一〇六學年度
教育部交通安全
教育訪視總評報告



教育部、交通部 發行
國立交通大學運輸研究中心 編印
中華民國一〇七年十月

目　錄

壹、106 學年度交通安全教育績優學校評選實施計畫 1

貳、教育部交通安全教育績優學校訪視委員會 4

參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單 7

肆、交通安全教育訪視工作進度 9

伍、106 學年度交通安全教育訪視總評報告 10

陸、 大專組訪視報告

一、 前言 17
二、 106 學年訪視委員總評意見 17
三、 各校訪視意見 19
四、 結語 49
五、 大專組訪視照片 50

柒、高中職組訪視報告

一、 前言 51
二、 106 學年訪視委員總評意見 53
三、 各校訪視意見 65
四、 結語 91
五、 高中職組訪視照片 92

捌、國中組訪視報告

一、 前言 95
二、 106 學年訪視委員總評意見 96
三、 各校訪視意見 98
四、 結語 154
五、 國中組訪視照片 155

玖、國小組訪視報告

一、 前言.....157
二、 106 學年訪視委員總評意見.....157
三、 學校整體特色與優點概述 159
四、 結語.....213
五、 國小組訪視照片.....214

拾、交通安全教育訪視問卷分析調查..... 216

壹、106學年度交通安全教育績優學校評選實施計畫

107年7月21日臺教社(一)字第1060101009號函

一、依據：依據行政院頒第 12 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」辦理。

二、評選目的：

（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）經由專家訪視，瞭解交通安全教育實施成效，評選出績優學校給予獎勵，並將優質經驗推廣運用至其他學校。

（三）執行固本訪視工作，強化國民中小學交通安全教育之功能，以提升交通安全維護之效能。

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）大專校院部分：由訪視委員會抽選。

（二）高中職校部分：由各直轄市政府及教育部國民及學前教育署提報或自願。

（三）國民中學及國民小學部分：

1.獎優部分：由直轄市政府教育局及縣市政府提報。

2.固本部分：由直轄市政府教育局及縣市政府提報。

六、訪視內容：各級學校 106 學年度交通安全教育實施成效，詳如交通安全教育績優學校評選報告表（以下簡稱評選報告表）及交通安全教育訪視表（以下簡稱訪視表）。

（一）高級中等以上學校：1.組織與計畫執行。
2.教學與輔導。
3.創新措施與優良事蹟。

（二）國民中小學：1.組織、計畫與宣導。
2.教學與活動。
3.交通安全與輔導。
4.創新與重大成效。

七、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、專家等共同組成交通安全教育訪視委員會（以下簡稱訪視委員會），召集會議，並進行訪視等相關事宜。

八、受訪學校：

（一）大專院校部分：各校須先辦理自評，再由訪視委員會就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 7 年各校至少接受一次訪視為原則。

（二）高中職校部分：各校須先就交通安全教育辦理情形進行自我檢核，並由各該教育主管機關(教育部國民及學前教育署、直轄市政府教育局、縣市政府)本權責辦理初評，由教育部國民及學前教育署提報績優學校或自願接受訪視學校至少 10 所(含各縣市政府所轄之完全中學高中部)，各直轄市政府教育局提報績優學校或自願受訪視學校 2 所，再由訪視委員會就教育部國民及學前教育署、各直轄市政府所函報之推薦學校與自願受訪視高中職校分別抽選若干所學校進行訪視，以 5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與。

（三）國民中學與國民小學部分：

1.獎優：

(1) 各縣市提報國民中小學各1所、各直轄市提報國民中小學各2所，過去 5 年內未受訪視之學校，由訪視委員會就各直轄市及縣市政府所函報之推薦學校，挑選數所學校進行訪視，全國國中小學校總訪視學校數目以不超過 60 所為原則。

(2) 由縣市政府本權責建立薦送名單評選機制，再提報學校名單報教育部。

2.固本：由直轄市政府教育局及縣市政府本權責建立薦送名單評選機制，提報國民中小學各 1 所固本學校之交通安全教育推動改善計畫，由訪視委員審查後視需要進行訪視輔導(不納入當年度績優學校評選)，前開改善計畫經審查訪視後，所需經費由直轄市及縣市政府教育局(處)自籌或協調直轄市及縣市政府相關主管單位經費支應，不足部分再向中央單位申請，並由教育部及交通部視各縣市政府財力情形補助。

（四）離島之國民中學與國民小學原則上採 3 年訪視 1 次，惟各離島地方政府每年仍應依規定提報受訪學校。

九、訪視程序：

（一）由訪視委員會各組訪視委員分赴各選定學校訪視，每所受訪視學校所需時間為半日，原則上午開始時間為 9 時 00 分整，下午開始時間為 2 時 00 分整。

（二）各受訪視學校應備妥相關佐證資料。

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

十、訪視報告：由訪視委員會各組訪視委員於訪視行程結束後 1 個月內作成書面報告，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及有關單位參考。

十一、獎勵與輔導：

（一）本訪視評選結果分為特優、優、甲、乙、丙五等第。

（二）教育部、國教署、直轄市政府及縣市政府應對其轄管列特優、優等及甲等學校之校長及相關承辦教職員工優以獎勵。

（三）列為丙等者，各轄管主管機關須依權責予以追蹤輔導。

（四）當年度交通安全教育訪視列乙等之學校，下一年度得視需要由訪視委員會挑選數所再度接受訪視；當年度交通安全教育訪視列丙等之學校，下一年度仍須再度接受訪視。

（五）經訪視委員會評選審查列為特優、優等及甲等之學校，由教育部頒發獎狀予以獎勵，各組評選特優之學校將由訪視委員會擇優推薦，另於交通部「金安獎」頒獎典禮公開頒獎表揚。

（六）各級學校經訪視委員會評選後所提之各項改進意見，各主管教育行政機關須列入追蹤輔導，並視改善狀況必要時實施複查。

（七）教育部、交通部、直轄市政府及縣市政府，應對辦理本訪視工作辛勞有功人員(如：承辦局(處)之局(處)長、科長、承辦人、各受訪視學校等)，優予以行政獎勵。

十二、經費：訪視所需經費由交通部支應。

十三、教育部國民及學前教育署、直轄市政府教育局、各縣市政府應於 106 年 10 月 15 日前函送績優推薦學校名單，各受訪視學校並應於訪視前 10 日將評選報告表逕送承辦單位；固本學校名單，由直轄市政府教育局、各縣市政府於 106 年 10 月 15 日前報送承辦單位，並備妥相關申請資料，併於交通部第 12 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」106 學年度工作執行計畫審查會議時提報交通部審查，俟審查結果補助之；至固本學校下年度訪視輔導名單，由訪視委員會於下(107)年 10 月 15 日前抽選公布。

十四、承辦單位聯絡方式：國立交通大學運輸與物流管理學系（300 新竹市大學路 1001 號），聯絡電話及人員：李偉菁專任助理（03）5712121 轉 57238。

十五、本計畫如有未盡事宜，得適時修訂之。

貳、交通安全教育訪視委員會委員名單

委員名單

職稱	姓名	服務單位	備註
主任委員 兼巡迴訪視委員	黃司長月麗	教育部終身教育司	
副主任委員 兼巡迴訪視委員	謝執行秘書銘鴻	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員 兼巡迴訪視委員	柯專門委員今尉	教育部技術及職業教育司	
指導委員 兼巡迴訪視委員	徐組長台生	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員 兼巡迴訪視委員	劉組長韻珠	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員 兼巡迴訪視委員	張組長開國	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員 兼巡迴訪視委員	葉副組長祖宏	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員 兼巡迴訪視委員	謝技正育芸	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員 兼巡迴訪視委員	朱專門委員玉葉	教育部終身教育司	
指導委員 兼巡迴訪視委員	蔣科長鎮宇	教育部終身教育司	
指導委員 兼巡迴訪視委員	陳科長宗志	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員 兼巡迴訪視委員	吳科長志偉	教育部高等教育司	
指導委員兼 巡迴訪視委員	謝科長麗君	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼 巡迴訪視委員	孫科長旻儀	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼 巡迴訪視委員	吳督導建憲	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼 巡迴訪視委員	余怡小姐	教育部終身教育司	
指導委員兼 巡迴訪視委員	李教官國禎	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼 巡迴訪視委員	邵教官耀賢	教育部學生事務與特殊教育司	

職稱	姓名	服務單位	備註
指導委員 兼巡迴訪視委員	陳教官怡君	教育部國民及學前教育署	
指導委員 兼巡迴訪視委員	藍研究助理珮瑜	教育部高等教育司	
指導委員兼巡 迴訪視委員	龔助理研究員琳晏	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡 迴訪視委員	魏教官琇慧	教育部國民及學前教育署	
總召集人兼巡 迴訪視委員	張教授新立	國立交通大學運輸與物流管理學系	
大專組 訪視召集人	吳副教授宗修	國立交通大學運輸與物流管理學系	
大專組 訪視委員	趙助理教授崇仁	中央警察大學交通管理學系	
大專組 訪視委員	楊副教授宗璟	逢甲大學運輸科技與管理學系	
大專組 訪視委員	葉副教授名山	逢甲大學運輸科技與管理學系	
大專組 訪視委員	王副教授銘亨	臺灣警察專科學校 交通管理科	
大專組 訪視委員	白副教授志偉	臺北醫學大學傷害防制學研究所	
大專組 訪視委員	蕭助理教授傑諭	國立交通大學運輸與物流管理學系	
高中職組訪 視召集人	陳副教授高村	中央警察大學交通管理學系	
高中職組 訪視委員	鄭組長蓮池	宜蘭縣政府警察局交通警察隊(退休)	
高中職組 訪視委員	林副教授耘竹	中原大學土木工程學系	
高中職組 訪視委員	喻研究員世祥	交通部運輸研究所	
高中職組 訪視委員	鍾高級專員國良	財團法人車輛研究測試中心	
國中組 訪視召集人	曾教授平毅	中央警察大學交通管理學系	
國中組 訪視委員	林教授大煜	中央警察大學交通管理研究所	

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

參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單

大專組			高中職組		
編號	校名	等第	編號	校名	等第
1	美和學校財團法人美和科技大學	特優	1	桃園市立內壢高級中等學校	特優
2	逢甲大學	特優	2	國立南投高級商業職業學校	特優
3	大同技術學院	優等	3	臺北市私立衛理女子高級中學	優等
4	大華學校財團法人大華科技大學	優等	4	臺南市立大灣高級中學	優等
5	中國醫藥大學	優等	5	高雄市立左營高級中學	優等
6	光宇學校財團法人元培醫事科技大學	優等	6	新北市立林口高級中學	優等
7	世新大學	優等	7	國立虎尾高級中學	優等
8	玄奘大學	優等	8	國立金門高級農工職業學校	優等
9	宏國學校財團法人宏國德霖科技大學	優等	9	國立員林崇實高級工業職業學校	優等
10	東方學校財團法人東方設計大學	優等	10	新北市立泰山高級中學	優等
11	南華大學	優等	11	花蓮縣私立海星高級中學	優等
12	國立屏東大學	優等	12	國立高雄餐旅大學附屬餐旅高級中等學校	優等
13	高雄醫學大學	優等	13	國立華南高級商業職業學校	優等
14	朝陽科技大學	優等	14	臺北市私立開南高級商工職業學校	優等
15	華梵大學	優等	15	高雄市立楠梓高級中學	優等
16	慈濟學校財團法人慈濟大學	優等	16	桃園市立壽山高級中等學校	優等
17	新生醫護管理專科學校	優等	17	國立臺東高級商業職業學校	優等
18	國立暨南國際大學	優等	18	國立臺南高級商業職業學校	優等
19	國立臺中科技大學	優等	19	臺中市立大里高級中學	甲等
20	國立臺北教育大學	優等			
21	國立臺南大學	優等			
22	國立臺灣藝術大學	優等			
23	醒吾學校財團法人醒吾科技大學	優等			
24	龍華科技大學	優等			
25	國立聯合大學	優等			

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

國中組			國小組		
編號	校名	等第	編號	校名	等第
1	新竹縣立成功國民中學	特優	1	臺中市大里區內新國民小學	特優
2	臺南市立後壁國民中學	特優	2	臺北市大安區金華國民小學	特優
3	新北市立新埔國民中學	特優	3	臺南市南化區南化國民小學	特優
4	臺北市立蘭雅國民中學	特優	4	彰化縣鹿港鎮草港國民小學	特優
5	嘉義市立蘭潭國民中學	特優	5	臺北市文山區萬興國民小學	特優
6	臺東縣立大武國民中學	優等	6	新竹縣竹北市中正國民小學	優等
7	臺北市立介壽國民中學	優等	7	花蓮縣玉里鎮中城國民小學	優等
8	雲林縣立元長國民中學	優等	8	桃園市中壢區中壢國民小學	優等
9	臺南市立安平國民中學	優等	9	高雄市左營區文府國民小學	優等
10	臺中市立東峰國民中學	優等	10	嘉義市文雅國民小學	優等
11	新北市立板橋國民中學	優等	11	高雄市湖內區文賢國民小學	優等
12	新竹市立虎林國民中學	優等	12	南投縣國姓鄉北山國民小學	優等
13	南投縣立國姓國民中學	優等	13	新北市五股區更寮國民小學	優等
14	高雄市立國昌國民中學	優等	14	連江縣立東引國民中小學	優等
15	宜蘭縣立凱旋國民中學	優等	15	新北市新莊區思賢國民小學	優等
16	澎湖縣立澎南國民中學	優等	16	雲林縣土庫鎮埤腳國民小學	優等
17	彰化縣立陽明國民中學	優等	17	臺南市麻豆區培文國民小學	優等
18	臺中市立新光國民中學	優等	18	基隆市信義區深澳國民小學	優等
19	苗栗縣立新港國民中小學	優等	19	新竹市東區陽光國民小學	優等
20	桃園市立楊明國民中學	優等	20	苗栗縣後龍鎮溪洲國民小學	優等
21	基隆市立碇內國民中學	優等	21	澎湖縣湖西鄉龍門國民小學	優等
22	花蓮縣立鳳林國民中學	優等	22	臺東縣大武鄉大武國民小學	甲等
23	高雄市立龍華國民中學	優等	23	桃園市八德區大勇國民小學	甲等
24	屏東縣立鶴聲國民中學	優等	24	屏東縣屏東市民和國民小學	甲等
25	嘉義縣立東石國民中學	甲等	25	宜蘭縣蘇澳鎮馬賽國民小學	甲等
26	桃園市立過嶺國民中學	甲等	26	臺中市南區國光國民小學	甲等
			27	嘉義縣朴子市祥和國民小學	甲等

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

肆、交通安全教育訪視工作進度

時間	項目	備註
1 月 15 日	召開第一次工作會議	決定訪視學校日期及訪視報告格式
1 月 18 日至 2 月 18 日	通知受評學校	
2 月 20 日	排定訪視行程	
3 月 15 日至 6 月 15 日	進行訪視	訪視委員分為四組進行訪視
7 月 11 日	召開第二次工作會議	決定績優學校名單
7 月 30 日	承辦有功人員議獎事宜	
8 月 20 日	簽請受獎獎狀	
8 月 30 日	各組繳交訪視報告	
9 月 1 日	彙整編輯報告	
10 月 25 日	106 學年度交通安全教育訪視績優等與甲等獎狀寄送	
11 月 30 日	傳送各單位訪視報告	
12 月 1 日	結算活動經費	

伍、106 學年度交通安全教育訪視總評報告

撰寫人：張新立

106 學年度教育部交通安全教育訪視工作之執行，計分成國小、國中、高中職及大專院校四組同時進行，四組之召集人及訪視委員大多均與前一年度相同。本年度因應「降低年輕族群交通事故死傷人數」之重要施政目標的推動，除設定大專院校每五年進行一次交通安全教育訪視之任務外，並且進一步強化高中職學生之交通安全教育工作。因此，訪視之大專院校數量從原有之十五家增加為二十五所，而高中職訪視之學校數也從原有之十五家曾為十九家。本年度之訪視工作較往年略為提早，各組在三月初即分別展開，在二十餘位委員密集行程安排的努力下，各組均能在五月底前完成所賦予之使命。

本年度國中與國小兩組接受訪視學校之決定又再度回歸由地方政府直接推薦之作業方式，即各直轄市政府教育局推薦國中與國小各兩所，其他縣市則推薦國中與國小各一所，全數被推薦之學校均進行訪視評比。高中職接受訪視之學校除各直轄市政府教育局推薦外，其餘則由教育部國民及學前教育署透過初審後推薦；大專組則由委員從自我推薦參加評選之學校及過去幾年交通事故發生次數較為頻繁之學校中篩選。本年度總計完成 97 所學校之訪視工作，其中包括國小 27 所、國中 26 所、高中職 19 所及大專院校 25 所，訪視評定結果為：(1)國小組計有 5 校獲評特優、16 校獲評優等、6 校獲評甲等；(2)國中組計有 5 校獲評特優、19 校獲評優等、2 校獲評甲等；(3)高中組計有 3 校獲評特優、15 校獲評優等、1 校獲評甲等；(4)大專組計有 2 校獲評特優、23 校獲評優等。本年度訪評成績之公布，係採校名第一個字之筆畫數由少至多依序排列，同等第之學校不再排名。

本年度接受訪視之四組學校中，評定結果顯示國小組 27 所學校中有 21 所(78%)被考列優等或特優，國中組 26 所學校中有 24 所(92%)被考列優等或特優，高中職組 19 所學校中有 18 所(95%)被考列優等或特優，大專組 25 所學校全部(100%)被考列優等或特優。四組接受訪視之學校均未出現被考列乙等之現象，顯示所有被推薦接受訪視之學校均能積極從事交通安全教育工作之推動，並深獲訪視委員們的肯定。然而就總召集人親自訪視四組部分學校之實際經驗，仍不難發現隨著學生年齡之增長，各級學校在交通安全教育之推動上所能投入之心血與努力仍有逐漸減少之趨勢。

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

(一) 本年度接受訪視之國中與國小再度回到直接由各縣市推薦，不再從數倍之被推薦學校中隨機抽取，亦即被推薦訪視之國小與國中均屬各縣市交通安全教育績效最為優異之學校，理應在此項全國優良學校之選拔中都會達到優等以上之成績。惟國小組仍僅有 78%之學校被訪視委員評為優等或特優，其餘之 22%受評學校被考列甲等。依此結果類推，全國仍有非常高比率之國小並未做好交通安全教育，其交通安全教育之表現仍達不到考列甲等之

要求，確實值得加以重視並改進。國中組獲評為特優或優等之學校雖已高達 92%，但仍有僅獲甲等之學校，顯示尚有繼續努力之空間。

(二) 高中職組屬推薦型之受評學校，因此有 95%之受訪視學校被評為特優或優等。至於大專院校組除少數自願報名之學校外，其餘為近年交通事故死傷較多或已多年未獲訪視之學校。在今年大專組訪視學校增加 10 所達 25 所之情況下，所有受訪視之學校均獲評為特優或優等，其推動交通安全之努力與績效確實令人驚艷；惟從大專院校每年仍發生如此大量交通事故死傷之情況看，其間之落差究竟為何？仍有進一步探究之需要。

(三) 本年度國小組獲評特優之五所學校中，三所來自具傳統優良表現之臺北市(兩所)及臺南市(一所)，近兩年大幅進步之臺中市及彰化縣各有一所；國中組獲評特優之五所學校中，三所來自具傳統優良表現之臺北市(一所)、臺南市(一所)及新竹縣(一所)，另兩所則來自新北市及嘉義市。國中與國小組獲評特優而被推薦接受金安獎表揚之十所學校中，計有七所來自六都，顯示都會型學校之交通安全教育有較為優異表現之傾向。

(四) 在國中與國小組學校之訪視過程中，明顯發現各縣市及學校規模間交通安全教育資源與投入心血之差異。基本上，六都對參賽學校所提供之資源與協助明顯高於非六都，對交通安全教育訪視評選之重視程度也較非六都為高。另外，規模較大之學校因具資源較多之優勢，在交通安全教育內容及輔導活動上也較為豐富且多元。此現象凸顯了我國交通安全教育之城鄉差距，也反映在都會區交通事故風險較低之交通安全品質上，值得當局重視並改進。

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

(六) 受評學校之評分項目及執行說明表格在本年度已大幅調整並加以精簡，然本年度受評之學校為能爭取較高之得分，仍多會依據所附之評分參考準則逐項列舉所執行之工作及所獲得之成效以博取委員之睛睞，顯示評分項目之簡化並不會減弱用心學校對推動交通安全教育之努力，至於評分項目簡化是否會導致學校疏忽多項推動交通安全教育所需之工作則有待進一步之觀察與追蹤。

(七) 為有效引導協助各級學校推動交通安全教育，本計畫特別規劃設計交通安全四大守則以作為執行的指針，其內容包括(1)你看得見我，我看得見你，交通才安全；(2)謹守安全空間，不作沒有絕對安全把握的交通行為，只要心中猶豫，一定說「不」；(3)建立利他的用路觀，不作妨礙他人交通安全

與交通方便的用路行為；(4)採行防衛兼備的用路行為，不製造交通事故，也不要成為交通事故無辜的受害者。唯在本年度之訪視過程中，仍發現不少接受訪視學校之師生不認識交通安全四大守則，顯示在推動這些基本交通安全觀念之方法與媒介上仍有待加強。有鑑於此，交通部道安委員會已將總召集人講授四大守則之現場影像錄製成 30 分鐘之影帶，並放置於 Youtube 供全國各級學校及相關單位參考使用。

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

(九) 近五年來大專院校每年因交通事故而死亡之學生達一百七十餘人，交通部為有效降低大專學生因使用機車而帶來之交通事故風險，乃積極鼓勵並協助各大專院校爭取公車進入校園，此項計畫經證實可以有效吸引學生使用公車而減少機車使用所帶來之嚴重交通事故傷亡，目前已有三十八餘所大專院校參與此計畫並獲具體成效，值得各校參考與學習。

(十) 本年度配合訪視活動之執行，曾對各級訪視學校之學生進行步行、腳踏車及機車危險行為及風險感認之調查，其結果發現各級學校學生對許多危險交通行為之風險感認偏低並且時常為之，尤其以從小學跨入國中階段之變化為最大。國中學生對危險交通行為之風險感認較國小學生顯著為低，且從事危險交通行為之頻率也較國小學生顯著為高，此現象是否意味著我國學校交通安全教育之推動在國中階段產生了斷層，或是另有原因，值得進一步追蹤並謀求改善。

(十一) 本年度對受訪大專院校學生所進行之機車危險行為與風險感認調查結果發現，大專學生對導致交通事故之危險機車駕駛行為(如闖紅燈、搶黃燈、超速、跨線行車、逆向、未依規定兩段式左轉等)的風險感認偏低且時常進行此類危險行為，顯示我國大專學生之交通安全態度及駕駛行為均不甚健康，有待正確有效的教育加以匡正。

(十二) 繼去年第十四屆交通安全教育研討會所推動之主題「交通安全教育從心作起」，本年度之第十五屆交通安全教育研討會更針對近幾年推動交通安全教育所遭遇之瓶頸進行檢討，並以「優良交通安全文化之培育」作為教育主軸，期能透過學校優質的交通安全文化蘊育學生良好之交通安全態度與行為，引導各級學校更加精進有效地推動交通安全教育。另在高中及大專院校特別強調公車進校園對改善學生交通安全之績效；而在國中與國小則邀請推動學生上下學績效優良之學校分享經驗，均頗獲與會代表之好評，值得繼續執行與推動。。

(十三) 在沒有正規授課時數，缺乏統一教材與專業師資之情況下，各級學校推動在交通安全教育之推動上確實面臨頗多之困難，既不受學生與家長的重視，也難獲得學校老師之教學熱情與認同。而學務、生輔及融入授課之教師又

在吸引學生學習興趣之情況下，往往忽略了交通安全教育所要傳遞之知識與技能以及應該產生之影響效果。在缺乏專業協助及教學資源的支持下，各級學校所推動之交通安全教學內容及輔導活動所能達成之交通安全教育功效確實仍存有很大的改善與進步空間。

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

(十五) 近年虛擬實境及電腦遊戲之教材已陸續出現在交通安全教育之場域中並廣獲教師與學生之喜愛與推崇。借助虛擬實境雖可模擬不易出現之危險場景讓學生體驗並學習正確的因應方法，惟以遊戲型式讓學生飆速耍帥且可一試再試以爭取高分之方式學習駕駛，是否是一種正確且有效之安全駕駛學習方法？是否會帶來不良之反效果？上述疑問均尚未獲得正確之回應與驗證，頗值各級學校小心注意。

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

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

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

策，建議應積極推動立法，讓它成為國家發展之重要計畫。

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

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

(四) 學校交通安全教育訪視是在沒有正規學校交通安全教育課程及授課時數要求下，督促各級學校做好交通安全教育之權宜作法。早期均以獎勵做為鼓勵各級學校做好此項額外之工作，此種作法對於欠缺興趣推動交通安全教學之學校缺乏督促之效果，因此乃有隨機抽取受評學校之建議。頃近在監察院及行政院要求減少學校訪視以減輕學校教師教學以外負擔下，交通安全教育訪視作業乃在此波改革聲浪中被要求轉型成交通安全教育獎優與固本計畫，即對交通安全推動績效優良之學校由教育部及交通部給予獎勵，而對於推動交通安全教育遭遇困難或需要協助之學校則透過申請審查給予必要之經費與技術協助。獎優與先前之訪視作業相同，應無太大之執行困難；至於固本計畫則可能因需要地方政府之經費支持，是否會因地方政府拮据之財政而造成推動上的障礙，確實值得關心。本年度因對固本計畫並無強制之執行要求，尚難看出固本計畫之執行困難，明年將首度面臨固本計畫之實作，建議能有計畫伴隨追蹤檢討研究，以協助固本計畫順利推動並達成其預期之目標與成果。

(五) 多年之訪視經驗顯示，接受訪視之院轄市國中與國小不論在經費的補助、學校周遭交通環境的改善、警政單位之執法協助、推動交通安全教育之經驗指導、家長會與導護志工的支援等，都明顯較偏鄉訪視學校多出很多。加以現有交通安全教材及宣導短片都以都市民眾之需要進行設計，在條件與資源均處於劣勢之偏鄉學校如何能與都會型學校進行公平競賽呢？因此，建議未來在國中與國小組之交通安全教育推動績效競賽時，能考慮依縣市之特性區分為「直轄市政府」及「縣 (市) 政府」兩組，以符合公平之競爭原則。

(六) 本年度各級學校訪視所使用之評分項目已因應建議加以精簡，整併少數重疊性較高之項目並修正「部份學校」無法執行之項目。惟為方便各校準備受評資料並使委員之評分能更加客觀公正，修訂之評分表格仍提供各評分細項之給分標準。本年度使用新表格進行評選評分後並未發生任何困難，

也沒有接獲任何受評學校對新表格使用之困擾與抱怨。儘管如此，持續觀察與追蹤新評分表格之使用意見仍屬必要，以作為不斷改進之參考依據。

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

(八) 對「危險用路行為之風險感認不足」是國人普遍存在之交通安全問題。本年度配合訪視活動所完成之各級學校學生「步行、自行車及機車」危險駕駛行為及風險感認調查，提供各級學校更清楚地掌握學生對各種危險用路行為之風險感認及違規頻率，建議各級學校能夠參考該調查結果，參酌各校之周遭環境及學生交通工具使用情況，規劃合適的交通安全教學內容與輔導活動，進行較為深入且讓學生有感覺之交通安全教育。

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

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

(十一) 歷經五年推動「國中與國小按比例提報推薦受評學校，再由委員們從中隨機抽取 1~2 所國中與國小接受訪視」之作法，又再度回歸直接訪視推薦學校之作法。雖然各縣市仍然存在交通安全教育初評之作業以督促各校落實推動交通安全之教育，此項改變是否會再度回到先前各縣市僅培訓少數幾所選手學校參加全國競賽，而無法達到全面推動之功效，確實值得追蹤並關心。另依多年訪視之經驗發現各縣市推動交通安全教育之資源投入與積極程度落差極大，在訪視作業僅訪視各縣市特別績優學校之情況下，是否會讓許多偏鄉學校在推動交通安全教育上所面臨之困境不容易被發現，而無法給予協助協助或改善，確實值得加以關注。下年度之固本計畫雖已針

對此種不足進行補強，是否能夠順利推動並達成預期之目標，則仍有待進一步之追蹤、觀察與改進。

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

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

本年度全國各級學校交通安全教育執行成效訪視之幕僚工作，係由國立交通大學運輸與物流管理學系辦理。各分組訪視工作之進行，均由辦理單位在總召集人之指揮下，聘請專任助理乙位總攬各項業務之推動外，必要時並派遣具有交通安全訓練之碩士班或大學部高年級學生擔任各訪視小組之隨行助理，除協助訪視委員安排訪視行程外，並負責各組訪視委員對受評學校意見之整理，對訪視報告之撰寫貢獻良多。本訪視工作期盼透過研究助理之參與，能夠協助各組召集人蒐集資料、分析問題、進行研究，並提出可行之改善建議，以收具體之交通安全教育訪視成果。

陸、大專組訪視報告

一、前言

106 學年度交通安全教育訪視大專院校組，係由逢甲大學運輸科技與管理學系葉教授名山與楊教授宗璟、中央警察大學交通學系趙教授崇仁、臺北醫學大學傷害防制學研究所白教授志偉、臺灣警察專科學校交通管理科王教授銘亨、交通部道路交通安全督導委員會劉組長韻珠、謝技正育芸、范科員元綱、教育部學務特教司李教官國禎、邵教官耀賢，以及交通大學運輸與物流管理學系吳教授宗修與蕭教授傑諭等 12 位訪視委員所完成；並由吳宗修教授擔任召集人。

茲因中央各單位高度重視與關心大專院校青年學子交通意外事件，依據教育部最新規定，每所大專院校最長七年必須前往關注交通安全教育業務。本年度訪視學校數因此驟增為 25 所，分別為元培科技大學、玄奘大學、慈濟大學、新生醫護管理專科學校、龍華科技大學、大同技術學院、南華大學、國立屏東大學、美和技術學院、高雄醫學大學、中國醫藥大學、逢甲大學、朝陽科技大學、國立臺中科技大學、國立臺北教育大學、華梵大學、國立臺灣藝術大學、醒吾科技大學、國立暨南國際大學、國立聯合大學、大華科技大學、世新大學、宏國德霖技術學院、東方設計大學、國立臺南大學。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的活動自主性之下，讓大專學生能認識並執行正確、安全的交通行為並重視交通安全教育的重要性，為各大專院校相當重要的課題。交通部、教育部再過去四年補助推行「大專院校公車進校園」計畫也開始在各大學院校執行發酵，甚且連帶促成學校配合建置更舒適的公車亭來因應眾多學子候車需求。每個學校的交通環境屬性皆不同，為了吸引學生積極參與各項交通安全宣導活動，各校均發展出特有、創意的教學與輔導特性。以下先就本年度訪視之共同重要特色及優點、建議事項綜合列述，依次再按學校分別說明訪視意見。

二、106 學年度訪視委員總評意見

受訪視的 25 所大專院校中，由於所處區位與地段的不同，交通環境亦各有異，為了達成交通安全的目的，而造就了各校特有的設施、規劃、制度與方法。以下就訪視期間所觀察，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. 學校（警衛室、宿舍管理室、教官室）提供安全帽供學生臨時借用，並邀請附近機車行（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。
2. 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。
3. 利用社群網站（如：Facebook, LINE）或手機 APP 來提供交通安全資訊與即時交通資訊的傳播。
4. 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。
5. 由於大專校園普遍占地廣大、學生眾多，越來越多學校推行校內人車空間分隔工程，避免交通動線衝突。
6. 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。
7. 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。
8. 多數學校輔導成立交通安全相關服務社團或義工隊，以協助維持校內外交通秩序。
9. 學校運用新生訓練時機，要求新生將校安聯絡電話輸入手機或發放聯絡攜行小卡，以提供學生當意外事故發生時可聯繫校方處理的管道。
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。

■ 改進意見及建議事項

1. 未來校內交通相關設施工程改善時，須要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」，做好交通維持計畫，確保師生日常通行安全。
2. 交通安全資訊網頁（學務處、軍訓室、生輔組、校安中心）之資料庫可以再適度強化，嘗試有系統歸納整理交通安全宣教資料。
3. 許多學校雖設有社群網站及 APP 來宣導交通安全資訊，但仍缺乏其能見度。若是能加強推廣，則能將其效益發揮到最大。
4. 多數學校有紀錄每學期的交通事故統計資料，但仍缺乏對於肇事原因的進一步分析與檢討，在未來預防的功效尚未充分發揮。

5. 可嘗試利用教師研習場合或舉辦交通安全教育演講時機，邀請校內教師共同參與，喚起教師對交通安全教育之重視，期能讓教師亦能成為交通安全教育常識傳播的種子，或能於授課時給予學生相關交通安全意識的叮嚀，強化學生對交通安全知識的認知與確實遵守並實踐的態度。
6. 學生汽機車停車之費率，可考慮因應學校所在區位特性作適當調節，以吸引學生使用校內所提供之停車格位，達成管理內部化與提升車位使用效能之目標。
7. 汽車停車場之停車方式，逐步宣導教職員以車頭朝車道方向停車，以利緊急疏散及車輛啟動時正視車道狀況，提升安全。
8. 學校可以考慮建立「獎勵不使用機車」措施，如優先獲得宿舍住宿權、免費或補貼搭乘校專車等。

三、 各校訪視意見

(一) 元培科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校地址在新竹市香山區元培街 306 號、面積 12 餘公頃，旁鄰有玄奘大學、中華大學及香山高中，位於省道臺一線與國道三號香山交流道之間；苗栗客運及新竹客運均可到達，國光客運與豪泰客運亦往返於本校及臺北、臺中，臺鐵三姓橋車站位在學校不遠處，U-bike 亦於學校大門口機車停車場內設站，各項交通設施便利。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 校園人車分道，且廣設減速丘(腫)，強制車流減速，確保師生步行安全。
(2) 訂期舉辦機車安檢並結合廠商提供維修優惠，確實可以提升學生機車安全保養觀念。
(3) 利用國防教育、班會進行交安宣導，宣教管道暢通。
(4) 校園大致人車分道；停放汽機車均有規劃與管制，且收費低廉。
(5) 提供愛心安全帽。
(6) 設立 Ubike 站，鼓勵學生使用。
(7) 利用開學第一週友善校園週全民國防教育時機，進行交通安全教育宣導。
(8) 成立交通服務隊，由教官輔導協助交通服務隊推展校園交通安全教育工作，並編列自籌經費給予工讀費(含保險費)補助。
(9) 鼓勵、強化學生使用大眾運輸。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交通事故資料，建議可分系所別、肇事時間等再更細部分析。
(2) 請假系統可加強宣導交通安全，例如置入性行銷，影片看完才能完成請假手續。
(3) 建議採購以 3/4 罩式和全罩式之安全帽供學生借用(愛心安全帽)。
(4) 與機車行合作，值得嘉許，但實施時間太短，建議可訓練交通服務隊，進行機車檢測(全年)，以防漏網之魚。
(5) 委員會成員可考慮增列校外人士、轄區警方主管、里長、議員、民意代表等。
(6) 建議校內標誌設置宜符合「道路交通標誌標線設置規則」，也可讓學生熟悉正確道路交通標誌標線，養成學生出校園守法習慣。
(7) 交安網頁層級與能見度較低，學生所知甚少，建議提高能見度與充實內容。
(8) 建議其他交安宣導管道，例如 FB 等社群媒體。
(9) Ubike 使用是否確實取代機車亦或促進更多旅次，值得考量細究；另道路環境是否適合自行車亦可再注意。
(10) 針對校園周邊經常發生之交通違規行為且具有潛在危險時，應主動且適時聯繫轄區警察機關(派出所、分局)，協助稽查或舉發，藉以提升師生進入校園之安全。
(11) 校園內具有雙車道之路段，其行車分向線，應修正為黃色虛線；減速丘的黃色標線，應修正為左上右斜 45 度的黃色標線。
(12) 校園內反射鏡應適時予以擦拭保持堪用之狀態。

(二) 玄奘大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校園位於新竹市青青草園景點附近，假日交通較頻繁。校園出口位於玄奘路段，為本地區交通次要幹道，交通流量尚可。賃居校外同學大多以步行為主。校區地形較陡，致學生校園學習、活動多為步行。校內住宿率約 23%(約 1,000 人)，校外賃居人數約 21%(約 900 人)。新竹市香山區較偏地區，上、放學時段多為附近住家車輛，平時大型車輛以往來接駁學生(中華大學、玄奘大學、元培醫大)公車、客運為主

2. 訪視所見優點與特色

(1) 學校仍保有班會時間，擁有相關管道與時段宣導交安。
(2) 向外租用民地規劃機車停車場且免費提供學生使用。
(3) 能善用外部資源(申請協助經費)改善交安。
(4) 校內標誌標線設置大都有依「設置規則」，特別是減速丘，可有效降低行車速率。
(5) 與鄰近商店結盟為安心商店，確保學生安全，成效良好。

(6) 每學期末結合「校園安全會議」均定期召開交通安全會議，有資料可稽。
(7) 學校規範明訂如有學生發生交通事故，即時通知導師，並請導師於課堂上即時協助案例宣教。
(8) 106 年獲得「大專院校公車進校園專案績效獎勵金」29 萬 8,477 元，顯見貴校對鼓勵師生使用大眾運輸工具之重視。
(9) 結合法律系教師提供法律諮詢，並鼓勵影劇系和廣電系學生拍攝「搭乘大眾運輸工具」主題微電影。
(10) 106 學年已拍攝「搭乘大眾運輸工具好處多」微電影，106 學年持續與影劇系合作續拍「機車快速、生命結束」微電影。
(11) 充分配合運用廣電系校園電臺工商時間，進行交通安全宣導。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交安網頁宜再提升能見度並持續累積相關教材與資料，可利用社群媒體增加交安宣導管道。
(2) 建議強化學生事故資料之蒐集(例如分析事故地點、系級、時間等特性)，並加以整理分析，供作宣教內容重點與對像選擇之參考。事故統計可再加強。
(3) 機車停車場出口處減速標線已年久失效。
(4) 機車停車場進入道路出口應設「停」標誌及停止線，提醒學生進入道路必須先停等、確認無車後才可以進入道路。
(5) 建議建立安全帽租借或借用制度。
(6) 機車檢測可加強，考慮由交通服務社實施。
(7) 不只要讓學生搭車便利，進一步能讓學生感受到有優惠，特別是大一的新生，使學生養生搭公車的習慣。
(8) 邀請警察單位或安全駕駛專家入校宣導，提升宣傳效果。
(9) 建議校園內汽車停車，加強宣導「車頭朝外」停車，以利車輛進出安全與緊急應變疏散。
(10) 建議校園口右側機車停車場出口對面(玄奘路彎道口)，可加裝反射鏡。

