經費或協調各直轄市及縣（市）政府相關主管單位經費項下支應，不足部分再向中央單位申請。

(3) 訪視與輔導：

- A. 訪視委員會將依學校基本資料、周邊環境簡介及精進學校優質化計畫，評選部分 109 學年度精進學校於 110 年 6 月底前至校進行實地訪視。
- B. 實地訪視之目的為協助檢視所提優質化計畫的妥適性，並就學校實施交通安全教育及維護交通安全的困境提供建議，本次訪視不評核成績，並得結合輔導研習（或座談會）辦理。
- C. 各直轄市政府教育局及縣（市）政府教育主管單位得邀請交通主管機關陪同出席訪視。

(4) 優質化計畫執行成果報告：

- A. 執行成果報告內容須包含：目的、辦理內容、辦理效益及具體成效，併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明等電子檔（含附件資料 20 頁以內）上傳至承辦單位指定之雲端空間（或以光碟方式寄送承辦單位）。
- B. 109 學年度受訪視之精進學校所提優質化計畫期程為 1 年者，各直轄市政府教育局及縣（市）政府須於 110 年 1 月 15 日前函送優質化計畫執行成果報告至承辦單位。
- C. 109 學年度受訪視之精進學校所提優質化計畫期程為 2 年之成果報告於 111 年 1 月 15 日前由各直轄市政府教育局及縣（市）政府函送承辦單位。

(5) 執行效益顯著的精進學校，得參與下一學年度獎優學校之評選，相關程序如下：

- A. 108 學年度優質化計畫執行成果報告經訪視委員會評選為執行成效顯著的學校，得由訪視委員會推薦以外加名額方式納入 109 學年度獎優學校的 2 階段評選程序。
- B. 承辦單位將於 110 年 2 月 10 日前公布訪視委員會推薦之獎優學校名單。
- C. 各直轄市政府教育局及縣（市）政府於名單公告後 14 日內，函送轄管參與獎優評選之精進學校 10 分鐘簡報併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明等資料（電子檔上傳至承辦單位指定之雲端空間，或以光碟方式寄送承辦單位）。
- D. 108 學年度精進學校執行期程為 2 年者，經訪視委員會評選為執行成效顯著學校，亦可以外加名額方式推薦參與 110 學年度獎優學校評選，109 學年度精進學校以此類推。

（四）各離島縣（市）政府倘不提報獎優及精進學校，應於 109 年 12 月 31 日前敘明理由函報教育部備查，但每 3 年仍應接受 1 次實地訪視。

十、實地訪視：

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

- (二) 各受訪視學校應備妥相關佐證資料，為落實交通安全教育業務經驗傳承及節能減紙政策，以電子資料為主要呈現方式，亦尊重學校自主安排特色佐證資料（例如：活動海報、學習單等資料展示）。
- (三) 各級學校之主管機關於所轄學校受訪視當日，請派員陪同出席訪視會議，並得轉知他校派員到場觀摩。
- (四) 國民中學、國民小學獎優學校及精進學校實地訪視總校數以各不超過 25 校為原則。

十一、訪視結果：

- (一) 受訪視學校於訪視後 2 週內將綜合座談會議紀錄函送承辦單位、各地方政府教育局（處）及各地方政府道安會報，並副知交通部與教育部。
- (二) 有關訪視委員建議內容倘受限於學校資源及權管，續處方式如下：
 - 1. 提請直轄市政府教育局及縣（市）政府協助提報縣（市）道路交通安全督導（聯繫）會報協處。
 - 2. 透過縣（市）道路交通安全督導（聯繫）會報機制及其他專案之研議改善情形。
 - 3. 訪視結果倘涉及區域性交通改善建議，交通部道路交通安全督導委員會轉知縣（市）道路交通安全督導（聯繫）會報相關主管單位協處；所需經費由直轄市及縣（市）政府相關主管單位經費項下支應，不足部分再向中央單位申請。
- (三) 訪視報告：訪視委員會各組訪視委員於實地訪視行程結束後 1 個月內完成書面報告，送請承辦單位彙整，編撰訪視報告，並報經交通部及教育部核定後送各級學校與有關單位參考。

十二、獎勵與輔導：

- (一) 獎勵：
 - 1. 獎優學校評選結果分為特優、優、甲三等第，由教育部於 110 年度交通安全教育研討會頒發獎狀予以獎勵，各組評列優等以上之學校將由訪視委員會推薦至交通部「金安獎」頒獎典禮公開頒獎表揚。
 - 2. 各主管教育行政機關應對其轄管列特優、優等及甲等學校之校長及相關承辦人員優以獎勵。

3. 教育部、交通部、直轄市政府教育局及縣（市）政府，應對辦理本訪視工作辛勞有功人員，例如：承辦局（處）之局（處）長、科長、承辦人及各受訪視學校等，優以獎勵。

（二）輔導與追蹤：

1. 直轄市政府教育局及縣（市）政府須將精進學校優先列入交通安全教育資源投入及經費補助對象。
2. 各地方政府協助受訪視學校（含獎優及精進學校）的改善成果將列入院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」110 年度年終視導實施計畫交通安全教育小組考評分項。
3. 各主管教育行政機關須將訪視委員所提改進意見列入追蹤輔導，並得視改善情形辦理複查事宜。

十三、 本計畫所需經費由交通部支應。

十四、 承辦單位聯絡方式：林玲妃專任助理（03）571-2121 轉 57238。

十五、 本計畫如有未盡事宜，得適時修訂之。

貳、109 學年度交通安全教育訪視委員名單

編號	身分別	訪視組別	姓名	服務單位	職稱
1	總召集人	大專校院組、高級中等學校組、國民中學組及國民小學組	胡守任	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系	教授
2	大專校院組訪視委員召集人	大專校院組	吳宗修	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系	副教授
3	訪視委員	大專校院組	趙崇仁	中央警察大學交通學系	副教授
4	訪視委員	大專校院組	葉名山	逢甲大學運輸與物流學系	教授
5	訪視委員	大專校院組	楊宗璟	逢甲大學運輸與物流學系	副教授
6	訪視委員	大專校院組	蕭傑諭	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系	助理教授
7	訪視委員	大專校院組	白志偉	臺北醫學大學傷害防治學研究所	教授
8	訪視委員	大專校院組	王銘亨	臺灣警察專科學校交通管理科	副教授
9	高級中等學校組訪視委員召集人	高級中等學校組	陳高村	中央警察大學交通學系	副教授
10	訪視委員	高級中等學校組	鄭蓮池	宜蘭縣政府警察局交通警察隊(退休)	組長
11	訪視委員	高級中等學校組	喻世祥	交通部運輸研究所	研究員
12	訪視委員	高級中等學校組	林耘竹	中原大學土木工程學系	教授
13	訪視委員	高級中等學校組	鍾國良	財團法人車輛研究測試中心	經理
14	國民中學組訪視委員召集人	國民中學組	曾平毅	中央警察大學交通學系	教授

編號	身分別	訪視組別	姓名	服務單位	職稱
15	訪視委員	國民中學組	林大煜	交通部運輸研究所所長（退休）	教授
16	訪視委員	國民中學組	林安邦	國立臺灣師範大學公民教育與活動領導學系	教授
17	訪視委員	國民中學組	王國川	國立臺灣師範大學公共衛生教育系	教授
18	訪視委員	國民中學組	吳繼虹	國立臺灣海洋大學運輸科學系	副教授
19	訪視委員	國民中學組	張勝雄	淡江大學運輸管理學系	教授
20	訪視委員	國民中學組	陳菟蕙	淡江大學運輸管理學系	教授
21	訪視委員	國民中學組	鍾易詩	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系	副教授
22	訪視委員	國民中學組	陳艾懃	中央警察大學交通學系	助理教授
23	國民小學組 訪視委員召集人	國民小學組	林月琴	財團法人靖娟兒童安全文教基金會	執行長
24	計畫副總召集人兼訪視委員	國民小學組	張新立	國立交通大學運輸與物流管理學系(榮譽退休)	教授
25	訪視委員	國民小學組	周文靜	交通部運輸研究所	研究員
26	訪視委員	國民小學組	王中允	國防大學管理學院運籌管理學系	教授
27	訪視委員	國民小學組	許志誠	臺灣警察專科學校交通管理科	副教授
28	訪視委員	國民小學組	鍾智林	淡江大學運輸管理學系	副教授
29	訪視委員	國民小學組	陳俊穎	淡江大學運輸管理學系	副教授
30	訪視委員	國民小學組	朱純孝	真理大學觀光事業學系暨碩士班	副教授

參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單

大專校院組		高級中等學校組	
等第	校名	等第	校名
特優	淡江大學學校財團法人淡江大學	特優	臺北市立西松高級中學
	華夏學校財團法人華夏科技大學		臺北市立臺北特殊教育學校
	國立臺灣大學		國立嘉義高級商業職業學校
優等	大葉大學	優等	新北市私立金陵女子高級中學
	東海大學		國立暨南國際大學附屬高級中學
	敏惠醫護管理專科學校		臺中市立臺中工業高級中等學校
甲等	國立中央大學	甲等	新竹縣私立內思高級工業職業學校
	台灣首府學校財團法人台灣首府大學		國立中興大學附屬高級中學
	廣亞學校財團法人育達科技大學		高雄市立六龜高級中學
	東吳大學		國立永靖高級工業職業學校
	東南科技大學		國立竹山高級中學
	致理學校財團法人致理科技大學		國立花蓮女子高級中學
	國立高雄餐旅大學		桃園市啟英高級中等學校
	健行學校財團法人健行科技大學		國立新竹高級中學
	崑山科技大學		國立臺南高級海事水產職業學校
	義守大學		新北市立樹林高級中學
	國立臺北大學		高雄市私立樹德家商
	國立臺灣科技大學		國立羅東高級商業職業學校
	輔仁大學學校財團法人輔仁大學		
	國立臺北科技大學		
	國立臺灣海洋大學		
	國立臺北藝術大學		
	嶺東科技大學		

國民中學組			國民小學組		
組別	等第	校名	組別	等第	校名
直轄市	特優	臺南市立安定國民中學	直轄市	特優	臺北市私立再興國民小學
		臺北市立龍山國民中學			臺北市南港區南港國民小學
		臺北市立龍門國民中學			臺南市安南區鎮海國民小學
	優等	新北市立佳林國民中學		優等	桃園市平鎮區文化國民小學
		臺南市立海佃國民中學			新北市蘆洲區仁愛國民小學
		新北市立義學國民中學			高雄市三民區博愛國民小學
	甲等	桃園市立文昌國民中學		甲等	高雄市路竹區一甲國民小學
		臺中市立光德國民中學			臺中市南區和平國民小學
		桃園市立竹圍國民中學			臺中市東區進德國民小學
		高雄市立美濃國民中學			臺南市善化區善糖國民小學
		臺中市立立新國民中學			新北市三峽區龍埔國民小學
		高雄市立旗山國民中學			桃園市龍潭區雙龍國民小學
縣市	特優	新竹縣立東興國民中學	縣市	特優	苗栗縣苗栗市文山國民小學
		苗栗縣立苗栗國民中學			新竹市北區北門國民小學
		彰化縣立埤頭國民中學			新竹縣新埔鎮枋寮國民小學
	優等	嘉義市立北園國民中學		優等	彰化縣彰化市大成國民小學
		南投縣立明潭國民中學			雲林縣斗南鎮大東國民小學
		屏東縣立恆春國民中學			嘉義市西區大同國民小學
		澎湖縣立鳥嶼國民中學			臺東縣鹿野鄉永安國民小學
		嘉義縣立梅山國民中學			南投縣埔里鎮埔里國民小學
	甲等	雲林縣立古坑國民中小學		甲等	花蓮縣花蓮市中正國民小學
		基隆市立百福國民中學			基隆市仁愛區仁愛國民小學
		新竹市立竹光國民中學			宜蘭縣羅東鎮公正國民小學
		臺東縣立初鹿國民中學			金門縣金城鎮古城國民小學
		花蓮縣立花崗國民中學			嘉義縣大林鎮平林國民小學
		金門縣立金寧國民中小學			澎湖縣白沙鄉後寮國民小學
		宜蘭縣立蘇澳國民中學			屏東縣屏東市勝利國民小學
		臺南市立安定國民中學			臺北市私立再興國民小學

肆、教育部交通安全教育精進學校名單

國民中學組		國民小學組	
編號	校名	編號	校名
1	新北市立中平國民中學	1	雲林縣四湖鄉三崙國民小學
2	桃園市立中興國民中學	2	南投縣埔里鎮水尾國民小學
3	基隆市立正濱國民中學	3	嘉義縣民雄鄉民雄國民小學
4	嘉義縣立民雄國民中學	4	新竹市東區東門國民小學
5	新竹市立建功高中國中部	5	嘉義市東區宣信國民小學
6	南投縣立魚池國民中學	6	臺東縣鹿野鄉鹿野國民小學
7	雲林縣立臺西國民中學	7	臺中市大里區健民國民小學
8	宜蘭縣立頭城國民中學	8	基隆市暖暖區暖西國民小學

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

伍、交通安全教育訪視工作進度

時 間	項 目	備 註
110 年 2 月 23 日、2 月 25 日	國民中學獎優學校集中簡報審查會議	
110 年 2 月 24 日、2 月 26 日	國民小學獎優學校集中簡報審查會議	
110 年 2 月 23 日至 2 月 27 日	通知受評學校訪視日程	
110 年 3 月 3 日	召開第一次工作會議	討論計畫相關工作事項
110 年 3 月 10 日	公佈實地訪視名單	國民中學及國民小學
110 年 3 月 26 月至 5 月 13 日	第一階段實地訪視	訪視委員分為四組進行訪視訪視
110 年 5 月 25 日	疫情升級暫緩訪視行程	臺教社(一)字第 1100071143 號
110 年 10 月 15 日	因受疫情影響，109 學年度交通安全教育訪視實施計畫併入 110 學年度計畫續行辦理	臺教社(一)字第 1100140095 號
111 年 3 月 4 日	召開 111 年第一次工作會議	111 年 109 學年度交通安全教育訪視輔導計畫
111 年 3 月 10 日至 4 月 28 日	第二階段實地訪視	110 年度尚未訪視的學校數共 26 所
111 年 5 月 31 日	召開 111 年第二次工作會議	決定績優學校名單
111 年 10 月 31 日	四組繳交訪視報告	
111 年 8 月 16 日	簽請受獎獎狀	
111 年 11 月 1 日至 11 月 25 日	彙整編輯總評報告	
111 年 12 月 1 日	計畫結案	

陸、109 學年度教育部交通安全教育訪視輔導總評報告

「109 學年度交通安全教育訪視輔導及編印報告計畫」(以下簡稱：本計畫)係根據行政院第 13 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」(以下簡稱：第 13 期院頒方案)所訂定的相關辦法加以執行，第 13 期院頒方案以「更安全、友善的交通」為願景，著重「重塑人本交通的安全基礎環境」，並朝「零死亡、零重傷」邁進。該方案以 4 年為 1 期(民國 108 年至 111 年)，訂定 2030 年因道路交通事故死亡的人數，較 2019 年降低 30%；短期 4 年以 30 日死亡人數設訂目標為「脫 10」(即每 10 萬人死亡人數應低於 10 人)，亦即從民國 108 年的 2,500 人降至 111 年的 2,300 人以下。根據上述方案，交通部道路交通安全督導委員會(以下簡稱：交通部道安會)擬訂每個年度的道路交通安全(道安)防制重點，中央與地方各執行單位則根據年度防制重點研擬對應的「工作執行計畫」，並透過定期及不定期的列管督導，以及藉由縣市的執行績效評比與鼓勵機制，以期降低我國道路交通事故的傷亡率。為了達成上述願景與目標，第 13 期院頒方案擬定了十項道安實施策略，其中與本計畫相關的策略包括：二、道安意識應普及為全民的價值、必須深入社會基層扎根宣導、六、給學童一個安全通學學習環境等兩項推動策略。此外，根據第 13 期院頒方案重點工作區分表的規範，其中五、「加強道路交通安全教育」列示九項工作要項。另根據 110 年度道安工作計畫及補助原則的說明，在第五項工作組別「加強道路交通安全教育」的中央單位必列計畫中，共列示了五項必須執行的計畫，其中一、「交通安全教育績優學校評選及編印報告計畫」，即為執行本計畫的主要依據。前述計畫(即本計畫)係透過 110 年度有關加強交通安全教育經費的編列，由教育部負責規劃訪視輔導等相關工作、國立陽明交通大學運輸研究中心(以下簡稱：本中心)負責訪視輔導等行政與庶務相關工作的執行。因此，本計畫係配合第 13 期院頒方案的願景與目標，結合中央與地方的交通及教育主管單位，根據該院頒方案所擬定的全國道路交通安全量化的目標，透過集中簡報與現場訪視等方式，區分為大專校院、高級中等學校(高中職)、國民中學、國民小學等四組，由交通部道安會編列相關經費，並由教育部聘請交通、教育相關專業的專家學者共同組成交通安全教育訪視委員會(以下簡稱：訪視委員會)，進行初評、資料審查及訪視輔導等相關事宜，109 學年度共聘任 33 位學者與專家擔任外聘訪視委員，並以半年左右的時間進行受評學校的相關資料審查、國民中學組與國民小學組集中簡報評選、實地訪視輔導等工作，主要的目的方面在於擇優扶弱，據以公開表揚與協助改善，另一方面則進行全國各級學校在推動交通安全教育的重點檢視，同時凝聚各利害關係人的共識，據以擬定未來推動交通安全教育的精進策略與工作方向。總的來說，推動本計畫的短期目標在於檢視全國各級學校

在推動交通安全教育的特色與盲點，據以提出具體可行的改善建議；長期而言，必須透過有系統的課綱、課程的妥善規劃與教案(材)的完整準備，據以培養各級學校的學生(童)對應的交通安全核心能力，使其在學習成長過程中，可以建立正確的交通安全觀念與素養，有效處理生活中可能面臨的各項道路交通風險因素，以期趨吉避凶，達到教育部於全國各級學校實施「安全教育」的終極目標。

根據「109 學年度交通安全教育訪視輔導及編印報告計畫」的規劃，分別以大專校院組、高級中等學校組、國民中學組及國民小學組等四組辦理 109 學年度交通安全教育訪視及輔導等工作，其中除了大專校院組及高級中等學校組因衡酌年輕學子的道路交通事故率仍高、爰維持 108 學年度作法、進行實地訪視方式辦理之外，國民中學組及國民小學組則採「集中簡報」及「實地訪視」等兩階段的方式及相關簡化措施辦理。在訪視學校的規劃方面，109 學年度參與本計畫的學校，包括：獎優學校實地受訪數為國民小學組及國民中學組各 14 校(直轄市組 6 校、縣市組 8 校)、高級中等學校組 18 校及大專校院組 23 校，共計 69 校，各組每場次實地訪視至少召集四位訪視委員參與。109 學年度的訪視輔導行程因受 COVID-19 新冠疫情持續影響，經檢討決定降低訪視學校的總校數，最後實際接受訪視合計 69 校。在相關時程的規劃上，國民小學組與國民中學組獎優學校評選的集中簡報會議(初評會議)於 110 年 2 月間假交通部的會議室進行，至於實地訪視與輔導行程的安排方面(複評訪視)，斟酌疫情的發展，分別於 109 學年下學期(民國 110 年 3~5 月間)與 110 學年下學期(民國 111 年 3~5 月間)舉行。在進行集中簡報會議與實地訪視工作期間，則確實遵守中央流行疫情指揮中心的函示，進行必要的防疫措施，並減少師生訪談人數、戴口罩、以梅花座安排，避免彼此交叉感染。儘管如此，民國 110 年 5 月間因疫情日趨嚴峻，全國實施三級警戒，影響 109 學年度原定的相關訪視輔導行程之執行，相關訪視輔導工作無法如期完成，經研商之後決定將未完成的訪視行程延至 110 學年度進行，亦即本計畫首次將兩個學年度(109 與 110 學年度)的訪視輔導工作合併為一個年度，最後在受訪學校的親師生與訪視委員會等相關成員的全力配合之下，終於順利完成本計畫各個階段的工作，本計畫 109 學年度在疫情的衝擊之下，終於克服萬難、依序完成，實屬難得。

有關 109 學年度的道安宣導重點方面，交通部道安會根據近幾年國內道路交通事故的型態，並參酌各國在道安相關工作的推動重點，仍延續 108 學年度的道安宣導重點，包括以下四項：一、「18 至 24 歲年輕族群騎乘機車防禦駕駛(學生事故防制目標：18 至 24 歲年輕族群騎乘機車死亡，110 年以降至 250 人以下為目標)」、二、「大專校院公車進校園」、三、「自行車(含電動自行車)行車安全」，以及四、「兒童安全通過路口」，前兩項係本計畫大

專校院組與高中職組進行交通安全教育訪視與宣導工作的重點項目，至於後兩項則與高中職（含）以下各組的工作重點有關。此外，交通部道安會已委託完成各學習階段交通安全基本能力計畫，針對高中職以下各級學校學生（童）所須具備的交通安全核心能力，分為國小低年級、中年級、高年級、國中、高中等五個學習階段、五項交通核心能力進行規劃，包括：一、培養危險感知能力、二、用路倫理與責任、三、步行與運具使用、四、交通知能與科技運用，以及五、交通事件應變等要項。未來各級學校在規劃交通安全相關課程時，可以參考前述計畫的成果，針對各自的校本交通安全問題，規劃對應的教案與教材，以有效培養學生（童）對應的交通安全基本能力。

本計畫根據教育部先前函頒的「109 學年度交通安全教育訪視輔導計畫」規劃各階段的工作項目，同時在交通部與教育部各級長官的指導、各位訪視委員的專業協助，以及本中心相關同仁（學）的配合之下，初步已完成 109 學年度的各項工作，並評選出推動交通安全教育績優的學校，並於 111 年度「中華民國第 19 屆交通安全教育研討會」與第 13 期院頒方案績優獎「金安獎」等兩項活動的開幕典禮中頒獎公開表揚，同時針對國小與國民中學組的若干精進學校進行現場訪視與輔導，達成本計畫的預期目標。本計畫相關成果與紀實，詳見後續四組的總評報告，在此不再贅述，以下僅以 111 年 9 月間召開「中華民國第 19 屆交通安全教育研討會」本人以「我國交通安全教育的評量與精進」為題，針對未來我國推動交通安全的做法提出個人看法，提供各界參考。

根據荷蘭交通安全研究所（Institute for Road Safety Research, SWOV）的研究指出，「所謂『交通安全教育』，包含各項正式與非正式的教育措施，主要的目標在於培養民眾具備正確的交通安全相關知識、內涵、技能、態度，以期能安全地參與各種交通環境中。」顯然推動交通安全教育，必須思考學生（童）從家庭教育、學校教育、乃至於社會教育等各項正式與非正式的教育方式，傳達正確的交通安全觀念與技能，使國民可以獨立且有效的因應道路交通環境的各種風險情境，以防範事故於未然為終極目標。至於如何評估交通安全教育的推動成效，SWOV 指出可以透過以下四項工作來達成：

1. 改變若干交通行為與提升交通安全有顯著的因果關係；
2. 針對特定交通行為偏差的族群進行探討、而該族群有機會改變其不當的交通行為；
3. 考量甚麼原因造成偏差的交通行為；
4. 提供當事人從自身的經驗中學習改進的機會。

簡單來說，在規劃各項交通安全教育的課程與活動時，必須從使用者的角度出發，同時以系統化及科學化的方式檢討偏差的交通行為，進而讓用路人或當事人從錯誤中學習改進的經驗，以收事半功倍之效。換言之，透過各種正式與非正式的管道來推動交通安全教育是「過程」，如何評量與培養學生（童）具備良好的交通安全觀念與態度，才是推動交通安全教育的「目的」。因此，我國的交通安全教育推動方式，必須從過去教條式、沒有系統的「宣導」交通安全觀念與知識，轉化與升級到使用者導向、有系統的「傳授」交通安全相關的知識與技能，甚至建立正確的用路態度與交通安全文化，才能收標本兼治之效。

此外，如何培養國人良好的交通安全文化，是未來另一項重要的課題。根據本計畫前總召集人、陽明交通大學榮譽退休教授張新立博士的研究指出：「美國汽車協會(American Automobile Association, AAA)深感美國未將交通安全列為優先事務，乃邀請交通安全社群進行交通安全文化(TSC)之理論探討與定義，經廣泛的爭辯與討論後所獲得之共識為：『交通安全文化是一種潛移默化且深植於每一個人心中的一種構念(construct)，它看不到也無法直接量測，卻深深地影響每一個用路人對道路交通安全的信念(belief)、價值觀(values)、態度(attitude)、規範(norms)與行為(behavior)。』」張教授同時提出我國的交通安全文化包括：安全價值、安全態度、法律意識、利他主義、風險感認及危險用路行為等六個構面，並發展相關量表進行實證研究。歷經三年之大樣本實測、信效度及理論驗證後，已具發展優良交通安全文化之參考價值(張新立等，2018-2020)。今後推動本計畫的短期目標，希望透過訪視行程，擇優遴選績優學校作為各縣市各級學校推動交通安全教育學習的標竿對象，同時透過輔導活動，協助精進學校改善校本交通安全問題；中長期目標則期待透過五個學習階段交通安全基本能力的訓練與交通安全相關態度與信念的培養，使國人具備良好的交通安全文化，並具備正確的用路習慣與利他的交通行為，以達到推動本計畫的終極目標為盼。

胡守任 謹誌

中華民國一百一十一年十月於臺北市

柒、大專校院組訪視報告

撰稿人：吳宗修

一、前言

109 年學度交通安全教育訪視大專校院組，係由逢甲大學運輸科技與管理學系葉教授名山與楊教授宗璟、中央警察大學交通學系趙主任崇仁、臺北醫學大學傷害防制學研究所白教授志偉、臺灣警察專科學校交通管理科王教授銘亨、交通部道路交通安全督導委員會湯組長儒彥、謝技正育芸、教育部學務特教司邵教官耀賢、教育部高教司張詩晨研究員、教育部技職司龔琳晏研究員，以及陽明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訪視委員所完成；並由吳宗修教授擔任召集人。

遵循院頒計畫訪視週期，本年度規劃訪視 23 所大專校院，惟活動期間受新冠肺炎疫情影響而在五月中旬暫停，直至 111 年三月教育部決定有必要繼續完成此項重要業務，始於該月底前完成所有學校訪視。受訪學校分別為國立臺北大學、華夏科技大學、台灣首府大學、敏惠醫護管理專科學校、國立臺灣科技大學、國立臺灣大學、輔仁大學、致理科技大學、國立臺北科技大學、東吳大學、國立中央大學、健行科技大學、東南科技大學、國立海洋大學、育達科技大學、東海大學、淡江大學、國立臺北藝術大學、嶺東科技大學、大葉大學、國立高雄餐旅大學、義守大學、崑山科技大學。訪視工作係以書面資料審視與實地至學校訪視，以瞭解學校交通安全教育狀況。此外，於訪視蒞校時並進行師生訪談，一方面瞭解學校交通安全教育落實程度，另一方面瞭解師生在學校周遭可能遇到的交通安全相關方面的問題，協助向地方與中央主管機關轉達，進而提供校方在擬訂交通安全教育方針時之參考。

由於大專學生為青少年獨立外出求學的重要起始時期，且為絕大多數學生開始擁有合法駕駛資格、獨自駕駛機動車輛的初始階段，如何在多數學校沒有統一上放學時間且學生有充分獨立活動自主性之下，讓大專學生能認識並執行正確、安全的交通行為，並重視交通安全教育的重要性，為各大專校院相當重要的課題。交通部在過去六年補助推行「大專校院公車進校園」計畫也開始在各大學院校執行發酵，甚且連帶促成學校配合建置更舒適的候車空間來因應眾多學子使用需求。每個學校的交通環境屬性皆不同，為了吸引學生積極參與各項交通安全宣導活動，各校均發展出特有、創意的教學與輔導特性。以下先就本年度訪視之共同重要特色及優點、建議事項綜合列述，依次再按學校分別說明訪視意見。

二、訪視委員總評意見

受訪視的 23 所大專校院中，由於所處區位與地段的不同，交通環境亦各有異，為了達成交通安全的目的，而造就了各校特有的設施、規劃、制度與方法。以下就訪視期間所觀察，將各校較為共同的特色及優點與改進意見及建議事項整理如下：

■ 特色及優點

1. 本年度中央宣導項目著重在大車『內輪差』與『視野死角』。許多學校邀請監理所站或相關機構以實際大客車進校園辦理「視野死角與內輪差」演練，讓師生親身體驗該潛在風險的可怕，進而終生理解受用。
2. 利用社群媒體（如：Facebook, LINE 等）或手機 APP 來提供交通安全資訊和即時交通資訊的傳播；部分學校透過導師或班代建立群組。
3. 許多學校配合政府「機車駕駛訓練」補貼政策，宣導學生在機車考照前踴躍參加駕駛訓練、申請補助。
4. 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。
5. 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。
6. 除了傳統方式以學生證刷卡辨識外，開始有學校在學生機車停車場建置 eTag（電子收費）系統方式，管理機車出入。
7. 由於大專校園普遍占地廣大、學生眾多，大學校園推行校內人車空間分隔，避免交通動線衝突，幾乎成為標準規格。
8. 邀請交通執法、監理單位及新竹安駕中心、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。
9. 配合國家當前運輸政策，許多學校極力爭取大眾運輸工具進校或進校接駁，響應政府推行節能，並降低使用私人運具所帶來的污染；甚且連帶促成學校配合建置更舒適的候車空間。另一方面也減少學生因為使用私人運具而發生交通事故導致本身受到傷害的機會。

10. 極少部分學校持續增加學生宿舍床位供給、提升學生住宿率，以減少通學旅次與學生發生交通事故機率。
11. 陸續有學校提供運費補助，讓學生在學期結束將機車託運回鄉，而不是自行騎乘機車返家，減少長途疲勞駕駛的機會。
12. 多數學校輔導成立交通安全相關服務社團或義工隊（機車研究社、交通服務隊等最常見），以協助維持校內外交通秩序。
13. 學校運用新生訓練時機，要求新生將校安聯絡電話輸入手機或發放聯絡攜行小卡，以提供學生意外事故發生時可迅速聯繫校方處理的管道。
14. 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。

■ 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，務必要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」的規定施作，並於施工期間做好交通維持計畫，以確保師生日常通行安全。
2. 交通部與教育部已整合各級學校周邊（半徑五百與一千公尺）交通肇事分布斑點圖，學校校安同仁可以直接下載運用，或另依學校需求再加以客製化編輯，以圖示化或表列式提供師生參考。
3. 交通安全資訊網頁（168 交通安全入口網站）有非常豐富的交通安全宣導資訊，宜在學校網站連結、充分運用，並加強宣導，提供師生參考。
4. 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。
5. 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。建議可再善用學生申請平安保險資料，完整分析學生交通事故特性，找出關鍵的危險因子和族群，加強宣導和訓練，確保學生安全。

6. 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。
7. 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。
8. 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。
9. 隨著眾多學校招收外籍學生或交換生，該等境外學生對於我國交通環境與文化熟悉度不足，且車輛與駕照取得受到局部限制，各校宜特別給予關注與協助，以解決他們行的需求，並防止發生交通意外。
10. 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。
11. 交通部自民國 108 年開始補助參與普通重型機車駕駛訓練，費額從一千元提高至一千三百元，該計畫已經公路總局研究證實具有提升新手騎士交通安全效果。各校可以考慮宣導有考取機車駕照需求的學生參加該等駕駛訓練。

三、各校訪視意見

(一) 國立臺北大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

國立臺北大學校本部位於新北市三峽區 (地址：新北市三峽區大學路 151 號)，學校占地 54 公頃；校內計有機車停車格：947、汽車格：819、腳踏車停車格：2600、大型車停車位：16、卸貨停車位：3、教師專用停車格：102、電動車充電站：2、婦幼停車格：3、身心障礙停車位：23。鄰近桃子腳國小、龍埔國小三峽國中及北大高中。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 興建二期宿舍共492床，減少學生通勤交通需求。
- (2) 提供U-bike位置數量、公車、火車時刻表等網頁資訊，有效提升大眾運輸使用率。
- (3) 邀請蘆洲監理站蒞校實施內輪差與視野死角體驗，讓學生實境學習交安，學生印象深刻。
- (4) 提供學生餐廳、郵局、便利商店、書局，減少交通需求，未來捷運站出口在校內更能減少學生日常通勤需求。
- (5) 三峽校區校安中心校安電話(02)2671-1234號碼特殊，容易讓學生熟得。
- (6) 利用校慶活動場合實施機車危險感之平台體驗。
- (7) 學生社團機車研究社協助宣導交安防禦駕駛的觀念。
- (8) 學生寒暑假返鄉前、跑馬燈與電子看板、通道交安警語的交安宣導。
- (9) 公告肇事熱點12處，提醒學生多加注意。印製宣導資料與緊急連絡卡。
- (10) 管制機車進入校區，且自行車與汽機車分道，減少快慢車衝突與人車衝突。
- (11) 聘請派出所所長擔任交安顧問，有效運用外部資源。
- (12) 小班制交安宣導、安排外籍生接受交安宣教。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交安事件分析可再加強蒐集資訊，可按系級等特性進行分析，研提相對應策略。
- (2) 減速標線可依法規繪製平行6條白線，惟應注意所衍生的噪音問題。
- (3) 可鼓勵擬報考機車駕照同學，參加機車駕駛訓練班訓練，政府有提供限額補助。
- (4) 可安排安全駕駛訓練中心來校指導安全騎乘技術與要點。
- (5) 可宣導大一學生與大型車不併行、注意遠離、注意安全。
- (6) 機車研究社可探討如何維修機車與保養觀念之精進，並據以協助校內學生機車維養。

- (7) 建議周遭施工單位的進出口區宜派員指揮。
- (8) 建議以校長為交通安全委員會主任委員。
- (9) 持續加強公共運輸宣導以提高使用率。
- (10) 持續關注機車的持有與使用，停車問題，以有效控管機車使用，提升安全。
- (11) 交安網頁內容可再更加充實。

(二) 華夏科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

華夏科技大學區分為兩校區，第一為中和校區，位於新北市中和區工專路 111 號，土地面積 29,498 平方公尺，位處地狹人稠的中和南勢角地區，學校主要週邊道路為工專路及華新街巷道，聯外道路主要為忠孝街、興南路、南山路…等，鄰近南勢角捷運站 900 公尺，步行約 10 至 15 分鐘，環狀線景平站及新店輕軌新和國小站各約 1.7 公里，另有台 64 線往八里方向可接國 1 及台 64 線，並可串連板橋、新莊、三重、台北市…等地區，東有秀朗橋及中安大橋往新店安坑地區，交通十分便捷。第二為淡海校區，位於新北市淡水區淡海新市鎮第一期發展區的綜合示範社區內，土地面積 29,653 平方公尺，面臨 50 公尺都市計畫道路濱海路二段及沙崙路一段之交叉口，屬新北市淡水區之行政區域，鄰近淡水輕軌站僅 100 公尺，利於對外交通接連，淡海校區目前已籌備建設中。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 聘請里長、派出所所長擔任交安顧問，善用外部資源。
- (2) 有安排巴士專車、接駁車（GPS即時定位）、華夏專車；部分屬於免費接駁車，有效降低使用機車。
- (3) 新增宿舍符合學生需求，減少旅次，降低機車使用頻率。
- (4) 上放學警衛人員、教官、校安人員、交通服務隊協助交管。
- (5) 蒐集政府及週邊的事故統計資料，公告易肇事熱點16處。
- (6) 保有班週會管道，由學務處提供導師相關資料，進行交通安全宣導。
- (7) 校慶日辦理機車駕駛考照模擬、騎慢挑戰賽、設置交安走廊。

- (8) 邀請新竹安駕中心來校示範及教學機車安全。
- (9) 安排監理所到校實施大型車視野死角體驗。
- (10) 交通服務社活動多元，也安排赴國中進行宣導。
- (11) 以e-tag辨識進出校園車輛，有效管理進出。
- (12) 粉絲專業交安宣導資料，LINE官方帳號不定期發布訊息。
- (13) 交安網頁、社群媒體、通識課程（法律與生活）應用於宣導交安。
- (14) 校內電視、LED跑馬燈播放交安宣導事項、設置Ubike站、不定期辦理機車健檢、外籍生入班宣導。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 請多鼓勵有意考照同學參加機車駕訓班的訓練。
- (2) 可宣導交通安全五大守則。
- (3) 事故資料可依年級、性別分類統計，並將各系所人數納入考量，針對結果訂定宣教及研議相關改善策略。
- (4) 學校周邊多處路口，有阻隔圍牆成為視線障礙，建議多宣導學生騎車時車速放慢，以爭取反應時間。長期而言，應研議將路口圍牆改為簾空處理或拆除改成欄杆。
- (5) 工專路轉華新街，有凹陷水溝蓋，宜盡速加以改善。
- (6) 可擴大交通服務社功能，到社區小學、高齡社團宣導交安。
- (7) 建議請假系統可以考慮置入式強迫觀看交安宣導影片。
- (8) 路段中行穿線前應繪有停止線，行人標誌也必須提前30公尺，兩側配合閃光號誌應為雙閃光。
- (9) 華新街往捷運站，部分騎樓未通，建議能建立連貫行人空間，單邊可設人行道。
- (10) 華新街109巷可考慮學校圍牆調整或移除，增加人行空間。
- (11) 華新街109巷口之行人號誌，在忠孝街側缺燈面宜補齊。

(三) 台灣首府學校財團法人台灣首府大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

台灣首府大學位於臺南市麻豆區南勢里168號，學校面積約16.5公頃；校內停車格共計有2,213格，分別為汽車：205格、機車：1,958格、腳踏車：50格；目前學生人數共計1,083人（日：841、夜：192、碩士：50人），教職員人數共計126人。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「交通安全教育委員會」，聘請麻豆區南勢里里長、麻豆分局總爺派出所所長為顧問，且每學期初、末與導師會議合併召開，共同審查及檢討交通安全教育計畫與宣導活動等事宜。
- (2) 台南市公車二路線增設學生宿舍站，並開設接駁車往返隆田火車站與麻豆轉運站。
- (3) 主動與台南市政府協調進行機車出入口之工程改善。
- (4) 針對學校周邊縣道61號、171號、忠孝路、171甲及省道19甲等危險路段(口)於交通安全委員會中擬定因應對策，並隨時檢討改進與考核，且於後續會議追蹤實施成效。
- (5) 於寒暑長假前寄送家長聯繫函，提醒假期中交通安全。
- (6) 配合學生證搭乘優惠，鼓勵學生搭乘台南市公共運輸。
- (7) 辦理外籍生之電動機車安全宣導，並提供充電停車區。
- (8) 宣導活動多元、包括交通隊、分局、監理站人員入校宣導，也特別針對外籍生宣導。
- (9) 於教職員生經常出入之機車車棚、側門圍牆機車停放區、學生宿舍旁等處，張貼交通安全宣導標誌、標語和海報等，以校園情境布置方式，提醒師生重視交通安全。
- (10) 藉由新生訓練時機，擴大辦理交通安全宣教活動，並於學校網路首頁宣導相關交通安全訊息。
- (11) 利用全民國防課程(大一必修)加強交通安全教育，並請導師利用班會時間，加強案例宣導。

- (12) 每學期舉辦不同的活動(DIY蝶谷巴特提袋、彩繪安全帽等)，以寓教於樂的方式，讓同學正確的了解交通安全觀念，提升全體同學對交通安全的重視度。
- (13) 蒐集交通部網站等教學教材，翻譯成印尼文，共外籍生參閱，提昇外籍同學交通安全認知。
- (14) 除配合台南市公車橘、黃二路31班次等公車進校園外，並設有接駁專車7班，供學生通勤使用，可提升學生大眾運輸工具之使用頻次，減少機車之使用。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議交通安全教育委員會由校長擔任主任委員以符法制。
- (2) 建議可以在新生訓練時加強新生交通安全講習，以利新生對環境之了解，建立風險意識。
- (3) 在176線道至61線道由四車道縮小為二車道，建議向台南市交通局反映評估增加左轉專用道及左轉專用號誌的可能，以提高行之安全，並考慮限速的作為。
- (4) 學生網頁建議能設立「交通安全宣導專區」，設於新生專區內，提供多元的交通宣導影片或案例。
- (5) 建議在財政許可狀況下，提供具體學生搭公車的獎勵措施，特別是新生。
- (6) 建議學生交通事件的統計與分析，除校安通報案件資料，可結合學生事故後申請平安保險資料，並蒐集其發生事故之原因，據此統計資料進行院、系、年級、事故原因…等特性分析，期使統計資訊可供做未來宣教之參考。
- (7) 建議未來於更新校園內標誌、標線等交通工程管制設施時，應注意相關設施之設置應符合《道路交通標誌標線號誌設置規則》之規定。
- (8) 致遠樓前道路之停車位劃設方式，存在引導停車者於路邊起步進入道路時逆向之情形，建議未來應重新規劃停車方式與動線，以確保行車安全。
- (9) 建議持續宣導垂直式停車時，車頭朝外。

(四) 敏惠醫事管理專科學校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

敏惠醫護管理專科學校座落台南市柳營區東昇里中山東路二段 1116 號，全校占地面積：3.3 公頃。周邊鄰近鳳和高中、新榮高中、柳營國中、太康國小等學校。本校計有護理科、長健科、幼保科、美保科、牙技科等 5 科，學生總人數 3,817 人，教職員工 180 人，總共 3,997 人。通勤生上放學騎乘機（腳踏）車約 720 人（全校比例占 19 %），校專車 13 輛 550 人（佔 15 %），校外實習生 562 人（佔 15 %），大眾運輸工具（鐵路）約 6 百餘人比例占 16%，住宿生 991 人比例占 26 %，其他（父母乘載、校外周邊賃居生走路步行..等）約 4 百餘人比例佔 9 %。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定設立交通安全委員會，並聘相關地方人士，如柳營區長、派出所所長、里長、新營火車站站長、校車公司董事長等人擔任顧問。
- (2) 利用停車場空地規劃作為機車練習與考照場地，每年針對年滿18歲的學生，規劃邀請新營監理站講師蒞校辦理交通安全宣導及原地考照服務，並提供交通安全海報，以提醒同學騎乘機車應遵守交通規則，注意行車安全。
- (3) 設立交通安全服務社(社員87人)，並結合社團時間辦理學生糾察職能訓練，讓學生了解如何執行交通安全導護與校園巡查工作，精進狀況處遇能力。為提昇學生糾察責任感與自信心，每學期校長均親自授予糾察證書，並鼓勵學生熱誠服務。
- (4) 為服務居住偏遠同學返家，與專車公司協調辦理每週五(放學)、週日(住宿生返校)兩時段二班次，針對南投-竹山-名間、草屯-埔里等地區交通不便的學生提供返鄉2線專車服務，減少同學往返車站及降低學生家長往返接送之交通風險。
- (5) 建置學生交通違規統計系統：配合學校學務系統內建置交通違規統計系統，每日由交通服務隊員於各路口、值勤點針對違反交通規則的學生予以登記與規勸，並每日將統計表列印張貼公布欄，藉以提醒全校師生注意遵守交通規則，維護自身安全。
- (6) 繪製學校周邊十二大易肇事危險路段斑點圖表，並公告張貼藉以提醒學生注意行車安全。
- (7) 與柳營區公所協調，全面更新為LED燈以改善人文步道景觀燈昏暗之情況；重新鋪設學校後方產業道路以改善路面不平情事。

- (8) 配合無車校園，於周邊設置兩處汽、機(腳踏)車停車場，提供全校教職員工生免費停放使用。
- (9) 於學期中適當時機，由教官搭配專家講座、新營監理站、麻豆監理站、臺南市交通局與宏佳騰機車等單位，配合辦理交通安全大使座談、校專車逃生、新生交通安全、大型車視野死角安全宣導、機車原地考照、脊髓損傷協會專題講座、機車安全駕駛體驗活動、酒駕3D立體眼鏡體驗、VR高科技虛擬實境駕駛等各項交通安全教育相關宣導與活動，有資料可稽。
- (10) 運用每週訓輔通報，持續對學生宣導叮嚀交通安全注意事項，並進行各種生活教育。
- (11) 於寒、暑假前夕寄發家長聯繫函，並同時於學校首頁最新訊息公告寒、暑假期間學生安全注意事項，並特別提醒家長要注意、叮嚀子弟在假期中之交通安全。
- (12) 運用寒暑假期間，邀請學校週邊地區學童，辦理各式主題營隊活動，將交通安全主題融入課程，使交通安全教育向下紮根。
- (13) 建置學生學務系統並統計學生交通違規事件，對於違規的學生改以愛校服務來改過銷過，並從中強化學生交通安全重視。
- (14) 校內交通違規同學騎乘機(腳踏)車未戴安全帽及拔除後視鏡者，均予以登記規勸及要求改善。
- (15) 於學校軍訓室網頁建置交通安全資訊網，其內容包括：交通安全宣導區、交通安全影片區、交通安全法規區，供全校師生閱覽及下載運用，期使遵守交通安全規則。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 台南市公共運輸優惠要多向新生介紹推廣。
- (2) 各科交通違規數量統計宜計入各科學生總數。
- (3) 建議可考慮研擬交通安全宣導績效績優之導師獎勵機制。

(五) 國立台灣科技大學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

國立台灣科技大學位於台北市大安區基隆路四段 43 號，現有教職員工 1284 人，學生 10671 人，住校生約 3600 人。學校緊鄰捷運公館站，校門

口公車有近 20 條路線，學校周邊有六個 U-bike 公共腳踏車租借站，大眾交通運輸相當便利。本校校地約 10 公頃，校內全面管制汽車進入，機車不得騎入校園，且校內汽車速限不得超過 10 公里，校內道路多數為單行道，並設置跳動路面，且嚴格規範平日 1100~1300 所有汽車不得進入校園，以維護校內行人安全。鄰近學校分別為：臺灣大學、民族國中、公館國小。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 聘請外部人士擔任交安委員會委員，善用外部資源並增進與外界溝通。
- (2) 增設1920床位，提升住宿率，降低通勤次數與駕駛風險，減低機車使用。
- (3) 多元管道公告：網頁、FB、跑馬燈、信箱、上放學，安全路線與注意道路風險宣導影片，校內生活機能健全，減少交通需求。
- (4) 機研社在校內協助師生機車排氣檢測。
- (5) 全民國防強化交通法規認知與防衛駕駛觀念。
- (6) 有愛心安全帽可借用。
- (7) 免費自行車保養與維修。
- (8) 事故問卷統計出易事故地點（基隆路、福和橋、羅斯福路）。
- (9) 學校周遭，捷運、公車、U-bike方便，降低騎乘機車風險。
- (10) 部分老師利用LINE成立小群組向學生宣導交安。
- (11) 大客車死角體驗。
- (12) 利用安全磁鐵向僑生宣導交通安全。
- (13) 在官網有學校自行製作的交通安全宣導影片，加強宣導。
- (14) 舉辦安全講座。
- (15) 與校外單位合作辦理自行車健檢活動。
- (16) 外籍生比例高，有針對外籍生進行宣導。
- (17) 大眾運輸條件優良，有機會繼續提升使用率，降低事故風險。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議以校長擔任交通安全教育委員會主任委員。
- (2) 建議新增LINE宣導管道。

- (3) 建立機車研習社成立維修保養的新功能。
- (4) 建議針對事故進行較深入之統計分析（例如按系級、年級、時間等），據以研提相關改善策略。
- (5) 建議多宣導學生參與機車駕訓班（有補助）。
- (6) 建議針對研揚大樓停車場出入口的爬坡安全死角問題加以釐清並改善。
- (7) 建議可邀請議員為委員。
- (8) 建議學生打工族群區分出來，進行輔導與關心。
- (9) 建議校內宣導停車時車頭朝外。
- (10) 建議宣導學生騎乘機車使用全罩式安全帽。
- (11) 交安網頁之能見度（目前設在學務處/生輔組下）與內容充實度可持續改善。
- (12) 可由學務處統一提供交安相關資訊給導師，以協助交安宣導。

(六) 國立臺灣大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

國立臺灣大學的校區大部份設於台北市地區，其設在新北市境者，有農學院在安坑之農業試驗場實驗用地；設在宜蘭縣境者，有臨海實驗站；設在南投縣境者，有農學院之實驗林場及霧社山地農場；尚有竹北及雲林校區。本校四周設有公車站等大眾運輸工具，北有捷運木柵線，南有捷運新店線，皆可提供本校師生搭乘交通工具。校區內設置汽、機車停車場及多處自行車停車場（平面及地下停車場），俾供全校教職員生工停放使用，包含：汽車停車場共 24 處，約 3,183 格、機車停車場共 9 處，約 6,858 格、自行車停車場共 29,576 格。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會組成完善，定期召開會議。
- (2) 免費提供師生往返校總區與社科院、醫學院暨與中研院間交通車，減少學生騎車需求。
- (3) 未來將再增加3750床位供住宿，預期可減少通學旅次需求。

- (4) 自行車線上e化管理系統，拖吊領車更有效率。自行車補貼計畫，以提升公共自行車使用率。自行車創意管理方案徵選，讓使用者自行提案解決內部問題。星光專案(夜間自行車加裝前後燈)有效提升自行車夜間行車安全。服務學習與鐵馬週配合，免費健檢自行車，提升車體安全。
- (5) U-bike2.0升級計畫，吸引使用，促進安全。
- (6) 行人、交通寧靜示範區，利用設施（包含彎道、狹橋、廣場），達到校內車輛減速效果。
- (7) 停車場太陽能供電，校內外人士均可共享。
- (8) 結合學生社團，如機械系學會、機研社、單車社，協助交安宣導，社會服務隊利用假期，關懷弱勢，至偏鄉交通安全宣導。
- (9) 不定時校園巡邏，取締違規停車。
- (10) 自行車分區淨空，更能暢流、安全。
- (11) 設置自助換機車機油站、電動機車充電站。
- (12) 全民國防教育課程加入交通安全教育。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 建議增加大客車盲點宣導，內輪差宣導。
- (2) 建議校內垂直停車時車頭朝外。
- (3) 事故分析可再深入，不僅限於校園內之事故，可包含學生校內外之事故，按科系、年級、時間等分群分析，並研議相關對策。
- (4) 校園規劃可再思考自行車系統之規劃，避免人與自行車、自行車與汽車間之衝突，以提升校內交通安全。
- (5) U-bike車輛調度（儲車）宜注意不妨礙行人或其他運具之通行空間。
- (6) 大型車（如參訪遊覽車）之停車問題可再規劃解決。
- (7) 校安專線可再加強對學生宣導。
- (8) 可宣導機車考照前參加駕訓班駕駛訓練，接受政府補助。
- (9) 共享自行車有補貼，可再加強宣導多加利用。
- (10) 監理所之大型車體驗，可增加參加人數。
- (11) 復興南路、辛亥路口沒有號誌行人時相，學生建議希望加設。

(七) 輔仁大學學校財團法人輔仁大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

輔仁大學位於新北市新莊區中正路 510 號，是一所由兩任教宗諭令創建的中華民國天主教大學，始於本篤會 1925 年建校北平，繼而聖言會、耶穌會與中國聖職 1961 年復校臺北，2013 年統合學校法人主辦至今。現設有 12 個學院、輔大醫院及若干博物館、圖書館與研究院。校園前後有台 1 甲、台 1，右側台 65 快速公路環繞，北捷、機捷、環狀線開通，「3 捷優勢」形成輔仁大學交通便利之優勢。位於新北市中心邊緣交通樞紐區，距週邊板橋、三重、迴龍、樹林、林口等城市約 30 分鐘車程。道路四通八達、大眾運輸密集，交通便利。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「交通安全教育委員會」，且每學期末召開一次委員會議，另外聘福營派出所所長、明志派出所所長、新北市政府警察局新莊分局交通分隊小隊長、營盤里里長、北區監理所副所長等5人擔任顧問，有佐證資料可稽。
- (2) 大一新生全員接受交通安全講座，並辦理「考照成年禮」活動。
- (3) 運用「FJU 生輔萬花筒 LINE」即時傳達相關重要之交通安全宣導資訊給學生，達到廣泛性宣導之效果，有佐證資料可稽。
- (4) 學校的校園步行環境之改善有興建行人棧道及加寬工程，並在捷運輔大站進入校園興建木棧區與全聯福利中心保留行人空間。
- (5) 中正路機車停車場出入口改單行道，以利安全。
- (6) 在三學期舉辦57場交通安全宣導人數達9163人。
- (7) 對體育系學生等機車易出事及期中考期間易發生事故，加強重點宣導。
- (8) 利用「愛校建言」廣納師生對學校附近交通安全狀況需要改善之意見。
- (9) 成立交通服務隊，並於學務處/生輔組/交通服務隊網頁上，提供「交通教育4項守則」、「交安大學堂」、「車禍處理」、「保險知識」、「最新公告」等相關交通安全教育資訊，給師生參閱。
- (10) 聘請新北市政府交通安全宣導團、臺北區監理所及本田安駕中心等「交通安全教育專業講座到校宣教，並以一年級新生為授課對象。

- (11) 藉由班代LINE群組、電子公告信、LINE@與電視牆等，進行相關交通安全教育文宣與資訊分享。
- (12) 針對大一新生全員進行全面宣導教育；學期中藉由「期中考歐趴糖分享」、「冬至送湯圓關懷叮嚀」對部分學生宣教；另於全民國防交通安全教育授課中，進行部分學生之常態交安宣教。
- (13) 輔導成立「輔大二輪社」，並協助宣導交通安全(機車防禦駕駛)，辦理「駕照成年禮」，藉以增進同學獲取相關資訊，提昇自我防禦駕駛知能。
- (14) 設計形象公仔，型塑宣傳意象，強化宣教效果-以台灣原生動物「梅花鹿」發想，取「鹿」為「路」之諧音，交通安全為宗旨，創造「佼佼」平安鹿，為輔仁大學交通安全宣教之最佳代言人。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 「樂事」(零食包裝)的宣導內容應可更具體，如防禦駕駛、機車變換車道應注意後方來車、過馬路要注意來車(符合學生的需求，走路族群較多)。
- (2) 加強宣導機車考照前參加駕駛訓練可獲得政府補助的資訊。
- (3) 建議體育系有使用機車需求的學生，可考慮全員辦理「機車安全駕訓」。
- (4) 校內交通標誌、標線更新時，建議依照《道路交通標誌標線號誌設置規則》之規範，並配合人行道工程。
- (5) 校安電話大部分同學都不清楚，「FJU生輔萬花筒」大部分同學亦不清楚，建議新生講習時應特別宣達。
- (6) 學生反應學校機車停車場老舊，部分鋪面泥濘、易打滑，照明也不足，建議整修並可考慮收費管理。
- (7) 學生反映建國一路514巷，道路不平整；視障號誌、行人號誌上課期間可設定為正常運作；建國一路口綠燈周期太短。
- (8) 機車出入口劃設方向指示線與禁止進入標誌，且路面太滑，均應改善。
- (9) 建議可考慮利用導師會議時機，聘請交通安全教育宣導之專業講座，對導師說明交通安全教育之核心觀念，期使導師亦能利用適當機會，叮嚀學生如何注意個人的用路安全。

(八) 致理學校財團法人致理科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

致理科技大學位於忠誠、幸福與公館文德里核心區域，生活機能設施完善、交通便利、商圈繁榮。學校面積約 53,021 平方公尺 (含地下室停車場 13,744.24 平方公尺)。校內停車位置有汽車停車位 (含誠信館新建工程 36) 218 位、機車停車位 1,361 位、身心障礙汽車停車位 5 位、身心障礙機車停車位 4 位。學生師生人數包含：日間部學生 8,126 名、進修部學生 3,141 名、教職員工 810 名。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「交通安全教育委員會」，並邀請新北市海山分局交通組長、新海派出所所長及忠誠里里長擔任外部顧問，且每學期末召開一次委員會會議，會中並針對交通安全教育宣導作為、校園交通安全分析與交通事故之預防作為等面向，進行報告與分析探討。
- (2) 邀請新北市交通局和里長共同會勘並檢視幸福路和漢生西路口、漢生西路及新海路口、新海路和漢生西路等交叉路口之問題，並研擬相關改善措施，確實對減少事故有正面效益。
- (3) 每學期由導師及總務處提供申請機車停車證同學名單，分批辦理交通安全研習，研習結束均於駕照上張貼合格證明。召集違規及發生車禍同學，分批辦理交通安全研習。
- (4) 運用校長給全校學生家長一封信，叮嚀交通安全，以及致理科技大學交通安全宣言等方式，期能提醒學生重視交通安全，達到普遍性宣導之目的。
- (5) 109學年度由通識中心規畫開設通識(創)-智慧運輸與生活課程，教學規劃中會有一週安排校園交通安全觀念課程班。
- (6) 每學期初配合鄰近里長針對學校周邊巷道違規停放機車張貼勸導單。
- (7) 依據交通部168交通安全入口網之資訊，檢討本校周邊交通事故熱點(主要危險路段)。
- (8) 運用班級幹部LINE群組及學校致理人Facebook發送交通安全訊息。
- (9) 設計「交通安全教育情境廊道」分成機車交通安全宣導區及行人安全宣導等二大主題區。

- (10) 運用交通部製作「外籍人士在臺交通安全注意事項」印發給本校外籍學生，提醒注意交通安全。
- (11) 成立機車研究社，培養正確騎乘觀念及機車維修保養原理，每個月社課均邀請專家講授機車相關設備維修與安全注意事項。
- (12) 針對中和圓通雅筑宿舍因距學校較遠，為便於學生通勤及確保交通安全，於107、108學年度編列交通車預算673,400元，每年接送學生達人24,500人次，確實可以減少學生使用機車之頻次，提升學生行的安全。
- (13) 交通安全教育融入全民國防教育軍事訓練課程（一年級必修），結合學校周遭路況實施宣教。
- (14) 新生手冊(電子檔)列入本校交通資訊搭乘方式說明，鼓勵新生踴躍使用大眾交通工具及說明校園交通安全(危險)熱點圖，提醒注意交通安全。
- (15) 利用自製AI人工智能送餐車同步夾送宣導交通安全宣導文宣。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 學生交通事故統計分析建議更詳細，除系所之外，可再分年級、時間、型態、使用車種.....等，針對特定班級與年級加強宣導。
- (2) 建議依學生的需求規劃，學校使用大眾運輸較多，宜針對行人用路安全加強規劃與宣導，如過馬路要注意路口左右轉車輛。
- (3) 鼓勵學生社團參與或舉辦相關交通安全活動，如機車研究社團，增加宣導的活潑性。
- (4) 建議能有獎勵學生使用大眾運輸具體措施。
- (5) 建議爾後訪視時與教師座談，應以導師為主。
- (6) 機車事故平均每學期事件有100多件，仍有改善空間。
- (7) 建議繼續宣導騎乘機車學生，於停車場停車時，以立中柱停車為最佳方式。