(三) 慈濟大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本部校區花蓮市中央路三段 701 號；人社院校區花蓮市介仁街 67 號。學校面積：44.78 公頃。鄰近其他學校：慈濟科技大學、慈濟中小學、明廉國小、四維高中。汽車車位：655 位；機車車位：2530 位。學生人數：3400 人；教職員人數：747 人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 善用教育部、交通部之入口網站之資源，設置交通安全網頁，提供師生參考運用。
(2) 積極利用花蓮縣道路交通安全聯席會報時機，適時反應校園周邊附近交通問題，並能得到改善。
(3) 成立校園安全服務隊，支援學校宣導與交通管制。
(4) 針對學校附近之易肇事地點、危險路段之標示與宣導，並進行交通工程之改善。
(5) 校園禁行機車，增設臨時停車場、人車分道、增設交通車之迴車空間；增設出入口感應桿，電動機車、機車有遮雨棚，設有 obike 停車場。
(6) 夜間開放校本區 20:30-23:30 機車自大門經中央道路返回宿舍，減少學生夜行返回宿舍的距離與風險。
(7) 提供每天五班往返兩校區「免費接駁車」，供師生使用。
(8) 學校提供 100%住宿床位申請，住宿率 64.47%，有效降低學生騎機車之頻率。
(9) 提供自行車停車棚，鼓勵學生騎自行車，占 17.67%。
(10) 詳細統計事故時間、地點、學生系級等資訊，有效掌握事故資訊。
(11) 交安宣導、執法與住宿管理結合(宿舍廣播、住宿權與違規記點結合)。
(12) 利用「期初交通安全」校園宣導活動，強化學生交通安全知能。
(13) 邀請交通隊長進行重大交通事故案例宣導，使學生了解如何確保自身用路安全。
(14) 於兩校區規劃電動機車、自行車充電停車格，推動節能減碳。
(15) 製作交通安全宣導熊立牌海報，吸引學生閱覽靜態宣導海報。
(16) 預先完成校門口公車迴車安全空間擴建，積極爭取「公車進校園」，以減少學生使用機車。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議可以鼓勵學生騎自行車戴安全帽。
(2) 20:30-23:00 開放機車中央道路，建議配合速度管理。
(3) 建議上下班時間小客車與行人動線確實分開。
(4) 交安網頁可再提升能見度及內容項目。
(5) 可再針對事故特性研擬因應措施
(6) 校內標誌標線新舊混合(不完全符合規範)，可再統一改善。
(7) 建議交通安全教育委員會之主任委員，改由校長擔任，以符教育部之規定。
(8) 建議可以鼓勵通識教育之教師，開設交通安全相關之通識課程。
(9) 每學期將事故分析統計資料，提供給各院系及各處室主管，據以作為宣導與具體改善方向之用。
(10) 校園內汽車停車，建議加強宣導「車頭朝外」停車，以利車輛進出安全與緊急應變疏散。

(四) 新生醫護管理專科學校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於桃園市龍潭區與新竹縣關西鎮交界臺 3 線道旁，校園周邊多為農地及一般住家與少數小規模工廠。學生交通通勤區域北從臺北市區、新北市區、桃園市區南至新竹縣市，交通工具以搭乘學校合約之交通公司遊覽車為主。鄰近學校附近學生通勤方式多為搭公車、騎乘機車與家長接送為主。少數居住於桃園市復興區、新竹縣尖石鄉及其它縣市學生安排以住宿為主，減少通勤往返耗時與不便。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 依規定成立交通安全教育委員會，由校長擔任召集人，並邀請校外單位相關專長者加入委員會。
(2) 對校車駕駛及車長舉辦校車交通安全教育講習，並請車長每日觀察司機駕駛車輛動態，並適時回報給教官。
(3) 學生申請停車證時宣導行車安全與防衛駕駛觀念。
(4) 設置交通服務隊（特勤社）協助交通管制。
(5) 72 條校車路線，進出校園規劃有序，且佔學生交通方式之比例最高，積極推展大眾運輸，有效降低機車使用。
(6) 校園人車進出均智慧化電子管理，且採人車分道之方式。
(7) 利用班會、國防通識課程及班級通報等管道宣導交通安全，並不定期於校內電子看板播放相關安全資訊。
(8) 善用外部資源，協調派出所員警不定時於重要路口巡查違規停車並貼勸導單；且不定期於校內巡查動態與停車違規，違者由家長領車並配合再犯懲處。
(9) 針對學生騎機車進行抽檢，以減少學生違規騎乘機會。
(10) 邀請桃園市警察局交通大隊專業教官到校宣導以降低肇事率。
(11) 每學年出針對入學新生，於定向輔導中，融入交通安全教育宣導。
(12) 停車場出入口張貼校園周邊易肇事路段地圖，提醒學生注意安全駕駛。
(13) 結合全校性環校路跑活動，實施交通安全有獎徵答活動，強化學生交通安全法律知識。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 學生事故與違規資料分析可再加強，例如依系別、年級、時間劃分之統計分析，以研擬規劃因應對策。
(2) 交通安全網頁疑無法運作，建議適當維護並提升能見度，加強內容充實。
(3) 前兩年皆有學生 A1 交通事故，建議加強機車安全管理與案例宣導，並利用各種場合說明預防方法。

(4) 校車到校時間較不一致，上下車及入校園動線較多衝突機會，仍需仔細規劃。
(5) 校門口號誌(紅綠)燈可再協調相關單位進行最佳調整。
(6) 校門口 T 字路口有改善空間，尤為巷道機車進出動線之安全問題，校門進出入動線亦可再細部修正。
(7) 多數校外停放機車之學生難以抽檢，極可能為無照駕駛者，需加強查核。
(8) 校門外左側道路建議桃園市交通局劃設機車停車格與路口禁止停車線。
(9) 建議加強宣導學生於進入校門口時,若校門口行車管制號誌為閃光號誌時，務必使用行人觸動式號誌，以維護其行的安全。
(10) 建議在進行交通安全宣教時，可以請有發生事故經驗學生，現身說法分享自身經驗，喚起其他同儕對交通安全之重視。

(五) 龍華科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

全校佔地 8.9 公頃。校園位於山坡地,校內主要道路龍華坡實施人車分道，惟道路坡度陡峭，首應注意行車、行人安全。學校鄰近省道臺一線，距離迴龍捷運站約 1.2 公里，步行約 10 分鐘。本校地處桃園市龜山迴龍地區，校園座落於迴龍山麓，環境優美、地理優良，鄰近新北市新莊與樹林，交通便利。所在龜山地區人文特性尚屬單純、民風善良，惟萬壽路一段為省道臺一線平日人車往來頻繁，與新莊區、樹林區接近，為臺北往返桃園的主要交通樞紐。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全委員會，由校長擔任主任委員，每學年召開二次會議。
(2) 針對易肇生事故月份，於每學期第二個月舉辦交通安全宣導週進行宣導。
(3) 鋪設人車分道工程及校園人行道整修，並協調學校週邊環境新設行穿線、行人號誌，以及拆除陸橋擴大人行道範圍，持續改善改善校內及周遭交通環境。
(4) 積極推廣大眾運輸，搭乘大眾運輸比例佔最高，捷運通車後機車證申請減少逾千張。
(5) 新建宿舍以提升住宿率，降低機車之使用。
(6) 舉辦安全帽彩繪、交通安全貼圖及交通安全標語等競賽。
(7) 開發機車安全駕駛學習遊戲 APP 競賽平臺，推廣機車安全駕駛觀念。
(8) 結合全民國防安全教育與通識課程(例如：法律與生活、安全與生活、自我成長與生命教育等課程)，進行交通安全教育專業知識宣教與案例分享。
(9) 吉他社、羅浮群社等社團定期至迴龍國小、泰山高中等校進行交通安全宣導，有資料可稽。
(10) 每學期聘請警察機關人員，協助辦理交通安全宣導講座，學生印象深刻。
(11) 利用學生網路請假系統,強化學生事故統計資料之完整性,並依肇事原因、

發生月份、各年級、各系所等類別，系統分析其肇事特性，供作交通安全宣教之參考依據。

(12) 停車場出入口處，於橫向上坡道路設置車輛偵測器與車輛進入預警號誌，並配合設置反射鏡，以利出停車場駕駛人可以事先瞭解出口處之車輛與行人位置。

(13) 對於學校附近交通安全管制與環境之問題，能夠行文外部機關協助並改善問題，對師生行的安全具有正面效益。

(14) 102 學年開始出版龍華校安 E 週報迄今，其內容涵蓋交通安全教育宣導資料，除放置於網頁上供師生瀏覽外，並能利用社群媒體即時傳給師生，對師生交通安全觀念的提升，具有正面影響，且師生亦有深刻印象。

(15) 提供 35 頂愛心安全帽借用，並能於寒暑假定期清洗消毒，供臨時需求之師生借用，且使用頻率高，近三年累積 8,000 人次借用。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 近三年仍有多人 A1 交通事故，建議仍需持續加強交通安全宣導。

(2) 交通安全網站可再充實內容並提升能見度。

(3) 建議交通分析中學生通勤方式加入機車之比例。

(4) 汽車停車場出口防淹水鐵板不平、警衛室出口有坑洞、後門路不平且易滑，均宜盡速檢視改善。

(5) 校門前方汽車修理廠佔用道路營業影響進出安全，建議請轄區員警勸導取締。

(6) 再規劃及促成捷運迴龍站至校園間之接駁交通問題，以提升大眾運輸使用率。

(7) 進修部學生事故比例近四成，可思考納入未來交通安全宣導之族群。

(8) 建議提供學生反應校內相關交通安全設施問題之管道或機制，以利有效蒐集問題並適時予以提出改善對策，創造友善安全的校園環境。

(9) 建議未來新建宿舍完成後，校園內道路鋪面、標線、標誌等交通管制設施，重新規劃配置，創造友善交通安全環境。

(10) 建議可將快遞特務 APP、交通安全微電影獲獎作品與相關交通安全宣導資料等，放置在軍訓室→校安中心→交通安全之網頁上，供師生瀏覽參閱。

(11) 建議定期於機車停車場查察學生機車之機車煞車把手是否過鬆、照後鏡是否拔除、輪胎胎紋深度是否足夠，並給予學生適時之提醒。

(六) 大同技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

嘉義校區：位於嘉義市東南方，學校大門隔彌陀路面向嘉義高工，右鄰芳安路、左鄰興業東路，彌陀路為本市通往嘉義縣及南二高之主要交通要道。太保校區：位於嘉義縣朴子與太保市交界處，緊鄰縣府特區、故宮南院，附近公家機關林立，然因新市鎮開發未臻成熟，且馬稠後科技園區尚在開發中，周邊

地區仍多為農田，屬地廣人稀的農業型態區。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 帶領學生赴監理站參訪考照流程、學習體驗內輪差觀念，班會時間交安議題討論(針對事故案例)，於宣導單上提供緊急連絡電話。
(2) 邀請相關單位實施宣導講座、駕駛示範，並結合校系特色舉辦彩繪安全帽、交安標誌糖霜餅、設立交安宣導社團，參與 2018 燈會結合社區活動擴大常識。
(3) 公布當月學生交通事故及死傷人數並分享車禍案例，對事故進行分析，納入重點宣導，曾發生意外及違規者優先參加。
(4) 針對周邊易肇事路段整理公告於宣導專區、網頁。
(5) 不定時巡視，針對違停機車貼勸導單(包括未戴安全帽、無駕照、無照後鏡、車輛改裝等)。
(6) 校內嚴禁騎乘機踏車，不得任意停車；推動車頭向外政策，減少校內事故(停車時)。
(7) 成立 12 輛愛心腳踏車專區，提供臨時使用並預防學生違法。
(8) 成立交通安全委員會，每學期召開一次會議，由校長擔任主任委員並外聘顧問。
(9) 社團成員至鄰近小學推廣交通安全教育，辦理"交通標誌創意糖霜餅乾活動"。
(10) 利用新生始業輔導、技術士檢定等場合，辦理交通安全教育宣導。
(11) 將交通安全宣導的相關議題，納入班會討論項目，藉由師生討論培養學生正確的交通安全觀念。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 參加監理站活動的人數有限，可增加普及性。
(2) 可多宣導打方向燈時機、照後鏡使用時機、轉頭注意安全時機，未注意、判斷錯、疏反應、技術不足之風險。
(3) 建議增加機車進出口照明。
(4) 交安網頁可再充實內容並提升能見度，另可搭配社群軟體(Line、FB 等)宣導交安。
(5) 校內標線、標誌可再檢視，須符合設置規則的規範。
(6) 校門口易有逆向機車行駛之嚴重違規，宜加強交安宣導，必要時應協請警方執法取締。
(7) 建議導師會議或教師研習時，提供必要交通安全教育資訊以供導師參考運用。
(8) 建議學校與嘉義市交通局協調，可以在學生機車棚前之慢車道加繪黃網線，讓用路人可以知道此處是出入口。
(9) 加強導師的功能，分擔學務工作，強化宣導的功能，增加廣度，特別是學生有發生交通事故時，能即時進行案例的宣導。
(10) 校門口、機車進出口所設「停」標誌有誤，建議請市政府交通處協助訂正。

(七) 南華大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於嘉義縣大林鎮郊區香蕉山之山麓，佔地 63 公頃。地處大林鎮與民雄鄉兩行政單位交界，聯外道路有需要改善設施與公部門協調部分較為繁瑣，同時分轄大林大美派出所、大林分駐所及民雄豐收派出所。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全委員會；校長擔任主任委員，禮聘派出所長為顧問，每學期召開二次會議，並能以 PDCA 的管理概念，有效執行交通安全教育宣教工作，且多年來相關執行會議記錄齊全完整，有資料可稽。
(2) 大眾運輸每天有 43 班次，其中 20 班次為學校編列經費投注免費接駁車，23 班次為公車入校園，往來火車站、高鐵商圈。
(3) 動物保護社團自製教材，提供「被狗追車怎麼辦」知識，延伸防衛駕駛思考。
(4) 利用社群媒體分享資訊(五大風險所在：石頭、小狗、死角、移動、黃燈)，並有統計運用次數。
(5) 志工團隊夥伴至路口勸導交安，並至國小、社區宣導。
(6) 汽、機車及行人動線分道；機車道拓寬及建構專用道，截彎取直。
(7) 提供愛心安全帽 30 頂使用。
(8) 寒暑假寄發家長聯繫函，提醒交通安全、行之安全。
(9) 學校宿舍床位有 3346 床，占全數學生人數六成以上(實住 2500 床)，減少學生之通學旅次。
(10) 聘請專家學者蒞校，針對南華路與澤人路口等校園周邊多處危險地點，研擬交通安全改善策略，並宣導師生特別於經過該危險地點時尤應注意慢行與防衛駕駛觀念進行，有資料可稽。
(11) 舉辦全校校園踏青巡禮活動，除了發掘校園內相關安全問題外，亦能融入交通安全問題之檢視，對於培養學生重視交通安全之觀念具有正面意義。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 對外交通聯絡道，幾何條件較差之處，宜宣導學生減速慢行，說明如何行經該處之安全技術；並向外求助以修整路面平整，改善道路環境。
(2) 南華路二段與澤人路交岔口之水泥牆阻擋轉彎視距，建議持續向嘉義縣道安會報反應，或提案請求協助進行整體道路安全改善，期能減少事故發生。
(3) 學生反應部分床位遠離校園範圍，只好在校外選擇低價賃居，建議校方思考因應。
(4) 校內無號誌路口設有「停」或「讓」，為正面交通推動重點，宜再推廣讓學生、老師熟悉標誌的控制正確意義。

(5) 進入校園機車道道路車道的配置(雙黃線)宜配合機車進、出方向重新適當調整。
(6) 縣公車進校園，向公路總局爭取免費或優惠補貼，或校方主動編列預算補助，或對機車改用公車實施對應獎勵措施。
(7) 建議持續宣導並充分揭露校園免費公車班車路線、班次等運輸資訊，亦可結合或嘗試開發校園免費公車手機 APP 程式，期能持續吸引學生使用大眾運輸工具。
(8) 未來辦理交通安全宣導活動或宣教課程，可考慮帶學生前往嘉義監理站參訪，並協請監理站辦理選教課程，不僅可以提升學生親身體驗交通安全觀念之認識度，更能相互印證在校交安宣導的重要性。
(9) 建議借用安全帽可於寒暑假期間，協請同學定期清洗，不僅確保安全帽之衛生，亦能加強提醒學生使用安全帽。
(10) 建議宣導校園內停車，車頭朝外，減少和行人發生衝突之風險。

(八) 國立屏東大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

國立屏東大學位於屏東縣屏東市民生路 4-18 號，醫院、警察機構、火車站及高速公路均鄰近學校 5~10 分鐘路程距離，距屏東市中心火車站 3 公里。本校共有 4 個校區，民生校區、林森校區及屏商校區皆位於屏東市區內，另有車城校區位於屏東縣車城鄉，校園總面積達 51 公頃。此外校內尚提供 5491 個汽機車停車位。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 除依教育部規定，訂定「國立屏東大學交通安全教育委員會設置要點」外，另有訂定「國立屏東大學加強交通安全實施辦法」，且其「106 學年度交通安全教育實施計畫」具體詳實，有資料可稽。邀請交通隊長與監理站長擔任委員。
(2) 宣導管道多元(校、班周會、新生始業輔導、境外研修生來校說明會、交安網頁、FB、數位講桌、全民國防必修)讓學生接觸機會增加。
(3) 以數位講桌設定啟動時自動連結至學務處宣導影片網頁，進行交安宣導，深入各教室課堂。
(4) 對於未擁有機車的學生，鼓勵其使用公共單車(爭取設置 T-BIKE)是良意，但更須鼓勵使用單車安全帽。
(5) 結合「法律與生活」、「全民國防教育」等通識課程，融入交通安全相關法律課程。
(6) 成立校巡隊，協助校園交通安全維護與交通指揮勤務。
(7) 機車研究社，協助辦理機車健檢等有關交通安全之宣導活動，對提升學生定期保養機車觀念，具有正面效果。
(8) 校內違規停車者，必須繳交行政處理費(每輛 200 元)與開鎖處理費(汽車與

重型機車每輛 1000 元，機車每輛 200 元)。

(9) 以違規勸導單，糾正學生校內違規行為，違規累計達五次，取消辦理通行證資格。

(10) 學務處每隔兩週出版校園安全專刊電子報，截至訪視時已出版至第 45 期(2018/04/20)，其內容融入最新的相關交通安全教育宣導資料，可以提供學生吸收相關交安宣教資訊的管道。

(11) 104 年向屏東縣政府爭取在林森校區、屏商校區及民生校區等之校門口周邊設置屏東公共自行車租賃站，每月平均使用人次達 3,000 人次以上，對於師生往返各校區間通勤上課，減少使用機車頻率，確實有助益。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校園道路標誌標線建議重新設置時能符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」，特別是人車有交會之路口能設置行人穿越道與停止線；路口或停車場出口能設「停」標誌。

(2) 交安網頁提升能見度與內容充實度。

(3) 機車管理可考慮罰款與講習並行。

(4) 交通安全宣導除針對學生之外，能針對教職也有相關的宣導機制，如導師知能研習時，強化交通宣導的層面和廣度。

(5) 建議針對入班宣導所需教案依宣導重點與時間長短個別製作，並持續累積各類教案且置於交通安全宣導網頁上，供師生隨時參閱學習。

(6) 建議針對學校週邊事故熱點之肇事特性進行分析，發掘駕駛人發生事故的駕駛行為，並據以做成宣導教案，強化學生校園週邊行車防禦駕駛的安全意識。

(7) 建議可加強機車健檢，例如由社團主動至機車棚健檢機車，如有煞車、輪胎問題，可主動告知學生，減少漏網之魚。

(8) 建議宣導校內汽車停車時，車頭朝外，以利安全。

(九) 美和技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

美和科技大學校區設址於屏東縣內埔鄉屏光路 23 號，位處臺 1 號道旁，鄰近火車站及臺 88 快速公路、國道 3 號高速公路，佔地 5 公頃。屏東縣內埔鄉，是往屏南的交通要衝，公車路線密集，其中有 11 路線公車經過本校，可分別直達瑪家鄉、屏東市、潮州鎮、三地門及高雄市鳳山區。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 交通安全教育委員會聘校外顧問含村長、分局長、交通隊長。

(2) 每班有交安股長，負責交安宣導相關事宜，並對幹部有所訓練；發行交通安全周報，傳遞交安相關訊息。

(3) 成立交通安全社，有編列經費協助執行，到校外國中小、樂齡大學進行安全宣導。
(4) 導師知能講習與導師網，均列入交通安全宣導內容。
(5) 104 年下學期開始，各班設立交通安全股長，並以自編「交通安全手冊」供作研習教材，協助交通安全宣導、資料蒐集，並設有臉書專頁。
(6) 精心規劃彈性課程時間，避開尖峰時段。
(7) 於縣政府道安會報爭取設置學區減速標誌與測速照相、校門口設置行人穿越道與行車管制號誌等，確實可以提升師生進出校門口之安全。
(8) 帶領學生至創世基金會參訪，讓學生體驗車禍對身體傷害之影響，喚起學生重視生命教育。
(9) 整建彩虹天橋，用心規劃跨校區動線(天橋與步道)，並配合辦活動以鼓勵學生穿梭南北校區時，盡量使用天橋，提高用路安全。
(10) 104 年 10 月至 107 年 4 月，每月製作交通安全通報，隨時提醒學生相關交通安全應注意的事項，資料均置於網頁上供隨時瀏覽參閱。
(11) 自製交通安全篇光碟，提供新生訓練(美和新公民)、班會時宣教之用。
(12) 結合屏東監理站資源，辦理學生酒駕體驗活動，提高學生對酒後駕車視線與生理狀況之理解，強化自己酒後之自控能力。
(13) 發起「珍愛生命連署」活動，於導師實施宣教後，鼓勵學生一起宣誓遵守：騎機車戴安全帽、騎機車要靠右看鏡打燈再轉向、行經路口減速慢行、不酒後駕車...等 10 項重要用路觀念，對於發揮集體約束的力量，具有正面意義。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議協請機車廠商定期實施學生機車健檢。
(2) 學生座談反應夜間走道燈光不足，宜定期審視。
(3) 安全帽借用建議提供全罩式或四分之三罩式。
(4) 機車在省道上以兩段式左轉的提醒，可再加強。
(5) 事故分析可增加考量系級人數差異。
(6) 停車證之發放宜結合檢查駕照，並可藉機進行交安教育。
(7) 學生對「交通安全手冊」內容不甚清楚，建議內容能電子化，放在網路上或郵寄給家長或學生參考。
(8) 未來可考慮結合監理站資源，辦理大客車逃生演練，提升學生搭乘校車之安全應變能力。
(9) 建議加強宣導校內汽車停車，車頭朝外，提升行車安全與車輛緊急疏散應變能力。
(10) 建議將美和科技大學所編織「交通安全手冊」置於軍訓室/交通安全專區網頁上，供師生甚至校外人士參閱瀏覽。

(十) 高雄醫學大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於高雄市三民區十全一路 100 號，校園緊臨民族一路、十全一路、同盟一路及自由一路等交通要道，鄰近高雄捷運後驛站、三民國中、博愛國小、愛國國小等，周邊交通流量大，校區總面積為 7 公頃。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 都會型大學、機車使用率低，且大一提供住宿，有效降低學生交通事故率。
(2) 設置大型地下停車場，內化停車問題。
(3) 成立東高雄安全互助策略聯盟，有效互助利用相關資源。
(4) 邀請監理站引入校園考照，便利學生學習考照。
(5) 事故分析詳細-依院系區分，並在導師會議中宣導，強化導師重視。
(6) 每學期末結合「健康安全校園期末工作檢討會」均定期召開交通安全會議，有資料可稽。
(7) 於通識教育開設「實用生活法律」，講授交通安全相關法律，可以強化學生對交通安全之意識。
(8) 建議可以考慮利用臉書或 Line App 成立交通安全教育宣教群組，以利隨時將具有參考性之相關交通安全之資訊，即時推播給師生參閱提醒。
(9) 結合春暉社至六龜國小、新發國小進行交通安全教育宣導，有資料可稽。
(10) 分析統計校園周邊事故發生熱點地圖，印製海報並於學務處交通安全網頁公告提醒師生注意。
(11) 校園內汽車停車，建議加強宣導「車頭朝外」停車，以利車輛進出安全與緊急應變疏散。
(12) 配合開學典禮與新生入學輔導，邀請三民一分局警官實施交通意外事故處理與注意事項之宣教，確實可以提升大一新生交通安全的意識。
(13) 寒暑假家長聯繫函中融入交通安全宣導事項，協請家長一起叮嚀學生注意自身用路安全。
(14) 104.12.23 通過「國際安全學校」與「安全推進學校」認證，足以顯示學校對於安全教育宣導工作之重視與用心。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交安網業能見度較低，建議促使學生知曉，同時增加以社群媒體(FB、Line 等)進行交安宣導，並可再充實內容。
(2) 校內違規之檢舉，可輔以罰款或講習措施。
(3) 同盟路校門機車違規行駛人行道，建議加強校內學生宣導並輔以向警方檢舉執法。

(4) 十全一路側門之停車問題可再考慮內化。
(5) 校安專線學生知曉有限，建議加強宣導。
(6) 機車安全帽借用建議可購買全罩式獲四分之三罩式提供學生使用。
(7) 建議校安委員會能納入里長或民意代表，以確實了解社區交通狀況，增加推動交通安全、改善週邊環境的助力。
(8) 地下停車場入口彎道處建議設槽化線，把彎道路形標繪出來。
(9) 十全一路 94 巷通往停車場之行人穿越道，可建議交通局改為路段「斑馬紋」。
(10) 校園內諸多標誌的底色以綠色為主，不符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規定，未來相關交通標誌、標線若有更新機會，應予以注意。
(11) 汽機車場出口處，建議建「停車再開」標誌。
(12) 建議交通安全教育委員會之主任委員，改由校長擔任，以符教育部之規定。
(13) 建議學生校內違規行為的處罰方式，可以考慮結合交通安全教育宣導講座，要求違規同學參加，除強化學生的交通安全意識外，亦能提升交通安全教育宣導講座之參與率。

(十一) 中國醫藥大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

臺中校區位於臺中市北區學士路 91 號，東起學士路，西鄰大德街，北起育德路，南至柳川西路；英才路將校地區分為二，分為教學區及運動場活動區與學生宿舍，面積約計 3.14 公頃。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 設置交通安全委員會，校長擔任主任委員，並有聘警察分局與轄區派出所人員擔任顧問。
(2) 提供教職員往返北港校區、水湳校區之免費交通車，減少私人運具之使用，並編列 370 萬經費支應。
(3) 校園安全社協助執行交通安全宣導(五權國中)、機車健檢。
(4) 有邀請許多校外專業人員、交通大隊成員蒞校演講宣導，主題內容也甚為豐富。
(5) 每學期結合防災委員會召開委員會，研討交通安全教育執行情形，並利用行政會議、全校師生座談會、導師會議及學務活動等場合，說明交通安全相關政策與措施。
(6) 利用新生定向輔導、學務長與學生有約、學生寒假服務隊、專業實習與服務學習課程等機會，辦理交通安全宣教。
(7) 運用學校電視公播系統，播放交通安全教育宣導短片。
(8) 透過班級幹部 Line 群組及張貼布告欄方式，將相關交通安全的資訊，即時

提供給同學知曉，提高學生的警覺性。

(9) 輔導學生成立校園安全社，並協助校安中心執行校內違規勸導與機車健檢活動、至五權國中進行交通安全宣導活動。

(10) 結合服務隊至平和區博愛國小等校，進行交通安全教育宣導。

(11) 利用學校 moodle 系統實施職員工線上交通安全宣導影片收視，強化其交通安全認知。

(12) 製作交通安全懶人包提供給導師協助宣教。

(13) 北港校區提供接駁車、返鄉專車、學生自費專車、院車等服務，可以減少學生使用機車與降低外出用路風險。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 北港校區部分亦應邀請轄區警分局、里長參與，強化交通安全工作的推動。

(2) 安康大樓一樓之機車出入口可以考慮分開設立，提高使用率，並考慮增加車柵做更有效管制。

(3) 對校外交通環境之建議，可以向市政府交通局發文，辦理會勘來改善，如柳川西路單行道標線不清楚，學士路/英才路口需要行人穿越時段。

(4) 機車健檢活動，應由被動的活動改為主動的方式，請社團學生到各機車停車場主動幫學生檢測機車的煞車系統、後視鏡、胎紋深度等，通知學生赴合作大廠商檢修。

(5) 資料主要以 106 年為主，過去資料較為不足，建議列為經常性工作，持續推動，並將歷年的資料能保存建檔，提供後續應用。

(6) 建議研擬交通安全教育年度計畫時，強化北港校區學生的交通安全教育宣導頻次與內容。

(7) 建議校安社於進行校內違規行為勸導時，亦於機車和腳踏車停車處，檢查是否有拔除後視鏡、煞車手把過鬆、胎紋不足與腳踏車裝設火箭筒等影響交安情事，如有上述情形則預為警告勸導，提升學生機車與單車安全保養之意識。

(8) 建議充實 moodle 系統數位學習之交通安全教育內容，可考慮將相關交通安全宣導講座之授課教材，分享給教職員工學習之用。

(9) 建議繼續充實交通安全網頁資料，並持續累積相關交通安全宣教資訊，並整理歸類，以利師生隨時瀏覽參閱。

(十二) 逢甲大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於中部地區，接近中山高速公路與中彰快速道路交會處，附近有高鐵烏日站，道路網四通八達交通便利，除自行開車外，亦有 29 路線的 10 公里免費公車搭乘、I-Bike 租借等多樣交通工具選擇，交通非常便利。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 交通安全委員會聘請交通大隊長、里長、及相關校外人士計七位參與，有助加強交通安全業務推動。自 103~106 學年度，每學期均定期召開會議，有資料且完整。

(2) 利用生活導師網，將學生發生事故情形，包含校安通報＋團體保險＋請假都列入生活導師的系統，資料完整建檔。事故分析甚也為詳細：含性別、年級、星期、嚴重度(比警方紀錄詳細)、加保第三責任險情形、星座、以及肇事的斑點圖。

(3) 主動釋出文華路部分校地(約 200 坪)給市政府，對於改善學校附近交通安全狀況，具有正面效益。

(4) 學校以自籌經費建置智慧化停車場、新校地增設汽機車停車場、交通安全設施增購與管制設施等，總經費近四百萬元，足以顯示學校對師生交通安全之重視。

(5) 輔導運輸與物流學系系學會及學生，利用平時、寒暑假期間與服務學習課程等，在校園內與社區大鵬國小協助交通安全教育宣導，對於深化學生對交通安全的觀念具有正面效益。

(6) 輔導機動車輛研究社，協辦機車騎慢比賽，模擬監理站機車考照、示範安全帽正確配戴、煞車技巧與教導相關安全騎乘技巧。

(7) 自行建構交通事故分析系統，依照學院、學系、年級、發生月份、星期、時間、肇事原因與保險分類等類別，進行交叉分析，對於掌握高風險族群學生與適時採取宣教和預警措施具有實效。

(8) 以違規勸導單，糾正學生校內違規行為，違規累計達五次，取消辦理機車入校通行證資格。

(9) 利用新鮮人成長營，規劃汽機車保險權益講座、新竹安駕中心教導安全騎乘機車技巧與警察機關交通法令與事故處理等宣教活動，提升大一新生交通安全意識。

(10) 校區內建置智慧型停車設施，提供師生更優質與智慧停車服務。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議擴大應用運輸與物流學系的資源，向校內學生宣導或提供參與機會。邀請該系老師開設交通安全相關之通識課程。

(2) 有關機車使用的統計，住宿生都以走路作紀錄，但有部分住宿學生都有使用機車的狀況；建議透過問卷或系級調查，了解實際使用機車的人數，便於舉辦相關機車安全活動。

(3) 建議將學務處生輔組之交通安全網頁資料予以重整歸類，並將學校常態性交通安全宣教資料置於其上，供師生瀏覽參閱，俾利自我學習。

(4) 建議針對學生校內違規行為的處罰方式，可以考慮以參加交通安全教育講座替代記點方式，強化學生的交通安全意識。

(十三)　朝陽科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校地面積 66.4 公頃，附近有吉峰國小、桐林國小、僑榮國小，學生有 15954 位，教職員有 1206 位。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全社，進行交安服務與宣導；成立交通服務隊，協助校園之交通秩序維持。
(2) 公車入校園每天 297 班次，105 年搭乘人數成長 23.7%，106 年成長 10.8%。
(3) 設立並擴大公車停車場、休息室，健全大眾運輸環境；公車入校園，班次多搭乘人數成長幅度大。
(4) 第一堂課 08:30，上下課時間與附近學校錯開，有效分散尖峰時段車流量與降低衝突機會。
(5) 設立微學分課程宣導交安；微電影創作競爭，具有創意。
(6) 成立「友善校園樂朝陽」臉書粉絲團，公告及分享交安訊息，並利用請假時機，置入性加強交安宣導。
(7) 辦理機車免費健檢活動，增加交通工具安全。
(8) 辦理正確駕駛動靜態宣導，聘新竹安駕中心及光陽機車安駕團隊實施講座。
(9) 辦理機車慢行競賽活動。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 請再提升交通網頁之內容與能見度。
(2) 事故分析可再納入系級等人數以事故率之方式分析，以期據以研擬改善對策。
(3) 校園地形複雜，宜持續改善交安環境。
(4) 建議加以統計分析進修部之事故特性。
(5) 校外人行道斜坡恐太滑，建議宜改善。
(6) 建議可再行文市政府交通局反應民生路 198 巷增設號誌事宜。
(7) 可以增加違停向左切、看照後鏡、打方向燈、轉頭的技術訓練。
(8) 可以強化事故案例樣態及肇事因素的宣導管道及內容。
(9) 考慮是否有機會增加宿舍床位，減少搭乘機車上放學。
(10) 建議爾後老師訪談，應以老師為主，不宜以行政人員代表。
(11) 民生路巷口之易肇事點，可蒐集相關資料(尖峰流量、事故資料)向交通局申請考慮設置號誌，又路口之私地阻擋視線，宜盡量道德勸說地主，改成鏤空設計以利通視。

(十四)　國立臺中科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校鄰近臺中火車站，緊鄰三民路、中華路和錦和街，交通方便，校地面積 15.66 公頃，學生有 10797 位，教職員有 708 位。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全教育委員會，校長擔任主任委員，並聘請里長、派出所長擔任顧問。
(2) 參加交通安全演講，種子幹部有心得意見回饋單；全校新生始業輔導納入交通安全宣導、青輔服務社團前往彰化西港國小實施交通安全教育宣導。
(3) 在各機車停車場出入口，眾多海報布條之交通安全宣導，並張貼「交通事故統計表」以提醒學生騎車之安全。
(4) 於 106 年 5 月 11 日舉辦「學生交通安全騎乘起飛」活動中，選拔優勝圖騰 10 幅及「水火箭射擊」寓教於樂。
(5) 購置全罩式安全帽 30 頂供師生借用計 3,800 餘人次。
(6) 利用行政會議、導師會議、班會、幹部訓練講習交通現況並將交安議題納入班會討論。
(7) 辦理七場交通教育講習活動宣導機車安駕與考照講習(種子幹部宣導)以落實防禦駕駛及事故預防與處理。
(8) 校門口置設「十字形行人穿越道」以流暢交通。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 惟小客車停車需求仍稍有不足，宜規劃之
(2) 建議可以建立 FB 或 Line 之群組宣導交通安全信息，學生反應可以設置
(3) 學務報導多數學生未曾聽聞，可再加強宣導
(4) 可再提升交安網頁之內容與能見度；或成立 fb 粉絲頁、LINE 群組以宣導交安相關訊息
(5) 可再細部分析不同學制/性別/年齡之事故率，以期針對高風險族群進行宣教
(6) 建議針對重大事故進行案例宣導，以期提醒學生交安
(7) 針對校外發生交通事故案例，仍須持續宣導防衛駕駛觀念(注意道路風險，保守判斷，提升騎乘技術)，說明變換行向支安全做為(打方向燈、看後視鏡、轉頭)
(8) 女性事故率比男性高的原因需進一步確認，無照騎車事故之事後輔導作為之納入
(9) 是否可提供減少騎乘機車之具體作為(宣教不騎車，增加宿舍床位，多搭大眾運輸)
(10) 建議汽機車進出口之位置(近來來商旅)，與公車停車區錯開

(十五) 國立臺北教育大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於交通便利的臺北市都會區，南接臺灣大學，左鄰科技大樓。全校面積 7.85 公頃。鄰近捷運科技大樓站，交通便利。地處和平東路、復興南路及辛亥路等交通繁忙路段，車流量眾多。周邊多商辦住宿混合大樓，加上鄰近臺灣大學，通勤時間人潮眾多。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 校長特別重視主張應由師資培育生著手，可以結合學校的特色，著重在交通安全教育宣導的知識、技能與效果提升。
(2) 學校特聘請專業交通顧問公司，針對校園人車分道進行專業評估規劃。
(3) 針對申請機車停車證同學施以交通安全教育。
(4) 將邀請校外專家所做的交通安全講習內容，全程錄影並放置在網頁上，供師生參閱瀏覽學習，對交通安全宣教對象的提升，具有助益。
(5) 心理與諮商學系學生至大同國小實習期間，自製交通安全宣教之教案與教具，對國小學生進行交通安全宣導，確實對參與宣導學生在交通安全教育之知識觀念，具有深化的作用。
(6) 文產系學生自主辦理校園淨車與人車分道活動(無車日活動)，確實可以喚起師生對交通安全的重視，同時亦能得到學校主管針對其所凸顯的校園交通安全問題而尋求改善方案。
(7) 利用新生訓練於友善校園報告時機，進行交通安全教育宣教。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交通安全委員-建議納入校外委員，含里長、轄區警察分局(派出所)，讓社區能了解我們的需求，減少交通政策推動的阻力。
(2) 學校地處市中心，大眾運輸便利，建議可以減少供給(停車位)的管道，半強迫式的減少開車到校的車輛數。
(3) 校內交叉路口建議適當劃設行人穿越道線，並/或設置停、讓標誌，確保人行安全，也強化路權的概念。
(4) 建議設立或暢通校內交通安全問題反應機制或管道，有效蒐集師生的寶貴意見，期能即時改善校園相關安全問題，創造友善優質的校園環境。
(5) 建議針對校園機車與自行車，不定期進行查察是否有後視鏡拔除、煞車手把過鬆、輪胎胎紋不足、自行車車尾裝設火箭筒等情事，並予以警示改善，達到預防事故的目標。

(6) 可考慮利用建立與交通安全教育宣導有關的 line 群組、臉書粉絲團等社群媒體，將與交通安全有關的宣導資訊，在第一時間傳遞出去，期能和學生分享與互相提醒，提高個人用路之警覺性與能力。

(7) 建議可以考慮結合貴校師資培育課程之專業師資，開設與交通安全教育宣導相關之課程，期能從師資培育班的學生著手，給予完整的交通安全知識觀念與宣導技巧，為培育未來國小、國中之交通安全教育師資而扎根。

(8) 建議針對學生事故統計資料，能夠依照學院、學系、年級、發生月份、星期、時間、肇事原因等類別，進行交叉分析，期掌握高風險族群學生，並給予適時宣教和預警措施。

(9) 針對學生校內交通違規行為的處罰方式，可以考慮以參加交通安全教育講座替代記點方式，強化學生的交通安全意識。

(十六) 華梵大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新北市石碇區大崙山麓，縣 106 線乙道為唯一方便之聯外道路(通往市區）自起點（石碇交流道口）至學校計 9.7 公里。學生共有 2363 人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 自 101 年起逐年自籌經費，針對校園內舖面、路燈照明、人車分道、候車亭、減速標線、跳動路面、無障礙坡道等交通硬體設施，進行改善，提供師生友善安全優美的校園環境。

(2) 107 年編列近 1,000 萬補貼學校專車，鼓勵學生搭乘大眾運輸工具，減少學生使用機車頻率，確實有正面效益。

(3) 每學期邀請校外專業師資，針對大一新生與申請汽機車停車證學生等，進行交通安全教育，提升學生安全駕駛觀念。

(4) 「華梵大學交通宣導網」app 群組、「搭便車 line 群組」等相關交通安全教育之即時訊息傳送管道，確實有助於提高學生的用路安全與宣教資訊的吸收，學生使用度高。

(5) 辦理機車輪胎健檢與保養 DIY 活動，提醒學生注意隨時檢查自身車輛安全觀念，且學生反應良好。

(6) 102~106 學年，每學期均針對學生交通事故統計資料，進行學院、學系、年級、發生時間與事故原因等類別分析，並於行政會議時提醒主管重視，請導師利用班會時間予以適時關懷與宣教。

(7) 學期初提供各班導師前學期之車禍事件統計表，委請導師予以關懷與宣教。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 可以考慮結合覺知教育或相關學系之專業師資，開設與交通安全相關之通

識課程。

(2) 建議將學務處/生輔組/品德安全教育之交通安全網頁資料予以充實，並提高網頁的能見度，同時逐年累積建置學校常態性交通安全之宣教資料，供師生瀏覽參閱，俾利自我學習。

(3) 可考慮利用導師研習機會，辦理交通安全教育專題講座，強化導師對交通安全觀念的認識與宣教技巧之能力。

(4) 建議針對校園內汽車停車方式，加強宣導車頭朝外，以利人車安全。

(5) 環校道路之雙向車道之行車分向線(目前為黃色實線)，未來重新漆繪時改為黃色虛線，以符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」之規定。

(十七) 國立臺灣藝術大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於板橋區浮洲里，鄰近 300 公尺有華僑中學及大觀國小，距離浮洲火車站約 500 公尺、府中捷運站約 2 公里，有公車可直達校門口，另設有 UBike，交通非常方便，環境優美校，地約 6.01 公頃。校內規劃並設有汽車停車位 312 位、機車 1,117 位、自行車 162 位。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員，一級主管為委員，並聘大觀派出所長擔任顧問。

(2) 成立社群網站(臉書、臺藝人請進)宣導新生訓練之交安知識，如大眾運輸之使用、緊急聯絡電話，及易肇事地點等。

(3) 校門口校地內縮提供人行道及拆圍牆提供人行穿道以利行人穿行。

(4) 辦理校園二手自行車拍賣，發揮二手自行車之利用。

(5) 邀警員、光陽機車講師宣導行車糾紛、交通事故預防觀念、滿意度調查。

(6) 鼓勵學生寒暑假至偏鄉國小，融入交安宣導工作。

(7) 教官陪同學生上法庭處理訴訟 (交通事故) 案件。

(8) 提供火車到站時間，Ubike 剩餘數等資訊。

(9) 未來加蓋宿舍，新增約 600 床位，減少騎乘機車。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校園內人行道地磚不平，建議檢視並處置。

(2) 建議可以加聘里長擔任顧問，有助交安工作之協調與推動。

(3) 宣導學生 Ubike 依規定由入口進入，由校門內大門出，不可逆向行駛；單車使用人數頗高，建議宣導使用安全帽、提供打氣筒供使用。

(4) 大門右側易發生行人直接跨越路段風險、戲劇系經常晚歸有風險(疲勞)，宜再特別宣導。

(5) 學生反映浮州火車站車廂比月臺高，宜由校方確認後行文鐵路局建議改善。
(6) 校內標誌標線可再檢討，以符合法令規範(例如行穿線、慢標誌)。

(十八) 醒吾科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新北市林口區粉寮路一段，校舍面積 62,311 平方公尺。小客車停車場五處可停放小客車 266 部、機車停車場二處可停放機車 1,100 部。鄰近學校有林口國小、林口國中、佳林口國中、醒吾高中、林口高中、臺灣師範大學林口校區、黎明技術學院。學生人數：日間部 6,999 人、進修部 2,140 人，合計 9,139 人。職員人數：專任教師 234 人、兼任教師 266 人、職員 143 人、兼任助理 76 人，合計 719 人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 用心規劃公共運輸，投入大量經費營運，並能及時檢討回饋。
(2) 導師有 line 群組，班級亦有 line 群組透過群組傳遞交安相關訊息(例如學務通知)。
(3) 提供捷運新莊站、林口 A8、A9 免費接駁公車到校，服務師生、外賓(每年經費超過百萬)。
(4) 利用學務通知發送每班信箱，作安全宣導(包括易肇事地點宣導)。
(5) 邀三陽安駕中心講師宣導安駕行為、配合社團與重陽健行辦交安宣導、健行淨山活動作交通宣導。
(6) 協調交通單位,修改機車進入校園(左轉專用)路徑以容納大量機車待轉需求及降低穿越風險。
(7) 協調三重、桃園客運公司公車入校接送學生，減少意外。
(8) 學生申辦機車停車證必須下載「機車防禦駕駛手冊」QR-Code，才能完成手續，充分利用置入性行銷，提升宣導成效。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交通安全委員會可增加外部委員(例如里長、派出所長、警分局人員等)以利委員會運作並強化協調。
(2) 持續檢討接駁車需求以提供適當供給，期使資源做最有效運用。
(3) 針對事故分析加入系級學生人數，以作為事故百分比分析，期發掘高事故族群、研擬對策。
(4) 校內標線與交通管制設施可再整體檢討(如斑馬紋、減速墊之形式、顏色)。
(5) 可宣導大一不騎車，鼓勵搭大眾運具，使其及早養成習慣。
(6) 建議林蔭大道夠寬，可以加繪分向限制線以規範車行方向。

(十九) 國立暨南國際大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校地面積共達 150 公頃全校學生計有 6361 人，教職員工 626 人。本校大門臺 21 線省道路段，埔里日月潭段為中潭公路（臺中至日月潭之一段，路寬約 20 公尺，為校內連接外縣市主要道路，而臺 21 線亦是一般民眾往來埔里、草屯、臺中、仁愛(銜接臺 14 線)，及魚池與國道 6 號高速公路車輛，必經路段。鄰近有桃源國小、桃米派出所及桃米社區。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 新生訓練由校長直接宣導一年級不騎/買機車，值得讚許。
(2) 成立「交通安全維護會議」校長擔任召集人，每學期召開委員會。
(3) 招募交通安全志工協助交通違規之處置；校內違規停車執行上鎖開罰，維護校園秩序。
(4) 學校沒有校車,每30分鐘一班校車往返校區與埔里市區,減少學生騎乘機車。
(5) 建請埔里鎮公所於臺 21 線增設路燈，並由學校協助支付電費，顯示學校對學生用路安全之重視。
(6) 每學期利用新生生活營舉辦安全駕駛講座，並邀請埔里分局及監理站講座蒞校協助宣導。
(7) 將監理站所提供之交通安全宣導警語布條,綁設於汽機車出入口重要路段，期能達到情境教育之目標。
(8) 分析統計校園內事故發生熱點地圖，印製校園安全地圖並於學務處/生輔組/生活學習/交通安全網頁公告提醒師生注意,強化師生途經多事故路段時之風險意識。
(9) 針對事故統計資料的整理，生輔組會結合環安衛中心安全衛生組的學生事故資料一併統計，確實可以較完整掌握學生發生事故概況，並從中研擬宣教策略。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 機車進出動線與管制、機車道減速丘位置可再檢討考慮更有效之方法。
(2) 校園標誌標線可再檢討以符合設置規範。
(3) 有關校方與教師均一致反應往返學校途經省道臺 21 線的部分路段，水溝上方未鋪設溝蓋，有影響機車行駛安全之虞，建請學校可以先行調查確認過去學生曾經發生跌入水溝之路段(多少公里+多少公尺處)後，函請南投縣政府交通安全督導會報提案討論會勘。
(4) 校內四果坑警衛室之出入口，未來校園整理規劃時，可考慮設置智慧型進出管制設施，以確保人車進出安全。

(5) 針對外籍生的交通安全教育宣導，可考慮利用適當時機加強辦理。
(6) 建議學生校內違規行為的處罰方式,可以考慮結合交通安全教育宣導講座，要求違規同學參加，或是擔任交通志工，協助推動相關交通安全教育宣導工作(例如：針對機車巡查是否有拔除後視鏡、胎紋深度不足、煞車手把過鬆等機車健檢工作)，強化學生的交通安全意識。
(7) 校園內諸多標線已經剝落褪色不清楚，且其設置未符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」之設置規範，建議未來校園整體規劃交通管制設施時，可一併注意改善，期能創造友善安全的校園環境。
(8) 校園內汽車停車，建議加強宣導「車頭朝外」停車，以利車輛進出安全與緊急應變疏散。

(二十) 國立聯合大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於苗栗市南苗區，第一校區 15 公頃、第二校區 62 公頃，共計 77 公頃。二校區距離 2.6 公里，聯大路（苗 30 線道）為二校區必經之路；鄰近學校有國立苗栗高中、國立苗栗高商、私立建臺中學、私立育民工家等學校。二坪山校區位於省道臺 13 線(尖豐公路)31.5 公里處,為雙向 4 車道通往後龍、銅鑼之主要幹道，交通尖峰時段車多且無替代道路。學校附近易肇事路段包括臺 13 線與信義街路口、臺 13 線與聯大路路口、臺 13 線二坪山校區校門口、聯大路沿線彎道及陡坡路段。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全教育委員會，校長擔任主任委員並聘請當地派出所長、里長等擔任顧問，每學期召開一次會議。
(2) 成立學生交通服務隊及機動車輛研究社,,協助交通管制與交通安全宣導。
(3) 未滿 20 歲學生申請機車停車證，須附家長同意書。
(4) 公車入校園實施成效良好，獲公路總局補助獎金 70 餘萬元。
(5) 學校設有二校區的免費接駁車，減少學生機車使用頻率。往市區的公車也補助學生搭車，提升學搭乘意願。
(6) 自 104 年起，積極爭取外部相關單位協助會勘聯大路相關交通問題，並研擬相關改善措施。
(7) 透過機動車輛研究社學生，辦理交通安全教育宣導等相關講座活動。
(8) 建議針對學生事故統計資料，能夠依照學院、學系、年級、發生月份、星期、時間、肇事原因等類別，進行交叉分析，期掌握高風險族群學生，並給予適時宣教和預警措施。
(9) 自行拍攝「聯大路行的安全」宣導短片(約 6 分鐘)，上傳 youtube 並於交通

安全網頁連結，可供作學生確實學校週邊道路如何騎乘機車，方能確保行車安全，且學生印象深刻。

(10) 每月出刊「校安通訊」，為交通安全教育宣導之好管道之一。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 使用機車學生有 4774 人(佔學生數 7458 人的 64%)比率偏高，宜思考如何降低此比率為爾後工作重點(八甲校區增建宿舍應有幫助)。104~106 年三年事故次數計 276 人次，而聯大路計 114 人次佔 41.37%，建議此為工作重點。

(2) 針對聯大路的事故地點，建議應精確統計詳細地點、型態，針對事故最頻繁的地點，除提供縣府改善參考，並提供學生參考，加強宣導，務必減速、避免違規。

(3) 建議委請專業交通技師事務所或顧問公司，協助針對二校區之校門口機車出入道動線、校園內機車停車場位置和出入口、人車動線規劃等校園整體交通安全問題，進行問題診斷並提出專業評估規劃書，供作未來改善學校校園交通安全狀況之用。

(4) 建議向公路總局行文在聯大路與臺 13 線路口之機車待轉區與邊線畫槽化線。

(5) 尖峰時段為何應註明，提供交通管理單位參考或規劃號誌或學校進行必要管制措施依據。

(6) 學生調查使用接駁車的需求時段，依需求排定接駁車，增加接駁車的彈性，提高搭載率，增加學生搭乘意願。

(7) 建議針對校園機車不定期進行查察是否有照後鏡拔除、煞車手把過鬆、輪胎胎紋不足、自行車車尾裝設火箭筒等情事，並予以警示改善，以達到預防事故的目標。

(8) 可考慮利用建立與交通安全教育宣導有關的 line 群組、臉書粉絲團等社群媒體，將與交通安全有關的宣導資訊，在第一時間傳遞出去，期能和學生分享與互相提醒，提高個人用路之警覺性與能力。

(二十一) 大華科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新竹縣芎林鄉大華路 1 號。面積：15 公頃。停車空間：機車 218 個、汽車 279 個、腳踏車 19 個。學生 2825 人，教職員 257 人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 交通安全教育委員含轄區議員、里長、交通隊、派出所，組織完整，會議紀錄也顯示相關議員、里長爭取改善學校週邊交通安全，發揮委員會的功能。

(2) 交通事故分析，顯示易肇事路口斑點圖，提供學生參考，學生也可從學校網站得知相關訊息。

(3) 針對「交通安全服務社」的學生，辦理交通安全宣導講座活動，確實對學生考照與用路安全觀念具有正面效益，且參與學生均認為對其自身行車與用路安全觀念的提升，具有正面效果。

(4) 利用「學生交通安全教育測驗卷」，融入交通安全教育重要的宣教內容，強化學生對交通安全觀念之認識，並配合測驗方式加深學生認知，學生均印象深刻。

(5) 建置「大華科大交通安全網頁」，其內容包括：交通法規、車禍案例、宣導短片連結...等，資料豐富可供師生學習瀏覽。

(6) 「交通安全服務社」之學生，至內灣國小、芎林社區等，協助實施交通安全教育宣導活動，有資料可稽，學生印象深刻且獲益良多。

(7) 辦理交通安全海報及四格漫畫創作比賽，不僅可以激發學生創意，亦能強化學生對交通安全常識之認識。

(8) 邀請警察局、監理站、新竹安駕中心及國泰產險公司等單位外部專家，辦理交通安全教育、機車考照、「不意外騎士」等講座活動，同時以曾發生事故或違規之學生為主要對象，確實可以發揮多元宣教之目的。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 相關標誌、標線在設置時應符合「道路交通標誌標線號誌設置規則」。

(2) 可依科系分類，依比率掌握科學學生行車安全情況，針對較危險群組進行教育訓練。

(3) 由於學生使用機車無法避免，建議學校更著重在機車騎乘安全，建立正確安全騎乘觀念，例如提供機車安全駕駛訓練課程，提供學生使用機車安全觀念和技術。

(4) 目前現有軍訓室/交通安全宣導網頁資料已初具規模與架構，建議賡續充實相關與學生密切相關之交通安全宣教資料，並轉知教師利用適當時機，與同學分享，讓學生於在學期間能夠普遍感受到學校對交通安全教育宣導重視，從而發至內心養成遵守交通安全規則習慣。

(5) 針對校園機車與校外民營停車場之學生機車，不定期進行查察是否有照後鏡拔除、煞車手把過鬆、輪胎胎紋不足等情事，並予以警示改善，達到預防事故的目標。亦可定期辦理機車健檢活動，提升學生機車保養維護之觀念。

(6) 可考慮成立與交通安全教育宣導有關的line群組、臉書粉絲團等社群媒體，將與交通安全有關的宣導資訊，在第一時間傳遞出去，期能和學生分享與互相提醒。

(7) 在引進新竹客運後，可調查學生搭乘公車需求之尖離峰時間，必要時由學校彈性補貼，增加公車班次之穩定性，提升學生搭乘公車之意願，降低學生使用機車之頻率。

(8) 建議針對執行交通指揮與人行安全導引之「交通安全服務社」學生，每年固定投保意外險，以確保其執行工作之權益。

(二十二) 世新大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於臺北市文山區木柵路一段,依山傍水,後臥仙跡岩,前臨景美溪，周邊有考試院與景美商圈等，本校校地面積278,360平方公尺，有機車位2500個、汽車位171個、腳踏車位100個，鄰近學校有永建國小、景美國小，學生人數10964人，教職員工1060人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全委員會，並聘請里長、交通隊組長與派出所長為顧問，每學年召開乙次。
(2) 利用品德週辦理交通安全宣導，及製作文宣標語與文宣品發放。
(3) 善用多種專題講座，如新竹安駕中心、校週會、新生始業式等實施交通安全宣導。
(4) 大眾運輸使用率高，有效降低機車使用與事故。
(5) 機動車研究社辦理交通安全相關活動。
(6) 校內人車分道，動線規劃良好。
(7) 致力改善聯外人行道系統。
(8) 學系專長融入交通安全觀念，如相關學系多種專題研究、自製交通安全短片、酒醉體驗 APP、VR 腳踏車與公民審議會議等。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 事故分析可更完整，以系、院區分，並以每百人分析。

(2) 試院路/木柵路轉入校區之左轉待轉區需再改善，另建議於尖峰時段增設義交或交通指揮人員協助交管。
(3) 周邊試院路雙號人行步行空間之改善可持續辦理，如學校與機關之圍牆退縮與管線地下化。
(4) 宜加強校外人士騎乘自行車任意穿越校園內之管理。
(5) 建議由機動車研究社協助辦理校內機車健檢活動。
(6) 若經費許可建議購買全罩式安全帽以供借用。
(7) 相關競賽獎勵對學生吸引力有限，建議增加誘因。
(8) 可多利用社群媒體(如 FB、LINE)與 APP 進行宣導，學生較易接收訊息。

(二十三) 宏國德霖技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校地處北部低海拔丘陵，坐落於新北市土城區青雲路 380 巷 1 號，校地面積 122,807 平方公尺，周邊環境綠地面積廣大校園綠化覆蓋率達 82.63%。緊鄰土城暫緩發展區市地重劃區域旁，方圓 5 公里內範圍內北二高高速公路土城交流道近在呎尺，附近有捷運海山站、土城站，公車總站多輛公車路線發班或行經本校，南來北往，交通便捷。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員，並邀請相關里長、派出所長擔任顧問。
(2) 整理學校附近易肇事地點，於網頁公告加強宣導；事故分析結合違規事件分析，有效連結找出可能之問題點。
(3) 違規同學參加講習與輔導，加強及提醒學生之安全。
(4) 成立雲崗服務隊協助交通指揮。
(5) 發行學務通訊，融入交安宣導訊息結合班會，成為適當之宣導管道。
(6) 每日尖峰時間教官、校安人員於校門口執行交通導護工作。
(7) 舉辦機車健檢與提供安全帽借用服務。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 可將事故與違規分析以統一格式(分類)進行分析，並增加如日夜間部、年齡等分析類別，以利相互比對，找出問題，研擬對策。
(2) 交通安全網頁可再提升能見度並充實內容。
(3) 建議可向新北市政府反應後山至大門步行空間之改善。
(4) 需多注意後山機車與大巴士出入動線之衝突。
(5) 人行道綠色鋪面宜再加強。
(6) 建議採購全罩式安全帽以供學生臨時借用。

(二十四) 東方設計大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校校區座落於高雄市湖內區，介於高雄市與臺南市兩大都會區交界區間，學校西鄰興達港，南鄰高雄科學園區，東邊緊鄰高速公路、臺1線及臺17線，北邊離臺南航空站約15分鐘車程，至高鐵臺南站約25分鐘車程。東至臺鐵大湖站步行約15 分鐘。校地面積 90,144平方公尺，鄰近學校有樹人醫護管理專科學校、嘉南藥理大學、高苑科技大學。學生人數日間部計3,743 人、夜間部計504 人、教職員人數計229 人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 嚴選交通隊員培訓交通服務隊，並有 20 小時之行前教育與 10 小時之實作演練，協助上放學期間交通疏導工作。

(2) 提供校車服務，學生使用機車比例為 11.7%，有利學生通勤與安全。
(3) 重大節慶、活動，除交通服務隊外，另有學生會與春暉社支援交通管制。
(4) 利用交通局與監理站師資，實施機車之實地教學。
(5) 校園規劃人車分道，汽機車之出入口分開，降低車流衝突機會，並在校園集中停車管理。
(6) 106 年利用導師座談時間辦理交通安全知能研習,提高導師對交通安全教育之認識，導師課後收穫反應極佳。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 民生街之進出安全需特別宣導(與東方路交岔路口)。
(2) 建議向高雄市交通局反應校門口之號之倒數計故障，宜盡速報修；另東方路裝設測速照相，以促使車輛降速。
(3) 可以多利用新生訓練,其中有交通安全提醒學生學校周邊之危險地點與利用大眾運輸。
(4) 事故統計分析可再精進：例如分系級、時間等類別進行比較分析，據以研議相關改善策略。
(5) 建議在人車進出學校之出入口，設置監視器，若發生事故可以釐清事故發生過程，維護師生權益。
(6) 建議可透過導師 LINE 群組將相關即時性的交通安全宣導資料傳給導師，導師可再迅速轉傳給其學生，讓學生迅速掌握交通安全教育資訊，提高學生交通安全之風險意識。
(7) 校園內汽車停車，建議加強宣導「車頭朝外」停車，以利車輛進出安全與緊急應變疏散。
(8) 針對重大交通事故，應適當適時轉知師生，並詳細說明其事故發生原因與潛在風險之處，進而提高師生對其自身用路安全之重視。

(二十五) 國立臺南大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺南市中西區樹林街二段33 號。學校面積97,976平方公尺；鄰近其他學校有南大附小、忠義國小、建興國中、中山國中、臺南女中、家齊女中、 臺南高商。學生人數5,637人；教職員人數395人。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 准予發生交通事故學生公假之制度，可以給予發生事故學生安心處理肇事善後相關事宜，以維護學生生命安全。
(2) 成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員，並聘請交通大隊、監理站等人員擔任顧問。

(3) 自製「交通安全宣導公佈欄」、「交通事故處理要領」、「交通事故處理流程圖」等宣教資料，內容詳盡，且能透過交通服務隊同學，協助宣導，對交通安全宣教具有正面效果。
(4) 成立交通服務隊，協助交通指揮與交通秩序維護；交通服務隊針對違停、無證者開違規單、事後勸導。
(5) 繪製交安地圖供學生參閱(包括機車易肇事路口)，也針對國際生作交安宣導。

3. 訪視委員建議改善事項

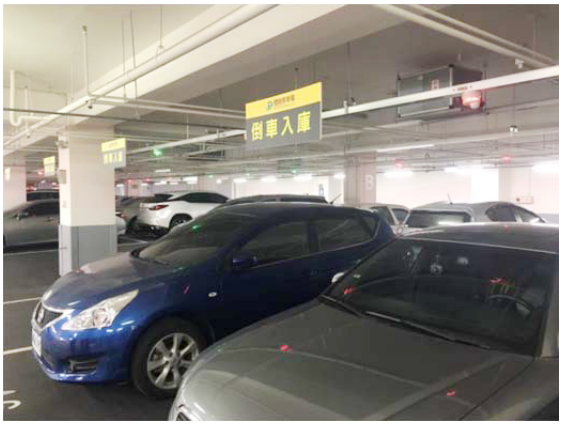
(1) 校園內汽車供給不足，經常會有違規停放車輛之行為，未來可思考規劃校園人車分道，並規劃適當之停車格位，期能創造友善安全的校園環境。
(2) 校園內汽車停車，建議加強宣導「車頭朝外」停車，以利車輛進出安全與緊急應變疏散。
(3) 大門口安全有疑慮，包括來往小型車速快，汽車占用空地迴車。
(4) 建議四個機車停車場都需要柵欄管制，以使每位學生都提出申請
(5) 交安網頁可再充實內容，並提升網頁能見度。可考慮使用 FB/Line 等社群媒體以推廣交安教育
(6) 事故分析可以更精細：例如按照系級、時間進行不同類別事故率分析，以針對問題研提對策
(7) 跨校區交通問題可再思考，宜規劃適當之路線與運具
(8) 學生使用機車比例高達 60.68%，建議鼓勵學生使用大眾運輸系統，繼續研提改善策略，例如：於校園週邊或校園內尋找適當位置增設 T-bike 租賃點、增加宿舍床位等。
(9) 針對外籍生的交通安全教育宣導，可考慮利用適當時機加強辦理。
(10) 學生停車違規行為，目前係以貼單勸導方式糾正，建議學生校內違規行為的處罰方式，可以考慮結合交通安全教育宣導講座，要求違規同學參加，除強化學生的交通安全意識外，亦能提升交通安全教育宣導講座之參與率。抑或仍維持目前道德勸說方式，惟增加導師勸說管道，雙管齊下。
(11) 建議有系統充實強化交通安全網頁資源，持續累積相關宣教資源，期能以此作為貴校交通安全教育宣導的資料庫，不僅可以做為宣教參考之智庫，亦可為師生自行參閱學習之處。

四、 結語

本年度大專組的交通安全教育訪視，經過近兩個月共25所學校的實地訪察，主要是希望藉由訪視活動，促使各學校未來更加注重學生的交通安全議題，並針對訪視委員提出的建議，加以改善。在訪視過程中，有些學校確實有值得他校學習的地方，如逢甲大學充分應用學生交通事故資料，自行建構事故分析系統，依照學院、學系、年級、發生月份、星期、時間、肇事原因與保險分類等類別，進行交叉分析，對於掌握高風險族群學生與適時採取宣教和預警措施具有實效。美和科技大學則發起『珍愛生命連署』活動，於導師實施宣教後，鼓勵學生一起宣誓遵守：騎機車戴安全帽、騎機車要靠右看鏡打燈再轉向、行經路口減速慢行、不酒後駕車…等 10 項重要用路觀念，對於發揮集體約束的力量，具有正面意義。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；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，四年來分別完成新闢與/或調整路線，甚至補助學校改善候車設施或增設公車動態資訊系統。隨著中央政府全力鼓勵、補助大眾運輸系統的政策執行，除了校區鄰近捷運或公車站可得就近便利外，各大專院校應思考如何配合此國家政策，向相關單位爭取經費挹注，引進客運或公車進入學校讓學生可搭乘大眾運輸做為通勤工具。除鼓勵學生多利用大眾運輸工具外，並順勢以減少學生機車之使用為長遠目標。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』，相信大家的努力就是確立當前交通安全成果的基礎。

五、大專組訪視照片

逢甲大學

智慧化停車場(在席顯示)	機車停車場(立體化、美化)
	

美和技術學院

鼓勵使用天橋跨越縱貫路(1)	鼓勵使用天橋跨越縱貫路(2)
	

柒、高中職組訪視報告

撰稿人：陳高村

一、前言

交通部與教育部106學年的通安全教育訪視工作計畫，由交通部會同教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者與專家共同組成交通安全教育訪視委員會，由國立交通大學張新立教授擔任訪視工作總召集人，依不同教育階段區分大專、高中職、國中、國小四組辦理相關訪視事宜。本訪視小組係由教育部聘請交通部運輸研究所運安組喻研究員世祥、中原大學土木工程學系林副教授耘竹、前宜蘭縣警察局鄭組長蓮池、財團法人車輛研究測試中心鍾課長國良及中央警察大學交通學系陳副教授高村等五位訪視委員組成，並由陳副教授高村擔任高中職訪視小組召集人，訪視期間教育部國教署吳建憲委員、魏琇慧委員、劉韻珠委員、陳麗君委員等巡迴委員機動加入，實地到校參與高中職組學校之訪視，藉以瞭解高中職學校交通安全教育推動概況，並進行交通安全教育重點工作宣導。

受訪視學校選定係根據教育部頒布的「交通安全教育訪視實施計畫」，由高中職組訪視小組委員，就各直轄市政府教育局、縣市政府及教育部國民及學前教育署所提報推薦之學校名單，及本小組依近年訪視學校地區分佈、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，本年度工作計畫決議加速推動訪視工作，年度訪視校數可由原15校酌以增加，惟本年度由教育主管機關所提報推薦學校計有20所，扣除1所103年訪視學校外，直接針對其餘19所學校進行訪視。其屬性分別為直轄市立普通高中7所、直轄市立普通完中1所、國立職業學校4所、國立技術型普通高中1所、國立技術型完中1所、國立普通高中1所、國立綜合高中1所、私立普通完中1所、私立綜合高中1所、私立綜合完中1所。經統計民國93~107年以來各縣市接受訪視學校數228所，扣除重複訪視學校35所，訪視比例僅佔37.8%，如表1.所示，其中基隆市、南投縣、嘉義市、屏東縣、澎湖縣、金門縣因學校數較少，執行訪視比例較高(達50%)，新北市、臺北市、臺中市、彰化縣因學校數較多，執行訪視比例較低(低於三分之一)，而連江縣只有1所尚未訪視，未來建議針對表1.中校數差額、未訪視學校(%)欄標示灰底之縣市優先推薦受訪視；另外根據統計結果，執行訪視比例一般高中高於職業學校分別為65.4%、34.6%，惟公、私立校數比例分別為58.3%、41.7%，但執行訪視比例分別為80.3%、19.71%，推薦受訪視偏重在公立學校，而今年雖有3所私立學校所被推薦或自薦受訪視，建議未來可以加強私立學校推薦或自薦參與訪視。

表1. 近15年(民國93~107)來各直轄市、縣市接受訪視學校數統計

類別 / 行政區	現有高中(職)校數			年度應訪視比例校數	已訪視高中校數			已訪視高職校數			93~107 年已訪視校數合計	93~107 年依比例應訪視校數	校數差額	重複訪視校數	未訪視校數	未訪視學校(%)
	合計	公立	私立		國立	縣(市)立	私立	國立	縣(市立)	私立						
新北市	62	31	31	2.31		12	3		3	1	19	27.78	8.78	2	45	72.58%
臺北市	69	35	34	2.57	1	14	3		3	3	24	30.92	6.92	3	48	69.57%
臺中市	34	18	16	1.26	2	7	2	1			12	15.24	3.24	1	23	67.65%
臺南市	50	27	23	1.86	5	9	4	3			21	22.41	1.41	2	31	62.00%
高雄市	47	26	21	1.75	6	4	3	5		2	20	21.06	1.06	1	28	59.57%
桃園市	54	34	20	2.01	7	10		4	5	2	28	24.20	-3.80	4	30	55.56%
宜蘭縣	12	10	2	0.45	4			2			6	5.38	-0.62	1	7	58.33%
基隆市	10	5	5	0.37	2		3				5	4.48	-0.52	0	5	50.00%
新竹縣	19	11	8	0.71	3		2	2		2	9	8.51	-0.49	1	11	57.89%
新竹市	24	19	5	0.89	4	1		5		1	11	10.76	-0.24	1	14	58.33%
苗栗縣	15	10	5	0.56	3			6			9	6.72	-2.28	3	9	60.00%
彰化縣	21	11	10	0.78	5		1	1			7	9.41	2.41	2	16	76.19%
南投縣	10	5	5	0.37	1		2			3	6	4.48	-1.52	1	5	50.00%
雲林縣	19	13	6	0.71	3	1		4			8	8.51	0.51	1	12	63.16%
嘉義縣	10	7	3	0.37	4			2			6	4.48	-1.52	2	6	60.00%
嘉義市	13	9	4	0.48	4		4	4			12	5.83	-6.17	3	4	30.77%
屏東縣	2	2	-	0.07				2			2	0.90	-1.10	1	1	50.00%
臺東縣	12	8	4	0.45	3	1				1	5	5.38	0.38	1	8	66.67%
花蓮縣	12	8	4	0.45	1	3	1				5	5.38	0.38	0	7	58.33%
澎湖縣	13	6	7	0.48	1			8		2	11	5.83	-5.17	4	6	46.15%
金門縣	2	2	-	0.07				2			2	0.90	-1.10	1	1	50.00%
連江縣	1	1	-	0.04							0	0.45	0.45	0	1	100.00%
合計	511	298	213	19.00	59	62	28	51	11	17	228	229	-	35	318	-

訪視工作進行自106年3月22日起至106年5月31日止，分別排定訪視時間日程，每校訪視時間約半天(表定程序3小時，實際執行約3.5小時)，除原聘任的高中職訪視小組委員外，並有巡迴訪視委員機動配合進行訪視，訪視方式除由各受訪視學校簡報學校執行交通安全教育相關情形與具體成效外，也針對推動交通安全維護與教育之執行計畫、工作紀錄、管考紀錄等書面記錄資料進行審查，並對受訪視學校週邊交通環境、交通安全設施、存在的交通安全問題、校園交通安全情境布置、與具體交通安全措施進行現場實地勘查，同時與部分師生代表座(訪)談，瞭解師生在其生活環境、上、放學途中所面臨的交通安全問題，並適時配合交通時事，諸如守護終身交通安全四項守則(①我看得見您，您看得見我，交通最安全②謹守安全空間--不作沒有絕對安全把握之交通行為③利他用路觀--不作妨礙他人安全與方便之交通行為④防衛兼顧的安全用路行為--不作事故的製造者，也不成為無辜的事故受害者)、視覺聽覺系統與交通安全的關係、意外事件經驗分享與檢討、自行車騎乘安全、機車考照年齡資格問題、搭乘大眾運輸工具、行程規劃、早睡早起習慣養成、安全帶的功能與作用、輪胎保養與胎紋深度檢查、用路人基本義務注意車前狀況、交通標線標誌號誌的規範意義、面對交通事故應有的正確處理概念與權益確保問題等議題，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答。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、106學年度訪視委員總評意見

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

(一) 學校交通安全教育推動應有的基本作法與整體性事實現象

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

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

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

4. 鼓勵使用大眾運輸工具：社區型學校上、放學主要以步行、騎乘自行車為主，非社區型學校則鼓勵使用大眾運輸工具，無大眾運輸系統配合地區，則以辦理專車、交通車為主，提供住宿空間為輔，在學生搭車人數受限情況下，可結合同一地區內多數學校，共同經營學生專車，甚至可結合鄉鎮市公所市民公車資源，以達資源共享，甚至可以將「校專車經營公車化」、「公車校專車化」、「以學校為起迄的公車路線規劃」。據表2.各校學生上、放學使用交通工具調查結果，針對家長接送比例高的學校，在都會區型學校應優先利用大眾運輸系統，並將「公車校專車化」，或「以學校為起迄的公車路線規劃」規劃大眾運輸路線，在非都會區學校應優先發展校專車系統。其中都會地區的開南商工(89.6%)、內壢高中(82.1%)、泰山高中(72.0%)、衛理女中(68.2%)、壽山高中(65.7)、林口高中(63.6%)、臺南高商(54.1%)有先天的大眾運輸優勢，其衛理女中因學校具有住宿特色，往來學校搭乘大眾運輸工具

表2. 107年訪視學校師生上、放學使用交通工具調查結果

學校名稱	屬性	教職員	學生數	日校	進修學校	國中部	調查人數	校專車		大眾運輸					家長接送				汽車		機車		自行車		步行		住宿(其他)	
										小計		火車	公車(客運)	捷運	小計		汽車	機車										
臺東高商	綜中	130	972	873	99		972		(0.0%)	143	(14.7%)		143		190	(19.5%)			2	(0.2%)	25	(2.6%)	55	(5.7%)	557	(57.3%)		(0.0%)
海星中學	綜中完中	89	1,399	1,055		344	1,399	772	(55.2%)	-	(0.0%)				495	(35.4%)				(0.0%)		(0.0%)	40	(2.9%)	92	(6.6%)		(0.0%)
金門農工	高職	148	1,064	1,005	59		1,069		(0.0%)	743	(69.5%)		743		87	(8.1%)	55	32		(0.0%)	25	(2.3%)	12	(1.1%)	202	(18.9%)		(0.0%)
							1,069		(0.0%)	755	(70.6%)		755		70	(6.5%)	46	24		(0.0%)	25	(2.3%)	12	(1.1%)	207	(19.4%)		(0.0%)
虎尾高中	高中	132	1,522	1,522			1,525		(0.0%)	596	(39.1%)		596		195	(12.8%)	120	75		(0.0%)	8	(0.5%)	353	(23.1%)	44	(2.9%)	329	(21.6%)
華南高商	技術型高中	131	1,456	1,456			1,456		(0.0%)	510	(35.0%)	35	475		339	(23.3%)	152	187		(0.0%)	58	(4.0%)	448	(30.8%)	101	(6.9%)		(0.0%)
							1,456		(0.0%)	510	(35.0%)	35	475		314	(21.6%)	130	184		(0.0%)	58	(4.0%)	448	(30.8%)	126	(8.7%)		(0.0%)
							131		(0.0%)	-	(0.0%)				-	(0.0%)			69	(52.7%)	55	(42.0%)	2	(1.5%)	5	(3.8%)		(0.0%)
							131		(0.0%)	-	(0.0%)				-	(0.0%)			69	(52.7%)	55	(42.0%)	2	(1.5%)	5	(3.8%)		(0.0%)
楠梓高中	高中	101	981	981			981		(0.0%)	315	(32.1%)				354	(36.1%)				(0.0%)	23	(2.3%)	249	(25.4%)	40	(4.1%)		(0.0%)
左營高中	高中	159	1,784	1,634	150		1,943		(0.0%)	822	(42.3%)		678	144	504	(25.9%)			95	(4.9%)	270	(13.9%)	160	(8.2%)	92	(4.7%)		(0.0%)
高餐附中	技術型高中完中	44	501	239		262	545		(0.0%)	164	(30.1%)				217	(39.8%)	104	113	17	(3.1%)	24	(4.4%)	46	(8.4%)	77	(14.1%)		(0.0%)
							545		(0.0%)	176	(32.3%)				206	(37.8%)	94	112	17	(3.1%)	24	(4.4%)	46	(8.4%)	76	(13.9%)		(0.0%)
大里高中	普通完中	132	1,306	778	528		1,348		(0.0%)	404	(30.0%)		405		432	(32.0%)	230	202	81	(6.0%)	40	(3.0%)	148	(11.0%)	243	(18.0%)		(0.0%)
崇實高工	高職	145	1,355	1,355			1,339		(0.0%)	586	(43.8%)	330	256		174	(13.0%)	55	119		(0.0%)	92	(6.9%)	294	(22.0%)	193	(14.4%)		(0.0%)

學校名稱	屬性	教職員	學生數	日校	進修學校	國中部	調查人數	校專車		大眾運輸					家長接送				汽車		機車		自行車		步行		住宿(其他)	
										小計		火車	公車(客運)	捷運	小計		汽車	機車										
南投高商	高職	130	1,149	927	222		1,279		(0.0%)	574	(44.9%)				300	(23.5%)			196	(15.3%)	48	(3.8%)	32	(2.5%)	129	(10.1%)		(0.0%)
大灣高中	高中	195	2,232	726		1,506	1,506	30	(2.0%)	18	(1.2%)	-	18		741	(49.2%)				(0.0%)	-	(0.0%)	579	(38.4%)	138	(9.2%)		(0.0%)
							726	172	(23.7%)	46	(6.3%)	1	45		221	(30.4%)				(0.0%)	32	(4.4%)	231	(31.8%)	24	(3.3%)		(0.0%)
臺南高商	高職	184	2,013	1,822	191		1,822		(0.0%)	936	(51.4%)		936		548	(30.1%)				(0.0%)	25	(1.4%)	212	(11.6%)	101	(5.5%)		(0.0%)
內壢高中	高中	171	2,268	2,268			2,397	1,287	(53.7%)	682	(28.5%)	682			197	(8.2%)	95	102	-	(0.0%)	-	(0.0%)	95	(4.0%)	136	(5.7%)		(0.0%)
							2,397	1,267	(52.9%)	662	(27.6%)	662			237	(9.9%)	115	122		(0.0%)		(0.0%)	95	(4.0%)	136	(5.7%)		(0.0%)
壽山高中	高中	176	1,999	1,999			2,004	1,209	(60.3%)	103	(5.1%)	16	87		348	(17.4%)	195	153	-	(0.0%)	9	(0.4%)	87	(4.3%)	248	(12.4%)		(0.0%)
							2,104	1,229	(58.4%)	153	(7.3%)	16	137		255	(12.1%)	126	129	-	(0.0%)	9	(0.4%)	93	(4.4%)	365	(17.3%)		(0.0%)
							176		(0.0%)	2	(1.1%)		2		-	(0.0%)			81	(46.0%)	91	(51.7%)		(0.0%)	2	(1.1%)		(0.0%)
衛理女中	普通完中	132	1,303 -	557		746	1,303		(0.0%)	409	(31.4%)		409		888	(68.2%)	862	26		(0.0%)		(0.0%)		(0.0%)	6	(0.5%)		(0.0%)
							1,303		(0.0%)	888	(68.2%)		888		409	(31.4%)	405	4		(0.0%)		(0.0%)		(0.0%)	6	(0.5%)		(0.0%)
開南商工	綜中	111	1,362	1,339	23		1,362		(0.0%)	1,220	(89.6%)		399	821	72	(5.3%)				(0.0%)	33	(2.4%)	15	(1.1%)	22	(1.6%)		(0.0%)
林口高中	高中	132	1,696	1,696			1,696	179	(10.6%)	889	(52.4%)		889		159	(9.4%)				(0.0%)		(0.0%)	12	(0.7%)	457	(26.9%)		(0.0%)
							1,696	-	(0.0%)	1,078	(63.6%)		1,078		165	(9.7%)				(0.0%)		(0.0%)	12	(0.7%)	441	(26.0%)		(0.0%)
泰山高中	高中	194	2,317	2,126	191		2,126		(0.0%)	1,531	(72.0%)		1,467	64	191	(9.0%)	85	106		(0.0%)	42	(2.0%)	64	(3.0%)	298	(14.0%)		(0.0%)
							191		(0.0%)	115	(60.2%)		115	-	25	(13.1%)	10	15		(0.0%)	6	(3.1%)	17	(8.9%)	28	(14.7%)		(0.0%)

與家長接送比率接近90%；而在非都會型學校如海星中學、金門農工則充分運用客運班車搭配校專車分擔55.2%、70.6%；虎尾高中則規劃有宿舍提供21.6%的學生住宿免除通學之苦，加上交通車提供運量39.1%，步行2.9%，合計有63.6%的學生不使用個人運具，其中臺東高商屬社區型學校步行學生比例57.3%最高。只有少數學校海星中學、楠梓高中、高餐附中、大灣高中家長接送人數的比例超過三分之一，仍有偏高的現象。

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

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

7. 校內資源的整合運用：傳統觀念認為交通安全是學務處的業務，甚至是教官室的業務，最重要的是學校經營者(包括主管與董事會)的重視，除了校內各處室間的通力合作外，有不同的科、系、學程、社團，在人力、專業、技術、資源上要進行重整運用，不論教育種子、人力調度、活動設計均可交叉運用，亦可塑造校園整體參與氣氛，無形中在校園內完成了全校師生的交通安全教育，訪視過程發現承辦教官同仁的態度是關鍵，其次是學校校長的支持態度，今年部分學校對於校園環境實地勘察導入學生引導設站介紹，擴大學生參與執行成果介紹。

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

(二) 訪評後整體建議

1. 受訪視單位

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

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

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

(4) 高中階段學生以自行車為上、放學交通工具有一定比例，雖現行交通法令並無強制戴安全帽(頭盔)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(頭盔)值得推動，就教育的觀點強制佩戴安全帽(頭盔)之作法，可走在立法強制之前，並透過相關活動對其施以騎乘訓練，且能在自行車停車場適當處所提供簡易維修設備，如充氣設備、油壺、起子、板手等，並在適當的機會進行簡易維修講解宣導。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

為。同時也可以配合照片、圖片、漫畫等以情境方式較能與生活體驗相近，提升學習興趣。

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

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

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

(20) 有關訪視程序中的簡報，可以不拘泥於傳統簡報，部分學校會以事先製作之多媒體影片播放是為特色，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。

(21) 學校交通安全組織建議可增加學生參與，例如學生會主席、交通安全服務隊、交通安全小天使等，除了可以讓學生反映校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等，也可以藉由參與學校事務了解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。

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

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

(24) 學校應針對本校學生特性擬定學校之交通安全教育核心能力，再據以發展交通安全教育教案，目前學校之教案仍以酒駕防制、標誌教學為主。並且應該設計學習單以了解學生學習成效，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。

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

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

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

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

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

(30) 在訪視的師生訪談過程可感受，大部分的學生代表對防禦駕駛概念較陌生！少部分同學雖有聽過，但對相關要領也較無概念，未來應有加強防禦駕駛概念與要領的空間。例如：(1)行人過路口時對轉彎車輛因A柱盲點潛藏的危險認知與對應；(2)對2輪交通工具(自行車, 機車)急煞車時可能產生的車輛行為與避免要領；(3)車輛常時開頭燈可增加被視性與車輛

強制配置晝行燈的法規趨勢等等。

(31) 培養學生對交通環境的危險認知習慣與能力是交通安全教育的重要目的，建議未來可就人、車、路特性與加強「危險在哪裡?」的情境教學，讓學生從了解人、車、路特性為基礎進而學習預測危險與避開危險的能力，以協助學生建立自我保護的能力!