(九) 國立臺北科技大學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

國立臺北科技大學位於台北市大安區忠孝東路三段一號，學校面積約4.5公頃。校內停車空間有小型車 350 格、機車 1,172 格。鄰近學校有忠孝國小與懷生國中。學校師生人數共計 14,632 人，包含日間部：9,466 人、進修部：3,391 人、教職員：1,775 人。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「交通安全教育諮詢會」，敦聘里長、派出所所長與外部專家等擔任諮詢委員，且每學期末召開一次諮詢會議，會後並針對交通安全相關問題，會簽相關權責處室辦理。
- (2) 校園人車分道，且建國南路、新生南路等地下停車場出入口，區分汽車、機車、行人，分道互不干擾，相關設施健全。
- (3) 改善校門口行車管制號誌為為上、下班時段三相式(使用時按開關)，平常時段皆為閃光燈運作，並設置圍籬維護行人路權與安全；另於大忠街租用土地，並闢建為機車停車場，增加機車停車位350格，減少機車違停，不僅可以維護行車與行人的安全，更能落實機車停車問題內部化的目標。
- (4) 有效運用教育部校安通報與學生申請平安保險等資料，進行學生車禍事件統計分析，並針對學院、年級、男女學生、校園周邊路段、天候狀況、時段及初步研判肇因等特性，做細部統計分析。
- (5) 每學年於新生入學後，配合全民國防教育課程，邀請台北市政府警察局「交通安全宣導團」，入班宣教。
- (6) 針對申請機車停車證學生，邀請台北市監理站講座，協助進行機車防衛駕駛之交通安全教育宣導。
- (7) 自行製作「騎車不鑽縫，安全回到HOME」之交通安全創意旗幟，供做宣教之用。
- (8) 利用學校正門郵局提款機旁、第三教學大樓設置交通安全專欄及海報、交安宣導標語，提供教職員生相關交通安全資訊及法令宣導。
- (9) 於新生入學時發放「緊急意外事務聯絡卡」，以利學生發生意外事故時聯絡。
- (10) 藉由配合「品跑盃」、「大安森林健走活動」等品德教育活動時機對學生宣教。
- (11) 增設忠孝東路地下道，連接本校精勤樓與西校區，可消除師生穿越忠孝東路的風險。
- (12) 公車與捷運方便，學生機車使用率僅約10%。
- (13) 製作交通安全教育宣導梗圖，「酒測器前不看收入，只看酒精濃度」，並透過校內外社群軟體，宣導交通安全。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 目前學生交通事件統計，僅統計通報校安中心之資料，建議未來可考慮增加統計學生申請平安保險之事故資料並了解其肇事原因，期能據此完整資料，進行學生交通事件統計分析，並針對學院、年級、男女學生、時段及肇事型態等特性，做細部統計分析，供作交通安全教育宣教之教案製作與宣教對象之參考。
- (2) 建議可考慮利用導師會議時機，針對導師進行交通安全教育之專題講座宣教，期使導師完整了解交通安全教育宣導之核心理念，協助教官適時傳達相關交通安全資訊與觀念給學生，提升學生用路風險認知。

(十) 東吳大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

東吳大學位於台北市，分為二校區，第一為雙溪校區，位於台北市士林區臨溪路 70 號，士林區至善路與臨溪路交會，緊鄰雙溪，以臨溪路為聯外道路，鄰近故宮及士林、大直地區，學校面積 14.6028 公頃。第二為城中校區，位於台北市中正區貴陽街 1 段 56 號，貴陽街與桃源街交會，鄰近總統府，地處臺北市政經中心，學校面積 1.2126 公頃。學生人數共計 15,374 人，專任教職員工共計 953 人，含講座及兼任教職員工共計 1,967 人。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「東吳大學交通安全教育委員會」，且每學年度固定召開交通安全教育委員會2次。
- (2) 規劃多線學生專車及教職員專車，並由中興巴士公司開辦「557公車」全面取代士林捷運站學生專車，另有「300」線公車繞進校園，不僅提昇學生到校之便利性，同時降低同學騎乘機車之頻次，極具正面效益。
- (3) 於學生辦理機車停車證時，要求出具行照、駕照及投保強制責任險證明，缺一不可；同時發給「東吳大學機車交通安全手摺」，叮囑宣導注意交通安全。
- (4) 製作「減速慢行」大型立牌2面置於交通繁忙處，另保全同仁人手一面手持牌，隨時提醒進校車輛注意安全，持續執行此種作法，可以讓師生養成入校安全用路的習慣，並形成一種風氣，確實可以維護校園安全。

- (5) 配合台北市政府相關工務單位會勘檢討學校周邊易肇事路段（至善路與臨溪路口，至善路138巷口及自強隧道口）之相關交通設施，並提出因應對策，同時運用1999市民熱線向市府反映路況缺失。
- (6) 結合運用交通部及教育部等機關之文宣品，自行蒐整剪報資料與自製海報，以校園E化-全校公告及電子郵件宣導師生週知。
- (7) 利用新生第1哩活動對全體新生實施交通安全教育。
- (8) 利用國防通識課程、校慶、超級馬拉松競賽等大型活動時機，對部分學生，實施交通安全教育宣導。
- (9) 成立東吳機車研究社辦理各項安駕活動與社課，以推廣安全騎車觀念。
- (10) 邀請台北市政府交通局「交通安全守護團」巡迴講座來校宣教「防禦駕駛」，並列入新生入學後系週會課程參考。
- (11) 運用交通部道安資訊平台製作校園周邊交通事故熱點圖表資訊，轉知宣導給同學。
- (12) 校內人車分道規劃完善，設有行人專用道，臨溪路與敬熙路口有保全人員引導交通，確保行人通行安全。
- (13) 妥善規劃公車、學生專車及教職員專車排隊停等位置，放學時段總務處人員及值勤教官亦於現場協助保全人員維護交通秩序。
- (14) 除以校園公告及電子郵件方式不定時發送交通安全宣導資料外，並於校安中心外牆設立LED跑馬燈，將重要交通安全訊息及標語等全天候放送。
- (15) 提供愛心安全帽借用、協助呼叫計程車、於C哨至自強隧道口提供夜間保全伴護等，受訪同學皆表示非常有感。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議持續充實學務處/軍訓室/交通安全之網站內容，期使成為交通安全教育業務與資料累積之資料庫，可供師生瀏覽參閱使用。
- (2) 建議可考慮利用全體導師研習時機，辦理交通安全教育專題講座，讓老師能夠掌握交通安全教育推動之核心理念，從而協助教官於適當時機對同學宣教。

(十一) 國立中央大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

1915 年創立至今，歷經 100 多年的耕耘，中央大學已成為國內少數歷史悠久、校景優美且校譽優良之頂尖大學。目前學生人數 1 萬 1467 人，培育出許多優秀校友，為國家貢獻良多。位於桃園市中壢區雙連坡，鄰近中壢市區、楊梅、新屋、觀音、大園及桃園國際機場、高鐵青埔站、中壢火車站與國道一號高速公路。計有 8 學院、23 學系、18 個獨立研究所、5 學士班、4 個碩士學位學程、5 個博士學位學程、總教學中心、附屬高中。計有：5 處、3 室、電算中心、環安中心、圖書館、3 常設性任務編組（稽核室、校務研究辦公室、社會責任辦公室）。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會成員多元，能邀請社區里長、派出所所長及聘請顧問，房東聯誼會代表等參與。
- (2) 駛入校內公車5條路線，校際專車、樂活巴士2條線，假日返鄉與返校增排接駁班次，方便師生搭乘。公車並安排增班，設立公車智慧站牌更加提效。
- (3) 交安設施與宣導經費每年達200萬至800萬。
- (4) 規劃交通安全週，實施防衛駕駛宣導。
- (5) 近3年車禍熱區統計含校園周邊交通危險點8處、校園內警示點10地，均納入周邊道路資訊宣導。
- (6) 利用校園雙週報、校園電子看板、LINE@發布交通安全相關訊息。
- (7) 寒暑假寄予師生及家長的公開信提醒交通安全；服務學習課程學生主動協助拍照舉發車輛違停。
- (8) 校園U-bike單車共享站，並投保傷害險，保障使用權益。
- (9) 結合學術專長執行交通安全相關設備與系統研發（機械系、土木系、光電系：太陽能自行車停車棚、夜間警示標誌、無障礙人行環境示範路口、路平試驗道路）。
- (10) 未來校門外將有新設駕訓班營運，方便考照。
- (11) 校內裝設天眼監視系統防阻竊車，支持畢業校友設立自行車維修站。

(12) 學校有輔導設立機車研究社辦理相關交通安全教育、宣導。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 鼓勵學生踴躍參加駕訓班機車駕駛訓練(可獲政府補貼)，以提升騎乘技術與駕駛安全。
- (2) 建議校園周邊道路可整體考量，增加行人、自行車空間，將行人、自行車、及車輛確實分離。
- (3) 校外周邊巷弄均無適當標誌標線作路權劃分，建議向交通局反應以明確劃分為原則，並移除影響視線障礙之路樹。
- (4) 校園內所設交通標誌、標線，應符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」。
- (5) 建議向交通局提議改善機車待轉區，考慮提供時相讓機車左轉，改善三民路西向東路段因晨間時段陽光對行車視線的影響。
- (6) 事故分類統計可加入系別、日期、週次比較。
- (7) 校門口附近違規停車占用道路，建議可直接協請警方處理。
- (8) 面對電機館之右側，介於土木、通訊系之間、公車亭對面，電動輪椅不易通行。

(十二) 健行學校財團法人健行科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

健行科技大學位於桃園縣中壢市健行路 229 號，距中壢火車站約 10 分鐘步程，各類車輛均可到達，學校目前計有 17 個系、1 個學位學程、12 個碩士班，學校面積約 48,436.89 平方公尺，校內停車空間有汽車 350 車位與機車 2,800 車位，鄰近學校有東興國中、信義國小、林森國小、龍岡國小，教職員人數有 507 人，學生人數有 10643 人 (日間部 6717 人、進修部 3926 人)。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會完整，聘請轄區里長、交通分隊長擔任顧問。
- (2) 學校周遭有 8 線公車供搭乘。
- (3) 危險駕駛行為須接受宣導與繳交心得，學校針對機車外送打工的同學與有事故者列為重點宣導對象。

- (4) 針對七處較昏暗道路、巷口增設照明，三處架設感應式路燈。
- (5) 學校有特別注意到大四需實習及研究生事故比率較高的問題。
- (6) 停車場車輛都能依規定車頭朝外，確保安全。
- (7) 校內外巡查，並勸導違規同學。
- (8) 學校社團赴小學協助交通宣導。
- (9) 交通安全宣導活動包括：邀請新竹安駕中心專業團隊到校安駕講習、進修部交安講座、校慶安排交安虛擬實境教學、邀請國泰產壽公司機車VR安駕宣導、交安有獎徵答、交安連署祈福、公播系統、安全e週報、網路學務園地、手機廣播、每月為期一週的週三持恆宣導、等多元宣導。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 如果有機會，建議增建宿舍提高床位供給，以減少學生通學騎車需求。
- (2) 宣導防衛駕駛以因應視線障礙、危險路口、燈號延滯、綠燈起步時注意安全。
- (3) 建議事故資料統計可再細分月份、週別，內部統計分析以利宣教規劃，可不公告通知。
- (4) 建議可主動帶學生到監理所進行大型車視野死角與內輪差體驗。
- (5) 校安專線的使用需再加強宣導。
- (6) 建議考照前參加有政府補助之機車駕駛訓練，以提升安全技術。
- (7) 建議規範外送駕駛行為，促進安全。
- (8) 建議交通安全訪視教師座談時以指派教師和導師參加為主。
- (9) 重大事故應建議製作詳細分析和通報於週報，提供師生了解，防範事故的再發生。
- (10) 鼓勵社團宣教可擴大至社區、高齡團體，增加高齡者用路安全，同時增加同學本身交安觀念。
- (11) 教師反應校門口違規停車，建議學校向交通局提議考慮劃設紅線，以利執法取締。

(十三) 東南科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

東南科技大學位於深坑萬順寮，北、西、南等三面與臺北市南港區、文山區為界，東與新北市石碇區為鄰。學校面積 11.48 公頃，有 17 棟建築物，校內由 T 字型通道構成主要道路，學校區分 3 個學院、17 個系，班級總數為 147 班，全校師生總人數為 5,145 人。校外道路有東西向之北深路為主要幹道，而銜接文山路可連結國道 3 甲與國道 5 號，木柵路可通往文山、信義區，南深路可通往南港、汐止區，交通堪稱便捷。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「交通安全教育委員會」，並敦聘新北市深坑分駐所所長及萬順里里長擔任交通安全委員，協助推展交通安全教育業務，且每學期各召開交通安全教育委員會議乙次。
- (2) 有效運用外部資源，向新北市政府交通局爭取，學校側門增設紅綠燈管制與市府公車動態顯示器等，確實對保障學生用路安全和提升學生運用大眾運輸工具，具有正面效益。
- (3) 聘請新北市交通局、板橋監理站、飛凌國際等安駕講師蒞校實施安全防禦駕駛宣教，提升學生交通安全教育認知。
- (4) 鼓勵學生積極參與校外交通安全海報、貼圖競賽，分別於2018、2019、2020年各獲第三名與佳作等佳績，寓交安教育於競賽中，讓學生更深入了解交通安全之觀念。
- (5) 學校設有4線學生接駁車，降低學生使用機車，目前有21%學生使用機車。
- (6) 設專責輔導機制，也請學生簽署安全宣言。
- (7) 導師盡責，在全校導師會議提供學生事故特性分析，且叮嚀交通安全教育，並落實去探視住院受傷學生，探視時，學校並提供慰問金。
- (8) 學生交通事故統計能針對院、系、學期、性別、事故類別、事故地點、責任歸屬和肇因等特性進行分析，可供做交通安全教育宣導規劃之參考。
- (9) 能夠利用「新生始業輔導教育(含外籍生)」、「班會」等時機，對學生進行交通安全教育宣導。

- (10) 以CIP方式及網站公告方式，連結交通部168交通安全入口網及相關公文與各項交通安全資訊等公告同學知悉，強化學生交通安全之知能。
- (11) 利用電子布告欄、跑馬燈、學生宿舍電子看板等媒介，播放交通安全警語、交通事故案例、宣導海報等，提醒同學注意交通安全。
- (12) 校內有成立機車研究社社團，配合校慶、社團嘉年華等活動，協助教官推動交通安全宣導。
- (13) 運用服務教育課程，請相關科系同學分組至機車停車場，實施機車輪胎檢測作業，對磨損過度 或有裂紋之車輛，予以紀錄並開立勸導單，對於強化學生對機車定期保養與提升行車安全，具有效益。
- (14) 生輔組備有愛心安全帽，供急需安全帽暨未依規定配戴之同學借用，歸還後均會消毒，以降低行車風險。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議賡續累積充實學務處→生活輔導組→交通安全教育網頁之相關資料，期使成為交通安全教育業務與宣導之重要資料庫，供師生隨時瀏覽參考之用。
- (2) 可針對交通事故比率較高的班級、系及、年級（如機械工程二年級），加強防禦駕駛的宣教。
- (3) 建議將機車入口停止線移除。
- (4) 建議增加轄區員警入校宣導，針對機械系作入班宣導。
- (5) 宣教內容，如機車防禦駕駛外，並加強行人用路安全、五大守則。
- (6) 導師對於相關宣導資源較不熟悉，建議提供相關資源，如168網站。
- (7) 借用的安全帽樣式，避免使用西瓜皮(半罩)式安全帽。
- (8) 利用社團到中小學，或高齡社區進行宣導，讓學生作中學，也促進社會服務。
- (9) 建議宣導機車考照前的機車駕駛訓練有政府補助。
- (10) 建議可以加強大一新生對環境及附近危險地點之認識，並鼓勵使用大眾運輸系統。
- (11) 向台北市政府交通局行文反應南深路轉彎的超高不足，使機車特別容易側滑。

(十四) 國立臺灣海洋大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

國立海洋大學位於基隆市中正區北寧路 2 號，各校區土地總面積 394,117.17 平方公尺，其中基隆校區土地面積 326,274.78 平方公尺、桃園校區土地面積 60,788.47 平方公尺、馬祖校區土地面積 7053.92 平方公尺。校內停車空間有汽車總計 498 車位，包括殘障車位 10 車位、婦女車位 1 車位、機車總計 1,282 個停車位、腳踏車總計 135 個停車位。學生人數合計 8,905 人 (日間部 7,707 人、夜間部 1,198 人)，教職員人數共 657 人。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 每學期定期召開「校園安全維護會報」及「全校導師會議」，並能於會中將交通安全宣導之最新事項與宣教重點等相關訊息，轉知給系所主管和導師知悉，導師亦能配合利用班會和導生時間，予以落實宣教。
- (2) 新增基隆—臺北快捷公車(1579)，並於學校周邊設立海大(中正路口)站、海大(體育館)站、海大(濱海校門)站、海大(祥豐校門)站、基隆海事站等公車停靠站，確實可以提升師生使用大眾運輸工具之意願，達到學生減少使用機車之頻次。
- (3) 學生活動中心往工學院設置「彩繪地下道」強化交通安全，美化通行環境，增加師生使用頻次，降低直接橫越平面道路之風險。
- (4) 於校園內學生進出頻繁處所(工學院警衛室旁、運動場前停車處、祥豐校門左內側等處)，豎立交通意外事故告示牌(本校本月交通：意外、死亡、受傷等統計數據)，可以達到提醒並強化師生重視交通安全與個人生命的觀念。
- (5) 邀請「社團法人基隆市脊髓損傷聯合會」與交通警察隊等講師蒞校宣教，使學生了解交通安全的重要性，減少個人的疏忽，造成自身及他人終身的遺憾。
- (6) 自製宣導布條、旗幟、關東旗、海報等交通安全宣導標語，並放在學生出入較為頻繁之處所，於校園環境中置入式提醒交通安全之警語，喚起學生重視交通安全之觀念。
- (7) 機械系導師會特別宣導交通安全內容。
- (8) 學校校園道路品質和推動往台北的大眾運輸有明顯成效，同學都有感。
- (9) 每學期都在教官室的首頁辦理交通安全週宣導。

- (10) 學校有海雁社、福智青年社協助交通安全宣導。
- (11) 設海騎士宣言，提醒同學注意交通安全。
- (12) 校內建有風雨走廊，人車分道。
- (13) 能夠利用「新生入學說明會與家長日」、「校慶」等時機，對學生進行全面性的交通安全教育宣導；另於校內特殊慶典(例如：棉花糖節)擺設交通安全宣導攤位，融入學生各項活動中。
- (14) 軍訓教官藉由「全民國防教育課程」課程以及學生利用「交通安全服務學習」活動，對學生進行交通安全教育之宣導。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議邀請轄區內警方、里長、交通專家擔任顧問，以協助學校交通安全業推動；亦可聘請校內運輸科學系等相關專業教師擔任委員，協助診斷校園內人車動線之問題並參與友善交通安全校園環境之規劃。
- (2) 建議針對校園內汽機車停放空間與動線，重新作規劃，並嚴禁人行道停車，創造友善安全校園環境。
- (3) 可以考慮在「全校導師會議」時機，辦理交通安全教育宣導講座，期使教師可以更完整了解學務處辦理交通安全教育宣導業務之重點與核心理念，從而亦可讓教師在課堂專業授課之餘，亦能時時提醒叮嚀學生，隨時注意個人用路安全。
- (4) 建議賡續充實學務處→軍訓室→交通安全網頁資料，並累積相關交通安全教育宣導資訊，期能供師生不定時瀏覽使用。
- (5) 可擴大整合蒐集統計學生發生事故後至衛生保健組申請平安保險理賠或敷藥之案件及其事故原因，並將其統計資料依據院、系、年級等族群別、月份別與事故原因等特性，進行細部統計分析，從中了解校內學生事故發生之族群、月份與事故原因等資訊，藉此資訊可以供作交通安全教育宣教對象規劃與教案擬定之參考依據。
- (6) 社團活動很活躍，建議鼓勵赴社區高齡團體，進行宣導，學生可以作中學。
- (7) 受訪學生反應市區公車的班次缺乏調整，建議可向市府適度反應，以增加使用率。
- (8) 校園內汽機車違停情況屢見不鮮，汽機車停車位不足，建議急需修建小客車、機車停車場。

- (9) 受訪學生反應希望能改善機車停車設施，如遮雨棚、出入口管制，可以使用者付費概念推動停車收費管理。
- (10) 交通安全宣導場次和紀錄較少，特別是使用機車需求較大的新生。
- (11) 可將歷年辦理交通安全教育之推動組織、計畫及其經費運用情形等資料，有系統的以紙本或電子檔案予以整理，俾利本項業務之永續推推動。
- (12) 建議繼續加強宣導，針對垂直式停車格位之車輛停放方式，應以車頭朝外停放為佳。

(十五) 廣亞學校財團法人育達科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

育達科技大學位於苗栗縣造橋鄉台一線縱貫公路 102.7 公里處，台一線為四線道公路，兩邊各有機車優先道，北接竹南、頭份鎮，南臨後龍鎮、苗栗市，西邊 5 公里處為國道三號高速公路及西濱快速公路，均有縣道及交流道可銜接上。距離本校最近之交通樞紐：竹南火車站 7.6 公里、竹南國光客運站 7.5 公里、苗栗高鐵站 8.8 公里、後龍火車站 11 公里，均有公車可到達，方便遠地學生上放學接駁。校園週邊大學城之外，住家較少，位處相對較偏遠（校址：苗栗縣造橋鄉談文村學府路 168 號），校地面積：11.76 公頃；校內停車空間：設置二座大型停車場，小客車停車格計 609 格；校門口外設有機車停車棚，停車格計 857 格；週邊五公里內，除 1 間小規模之談文國小外（約 50 人），無其他學校及工商業區，師生上放學時段，交通不致產生干擾。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 邀請轄區員警訓練校內交通服務社學生學習交通指揮手勢。
- (2) 監理站入校宣導內輪差，視野死角。機車場次參訓人員多，宣導內容多元，以VR虛擬體驗酒駕，並請脊髓損傷協會人員入校宣導。
- (3) 交通服務社赴幼兒園、國小進行交通安全宣導。
- (4) 成立交通安全專用基金，補助學生搭乘計程車共乘費，受訪學生表示有感受。
- (5) 公車進校園，並設有免費採買專車（採網路預約制），減少學生使用機車。

- (6) 公車入校園每天56班，並推廣APP使用，讓同學清楚班次時間。
- (7) 利用Email、FB、LINE多元管道宣導。
- (8) 有班會、週會、導師制度等多管道方式宣導交安。
- (9) 校外參訪、實習之交通安排團進團出，學校經費補貼包車，有助學生交通安全。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 鼓勵交通服務社或相關社團赴社區，對高齡族群宣導交通安全，也讓同學做中學。
- (2) 加強宣導機車考照前接受駕駛訓練可申請政府補助訊息，也鼓勵即將報考機車駕照同學參與。
- (3) 教育部交通安全四大守則已更新為五大守則，請確實更新。
- (4) 事故資料可依院科系、年級等方式統計，並研擬相關改善策略。
- (5) 交安專線卡片內容須再加強宣導，建議指導學生於新生入學時直接輸入個人手機。
- (6) 可以與附近機車行合作協助進行學生與員工機車的健檢。
- (7) 建議盡速處理學校大門口行人穿越道有不平坦之處，校內含校門之標誌標線可再確實檢視。
- (8) 交安網頁可再充實內容與能見度。
- (9) 受訪學生反映公車時間不穩定，建議向客運公司、公路總局反應，以提升服務品質、增加搭乘意願。
- (10) 外籍生之交通安排與教育可再持續精進。

(十六) 東海大學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

東海大學位於台中市，早期建校時台灣大道（中港路）人煙稀少，後因台中工業區、中部科學園區、百貨公司及台中港大型賣場之發展遂逐漸繁榮，交通量因而大為增加，致使台灣大道流量更大，並造成台灣大道沿線大專校院交通事故頻傳。東海大學校區面積約 140 餘公頃，位於西屯區台

灣大道四段沿線南側，自最東福林路口迄最西至東園巷口，東西全長約 2.5 公里。學生總人數約 15,870 人、教職員約 946 人 (不含教職員宿舍區眷屬)，另有推廣部進修學生、東大附中、東大附小、東大附幼各校之教職員生，全校區約有 22,000 人。主要交通幹線即為台灣大道，另有南北向連接福林路、玉門路、東大路、國際街、東園巷等主要路線。除住宿校內之學生與教職員約 6,500 人外，其餘通勤上學之學生交通工具以機車為主，公車為輔；上班之教職員進出校區以汽、機車為主。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 申請公車入校，鼓勵師生使用大眾運具，校內另有自備接駁專車。
- (2) 校園道路多數有人行道、人車分道，路口有設有「停」、「讓」標誌、標線。
- (3) 大一統一住宿，並持續新建宿舍，減少通學旅次與提升效率，也減少學生使用機車需求，有助提升學生交安。
- (4) 每年發行校園安全手冊，獲車輛研究測試中心授權使用出版品並自製運用。
- (5) 邀請新竹安駕中心宣導駕駛與保養；邀請國泰產險進校辦理VR實境體驗。
- (6) 善用外部資源，如警察局、車輛研究測試中心，協助推動交安事項。
- (7) 辦理多項交安宣導活動，例如國防教育課程中的交安報告，學生有印象。
- (8) 多方位的交安文宣：東海大家族FB粉絲、校安粉絲頁、發行校安電子報。
- (9) 交通服務隊，協助交安維護及服務；巡查環境時，針對違停車輛貼勸導單。
- (10) 宣導內容及場次多元，如大一入班宣導、機車安駕、內輪差等。
- (11) 學校有教官獲得路老師金質獎肯定。
- (12) 資工所開發零接觸下車鈴，有助防疫。
- (13) 校內設置導盲紅綠燈，仍正常運作中。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交安網頁與校安中心粉絲專頁可再充實交通安全內容及提升能見度，另可舉辦相關活動相互配合。
- (2) 事故統計分析可再按系別、年級、時間等類別，並考量到母體人數，進行分析，以找出問題作對策研議。

- (3) 校外人行道周邊機車停車問題造成機車與行人衝突。機車停車、行車問題宜通盤考量，從工程、教育與執法之方式逐步改善。
- (4) 學生反應校園內接駁車可加裝讀卡機，可用智慧卡扣款以方便使用。
- (5) 校內標誌標線可再全面審視檢討。如：「停」標誌應在停止線旁，「停」、「讓」不應同時存在路口同一方向。
- (6) 各減速丘上的近障礙線斜線方向，應修正為左上至右下。
- (7) 可宣導學生未來考機車駕照前，參加駕訓班受有政府補貼。
- (8) 建議多宣導學生使用免費公車進出校園。
- (9) 建議提供機車健檢服務。
- (10) 可善用Line@用手機宣導。
- (11) 學校同仁建議附中、附小開校門，並妥善管理電動自行車。
- (12) 交通會議建議要有會議記錄，並做議案追蹤。
- (13) 人行道亦應考慮無障礙人士的通行。
- (14) 鼓勵社團能赴中小學，如附中、附小或針對高齡族群宣導交通安全的相關活動，讓學生做中學。

(十七) 淡江大學學校財團法人淡江大學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

淡江大學位於新北市淡水區英專路 151 號，學校面積含校地 217,126 平方公尺、校舍 215,961 平方公尺。校內停車位有汽車 499 格、機車 315 個格。周邊鄰近學校有鄧公國小、正德國中。學生人數包括日間部 (含碩、博班) 22,960 人、夜間 1,249 人，教職員共計 1,967 人。

2.訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立「交通安全教育委員會」，且每學期末召開一次委員會會議，會後並針對交通安全相關問題，立即會簽相關權責處室推動實施。
- (2) 學校建置交通安全教育網站，提供相關交通安全資訊以供查詢，並含交通事故統計資料。

- (3) 推動公車入校園，以便利學生搭接駁車到淡水捷運站，並辦理搭公車可以抽獎iPhone，以提高學生搭公車之意願。
- (4) 於校外(大忠街)租用土地闢建為機車停車場，增加機車停車位350格，提供師生免費停放機車，確實改善違停情事並維護用路者安全，達到機車停車問題內部化之目的。
- (5) 校園內人車分道完善，各路段皆有人行空間，人行道採透水磚防滑。
- (6) 將校內原教職員宿舍整建為學生宿舍，提供200個床位，提高住宿率，減少機車使用需求。提供校外租賃宿舍住宿生免費接駁車，可以減少學生使用機車需求。
- (7) 透過淡水區務會議、向里長反映及協調淡水區公所等外部單位，協助調整學府路與水源街二段三叉路口號誌燈號並完成校門口路面柏油重新鋪設及標線劃設。
- (8) 有效運用教育部校安通報與學生申請平安保險等資料，進行學生車禍事件統計分析，並針對學院、年級、男女學生、校園周邊路段、天候狀況、時段及初步研判肇因等特性，做細部統計分系，同時每月公布在學務處生輔組的「交通安全教育網」和學校首頁上。
- (9) 於新生訓練發放「新鮮人手冊」，進行新生全面性安全講習宣教，並於學期中聘請警察局交通隊巡官實施入系講習宣導，每場次進行2小時交通安全教育宣教，並於講習後對學生進行「交通安全認知能力測驗」，供作評估學生聆聽後之交通安全核心能力提升之參考，有佐證資料可稽。
- (10) 各系教官於開學一個月內召開班代會議，宣導交通安全注意事項。
- (11) 邀請監理站蒞校進行安全駕駛訓練及內輪差課程，並於課後對參與者實施「交通安全認知能力」檢測。
- (12) 建置校園周邊危險路段影片，並於學期初在賽博頻道播放「校園周邊危險路段」，可供學生學習熟悉校園周邊環境與交通安全狀況，提升學生用路安全。
- (13) 利用各教學大樓LED跑馬燈進行相關交通安全教育訊息傳送，提醒同學注意交通安全。
- (14) 108學年第2學期開始，於通識教育教育課程之公民社會及參與學門中的「生活與法律」課程中，規劃4週交通相關法規教學內容，其將交通安全教育之內容融入到通識課程中，對於提升選課學生對於交通安全相關法規之認知，具有正面效益。
- (15) 校園內絕大部分車輛之停車方式均能車頭朝外，顯示宣導成效極佳。

2. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議交通安全教育委員會主任委員由校長擔任，並可納學校附近里長協調學生在周圍面臨的問題。
- (2) 學府路路側施工造成學生走在車道上有危險之慮，建議向交通局反映，應有交通維持計畫，以保留行人空間。
- (3) 老師反映學生有走到校園車道上，尤其網球場與惠文館一帶，造成人車衝突，建議多加安全宣導，提高風險意識。
- (4) 因應疫情，建議以入班宣導的方式，和網路教育宣導，如進入生輔組或學務處或請假時的網站，可跳出交通安全網站或宣導影片、持續的叮嚀。
- (5) 事故統計各科系，可採比率方式呈現各族群的重要性。
- (6) 擴大獎勵使用公車的方式，多元獎勵學生搭公車，特別是新生，如認識公車路線、競賽等，讓學生養成搭公車習慣。
- (7) 學校社團活躍，鼓勵學生社團能赴社區、國中小，建議增加高齡社區，進行宣導，讓學生做中學。
- (8) 建議持續利用適當宣教時機，並能輔以事故案例，將交通安全教育五大守則(路權守法、看見你我、安全空間、利他用路、防衛兼備)與交通事故處理五步驟，有系統地分享給學生，期能讓此觀念變成學生的習慣，並落實於生活中。
- (9) 建議可徵詢運輸管理學系教師，協助開設與交通安全教育有關之通識課程，增加學生通識學習之廣度。
- (10) 建議可以考慮運用服務教育課程，請相關科系同學分組至機車停車場，實施機車輪胎檢測作業，對磨損過度 或有裂紋之車輛，予以紀錄並開立勸導單，強化學生對機車定期保養對其行車安全之認知。

(十八) 國立台北藝術大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

國立台北藝術大學位於北投區中央北路四段與大度路三段交會處旁山坡上，屬市郊區域，環境清幽不論步行、自行駕車或搭乘大眾運輸工具皆宜，鄰近關渡捷運站，有公車及校車駛入校園內。校地面積共計 37.0855 公頃，學生人數共計 3,532 人，全校生師比約為 13.95。全校共計汽車 380

個、機車 1,257 個停車位。校內採人車分道，車輛進入校園時均採電子系統辨識，沿路兩旁均劃設汽機車停車格(場)。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，並聘請專業及轄區治安單位代表。「交通安全教育委員會」組織，於每學期併「校園安全維護委員會會議」召開會議；另每學期配合各種會議與座談(行政會議、主管會報、校長座談、學生與五長座談、學務會議、導師會議、各學系系大會)等時機，亦針對學校交通安全設施與管理等議題進行建議與討論。
- (2) 訂有交通安全SWOT分析，了解學校的問題與機會。
- (3) 校車與大南客運紅35、紅55公車進校園，提高公車之搭乘率。
- (4) 以通訊軟體LINE設立校安窗口群組，作為相關溝通與傳達訊息。
- (5) 於學生事務處網頁下，建置交通安全教育宣導網，內容包括：交通法規、交通標誌、事故處理、交通安全知識、交通安全宣導等，並以連結方式進入交通安全入口網提供瀏覽資訊。
- (6) 每學期均利用期初新生始業式、週會、各類型學生活動(關渡節、枕頭大戰)等時機，辦理交通安全教育及宣導工作。
- (7) 利用「數位電子看板」於生輔組辦公室門口連續播放交通安全等宣教影片，提醒學生重視用路安全之觀念。
- (8) 成立「藝起平安志工服務社」，負責推廣校園交通維安與交通安全教育宣導工作。
- (9) 每學期請學生設計有關交通安全教育文宣品(海報、手冊、光碟、影片等)。
- (10) 針對學生有交通違規事實者，會請學生至生輔組說明並撰寫自述表後，對該生施以輔導教育，規勸無效者依據學生獎懲辦法之規定給予懲處。
- (11) 對於違規車輛會立即勸導，違停車輛實施上鎖(罰款)處置，以維人車動線安全。
- (12) 學生自行製作「北藝大交通指南」交通安全宣導微電影。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學生騎乘機車的比率偏高，可考慮辦理獎勵搭公車機制，如淡江大學的搭公車抽iPhone活動或新生辦最佳路線規劃競賽，讓學生養成使用大眾運輸的習慣。

- (2) 學校接駁車與公車進校園班次能再提高（可爭取公路總局補助）。
- (3) 夜間公車停駛時段、可研議設置需求反應公車或與計程車業者合作提供學生安全服務。
- (4) 減速標線建議可採縮減道路寬度意象，避免圖像繪製於路中，意象不明顯且有造成負面影響之虞。
- (5) 學校主要道路缺乏行人穿越設施，建議在人流較多的點畫設行人穿越線。
- (6) 校園道路迴轉嚴重，建議考慮設置固定上下車地點，並指定迴轉路口，路口可以設圓環，提供迴轉。
- (7) 在簡報中缺少發揮導師功能，建議可以在相關導師會議加強事故統計分析報告與交通安全宣導，認識環境及減少使用機車之頻率。
- (8) 校園內存在許多陡坡彎道，陽光大道車速快，屬於相對危險路段，建議加強速度管理。
- (9) 學生反應建議取締假日遊客之違規行車等。
- (10) 建議校園內公車站牌增設行車資訊系統，告知等候時間。
- (11) 建議可考慮邀請新北市交通安全宣導團、警察局交通隊、監理站等單位之專業宣導講座，協助蒞校對學生進行有系統的宣教，期使入校後每一位學生，至少能有一次以上接收到交通安全教育的宣教機會。
- (12) 建議可以利用辦理交通安全教育專題講座時，要求校園內交通違規之同學到場參加講習。
- (13) 建議有關交通意外事件統計分析，可以考慮整合校安通報資料並向衛生保健組申請平安保險理賠案件等事故及其事故原因，且將此統計資料依據院、系、年級等族群別、月份別與事故原因等特性，進行細部統計分析，將從中了解校內學生事故發生之族群、月份與事故原因等資訊，再藉此資訊提供作交通安全教育宣教對象規劃與教案擬定之參考依據。
- (14) 依107~109學年交通事故統計表顯示，平均每年在校園內約發生事故10件以上，經實地檢視校園內各項交通工程管制設施，仍有諸多設置不當之處，故建請學校在資源許可下，有機會委由專業交通工程顧問公司，協助進行校園交通工程與管理措施之整體規劃，期能創造友善安全校園，降低校園內事故之發生，維護師生安全。

(十九) 嶺東科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

嶺東科技大學共有兩個校區，分別為春安校區（位於臺中市南屯區嶺東路 1）與寶文校區（位於臺中市南屯區中台路 7 號），兩校區面積共計 200,153.77 平方公尺。校內停車空間共計有汽車位 470 格、機車位 1,750 格、腳踏車位 55 格。學生人數共計 10,253 人、教職員共計有 447 人。鄰近學校有春安國小。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 每學期末召開交通安全委員會，並檢討改善相關學校交通安全教育之問題，符合召開一次以上全校性會議之規定，且有會議紀錄可稽。
- (2) 結合交通安全網站宣導資料聯結請假系統，讓學生於上網請假時，需先觀看短暫時間之交通安全教育宣導內容後，始可進入請假系統辦理請假，確實可以達到交通安全教育置入性行銷之目的，提升學生對交通安全之重視。
- (3) 於春安與寶文等兩校區規劃設置校園交通安全走廊，並張貼交安競賽得獎作品及宣導資料，此種交通安全情境式教育，確實可以提升學生對交通安全相關知識之認識與關注。
- (4) 定期檢視學校週遭交通高肇事率路段及危險路口，於交通安全教育委員會會議中擬定因應對策，或於臺中市政府推動市政建設座談會、警政單位及教育部等相關單位協請改善，以提升校園鄰近交通安全狀況。
- (5) 聘請外部機關(派出所、交通分隊、監理單位等)專業講座，針對一年級新生實施小班制交通安全教育宣教。
- (6) 於各班級設置安全長自治幹部並對幹部辦理交通安全研習活動，以弭補並協助教官落實交通安全教育業務之推動。
- (7) 邀請市政府交通局到校協助師生申辦交通卡綁卡作業，鼓勵學生使用大眾運輸工具。
- (8) 每學年均訂定交通安全教育年度計畫，並依據計畫執行，且相關成果資料可稽。
- (9) 運用學年度新生始業輔導、校慶園遊會、交通安全宣導週、班會等時機，對學生進行交通安全教育之宣教。
- (10) 利用導師會議舉辦「強化導師交通安全教育宣導知能研習」，對導師

進行交通安全教育之宣教，期使導師可以協助教官於適當時機對學生宣教。

- (11) 能夠善用學生車禍統計分析資料，從中找出學生事故成因(例如：車速過快、叉路口車禍多、精神不濟、視線不良、未依規定兩段式左轉…)，並據此資訊融入到交通安全教育之宣導教案之中，強化師生對交通安全教育之認識。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議依教育部規定以校長擔任交通安全教育委員會主任委員。
- (2) 校內標誌、標線可再全面檢視適法性與正確性。
- (3) 校安網頁可再提升能見度與充實內容，例如善用社群媒體、加入事故斑點圖等。
- (4) 請繼續努力提升大眾運輸使用率。
- (5) 學生使用公車比率11.67%，尚有努力的空間，建議有具體的獎勵作為，如課程或交通安全宣導時請學生研擬「從家到校的公車規劃」等活動、作業。
- (6) 入班宣導成效良好，事故降低1/3，建議能繼續維持。
- (7) 學校周邊人行設施較為缺乏(特別是新校門周邊)，建議爭取設置或學校考慮退縮圍牆，設立實體人行道，至少校門到公車站牌都能有人行設施。
- (8) 學校周邊易肇事路口，可結合使用交通部道安平台，斑點圖與學校拍攝資料，提供空間的視覺效果。
- (9) 建議兩校之間可考慮設交通車，或與市府協調公車班次與時間，盡量配合學生上下學的時段。
- (10) 學校周邊有諸多工程建設與施工路段，建議應隨時檢視其對師生用路安全之影響及其相關安全問題，必要時應主動反映相關權責單位及時做好安全維護措施，同時隨時提醒師生其安全問題與位置所在，期能減少事故之發生。
- (11) 建議配合各項宣教機會，加強宣導守護終生交通安全的好觀念—「交通安全五大守則」與五大運動，培養學生將這些觀念變成自己一生的用路觀念，並變成反射性的用路習慣，減少發生事故意外之風險。

(二十) 大葉大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

大葉大學坐落於參山國家公園風景區內，地處八卦山台地、百果山台地之間，距員林火車站 8 公里、彰化火車站 16 公里、台中市區 27 公里。學生人數共計有 7,015 人(日間:6,916 人、夜間:99 人)，教職員共計有 561 人。校內停車空間包含汽車位 748 格與機車位 3,853 格。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 每學年召開交通安全委員會乙次，均由校長親自主持，且其組織除校內相關委員，並聘請警察機關、民意代表、村里長及律師2人等社會賢達擔任校外委員，其組織成員健全。
- (2) 新生入學發放公車體驗券供實際使用體驗。
- (3) 事故分析已相當詳細，能從中發現問題，並研議相關對策。
- (4) 投入大量資源推動大眾運輸(六車共構)，盡量降低機車使用，足供其他院校參考。
- (5) 通過線上交通安全測驗並書寫心得報告以取得汽機車停車證，有利於交安教育宣導。
- (6) 開發本校交通車APP，以利師生搭乘交通車。
- (7) 每學年均訂定交通安全教育年度計畫，並依據計畫執行，且相關成果資料可稽。
- (8) 運用學年度新生始業輔導、校慶園遊會、交通安全宣導週、班會等時機，對學生進行交通安全教育之宣教。
- (9) 針對交通違規之學生，辦理交通違規講習，對於加深學生對交通安全之重視，具有效果。
- (10) 運用電子牆、旗幟、海報、廣播及舉牌等實施宣導。
- (11) 運用社群軟體，有效傳達相關交通安全資訊，給全校、系所、班級、幹部等群組，擴大宣導效果。
- (12) 有系統整合高鐵接駁車、員林生活圈交通車、大學城525接駁車、校園巡迴車、特約計程車、客運(員林、彰化)公車等大眾運輸工具，並自行建置交通車即時動態資訊(大葉之行APP)，提供六車共構交通車行駛時

間，以利師生即時掌握車輛位置與抵達時間，確實可以提升師生使用大眾運輸工具之旅次，減少機車使用頻率。

- (13) 自98學年起將教師交通安全宣導納入教師評鑑項目，鼓勵教師積極參與交通安全教育。
- (14) 校園聯外道路(山腳路及學府路)上時有流浪狗出沒，形成交通危險因素之一，已協請清潔隊與校方聯合捕捉流浪狗，消除潛在交通危險因素。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 入班宣導仍以教官為主，建議能加入校外專業交通隊、監理站人員，提升效果。
- (2) 交通事故分析可以百分比方式呈現(人數比例)，如瞭解各系別的嚴重情形。
- (3) 彰化客運6914，學生反應有點趕，可能是班次時段表的因素，建議與業者溝通，在學校設管制時間，不要到校後馬上離站。
- (4) 可考慮山下設停車場(免費)，同學以接駁車上山，避開學府路易肇事路段(可依學生的需求調整)。
- (5) 校園內道路，部分尚未具實體人行設施，如往運動場、住宿區，候車的空間也部分不足，建議能考慮設計。
- (6) 事故分析可在考量院系人數，計算相關事故比率，避免因總人數差異而產生誤導。
- (7) 交安網頁可持續更新，提升能見度與充實內容，以利經驗傳承與資源運用。
- (8) 環境不利交安(路幅小、路型彎、坡度)，建請持續關注並善用外部資源改善外部環境。
- (9) 貴校校園內部分減速丘(駝峰)鋪面上之黃色斜向槽化線為「右上斜向左下」，建議未來於新繪標線時應改為「左上斜向右下」，以正確導引車輛通行。
- (10) 建議配合各項宣教機會，加強宣導守護終生交通安全的好觀念—「交通安全五大守則」，期能培養學生能更將這些觀念變成自己一生的用路觀念和反射性習慣，降低自己發生事故意外之風險。
- (11) 建議能夠有效運用學校交通意外事件統計資料，從中找出事故發生較頻繁之院、系及其事故成因，並據此資訊做成交通安全宣導校案，利用師當時時機予以學生施教。

- (12) 建議將學校學生發生之嚴重交通事故或學生比較容易發生事故之肇事型態，做成宣教案例，讓師生能夠從中學到警惕並強化自身交通安全之觀念與技能。
- (13) 建議可強化並持續充實學務處生輔組所建置交通安全專區之交通安全教育宣導資源，目前僅有相關連結，尚無法達到吸引師生到網站瀏覽參閱學習之目標。

(二十一)國立高雄餐旅大學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

國立高雄餐旅大學位於高雄市小港區南邊鄰近工業區，學校面積約 15 公頃。校內停車空間包含汽車位 274、身障汽車位 4、機車位 1710、腳踏車位 38。鄰近學校有鳳陽國小、餐旅高中。學生人數：日間部 3517 人、夜間部 1358 人；教職員工 360 人 (教師 125 人、專案教師 34 人、職員 31 人、技工工友 12 人、行政助理 158 人)。

2.訪視所見優點與特色

- (1) 按時每學期召開交通安全教育委員會。
- (2) 有班會制度，國防教育融入交安教學，可持續利用該等管道宣導交安。
- (3) 定期舉辦交安講習，學生印象深刻。
- (4) 大一全面住宿，有效降低旅次數與機車使用。
- (5) 校園人行環境優良，具有人行步道空間。
- (6) 制服對約束學生行為有很大的效果，包括違規。
- (7) 交通安全宣導、訓練多元，有邀請員警、安全駕駛訓練等等。
- (8) 通識課程「法學與生活」，有相關事故案例內容。
- (9) 公車進校園，部分直達小港路。
- (10) 從108/1~109/1共辦理合計24場次相關交通安全宣導活動。
- (11) 學落實備用安全帽制度，109年共計借用6,031人次。
- (12) 有交通服務隊，協助校園附近之交通指揮。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 事故分析可再精進：例如按系、年級分析高風險族群，並研議相關對策。
- (2) 交安網頁可再提昇能見度與充實內容並適時更新。
- (3) 校內動線(含行人與車行方向)與標誌、標線可再全面檢視，重新規劃、改善。
- (4) 持續改善大眾運輸系統，以降低機車使用率。
- (5) 校園穿越道路(行人較多)、路口，建議補繪人行穿越道線與停止線。
- (6) 機車停車場出口建議設「停」標誌(字)、繪停止線，並要求學生停車再開。
- (7) 松義路兩邊無人行道，建議向市府反映，校園退縮或其他配合措施，增設人行道，改善步行空間。
- (8) 校園周邊危險地圖，建議視覺化圖示列入新生環境介紹。
- (9) 建議社團(交通服務隊)校外服務，增加高齡者或中小學生交通安全宣導，讓同學作中學。
- (10) 新生交通安全教育建議採「小班制」方式進行，提昇訓練教育效果。實習講習宜針對使用機車學生加強安全訓練、宣導。
- (11) 建議在導師會議加強對導師交通事故案例分享。
- (12) 建議評估問卷調查與分析學生安全教育之成效評估。

(二十二)義守大學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

義守大學校本部在高雄市大樹區學城路一段 1 號，位於高雄知名景點觀音山麓，緊臨義大世界購物廣場及遊樂世界，為大學城型態的新聚落。醫學院區設址於高雄市燕巢區角宿里義大路 8 號，位於國道 10 號燕巢交流道附近，緊臨義大醫院，為南部地區重要的醫療資源體系。校園面積為 28.9 公頃。校本部停車空間包含汽車位計 1,783 個 (使用數:教職員 925、學生 285)、機車位計 6,636 個 (使用數:教職員 39、學生 5,195)。醫學院區停車空間包含汽車位計 417 個 (使用數:教職員 250 學生 162)、機車位計 1,700 個 (教職員生 1,480)。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 每學期召開交通安全教育委員會，協調處理相關事宜，會議紀錄詳實，並有具體建議。
- (2) 有詳實分析108、109年交通事故，分學院、性別、年級，使用交通工具等。
- (3) 109年辦理14場宣導活動。
- (4) 辦理交通安全宣導，有辦理問卷滿意度調查分析。
- (5) 學務處校安中心利用空拍機自製校園交通指引與交通安全宣導影片。
- (6) 學務處有校安快報，通知導師提供資訊。
- (7) 學校為解決學生騎機車及本校區與醫學院之通勤問題，配合各種專車及96線票根補貼從109/7~110/7補助1151萬，用心與投入值得肯定。
- (8) 學成路、義大二路採時相分隔，並以小客車與機車分流，減少衝突點。
- (9) 獎勵機車考照訓練。
- (10) 善用校外資源入校宣導，如警察單位、監理站。
- (11) 應用學校社團赴社區進行交安宣導。
- (12) 主動赴停車場檢查機車胎紋，並對有安全疑慮車輛張貼警告貼紙。
- (13) 定期交安宣導且著重宣教回饋(進行分析)。
- (14) 大一住宿率高(總床位超過七千)，有效減少旅次與事故。
- (15) 配合交通部機車考照駕駛訓練補助，進行行政獎勵。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議針對低年級或二年級，由住宿改通勤學生，或高肇事率班級能採「入班宣導」方式，提高宣導成效。
- (2) 建議可增加辦理一些體驗活動，鼓勵學生多參與如內輪差或機車駕駛技巧等，提升學生參與興趣。
- (3) 建議學校向市政府反映縣道186甲之線型路型改善，以提升行車安全。
- (4) 學校可商洽機車行合作、提供機車檢測、安全維修，並洽談折扣。
- (5) 校園部分交通標誌不適當，人行空間亦不連貫，學生須走到道路上(如行政大樓)，宜持續改善。

- (6) 交安網頁可持續充實內容以吸引學生瀏覽使用。
- (7) 受訪學生反應供借用之機車安全帽老舊且無面罩，宜更新改善。
- (8) 可考量將交安教育融入通識微學分，以提昇學生參與意願。

(二十三) 崑山科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

崑山科技大學位於台南市永康區崑大路 195 號，學校占地 16.31 公頃。學校聯外主要道路系統略成井字結構，路寬均在 15-30 公尺間，多為穿越型交通道路。學校停車空間包含汽車位 442 格、機車位 3,808 格、大型重機車位 8 格與腳踏車位 50 格。鄰近學校計有成功大學(3.8 公里)、南台科技大學(6.3 公里)、台南護理專科學校(5.3 公里)、中華醫事科技大學(5.8 公里)等四所大專校院。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會聘請校外里長、所長擔任顧問。每學期末均有召開交通安全教育委員會會議，除讓各單位瞭解學生交通安全事故概況外，亦能持續檢討相關問題並研擬因應對策。
- (2) 將每學期第一週訂為交通安全教育週，協請導師利用班會時間，和學生共同討論交通安全教育宣導之相關課題，並請導師指導並做成紀錄及撰寫心得報告。
- (3) 109年2月起，學校彈性調整教職員08:30上班，學生彈性調整排課至09:10上課，避開尖峰車流，以減少尖峰時段交通衝突。
- (4) 邀請台南市交通大隊、永康分局交通宣導團、台南監理站、宏佳騰機車等單位，蒞校辦理相關安全講座與安駕活動，對於培養、訓練學生遵守交通安全規則之素養，具有正面效果。
- (5) 在通識中心四技三年級開必修課「憲政民主與公民社會」，將「交通人權」融入到課程授課大綱中，藉此機會將交通人權內涵、交通案例說明、道路交通管理處罰條例等相關內容，讓學生瞭解交通安全意識與路權的觀念。
- (6) 於學務處→生活輔導組官網下，有建置「交通安全宣導」網頁，除定期公告最新交通安全宣導訊息外，並能有系統將交通安全注意事項、交通安全宣導月主題、交通安全實施計畫、交通安全宣導資料、交通

安全宣導影片、校園附近易發生交通事故地點、交通意外事件統計、案例宣導、連結專區…等資料，放置在網頁讓師生參閱使用，內容豐富可用。

- (7) 爭取校門設置公車站牌及T BIKE租借站，目前有2路、19 路、20路、紅2、綠17等路線公車延伸至學校週邊，有助於培養師生使用大眾運輸工具的習慣，減少機車通勤使用率。
- (8) 由教官室統一提供PPT簡報資料，給班會中導師利用來宣導交通安全。
- (9) 校方爭取在校園周邊設置5路公車路線及T-Bike。
- (10) 事故分析詳細，針對問題研提相關改善策略。
- (11) 學校成立交通服務社，協助校園交通維持與宣導。
- (12) 主動協請大灣派出所於上、下午尖峰時間進行交通疏導，有效運用外部資源，提升校園週邊交通安全。
- (13) 於崑大路201巷設置多面「減速慢行」警語，提高師生和用路者的警覺性。
- (14) 充分運用校門口和行政大樓之電子看板、停車場外、教學區內公佈欄…等師生出入頻繁的處所，導入交通安全教育之宣導警語、影片、海報等。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 日間部學生機車使用比率為65.7%，進修部學生機車使用率為77.67%，建議校方思考如何降低學生之機車使用率的配合作法。
- (2) 109年第一學期有43件件交通事故，4件A1事故，此為警訊，應加強思考如何防制策略，降低事故率。
- (3) 建議在大一生之新生訓練(及領取停車證前)加強宣導交通安全，以降低交通事故。
- (4) 建議向市府反映崑大路201巷口排水溝格柵太滑且面積太大，需要改善。
- (5) 建議向台南交通局反映201巷內之橫向弄口要劃設停止線、讓路線，及調整反射鏡之角度等。
- (6) 建議向市府反映公車、大眾運輸學生證/悠遊卡等可以免費(或由校方部分補貼)搭乘公車，以降低機車使用率。

- (7) 交通安全宣導(校外資源)建議能採小班制，特別是新生、以及校外實習生、外送平台打工學生。
- (8) 建議持續爭取公車進校園，調整學校用地使用，增設公車站牌至學校間人行空間(大彎路上)。
- (9) 交安網頁及FB可再持續提昇能見度與充實、更新內容。
- (10) 停車場進出口之指向線為黃色箭頭應改正為「白色箭頭」、減速丘(駝峰)鋪面上之黃色斜向槽化線為「右上斜向左下」，應改正為「左上斜向右下」；崑大路201巷所設置減速慢行警語為紅底白字應改正為黃底黑字黑邊，建議未來於新繪標線時一併修正，以正確導引車輛通行。
- (11) 為減少外縣市學生於寒、暑假期間，因返家有使用機車而長程騎乘機車返家之機會，建議可嘗試宣導學生以拖運機車方式將機車寄回家，其拖運費用可考慮由學校補助。
- (12) 為提升教師或導師對於交通安全教育宣導工作之認識，建議可以利用教師或導師研習之集會時間，邀請專家蒞校專題演講，期能讓老師瞭解交通安全教育宣導之意義所在，進而深化渠對本項工作之重視。
- (13) 建議針對學生所發生之事故案件，進行肇事原因分析，據此資訊製作成宣導教案，提供師生參閱。

四、結語

本年度大專校院的交通安全教育訪視，經過近四個月共 23 所學校的實地訪察，主要是希望藉由訪視活動，促使各學校未來更加注重學生的交通安全議題，並針對訪視委員提出的建議，加以改善。在訪視過程中，有些學校確實有值得他校學習的地方，如今年許多學校邀請監理所站以實際大客車進校園辦理「視野死角與內輪差」演練，讓師生親身體驗該潛在風險的可怕，進而終生理解受用。大葉大學體認交通不便的條件限制，投注大量經費在提供公共運輸服務，讓位處偏郊的校區仍有招生競爭力。淡江大學則大筆投資租用緊鄰民地提供機車停車位，以內化大量的學生機車，甚至舉辦搭公車可以抽獎 iPhone 活動，以提高學生搭公車之意願。藉由訪視的過程，各校可彼此相互分享經驗，這才是訪視活動真正的目的。訪視委員也都能將過去他校值得仿效的適當做法，提供給受評學校參用。以目前事故型態來看，大專學生交通意外事故仍以機車事故為最高比率，各校應確實針對學生機車使用頻率與習性來擬訂妥善的管理辦法，以保障學生使用機車的安全；學校端可以配合近三年政府持續推動「機車駕駛訓練補助」政策，讓欲考照的學生接受正規駕駛訓練。另建議配合各項宣教機會，加強宣導守護終生交通安全的好觀念—「交通安全五大守則」與五大運動，培養學生將這些觀念變成自己一生的用路觀念，並變成反射性的用路習慣，減少發生事故意外之風險。長期而言，仍須以促進大眾運輸、降低私人運具（特別是機車）為終極目標。交通部公路總局的公車進校園計畫，五年來分別完成新闢與/或調整路線，甚至補助學校改善候車設施或增設公車動態資訊系統。特別感謝所有為出席訪視而奔波辛苦的委員，以及所有學校參與交通安全工作的同仁，因為有各位默默的付出，交通安全的教育工作才能被確保並更臻完美；所謂『有做有差，沒做更差』，相信各位的努力就是確立當前交通安全成果的基礎。本次訪視報告所提出的各項特色優點可供全國大專校院參考，並可依照個別學校本身特性挑選適切的項目採用，而改進意見與建議則可由各校選擇符合的項目，依可運用資源規模，逐步檢討改善，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，各大專校院應思考如何配合此國家政策，向相關單位爭取經費挹注，引進客運或公車進入學校讓學生可搭乘大眾運輸做為通勤工具。除鼓勵學生多利用大眾運輸工具外，並順勢以減少學生機車之使用為長遠目標。

五、大專校院組訪視照片



廣大校園內採用電動巴士接駁
(東海大學)



學校停車場附設機車安駕練習場地
(敏惠護專)



校內亮麗寬敞公車亭，時刻表顯示班次選擇多 (大葉大學)



校園外圍爭取繪設標線人行行道
(華夏科技大學)



校內接駁車與公車容量大
(淡江大學)



標線型人行道提供寬敞人行空間
(淡江大學)



校內停車場提供充電專用車位
(台灣大學)



校內車速顯示並配合取締以降低車速
(台灣大學)

捌、高級中等學校組訪視報告

撰稿人：陳高村

一、前言

交通部與教育部 110 年的通安全教育訪視工作計畫，由交通部會同教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者與專家共同組成交通安全教育訪視委員會，由國立交通大學胡守任教授擔任訪視工作總召集人，依不同教育階段區分大專、高級中等學校、國中、國小四組辦理相關訪視事宜。本訪視小組係由教育部聘請交通部運輸研究所運安組喻研究員世祥、中原大學土木工程學系林教授耘竹、前宜蘭縣警察局鄭組長蓮池、財團法人車輛研究測試中心鍾課長國良及中央警察大學交通學系陳副教授高村等五位訪視委員組成，並由陳副教授高村擔任高級中等學校訪視小組召集人，訪視期間召集人胡守任教授、教育部國教署王偉倫委員、王獻芬委員、莊佳穎委員、謝銘昇委員、交通部道安委員會湯儒彥委員等巡迴委員機動加入，實地到校參與高級中等學校組學校之訪視，藉以瞭解高級中等學校學校維護學生交通安全及交通安全教育推動概況，並進行交通安全教育重點工作宣導。

受訪視學校選定係根據教育部頒布的「交通安全教育訪視實施計畫」，由高級中等學校組訪視小組委員，就各直轄市政府教育局及教育部國民及學前教育署所提報推薦之學校名單，及本小組依近年評鑑訪視學校地區分佈、學校性質區分、城鄉分佈、各縣市學校數比例等因素抽選若干學校進行訪視，本年度訪視學校由六都直轄市推薦 8 所、教育部國民及學前教育署推薦 10 所，計 18 所學校進行訪視。其屬性分別為直轄市立普通完全中學 3 所、直轄市立特殊型完全中學 1 所、直轄市立技術型高中 1 所、私立綜合高中 1 所、私立技術型高中 1 所、私立普通完全中學 1 所、私立綜合完全中學 1 所、國立技術型高中 4 所、國立普通高中 3 所、國立綜合高中 2 所。

本年度訪視工作自 110 年 4 月 8 日開始，執行 8 所學校訪視後，5 月份受到新冠肺炎疫情影響而中斷，訪視工作延至 111 年 3 月 10 日起才陸續將未完成訪視的 10 所學校於 111 年 4 月 14 日完成訪視，訪視時間日程每校訪視時間還是維持約半天(表定程序 3 小時，實際執行約 3.5 小時)，除原聘任的高級中等學校訪視小組委員外，並有巡迴訪視委員機動配合進行訪視，訪視方式除由各受訪視學校簡報學校執行交通安全教育相關情形與具體成效外，也針對推動交通安全維護與教育之執行計畫、工作紀錄、管考紀錄等書面記錄資料進行審查，並對受訪視學校週邊交通環境、交通安全

設施、存在的交通安全問題、校園交通安全情境布置、與具體交通安全措施進行現場實地勘查，同時與部分師生代表座(訪)談，瞭解師生在其生活環境、上、放學途中所面臨的交通安全問題，並適時配合時事，諸如守護終身交通安全五守則(①熟悉路權，遵守法規②我看得見您，您看得見我，交通最安全③謹守安全空間--不作沒有絕對安全把握之交通行為④利他用路觀--不作妨礙他人安全與方便之交通行為⑤防衛兼顧的安全用路行為--不作事故的製造者，也不成為無辜的事故受害者)、視覺聽覺系統與交通安全的關係、意外事件經驗分享與檢討、自行車騎乘安全、機車考照年齡資格問題、搭乘大眾運輸工具、行程規劃、早睡早起習慣養成、安全帶的功能與作用、輪胎保養與胎紋深度檢查、用路人基本義務注意車前狀況、交通標線標誌號誌的規範意義、面對交通事故應有的正確處理概念與權益確保問題、ABS與生活的ABS等議題，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答。訪視內容重點為交通安全教育組織與計劃、教學與輔導、創新作為措施與具體優良事蹟，訪視過程除蒐集發掘各校交通安全教育創新作為與具體作法，也可作為各級學校相互觀摩學習之對象與內容，訪視委員亦可將該具體創新做法，在各該工作領域場合加以推廣運用；在訪視活動結束前舉行綜合座談，由訪視委員從不同專長領域的觀點，針對訪視結果對受訪視學校提出各種促進交通安全的策略建言與訪評所見疑點的釐清，並與接受訪視學校的相關主管人員交換意見。

二、訪視委員總評意見

「交通」是由「人」、「車」、「路」三個要素所組成，交通安全提昇的策略不外乎從「交通工程」、「交通執法」、「交通教育」等三E政策著手，學校交通安全教育推動的主體為「人」，包括「師」與「生」，學校是教育的場所，當然對於交通安全教育的推動是責無旁貸的，施教的過程必須對除了施教者需具備「教育」與「交通」的專業知識外，對於受教者更必須有充分的瞭解才能因材施教，甚至必須配合時代的使命、科技的發展，響應綠色節能與科技運用，整體教育環境的塑造、教育內容的規劃、施教方式的設計、臨場的教學反應都關係著教育活動的成敗，對於「師、生」用路、用車所直接面對的校園週邊交通環境，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、技術型高中或完全中學，城市與鄉村區位不同，日間部與進修部特性，在交通安全教育的推動作法與重點容有不同，但在交通安全教育的追求目標卻是一致的，以下試就學校交通安全教育推動相關主管機關應有的基本作法，與訪視過程所發現的整體性事實現象說明如下：

(一) 學校交通安全教育推動應有的基本作法與整體性事實現象

1. 校園基本環境塑造：依校園環境特徵、學校經營宗旨、校地利用，妥善規劃校園區位使用、人車動線、交通管制設施設置，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、生交通方式--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時均能預先將交通問題內部化處理納入考量，於改建計畫中規劃設計達成人車分道、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。
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、持續的滾動式檢討，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、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仍有改善空間者，應積極主動協請當地主管機關協助改善。
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，應審酌學校週邊交通設施現況，規劃學生路隊及進出動線，秉持安全庇護、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。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，甚至可運用鄉、鎮、市、區公所之市民公車資源，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、迄點的公

車路線規劃」。據學生上、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、迄點的公車路線規劃」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。

5. 根據上放學使用交通工具調查結果，可以在學校平面圖(含週邊道路)分別標繪上、放學時段各種交通工具(步行、自行車、機車、小客車、交通車)，由校外進入校內之動線圖各一張，由圖中即可明顯看出各動線有無交織，改善規劃的的最高原則是由圖面改變動線消除交織衝突，在環境限制的條件下無法消除交織衝突，則可透過時間區隔管理或警示或導護的方式進行安全維護。
6. 學生上、放學導護：上學時，依路程遠近規定學生上學時間，路程遠先出發，路程近慢出發，同時到達校園附近，形成人潮；放學時，同時安排多路路線，縮短疏散時間，利用多處出口同時安排行進路線，路程遠先出發，採面式擴散，讓駕駛人感受進入人潮中，強迫其注意減速，此項路隊、路線規劃中步行、自行車路線安排在社區型學校或完全中學特別重要。受訪視學校校門出入多能達到人、車分道要求，惟部分學校受限於校園空間，校內道路雖有以人、車分道為管理目標，但仍無法有效達成目的。
7. 在Cov-19疫情來襲的初期，為了管控疫情師生進校園要實施體溫監控，在初期因資源不足的情況下，學校被要求單一出入口管制，在訪視過程發現使原本以交通安全為目的進出校園動線安排受到影響而改變，在後疫情時代疫情監控方式有了改變、相關監控資源也充足了，各校應該可以重新檢討、改變進出校園動線，以符合更能夠維護校園交通安全的需求。
8. 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，可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，實施過程與一般課程相同會有考評與回饋。
9. 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。

10. 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週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參與打造安全通學環境，學校應扮演主動發掘、聯繫、建議、溝通的角色。

(二) 各校訪視意見

1. 受訪視單位

(1) 組織與計劃執行

- a. 多數學校都能依規定成立交通安全教育委員或交通安全教育推動工作小組，聘任相關委員、顧問、擬訂相關執行計畫並定期開會，惟多數學校對於執行過程、成果、會議記錄，僅留下影像(照片)、未具體留下書面記錄，建議各學校對於執行過程應有具體提案討論與詳細之會議紀錄，並作為議案決議之成效追蹤考核依據，有部分學校對於委員、顧問只列有單位、職銜，但欠缺具體名單。
- b. 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。另可以配合「服務學習課程」，規劃合適的課程或活動增加學生的責任感及法治意識，如擴大學生參與體驗交通服務。
- c. 檢視學校本身的交通安全課題，建議可以用 SWOT 分析圖進行整體架構性的分析，瞭解優勢、劣勢、機會與威脅等，分析的範圍包括學校內外環境、軟硬體、學生、老師、家長、外部資源等，以利學校依照自身條件及限制做出適切的決策。執行的過程應以 PDCA 的流程來提高委員會的角色與功能，例如無論是學校環境、資源、交安現況等分析，到教案活動規劃、交安教材蒐集/運用、融入教學的範圍方式...等都可在委員會討論，凝具交安教育目標與規劃可行方案(P)，並經由後續追蹤執行狀況、成效考核與等再次討論改善方案等持續精進(DCA)。

- d. 有關訪視程序中的簡報，可以不拘泥於傳統簡報，部分學校會以事先製作之多媒體播放是為特色，惟仍應提供簡報書面資料備查，否則訪視委員雖專心聆聽、觀賞，但卻無法一心多用詳加記錄，為響應環保、無紙化，可提電子檔案供線上(雲端)、NB 或 PAD 查詢。

(2) 校內與周邊環境改善

- a. 學校應主動積極發掘學校週邊交通環境所面臨的安全維護問題，進行協校週邊交通動線調整、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。
- b. 鑒於近來倒車輾壓幼童事故發生頻傳，除專用停車場有一定的動線規劃外，對於會有學生、行人出入處所，應要求停車時將車頭朝外，以提升校園交通安全。多數學校在校園出、入口或校園內彎道或停車場出、入口等多設有凸面鏡，為增加車輛行駛過程被視性與安全，建議可宣導或規定如『車輛進入校園請開啟近光燈或使用晝行燈』。
- c. 縣、市政府教育、交通、警察相關機構，對於學校週邊交通安全環境的塑造，應本於權責主動規劃檢討，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。。
- d. 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、號誌結合校內環境特色，依路口、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。

(3) 安全與導護

- a. 針對學生、教職員工之通學、通勤方式調查，師、生應分開統計，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學制、部別分別統計分析，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，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、放學透過交通管制人員協助達到人、車分道目標。

- b. 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，學校可將交通問題內部化處理，在校內設置停等或接送區，規劃、協調公車、專車、家長接送車輛入校內接送，以免車輛停等影響學校週邊交通，並將交通衝擊降至最低。
- c. 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。
- d. 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校、專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。
- e. 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、放學期間朝公車專車化方向辦理，並提供到校載客及票價優惠服務。

(4) 教學與活動

- a. 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教育訓練，且能在自行車停車場適當處所提供簡易維修設備，如充氣設備、油壺、起子、板手等，並在適當的機會進行簡易維修講解宣導。

- b. 針對機車騎乘知識與能力的培養，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，另亦可配合考照新制的安全教育時數，實施預儲制。
- c. 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。
- d. 除了主管業務的學務處教官、校安人員外，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。
- e. 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。
- f. 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。
- g. 部分地區的學校學生騎乘電動自行車的數量有增加的趨勢，其騎乘的速度遠較一般自行車快，在公共運輸不發達的地區未為風潮，在無法阻擋的情況下，應正視因勢利導加強騎乘教育，可由自行車的騎乘技術的安全教育做起，並加強機械常識原理的介紹。
- h. 輔導學生設立交通安全相關社團，學校有成立交通服務社(隊)，通常會以協助交管、導護的交通服務為基本班底，協助推動校園交通安全宣導活動及服務工作，以往多數學校都侷限在交通的名稱上較狹隘，事實上可以擴大其他較熱門社團以活動參與交通安全宣導活動較務實。

- i. 由於國人對於人行及車行速度、車距的保持、安全穿越道路的時間等重要的交通安全智能明顯不足，常發生危險的交通行為，導致我國的交通事故傷亡人數龐大，因此學校可強化學生的目測距離、車速判斷及時間估計的能力訓練。學校可以設計室外課程及校外活動，如體育課在操場上以不同跑步速度及距離，讓學生感受及推算耗費的時間；或利用參考體如操場跑道為 100 公尺、道路車道標線一實一虛等於 10 公尺等方式，培養對距離、速度的掌握，及早培養用路的關鍵技巧。
- j. 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。
- k. 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，進而提升學生的思辯能力。
- l. 利用教師社群之教學研究會共同討論各科應如何進行融入教學，融入課程或教育宣導可多設計學生廣泛參與的內容，例如請學生描述從自己家裡到學校的路線、所使用的交通方式、思考可能的危險、可能的解決方式等，透過師生課堂討論可加深學生印象，增進學生的危險辨識意識，在生活中立即可用，並於期中考施測或填寫學習單、心得發表方式實施，考核驗收學生學習成效。
- m. 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。
- n. 檢視學校辦理的宣導內容及學生作品多以不酒駕、騎機車要戴安全帽、馬路如虎口等簡單、抽象觀念為主。高中學生已具思辨及應用能力，應灌輸更深一層的用路觀念及實際操作技巧，在教學及輔導的課程設計、標語、口號、作品、教具等方面引導學生思考及實踐。交通安全教育訪視活動所推動的四大交通安全守則內容(109 年 8 月起以擴增為五大守則)，以五句簡單的原則，搭配教

學重點，可應用於相關課程的設計。另交通部運輸研究所有提供機車讀本教材電子檔，內容包括用路責任、安全觀念、路權等，電子檔已提供教官參考應用，每個守則之下都有各項觀念及舉例，以提供師生共同思考及學習。例如，以「我看得見你，你看得見我」的守則，可以參考守則下的舉例教導學生如何做到。如：穿戴鮮艷的衣物、從直線段道路穿越道路、觀察來車及左右左張望等，並以前述的舉例再擴大到其他可以應用的情境，以此引導學生設計作品。如此，學生在做中思考，可以學習生活用的上的交通安全觀念及用路技巧。

- o. 交通安全教育所需參考的素材及宣導內容，如大型車視野死角及內輪差、電動自行車及路口安全等，相關學習資源請參閱所提供的電子檔案連結，建議可至交通部 168 交通安全入口網、「交通安全熊平安」、公路總局的「機車危險感知教育平台」、警政署及各地方政府交通局、教育局的相關網站引用。交通部運輸研究所有出版機車讀本教材，以活潑的方式介紹用路責任、安全觀念、路權等，可供學校參考使用。另「道路交通標誌標線號誌設置規則」內有標誌標線設置的尺寸、顏色、樣式、字體及設置時機的說明，可提供校方未來設置校園交通標誌、標線的參考。
- p. 交通安全宣導活動以遊戲設計及宣導可減少元素性的內容，如記憶標誌牌面的意義，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。
- q. 配合交通部與教育部規劃每年級 4 節交通安全教育時數，交通部未來將訂定學習內容重點、教案，提供給教師於彈性學習時間、團體活動時間參考使用。在課程教育部分，將從以往融入多種學科方式，轉向有固定的時間學習完整的交通安全觀念，學校可檢視既有學科或其他彈性課程時間，安排固定時數供學生學習。
- r. 有關教師參加交通安全數位課程或研習部分，請鼓勵教師能利用數位學習課程進行研習，可以利用教師 E 學院，交通部已上傳安全騎乘自行車、兒童安全通過路口數位課程，可以強化安全觀念。
- s. 宣導走路不滑手機、過路口要走斑馬線等基本觀念外，更應依情境說明行為操作細節，如過路口停等時，應退後三步，開始起步時應左看右看再左看，確認無車接近時再往前走。

- t. 交通部編製有「交通安全基本能力」指引手冊，有助於教學者及編製教材者清楚理解各學習階段重點之內涵及目的，內容包含「危險感知能力」、「用路倫理與責任」、「步行與運具使用」、「交通知能與科技運用」及「交通事件應變」等五個面向，另亦編製有「高級中等以下學校學習階段」交通安全教案，提供教師參考使用。
- u. 除以室內講授課程外，可利用辦理課外活動時，可以規劃學生在步行時的講習，如知悉危險路口、觀察車流危險、如何運用標誌標線號誌或技巧通過路口等。亦可運用外部資源如監理所站入校用大客車展示(1)內輪差(2)視野死角(3)逃生演練，以體驗操作式的方式，旅行結合路線規劃及安全叮嚀等方式，提升學習興趣及參與度。
- v. 交通安全是一個很好的高中生自主學習的方向與主題。社會科或自然科皆可找到不錯的切入點。問題生活化，學生有感。例如利用統計去進行易肇事路段、路口的分析，進而找出減少肇事的方法。又例如利用地理資訊系統進行本校學生客運路段調整建議等。
- w. 學生於高中時期，較常使用的私有運具包括自行車或滿 18 歲考照的機車，建議可以彈性時數結合公路總局「機車危險感知教育平台 (<https://hpt.thb.gov.tw/>)」進行體驗教學，該平台有數十支危險感知情境體驗影片，以騎士為視角觀察，騎乘在道路上學習察覺危險的發生，如視野死角、彎道、道路施工、注意內輪差等。要預約考照者，必須完成 30 秒的機車危險感知情境測驗。未來可以利用之進行交通安全教育，提升學生對道路危險之感知能力。

(5) 事故分析與防制

- a. 訪視項目中有交通事故統計分析，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，另外對於學校週邊環境之交通安全狀況，自 109 年 9 月起可透過道安資訊平台(Roadsafety.tw)所提供的學校週邊事故統計斑點圖最新資訊，作為學校週邊交通安全地圖規劃依據，積極檢討分析學生交通事故研擬有相關對應策略，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。

- b. 訪視項目中有交通違規統計分析，相關違規資料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。

2. 教育主管單位

- a. 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。
- b. 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。
- c. 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。
- d. 在技職教育體系中，經常以學生畢業前取得「證照」的張數作為教育成效，技職教育與職場的聯繫至為密切，應將交通安全視為「工、安、衛」之一環，建議將交通安全教育納入工廠安全衛生教育的內容，並將汽、機車駕照取得列入職業證照訪視項目。
- e. 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，高級中等學校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級中等學校學校交通安全教育推動。
- f. 高級中等學校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，部分高級中等學校學生因未滿考照年齡，若騎乘機車會有無照駕駛問題，除提供方便的大眾運輸的基本作法外，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。

3. 交通主管單位

- a. 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，持續因地制宜強化當地學校之交通宣導與教育。

- b. 地方交通主管機關應持續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。
- c. 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。
- d. 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。
- e. 隨著電動自行車騎乘風潮興起，不論學生或民眾騎乘電動自行車的比例將逐漸上升，如何推動騎乘教育與納入管理，是維護交通安全另一重要課題。
- f. 「公車路線學生專車化」、「校專車路線公車(共)化」、「公車入校園(端點連接)」仍是推動校園交通安全的基本作法。
- g. 有關家長接送區的規劃設計，為方便自小客車停靠進出，其規劃長度建議應以 3 個車位長度以上，即至少 15~20 公尺，再視當地路況與交通特性是當調整，其設置位置選擇應考慮到學生行走的庇護與接送車輛的運行順暢。如設置路段條件不佳無法分開設置，則考量機車車體小機動性高，可將其分段設置前三分之二段為汽車接送區，後三分之一段為機車接送區。在高停車需求已規劃停車格路段，以設置「禁止停車標誌」加掛「家長接送區禁停時段」附牌方式處理；在漆繪紅線禁止臨時停車路段，則以設置「禁止臨時停車標誌」加掛「家長接送區實施時段除外」附牌方式處理；在未禁止停車且未規劃停車格位路段，則以設置「禁止停車標誌」加掛「家長接送區禁停時段」附牌方式處理；在漆繪黃線禁止停車路段，則以設置「家長接送區」標誌牌處理。
- h. 近來電動自行車製造技術發展已逐漸成熟，部分廠牌的外觀與一般機車外觀近似，滿足一般人無須考照又有類似騎機車的感覺，在部分校園已開始被廣泛使用，有關電動自行車的規範與機車的區別、安全標準訂定，值得交通主管機關重視。

- i. 學校 SWOT 分析法所找到的劣勢及威脅，茲提供一些管道及資源協助：
- j. 升學考試融入交通安全教育不易：教育部提出安全教育將以「交通安全」為首要，並依「高級中等教育階段」，落實在彈性學習課程或彈性學習與團體活動等時間，將於民國 111 年開始推動。預計規劃每年級 4 節時數，訂定學習內容重點與補充說明，提供給教師於彈性學習時間、團體活動時間參考使用。
- k. 學生參與交通公共事務低：可鼓勵學生參加校外的交通安全競賽活動或論文撰寫，符合興趣、以激發喜歡挑戰及體驗。
- l. 危險駕駛不容易改：建議輔導學生能利用交通部公路總局所建置的機車危險感知教育平台，建立對道路危險的察覺能力，並利用所提供的防禦駕駛教育影片，學習對道路情境的預判。甚而可觀察學生訓練前後的績效，作為交通安全課程的一部分。

三、各校訪視意見

(一) 宜蘭縣國立羅東高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於羅東鎮中山路四段360號，校門臨中山路四段為區域內交通要道，西側有維揚路協交通網三星，往東通往羅東市中心，連接純精路往北到宜蘭、往南到冬山，東側有北成國小。為一所國立技術型高中，全校學生1,358人，含日校生1,162人、進修部學生196人。學生上、放學時在校門口及東側門協助交通安全導護工作，西側門值勤教官負責協助帶領路隊同學搭乘國光客運。校門口及側門上、放學時採「人動車不動、車動人不動」之原則疏流，人車動線依人車分道及先機(電)車、汽車、後步行人員順序引導離校，以維師生安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育推動組織，校長擔任主任委員及一級主管、教師會教師代表、班聯會主席、學生代表為委員，主任教官擔任執行秘書，聘請董事基金會、z 織健全。於學期初及學期末校務會議、學務會議、擴大行政會議等，審查檢討相關交通安全教育事宜及實施相關宣導，計畫執行落實、中規中矩。

- (2) 每學期編組教官、值週導護老師與保全人員於學生上、放學時在校門口及東側門協助交通安全導護工作，西側門值勤教官負責協助帶領路隊同學搭乘國光客運。校門口及側門上、放學時採「人動車不動、車動人不動」之原則疏流，人車動線依人車分道及先機(電)車、汽車、後步行人員順序引導離校，以維師生安全。
- (3) 交通事故防制部分，已能利用道安資訊查詢網查詢學校週邊 500 公尺肇事熱點，積極改善校園安全環境，包括學生停車棚設置監視系統、車道設置警告標語，路面設置減速慢行字樣、路面強化減速標線、減速標鈕等，針對校園鄰近東、西側門出入口、北成路口、建國路口、維揚路口等重要交岔路口，邀集議員、民代、縣府建設處、頭城工務段、羅東鎮公所、監理站、羅東分局及交通隊人員共同會勘，商定調整、設置標誌標線號誌設施。
- (4) 運用川堂中廊及佈告欄佈置為交通安全宣導走廊，結合校園教室多媒體設備、川堂 LED 跑馬燈播放交通安全短片及警語；交通安全網頁不定時更新資訊、提升教育宣導能量。辦理交通安全意象安全帽彩繪活動，邀請畢業校友及在校生，即席彩繪創作，相關安全帽作品及縣內獲獎創意海報陳展於校園內。
- (5) 學校在教學融入部分，有公民科「真心話不冒險」、健康與護理科 CPR+AED 研習課程、全民國防教育「做個佼佼者」等科，分別以搶答、實作及講習方式融入交通安全課程教學；多媒科同學交通安全海報設計，自製及印刷宣導，學生透過找尋素材去認識交通法規，已達到宣教的效果。
- (6) 運用校外資源，規劃交通安全課程，配合校方特有之暑期品德教育課程安排體驗大型車砂石車內輪差及視覺死角課程，辦理校園機車(電摩)車速限 20KM 體驗、以教育學生注意車速對行車安全的影響，邀請創世基金會辦理交通安全教育保腦宣導講座，警察局交通隊、宜蘭監理站進校實施交通安全宣導。另外邀請羅商幼兒園共襄盛舉，讓幼兒園及本校同學皆印象深刻，走入社區臨宣導、二結社區王公廟，作法甚佳，也顯見學校對交通安全教育的重視。
- (7) 校訓連結交通安全教育，與品德深化課程結合，實踐學生通學路隊，以畢業學生交通事故案例，利用交通研習機會讓同學體驗思考如何實踐防衛駕駛，以保障生命。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全委員會組織相當健全，惟外部人員家長會長、校友會長、董事基金會會長、鎮民代表、北成里長、轄區警察列為顧問，建議應列出具體人名，另建議可增加與交通相關的機關團體及縣級民意代表等均可納入顧問團，並應實際查填人員職稱、名字，另須訂定執行計畫、召開會議應有紀錄、紀錄應有執行追蹤。
- (2) 108 年度統計 10 起受傷事故，包括自摔、自撞、自行車雙載等，除以作文方式輔導外，建議輔導學生上公路總局「機車危險感知教育平台 (<https://hpt.thb.gov.tw/>)」進行體驗教學，以騎士為視角觀察，騎乘在道路上學習察覺危險的發生。
- (3) 交通安全標語宣傳應避免在階梯布置，以避免學生分心行進，校園無障礙標線劃設可能干擾既有人車動線指示，建議可以標誌方式，並淡化既有標線。
- (4) 機車及電動自行車校內安全駕駛訓練，應屬學校強項，建議，可多加著墨或列入創新作為；電動自行車有一輛未領有標章，建議宣導購買審驗合格並領有標章的電動自行車，未來交通部也將強制懸掛車牌納管，須掛車牌才能上路。
- (5) 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。
- (6) 學校在教學融入部分，有將公民科、健康與護理科、全民國防教育等科融入式交通安全課程教學，惟似乎少了一點，建議，在課程編排許可範圍，儘可能將各科都能融入交通安全課程，相信對交通安全更有助益。
- (7) 建議應針對學生上、放學交通方式分開調查，據此依學生居住區位、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。

(二) 臺北市立西松高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於松山區健康路附近，校門臨健康路325巷，西側為延壽街72巷、北側為健康路325巷19弄、南側為健康路325巷5弄，四周有完整的人行道，鄰近南京東路五段之捷運南京三民站，附近亦有多線公車停靠。為一所市立社區型普通完全中學，全校師生1,170人，含日校生1,020人，教職員工150人。學生上學搭乘大眾運輸工具計717人(70.3%)，包括捷運502人、公車202人、火車13人，家長汽、機車接送144人(14.1%)，騎乘自行車27人(2.6%)，步行132人(12.9%)，學生放學搭乘大眾運輸工具計776人(76.1%)，包括捷運528人、公車226人、火車22人，家長汽、機車接送72人(7.1%)，騎乘自行車27人(2.6%)，步行145人(14.2%)。校內設有汽車停車位57個(含身障停車位2個、親子愛心車位1個)，機車停車位48個，自行車停車位50個。上放學時段落實執行人車分道，師生皆由學校大門進出，車輛則由側門進出，有教官於校門口執行導護，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 設有交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，學務主任、教務主任、主任教官以及國際部主任為副主任委員，校內相關主任及組長、家長會副會長、教師會理事長、級導師以及學生代表為委員，並聘友捷運站長、轄區派出所主管、所在地里長為顧問，共同推動交通安全教育，組織健全充實。
- (2) 依據學校環境、學生居住地、通勤種類與路線進行 SWOTS 分析，掌握優勢及機會提出重要行動策略，另結合學校各處室資源及專業，以 PDCA 原則進行滾動式修正。針對校園及週邊道路交通安全進行盤整，討論改善與精進方法，完成校內停車場設施、校外路口標誌號誌設施等設置。
- (3) 以「攜手護交通 安全在西松」作為交通安全教育的願景，期望能集合眾人之力推動交通安全教育，營造更安全的交通環境，以培養學生成為具品格、負責任的用路人。本校以培育學生走進西松、連結全世界為學校願景，因此著重國際化與雙語化，以交通安全為例，我們以「We prepare because we care. Safety is the choice we make!」顯現學校推動交通安全教育的決心。學校以培養學生「探索力、創造力、溝通力、協力力、文化力」五力，扣合交通安全教育五大守則及五大運動，發展校本交通安全教育特色，並訂定特色教學與活動。所訂定之活動架構及 109 學年度交通安全教學實施情形表，值得其他學校參採。

- (4) 110 學年度交通安全教育將列為校訂必修課程，課發會已決議，除既有科目、活動融入交通安全的課程之外，校訂課程設計設群的老師們，有共識將交通安全納入課程 6 節課。校訂課程設計社群已依據《研訂各學習階段交通安全基本能力計畫》著手設計特色活動與課程。校訂課程設計社群將與班聯會學生代表們一起討論，視學生需求以專題探討交通安全教育。
- (5) 學校能透過道安資訊網，將學校週邊肇事熱點加以分析，作法甚佳，並參考道安資訊網之學校週邊熱點繪製安全路線圖及愛心服務站。
- (6) 學校能運用多種傳播媒體或學生自製籌拍交通安全等宣導影片，透過影片宣導強化交通安全意識及應變能力。宣導方式包括運用學校環境空間、電視牆、網頁、臉書粉絲專頁等。
- (7) 學校在教學融入部分計有：自然、化學、健康與護理、國文、數學、體育、物理、英文等科均有融入交通安全，其中教案設計與教學融入頗具特色，如國文科知性寫作、英文科的 Road and Traffic Safety、公民科的強制汽車責任險、資訊科的西松高中放學之 VR 任我行、多元選修的西松小鐵人等。
- (8) 學校能安排 4 小時的實體課程，讓全體教師可以參加與學習交通安全相關知能，融入教師教學活動中，本學年本校教師參與 4 小時交通安全教育研習達 95%。
- (9) 結合交通安全教育、生命教育及法治教育，舉辦歲末感恩祈福活動，設計交通五大守則小卡片，內容具學習性及巧思，提供給學生寫下歲末感恩與祝福話語，並張貼於感恩牆上。
- (10) 鼓勵學生社團對於交通安全教育宣導進行活動設計與表演，學生構思多元活動包括：拍攝宣導微電影、改編歌曲演唱、手語勁歌熱舞等活動，充分表現學生的創意、合作與溝通能力，亦達到宣導交通安全之效果。
- (11) 運用高一、二彈性學習時間進行本校特色活動，邀請大有巴士來協助宣導大型車看不見的視野死角，以及內輪差的說明，辦理高三機車安全講座、防禦駕駛體驗。
- (12) 設計寒假學習單，讓學生瞭解學校周遭交通環境，進行省思與構思，提出自己的創意思考，設計交通安全號誌或標誌，完成一份跨領域的交通安全學習單。

- (13) 學生提出「延長南京東路五段 251 巷之人行道」構想，主動參與「臺北市參與式預算論壇」，獲得全市優選。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校既已規劃固定課程及時數提供學生學習交通安全，以往所辦理的交通安全宣導活動，若僅只是冠名「交通安全」的，如書法比賽、熱舞活動、校慶隊呼、服裝烘培作品等，無法從中學習較深的交通安全觀念及知識，建議可減量。
- (2) 交通部將於今(110)年依據各學習階段與區域舉辦 9 場次「交通安全課程推廣」增能研習，蒐集教學方法與教學過程之回饋意見。學校具備典範案例，建請指派代表協助交通部訂定可行的課程推廣內容。
- (3) 交通安全宣導手板非常實用，也很精美，欠缺實際宣導情景，建議應多呈現宣導活動實況。校園內人車動線規劃，建議以校園平面圖加繪路線指引，再輔以文字說明，效果應該更好。
- (4) 交通安全常識測驗，建議測驗實施，無論測驗內容、對象應加以分級實施為妥。
- (5) 校門前右側健康路 325 巷弄巷口標誌桿，因懸掛標誌步步升高，造成閃黃燈號懸掛位置超高，建議降低處理

(三) 新北市私立金陵女子高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新北市三重區重新路656號，校門臨重新路，東側臨環漢路一段，往南可達新莊、泰山地區，經由大漢橋、新海橋可達板橋、中永和地區，往北可通往三重，經中興橋、台北橋可抵台北市中心區，經由思源路往西可以連接二省道，重新路、環漢路屬南北向交通幹道，交通流量大。為一所私立女子普通完全中學，全校師生1,951人，含日校國中部學生1,076人、高中部學生749人，教職員工126人。學生上放學搭乘大眾運輸工具佔60.10%)，包括捷運5.15%、公車54.95%，家長汽車接送21.14%、機車接送13.87%，騎乘自行車0.79%，步行4.10%，校內設有汽車停車位101個，機車停車位99個。重新路前校門規劃設置家長機車接送區，環漢路後校門規劃有完整的家長汽車接送區，搭乘大眾運輸工具步行學生則由校門進出，輔以導護教官、警衛及交通服務隊於校門口處指揮及管制交通，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 設有交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，學務主任為執行秘

書，教務、總務、輔導主任、生輔組長、教官、訓育組長、志工隊長、家長會會長、年級導師以及學生代表為委員，共同推動交通安全教育，組織健全充實。

- (2) 針對學校週邊交通環境進行 SWOTS 分析，掌握優勢及機會提出重要行動策略，另結合學校各處室資源及專業，盤整校內停車場設施、校外路口標誌號誌設施等設置，學校能透過道安資訊網，將學校週邊肇事熱點加以分析，作法甚佳，並參考道安資訊網之學校週邊熱點繪製安全路線圖及愛心服務站。
- (3) 停車場規劃完整，建築物分三期建設 88 車位，但停車場作整體連貫規劃設計，出入口設於校園後方環漢路，前校門設有洽公車位 12 個，前門設有家長機車接送區，後門設有汽機車家長接送區，校園內無車。學校近 2 年編列交通安全相關經費逾百萬元，積極整建空中花園木棧板、全校 AC 路面重鋪等改造校內行人通行安全環境，籌措志工、導護老師保險費等，以提高執行校園師生交通安全工作之保障。
- (4) 積極改善學生通學設施，包括協調校門前公車設站調整位置，重新路五段 656 巷環漢路口慢車道綠燈秒數，方便家長接送離校併入環漢路往南綠燈長度。依道路管制環境分別規劃汽機車接送區，前門口設置機車接送區，於新生家長會宣導，家長皆能有秩序配合校方規劃之動線，規劃後門汽車接送區，宣導汽車接送之家長移至後門接送。
- (5) 學校規劃交通安全教育校本課程地圖，參考交通安全教育五大守則及五大運動，融入語文、數學、社會、自然、藝文、健護、國防等領域，架構完整有具體教案設計與學習單可檢視學習成果。健康與護理的 CPR 教學、與英文科的看圖作文，描述行走使用手機及不專心所帶來的負面影響，結局由學生發揮，二課程分別學習交通安全的實作及觀念思考，均為成功的融入案例。
- (6) 能運用班會通告、週會講座、學校網頁、校內公佈欄、家長日宣導、新生訓練、教師研習等管道宣導交通安全教育。各班於班會課觀看國外交通安全影片，討論並分享影片內容，另有於學校網頁的交通安全教育專區設有影片提供學生自主學習，完成心得回饋學習單。
- (7) 針對校外交通意外事故共 7 筆進行分析，包括國中及高中學生搭乘機車時發生之意外事故，除持續宣導搭乘機車佩戴安全帽之重要性，可分析其肇事型態(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，研擬改善對策以使學生瞭解搭乘運具的安全，甚可向駕駛者宣導。

- (8) 圖書館，設有交通安全專區，在區內有置放腳踏車提供教學用，相當不錯；另外，在入口處有設置電視撥放交通安全影片，重點在影片內容非常適合學生及教職員工觀賞，對提升交通安全助益頗大，顯見學校對交通安全教育的重視。
- (9) 注重品格教育，宣導公車搭乘禮儀，逐年檢討公車投訴案件有具體成效。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會校內委員組織健全，惟可多納入鄰近相關單位人士擔任顧問，如派出所、公車、捷運站方、里長、民代等，以協助校方處理交通安全議題。
- (2) 有針對學生上放學使用交通工具進行統計，惟國中部與高中部放學時間有所不同，建議應分別呈現，並繪設師生上放學使用汽機車、自行車或步行的出入動線分佈，根據動線的交叉衝突點，以檢視目前人車分道、時間分隔的措施是否完整，以減少可能的危險因素。
- (3) 前校門臨重新路設有家長機車接送區，重新路車流量大、車速快對接送機車進出隱藏潛危險，建議請市府協助，在校門口外側車道加繪黃色網狀線，藉以提醒經過車輛，提升交通安全。
- (4) 環漢路一段後校門左右兩側之側車道設有家長汽車接送區，北側有學校地下停車場出入口，上放學期間家長接送汽車容易與進出停車場汽車形成衝突，建議校沒北側規劃為匯出車道、南側規劃接送停車區，以提升交通安全。
- (5) 環漢路一段後校門南側之側車道家長汽車接送區旁人行道與圍牆之間還有綠地，建議如維持綠地則草坪應定期修剪或植栽美化，以增加環境之親和力，對於接送區之安全促進可提升效果。
- (6) 地下停車場之車道線等交通標線，部分與法規不符，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」，避免發生錯誤而混淆，影響交通安全。
- (7) 未來校園三期整建工程，建議應將教職員停車場納入整體運用之規畫設計。

(四) 臺北市立臺北特殊教育學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位處士林區忠誠路二段與天母東路交會處，校門臨忠誠路二段207巷，對外聯絡主要經由忠誠路，往北接天母東路，往南接士東路，東側緊鄰啟明學校、三玉國小、天母國中，南側隔207巷面對臺北市立大學天母校區及臺北市勞動局職能發展學院。是一所專收重度及極重度智能障礙、腦性麻痺及自閉症伴隨智能障礙為主的特殊教育完全中學，包含幼兒園、國小、國中及技術性高中部四個學制階段，全校學生共222人，包含幼兒園2班16人、國小部2班18人、國中部4班32人、技術性高中部18班156人，合計26班，未設夜間部。教職員工有190人，包含編制教師、懸缺代理教師、職員、技工友、校警、約僱教師助理員及兼任鐘點特教助理員。學生上學搭乘校車170人(76.6%)，搭乘復康巴士12人(5.4%)，家長公車接送4人(1.8%)，汽車接送31人(14.0%)、機車接送5人(2.3%)，學生放學搭乘校車170人(76.6%)，搭乘復康巴士12人(5.4%)，家長公車接送4人(1.8%)，汽車接送31人(14.0%)、機車接送5人(2.3%)，教職員汽車多與市立大學租賃停車位，校內設有汽車停車位8個(含身障停車位2個)僅供臨時停車所需，機車(自行車)停車位72個。每日學生搭乘學校交通車之人數最多，設有13條交通車路線，每日上放學皆由隨車教師助理陪同學生到校與返家，僅有1名學生自行放學回家，由導護人員送其至公車站，其餘學生均由家長自行接送上、放學。因應家長接送之車輛，多年前於校外人行道「上」設置家長接送區，主要是提供家長車輛停放，方便家長能安心走進校園接送學生。另於校內中庭設有臨時停車區，提供家長接送學生停放汽車或機車，特別是搭乘輪椅或行動不便學生，家長車輛停進校區可以縮短學生、家長行走距離，提供更方便貼心的交通服務。因開放中庭予家長使用，故本校嚴格實施人車分道，車輛由大門通行，人員則由警衛室前進出。

2. 訪視所見特色

- (1) 設有交通安全委員會，校長為主任委員，學務主任總幹事，教務、總務、實習輔導、會計及等一級主管及教學組長、生教組長、註冊組長及各部別教師代表為委員，聘家長會鐘珮綺會長、台北市導護志工小隊長家長會榮譽會長郭柏峰、社區愛心人士北投區永和社區發展協會林慧玲女士、社區天母派出所吳柏緯所長、三玉里羅志傑里長及世豪遊覽車有限公司林楷倫先生等顧問，組織健全因應特教生特性，積極改善交通安全維護與交通安全教育過程面臨的問題。

- (2) 忠誠路 207 巷學校側人行道在圍牆側，原設有美化環境的花圃幾乎占據人行道 3 分之 1 空間，在上放學期間交通車復康巴士停靠啟動升降機，運轉空間不足常造成堵塞及碰撞擦傷情形，為改善此一狀況，學校運用行政大樓補強工程施作，將花圃撤除挪出空間還予行人，大大降低學生及行人行走碰撞及停滯狀況，使行走動線寬敞順暢。
- (3) 在高級中等學校組的交通安全教育訪視，但學校呈現的是全面全學程，各學制包括幼兒園、國小、國中、高中部 15 年一貫，均有適性的交通安全教育單元設計，發展教材參與設計競賽，並依照特殊教育法擬定學生個別化教育計畫(IEP)，學校從 109 學年度第 1 學期起，已將交通安全課程呈現於教學設計表，除依規定每學年 4 節交通安全教育課程外，另將交通安全議題融入各科(跨科、跨領域及特殊需求)課程，以因應中度以上智能障礙學生學習特質所需。
- (4) 以五大運動、五大守則為交通安全教學基礎，再根據學生學習能力、學習需求及學習特質為考量，擬定 15 年一貫交通安全教育課程架構；因學生須不斷反覆練習、操作，故學校交通安全教育主要以連結特殊需求領域課程及職業教育課程。
- (5) 辦理淨化公園服務社區活動，參與之教師與班級主動響應，出發前對學生進行交通安全注意事項說明，如出門排路隊、行進路線及路況、過馬路要走行人穿越道、注意交通號誌變化等，訓練學生安全到達目的地。
- (6) 針對學生上放學、生活面臨的交通課題，積極規劃邀請三重汽車客運股份有限公司對招手示意搭車、下車按鈴議題進行宣導。邀請大有巴士股份有限公司入校進行車內緊急設備、內輪差及視野死角宣導。與大南汽車股份有限公司合作建置交通安全教室刷卡不扣款系統。
- (7) 自製或研發教材教具，仿製社區路口、設置交通安全專用教室、交通號誌體驗區、運用科技 VR、AR 進行體驗等創意教學，透過固定式自行車使學生身歷其境，體會在道路上騎乘自行車之感受，進而提升學生之交通安全觀念。
- (8) 學生約 70%為重度及極重度學生(心理年齡約國小低年級以下)，教師能依照學生學習需求、學習特性及學習能力進行教材編製及課程調整。教師除自行蒐集相關資料自製教材外，學校亦提供相關資料、網站資訊及教學設備教材教具，教師依照班級學生能力設計教學內容，依照學生個別能力設計個別化教案落實實施，並積極參加交通安全相關教材教具競賽均獲佳績。

- (9) 積極開發製作教學相關設備，包括交通標誌桌遊牌卡、自行車訓練臺、交通標誌牌、交通安全教學用模型車、交通安全遊戲地墊、交通安全桌遊、交通安全繪本、五大運動及守則標語，並落實實施訓練。
- (10) 布置行人穿越道地墊、號誌燈，仿忠誠路 207 巷穿越忠誠路之人行道長度 3360 公分，模擬訓練學生能在 56 秒內安全通過路口。
- (11) 為保障交通車上學生安全及情緒以及讓家長安心，學校邀請家長參加交通車愛心站長行列，目前以安排 13 線交通車共 40 名愛心站長，協助交通車發生狀況時安撫學生情緒及聯繫家長。
- (12) 因應上學到校可訓練自行入班學生，各由學校行政處室之教師及學務處組長，負責帶領教導學生入班，因應學生個別特性，著手引導訓練學生搭乘交通工具底校後進入學校班級之基本行的能力，備極辛勞卓見成效。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學生上放學均以搭乘車輛或家長接送方式，可依此規劃乘客的交通安全教育。對於重度及極重度學生，發展自我保護及求助技巧，如何應用在交通安全上，可提供有關單位設計教材及宣導的參考。
- (2) 學校具有專業的教學師資及課程規劃，教導學生察覺行的環境，可檢視交通安全五大守則、五大運動的內涵，協助回饋交通部門及訪視單位有關教育、宣導可補充的部分，以對身心障礙者提供更符合其需求的交通安全課程、教材及教導方式。
- (3) 訓練學生在 56 秒內走完忠誠路的行穿線，實在為難我們的同學，建議請市府交通局協助考慮在行穿線上設闢護島或開發設置符合學生穿越需求之交通設施，藉以提升身障學生通行之交通安全。
- (4) 學生於練習騎乘自行車時，因校園空間有限，常會在校園中庭及操場實施練習訓練，為了維護騎乘訓練安全，除應在場地分配、時間規劃作事宜的調配外，在學生騎乘練習時段應做好安全維護，與場地管控。
- (5) 75%以上學生搭交通車，交通車是重點，開車載客過程有何特別要求、做法?管好交通車安全就得到確保、招標的條件、經費預算應有特別的考量。交通車設愛心站長，協助上下車，家長交接清楚。

(五) 桃園市啟英高級中等學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於桃園市中壢區，校門臨中園路為具有中央分隔的六線道，往北連接中山高速公路內壢交流道，交通流量大，過高速公路往大園，往南連接縱貫公路中華路，學校東側面對中壢工業區，南、北兩側緊鄰社區住宅，西側為西園路為雙向二線道。為一所私立綜合高中，全校師生5,528人，含日校生4,584人、進修部學生688人，教職員工256人。日校學生上放學搭乘大眾運輸工具3,518人(76.8%)，包括校車3,066人(66.9%)、公車452人(9.9%)，家長汽機車接送178人(3.9%)，騎乘自行車26人(0.6%)，步行774人(16.9%)，住宿生88人(1.9%)，進修部學生上放學搭乘大眾運輸工具310人(45.18%)，包括校車231人(33.6%)、公車79人(11.5%)，家長汽機車接送77人(11.1%)，騎乘機車197人(28.6%)，騎乘自行車18人(26.1%)，步行86人(12.5%)，教職員多數騎乘機車126人(49.2%)，其次駕駛汽車80人(31.2%)，其中10人共乘，搭乘公車27人(10.5%)，步行19人(7.4%)，騎乘自行車4人(1.5%)，校內設有汽車停車位74個，機車停車位141個，自行車停車位40個。步行學生由大門進出，放學時出校門左、右轉沿中園路水圳隔離綠帶人行步道行走，往大江路、中華路、西園路，車輛由二號門進出，西園路43巷、49巷規劃有家長接送區，上放學時段輔以導護教官、警衛及交通服務隊於校門口處指揮及管制交通，維護學生上、放學安全。

及綠美化工程，將進行改造，改造重點為結合「水與綠」，維持既有植栽與水路，同時新設懸臂式人行步道，成為市民、工業區廠商、員工與學生的「安全通道」，並設置三處跨橋，讓啟英高中、西園國小學生可以安全上下學，提供市民安全優質的休閒空間

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員、學務主任為副主任委員、教務、總務、輔導、實習、人事、會計主任為委員，主任教官總幹事，教官、校安專員為幹事，另聘桃園市議員謝美英、中福派出所所長楊孟竟、永福里長黃寶貞、交通隊警官蔡佳男、家長會會長廖敏慧、全家商店長余燕桃為顧問，共同為維護學生交通安全，推動通安全教育，交通安全教育推動組織健全。
- (2) 對校本環境及特性進行交通安全 SWOT 分析，並配合 PDCA 模式分析作為，積極分析學校附近交通危險路口並進改善，於 110 年初已改善周遭三個路口交通標線，爭取桃園市政府經費完成校門口沿

中園路水圳旁的綠地人行道美化工程，塑造安全、舒適、綠意、流水的通學步道環境，增進師生通學及行人通行安全。

- (3) 能掌握網路資源如 168 交通安全入口網站、警政署交通安全宣導網站、交通局 E 路平安網站、公路局機車危險感知交通安全平台、各公眾影音平台、社群網站交通安全(平安熊)等，並鼓勵教師參加交通安全數位課程。
- (4) 交通安全教育融入商管群三個年級不同課程目標，包括國文、英文、數學、社會及美術等科，較特殊是紀錄施教班次。
- (5) 成立交通社團提供學生服務機會，參與校外研習與績優表揚。交通安全糾察隊共計 160 員左右，透過交通安全糾察隊研習活動後，值勤維護上放學交通安全。與永福里里長合作，由交通服務隊同學，對周遭鄰里巷弄實施環境整理，同時建立與里民間交通安全共識。
- (6) 校車入校實施人車分流，校內各路口禁止學生通行，停放近 80 部車輛有序，搭乘校車與放學路隊方向動線，分流人潮、規避危險路段，由各車車長與校車組人員管制安全事項。
- (7) 建立交通安全教育網，包括交通部、安全法規、道安資訊、機車考照、自行車安全、教材資源、新聞事件、駕訓補助、校園週邊危險路口、上放學路線等，可成為師生學習資源的網站。
- (8) 針對學生違規騎乘機車、無照駕駛等危險行為，與中福派出所合作，共同檢舉、輔導學生偏差危險交通行為，隨後建立資料庫管制違規騎乘機車。輔導成年學生接受機車駕訓，協助考取駕照，建立安全駕駛、防衛駕駛之觀念。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學生六成以上搭乘校車，可多凸顯在校車管理的特點，除每日出車檢查、校車督導編組與紀錄、校車逃生演練等，校車督導除針對學生的優缺點紀錄，亦可對校車的服務品質進行紀錄，如準點、行駛速度舒適度、個人服儀等。
- (2) 校辦學績效好，招生就順利、校園安全、教學品質、升學率就跟著提升，經校方統計學生騎乘機車發生事故，有超過五成為無照駕駛，除查緝無照駕駛、強化安全講習與約談家長外，請輔導無照駕駛學生上網學習危險感知的技巧。去年 5 件校安事故，日間部 1 件，進修學校 4 件，皆為機車事故，所以交通事故防制主要重點在進修學校學生的機車安全騎乘教育。

- (3) 西園路 43 巷、49 巷規劃有家長接送區，分成 ABC 三區提供家長使用，建議能區分汽機車接送區域，並搭配交通工程施作，以明確設置功能，讓家長及過路的用路人容易配合，以使車流有序。
- (4) 除以室內講授課程外，學生搭乘校車人數眾多，建議運用校車之外部資源展示內輪差、視野死角、逃生演練，以體驗操作式的方式，旅行結合路線規劃及安全叮嚀等方式，提升學習興趣及參與度。
- (5) 所設計的交通安全教育網站係以不同主題分列於學校網站，建議以學生的角度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。
- (6) 校園空間有限於上課時段仍有廠商、公務車輛進出校園，對校園安全有潛在的危險，建議，請學校是否在思考，如何還教學區一個安全無虞的空間。另放學時交通車必須停在校園內，與學生活動、教學區有所干擾，建議應考量將交通車與學生活動、教學區做適度區隔，或訂定有相關的管理規定，以確實有效維護校園內交通安全。
- (7) 校車放學時段由 2 號門駛出左右轉，目前已分段編組，每次放行約 12 車，左轉左出車輛會遇到西園路 57 巷口紅燈，可以建議交通局將號誌作程序進設計，或學校做好車輛左右轉編組。
- (8) 謝美英議員爭取設置安全廊道中園路旁大排整治、行人設施、美化工程，建置完善的通學步道，學校可把教學活動延伸至校外，包括人文、藝術、社會、交通安全等，活化親近鄰里公園步道。

(六) 新北市立樹林高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新北市樹林區中華路8號，校門臨中華路往北經溪城路往西可到樹林火車站、往東可至土城、連接65快速道路、國三高速公路土城交流道，往南連接中山路可達山佳、鶯歌地區，鄰近有大同國小、彭福國小，校園週遭交通便捷有樹林火車站(離校950公尺)、公車(校門口)及U-bike(樹中二街)可供選擇。為一所市立普通完全中學，全校師生2,679人，含日校國高中生2,347人、進修部學生75人，教職員工257人。高中部學生上放學搭乘大眾運輸工具計789人(64.7%)，含專車102人(8.4%)、公車589人(48.3%)、火車98人(8.0%)，騎乘自行車含U-bike71人(5.8%)，家長汽車接送107人(8.8%)，機車接送161人(13.2%)，步行92人(7.5%)，國中部學生上放學搭乘

大眾運輸工具計174人(16.9%)，含專車154人(15.0%)、公車19人(1.9%)、火車1人(0.1%)，騎乘自行車含U-bike25人(2.4%)，家長汽車接送49人(4.8%)，機車接送173人(16.8%)，步行606人(59.0%)，進修部學生上放學搭乘大眾運輸工具計30人(40.0%)為公車，騎乘自行車含U-bike20人(20.6%)，家長汽車接送5人(6.7%)，機車接送10人(13.3%)，步行10人(13.3%)，校內設有汽車停車位105個，機車(自行車)停車位186個。上放學時段、行人均由校園正門通行，樹中二街及中華路均有完善的人行道，在校門、樹中二街及中華路12巷等三個路口均有交通導護志工協助學生過馬路，在中華路12巷設有家長接送區、於上放學時家長能以汽、機車方式接送學生上放學，故上放學時段校園周遭道路以公車、小客車、機車居多。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會校長為主任委員，秘書為副主任委員，學務、教務、總務、輔導、圖書館主任、各年級導師為委員、主任教官為執行秘書，生輔組長為幹事，學生代表組成，聘家長會會長林銘鎮、和平里洪崑松里長、彭厝派出所及志工交通導護組長張綵馨女士等擔任顧問，於期初、期末召開會議檢視交通安全問題，包括人行道變電箱擋道、校門前停止線繪設、領有駕照學生騎乘機車入校問題，並擬定對策。
- (2) 索取相關機關海報、光碟等文宣、教學資料，於學校3樓交通安全教育宣導專區陳列，另於輔導室外及福利社放置宣導資料供全校師生運用，成立交通樂活館(情境教室)，顛覆傳統交通安全教室，除了提供交通服務隊服務裝備存放外，作為交通教育、交通宣導場所，活化地下室空間用途。
- (3) 交通安全教育融入國文、英文、數學、健康與護理及國防等科，實施交通安全教育制作學習單加強學生印象，於學期開始後由各班導師運用每週班會時機，實施交通安全常識教學，並運用近期肇生交通安全事故案例實施討論。
- (4) 將交通違規學生集中講習，訂有輔導目標，建立正確交通安全觀念，切勿抱持僥倖，交通安全從自我做起。
- (5) 辦理迷你馬拉松活動於校園圍牆外繞行，除強建學生體魄，可讓同學了解校園週邊交通及道路環境，可以規劃學生在步行時的講習，如知悉危險路口、觀察車流危險、如何運用標誌標線號誌或技巧通過路口等，是實際操作交通安全學習成果的良好時機。

- (6) 積極參與交通安全歌曲創作與翻唱、拍攝微電影，由學生社團同學翻唱及自創交通安全相關歌曲，對全校同學宣導交通安全。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全維護與教育推動成果書面資料，係年度工作歷程與成果具體展現，為訪視考核與業務傳承之依據，雖有逐項裝訂成冊，建議有系統保存與呈現，最好能將資料數位化。
- (2) 機車車棚，少數教職員機車有加裝手把套，另有一部機車缺左側後照鏡，均會影響行車安全；學生通學機車及教職員機車均有發現單件式(小飛俠式樣)雨衣，在雨天騎乘機車，將嚴重影響行車安全，建議學校多從安全角度加強宣導改善，藉以提升交通安全。
- (3) 現場檢視汽車停車場，普遍都已能車頭朝外停車，惟靠圍牆邊的斜向停車格位，由於設計規畫之礙於進出動線限制，執行上會遇到困難，應宣導老師停車進出多加注意安全，未來如有校園整體進出動線調整規劃，建議應以車頭朝外之停車方式設計繪設，藉以提升交通安全。另校內校門右側空地，繪設簡易虛線的停車格位，作為學校有高停車需求活動的停車格位，明確做好停車管理。
- (4) 家長接送區規劃在中華路 12 巷，家長車輛停靠對交通衝擊較小，惟接送前後需要彎繞，建議應繪製進出動線應廣為宣導，另目前汽、機車接送區規劃並未區分，建議衡酌實際運作，區分前後路段分別設置。
- (5) 學校週邊有完善的公車，所以學生交通車慢慢取消，走向交通車公車化，可依學生居住所上車地點，提供公車業者提供適當的各路線的班次或區間車，滿足學生上放學需求，如目前對指南客運的 847 路公車所做的建議。
- (6) 同學運用林俊傑的「江南」重新填詞翻唱，藉由翻唱、創作推動交通安全教育是美事，建議提醒學習智慧財產權教育，向原作者提出使用權申請，也是一種學習。

(七) 新竹縣私立內思高工

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

- (1) 學校位於新竹縣新埔鎮楊新路一段 40 號，校門臨楊新路，往北通往湖口、楊梅、龍潭，往南接中正路，往東到關西、接國三高速公

路、台三線，往西至新埔市區、竹北，再往南接芎林鄉，週邊鄰近有新埔國小及新埔國中、照門國中等。為一所私立綜合完全中學，全校師生 1,129 人，含日校生 1,044 人，教職員工 85 人。學生上放學搭乘大眾運輸工具計 916 人(87.7%)，含客運 37 人(3.5%)、交通車 879 人(84.2%)，家長接送 58 人(5.6%)，騎乘自行車 8 人(0.8%)，步行 62 人(5.9%)，校內設有汽車停車位 57 個(含身障停車位 2 個)，機車停車位 25 個，自行車停車位 30 個，校外對面停車場與新埔國小共用，可容納約 100 部汽車車格，供兩校教職員工停放車輛，車位數量充足。學生上放學期間實施人車分道，步行和騎自行車一律由大門進出，教職員工車輛由內思路側門進出，家長機車接送區位於校門口廣場左側及對面，於楊新路、內思路口有四座里里長、國小導護人員、交通服務隊及教官共同於路口執勤，中正路、楊新路口則有交通警察管制，以維學生通學安全，交通車計有 19 條路線行駛往新竹、楊梅、新豐、湖口、關西、竹東、北埔、二重地區，由楊新路側門駛出，有值勤教官指揮交通服務隊協助學生交通車安全通行。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員、家長會長為副主任委員、學務主任為執行秘書、主任教官為副執行秘書、教務、總務、輔導、實習輔導、人事主任、主辦會計、各科主任、教學、訓育、資訊組長為委員，生輔組長為承辦人，聘少年隊隊長邱言宸、新埔分局偵查隊陳彥均、新埔派出所所長李佳勳、四座里里長劉士相、新竹區監理所交通安全科長黃友川、新埔分局洪紹祐為顧問，組織健全，定期召開會議研議改善交通安全相關問題。
- (2) 107 至 109 年度交通安全教育經費運用於交通安全情境設置、無障礙停車格、機車及腳踏車車棚整修、校門口整建及照明、交通隊師生執勤安全等，投入金額達 730 多萬。
- (3) 融入交通安全課程包括電機科(字幕機、跑馬燈)、資訊科(小綠人、紅綠燈)、機械科(交通標誌 CNC 銑床作品)、多媒體科(交通影片拍攝)、國文科、英文科、全民國防教育及內省思靜課程等，其中英文課以交通部發行「『安全通過路口與大家說英語』雙語情境對話教案」之交通安全輔助教材融入授課，最具特色。
- (4) 於輔導室旁建置情境教室，將交通安全相關設備、裝置及文宣資料陳列，供學生瀏覽及使用，加深交通安全觀念。對於交通違規遭警方查獲的同學，由輔導老師實施守法觀念強化及心理輔導。