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

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

2. 教育主管單位

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

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

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

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

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

(6) 在技職教育體系中，經常以學生畢業前取得「證照」的張數作為教育成效，技職教育與職場的聯繫至為密切，應將交通安全視為「工、安、衛」

之一環，建議將交通安全教育納入工廠安全衛生教育的內容，並將汽、機車駕照取得列入職業證照訪視項目。

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

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

(9) 高中職學校依其辦學單位之性質，可區分為國立、市立、縣立與私立，現交通安全教育訪視工作之進行，中央教育主管機關主辦，直接對所屬中部辦公室、直轄市政府、縣市政府行文，不論在交通安全教育推動事項的傳達，或要求提報參與年度受訪視學校，往往忽略到縣市政府屬的縣立高中，再據往年執行訪視工作的經驗，除非私立學校主動要求受理訪視，否則私立學校也被忽略，只能透過訪視小組透過抽選機制加以補足，為使交通安全教育推動不因主管機關差異而產生執行上的落差，此一現象在組改後交通安全教育在中央主管機管事權明確歸屬教育部終教司，高中職學校在地方由各直轄市政府教育局、國教署協調整合已大為改善，後須需要努力的是如何讓私立學校也積極參與受訪視工作。

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

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

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

3. 交通主管單位

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

(2) 地方交通主管機應主動關懷改善校園週邊交通安全環境，對於各級學校

研提交通安全改善提案應充分重視，諸如交通管制設施的增設、維護，道路通行障礙排除，車道、停車場出入口連接道路的安全措施設置，通學巷、遊戲巷、通學步道系統的規劃設計。

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

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

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

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

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

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

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

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

三、各校訪視意見

（一） 臺東縣國立臺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

位於臺東市中心的正氣路440號，西側有傳廣路往北可接外環馬亨亨大道交通流量大，東側有杭州街、北側鄰傳廣路154巷屬社區型道路，正氣路、傳廣路、杭州街鄰學校側均有完善的人行道，鄰近有有臺東大學、臺東高中、臺東女中、新生國中、新生國小、寶桑國小、東大附小等學校。大眾交通便捷多數同學搭乘火車、公車通學。學生上放學由正氣路正門口通行、家長接送區設置於大門口左側，後續預於4月上旬改設置於傳廣路，由教官與一、二年級各班輪流實施上放學導護，以維護同學上、放學安全。為一所國立綜合高中，現有教職員130人，日校學生873人、進修學校99人，學生上學搭乘公車客運143人(14.7%)，家長汽機車接送190人(19.5%)，駕駛汽車2人(0.2%)，騎乘機車25人(2.6%)，騎乘自行車55人(5.6%)，步行557人(57.3%)。校內規劃有汽車停車位52個，機車停車位78個，自行車停車位360個。

2. 訪視所見特色

(1) 針對學校特色定義交通安全教育之核心能力指標，再據以制定交通安全教育目標與執行計畫，高中階段應以培養優良汽機車駕駛人為重將騎乘電動自行車及機車上學之學生，列為高度關懷對象，多針對此一族群學生進行交通安全宣導及騎乘技術教育訓練，以提高安全性。

(2) 選擇適合融入交通安全教育的課程，邀請授課老師成立教學工作坊，挹注工作坊教師增能及課程發展費用，鼓勵編撰適合該校之交通安全教育教案。數學課介紹煞車距離教案完整。

(3) 學校於校外交通區域分析與事故防制方法部分，共提出6處危險地點，其中3處有提因應對策，另3處提防制方法，作法甚佳，顯見學校對交通安全的重視。

(4) 學校內外建構完善的友善通學環境，如學校外之傳廣路與正氣路建置通學步道，提升師生上放學的安全，針對校門進出動線加以改善、設置通學號誌、規劃設置行穿線、檢討接送區區位。學校週遭之肇事資料分析清楚，據以繪製校外安全地圖及提出因應對策。校內建置新車棚，提供師生足夠的停車空間。對於行動不方便的學生，亦有無障礙電梯提供使用。

(5) 對於交通安全教育宣導提出五大規劃及執行概念，如宣導、平面數位、認知體驗、他者到主角、自身到互動等，透過學生戲劇、微電影、作文、

科展、文藝作品等呈現，形式多元豐富。學校有成立交通研習社，經常利用社團時機，配合春暉社、動漫社等校內社團，至鄰近民族里實施社區踩街，宣導交通安全法規，作法甚佳，亦具教育效果，非常好。

(6) 融入式教學中有設計「如何安全穿越道路」、「行人宣導卡」、「防禦駕駛」學習單，讓學生思考影響交通安全的危險情境，並進行討論，將課程活動與生活結合，提高學習興趣及實用性。

(7) 充分發揮科技的創新，爭取校園安全維護經費裝設電子圍籬，除增加校園維護安全外，也輔助校園鄰近路口路段的監視。另運用免費APP公告訊息，宣導交通安全觀念，便於師生利用。

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，委員會成員應該多元，分工應更完整，例如學生會主席、交通安全服務隊、交通安全小天使等，除了可以讓學生反映校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等，也可以藉由參與學校事務了解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。

(2) 教案設計應以提高學生思辨能力為目標，不單以標誌意義記憶為主。建議以交通安全新四大守則之演繹為主軸，設計可以教導學生安全用路行為的教材。交通安全知識測驗，避免題目過於簡單，依按照不同年級之學生程度設計之，也請避免罰款金額之題目。建議可以導入更多的教師資源進行教案設計，勿僅停留於教學設備建置、活動宣傳等層次。

(3) 生命教育實是目前高中校園應特別加強的重點教育主題，包括反霸凌、反毒、交通安全等都可以此主題來包裝。可以思考從學生的觀點、價值、需求去傳達交通安全的知識及觀念。例如圖書館可以安排主題書展，可以應用人生安全、健康管理、旅遊規劃、考試準備事項為主題，將交通安全知識較為生硬的內容與其它生活化的主題結合，使學生容易親近學習。

(4) 車棚的少部分自行車仍有加裝火箭筒、後端無反光設備、生鏽等，應宣導學生自行車正確的使用及保養觀念；部分機車缺後照鏡，使用手把套容易卡住油門或勾住其他車輛，建議應宣導避免使用；自行車都有懸掛車牌便於識別及管理，但仍有少部分車子未依規定懸掛，為使學生遵守校規及建立法治觀念，建議仍宣導學生配合。

(5) 汽車停車場，汽車停車未將車頭朝外，建議請學校從安全角度加強宣導，以確保交通安全。

(6) 期初期末會議，僅於上學期開期末會議，下學期開期初會議，似欠周延，建議每學期均應召開期初期末會議。

（二） 花蓮縣私立海星高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

位於新城鄉嘉新村臺九線的嘉新路上，西側以嘉北二街與社區緊鄰，北側、

東側有府前路與空軍基地機場，東側由府前路連接花師路、嘉新路，是花蓮市往美崙工業區之要道，對外聯絡主要經由嘉新路(臺九線)、府前路、嘉南路、花師街、嘉北二街等，離花蓮火車站車程約8分鐘，校門外有公車站牌，交通相當便利，但大眾運輸班次少。鄰近除東華大學美崙校區外，還有復興國小及工業區。學生上、放學時段採人車分道，上學時步行學生可由位於嘉新路(臺九線)上校門及位於府前路上北側門進入學校，家長接送學生分別於校門兩側(嘉新路(臺九線)上)及北側門(府前路上)下車後進入學校，騎乘自行車學生由北側門(府前路上)進入學校，學生專車由校車門(府前路上)進入學校讓學生下車；放學時學生步行至校門兩側及北側門旁家長接送區等待家長接送，騎乘自行車同學自北側門進出，專車則於放學前依規定位置停於校車場內供學生上車，完成人員清查後由校車門進出。上放學時段協同轄區員警、學校教官及交通服務隊同學落實執勤管制維護學生通學安全。為一所私立綜合完全中學，現有教職員89人，學生1,399人(含高中部1,055人、國中部344人)，學生上學搭乘校專車有772人(55.2%)，家長汽機車接送495人(35.4%)，騎自行車40人(2.9%)，步行92人(6.5%)。校內規劃有汽車停車位87個，機車停車位40個，自行車停車位30個。

2. 訪視所見特色

(1) 針對交通安全教育進行SWOTS分析，提出多個具體可行之行動策略，學校週邊交通分析非常詳盡，如：環境特性、通學交通分析、危險路段分析等，顯見學校非常重視交通安全。

(2) 針對學校大門口緊臨臺九線幹道、又值彎道之交通與車流特性，爭取設置通學號誌與前後兩個路口號誌連鎖，以利安全。

(3) 學校側門由於路幅狹窄，學校主動向花蓮空軍基地洽借營區場地供作家長接送區，利於接送家長車輛進出動線安排，確保學生通學安全。

(4) 利用KAHOO手機互動學習軟體，透過線上搶答方式進行交安常識測驗，利用簡易型VR眼鏡體驗酒後駕車經驗，運用學校專車時時安全教學，讓學生體驗內輪差。

(5) 利用校內停車場設置機車考照練習場，提供場地讓學生練習，邀請監理所至校辦理校園考照成年禮，嘉惠學子。

(6) 幼保科學生利用自製教具，運用於幼稚園幼童交通安全教育教學，具有紮根效果。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 審查書面資料除簡報資料外，佐證資料較欠缺，電腦資料部分資料使用壓縮檔，查閱上較費時。

(2) 學校舉辦花東200K海星學子展鐵人毅力，建請學校於辦理活動過程，能加強腳踏車騎乘上車與下車的技術指導，以提升自行車騎乘技術與安全。

(3) 校園內交通標誌、標線有點模糊，建議學校在設置時可參考設置規則，避免不符法規造成混淆。

(4) 校門口外嘉新路口機車、腳踏車停等區混流，對學校交通安全造成衝擊，建議請縣府協助辦理會勘改善。

(5) 交通教室看到真正融入教育，將校安透過交通標誌提醒，如能結合情境更佳，現場查勘發現部分標誌、標線繪製已模糊，甚至與法規不符，且受限空間有點凌亂，建議可以大型帆布印製交通情境，便於教學實施。

(6) 幼兒園交通安全教育上課情形，具有紮根效果，惟認識標誌對幼童有點深，建議可用較粗淺的方式說明或遊戲活動替代，可能效果較佳。

（三） 金門縣國立金門高級農工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校大門位於金湖鎮士校路上緊臨太湖，士校路往東、往北聯絡金沙，往南連接復興路一段、太湖路到金湖、山外，交通狀況至為單純。搭乘客運公車於由學校大門進出，騎乘機車、自行車同學則由復興路側門進出。為一所國立職業學校，現有教職員148人，日校學生1,005人、進修學校59人，學生上學搭乘公車客運743人(69.5%)，家長汽車接送46人、機車接送24人，計70人(6.5%)，騎乘機車25人(2.3%)，騎乘自行車12人(1.1%)，步行202人(18.9%)，部分家長接送學生下午放學轉搭公車或步行回家。校內規劃有汽車停車位94個，機車自行車共用停車位58個。

2. 訪視所見特色

(1) 學校有分析附近危險路段(口)4處，並研訂因應措施(士校路大門口、大門口圓環、復興路側門彎道、復興路側門)，學校有製作易肇事路段示意圖，主動積極改善維護校園交通安全。

(2) 有近70%學生上放學以搭乘公車為主，上放學編組清楚，上學時段公車停至校門口，放學時段公車至校內接送學生，運用校園內空間作為上車場所減少對外部交通衝擊，同時也增進學生搭車安全與秩序。

(3) 學校運用學校職業類科特色，請汽修科協助機車健檢(設於學生停車場機車健檢站)，車輛行駛與力學關係融入教學，並於交通教室特別設置內輪差模擬，值得他校參考與學習。

(4) 學校在105、106年均有辦理學生交通事故及交通違規事件研討會，結合公、民營團體辦理交通安全講座，顯示學校對交通安全教育的重視。

(5) 針對學生交通事故加以整理分析，並檢討研訂具體事故防制措施。學校充分運用社會資源，能邀請保險公會實施交通安全宣導較為特別。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 書面資料大多以照片呈現，對於執行過程欠缺完整過程記錄，建議請學校在資料整理時，按計畫、執行、成果等順序，並參酌訪視項目逐次裝訂成冊為妥。

(2) 校門口道路標線部分與法規規定不符，建議學校在繪製時可參考道路交通標誌標線號誌設置規則規定，避免不符法規造成混淆。

(3) 學校腳踏車停車場設於大門圍牆邊，學生通學腳踏車部分裝有火箭筒及缺車尾(燈)反光片，建議，請學校加強宣導要求，以提升交通安全。

(4) 機車停車場發現6部機車缺後視鏡，影響行車安全，建議請學校加強宣導要求，以提升交通安全。

(5) 汽車停車場，從照片資料中發現，車頭未朝外停車，建議學校從安全角度加強宣導，以確保交通安全。

（四） 雲林縣國立虎尾高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校大門臨虎尾鎮光復路雙向四車道，往東連接158縣道文科路，往西進入虎尾市區，西側有弘道路雙向二車道，北有東門路雙向二車道，東側隔圍牆與民宅社區相鄰，鄰近有大成商工、東仁國中、虎尾農工、虎尾科技大學。上放學時段以公車、小客車、機車居多。為一所國立普通高中，現有教職員132人，學生1,522人，學生上放學搭乘公車客運596人(39.1%)，家長汽車接送120人、機車接送75人，計195人(12.8%)，騎乘機車8人(0.5%)，騎乘自行車353人(23.1%)，步行44人(2.9%)，另有329人(21.6%)住宿舍是特色。校內規劃有汽車停車位79個，機車停車位60個，自行車停車位535個。

2. 訪視所見特色

(1) 檢視校園內外環境，減少風險因子，提列出4處危險路段(口)，並有研訂因應措施，包括：側門通學步道整修、違停車輛勸導、改善側門家長接送區、增設側門號誌燈等。另提供住宿舍是特色，減少往來交通不方便。

(2) 為確保學生交通安全並兼顧經濟負擔，能協調臺西客運到校設置專車站，並秉持公車專車化、專車公車化原則，提供14條路線服務學生，設有車長隨時可以利用即時通訊軟體回報交通車狀況，減少家長接送的心力，且積極爭取優惠折扣嘉惠學子、積極協調週六學生到校自習之客運班車，增加學生通學安全，學校愛護學生用心值得肯定。

(3) 營造校園情境環境，包括設立交通安全宣導教室，製作交通安全情境模型，亦配合學校環境實施戶外教學，提升學生學習興趣。校園操場旁的圍牆，亦能配合交通安全教育主題加以彩繪，使學生隨時都能接觸及體驗。

(4) 發展多種活動形式，融入交通安全教育，包括：登山祈福、交通安全學習角、交通安全積點卡、腳踏車騎乘示範教學、車長利用line回報訊息等，印發「親師生」生活輔導摺頁，可提供其他學校參考應用。

(5) 學校製發交通安全積點卡，有優良事蹟認證及違規事蹟登記，並結合宣導交通安全四守則，非常好。

(6) 交通教室最引人注目的就是交通安全情境推演臺，非常具有教學效果，校園內有關交通安全情境布置，能確實結合情境，值得他校參考與學習。

(7) 學校每學期召開課程發展委員會，均有提案將交通安全融入教學輔導活動，製作交通安全常識學習單，內容涵蓋國防、英文與物理，藝能科美術課製作交通安全畫卡、牆壁彩繪，內容蠻不錯、尤其物理部分蠻有專業水準。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 學校側門有關交通標誌標線設置有點亂，另外校長宿舍週邊停車混亂，影響交通安全，建請縣府協助重新規劃，包括校門口禁停標線應留缺口、行穿線與人行道間有花圃阻隔、不宜繪製禁停標線處可改以繪製停車格等，以提升校園週邊交通安全。

(2) 自行車停車場設於校園宿舍旁，場地非常優質，惟有6部自行車裝火箭筒及少數缺車尾反光片或尾燈，影響學生通學行車安全，建請學校教強宣導與要求，以提升交通安全。

(3) 校園內汽車停車場，有部分停車場汽車未將車頭朝外停車，建議學校應從安全角度加強宣導。

(4) 校園內部分交通標線繪製，與法規不符，建議參照道路交通標誌標線號誌設置規則，以便落實與道路交通環境之銜接。

(5) 期初期末召開交通安全委員會議，學校雖然併校務會議舉開，建議應有單獨的會議簽到與紀錄為宜。

(6) 校園內人車動線規劃，都以照片呈現，欠缺路線指引與分道功能，建議以校園平面圖以不同線條代表人車進出動線，繪製上、放學分開的動線圖，做為動線規劃與導護人力配之之參考。

(7) 學校針對學生交通違規部分，只呈現105年違規處分(機車3件、腳踏車25件)，建議學校可增加上放學時段的查察，加以分析整理，作為輔導改善之依據。

（五） 嘉義市國立華南高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於嘉義市東區，校門在光彩街、維新路口，光彩街往東連接民國路、彌陀路，往西可抵嘉義市中心，維新路往北可連接公明路、中山路、民權路等東西向重要幹道。光彩街路幅不寬，上放學期間道路交通擁擠。為一所國立技術型高中，現有教職員131人，學生1,456人，學生上學搭乘公車客運(475人)、火車(35人)等大眾運輸共有510人(35.0%)，家長汽車接送130人、機車接送184人，計314人(21.6%)，騎乘機車58人(4.0%)，騎乘自行車448人(30.8%)，其中部分為電動自行車，步行126人(8.7%)。校內規劃有汽車停車位75個，機車停車位183個，自行車停車位600個。

2. 訪視所見特色

(1) 交通安全教育委員會能納入學生糾察隊及班聯會會長代表，使學生能參與公共事務、提出對交通的建議，交通安全小天使亦能協助學校推廣交通安全教育。另也選派老師及教官積極參加交通安全巡迴講習，能成為未來推動教育的師資。

(2) 學生創作以校門口為場景，因交通違規造成遺憾之微電影，能夠以學生的角度與需求來宣導交通安全，蠻務實且具宣導效果；另將校園上放學

人車進出動線，透過影片拍攝於新生訓練時實施宣導教育，交通安全小天使利用午餐時間宣導交通安全及引導新生行車動線，都是具體有效的作法。

(3) 多種課程融入交通安全教育，包括體育課能教導學生學習騎乘自行車的平衡技巧、物理實驗課能帶學生走出教室在校園觀察運動定律、觀光科及廣告科有相關的作品呈現。

(4) 能邀請校外單位如監理站講師、自行車店長、警察局交通隊、創世基金會等協助交通安全教育，使學生能接觸不同層面的知識及技能，亦能廣邀校外相關單位擔任交通安全顧問，結合校外資源共同推動教育工作。

(5) 授課計畫列入交通安全教育宣導週，每學期針對申請騎乘機車、電動車同學，實施「交通安全法規教育」，確實輔導學生防止交通違規與交通事故，並掌握學生危險行為，每週發行學生生活常規宣導事項，且都有學生傳閱簽章。

(6) 交通教室的亮點就是射擊遊戲，真正達到寓教於樂，提升學生對交通安全教育學習興趣與效果。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校門口正對面維新路常有車輛在校門口迴轉，影響交通安全，建請市府及校外會協助有關交通工程規劃，包括維新路在校門口設置上放學時段禁止迴轉標誌，汽車停車場出口增設路口號誌燈輔助燈箱，以維校園車輛駛出安全。

(2) 腳踏車停車場，雖未發現有裝火箭筒，但仍有少數缺車尾反光片(燈)，汽車停車場仍有停車未將車頭朝外，為提升師生交通安全，建議學校加強宣導與要求。

(3) 針對電動自行車快速的增加速度，建議可將這群學生視同為騎乘機車上學之學生，列為高度關懷對象，多針對此一族群學生進行交通安全宣導及騎乘技術教育訓練，以提高安全性。

(4) 校園內人車動線規劃，雖拍有為電影、並有交通安全小天使指引路線，建議以校園平面圖以不同線條代表人車進出動線，繪製上、放學分開的動線圖，做為動線規劃與導護人力配之參考。

(5) 交通安全宣導走廊，可以說是學校執行交通安全的強項，布置蠻多富有創意的宣導海報，學校也可考慮爭取經費大量印製宣導，效果更佳。

(6) 委員會成員應該多元，可以導入更多的教師資源進行教案設計，選擇適合融入交通安全教育的課程，邀請授課老師成立教學工作坊，挹注工作坊教師增能及課程發展費用，鼓勵編撰適合該校之交通安全教育教案，勿僅停留於教學設備建置、活動宣傳等層次。

（六） 高雄市市立楠梓高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於楠梓區清豐路，校門在清豐路78巷口，清豐路為設有快慢分隔雙向各有二快車道、一慢車道，往東連接土庫七街、溪寶南街，往西連接土庫路、楠梓路，為路幅寬30米的地區型道路，清豐路在學校側有良好的步道系統對外連接，上放學時段並無太大的交通負荷。為一所市立普通高中，現有教職員101人，學生981人，學生上學搭乘公車客運315人(32.1%)，家長汽機車接送354人(36.%)，騎乘機車23人(2.3%)，騎乘自行車接送249人(25.4%)，步行40人(4.1%)。校內規劃有汽車停車位92個，機車停車位120個，自行車停車位400個。

2. 訪視所見特色

(1) 學校交通安全委員會每學期均有召開期初期末會議，且都有具體辦理情形，交通安全經費從105年的3萬餘元、106年約6萬元、107年已達10萬餘元，顯見學校對本項工作的重視。

(2) 以正向方式向學生宣導遵守交通安全規則，設計出交通安全集點卡，對於配合宣導事項的同學給予鼓勵，可提升學習興趣。為加強宣導學生對交通安全教育的常識與認知，配合國防課交通安全宣導活動，辦理全校性交通安全集點活動，建立學生正確交通安全觀念。

(3) 舉辦校內交通安全宣導競賽，包括作文、海報、四格漫畫、創意舞蹈等，優良作品能作為校內宣導內容外，並能鼓勵同學參加校外競賽，如創意廣告影片製作、繪本創作、四格漫畫暨創意海報設計等，並能獲得獎項殊榮。

(4) 能充分利用各種場合及時機向師生宣導交通安全教育，包括校園內各角落、圍牆、電梯、樓梯間等重要出入口，設置交通安全相關標語；重大集會時間，定期規劃交通講座，剪輯有關交通安全之法規，重大肇事新聞案例等；配合全民國防教育安排交通安全教育週，實施交通安全宣導教育及安排講座蒞校演講。

(5) 能針對校園週邊環境改善，如斑馬線繪製補強、地下停車場防滑工程、倒車入庫告示牌、交通安全等標語、看板之增設等，減少校內交通危險因子，增進師生用路安全。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校門前路口行人穿越道標線繪設引導學生行走立意甚佳，惟與道路交通標誌標線號誌設置規則繪設規定似有不符，且由大門前道路兩側延伸會設置教學大樓，會與進出校園車輛動線出現交織衝突，建議檢討單側使用已降低潛在人車動線衝突。

(2) 汽車停車場，新設車棚汽車停車均有將車頭朝外，惟鄰近側門停車場，仍有部分未將車頭朝外停車，建議學校多從安全角度加強宣導。

(3) 腳踏車停車場，發現有3輛類競技型腳踏車，此類型車輛作為通學交通工具在道路上行駛，遇有突發狀況處置不得宜將影響交通安全，建議宣導改善。

(4) 有關聘請校外人士擔任交通安全委員會顧問，只聘家長、警察及里長各1

人，建議可增聘學相關機關團體或民意代表，相信對學校推動交通安全教育更有幫助。

(5) 校園內人車動線規劃，都以照片呈現，欠缺路線指引與分道功能，建議以校園平面圖以不同線條標示師生於上放學及其他時段的步行動線，繪製上、放學分開的動線圖，即可檢視動線潛在衝突點，做為動線規劃與導護人力配之之參考。

(6) 配合圖書館書展，陳列交通安全相關宣導資訊及作品供師生參閱。圖書館可以安排主題書展，可以應用人生安全、健康管理、旅遊規劃、考試準備事項為主題，將交通安全知識較為生硬的內容與其它生活化的主題結合，使學生容易親近學習。

（七） 高雄市市立左營高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校左營區海功路，校門臨海功路，往東接左營大路可通蓮池潭，往西接進學路、軍校路可達世運主場館、國家運動訓練中心及國軍左營醫院等機關，鄰近有屏山、左營國小等學校。海功路屬地區行道路，有公車抵達營運，為解決學區外家長不方便接送或轉車較不易同學，另有租賃遊覽車供學生通學交通車服務，目前有5條路線設38個候車點。為一所市立普通高中，現有教職員159人，日校學生1,634人、進修學校150人，學生上學搭乘公車客運678人、捷運144人等大眾運輸共有822人(42.3%)，含5線交通車服務，家長汽機車接送504人(25.9%)，駕駛汽車95人(4.9%)，騎乘機車270人(13.9%)，騎乘自行車160人(8.2%)，步行92人(4.7%)。校內規劃有汽車停車位86個，機車停車位106個，自行車停車位140個。

2. 訪視所見特色

(1) 能對學校特性進行SWOT分析，針對學校內外交通環境、組織、社區、師生家長及道路設施等進行架構性的檢視，有利發掘學校的問題，並利用自身資源、優勢及機會加以處理。

(2) 能掌握學校週遭的危險路口，建立交通意外熱點圖，除提醒學生通學交通安全，研擬防治辦法，配合外部資料如高雄市易肇事路口、學生每月肇事件數、高中學生交通事故樣態，進行本校的相關統計進行比較，分析內容十分詳細及完整,可提供校方客觀的事實針對危險對象研擬對策。

(3) 能充分利用各種場合及時機向師生宣導交通安全教育,包括規劃設置「交通安全走廊」、「交通安全佈告欄」、「學習角落」，設置交通安全教育教室，利用週會、學生交通安全座談會、導師會議、行政會議、校務會議及親師座談等時機，製發學輔週報及建立交通安全教育臉書平臺等方式宣導及促進師生交流。

(4) 有特色校本的教學內容，如以半屏山下的綠交通設施，建立學生對在地環境的關懷；將越南語的外語課程融入交通安全教學；以鼓勵代替要求推動「騎乘自行車戴安全帽」活動，培養學生自動自發戴安全帽。

(5) 將交通安全教育具體融入自然、英文、公民課程設計之教案，並有學習單或有設計考題，以英文課討論自動駕駛與交通安全衝擊之課程設計最有特色。

(6) 每個月辦理一次學生交通安全座談會，聽取學生對校園交通安全維護之建議，為鼓勵學生參與公共事務之熱忱，協助維護校園安全交通秩序與安全，設置綠十字社優秀學生獎學金。

(7) 利用積點方式鼓勵騎乘自行車的學生配戴安全頭盔替代處罰。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 今年截至目前交通意外事件已達6件，這已是105、106年的發生數，由上、放學交通方式調查結果顯示，騎乘機車270人(13.9%)，開放並不是問題，建議學校應再加強學生交通事故的防制，尤其是騎乘機車安全駕駛訓練。

(2) 臨海功路校側門口出入口，禁止臨停紅色交通標線應間斷，路中漆會雙黃線顯示禁止跨越，與實際進出側門交通運作需求是否相符，建議協請交通主管機關會勘辦理。

(3) 自行車與機車共同停車車棚，建議予以明顯區隔，以維護安全性；另發現有5輛類競技型腳踏車，此類型車輛作為通學交通工具在道路上行駛，遇有突發狀況處置不得宜將影響交通安全，建議宣導改善。

(4) 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。

(5) 校園內人車動線規劃，應以校園平面圖繪製標示上、放學分開的人、車動線，以了解是否出現人、車動線潛在衝突問題，以妥善規劃校區內所需之交通控制作為。

（八） 高雄市國立高雄餐旅大學附屬餐旅高級中等學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於小港區松和路40號，南側隔松和路與立高雄餐旅大學相對，往東聯絡松華路，往西接山明路、往北經由營口路、高鳳路連接86快速道路或往鳳山，往南經由博學路連接臺17省道到林園，營口路、博學路交通流量大，鄰近有華山國小、太平國小。上放學自前後門出入，有警衛、導護老師、教官及志工媽媽協助維護路口安全，亦協請高松派出所重點巡邏。為一所國立技術型完全中學，現有教職員44人，高中部學生239人、國中部學生262人，師生上學搭乘公車客運、捷運164人(30.1%)，家長汽車接送104人、機車接送113人，計217人(39.8%)，駕駛汽車17人(3.1%)，騎乘機車24人(4.4%)，騎乘自行車46人(8.4%)，步行77人(14.1%)，部分家長接送學生下午放學轉搭公車或步行回家。校內規劃有汽車停車位25個，

機車停車位250個，自行車停車位200個。

2. 訪視所見特色

(1) 會同民意代表、交通局與高餐大，進行家長接送區之檢討與規劃，具體改善延伸松和路校門前兩側家長接送區，清除人行道原有綠籬植栽，打造安全無障礙通學步道。

(2) 學生自製宣導影片「餐旅好行」，以校門口為場景，拍攝違規穿越路口之微電影影片，擴大學生參與與宣導；交通違規累犯擔任交通安全宣導種子，利用朝會時間宣導，藉由當事人現身說法。

(3) 學校在「親師生聯絡簿」內編排生活小知識專欄，更能將交通安全宣導列入，除顯示學校對交通安全教育的重視，更值得提供他校參考學習。

(4) 圖書館設有交通安全專區，辦理交通安全教育圖書展，選書兼具多樣性，與旅遊類書籍融合可以增加學生學習意願。

(5) 學校辦理校外教學活動，有印製學習活動手冊，內容除有活動內容介紹、相關注意事項，更有融入自行車騎乘、遊覽車搭乘等交通安全教育各相關課程學習單，寓教於樂身體力行。

(6) 為縮短通學搭車時間，依公車專車化原理，結合高餐大通學需求，尋求市政府公運處協助，紅1公車彈性增調跳蛙式停靠，滿足通學需求鼓勵學生搭乘。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校門口路線規劃有停車換證，由於繪有分向限制(雙黃)線，避免妨礙後方來車通行，建議請學校妥為規劃臨時停車格，方便停車換證。另礙於校門開設方式，上、放學時段人車進出校門仍存在動線衝突，在空間無法區隔情況下，須以導護人力協助管制。

(2) 自行車停車棚，學生通學自行車發現有部分缺車尾反光片或車尾燈，建議學校加強宣導要求，以維交通安全。另停車空間與高餐大學生機車停車空間共用，建議應適當區隔，以便於停車管理。

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

(4) 學校有辦理交通安全常識測驗，試題採是非題題型，部分命題答案出現似是而非模擬兩可，建議儘量以選擇題測驗為妥，且命題內容亦可參考公路總局機車考照筆試題庫，除能提升交通安全外，更有助於未來得機車考照。

(5) 防止學生違規部分，學校只對違規學生進行個案輔導，較為不足，建議可增加上放學時段的查察，加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。

(6) 為維護學生穿越環校道路之通行安全，建議於機車停車場穿越環校道路處、教室與籃球場間之穿越處，增加漆會枕木紋穿越道標線，以約束固定穿越動線，並提醒車輛駕駛人注意。

（九） 臺中市市立大里高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於大里區國中路365號，校門臨國中路為雙向二車道，往東接大衛路及東里路，往西接夏元街及爽文路，校門前有3、23、59、132及283號公車停靠，除學校側圍牆邊有人行道外，其餘路面並無具體人行道設施。上放學期間週邊道路交通流量大，除校門外於大里街口、大衛路及東里路口，派有交通導護志工協助維護上放學安全。為一所市立普通完全中學，現有教職員132人，高中部學生778人、國中部學生528人，師生上學搭乘公車客運405人(30.0%)，家長汽車接送230人、機車接送202人，合計432人(32.0%)，駕駛汽車81人(6.0%)，騎乘機車40人(3.0%)，騎乘自行車148人(11.0%)，步行243人(18.0%)。校內規劃有汽車停車位?個，機車停車位?個，自行車停車位?個。

2. 訪視所見特色

(1) 能依照校園週邊道路及交通流量特性，分別設置機車及汽車之家長接送區，也積極改善學生通學環境，針對公車站牌鄰近校門口，於上放學期間造成道路阻塞狀況，以調整公車站牌及停車位方式提出改善方案。

(2) 利用學生朝會、教職員會議、家長親職座談、寒暑假聯繫函、專家來校等時機進行交通安全教育，配合校區主題文化走廊、影音播放系統進行宣導。

(3) 三鐵小旅行係學校所發展具特色的活動課程，結合鐵道、鐵馬、鐵腿等運具進行主題旅遊，配合交通安全相關知識及技能的課程，如安全帽功能、腳踏車功能、騎乘安全姿勢等，貼近學生生活經驗，提升學習效果。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 訪視案卷的陳列，應依照訪視項目所提示的內容呈現佐證資料，例如計畫內容、會議紀錄、學習日程表、活動照片、學習回饋單、教案規劃等適當形式對應給分準則，以便於評估作業。書面資料大多以照片呈現，對於執行過程欠缺完整，如果上述內容採統合式主題進行活動，則應適當標註，以利迅速呈現學校的成果，建議在資料整理時，按計畫、執行、成果等順序，並參酌訪視項目逐次裝訂成冊為妥。

(2) 因校園建物空間分布特性，校內人車動線規劃存有潛在衝突，除應適當的警示、引導設施外，上放學期間可藉由導護或錯開時間方式管制引導；目前學校有校舍改建工程進行，除應有具體的安全維護措施外，長遠計應考慮整體動線調整，適度區隔教學區、活動區、停車區；另部分標線漆繪與道路交通標誌標線號誌設置規則不符，建議修正調整。

(3) 自行車停車棚，學生通學自行車發現有7部裝有火箭筒，另有部分缺車尾

反光片或車尾燈，建議學校加強宣導要求，以維學生騎乘安全。

(4) 校門前有3、23、59、132及283號等5路公車停靠，學校屬社區型完全中學，家長汽機車接送比例較高，計有432人(32.0%)，建議加強與公車業者聯繫，針對上放學時段彈性調整運班次，藉以滿足學生搭乘需求，提升大眾運輸工具使用比率，降低對當地交通衝擊與負荷。

（十） 彰化縣國立員林崇實高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於員林市育英路103號，地處市中心區，校門臨育英路，北側為和平東街、東側為林森路、南側為正興街，校地方正，均為雙向兩車道，林森路學校側圍牆邊有人行道，進出交通方便。緊鄰員林市公所，離員林車站步行約6分鐘，鄰近有大同國中、員林國小。學生上學由育英路大門進入學校、家長接送區規劃於育英路大門兩側或正興街、和平東街與育英路路口，下車後經由大門進入學校，騎乘腳踏車、機車由正興街南側門進入學校，搭乘大眾交通工具學生下車後由大門口兩側進入學校；放學學生出大門左轉後沿著學校人行道(不經過馬路)或右轉至家長接送區，騎乘腳踏車、機車由南側門教官及糾察隊導護放學，搭乘大眾交通工具、步行學生由大門教官及糾察隊導護過育英路後放學。為一所國立職業學校，現有教職員145人，學生1,335人，學生上學搭乘公車客運256人、火車330人等大眾運輸共有586人(43.8%)，家長汽車接送55人、機車接送119人，共計174人(13.0%)，騎乘機車92人(6.9%)，騎乘自行車294人(22.0%)，步行193人(14.4%)。校內規劃有汽車停車位117個，機車停車位160個，自行車停車位308個。

2. 訪視所見特色

(1) 學校利用朝會、集會、聯課活動、友善校園週、新生訓練、親職座談等對師生宣導交通安全，也協請校外單位如警察局、鄰近學校教官、消防隊、創世基金會、監理站等入校配合宣導，使學生能廣泛接觸，積極作為值得肯定。

(2) 能運用科技發展作業平臺，利用社群通訊溝通形式發展如「友善校園反霸凌85885」的app，建置最新消息、電子報、圖書資訊、交通指引、緊急通報、校園導覽等功能，納入交通安全宣導及通報，使學生容易接觸及反映意見，值得其他學校參考。

(3) 室內空間設計科學生及老師創作一系列交通安全宣導海報，參加交通安全教育海報比賽作品成熟成果豐碩，主題突出表現方式專業，是融入學科教學的良好範例。室內空調科亦能利用科內既有器具組成作品參加校外比賽，值得持續導引學生投入創意，科展成果豐碩，結合交通安全教育意涵，具創新性。

(4) 學校設計大型交通安全宣導海報，結合環境布置，並將交通安全四大守則加以演繹，除能提醒交通安全，發揮實質之教育功能，亦兼顧美化環境。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 學校有超過半數以上的學生必須走路出校門，有步行、搭火車或搭公車，但校門口卻沒有一條可供學生通行的安全廊道，對學生上放學有潛在的危害，育英路學校側圍牆邊設有植栽花圃，因育英路雙向兩車道並無人行道，為顧及學生上放學通行安全庇護，及社區民眾行的安全，建議學校可起示範作用考慮將植栽花移置作為人行道空間，協請縣府協助設置，短期間可以考慮將育英路路邊停車格塗銷，規畫標線型人行道，供行人往來行走藉以維護行的安全。

(2) 自行車停車棚，學生通學自行車發現有2部裝有火箭筒，另有部分缺車尾反光片或車尾燈，建議學校加強宣導以維騎乘安全；汽車停車場垂直停車部分車輛未將車頭朝外，平行停車位依順向停車，建議學校多從安全的角度加強宣導。