- (5) 每學期固定將交通安全教育列入宣導講座，每學期協請新埔分局交通隊、新竹安駕中心、國泰人壽等專題講座，實施入班宣導，其中國泰產險危險感知 VR 版技術運用甚具特色，提升師生學習效果。內思遊藝室，陳設技能課程針對交通安全的創作發明。
- (6) 針對校園週邊環境，建立 6 處安全熱點，除提醒學生注意交通安全外，偕同相關民意代表、鄰近學校、里長、交通隊等，多次會勘兩校主要道路楊新路、內思路，增設號誌、標線、反射鏡及行人空間等研提因應對策與改善工程，提升師生通學安全。
- (7) 學生通勤乘坐交通車，放學時依各路線排隊並依序憑車證上車，由教官及交通服務隊同學協助交通車進出楊新路北側門；步行到校同學，則規劃與新埔國小學生使用共同行人穿越道線過馬路，減少道路阻塞頻率。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全維護與教育推動成果書面資料，係年度工作歷程與成果具體展現，為訪視考核與業務傳承之依據，雖有逐項裝訂成冊，建議有系統保存與呈現，最好能將資料數位化。
- (2) 校園內人車動線規劃，學校現行做法雖有做到人車分道，不過外人如未經校方解說恐難瞭解，因為欠缺路線指引與分道功能(簡報檔案內容有)，建議以校園平面圖加繪路線指引，再輔以文字說明，附掛於學校網站或校門警衛室。
- (3) 前校園中庭仍設有少數停車格位，與球場間並無適當區隔，對於學生活動安全會有影響，在學校停車空間許可的情況下建議做適當調整。
- (4) 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。
- (5) 機車停車場，教職員機車有一部機車加裝手把套，會影響行車安全，建議學校多從安全角度加強宣導，藉以提升交通安全。
- (6) 學校交通車、搭車人數一車多、一車少，只要不超載都符合規定，以包車方式行駛交通車會有人數限制，公車、客運則沒有超載人數規定，以客運車為交通車載客到校，被挑戰違反路線、路權規定，

一部分會有檢舉都是利益衝突的問題，建議監理機關申請延駛讓程序完備，可參考公路總局推動的公車客運入校園計畫。

(八) 新竹市國立新竹高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新竹市學府路36號，校門臨學府路東山街路口，學府路往北接光復路、往南連接寶山路，東山街往西則進入市中心區，週邊有東園國小、新竹高商、培英國中、建華國中、清華大學、交通大學等學校。為一所國立普通高中，全校師生2,167人，含日校生2,005人，教職員工162人。學生上學搭乘大眾運輸工具計1,277人(63.7%)，含客運、火車594人(29.6%)、校車683人(34.1%)，家長汽車接送196人(9.8%)，家長機車接送268人(13.4%)，騎乘自行車111人(5.5%)，步行153人(7.6%)，學生放學搭乘大眾運輸工具計1,277人(63.7%)，含客運、火車594人(29.6%)、校車683人(34.1%)，家長汽車接送136人(6.8%)，家長機車接送303人(15.1%)，騎乘自行車111人(5.5%)，步行178人(8.9%)，校內設有汽車停車位107個(含身障停車位3個)，機車停車位115個，停車棚自行車停車位528個校內停車空間充足。學校距離火車站約1200公尺步行時間約15分鐘，學府路上公車路線眾多，學校週邊交通便利。學生上、放學主要以出校門口後直走往東山街方向行走，家長接送區於大門外左右側圍牆邊及食品路上，學生及專車一律由教官、校安人員帶領學生實施引導工作，以維護學生安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，校長擔任主任委員，並將各處室主任納編為委員，並聘請東山里理事長、東勢派出所、家長會委員擔任顧問，一起關心校園內外交通議題，於每學期初、期末召開，針對學校交通狀況提出檢討、規劃、宣達上級重要相關事項及針對決議案追蹤執行。
- (2) 運用校內各相關經費改善學校交通安全環境，包括規劃校內人車分道，設置教學區禁止車輛進入，自製校內路障管制標示、設置跳動路面、校內時速限制 20 公里、設置凸透鏡、加強繪製路面邊線、無障礙停車格、學校車棚重新整修、球場安全護網、無障礙坡道改建、購置交通導護裝備等，積極檢討改善校園安全環境。
- (3) 積極改善學校週邊通學環境，對外爭取市府交通處協助學府路、東山街路口鄰近路段繪設標線型人行道、設置通學行人專用號誌、學府路南向北時段性禁止左轉標誌，以提升學生通學安全。

- (4) 於各集會時機，運用學校跑馬燈、電視牆及學務通報加強宣導相關交通法規，並印發各項海報及宣導資料。
- (5) 對於屆齡 18 歲考照年紀高三生，邀請新竹市安駕中心講師針對機車駕駛安全及路權觀念實施演講，以加強學生對於駕駛機車安全的觀念，並配合校外會辦理輔導學生至新豐安駕中心實施考取駕照。
- (6) 對學生騎乘機車及自行車訂有管制規定，機車無照駕駛及未遵守交通法規者，除依校規處分，且須參加安全再教育。針對違規同學辦理交通安全再教育研習、針對保腦教育、強化機踏車安全等相關議題加強學生的交通安全概念。
- (7) 利用家長會粉絲專頁宣導近期有關交通宣導事項及導師 LINE 群組隨時關注每日交通安全狀況。學生常協助車禍民眾，扶起摩托車及收拾掉落物品，熱心助人，彰顯學校交通安全教育及品德教育之落實。
- (8) 在校本跨領域課程「美感敘事」融入交通相關議題，指導學生針對「竹中通學路之交通安全議題—資訊視覺化」做研究，能讓學生從蒐集資料當中學習交通安全，製作學校週邊交通地圖，報告放置展覽區供全校師生觀賞，也值得推廣及供他校學習。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校演藝廳的地下停車場，汽車停車均能車頭朝外停車，惟停車場出入口路幅不足，目前設有管制燈號及反射鏡提醒，因屬坡道、彎道顯有潛在危險，建議學校加強進出管制安全維護，並提醒師長減速慢行，以確保車輛進出安全。因行人出入動線需要，可在車道外側以白色虛線(繪 0.4 公尺空 0.6 公尺)繪設劃分約 80 公分寬，並標示或漆繪腳丫(人行空間)符號以為引導。
- (2) 學府路學校側校門至側門間圍牆邊花圃，建議適度修剪以利行人通行，並降低側門駛出車輛之視線阻礙。
- (3) 校門前學府路東山街口已設置行人專用時相通學號誌，並繪設交叉型行人穿越道線，目前開放通行時段為周一至周五的 8~9 點，建議學校檢討有無必要開放下午放學時段，藉以提升放學交通安全。
- (4) 校外環境做了很大改善，但校內部分建議以學校平面圖繪製車輛動線、學生行人動線圖，就可以知道哪些地點有交叉衝突、併行摩擦，就可以研提相關改善策略。

- (5) 校門左側規劃家長接送區，它存在兩難，既是人行道，又要規劃家長接送區，雖設有指示牌，但家長臨時停靠為避免阻滯後方車流，會將車停靠上人行道，反而造成被民眾檢舉違規，可以在家長接送區標示牌下方加掛附牌，以圖示標示。
- (6) 自行車約有 110 人，停車棚設在校門對面學府路路側，上學部分是順向，部分是對向，放學剛好是反向，進出應有明確的動線規劃、和管制作業方式。

(九) 南投縣國立暨南國際大學附屬高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南投縣埔里鎮鐵山路1-6號，校門臨鐵山路，往西進入愛蘭社區，往東接台14線中山路三段往埔里市區，再往南接桃米路往魚池、日月潭，往西可接國道三號高速公路愛蘭交流道，或沿台14線到雙冬、草屯，週邊有愛蘭國小、大成國小、大成國中、埔里國中等學校與埔里基督教醫院等。為一所國立綜合高中，全校師生1,157人，含日校生906人、進修部學生123人，教職員工128人。日校學生上放學搭乘大眾運輸工具計296人(32.7%)，含客運69人(7.6%)、專車227人(25.1%)，家長汽車接送104人(11.5%)，機車接送210人(23.2%)，騎乘機車17人(1.9%)，騎乘電動自行車8人(0.9%)，騎乘自行車31人(3.4%)，步行(包含住宿生)240人(26.5%)，進修部學生上放學搭乘客運大眾運輸工具計5人(4.1%)，家長汽車接送7人(5.7%)，機車接送3人(2.4%)，駕駛汽車28人(22.8%)，騎乘機車64人(52.0%)，騎乘電動自行車3人(2.4%)，騎乘自行車2人(1.6%)，步行(包含住宿生)11人(8.9%)，校內設有汽車停車位97個(含身障停車位6個、孕婦兒童愛心車位1個)，機車停車位70個，自行車及電動自行車停車位70個。學生主要來自埔里、魚池及台中市等地，以搭乘交通車及家長接送為主，交通車主要從學校側門進出，由南投客運派遣車輛協助學生上放學交通運輸，家長汽機車接送區則規劃引導至對面基督教醫院停車場，接送與步行學生為則由校門進出，輔以導護教官、警衛及交通服務隊於校門口處指揮及管制交通，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員、學務、教務、總務、實習主任為副主任委員，圖書館主任、進修部主任、秘書、主計主任、訓育組長、庶務組長、生輔組長、全體教官、教師會會長、學生會會長為委員，另聘南投監理站、鐵山里、愛

蘭里里長、埔里交通隊、愛蘭派出所所長、南投客運相關人員為諮詢顧問，組織健全。

- (2) 簡報架構完整，配合說明及照片圖表呈現各工作成果。自評表依照重點項目條列說明，容易迅速掌握質化及量化內容。現場電子化案卷資料設有目錄有系統地呈現成果績效，附有照片及紀錄，利於業務傳承。
- (3) 針對校園週邊交通事故熱點分析危險因素及研擬改善措施，增進通學環境安全。派員參加交通安全教育研討會及南區交通安全教育觀摩，以銜接最新交通教育觀念。
- (4) 邀請交通隊組長蒞校宣講及配合大型車視野死角體驗計2小時活動，統計有近七成師生參與，另舉辦機車交通安全教育研習、大客車乘客逃生演練及新生訓練演講。
- (5) 有多門課程融入交通安全，由任課老師自行設計教學教案，計有國文科之諸葛亮草船借箭融入霧中行車安全；英文科之交通安全警語及標語；數學科之交通事故數據蒐集與成因探討；物理科之摩擦力與摩擦係數單元，推算安全車距間；社會科之機車戴安全帽的決策；生物科之酒精對大腦的影響；多元課之受傷包紮、交通事故的國際比較國防課之易違犯交通法規認識；生命教育課之交通事故影片觀賞與反思。
- (6) 學生社團協助宣導交通安全，辦理和民眾互動的活動，如原青社(日月潭和觀光夜市)、儀隊(長照教學中心)，另於台中歌劇院辦理宣導活動。
- (7) 每週發行生活輔導週報宣導交通安全相關訊息，另於交通安全宣導走廊的選材具代表性，能選擇交通情境下用路人應注意的要點及行動步驟，使師生觀看後能於生活中應用；廁所張貼交通安全宣導的文章亦具深度，如道路戰爭三篇文章，可以激發師生思考交通安全的重要性。
- (8) 與埔里地區南投客運簽訂學生交通車合約書，彈性配合學校作息時間，提供部份學生上放學通勤服務，鼓勵學生搭乘大眾運輸工具，有效紓解上、放學時段交通壅塞及降低交通事故風險。
- (9) 藉由公路總局所建置之機車感知教育平台及應用國泰產險的手機 app 訓練學生危險感知能力，以多樣方式提升學生學習興趣及效果。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議協調愚人之友基金會前庭停車場或埔基護理之家前通道作為家長接送區，以利接送家長在路口配合號誌返回。
- (2) 學校側門左右兩側 10 公尺漆繪禁止停車標線，並請派出所協助執法取締，建立管制設施權威，另於大門北側圍牆加設與大門開啟連動之警示燈，提醒來車注意有車輛進出小心駕駛。。
- (3) 學校大門位處鐵山路彎道坡頂，東側有梅村路交會，對面有埔里基督教醫院護理之家大門，學校車輛出入口又設於路口北端，除加大路口停止線間距離外，使路口形成六岔增加路口車流交織複雜程度，運用雙時相號誌無法消除各路之前在之衝突，為了提升路口及師生進出安全，建議依鐵山路彎道現行縮小路口面積，重新設計校門進出動線，將行人線調整至入口南側，將車輛進出動線由原在警衛室後方，前移至警衛室前方設於入口北側，並重新調整小門後方廣場之水平設計。
- (4) 防止學生違規部分，學校只針對家長接送乘坐機車未戴安全帽部分加以統計，雖經學校輔導，已有明顯改善，惟仍嫌不足，建議，學校可增加上放學時段的查察，加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。(學校作法、違規學生均施以教、輔、訓三合一輔導措施，分從導師、輔導室及生輔組三方面同步輔導與規範，再整合與家長共同管教。

(十) 南投縣國立竹山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南投縣竹山鎮下橫街253號，校門臨枋坪巷，往北經地區性道路可接國道三號高速公路南雲交流道，往南連接台三線大明路達竹山市中心區，往西南到林內，往東北則到名間鄉，週邊有竹山國中、延和國中、鹿谷國中、瑞峰國中等學校。為一所國立綜合高中，全校師生1,270人，含日校生1,081人、進修部學生39人，教職員工150人。師生上放學搭乘大眾運輸工具(含客運、校車)有22.7%，家長汽車接送、步行34.0%，駕駛汽車6.8%，騎乘機車7.7%，騎乘自行車11.3%，校內設有汽車停車位86個，機車停車位100個(含教職員60個、學生40個)，電動自行車停車位30個，自行車停車位377個。學生主要來自於竹山、鹿谷、名間、集集、南投、林內等地等地區，學生上、放學以搭乘客運、校車為主，校門口附近並無公車站牌，附近站牌步行5-10分鐘至大明路，客運有員林客運、台西客運、台中客運需步行15

分鐘，公車班次較少有些學生須申請免早讀晚到校，或提早離校15分趕搭公車。校門前枋坪巷交通流量較少，家長汽機車接送區規劃校門兩側，輔以導護教官、警衛及交通服務隊於校門口處指揮及管制交通，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員、學務主任為副主任委員、一級主管、各年級導師、學生代表為委員，主任教官為總幹事、生輔組長為副總幹事，另聘家長會榮譽會長、竹圍里里長、員林客運站長、竹山派出所長、南投監理站長、豐晟汽車車行店長擔任學校交通安全教育諮詢委員，組織健全。
- (2) 盤點學校週邊易肇事路段，協同縣府工務局、里長、議員提出交通設施改善提案，完成校門口、環河路口、大明路等、夏王巷口改善工程。
- (3) 能依據交通安全教育課程最新發展的五大守則、課程架構的五大面向，應用在影片教材主題的分類，使學生能系統化的掌握學習重點，值得其他學校參考。
- (4) 規劃設置有「交通安全教室」、「停車棚學習區」、「交通安全學習區設備」、「交通安全廊道」等四個教學區，運用美術科專長，創意發揮布設，落實情境教育有助於學生認識交通安全。
- (5) 學校交通安全教育課程設計、融入與發展，由六大教學領域全面設計融入課程，並製作教學教案，包括國文科的孔明借箭延伸至濃霧中行車安全等應注意事項，英文科的 Traffic Signs on Road 與問路，物理科的行車安全之距離，地理科的隧道行車安全，全民國防課程的道路交通號誌融入直角坐標平面，美術的交通「漫」路四格漫畫，公民科的戴帽決策等。。
- (6) 能積極處理學生上放學發生交通事故及違規行為，蒐集資料並整理分析，包括行人、自行車及機車，肇事原因為未遵守號誌、未注意車前狀況、無照及未戴安全帽等，配合導師、輔導老師、教官及家長共同協助輔導矯正行為，值得其他學校參考。
- (7) 學生以「安全是唯一回家的路」為主題拍攝微電影，宣導學校學生較常發生之交通違規項目，運鏡流暢、學生演員表現自然，內容包括自行車檢查、戴安全帽、近路口慢行、視線左右掃描、慢車二段式轉彎、開車門注意兩段式開啟，大客車視野死角、大型車內輪差動畫影片宣導交通安全，作品專業可做為國高中學校宣導素材。

- (8) 於每年 9 月訂交通安全月，與交通部的交通安全月相互呼應，使師生結合社會議題時機，配合班會議題討論，另有校園安全週提供多元主題學習內容。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 宜詳加調查統計呈現師生於上放學時使用交通工具，汽機車、自行車或步行於校內的動線分佈，根據動線的交叉衝突點，以檢視目前人車分道、時間分隔的措施是否完整，以減少可能的危險因素。
- (2) 學校將家長汽機車接送區都規劃在同一段道路路段上，形成汽機車進出交織，由於機車機動性高，汽車的死角多，建議學校應將汽機車分設不同路線(段)，以確保接送區之運作安全。
- (3) 學生自行車還是有發現裝火箭筒，建議應從交通安全角度加強要求與宣導，並持續宣導停汽車時車頭朝外，電動自行車不得載人，腳踏自行車不裝火箭筒，機車不裝手把套。
- (4) 防止學生違規部分，學校只針對 108 學年行人未遵守交通號誌 6 人、乘坐機車未戴安全帽 3 人、無照駕駛 9 人，等加以統計，雖經學校輔導，已有明顯改善，惟仍嫌不足，建議，學校可增加上放學時段的查察，加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。(學校作法、前揭違規學生均施以教、輔、訓三合一輔導措施，分從導師、輔導老師、輔導教官(生輔老師)三方面同步輔導與規範，再整合與家長共同管教。

(十一) 臺中市立臺中工業高級中等學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市南區高工路191號，校門臨高工路，西側有工學六街路、東臨工學二街、北有工學路，高工路往東對外聯接台63中投公路，往西連接文心南路、復興路一段。學校鄰近烏日車站、大慶車站、五權車站及台中車站，各站均有公車可通達接駁，其中大慶車站可直接騎乘U-Bike。為一所市立技術型高中，全校師生3,736人，含日校生2,894人、進修部學生502人，教職員工340人。日校學生上放學搭乘大眾運輸工具計1,729人(59.7%)，含火車299人(10.3%)、公車客運1,053人(36.4%)、校車377人(13.0%)，家長汽車接送221人(7.6%)，機車接送198人(6.8%)，騎乘自行車178人(6.2%)，步行528人(18.2%)，進修部學生上放學搭乘大眾運輸工具計303人(51.0%)，含火車50人(8.4%)、公車客運253人(42.6%)，家長汽車接送12人(2.0%)，機車接送17人

(2.9%)，駕駛汽車2人(0.3%)，騎乘機車61人(10.3%)，騎乘自行車188人(31.6%)，步行11人(1.9%)，教職員通勤搭乘大眾運輸工具計13人(3.8%)，含火車3人(0.9%)、公車客運10人(2.9%)，駕駛汽車181人(53.2%)，騎乘機車117人(34.4%)，騎乘自行車25人(7.4%)，步行4人(1.2%)。校內設有汽車停車位366個，機車停車位150個滿足汽機車停車需求。位於高工路的校門、工學路的後門，均採內縮式設計、裝設車牌辨識系統管制車輛進出，人車分道車輛入校後由車道駛向停車場，人員則經水池步道及各大樓中央走道進入教學區，工學六街側門主要為行人徒步及學生機車、自行車出入口，高工路、工學路學校側均有完善的人行道，工學六街沿圍牆邊繪設有標線型人行道，臨大門、後門及側門附近有公車站(或站牌)3處，提供10線公車停靠。家長汽機車接送區則規劃前後門臨近路段，接送與步行學生為則由校門進出，輔以導護教官、警衛及交通服務隊於校門口處指揮及管制交通，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，校長為主任委員、學務主任為主任委員、教務、總務、進修部主任、教師代表1人、學生代表1人為委員，主任主任教官為總幹事，交通安全業務承辦人為幹事，另聘有永興里里長、家長會長、志工隊長、健康派出所主管為顧問，制定年度交通安全教育計畫，依分工執掌推動執行，定期召開委員會議研議改善相關問題。
- (2) 對校本環境及特性可進行交通安全 SWOT 分析，以理解優弱勢並掌握機會處理問題，已利用 <https://roadsafety.tw/> 道安資訊查詢網，建立學校週邊肇事熱點，且每個月更新了解附近事故的特性向師生宣導，以提醒師生注意特定危險路口及因應措施。
- (3) 學校大門、側門及後門均規劃人車實體分道，車輛不進入教學區，專車亦採專區停放，降低人車衝突潛在威脅。校門採用 Etag 辨識系統，輔助車輛進出管理，汽機車停車位符合師生需求，校園交通安全設施規劃完善。
- (4) 能建檔及分析交通違規及事故，顯示校方積極處理交通安全問題，統計發生 25 件交通違規，態樣包括違規穿越道路、無照騎乘機車，1 件事務為機車碰撞，改善作為包括講習、宣導及輔導考照。
- (5) 交通安全融入各課程教案，計有土木科、英文科、物理科、社會科、國文科、機械科、電圖科、圖傳科、教官室等，計 9 份教案有作業及學習單有具體資料可供查考。
- (6) 利用網路 google 表單功能，請學生進行交通安全線上測驗，統計學

生成績圖表分布，針對成績不理想學生進行輔導，配合抽獎活動提升學生參與興趣，透過學生線上簽閱或線上答題的方式與學生互動，以提升宣教成效。採用線上表單實施交通安全測驗，施作簡單易於操作，此規劃方式值得其他學校參考。

- (7) 宣導教師利用線上課程(教師 E 學院及校本自製數位課程)完成交通安全教育時數認證，4 小時完成率達九成以上；安排校園專家宣講、小班制教學、用餐時間收視短片等多元化方式使學生能累積學期 12 小時學實習時數，均超越原規劃目標，值得肯定。
- (8) 學生社團主動協助交通事故處理，維持交通秩序及傷患救助。導護同仁參加優良導護教師評選，總計 14 人次獲獎。
- (9) VR 體驗教室設有自行車騎行與汽車模擬駕駛，推動虛擬實境交通安全教育，透過虛擬實境學習，使學生體驗各種路況、交通管制設施及駕駛訓練，最大的好處是能從失敗中吸收經驗，亦能將錯誤導正。
- (10) 校園設置機車及腳踏自行車訓練場，以號誌燈及道路標線對申請停車證學生均施以訓練，使學生熟悉騎行技巧；另設置腳踏自行車維修場，結合科系開設課程提供師生維修服務，並提供愛心安全帽提升用車安全。
- (11) 交通安全教室，大都是違規學生輔導使用，透過交通大富翁遊戲學習，加深學習印象導正錯誤的道安認知，非常好。另有展示學生創作發明作品自動化停車塔，相當不錯。
- (12) 運用本市「鐵山腳」自行車訓練場，安排學生參加交通安全研習，習得騎乘技巧、基本維修、車輛調整及交通安全常識等，做為學校施訓時之種子師資。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 校園內雖已採人車分道，但主要通行車道係在教學區與操場活動區之間，停車區除地下停車場外均在教學區旁，均會有學生穿越衝突問題，建議透過停車格位旁、通道兩側環境改造、植栽美化加以區隔，以為校園安全。
- (2) 前校門上上放學期間雖有規劃人車分道管制，但事實上車輛進出校門左右轉仍與布型學生、行人動線有潛在衝突，另大門口並無號誌管制，車輛進出必須配合高工南路、工學六街之路口號誌，而前、後兩處街為 T 型路口，其車流運轉特性會造成進出校門車輛欠缺具

體時段穿越通行，建議可思考在高工南路口對應之圍牆開一車輛進出側門，缺口直通校內操場旁車道，除可消除校門之人車衝突外，亦可有具體的號誌管控進出校園車輛之路權與維護安全。

- (3) 家長接送區，於大門右側、後門右側對交通妨礙較小地點，各設置一處家長接送區，並公告接送時間、協請民眾配合事項，以維護學生安全，由於機車機動性高，汽車的死角多，建議學校應將汽機車分設不同路線(段)，以確保接送區之運作安全。

(十二) 臺中市國立中興大學附屬高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市大里區東榮路369號，校門臨東榮路，屬地區性道路，往西經大里仁愛醫院接台3線國光路二段、往北進入台中市南區、往南可抵霧峰，再往西對外聯接台63線中投公路，往東經內新市場至中興路、往北進入台中市南區、往南可抵霧峰，再往東對外聯接台74快速道路，週邊有永隆國小、益民國小、爽文國中、光榮國中、大明高中、立人高中等學校。為一所國立普通高中，全校師生1,1685人，含日校生1,553人，教職員工132人。學生上放學搭乘大眾運輸工具計620人(39.9%)，含火車39人(2.5%)、公車客運226人(14.6%)、校車355人(22.9%)，家長汽車接送182人(11.7%)，機車接送168人(10.8%)，騎乘自行車132人(8.5%)，步行451人(29.0%)，教職員通勤搭乘客運大眾運輸工具計6人(4.5%)，駕駛汽車91人(68.9%)，騎乘機車23人(17.4%)，騎乘自行車2人(1.5%)，步行10人(7.6%)。校內設有地下室汽車停車位135個，機車停車位90個，自行車停車位30個。學生上放學主要通行東榮路校門及益民路側門，兩處出入路口均實施人車分道，並有值勤人員及交通服務隊學生協助交通管制。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員，學務、教務主任為副主任委員，主任教官為總幹事，承辦教官為幹事，總務、會計主任、庶務、教學、生輔、訓育、衛生、體育組長、教官、班聯會會長為委員，國光派出所所長、國光里里長、長榮里里長、教師代表為諮詢顧問，組織健全定期召開會議研議相關交通改善問題。
- (2) 對校本環境及特性可進行交通安全 SWOT 分析，以理解優弱勢並掌握機會處理問題，爭取設置校門前通學號誌、改善家長接送區標

線繪設、設置駐車彎解決家長接送車輛併排問題，並積極爭取益民路及東榮路人行道整修案以維師生、行人通行安全。

- (3) 規劃辦理興附幸福好行 WinBus 無人駕駛電動公車體驗活動，使師生接觸交通安全科技應用成果，並認知大車的死角內輪差及自己本身要具備自我防衛的觀念。
- (4) 辦理對 53 號公車搭乘意見調查，有容納師生的意見做回饋，讓同學可對於公共事務進行相關反思及建議，改善提升公車服務品質。
- (5) 校方主動製作交通安全宣導單，由上放學執勤人員及交通服務隊學生發放給違停接送或違規跨越雙黃線迴轉之家長，有助於降低上放學時發生交通事故之機率。
- (6) 國文、物理、數學、英文、化學、自然、社會、地理、全民國防、健康護理等科目，設計有交通安全教育融入教學教案，提供雲端連結教職員生參考使用融入教學活動。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校在融入課程的方面做得很多，是非常好的一項措施，建議可以將相關安全、危險感知議題列入教發會討論的主題，讓大家互相交流，選擇適合學生的題材，如科展、報告、實作等方式讓學生藉交通安全教育題材，結合生活體驗，發揮學生創意，整合很多東西發展出不一樣的成果。
- (2) 學校辦理 WINBUS 無人公車體驗，對學生是一個非常新奇的活動，建議學校可針對貴校學生的素質及特性，鼓勵這樣高資質學生參與研習生活周遭題材及事物之相關論文的寫作或科技科展研究，這也可以結合學生升學需求。
- (3) 學校的校車目前由統聯承包，營運規劃非常有制度，可思考未來朝向公車專車化或專車公車化來規劃。
- (4) 有關學校地下停車場的使用管理，建議學校可以提一個停車場安全管理改善計畫，不只汽車及機車出入口、照明等，針對強化安全管理重新做一個檢視整合，提高整體的安全性。

(十三) 花蓮縣國立花蓮女子高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於花蓮市菁華街2號，校門臨菁華街，往西連接公園路、花崗街，台9線中正路達市中心區，學校後側門臨海濱街，可通海岸路、北濱公園，週邊有花崗國中、北濱國小、明禮國小等學校及花崗山田徑場、中正體育館。為一所國立女子普通高中，全校師生1,146人，含日校生1,028人，教職員工118人。學生上放學搭乘大眾運輸工具計34人(3.4%)，含火車2人(0.2%)、客運32人(3.2%)，家長汽車接送324人(31.5%)，機車接送162人(15.8%)，騎乘(電動)機車75人(7.3%)，騎乘電動自行車230人(22.4%)，騎乘自行車17人(1.7%)，步行185人(18.0%)，含住宿生155人(15.1%)，教職通勤駕駛汽車51人(43.2%)，騎乘(電動)機車62人(52.5%)，步行5人(4.2%)。校內設有汽車停車位57個，教職員機車、(電動)自行車停車棚車位71個，住宿生專用自行車停車棚車位78個，學生自行車停車棚車位26個，學生電動自行車停車棚車位150個。搭火車同學於火車站轉乘公車，搭公車同學依搭乘公車路線不同於離學校最近公車站牌下車再步行至學校，騎自行車(含電動輔助自行車)學生必須於門口下車步行牽車至停車場，步行學生於門口斑馬線依教官指揮通過馬路進入/離開校區。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，校長為主任委員，學務主任維執行秘書，教務、總務、主計、圖書館、輔導主任、庶務、訓育、生輔組長、家長委員為委員，主任教官為召集委員，交通隊隊長及花蓮交安講師擔任顧問，組織健全定期召開會議研議相關交通改善問題。
- (2) 學校周遭交通事故熱點圖能利用 <https://roadsafety.tw/> 道安資訊查詢網，查詢學校週邊熱點功能，了解附近事故的特性，能掌握校本環境特性，應用 SWOT 分析方法，針對弱勢及威脅研提對策，以提升師生通學安全。
- (3) 配合防疫政策，規劃全校學生在教室觀賞「168 交通網」影片及寫學習單方式，進行宣導。整理學生學習單之意見，做為未來辦理交通安全宣導之參考，學生亦建議此方式學習效果較佳。
- (4) 已有利用交通部最新之安全教育課程教學模組「機車駕駛應該會的事」、英文則有融入 traffic safety、物理有融入向心力、化學融入酒測、音樂課融入饒舌歌創作。

- (5) 舉辦校內校安主題四格漫畫，並發給獎金肯定學生參與。交通安全教育部分作品已配合情境及用路行為操作細節設計，顯見交通安全教育觀念已深植學生。
- (6) 因校園空間限制，機車考照與駕訓班合作，輔導適齡學生參加機車考照活動，並獲社區資源，資助交通費、餐費，舉辦機車考照班，學生只需繳交考照規費，25 位符合資格學生報名，學生接受駕訓班專業教練指導後，24 位順利考取駕照。
- (7) 學生自動探討交通安全相關議題，以「花蓮地區高中生使用電動(輔助)自行車通學研究」為撰寫小論文主題，參加第 38 屆高中地理奧林匹亞地理小論文競賽，榮獲「三等獎」及「海報優等獎」，學生透過研究蒐集資料，能夠充分了解交通安全相關法規(做中學)。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校區特色，多數的學生都會由菁華街出入，人行道改善持續努力，雖海濱街側門配合營建署綠廊計畫，規劃有完善的側車道接送區，但因區為要家長轉移到側門不易，建議繪製家長接送動線引導路線圖，並加強宣導。
- (2) 因家長汽機車接送比例高達 47.3%，應調查學生居住區位需求，前校門之家長機車接送區建議保留，另建議導入交通公路總局公車入校園計畫，增加客運班車班次或加開專車，以將低家長接送需求。
- (3) 學生騎乘電動輔助自行車比例高，其中 GAIN 品牌車數多，建議學校引進社區資源如廠商、捷安特自行基金會人員入校宣導騎乘安全與保養知識，並定期協助學生做檢修保養。
- (4) 統計學生使用電動輔助自行車的通學比例達 20%，請多宣導使用規定，鼓勵使用時配戴安全帽，另依照學生交通安全測驗，高二較高一的滿分率下降一半，建議持續利用各管道讓學生接觸相關知識。
- (5) 探索課程、奧林匹亞競賽寫作，四格漫畫作者讓畫中主角擬人化，化身成為交通安全宣導代言人，因應訪視評鑑或後續到交通權宣導活動，可以用說故事的方式、生活化的傳達，並讓故事延續。
- (6) 蒐集 108 學年度至今學生發生之事故，分析肇生原因，自摔比例高，亦有未注意車輛開車門，建議除分析肇事時間，對於碰撞型態及肇事原因可再深入，以針對原因輔導學生建立正確觀念及用路行為，可利用公路總局的危險感知平台引導學生辨識危險因子，減少自摔危險。

(十四) 高雄市立六龜高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於高雄市六龜區光復路212號，校門臨光復路，往北經台27甲線連接台20線南橫公路可通寶來、甲仙，往南經台27甲線連接台27線到屏東，連結台28線到美濃，屬偏遠山區。為一所市立普通完全中學，全校師生267人，含國中部117人、高中部93人，教職員工57人。學生上放學搭乘客運(含交通車)大眾運輸工具計60人(28.6%)，家長汽、機車接送55人(26.2%)，騎乘機車7人(3.3%)，騎乘自行車30人(14.3%)，騎乘電動自行車5人(2.4%)，步行(含住宿舍)53人(25.2%)，教職員通勤自行開車24人(42.1%)，騎乘機車4人(7.0%)，步行(含住宿舍)29人(50.9%)。校內設有汽車停車位44個(含身障停車位4個)，機車停車位15個，自行車停車棚一座。規劃有通學步道，上放學採人車分道，校門有警衛、校長或學務主任及值週導護，老師、教官則於通學要道巡邏導護，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員、學務主任為副主任委員、教務、總務、輔導主任、生輔、庶務組長、教師會代表、家長會會長為委員，六龜分局偵查員、義寶派出所所長、高雄客運六龜站站長為顧問，組織健全定期召開會議研議相關交通改善問題。
- (2) 積極申請教育部偏鄉交通車經費補助、自行車安全駕駛訓練班、防制學生交通違規及事故計畫，辦理學生上放學接送租用事宜，進行車長及副車長訓練，協助管理交通車行車安全，以改善學生通學及提升教職員交通安全意識。
- (3) 於學期初末時機、升旗集會場合、童軍課程及社團活動，運用學校電子布告欄、無聲廣播、自行車營隊活動、校外教學活動宣導各項交通安全法規及注意事項。
- (4) 邀請六龜分局到校辦理教職員工「機車駕駛、自行車騎乘安全校園巡迴教育」，並將攪拌水泥車開入校園，介紹防禦駕駛觀念與大型車內輪差實境體驗活動，善用外部資源應用於師生能接觸交通安全教育資訊及體驗課程。
- (5) 校園結合交通部交通安全月活動設置宣導標語、交通標誌標線號誌及情境海報，校園宣導事項 PO 文 FB 粉絲專頁，並轉貼至社區粉

絲專頁「六龜大小事」，進而對家長與社區推動宣導交通安全教育。

- (6) 利用六龜分局資料統計學生發生事故地點、原因及建議改善措施，以記過銷過、愛校服務機制輔導學生，配合六龜分局協助本區上放學家長及學生騎機車未戴安全帽，並進行目標管理。
- (7) 利用臉書結合社區資訊宣導近期有關交通宣導事項，建構交通安全學習網站，以自治幹部及形象大使拍攝交通安全宣導影片。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 宜呈現師生於上放學時使用汽機車、自行車或步行於校內的動線分佈，根據動線的交叉衝突點，以檢視目前人車分道、時間分隔的措施是否完整，才能具體規劃導護人員配置與配合校內的情境布置如標線、標誌提醒師生注意，以減少可能的危險因素。
- (2) 學生居住區位極度分散，偏遠優先鼓勵住宿經營，其次部分學生居住地交通路線不適合大巴士，可依學生居住分布區域路線，完整規劃大型交通車、中型交通車，並可透過校際的合作，共同經營，或可透過高屏澎區域運輸發展研究中心，引進 DRTS 需求反應運輸系統。
- (3) 學校位處偏鄉居住區為分散，交通不方便，對於目前有違規無照騎乘機車情形，可遊說家長無照騎車之利害關係，轉移騎乘電動自行車是一種方案，或可採募集方式，但要給騎乘教育。
- (4) 校園停車區位規畫可再精進，部分教職員住學校宿舍，停車位規劃可就近安排在宿舍區，通勤行教職員停車位可規劃在高中部前停車場或前庭，就可以將國中部教室前與操場間的空間整體規劃成學生活動區，就可以做到完全人車動線分離，以為校園寧靜與安全。
- (5) 高中部、國中部、專業教室呈門字型分布，但樓層不相連結，要將其打通連結雖有些法令、背景限制，但可再做努力爭取，如無障礙環境的打造。

(十五) 高雄市私立樹德家商

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興路116號，校門臨建興路，屬地區性道路，往西連接大順二路，往東連接正忠路、大昌二路，均可與區域內幹道台1線

九如一路、民族一路連接，鄰近有科工館及科工館火車站。為一所私立技術型高中，全校師生4,725人，含日校生4,132人、進修部學生251人，教職員工342人。師生上放學搭乘大眾運輸工具計2,554人(60.0%)，含火車、公車609人(12.9%)、專車1,945人(47.1%)，駕駛汽車90人(1.9%)，家長汽、機車接送518人(11.0%)，騎乘機車617人(13.1%)，騎乘自行車162人(3.4%)，步行784人(16.6%)。校內設有汽車停車位109個，地下室機車停車位260個、自行車停車位350個。鄰近科工館火車站及大順路、建興路計有11線公車設站，另有校車54條路線，因此交通非常便利，遠道同學如有住宿需求可申請住宿，亦有遠道同學直接賃居學校附近(每學期賃居生約54位同學)，為維護學生上放學通學安全，成立交服秩序大隊配合教官執行大門及側門路隊管制及校外安全維護工作。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員、學務、教務、總務主任為副主任委員，訓育、庶務、營繕組長為委員，主任教官為總幹事，承辦教官為幹事，家長會會長、三民分局交通組組長、爵民派出所長、寶興里里長為顧問，組織健全定期召開會議研議相關交通改善問題，另設有交通安全教育推動小組分別負責融入教學、宣導活動、情境布置、經費核結事宜。
- (2) 能掌握校本環境特性，應用 SWOT 分析方法，針對弱勢及威脅研提對策，以提升師生通學安全，包括協調市府相關單位針對校園週邊路口增設行人觸動號誌、家長接送區標線繪設、大車停等區繪設、公車站牌位置調整等安全維護設施，及檢討感善相關安全措施，包括校內停車場出入口蜂鳴警示、車道減速設施、車頭朝外等標示，積極島造校園交通安全環境。
- (3) 步行學生人數眾多(30 分鐘約需疏散 1000 人)，校車、學生交通車次頻繁(每日上放學共計 160 車次)，學校主要對外道路路寬不足車流量大，能律定車輛動線，達到人車分道，上放學時大門時間差人車分道管制，確保校園行車、用路安全。
- (4) 師生騎乘機車人數達 617 人佔 13.1%，學校對各班實施騎乘機車(電動車)人員普查並建立資料庫，從中了解學生騎車原因，加強交通安全高風險人員輔導，希藉此降低學生無照駕駛及交通意外事故。
- (5) 學校清楚整理校安通報交通事故資料 110 年有 57 件，可更深入分析肇事的樣態，針對較主要的違規錯誤，邀請適當的專家至校進行交通安全研習，去個資後，可以作為宣導個案，不只讓當事

者也要讓其他學生知曉安全駕駛行為，以避免類似的交通事故再次發生。

- (6) 能建檔及分析交通違規及事故，顯示校方積極處理交通安全問題，對於學生「無照騎車」訂定量化改善目標，研訂 8 項預防學生事故預防處理與違規具體作為，包括講習、宣導及輔導考照，結合行政人員、導師及輔導人員會同家長及學生共同投入。
- (7) 校園週邊道路設有 11 條公車路線及科工館車站等公共運輸，樹德家商輕軌車站預計將於 2023 年完工，整體而言，學校之大眾運輸系統尚屬健全，學校應著力於行塑學生使用大眾運輸工具之學校文化，推行「我不無照騎車、我驕傲」運動，特別應該要跟學生強調雙載一旦肇事後續之法律責任。

3. 訪視委員建議改善事項

- (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) 有關融入教學，資料呈現只有全民國防課程，較詳細並有學習單，其他國問、英文、資訊、社團歲有提示進行融入教學，為欠缺相關教案設計佐證，有關融入教學部分可再持續擴大，建議通安全教育委員會應多納入更多的教師代表，以促使更多的課程可以融入交通安全教育元素。
- (3) 學校設有立體停車場提供教職員供停車使用，惟操場與教學大樓間仍設有部分停車格位，在停車空間整體運用足夠的情況下，應適度將活動區與停車區作適當獨立區隔，以為教學活動之安全。
- (4) 校園週邊無 UBIKE 站，最近為科工館，建議可協調設置提供給學生轉成騎乘，惟須考量學校端附近設站位置選擇，最理想學校週邊都設置，另外也要建議市府協助建立學校週邊自行車道系統，另外設站後必須因應騎乘需求供應車輛調度上架。
- (5) 學生居住區位遠，透過自購、租用行駛交通車是維護交通安全的上策，配合公共運輸系統實施交通車公車化，甚至實施公車專車化。以求降低家長接送、騎乘機車。
- (6) 前校門交通車出口建議在建興路的車道邊、騎樓，設置連動警示燈，當有車輛駛出，警示燈亮啟，提醒往來人車注意，以維安全。

- (7) 為何維護上放學學生通行順暢，降低與社區車輛摩擦衝突，側門建興路 118 巷與 118 巷 33 弄，建議規劃通學巷，在上放學時段實施期間車輛只出不進，並請市府交通局及相關單位協助設置相關管制牌面設施。
- (8) 騎乘機車人數(包括進修部)約 600 人以上，機車騎乘技術、安全教育是重點，仍存在無照騎乘機車，多疏導搭乘大眾運輸工具，學校確實統計學生無照騎車情形，違規情形仍相當嚴重，建議校方能加強輔導，鼓勵與協助屆齡可考照學生之輔導。

(十六) 臺南市國立臺南高級海事水產職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺南市安平區世平路1號，校門臨世平路對面為一般住家，東側為同平路設有側門對面為大型停車場，南側臨同平路，西側為世平一街，同平路、城平路在學校側均有完善的人行道系統，學校週邊有設有臺南海事站、城平路碧海碼頭站、世平一街口公車站。經由北安路往東進入台南市區，經由四草大橋往北可達安南區鹿耳門。座落於安平港區內，平日上放學時段除附近住戶外，鮮少外來車輛車流順暢，僅因部份家長接送學生車輛稍多。為一所國立技術型高中，全校師生1,012人，含日校生909人、教職員工103人。學生上放學搭乘大眾運輸工具計338人(37.2%)，含公車114人(12.5%)、校專車224人(24.6%)，家長汽車接送71人(7.8%)，機車接送202人(22.2%)，騎乘機車81人(8.9%)，騎乘自行車134人(14.7%)，步行46人(5.1%)，住宿37人(4.1%)，教職員通勤駕駛汽車58人(56.3%)，騎乘機車45人(43.7%)。校內設有教職員汽車停車位154個(含身障停車位5個)，機車停車位183個，自行車停車位20個，學生機車停車位127個，自行車停車位160個。學生來源主要為安平、安南、中西區及南區，次要來源為北區；學生通勤以腳踏車、電動車、家長接送及府城客運2號線為主。學生上、放學時段落實人車分流，學生專車於同平路校門對面大型停車場停車，學生於人行道下車後徒步進入校園，校門有教官、警衛、交通服務隊交通指揮管制，以維護師生上放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，校長為主任委員，一級主管及有關職務人員為委員，金城里的里長及安平派出所所長為顧問，定期召開會議。

- (2) 學校週邊道路交通環境單純，學校仍積極投入與市府相關單位檢討改善營造交通安全環境，包括爭取側門路口設置通學號誌燈及行人號誌、行穿線、公車候車亭及停靠區、家長汽、機車接送區等，校內漆繪人車分道標線、停車棚標示、反光鏡、速限等交通安全維護設施。
- (3) 融入教學活動之具體作為包括全民國防教育科、健護科、地理科、資源中心、輪機科、食品科、交服社等，其中以針對本校盲生設計交通安全課程，運用聽覺、手杖安全穿越馬路，以及利用情境走廊模擬行車規則、行使道路應注意事項及酒駕情境模擬較具特色。
- (4) 規劃人車分道，行人入校門口後行走右側進入、教職員工車輛由大門口進入、學生專車則停靠側門；並有教官、警衛及交通服務隊協助引導。專車設置車長，上車前完成編排路隊及點名後統一發車，落實人車分道管制；並安排交通服務隊於路口引導，規劃完善。
- (5) 因應學生騎乘機車需求，加強安全管理，訂定「防制學生機車肇事實施要點」，律定具機車駕照同學騎乘機車安全事項，並運用公開集會時機實施宣導，維護學生行車安全。

3. 訪視委員建議改善事項

- (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。另外交通安全委員會顧問群，雖有將里長及警察派出所加入，如能再將交通相關機關團體及民意代表加入對相關事務推動更有助益。
- (2) 目前學校車輛主要由世平路口進出，將會面臨校門出入動線與同平路動線衝突，學校既然在同平路設有校門，建議重新規劃思考校園行車動線，劃分好教學區、活動、停車區，可將車輛進出改由同平路大門進出，世平路校門改為步行、家長接送學生出入；車輛由同平路側門進入可右轉或直行，平常車輛只行駛至莊敬樓前通道，往後校園劃分為學生教學區、活動區。
- (3) 學校租賃有交通車，公立學校會面臨招標問題，長遠考慮應將學生通學需求所租賃交通車轉為常態的公車來載運，實施專車公車化的策略，公車化以後業者會有交通部的大眾運輸補貼，除了減輕學生負擔外，亦可降學校對專車管理的壓力。

- (4) 學生騎乘機車人數雖只有約 81 人，可能存在無照騎乘問題，除了多疏導搭乘大眾運輸工具外，機車騎乘技術、安全教育是重點，他的觸發點可以從自行車騎乘的安全駕駛做起。
- (5) 交通「安全」教育，除了安全，亦與多個議題，如品德、生命、科技、資訊、法治等有關，係值得師生學習的生命安全技能，學校為培育海事領域相關技術之專門學校，可思考及設計與海運領域議題有關之交通安全教育課程。
- (6) 世平路目前無人行道設置，上放學期間會有通行需求，建議在學校側可建議市府協助增設標線型人行道，以維護學生通行安全。

(十七) 嘉義市國立嘉義高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於嘉義東區市中山路7號，校門臨中山路往西通往市中心區、往東連接東側的啟明路、南側的公明路，通往緊鄰的嘉義公園、嘉義棒球場，西側有新生路為貫穿東區外環南北的主要道路，週邊有嘉義國中、華南高商、嘉義高中等學校。為一所國立技術高中，全校師生1,491人，含日校生1,328人、進修部學生22人，教職員工141人。學生上放學搭乘大眾運輸工具計495人(36.7%)，含火車19人(1.4%)、客運476人(35.3%)，家長汽車接送155人(11.5%)，機車接送177人(13.1%)，騎乘機車291人(21.6%)，騎乘自行(含電動)車141人(10.4%)，步行84人(6.1%)，駕駛汽車(進修部)7人(0.5%)。校區內停車設施位在禮堂及進思樓地下室與週邊車棚，區分學生、教職員工與友善車位。上、放學期間大門實施人車分道，以步行學生為主，公明路側門設有家長汽機車接送區，進出以學生自行車、機車進出為主，其次為學生步行，上放學時段均輔以導護教官、警衛及交通服務隊於校門口處指揮及管制交通，維護學生上、放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員，秘書、學務主任為副主任委員，主任教官為總幹事，教務、總務、人事、主計、進修、實習、輔導、圖書館主任、訓育、庶務、生輔、教學組長、家長會會長、前會長、導師代表、學生代表為委員，東興里里長、南門派出所所長、監理所相關人員、路老師為顧問，相關會議紀錄散見於行政會議、校務會議。

- (2) 能設定交安零事故之目標，透過健全之交通安全委員會執行計畫，國立學校積極與地方政府、監理站合作，申請嘉義市政府經費補助，運用經費改善學校周邊交通環境，校內包括交通導護裝備、防滑地磚與人車分道地磚、易滑路段鋪設防滑塗料、停車格位標線、路口情境標線繪設等。校外包括標線重繪。
- (3) 學校設有各種傳播媒體(電子看板、宣導網站、公播電視等)，並播放交通安全標語、標誌、警語與微電影等，藉以深化全校師生交通安全知識。圖書館展示廣告設計科宣導勿酒駕宣導海報「醉久」、「酒罪」、「生離」、「死別」的作品，樓下展示櫃建構交通安全情境走廊張貼同學創作紀實照片、標語、標誌、海報、新聞與最新法令等，時時提醒學生注意交通安全。
- (4) 邀請國泰產險到校辦理用路安全危險感知 VR 設備體驗活動；邀請創世基金會曾銀華小姐到校辦理「交通安全維護尊重生命價值」交通安全教育宣導；請嘉義監理站協助辦理交通安全研習課程(機車考照、酒駕模擬、大客車死角等體驗活動)。
- (5) 授課教師完成授課計畫規劃，並落實教學執行工作，具照片與授課計畫可查，課程包括：全民國防教育科、國文科、英文科、數學科、地理科、體育科、會計科、地球科學科、公民與社會科等，以國文、地理及自然科結合情境經驗較佳。另班會討論交通安全的學習單具特色，結合觀念及情境實作，如四大守則、校內行的安全、發生事故應注意事項等。
- (6) 對學生發生之事故及學生違規事件加以比較並針對重點原因分析，如 108 學年度與 109 學年度事故發生率明顯下降 11 件，且其中未注意車前狀況與車速過快等事故發生比率，經宣導後具有明顯下降成效。矯治教育以法令宣導、案例宣教、現身說法與心得寫作等方式實施。
- (7) 建構交通安全教室「龍貓公車大富翁」情境教學場地布置，其中創作機車考照體驗彈珠台，由多位學生自行開發多種交安桌遊新玩法，將交通安全知識寓教於樂，運用於交通安全教育推廣甚具巧思。
- (8) 活動多元、內容豐富，讓學生充分、全面參與，落實融入式教學、社團推廣，交通安全教育無所不在，甚至推廣分享到鄰近學校、幼兒園。
- (9) 由老師帶領學生創作交通安全教育 RAP，並利用音樂課傳唱，使學生對於交通安全知識能朗朗上口；教官與學生共同創作交通安全教育宣導 Line 貼圖設計，並公布於校方交通安全宣導網站，提供免

費下載使用；為推廣交通安全教育理念特委請專家老師指導學生創作交通安全「說畫」，收編優秀作品，出版繪本全集。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 所整理的學校附件易肇事路口路段資料，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) 宜呈現師生於上放學時使用汽機車、自行車或步行於校內的動線分佈，根據動線的交叉衝突點，以檢視目前人車分道、時間分隔的措施是否完整，配合校內的情境布置如標線、標誌提醒師生注意，以減少可能的危險因素。
- (3) 校門內原鋪地磚改善、校內人車動線調整規劃區分，校門前庭與後動連結之通道以水泥空心磚阻隔車輛，較不明顯，建議擺兩個高花盆，既可美化又可達到阻隔效果。
- (4) 後校門穿越公明路漆繪有斑馬紋行穿線，考量實際自行車進出，建議配合進出方向在斑馬紋旁加繪一條白實線、兩端漆繪自行車圖樣的自行車道，如經費許可，可加設與前後路口連動號誌在上放學時段運作。

(十八) 彰化縣國立永靖高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於彰化縣永靖鄉永坡路101號，校門臨永坡路，往北通往埔心，往南進入永靖鄉市區可連接台1省道中山路，往北通員林往南抵北斗，南側隔著永波路39巷與社區相鄰，校園西側、北側則與未開發的土地相鄰。週邊有永靖國小、永靖國中等學校。為一所國立技術高中，全校師生1,252人，含日校生1,096人、進修部學生32人，教職員工124人。日校學生上放學搭乘大眾運輸工具計765人(68.5%)，含專車741人(66.4%)、客運24人(2.2%)，家長汽、機車接送92人(8.2%)，騎乘機車3人(0.3%)，騎乘自行車205人(18.4%)，步行51人(4.6%)，進修部學生上放學搭乘客運大眾運輸工具計1人(3.1%)，家長汽、機車接送5人(15.6%)，騎乘機車17人(53.1%)，騎乘自行車9人(28.1%)；教職員通勤自行駕駛汽車69人(54.3%)，騎乘機車38人(29.9%)，騎

乘自行車12人(9.4%)，步行8人(6.3%)。校內設有汽車停車位68個，機車停車位70個，自行車停車位252個。離最近公車站在中山路上，步行約15分鐘，學生上放學以學校專車為主。上學時段家長接送同學在大門兩側家長接送區下車，沿人行步道與步行同學由校門旁小門進入校園，騎腳踏車同學在側門前下車牽行至車棚停放，騎機車同學在大門前下車牽行至車棚停放，學生專車由大門進入校內讓學生下車；放學順序依專車、機車、路隊、腳踏車放行，學生專車、機車、步行依號誌由教官及糾察隊指示放學出校門，騎腳踏車學生由側門聽從教官及糾察隊指示放學，家長接送學生出學校大門至左右兩側人行步道等候家長接送。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，訂有組織職掌表，校長為主任委員，主任教官為執行秘書，生輔組長為總幹事，學務、教務、總務、實習、進修部主任、各年級導師代表、學生代表為委員，永靖分駐所長、全家便利商店負責人、國泰產物保險代表為顧問，定期召開會議。
- (2) 校內自用車、機車、自行車各別律定停放區域，並規劃停車棚及停車格，提供專車公司租賃停車場停放車輛，專車計有 18 輛(線)，放學時段專車為最先駛離，確定專車遠離後，再依序放行學生機車、行人及自行車，學校週邊交通環境單純，進出校園分道、路徑、先後次序規劃詳細，降低學生在道路上與大車爭道危及安全。
- (3) 運用「新生始業輔導」及「開學始業式」、友善校園週、交通安全教育宣導週、朝會升旗、班會及全民國防教育等課程時機，宣導交通安全相關資訊，邀請專家學者蒞校實施交通安全教育宣導，平時運用學校利用電子媒體(跑馬燈)、電子公布欄、校內公布欄宣導相關交通法規，建立各年級學生幹部 LINE 群組，增加宣導平台適時提供溫馨提醒。
- (4) 運用社區資源邀請「創世基金會」蒞校演講，邀請轄區員警蒞校實施交通安全教育宣導，提醒最新交通法規常識與重大交通事故案例分析，並教導學生如何有效戴好安全帽。
- (5) 學生搭乘專車比例近六成，除對車輛及駕駛嚴格稽查外，每學期定期辦理專車會議，針對專車路線規劃、學生發生之事故及學生違規事件加以整理、分析，藉由積極了解與主動協助改進。針對交通違規及肇生事故學生，除聯繫家長協請共同輔導、約束外，並由教官實施交通安全再教育。

- (6) 交通安全是一個很好的高中生自主學習的方向與主題。社會科或自然科皆可找到不錯的切入點。問題生活化，學生有感。例如利用統計去進行易肇事路段、路口的分析，進而找出減少肇事方法與對策。又例如利用地理資訊系統進行本校學生客運路段調整建議等。
- (7) 製作交通部道安資訊查詢網 QR code，發給各班張貼於教室公佈欄，提供師生查詢學校周遭交通環境 500 公尺內易肇事熱點及傷亡狀況，使全校師生瞭解本校易肇事路段，強化交通安全宣導效果，以降低車禍事件發生機率。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 校園周邊永坡路交通單純，交通動線規畫良好，校內汽、機車、自行車停車位充足，汽車停車位為分散在各棟教學大樓前，較難做到教學活動與停車區未完全分離，宜加強教職員宣導課間如需移動車輛應注意學生活動安全。
- (2) 交通安全教育活動正常推動，設置有交通安全教室，學生常出入處所設有交通宣導掛圖，為大圖輸出內容較制式化，欠缺因應學校特色創新設計觀點。
- (3) 交通車稽查落實，查察司機駕駛資格 65 歲 1 個月，目前招標過程尚稱順利，下年度會面臨免早自習問題，應提早因應，另公立學校須辦理招標採購，建議尋求交通車公車化，本地客運車路權應為彰化客運、或員林客運協助運送，或運用既有客運路線發學生專車，實施公車專車化。以大眾運輸作為學生交通車使用，除可免除招標作業外，公車業者又可以爭取大眾運輸補貼，減少學生車費負擔。
- (4) 家長接送區設於大門兩側，未將汽機車接送區分隔設置，易形成汽機車進出交織，由於機車機動性高，汽車的死角多，建議學校應將汽機車分設不同路線(段)，以確保接送區之運作安全。校門前左側畫紅線，意義禁止臨時停車，並設有上放學時段禁止停車標誌牌，還是無法滿足家長接送區管理需求，建議禁停標誌除標示上放學期間禁停外，附牌宜有家長接送區標示。

四、結語

訪視工作受到疫情影響，積極準備受訪學校經歷跨年的等待，除了要維持學校教學活動的正常實施外，隨時要因應疫情的變化維護校園的安全，經歷了兩個年度才完成 18 校的訪視工作。學校是一個人成長過程可以接觸到比較正規的交通安全教育場域，他的成敗攸關個人生命財產維護，在執行校園交通安全、學生上放學交通安全維護工作與推動交通安全教育，最基礎的工作就是組織、計畫、執行，通盤檢討、改善、塑造學校內外、週邊安全的交通環境，透過教學活動作為讓學生具備交通安全的知能與實踐，輔以導護與輔導作為執行日常的上放學安全維護工作，藉以維持學校正常運作，維護師生安全，創造教育價值。訪視過程除了進行年度成果考核外，又多了協助、輔導的作為，讓學校在維護交通安全工作有正向的發展。想要好好做事的，知道怎麼做就放手去做，不知道怎麼做的，除了積極尋找機會參與研討學習外，用來作為成效考核的具體指標與評分標準是最好的依循，當然還相關的交通安全教育推動工作手冊與行政指導。

受訪的 18 所學校在疫情的侵擾下，都能正常的依規定設置推動的組織、訂定執行的計畫，也能因地、因時制宜落實執行交通安全教育活動與維護學生通學安全工作，但在執行的過程細緻、執行的強度、周詳的程度、完整追蹤考核各校會有不同。每天上放學、教學活動的交通安全維護，也都能在教官、校安同仁、志工、警衛、學生的協助下落實執行，但要有完整的規劃、設計、執行計畫、成果檢討回饋，各校作法就有落差；交通安全教育的推動最基礎的宣導教育、活動教育各校也都有在推動，通常透過活動照片去呈現成果，但成果展現強度各校會有不同，尤其在交通安全教育投入的思維、融入式教學設計實施會有較大的落差。在今年訪視的學校中被評選優等以上的西松高級中學、嘉義高級商業職業學校、臺北特殊教育學校、臺中工業高級中等學校、暨南國際大學附屬高級中學、金陵女子高級中學等 6 所學校，有關組織計畫、教學輔導的執行成果在備審資料均能具體呈現，會脫穎而出的因素在於積極投入營造交通安全環境、擴大學生參與、學科融入教學開發具體教案、交通安全核心能力的培養、服務推展與行銷，已具備交通安全教育典範的水準值得鼓勵與推薦接受表揚，並做為日後推動交通安全教育效法之學習對象。其他未能得獎的學校，在訪視過程我們也看到您對工作的投入，守護著學生上放學的交通安全，為學生創造更優質學習環境，您默默的付出、辛苦的耕耘，維護了更多學校師生的生命安全。我們要藉助多數人的雙手給您鼓勵加油，並透過訪視工作讓您的寶貴推動經驗與成果分享給所有關心、致力於交通安全教育工作的每一個夥伴，除了工作經驗的累積與經驗傳承外，同時也將發現的問題迅速尋求適當的改善，使交通安全工作到達另一個理想境界，在各自的工作領域發芽茁壯。

五、高級中等學校組訪視照片

	
交安馨價值交安心活動 臺北市市立西松高中	學生上放學安全路線規劃 臺北市市立西松高中
	
捷運安全宣導情境佈置 臺北市市立西松高中	公車亭大型車內輪差與視野死角情境 臺北市市立西松高中
	
為印尼外籍生解說交通標誌 臺北市市立西松高中	地理科融入教學實施 嘉義市國立嘉義高商
	
Line 貼圖創意設計 嘉義市國立嘉義高商	社區實景 VR 體驗教學 臺北市市立特殊教育學校



交通環境情境體驗教學
臺北市市立特殊教育學校



公車乘座體驗教學
臺北市市立特殊教育學校



社區實景 VR 體驗教學
臺中市市立台中高工



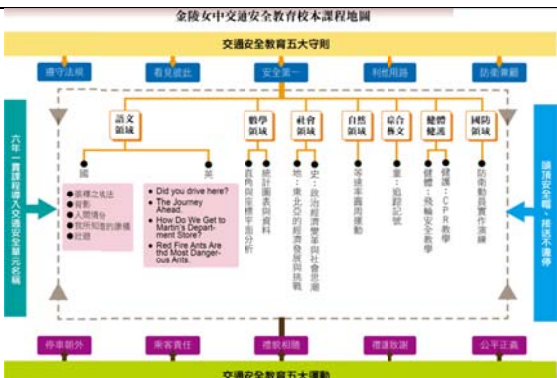
落實自行車騎乘教育教學
臺中市市立台中高工



落實自行車騎乘教育教學
南投縣國立暨大附中



融入教學實施
南投縣國立暨大附中



融入交通元素之校本課程地圖
新北市私立金陵女中



交通元融入之課程教案設計
新北市私立金陵女中

玖、國民中學組訪視報告

撰稿人：曾平毅

一、前言

本年 109 學年度交通安全教育訪視，由教育部和交通部共同推動，本組(國民中學組)由教育部聘請以下 10 位國內交通、教育及相關學門之學者、專家擔任評鑑委員（按姓氏筆畫排列），並由曾教授平毅兼任召集人：

師範大學公共衛生教育系教授	王國川
海洋大學運輸科學系副教授	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（退休）	林佐鼎
中央警察大學交通學系助理教授	陳艾懃
淡江大學運輸管理學系教授	陳苑蕙
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
陽明交通大學運輸科技與管理學系副教授	鍾易詩

本年度國民中學組之訪視工作有較大的調整，主要是分為獎優評選（區分直轄市組及縣(市)組）及精進學校兩組，並採「書面審查」與「現場訪視」兩階段方式進行。共執行 22 校的現場訪視，執行概要說明如下（參見表 1）：

表 1 109 學年度國民中學組提報之學校狀況

獎優學校				精進學校	
直轄市組		縣(市)組		學校	
1	臺北市立龍門國民中學*	1	基隆市立百福國民中學	1	新北市立中平國民中學*
2	臺北市立龍山國民中學*	2	新竹市立竹光國民中學	2	桃園市立中興國民中學*
3	新北市立佳林國民中學*	3	新竹縣立東興國民中學*	3	基隆市立正濱國民中學*
4	新北市立義學國民中學*	4	苗栗縣立苗栗國民中學*	4	新竹市立建功高級中學國民中學部*
5	桃園市立文昌國民中學	5	彰化縣立埤頭國民中學*	5	南投縣立魚池國民中學*
6	桃園市立竹圍國民中學	6	南投縣立明潭國民中學*	6	雲林縣立臺西國民中學*
7	臺中市立立新國民中學	7	雲林縣立古坑國民中小學	7	嘉義市立大業國民中學
8	臺中市立光德國民中學	8	嘉義市立北園國民中學*	8	嘉義縣立民雄國民中學*
9	臺南市立海佃國民中學*	9	嘉義縣立梅山國民中學*	9	臺東縣立豐田國民中學
10	臺南市立安定國民中學*	10	屏東縣立恆春國民中學*	10	宜蘭縣立頭城國民中學*
11	高雄市立旗山國民中學	11	臺東縣立初鹿國民中學		
12	高雄市立美濃國民中學	12	花蓮縣立花崗國民中學		
		13	宜蘭縣立蘇澳國民中學		
		14	澎湖縣立鳥嶼國民中學*		
		15	金門縣立金寧國民中小學		

註：有註記*之學校為進行現場訪視之學校，其中獎優學校 14 校（直轄市組 6 校，一般縣市 8 校）、精進學校 8 校。

1. 獎優學校係由各直轄市政府教育局及縣(市)政府推薦，並區分為直轄市組（每市提報 2 校）及縣(市)組（每縣市提報 1 校），並上傳自評表等相關資料，共提報 27 校。經安排於 2 月 23 日及 25 日於交通部進行簡報後，直轄市組共遴選 6 校，縣(市)組共遴選 8 校，安排現場訪視行程。未列現場訪視之學校經評定均達『甲等』等第水準，現場訪視之學校則於訪視後評定等第。
2. 精進學校由各縣市政府教育單位自行提報，並上傳自評表等相關資料，共提報 10 校。經國民中學組委員審閱書面資料後，共選定 8 校進行現場訪視。

今年度共安排 22 校進行現場訪視行程。獎優學校的訪視學校以評選出成績優異學校（頒給金安獎），精進學校的訪視學校在書面審閱階段，委員主要針對「交通安全教育自評表」及「輔導協助之需要與合理性」決定是否前往訪視，希望透過訪視行程來協助學校有效推動交通安全教育工作。

由於全球 Covid-19 疫情造成重大災害，國民中學組在全體委員通力合作與受訪視學校全力配合下，今年度的現場訪視行程密集安排，於 110 年 4 月 12 日至 5 月 10 日進行，很慶幸地於 5 月 18 日全國進入第三級管制前執行完成。獎優學校學校的訪視主要依據訪視的四大項目：(一)組織、計畫與宣導，(二)教學與活動，(三)交通安全與輔導，及(四)創新與重大成效。評鑑當日由至少 4 位訪視委員前往學校，每校訪評時間以三小時為原則。訪視學校時，先由受評學校介紹校內相關單位負責人員及列席之校外人士；其次，由評鑑小組之召集人致詞及說明評鑑程序及相關事宜，介紹訪視委員。然後依序進行學校簡報，實地勘察交通安全教育設施、校區環境、查閱評鑑書面資料、師生晤談以及最後的綜合座談。其中教師訪談部分，歡迎所有沒課的老師、導護志工、教育伙伴們共同參與，由訪視委員與大家互動，以期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 13 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」的交通安全教育四項守則。學生訪談部分，採隨機抽訪約 20~30 位七、八年級的學生，以了解各校實施交安教學、宣導及維護學生交通安全之狀況。綜合座談部分，由到訪之評鑑委員分別提出學校實施交通安全教育的特色或優點，以及改進或建議事項，提供訪視學校擬定交通安全教育的方針或設施的考量。精進學校的現場訪視部分，主要針對學校校本問題、交通安全教育工作推展議題、精進計畫等進行實地訪視與研討，並製作訪視報告，內容主要包括對「達成事項」及「建議事項」兩方面提供意見。

本報告以下分別說明 109 學年度訪視委員總評意見、獎優學校學校之訪視意見及精進學校之訪視意見。

二、訪視委員總評意見

(一)獎優學校的優點與建議事項

1. 今109學年度獎優學校學校第二次區分「直轄市」及「一般縣市」兩組別，並採「書面資料及簡報」與「現場訪視」兩階段，教育局（處）或學校的接受度普遍良好，建議可以繼續採行。至於未能獲選安排現場訪視的學校，相關的資料準備均相當完整，內容顯示均相當用心於交通安全教育工作，經委員共同評定均達到「甲等」的等第。
2. 新的108年課綱內容主題有：品德、生命、法治、安全等項，其與交通安全教育核心能力之專注、保守、防衛、利他等仍有高度的相關性，建議於課程規劃及設計時，可於每一學期定一交通安全主題，由各科室、各課程自行發揮融入。
3. 學校多已經使用168道路交通安全入口網，部分學校已利用交通部道安資訊平台了解學校附近地區事故情況，值得欣慰。建議已利用道安資訊平台之學校能參考這些交通事故情況，並向師長和學生收集學生須注意的交通安全問題。學校若已發展許多交通安全課程，可進一步分析各課程內容與上述發現的問題之關連，視需要調整交安教學內容，並了解學習成效。
4. 進入第二階段現場訪視的14所國民中學，經實地查證均表現良好，故可獲得「優等」或「特優」的等第；未能進入第二階段的國民中學，書面資料準備亦相當用心，並無明顯缺漏，均達到「甲等」等第。因此，建議各縣市政府給予提報獎優學校之國民中學，給予合宜的行政獎勵。
5. 進行現場訪視時，部分縣市政府教育局（處）亦同時邀請受訪視學校外之其他學校行政人員到場觀摩，可以讓學校端增加對於交通安全教育之重要性的認知與了解。
6. 本109學年度的國民中學學生接送比例仍還是相當得高！實有必要重視此議題，有必要強烈建議全國的國民中學應認真努力於步行學生數或比例增加的工作，也建議教育主管單位可將之訂為辦學績效的KPI，促進各學校的努力。
7. 建議學校能以教育、交通兩部共推的交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，連結校本交通安全問題（如步行上、放學），盤點各年級最重要的階段性交通安全核心能力，並邀請各領域教師協助融入交通安全核心能力相關議題，設計教案，發展教法與教具及評量方法並按步落實。

8. 除了校外教學活動已建立的標準流程與實施逃生演練之外，學校也可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，實施大型車視野死角與內輪差的交通安全教育宣導與體驗，也可以與教學活動培育學生交通安全核心能力相互的連結，以精緻、落實交通安全教育。
9. 雖然學校對於校園交通情境的布置很用心，但是還是建議學校進行交通情境布置，最好能搭配上述交通安全教學與宣導活動的需要，同時也能需要進行效果評量，了解核心能力是否達成。不需要為了布置而布置，這種方式不僅影響校園整體上的美觀，而且也需要花費額外的經費支出。
10. 建議學校能以交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，並連結校本交通安全問題（如接送、步行），並邀請教師協助建構各年級課程架構及目標（如：七-安全過馬路、八-標誌萬事通、九-安全鐵馬行），再融入交通安全相關科目，設計教案，發展教法與教具及評量方法並按步落實。
11. 由於學校可以利用的交通安全宣導外部資源十分有限，建議學校可以充分運用交通部168網站的教學、活動與宣導影片，並且能搭配上述校本交通安全問題，以促進上述各年級各科目教學的教育目標之達成。
12. 除了實施逃生演練與建立標準流程之外，學校也可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，同時實施大型車視野死角與內輪差的交通安全教育宣導，並且也與教學活動培育交通安全核心能力相互連結。

(二)精進學校的共同意見

今 109 學年度各縣市共提報表 1 之 10 校，經審視委員針對「交通安全教育自評表」與「輔導協助之需要與合理性」兩項綜合評估，遴選出 8 校進行現場訪視。關於書面審查與現場訪視之意見，綜合說明如下：

1. 由各校之書面資料，仍發現以下常見問題：
 - (1) 自評表填寫不完整或過於簡略，各項執行成果之說明不完整；建議學校能先掌握交通安全教育工作之內涵及校本問題。
 - (2) 部分學校未提出精進計畫、優質化報告或需要協助之處，或是內容過於簡略，相關內容說明不足。
 - (3) 未編列或估計合理的經費需求，部分學校希望改善學校外圍道路環境。
 - (4) 對於學校如何精進教學或輔導活動之構想或計畫內容較為欠缺。
 - (5) 精進學校交通安全教育的構想，係希望透過專家學者的訪視以協助

部分學校未能確實掌握校本問題，或是不清楚交通安全教育之改進方向或具體作法，或是不了解如何爭取各項資源來推動交通安全教育等狀況。建議各級教育單位能確實宣達，並鼓勵學校參與。

2. 建議學校能透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題，以利於提出改善策略。例如根據弱勢與威脅的分析，可以找出當下學校極欲解決的校本交通安全問題；根據學校目前學生上、放學通學資料調查，發現步行、接送為當下學生最主要的用路行為，所以這兩種主要用路行為引起的交通安全問題，就是當下、最優先的校本交通安全問題；再分別從交通安全的「教學與活動」與「交通安全與輔導」兩個面向，提出相互對應的解決辦法或策略，以及訂定各自要達成的教學與輔導目標，以作為事後評估當前交通安全問題是否被解決的依據。
3. 各校都有依規定成立交通安全教育委員會，建議盡量增加校外委員，例如村里長、派出所主管、民意代表、地方仕紳或鄰近學校之大型社區管委會成員等，並建立例常性開會、決議事項有效管考的常運作機制，並能有對於執行之情形加以檢討，隨時以滾動的方式加以檢討與改進。
4. 在教學與活動上，建議學校學務處能以教育部與交通部共推的交通安全五大守則（遵守法規、彼此看到、利他用路、安全空間、防衛兼備等）為學生交通安全核心能力，連結上述當前、最優先、尚待決解的校本交通安全問題，並偕同教務處，共同邀請各年級各領域的課程發展委員會教師，協助建構解決校本交通安全問題的各年級課程架構，訂定跟校本交通安全相關的課程及其科目之教育目標，以及發展上述各科目之教學方法、教材、教具，以及評量教學成效的方法與工具。
5. 在教學情境設置上，除非教學活動與交通安全輔導有充分運用到，否則不需要額外、刻意地設置交通標誌牆（指示、警告、禁制等交通標誌），最好根據上述校本交通安全問題，以及上述規劃的交通安全教學來加以設置，如：發現學生步行經常違規穿越馬路，可以設置學區交通安全環境地圖、學校鄰近道路常見的交通標誌等情境，並搭配學校交通安全教學與輔導，以達成各年級各科目教育目標為目的，培育學生交通安全（五大守則）核心能力，落實學校交通安全教學。
6. 學校舉辦了各類交通安全活動，如：保腦宣導、腳踏車安全教育課程、大客車視野死角與內輪差宣導等，但是各類活動的安排缺乏系統性、規劃性、目的性，而且也缺乏活動成效的檢討與回饋。因此，建議舉辦各類交通安全宣導活動，最好能搭配上上述校本交通安全問題，以促進或輔助上述各年級各科目教學的教育目標的達成。如：在學生步行交通安全上，可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，除了進行實際的逃生演練之外，也可以同時實施大客車視野死角與內輪差的宣導。

7. 學校多能從計畫管考PDCA 的觀點推動交通安全教育工作，值得肯定，但目前常只是看到 P、D，較少看到 C、A。因此建議學校可以設法讓各項活動作得有意義有價值。幾項重要的議題說明如下：

(1) 釐清各項工作之目的：

- A. 通學方式調查旨在透過各種通學方式的數量了解步行、家長接送可能的問題。很多學校的家長汽機車接送的數量高，但常未區分汽機車、上放學資料，校門口也缺乏明確的劃分，較難了解是否會產生交通問題？
- B. 釐清學校導護的目的是在保護學生不受傷？或檢視學生的安全意識與知能？例如常發現學生穿越行穿線時不會看兩側動態，下車不看後側等。學校應該教授生活中自我防衛與安全的交通行為能力。
- C. 舉辦交通安全大會考的目的為何？會考的內容是標誌標線內容的學習或者是危險點的辨識（安全意識與知能）？

(2) 注意評估活動的成效：

- A. 教學融入、交通安全大會考的成效如何？達到目的？
- B. 圍牆上的標誌展示是否有效？樓梯上的英文是否有效？有沒有其他的可行方案？
- C. 學生違規再教育的方式與成果為何？再犯率？
- D. 愛心服務站的分布與使用率如何？

(3) 注重設施的合理性與美感

- A. 很多學校之校園環境極佳，不宜設置太多不必要的宣導品影響學生的美育。圍牆的標誌牌面、樓梯的宣傳標語等的效益不大。
- B. 學校對於校園的處理方式也會影響學生的看法，例如校園活動區域中的停車、對於樹木環境的對待態度等，建議學校的校本問題與教育理念宜適當定位。

三、獎優學校特色與建議

三之一、直轄市組

(一) 臺北市龍門國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數1,486人，屬大型學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。
- (3) 對於交安核心能力之五大守則與五大運動積極推動，並且七、八、九年級各有其核心主軸（我家到龍門、龍門寰宇、龍門騎跡），積效良好。
- (4) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (5) 整合各項資源改善學校交通安全環境成效良好。
- (6) 對於學校特殊交通安全情形及其因應作為均甚為得當。
- (7) 積極利用交通部道安資訊平台了解學校附近地區事故情況，未來可擴大查詢的地區範圍，分析近三年或五年的事故情況。
- (8) 善用校外資源，進行交通安全活動，如：與鄰近的台灣大學哲學系合作，透過思辨社會規範和群體利益，建立學生遵守交通安全的態度和價值觀。
- (9) 發展多個實作教案和體驗活動，如：「風帆車實作」課程了解檢測輪胎和繫安全帶的重要性；「我家到龍門」課程了解如何安全通學；除了逃生演練，也進行大客車安全門開啟體驗活動，亦要求務必繫上安全帶。
- (10) 積極鼓勵老師和學生參與交通安全競賽，並獲獎，如：海設計「樂齡紅綠燈」智能機器人參加資通訊應用大賽。
- (11) 學校在交通安全教育上的努力，如與臺大哲學系合作協同教學，於班會時間將交通安全議題結合公民實踐討論，並設計教材引導學生思考並參與討論，建立學生守法的態度與價值觀。
- (12) 校慶時闖關活動及讓大客車開進校門口，讓學生親身體驗大型車的視野死角與緊急逃生演練。

- (13) 學校將關懷長者議題納入課程，除了繪製社區地圖、讓學生體驗長者行動，並以長者穿越路口的議題設計智能樂齡紅綠燈參加資通訊應用大賽。
- (14) 各年級均有課程主題設計，融入課程相當多元，惟學生所吸收的知識似有限，建議未來可以透過師長的引導培養學生自省能力，並加強教學成效評估。
- (15) 學校地下(公用)停車場出入口與行人動線衝突問題，宜商請交通局會勘後改善，以確保學生通學環境與校園週邊居民的安全。
- (16) 部分學生騎自行車上下學，學校周邊也有ubike站，可見學生使用自行車的機曾相當大，惟目前學校相關的課程著重在車輛的配備、車輛檢查與保養，建議學校宜針對自行車行駛於市區道路的安全加深宣導，如穿越道路時與右轉車的衝突等，讓我們的學生可以有獨立的能力安全地行駛於道路上。

2. 建議事項

- (1) 上放學接送家長汽車接送相對多，建議善用周遭人行道，具體規劃接送點。
- (2) 建議檢視家長接送區牌面內容適宜性，以及加強開車門交安教育。
- (3) 學校拒馬放在車道，恐影響車輛安全，建議改以取締方式遏止紅線違停。
- (4) 建議重新檢視地下停車場出入口標線繪設適宜性。
- (5) 建議可協商交通局在主要幹道但靠近學校停車場或校門出入口處，加強減速設計。
- (6) 學校安全地圖建議註明常見事故型態及應注意事項。
- (7) 和平建國路口為學校周邊易肇事熱點，亦為家長學生回饋之最危險通學路口，建議可進一步了解學生認知之危險原因，回饋給台北市道安會報參考。
- (8) 學生違規統計多為騎乘自行車未戴安全帽，建議校方可多採用公部門之影片與教材對學生宣導。
- (9) 學校的地理位置交通便利，附近有許多公車路線與捷運，惟家長接送的比例仍偏高，建議可持續減少家長接送的比例，至少也能夠鼓勵學生能走一段路上學。
- (10) 建議學校針對學生上放學交通方式的安全宜有因應的宣導重點與注意事項，例如目前家長接送區設置在單行道上，學生從駕駛座那側上下車，學校宜提醒學生當車輛停放在路邊時，宜由右側(靠路邊的那側)上下車；

搭乘公車要緊握扶手、下公車前要先注意後方是否有機車行駛等，將交通安全教育與實際的生活經驗結合。、

- (11) 引進臺大哲學系資源探討交通安全價值觀，其成效如何？建議加以評估。
- (12) 建議學校對於交通安全五大守則，可以實例教學或活動方式教導學生，將交通安全知識轉化成為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (13) 學校已利用交通部道安資訊平台了解學校附近地區事故情況，建議學校參考這些交通事故情況，並向師長和學生收集學生須注意的交通安全問題。學校已發展許多交通安全課程，可進一步分析各課程內容與上述發現的問題之關連，視需要調整交安教學內容，並了解學習成效。
- (14) 「樂齡紅綠燈」智能機器人海報上標語-「行人最大、請禮讓」係說明行人路權觀念；但由於仍有駕駛疏忽問題，如：A柱視野死角，建議可再增加相關的防禦觀念，以預防發生事故。

(二) 臺北市龍山國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數514人，屬中型學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。
- (3) 學校特別訂出Sense, Attitude, Focus與Emergency之SAFE的教育願景，非常務實與有效。
- (4) 學校提出五大亮點：硬體改善、宣導活動、特色課程、策略聯盟與三級輔導機制均很務實與有效。
- (5) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (6) 學校門口五叉路口行人時相之模擬教學對於行人交通安全之改善很有助益。
- (7) 學校對於整體交安之活動特別整理為「在地共生」、「校安共濟」、「教學共長」、「親師共創」、「資源共享」與「社區共好」，內容完整且很有創意。
- (8) 多樣化教學中甚至自行研發交通紙牌桌遊傳達交通安全知識。
- (9) 步行高達37%，有關行人之安全給予更高的重視。

- (10)對於學校特殊交通安全情形及其因應作為均甚為得當。
- (11)學校在交通安全與輔導大項資料齊全，且相關交通安全改善皆提供事前/事後比較。
- (12)學校將機器人與人工智慧課程結合五叉路口穿越實境，值得肯定，然建議可進一步讓學生思考如何讓機器人穿越與停等行為更符合交通安全。
- (13)學校在交通安全教學融入課程設計相當豐富，融入課程也相當多元，惟必須透過學生實際參與才能有具體的學習效果。
- (14)學校的設計許多鼓勵學生內省的活動，如生命樹與感謝祭等，應可幫助學生將學習到的知識內化。
- (15)學校提供的交通安全教育宣導活動相當多元，但是參與的人員有限，建議學校能評量教育宣導成效，如行為觀察（違規行為改變）與交通安全常識測驗，以檢視學生學習成效。若是採用交通安全常識測驗，建議學校對於題目的設計與測驗成果，還是要有檢討的機制。
- (16)學校將學校鄰近的五岔路口做成模型作為教學教具，而不是將交通標誌、標線等張貼於校園中。若能實際利用模型教學，或是帶學生到實地去觀察，應有相當好的教學效果。
- (17)學區安全地圖的範圍納入鄰近的學校，建議可以利用道安資訊查詢網資料，整理學校周邊道路的危險點與危險態樣，利用學區安全地圖讓學生了解學校週邊道路的風險。
- (18)學校利用校外教學時進行逃生演練，並且能夠讓每位學生都能練習開啟緊急逃生門，相信應能提升學生的緊急應變能力。
- (19)已利用交通部道安資訊平台了解學校附近地區事故情況，未來可擴大查詢的地區範圍，分析近三年或五年的事故情況。
- (20)辦理感謝祭和生命樹等交通安全活動，讓學生從中思索周遭的交通安全問題和正確用路人行為。另將交通安全融入在地龍山寺青山繞境中，學生可從活動中學習繞境路線須注意的交通安全事項，學習交通安全法規與知識。
- (21)利用學區安全地圖和定向越野活動等方式讓學生知道學區交通安全危險地點和附近設置的交通標誌與標線，如：鄰近學校附近的五岔路口。

2.建議事項

- (1) 學校門口五叉路口行人時相並非全日運作，建議要讓學生了解本設計特別之處，以及其他一般路口行人應該如何過馬路的要領。

- (2) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (3) 南寧路出校門左側公車停靠區下游禁停長度似不足，南寧路校門口段外側車道寬度至少五公尺，建議檢討改善。
- (4) 五叉路口行人專用號誌時相，警示時間僅約五秒、過短，建議適當調整。
- (5) 安全地圖圖例建議納入道路標誌標線號誌設計原則，例如圓形表示禁制、三角形為警告。
- (6) 校本問題主要焦點為行人，調查學生反應邊走邊滑手機是主要問題，建議善加利用公部門的影片資源與相關教材，設計相關課程。
- (7) 建議在樓梯間不要張貼海報或學生作品，讓學生能夠專心、安全地上下樓梯，也能呼應學校宣導走路時不可以滑手機的宣導重點。
- (8) 學校已利用交通部道安資訊平台了解學校附近地區事故情況，另也利用google表單進行校本交通安全問題調查，走路看手機和過馬路嬉戲是最主要的問題；建議學校重新檢討交通安全教育主題內容與上述發現的問題之關連，視需要調整交安教學內容，並了解學習成效。
- (9) 交安標語之設計需留意其正確性，如：「行人慢慢走，悲劇不再有」標語之行人是走在行人穿越道（俗稱斑馬線），行人應注意來往車輛、快步穿越路口，非慢慢走。另需讓學生知道交通安全行為的意義，如：「走路要專心，免去看醫生」須讓學生知道「專心」的意涵是心無旁騖，眼睛須注意來往車輛。
- (10) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來能有機會讓學生實際體驗開車門。

(三) 新北市佳林國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數674，教職員工81，屬中型學校。學生家庭結構，單親20%、隔代2%、新住民15%、原住民5.6%。學生通學來自於舊社區，與林口國民中學部分重疊。校內有地下室停車場。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。

- (3) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (4) 學校盤點了各領域各年級交通安全相關課程（國文、英語、數學、自然、社會、健體、綜合等）與其內容，議題涵蓋的相當廣泛，也相當多元（步行、單車、大客車、大貨車等），以實施交通安全教學。
- (5) 學校創造了很多交通教學情境，如：設置交通安全主題、交通安全專欄、交通安全專區等，以增進學生對交通安全的關心與注意。另外，配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練
- (6) 學校也舉辦了各種交通安全宣導活動，邀請專業人士利用晨會或周會，前來進行交通安全宣導。另外，針對參加自行車考照的學生，實施校園內、外路考，以及交通安全常識測驗。
- (7) 融入教學的內容包括：反應時間、號誌的對稱性、大型車視野死角及內輪差等。校內角落張貼海報，且設有標誌牆。
- (8) 每學年初進行通學方式的調查，特別詢問上學期間有無感覺不安全之處。路外設置家長接送區（設於中山路與文化路）。
- (9) 注重學校環境交通改善，曾函請交通局協助校門口停車格改善、公車停靠區的改善、校門口人學穿越道改善、增加行穿線與停止線等。
- (10) 校園內完全人車分道，且增設交通安全專區。辦理每週三為走路上學日，成效待呈現。學校設置交通安全主題專區，讓學生有交安主題學習場地。另重視使用手機和耳機步行安全問題、自行車及大車安全問題。

2. 建議事項

- (1) 簡報內容以照片為主，缺乏問題的陳述與改善作為，有精進空間。
- (2) 建議鼓勵學生於其腳踏車之輪輻上裝設反光片，則對其自身交通安全之增進會很有助益。
- (3) 學校有部分交通設施之設置有缺欠或錯誤，如車道出口之號誌、身心障礙停車位立牌標誌之補充等，請加以改善。
- (4) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (5) 校有自行車路考，重點為平穩（腳不落地）和於行穿線前需暫停看左右是否有來車。由交通部道安資訊平台之事故資料發現，左轉和右轉事故最多，建議加考相關內容，於直接可左轉路口，教學內容

需包含轉彎手勢和須注意哪些行向車輛。路考考照路線劃設建議略加調整，符合實境。

- (6) 建議請當地分局或派出所協助了解當地事故特性，並據以研擬相關交通安全課程。另可請當地警官到校演講，讓全校師生更了解當地交通事故問題以及學習如何避免發生事故的道安知識。
- (7) 部份(自行車)交通安全常識測驗題目設計不佳，建議修改。未來可進行錯誤題分析，以了解教學成效或題目設計問題。
- (8) 交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，也需了解其設置意義，交通標誌牆缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境了解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
- (9) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來也能有機會讓學生實際體驗開車門。
- (10) 建議學校能以教育部與交通部共推的交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，連結校本交通安全問題（如步行），並邀請各年級各領域教師，協助建構各年級的課程架構，確實將交通安全融入相關的科目，設計教案，發展教法、教具與其評量方法。
- (11) 建議學校在進行或規劃交通安全宣導（如放映大型車視野死角與內輪差等宣導影片）、以及辦理學生自行車考照時，最好能搭配上校本交通安全問題，並連結學生交通安全核心能力，以促進上述各年級各科目融入交通安全教學的教育目標之達成。
- (12) 建議學校如能對於上學由家長接送，放學步行回家的學生，試圖提出有效的提高學生步行之健康安全促進計畫，以減少家長接送學生引發的校本交通安全問題，並且連結學生交通安全核心能力，以建立完善的交通安全教學系統。當然，學生自行車考照制度也可以加以考慮其中。
- (13) 學校已利用交通部道安資訊平台了解民國109年義學國民中學附近200公尺內地區的交通事故情況，建議未來可擴大查詢的地區範圍，並分析近三年或五年的事故情況，尤其可了解當地學生需特別注意的步行和騎自行車事故的安全問題。與老師訪談過程中發現，學校老師年輕、有活力，可激發許多對交通安全教學的想法。
- (14) 學校已經調查並統計上放學交通方式，汽機車接送約25%，建議進一步利用此資料於家長接送區的規劃，了解其問題。例如：(1)半數以上為步行，有必要了解其通學路徑的安全性。(2)建議可建立分年、分年級資料，

才能更了解改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以了解學生使用交通工具的情況。

- (15)交通糾察隊的組訓辦法與培訓方式宜朝向標準化作業方向來推動，並適當增加參與的人數。
- (16)導護老師的工作在於評估學生有無遵照所學生活，並非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。
- (17)學生違規除了「無照駕駛」外，仍應觀察有無高風險的行為。如過馬路滑手機、路口停等位置不當等。另外，學生違規與輔導作為需注意其成效。
- (18)家長接送區設置與道路分隔的停車彎可提供安全上下車的空間，惟有限的空間於放學時如何管理車輛進出與接送仍須妥為處理。另外，鼓勵學生步行的具體作法與成效為何？
- (19)教學與活動有許多的課程融入，建議要了解其融入的目的並評估其成效，方可賦予教學活動的價值。

(四) 新北市義學國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數1,366人，教職員169人，屬大型學校。家庭結構：單親18%、隔代2%及低收入弱勢9%。
- (2) 本校位於民生路上，附近工廠林立，而外圍道路銜接新北大道與泰林路，平日在上、下課時間的車流量很大，中小型貨車也較多，交通安全需格外加以留意。
- (3) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。
- (4) 對於學校交通安全教育之改善成果有加以檢討追蹤並研提後續辦理之規劃。
- (5) 利用交通部道安資訊平台了解民國109年義學國民中學附近500公尺內地區的交通事故情況，未來可擴大查詢的地區範圍，並分析近三年或五年的事故情況，尤其可了解當地學生需特別注意的步行和騎自行車事故。
- (6) 校園內有學生在穿越跑道未注意而發生碰撞的問題，體健老師以跑道比喻車道，強調穿越跑道和車道都須注意左右方向的重要性，相當生活化

的交安教學。另公民老師以事故教導學生相關的法律和責任觀念，可啟發學生思考、了解交通事故後果之影響。

- (7) 繪製社區安全地圖，讓學生了解學校鄰近地區事故情況，建議可再增加標示危險地點的危險問題。
- (8) 學校盤點了各領域各年級交通安全相關課程（英文、數學、自然、社會、健體、綜合等）與其內容，議題涵蓋的相當廣泛，以實施交通安全教學。成效則有待評估。
- (9) 學校創造了很多交通教學情境，如：設置交通安全主題、交通安全專欄、交通安全標誌等，以增進學生交通安全知能。校外活動也進行了車輛安全審核及逃生演練
- (10) 學校舉辦了各種交通安全宣導活動，包括朝會、自習、新生訓練等交通安全教育影片、四大守則等宣導、交通安全主題海報競賽、交通安全常識測驗。
- (11) 教學與活動包括認識交通工具、自行車的保養與騎乘技術、速率、煞車等，其與交通安全的關係有待強化。
- (12) 步行上放學約50%，但仍有31%汽機車接送；導護人員執勤時能面對來車。
- (13) 學校停車位充足，不與學生活動衝突，並設置標示警語提醒學生注意。

2. 建議事項

- (1) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (2) 展示櫥窗牆上張貼許多交通標誌，此交通標誌設置方式缺乏相關「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交通標誌名稱之外，亦可了解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
- (3) 導護時段除了導護路口，還有少數無號誌路口是無導護，且路口有視線遮蔽問題，可教導學生此情境如何注意來往車輛，安全穿越路口。
- (4) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來可讓學生實際體驗開車門。
- (5) 建議學校能以教育部與交通部共推的交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，連結校本交通安全問題（如：步行），並邀請各年級各領

域教師，協助建構各年級的課程架構，確實將交通安全融入相關的科目，設計教案，發展教法、教具與其評量方法。

- (6) 建議學校在進行或規劃交通安全宣導（如：大型車視野死角與內輪差等宣導、辦理學生自行車訓練或考照等）時，最好能搭配上上述校本交通安全問題，並連結學生交通安全核心能力，以促進上述各年級各科目融入交通安全教學的教育目標之達成，如此更加。
- (7) 建議學校如能對於上學由家長接送，放學步行回家的學生（佔16%），試圖提出有效的提高學生步行之健康安全促進計畫，以減少家長接送學生引起的校本交通安全問題，並且連結學生交通安全核心能力，以建立完善的交通安全教學系統，如此更佳。
- (8) 建議學校可以利用每學期校訂的交通安全週，為各年級訂定不同的討論議題，如七、八與九年級，分別以(2,3)、(4,5)、1為討論的重點，原則上勿重複，如採取逐步階段式，並提供導師引導討論議題的相關補充資料，以作為宣導交通安全五大守則的輔助活動。
- (9) 學校已經調查並統計上放學交通方式，其中汽機車接送約31%，建議進一步利用此資料於家長接送區的規劃，了解其問題。例如，半數以上為步行，需了解其通學路徑的安全性。另建議可建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以了解學生使用交通工具的情況。
- (10) 交通糾察隊的組訓辦法與培訓方式宜朝向標準化作業方向來推動，並適當增加參與的人數。
- (11) 導護老師的工作在於評估學生有無遵照所學生活，並非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。
- (12) 學生違規「無照駕駛」大幅減少，除了取締外，有無其他作為？建議補充相關資料。事實上，學校非執法機關，應適時提供學生必要的安全知能，而非僅著眼於取締「無照駕駛」等。
- (13) 教學與活動有許多的課程融入，建議要了解其融入的目的並評估其成效，方可賦予活動的價值。例如：認識交通工具、標誌等恐無法提升學生辨識道路風險的能力。

(五) 臺南市海佃國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數963人，屬大型學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，定期開會，會議結論之執行特別依PDCA循環的方式加以改善，成效良好。
- (3) 各學期均訂定有交通安全宣導計畫，並以活動方式對全校師生做適時的宣導與提醒，成效良好。
- (4) 大多學習領域設計有教案，將交通安全之概念融入課程。教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (5) 各領域課程與各項大型活動均設法融入交通安全相關議題，如警察局交通大隊翻車模擬器體驗、嘉南大圳路跑活動、校慶主題布置、交通安全標語創作、交通安全常識測驗、有獎徵答等，使學生有多元體驗並提升其交通安全意識。
- (6) 協請志工學生於校園周邊危險路口與人車較多之處持舉宣導牌，並協助巡視交通狀況。
- (7) 家長會捐贈電子看板，設置於接送區，可為良好宣導工具
- (8) 能對社區與家長進行交通安全宣導。
- (9) 教育主軸為「防衛駕駛」，一系列教學與活動設計皆依此主軸。
- (10) 自行以簡單設備設計大車視野死角的體驗課程，以在校內廣泛推廣，因應周邊建築工程導致之大型車輛增加情況。
- (11) 宣導活動由學生主導選擇，例如911擔任校慶交通安全大使，讓學生因喜愛更容易接受。
- (12) 一年一度的學校路跑活動，結合通學步道規劃跑步動線，並更認識學校周邊危險路口。
- (13) 學校積極溝通促使改善周邊道路環境，例如借用公共停車場為家長接送區、開通道路等，改善接送秩序。
- (14) 違規通知單設計用心，增加令學生思考並填寫違規後果，以及後續做法的欄位。且能幫助同學思考，了解可能發生之後果，具有創意。違規登記確實，經統計違規次數下降。
- (15) 通學方式統計配合使用校門，統計明確，呈現時配合地圖及周邊道路狀況，十分清楚。

- (16) 愛心商店分布範圍廣泛，且有考察照片。
- (17) 定時社區交通安全會勘，包括通學路徑上的人行道建設、變電箱移位等；針對建築工程多而加強大車視野死角之教育。
- (18) 學生糾察隊編組與執勤狀況，以及老師導護紀錄登載明確。

2. 建議事項

- (1) 因海佃國民中學、國小相鄰，兩校教師與學生出入關係極為密切，交通安全教育委員會建議亦可邀請海佃國民小學校長共同參與，則更可收彼此合作之效。
- (2) 建議能利用SWOTS分析交通安全教育之課題，並據此提出改善策略，則其課題與改善策略之思考將更為周全。
- (3) 有關模擬大型車視野死角與內輪差之交安常識，建議可以再加強。
- (4) 建議學校對於交通安全五大守則，可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (5) 建議教育主軸的理念良好，執行成效方面可再統整，例如在防衛駕駛的主軸下如何開展教案，目前資料所提供的教案內容較重視一般性的交通安全，且並非具體針對特定項目或主題
- (6) 自行車教學建議再強調雨衣選擇以及雨天行車安全的重點，例如降低車速、留意道路積水處或盡量避免行駛於車輛旁以避免水花噴濺導致操作失控等
- (7) 建議建立各年段的教學目標與計畫，並以學生現階段需求為主，例如以自行車騎乘為主題規劃
- (8) 大車視野死角的體驗立意佳，但設置方式與實際車輛差異大，可改善且教學內容可加強。
- (9) 建議可採更明確的實體分隔以加強單向動線
- (10) 通學方式統計若可做更細緻調查與統計更佳，例如上放學應有不同使用情況；另應將統計結果進行運用，例如接送區域空間規劃或路隊編組等
- (11) 學生糾察隊目前辦法與佐證資料所呈現的訓練內容較未針對交通安全觀念，主要只有服儀，因為糾察隊會在道路上執勤，依照片看裝備妥適，但應強化交安觀念使其具備保護自他的能力。導護工作內容亦同。

- (12) 學生騎乘自行車者約370人，但僅有約300個車位，未來可考慮適度增加。
- (13) 與自行車有關之安全及場地規劃可再增加，例如停車架之裝設，反光片之宣導，考照制度之實施，反光貼紙之發送等。

(六) 臺南市安定國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數413人，屬中型學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。
- (3) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。能在不同領域結合五大面向，規劃各年級領域課程主題與課程架構，並有教師自編教材，還有配套學習單，寒暑假並有教師自編學習單融入作業。
- (4) 上學騎乘自行車高達48%，學校也很重視自行車交通安全教育，成效良好。
- (5) 利用各式會議機會向家長與社區宣導，周邊居民若見到學生違規行為（例如自行車併排）也會向學校通報。
- (6) 學校有幾項特色：(1)每學年邀請監理站宣講(大型車視野死角與內輪差、配戴安全帽)；(2)學校教師自編教材及配套學習單，並利用電子白板等設備進行影片學習；(3)自行拍攝交通安全微電影「交安你我他」，頗具創意；(4)寒暑假作業納入教師自編學習單；(5)學生參與情境布置，例如張貼標誌，可加深印象及賦予榮譽感；(6)改善標誌牆為海報，內容為標誌教學及學區安全地圖；(7)實施自行車教學與考照，並利用校園空間劃設考照路線，去年並對考照路線進行標線改善、項目增加與路線延長。
- (7) 教職員工通勤方式與學生通學方式統計完整，並區分上放學。
- (8) 自行車違規統計明確且三年來有顯著改善；而交通違規輔導方式很多元。
- (9) 自行車停放有序且讓學生動手張貼反光貼紙
- (10) 有15家愛心服務站，於學區安全地圖標註位置，並於學期末給予表揚。
- (11) 規劃尖峰時段學校周邊道路交通情形與因應措施。

- (12)查詢道安資訊網查詢學區事故熱點，且運用於交通安全宣教。
- (13)戶外教學車輛檢查與逃生演練落實，並於返家時重新編排，直接將同學送到離家近的地點。
- (14)家長接送計畫規劃雨天備案，為降低南132縣道壅塞，開放側門讓家長入校接送，但為順暢不可久停。
- (15)停車空間充足且與教學區區隔，無人車衝突。自行車車棚進出門與汽機車分流，減少衝突。
- (16)學校網站設有交通安全專網，相關活動上傳其中，另有連結到168安全入口網，增加相關內容。
- (17)學校資料準備相當充份，照片將改善前及改善後併列對照，一目了然。
- (18)學校辦有不少活動，也延續5年前得獎之成果，持續努力，雖學生減少近半，但學校之認真值得肯定。

2.建議事項

- (1) 雖然有透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題，但建議其改善策略能表達的更為具體。
- (2) 建議學校對於交通安全五大守則，可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (3) 自行車教學影片內容建議更正，或直接運用168網站，避免傳遞錯誤觀念與習慣，影片中所見錯誤例如：「停」標字前未停車、跨越雙黃實線、搶先左轉（全家停車正確示範版）、轉彎雖先以手勢警示，但未轉頭查看（向日葵路口轉彎示範）、影片名稱「學生車隊行駛於專用道」，但影片中應為優先車道，非專用道。
- (4) 因有近半數學生騎乘自行車通學，建議可將自行車騎乘規劃為教學主題，建立分年段教學目標與整體計畫。
- (5) 通學統計資料（書面資料P2）中上放學數字相同，應為誤植。此外統計結果之運用方式亦可補充說明。
- (6) 於自行車停車棚仍看到部分車輛缺車燈、後方與側面反光設備，建議可加強協助改善，並將雨天騎乘安全注意事項納入教學。

- (7) 家長接送區規劃可再改善，包括：(1)路側停車空間可更明確，若用地允許可改為（標線型）人行道，有餘裕再開放停車，並增加接送區停車管制牌面；(2)停車場進出口外應保留淨空空間，維持視距。
- (8) 學校辦有書法、作文、美術等相關活動推行交通安全，惟學生新世代有許多創意點子，建議可以嘗試一些不一樣之宣導活動。

三之二、縣(市)組

(一)新竹縣東興國民中學

1.特色與優點

- (1) 學生人數1,663人，屬超大型學校。校地面積2.62公頃，面積偏小。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，顧問群強大(例如將周邊補習班亦納入)，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，此外也根據環境之變化做PDCA之檢討與修正，成效良好。例如，接送區規劃限時收費停車位，有效降低校園周邊車流量。
- (3) 教學內容豐富，此外也邀請交通安全專家蒞校演講，協助學校教師與學生建立正確的交通安全概念，成效良好。
- (4) 上學之汽機車接送高達53%，透過宣導與人行道等設施之配合，學生步行比例增加17%，成效良好。
- (5) 交通安全活動之設計考慮到校本問題，騎自行車到校之學生占全校之13.47%，故安排自行車修繕與正確騎乘之相關課程，提昇騎乘安全。
- (6) 舉辦各類交通安全活動，例如交通安全知識競賽，知識達人擂臺賽、定向運動闖關、單車親子營等，多元而豐富。此外，新生始業交通安全闖關活動，並邀請員警協助宣導；將九月第三周設為東興交通安全周；相當用心。
- (7) 設計單車通學專用道，1991報平安專線，通學安全學習單等方式，提昇學生上放學安全。
- (8) 學校亦多方應用課程、行政、導師會議進行交安議題討論。例如教師交安研習辦理10場次，其中半數為校內老師自行執行，辦理親師生交通安全宣導，與交通隊合作辦理社區里民交安活動等。強調從活動中學習，辦理多項活動且部分活動具特色，例如暑假單車親子營、結合自然與健體領域設計社區安全闖關活動等。

- (9) 邀請中國科大進行內輪差AR教學、內輪差實境體驗軟體開發。
- (10) 結合健康促進鼓勵步行上下車，每完成10公里，記嘉獎一次並有一次自行車抽獎機會。
- (11) 學生手冊與聯絡簿中詳細說明相關規定，例如接送區規劃。
- (12) 通學方式登載統計明確，步行比例高（上學31%、放學49%），並應用通學統計結果重新規劃通行動線，例如啟用前校門避車彎、增設側門接送區與機車接送區、劃設自行車專用道，將自行車引導到側門，降低人車衝突。教職員工通勤方式亦有明確統計，並登載停車位置。
- (13) 交通動線明確，能利用動線圖呈現；導護及糾察輪值表明確，糾察以班級為單位輪值，負責違規與遲到登記；違規紀錄登載確實。
- (14) 設有自行車停放管理辦法，目的為提供停放自行車位置，維護學生上下學之安全與便利性。
- (15) 學校能依照交通安全核心能力，規劃各年級各領域融入相關課程及其教案，課程涵蓋相當廣泛（國文、英語、數學、社會、自然等），內容相當多元（步行、單車、大客車、大貨車等），且有進行教學後的成效評估與省思檢討。
- (16) 學校配合校園環境（如自行車車棚），設置交通標誌與安全騎車提示，增進學生對交通標誌與安全騎車的認識，以進行情境教學。另外，配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練活動，且有行前說明與行程後檢討會議。
- (17) 訂定交通安全活動辦法及實施計畫，舉辦了各類交通安全活動，而且有活動執行過程、資料建檔也完整。另外，交通安全活動能依校本問題設計，而且活動內容及型態相當多樣化。同時也進行了活動後的成效評估與省思檢討。
- (18) 全校老師共同設計校本課程--定向越野，納入交通安全關卡並令學生了解與觀察週邊環境的安危。
- (19) 因推動鼓勵走一段路上學，以及完善通學步道及就近入學等因素的影響，走路通學的比例逐年增長。
- (20) 承辦新竹縣安全研習活動，包括導護志工研習與自行車騎乘安全。

2. 建議事項

- (1) 雖已利用SWOTS分析交通安全教育之課題，其與改善策略之關聯，還有精進空間。建議強化外，更應有滾動檢討、修正、再推動之程序。

- (2) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (3) 學校自編教案，各領域都有，融入七大領域，七年級10小時，八年級5小時，九年級4小時，難能可貴，建議電腦資料應盡量完整呈現，勿僅舉4個領域（國、數、社會、生活科技）作為例子。
- (4) 學校騎自行車之學生約220人，但停車格僅200個，自行車架也只有190個，未來又增班，停車位恐尚有不足。另自行車之配備，車燈鈴鐺已有不定期檢查，建議可再宣導輪胎側面之反光片。
- (5) 有些小細節請學校再多提醒，例如導護站立的方向位置，訂定更明確的導護注意事項，禁止標誌的斜線為左上右下等。
- (6) 自行車騎乘宣導可考慮分年段，建立各年段應學習核心目標。「自行車停放管理辦法」之內容不只是停放管理，建議名稱適當修改。
- (7) 目前交通安全工作仍偏向點狀的宣導與活動，建議應建立整體教學計畫。
- (8) 自行車專用道劃設於人行道上，宜檢視剩餘行人通行寬度是否充足。
- (9) 學校依照交通安全核心能力，規劃各年級各領域融入相關課程宜更清楚、明確、條理、細緻，請修正，如七年級國文科「那個單元」融入「交通停看聽」（教學內容）達成「那些目標」（教學目標：安全過馬路）對應「那些核心能力」（課程目標：彼此看得見）。其他，請依此類推。
- (10) 各年級各領域融入相關課程的教學目標，以及對應的交通安全核心能力（課程目標）宜審慎、精準，請修正，如七年級數學科「線對稱圖形」融入「生活常見交通標誌」，欲達成「正確認識交通標誌」，而對應的交通安全核心能力是「熟悉路權、遵守法規」。其他，請依此類推。

(二) 苗栗縣苗栗國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數232人，教職員60人，屬小型學校。機車接送 37%，汽車接送 35% 步行 17%。學校為一歷史悠久的學校，山路狹窄，三湖路道路彎曲，交通環境差，上放學的安全更顯重要。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。

- (3) 交通安全教育之推動與鄰近的大同國小及文山國小策略聯盟，共享交通安全教育資源及對學生之服務，成效良好。
- (4) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (5) 積極配合苗栗縣府辦理交通安全相關研習(講習)活動。主動結合外部資源改善校園周遭的交通安全問題。
- (6) 讓學生參與發現交安問題作法用意甚佳，可提升學生學習觀察周遭交通安全問題及問題解決能力。
- (7) 學校有路邊違規停車問題，以致學生需繞行車輛而走在車道，老師了解面向來車或背向來車有不同風險，且已加強學生此問題之交通安全教育。
- (8) 與校長和老師訪談過程中發現，多位師長對交通安全教學有想法，如：校長提出精準交安主題，學校逐步規劃與落實的想法，未來可系統性地設計不同年級之交通安全教育課程。
- (9) 學校依照交通安全核心能力（交通安全四大守則），規劃了各年級各領域融入相關課程及其教案，課程涵蓋相當廣泛（國文、英語、社會、健體、藝文、綜合等），內容相當多元（步行、自行車、電動自行車、大型車等），同時也規劃了學習成效評量。
- (10) 針對本校騎單車的學生，學校規劃了自行車考照區，提供了腳踏車安全教育考照，以進行交通安全情境教學。另外，配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練活動。校外活動也有行前說明與行程後檢討會議。
- (11) 學校訂定了交通安全活動辦法及實施計畫，舉辦了各類交通安全活動，而且有活動執行過程、資料建檔也完整。另外，交通安全活動能依校本問題設計，而且活動內容及型態相當多樣化（標線任我行、慢看停即興舞蹈、定向越野等）。
- (12) 學校將希望融入每天的活動，行政團隊積極，課程活動融入多元，實際的成效尚有待評估。
- (13) 目前的交通安全與輔導略為不足，現行作法尚有一些改進空間：(1)校門口沒有號誌管制，義工指揮效力受質疑；(2)鼓勵家長單側停車送孩童，成效普通；(3)以交通安全的期許（看紅綠燈、不滑手機、注意交通安全）作為發展課程發展重點，且專業教師自編課程，交通安全公開授課，如有開發的教案與成果呈現尤佳；(4)人車動線常受車輛違規紅線停車影響；(5)糾察隊每班3-4人，各班輪值，成效良好？

2.建議事項

- (1) 學生對於交安五大守則大致上已有概念性之了解，然仍有部分學生較感生疏，建議應再深入與加強。建議學校可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化成為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (2) 學校之學生美術作品有關禁制標誌之繪製其斜槓方向有誤（應為左上右下），建議加以修正。
- (3) 學校提出於學校進出主要岔路口設置號誌和人行道（彎路且車速快，宜設置與車道有高度差的實體人行道）之需求，若未能如願設置相關硬體設施，宜持續強化學生相關的道路風險問題之交通安全意識。
- (4) 部份學生騎自行車，許多學生假日可能也會騎自行車，建議交通安全教育內容可多引導學生思考自行車安全問題為何？為何危險？如何因應？
- (5) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來可讓學生實際體驗開車門。
- (6) 建議學校有系統、有條理而且有步驟的整理教學活動資料，如：根據SWOTs弱勢與威脅分析，找出當下學校極欲解決的校本交通安全問題（可以根據學校目前學生上、放學通學資料調查，發現接送、步行為當下學生最主要的用路行為，所以這兩種主要用路行為引起的交通安全問題，就是當下、最優先的校本交通安全問題），再分別從交通安全”教學與活動”、“交通安全與輔導”兩個面向，提出相互對應的解決辦法或策略，以及訂定各自要達成的教學與輔導目標，以作為事後評估當前交通安全問題是否被解決的依據。如可以搭配圖表來加以呈現，更佳。
- (7) 在教學與活動上，建議學校學務處能以教育部與交通部共推的交通安全五大守則（遵守法規、彼此看到、利他用路、安全空間、防衛兼備等）為學生交通安全核心能力，連結上述當前、最優先、尚待決解的校本交通安全問題，再以與教務處盤點的各年級各領域之課程及其科目，邀請課程發展委員會教師，協助發展上述各科目融入之教材、教法與教具，以及評量教學成效的方法與工具，期達成這些課程及其科目之教學目標，以及解決校本交通安全問題之教育目標。
- (8) 除了在教學情境設置上，除非教學活動與交通安全輔導有充分運用到，否則不需要額外、刻意地設置交通標誌牆，建議學校最好能根據校本交通安全問題，以及交通安全教學來加以設置，如：發現學生步行三湖道很危險，可以設置學區交通安全環境地圖、學校鄰近道路常見的交通安安全標誌等情境，並搭配學校交通安全教學與輔導，以達成各年級各科目

教育目標為目的，培育學生交通安全（五大守則）核心能力，落實學校交通安全教學。

- (9) 學校舉辦了各類交通安全活動，如：保腦宣導、腳踏車安全教育課程、大客車視野死角與內輪差宣導等，但是各類活動的安排缺乏系統性、規劃性、目的性，而且也缺乏活動成效的檢討與回饋。因此，建議舉辦各類交通安全宣導活動，最好能搭配校本交通安全問題，以促進或輔助上述各年級各科目教學目標的達成。如：在學生步行交通安全上，可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，除了進行實際的逃生演練之外，也可以同時實施大客車視野死角與內輪差的宣導。
- (10) 學校已經詳細調查並統計上放學交通方式。汽機車接送達75%，建議進一步利用此資料於家長接送區的規劃。另建議建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以了解學生使用交通工具的情況。
- (11) 校內動線規劃適當，可落實人車分道，校門口共用出入口，應視問題落實時間分隔，使不與學生活動衝突。
- (12) 校門口與苗28 的出入問題建議可分階段處理：優先取消黃網線、劃設斑馬紋行穿線→舉牌警告→違規檢舉→設立號誌。
- (13) 目前交通糾察隊每班3-4人，各班輪值。建議可以增加參與的人數，藉此提升更多學生的交通安全知能與風險辨識能力。
- (14) 建議導護人員應參與義交訓練課程取得合法的義交資格。其次，導護老師的工作在於評估學生有無遵照所學生活，非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。
- (15) 學生違規以走路滑手機為主。學習「專注」可能是重要的學習主題。學生違規與輔導作為需注意其成效。違規行為輔導需要了解其原因，解除原因就改善行為，尤需注意輔導行為與問題改變之連結性。
- (16) 家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。目前學生步行環境並不理想，教學重點更要加強教導如何在此環境安全生活（步行）。
- (17) 教學與活動有許多的課程融入，建議要了解其融入的目的並評估其成效，方可賦予活動的價值。

(三) 彰化縣埤頭國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數587人，屬中型學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過非常詳盡的SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題，並提出非常具體的改善策略，成效良好。
- (3) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (4) 將交通網頁上的資訊多樣化的運用於教學中，甚至自行研發交通安全桌遊讓學生對於交通安全知識的吸收甚有助益，積效良好。
- (5) 對於交通風險因子之提出與交通安全教育改善，以及學校特殊之交通安全環境及其因應改善作為均甚為得當。
- (6) 多方運用社會資源於學校交通安全教育中，績效卓著。
- (7) 學生對於交安五大守則之了解甚為深入，且應答甚為活潑。
- (8) 學校活動多元，尤其是自行設計許多活動，例如真人大富翁、校歌比賽、交通安全廣播劇、東南西北我最行等，將交通安全概念融入其中，饒富趣味。
- (9) 藉由童軍社活動，規劃校外交通環境教學，把單車構造，簡易維修之解說，融入其中，並舉行筆試路考，提昇安全。
- (10) 教案設計相當豐富，並有實施之相片、以及學習單加以佐證。
- (11) 學校設計了各領域各年級交通安全相關的融入課程(國文、英語、數學、健體、綜合等)與其教案，議題涵蓋的相當廣泛，內容也相當多元，以實施交通安全教學。
- (12) 為了搭配交通安全教學，學校也設置了交通情境、交通安全書庫專區等。學校有依法辦理校外教學活動，也有召開活動行前教育，進行車輛安全審核，逃生演練。
- (13) 學校也舉辦了交通安全宣導活動，包括邀請交通專業人士前來進行防衛駕駛、不要酒後開車等交通安全宣導，以及交通安全才藝競賽(如廣播劇等)。
- (14) 學生自行車有專屬停車棚，並依班級分不同空間停放，停車秩序良好，且皆有裝設前後車燈，未見加裝火箭筒。