(3) 校園內人車動線規劃，應以校園平面圖繪製標示上、放學分開的人、車動線，以了解是否出現人、車動線潛在衝突問題，以妥善規劃校區內所需之交通控制作為。

(4) 106學年度通統計學生騎乘機車、自行車、電動自行車之交通事故頻傳，其中會集中在進修部學生，建議應針對此部分研擬強度較高之交通安全再教育(補救)計畫。

(5) 校門前交通號誌評為閃光方式運作，可請主管機關協助通學化設定，免除上放學期間手操燈之作為。

（十一） 南投縣國立南投高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南投市彰南路一段993號，校園北側、西側為三塊厝排水溝圍繞，南側則與民宅仳鄰，僅有西側大門緊臨彰南路，地處市中心鬧區，邇近縣政府、體育館、南投各客運總站、交通便利；附近學校有南投國小、南投國中、南崗國中、南投高中。學生多來自於南投、草屯及臺中市等，以搭乘交通車為主，為方便交通車進入校內停車場特增建後門提供進出，平時上、放學時間彰南路上人車來往流量大，由導護老師及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。為南投唯一純商科職業學校，現有教職員130人，日校學生927人、進修學校222人，學生上、放學搭乘校專車等大眾運輸574人(44.9%)，家長汽機車接送300人(23.5%)，駕駛汽車196人(15.3%)，騎乘機車48人(3.8%)，騎乘自行車32人(2.5%)，步行129人(10.1%)。校內規劃有汽車停車位200個，機車停車位50個，自行車停車位30個，於南崗路後校門內規畫有專車停車區。

2. 訪視所見特色

(1) 能向師生宣導校園改善交通安全環境情境計畫，對於執行工作如邀請校外講座、警察入校宣導、路老師、機車入校考照等，對全校師生進行滿意度調查，能使學校了解後續執行重點及強化目標，師生對於校園交通

安全整體表現，均給予相當高的評價。

(2) 英文、數學、地理、公民、國防等課程融入交通安全教育，教案清楚且有學習單，交通安全教育教學教案設計包括全民國防課程、地理課、公民與社會等，尤其地理課程講解隧道行車安全須知及大型車輛內輪差之重視學習單很具特色，更難能可貴的是能以問卷調查70位學生對教案設計的滿意度，顯示學校相當重視學生的學習回饋。

(3) 關心學生安全及殷切叮嚀，如福安基金會贈送全校騎自行車學生反光片，學校特製書包加裝反光條，宣導學生搭乘校專、班車需扣座位安全帶、嚴禁站立等交通安全教育之認知等，能關心「特教生」行的需求，規劃課程教導機車考照的內容。

(4) 規劃交通安全教育學習設施，校區設置交通安全情境教室、交通安全走廊、一年級教室交通安全學習角、交通安全網站及機車訓練場等，提供學生學習及教育訓練。

(5) 學校針對交通安全，能夠與其他兩所國中共同實施校際聯巡，除能給予兩所國中校外交通安全協助外，另交通安全服務隊支援南投國小之交通導護工作，除充分顯示學校對交通安全的重視外，也能推己及人服務其他社區學童。

(6) 將交通安全四大守則將以演繹，製作為大型海報於校園內張貼，發揮實質之教育功能，校園情境布置，多數海報圖片都是由學校師生共同創作。

(7) 資料整理逐項裝訂成冊相當不錯，交通常識測驗，融入教學有9科，多數都有學習單設計，並辦理交通安全教育測驗(抽測率超過5成)並統計學生易答錯之題目。

(8) 家長接送區規劃，除能將汽機車接送區分開，洽借三和里活動中心停車場做為使用汽車之家長接送區，顯見學校的交通安全的重視。

(9) 鼓勵學生創作發明，融入多項交通安全知識之GPS智慧輪椅發明獲得青少年發明競賽肯定。

(10) 每年辦理機車成年禮，愛校歌曲暨交通安全行動標號誌行動介紹競賽。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校門口路側停車規劃有點複雜，建議請縣府、校外會協助做整體規劃，必要時應將校門口行穿線塗銷，藉以增加儲車空間，以維交通安全與順暢。

(2) 自行車停車棚，未發現有裝火箭筒非常好，惟仍有少數缺車尾燈或反光片，建議請學校加強宣導要求。

(3) 校園內部分交通標線與法規不符，建議學校在繪製標線時，參照「道路交通標誌標線號誌設置規則」，避免發生混淆。

(4) 學生交通安全才藝競賽得獎作品，只做陳列展示蠻可惜，建議學校雖有舉辦書籤製作比賽，如能將才藝競賽得獎作品均加註作者班級姓名，製成書籤發給師生，或以大型帆布輸出製成大型掛圖，亦應加上作者，張

掛學校外牆或同學廊道牆上，除能因學生榮譽感而提高學生的參與，更能延伸交通安全宣導效果。

(5) 高中的學生已邁向成人之路，建議可以配合「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。

(6) 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。

(7) 從學生的交通安全相關競賽作品中，仍有部分對交通標誌號誌的認識不足，建議可以強化基礎概念，例如：標誌指的是牌面、標線指的是地面繪設的紅黃白線條、號誌指的是紅綠燈等；色彩紅色代表禁制或警告、橙色代表施工或交通受阻、黃色代表行車安全方向導引、藍色表示遵行、綠色表示地名方向里程指示、棕色表示觀光性質指引等。

（十二）臺南市市立大灣高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於永康區文賢街68巷1號，位處永康區大灣里的郊區邊陲，對外主要以西側8米寬的文賢街對外聯繫，其餘的都是鄉間4米產業道路，即便交通流量不大，但在上放學時段亦顯壅擠，為改善此一問題學校文賢路68巷於上學時段實施西向東單行，文賢路、大灣六街口設置行人專用時相保護學童穿越道路安全，並由教官配合導護義工協助維護同學上、放學安全。為一所市立普通完全中學，現有教職員195人，高中部學生726人、國中部學生1,506人，國中部學生上放學搭乘校專車有30人(2.0%)，搭乘公車客運18人(1.2%)，家長汽機車接送741人(49.2%)，騎乘自行車597人(38.4%)，步行138人(9.2%)；高中部學生上放學搭乘校專車有172人(23.7%)，搭乘公車客運45人、火車1人共46人(6.3%)搭乘大眾運輸，家長汽機車接送221人(30.4%)，騎乘機車32人(4.4%)，騎乘自行車231人(31.8%)，步行24人(3.3%)。校內規劃有汽車停車位199個，機車停車位165個，自行車停車位1,740個。

2. 訪視所見特色

(1) 主動積極改善校園週邊道路交通環境，包括文賢路68巷於上學時段實施西向東單行，文賢路、大灣六街口設置行人專用時相，保護學童穿越道路安全。

(2) 校規能配合交通安全規則及校園環境規範，如騎乘交通工具須戴安全帽，不得裝載，火箭筒及雙載，不得無照駕駛，不得於校內騎乘腳踏車

等規定，規勸不聽者將記警告處分，以求學生養成遵守交通規定及注意安全的習慣。

(3) 能在適當時機辦理交通安全宣導，如新生訓練時機、班親會、升旗、週會時間，中午吃飯時段播放交通安全教育影片，利用跑馬燈及學校週邊交安布條對家長、學生及社區民眾宣導行車安全教育及交通核心概念。

(4) 20位愛心媽媽編組成大灣高中志工團，和全校師長輪值擔任愛心交通導護，負責協助注意大灣六街及文賢街岔路口、側門、後門交通狀況，以補足行政人力缺口。另大灣派出所亦不定期至學校週邊協助引導上、放學交通及處理臨時突發事故，充分結合家長及社區資源維護學生通學安全。

(5) 提供車輛充足停放空間，停車地點區分教職員汽車、教職員機車、國中部腳踏車、高中部腳踏車、電動車、機車停車區，並提醒師生良好停車習慣。在教職員汽車停放區設立車頭朝外的立牌並發放「車頭朝外及勿隨意停車」勸導單輔助，建立教職同仁良好的停車習慣。

(6) 學校在校園情境布置能將學生海報競賽得獎作品，加上作者姓名，以大型帆布輸出張掛於校園廊柱，除具宣導效果外，亦能因看得見作者，而激發其他同學共同獲更加用心的參與，對提升交通安全助益頗大。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 文賢路、大灣六街口設置行人專用時相，並允許自行車於該時相內通行斜穿進入學校側門，作法值得鼓勵，惟行人專用時相依其管制要旨係專供行人使用，為符合法令現行交通法規規定，自行車必須下車牽行上行道，但此舉將影響路口行人專用時相的通行效率；或許轉變思維加掛自行車附牌，將行人專用時相修正為自行車與行人專用時相即可符合法令規定。

(2) 汽車停車照片所呈現，汽車停車未將車頭朝外，建議學校多從安全的角度加強宣導。

(3) 自行車及機車車棚清楚區分為國中生區及高中生區，設置完善以利管理，高中部未發現有裝火箭筒，不過發現有5部類競技型自行車，國中部更多，大概看了兩排就有15部之多，總體來看應該會更多，建議學校要加強要求宣導，必要時可以社團方式來輔導因勢利導，並協助保養檢修。

(4) 書面資料大多以照片呈現，對於執行過程欠缺完整，建議請學校在資料整理時，按計畫、執行、成果等順序，並參酌訪視項目逐次裝訂成冊為妥。

(5) 學校有開放學生申請使用電動自行車及機車作為通學交通工具，建議每學期定期實施交通安全講習，藉以提升交通安全。

(6) 學生於105至106學年度期間騎乘機車、自行車之交通事故頻傳，且呈現上升趨勢，建議應針對此部分研擬強度較高之交通安全再教育(補救)計畫。

（十三）臺南市國立臺南高級商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺南市南區健康路一段327號，校門臨健康路，西側有健康路一段333巷設有車庫側門，東側為南門路，鄰近學校有進學國小、大成國中、中山國中、家齊高中。南門路、健康路有完善的人行道，上學時段所有人員均由大門進入，為疏散校門口車流量，家長接送設立於南門路，下車後，步行由校門口進入，轉彎處則禁止停車，騎乘腳踏車、機車學生則由家齊高中校門口對面健康路一段333巷牽車進入車庫。並由教官室同仁配合交通服務隊同學導護，以維護同學上、放學安全。為一所國立職業學校，現有教職員184人，日校學生1,822人、進修學校191人，學生上、放學搭乘校公車客運936人(51.4%)，家長汽機車接送548人(30.1%)，騎乘機車25人(1.4%)，騎乘自行車212人(11.6%)，步行101人(5.5%)。校內規劃有汽車停車位86個，機車停車位109個，自行車停車位236個。

2. 訪視所見特色

(1) 能將交通安全教育融入多數教學活動，並有教案、學習單設計，包括體育、數學、計概、全民國防、英文、商業概論、廣科科展等，由廣科學生拍攝微電影「交安人生」、「糾察的一天」及資處科設計交通安全FLASH動畫等，充分發揮學生才藝及創意，增進學生的觀賞興趣，可做為學校後續宣導交通安全教材。

(2) 除辦理校內交通安全宣導多項活動及比賽外，每學年更擴大與校外東陽吳篙文教基金會合作辦理交通安全活動，邀請年度東陽交通大使到校做交通安全宣導並舉辦才藝競賽，優勝隊伍可參加全市及全國比賽。

(3) 交通安全服務隊，經嚴格選訓，除辦理交通安全校園連署宣導活動外，亦能進行社區服務及宣導，如社區打掃、交通安全大使宣導、彩繪安全帽、製作交安旗誌、自製交通服務隊卡通動漫、自行車社區宣導等，以多元活動向外擴展宣導成效。

(4) 設置交通安全教育多媒體教室，擺放各式各樣的交通安全相關書籍、剪報、光碟、教材等，提供學生使用；穿堂陳列交通安全宣導事項，並附QRcode作為互動連結擴大宣教；交通安全步道，設置雙語交通安全宣導看板；莊敬樓後方停車場增設最新機車考照場，供學生練習與辦理校內機車考照。

(5) 交通安全教室，設有3個專欄(交安Q&A、交安時事及祈福樹)，另由社團學生自製交通安全桌遊，除具創意且能達到宣導交安效果。

(6) 交通安全社針對招募後之新進人員，於訓練後經測驗合格後始能上線服務，作法甚佳。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 自行車室內停車場未發現有裝火箭筒情形，不過發現有5部類競技型自行車，建議請學校要加強要求宣導，必要時可以社團方式來輔導會更好。

(2) 人車動線規劃，針對行人、機車、汽車等分別製作路線示意圖，雖然蠻清楚詳細，不過較不易發現是否會有路線交織、衝突，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。

(3) 交通事故防制部分，只有輔導部分，防制效果較為不足，建議向轄區警方索取學區內交通事故資料時，要敘明路段、時段、車種及肇因等四項，予以分析，再據以向師生宣導，較能達到防制效果。

(4) 防止學生違規部分，學校只針對個案違規要求書寫違規自述，再予以輔導，較為不足，建議學校可增加上放學時段的查察，加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。

(5) 學校另有規劃設計新型機車考照模擬場，除可作為考照前訓練用外，亦提供監理站到校考照服務，另配合新考照制度交通法規教育，建議可針對尚未到達考照年齡同學，進行預儲式交通法規教育，在一年內考照可以折抵受訓時數。

（十四）桃園市市立內壢高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於內壢區成章四街120號，校門臨成章四街，南側成章一街，東側為成章三街，臨學校側圍牆邊均有完善的人行道系統，北側與社區民宅緊鄰，經由成章四街往東南走、連接中華路一段284巷可抵臺一省道(中華路)、臺鐵內壢火車站，鄰近有內壢國小。學生上、放學時段人、車分道，特於上、放學時，規劃「行人專用道」供學生進出行走，並由教官及警衛指揮，輔以交通錐、橫楨、禁停告示牌等交維器材，以落實人車分道動線，確維學生安全。為一所國立普通高中，現有教職員171人，學生2,268人，學生上學搭乘校專車有1,287人(53.7%)，搭乘火車682人(28.5%)，家長汽車接送95人，機車接送102人，共計197人(8.2%)，騎乘自行車90人(4.0%)，步行136人(5.7%)。校內規劃有汽車停車位103個，機車停車位76個，自行車停車位206個。

2. 訪視所見特色

(1) 學校對於近兩年所發生的學生交通事故共7件，均逐案予以分析，找出發生原因及後續作為，對學生發生交通事故案件能進行詳細記錄，包括發生時間、發生地點、交通事故肇因等，並針對每件案件進行危險因素分析與檢討，訂有後續作為加以改善，輔導作為值得肯定。

(2) 發展本校交通安全學習教材，如交通安全大富翁遊戲，應用在課程遊戲活動及桌遊等，引發學生學習興趣，現場觀察學生投入熱烈，能從中學習交通違規行為的態樣，活動規劃具有創意。

(3) 學校相當用心的規劃，也讓我們看到學校用心的成果，共有4個交安宣導站(交安我最讚、交安期末考、交安直達車、交安工作坊)，其中較具特色，應該是交安直達車，場景投其所好(神隱少女列車)，更有貼心服務，學生自行開發(學生專車動態查詢系統)APP，非常好。

(4) 學校能與中壢監理站及立青駕訓班合作規劃交通安全活動，如現場勘查的第二站活動(交安期末考)，內容包括利用機車路考模擬場地教導學生考照，辦理交通安全成年禮活動；大型車輛於校園內停放，布置內輪差的範圍、教導學生大客車的逃生演練及試坐駕駛位置瞭解視野死角等，使學生能從中體驗各項交通安全技巧及知識，活動規劃內容值得其他學校參考應用。

(5) 輔導學生依據興趣及專長，如美術班及資訊專長學生，設計交通安全體驗專區及應用工具，如走廊設置交通安全直達車、專車鬥陣行，以追蹤專車位置等，所設計的作品具藝術性及實用性，亦能提高交通安全作品的親和力。

(6) 學校很有特色的融入課程，表演藝術課程(行為藝術創作企畫書)，由參與班級提出，課程除提示創作規範，其餘均由學生自行完成(含訂定作品名稱及內容等)，非常務實。

(7) 學校有提列6處危險路段(口)，除有分析危險因素及改善方法外，較具特色，有針對通行學生實施調查、分析，瞭解學生對危險的感知，相當不錯，也值得提供他校參考學習。

(8) 以實驗組、對照組的方式進行交通安全教育之前後教學成效評估，結果證實的確有提升學生對交通安全知識之認知。

(9) 學生居住地點調查結果清楚，據之作為擬訂專車化公車之行駛路線，方便學生上下學。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 創新作法二，其中的機車模擬考照場地圖，右上角，兩段式左轉三色號誌燈號排列與地毯中的燈號排列是不相符，槽化標線繪製建議應參考道路交通標誌標線號誌設置規則。

(2) 應清楚標示地下停車場之不同車輛停放區域及進出動線，以利行人出入路線標示，以維護使用者安全；繪製校區內之各式運具及行人動線圖，以了解是否出現動線衝突問題，以妥善規劃校區內所需之交通控制作為。

(3) 學校有製作交通標誌大型掛圖，顯見學校對交通安全教育的用心，不過可能是標誌宣導較容易，就忽略了標線，其實標線常常是用路人接觸較多，因此也建議學校能加強標線的宣導教育。

(4) 鼓勵學生成立交通安全相關社團，多數學校都侷限在交通的名稱上，較狹隘，建議可就現有較熱門社團加以輔導參與交通安全宣導等，較務實，推動上較可行，可避免流於形式，無疾而終。

(5) 防止學生違規部分，學校除安排機動巡查違規，亦有實施交通違規宣導，並對違規事件予以分析，計有118件交通違規，其中不走人行道35件最高，其次是紅燈穿越道路23件，再其次是穿越平交道20件，但仍顯不足，建議學校可增加上放學時段的查察、登記，將資料加以分析整理，找出違規趨勢，再據以重點輔導，如此教育效果應較佳。

（十五）桃園市市立壽山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於龜山區大同路23號，校門臨大同路，北側有中和路，南側有自強東路，東側有自強東路150巷，主要以大同路、自強東路對外聯絡臺一省道(萬壽路)，學校四週有完善的人行步道系統。鄰近有龜山國小、新路國小、龜山國中。進出方便，惟上放學期間週邊道路交通流量大。為一所市立普通高中，現有教職員176人，學生1,999人，學生上學搭乘校專車有1,209人(60.3%)，搭乘公車客運87人、火車16人等大眾運輸共有103人(5.1%)，家長汽車接送195人，機車接送153人，共計348人(8.2%)，騎乘機車9人(0.4%)，騎乘自行車87人(4.3%)，步行248人(12.4%)。校內規劃有汽車停車位87個，機車停車位143個，自行車停車位60個。

2. 訪視所見特色

(1) 學校能依據SWOT分析學生通學環境、學生學習、資源整合等，瞭解校本特性及限制，據以擬定各項因應策略，系統性的處理交通安全問題。

(2) 依學生居住地點調查結果，排定專車行駛路線，妥適規劃停放7線之專車化公車於校內固定位置，其餘7線專車化公車則停放於大同路側，提供學生方便搭乘，編排上車路隊有秩序，也使學生節省轉車成本，並減少專車停放對附近道路容量的衝擊。

(3) 對於騎乘自行車學生舉辦安全講習，並針對欲騎自行車到校學生辦理學科及術科考驗，通過之後才同意學生騎乘自行車，能提升學生對騎車安全性的重視。

(4) 家長接送區規劃能夠遠離學校大門，相當不錯，也顯示學校對交通安全的重視。

(5) 學生通學自行車，未發現有加裝火箭筒，蠻多自行車都有加裝警示鈴鐺。

(6) 學校與銘傳大學商設系合作，以畢業專題的方式製作車禍處理SOP大型掛圖及機車騎士安全騎乘漫畫，提供師生瞭解處理程序。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 大同路、中興路口，目前行穿線及人行道工程，對交通安全仍有些許衝擊，建議行穿線是否保留與中興路、大同路人行道連結，同時大同路人行道地下管線預留管，配合行穿線修正並整平，以維交通安全。另大同路學校側的路側電桿，其設置位置影響車輛停靠入路邊，建議遷移地下化。

(2) 自行車停車場出入口屬陡坡，學校雖在車道鋪面做了防滑處理，不過還是蠻危險，建議將來做改善時，可比照火車站自行車進出月臺車道模式。

(3) 資料整理有些凌亂，不易查閱，建議請學校在整理書面資料時，應按自評表所定項目逐次整理為妥。

(4) 學校所填寫之績優學校評選報告表，不應以照片截圖的方式來繕寫，建

議要以文字的方式書寫之。

(5) 校園內人車動線規劃，都以照片呈現，欠缺路線指引與分道功能，建議以校園平面圖加繪路線指引，再輔以文字說明，效果應該更好。

(6) 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(例如選擇題，穿越道路的正確方法、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。

（十六）臺北市私立衛理女子高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於士林區至善路二段321號，校門臨至善路，依山坡而興建，利用操場下方興建停車場，多數車輛直接進入停車場，將進入校園車輛降到最少，盡量達到人車分道、分離。雖位處市郊但交通仍屬便利，週間學生住宿學校，交通危害降低。實施學生導護等措施，以維護同學上、放學安全。為一所私立普通完全中學，現有教職員132人，高中部學生557人、國中部學生746人，週間學生上學搭乘公車409人(31.4%)，家長汽車接送862人，機車接送26人，計888人(68.2%)，步行6人(0.5%)週末放學家長接送學生超過一半改搭公車離開學校。校內規劃有汽車停車位105個，機車停車位34個，自行車停車位20個。

2. 訪視所見特色

(1) 家長會對於學校的交通安全設施投注相當大的資源，105年學度來自家長的特別捐款即達50萬，改善如校門燈光、增加紅外線感應控制車輛進出、水溝加蓋等，提升學生通學時的安全。學校的交通安全委員會有堅強的顧問群，廣聘各界專業人士擔任，顯見學校對交通安全的重視，亦能邀請學有專長的家長到校進行交通安全觀念的宣導，形成教學上的良好互動關係。

(2) 學校大門口處於危險路段，學校為提升交通安全做的蠻多，諸如：建議增設號誌、標線、測速照相，以及在路側添購爆閃警示燈，提醒用路人注意減速等，進出校門確實落實人車分離，充分展現學校對交通安全的重視。

(3) 在國中及高中的學科進行交通領域的教學融入，如國文的文章閱讀、英文的短劇、數學的車輛盲區內輪差、交通號誌穿越時間、生物的色盲影響、理化的慣性作用及加速度、安全氣囊、地科的防災、公民的法律應用、體育的舞蹈、球類比賽、自行車課程等，使學生能接觸生活上的交通問題，學習如何處理，幾乎各科均編有教案，且內容都蠻生活化，均附有學習單。

(4) 由製作短片蕭媽媽「為愛而行」的故事為起點，在多項活動加入關心交通安全的議題，像是海外教育旅行、牌卡遊戲了解不同國家的交通管制

方式，在聖誕節到鄰近的故宮進行交通安全快閃宣導，邀請舉重選手郭婷淳到校宣導交通安全，由高三學姊們設計校內交通安全布置及遊戲關卡等，充分結合師生的才藝，發揮創意的宣導效果。

(5) 能與鄰近學校的故宮合作，上午時間利用故宮大門前的廣場做為家長的接送區，使學生能利用人行道走一段路進學校，是與社區合作並促進家長及學生上學方便的成功案例。

(6) 學生自製的教具：連鎖反應，將學校大門口各種交通危險狀況，透過教具呈現，讓學生對校門口的危險狀況更加深刻。

(7) 校園針對交通安全教育有相當多之情境布置(衛理隧道、龍貓公車站牌、交通一點通等)，文化走廊設置交通安全大富翁等遊戲，透過寓教於樂提高學生學習興趣，也提高交通安全教育效果。

(8) 學生週間住宿學校，週末放學爭取首都客運於放學時段，派專車接送學生至捷運站，紓解學生上下學人潮與進出車輛。

(9) 以書院的方式，由高年級學生設計安全號誌猜一猜活動(集點卡、扭蛋機)、交通安全學習單(戳戳樂)及交通安全九宮格，給低年級的學生學習。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 至善路三段往二段下山方向，因下坡車輛行駛速度偏快，除責成交通警察大隊加強速率執法外，建議應思考藉由邊坡植披改善景觀、改變道路意象，來改變車輛駕駛交通行為，亦可提升社區價值。前方還有至善國中，對整體社區行車安全將更大貢獻，亦可提升鄰里景觀改造意願。

(2) 校門口至善路行人穿越道標線漆繪位置變動後，號誌燈桿建議應配合遷移，營持續督促交通局協助。

(3) 高中階段有關交通方面的情境、知識及題目，相較於國中階段所做的融入來的較少，有關速度、動量、煞車距離等，可以設計成生活化的題目讓學生學習。

（十七）臺北市私立開南高級商工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於中正區濟南路一段6號，北側面臨濟南路，東側為林森南路，南側為徐州路，西側則為中央部會機關，位處臺北市中心區，週邊道路有良好的行步道系統，搭乘公車、捷運、UBike都很方便。鄰近屬中央政府機關辦公區，學生上放學進出校門，依課程區分時段放學，平時由大門進出，如遇特殊狀況或統一集合放學，則視情形開啟側門或後門實施放學，學生出校門後，走兩側人行道及行人穿越道過馬路。家長接送區位於林森南路側停車格，下車後沿人行道步行至大門。為一所私立綜合高中，現有教職員111人，日校學生1,339人、進修學校23人，學生上、放學搭乘公車客運(399人)、捷運(821人)等大眾運輸1,220人(89.6%)，家長汽機車接送72人(5.3%)，騎乘機車33人(2.4%)，騎乘自行車15人(1.1%)，步行22人(1.6%)。校內規劃有汽車停車位45個由徐州路側門進出。

2. 訪視所見特色

(1) 學務處發行的宣導內容，如行人行走注意事項、機車防禦教戰守則、安全開門的五步驟等，能列出如何操作的具體步驟及用路技巧，且觀光科學生參與交通情境走廊的說明，能針對四大交通安全守則下的作法，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，對學生進行宣導，使學生可以在生活可以直接應用安全技巧及作法，值得肯定。

(2) 汽車科教室所擁有的模擬駕駛設備，可以讓國中及高中學生察覺在車輛內對於不同環境及氣候對於行車視野的影響，同時藉由操控瞭解行車時的操作限制，藉由體驗式的教學方式，使學生對於行走時所面臨的危險能更加認識，進而提升學習的興趣及效果。

(3) 能對學校內的中正社區大學上課民眾進行如老人交通安全講座、機車防衛駕駛及穿越道路講座、高齡者搭乘交通工具應注意事項，同時對於身障的民眾能積極改善社區大學的停車、教室環境、陪伴服務等，使來校學習的民眾擁有無障礙的學習環境，學校真正落實推廣社區交通安全宣導及環境改善工作，值得其他學校參考學習。

(4) 「創意與思考」課程推動交通安全創意研發，引導學生發掘交通安全問題，思考如何解決並設計如導盲斑馬線、多功能安全帽、行車警速器、阻止闖紅燈之柵欄系統等，作品能參與世界競賽屢獲獎項，亦有專利認證。後續若能持續引導學生依照科別專長投入交通安全產品的市場化，亦能使學校、學生及我國道路環境均有所助益。

(5) 學校位於立法院旁，每逢陳抗活動時學生須面對通學路線臨時性的變動，老師及校安人員能利用網路社群、簡訊及電話預先通知學生，並於學生下車之路線上安排人員引導順利進入校園，師生備極辛苦。

(6) 使用電動車讓學生體驗騎乘機車的感受，模擬駕駛教室，讓學生體驗駕駛情境，A柱視覺死角及不同速度下之視野大小變化，對交通安全教育相當有助益。

(7) 融入教學，計有：國文、英文、數學、健護、廣設、汽車、餐飲、觀光等8科均有設計教案及學習單，也顯見學校對交通安全教育的落實與重視。

(8) 創發教室展示學生對交通安全激發的創意，也能看到學生們發現導致交通事故的因素，這對交通安全助益頗大；交通安全資源中心，由同學解說道路上各類用路人路權及應注意事項，透過同儕的介紹，接受度更好，達到學系效果。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 校門口家長接送區雖已移至林森南路，但因為機車機動性高、汽車死角多，汽機車接送區混在一起，易發生碰撞意外，建議能將汽機車接送區分開設置更為妥適。

(2) 學校有將學生創意繪畫競賽得獎作品展示，惟只做陳列展示，蠻可惜，

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

(3) 交通安全情境走廊，由兩位觀光科學生介紹、解說，從大家一起來找碴、到認識交通標誌、交通安全四守則等，做了很詳盡解說，建議錄製為數位影像，在情境走廊對在校通學訪客播放宣導。

(4) 由臺北市警方針對18歲以下學生每月校外執法的統計，開南學校無照騎乘機車的學生件數偏高。大臺北地區的公共運輸系統普及率高，應針對無照騎乘機車的學生進行瞭解及勸導，並導引學生進入考照學習的階段，提供對於危險察覺、體能限制性的知識來源，以減少無照騎乘機車的風險。

(5) 委員會成員應該多元，分工應更完整。建議可以導入更多的教師資源進行教案設計或參與融入式教學，勿僅停留於教學設備建置、活動宣傳等層次。

（十八）新北市市立林口高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於林口區仁愛路2段173號，大門朝北臨仁愛路，東側為四維路屬社區道路，西側與國宅社區相鄰，南側則為邊坡，出入主要藉由仁愛路往西連接文化一路對外聯絡，上放學期間社區居民出入頻繁交通流量大。為一所市立普通高中，現有教職員132人，學生1,696人，學生上學搭乘校專車有179人(10.6%)，搭乘公車客運889人(52.4%)，家長汽機車接送159人(9.4%)，騎自行車12人(0.7%)，步行457人(26.9%)。校內規劃有汽車停車位144個，機車停車位32個，自行車停車位38個。

2. 訪視所見特色

(1) 設立交通服務隊社團，除定期訓練於學校附近重要路口協助交通管制外，亦能參與社區交通安全服務工作，服務隊學生參加世大運警察交通志工及遊行活動或刊登林口城市報，擴大推展教育理念。

(2) 能利用社群、網站吸引學生關注：建置交通安全教育網站成立「交通安全我最行社群」粉絲專業，每月定期更新；也策辦交通安全教育「交通安全我最行－粉絲專業成立大會」，除支持國防多元活動外，也推動交通安全教育。學校網頁也連結「168交通安全入口網」，提供師生家長接觸資訊的管道。

(3) 將「守護終身交通安全教育觀念的4守則」以海報輸出方式張貼於學生經過的走廊，除了守則的口訣外，每個守則之下都有各項觀念及舉例，能使學生在觀看後可以思考不同情境的處理原則。

(4) 校方能針對無照駕駛機車、未戴安全帽及改裝自行車的學生進行規勸及輔導，並結合員警入校進行機車、自行車違規改裝的聯合檢查，顯示學

校導正學生違規的決心及努力。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 書面資料大多以照片呈現，對於執行過程欠缺完整，建議，請學校在資料整理時，按計畫、執行、成果等順序，並參酌訪視項目逐次裝訂成冊為妥。

(2) 學校地下停車場，規劃得蠻不錯，汽車、機車、自行車都規劃進來，較可惜，汽車停車仍有車頭未朝外，建議請學校多從安全角度加強宣導。進出匝道坡度對機車及單車而言，坡度較陡，應加註警語，以提醒用路人注意。

(3) 學校雖只有159位學生是由家長接送，惟學校並未明確規劃家長接送區，建議儘可能將汽機車接送分開設置，汽、機車應規劃在不同路線(段)，避免因汽車死角多、機車機動性高，兩種車在同一路線、路段易發生碰撞。

（十九）新北市市立泰山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於泰山區辭修路7號，校門朝北臨辭修路，接明志路往北再銜接泰林路，往北到五股、八里、淡水、蘆洲、三重，往東到新莊、板橋，往南到新莊、樹林，鄰近有同榮國小、泰山國小。明志路路幅小上放學期間週邊道路交通流量大。為一所市立普通高中，現有教職員194人，日校學生2,126人、進修學校191人，日校學生上、放學搭乘公車客運(1,467人)、捷運(64人)等大眾運輸1,531人(72.0%)，家長汽車接送85人，機車接送106人，計有191人(9.0%)，騎乘機車42人(2.0%)，騎乘自行車64人(3.0%)，步行298人(14.0%)。進修學校學生上放學搭乘公車客運115人(60.2%)，家長汽車接送10人，機車接送15人，計有25人(13.1%)，騎乘機車6人(3.1%)，騎乘自行車17人(8.0%)，步行28人(14.7%)。校內規劃有汽車停車位36個，機車停車位188個，自行車停車位40個。

2. 訪視所見特色

(1) 學校能依據SWOTS分析社區參與、地方資源、教學資源及教師、行政人員、學生、校外交通環境、校內環境等構面，瞭解校本特性及限制，分析內容十分詳實，據以擬定各項因應策略，系統性的處理交通安全問題，值得其他學校參考。

(2) 統計近三年交通安全事故，依照年級、上放學階段、使用交通工具及發生月份等多個類別，能完整呈現事故的特性，在發掘原因後結合與轄區員警的校外安全巡查及校內宣教等，形成研擬對策的良好流程。

(3) 鼓勵以取得駕照之學生主動申請校園停車，相當不錯，也值得提供他校參考學習。

(4) 善用學校的科系專長，暑假期間的技職體驗營融入汽機車及自行車機械原理講解實作，並鼓勵學生參加科展，榮獲新北市105學年度學科展甲等殊榮，作品「智慧型公車站牌－從此等車不焦慮」，呈現學生具有專業

及技術的研究能力。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 書面資料大多以照片呈現，對於執行過程欠缺完整，建議請學校在資料整理時，按計畫、執行、成果等順序，並參酌訪視項目逐次裝訂成冊為妥。

(2) 自行車停車場，發現1部場地車，這種車屬運動器材而非交通工具，建議學校應加強要求勸導，以維護交通安全。

(3) 機車車棚發現有2部缺照後鏡，另有1部電動腳踏車一缺後照鏡，建議學校應加強要求，因為後照鏡與行車安全息息相關。

(4) 汽車停車，校園內汽車停車仍有部分停車車頭未朝前，建議學校多從安全的角度加強宣導。

(5) 學校雖有統計104~106年學生交通事故發生數(104年4件、105年7件、106年9件,其中104、105各發生1件A1)，有部分學生騎乘機車發生意外，建議增加對學生機車安全的宣導及活動，包括：

1) 邀請如山葉崇學基金會入校做宣導，教導學生騎乘技巧、防衛駕駛觀念及生心理的狀態等，以體驗的方式較能吸引學生學習。

2）結合學校科系專長，如汽車科，擴大技職體驗營的實施時機及對象，教導學生機車的機械原理及檢修常識。

3）讓學生對學生宣導,請高三已通過考試的學生利用學校可利用的空間進行情境布置、遊戲設計、闖關挑戰、拍攝微電影、戲劇等方式，以關心學弟妹的心態，結合注意交通危險情境、如何處理應變等內容，使師生都能共同學習。

四、結語

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

高中職學校交通安全維護與交通安全教育推廣,是學校整個行政團隊努力的成果，當然也要有地方教育、交通等相關主管單位協助支持，而具體的工作近行

主要仰賴學務同仁與教官之推動，除了致力於校園週遭硬體環境安全改善外，當然還需要在正常教學的課程融入、引進相關社會資源，擴大學生參與體現。今年高中組的訪視工作，規劃初期在日程安排因各校活動、工作負荷的牽絆下終於順利排定，也在各位訪視委員的辛勞與認真的付出全程參與下圓滿完成，國立南投高級商業職業學校、桃園市立內壢高級中學、臺北市立私立衛理女子高級中學，經訪視以組織健全、計畫落實、各項備評資料完備、積極改善校園週邊交通安全環境、充分掌握學生上放學動態、情境教育布設、多元活潑全面積極推動交通安教育動活、確實融入教學設計、社區推廣、學校與主管機關經營合作之特色，除讓學生積極參與外，更能推廣服務鄰近相學校、社區、民眾，擴大影響層面遍及社會教育、家庭教育，表現出眾獲得推薦金安獎表揚。其他未能得獎的學校，在訪視過程我們也看到您對工作的投入，守護著學生上放學的交通安全，為學生創造更優質學習環境，您默默的付出、辛苦的耕耘，維護了更多學校師生的生命安全。我們要藉助多數人的雙手給您鼓勵加油，並透過訪視工作讓您的寶貴推動經驗與成果分享給所有關心、致力於交通安全教育工作的每一個夥伴，同時也將發現的問題迅速尋求適當的改善，使交通安全工作到達另一個理想境界，而挽回更多的寶貴生命。

五、高中組訪視照片

<table>
<tr>
<td>
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td>人行道與上課期間車輛管制標線
臺北市私立衛理女中</td>
<td>交通知識問答一點通
臺北市私立衛理女中</td>
</tr>
<tr>
<td>
八年級理化—酸鹼中和
（破解廣告迷思：喝養生酒不算酒駕？）
交通安全融入理化教學 學習單 8年___班___號，姓名:_____
一、關於交通安全—填充、簡答題
1. Ford臺灣總代理福特六和在2017年4月7日於官方網站發布公告，由於旗下Ford Kuga搭載1.6L GTDi汽油引擎的車款可能因為冷卻系統散熱不完全，導致汽缸蓋局部過熱，在極端情形下可能造成引擎室起火…，<u>**今假設車子真的起火**</u>，可以用_____減火器撲滅火源，該滅火器的主要成分是_____(化學式:_____)，<u>**受熱時會產生二氧化碳**</u>來滅火。
2. 現代人重視養生，有廠商就打出噱頭，標榜酒也有鹼性的，而且喝起來比一般的酒，還要養生環能改善體質，甚至用電燈泡來通電，表示能亮起來，就是代表鹼性。所以，為了避免疲勞開車，可以飲用這種養生的鹼性酒，使體力快速回復。
(1)酒多為____性
(2)對該養生酒水溶液通電，<u>**電燈泡能亮起來**</u>，就是代表鹼性。這句話一定是正確的嗎?_____
_____
(3)<u>**喝養生酒就不會累，不會醉，所以可以酒後開車?**</u>_____
3. 過去農民收割後，會把乾枯的稻草用火燒掉，一方面是覺得用火燒方便省時，另一方面覺得燒完稻草後的灰燼，有利土壤改善；但專家表示，這種觀念根本大錯特錯，燒稻草不僅無助改善土質，更會造成空氣汙染，百害無一利，民眾的觀念應該要與時俱進。....
2017-06-30 15:51 聯合晚報 記者彭宣雅／台北報導
根據上文，傳統上認為土壤皆被雨水所_____，所以需要燒稻草後的草木灰_____(化學式)來_____土壤，但是，在行車視線影響以及 PM2.5 對人體傷害的考量下，真的應該以掩埋並加入酵素來分解稻草梗才是正確的觀念。</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>酸鹼中和與酒駕之融入教學
臺北市私立衛理女中</td>
<td>交通標誌猜一猜活動
臺北市私立衛理女中</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>四大守則推廣
臺北市私立衛理女中</td><td>衛理隧道-龍貓列車
臺北市私立衛理女中</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>交安期末考-機車路考模擬訓練
桃園市市立內壢高中</td><td>交安直達車
桃園市市立內壢高中</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>桌遊也可以交通
桃園市市立內壢高中</td><td>桌遊也可以交通
桃園市市立內壢高中</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>交安期末考-機車路考模擬訓練
桃園市市立內壢高中</td><td>車棚彩繪
南投縣國立南投高商</td></tr>
</table>

	
創新發明-智慧型輪椅 南投縣國立南投高商	交通安全標號誌創意競賽 南投縣國立南投高商
	
用路人保平安三部曲-自創宣導教材 南投縣國立南投高商	多一層保障-警示再警示 南投縣國立南投高商

捌、國民中學訪視報告

撰稿人：曾平毅

一、前言

本年（一O七年）交通安全教育訪視，由教育部和交通部共同推動，本組(國民中學組)由教育部聘請以下 11 位國內交通、教育及相關學門之學者、專家擔任訪視委員，並由中央警察大學交通學系曾教授平毅兼任召集人：

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

本年國中組之訪視工作，共訪視 26 所學校（含 6 個直轄市各 2 校，其他各縣市皆為 1 校），訪視日期於 3 月 19 日至 6 月 1 日期間，完成所有學校之實地訪視行程。部分訪視學校之地點距離較偏遠，班級數與學生數較少，校方人力較為吃緊，難以負荷接駁訪視委員的工作，今年度已經視狀況自行安排委員的接駁事宜。

訪視項目含四大部分，依序為：(一)組織、計畫與宣導，(二)教學與活動，(三)交通安全與輔導，及(四)創新與重大成效。訪視當日由訪視委員前往各受評學校進行實地訪視；每校訪評時間以三小時為原則。訪視學校時，先由受評學校主管致詞，並介紹校內相關單位負責人員及列席之校外人士；其次，由訪視小組之召集人致詞及說明訪視程序及相關事宜，介紹訪視委員、助理人員。然後依序進行學校簡報，實地勘察交通安全教育設施，校區環境；查閱訪視書面資料；進行師生晤談，教師部分，以及最後的綜合座談。其中教師訪談部分，歡迎所有沒課的老師、導護志工、教育伙伴們共同參與，由訪視委員與大家互動，以期了解受評學校之交安教學、宣導和學生安全導護的實施情形，同時傳導交通部推動之第 12 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」的交通安全教育四項守則：(1)你看得見我，我看得見你；(2)安全空間，不做沒有絕對把握的交通行為；(3)利他的用路觀，不要影響別人的安全；(4)防衛兼備，防止事故發生，不要讓自己成為事故的受害者。學生訪談部分，採隨機抽訪約 20~30 位七、八年級的學生，以了解各校實施交安教學、宣導及維護學生交通安全之狀況。最後面的綜合座談，由到訪之訪視委員分別提出學校實施交通安全教育的特色或優點，以及改進意見或建議事項，提供受評學校在擬定交通安全教育的方針或設施的考量。

二、106學年度訪視委員總評意見

(一) 訪視所見特色與優點

1. 今(107)年度國中組的委員均非常感謝所有受訪國中的用心與資源投入，也非常感謝受訪學校與教育主管單位均能依據計畫之規劃內容來執行與協助各項工作，得以順利完成今年度的現場訪視工作。今(107)年度搭配著訪視行程所進行的學生與學校幹部「問卷調查」，也很感謝各學校的配合。
2. 今(107)年度約七至八成之國中將交通部與教育部共同推動的交通安全四守則，納入各項的交通安全教育與活動，更有一些學校能精簡為顯明易懂的用詞，例如『看見彼此　安全空間　利他用路　防衛兼備』等。但仍有少部分縣市的受訪學校對於四守則沒有相關的應用與納入教學、活動當中。
3. 各國中對於學生使用自行車的管理方式大不相同，有嚴格禁止使用者，亦有特許使用或鼓勵使用自行車者，主要與學校的地理位置有關，但與學校辦理自行車考照活動的關係似無直接相關。換言之，學校辦理自行車考照之態度，常比較傾向於活動辦理，與交通教學之目的有些落差。較特殊的有臺南市安平國中特別教導「雨天騎車注意事項」，臺南市後壁國中對於學生自行車是否具備安全配備，除了定期檢查自行車須有前後燈、側反光片、煞車設備，不可裝有火箭筒、牛角、車前飲料架外，更讓騎行自行車的學生達到 100% 戴安全帽的好習慣。嘉義市蘭潭國中更要求學生牽行自行車步行通過學校周邊坡度路段後，才能騎車返家，相當用心且務實。
4. 交通安全工作的推動需要很多的人力與具體作為，新竹縣成功國中對於相關計畫、辦法、辦理活動的作業等均有多的完整紀錄，且都電子化及放置於網頁上，另製作「學務工作手冊」，明訂相關學務工作人員承辦工作的標準作業程序（SOP），相當用心並能達到傳承與永續的行政作業，值得各校參考學習。
5. 今(107)年度有較於往年更多的學校會利用 SWOT 策略分析校本交通安全課題，並提出相對應的短、中、長期改善對策，且有更多的學校能引用目標管理流程 PDCA(Plan-Do-Check-Action)於學校推動交通安全教育、活動、座談會等活動，透過規劃(Plan)、執行(Do)、查核(Check)、行動(Act)四階段工作，以確保每次的計畫或目標都能有效達成，值得嘉許。如何落實應用以及推廣此方法到更多的學校，可以透過交通安全教育研習的機會來共同努力。
6. 有很多受訪學校能主動強化交通安全教學，透過各學習領域課發會，於選用的教科書中，擇取涉及交安教學之單元、進度，彙編「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌、運用。且能另外蒐集相關教材，融入日常教學活動中，施教交通安全知能；部分教師還會撰寫教案施教，作評量（編學習單）及補救教學。
7. 確實掌握學生上放學的交通工具資料，可以作為學校交通安全教學、宣導、規劃交通崗位與人力、管制人車動線之基礎。今年有較多的學校能確實調查與分析週一至週五的上放學交通工具資料，也有學校進一步調查『雨天狀況』，相當務實，值得參考。較特別的是桃園市楊明國中能進一步調查與分析「學生到校時間」的分布狀況，這些資訊能有助於各項的交通輔導作為。

8. 今年度已經發現有少數學校善用資訊科技來進行交通安全工作的教育與宣導，例如利用虛擬實境(VR)、擴增實境(AR)、利用 IRS 即時回饋系統辦理交通法規競賽、撰寫各種手機 APP 宣導交通安全，亦有建置攝影棚錄製交通小主播節目等，均相當用心。
9. 以往偏鄉學校常受限於資源常無法有效改善學校周遭的交通環境，但今年南投縣國姓國中對於校園周邊路口有積極的交通安全改善作為，包括增設路口行車管制號誌、增畫黃色網狀線、警告標示、客運招呼站的遷移等，均非常務實，也十分認真、用心，值得作為偏鄉小型學校在交通安全輔導上的參考與學習。
10. 面對複雜的交通環境，所有學生或國人均需要有判斷移動中交通工具（包括大型車、小型車或機車等）速率與接近時間的能力。臺東縣大武國中位於省道臺九線路側，學校辦理學生「車輛移動時間目測判讀教學」，相當務實且有創意。
11. 所有的受訪學校均有組成「交通安全教育委員會」，成員大都以校內行政幹部為主，陸續有一些學校能聘請校外委員，如村里長、家長會長、志工團長、地方警察主管、其他專業人士、地方仕紳等擔任委員或顧問，值得所要學校效法。但在定期召開會議或洽請校外委員、顧問協助學校推動各項交通安全維護工作，宜有完整文書紀錄來追蹤管考，也須要所有學校共同來努力。

(二) 改進意見及建議事項

1. 大部分學校均提出學校交通安全教育之課程架構和課程主題，並辦理許多交安宣導活動，但在與學生訪談過程中發現，學生對學校提出的交安教育和宣導內容卻是沒印象或印象模糊（甚至是大部分同學沒印象），建議學校仍須務實地以校本問題規劃相關教學活動，讓學生在日常生活中即能應用所學（非教條式學習），對交安知能，不僅知其所以然，並能應用於生活中。
2. 部分學校未詳細地分析校本問題，建議須加強此一工作，方能對症下藥，以有限資源執行交通安全教育與宣導工作。了解校本問題的作法很多，經由學生訪談過程中發現，很多學生都表示看過車禍或發生過車禍，也能明確地提出他們觀察到的交通安全問題。建議學校可向學校師生收集事故案例以及他們觀察到的交通安全問題，探討危險問題因應之道，此部分亦可請當地警官或相關系所老師協助。
3. 建議學校能儘量利用時事及重要的交通事故案例來宣導，舉例而言，民國 106 年國道一號公路岡山北上路段發生了一公路客運 6 死 11 傷的事故，其中 6 位死亡的客運乘客均沒有繫上安全帶，受傷的有繫安全帶，也有沒有繫安全帶。換言之，高速行車或甚至搭上遊覽車就應該繫安全帶，這是一個非常重要的事故案例，相當適合用於宣導。
4. 許多學校交通安全教育涵蓋自行車安全教育，並實施自行車考照制度，由於事故發生原因人為因素多，除了騎自行車之技能學習及認識自行車機械構造之外，建議亦須強化國中生自行車風險問題的安全教育，例如任意橫越道路風險、大路口未二段式左轉風險、直接左轉或右轉前未提前以手勢示意轉向風險、左轉或右轉前未充分注意車況風險、快速騎自行車風險、闖紅燈風險、

併排騎車風險、風險雙腳站立在火箭筒上被載風險等等。

5. 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。許多學校設置交通標誌牆或交通標誌廊道，此作法缺乏相關「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。
6. 學生上放學的交通工具調查，為學校進行各項交通輔導或規劃的基礎，建議學校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。另因學區廣大，建議對於通學路線方向可更細分。
7. 受訪學校須提供學校基本資料、訪視自評表及簡報檔等相關資料給主辦單位（交通大學的團隊），部分學校係提供 PDF 檔，建議爾後之所有學校儘量提供 Word 檔或 PPT 檔，以利於各位委員撰寫訪視報告。
8. 少部分縣市教育局（處）利用今年度訪視的機會，也邀請受訪學校附近的學校列席訪視行程，除觀摩學習之外，也可以適時交換意見，確實掌握交通安全訪視工作的實際意涵，相當用心。建議此作法在不影響訪視行程狀況下，值得各縣市參考。
9. 部分受訪學校的接送空間規劃朝向「內部化」或不緊鄰校門口（走一段路上學）來規劃，值得肯定，也建議各國中或國小朝此方向來共同努力。

三、各校訪視意見

(一) 臺東縣大武國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於臺東大武鄉大武村復興路一號，面積 8419 坪。校內停車空間有小客車 9 格、身障車位 2 格、機車 5 格、單車 10 格。
(2) 本校學生人數 203 人，教職員人數 36 人。
(3) 學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例，步行 71 人（35.0%）、公車 88 人（43.4%）、愛心巴士 28 人（13.8%）、自行車 9 人（4.4%）、家長汽車接送 4 人（2.0%）、家長機車接送 3 人（1.5%）。
(4) 上放學尖峰時學校周邊的交通情形，復興路整天車流量大、大型車數量多、路邊停車數量少。民族街多為小型車，偶爾有大卡車進入停放。
(5) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：因臺九線車流量大，大卡車數量多。除校旁人車分道已完工使用，隨時加強宣導學生正確穿越馬路，並列為學生交通安全稽查重點。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校依規定成立交通安全教育委員會，並訂定組織辦法。組織成員除了學校教職員工，還聘請家長會會長、派出所交通組組長擔任顧問，善用

社區資源協助學校推動相關工作。

(2) 交通安全教育委員會依規定召開會議，做成紀錄，並保留近兩年的會議紀錄。肯定學校能掌握校本問題，並能針對校本問題尋求外部資源進行改善。

(3) 本校於學期初召開全校交通安全教育座談會，利用影片與宣講向全校師生宣導交通安全相關議題。

(4) 利用親職座談、親師生學習單、校慶運動會、網頁與於校園內張貼海報、學生競賽作品等多元管道向社區與家長進行宣導。

(5) 本校能積極推動交通部與教育部共同推動的「交通安全基本四守則」，且能納入各項課程與活動。

(6) 學校已經調查各班級之交通方式並建立路隊資料，目前上放學以公車（含愛心巴士）及步行為主。

(7) 校內動線規劃，多能落實人車分道。校門口亦能採取「時間區隔」的方式避免與學生上放學動線衝突。

(8) 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的同學限制以大武街區為主，可考慮讓其他同學也有其他服務參與方式，如人行道的安全維護。

(9) 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。

(10) 車輛移動時間目測判讀教學極有創意。惟要確實讓學生學習安全穿越道路仍須輔以自我判斷穿越道路的時間，兩相比較才能確保其安全。

(11) 由於臺九線大車多，車速快，學校交通安全主題除了行走和騎自行車主題之外，亦相當重視大車安全，並設計實用的教學活動，且透過學習單評估學習成效。「目測判斷車輛移動時間」之教學活動令人印象深刻，由學習成果之分析了解學生對汽機車目測車輛移動時間之判斷較大貨車佳，此教學活動相當實用，可讓學生了解有誤判車速和車輛通過時間的風險。

(12) 本校積極以國外影片讓學生了解內輪差問題，提高學生對大車內輪車問題的真實感受。

3. 改進意見與建議事項

(1) 進入學校的車輛宜適當要求其通行規範：(A)接送車輛不宜進入校園，接送區可設於側門道路。(B)福利公車雖可進入，全程宜適當警戒與管制，以避免人車衝突。(C)餐車等服務性車輛或教職員車輛的進出，務必要求「特別注意」校園內之學童。

(2) 校園內有很多不同時期的建築物或設施，有一些通行路線的高低差，建議適當設置警示設施（包括設置警告性質告示牌或設置防護墊、轉角護墊或以盆景區隔路線等）。

(3) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

(4) 大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

(5) 通學資料的調查宜建立歷年資料，以供比較走路上放學（或騎自行車自主上放學）的成效。

(6) 廚房前道路偶而會有可能與學生活動衝突，建議在走廊底端設置阻隔設施，避免學生直接衝入車道。

(7) 學生無照駕駛的情形似乎並不少見，寫檢討單是否能改變其行為？考慮偏鄉的交通需要，如何讓學生改變心態，使用自行車或如何學習正確使用機車（配戴安全頭盔、降低行車速度等）有其必要。

(8) 建議可與大武交通分局聯絡了解學校周邊交通事故型態，應探討學生常面臨的問題，並妥為教導。

(9) 校園周邊人行通道之安全仍須注意維護，例如人行道的平整、清潔與樹籬修剪等。

(10) 愛心商店的選定建議應有完整的評估程序,並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。

(11) 校園的美感對於學生的美學教育影響甚鉅,建議避免隨處貼標誌標線甚至海報，以維持校園的美感。

(12) 建議學校能針對前次交通安全推動委員會議之決議事項的執行情形,進行說明與檢討，如愛心安全帽執行計畫推動情形，以確實發揮委員會的功能。

(13) 建議學校能多邀請校外專家到校演講或派員參加校外教師交通安全教育研習，以提升全校教職員之相關知能。

(14) 本校依校園實境設置標誌，如：限高標誌和速限標誌。建議校內餐車通過通道可設置「停」標誌以及停止線，讓餐車有明確地點停車再開（即在停止線處停車再開）。另建議修改「學區安全暨愛心商店地圖」內容，讓學生了解學區內高風險地點及安全問題。

(15) 本校發現學生有穿越快車道的問題，建議於目測判斷車輛移動時間之交安教育活動中，進一步設計相關交安活動，讓學生學習判斷行人步速以及行人穿越快車道風險的問題。

(16) 建議交通安全常識測驗題目可包含交安教學或交安活動內容,並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效，做為未來交通安全教育內容調整之參考。

(二) 花蓮縣鳳林國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於花蓮縣鳳林鎮，前臨光復路、光復路與新生街、光復路與公正街等之交會路口，學校鄰近鳳林鎮主要交通要道─中正路，及花東地區主要幹道─臺九號線。

(2) 本校面積約為 38503 平方公尺，共有 2 個出入口，分別有前門及後門，且均有導護人員執勤維護安全，導護工作由值週導師及行政值週人員、替代役男與學生組成之糾察隊聯合執勤。另設置有學生腳踏車停車棚、教職員汽車停車場，教職員機車、腳踏車停車棚及校車停車場。

(3) 學生人數共 292 人，班級數共普通班 11 班及 5 班特教班。教師人數共計 40 人，職員 9 人，替代役 3 人。

(4) 學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例，如下表。

通勤方式	校車	火車	公車	步行	單車	家長接送	交通車	合計
人　數	75	7	6	59	73	67	5	292
百分比	25.7%	2.4%	2.1%	20.2%	25.0%	22.9%	1.7%	100%

(5) 學生上放學情形，校車接送部分，由於本校學區廣大，較為偏遠之地區如西林、見晴、林榮、南平等地由校車接送學生上下學。透過遴聘合格且具豐富經驗之司機，以確保學生能平安出門、安全返家；另為維護學生搭乘校車之安全，定期舉行校車安全演練，冀學生遇到緊急狀況時，能臨危不亂。自行車部分，自後門（光復路六巷）進出，排有導護人員及交通隊協助指揮、引導，以車流量較少之中華路為單車主要上、放學路線；本校正門口光復路亦設有自行車車道。家長接送區部分，設置於本校正門口兩側，上放學期間有導護老師協助指揮、引導，車流量尚屬可掌控範圍，未有交通阻塞情事。步行部分，以正門為主，光復路設有行人專用道。

(6) 本校周邊道路於上放學尖峰時段，車流量均不高，其中以正門口光復路車流量較大，特別是公正街口以北路段，上午市場攤販集中，偶有阻塞情形；而公正街口以南路段，車流量明顯較多，但無交通受阻之情事；偶因天候因素，家長接送者多，但在導護人員的指揮與引導下，均能有效排解。光復路及公正街口有紅綠燈管制，南側光復路六巷、東側中華路車流量較少，為本校自行車主要行經路線。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校能積極推動交通部與教育部共同推動的「交通安全基本四守則」，且能納入各項課程與活動。各項工作的推動多能有「回饋單」，相當認真。

(2) 本校的交通安全安全教育推動委員會有明確的組織辦法、會議紀錄與相關的追蹤與管考，相當務實。未來若有機會，建議儘量增加校外委員，例如警政管區主管、里長、地方仕紳等，以利於學校各項設外工作的推展。

(3) 計畫管考方面，本校能確實善用 PDCA：P（計畫研擬）、D（執行）、C（考核）及 A（管制與追蹤）等行政管考作為。

(4) 推動交通安全研習能採理論與實作相結合方式，請能有回饋單，相當務實。

(5) 本校能自製交通安全教材或多方蒐集交通安全教材、案例，未來如能整理後放在學校交安專區網頁，並鼓勵各位老師使用，其效果更加彰顯。

(6) 本校自行車未發現牛角或火箭筒等常見違規情形，值得嘉許。

(7) 人車活動區域區隔明確，停放秩序與管制方式良好。
(8) 愛心服務站數量多且分布廣泛，且學生對於服務站位置與功能了解完善。
(9) 學校設計許多融入各領域的教案，並能運用宣導光碟，例如「你看得見我，我看得見你」對學生宣導交通安全觀念。
(10) 本校能設置符合學校情境之標誌，加強情境教學。
(11) 校外教學逃生演練落實執行，學生親自操作。
(12) 學校訂有交通安全活動相關辦法及實施計畫，活動多元。

3. 改進意見與建議事項

(1) 本校對於學校面臨道路交通環境與交通安全教育的 SWOT 分析，十分用心，建議更進一步確實了解各條件下的發展策略，尤其是在「弱勢(W)」及「威脅(T)」狀況下的推展策略。
(2) 本校能結合社區與互動來辦理於「進德堂」發放三節物資的機會，進行交通安全宣導，建議設定每次的適當議題並記錄之。
(3) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料。
(4) 由於本校相關的交通安全工作均十分認真，故建議本校未來可以考慮辦理：(A)學生座在大客車或大貨車駕駛的視野體驗活動；(B)校外活動之後的交通安全議題研討，例如列為班會討論議題等。
(5) 導護日誌與交通違規情況紀錄確實，建議可對違規件數、態樣、發生時間進行統計，並與輔導作為相互比對，以了解輔導作為效果。
(6) 現行違規輔導辦法較偏向處分，建議可加強認知改正之輔導教育。
(7) 交通服務隊之執行雖有辦法但執行以登記違規為主要任務，建議可加強服務隊同學之交通安全意識，加強其交通安全服務比重。
(8) 自行車安全裝備較顯不足，建議爭取經費進行改善。
(9) 自評未評滿分項目，建議應將還能改善或精進部分說明存檔。
(10) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計。
(11) 建議本校特別注意電動車可能衍生之交通問題。
(12) 交通安全的資源相當多，不論網站還是讀本，建議可以多加利用。
(13) 學校後有自行車考照場，建議能擴大實施，並增加情境號誌及標誌。

(三) 澎湖縣澎南國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校座落於澎湖縣馬公市澎南區，校地面積為 7165.21 平方公尺，週邊與五德國小、鎖港派出所、郵局、澎南消防分隊、馬公市第二衛生所與澎南圖書館為鄰。
(2) 本校學生人數共有 87 人與教職員 15 人。
(3) 學生上放學所使用之交通工具的人數及比例，如下表。

方式 班級	自行車	公車	家長接送	步行
701	11	3	4	0
801	8	4	5	1
802	8	5	2	1
901	9	7	4	0
總數	36	19	15	2
百分比	50%	26%	21%	3%

(4) 教職員通勤所使用之交通工具的人數及比例，如下表。

方式 使用	摩托車	汽車	搭乘公車
人數	5	9	1
比例	33%	60%	7%

(5) 本校分別由地理環境、學校規模、硬體設備、教師資源、行政人事、學生特質、家長背景及地方資源等八項因素，探討學校發展的優勢、劣勢、機會點、威脅點及策略。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校成立有交通安全教育推動小組，成員為校長暨校內相關主管同仁，並聘請家長會長為顧問。開會時除家長會長參與會議外，鎖港派出所所長亦多親自列席。本校於學期初、學期末均有召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議內容與決議適切，成效良好。

(2) 本校的交通服務隊（糾察隊）與導護之相關辦法及訓練計畫，且有完整的輪值表。

(3) 本校能依據交通隊通報學校的學生「無照駕駛」資料，積極輔導學生，且有相關紀錄，相當用心、務實。

(4) 本校有進行學生交通事故與違規項目的統計與分析，目前紀錄為「零」。

(5) 學校已遴選 4 位同學組成交通隊，於每天放學時導護學生上下學之交通安全，成效良好。

(6) 本校配合重要宣導議題定期向教職員及家長宣導，並對於學生交通安全提出重要決策，七年級新生訓練與周會時段也特別將相關資訊加以宣導。

(7) 利用班親會及課後時間，由校方人員至社區、學生家中進行宣導活動，成效良好。

(8) 針對學校週邊交通環境已增置監視系統、安全防護條，總務處在各重要電氣設備張貼警告標示來維護校園安全，成效良好。

(9) 在有限的人力及資源下，學校全體教師能在交通安全相關課程中融入交通安全常識，設計交通安全相關教案，以加強學生交通安全教育，實屬十分難能可貴，可作為偏鄉學校在推行交通安全教育之參考與學習典範。

(10) 在只有四班學生的學校，校內能設有交通安全走廊，沿途張貼相關交通安全標誌，而且還能佈置專欄刊登重要交通訊息及新聞，作為交通安全情境教學使用，可謂真正的落實校內交通安全情境設置，值得小型學校在設置

交通安全情境之參考與學習典範。

(11) 只有四班學生的學校,能舉辦交通安全海報比賽、語文競賽(作文及書法)以及交通安全常識測驗,同時又有學生作品公開展示,真的非常不容易,值得給予最高的肯定及稱許。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料,例如上、放學交通方式方別調查,而且最好能區分週一至週五的不同天,以及雨天或天候不良之資料,俾利於進行相關的規劃與管理。

(2) 本校約有 50%學生使用自行車,建議可增加其教學與研習課程,並想辦法強化自行車的安全配備。

(3) 建議本校能善用標誌、標線(包括標字、箭頭等)來規劃校內人、車動線。例如,後門的空間可利用交通錐、標線來進行人車分流。

(4) 配合畢業旅行到臺灣的機會,建議可以設計交通安全教育的行程前、行程中及行程後的機會,觀察與檢討交通安全議題。另建議善用交通部 168 交通安全入口網站的相關資源,讓學生能多元學習。

(5) 建議本校能向警察單位取得學區交通事故資料分析事故特性態樣,例如時間、空間、違規型態、碰撞型態等,且應用於教學與活動。

(6) 交通安全教育推動小組可增聘鎖港派出所所長為顧問。此外亦再建議增聘學校所在地的里長為顧問,於會議時將可收取集思廣益之效外,學校如有需里長代為宣導之事項,里長們亦可代為宣導。

(7) 未來如在能力與時間的允許下,建議學校考慮分各年級學生的需求不同,嘗試規劃符合學校本位(如建立學生騎單車的知能)的交通安全核心能力教學課程與相關教案(例如從認識單車、騎車、考照、簡易修車到校外定點與單車環島外校教學)。

(8) 除了交通安全標誌如能中、英並陳之外,學校在校外教學前,會對相關人員及車輛作編制,也能依照規定作行前安全教育說明,當天上車後也會作車上安全逃生說明,未來建議能讓師、生提前或當天實際作逃生演練,事後作成果檢討。

(9) 在能力與時間的允許下,建議學校考慮分各年級學生的程度不同,嘗試設計不同程度的交通安全常識測驗,並於事後作進一步的結果分析,以了解學生比較容易犯錯的交通安全知識,作為事後交通安全教育宣導的依據。

(四) 雲林縣元長國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於雲林縣元長鄉長南村元南路 16 號,學生人數 254 人,其中使用

自行車 107 人，家長接送 71 人，交通車 38 人，步行 22 人，幸福專車 20 人。

(2) 學校往東行方向，校門口外道路為元南路(雲 172 號線—元中路段)，向東行是前往縣道 145、客厝的主要道路。經申請裝設紅綠燈號誌，配合本校學生上、放學時間，早上 6:50~7:50 為紅綠燈，7:50~下午 4:30 為閃黃燈，下午 4:30~5:30 為紅綠燈，再配合本校的交通導護，給予同學上放學時間多一層安全的防護，但仍會請同學務必多注意車輛且遵守交通規則。

(3) 學校往西行方向是到元長市區、西庄、子茂主要道路，雖是縣道，但途經臺十九線、上 78 號快速道，車流量較大屬於危險十字路口，常會請同學多注意紅綠燈號誌，是否有車輛闖紅燈且自身一定要遵守交通號誌。

(4) 學校向右彎直行左彎南行方向是往西庄、北港方向主要道路，為臺十九號線南下路段，車流量較大屬於危險路段。因此每學期會利用始業式、週會、晨間集合，向同學宣導上下學時一定要注意紅綠燈號誌、是否有車輛闖紅燈且自身一定要遵守交通號誌，藉此減少學生上下學期間發生交通意外。

(5) 學校向左彎北行是到山內、褒忠、臺 78 快速道的主要道路，為臺十九號線北上路段，車流量較大屬於危險路段，會一在叮嚀同學須注意紅綠燈號誌，是否有車輛闖紅燈且自身一定要遵守交通號誌。中山路為臺 19 號線等路口為學生上、放學必經之道路，其中縣道 160 號線與臺 19 號線十字路口皆有紅綠燈交通號誌、斑馬線等標誌，對於用路人之通行具有交通管制作用，經檢視平時車流量，屬於較危險路段。是以如何管制學生通學時之交通狀況，實為須予擬定因應對策之重要課題。

(6) 經分析前述危險路段分析結果，為強化學生上、放學時間交通安全，持續由學校學務人員、教師指揮交通服務隊於每日上、放學時間實施人車通行交通管制，強化學生通行安全。另外製作學校周邊馬路交通安全狀況分析資料給與學生，予以留意交通情況，提升自我防禦能力。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校有成立交通安全教育推動小組，成員為校長暨校內相關主管同仁，並聘請家長會長與虎尾分局分駐所所長為顧問，組織架構大致良好。

(2) 本校於學期初、學期末均有召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議內容與決議適切，成效良好。

(3) 本校訂定有交通安全教育年度實施計畫與相關的執行辦法，執行後均有會議決議與追蹤，成效良好。

(4) 舉辦有交通安全活動座談會、親師交通安全教育座談會與社區座談交通安全活動，成效良好。

(5) 教師參與校際研習活動後，建議能把研習心得加以有效傳授與推廣。

(6) 有關交通安全宣導活動除有布告欄宣導外，亦利用校慶運動會、跑馬燈與交通安全宣導網站加以宣導，成效良好。

(7) 參加校外多項交安競賽，如海報與作文等亦獲有佳績。

(8) 舉辦有校外教學交通安全情境教學活動，認識校內外標誌，成效良好。
(9) 舉辦自行車成年禮，實行自行車道路演練，成效良好。
(10) 結合社區資源贊助自行車前後警示燈組，維護學生上放學安全，成效良好。
(11) 每年皆辦一年級校外教學活動–鄉內走讀，利用徒步方式認識生活區域內的各項交通標誌，以及相關交通安全常識，成效良好。
(12) 本校結合外部資源加強學生自行車安全，由企業捐贈自行車警示燈，鄉公所贊助電池，提升學生騎自行車安全性。建議學校學生天色昏暗或霧中都須打開自行車警示燈，尤其冬天的清晨上學和黃昏放學天色較暗，警示燈可讓駕駛更容易看到你。
(13) 本校辦理「九九國民體育日」慢跑活動，介紹沿途標線和標誌。另辦理單車成年禮活動，由學生騎自行車在校外活動中，進行自行車騎乘安全教育，如：騎自行車戴安全帽、車行靠右、注意左方來車、不併排。活動照片中有家長和教師指揮交通，讓學生穿越道路，但穿越的地點有分向限制線(雙黃線)，不應讓學生在此地騎自行車穿越道路，建議相關活動要符合安全規範；另由家長和教師指揮交通，也應讓同學知道若無人指揮交通，自己要如何注意左右來車穿越道路。
(14) 美術課進行創意標誌設計，校園有許多創意標誌，如：當心籃球、注意野狗（惡狗）和禁止放閃。

3. 改進意見與建議事項

(1) 由於交通安全教育推動小組開會時顧問們均未列席。因此建議開會時除請顧問們列席外，另再建議增聘學校所在地的里長做為顧問，除可收取集思廣益之效外，學校如有需里長代為宣導之事項，里長們亦可代為宣導。
(2) 有關校門口水溝加蓋之提案尚無法推動，建議繼續協調推動，則對學生上放學之交通安全更有助益。。
(3) 本校有依據各項訪視指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。但大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可參將學校每年固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
(4) 本校已調查各班級之路隊資料，並依照交通方式統計放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並可藉此檢討走路上學、騎自行車的成效。家長接送宜再區分調查汽機車接送的數量，使能有更好的規劃。
(5) 18 巷出來往校門口路段以三角錐加連桿的方式區隔讓學生逆向通行並非完全不可，但學校並非交通主管機關，並無權責。建議再洽管區派出所協助處理。或情雲林縣政府劃設標線型人行道，並開放自行車騎乘。
(6) 校內教師停車場建議能集中設置，並使用側門，以減少校內動線衝突的可能。尚美樓前的停車位則可做為來賓停車。

(7) 導護老師值勤時宜有固定的裝備，反光背心、帽子等，以提醒駕駛人注意，並樹立其值勤權威。

(8) 學生騎自行車發生事故比例不低，建議能多了解事故原因，俾能有所改善。

(9) 若無法避免動線的衝突，建議可要求教師停車延後離校，落實時間分隔的管理措施。

(10) 家長接送區設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。

(11) 汽機車迴轉比例高，應注意其安全性。應規劃適當的停靠與動線以減少此類高風險行為。

(12) 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見。

(13) 學生繪製海報的交通號誌之紅黃綠的燈箱位置有誤，另禁制標誌的紅色斜線繪製方向為右上至左下，亦有誤。建議進行教學讓學生了解為何交通號誌之紅黃綠的燈箱必須固定位置（若位置固定，色盲朋友看那一個位置的燈亮，即可知是那一個顏色的燈號亮。），另禁制為「NO」，N 的斜線是左上至右下，禁制標誌的紅色斜線的方向為左上至右下。

(14) 學校繪製社區安全地圖，在圖上標示三個需注意的地點，建議標明危險地點需注意的交通安全問題。

(15) 學生訪談過程中，有學生提及發生過車禍，包含多起自己自摔至水溝、煞車不當因而往前翻車。建議學校可向學校師生收集事故資料和他們觀察到的交通安全問題，更深入了解學校交通安全校本問題，並提出交通安全問題因應之道與交通安全計畫，此部分亦可請當地警官協助。

(16) 部分學生自行車沒後座座位，但有裝置火箭筒，宜加強該危險問題之宣導。

(17) 本校推行自行車考照，內容包含自行車安全檢查與操控穩定度等項目，由於學生發生過煞車不當往前翻車事故，建議加強正確煞車與速度控制之學習。此外，由於道路騎自行車風險多，建議強化自行車風險問題的安全教育（如任意橫越道路風險、大路口未二段式左轉風險、直接左轉或右轉前未提前以手勢示意轉向風險、左轉或右轉前未充分注意車況風險、快速騎自行車風險、闖紅燈風險、併排騎車風險、雙腳站立在火箭筒上被載風險等）。

(五) 屏東縣鶴聲國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於屏東市大武路 225 號，校地面積約 4.2 公頃。校內停車空間有小客車格位校門口左側 41 個和翔鶴樓左前方 7 個（含 2 個無障礙），機車格位位於守衛室後方和翔鶴樓右前方，學生腳踏車格位位於達鶴樓地下室。

(2) 本校學生人數，104、105 及 106 年度各有 835、760 及 712 人。教職員人數，104、105 及 106 年度各有 74、73 及 72 人。

(3) 本校放學路隊行進路線規劃，行進路線分為腳踏車及行人兩部分。行人部分，不論步行或由家長接送，一律由大門或南側門、後門進出（路線 A、B、C）。腳踏車部分，一律由大門進出校園，一律由東側鐵捲門進出地下室。放學時，腳踏車成四排，不可超過第五排；右側兩排為出小門後直

行至大武路右轉（路線 D），左側兩排為出小門後左轉至大武路聽哨音管制過馬路（線路線 E）。腳踏車的同學由替代役管制，待接送家長離開後，始可放行。

(4) 本校 106 年度學生通學方式統計表如下。

年級	家長接送		騎腳踏車					步行					合計
	汽車	機車	大武路右轉		大武路左轉		武昌街	大武路右轉		大武路左轉		武昌街	
			大武	武順	大武	清寧		大武	武順	大武	清寧		
七	8	58	48	10	37	12	6	11	4	5	12	4	215
八	15	84	65	7	19	13	14	16	11	10	10	8	272
九	12	36	55	9	20	7	17	19	12	9	15	13	224
總計	35	178	168	26	76	32	37	46	27	24	37	25	711
			339					159					
比率	4.9%	25%	47.7%					22.4%					100%

(5) 學校特殊交通安全情形及其因應作為有二。其一為學校右側大武路剛好是個急彎道，家長機汽車接送至校門口較危險；因應措施包括行文交通隊於彎道前設置警告號誌，並鼓勵家長盡量讓孩子在對面下車，由導護人員處過馬路。其二為放學時，大武路轉永大路車多路況複雜，危險性高；因應措施為配置輪值老師在路口指揮，協助學生左轉。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校已成立交通安全教育推動小組，成員為校長暨校內相關主管同仁，並聘請家長會長與大同派出所所長為顧問，組織架構大致良好，定期召開會議、保留會議紀錄。

(2) 本校於學期初、學期末均有召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議內容與決議適切，例如學校部分建築正在進行補強工程，能特別規劃人車分流動線以促進安全，成效良好。

(3) 本校榮獲 105 學年度屏東縣交通安全訪視優等。

(4) 本校辦理社區打掃，認識學校周圍環境，成效良好。

(5) 本校訂有交通安全教育年度計畫與相關實施辦法，並納入行事曆執行，惟相關計畫多集中於 8、9 月。

(6) 本校能利用多元管道向家長進行宣導，如新生家長座談會、班親會、網路及跑馬燈。

(7) 本校有學生在學校附近的彎道發生車禍，學校積極進行事故分析，並提出改善建議（視線被路旁停車遮蔽問題）。

(8) 學校診斷學生交通安全問題，常見學生問題包含：併排騎自行車、直接穿越道路和未戴安全帽，二段式左轉和配戴安全帽是學校自行車交通安全教育重點。訪談學生中，有學生曾騎自行車發生過車禍，許多學生也提出他們觀察到的交通安全問題。建議學校可向學校師生收集事故案例以及他們觀察到的交通安全問題，探討危險問題因應之道，此部分亦可請當地警官老師協助。

3. 改進意見與建議事項

(1) 由於交通安全教育推動小組開會時顧問們均未列席。因此建議開會時除請顧問們列席外，另外再建議增聘學校所在地的里長為顧問，除可收取集思廣益之效外，學校如有需里長代為宣導之事項，里長們亦可代為宣導。

(2) 建議交通安全教育推動小組，可增聘志工隊、學區里長與地方民意代表擔任顧問，多加善用社區資源協助學校推動相關工作。

(3) 建議交通安全教育年度計畫的擬定宜以校本問題為主，並建立計畫考核的機制，以確保計畫執行成效，並可作為未來訂定交通安全教育計畫之參考。

(4) 本校有召開教職員交通安全教育座談會，針對校本問題進行討論。建議宜針對座談會決議事項的執行結果進行追蹤、考核，並透過座談會讓全校教職員了解改善措施的執行方式與成效。

(5) 在提升教職員交通安全知能部分，學校辦理教師研習，建議可善用外部資源，邀請派出所員警或專家到校宣講，並評估研習成效；派員參加相關研習活動，利用座談會分享研習所學，以強化全校教師在交通安全教育之相關知能與安全意識。

(6) 校園部分標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

(7) 建議同學執勤時應要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

(8) 建議能針對不同違規項目提供相對應之輔導方式，以收其成效。

(9) 建議能針對愛心服務站，進行定期追蹤與檢討。

(10) 建議本校可加強向社區民眾進行宣導、建立回饋機制，以掌握宣導成效，並作為改善宣導管道與宣導方式之參考。

(11) 本校汽車停車場之車道的分向線標線為白色，可設計找碴題，讓同學了解正確顏色的重要性（分辨是同向車道或對向車道相當重要，若無法分辨而逆向行駛，則易發生對撞事故）。

(12) 本校設置交通標誌專牆和交通標誌走廊，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。另自行車進出停車場的通道不宜放置許多標誌，學生應注意車前狀況，不宜分心看這麼多的標誌排面。

(13) 學生繪製海報的交通號誌之紅黃綠的燈箱位置有誤，建議進行教學讓學生了解為何交通號誌之紅黃綠的燈箱必須固定位置（若紅黃綠的燈箱位置固定，色盲朋友看那一個位置的燈亮，即可知是那一個顏色的燈號亮。）。

(六) 高雄市國昌國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於高雄市德民路 1010 號，占地約 3.2 公頃，附近有中山高中、高雄大學等。校內人數有教職員 145 人、班級 55 班、學生 1661 人，停車空間有汽車 120 格、機車 90 格、腳踏車共二個停車場，約可停 1,000 輛。

(2) 教職員及學生上放學交通工具資料，如下表。

教職員工	大眾運輸	自行開車	乘自行車	機車	步行	合計
人數	1	62	2	77	3	145
比率	0.69%	42.76%	1.38%	53.10%	2.07%	100%
學生	大眾運輸	汽車接送	自行車	機車接送	步行	合　計
人數	94	360	407	460	340	1661
比率	5.66%	21.79%	24.5%	27.69%	20.46%	100%

(3) 學校特殊交通安全情形及其因應作為有四。其一是東側民昌街常見騎士搶黃燈、學生沒兩段式左轉等違規，故利用宣導學生守規定、登記違規學生學號、值週組長機動巡查等方式因應。其二是前門德民路常見接送的家長直接左轉倒車穿越馬路，因而以對學生宣導、請孩子回去跟家長告知不可迴轉、協調高工局來畫紅線等策略因應。其三是西側中昌街因視線有圍牆阻擋，故加強透過學生向家長宣導。其四是後門智昌街常有車輛易搶快、學生併排騎車、家長路邊停車接送等問題，已透過宣導學生守規、登記併排騎車、宣導家長到前門接送及協調增繪速限 40 標字。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校進行 SWOT 分析，以掌握校本問題，且能成立有交通安全教育委員會，且歷次會議及紀錄均詳實。