2.建議事項

- (1) 建議鼓勵學生於其腳踏車之輪輻上裝設反光片，則對其自身交通安全之增進會很有助益。
- (2) 學校周遭道路多無人行道，建議鼓勵學生在安全的情形下儘量以面向來車之方向行走。
- (3) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (4) 學校對同學實施自行車路考、通過者發給反光貼紙值得肯定，惟有些自行車上並未貼上，請幫忙提醒，俾便管理，亦增安全。另輪胎側邊反光片可多宣導。
- (5) 交通標誌或號誌之設計有其含義，例如紅綠燈之燈號順序、禁止標誌之斜線方向等，建議不要混亂。
- (6) 建議學校能以交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，連結校方有利、有趣、有益的交安環境、教學與輔導，以校本最優先的交通安全問題（騎腳踏車）為重點，邀請教師盤點各年級跨領域交安相關課程，並設計融入交安相關科目，發展教法、教具及評量方法，然後逐步落實。
- (7) 建議學校邀請校外交通安全專家（當地分駐所所長、交通隊等）前來進行交通安全宣導，如：防禦駕駛、酒駕開車等議題，可以事前做安排與規劃，以搭配上述校本交通安全問題，以共同促進上述各年級各科目的教學目標之達成，以及交通安全核心能力之培育。
- (8) 除了建立校外教學標準流程與實施逃生演練、開安全門之外，學校也可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，實施大型車視野死角與內輪差的交通安全教育宣導，特別是騎腳踏車上、放學學生，並且也與上述教學活動培育交通安全核心能力相互連結。
- (9) 建議加強自行車騎乘安全基本概念，包括正確配戴安全帽、騎乘機車遇大型車或路邊停車應注意事項、辨識路面邊線與快慢車道分隔線、實虛線功能之差別等。自行車路考項目建議增加情境感知(situational awareness)，例如在停止線暫停時，可左右擺頭、注意來車與行人
- (10)建議繪製校內人車動線圖，人車潛在衝突點以時間區隔、避免衝突。
- (11)學校大門與東側門標線斑駁，建議補繪。東側門蜂鳴器建議設置於門外側，以警示左右來車。
- (12)通勤交通工具，建議分上放學逐年統計。

(13)建議依據目前交通部的修法方向，律定16歲以下禁止騎乘電動自行車。

(四) 南投縣明潭國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數僅有20人，屬超小型之迷你學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構基本上是完整的，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。
- (3) 辦理全校性的交通安全講習，研習完成率100%。此外交安之教師研習亦設計有回饋單，可藉以了解研習之成果。
- (4) 學校規模不大，資源有限，但能多利用交通部、教育部與教育處之資源於教學上，因此教學內容豐富，交通安全生活輔導也很確實。
- (5) 學校在交通安全教育上的努力，放學時老師會親自帶領學生穿越路口到公車站搭車，顯示學校的重視與用心。
- (6) 學校將重要交通安全議題納入連絡簿，進行親子宣導。惟有關主題的選擇宜結合校本問題，如與大型車的視線死角、大型車轉彎的內輪差等議題。
- (7) 校門口的人車動線宜妥善規劃，雖然目前規定學生進校門後直接穿越操場進入校園，但是仍可能與車輛行車動線有衝突。由於明潭國民中學、明潭國小的上放學時間不同，在時間與空間的人車動線的設計與規定必須要更謹慎，以確保學生的安全。
- (8) 為了符合交通安全核心能力的教授，學校規劃了與交通安全相關的教學課程（融入課程、宣導課程、核定課程）及其教案，同時也進行教學的成效評量與回饋。
- (9) 學校配合校園地形、地物，設置了交通標誌與標線，以落實交通情境教學。
- (10) 學校舉辦了各類交通安全活動，如自行車考照筆試，交通安全新聞宣導、交通安全大使宣導交通安全等。

2. 建議事項

- (1) 交通安全教育委員會如能增加相鄰且共同出入的明潭國民小學校長為顧問，共同參與，則更可收彼此合作之效。此外也可聘與村長為顧問，更可收集思廣益與加強溝通之效。

- (2) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (3) 建議學校可以利用交通部168交通安全入口網的資源設計融入教案，除了可減少老師的教學壓力，也可確保教材的正確性。
- (4) 將電動自行車教育納入自行車的教育與宣導，表示學校相當重視。惟建議學校在自行車的教學宜加強防禦駕駛觀念與路權知識，如在路段與路口如何與大型車共用道路，如自行車該騎在哪裡、轉彎要如何打手勢，如何注意大型車的動態，通過大型車旁時要注意的重點，以及轉彎之內輪差等問題。
- (5) 校門口左側的來賓停車位緊鄰籃球場，似有可能影響學生在校園的安全，建議學校在未來收回這些停車格之後，能重新規劃停車格位，避免影響學生通行安全。
- (6) 雖然放學時老師會親自帶領學生穿過停車場，還是要建議老師能教導學生注意停車場車輛的動態，如何判斷車輛是否未熄火，可能會啟動，以及在停車場出入口應如何注意進出的車輛。
- (7) 老師在帶領學生通過路口到公車站搭車時，老師會在行穿線上攔阻車，由於學校前方的台21線車速快，相當危險。建議學校可商請派出所的員警協助維持交通，並建議老師值勤時還是要穿反光背心。
- (8) 學校宜重視並檢視校園內通往明潭國小通道的安全問題，建議宜協調明潭國小家長接送區的設計，避免讓接送的汽機車通過此通道，並且加強學生的安全教育，養成穿越前必須先左右查看是否有來車的習慣。
- (9) 建議學校考量不要讓學生早上打掃車道的可能性，由於車輛通行與停車時會影響打掃學生的人身安全，建議宜避免，學校可考慮更改打掃的時間或是減少打掃次數以因應。
- (10) 建議學校應規劃並設置校園安全地圖與學區安全地圖，並利用地圖進行教學，讓學生了解在校園內以及學區範圍的道路上可能遇到的危險與應注意的事項。雖然學校有蒐集學區道路交通事故的肇因，但是應針對這些危險地點的危險來源及應注意事項納入教學與宣導的重點。
- (11) 建議可參考目前學校透過課程繪製校園安全地圖的方式，設置學區安全地圖，讓學生對於學區內交通環境有較深入的觀察與了解。
- (12) 學校能根據SWOTs弱勢與威脅分析，找出了學校面臨的校本交通安全問題（如：步行、接送與公車），規劃了交通安全核心能力，盤點了各領域各年級交通相關融入課程及其科目。為了培育學生交通安全核心能力，

建議學校可以從教學與活動兩方面相輔相成，訂定這些交通相關融入課程及其科目的教學目標，以及交通安全宣導活動的活動目標，使這些教學活動目標的達成，成就了學生具備了交通安全五大守則。

- (13)在教學情境設置上，除非教學活動與交通安全輔導有充分運用到，否則不需要額外、刻意地設置交通標誌牆，建議學校最好能根據校本交通安全問題，以及交通安全教學來加以設置，如：教授學生步行安全過馬路，可以設置學區交通安全環境地圖、鄰近道路常見的交通事故原因等情境，並搭配學校交通安全教學與輔導，以達成各年級各科目教學目標為目的，厚植學生交通安全核心能力，落實學校交通安全教學。
- (14)學校舉辦了各類交通安全活動，如：交通安全教育保腦宣導、自行車安全教育活動等，但是各類活動的安排，最好能做更全面性、更有系統的規劃，同時也考量到活動成效的檢討與回饋。因此，建議各類交通安全宣導活動的舉辦，最好能搭配校本交通安全問題，以培育學生交通安全核心能力。如：在學生步行交通安全上，可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，除了進行實際的逃生演練之外，也可以同時實施大型車視野死角與內輪差的宣導。
- (15)為了讓學生更了解交通安全五大守則的意義，並落實這五大守則的行使與貫徹，學校可以充分利用每年學校行事曆上規劃的交通安全周，設定五大手則之一或之二為班會討論的議題，並提供班導交通安全相關的資料，以利於師生共同討論與學習。

(五) 嘉義市北園國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數413人，教職員工59人，屬於中型學校。學生上放學以騎自行車50%居多，步行約10%、家長接送區約40%，以機車接送為主。
- (2) 交通安全教育委員會基本上架構完整，雖已有里長參與會議，然未正式聘請其為顧問。
- (3) 透過SWOT分析了解交通安全教育所面臨之課題，但未據此提出改善策略。
- (4) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (5) 上學之騎乘自行車高達58.8%，學校也很重視自行車交通安全教育。
- (6) 學校有217位(50%)學生騎自行車通學，校長和老師們都很關心學生自行車安全問題。師訪談中學校老師提出許多學生騎自行車問題，如併排騎車

聊天、拿(滑)手機、逆向等問題；另須注意轉彎車。學校有辦理自行車考照，建議可於自行車考照過程中，藉著安排情境狀況，了解這些分心或違規行為對交通安全的影響，例如：由老師騎前面，路考學生騎後面且看手機，老師突然煞車，讓自行車路考學生更了解分心看手機的問題和後果。

- (7) 學校設計了各領域各年級交通安全相關的融入課程(國文、英文、數學、健體、綜合等)與其教案，議題涵蓋的相當廣泛，內容也相當多元(步行、單車、汽車、大型車、火車等)，以實施交通安全教學。
- (8) 學校也組織了學生糾察隊，訓練學生維持交通，以協助學校學生上、放學工作。另外，學校也能確實配合校外活動，進行行前活動宣導、車輛安全審核及逃生演練，以及事後檢討會議等。
- (9) 學校也舉辦了很多交通安全宣導活動，包括邀請專業人士(如：當地警官、創世基金保腦教育)前來進行交通安全宣導，舉辦校內騎自行車考照活動，以及實施交通安全書法才藝競賽等。
- (10) 學校提供交通安全桌遊(現成產品)，設有交通標誌牆。
- (11) 學校認為學生與老師擔任導護的理由：(1)社區公民意識，為自己的安全而為；(2)隨時注意安全。

2. 建議事項

- (1) 建議交通安全教育委員會如能增聘當地之里長為顧問，更可使其代表里民參與會議名實相符。
- (2) 建議利用SWOTS分析交通安全教育之課題後應據此提出改善策略，建議應補充相關之改善策略。
- (3) 建議鼓勵學生於其腳踏車之輪輻上裝設反光片，則對其自身交通安全之增進會很有助益。
- (4) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (5) 為更深入了解當地事故問題，建議請派出所員警到校演講，尤其是學區的步行、自行車、電動自行車的交通事故，讓全校師生更了解當地交通事故問題以及學習如何避免發生事故的道安知識。
- (6) 交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，也需了解其設置意義，交通標誌牆之設置缺乏相關「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。

- (7) 交通安全常識測驗分析部份，已進行測驗結果評分。建議進行逐題之答錯人數分析，可了解學生道安知識需加強的重點。
- (8) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來可讓學生實際體驗開車門。
- (9) 建議學校能以交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，連結校本交通安全問題（如：自行車引起的交通議題），盤點各年級欲培育最重要的階段性核心能力，並邀請各領域教師協助融入核心能力相關議題，設計教案，發展教法與教具及評量方法並按步落實。
- (10)除了對於校外教學活動已建立的標準流程與實施逃生演練之外，學校也可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，實施大型車視野死角與內輪差的交通安全教育宣導與體驗，也可以與教學活動培育交通安全核心能力相互的連結，以精緻落實交通安全教育。
- (11)不論校內校長、主任、組長或校外邀請專家、警官的交通安全宣導，建議學校也可以將宣導的內容與教學活動培育交通安全核心能力相互的連結，以完善落實交通安全教育。另外，交通安全週，也可以將五大守則分別作為各年級班會的討論議題。
- (12)學校已經詳細調查並統計上放學交通方式。其中，騎自行車約五成，家長接送區四成，步行一成。建議進一步利用此資料於家長接送區的規劃。另也建議建立分年級資料，才能更了解各年度改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以了解學生使用交通工具的情況。
- (13)校內動線規劃適當，落實人車分道，校門口共用出入口，應視問題落實時間分隔，使不與學生活動衝突。
- (14)交通服務隊每班8人輪值，人數尚多。建議規劃更多元的服務項目，藉此提升更多學生的交通安全知能與風險辨識能力。
- (15)導護老師的工作在於評估學生有無遵照所學生活，非完全保護學生，而是在旁觀察，並給予適當的協助。
- (16)學校努力用心取締與巡查學生校外違規事項，如未戴安全帽、穿越住宅小巷等。要讓學生了解行為（或不行為）的原因而非僅是要求。
- (17)家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。
- (18)學生以自行車騎乘為主，除了自行車考照外，如何提高學生騎乘自行車

的風險意識尤其重要，例如變換行向注意後方來車，路口兩段式左轉、專注不聽耳機等。

- (19)教學與活動有許多的課程融入，建議要了解其融入的目的並評估其成效，方可賦予活動的價值。例如書法是否能提升風險意識？

(六) 嘉義縣梅山國民中學

1.特色與優點

- (1) 學生人數272人，14班，教職員50人，屬小型學校。學生人數較少，步行比例較高(約30~40%)，其餘為校車20-25%。學區草嶺、豐山、仁和、太和等地，相當偏遠；校門口彎道、多路口交通動線複雜。學校周邊交通流量低。但人行空間不佳；車速快。
- (2) 學校人車分道，利用空間與時間分隔；校門口設置家長接送區，利用三角錐人車分道；教職員停車分兩區(與學生活動區似乎有問題)。
- (3) 交通安全教育委員會基本上架構完整，並且也透過SWOTS分析了解交通安全教育所面臨之課題，並提出改善策略，成效良好。
- (4) 事曆中有關交通安全教育之活動甚多，並且也都能分析其與四項校本問題的關聯性。
- (5) 學生對於交安五大守則之了解甚為深入，且應答甚為活潑。
- (6) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。交通安全議題融入教學，英文標誌、數學停車距離計算、社會靠左靠右走、國文執法、健體等。
- (7) 學校校長和老師們很清楚當地交通安全問題，如巷口居民大盆栽擋到路人視線，導致視線遮蔽問題；騎乘機車忽略戴安全帽問題。校長利用西瓜呈現戴安全帽的重要性，由於除了未戴安全帽問題，另有「有戴但沒戴好安全帽」問題，建議亦可利用西瓜呈現「戴好安全帽」的重要性。
- (8) 善用外部資源辦理交通安全活動，如：嘉義監理站的大車安全體驗活動、員警協助「自行車巡理、認識交通你我它」活動、創世基金會的保腦交通安全演講等。
- (9) 學校設計了各領域各年級交通安全相關的融入課程(國文、英文、數學、健體、社會、自然、綜合、科技等)與其教案，議題涵蓋的相當廣泛，內容也相當多元(遵守法規、安全空間、防衛兼備等)，以實施交通安全教學。
- (10) 為了讓學生有更多的服務學習機會，學校招募了學生交通服務隊，協

助學校維持學生上、放學交通的順暢。另外，學校也能確實配合校外活動，進行行前說明、車輛安全審核、逃生演練與事後檢討等。

- (11) 學校也舉辦了很多交通安全宣導活動，包括邀請專業人士（如單車專家）前來進行騎自行車交通安全宣導，實施交通安全才藝競賽（如書法、作文、繪畫等），以及進行班際交通安全常識測驗。
- (12) 為強化教師交通安全教育知能，學校辦理創世、監理站入校體驗研習活動（學生上駕駛座體驗），設有臉書粉絲團、校網；
- (13) 本校辦理自然車禍危機、科技資訊紅綠燈製作、主動訪視愛心商店、安全帽的宣導（用西瓜演示安全帽），且有上放學路線危險分析表，並透過警察帶路了解梅山街道的危險地點及安全解說。

2. 建議事項

- (1) 交通安全教育委員會如能增聘村長、地方仕紳等做為顧問，更可收集思廣益與加強溝通之效。
- (2) 雖也透過SWOTS分析了解交通安全教育所面臨之課題，並提出改善策略，但有關其改善策略如能更具體則更佳。
- (3) 建議鼓勵學生於其腳踏車之輪輻上裝設反光片，則對其自身交通安全之增進會很有助益。
- (4) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (5) 辦理自行車考照，其內容包含如何避免追撞事故，符合常見事故情境。由於自行車需特別注意轉彎事故，建議路考路型增設路口路型，路考增加如何正確轉彎（包含二段式左轉、直接左轉和右轉）。
- (6) 校本問題編碼共A、B、C、D四類，建議更明確說明其問題為何？學生應學習哪些交通安全知識？
- (7) 當地有許多路側違停問題，違停佔用到慢車道，影響到自行車安全，建議教導如何安全繞行路側停車車輛，辦理「自行車巡哩」活動時可觀察學生是否有正確行為。
- (8) 建議常識測驗題目進行錯誤題分析，並據以改善。常識測驗題目內容可採用學校每學期交通安全教育的重點，以了解學生學習成效。
- (9) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來可讓學生實際體驗開車門。

- (10)學校已經調查學生上放學交通方式，並有利年資料，步行比例較高（30~40%），校車20~25%，汽機車接送比例約30%。建議再區分上放學資料，以了解家長接送區的可能問題。另也建議多了解歷年資料的變動以了解改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以了解學生使用交通工具的情況。
- (11)校內動線藉由時間分隔與空間分隔（三角錐）落實人車分道，惟學生的步行空間略嫌窄小，建議適度調整。
- (12)交通工具的停放空間建議有明確的劃設，避免凌亂，並教導學生注意車陣中的穿越問題。
- (13)交通導護採取自願報名的方式，普遍參與程度較低，建議可以設法增加參與人數。藉由交通服務學生的訓練過程再增加交通安全知能與風險辨識能力。
- (14)學生與家長交通違規資料的樣態建議明確區分惟學生與家長。以明確了解學生需要改正的問題為何。
- (15)糾正家長的違規非學生的責任，教育在讓學生能自行辨識何者為正確的行為，並願意改變自己的行為。
- (16)家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。
- (17)學生步行環境並不理想，教學重點更要加強教導如何在此環境安全生活（步行或騎自行車）。
- (18)學校周邊愛心服務站的設立數量相當多，但對於愛心服務站的考核建議可以強化。
- (19)學校周邊缺乏適合的人行空間、道路之車輛車速也快，建議嘉義縣道安聯席會報妥為改善。
- (20)學校環境幽美，不適當的標語、標誌牆、樓梯上的標語等妨礙行進中的專注性，也有礙校園美感，建議改善。

(七) 屏東縣恆春國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數有910人，校地面積7.36公頃，屬大型學校。

- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，會議結論之執行特別依PDCA循環的方式加以改善，成效良好。
- (3) 配合學校建設例如在道路拓寬增加學校出入口轉型規劃為學生專車上車處，滾動修正以確保安全之作法甚佳。
- (4) 另與鎮公所建設課、交通隊合作以及與派出所合作改善危險路口之作法甚有績效。
- (5) 每學年規劃許多交安課程，教學內容包含許多如何穿越路口、如何在路段行走和穿越道路等步行重點。
- (6) 地理課利用google map規劃學生個人通學路線，課程內容相當實用。學習單中除了詢問如何避免發生交通事故之外，可增加讓學生觀察沿途有哪些交通安全問題？
- (7) 交通安全常識測驗分析部份，進行逐題之答錯人數分析。若能進一步了解學生道安知識需加強的重點尤佳。
- (8) 學校設計了各領域各年級交通安全相關的融入課程(國文、英語、數學、健體、綜合等)與其教案，議題涵蓋的相當廣泛，內容也相當多元(步行、單車、大客車、大貨車等)，以實施交通安全教學。
- (9) 為了使學生更了解交通安全，學校特別針對學生導護志工，宣導交通安全五大守則，以增強學生交通安全核心能力。另外，學校能確實配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練與體驗
- (10)學校也舉辦了很多交通安全宣導活動，包括邀請專業人士(如單車專家)前來進行騎自行車交通安全宣導，實施交通安全才藝競賽(如書法、作文、繪畫等)，以及進行班際交通安全常識測驗。
- (11)簡報的內容豐富，但實際作為說明稍嫌不足。例如學生違規(闖紅燈、直接穿越)多，但缺乏輔導改善作為。
- (12)學校配合學校建設滾動檢討、與交通隊、派出所合作、道路拓寬作為客運車上車處、推動路口禁止臨停、規劃人車分道等，值得肯定。
- (13)學校每學年都有四小時的交通安全，利用Google map 規劃上放學路線(教育大市集)，辦理交安你我他行動藝術(用手機、影片拍攝宣導影片)，研習學生自行車安全與辦理校外逃生演練，亦顯示學校相當用心。

2. 建議事項

- (1) 學生對於交安五大守則大致上已有概念性之了解，建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (2) 當地民眾有許多違規的交通行為，如：違規於禁止臨時停車處(紅線)停車、車輛併排停車、車輛逆向行駛。學生看到「禁止超車」交通標誌，誤以為是禁止併排停車標誌。請多加強學生步行和騎自行車時應注意哪些因這些違規行為而導致的道路風險問題，如：騎自行車超越違停車輛，須注意後方來車；步行至車道超越違停車輛，須注意前方來車；切勿突然偏向車道，以致他車來不急煞車。
- (3) 建議請當地分局或派出所協助了解當地事故特性，並據以研擬相關交通安全課程。另可請當地警官到校演講，讓全校師生更了解當地交通事故問題以及學習如何避免發生事故的道安知識。
- (4) 請檢視家長接送區時段需求，目前是07:00~08:00、11:30~12:30、15:30~16:30；另目前放置的高度較低。
- (5) 使用遊覽車校外教學時，除了逃生演練之外，建議未來可讓學生實際體驗開車門。
- (6) 建議學校能以交通安全五大守則為學生交通安全核心能力，並連結校本交通安全問題（如接送、步行），並邀請教師協助建構各年級課程架構及目標（如：七-安全過馬路、八-標誌萬事通、九-安全鐵馬行），再融入交通安全相關科目，設計教案，發展教法與教具及評量方法並按步落實。
- (7) 由於學校可以利用的交通安全宣導外部資源十分有限，建議學校可以充分運用交通部168網站的教學、活動與宣導影片，並且能搭配上述校本交通安全問題，以促進上述各年級各科目教學的教育目標之達成。
- (8) 另外，除了實施逃生演練與建立標準流程之外，學校也可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，同時實施大型車視野死角與內輪差的交通安全教育宣導，並且也與教學活動培育交通安全核心能力相互連結。
- (9) 學校已詳細調查學生上學交通方式。其中，大眾運輸與汽機車接送達72%。鎮公所前廣場規劃為家長接送區，上學時間與鎮公所洽公者時間錯開，應屬可行。但放學之規劃如何？是否有問題應再評估。建議應建立分年、分年級、上放學通學資料，才能更了解改善的成效。例如今年與次年走路人數的比較可以了解學生使用交通工具的情況。

- (10)校內動線規劃適當，可落實人車分道。校門口共用出入口，應視問題落實時間分隔，使不與學生活動衝突。此外，校內停車空間皆應有劃設明確的停車位，以養成良好的使用習慣。
- (11)學生導護志工培訓營作法佳。但參與的人數仍顯偏低(七年期每班4人)。建議可以增加參與的人數，多元化交通服務的工作藉此提升更多學生的交通安全知能與風險辨識能力。
- (12)建議提升導護志工值勤的技能與風險意識。面對來車、提醒汽機車駕駛注意，而非完全保護學生。
- (13)學生違規以直接穿越馬路、闖紅燈為主。對比恆春地區的交通環境風險偏高。如何針對這兩個問題強化學生的安全認知極具挑戰。
- (14)家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。
- (15)恆春地區的交通環境不理想，駕駛人使用汽機車相當隨性，逆向停車、慢車道停車隨處可見。學生步行環境並不理想，教學重點更要加強教導（思辨）如何在此環境安全生活（步行）。
- (16)恆春轉運站周邊路口僅以閃燈號誌控制似無法有效管理路口複雜的人車交織問題，宜請屏東縣警察局交通隊協助規劃改善。

(八) 澎湖縣烏嶼國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學生人數僅有15人，屬超小型之離島學校。但校長具有理念，將之前服務學校之經驗帶來烏嶼國民中學，雖然學生人數相當少，但重要之交通安全教育宣導皆存在。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並且也透過SWOTS分析交通安全教育所面臨之課題並提出改善策略，成效良好。
- (3) 教學內容豐富，交通安全生活輔導確實。
- (4) 交通安全教育實施成效檢討非常務實。
- (5) 學校訂有自行車保養手冊，讓學生學習，另相關活動相當多元，例如校園圍牆由學生繪設交通標誌、校內設交通安全走廊及安全教學教室，辦理標語書籤、海報創作活動等。

- (6) 利用離島特色，帶學生搭乘交通船，教導正確穿戴救生衣。
- (7) 利用交通安全教室，佈置在地沒有之情境及交通工具，例如火車，增加學生之交通安全知能。
- (8) 校外之潮間帶常是觀光客遊玩之地，目前須經過學校，為避免外來客車輛隨意穿越校園，學校費心設置停車場，供遊客停車。未來另規劃校園外之環校道路，以阻絕穿越校園。
- (9) 學校設計了各領域各年級交通安全相關課程（國文、英語、數學、健體、綜合等）與其教案，議題涵蓋的相當廣泛，內容也相當多元（步行、單車、大客車、大貨車等），以實施交通安全教學。
- (10) 學校創造了很多交通教學情境，如：設置交通安全教室、交通安全走廊、交通安全專欄等，以增進學生對交通安全的注意。另外，配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練，以及安全門的體驗
- (11) 學校也舉辦了各種交通安全活動，邀請專業人士前來進行交通安全宣導。利用校外教學之機會，前往交通隊進行交通安全體驗。另外，也實施交通安全常識測驗，並針對易錯的題項加以講解。

2. 建議事項

- (1) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (2) 離島居民戴安全帽騎乘機車之風氣並不普遍，連帶影響到子女之觀念，亦不習慣戴安全帽。本次因獲獎，縣政府致贈學生安全帽，可藉機讓學生開始建立正確之觀念。
- (3) 在教學與活動上，建議學校能以教育部與交通部共推的交通安全五大守則（遵守法規、彼此看到、利他用路、安全空間、防衛兼備等）為學生交通安全核心能力，連結校本交通安全問題（如：步行），並邀請各年級各領域教師，協助建構各年級的課程架構（如：七年級安全過馬路、八年級標誌萬事通、九年級安全鐵馬行），再融入交通安全相關科目，設計教案，發展教法與教具，以及評量教學成效的方法與工具。
- (4) 由於學校可以利用的交通安全宣導外部資源十分有限，建議學校可以充分運用交通部168網站的教學、活動與宣導影片，並且能搭配上校本交通安全問題，以促進上述各年級各科目教學的教育目標之達成。另外，學校也可以充分利用校外教學活動所安排的大客車，進行實際的逃生演練，以及大客車視野死角與內輪差的宣導。

四、精進學校特色與建議

(一)新北市中平國民中學

1.對學校現況的評價

- (1) 學生人數1,985人，教職員 192 人，屬大型學校。家長的社會階層以勞動、商業為主。
- (2) 設有交通安全教育委員會，成員除未聘請當地里長為顧問外大致完整，此外也按期召開會議，會議結論均據以執行。
- (3) 學校於交通安全教育優質化計畫中已邀請許多專家學者到校演講有關交通安全之課題，可見學校對於交通安全教育的態度很用心與積極。
- (4) 在組織計畫與宣導方面，訂有明確的計畫與執行、每天的值週與上放學導護安排均正常、有常態的導護志工的服務、值週老師與家長能面對面宣導騎乘安全、出版「中平週訊」、配合情境教學於圍牆設置標誌牆面。
- (5) 在教學與活動方面，七年級一律將交通安全英文融入，自行車有70位，校園內有專區停車，有校外教學的演練，約略一半的學生走路上學。
- (6) 在交通安全與輔導方面，能人車分道、車行側門，因防疫考量規劃入校門口分三路（六位同仁量體溫），校內規劃交通車輛停放，要求學生社區騎自行車要戴安全帽，協請家長提供假日校外違規的情事。
- (7) 學校協調相關單位，遷移不適當的路燈位置，且常態使用貼聯絡簿的方式不斷提醒學生交通安全事項。
- (8) 學校已經優化項目包括：在地特色的標誌牆、側門設置警示燈、改變學生行進路徑以提升上放學安全，未來則規劃設置圖書館設專區、舉辦交通安全知識大會考、教授自行車騎乘技能課程、納入易肇事路口結合學校安全地圖。
- (9) 本校效能規劃各年級課程主題與架構，安排的時數合宜，並進行教學成效檢討與回饋，內容以學生相關問題為主，善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案。
- (10) 能配合校園環境設置交通標誌、標線、號誌等交通設施，並進行情境教學。配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練活動。校外活動有行前說明與行程後檢討會議。

- (11)訂定交通安全活動辦法及實施計畫，且有活動成效檢討與回饋。交通安全活動能依校本問題設計，且活動內容及型態多樣化。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 建議交通安全教育委員會能增聘當地里長、派出所主管、鄰近社區管委會等擔任顧問，則除可收集思廣益之效外，如有需溝通之事項尚可協助溝通工作。交通安全教育委員會議結論之執行，亦建議能評估其成效，以作為滾動檢討的依據。
- (2) 肯定學校利用道安資訊查詢網提供學校周邊的危險地點，繪製學區安全地圖與校園安全地圖，惟建議宜更進一步教導學生和家長在這些危險地點應注意的狀況以及如何因應。
- (3) 肯定學校將交通安全的議題融入教學內容，惟教案的設計宜務實。如行人是否能穿越馬路之議題相當好，但是教案的內容係著重於法規內容與處罰，建議應讓學生了解穿越馬路的危險為何，以及為什麼在劃有分向限制線路段穿越危險的原因，讓學生能夠了解違規行為對於自身安全的威脅為何，相信學生在了解後自然能夠做正確的判斷。
- (4) 自行車教學相當重要，是國人成為獨立用路人的基礎，除了了解車輛的構造與相關的騎乘技巧之外，更應該要教學生如何安全騎乘，例如如何進行兩段式左轉、左右轉要如何打手勢、遇到大型車與左右轉的車輛時應如何因應。
- (5) 肯定校園人車分離，但是學生進校園的動線與車行方向仍有衝突，建議學校宜盤點學校的停車需求，並訂定管理辦法，以保障學生安全。
- (6) 建議校外教學逃生演練可以讓更多學生有機會可以去開啟逃生門，讓學生能透過實際的演練操作強化知能。
- (7) 建議學校宜對於各年級各學科的融入教學學科與內容進行盤點，善用現有的交安資源(如168交通安全入口網)，以有效協助老師教學。
- (8) 肯定學校利用通訊群組與家長聯繫，建議學校也能有效地利用群組作為與家長溝通與宣導的管道。
- (9) 建議可考量導護不要站在車道上擋車，由於上放學期間，學校門口的號誌燈會運作，導護只要站在人行道上指揮學生行止即可，不宜以肉身擋車，影響自身安全。
- (10)學校附近的學區密集，人行設施尚可，要多鼓勵學生走路上學。學生走路上學不是為了讓學校管理方便，而是為了養成獨立自主的學生。

- (11)讓學生自己認為走路上學是獨立的表現、讓家長自己認為接送不是愛是害，並列為自我評估的指標。越區就讀者也請其遠離校門口接送。
- (12)學校附近的路口狹小，且有許多大客車，大客車的內輪差問題需特別注意，尤其是幸福路、中平路口停等時。

(二) 桃園市中興國民中學

1.對學校現況的評價

- (1) 學生人數1,826人，屬大型學校。自行申請參與精進學校計畫，希望獲得外部的資源，最為改善的依據。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整，並按期召開會議，會議結論均據以執行。
- (3) 學校於交通安全教育優質化計畫中已邀請許多專家學者到校演講有關交通安全之課題，學校對於交通安全教育的態度很用心與積極。
- (4) 本校能規劃各年級課程主題與架構，安排的時數合宜，並進行教學成效檢討與回饋，內容以學生相關問題為主，善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案。
- (5) 本校配合校園環境設置交通標誌、標線、號誌等交通設施，並進行情境教學。配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練活動。校外活動有行前說明與行程後檢討會議。
- (6) 本校訂定交通安全活動辦法及實施計畫，且有活動成效檢討與回饋。交通安全活動能依校本問題設計，且活動內容及型態多樣化。
- (7) 本校有以下特色：(1)上放學集中同一面向，管理容易。(2)校門口人行道缺口，學生容易穿越。(3)校方積極想要改善家長校門口違規迴轉的問題及益壽二街的交通問題（如併排、容量不足、UBIKE站等）。(4)辦理自行車考照。(5)汽機車接送30%，走路50%，上放學以人員實施人車分流。(6)交通工具畫線分區停放。(7)教師導護輪值且有意外保險。(8)推動學生交通小志工、愛心志工（社區志工）。(9)交通安全融入生活教育宣導（交通安全即生活）。(10)生教組長入班宣導。(11)辦理交通安全講習、志工保險、填報資料、優良志工等。基本上，本校皆依據評估的面向與各分項定期執行各項活動。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 建議交通安全教育委員會議建立管考機制，對於執行之情形加以檢討，隨時以滾動的方式加以檢討與改進。
- (2) 本校雖也透過SWOTS分析了解交通安全教育所面臨之課題，但未據以提出改善策略，請加以補充。
- (3) 建議學校對於交通安全五大守則，可以實例教學或活動方式教導學生，將交通安全知識轉化成為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (4) 學校門口兩側街廓皆很短，部分號誌時相已作同亮處理，可再持續觀察是否有回堵情形，已便再採取因應措施。
- (5) 雖然許多老師將交通安全的觀念融入教學，仍建議學校宜有完整的規劃，對於不同年級應訂定教學的主題重點，並善用現有教學資源，相信能達到事半功倍之效。
- (6) 肯定學校訂有自行車考照制度，學生必須通過筆試及路考才能取得自行車駕照。目前共享自行車相當普及，學生騎乘自行車的機曾相當大，安全騎乘的教育相當重要。雖然學校希望能在校園內繪製考場，建議學校以教導學生安全騎乘的觀念為主，如前方路邊有停車時如何變換行向繞越、如何進行兩段式左轉等。
- (7) 由於校園的停車空間相當分散，行車動線與學生的活動範圍有所衝突。建議學校宜盤點校園的停車空間與行車動線，並訂定校園停車管理辦法，以提升學生校園內的安全。
- (8) 建議利用學生上放學交通方式的調查結果檢討家長接送區的設計，在家長接送的動線設計上宜將汽機車分離，在有停車接送的路段，建議商請交通局設置家長接送區的牌面。
- (9) 建議學校可利用交通部的道安資訊查詢網的內容，結合學區安全地圖，針對學校周邊的危險地點設計教學宣導的重點，教導學生如何因應。
- (10) 建議學校適當定位志工的設立目的為何？長期擔任學校的志工是否影響其他家長的參與。
- (11) 文中路與益壽二路路口前的缺口若僅考慮監獄單一使用者的需求，似無設置必要性，也容易造成學生有違規穿越、汽機車違規左轉的行為，應請桃園市交通局考慮封閉，並重新調整相關路口標誌（如禁左）。

- (12) 益壽二路放學時的人車爭道問題請與桃園市交通局討論提出解決方案，如時段性通學巷等。
- (13) 校園內適合停車的位置應該畫出停車位明確規範停車位置，不適合停車位置也要禁止停車。
- (14) 校園內空間屬人行廣場，非公共車行空間，標線的劃設應合理可行，符合學校的需求。

(三) 基隆市正濱國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學生150人，教職員18人。學校位處上坡路轉彎處的視線較差，且學校出入口多，管理不易。
- (2) 設有交通安全教育推動組織，訂有行事曆，能於班週會討論交通安全議題。
- (3) 有辦理教師研習，教學活動能配合融入各種課程內容（如國文、表演藝術等），有辦理讀報課程、交通安全大會考、交通安全佈置融入交通安全的議題。
- (4) 協請派出所員警進行四小時學生宣導。
- (5) 目前步行與家長接送各約50%，學生走路邊（狹路步行為學生的教育重點）。有辦理糾察隊參加研習活動，導護辦法依照規定執行，有四間愛心商店
- (6) 學校有依據評估的面向與各分項定期執行各項活動，如成立委員會、訂定行事曆、家長宣導、融入教學、學生通學調查、交通動線規劃、導護、學生違規、愛心商店推廣等。
- (7) 本校規劃了各年級交通相關融入課程，並也設計對應的教案，也安排了上課的時段，內容以學生相關問題為主，善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案（自行車）。
- (8) 為了配合交通安全教學，學校也設置了交通標誌等交通設施，以進行情境教學。校外活動也有進行車輛安全審核及逃生演練活動。校外活動也有行前說明與事後檢討會議。
- (9) 學校訂定交通安全活動辦法及實施計畫。辦理了校內交通安全常識測驗，也有做題項分析與統計，並且有做補救教學。另外，將交通安全教育納入教室布置比賽中。整體而言，如何讓各項活動作得有意義、有價值，值得努力。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 有關學生違規與發生交通事故的輔導機制宜檢討，對於不同情節的違規事項施以適當的輔導措施，以有效改善學生的危險行為。
- (2) 學校的交通安全教育主題宜針對校本問題，如大型車、煞車距離、視線死角等加強交通安全教育。
- (3) 肯定學校辦理交通安全知識大會考，惟建議考試結果應批改、統計並檢討，以確保學生獲得正確的交安知識。
- (4) 由於學校校門口位於縱向曲線的坡頂與橫向曲線的反曲線上，行車視距不足，建議學校商請交通處會勘，檢討是否應設置速度管理的相關設施(如降低速限、設置學校標誌、禁止路邊停車等)。
- (5) 目前學校校園正在興建幼兒園，未來國民中學學生與幼兒園上課時間不同，雖然國民中學學生步行進入校園與幼兒園家長開車、騎車進入校園的人車動線衝突可利用時間分隔，但是學校仍應妥善規劃車輛通行的時段與動線，以確保學生在校園內的安全。
- (6) 校園內停車空間與行車動線宜妥善規劃，宜調查教職員工的上下班交通方式與停車需求，因此建議汽、機車的停車空間與動線應以不影響學生活動空間為原則。
- (7) 建議依照學校與基隆的地形特色，教導學生狹路步行。
- (8) 學校的交通設施，如汽機車停車場皆應有明確的標示。

(四) 新竹市建功高級中學國民中學部

1.對學校現況的評價

- (1) 學生人數2,072人，屬大型學校。
- (2) 交通安全教育委員會架構完整(有邀請當地里長、派出所主管、家長會委員擔任顧問)，並按期召開會議，會議結論均據以執行改善。
- (3) 學校於交通安全教育優質化計畫中已辦理完成許多研習與培訓計畫，顯見學校對於交通安全教育的態度很用心與積極。
- (4) 學校有些蠻有創意的想法，例如自行車安全教育，安駕中心機車安全教育，列入交通安全教育優質化計畫，期待學校實施。
- (5) 為晚自習留校的學生，設計通學步道，加裝燈光，提昇安全。

- (6) 規劃各年級課程主題與架構，安排的時數合宜，並進行教學成效檢討與回饋，內容以學生相關問題為主，善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案。
- (7) 配合校園環境設置交通標誌、標線、號誌等交通設施，並進行情境教學。配合校外活動，進行車輛安全審核及逃生演練活動。校外活動有行前說明與行程後檢討會議。
- (8) 訂定交通安全活動辦法及實施計畫，且有活動成效檢討與回饋。交通安全活動能依校本問題設計，且活動內容及型態多樣化。
- (9) 雖提報精進項目，但所提供的優質化計畫為108~109年計畫，經訪視現場詢問確認皆已執行完畢，且優質化計畫內容均為宣教或研習，與精進計畫主旨並不一致。另計畫內容與交通安全教育實施計畫重複性高，較難呈現此優質化計畫之特殊性與必要性。
- (10) 因該校為完全中學，簡報與佐證資料無法區分是針對國民中學或高中執行，且部分內容應為高中階段實施，例如機車安駕課程。
- (11) 學校具特色且表現良好，但佐證資料未完全符合評鑑項目，未來若要提出獎優須加強；且須凸顯所提報學制（國民中學或高中）之教育重點與實施情況。
- (12) 辦理以下有特色的事項或活動：(1)校內跑馬燈、公播系統，(2)才藝競賽融入交通安全，(3)自製交通安全教案，(4)課程融入交通安全，(5)以3D繪圖設計學校周邊交通，(6)電腦課單車報粉絲有獎徵答，(7)自辦自行車考照及自行車安全教育課程。
- (13) 停車空間規劃良好，完全與教學區隔開；機車全數停放於地下停車場，盡量將平面空間留給學生使用。且地下停車場出入位置規劃完善，皆配合獨立出入校門，可良好管制進出，並以最短距離進出校園，大幅降低人車衝突
- (14) 圖書館與校門間建立校內的安全通學步道，讓晚自習同學可安全步行離校。
- (15) 積極管理騎乘機車，因高三部分學生已滿18歲，有少數同學騎乘機車通學，並辦理高中之安駕課程。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 雖本校也透過SWOTS分析了解交通安全教育所面臨之課題，但對於所提出的改善策略未作完整的說明，請加以補充。
- (2) 原交安四大守則已增列「法規與路權」觀念之灌輸而成為五大守則，建議加以補充。亦建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化成為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (3) 學校圖書之借閱與發想作業為學校校務之創意之一，不妨可設計一有關以交通安全為主題的活動，以增進學生對交通安全的認知與訓練。
- (4) 建議汽車停車車頭朝外，以增開動時之安全。
- (5) 學生自行車建議可鼓勵加裝輪子上的反光片，增加側面之能見度。
- (6) 學校優質化計畫規劃相當多項目，但經費需求僅4小時之宣講，恐有不足，可再調整。
- (7) 建議多利用學校特色運用於交通安全主題，例如Podcast、圖書館主題書展；以及完全中學可執行六年一貫的教學，可建立連貫的教學主題。
- (8) 較偏向點狀的宣導與活動，建議能有較完整、有系統應的交通安全教育教學計畫。
- (9) 建議宣導與推動停車場車輛「車頭朝外」停放。
- (10) 本校已建立學區不安全地點地圖，但建議可配合轄區交通事故與違規資料，並運用於宣教中。
- (11) 於校園環境張貼自製遵行標誌、請開大燈標誌，因交通標誌有標準內容，若為交通標誌已有項目，建議採用行現行法規「道路交通標誌標線號誌設置規則」內之規範設計。

(五) 南投縣魚池國民中學

1.對學校現況的評價

- (1) 學生人數108人，屬小型學校。
- (2) 交通安全議題能定期於校務會議、行政會報、導師會報、課發會議時專案討論、推動。

- (3) 有完整值週規劃，深入社區重要路口並及時導正學生重要之交通安全觀念。
- (4) 本校配合集集分局辦理魚池鄉校安會議，專案討論交通安全議題，並廣邀家長參加。
- (5) 肯定學校在交通安全教育上的努力，每日編列4位導護在魚池街上觀察學生上放學狀況，顯示學校的重視與老師們的努力。
- (6) 肯定學校對於學校週邊道路的問題掌握度相當高，惟學校對於週邊道路標誌、標線的改善構想，宜提報道安會報，由主管機關進行妥善的規劃與設計。
- (7) 規劃了各年級交通相關融入課程，並也設計對應的教案，也安排了上課的時段，內容以學生相關問題為主，善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案。
- (8) 學校配合校園環境，設置了交通標誌等交通設施，以進行情境教學。另外，配合校外活動，也進行了車輛安全審核及逃生演練活動。校外活動也有行前說明與行程後檢討會議。
- (9) 學校訂定了交通安全活動辦法及實施計畫，除了辦理校內交通安全競賽測驗，並且參加校外交通安全競賽也有很好的表現。交通安全宣導活動內容及型態也相當的多樣化。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 建議依規定成立交通安全教育委員會，並利用SWOTS分析交通安全教育之課題。
- (2) 建議學校對於交通安全五大守則可以實例教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才能收到最務實的效果。
- (3) 有關學校門口通往日月潭之台21線及往市區魚池街道交叉路口之號誌時相改善可請教育處提報道安聯席會報處理。
- (4) 建議學校對於不同年級的學生在上、放學的交通方式上要分開統計，除了可以據以規劃上、放學的動線，也能了解各年級學生在上學及放學時使用各種運具的消長情形。
- (5) 建議公車站宜劃設停靠區，提升學生搭公車的安全性；至於學校反映目前末班車無法配合學生的放學時間，導致學生無法參加補救教學，建議透過教育處協調南投客運調整末班車班次。
- (6) 學校設有標誌走廊是否有實際的成效宜評估，建議標誌牌面的選擇宜與

學校的週邊環境能結合，並可透過全校性的交通安全常識測驗或實際觀察學生上放學之交通行為，評估學生的學習成效。

- (7) 學校的交通安全教學訂有自行車考照制度，考試項目包括筆試及路考。建議除了學習自行車的構造之外，可以增加自行車的路權了解、防禦駕駛觀念等教學。
- (8) 建議學校應針對學生違規事項進行統計、輔導與追蹤，除了能及早糾正錯誤行為，更能了解輔導學生的成效。
- (9) 建議學校應設置學區安全地圖與校園安全地圖，重點是要善加利用這些地圖進行教學。建議可利用交通部道安資訊查詢網或商請魚池派出所提供協助，整理過去學區內發生的交通事故，讓學生了解學校周邊道路的危險地點、應注意事項與因應作為。

(六) 雲林縣臺西國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學生人數271人，屬小型學校。
- (2) 交通安全教育委員會成員除學校老師外，僅僅聘有家長會長為顧問，少有外部的成員參與，難收集思廣益與溝通之效。
- (3) 校本的交通安全教育問題雖有透過SWOTS分析，但未列出應改善之策略。
- (4) 學校有實施部分之教學融入交通安全宣導，例如英聽、綜合領域等。
- (5) 相關之活動包含書法，有獎徵答等，騎乘自行車來校之學生，亦發放車燈，以增行車安全。
- (6) 校選定英文課進行交通安全融入英語教學，停、聽、看，以加深學生「路口慢看停、行人優先行」的觀念，不僅使學生從中學習英文，而且也可以學習安全過馬路，值得各校交通安全融入英語教學參考。
- (7) 學校於校園內設置了交通標誌，期加深學生對標誌的認識與遵守。另外，校外教學活動，不僅事前規劃詳盡，而且也有做逃生演練與安全門開啟，行前也有招開說明會，事後也有檢討會議。
- (8) 學校每學年度均有訂定交通安全活動辦法，也舉辦了很多交通安全活動競賽，如：交通安全海報比賽、交通安全作文比賽、有獎徵答等，而且活動也有搭配學生交通安全核心能力的養成。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 交通安全教育委員會之成員建議至少增加村長與派出所員警，則可收集思廣益與溝通之效。
- (2) 校本的交通安全教育問題之SWOTS分析，建議增列應改善之策略。
- (3) 建議鼓勵學生於其腳踏車之輪輻上裝設反光片，則對其自身交通安全之增進會很有助益。
- (4) 建議可以教學或活動方式教導學生將交通安全知識轉化成為良好的交通安全習慣，如此對於學生交通安全的改善才是最務實的。
- (5) 自行實相關之交通安全實施可再加強，例如考照制度，反光貼紙之發放等，另輪胎側面反光片以及簡易維修教學等，可再進一步實施。
- (6) 教案的設計，自編教材的規劃，以及與交通安全有關之活動，可再豐富。若相關資源不足，亦可在學校網頁上連結168交通安全入口網站，以增內容。
- (7) 值週老師以及交通服務隊在值勤導護時，亦應注意自身之安全，例如面對來車方向，即為一適當之防禦方式。
- (8) 學校之優質化計畫主要為演講宣導，但現實環境的改善，例如自行車停車棚已鋼筋外露，亦請加速修建。
- (9) 時段，學生下公車後由學務主任引導由公車前穿越道路，建議修正為公車後穿越，讓往來車輛有更廣闊的視野，足夠的反應時間。
- (10) 校門口路段為雙向各一車道，路肩寬度大於車道，實地訪視發現常有機車騎乘於路肩，或機車被大型車擠至路肩，建議能重新檢討車道寬與車道配置。
- (11) 正門口有家長接送需求，可考慮繪設時段禁止停車之黃線，以利家長汽機車接送。
- (12) 停車棚水泥遮沿部分已損毀，可能影響學生安全，建議學校能盤點需求空間，向外尋求經費補助維修。
- (13) 停車需求似大於校內停車格供給，但校內仍有足夠空間，建議能補繪。

(七) 嘉義縣民雄國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校有設立交通安全教育委員會，有定期召開會議，並有會議記錄。在會議記錄中，每次都有提出議題及重點工作。
- (2) 有召開全校教職員交通安全教育座談會，並就會中教師提出的建議均有進行檢討與改善。
- (3) 會利用班親會、公布欄等多元管道，針對家長進行交通安全宣導。也會利用創世基金保腦教育，進行交通安全宣導。
- (4) 學校播放之上課影片發現，民雄國民中學學生活潑、好奇，交通安全教育可多引導學生，讓學生思索周遭有哪些交通安全問題？為何危險？如何因應？例如：訪視當日有看到校門口周遭慢車道上有違停車輛，可讓學生思索騎自行車繞行違停車輛有哪些安全問題？危險為何？如何做才能安全？
- (5) 交通安全情境部份設置有交通標誌牆，交通標誌牆缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。

2. 對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 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交通標誌名稱之外，亦可了解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。校園周遭標誌牌面非面向用路人方向，建議請設置單位進行改善。
- (2) 學生騎電動自行車通學，建議將其安全問題納入交通安全教育重點。
- (3) 更深入地了解校本交通安全問題，包含步行、腳踏自行車和電動自行車等運輸工具，針對最需改善的交安重點問題，應用PDCA步驟研擬交通安全教育計畫，並落實相關的交安工作。
- (4) 校本問題部份，建議可跟學校師生進行調查或請當地派出所協助分析當地事故特性，學校可據以研擬相關交通安全教育計畫。另可請當地警官到校演講，讓全校師生更了解當地交通事故問題，及學習如何避免發生事故的道路安全知能。
- (5) 西安路在學校正門路段建議辦理會勘，重點項目包含：(1)人行設施部分設計不符設計原則(例如行穿線與立體分隔人行道交界未設斜坡、人行動線設計不良、公車亭未留設候車區)；(2)學校正門左側西安路路肩電

- 箱，建議檢討是否有縮小量體或移除的可能；(3)學校汽機車接送需求大，建議汽機車接送區分開；(4)往學校方向路側，建議設置速限牌面。
- (6) 建議檢討利用學校正門左側公有停車場及停車彎作為家長接送區之可行性。
 - (7) 專車接送時應靠路肩，而非車道上；學生候車時應盡量站在人行道上。
 - (8) 建議增繪校園周遭路段口危險地圖及相關肇事型態。
 - (9) 校內停車秩序稍嫌紊亂，且有人車動線重疊狀況。建議明確規範停車空間，至少利用時間分離人車動線，並宣導車頭朝外。
 - (10) 學生自行車多數未裝設反光條，建議適當宣導與協助裝設。交通導護及交通服務隊執勤時，應穿著反光背心，並面對來車方向。
 - (11) 建議學校可邀請家長會長、村里長、志工隊長與運動公園游泳池經營團隊擔任交通安全委員會顧問，共同參與學校交通安全教育與學校周邊交通環境改善作業之推動。
 - (12) 建議學校針對校本問題進行SWOTS分析，研議改善對策，並於每學年進行滾動檢討與修訂。
 - (13) 建議學校宜鼓勵教職員參與校外交通安全教育研習，並分享研習所得。
 - (14) 建議學校可利用交通部道安資訊查詢網 (<https://roadsafety.tw/SchoolHotSpots>) 資料、交通事故案例，以及學校周邊道路、學生上、放學路線之相關安全問題，規劃交通安全教育宣導主題與內容，作為班親會宣導主題。
 - (15) 建議學校宜從學生上、放學動線檢視周邊道路，如人行道上的電箱設置位置、無障礙斜坡坡度、公車站位置、運動公園的花圃等，以改善學生通學環境。

(八) 宜蘭縣頭城國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 教職員工81位，使用汽機車通勤多；學生506人，學生上放學汽機車接送佔一半，25%步行，其餘為交通車、火車。
- (2) 學校將CPR、AED急救教育擴大至補校。

- (3) 學校利用FB作為聯絡與宣導管道，惟仍須重視與家長及學校周邊社區的溝通與協調。
- (4) 學校上、放學人車分離的規劃可朝向時間、空間分離的原則進行規劃，以確保學生通學與進入校園後動線之安全。
- (5) 因少子化的影響，教師流動率低，對學生的教育較重視。
- (6) 因108課綱將交通安全教育以融入教學方式處理。
- (7) 學校有以下特色：(1)學校將重點活動納入行事曆，(2)協請公所協助設立號誌等交通管制措施，(3)有導護協助上放學過馬路，(4)不定期訓練導護志工，(5)要求學生自行車一律戴安全帽，(6)鼓勵走一段路上學，(7)家長接送區的設置依照年級劃分，(8)設立愛心服務站請能追蹤輔導，(9)以學校粉專進行「交通安全」的網路宣導。
- (8) 學校面臨的困境：(1)道路違規迴轉與併排停車，(2)運動民眾亂停車，(3)校門口緊鄰場館側門有動線的亂象。

2.對交通安全教育精進建議的意見

- (1) 建議交通安全委員會納入里長、家長會長、派出所所長等外部人員。
- (2) 建議可參考目前學校透過課程繪製校園安全地圖的方式，設置學區安全地圖，讓學生對於學區內交通環境有較深入的觀察與了解。
- (3) 建議可以利用Google街景圖，納入學校周遭道路的街景，讓學生更有臨場感，達到情境教學的目的。
- (4) 為確保交通安全教育的目的「讓學生有能力獨立外出活動」，所有的活動、課程皆應秉持此一原則。藝文活動與課程融入也應注意其成效，避免為課程融入而融入。
- (5) 通學方式調查除了資料收集分析外，也應運用作為後續工作之依據。如107、108 年家長接送人數增加，自行車與步行大幅減少的原因為何？有何改進作為？
- (6) 聯絡簿黏貼交通安全宣導單告知上放學動線與家長接送區等事項，需注意訊息的可了解性，與接收訊息的人員可能有差異等問題。
- (7) 學校是否要承擔家長的教育責任？或僅是告知學生社會的多元性，協助其判斷價值，並做出更好的選擇。

- (8) 學校辦理交通安全常識測驗，但並未說明施測的對象與分析結果。建議試題宜針對學校的校本問題與交通安全教育宣導內容為主，並針對測驗結果進行統計與分析，以了解學生的學習成效與觀念不清楚之處。
- (9) 學生搭乘交通車的比例相當高，建議學校宜訂定搭乘規定並加強宣導，如繫安全帶、上下車安全與緊急逃生等。
- (10) 學校校園停車空間的規劃與進出校園之規定宜訂定管理辦法，建議可善用學校旁的公用停車空間，以減少校園空間內人車衝突的風險。
- (11) 交通導護與值週老師在值勤時宜穿著反光背心、面對來車方向，並注意值勤時站立的位置，以確保自身的安全。
- (12) 有關學生違規的輔導措施，宜針對學生違規情節的嚴重程度採取適當地輔導作為，如闖紅燈、自行車雙載、未戴安全帽等不同的違規態樣宜有適當的輔導方式與作為。
- (13) 校門口違規迴轉與併排停車的原因通常與動線或空間不足有關，可嘗試研擬可能的改善方案。例如改變接送的地點（如頭城運動公園）與後續活動方式（接送-->運動-->上課）是否可改善此一問題？

五、結語

本 109 學年度國民中學交安教育工作訪視，為第二年區分「獎優評選」及「精進學校」兩組，且首次區分「直轄市組」及「縣(市)組」及「書面審查（與簡報）」與「現場訪視」兩階段。現場訪視部分，於 4 月 12 日至 5 月 10 日，共執行 22 校（獎優學校 14 校，精進學校 8 校）的現場訪視。

獎優學校的國民中學均相用心，依據訪視委員的評分，分別給予「特優」或「優等」的等第評定；精進學校的國民中學則針對學校現況，提出具體的交通安全精進建議。整體言之，本年各縣市政府教育行政機關，均很重視交通安全教育之督導與協助工作，讓訪視工作得以順利完成。

本訪視的書面資料由召集人曾平毅教授彙整撰寫，獎優學校的訪視等第評價部分於 9 月 23 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「111 年 0 月 00 日」教育部的會議決議確認：

1. 獲得等第『特優』並提報『金安獎』學校 6 校：

安定國民中學（臺南市）、東興國民中學（新竹縣）、苗栗國民中學（苗栗縣）、埤頭國民中學（彰化縣）、龍山國民中學（臺北市）與龍門國民中學（臺北市）。

2.獲得等第『優等』並提報『金安獎』學校 8 校：

北園國民中學（嘉義市）、佳林國民中學（新北市）、明潭國民中學（南投縣）、恆春國民中學（屏東縣）、海佃國民中學（臺南市）、梅山國民中學（嘉義縣）、烏嶼國民中學（澎湖縣）與義學國民中學（新北市）。

3.獲得等第『甲等』學校 13 校（未進行現場訪視）：

文昌國民中學（桃園市）、古坑國民中學小（雲林縣）、立光德國民中學（臺中市）、立新國民中學（臺中市）、百福國民中學（基隆市）、竹光國民中學（新竹市）、竹圍國民中學（桃園市）、初鹿國民中學（臺東縣）、花崗國民中學（花蓮縣）、金寧國民中學小（金門縣）、美濃國民中學（高雄市）、旗山國民中學（高雄市）與蘇澳國民中學（宜蘭縣）。

註：本 109 學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，由少到多的方式公告。

國民中學組全體委員於綜合會議時，提出以下共識，提報作為後續訪視計畫修訂之參考：

1. 建議各直轄市政府教育局及縣(市)政府盡量鼓勵轄內國民中學參與精進學校，藉由外部專家學者的輔導與協助，以推動交通安全教育。另外，如書面審查通過安排現場訪視之學校，若能由本專案提供補助金（例如 5 萬元），預期可以提高各校參與交通安全教育精進的意願，
2. 今(109)學年度之國民中學組現場訪視，請慶幸地在全國 Covid-19 疫情進入第三級（5 月 18 日）管制之前完成，但其他組則被中斷，建議下一年度對於疫情的因應能有更合宜的對策。