(2) 本校於新生訓練活動時，能分析與指導學生了解學校周邊的交通環境與可能威脅地點，相當務實。

(3) 本校能透過各種活動能向社區民眾進行交通安全宣導工作。

(4) 本校訂有交通安全教育年度計畫，且納入行事曆，順利辦理各項活動。

(5) 本校能鼓勵資優班學生以交通安全為主題進行專題研究。

(6) 本校依據訪視指標列出執行該項工作的狀況照片以顯示學校執行的成果。

(7) 教職員與學生的停車位充足，交通工具停放有序。

(8) 導護生（糾察隊）的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。如何規劃更多的工作（例如擴大接送區）讓更多的學生參與可再加強。

(9) 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，未來可再加強檢討。

(10) 本校分析學生所面臨的交通安全問題，例如中昌街與德民路轉彎處有圍牆擋住視線問題，無號誌路口車輛搶快問題，並教導學生騎自行車須戴安全帽，勿併排騎自行車，應遵守二段式左轉規定。另制訂班級出遊辦法，讓師生進行出遊之交通規劃。

(11) 本校重視自行車安全教育，推行自行車考照，並請捷安特店長到校演講，學生印象深刻。

(12) 學生自行車停車場的地上貼「車頭朝前、擺放整齊」之指示標語，讓學生能學習並習慣車頭朝外之車輛擺放方式。

(13) 本校繪製社區安全地圖，在圖上標示導護地點和危險地點，建議標明危險

地點需注意的交通安全問題。

3. 改進意見與建議事項

(1) 本校成立交通安全教育委員會，能聘請校外派出所主管、里長擔任委員，建議可以增聘地方民意代表、地方仕紳等共同參與。

(2) 交通安全教育計畫管考方面，建議本校能善用 PDCA：P（計畫研擬）、D（執行）、C（考核）及 A（管制與追蹤）等行政管考作為。

(3) 建議本校可以使用交通錐及連桿，布設在校門口兩側之雙黃實線上，以避免家長接送車輛的任意違規迴轉，當然，加強對家長違規行為的勸導，亦必須持續進行。

(4) 建議自行研發之相關教具與掛幔，其內容可採活動式設計，並定期更換內容，以收學習成效。

(5) 本校各項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可將學校每年均固定應辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以持續了解問題的發展歷程及評估改善成效。

(6) 學校已經調查教師與學生上放學的交通方式。建議可利用此統計資料於家長接送區的規劃，並利用歷年的資料檢討推動走路上學的成效。

(7) 為了減少學生家長違規迴轉，規劃適當的接送區，讓學生走一段路上學有其必要性。

(8) 自行車停車位建議再規劃適當的進出動線。。

(7) 大門口進出除了家長接送的學生外，還有教師車輛，彼此衝突的動線規劃應妥為處理。若有可能的衝突可能需考慮時間分隔措施。

(8) 學校針對學生違規行為建立完整的違規勸導單制度，建議可統計其項目並藉此評估改善的成效。糾正輔導的方式，如校外回收、社區打掃固有其服務的意義，但建議再檢討其教育成效（達到教育目的），並維護學生的自尊心，與對此工作的意義。

(9) 學校周邊交通事故頗多，建議與管區派出所合作了解常見的事故，探討學生常面臨的問題，並妥為教導。

(10) 學校已分區建立家長接送區，惟其空間是否足夠？接送時的人車衝突情況是否可以接受？仍須仔細觀察評估。必要時，讓機車家長接送區納入校園內管控可有效確保接送過程的安全。

(11) 校門口的汽機車迴轉比例高，應注意其安全性。應規劃適當的家長接送區與動線以減少此類高風險行為。

(12) 有愛心商店的詳細資料，惟其選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。並有完整使用狀況的回饋。

(13) 學生騎自行車通學人數多（407 人），且學校附近有 city bike 站位，建議強化學生自行車風險問題的安全教育（例如任意橫越道路風險、大路口未二段式左轉風險、直接左轉或右轉前未提前以手勢示意轉向風險、左轉或

右轉前未充分注意車況風險、快速騎自行車風險、闖紅燈風險、併排騎車風險、風險雙腳站立在火箭筒上被載風險等等）。

(14) 本校設計許多交通標誌學習場域及教具，如：地下室設置交通標誌步道，掛常見標誌布幔，設計交通標誌彈珠臺和交通安全大富翁遊戲；但學習內容多為認識標誌名稱，建議學校進一步加強交通標誌設置功能及意義之教學。另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。

(七) 高雄市龍華國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校成立於 72 年，位於高雄市左營區自由二路與大順路交叉口，校地約為 35,435 平方公尺，教職員工共 182 人，全校共 66 班，學生人數為 1,979 人。校內停車空間小客車 86 格、機慢車 129 以及無障礙車位 2 格、機車 3 格。

(2) 學生上放學所使用之交通工具，如下表。

	步行	汽車接送	機車接送	大眾運輸	腳踏車	合計
上學	551	424	598	94	307	1974
百分比	28%	21%	30%	5%	16%	100%
放學	1033	184	353	97	307	1974
百分比	52%	9%	18%	5%	16%	100%

(3) 學生上放學情形，步行方面以學校大門口自由二路為主要出入口，可經忠言路、自由二路及大順路上的行人穿越道進入本校通學步道。家長接送區分別設立於本校大門口左右兩側;另外由於家長機車接送人數眾多，故在大門口兩側學校退縮地，於放學時間開放家長機車臨時接送停放使用。自行車方面，本校因應人車分道，以東側門作為自行車同學進出使用。使用大眾運輸工具方面，可使用捷運凹仔底站，步行約 10 分鐘；使用公車則在大門口旁及鄰近大順路皆有公車站牌。

(4) 交通導護的工作，大門口、自由二路及自由二路六巷口、東側門口及至聖路及光興街口皆設交通管制，由二年級各班輪流組成交通服務隊執行交通管制工作。導護人員主要有學務主任（總指揮）、學務處組長（大門口）、副組長（東側門）及專任老師（其他管制點）。

(5) 本校自由二路大門口，由於人車眾多且車行速度快，特別安排愛心導護志工家長協助學生上放學安全。另外為了加強緊急應變以及強化校園安全，設有警衛一名協助突發狀況處理。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校有進行 SWOT 分析，以掌握學校周遭交通環境與交通安全教育議題。

(2) 本校成立有交通安全教育委員會，有相關辦法，且歷次會議均有討論議題及詳實的會議紀錄。

(3) 本校能利用教職員工會議、導師會報、校務工作會報、親師座談會等機會，宣導交通安全四守則。

(4) 推動校園停車車頭朝外停放，設立有各式告示牌，並能善用勸導單。
(5) 利用校慶活動辦理交通安全宣導、LED 安全帽展示等。
(6) 學生創作交通導護兵棋推演，獲得高雄市生活科技競賽金牌。
(7) 本校均依據各項訪視指標以照片呈現執行該項工作的成果。違規記錄的統計並有各年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。
(8) 學生步行放學人數遠高於上學，顯示學生家長是可以接受步行。可多鼓勵學生走路（或走一段路）上學，以降低學校周邊的交通負荷，並減少路段迴轉的不當行為（利他的行為）。
(9) 校內動線規劃，落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口，不與學生活動區域衝突。
(10) 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。
(11) 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。
(12) 學校針對學生違規行為有歷年的紀錄，也作了一些數據分析，值得讚賞。未來可再針對不同的違規項目與宣導作為檢討其成效。
(13) 將家長機車接送區設置於人行道，分散問題，作法極佳，但空間大小是否足夠也需考慮。
(14) 本校結合許多校外資源進行交通安全宣導，如：新莊派出所和左營分局的交安宣導、美利達自行車教練的自行車安全宣導、法扶律師宣導（同學印象最深刻的是假車禍）。
(15) 本校強調科技應用於交通安全教育與宣導，例如：由機器人說出交通教育四項守則，另設計 VR 內輪差和 AR 抓寶之交安活動，其學習單為認識標誌和寫出四守則。機器人、VR 和 AR 等科技應用能吸引同學，但 AR 學習重點偏重於認識標誌名稱，機器人部分則是由機器人說出四交通教育四項守則。科技應用於交通安全教育與宣導立意甚佳，宜以校本學生交安問題為學習主軸，設計相關學習內容。

3. 改進意見與建議事項

(1) 本校的交通安全教育委員會建議可增聘民意代表、地方仕紳等共同參與。
(2) 自由二路 6 巷拓寬後，並未提供人行空間，但卻是通學重要通道，建議市府能協助規劃設置人行空間，例如標線型人行道，以確保學生之通學安全。
(3) 本校大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以持續了解問題的發展歷程及評估改善成效。
(4) 本校有調查各班級之上放學交通方式、出入動線（門）等統計。建議利用此資料於家長接送區的規劃，包括區位與空間大小並檢討走路上學成效。
(5) 安全帽的配戴已經配戴，接下來就是要教育其戴好以確保安全（照片顯示有些只是有戴而沒戴好）。

(6) 學校可再與周邊管區派出所合作，了解周邊交通事故的樣態，探討學生常面臨的問題，並妥為教導。

(7) 汽機車接送的數量不低,在有限的接送區會產生哪些問題宜再仔細分析。其設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。必要時，讓機車家長接送區納入校園內管控可有效確保接送過程的安全。

(8) 校門口汽車接送區明顯不足，汽車並排停車、迴轉比例高，應規劃適當的停靠與動線以減少此類高風險行為。如何宣導讓接送區可以擴及週邊道路，讓學生也能走一段路上學有其必要性。

(9) 愛心商店的選定建議應有完整的評估程序,並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估，並有完整使用狀況的回饋。

(10) 自由路二段六巷短期可以標線型人行道處理,長期仍以設置人行道為宜。

(11) 穿堂走廊設置標誌牆，交通標誌牆缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。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。另學校已繪製學區安全地圖（8 個地點），建議在圖上標示危險地點需注意的交通安全問題，並教導學生了解這些問題，並知道如何因應。

(12) 學校強調科技應用於交通安全教育與宣導,建議提出鼓勵措施以鼓勵學生學習。另交通教育四項守則需了解其意涵，將其應用於事故預防。建議上放學導護 VR 影片可增加學習：行人綠燈通過路口時，還有那些車也是綠燈通過路口？為保護學生安全，導護是擋住那些行向車輛？學生需學習注意那些路況，當無導護時，自己也能安全通過路口。

(13) 建議交通安全常識測驗題目可包含交安教學或交安活動內容,並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效，做為未來交通安全教育內容調整之參考。

(八) 臺中市新光國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於太平區新興路旁樹德九街巷內，面積約 2.7869 公頃，汽車停車格共 58 個，機車停車位計 45 個。學生的腳踏車停車位，均有獨立的號碼，每位學生均需通過單車考照，然後才能登記自己專屬的停車位，不相衝突。

(2) 本校目前學生人數 1392 人，全校教職員工 120 人。

(3) 本校學生上放學交通工具，上學步行 223 人、單車 333 人、公車 105 人、機車接送 497 人、汽車接送 234 人，放學步行 409 人、單車 333 人、公車 173 人、機車接送 340 人、汽車接送 131 人、安親班接送 5 人。

(4) 本校學生上、放學為讓老師汽、機車與學生步行及腳踏車路線有所區分，人車分道，確保學生安全，因此上、放學各有其不同之交通路線。上學時，老師的汽、機車由西側門進入，學生則由正門及側門進入；放學時，為了維護學生安全，步行與單車一律由東側門進出。本校家長汽車接送區規畫於新興路及里民活動中心暨洋洋游泳池等地區，機車接送區則為

東側門，放學時間約為 15 至 20 分鐘。本校正門有專職警衛及志工老師照看，東側門及西側門則是學務處人員負責，活動中心岔路口有學務處主任掌控全局，各個出入口亦有學生交通服務隊輪值，加上新平派出所警員也會巡視校園周邊，保護學生上放學安全，無微不至。

(5) 本校針對學校周邊交通情況及其因應作為，整理如下：(A)因為門口較多，學校周邊較長，因此除了主任、志工老師、愛爸愛媽之外，上、放學皆有學生交通服務隊來維護學生交通安全，本校服務隊的特色是所有學生以服務學習的精神來輪替。(B)由於騎乘單車的同學較多，因此本校特別設立了專屬交通安全考照區，全套規畫完善筆試、路考號誌場地，讓新生一入學時，便能熟悉道路交通安全規則及道路騎車的要領。(C)開車的教職員同仁為數不少，因此為保障學生安全，特別規畫人車分道路線，讓老師汽機車與學生腳踏車不相衝突，同時對於停車場號誌、標線也清晰詳加標示，讓老師、學生明確遵行。(D)對於繁重的交通安全導護，本校除了設立各路口的值週老師、學生交通服務隊之外，更與社區結合，成立愛爸愛媽愛心志工隊，透過彼此分工合作，共同守護學生上、放學的交通安全。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 接送區設於校外約 300 公尺處之洋洋游泳池、里民活動中心、新光街等 3 處，再讓學生步行到校。

(2) 全校所有學生均輪流擔任交通服務隊，每星期輪值一班，以服務學習之精神推動，已連續辦理 22 年。

(3) 學生於交通安全教室實施違規同學之交通安全宣導。

(4) 本校設有腳踏車考照場地，且有進行交通安全常識測驗，並能利用「新光週報」進行交通安全教育與宣導。

(5) 為推動人車分流，西側門僅供教職員汽機車使用。學生步行及腳踏車上學則由正門及樹德九街校門（東側門），放學學生則全由樹德九街校門離校。

(6) 學校以執行活動照片說明各項訪視指標。內容非常豐富。主任也非常熟悉業務內容。

(7) 學校已經調查學生上放學交通方式。未來可再利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。

(8) 校內動線規劃，落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口。部分教師停車空間與學生活動區域略有衝突，還有改善空間。

(9) 學生自行車停車位也有明確的區位規劃，進出並有坡道。

(10) 學生以班級為單位，以服務學習精神輪替執行交通服務隊為本校重要特色。但交通服務隊的工作內容？工作崗位如何分配？勤前教育內容為何？如何實施勤前教育？建議再補充。並了解其成效。

(11) 將家長接送區分別設置，可分散問題，作法極佳。其設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。

(12) 本校交通安全推動委員會之歷次開會的會議紀錄宜保留完整，以作為委員

會決議事項執行成效追蹤考核的依據，並可作為學校規劃、檢討交通安全改善措施的參考。

(13) 本校能利用多元管道及活動，如親師座談會、跑馬燈、新生手冊與給家長的一封信等向家長進行宣導。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

(2) 建議本校納入交通部與教育部共同提倡之道路交通安全四守則，於各項教學、活動或輔導之推動。

(3) 本校友近 20 家愛心商店，建議學校能定期訪視以了解、追蹤學生使用情形。

(4) 建議本校善用標線（包括不同顏色線條、標字、箭頭等）來適當規劃人、車動線，但要特別注意其顏色。目前的腳踏車停車格有黃色或紅色標線，並不適宜，建議未來更新時均調整為白色。

(5) 建議本校能向警察單位取得學區交通事故資料分析事故特性態樣，例如時間、空間、違規型態、碰撞型態等，且應用於教學與活動。。

(6) 本校的相關書面資料未能即時更新，相關的作業辦法或紀錄也有部分不周全情形，建議以後能儘量整理得完整周延。

(7) 自評未評滿分項目，建議將還能改善或精進部分說明存檔。

(8) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計。

(9) 校內交通情境設置多雜且有錯誤，建議簡化以實際正確之標誌標線設置。例如停車區位的劃設顏色日後建議未來可修改為白色。

(10) 舉辦交通安全活動應強化並更新最近二年舉辦交通安全活動情形。

(11) 大部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年均應固定辦理的業務(如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程及評估改善成效。

(12) 建議應提高導護志工值勤的安全意識，尤其是要面對來車，請加強。

(13) 學校能針對學生違規行為的糾正輔導有其特殊方式，值得稱許，但也建議可再統計檢討其成效。

(14) 學校周邊交通事故頗多，建議與管區警局討論了解常見事故型態，探討學生常面臨的問題，並妥為教導。

(15) 校園情境布置、標誌牆的設置位置與使用應評估其成效，利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境。

(16) 汽機車家長接送區建議應由交通局設立制式的標誌。

(17) 已建立愛心商店的詳細資料，惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並逐年持續檢討評估，以及完整使用狀況的回饋。

(18) 本校成立交通安全教育委員會，組織成員除了學校教職員，還聘請分局員警擔任顧問。建議可增聘家長會會長、志工隊長與里長擔任顧問，以善用

社區及家長資源，協助推動交通安全教育相關工作。

(19) 本校訂有 105 學年度的交通安全教育年度實施計畫及各項實施辦法，但未見是否納入學校行事曆執行，且未見本(106)學年度的實施計畫。建議宜持續推動交通安全教育，訂定年度實施計畫，並針對各項計畫的執行成效進行追蹤、檢討，並做成檢討報告。

(20) 本校利用校務會議辦理全校交通安全教育座談會的作法務實，惟資料未更新(只到 102 學年度)，無法了解近年學校推動交通安全教育之情形。建議學校可善用外部資源，辦理全校性教師交通安全教育研習活動，邀請校外專家到校宣講，以提升全校教職員相關知能與安全意識。

(21) 建議本校亦可透過里長作為與社區民眾溝通與宣導的橋樑，積極尋求社區的資源與支援，並宜進一步追蹤並檢討相關的宣導成效。

(九) 臺中市東峰國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位居臺中後火車站東區的仁和路 330 號上，面積 4.1 公頃。目前日校班級總數 13 班，學生人數 317 人，教職員工 50 人。設有國中補習進修學校，計有 6 個班 100 餘人。

(2) 校內停車空間充足，計有可容納腳踏車 300 臺以上、機車停車位 40 格、來賓小汽車位 50 個，另在側門設有教職員工停車場。目前規劃放學時學生從正門，教職員由側門進出，保障人車安全。

(3) 因跨學區就學人數少，所以搭公車學生數不到 10 人，大部份學生上學以步行、騎腳踏車為主，部份家長以機車、汽車接送，比例大約是 7：4：2：2。

(4) 本校放學採集中式及人車分道，腳踏車先行，兩側步行學生再行離開，安全性高。校門口兩旁設有家長接送區，並商請交通局會同工務課勘查本校兩側交通規畫、畫記長專用機車、汽車停車格與行道樹之安全評估，並進行各路口交通號誌設計。

(5) 在目前的交通安全管制上，很感謝本校交通志工與校內教職員工的配合及立德派出所不定期的進行校園安全巡查與交通秩序維護，才能使本校在人力不足下，對學生盡到最大化的安全保護，交通事故出事率極低，提供本校學生、家長在上下學上能有安全的回家之路。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 訪視由校長進行簡報，內容相當完整，校長能充分掌握校本問題，且能有持續改善各項交通的用心與成果。

(2) 本校的各項計畫、活動或教學，均能納入「交通安全四守則」，且有相關資料可佐證。

(3) 生教組長非常用心，參與全國交通安全教育研習之後，能帶回各項新知與交通安全四守則，納入教師、家長的各項研習。並榮獲 106 學年度臺中市績優導護獎（全市共 15 位）。

(4) 學生違規的糾正與輔導工作，已轉向由「悔過書」為「事實陳述書」，並

進行輔導、追蹤與分析違規類型，相當務實。

(5) 本校推動校內汽車停放時車頭朝外，成效良好。

(6) 本校的相關資料（包括相關辦法與紀錄）準備充分，大部分能有最近三年的資料，非常用心。

(7) 本校能善用現代需要的「圖像思考」思維，規劃與設計各項活動，善用影像、圖像呈現。

(8) 學生學習效果良好，座談互動流暢，可運用此優勢強化整體交安教育。

(9) 本校能依照規定成立交通安全教育推動組織，成員除了學校教職員工，還聘請家長會長擔任顧問。

(10) 結合校務會議召開全校性交通安全座談會議的作法相當務實，學校除了派員參與交通安全教育研討會，並將研習所學帶回學校，透過全校研習活動進行宣導，強化教師相關知能，值得肯定。

(11) 本校訂定年度交通安全教育實施計畫，將四項核心能力納入實施計畫之實施目標，並將計畫內容納入學年度行事曆執行。

(12) 本校學務處人員榮獲全國交通導護獎項，學校的重視與努力值得肯定。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

(2) 建議本校能向警察單位取得學區交通事故資料分析事故特性態樣，例如時間、空間、違規型態、碰撞型態等，且應用於教學與活動。。

(3) 目前正門以交通錐及連桿進行人車進校的交通管制，建議可以加裝警示燈，以提高其明視性。。

(4) 本校有辦理自行車檢測與考照，且設計「御守」，十分用心。但目前尚有自行車有火箭筒，建議學校正視且能適當改正。

(5) 自評項目未評滿分項目，建議將還能改善或精進部分說明存檔。

(6) 教學課程與教案能不斷更新，值得肯定，建議本校優先以學生會遭遇之交通環境更新。

(7) 校內交通情境設置建議可再簡化並修正不適當之標誌標線。

(8) 建議本校能擴大邀請學校導護志工、地方分局主管與里長共同參與交通安全推動委員會，以善用社區及家長資源，積極推動交通安全教育相關工作。

(9) 交通安全教育推動組織於學期初開會，具體掌握校本問題並保留會議記錄，惟建議推動小組宜確實發揮功能，針對前次會議結論之執行情形進行追蹤與管考。

(10) 本校訂有年度交通安全教育實施計畫，建議能針對計畫項目建立檢核表，具體檢討計畫執行情形及成效，以作為擬訂未來年度計畫之參考。

(11) 本校利用給家長的一封信、親職教育座談日、電視牆等多元管道向家長與社區民眾進行宣導，建議學校能進一步針對宣導事項進行追蹤並檢討相關的宣導成效。

(十) 南投縣國姓國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於南投縣國姓鄉國姓路 237 號，面積 17041.48 平方公尺。校內停車空間 14 個小汽車車位，8 個機車位。學區內有國姓國小、長流國小、長福國小。目前學生人數學生 245 人，教職員工 36 人。

(2) 學生上放學所使用之交通工具，如下表。

全校		步行	家長接送	騎自行車	搭公車	合計
平均	上學	68	122	14	41	245
	百分比	28%	50%	6%	17%	
平均	放學	84	107	13	41	245
	百分比	34%	44%	5%	17%	

(3) 上學時間於國姓路與中興路交叉路口及國姓路與成功街路口處有交通義工與導護老師協助學生上學路隊安全維護，校門口亦有值週老師與交通服務隊值勤。放學時間由導護老師帶隊並於國姓路與成功街路口維持交通秩序維護學生路隊安全。

(4) 國姓路與成功街少有大型車輛經過。上學時間 6:50-7:30 車流順暢偶有瞬間較多之車輛經過。放學時間 16:30-17:30 車輛順暢，無明顯多量之車流。

(5) 學校特殊交通安全情形及其因應作為，包括：(A)校園週邊民眾路邊停車之車輛，張貼勸導單。(B)針對校園週邊危險路口，函文縣政府申請協助改善。(C)改善校園停車環境。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校已成立交通安全教育推動小組，除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、交通義工代表與國姓分駐所所長為顧問，組織架構大致良好。

(2) 本校於學期初、學期末均有召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議內容與決議適切，成效良好。

(3) 本校能針對學校周邊之交通環境與相關之主客觀因素，布置良好且有教育性的交通情境、繪製校園暨周邊危險地圖與特別進行 SWOT 分析，並據以訂定交通安全教育年度實施計畫與相關的執行辦法，執行後均有會議決議與追蹤，成效良好。

(4) 有關交通安全宣導活動內容豐富，除有布告欄宣導外，亦利用學校網頁公布欄張貼交通安全教育文宣資料暨 LED 跑馬燈宣傳，此外也利用班親會與校慶活動融入交通安全宣導，成效良好。

(5) 通學統計分類完整，區分每一日與運具，並據以規劃路隊組織。

(6) 交通服務隊與導護工作辦法完善，值週日誌登載詳實，並每週統計學生違規情況給予適時輔導。

(7) 針對學生違規態樣掌握佳，除給予違規學生輔導外，另表揚遵守交通規則的學生，建立學習典範。

(8) 將學區交通事故與學生交通違規常見態樣納入宣導活動中。

(9) 將家長接送區位置規劃於較離學校稍遠位置，可以鼓勵學生步行一段路進出校園。

(10)學校在國文、數學、表演藝術、綜合活動學習領域皆有不錯之表現，尤其數學領域，有巧思在其中，值得肯定。

(11) 實施交通安全常識測驗，了解學生之認知。

(12) 校內與學生一起設計情境佈置，並進行情境教學。

(13) 校外活動有行前手冊及說明，事後有檢討會議。

(14) 活動多元並訂有相關辦法，據以實施。

(15) 設置雲端硬碟，資料供全校使用，並有班會通報，作為聯繫橋樑。

(16) 對於校園周邊路口的交通安全改善，例如增設路口紅、綠燈、增畫黃色網狀線、警告標示、客運招呼站的遷移等，非常務實，也十分認真、用心，值得作為偏鄉小型學校在交通安全輔導上的參考與學習。對於縣內舉辦的交通安全各項競賽（例如為愛啟程、珍視家人交通安全競賽、交通安全知識挑戰擂臺賽等），學校師生都會共同努力、積極參與，也爭取了很好的成績，另外學校也都採取主動的協助及積極的支持，值得鼓勵及嘉獎。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議交通安全教育推動小組可增聘學校所在地的里長為顧問，除可收取集思廣益之效外，學校如有需里長代為宣導之事項，里長們亦可代為宣導。

(2) 各年級放學時間不同，校方對於不同時段之路隊情況掌握確實，惟建議可將相關情況補充於資料中；另於接送區規亦可區分上學及不同放學時段。

(3) 有足夠停車空間規劃，但人車動線無法完全區隔，建議可補充人車動線圖並標註可能之衝突位置，應用於宣教中以提醒校內人車。

(4) 愛心服務站共有 3 家，建議可於安全地圖上標註位置。

(5) 交通安全常識測驗之分數平均約 70 分左右，建議加以了解問題，提醒學生。

(6) 標誌張貼除配合情境外，建議以後可考慮雙語化，同時提昇英語常識。

(7) 學校有設計自行車之相關訓練，惟以宣講之主，建議可配合實際訓練，例如平衡感、速度穩定等能力之加強。

(8) 建議學校能將前述改善的過程及關鍵，進一步的檢討與追蹤並詳盡的紀錄。對於上述的交通安全競賽，縣府社教科如能提供更多參加競賽的機會或訊息，讓學校師生體會縣府對交通安全的重視。

(十一) 彰化縣陽明國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於彰化市長順街 76 號，面積 4.6 公頃。校內停車空間有小汽車格位 50 個、機車 150 個，學生自行車車位 600 個；建國路校門外側另有一約 30 個車位供教職員工停放。

(2) 本校周邊臨接的主要道路為長順街、三民路、建國路及 64 巷，長順街與三民路口設有公車站牌及 Ubike 站，三民路上設有行人天橋，建國路底為彰化客運總站，建國路靠近路橋一側為客運車庫，公車雖多，但車速不快。

(3) 上放學時段的道路流量偏多，尤以雨天時家長以汽車接送居多，亦造成堵塞。放學時段長順街常有彰工夜校生騎機車快速通過，易生危險。

(4) 步行的學生在上放學時，以離自己班級教室最近的校門口為交通路線。汽車接送的學生，原則上以建國路校門進出。騎乘自行車的同學，以車棚位置要求進出校門路線，二及三年級車棚位於三民路校門。此外，教職員工車輛皆以長順街校門為出入口，長順街路寬較為狹窄，所以在家長器、機車接送時，宣導儘量以三民或建國這兩個校門進出，將車潮進行分流。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校已成立交通安全教育推動小組,成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、志工隊、學區內陽明里與萬安里里長，以及民生派出所所長為顧問。組織辦法與架構完整，定期召開會議，且針對本校所面臨之特殊問題，充分討論與規劃交通安全教育之推動事項，落實計畫、執行與考核，成效良好。

(2) 辦理交通安全教師研習、示範教學等教師增能多元學習活動，並進行成效檢討與回饋。此外透過導師會報加強宣導交通安全四大守則，學生們亦多能領會，成效良好。

(3) 辦理交通安全教育觀摩會、導護志工保險研習、學生交通安全體驗營，成效良好。

(4) 利用座談會、網路、活動、公布欄等多元型式或管道向家長及社區民眾進行交通安全教育宣導。此外也特別至慈生仁愛院以歌唱及廣播劇型式表演，宣導交通安全，成效良好。。

(5) 學生通學資料統計區分每一日、上放學與校門，分類細緻；通學路隊係依教室位置規範進出所使用之校門，並區分運具。

(6) 人車分道確實，車輛禁止進入教學區；校門口空間為較可能出現人車衝突位置，於上放學時間以三角錐圍出行人動線。

(7) 家長接送區之改善方面，校方已有改善計畫且改善方向正確，期可順利執行；另請將接送區標誌牌與人行道缺失一併納入改善計畫中。

(8) 設計編製交通安全教育手冊，依年級需求，設計學習單，在不同領域實施，頗具用心。

(9) 設立交通安全資訊專區，使學生能上網自主學習。

(10) 設置交通安全走廊，方便學生查看學習。

(11) 校外教學活動實施行前車輛檢查、說明會，並舉行逃生演練，行程後召開檢討會議。

(12) 學校舉辦多元學藝競賽活動,例如硬體字書法標語設計等,另有歌曲創作,廣播劇等豐富多元。

(13) 舉辦交通安全常識問答，並有統計分析對錯，具檢討機制。

(14) 為了爭取政府頒發的交通安全獎項，學校十分積極、主動推薦學校志工、學生參加縣市政府之交通安全獎項，不僅有多次、多位導護志工獲得縣府的表揚，也有志工獲頒全國性（衛福部）的獎勵，而且學生多次獲得交通安全廣播劇第一名，都是再再肯定了學校在創新與重大成效上的努力。

(15) 對於目前學校面臨的交通安全改善困境，學校也非常用心暨努力，不僅規劃了各種可能的決解策略及方案，而且也預先著手落實這些策略及方案，這也是我們要肯定學校的積極作為。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議標誌區可以雙語化方式展現，以利學生英文意義了解。

(2) 身障車位之設計是否皆在教學區，抑或方便洽公人士在行政區附近亦可設置？學校可加以思考。

(3) 學校騎自行車者佔 17%，約 230 餘人，經觀察，車上裝燈具者所在多有，值得肯定。另建議可在輪輻加裝反光片，以增安全。

(4) 禁制標誌圖形中斜線之方向，與「No」概念有關，建議可於舉辦活動中介紹說明，以免繪製時出錯。。

(5) 停車空間規劃有序，停車格位數量充足，惟建議車輛停放於地下與平面停車場之分配可於資料中補充，另可補充人車動線圖並標註可能之衝突位置，應用於宣教中以提醒校內人車。。

(6) 學生服務隊、導護老師與志工均有實施辦法或要點，但未見執行狀況或紀錄，建議補充；另學生服務隊背心反光性較為不足，建議改善。

(7) 學區交通事故資料僅有發生位置與時段，較難以應用於教育宣教工作，建議再行補充並考量納入教學或活動宣導中。

(8) 學生違規資料僅有態樣分析，未見人數統計，建議補充並追蹤累犯情形，以了解輔導作為成效。

(9) 愛心服務站共有 6 家，具有明確選擇原則；定期追蹤情況不明，雖資料中有定期檢核範例但未填寫，亦無各家追蹤情況，建議補充。。

(10) 對於本校努力改善的策略及方案，未來學校如能都順利一一完成，期能將這些努力的成果，詳盡撰寫成書面報告，以提供鄰近各校的參考與學習典範。

(十二) 苗栗縣新港國中小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於苗栗縣後龍鎮校椅二路 168 號，於 103 年 12 月遷徙至本校新址，位於苗栗高鐵特區內，面積 41,737 平方公尺。停車空間有汽車停車位 74 格（包含 4 個無障礙車位）、機車 20 格（包含 2 個無障礙車位）、自行車 102 格。鄰近學校與本校直線距離分別是，維真國中、後龍國小 6 公里，頭屋國中 8 公里，造橋國中 10 公里。

(2) 目前學生人數，幼兒園 90 人，國小部 475 人，國中部 275 人，補校（夜間部）20 人，教職員共 53 人。

(3) 國中部學生上學所使用之交通工具狀況，步行 35 人，家長接送 168 人，騎自行車 69 人，使用大眾運輸工具 3 人。放學部分，步行 45 人，家長接送 115 人，騎自行車 69 人，安親班 43 人，使用大眾運輸工具 3 人。

(3) 學生上學時間(7:00 – 7:30)，國中學生(275 人)主要由北側校門(後校門)通行；國小及幼兒園學生(565 人)主要由南側校門(前校門)通行；若同一家庭有國中學生，也有國小學生者，一律由北側校門(後校門)通行。放學時間(12:00、14:40、15:30、16:35、17:00、20:30 分批放學)。

(4) 學校周邊主要道路情形，學校臨接高鐵三路（寬 18 公尺）、校椅一路（寬 8 公尺）、校椅二路（寬 8 公尺）、頂椅六街（寬 6.5 公尺）。臨接之道路都有人行道，高鐵三路設有自行車專用道。因本區為新興地區，附近住戶尚少，平時幾無路邊停車情形。本校南側校門口設置有公車站牌（新港國中小站）。

(5) 上放學尖峰時學校周邊的交通情形，因本校臨接道路平時車流量極小，上放學尖峰期間，車流量大之道路為高鐵六路、尖苗公路。高鐵六路路寬 24 公尺，連接苗栗市區與三號國道大山交流道，車速快，偶有大型車輛。經分析，約有 50 名學生以步行或騎自行車的方式通過該路口，安全疑慮較高。尖苗公路路寬 16 公尺，連接苗栗市與頭份市區，車速快，車流量大，大型車輛多。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校為新設/遷移的學校，有國中、國小及幼兒園，整體校園環境的空間規劃良好，故能做到人、車動線與空間分離。

(2) 本校於創始之初，即將老師擔任「導護工作」的角色，定位為「交通安全教育指導」，相當用心且成效良好。

(3) 能針對制度、家長與學生三方面共同著手，進行交通安全教育與宣導。

(4) 自行車考照的作業程序、場地規劃良好，自行車停車場之秩序良好，未發現火箭筒。

(5) 校舍空間規劃良好，除餐車外其他車輛不會進入人員活動空間；並可將接送區內部化，減少對周邊交通之影響。

(6) 學生路隊結合通學資料，並有適切規劃與管制。

(7) 學校自行研擬並制定了幼稚園、國中、小學學生的五大交通安全核心能力（包括交通工具、交通標誌、行人邁步、交通規則、交通安全等），不僅規劃了與這五大能力相關的國文、英文、數學、自然等各科目融入教案，主題十分多元、內容非常豐富，而且也整理了與交通安全相關的教學資源（包括交通部 168 交通安全入口網），以提供全校交通安全相關科目教師授課之參考及使用。

(8) 學校考慮了騎自行車上、放學學生的交通安全，特別在校園內規劃了騎自行車筆試與路考的考照路線，以加強學生通學與在校外的安全騎車能力。

(9) 學校不僅重視學生騎自行車的交通安全教學，而且也規劃、設置了學生騎自行車考照的交通情境，以確實落實自行車的交通安全知識與技能，更值得萬分讚許的是實施的對象是從幼稚園、小學到國中全體學生。

(10) 學校不僅訂定了交通安全活動辦法及實施計畫，而且各類交通安全活動的內容及型態也十分多元、多樣化。

(11) 本校依照規定成立交通安全教育委員會，並訂定組織辦法。組織成員除了學校教職員，還聘請家長會會長、派出所主管與志工團長擔任顧問，善用社區資源協助學校推動相關工作。

(12) 本校能利用導師會議辦理全校教師交通教育座談會，做法相當務實。

(13) 本校能利用親師座談、聯絡簿、網路、公佈欄與地方社團向家長進行宣導，並透過聯合運動會向家長與社區民眾宣導。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。。

(2) 建議本校可分別針對幼兒園、低年級、中年級、高年級及國中生，訂定基本的交通核心能力，構建一套完整、周延的交通安全教育計畫。

(3) 本校有交通安全教育四守則的掛條、海報，但未見適當融入於教案或活動，建議未來能適當納入。

(4) 本校的學生汽機車接送比例甚高，建議分開調查，並辦理各種活動，至少鼓勵學生能走一段路上學。

(5) 本校目前會使用交通錐及連桿來進行交通導護工作，建議可在交通錐上加裝警示燈，以提供警示效果。

(6) 除老師外，亦選派交通服務隊同學參與縣內交通研習，值得肯定。惟建議可再加強參與師生回校後之應用，例如對其他老師、同學宣講。

(7) 交通服務隊與導護工作之實施具有明確辦法，惟建議可略作調整，包括：(A)護工作可給予適度獎勵；(B)執行狀況與紀錄應予以保存並於評選時提供；(C)訓練計畫並未見於評選資料中，可予補充。

(8) 生違規與事故統計方面，均有相關資料，惟建議可略作調整，包括：(A)規人數較多，建議比對累犯情形，給予適當輔導並追蹤改善情形；(B)學區交通事故資料可應用於教學與活動中。

(9) 愛心商店有 9 家，建議可定期追蹤並進行檢討。另建議可將其地點結合安全地圖標示，以提供予學生及家長進行宣導，並可公布於校內適當地點。

(10) 建議未來如在能力與時間的允許下，學校可以考慮將交通安全四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等），與學校本校課程作緊密的連接，使交通安全教學更自然、貼切並且生活化，如此會更佳。

(11) 建議本校未來不僅宜鼓勵與交通安全相關科目教師，提出交通情境設置與教學的需求，以作為他們落實交通安全教學的後盾，而且也宜考慮擴大到走路、接送、搭車等上、放學學生的交通情境設置與教學，使校內的交通

情境更全面、更完整，甚至可以加入多語化交通情境設置，如此會更佳。

(12) 建議本校可以按照交通部與教育部共同推行的交通安全四大守則為全體學生交通安全的核心能力，安排校內、外各類交通安全宣導活動，以更加的提高學生交通安全的知能。

(13) 交通安全教育委員會每學期召開兩次委員會會議，並保留會議紀錄，惟建議學校除了保留歷次會議紀錄與資料外，宜於每次會議中針對前次會議決議事項的執行情形進行說明與檢討，以確實發揮委員會的功能。

(14) 本校訂有交通安全教育年度實施計畫，並納入行事曆執行，惟未見計畫執行、考核檢討。建議學校能加強建立計畫考核的機制，利用計畫執行紀錄表，確實檢視計畫的執行情形並檢討計畫之實施成效，以確實計畫之管考，並作為未來訂定交通安全教育計畫之參考。

(15) 本校每學期舉辦校內教師交通教育研習，惟建議學校能善用外部資源，就校本問題，邀請分局警員或專家到校宣講，提升全校教職員生之相關知能。

(16) 建議本校可將相關重要議題提送全校交通安全教育座談會討論，決議後確實執行，並進行後續追蹤與檢討。

(17) 建議本校能針對各種宣導成效進行追蹤、建立回饋機制，據以掌握宣導成效，並作為改善宣導管道與宣導方式之參考。

(十三)臺南市安平國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校四面皆連道路，但非主要幹道，周邊車流量小。上放學時刻多為本區接送家長之車流。

(2) 本校目前學生 838 人，教職員工 88 人。目前學生上學交通工具，自行車 318 人，走路 210 人，家長機車接送 242 人，家長汽車接送 177 人，使用公車 1 人；放學部分，自行車 318 人，走路 279 人，家長機車接送 194 人，家長汽車接送 154 人，使用公車 1 人，安親班 9 人。上放學方式可複選。放學時段為尖峰時段且集中，以自行車與步行為多數，為主要疏導關鍵。

(3) 自行車上放學規劃重點：(A)禮讓行人，(B)多走一段路，(C)避開危險路口。)其他方式上放學重點為：(A)指定區域，(B)避開危險路口，(C)乘坐機車戴安全帽。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校已成立交通安全教育推動小組，成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、交通義工團團長以及民生派出所所長為顧問，組織辦法與架構大致完整。