六、國民中學組訪視照片

針對今年度列為『特優』等第的6所學校，依序精選各2張照片整理如下。

道安資訊查詢網 統計快覽 縣市鄉鎮與道路 趨勢分析 肇事地點 學校周邊地點 年度: 109年 縣市: 臺南市 鄉鎮市區: 安定區 計算方式: CBI 確定 搜尋範圍 肇事地點: 109/1/1~109/12/31 肇事地點 <table><thead><tr><th>序</th><th>地點</th><th>地點</th><th>死亡</th><th>受傷</th><th>件數</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>安定區</td><td>三民門路、北港二路</td><td>0</td><td>3</td><td>3</td></tr><tr><td>2</td><td>安定區</td><td>新吉門路、安南一路</td><td>0</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>3</td><td>安定區</td><td>北港二路、北港一路</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>4</td><td>安定區</td><td>台19-133K~134K</td><td>0</td><td>15</td><td>11</td></tr><tr><td>5</td><td>安定區</td><td>台19-133K~134K</td><td>1</td><td>13</td><td>7</td></tr><tr><td>6</td><td>安定區</td><td>台19-132K~133K</td><td>1</td><td>1</td><td>9</td></tr><tr><td>7</td><td>安定區</td><td>台19-131K~132K</td><td>0</td><td>9</td><td>6</td></tr><tr><td>8</td><td>安定區</td><td>台南支路(南段)</td><td>0</td><td>6</td><td>4</td></tr><tr><td>9</td><td>安定區</td><td>北港一路</td><td>0</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>10</td><td>安定區</td><td>北港二路</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td></tr></tbody></table>	序	地點	地點	死亡	受傷	件數	1	安定區	三民門路、北港二路	0	3	3	2	安定區	新吉門路、安南一路	0	2	1	3	安定區	北港二路、北港一路	0	1	1	4	安定區	台19-133K~134K	0	15	11	5	安定區	台19-133K~134K	1	13	7	6	安定區	台19-132K~133K	1	1	9	7	安定區	台19-131K~132K	0	9	6	8	安定區	台南支路(南段)	0	6	4	9	安定區	北港一路	0	2	2	10	安定區	北港二路	0	1	1																				
序	地點	地點	死亡	受傷	件數																																																																																	
1	安定區	三民門路、北港二路	0	3	3																																																																																	
2	安定區	新吉門路、安南一路	0	2	1																																																																																	
3	安定區	北港二路、北港一路	0	1	1																																																																																	
4	安定區	台19-133K~134K	0	15	11																																																																																	
5	安定區	台19-133K~134K	1	13	7																																																																																	
6	安定區	台19-132K~133K	1	1	9																																																																																	
7	安定區	台19-131K~132K	0	9	6																																																																																	
8	安定區	台南支路(南段)	0	6	4																																																																																	
9	安定區	北港一路	0	2	2																																																																																	
10	安定區	北港二路	0	1	1																																																																																	
善用道安資訊查詢網 --臺南市安定國民中學	自編交通安全教育相關影片 --臺南市安定國民中學																																																																																					
校門口設置避車彎 --新竹縣東興國民中學	設置自行車道 --新竹縣東興國民中學																																																																																					
召集人 潘秀琴校長 副召集人 教務主任 副召集人 總務主任 執行秘書 學務主任 總執行長 (生教組長) 教學總長 (教學組長) 輔導長 (輔導主任) 顧問團 七年級輔導 (負責七年級導師) 八年級輔導 (負責八年級導師) 九年級輔導 (負責九年級導師) 家長會長 南苗派出所 各區里長 家長群 愛心商店 市公所 萊鳴聯盟 大同文山	<table><tr><th>領域</th><th>科目</th><th>教材來源(增刪節次)</th><th>教材內容</th><th>臺灣安全四大守則</th></tr><tr><td rowspan="6">語文</td><td>國文</td><td>高一級第一冊第5課</td><td>差不多先生</td><td>二</td></tr><tr><td>國文</td><td>高一級第一冊第7課</td><td>魯賓遜</td><td>二</td></tr><tr><td>國文</td><td>高職級第一冊第8課</td><td>張輝之執法</td><td>三</td></tr><tr><td>國文</td><td>高一級第二冊第5課</td><td>伊記</td><td>一</td></tr><tr><td>國文</td><td>高一級第三冊第13課</td><td>謝心亭</td><td>一</td></tr><tr><td>國文</td><td>翰林版第一冊第1課</td><td>Don't Run to the museum</td><td>三</td></tr><tr><td rowspan="4">數學</td><td>國文</td><td>翰林版第二冊第5課</td><td>We Are Go by Plane</td><td>一</td></tr><tr><td>國文</td><td>翰林版第三冊第5課</td><td>The Information was marked</td><td>三</td></tr><tr><td>數學</td><td>教科版第四冊第1單元</td><td>今日我們遇到什麼危險呢?</td><td>三</td></tr><tr><td>數學</td><td>高一級第二冊第5單元</td><td>一九一七年前的東亞鐵路發展</td><td>一</td></tr><tr><td rowspan="6">自然</td><td>數學</td><td>教科版第九冊第一單元</td><td>我們與環境(環境與發展)</td><td>三</td></tr><tr><td>生物</td><td>教科版第一冊</td><td>生物與環境</td><td>三</td></tr><tr><td>理化</td><td>翰林版第五冊第1單元</td><td>光與顏色(不同光下可看到的顏色)</td><td>一</td></tr><tr><td>理化</td><td>翰林版第五冊第2單元</td><td>凸面鏡成像(鏡子鏡)</td><td>一</td></tr><tr><td>理化</td><td>翰林版第五冊第3單元</td><td>運動運動(運動與靜止)</td><td>三</td></tr><tr><td>理化</td><td>翰林版第五冊第4單元</td><td>年齡第二運動定律(質量與安全距離)</td><td>三</td></tr><tr><td rowspan="3">理化</td><td>理化</td><td>翰林版第五冊第一單元</td><td>速度與加速度</td><td>三</td></tr><tr><td>理化</td><td>翰林版第五冊</td><td>作用力與反作用力</td><td>三</td></tr><tr><td>理化</td><td>翰林版第五冊</td><td>慣性</td><td>三</td></tr></table>	領域	科目	教材來源(增刪節次)	教材內容	臺灣安全四大守則	語文	國文	高一級第一冊第5課	差不多先生	二	國文	高一級第一冊第7課	魯賓遜	二	國文	高職級第一冊第8課	張輝之執法	三	國文	高一級第二冊第5課	伊記	一	國文	高一級第三冊第13課	謝心亭	一	國文	翰林版第一冊第1課	Don't Run to the museum	三	數學	國文	翰林版第二冊第5課	We Are Go by Plane	一	國文	翰林版第三冊第5課	The Information was marked	三	數學	教科版第四冊第1單元	今日我們遇到什麼危險呢?	三	數學	高一級第二冊第5單元	一九一七年前的東亞鐵路發展	一	自然	數學	教科版第九冊第一單元	我們與環境(環境與發展)	三	生物	教科版第一冊	生物與環境	三	理化	翰林版第五冊第1單元	光與顏色(不同光下可看到的顏色)	一	理化	翰林版第五冊第2單元	凸面鏡成像(鏡子鏡)	一	理化	翰林版第五冊第3單元	運動運動(運動與靜止)	三	理化	翰林版第五冊第4單元	年齡第二運動定律(質量與安全距離)	三	理化	理化	翰林版第五冊第一單元	速度與加速度	三	理化	翰林版第五冊	作用力與反作用力	三	理化	翰林版第五冊	慣性	三
領域	科目	教材來源(增刪節次)	教材內容	臺灣安全四大守則																																																																																		
語文	國文	高一級第一冊第5課	差不多先生	二																																																																																		
	國文	高一級第一冊第7課	魯賓遜	二																																																																																		
	國文	高職級第一冊第8課	張輝之執法	三																																																																																		
	國文	高一級第二冊第5課	伊記	一																																																																																		
	國文	高一級第三冊第13課	謝心亭	一																																																																																		
	國文	翰林版第一冊第1課	Don't Run to the museum	三																																																																																		
數學	國文	翰林版第二冊第5課	We Are Go by Plane	一																																																																																		
	國文	翰林版第三冊第5課	The Information was marked	三																																																																																		
	數學	教科版第四冊第1單元	今日我們遇到什麼危險呢?	三																																																																																		
	數學	高一級第二冊第5單元	一九一七年前的東亞鐵路發展	一																																																																																		
自然	數學	教科版第九冊第一單元	我們與環境(環境與發展)	三																																																																																		
	生物	教科版第一冊	生物與環境	三																																																																																		
	理化	翰林版第五冊第1單元	光與顏色(不同光下可看到的顏色)	一																																																																																		
	理化	翰林版第五冊第2單元	凸面鏡成像(鏡子鏡)	一																																																																																		
	理化	翰林版第五冊第3單元	運動運動(運動與靜止)	三																																																																																		
	理化	翰林版第五冊第4單元	年齡第二運動定律(質量與安全距離)	三																																																																																		
理化	理化	翰林版第五冊第一單元	速度與加速度	三																																																																																		
	理化	翰林版第五冊	作用力與反作用力	三																																																																																		
	理化	翰林版第五冊	慣性	三																																																																																		
交通安全委員會組織健全 --苗栗縣苗栗國民中學	善用資源，自(改)編教材 --苗栗縣苗栗國民中學																																																																																					



自行研發交通安全桌遊
—彰化縣埤頭國民中學

芹菜阿嬤的身教
—彰化縣埤頭國民中學



構建交通安全教育地圖
—臺北市龍山國民中學

交通安全教育教學活動
—臺北市龍山國民中學



交通安全教育課程地圖
—臺北市龍門國民中學

積極改善通學環境
—臺北市龍門國民中學

拾、國民小學訪視報告

撰稿人：林月琴

一、前言

交通事故傷害長期高居我國兒童死亡原因首位，若進一步以通常為被動角色之乘客或行人身份的未滿 14 歲兒童作為標的，則從警政署統計資料可發現，兒童交通事故類型依序以「車與車相撞」為最大宗、「兒童被汽機車撞」次之，其中又以「穿越道路中」的活動狀態為最常見的情形。若以「旅次目的」而論，扣除掉無法瞭解實際狀況的「其他」與「不明」外，兒童於「上、下學」途中因交通行為而出現事故傷害的情形最為普遍。

交通部於 106 年底研擬聚焦兒童穿越道路之相關防制作為策略，發布《兒童道路交通事故防制精進作法》，其中針對穿越道路傷亡人數方面，訂定 107 年底降幅 20%（降至 760 人/年）為目標，並據此擬定「兒童安全通過路口」計劃，整合各縣市道安會報之工程、執法與教育宣導部門，提出相關具體工作。並於 109 年在交通部與教育部的共識下，針對高級中等學校以前各學習階段之交通安全教育進行規劃符合學生學習能力之「交通安全教育課程架構」，而交通安全教育課程架構特色為：以兒少交通事故樣態為基礎、重視兒少身心發展與交通問題之關聯、強調不同學習階段縱向連貫與內容重點橫向整合、採螺旋式規劃不同學習階段內容重點，110 年以此交通安全教育課程架構進一步編寫教案。

除了推動交通安全課程的實施以外，一直以來為了推展交通安全教育及相關措施，過去教育部及交通部採行評鑑機制，鼓勵學校確實執行，透過評選績優學校給予獎勵，稱為『獎優學校』；另外各直轄市政府教育局及縣(市)政府衡酌國民小學學生交通安全意外事件數、傷亡情形，對於需要輔導或是學校主動覺察有交通安全困境的國民小學，稱為『精進學校』，由委員入校提出建議，以提升學校推動交通安全教育之效能。

至於獎優的部分則由各直轄市政府教育局推薦國民小學各 2 校；各縣(市)政府推薦國民小學各 1 校，共計有 27 校，受推薦學校分「直轄市組」及「縣(市)組」等 2 組，全部參加第 1 階段資料審查與集中簡報，由訪視委員評選優等以上學校(直轄市組國民小學各 6 校，縣(市)組國民小學各 8 校)後，進行第 2 階段實地訪視評選(直轄市組國民小學特優各 3 校、優等各 3 校，縣(市)組國民小學特優各 3 校、優等各 5 校)，共計 14 校，未獲推薦實地訪視學校仍給予評定等第，至於精進的學校有 8 校；於 110 年 4 月 15 日至 110 年 5 月 7 日完成 11 校，後因 110 年度 5 月 15 日嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情進入到三級警戒影響，尚有 11 校尚未訪視(獎優學校 6 校、精進學校 5 校)，故實地訪視跨至 111 年度辦理，於 111 年 3 月 21 日至 111 年 4 月 28 日完成 11 校訪視。

109 學年度國民小學組交通安全教育訪視係由財團法人靖娟兒童安全文教基金會林月琴執行長擔任召集人(負責考評教學與活動)，委員包括國防大學運籌管理學系王中允教授、淡江大學交通運輸管理學系鍾智林副教授、交通部運輸研究所周文靜研究員(負責考評組織計畫與宣導)、交通大學交通運輸與物流管理學系張新立教授、淡江大學交通運輸管理學系溫裕弘副教授(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副教授、開南大學空運管理學系陳俊穎副教授、真理大學觀光事業學系朱純孝副教授(負責考評交通安全輔導)等人組成。在訪視過程中委員除詳閱書面資料外，並實地勘查學校周邊環境的交通相關設施、情境教學的規劃、校內人車動線的規劃，並透過與師生的座談瞭解其對交通安全常識的認知及確實履行的概況。由於疫情使得全國進入到三級警戒，學校停止實體課程，即使到 110 學年度上學期仍然無法進行訪視，故而跨年度直到 110 學年度下學期才完成實地訪視，茲就接受實地訪視的獎優學校綜合結果列述說明如下。

二、訪視委員總評意見

(一) 學校整體特色與優點概述

由於第一階段採行簡報說明各校的交通安全教育推展情形，會被選為要實地訪視的學校，意味其學校在學校針對其校內外的交通環境有規劃，提出相關措施，例如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，有推動組織導護志工服務隊及愛心商店的設置，並成立交通安全教育委員會，針對學校環境及交通安全困境進行分析，訂定年度交通安全教育目標，規劃交通安全教育實施計劃，也辦理交通安全宣導；而在交通安全教育課程上有規劃不同的主題，設計教案及學習單，利用單堂課或採融入其他課程的方式來實施交通安全教育；而精進學校則以書面資料確認其需求的迫切性後選為要入校訪視的學校。

至於到校訪視後被選為特優的學校，則邀內部相關人員及外部的社區人士、政府單位、鄰里長、公益團體組成交通安全教育委員會，定期召開會議，充分研討學校與社區通學的環境，並結合社區資源共同投入交通安全改善事宜，維護學童上下學之安全；在宣導活動上，運用多元的管道進行，包括各種集會，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。

教學與活動的部分則是依據交通部或是地方政府的交通安全教材為主，或是以學校規劃的主題為依據，設計教案及學習單，以單堂課實施交通安全教育，並結合民間團體資源入校在早自習時間進行教學，提供給學童的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；而在交通安全輔導部分，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，妥善規劃與安排接送區，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，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，針對導護志工服務隊訂有工作實施要點、獎勵措施，定期辦理組訓研習；而精進學校的特色則較獎優學校為不足。

(二) 改進意見

在第一階段書面資料及簡報未能提供學校的交通安全完整的措施，提出以下建議事項，首先，資料應包括計畫、執行與考核等各階段工作完整作整理並存檔，朝資料系統化建立的方向作努力，以利各項作業永續推動。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。

教學與活動的部分，學校請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，但未能對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，及收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料作為教學與活動比重之依據，並應訂定交通安全核心能力，以此為主軸設計教案、學習單，並將課程的實施方式多元化，例如講述、體驗、實驗、觀看影片、參訪等等，以增加學習效果。

在交通安全輔導部分，建議學校對學童上、放學資料之調查內容除了依班級、年級、及全校進行統計分析外，更應該對逐年之資料進行比較檢討，以充分掌握學區學童上、放學方式之變化與趨勢，利用此項資料了解家長接送區的空間配置與數量之適宜性，應與社區共同合作，檢視上放學的路況及交通問題，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。另外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，並訂定及落實違規學生輔導與矯正辦法。

三、獎優學校特色與建議

(一) 臺北市南港區南港國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺北市南港區，南北兩側為重陽路及興東街。鄰近育成高中、南港高工、南港軟體園區等。介於板南線南港展覽館站、南港站，捷運南港站為三鐵共構，交通往來方便。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 以交通安全五守則及交通安全五運動為本校交通安全核心素養，參考臺北市、靖娟、交通部等交通安全教材，並整合線上學習平台(南港 e 酷幣、Cospace)及新興科技(VR、編程機器人)，打造校本交安特色課程，以及各領域老師協助自編教材融入，搭配各年級的評量檢核及交安 PK 賽，規劃完整的交通安全教學課程。
- (2) 設置交通安全情境體驗區，及校外通學環境進行情境教學。交通安全情境布置：利用行政大樓二樓桌球室外空地設置了交通安全情境。配合課程 QR 碼，可以讓班級帶平板掃碼智能上課。體驗的班級數及參與人次、照片增加地板校園周邊環境編程機器人(CodeyRocky)道路大考驗。
- (3) 依據校外教學活動 SOP 流程，出發前由總務處人員及帶隊老師進行車輛安全審核，讓每位學童都能了解逃生的要領、演練及遵守安全規範。進行車輛安全審核執行率 100%及學生在畢業前完成逃生演練活動達 100%。活動結束後召開檢討會，進行檢討改善，符合 PDCA 流程。
- (4) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，組成擴大納入地方人士，並與育成高中策略聯盟，協助學校提升環境交通安全與教育推動。能定期召開會議，紀錄完整，建議會議能先就前次會議決議事項進行確認，以利相關決議事項的落實推動。
- (5) 學校對於各項工作能依PDCA計畫管理機制去執行及檢討，建議學校交通安全教育計畫能設定具體年度目標與達成指標，以利各項工作依目標去推動。
- (6) 學校著力於教師增能學習，鼓勵創新教學，辦理或參與全市交通安全教育研習、導護研習、線上課程等，臺北市政府通知其他學校共同參與本次訪視活動，增進各校交流，值得其他縣市參考。

- (7) 結合行動學習，將新興科技導入交通安全教學極具特色。科技學習可提升學習興趣與成效，也能進行學習評估，回饋了解需強化之處，建議相關特色課程，如VR體驗、QR Code連結學習、交通安全機械人、公民咖啡館、e酷幣等內容，於期末會議時進行檢討修訂，適合的課程或活動可據以持續推動辦理。
- (8) 學校調查分析學生上學與放學各種通學方式，透過製作分流宣導單、組織路隊、設置校內安親班接送區等作為，進行完善的交通安全輔導。
- (9) 學校每學期初邀集安親班業者到校開會，針對學生分區接送規劃，進行溝通協調，並嚴格要求業者遵守接送車輛安全管理的規範。
- (10) 學校學生由大門與側門進出學校，上學時段車道由警衛加強管理，放學時段則實施暫停開放的管制，並設有明顯標誌提醒校園人車分道。
- (11) 學校組訓學生交通服務隊，以五、六年級學生輪流方式擔任，利用週五進行交接與組訓工作，並於期末給予公開獎勵表揚。
- (12) 學校有完整的導護措施，包含訂有導護工作實施要點，分別安排總導護與3處導護於上放學時段執勤，並於每週五進行導護交接，導護老師也能詳實填寫導護日誌。
- (13) 學校利用道安資訊網分析學區交通事故資料，宣導學校周邊道路型態與肇事樣態，並以交通安全核心守則提醒學生用路交通安全注意事項。
- (14) 學校選定通學路徑上10個店家納為愛心服務站，辦理與商店簽約並致謝、宣導商店協助內容與實際走訪商店等活動。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 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。
- (2) 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，而非僅提供從車上逃出的練習或提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (3) 學校辦理監理站、交通公園體驗活動，建議進一步評估納為常態性體驗活動之可能，如每學期(年)固定一個年級的所有班級學生辦理大型車視野死角與內輪差體驗課程。

- (4) 自行車騎乘為國民小學高年級學生應具備的核心能力，建議強化用路安全認知與實際操作能力的教學。
- (5) 建議訂定從事導護人員(教師、學生服務隊、班級導護志工)執勤能力檢核表，並給予相關執勤技能與安全意識等教育訓練，建議也可以鼓勵課後照顧班、補習班等帶隊老師一起參加課程。
- (6) 學校推動班級導護志工一周出勤增加達78崗次，建議能補強呈現相關推動情形(如推動計畫、執勤時間、執勤方式、招募組訓、...等)。
- (7) 學校有關學生違規或事故，主要呈現學生走廊奔跑等項目，建議由導護教師或班級導護志工觀察或登記學生在外部交通環境的違規情形(特別是步行)，據以進行相關輔導作為。
- (8) 學校交通號誌比一比的掛圖請改為交通「標誌」比一比。

(二) 苗栗縣苗栗市文山國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於苗栗市西北方市郊，北鄰後龍溪，西鄰後龍鎮、西湖鄉，學區幅員廣大，約佔苗栗市四分之一的範圍，大多為丘陵地。學生主要來自學區的文聖里 1、文山里 2、福麗里 3、新川里 4、新英里 5,部分學生來自鄰近鄉里。學校距本市最大的小學文華國民小學約 150 公尺，鄰近建臺中學、苗栗高中及本校學生國中學區明仁國中。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 有取得學區交通事故資料，並繪製事故發生地點，此做法可讓學生經過該地點時可加以注意。若能增加事故樣態，並於學生或家長集會時加以宣導，將更能增進學童交通安全的知能。
- (2) 學校已經具有相關的執行計畫與辦法(有交通小尖兵服務隊計畫、糾察隊組訓辦法)，未來承辦人員較容易持續進行。若能將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，將有利後續承辦人使用。
- (3) 學校目前學校設置愛心商店7間、借問站8間以及交通安全教育策略聯盟夥伴，整體而言，數量足夠。若能在各愛心服務站設學生使用登記簿，將能夠瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，亦可定期進行探訪與追蹤，瞭解是否仍合乎設置規定。另外，若技術上許可建議可將愛心商店位置標示在VR的顯示上。

- (4) 學校透過組織運作、策略聯盟、專業轉移等，跨域結合路老師、志工及地方資源，擴大學校教育責任至社會教育，並透過快閃活動、老人送餐等時機進行社區宣導，積極任事，值得肯定。
- (5) 師生共同研發在地化的補充教材，將順口溜與繪本結合，並融入法規、要領與在地環境特性，深化學生校本交通安全教育的學習效能。
- (6) 研發交通安全桌遊，有效結合VR虛擬實境等新興科技，開發大型車內輪差及視野死角學習體驗課程，透過遊戲方式翻轉學習，極具特色。
- (7) 運用校內兒童交通公園情境設置，活化教學內容與教學能力，同時製作語音導覽以突破人力負擔限制，嘉惠縣內學校進行體驗學習，極具特色。
- (8) 大門口家長接送區設置完善且運作良好，並與地方居民、里長、民代配合良好，獲得地方廣泛支持。
- (9) 校園周遭人行道平整度高，提供安全舒適的步行空間，有助於學生走一段路到校。
- (10) 校園內設立交通安全公園，除提供校內之交通安全教育場域外，亦提供他校借用。
- (11) 校內動線人車分離規劃良好，且各種交通工具停放適當。
- (12) 結合苗栗縣交通公園(國內首座設於校園內的兒童交通公園)設置，設計相關教材，開發VR情境體驗(融入校本問題與環境)。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校目前正在整建，建議可邀請相關專家或相關單位，重新檢討學校周邊通學環境，例如：周邊道路於通學期間安排單向通車、周邊道路通學期間禁止停車、安親班接送區、家長汽車接送區、家長機車接送區位置規劃。避免整建完成後難以修改。
- (2) 建議學校規劃學生走路上學推廣。可鼓勵學生參與。若地理因素路途遙遠，無法全路程走路上學，可規劃走一段路上學。鼓勵學生步行上放學的主要目的是在於讓學生學習如何通過路口與應注意的事項，建議學校可舉辦相關活動或提供學習單，提供給低年級或不放心學生自行上下學之家長指導學生時使用。
- (3) 實施分齡考照部分，針對低年級以學步滑車或自行車加裝輔助輪進行考照，可能誤導孩子以為這些運具適合上路反而增加風險，建議重新思考規劃低年級著重於步行能力的學習，特別是如何安全穿越路口課題。

- (4) 建議可將學生、家長之違規樣態建立統計分析。
- (5) 去年家長接送時發生三起事故，建議將故發生原因、經過、及學校處置方式製成報告，宣導告知所有家長，以提醒其他家長後續應如何加以避免。
- (6) 文學街路幅較小，未來若需規劃時段性禁停車位，建議可適度縮減目前之矮樹叢綠帶，以增加道路面積。
- (7) 建議可在交通安全公園之各項設施周邊設立解說牌面，以利有興趣之學生可自主學習。
- (8) 課程架構系統完整、結合交通公園、強化校本問題及學童為用路人角色之多元活動，非常值得肯定。
- (9) 建立教案資料庫並進行教學成效檢討。
- (10) 自建開發VR情境體驗，建議後續能有更多搭配的學習活動。

(三) 桃園市平鎮區文化國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

文化國民小學位於平鎮市區，校地面積大約 24612 平方公尺，附近亦為文教住宅區，生活機能佳，鄰近國道一號新屋交流道、台 66 快速道路與台 1 線省道，校門口有市民公車設站，交通便利。本校僅設有地下停車場，單一出入口，汽車停車位共計有 47 格、機車停車位 66 格，停車空間不足。學校往南 600 公尺為復旦中學與平興國中，往東 600 公尺為復旦國民小學，附近亦有多所私立幼兒園。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 經統計學校在放學期間約有60%學生是由安親班接送，學校已經針對安親班之接送方式進行安排，並規劃離開校門行走路線。此外，學校透過LINE與安親班建立群組，透過該群組，學校可對安親班進行交通安全與相關事項進行宣導。
- (2) 學校取得校園周邊500公尺肇事熱點，並繪製學區安全地圖。若深入統計事故特性態樣（如時間、空間、違規型態、碰撞型態等），將更能夠運用於教學與活動上。

- (3) 學校錄製「交通安全宣導汽機車篇」，影片內容拍攝數項家長常違規事件，後製以識別化的方式剪接，學校透過各項管道，如：社群網路，集會，加以宣導，此作法除了可達到宣傳效果外，更能警示違規家長自省。
- (4) 學校已經具有相關的執行計畫與辦法(有糾察隊任用選拔辦法、導護工作實施要點)，未來承辦人員較容易持續進行。
- (5) 組織架構完整，能納校外人士如里長、派出所等，定期召會並具體討論交通安全議題，會議並有決議，運作正常。
- (6) 訂定交通安全教育計畫，建議設定年度目標與重點，並依PDCA逐步去落實推動。例如學校步行占12%，未來若設定提升步行比例為目標，可搭配環境改善、課程計畫及推動作法，例如走一段路計畫，以逐步推動。
- (7) 學校承辦多項交通安全志工研習，同時建立交通安全研習的分享機制，鼓勵老師參加線上課程。建議學校建立教師及交通志工所需交通安全能力的檢核表，持續強化教師交通安全專業職能。
- (8) 學校能運用道安資訊查詢網，了解掌握學區事故熱點與肇事特性，並因應強化教育宣導。
- (9) 大門口家長接送區設置完善且運作良好。
- (10) 協調地方政府於校門口畫設時段性禁停車位，舒緩上、放學時之家長停車問題。
- (11) 學生通學方式資料完整，校內各種交通工具停放適當，且動線人車分離規劃良好。
- (12) 建立完整本校交安資訊網。教育藍圖、課程架構、交安階梯課程，整體非常完整。結合創客課程，值得肯定。校園周邊交通事故資料分析及事故熱點融入教學。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 在實地訪查時發現，由於車輛不可進入校園，因此學校人車動線分流，不具有人車衝突。但有車輛停置於斜坡上。此作法具有嚴重交通安全風險存在，強烈建議必須重新規劃停車配置。若數量不足，將不可開方車輛進入。此外，在停車場出口處，應設置警示燈號，在有車輛進出時提醒行人注意。
- (2) 建議增加糾察隊、導護訓練計畫，確保相關值勤人員值勤時的安全，例如值勤時需注意自身安全，應面對車輛，而非背對車輛面對孩童。此外建議可將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，以利後續承辦人使用。

- (3) 建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。
- (4) 學校發現安親班違規車輛問題，除勸導外，建議考慮對家長之主動資訊揭露，並建議協請教育局進行聯合稽察。
- (5) 目前僅統計學生違規，建議可將家長違規狀況納入調查又
- (6) 建議可針對安親班接送車輛之座位數進行調查，並透過路隊編隊，強制安親班業者分批接送，避免車輛超載。
- (7) 學校下停車場停車位嚴重不足，教職員需停於入口坡道上，滑落之危險性高。
- (8) 目前糾察隊僅登記學生遲到與否，建議亦可登記學生違規狀況。
- (9) 課程架構系統完整，建議更強化校本問題及學童為用路人角色之多元活動，如加強安全過馬路相關活動。
- (10) 建議教案相關資料庫及進行教學成效檢討(此部分較缺)。

(四) 臺東縣鹿野鄉永安國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺東縣鹿野鄉，學區範圍內居住於永德、永隆、上鹿寮區域的學生於通學時會經過交通流量較大的台九線省道以及東 33 縣道(永樂路)，此兩條道路亦是上下班時間往來台東市區及縱谷線的主要道路選擇。因此，確保親師生能安全的通學，強化親師生對離、尖峰車流量差異的警覺，持續推動結合生活環境的交通安全教育。

學校位於永安社區中，週邊道路車流量相對主要道路小許多，同時，路寬也相對縮小，仍應考慮人車通行時產生交會的交通風險。

學校編制屬偏遠地區學校，設有國民小學部與幼兒園，國民小學部設有普通班 6 班，學生總數 59 人；幼兒園設置混齡班 1 班，學生數 25 人；教職員工數 19 人，通勤距離超過 30 公里比例高達 7 成。學區族群多元，主要為閩、客、阿美、布農，家長多數務農。教學上的學習推動著重與戶外、生活情境結合，積極透過異地走讀的模式，帶領學生認識家鄉，培養獨立自主的生活能力及團隊共作的學習精神，榮獲教學卓越銀質獎。

學生通學方式區分為步行、自行車、機車接送、汽車接送，統計資訊

如下圖。放學路隊規劃區分為幼兒園(獨立接送出口)、國民小學家長接送、步行、自行車。考量校園內現況及出入動線，不足以提供家長入校接送後流暢安全的離校動線，因此，不論晴雨，家長接送車輛皆不進入校園。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 由於學校周邊交通環境單純，學校藉此優勢交通環境鼓勵學生步行上學，目前社區內學生多採用步行的方式上學。
- (2) 目前學校教職員車輛之動線規劃，雖然在路線上具有些許人車衝突，學校透過使用時間不同予以區隔。但學校已經針對側門位置重新進行規劃，在未來，行人進入校校園的動線將與車輛動線完全隔離。
- (3) 能運用交安教育教學網站及線上學習平台資源，建立交安知識自學題庫。
- (4) 辦理自行車營，能與交安教育結合。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 未具有導護工作實施要點、考核獎勵措施建議予以增加，使未來承辦人員較容易持續進行。
- (2) 建議增加糾察隊、導護訓練計畫，以確保相關值勤人員值勤時的安全，由於教師人數較少，建議可讓老師或社區成員參加，以提升其效益。此外建議可將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，以利後續承辦人使用。
- (3) 建議學校可取得學區交通事故資料，並製作有事故發生時間統計圖與事故交通工具統計圖，建議增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。
- (4) 由於校園周邊商業型態特性，目前學校僅設置愛心商店3間，建議再積極邀請附近店家、村里長或住家加入，此外亦建議定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。
- (5) 建議課程架構規劃對應交安核心能力五守則，並更強化校本問題及學童為用路人角色之多元活動。
- (6) 能善用交安教育教學網站及線上學習平台資源，值得肯定。建議建立教案相關資料庫，並建議進行質化、量化之具體教學成效分析與檢討。
- (7) 建議加強相關交通標誌、標線、號誌設置及情境教學。

(五) 新北市蘆洲區仁愛國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校總面積約 25719.44 平方公尺，無停車場設置，僅以閒置空間停放汽機車輛，目前設置停車空間如下：

校車	機車	小客車
1	51	44

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 於校門口畫設時段性禁停車格，紓解上、放學時之家長停車問題
- (2) 校內動線人車分離規劃良好，且各種交通工具停放適當。
- (3) 課程設計完整，校本問題內容豐富。
- (4) 建置交通道路環境情境教學體驗教室，並結合相關活動。
- (5) 校外交通環境教學活動及社區交通安全地圖設置完整。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 目前之放學動線過於集中，建議可考慮適度分散。
- (2) 上、放學時間家長違停嚴重，建議可協調轄區員警到場勸導。
- (3) 違規樣態僅統計學生未戴安全帽，建議亦可統計其他違規樣態及家長違規狀況。
- (4) 目前並未對安親班接送之學生單獨編列路隊，建議可依照不同安親班、課輔班個別編列路隊，並由安親班業者直接入校接送。
- (5) 學生通學方式家長接送部分，建議可區分不同運具加以統計。
- (6) 建議可與轄區派出所合作，收集學區內交通事故資料，並納入課程宣導。
- (7) 建議加強教學成效檢討。
- (8) 建議加強交通道路環境情境教學體驗教室之教學成效與補充使用情形。
- (9) 交安活動建議補充相關具體成效分析與檢討。

(六) 新竹市北區北門國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

新竹市北門國民小學是所擁有 122 年歷史的百年老校，目前校址在 1907 年遷校後，便坐落在水田庄，也就是目前所在位置新竹市水田街 33 號。

本校地理位置在新竹市市區，鄰近公私立機構、大型商場及賣場、醫院、中正市場、新竹市文化局演藝廳等，整體環境幽雅，生活機能便利，有利於居住及文教發展，校園周遭三條主要道路分別為省道台一線(經國路)、新竹市 122 市道(東大路)及中正路。

北門國民小學學校面積為 21,538 平方公尺，校園出入口共有四處，分別為東大門、水田門、中正門及廚房餐車出入口。因應 2020 新冠肺炎疫情，目前僅開放東大門及中正門提供學校師生及家長進出。

因早期校舍設計並無任何地下停車空間，校園平面上設置有汽車停車格 45 格、機踏車停車格 87 格及無障礙停車格 2 格，分別配置在校園周遭及出入口旁。鄰近學校有載熙國民小學、光華國中等。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 經調查統計，學校上學主要以機車與汽車接送為主，放學主要以步行及安親班接送為主。因此，學校設置有校外課後照顧班接送學生管理辦法，以有建立課後照顧班接送學生管理制度。
- (2) 學校已經具有相關的執行計畫與辦法(有交通服務隊組織辦法、交通導護訓練、志工家長服務團實施計畫、導護工作實施要點)，未來承辦人員較容易持續進行。同時學校也舉辦糾察隊、導護訓練，確保相關值勤人員值勤時的安全。若可將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，將有利於後續承辦人使用。
- (3) 學校具有學生違規統計資料，並取得學區交通事故資料與報載案例宣導並在學生或家長集會時加以宣導，此作法除了能夠增進學童交通安全的知能外，更能將相關知能擴展到家庭與社區。
- (4) 學校具有愛心服務站之相關辦法與計畫，目前學校設置愛心商店4間。此外，學校票選校外十大危險區域，學校也把增加愛心商店位置同樣標示於同一地圖中，將愛心服務佔位置與危險路口位置整合，可於教學上同一使用。建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，若能夠增加愛心商店學生使用表，將可瞭解學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。

- (5) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，定期召開會議，討論交通安全議題，並能做成決議，會議多能就前次會議決議事項進行確認，紀錄完整。建議各學期委員名冊應做更新（如社區里長）。
- (6) 學校針對校本交通安全問題，能研提對應精進策略，檢討改善，包括因應車多設置通學巷、接送多加強宣導配戴安全帽等，值得肯定。
- (7) 家長宣導方面，除新生訓練時間，能利用寒暑假作業，以親子共同參與方式完成，達到親子共學目的，值得各校參考。
- (8) 滾動式票選周邊十大交通危險熱點，讓學生重視周遭環境之交通安全問題
- (9) 學校很用心，辦理闖關活動，所有新生入學皆須完成闖關。
- (10) 導護志工於上、放學時，協助開車門加速學生上下車，且人數充足，功能發揮良好。
- (11) 針對交通違規之學生施以愛校服務，兼具愛校與交通安全教育功能
- (12) 建置本校交安教育資訊網，運用雲端影片上傳教師分享區，建立教學資料庫，值得肯定。
- (13) 校本問題融入交安活動多元。
- (14) 設置交通安全走廊，校園及社區交通安全地圖設置完整。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 於水田街校門由於路幅限制，目前難易規畫家長接送區，建議可重新規劃家長機送區、時段性單行道或規畫標線型行人道，以確保家長接送時段之安全性，以及家長接送車輛影響正常車流。
- (2) 於東大水田校門處，目前水田街之機車待轉區繪製在枕木紋上，該路口之標線需要重新檢討。
- (3) 學校將家長接送機車導引由東大水田校門進入校園機送學生，此作法可避免車輛造成車輛延誤，但動線規畫人車略有衝突，目前由導護志工/老師進行管制，建議機車進入校園後之動線可重新規劃，可使人車動線完全分流。
- (4) 建議強化各項工作成效評估檢討作業，例如學校因應接送比例高，推動走一段路上學（機車60%、汽車24%，步行僅16%），建議要先有完整的計畫(包括相關人車動線、適當的汽機車接送停靠驛站、環境改善、課程設計、活動搭配、評估指標等)，依PDCA機制將執行的過程及成果於期末進行成效檢討，及必要的修正調整。

- (5) 教師增能方面，除參加校內外交通安全研習外，建議鼓勵教師參加更具彈性的線上課程。
- (6) 學校製作校內外危險地圖，校外10大危險點在資料上有相關之問題說明及如何因應，建議加強於教學運用，亦可利用道安資訊查詢網，了解新竹市、學校周邊事故特性，因應教學及宣導。
- (7) 學校辦理新竹市交通安全小天使育樂營，內含自行車、大型車等議題，建議學校善用監理站及交通公園資源，評估將此類活動納為常態化之可能。例如規劃每學年(期)固定一個年級的所有班級學生進行大型車視覺死角體驗課程，6年後所有北門國民小學畢業同學都能具備認知大型車潛在危險的基本能力。
- (8) 目前之交通違規統計，僅統計次數，建議可加入違規樣態之統計，針對常見之違規樣態加強宣導。
- (9) 建議應針對安親班接送車輛之座位數進行調查，並透過路隊編隊，強制安親班業者分批接送，避免車輛超載。
- (10) 建議中正路校門前經國路二段60巷可規劃時段性單行道及實施時段性禁停
- (11) 未來中正路校門前所規畫之標線式人行道完工後，建議應加裝軟質緩撞桿，避免汽、機車侵入，維持學生上、放學之安全性
- (12) 建議加強校園內利用地形地物設置交通標誌、號誌(目前以標線為主，情境走廊建議維護)。
- (13) 情境教室以結合交安之移動式大富翁遊戲，建議增加以學童為用路人角色之多元活動，如安全過馬路相關活動。
- (14) 建議補充新竹市交安公園運用情形及大型車內輪差體驗教學活動宜加強。
- (15) 建議交安活動能有具體成效分析，長期追蹤活動學習成效。

(七) 彰化縣彰化市大成國民小學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於自強路上，北邊靠近金馬路，東側鄰近建國南路，上有建國路橋，西側有永安街，面積 2.1 公頃，鄰近學校有彰泰國中，校內停車空間有小客車 42 輛、機車 60 輛。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校透過朝會直播演出交通安全宣導短劇，舉辦交通安全書法比賽，並將得獎作品張貼於布告欄，作為宣導之用，而高年級舉辦交通安全闖關活動，結合交通安全常識問答，以及「醉不上道」的實際體驗，且鼓勵學童參與 108 學年度交通安全教育宣導廣播劇甄選比賽，藉由書寫劇本，了解交通安全重要性及避免事故發生，也邀請婦幼隊進行交通安全專題演講，宣導交通安全及自我保護觀念。
- (2) 學校於備課時由各學年召開教學研究會，溝通觀念建立共識，型塑交通安全願景，教師依照交通安全年度計畫，規劃各年級交通安全教育實施進度表與設計教案，各領域教學課程涵蓋行人安全過路口、自行車、大型車視野死角及內輪差等相關主題。
- (3) 在學校內大成樓建築物後方新設置腳踏車停放處，開放高年級學生騎自行車上下學，學期初於籃球場使用角錐排放成自行車檢試場，辦理自行車路考，教師進行車體檢驗，確認車輛是否安全後，要求每一位學生配戴安全帽，騎乘自行車，通過路考項目後，才發放學校的自行車車牌。
- (4) 學校為維護校外教學的安全，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (5) 學校於開學初調查學生通學方式，編排5路路隊，繪製放學路線圖與家長接送區設置說明單，妥善規劃學生通學安全輔導措施。
- (6) 學校規劃安親班放學接送區，律定接送規定，並發通知單要求業者以合格車輛接送、不超載違規，維護學生安全。
- (7) 學校由導護老師與交通志工於上放學時段執行人車分流管制，校內停車規劃與車輛停放設施完整，校門交通管制實施情形良好。
- (8) 學校訂定導護工作實施要點，編排52名教師執行導護工作，招募導護志工17人，於通學期間共同守護學生通學安全。學校亦提報志工接受表揚並致贈感謝狀，感謝志工的辛勞付出。
- (9) 學校於自強路大門設置家長機車接送區，汽車部分設置於籃球場後方的公共停車場，並善用泰安二街二側校園通學步道，鼓勵學生走一段路進出校園，家長亦可避開校門口前之車潮。
- (10) 學校選定通學路徑上4個店家納為愛心商店，於朝會向學生宣導店家名單、位置與使用時機，並頒發感謝狀感謝商店維護學生校外安全。建議定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 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。
- (2) 內輪差的教學設計應修正，走的車道是錯的，另外標線應使用黃色的，非紅色，以免造成學童的混淆。
- (3) 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，並且應針對校外教學召開會議作事後的檢討，非用驗收單作為檢討的依據。
- (4) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，定期召開會議，建議除報告案外，能規劃討論案，並要有具體決議，每次會議先就前次會議決議事項進行確認。此外，建議與學校關係最緊密的鄰校國中進行策略聯盟，例如可互相納為交通安全教育委員會成員，共同討論安全維護事宜。
- (5) 學校訂定交通安全教育計畫，除方向性的目標設定與實施項目，建議依校本問題研訂年度重點工作與達成指標，例如針對配戴安全帽問題，可研擬完整的改善計畫，包括課程、活動或獎勵措施之搭配，依PDCA機制於期末就執行過程及配戴率的變化等進行檢討。
- (6) 教師研習方面，建議參加校外研習的相關資料，能適當於校內分享，或透過教學觀摩互相討論。
- (7) 學校辦理自行車考照，允許通過路考及家長同意書者可騎乘自行車通學，相當用心。建議考前先實施教學，並增加筆試測驗，以增進安全風險認知及觀念。
- (8) 情境佈設方面，建議以學生角色為本位，著重提供行人、自行車相關主題，以更貼近學生生活及學習需求。
- (9) 學校辦理大型車體驗活動，建議評估將此類活動納為常態化實施之可能，例如規劃每學年(期)固定一個年級的所有班級學生進行大型車視覺死角體驗課程，6年後所有畢業孩子就都能具備大型車潛在危險的基本認知能力。

- (10) 建議學校針對學生通學方式，細分上學下學進行調查統計，以利瞭解學生通學方式轉移情形，並對應規劃交通安全輔導措施。
- (11) 建議學校舉辦安親班座談會，規劃學生接送方式、位置，建置緊急聯絡資料等，並針對車輛超載、接送區安全與秩序管理等議題討論研商。
- (12) 學校來賓停車場建議張貼車頭朝外標示，並經常性宣導「車頭朝外」的安全運動。
- (13) 學校自強路枕木紋行人穿越道線建議協調改為斑馬紋，停止線並配合退縮1至3公尺。
- (14) 建議自強路協調畫設時段性家長接送區格位或設置紅線例外開放臨停接送標誌牌面。西側門家長接送區與泰安二街安親班接送區建議也一併檢討規劃。
- (15) 學校比鄰彰泰國中，建議整合導護資源共同合作，維護學生通學安全。
- (16) 建議訂定從事導護相關人員(教師、志工)執勤能力檢核表，並給予相關執勤技能與安全意識等教育訓練，建議也可將課後照顧班、補習班等帶隊老師納為“類志工”，邀請一起參加課程。
- (17) 建議學校分析學生在外部交通環境的違規情形(特別是步行)，並進行相關安全輔導作為。
- (18) 學校規劃籃球場後方的公共停車場為家長汽車接送區，為改善交通壅塞與接送安全的優良作法，建議持續宣導與舉辦走一段路上學活動鼓勵家長配合。
- (19) 建議學校利用道安資訊網或警察交通事故資料，分析學區事故發生地點、肇事原因、時段與肇事車種等，並將愛心商店位置整合製作成地圖，利用新生訓練活動或社區踏查課程，強化學生認識外部危險點與愛心商店資訊。

(八) 南投縣埔里鎮埔里國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校面積: 3.77 公頃，校內停車空間有小客車車棚：一般停車格 64 格、身心障礙停車格 4 格，機車車棚約可容納 206 台，腳踏車車棚可容納約 83 台，鄰近的學校有埔里國中。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校對於學生通學方式，能調查分析並建立周一至周五的通學資料，藉以調整對應的交通安全輔導措施。
- (2) 學校舉辦安親班座談會，規劃學生接送方式、接送位置，建置緊急聯絡資料等，並針對車輛超載、接送區安全與秩序管理等議題討論研商。
- (3) 學校學生上放學行走路線與教職員汽機車分道，由導護學生指導學童行走行人專用道；校內停車格位充足，設置於學校邊緣，與校園教學活動區域有所區隔。
- (4) 學校訂定導護工作與訓練計畫，由行政教師、值週導師與學生糾察隊投入導護工作，共同維護學生通學安全，相關投入的教師與志工獲頒109年績優金安獎。
- (5) 學校能利用道安資訊網資料，分析學區交通事故發生地點、肇事原因、時段與肇事車種，加強學生交通安全觀念宣導。
- (6) 學校選定通學路徑上10個店家納為愛心商店，製作愛心服務站地圖向學生宣導，並提報商店接受感謝表揚活動。建議定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。

3. 視委員建議改善事項

- (1) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，定期召開會議，建議除報告案外能規劃討論案，討論議題要有具體決議，每次會議先就前次會議決議事項進行確認。此外，建議學校與關係最緊密的鄰校埔里國中進行策略聯盟，例如可互相納為交通安全教育委員會成員，共同討論安全維護事宜。
- (2) 學校訂定交通安全教育計畫，除方向性的目標設定與實施項目，建議依校本問題研訂年度重點工作與達成指標，例如針對配戴安全帽問題，可研擬完整的改善計畫，包括課程、活動或獎勵措施之搭配，依PDCA機制於期末就執行過程及配戴率的變化進行執行成效檢討。
- (3) 家長宣導部分，除新生座談、班親會時機進行宣導外，能善用社群網路進行宣導。此外，由導護生利用手機攝影方式，減少家長學生違規行為，避免正面衝突，建議亦可嘗試由孩子去影響家長，例如寒暑假作業設計交安議題，以親子共學方式提升交通安全認知。
- (4) 教師增能方面，建議參加校外交通安全研習的老師可進行校內分享，鼓勵老師參加更具彈性的線上學習課程。此外，交通部道安資訊網亦有相關事故或教學資訊，可蒐集學校附近交通事故特性，應用於教學。

- (5) 學校善用特教車作為視野死角教學使用，相當用心，建議可進一步延伸運用於內輪差主題之體驗，或結合埔里監理分站之教學資源，並評估納入中年級或高年級常態化課程之可能。
- (6) 學校門口禁止進入標誌牌面管制對象為大型車輛，然而通學時段實質管制為一般車輛，建議協調縣府單位調整標誌牌面內容。
- (7) 學校呈現書面資料有腳踏自行車隊，但實質上學生通學方式卻無相關統計，請補充說明資料差異。另建議自行車考照場地可擴增規模，並增加常態性安全知識講授與筆試測驗，強化學生對自行車騎乘安全的知能。
- (8) 學校後門至體育館偏門為車輛可通行區域，建議設置邊線、停止線、指向線與相關標誌，藉以導引車輛行駛校園的秩序與安全。另外後門停車場標線劃設錯誤也能一併修正。
- (9) 學校後門交岔路口未設行人專用號誌，建議協調縣府增設。
- (10) 建議強化與埔里國中交通導護的合作，維護學生通學路徑(包含二校交界教職員車輛進出地點)的交通安全。
- (11) 建議學校分析學生在外部交通環境的違規情形(特別是步行)，並進行相關安全輔導作為。
- (12) 建議仁愛街研議規劃時段性家長接送格位或紅線路段開放時段性臨停接送，維護接送時段車輛停車秩序與安全。

(九) 雲林縣斗南鎮大東國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校地面積約 42000 平方公尺，建坪面積約 1400 平方公尺，校內停車空間有汽車 30 個停車位、機車 15 個停車位、腳踏車 20 個停車位、身心障礙專用停車位 2 格。鄰近學校有斗南鎮立幼兒園、雲林特教學校。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校開放校內部份區域，提供停車場空間給斗南鎮立幼兒園教職員停放，此作法可減少幼兒園教職員路邊停車的情況，藉此避免發生放學時段家長接送車流量大時，家長車輛並排停車的情況，可大幅改善通學環境，成效良好。

- (2) 學校對於人車動線規劃合宜。教師車輛停放空間與學童上放學路線隔離，不會產生衝突。家長車輛僅於雨天時才能夠進入校園，動線規劃得宜，採取單向動線，雖然規劃路線會行經機車停車格，但經稍微調整後(另尋機車停車位置)，不會產生衝突。安親班車輛停放位置規劃合宜。
- (3) 規劃符合各年級課程主題與課程架構，課程內容以學校學童日常生活中實際相關問題為主軸，一年級是快樂安全上學去、二年級是交通標誌我最行、三年級是安全過馬路、四年級是行人路權你我他、五年級是危險停看聽、六年級是追風少年GO。
- (4) 辦理全校交通安全常識有獎徵答活動，並與警政單位合作辦理交通安全專題講座。
- (5) 為舒緩校門周邊車輛違規停放問題，於校園內停車場挪出空間，讓對面幼兒園教師停放。
- (6) 校內具有的學生違規與輔導方法。學校不定期的針對學區內重大交通事故進行宣導。
- (7) 已修正原本雨天時上下課家長接送動線，使車行動線更加順暢與安全。
- (8) 協調鎮公所規劃通學道。
- (9) 以創新方式落實宣導學生與家長騎乘機車戴安全帽之習慣。
- (10) 爭取經費修建自行車停車棚，完善校內自行車停放環境。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 但學校對於幼兒園教職員是否選擇路邊停車不具有約束力，長期來說，路邊仍可能會有車輛停放，雖然部分路段於未來將會設置通學步道避免，但未設置通學步道之處，仍可能有車輛停放，建議可請相關單位評估繪製交通標線，以避免車輛停放之可行性。此外，為確保通學步道之實用性，建議相關單位不論是設置通學步道或繪製標線時，均需與學校討論。再者，目前教職員停車空間未進行實體分隔，可能會有學生進入的疑慮，建議相關單位可提供經費協助進行實體隔離。
- (2) 為了確保相關值勤人員值勤時的安全，例如值勤時需注意自身安全，應面對車輛，而非背對車輛面對孩童。建議可邀請講師進行宣導或舉辦講座。學校與學區派出所關係良好，可邀請管區警員入校進行講座。
- (3) 建議可取得歷年學區交通事故資料，並製作事故發生時間統計圖與事故交通工具統計圖，建議增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

- (4) 由於學區樣態，目前學生步行上下學比例僅1%。由於鼓勵學生步行上放學的主要目的是在於讓學生學習如何通過路口與應注意的事項，建議學校可舉辦相關活動或提供學習單，提供給低年級或不放心學生自行上下學之家長指導學生時使用。此外，若地理因素無法全路程走路學，可規劃走一段路上學。
- (5) 目前設置4個愛心服務站，建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。建議可統計學區周邊常發生事故地點，並檢討愛心服務站位置是否合適或增加。
- (6) 建議訂定各年級學生具體之應有交通安全行為實踐規範，並於學期/年結束時進行評量，以作為衡量交通安全教學成效之依據，並可進行跨年度比較。
- (7) 建議學校在進行交通標誌教學時，能優先選擇與學生生活及用路使用相關之標誌，以提升學習及實踐之效果。
- (8) 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。
- (9) 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，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，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。
- (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，並且應針對校外教學召開會議作事後的檢討。
- (11) 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。

- (12) 建議可將機車停車位移置目前放置掃具櫃處，進一步改善雨天時車行動線之安全性。
- (13) 建議可協調校園周邊更多早餐店、餐廳等商店，增加愛心商店數量。
- (14) 自行車停車棚積水易滑，建議可加強停車棚之排水或洩水坡度。
- (15) 未來通學道設置完成後，建議可透過路隊編隊方式或建立獎勵機制，鼓勵學生利用通學道步行一段路進出校園。

(十) 新竹縣新埔鎮枋寮國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學區為上、下寮及南平等三里。學校面積約 1.5 公頃，校舍呈「L」字形狀，各樓層相互連通，地上共三層樓。本校與新星國民小學、新埔國中鄰近，但距離都在 2 公里以上無法共組安全互助系統，在交通安全維護上只能自力更生。學校附近交通運輸系統不發達，只在側門路口旁有一公車站，且班次稀少，學生上放學皆需自行走路或家長/安親班接送。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 在校園內公布欄以及走廊設置各種交通宣導文宣及學生創作的作品，及在學校校門外側牆壁懸各類交安宣導帆布、大門路口畫上人行道標線、樓梯口轉角處貼上各項交通標誌圖片，提供親、師、生共學環境。
- (2) 依據校外教學注意事項辦理相關作業，校外教學當天由總務主任帶領行政人員實施人與車輛安全檢查，針對司機駕照與行照、車子出廠的年份、輪胎狀況、逃生裝備與動線等逐一檢核，出發前實施安全門逃生演練，讓學生熟悉逃生門路線及開啟安全門的方式，要求師生共同觀看「乘坐大客車須知」影片，並確實遵守。
- (3) 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。
- (4) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，成員擴大納入家長會長、志工隊、里長、派出所主管等校外人士，且能定期召開會議，運作正常。建議會議召開能邀請顧問參與討論，特別是涉及人車動線規劃、環境改善等議題時。
- (5) 利用SWOTS分析結果，以架構化方式規劃連結核心能力與教育內容，顯示學校對於校本交通安全課題有一定的掌握。

- (6) 善用數據呈現相關作業努力的成果，值得肯定。
- (7) 學校已建立相關工作檔案的電子化，但系統性與完整性仍可加強，建議按PDCA架構—計畫、執行及檢討考核去落實推動與建檔，避免僅用照片呈現。
- (8) 於校內走廊設置網狀線，以減少校園內之碰撞受傷事件。
- (9) 收集學區內交安相關議題，並融入交通安全教育課程。
- (10) 國民小學、幼兒園動線明確分流，避免彼此互相干擾。
- (11) 學校設有親子共讀單宣導交通安全資訊，且達成率達95%。
- (12) 由校方出資購買LED燈，發放與全校師生，以提升步行之安全性。
- (13) 六年級設有自行車騎乘安全教育，並與監理所結合，帶領學生至監理所實施路考。
- (14) 製作校園安全地圖，統計校內易生事故之處。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 建議每學期或學年設定一項交安重點目標KPI(如提昇學童步行上放學比例、減少機車接送未戴安全帽)，經執行與宣導後，比較期初與期末的改善幅度，做為持續實施或調整目標之參據。
- (4) 針對情境教育部份，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，讓學生認識周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。

- (5) 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。
- (6) 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，且於活動結束後應作成效分析，以評估其效果性。
- (7) 教師增能方面，學校可鼓勵老師參加全國性或地區性的交通安全研習，或參加更具彈性的線上課程，以逐步完備教師交通安全專業職能。
- (8) 建議可進行不同之交通違規樣態進行統計，並區分不同月份或學期分別加以建立統計數據，針對統計結果，檢視是否達成校方之既定目標，進而訂定每月、每學期之違規改善重點項目。
- (9) 建議收集校園周邊事故統計資訊，並於課堂上與學生討論事故發生成因，及如何避免類似事故之發生。
- (10) 學校設有學生交通安全委員會，建議可賦予該委員會交通違規糾察與統計之任務。

(十一) 嘉義市西區大同國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

嘉義市大同國民小學位處本市西區精華地段中心，校地面積 24479 平方公尺，停車空間平面車位(一般車位 8 個、身障車位 1 個、來賓車位 4 個，機踏車位 80 個)和地下室車位 36 個，周邊地理位置皆為雙向 2 線道道路，並緊鄰全國最大眷村-經國新城。學生人數 970 人，教職員人數 91 人。

學校東與社區接合、西臨新榮路、北臨成功街、南臨永安街，位於本市中心地段。周邊道路平時車流量不多，屬於寧靜學區。校旁道路皆只有雙向 2 線汽車道，路面狹窄。位處住宅區中，道路空間又不足，容易發生停車問題。學生人數多，遇到各學年同時段放學時，易造成週邊道路擁擠。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 與轄區分局、交通隊及里長密切配合，與社區居民溝通良好。
- (2) 於上放學時段協調轄區警方至學校勸導家長違規行為。
- (3) 盤點現況所面臨的問題，並訂定因應策略。
- (4) 六年級學生須參加「社區趴趴Go」特色課程，了解學校周邊環境。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 目前僅針對違規行為進行宣導，建議可進行違規樣態統計，並可區分不同月份或學期分別加以建立統計數據，針對統計結果，檢視是否達成校方之既定目標，進而訂定每月、每學期之違規改善重點項目。
- (2) 發現學生或家長發生違規行為時，建議可製作違規勸導單，置於連絡簿內，請家長簽名回傳。
- (3) 學校目前設有自治市政府，建議可賦予其交通違規糾察及宣導相關任務。
- (4) 六年級「社區趴趴Go」特色課程建議可融入學區事故統計資訊，協助學生了解周遭事故熱點。
- (5) 建議可於側門加裝行人觸動式號誌，由導護老師於上放學時段操作，提升學生上、放學之安全性。
- (6) 側門之行穿線與網狀線互相衝突，建議重新繪製。
- (7) 永安-新榮路口之枕木紋行人穿越道與X型行人穿越道交叉，建議應重新繪製。

(十二) 高雄市三民區博愛國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校面積 1.87 公頃，是三十六班大型學校，教職員、學生人數，1056（教職員 72 人；學生 984 人），校內停車空間有汽車位 38 位，殘障車位 1 位，機、踏車 62 位。臨近三所學校與本校之距離 5~400 公尺。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校盡力改善學生通學環境，藉由改善人行步道確保學生通學安全。目前走路上放學比例約8%。學校透過集點的方式，以安全宣導摸彩活動藉此達到鼓勵學生走路上放學的目的，成效良好。

- (2) 學校具有學生通學方式之調查資料，學校安親班接送比例有51%，具有完整的路隊組織以及接送規劃。
- (3) 校內各種交通工具停放設施合宜，停靠車輛停靠時均車頭朝外。此外，機車地下停車場出口處也設置警示號誌，在車輛離開時，透過燈光與聲響提醒用路人注意。
- (4) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，並擴大納入家長會長、志工團、里長、派出所所長、女警隊等社區人士，及學生自治小市長等共同參與。定期召開會議，進行議題討論並做出具體決議。
- (5) 學校善用高雄醫學院資源、靖娟志工團、監理站等各種社區資源協助交通安全教育之推動，建議與鄰校三民國中進行策略聯盟，協力擴大安全維護網。
- (6) 學校積極爭取相關資源經費，改善校園周遭人行步道，提供學生及社區安全步行的交通環境，並鼓勵走一段路上學。
- (7) 教師增能方面，學校要求老師每年4小時的學習時數。
- (8) 學校推出交通閱讀角、大富翁遊戲、交安知識牆、翻翻樂等，營造校園交通學習氛圍，極富創意，惟請注意相關情境佈置內容的正確性，例如交通閱讀角所設紅黃綠燈號位置順序的正確性。
- (9) 交通部168道路安全入口網有很多教材資源，近年亦完成自行車教案可茲參考。
- (10) 學校將交通安全融入校訂課程以永續推動，除規劃交通安全課程架構，並以多元化的學習模式，如示範講解、合作學習、數位學習、操作體驗（搭乘公車、自行車租借騎乘、逃生演練、大型車視野死角與內輪差、科工館模擬體驗等），有效提升學習成效，值得肯定，期待交通安全校訂課程能持續落實推動。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 為提高學生在步行上放學的途中可學習到的內容，建議學校可舉辦走路上學日，或藉由特定活動(例如：校慶)當天舉辦走路上學活動並提供學習單，提供給家長指導學生自行上下學時使用。若因距離因素無法全路程走路上學，則可規劃走一段路上學(例如：三民公園處下車)。
- (2) 為使其更精進，建議學校可詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生與安親班老師間

之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不能乘坐前座、不能超載等。

- (3) 目前學校具有7間愛心服務站，目前缺少定期追蹤與檢討之相關資料。建議學校除了需要定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。此外建議，可取得學區內事故發生資料，(例如：時間、地點、型態)，並與常發生事故地點與愛心商店位置整合，可用於教學及分析地點合適與否使用。
- (4) 建議會議進行能先就前次會議決議事項之執行情形進行確認與了解，以透過PDCA去落實。
- (5) 建議可考慮於三民公園規劃適當接送區，分散車流，推動更進一步的走一段路上學，讓學生於上放學中更多機會去實踐。
- (6) 目前車輛進入校園動線，部分時段可由大門進入，具有些微人車衝突。建議學校可評估車輛進出時，完全由側門進出的可行性。若可完全由側門進出，將可以達到大門提供行人進出，側門提供車輛進出，達到完全無人車衝突的目標。
- (7) 學校於大門口以及吉林路門口均設置有家長接送區，目前大門家長接送區設置位置，學童在下車時，有花圃阻礙，導致學童無法順利進入人行道，建議相關單位可評估花圃移除之可行性，或其他方式可讓學童進入人行道時不具阻礙。此外，吉林路家長接送區位置設置良好且空間較大，建議可加強宣導，家長接送時盡量利用該處空間。
- (8) 目前道安資訊查詢網只提供單一學校之事故資料進行查詢，有關教育局李科長建議增加勾選全市學校事故資料查詢功能，以方便進行比較分析，會將此建議反應給道安會進行系統改善之參考。
- (9) 學校交通安全教育計畫，建議能就校本交通安全問題進行盤點，設定具體年度目標與達成指標(例如學校推動走一段路上學，可規劃相關目標與指標)，並透過PDCA按計畫、執行、檢討去落實推動，以利目標的達成。
- (10) 建議透過課發會討論篩選適合的 e 課程，鼓勵老師參與交通安全教育研習或線上課程，以逐步完備教師交通安全專業職能。
- (11) 建議學校利用道安資訊查詢網掌握學校附近事故特性，並回歸到教學，搭配認識社區等課程，學習了解社區交通環境特性、潛在危險與因應作為。

(十三) 臺南市安南區鎮海國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

鎮海國民小學位於臺南市安南區大眾路上，緊鄰臺南科技工業區，周邊有觀光景點四草大眾廟、綠色隧道、北汕尾水鳥保護區等生態資源，本校圍牆為四草砲臺國定古蹟，並坐落於台江國家公園區內，為一所深具歷史、人文、生態特色小學。因遊客因素、故遊覽車較多，車輛內輪差、視野死角教學成為學童交通安全教育課程的重點學習場域。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 由於車輛不可進入校園，因此校園內人車動線完全分流，不具有人車衝突。此外，教職員工交通工具停放安排妥當。家長接送區設置於大眾廟停車場，車流規劃順暢，於接送尖峰時間不會影響正常車流。
- (2) 學校具有交通服務隊以及導護志工，學校具有相關的執行計畫與辦法(有交通服務隊實施計畫、導護工作實施要點)，未來承辦人員較容易持續進行。學校推薦兩位導護志工接受市府表揚成效良好。
- (3) 目前設置愛心服務站6間。學校有取得學區交通事故資料，並製作常發生事故地點與樣態，此地圖已經與愛心服務站位置整合，並製作成掛報，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。建議可將愛心服務站與事故地點修正為活動式，以方便地點改變時使用。
- (4) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，並擴大納入家長會長、志工團、里長等社區人士，協助學校交通安全教育相關事務之推動。委員會能定期召開會議，有議題討論及具體決議，建議會議進行能就前次決議事項執行情形進行確認與了解，透過PDCA去落實。
- (5) 學校與社區關係緊密，互動良好，包括商借大眾廟停車場做為家長汽車接送區、與KMC桂盟自行車鏈條公司進行跨界合作推動自行車教育等，積極用心值得肯定。
- (6) 透過SWOT分析掌握校本問題，因應提出強化學生交安觀念及素養、精緻化交安課程、整合社區資源等推動策略及教育藍圖，建議相關策略方向能整合納入學校的交通安全教育計畫，設定具體年度目標與達成指標(例如學校推動自行車教育，可設定相關指標；又如學校操場重建工程，相關施工安全教育可設為指標)，並透過PDCA按計畫、執行、檢討去落實推動，以利目標的達成。

- (7) 學校小利於精緻教學，相關資料檔案已初具電子化，惟部分內容以相片為主較為可惜，建議依PDCA程序更系統化整理相關作業。
- (8) 搭配教學規劃健康促進路跑、闖關、閱讀日、Kahoot、密室逃脫、KMC自行車教育營、交通教育主題館體驗等多樣活動，極富創意。此外，並利用校外教學時機，體驗大型車視野死角與內輪差，特別是因應四草地區觀光地區遊覽車多特性，學習了解大型車的潛在危險極為重要。透過訪談發現，學生學習的效果相當良好。
- (9) 學校能利用道安資訊查詢網掌握學校附近事故特性，製作學校危險地圖，亦能善用平板電腦相關軟硬體資源設備，讓學生透過連結google map，討論危險點相關情境與因應方法，提升學習效果。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校目前不定期邀請交通安全專家(例如：成功大學)或學區派出所警員，前往進行交通安全訓練，以確保相關值勤人員值勤時的安全，例如值勤時需注意自身安全，應面對車輛，而非背對車輛面對孩童。為使未來承辦人員較容易持續進行，建議增加糾察隊、導護訓練計畫，此外可將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，以利後續承辦人使用。
- (2) 社區離學校較遠，因此走路上學人數比較少。學校透過舉辦「鼓勵學童走路上學」計畫，藉由一週的時間舉行，以獎勵集點的方式進行，建議未來可持續進行。為提高學生在步行上放學的途中可學習到的內容，建議學校可提供學習單，提供給家長指導學生自行上下學時使用。若因距離因素無法全路程走路上學，則可規劃走一段路上學。
- (3) 建議針對各愛心商店定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。
- (4) 部分家長有機車搭載2位孩子上放學之需求，若其居住地距學校在步行範圍，建議可鼓勵其中較高年級孩子走路上學。
- (5) 建議鼓勵老師參加具時間、空間彈性的線上課程，增進教師交通安全專業職能。

(十四) 臺北市私立再興國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校大門位於興隆路 4 段,為文山區主要幹道之一。往西接辛亥路、羅斯福路，通往台北市區。往東可至木柵、貓空近郊。興隆路路寬 20 米,採實體分隔島道設計，尖峰時車流量相當大。本校側門位於木柵路二段，同時為幼兒園大門。往北接木柵近郊、信義快速道路、二高木柵交流道往南接新北市新店區木柵路為雙向二線道，路寬 20 米，採標線分隔設計，上下學期間，本路段較為擁擠。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 綜整校本、靖娟小黃帽、交通部交通安全路口網、臺北市政府教局交安入口網、臺北市政府交通局交安 e 網通等課程，進行教學省思與學生學習成效分析，改進教學。
- (2) 學生愛心服務隊共同討論「走廊慢行」注意標誌的張貼位置，對於在走廊易奔跑的位置有警示的作用。
- (3) 學校結合資源，申請教育局交通安全巡迴宣導講師，宣講交通安全基本認識，並邀請監理站入校宣導自行車騎乘安全、大型車視野死角及內輪差，也引進靖娟小黃帽課程，由各班導師擔任授課教師，推動靖娟交通安全課程，全校學童受惠。
- (4) 學校為維護校外教學的安全，事前召開會議，且對學童作安全教育，實施校外教學逃生演練，除了行前收看逃生影帶教學外，也讓學生實地操作開安全門，並於事後召開檢討會。
- (5) 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。
- (6) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，並擴大納入社區人士，協助學校交通安全教育相關事務之推動。委員會能定期召開會議，部分會議有設定討論議題及具體決議，建議每次會議能先就前次會議決議事項執行情形進行確認與了解，透過PDCA去落實；就像今天的資料已將去年於交通部簡報審查委員所提意見，納入檢討及說明改進做法，值得肯定。
- (7) 學校透過SWOT分析掌握校本問題，因應提出交安教育藍圖（交安課程架構、每月交安主題、創意交安教案、互外體驗學習等），建議能

整合納入學校的交通安全教育計畫，設定具體年度推動目標與達成指標，並透過PDCA按計畫、執行、檢討去落實推動，以利目標的達成。

- (8) 學校著重交通安全知識傳授與生活的落實應用，除交通安全課程外，能規劃相關的體驗活動，以及結合不同領域教學資源，進行創意教案設計、監理資源的大型車體驗、英語融入的交通實境體驗等，透過實際的走訪、體驗、討論等多元學習方式深化學習成效，極具創意，期待學校能持續落實推動，當能逐步提升學生交通安全素養。
- (9) 教師均能完成每年4小時的增能學習，也能運用線上課程資源，為免偏漏，建議建立教師（及志工）交通安全能力表，逐步完備教師交通安全專業職能。
- (10) 學校調查與分析學生上學、放學各種通學方式，採行上學中高年級與低年級分時入校，放學校車入校分流放學等安全輔導措施，並主動協調辦理通學環境會勘(設置禁止迴轉標誌等)，維護學生通學環境安全。
- (11) 學校人車分道規劃與管理，通學時間車輛由興隆路車道門進入，人員由校門進出；交通管制規劃，採行時段性人車分道進行入校車輛管控，並訂定「汽機車停放管理要點」，要求汽車停車車頭朝外等措施。
- (12) 學校組織愛心服務隊，由高年級每班20名學生以輪班方式值勤，協助導護老師維持校園秩序與安全，並訂有組訓辦法實施訓練與辦理交接，於期末頒發服務感謝狀，讓學生從服務中學習。
- (13) 學校全體教職員均擔任導護工作，訂定有導護工作實施辦法，透過安全教育座談會說明。導護於每周五辦理交接，也定期檢視添購導護裝備、為導護人員辦理工作研習、納保與績優獎勵等事宜，整體運作情形良好。
- (14) 學校近三年學生零交通事故。針對學生於校園奔跑、交通車上違規行為，訂有校園慢行口訣、提醒規勸與教導改善等三級輔導機制，整體走廊受傷與校車學生違規件數均有減少。
- (15) 學校於興隆路校門二側與木柵路校門圍牆設置「時段性家長接送格位」，並以護欄與人行道區隔，維護學生安全。
- (16) 學校選定通學路徑上6個店家納為愛心服務站，實際走訪商店與期末致贈感謝狀，並透過校園安全地圖標示商店位置、宣導商店可提供安全維護與臨時緊急需求等內容。
- (17) 能夠成立交通安全教育委員會，組織完整，成員包括校內外人士，建立能夠頒發證書以示慎重。

- (18) 能頒定組織章程，並明確規範組織目標及任務。
- (19) 定時召開會議，有完整會議記錄，但會議記錄多是宣導性的內容，較少有實質的討論議題及結論。
- (20) 依組織任務，交通安全教育委員會必須審查各項交通安全教育工作項目，但相關的會議記錄未見審查記錄及附件，建議即使交通安全教育委員會與校內的其他會議合併召開，但各個會議的會議記錄仍要獨立製作，且相關的附件必須附在會議記錄之後，各行政主議的批閱記錄亦應完整，這是組織檔案管理的基本工作。
- (21) 能夠利用SWORTS分析了解校本的交通安全議題，但SWORTS分析結果仍應該進入學校交通安全委員會當作議題進行討論，並作成決議，由SWORTS分析產生的策略，亦應有會議結論，發展成年度工作目標，並考核執行結果。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 舉辦校外教學時，與遊覽車業者簽訂合約應要求五年內的車輛，並且在出車前檢查車輛，發現未能依照合約出車，應請對方換車，以維護學童的交通安全。
- (2) 針對學校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，建議應加註課本的版本，並將其放置網站，以利其他學校參考運用，協助更多學校推動交通安全教育的實施。
- (3) 針對情境教育部份，建議學校應考量依情境設置交通環境，例如在學校可運用的空地或穿堂仿學校周遭道路環境，又或是在與道路情境相仿之處設置標誌，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用；另外可考慮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，讓學生認識周遭的道路環境及如何自我保護。
- (4) 部分學生作品中繪製的交通標誌、號誌未盡正確，包括號誌燈號順序、禁制標誌樣式等，建議留意此問題，並藉機教育學生了解交通設施需要有一致標準的重要性，以及設計者顧及不同特性用路人的使用需求考量，以提升其素養。
- (5) 學校學生通學對外部交通環境的影響是整體的，建議學生上放學通學方式也能以全體需求(從幼兒園到高中)來分析，並呈現對應所採取的安全輔導措施。

- (6) 自行車騎乘為國民小學高年級學生應具備的核心能力，建議除了用路安全認知的教學，也能以校園道路路考等方式進行實際操作。另校園情境化交通標誌標線也能適度增設，如幼兒園外二組行人穿越道線，可增設停止線、邊線與指向線。
- (7) 學校有關學生交通違規主要呈現學生走廊奔跑與校車違規，建議由導護教師實際觀察或登記學生在外部交通環境的違規情形(特別是步行)，據以進行相關輔導作為。
- (8) 建議學校針對全體教師與學生愛心服務隊分別建立執勤應具備核心能力表，辦理導護工作安全研習，提升從事導護人員的交通安全知能。
- (9) 學校外部交通環境改善，除現有禁止迴轉標誌與家長接送格位，屬於維護接送秩序的設施外，建議針對安全面的設施，如鄰近學校上游處設置學校標誌、校區速限等牌面，也能爭取研議設置。
- (10) 學校上放學外部接送交通問題已投入許多努力並獲得成效，建議在現有基礎上，持續往校門上下游二側爭取增設時段性接送區格位，宣導家長避開校門前停車接送，並研議上學時間也能採取如同放學的方式，內部化一部分的接送車輛。
- (11) 建議每次會議開始即宣讀上一次會議的結論，並審閱執行狀況。
- (12) 建議在交通安全育教委員會的議題中，加入核心能力的討論，並加到組織章程之中，以了解交通安全教育想教育出學生那些核心能力。

四、精進學校特色與建議

(一) 基隆市暖暖區暖西國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

暖西國民小學位於基隆市暖暖區，代管基隆市教師研習中心，教職員共 41 位，學生數 435 人，並有地下停車場一座，鄰近暖暖國民小學、碇內國民小學、碇內國中等學校。位於暖暖街上，校門口側門為 T 字路口，車流量大，路邊上下學接送時段多有併排停車情形發生。學生上放學以家長接送和自行走路以及安親班接送三大宗，家長接送以汽車接送為較多數，摩托車為次要。上放學車流量較大，但於 20-30 分內可疏緩恢復正常。

學生上放學於路口排有週一至週五的導護老師和導護志工排班輪值，

並且有交通 警察定時巡檢。家長汽車接送區於校外人行道外側，家長摩托車接送區於校內有專區分隔，人車分離以策安全。學校目前交通安全迫切問題為家長接送上放學的路邊併排停車和臨停問題。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校透過朝會時間用講述、播放影片的方式向全校師生做交通安全教育宣導。
- (2) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，除已納入鄰里關係最緊密的里長外，可進一步邀請交通、警察單位協助學校周邊交通安全維護、改善以及社區溝通，例如限時停車位的規劃設置即需進行社區溝通。
- (3) 學校的交通安全教育計畫，建議能就校本交通安全問題進行盤點，設定具體年度目標與達成指標(例如學校進行校舍工程改善，施工安全維護即是重點，可搭配強化施工安全、大型車安全認知等教育課程或宣導)，以利各項工作依目標去推動達成。
- (4) 學校能利用道安查詢網掌握學校附近事故特性，並回歸到教學，搭配社區踏查、認識社區等課程，學習了解社區環境特性與潛在危險，值得肯定。建議能多利用168道路安全入口網相關教材資源，依學生需求（例如學生步行、接送、自行車、公車等比例）規劃建立校本課程架構，加強對應課程的實施。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 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。
- (2) 針對情境教育部份，建議學校應考量依情境設置交通環境，例如在學小可運用的空地或穿堂仿學校周遭道路環境，又或是在與道路情境相仿之處設置標誌，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用；另外可考慮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，讓學生認識周遭的道路環境及如何自我保護。

- (3) 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。
- (4) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (5) 建議計畫的推動依PDCA按計畫、執行、檢討去落實推動，並建立相關檔案紀錄，除可具體展現學校努力成果，評估相關作為成效，也利經驗傳承。
- (6) 教師增能方面，學校可鼓勵老師參加全國性或地區性的交通安全研習，或參加更具彈性的線上課程，以逐步完備教師交通安全專業職能。

(二) 臺東縣鹿野鄉鹿野國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於鹿野鄉鹿野村，學校面積約為 26614.9 平方公尺。校內有 10 處停車格及 1 處殘障車位。台九縣往龍田方向為龍田國民小學及鹿野國中。目前本校班級數 6 班及幼稚園 2 班，國民小學部學生人數為 46 人，教職員人數為 18 人(含幼兒園)。中、低年級學生多為家長接送，以汽車和機車為主；而高年級學生住鹿野社區多以步行方式上下學，少部分為家長接送。步行與接送人數比例為 1：2。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 舉辦交通安全研習活動
- (2) 能運用交通安全入口網資料及其他單位教案進行教學
- (3) 由校長主持，每學期召開交通安全會議
- (4) 安排鹿野分駐所警員、創世基金會蒞校交通安全教育宣導
- (5) 透過班親會向家長宣導學校交通安全規定
- (6) 繪製校園周邊交通安全地圖

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 課程規劃應更具體，能運用交通安全入口網資料及其他單位教案，建議課程設計針對交安核心能力五守則對應矩陣，自行增加校本問題教案。
- (2) 建議利用校園空間設置交通標誌、標線、號誌等，建置交通道路環境體驗區，並配合情境教學，或相關交安活動。
- (3) 建議利用實地進行校外校區環境教學、影片拍攝，建立社區交通安全地圖。
- (4) 全校性交通安全相關活動較少(多偏屬藝文活動)，建議以學童用路人角色之多元活動，如安全過馬路。
- (5) 建議建立教學成效回饋，進行質化、量化之教學成效分析與檢討。
- (6) 學校將學生放學地點移至側門，不論是接送家長之車輛以及步行學生而言，相對來說安全性明顯較高。
- (7) 學校近幾年交通零事故，學校取得學區內交通事故資料，事故常發生地點在台九線，建議可製作有事故發生時間統計圖與事故交通工具統計圖，並增加事故地點與樣態，此結果可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。
- (8) 目前學校有教職員車輛有進入校園的情況，雖然目前透過時間區隔的方式，避免人車衝突，但有鑑於停車空間足夠，仍建議學校停車場可重新規劃。
- (9) 學校通學環境不利於學生通行，建議縣府進行整體號誌時相、標線繪製等，重新檢討。
- (10) 建議光榮路、中華路一段與404巷之號誌時相需要重新檢討。學童上放學常走的路口雖然有設置枕木紋，但建議需要設置行人號誌確保學童安全。
- (11) 建議學童常行走的路線繪製標線型行人專用道。
- (12) 建議404巷規劃時段性(上放學期間)單行道。
- (13) 可思考404巷靠近7-11的巷口設置號誌與枕木紋的可行性(可與光榮路、中華路一段與404巷之號誌或枕木紋進行整體考量)。
- (14) 建議應針對家長接送方式進行分類，並建立家長、學生之違規統計與輔導機制，避免學生產生錯誤認知，誤以為只有學生須遵守交通法規。

- (15) 建議將中華路一段406巷之家長接送動線，由逆時針方向改為順時針方向。
- (16) 台9線鄰近校門前路段之號誌時制計畫，建議由目前之簡單三時相，改為輪放三時相。
- (17) 建議於台9線與中華路交叉口設置凸面鏡，以維持家長接送學生後，駛入台9線之安全性。
- (18) 校內許多學生放學後，需步行穿越台9線至對面之教會進行課後輔導，建議可協調教會派車至校內接送，提升學生之安全性。

(三) 新竹市東區東門國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位處於新竹市東區，住商密集生活機能極佳之黃金地段，是一所大型學校，截至今年一至六年級共有 72 班及 4 班幼稚園 1 班特教班，學生數共約 1811 人，教職員工數 164 人，依據學校學生基本資料顯示，有七成學生通學是從非學區由家長接送通學，上下學時段的交通，在本校主要道路(東大路、民族路、仁義街)相當繁忙，所以交通安全教育是本校長期以來一直推動之重要項目。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 新竹市推動步行城市，並投入相關資源進行環境改善，在此契機下，逐漸看到學校及社區週邊步行環境由點至線至面的串連營造，也帶給學生更友善、安全的通學環境，相關做法值得參考。
- (2) 組織方面，學校成立交通安全教育推動委員會並定期召會，建議委員會成員納入里長等社區人士，協助與社區溝通協調事宜。
- (3) 配合步行城市之願景，校園周邊步行環境良好。
- (4) 校方對於家長接送汽機車分流有適當規劃。
- (5) 校園內落實人車分道、車種分流。
- (6) 能運用其他單位教案進行教學，內容涵蓋多元主題(但教學內容較單薄)
- (7) 交安教育活動，但仍以學藝活動為主

- (8) 學校對於「學校周遭步行環境」、「學生走一段路上學通學步道的規劃」以及「家長接送區」的規劃良好。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 外部交通工程改善，建議交通處可予以評估檢討可行性：
- 暫時臨停時段修正。
 - 民族路 33 巷機車停車格，通學時段禁止停車之可行性。
 - 車輛由火車站往校園方向，右轉會產生視覺死角，可評估民族路校門枕木紋往後移動之可行性。
 - 評估仁愛街與仁義街路口交通號誌是否需要啟用。
- (2) 除了硬體設施的努力外，建議學校應落實相關規劃，並宣導讓學生家長可遵循，例如：家長接送區汽機車分流的宣導。家長於接送區接送，但在離開時違規逆向離開。
- (3) 建議學校可詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生至課輔中心老師間之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不能乘坐前座、不能超載等。
- (4) 建議學校訂定相關的執行計畫與辦法(交通服務隊或糾察隊選拔及表揚辦法，且有良好的訓練計畫、訂定導護工作實施要點及考核獎勵措施)，未來承辦人員較容易持續進行。建議增加糾察隊、導護訓練計畫，確保相關值勤人員值勤時的安全，例如值勤時需注意自身安全，應面對車輛，而非背對車輛面對孩童。此外建議可將相關資料或相關講師聯絡資料予以留存，以利後續承辦人使用。
- (5) 學生規劃有學生走一段路上學。鼓勵學生步行上放學的主要目的是在於讓學生學習如何通過路口與應注意的事項。學校可舉辦相關活動(例如：舉辦集點活動鼓勵學生參加)、可提供學習單給家長共同參與，在特定路口或路段，提供給家長指導學生時使用。此外，若地理因素無法全路程走路上學，可安排適當的之停車場給家長使用，規劃走一段路上學。
- (6) 學校目前僅設置愛心商店3間，建議再積極邀請附近店家、村里長或住家加入，此外亦建議定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定

外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。

- (7) 學校交通安全教育計畫能設定具體年度目標與重點實施項目，建議增設達成指標，各項工作（教學活動、安全維護、導護、糾察隊、愛心商店等）按計畫、執行、檢討考核去落實。例如學校推動多走一段路上學，建議研擬完整的計畫(包括相關人車動線、適當的汽機車接送停靠驛站、環境改善、課程設計、活動搭配、評估指標等)，依PDCA機制將執行的過程與成果於期末進行成效檢討與必要的修正調整。
- (8) 教師增能方面，可鼓勵教師參加全國或縣市辦理之交通安全研習活動，此外，亦建議善用更具彈性的線上課程。
- (9) 課程規劃方面，培養建立危險意識與安全觀念是最基本也最重要的主題，以穿越路口為例，除教授「停看轉揮動」口訣外，請著重指導學生通行穿越過程亦要持續觀察往來車輛，以因應可能狀況。
- (10) 情境體驗方面，建議善用監理資源辦理大型車視野死角及內輪差體驗活動，並評估將此類活動納為常態化之可能。
- (11) 建議繪製學校週邊地圖，作為人車動線規劃、家長安親班接送區、交通導護及安全維護作業，亦可作為附近危險點、事故特性、愛心商店等教學運用。
- (12) 交通部168交通安全入口網有豐富的教材教案等交安教學資源，已提供學校運用。交通部之道安資訊查詢網，可查詢全國、各縣市、各學校交通事故統計，建議蒐集了解並運用於教學宣導。
- (13) 建議應針對安親班接送車輛之座位數進行調查，並透過路隊編隊，強治安親班業者分批接送，避免車輛超載。
- (14) 民族路33巷於沿線店家未營業之上學時段，部分機車停車格可考慮採時段禁停措施，上學時段僅准臨時停車。
- (15) 建議學生路隊應依照機車與汽車接送分開編列，並要求部分路隊於校門口解散，部分路隊於步行一段距離(如步行至下一街廓)後再行解散，避免所有家長於校門周邊集結，達成分流及鼓勵學生步行一段路之目的。
- (16) 仁愛街後門口之號誌建議恢復運轉，或採行人觸動式號誌，於上放學時段由導護老師進行控制。
- (17) 建議家長及學生之違規均應進行統計與勸導，避免學生產生錯誤認知，誤以為只有學生須遵守交通法規。

- (18) 建議可剪接上、下學之違規影像，去識別化後製成影片，放上網路作為作業，並製作學習單請學生與家長一同觀看。
- (19) 仁愛街標線式人行道上之變電箱建議可考慮移置，留給學生更多步行空間。
- (20) 課程規劃應更具體，建議課程設計應建立對應交安核心能力五守則矩陣，並宜增加校本問題教案。
- (21) 建議利用校園空間設置交通標誌、標線、號誌等(目前多僅為標誌牌面，但多已老舊)，建議利用校園地形地物或移動式布墊建置交通道路環境體驗區，並配合情境教學，或相關交安活動。利用新竹交安公園、監理站大型車內輪差體驗活動。
- (22) 建議利用實地進行校外校區環境教學、影片拍攝，融入教學，並製作社區交通安全地圖。
- (23) 全校性交通安全相關活動較少(多偏屬藝文活動)，建議增加以學童用路人角色之多元活動，如安全過馬路。
- (24) 建議建立多元評量或教學成效回饋，進行質化、量化之教學成效分析與檢討。

(四) 雲林縣四湖鄉三崙國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

三崙國民小學位處於雲林縣四湖鄉三條崙社區，屬一鄉村型小學，學校總面積為 15,283 公頃。校內籃球場旁之空地共有 12 格搭有遮陽棚之車棚，供校內教職同仁汽車停放使用；學校南側設有遮雨棚之機車與學生腳踏車車棚。學校鄰近飛沙國中、飛沙國民小學以及建陽國民小學。

學生人數合計 60 人(無夜間部學生)，教職員工合計 16 人。學生上放學由家長或安親班車輛汽車接送者有 26 人，約佔 60%；家長機車接送者有 16 人，約佔 27%；騎腳踏車上下學學生有 5 人，約佔 9%；餘下 13 為學生皆為走路上學，佔 22%的比例。路隊、家長接送與安親班學生由校門口，沿本校通學步道進入學校；車隊則由側門上放學。因學校週邊環境較為單純，上學期間會由導護老師於校門口協助指揮交通，放學時校門口由各班導師與導護生協助管理交通，導護老師與導護生站十字路口指揮路隊與車隊交通。

學校東側鄰近雲 160 線，道路寬度約為六米，2 車道數，無慢車道、人行道人天橋及地下道之設施；校園周圍路邊停車情形良好，學校周邊無佔用道路之情形；在學校北側有嘉義客運及公車站牌之設施。學校周邊

交通情形單純，車流量小，且多以接送學童之小型車及機車為主，大型車較少見。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校充分調查學生通學資料，並設置路隊。學生人數59人，僅有一間安親班接送，整體來說，運作情況良好。
- (2) 學校有取得學區交通事故資料，且設置有社區交通安全地圖，利用此地圖宣導事故地點與樣態，建議可與愛心服務站以及常發生事故地點整合。於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能與愛心服務站使用時機。
- (3) 妥善規劃各年級交通安全課程架構，交通安全教材編撰完整。
- (4) 利用大眾運輸替代遊覽車規劃校外教學，建立學生正確使用大眾運輸之觀念。
- (5) 至學區內拍攝相關交通標誌提供教學使用，有助於學生對生活周遭各項交通標誌之理解。
- (6) 校門口設置標線型人行道，提升學生上下課之安全性。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 教師車輛由後校門進出，停車場位置與運動場(籃球場)重疊，雖然目前是採取時段分隔的方式(上學時段運動場不可使用)。但長期而言，仍應進行實體區隔。目前停車位置緊鄰車輛進出口，車輛停放此處可避免人流與車流產生衝突。再者，校園仍具有其他空間可設置籃球場，為避免事故發生。建議學校保留現有停車位置，完全提供教師車輛停放使用，另外重新規畫運動場位置，以確保安全。
- (2) 學校配合通學步道設計，鼓勵學生步行上放學，目前學校走路上學比例約占25%。由於，鼓勵學生步行上放學的主要目的是在於讓學生學習如何通過路口與應注意的事項，建議學校可舉辦相關活動或提供學習單，提供給低年級或不放心學生自行上下學之家長指導學生時使用。
- (3) 由於校園周邊商業型態特性，目前學校僅設置愛心商店2間，建議再積極邀請附近店家、村里長或住家加入，此外亦建議定期進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定外，亦可在各愛心服務站設學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄。

- (4) 校門口較小，且已經繪製標線型人行步道，無法設置家長接送區。於上放學時段，家長會將汽機車直接停放在標線型人行步道上，而有違規的情況發生。建議可透過活動宣導，家長車輛可停放於校門對面或警察執法以避免此情況發生。此外，標線型人行步道之繪製可重新檢討，提供家長接送時之停放區域。
- (5) 目前已針對學區內之重要交通標誌進行拍攝與教學，建議後續可補充學區內之標線與號誌之照片融入於交通安全教育中。
- (6) 目前標線型人行道遭車輛占用情況嚴重，建議可裝設軟質緩撞桿，針對車道與人行道進行區隔。
- (7) 建議可協調學校周邊之早餐店、餐廳等商店，增加愛心商店數量。
- (8) 目前校園內籃球場與停車場間無區隔，人車動線可能無法有效區隔，短期措施建議可利用移動性設施如交通錐、車阻、欄杆等設施區隔人車動線，長期措施建議可申請經費將籃球場移置他處。
- (9) 建議學生通勤運具統計可區別家長接送時所使用之運具。
- (10) 建議違規統計可針對學生與家長之違規樣態分開進行統計。
- (11) 建議進行違規樣態統計時，可區分不同月份或學期分別加以建立統計數據，並針對統計結果，檢視是否達成校方之既定目標，進而訂定每月、每學期之違規改善重點項目。
- (12) 發現學生或家長發生違規行為時，建議可製作違規勸導單，置於連絡簿內，請家長簽名回傳。

(五) 嘉義縣民雄鄉民雄國民小學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

學校地處民雄鄉市中心，鄰近各公務機關。故交通有以下特性與因應：

(1)對外聯絡道路車流量大，尤以上下班期間與本校學生上下學時間重疊，增進本校交通導護落實之必要性。(2)車輛往來種類複雜，涵蓋大客車、自小客車、機車等，提升交通管制之困難性與挑戰性，亟需結合派出所、導護志工、愛心商店及原有導護老師、服務隊之人力，構築綿密的「民雄兒童交通安全防護網」。(3)校門口對外聯絡道路有縣道 164 與文化路，家長接送車輛勢必增加道路車輛雍塞情形，故此，有賴完善的交通安全規劃。(4)秉持著教育即生活之精神，本校相信唯有透過多元化、務實、活潑及創意的融入式教學與生活教育，讓全校親師職生皆能體認交通安全之重要性與，朝向讓民雄國民小學「健康、快樂、積極、創新」的教育願景邁進。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校對於學生通學方式，有規劃各年級、補習班與雨天等放學位置。
- (2) 學校汽車機車設有停車棚，門口實施門禁管制。
- (3) 學校校園平面區域設有汽機車停車格位，除教職員車輛外，也會有送餐送貨車輛通行。
- (4) 學校編排有學生糾察隊20人(109年資料)，維護學生上放學動線順暢。
- (5) 針對交通安全教育，訂有年度計劃，目標明確。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 由於放學課後照顧班接送高達68.7%，如能妥善處理即已完成大部分學生的安全輔導，故除接送位置的安排外，建議能更詳細區分走路與車輛接送，召開協調會協調課後照顧班接送學生方式、接送人員、使用車輛、停放地點等事項。
- (2) 建議學校能針對高年級擴大實施自行車騎行安全教學，以交通安全五守則的認知，並搭配將自行車考照關卡設計於校園道路，於校園情境教學設施實施路考教學。
- (3) 建議地下停車場出入口加設警示燈警告來往人車，並於出口處加設停止線，宣導教師校內路邊起駛務必讓道路行駛中之車輛行人優先通行。
- (4) 建議訂定校園內行車停車規範，並經常性宣導車輛停放車頭朝外。
- (5) 建議糾察隊可以擴大規模，例如以班級為單位，讓學生從實際的執勤服務中學習。
- (6) 學校由教師於西門、中門與東南門等崗哨執行導護工作，實際運作情形良好。由於學校外部交通環境較複雜，建議協調安親班或補習班讓帶隊人員以志工導護方式帶領學生至其所屬機構，另並積極招募固定志工協勤，以減輕教師負荷。
- (7) 建議學校針對教師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，以維護自身導護時的執勤安全。
- (8) 建議學校能利用交通部道安資訊平台或警察機關的資料，分析學區範圍危險地點更新製作學區地圖(校內有102年製作的English Corner學區圖)，說明事故發生特性，並應用於新生訓練等活動，讓學生瞭解外部交通環境。

- (9) 建議強化學生步行交通違規的統計，鼓勵導護教師能反映路上所見違規情形，並進行具體的輔導作為。
- (10) 學校外部環境改善建議：
- 文化路後門行人穿越道線改為斑馬紋，並加設行車管制號誌。
 - 民族路規劃設置時段性家長接送區格位，並將汽機車接送區域分開。
 - 鄰近校區建議以寧靜區概念增設 30 公里速限標誌。
 - 民族路車道配置不一且部分標線斑駁，建議重新檢討補繪。
- (11) 校內行車動線建議劃設邊線、指向線、人車衝突區增設行人穿越道線與停止線，以及對應標誌，除規範導引車輛與行人外，也可做為情境教學設施之用。
- (12) 學校成立有交通安全教育委員會，成員為校長及教、學、總務主任、教學組長、學年主任等校內重要成員；建議加入年級導師及校外的里長、家長代表、派出所主管，並建議授予證書以示慎重。另建議每次定時召開會議時，針對前次會議結論宣讀，以利追蹤考核。
- (13) 針對交通安全教育，訂有年度計劃，目標明確，建議在計劃內對於不同年級之學生設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，並融入課程設計。
- (14) 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。
- (15) 能夠利用SWOTS分析了解校本交通安全問題，並發展出因應的行動策略，建議此項工作宜每年度的滾動式修正，以了解校本交通問題的變化情形。
- (16) 建議讓校內教師參加教育部教師E學院的交通安全課程，並取得學分，強化教師在交通安全教育上的知能。
- (17) 建議導護老師在路口中協助學童過馬路時，應面對向車流方向，以保護自身安全。
- (18) 可舉辦家長一日導護的活動，鼓勵家長參與一日導護的過程中，了解家長本身在接送自家學童時的一些駕駛行為，可能造成學童上放學安全上的危害。

(六) 嘉義市東區宣信國民小學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於嘉義市東區，面積 32235 平方公尺，校內停車空間有汽車格 48 個、無障礙停車格 1 個、機車格 24 個；班級數有 36 班(含普通班 30 班、特教班 1 班、幼兒園 5 班)，學生人數共 876 人(含幼兒園 150 人)、教職員工人數共 78 人(含幼兒園 10 人)，鄰近學校有民族國民小學、蘭潭國民小學、南興國中、嘉義家職、東吳高職、嘉義高工、大同技術學院

2.訪視所見優點與特色

- (1) 佐證資料準備完整。
- (2) 與社區居民溝通良好、聯繫完備。
- (3) 盤點現況所面臨的問題，並訂定因應策略。
- (4) 邀請交通隊到校進行交通安全宣導。
- (5) 針對學生與家長之違規行為開立違規勸導單。
- (6) 於校慶典禮設立交通安全闖關活動，宣導交通安全相關知識。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 目前僅針對違規行為進行宣導，建議可進行違規樣態統計，並可區分不同月份或學期分別加以建立統計數據，針對統計結果，檢視是否達成校方之既定目標，進而訂定每月、每學期之違規改善重點項目。
- (2) 學校目前雖已針對學生與家長之違規行為開立違規勸導單，但實際訪查發現若干勸導單係由安親班代簽，建議應由家長親簽。
- (3) 校內施工車輛行駛動線可能與學生活動動線產生衝突，建議人車應由不同校門進出校園。
- (4) 校方已有收集校園周邊事故統計資訊，建議可於課堂上與學生討論事故發生成因，及如何避免類似事故之發生。

(七) 南投縣埔里鎮水尾國民小學

1.學校基本資料與周邊環境簡介

水尾國民小學位於南投縣埔里鎮盆地的西北方，鄰近中台禪寺，四周大多為茭白筍農田。主要聯外動線為投 73 線與台 14 線銜接埔里鎮市區。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校成立交通安全教育委員會，組織架構完整，納入家長會長、里長、派出所主管等，定期召開會議，對於交通安全議題進行討論。
- (2) 針對校本問題進行SWOT分析，掌握學校交通安全推動的威脅與機會，重要的是因應的策略SWOT” S”（Strategy）研擬，學校已因應環境與交通限制（道路狹窄、會車不易、車速過快），檢討規劃車輛動線及接送區等，建議能將實際執行策略與改善作為完整納入資料檔案。
- (3) 學校提出優質化計畫，改善家長接送動線及雨遮設施，相關工程、教育、活動應已於今年1月完成，建議進行PDCA了解實施成效。今日會勘對於周邊交通設施調整建議，如加設「停」標字、學校標誌、速限標字等意見，建議教育處向縣府相關單位提出協助會勘改善。
- (4) 學校的交通安全教育計畫，建議能就校本交通安全問題進行盤點，設定具體年度目標與達成指標(例如學校家長接送比例高，如何做好汽機車乘客角色即是教學重點，可規劃相關目標與指標)，並透過PDCA按計畫、執行、檢討去落實推動，以利目標的達成。
- (5) 教師增能方面，學校積極安排老師參加校外交通安全研習，及參加更具彈性的線上課程，並能善用相關資源，自製教案、教具。建議學校利用道安資訊查詢網掌握學校附近事故特性，並回歸到教學，搭配社區踏查、認識社區等課程，學習了解社區交通環境特性、潛在危險及因應方法。此外，168道路安全入口網有很多教材資源，建議能多善加利用。
- (6) 定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，校內亦經常舉辦交通新知安全教師研習，並附開會通知單、簽到單及照片佐證。教師均能參加教師E學院增進本身的交通安全教育知能的培養，值得鼓勵。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校所提出的SWOT主要從第三大項安全輔導面向進行，建議也能從推動組織計畫宣導、交通安全教學二個面向的優勢劣勢威脅機會進行分析，並提出具體策略。
- (2) 學校簡報提出中台禪寺施工工程車輛通過校區造成的影響，建議妥適評估其影響程度，如確有需求，可反映市府主管機關於交通維持計畫

中，規範上放學時間學區大型工程車輛禁止通行(至少錯開20分鐘)，以維護學區交通安全。

- (3) 學校設定讓學生「認識周邊交通環境，培養正確行走安全」，建議先蒐集校園外部周邊交通事故特性資訊(利用道安資訊網或警察局事故資料)，繪製學區交通安全地圖，並利用活動或課程讓學生認識外部環境交通狀況。
- (4) 學校外部環境改善建議
 - T型路口增設停止線與停字標線。
 - 投 73 線(永豐路、向善一巷)二側鄰近校區，建議增設當心兒童標誌，並以寧靜區概念增設 30 公里速限標誌。
 - 產業道路臨學校側，於進出家長機車與汽車接送區處，將邊線斷開以路口化處理。
 - 產業道路禁止停車處所建議加繪禁止停車紅線或黃線。
- (5) 學校內部環境改善建議
 - 建議接送區採內部化規劃，能利用籃球場以迴圈方式處理。
 - 該區域規劃汽車接送區與機車接送區，並繪設對應的接送區格位與接送區標誌。
 - 建議校內規劃繪設自行車考照場地，並於高年級實施常態化自行車騎乘安全教學，搭配交通安全五守則與自行車安全知能教學。有關電動自行車部分，建議現階段不宜開放，應以滿 14 歲才合法。
 - 建議學校能注意學生交通安全繪圖作品內容的正確性，如禁制標誌為左上往右下的斜線、行車管制號誌燈面排列順序的正確性。
- (6) 學校外面有方便公車站位，建議學校向主管機關提出需求增取通學期間的公車班次，讓學生利用大眾運輸通學既安全又可以減少家長車輛接送。
- (7) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、全校教師、里長、家長代表、家長會長、派出所主管，建議授予證書以示慎重。
- (8) 於學期初、學期末召開委員會議，每次會議會都會針對前次會議結論宣讀。建議在每次會議的記錄中，把討論的議題一併敘明出來，以了解所得的會議結論是在解決何項議題，以利未來參考。
- (9) 定有交通安全教育實施計劃，建議在計劃內對於不同年級之學生設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，並融入課程設計。

- (10) 建議聘請專業校外教通安全教育課程設計委員，對於學校所研發之交通安全教育教育計劃內容提出審查及建議意見。
- (11) 能定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題。
- (12) 利用SWOT分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略，但未見交通安全教育內容與校本交通安全問題的連結。
- (13) 對於社區及日常，透過電子看板、校門入口跑馬燈、學校家長日、親子學習單、家長委員大會等管道進行宣導。建議推行一日家長導護活動，藉由此一作法的推動，讓參與家長了解利他用路觀的重要性。
- (14) 對於競賽型的交通安全推動，建議多發一些獎項，學童在交通安全知識的學習興趣，常是由相關競賽獲獎所獲得的成就感而獲得。
- (15) 建議對家長宣導行車轉彎前要打方向燈。
- (16) 建議對家長宣導不要在車道中間放小朋友下車。

(八) 臺中市大里區健民國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於大里區，面積 24854 平方公尺，校內停車空間有小客車與機車，鄰近的其他學校有光正國中、黃竹國民小學、吉峰國民小學。學生總數 93 人，教職員工人數 22 人。學生上放學所使用之交通工具為步行、機車接送、汽車接送。(放學增加安親班汽車接送)。

大部分學生是步行到學校，從後門進入的佔大多數，後門的交通較單純，有導護志工與老師幫忙指揮。汽車接送的學生大都從前門，前門有警衛與校長迎接與引導學生。步行的學生大都從後門，由導護老師集合統一放學。安親班及家長接送的學生統一在前門集合，依不同家安親班排成一列，等待安親班接送。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校成立交通安全教育委員會，併入相關行政會議討論交通安全議題，組織成員建議納入家長會長、以及鄰里關係最緊密的里長、派出所主管等為顧問，對於校外交通環境議題之研商溝通，當有相當助益。

- (2) 學校用心於環境改善，積極爭取相關資源經費（110年城鄉風貌及創生環境營造計畫），退縮校地建置人文通學步道，提供學生及社區安全步行與學習實踐的交通環境，並結合QR Code連結社區文化資訊，做為學校走讀課程及社區環境導覽的體驗空間，提升與社區鄰里良好互動關係，值得肯定。建議搭配前項計畫下一階段持續規劃設計時機，將人車動線、家長接送區（協商電線桿移設）等重新整體規劃，持續進行改善。
- (3) 學校的交通安全教育計畫，建議能就校本交通安全問題進行盤點，設定具體年度目標與達成指標(例如學校家長接送比例近8成，如何做好汽機車乘客角色即是教學重點，可規劃相關目標與指標)，並透過PDCA按計畫、執行、檢討去落實推動，以利目標的達成。
- (4) 學校善用活動時機進行體驗學習，例如耐力跑挑戰賽前的環境認識教育、校外教學前的大型車逃生演練等，相當用心及務實。
- (5) 學校提出優質化計畫，規劃每年辦理自行車教學及考照、大型車視野死角與內輪差體驗及校園情境教具充實等工作，建議台中市政府能予支持。
- (6) 交通部168道路安全入口網有很多教材資源，近年亦完成自行車教案可茲參考，建議能多善加利用；近年監理所站亦有大型車視野死角及內輪差體驗資源，亦可善加利用；此外，亦建議學校利用道安資訊查詢網掌握學校附近事故特性，並回歸到教學，搭配社區踏查、認識社區等課程，學習了解社區交通環境特性、潛在危險與因應方法。
- (7) 學校對於安全的校園周邊交通環境的建立花了非常多的努力，建立了文化生態步道，使學生有安全的上、放學步行環境。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 教師增能方面資料上較無呈現，建議鼓勵老師參加校外交通安全研習，及參加更具彈性的線上課程，同時建議學校於課程研發或適當時機討論及篩選規劃適當課程，供老師逐步完備交通安全專業職能。
- (2) 學校所提出的SWOT分析，建議也能從校本問題探討，並對應交通安全宣導或教學主題，除宣導機車安全勿無照、禁止飆車外，更應著重的是，學校鄰近工業區大型車多，有關大型車內輪差、視野死角行駛特性、行車速度與距離關係的教學，也應針對國民小學階段步行、乘車與自行車騎乘等主題強化交通安全活動與教學。

(3) 學校外部環境改善建議

- 校門對面協調增設時段性家長接送區格位與牌面。
- 練武路二側鄰近學校校區，建議以寧靜區概念增設 30 公里或 40 公里速限標誌。

(4) 學校內部環境改善建議

- 校內側門進出動線建議檢討與練武路與仁化工一路路口正交。
- 校內工程進行期間，事先將人車分道動線、停車空間等納入規劃，並搭配劃設邊線、指向線、人車衝突區增設行人穿越道線與停止線，以及對應標誌等設施。
- 建議將自行車教學實際騎行關卡規劃設置於學校環校動線中。

(5) 除了學生乘坐機車未戴安全帽與乘坐汽車下車位置錯誤外，建議學校也能針對學生步行違規加強登記與輔導作為。另有關學生交通事故發生情形也能呈現統計數字。

(6) 建議學校由道安資訊網取得或向警察機關索取周邊環境交通事故資料，分析肇事發生特性(如時段、車種、型態、肇因等)，結合社區巡禮課程，讓學生認識社區交通危險點。

(7) 學校選定通學路徑上2個店家納為愛心服務站，建議實際走訪商店瞭解使用情形。

(8) 學校外部通學環境整理已展現相當好的成果，交通安全教育除了安全輔導作為外，建議也能很快在交通安全教學與活動上展現成果。

(9) 學校環校步道禁止通行標誌的斜槓建議改為由左上往右下；另也請注意學生繪畫作品行車管制號誌燈號的排列順序。

(10) 成立「交通安全教育委員會」，成員為校長及學教總務主任及幼兒園主任，各年級導師；建議加入及校外的里長、家長代表、派出所主管，並建議授予證書以示慎重。

(11) 交通安全教育委員會會議的召開，通常於學期中，併於行政會議中進行，並未有專門的委員會會議，建議應召開專門的交通安全教育委員會會議，討論交通安全教育及校本交通議題。

(12) 建議在每次會議的記錄中，把討論的議題一併敘明出來，以了解會議結論是想解決何項問題，另建議每次會議會都會針對前次會議結論宣讀，以利追蹤考核。

(13) 定有交通安全教育實施計劃，建議在計劃內對於不同年級之學生設定

符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，並融入課程設計。

- (14) 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。
- (15) 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，發展出因應行動策略，並與交通安全教育內容與校本交通安全問題進行連結。在校本交通問題上，建議停車場出口改與原丁字路口正交，並有效利用號誌管制進出，目前的出口設計，型成類似雙T字路口的設計，較易發生交通事故。
- (16) 建議定期召開全校教職員交通安全教育座談會，確實指出交通安全校本問題，並發展與校本交安問題的融入課程。
- (17) 建議定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，另教師亦可參加教師E學院增進本身的交通安全教育知能的培養。
- (18) 可推行一日家長導護活動的推行，藉由此一作法的推動，讓參與家長了解利他用路觀的重要性。
- (19) 建議與附近的交通單位，如貨運公司、部隊單位合作，共同合作，利用體檢教學，讓學童了解不同運具可能造成的交通安全威脅。
- (20) 對於競賽型的交通安全推動，建議多發一些獎項，學童在交通安全知識的學習興趣，常是由相關競賽獲獎所獲得的成就感而獲得。

五、結語

二個月的訪視時間，實地走訪了十五所交通安全獎優的國民小學，在委員們依照各項分工各自評分後加總後有特優、優等，而經由書面審查的學校的十三所學校則為甲等，並經全體委員開會確認後，訪視的結果如下：

- 1. 獲得「金安獎」殊榮的學校在直轄市組有臺北市私立再興國民小學、臺北市南港區南港國民小學、臺南市安南區鎮海國民小學等三所國民小學；在縣市組有新竹市北區北門國民小學、新竹縣新埔鎮枋寮國民小學、苗栗縣苗栗市文山國民小學等三所國民小學，共計六所國民小學。
- 2. 獲得「優等」的學校在直轄市組有新北市蘆洲區仁愛國民小學、桃園市平鎮區文化國民小學、高雄市三民區博愛國民小學等三所國民小學；在縣市組有彰化縣南投縣埔里鎮埔里國民小學、彰化市大成國民小學、

雲林縣斗南鎮大東國民小學、嘉義市西區大同國民小學、臺東縣鹿野鄉永安國民小學等五所國民小學，共計八所國民小學。

3. 獲得「甲等」的學校在直轄市組有高雄市路竹區一甲國民小學、臺中市南區和平國民小學、臺中市東區進德國民小學、臺南市善化區善糖國民小學、新北市三峽區龍埔國民小學、桃園市龍潭區雙龍國民小學等六所國民小學；在縣市組有基隆市仁愛區仁愛國民小學、嘉義縣大林鎮平林國民小學、屏東縣屏東市勝利國民小學、宜蘭縣羅東鎮公正國民小學、花蓮縣花蓮市中正國民小學、金門縣金城鎮古城國民小學、澎湖縣白沙鄉後寮國民小學等七所國民小學，共計十三所國民小學。

從上述結果來看，國民小學組的獎優學校獲得金安獎的學校以苗栗以北居多，其他優等北中南東較為均等；而精進的學校由委員提供相關建議提供其未來做改善的依據，讓學校能夠建構更完善的交通安全教育課程規劃及校內、外的交通安全措施，以維護學童的交通安全、減少事故發生。

六、國民小學組訪視照片

				
教師晨會宣導交通安全與課程	交通安全會議宣導	全校交通安全志工大會宣導交安	本校辦理全市導護志工研習	靖娟基金會推動交通志工種子培訓會議
				
每年新進教師交通安全知識宣導	班親會各班導師交通安全重要性	本校辦理交通安全全市教師研習	配合交通局、警局到校大客車內輪差宣導	配合校外教學事前辦理學生逃生演練
				
邀請交通局為學生宣導交通安全重要性	學生自治市幹部利用朝會宣導交通安全	開學學務主任全校宣導交通安全重要性	靖娟基金會到校交通安全宣導	自治市幹部學生朝會宣導交通安全

高雄市博愛國民小學結合社區資源，強調學校、家庭、社區為一體，將交通安全融入社區、走入家庭

		
三年級：三隻小豬(捷運篇) 師生討論如何正確搭乘捷運	學生認真思考學習單的問題	學生學習單



台北市再興國民小學推動小黃帽交通安全教育課程



台北市南港國民小學將數位科技導入交通安全課程



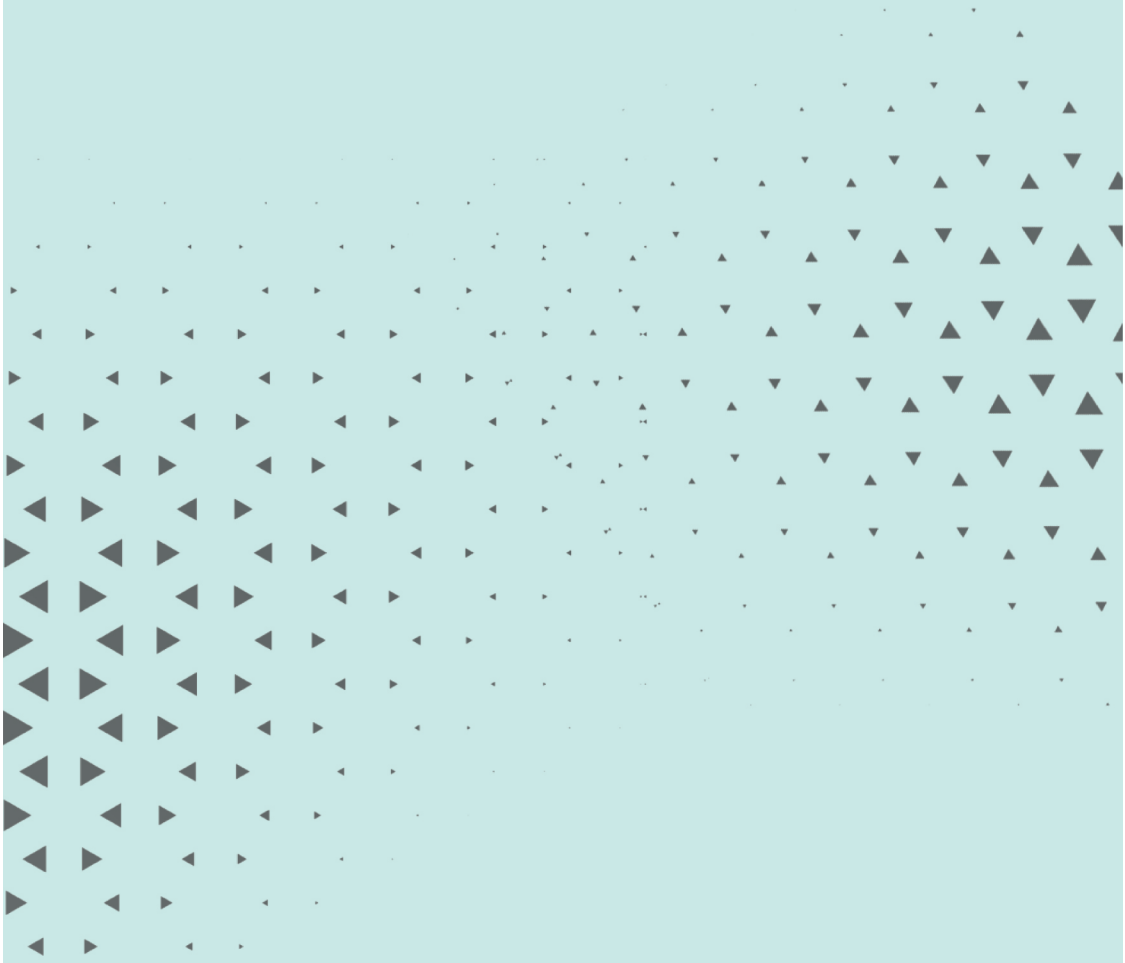
台北市南港國民小學的交通安全課程



新竹縣枋寮國民小學交通安全體驗活動



新竹縣枋寮國民小學校外教學安全檢核機制



「109學年度各級學校交通安全教育訪視」優等以上學校捐贈獎金

贊助單位



兆豐產物保險股份有限公司



富邦產物保險股份有限公司



新安東京海上產物保險股份有限公司



泰安產物保險公司



第一產物保險公司



旺旺友聯產物保險股份有限公司



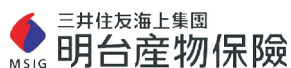
新光產物保險股份有限公司



國泰世紀產物保險股份有限公司



中央再保險股份有限公司



明台產物保險股份有限公司