(2) 針對本校的交通安全議題，有深入進行 SWOT 分析並定期開會檢討，並據以修改上放學路隊動線，避開危險路口繞道而行，成效良好。

(3) 4/18 辦理臺南市「兒童安全過馬路研習」，此外也多方利用宣傳海報、FB

學校網頁、家長同意書、志工大會、情境布置、親子學習單、學生手冊、黏貼聯絡簿等宣傳學校特定交通資訊，成效良好。

(4) 六項作為具創新性，值得肯定，包括：(A)自行車路考項目考慮校本問題而規劃，並重視學生對於其他人車與周遭環境觀察能力；場地設置則充分利用學校既有校舍空間，例如納入停放於大型車周邊之注意事項、通過路口之正確方法、慢行時之平衡等，並將考照過程製成影片提醒較易犯之問題，可供後續教學之用。(B)教導「雨天騎車注意事項」。(C)於自行車停車區周邊設置海報版公告「近年學生交通意外記事」，說明意外事故之發生地點、原因等，提醒學生留意。(D)放學時間提早至 4:55，錯開周遭其他學校、工廠之放學下班尖峰。(E)利用安全帽式行車紀錄器記錄學生騎乘自行車行為（配戴者包括違規學生及不定時抽選學生），並觀看紀錄影片統計學生違規行為，給予適當輔導。並將部分影片剪輯為兼具娛樂效果與教育效果之影片，可供後續教學之用。(F)利用社群網站（FB、IG、與 Line 群組）進行宣導，根據點閱數統計可發現宣導效果較定址式網站為佳。

(5) 觀念由「保護」調整為「分流與引導」，並宣導學生自身應具有安全風險意識，具有保護自己之能力。

(6) 由於本校騎自行車上、放學的學生佔大多數，學校十分用心、關心學生交通安全，每年都會針對新生安排自行車學、術科考照（包括觀念重於技術的模擬路況考試），其中特別重視正確觀念的騎車能力培養，更令人印象非常深刻而且又十分佩服，這種重點式的務實交通安全教學及作為，值得有多數學生騎自行車上、放學的各校前來觀摩與學習。。

(7) 本在停放自行車的車棚鄰近牆壁上，設置了交通安全情境，以提供學生自我學習的教學情境，內容不僅格外獨特，而且也十分顯著，可見學校對於學生騎自行車上、放學交通安全非常重視，而且也十分用心。。

(8) 為了提高全校學生對交通安全的重視，學校不僅邀請了臺南四分局、交通局、創世基金會、臺北曲藝團等單位、協會或團體，前來學校對學生進行交通安全各項宣導，而且為了加深學生對自己交通安全行為的了解，學校更投入很多的時間與精力，舉辦行車紀錄器檢驗『道路天兵不是我』的交通安全活動，以及與愛心導護商店合作舉辦戴安全帽與繫安全帶自拍活動，以推廣汽、機車接送學生上、放學戴安全帽與繫安全帶交通安全活動，這些都是值得肯定與嘉許的。

3. 改進意見與建議事項

(1) 交通安全教育推動小組開會時派出所所長並未出席會議，建議除邀請與會外，再建議亦可增聘學校所在地的里長為顧問，於會議時除可收取集思廣益之效外，學校如有需里長代為宣導之事項，里長們亦可代為宣導。。

(2) 本校活動設計具有創意，但實施成效較未能於資料中呈現，建議可再進一步的追蹤調查，以呈現更加的成果。

(3) 已針對學校特性進行SWOT分析,建議可進一步構成交通安全教育策略，並納入組織、教學與活動中。
(4) 建議自行車考照可在7年級全面實施。
(5) 建議本校能對學生步行、腳踏車動線與教職員之汽車、機車動線，進行整體之規劃。
(6) 同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。
(7) 愛心服務站建議提供定期追蹤與檢討機制。
(8) 建議本校可以依照各年級學生騎車安全重點及能力程度不同，考慮與校內騎自行車相關科目教師（如：校內體育、社會公民科、自然物理科等），以及校外騎自行車交通安全相關專家（如：校外專業自行車商家、團體或協會等）作進一步的教學結合，同時融入交通安全四大守則，不僅可以厚植學生在騎自行車上的專業知能,以及提高本校教師交通安全意識，而且也可以使交通安全教學更多元、活潑、內容更豐富。
(9) 建議本校不僅宜鼓勵與交通安全相關科目教師，提出交通情境設置與教學的需求，以作為他們落實交通安全教學的後盾，而且也宜考慮擴大到走路、接送、搭車等上、放學學生的交通情境設置與教學，使校內的交通情境更全面、更完整，甚至可以加入多語化交通情境設置。
(10) 建議本校可以考慮依各年級學生的學習目標與教學內容的不同,規劃並舉辦各類互相搭配的交通安全活動,同時設計與實施這些交通安全活動事後評量，並作進一步的結果分析與檢視，以了解學生比較容易犯錯的交通安全觀念，作為事後交通安全教育宣導的依據。

(十四)臺南市後壁國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於臺南市後壁區嘉苳里10鄰124之20號，面積41,783平方公尺，目前校內停車空間有汽車26格(含2格身心障礙車位)、機車13格、自行車96格。
(2) 目前全校班級總數為10班，每個年級各設立一班體育專班（專長項目為軟網、跆拳），學生人數共201人。全校教職員人數共35人。
(3) 學生上、放學所使用之交通工具，如下表。

通學方式	上學					放學				
	家長接送		自行車	校車	步行	家長接送		自行車	校車	步行
	汽車	機車				汽車	機車			
人數	48	34	72	34	30	44	33	71	36	32
比例(%)	22	15	33	16	14	44	33	71	36	32

(4) 本校校區被道路一分為二，學生下課打球或體育課時，會頻繁的穿越馬路，危險性高；再者，學校前方為農用道路，路寬度不大且路的兩邊為灌溉溝渠，未加蓋也沒有任何防護措施，學生騎行自行車通過時，其安全性令人擔憂，故學校積極加強向學生宣導如何安全過馬路，亦持續努力向區公所、交通局等單位函請協助增設交通安全措施，讓學生能更安

心過馬路。

(5) 本校學生通學方式屬自行車比例最高，故相當重視學生自行車是否具備安全配備，除了定期檢查自行車須有前後燈、側反光片、煞車設備，不可裝有火箭筒、牛角、車前飲料架外，更讓騎行自行車的學生達到 100%戴安全帽的好習慣。

2.訪視所見特色與優點

(1) 針對校本問題進行 SWOTs 分析，並據此規劃如通學路線、家長接送區規劃等作為。

(2) 本校已成立交通安全教育推動小組,成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、白河分局後壁分駐所所長為顧問與學生代表為委員，組織辦法與架構大致完整。

(3) 以學校過去曾喪失三條人命的代價，特針對本校交安問題進行 SWOT 分析，非常具體有內容。每學期於期初及期末定期召開交通安全教育推行委員會議，並做成紀錄加以執行，成效良好。

(4) 定期召開全校教職員交通安全教育座談會，及不定期於導師會報或行政會報中宣導相關措施。另亦辦理教師交通安全知能研習與鼓勵老師參與校外交通安全研習，成效良好。

(5) 利用親師座談會、親職教育或辦理各項活動時，向家長進行宣導。再以書面、透過聯絡簿或電話聯繫等方式，進行親師生交通安全宣導事宜，成效良好。

(6) 辦理自行車體驗營活動，帶學生到社區向民眾進行交通安全宣導，並簽屬連署書。

(7) 辦理多元宣導活動，全面建構交通安全素養。例如：「安心過路口狀況劇演出」、「大客車內輪差實況教學」、「交通安全擂臺賽」、「交通闖關活動」等，成效良好。

(8) 結合社區及高國中小策略聯盟，交通安全一起來。例如：學區名人幼稚園園長捐贈本校反光條,同時垂直整合與後壁高中及後壁國小簽署協定共同留意學童上下學安全，並結合高中資源共同繪製交通安全宣導藝術牆。

(9) 教學與各項活動皆依交通安全四守則進行核心能力檢核，使整體交通安全教育方向明確。

(10) 本校多項作為具創新性且具成效，值得肯定，包括：(A)自辦校內情境佈置研習，集合學校老師共同討論並依討論結果實施。(B)辦理自行車巡禮活動，除於行前進行自行車結構、騎乘技術與安全之教學外，另於活動中結合拜訪愛心商店、向社區民眾宣導酒駕危險性並邀請其簽署連署書等。(C)向上銜接後壁高中共同繪製交通安全主題圍牆;向下銜接國小端，於校慶運動會辦理交通安全闖關活動。(D)利用懸絲偶戲社團特色，創作交通安全偶戲劇本,並到校外表演兼宣導利用校車實施內輪差實地教學，學生印象深刻，活動後並追蹤學生行為改變成效。

(11) 實施自行車考照,關卡依實際騎乘需求設計,且由學生擔任各關卡主考官;由車棚內停放自行車檢查可知車輛均有側面與後方反光片，並有前燈，未見裝設火箭筒或牛角者，可見實施車輛安全檢查確實。

(12) 家長接送區內部化，值得肯定。

(13) 由於本校騎自行車上、放學的學生為大多數（約三分之一），是本校學生交通安全教學的重點之一，所以除了規劃與設計了交通安全相關領域與彈性課程及教案之外，為了落實交通安全教學生活化，學校也在校園內規劃了學生騎自行車實地考照場地，並安排與結合學生校外自行車體驗活動與學習，以加強並提高學生上、放學運用交通工具的知能，學校對於學生上、放學的重視是十分值得高度的肯定與嘉許，更可作為偏鄉、鄰近及中、小型學校在推行交通安全教學的學習典範。

(14) 本校全體師生共同努力規劃、設計與布置交通安全情境，包括交通安全標誌、交通安全標線、交通安全專欄、交通安全標語等，並結合鄰近高中學生繪畫能力資源，彩繪交通安全藝術牆，以作為本校交通安全情境教學使用，可稱得上是真正落實校內交通安全情境設置的典範學校，亦可作為偏鄉、鄰近及中、小型學校在設置交通安全情境的學習標竿。

(15) 本校為了落實交通安全，利用各種時機與場合（包括校內朝會、週會、校慶、體驗營，以及校外教學、參觀、比賽等），主動、積極地舉辦各式各類的交通安全活動，包括教室布置比賽、語文競賽以及交通安全常識測驗等，以及利用學校特色藝術教育，懸絲戲偶表演，宣導交通安全觀念（如：「我看得見您，您看得見我」四大守則之一），十分值得給予鼓勵以及作為他校學習的典範。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議對於臺一線與校門前產業道路之不利條件，除採取不以臺一線為通學路線、積極爭取產業道路之交通工程改善外，亦可利用此不利條件於交通安全教育上，引導學生思考討論面對危險環境可採取之正確行為。

(2) 部分同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

(3) 校園內標誌標線之劃設錯誤，建議酌予調整。

(3) 交通安全教育推動小組中之學生代表並未出席會議,建議除邀請與會外，再建議亦可增聘學校所在地的里長為顧問，於會議時除可收取集思廣益之效外，學校如有需里長代為宣導之事項，里長們亦可代為宣導。

(4) 建議本校可以考慮依各年級學生的需求不同，結合交通安全教育四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等），並融入學校本位(特別是建立學生騎自行車的知能)的交通安全教學課程與相關教案，選擇搭配的動態交通事故影片，如此會更優（註：雖然學校在各領域課程中有融入交通安全的相關教案，但是這些教案與交通安全教育四大守則－即學校所謂的『核心能力檢核表(ppt 第 27 頁)』搭配仍不足、甚至有點勉強；基本上，在上課時間與科目內容的雙重考量下，一個交通安全相關教案，最好以融入一項守則為原則，避免造成各科目上課內

容的時間壓縮)。

(5) 建議本校交通安全情境的設置，基本上是以典型交通安全概念為依據，未來如在能力與時間的允許下，學校可以考慮依照交通安全教育四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等)，設置這四大守則的交通安全情境動態影片連結（使用手機條碼掃描)，以提供全體師生交通安全情境教學之使用。

(6) 未來如在能力與時間的允許下,學校可以考慮依各年級學生的程度不同，在交通安全常識測驗及交通安全各項活動中，納進交通安全教育四大守則的題項與題材，以深化本校學生交通安全教育四大守則；同時，對於上述各項交通安全活動的成效，事後也應作檢討、紀錄並進一步回饋。

(十五) 基隆市碇內國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校面積 28,018 平方公尺，目前學校班級數共 21 班，學生人數共 570 人,教職員共 78 人。校內汽車及機車停放空間,汽車 49 位,機車 20 位。教職員需求，汽車 48 位、機車 15 位。

(2) 學生上學、放學交通方式，上學步行 247 人，家長接送 137 人，公車 178 人，放學則是步行 364 人，家長接送 31 人，公車 167 人。

2.訪視所見特色與優點

(1) 本校已成立交通安全教育推動小組,成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、碇內派出所員警為顧問，組織辦法與架構大致完整。

(2) 定期召開交通安全委員會，會議中詳實討論與紀錄交通安全工作事宜。

(3) 為落實進行全校性交通安全宣導活動，定期於朝會、週會時間進行宣導以協助學生培養正確之交通安全觀念。此外也於校門口跑馬燈進行交通安全宣導，另也於家長日活動手冊中進行交通安全宣導，成效良好。

(4) 連結社會資源以協助校內交通安全教育之落實，如邀請交通隊、靖娟基金會、創世基金會等來校進行交通安全宣導，成效良好。

(5) 基於學生通學需求協調基隆客運配合放學時間加開往暖暖方向專車，值得肯定，且因本校有近二百位學生搭乘公車通學，宜利用此特性進行學生乘車安全宣導，並非待校外教學方行宣導。

(6) 許多學生搭乘公車通學（上學 178 人，放學 167 人)，學校附近有火車通過，除了走路安全，學校亦重視鐵路安全和搭乘大客車安全與禮儀等交安課題的教學與活動，例如：於班會中讓學生討論「勿當低頭族和公車禮儀」。

(7) 生物課之色盲課程單元中，教師以紅綠燈之燈箱位置是固定的，引導學生了解正確放置燈箱位置的重要性。

3. 改進意見與建議事項

(1) 與其他受評學校相較之下較不具創新作為，且資料中並未說明最近三年

內是否曾獲得縣市政府（或全國）之交通安全獎項。

(2) 本校將學校周邊危險路口標註於地圖製作校外安全情境圖，但建議：(A)可於圖上加註各地點之危險因素，例如來車方向或應行注意之特點；(B)可增加周邊物流中心車輛進出口處；(C)可利用此圖進行教學與安全宣導。

(3) 學校師長對周邊環境與學生通學情況了解甚為完整，但資料中並未完全呈現；建議可先以 SWOT 分析盤點學校於交通安全教育之優、劣勢，再構成各項組織、教學與輔導策略。

(4) 於交通安全作為上偏重「保護」學生安全，較未有「教育」–即觀念建立與態度引導，建議應行調整。

(5) 建議交通安全教育推動小組亦可增聘學校所在地的里長為顧問，除可收取集思廣益之效外，學校如有需里長代為宣導之事項，里長們亦可代為宣導。

(6) 校門口左側源遠路 152 巷與東碇路之三叉路口為三時相號誌，學生通過路口時因車輛之視線不良，對於學生過馬路有安全顧慮，建議似可變更學生過馬路之時相時間，以增加學生過馬路之安全性。

(7) 放學時校門口之暖暖學生專車之停駐對於來往之車輛確有安全顧慮，建議似可考慮改停於校內，惟相關之配套措施應妥為考慮。

(8) 校園貼許多標誌（如：梁柱和牆面），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。另學校已繪製學區安全地圖（電腦中），建議在圖上標示危險地點需注意的交通安全問題。

(9) 禁制標誌之紅色斜線的方向是左上至右下，有學生設計海報之禁制標誌的紅色斜線方向錯誤，建議以「禁制（NO）」讓學生了解紅色斜線的方向（N 的斜線是左上至右下）。

(10) 學生繪製海報的交通號誌之紅黃綠的燈箱位置有誤，另分向線繪製白色標線，亦有誤。建議進行教學讓學生了解為何交通號誌之紅黃綠的燈箱必須固定位置。另必須讓同學了解學習正確標線顏色的重要性，以顏色分辨是同向車道或對向車道相當重要，若因不會辨識而逆向行駛，則易發生對撞事故。

(11) 透過學生訪談時了解許多學生會騎自行車活動，自行車是許多國中生自己獨立外出的重要交通工具。學校較少自行車安全教育與宣導，建議學校將自行車安全騎乘教育亦納入學校交通安全教育重點，學習如何安全操控自行車和正確自行車騎乘行為，並加強道路風險問題認知。

(12) 建議交通安全常識測驗題目可包含交安教學或交安活動內容，並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效，做為未來交通安全教育內容調整之參考。

(十六) 宜蘭縣凱旋國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於宜蘭市縣政七街 50 巷 1 號，面積 3.03 公頃。由於宜科園區附近有建案興建中，建業路及縣政七街目前皆有工地施工中。

(2) 本目前有日間部有 18 班，學生 460 人，教職員工約 52 人，活動空間充足。

(3) 本校學生上學時，步行 44 人，腳踏車 137 人，機車 58 人，汽車 219 人，接駁車 2 人；放學部分，步行 60 人，腳踏車 136 人，機車 52 人，汽車 206 人，接駁車 6 人。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 能針對校本問題進行 SWOTs 分析，並依檢討結果進行各項策略。

(2) 本校多項作為具創新性且具成效，值得肯定，包括：(A)學務處進行「學生騎乘自行車違規事件相關成效探討」之行動研究，比較同一時期不同違規項目之數量與比例，以及不同時期違規情況變化，可見違規情況具有明顯改善，顯示輔導作為適切。(B)針對交通安全年度計畫項目於期末實施檢討考核，並針對缺失提出修正意見並據以實施，具有 PDCA 概念。(C)建置「學生傷病掛號系統」可完整了解學生受傷類型、原因、發生地點等，並進行統計以檢討改進，同時可讓導師即時掌握學生情況。

(3) 本校發展自行車考照制度，針對 7 年級學生具有騎乘自行車通學需求者實施，項目包括筆試、路考與裝備檢查，且將路考考照場設置於室內，可全天候進行考試。另於近期募得自行車前車燈 300 個，將發放給學生提升學生用車安全，值得肯定。

(4) 本校針對騎乘自行車通學學生，徹底要求應戴安全帽、雨天應穿雨衣（不可撐傘騎車）、進入校園須下車牽行等，由違規統計可知應宣導已有改善，值得肯定。。

(5) 本校已成立交通安全教育推動小組，成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、進士派出所所長與建業里里長為顧問，組織辦法與架構大致完整。

(6) 特別針對本校交安問題進行 SWOT 分析，非常具體有內容。此外有關學校交安教育措施之形成過程，係先於處室內部擬定政策，提請交通安全教育推行委員會議討論，之後再列入校務會議議題，此後再於行政會報與導師會議時加以宣導與討論，因此每學期於期初及期末定期所召開之交通安全教育推行委員會議，均獲得良好之成效。

(7) 有關交安問題之宣導非常多元，除前述外再透過親師座談、學校網站首頁及跑馬燈、校外教學通知單暨家長同意書加以宣導，成效良好。

(8) 本校結合外部資源，社區熱心人士與愛心商家贈送學生自行車警示燈，提升學生自行車騎乘安全。自行車燈除了讓騎士看清路況，也讓別人更容易看到自己，建議學校學生天色昏暗或霧中都需打開自行車警示燈，尤其冬天的清晨上學和黃昏放學天色較暗，警示燈可讓駕駛更容易看到你。

(9) 學生搭乘葛瑪蘭客運發生車禍，9 位同學受傷，事故原因為支道車未讓幹

道車，學校已加強相關交通安全宣導。

(10) 本校繪製在宜蘭常見之讓路線標線，進行實境教學，但仍有同學不知其設置意義，建議加強，學校可利用此葛瑪蘭客運事故進一步全面教導學生如何以標誌、標線和閃燈號誌來區分幹支道。

(11) 本校於交通安全宣導通廊設置交通安全四守則標語，進行教學與宣導。另積極宣導自行車裝置車燈等反光照明設備、不裝配火箭筒與牛角、配戴安全帽與雨天穿雨衣之重要性。當日許多學生把雨衣披掛在自行車上，建議設置掛雨衣地方，方便學生晾乾雨衣。

3. 改進意見與建議事項

(1) 交通安全教育推動小組開會時進士派出所所長與建業里里長未出席會議，建議爾後可特別加以邀請與會，於會議時除可收取集思廣益之效外，學校如有需執法協助或有里長代為宣導之事項，顧問們亦可加以協助。

(2) 學校交安教育活動中，有學生自行發揮創意自編短劇故事內容與臺詞，因此建議學校亦可辦理交安標語創作比賽，優良者做成書籤加以獎勵，亦可收到異曲同工之效。。

(3) 關於自行車考照部分，建議：(A)可考慮針對 7 年級學生全面實施；(B)考照順序方面應先完成裝備檢查，通過後方可進行路考；此為平時用車時應有之順序，建議考照時亦應依此順序；(C)藉由發放車燈機會可對學生宣導正確使用燈光重要性，後續並可了解使用與維護（例如是否更換電池）情形；(D)建議針對使用輕便型雨衣之安全性可再予以宣導，減少因雨衣飄起勾到其他車輛或障礙物之風險。

(4) 因學生居住地分布廣，家長接送比例甚高，建議可考慮實施具有「鼓勵搭乘大眾運輸」或「鼓勵步行一段路進出校園」效果之創意作為。

(5) 本校規劃「社區踏查」、「29K-畢業履行」等活動，雖具有於校外活動效果，但於活動規劃與活動學習單中並未見與交通安全教育之結合，建議加強。

(6) 學生訪談過程中，有學生提及發生過車禍，建議學校可向師生收集事故資料和他們觀察到的安全問題，更深入了解學校交通安全校本問題，並提出交通安全問題因應之道與交通安全計畫，此部分亦可請當地警官協助。

(7) 為讓學生在無導護時，自己也能安全通過路口，必須教導學生：行人綠燈通過路口時，還有那些車也是綠燈通過路口？為保護學生安全，導護是擋住那些行向車輛？行人穿越路口需注意那些路況？另有照片呈現學生奔跑過馬路，這亦是風險高的行為，須讓學生了解其風險問題。

(8) 建議可將交安教學或交安活動內容納入交通安全常識測驗題目中，並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效，做為未來交通安全教育內容調整之參考。

(十七) 新竹市虎林國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於新竹市延平路二段 76 號，校門口面臨主要道路為延平路是市區通往南寮的主要幹道，上下班時段車輛經過頻繁且車速快，無交通管制時段大型車輛經過頻繁。
(2) 學童通學步道往市區方向僅到延平路二段 2 巷巷口(虎林棒球場前);往南寮方向僅到延平路二段 80 巷巷口。
(3)學生家長接送區與學生通學公車站位置均設在校門口兩側。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校能充分掌握學校周遭道路環境，且能利用 SWOT 分析各種因應對策。
(2) 本校之校門口能（與虎林國小共同）設置路外學生接送區，接送環境佳。
(3) 本校善用各校門，能確實達到人車分道。
(4) 本校能利用每月導師會報及每學期親師會，進行導師及家長之交通安全宣導。學生則利用集會時間及辦理各種研習活動的機會，進行宣導。
(5) 本校多年分析每年學校周遭十大危險路口，並運用於交通安全宣導。
(6) 本校人員參加新竹市、之年度交通安全研習後，能辦理返校分享研習，十分務實。
(7) 本校能利用資訊課程製作交通安全測驗 App,並製作交通安全數位影像，具有創意。
(8) 本校推動走路上學健康集點活動,集滿 20 點能於歲末參加摸彩,成效良好。
(9) 於體健課納入自行車騎乘教育，值得肯定。
(10) 本校分析歷年學校周邊十大危險路口,並改善導護位置及推動交通處進行交通工程設施改善。
(11) 每學期擬定交通安全課程計畫，各領域皆有課程相關，尤其自然與生活科技領域,將資訊融入交通安全領域,製作交安 APP、影像製作等,別具特色。
(12) 課程關注到不同主題，行人、自行車，搭乘者皆有涉獵。
(13) 校外教學皆訂有計畫，實施編組及行前教育，車輛安全檢查，緊急逃生演練皆依規定實施。
(14) 依校內不同情境設置交通標誌，以收境教之效。
(15) 學校舉辦校慶創意進場，交通安全隊呼競賽，饒富趣味。
(16) 交通安全常識測驗全校實施,平均分數皆有 80 分以上,並對題目做分析，答錯較多者亦有說明補救。

3. 改進意見與建議事項

(1) 本校有成立交通安全教育委員會，建議可以增聘民意代表、地方仕紳等共同參與。
(2) 本校有訂定交通安全工作實施計畫,建議儘量將文件 e 化、標準化作業，以達永續行政之目標。推動過程請特別運用 PDCA 的行政推動作業，持續更新作業與改善。
(3) 建議善用量化指標來呈現相關的成果,例如步行人數增加、宣導人次等。也可善用照片及影像來呈現相關的交通安全作為及成果。
(4) 自行車考照方面，建議：(A)考試前建議加入設備檢查，並應加強平日之

車輛安全設備之檢查，如車燈、後面及側面反光片等；(B)路考項目可依學生騎車上路實際環境設計；(C)針對以自行車為通學工具之學生可全面實施。

(5) 交通服務隊編組方式良好、訓練交接確實。導護輪值由組長負責，建議於此二項資料中可補充日誌或簽到記錄，以了解執行情形。

(6) 學生違規統計分月、分項，統計詳實，建議可追蹤違規者之後續輔導及行為改善情況。

(7) 接送區利用側車道規劃，並與隔鄰之虎林國小共用接送區，規劃與運作狀況尚為良好；惟建議可考慮區分汽車與機車接送區，以改善接送秩序。

(8) 汽、機車接送比例仍高，推動鼓勵步行活動，以集點抽獎方式提高參與意願，建議可將實施前後之統計結果進行比較，以了解實施成效。

(9) 雖學校與 11 家愛心服務站簽約，亦有查核表，但學生對於愛心商店認知不足，建議結合校園周邊安全地圖標示，並多宣導愛心商店功能，另建議可於資料中補充各學期或不定時之追蹤紀錄。

(10) 雖各領域皆有相關課程及學習單，惟交安教案之呈現較少，另交安教育與公民法治教育亦密切相關，建議可再加強。

(11) 情境標誌之設置頗多，部分亦有巧思在其中，可見用心，僅建議爾後置換時可考慮加強英語說明，以收雙語之效。

(12) 團體活動或全校型競賽部分，學校皆有用心規劃，建議個人動手做部分，例如標語書籤、書法習作等，可以併同考慮。另關於自行車騎乘技能部分，可以考慮藉由趣味競賽或其他適當活動時，加以測試。

(十八) 新竹縣成功國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校目前共 52 班，每班皆建置學生完整通學方式的資料，包含學生個人資料、家長聯絡方式，學生通勤的方式。

(2) 依據上放學資料的顯示，本校早上達五成以上的學童，由家長以汽機車的方式接送，本校鼓勵學生搭乘公車或走路上下學，減少校門口交通流量；騎乘自行車比率 13.4%也相當高，故本校著重於行人與自行車安全教育。

(3) 通學環境及校內人車動線規劃，及交通管制狀況。

全校學生總人數(上學)	1492	全校學生總人數(放學)	1492
步行到校	397(26.6%)	步行離校	792(53.1%)
騎自行車到校	200(13.4%)	騎自行車離校	200(13.4%)
搭公共汽車 到校	19(1.3%)	搭公共汽車 離校	22(1.5%)
親人騎機車載到校	143(9.6%)	親人騎機車載離校	74(5.0%)
親人駕駛汽車載到校	733(49.2%)	親人駕駛汽車載離校	340(22.8%)
搭安親班或補習班專車到校	0(0%)	搭安親班或補習班專車離校	64(4.3%)

(4) 上放學交通管制情況：值週組長 1 名、導護老師 3 名、警衛 1 名、替代役 1 名、導護學生 24 名，分三個時段進行人車管制，共同維護全校師生的安全。校內人車採取分離與分道，師長車輛從警衛室旁的側門進入校

門口，學生從正門口、北一門、北二門出入校門口。

(5) 因部分家長接送貪圖方便停於校門口黃色網格線，易導致交通阻塞及車輛視線死角，因此全面實施校門口淨空，管制區不得停留駐足聊天，請學生至接送區等候家長，車輛則不會於黃色網格線暫停。

(6) 本校以汽、機車(含安親班、公車)接送為主，車流量較大，因此安排 3 名導護老師、1 名警衛、1～3 名替代役、24 名交通服務隊學生協助交通導護，同時開放三個門：正門口、北一門、北二門，疏散人潮與車潮。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校的相關計畫、辦法等均有完整的紀錄，且多電子化及放置於網頁上，另製作「學務工作手冊」，相當用心並能達到傳承與永續的行政作業。

(2) 交通安全教育委員會能結合校內及校外各項資源，並善用道安會報、交通隊、新竹區監理所等單位之資源，共同推動，且成效良好。

(3) 非常難得的是本校製作有「交通安全活動及效益分析」報告書且裝訂成冊，完整呈現推動交通安全教育的各項成果。

(4) 童軍課利用學生問卷分析校園內及校園外之危險地點。其他課程亦有很多的教學融入交通安全教育，在與學生訪談過程可以發現，學校辦理的各項活動均受到學生歡迎，基本的交通安全認知狀況十分良好。

(5) 本校辦理很多項與交通安全教育有關的活動，例如道聽圖說趣味競賽、校慶行動劇、交通安全新詩創作、自行車騎乘與檢修研習、公車達人體驗營、階梯警示彩繪活動、製作平安御守、平安密室脫逃活動、交通安全板車任我行動等，學生接受度與安全認知良好。

(6) 北一門設置簡易標線及圖案，讓行人、自行車分別於不同行向分流停等之規劃，相當用心與務實。

(7) 每一班級均選派一位「交通大使」，協助老師或學校推動各項交通安全教育或活動，相當務實與用心。

(8) 根據通學統計資料顯示，上學以接送為主，約近六成；放學則有超過半數學生採步行，另有搭乘公車者，接送比例則降至不及三成。騎乘自行車者亦有約 200 人，為建立良好通學秩序，於福興東路、自強三街口人行道上劃設行人與自行車分道等候區。另因學校學生數眾多，為改善放學時周邊交通秩序，將不同年級放學時間錯開。

(9) 為改善接送區秩序，於校門口設行人淨空區，禁止學生於此區逗留，亦避免家長於此區接送，由交通服務隊進行勸導，經實施後成效良好。

(10) 本校將校園周邊危險路口與愛心服務站位置標示於安全地圖上，並以大幅海報張貼於活動中心前，可令學生了解。

(11) 停車位略有不足，善有資源增設停車格位，包括爭取經費加裝自行車架；另考量地理條件，規範自行車車頭一律朝西停放，減少被風吹倒問題。

(12) 導護與交通服務隊各項辦法完善，且有詳實執行紀錄；於每周交通服務隊交接時採一對一交接，充分傳達各崗位位置、職責與應注意事項，並於周五放學時由前、後周服務隊共同執勤。

(13) 本校整理校內外違規與受傷統計詳實,其中校方可自行改善部分已全數改善；校外方面則採宣導與爭取外部資源改善雙管齊下方式執行，已改善多處危險地點。

(14) 本校將家長接送區宣導影片做為寒假學習單,要求學生與家長共同觀看後寫下心得，可加強接送區秩序宣導效果。

(15) 本校依據交通安全四大守則盤點校本問題，並規劃各項教學、活動與環境改善作為。並以生命教育為主軸，完整規劃校本課程。並以「道安、心安、人平安」為交通安全教育目標，讓親、師、生一起來參與。

(16) 在不同領域設計相關教案，並參加新竹縣相關教學甄選獲獎。

(17)「道聽圖說」相關活動饒富趣味，學生參與意願強。

(18) 學生手繪校園周圍交通安全地圖色彩豐富,學校大型布幅輸出相當醒目，對於提醒學生注意校園周遭安全頗具效果。

(19) 校外教學皆依學校規定，完整進行車輛安全審核及逃生演練活動。

(20) 舉辦各類交通安全活動豐富多元，不論書籤設計、創意御守設計、書法、攝影等，皆呈現不錯之效果。

(21) 規劃自行車考照場,辦理新生自行車模擬路考活動，並辦理自行車結構及裝備介紹，增進學生技能與知識。

(22) 各班之交通大使制度頗具特色,能對交通安全及相關學校規劃侃侃而談，訓練有素。

3. 改進意見與建議事項

(1) 校門口之接送區目前為紅色標線（禁止臨時停車線)，建議縣府協助增設明顯的「告示牌」，明訂上放學期間有「除外」的規定，以利於家長能合法的接送學生。這些調整也可以作為交通安全教育的教案。

(2) 本校接送比例甚高，但周遭環境適宜規劃家長不必很靠近學校才讓學生下車或上車，而能在適當的「安全認證點」上下車，也讓學生能步行一段路上放學。

(3) 雖然高速公路涵洞已設交通桿劃設出雙向人行空間，但由於涵洞設計乙車行為主要考量，不利於人行的因素甚多，諸如光線不足、空氣不良、不宜併行，故應宣導學生要快速通過。

(十九) 桃園市過嶺國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於桃園市中壢區過嶺里 17 鄰松智路 2 號。

(2) 目前本校有 30 班，學生 875 人。

(3) 教職員使用交通工具概況，汽車 51 人、機車 41 人、公車 3 人、步行 1 人。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校十分用心及努力，主動、積極與各科教師溝通，在各領域會議中，規劃了各年級交通安全融入課程（如：語文、數學、自然、社會等)，並

且也設計了交通安全相關教案，不僅內容涵蓋多項主題，而且內容也十分豐富，期能提升學生交通安全教育知能。。

(2) 本校在校園內不僅設置了各式各類的交通標誌，以及交通安全標語，而且也設置了交通安全教育走廊，以作為交通安全情境教學及教育宣導使用；學校在辦理校外教學輔導活動，不僅都會進行車輛安全審查，而且在行前也都有作車輛安全說明及逃生演練。

(3) 本校不僅舉辦了交通安全海報比賽、交通安全創意標誌設計，以及交通安全常識測驗，而且更充分利用班週會與運動會等時機，進行交通安全教育宣導，十分值得給予很高的肯定及稱許。

(4) 校園內有少數地點存在人車衝突，藉由區分使用不同校門與區分不同時段降低衝突。

(5) 學生糾察隊有明確分工與簽到記錄，亦執行行前訓練。另有 18 名交通志工協助執行交通導護工作。

(6) 學校配合交通工程設施之變動（例如行穿線之劃設或刨除）機動調整導護點位置與實施方式。

(7) 本校依照規定成立交通安全推動組織，成員除了學校相關人員，還聘請家長會長、志工隊長與派出所主管擔任顧問。

(8) 本校能針對學校週邊交通環境進行 SWOT 分析，能夠掌握校本問題，尋求外部交通環境的改善對策。

(9) 本校能利用相關會議對於教職員工進行交通安全宣導，並聘請教官到校宣講交通導護應注意事項。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議本校可以考慮分各年級學生的需求不同，增加交通安全教育四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等），並融入學校本位(如：汽、機車接送)的交通安全教學課程與相關教案，選擇搭配的動態交通事故影片，如此會更佳。。

(2) 建議本校可以考慮依照交通安全教育四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等），設置這四大守則的交通安全情境動態影片連結（使用手機條碼掃描），以提供全體師生交通安全情境教學之使用，如此會更佳。

(3) 建議本校可以考慮分各年級學生的程度不同，嘗試設計不同程度的交通安全常識測驗(包括四大守則題項)，並於事後作進一步的結果分析，以了解學生比較容易犯錯的交通安全知識，作為事後交通安全教育宣導的依據。

(4) 家長接送區牌面與標線未配合，建議桃園市交通局或中壢區公所協助再行檢視改善。

(5) 無學生違規與交通事故統計資料，建議補充。。

(6) 目前通學路線之成德新村路口穿越點建議移除，因此處無行人穿越道，且距上游路口近、該路口轉向車多、且以大型車為主，煞車距離不足，導護放行時相恰與轉向車行動時相相同，建議改由下游路口穿越後逆向車流方向步行。

(7) 建議本校交通安全推動小組可考慮增聘里長擔任顧問，善用社區及家長資源，並訂定交通安全推動委員會組織辦法，以推動相關工作。

(8) 交通安全推動小組會議作成紀錄，惟僅以照片呈現召開會議情形及一次會議紀錄，未能提供過去的會議成果，建議推動小組宜依規定定期召開會議，保存會議紀錄，並能確實針對決議事項之執行情形進行追蹤與管考。

(9) 建議本校能針對校本問題擬訂年度交通安全教育實施計畫，納入學年度行事曆執行，並針對執行計畫建立檢核表，具體檢討評估計畫執行情形並檢討執行成效，以作為擬、修訂未來年度計畫之參考。

(10) 建議本校未來可多邀請相關專家（如交通大隊）到校宣講，並派員參加全市或全國的交通安全研習，並與全校教職員工生分享心得與所學。

(11) 建議學校可結合鄰近學校的資源，加強與社區民眾的溝通與宣導，並進一步追蹤、檢討宣導成效。

(二十) 桃園市楊明國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於桃園市楊梅區新農街 337 號，面積 32,000 平方公尺，校內停車場，汽車室內 30 格位，室外 32 格位，機車室內 35 輛，室外 20 輛，共 55 輛。

(2) 本校學生人數，七年級 231 人，八年級 220 人，九年級 258 人，共 709 人。編制教師 69 人，職員 10，共 79 人。

(3) 學生上放學所使用之交通工具：

上學	樂活巴士	自行車	步行	汽車	機車	安親班	其他
人數	69	29	264	176	131	5	10
%	10%	4%	38%	25%	19%	1%	1%
放學	樂活巴士	自行車	步行	汽車	機車	安親班	其他
人數	73	29	339	81	87	34	8
%	10%	4%	48%	12%	12%	5%	1%

(4) 學生到校時間：

	7：00前	7：00～7：30	7：30～7：45	7：45以後
人數	92	410	171	13
%	13%	59%	24%	2%

(5) 學生使用 Ubike 人數 17 人（2%）。

(6) 本校特殊交通安全情形及其因應作為：(A)新農街及環東路口車流量及學生通行人數均來得多，由社區交通志工擔任交通引導工作，學務人員協助巡察。(B)家長接送區設置於校門口兩側停車格，讓家長載學生人行道旁下車，並勸導家長紅線勿停車，避免家長於校門口臨停造成車流打結。(C)為疏導新農街及環東路的交通，宣導由環東路上學之同學，能盡量沿新農街行走至校門對面，再聽從保全及交通糾察的引導穿越馬路到校。(D)夜間有新楊平社大於本校上課，每晚 6：30 至 9：00 約有 150-200 人之間進出校區，尤其周二、周五適逢夜市開市交通特別紊亂，故本校避免於周二、五辦理夜間活動。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校十分用心，也很努力，嘗試在交通安全相關科目中（如：英語、數學、自然、生活科技、綜合活動、健體等），融入各項交通安全主題，設計了交通安全相關教案，並且也安排了適當的時機，給予適時的教學，內容也涵蓋了很多項的主題，也十分豐富，期能提升學生交通安全教育知能。。

(2) 本校在校園內設置了各式各類的交通標誌（包括地下停車場的交通號誌），校園內、外也設置了提醒學生及家長的交通安全看板，以作為交通安全教育宣導及情境教學使用；學校在辦理校外教學輔導活動，都有確實進行車輛安全審查，在行前也都有作車輛安全說明及逃生演練。

(3) 本校除了舉辦全校性的交通安全海報設計比賽之外，學校每年均有充分利用社會或社區資源，邀請交通安全方面的專家、學者以及交通安全實務工作者（如警政單位人員），在學校全體學生出席的場合與時機，進行交通安全教育宣導，以及在親職教育日，舉辦自行車安全闖關活動，讓學生更了解騎車安全的重要性等，都是值得給予很高的肯定及稱許。

(4) 上放學統計與周邊路口尖峰統計完善，並據以執行路隊編組。

(5) 地下停車場管制良好，進出設有號誌（單線雙向通行管制）與警示燈。校內設有少數停車格位，存在輕微人車動線衝突，採區分時段使用方式管制。

(6) 校方爭取增設行人穿越道之行人觸動號誌，並降低校門口人行道緣石高度，改善行人安全。

(7) 本校依照規定成立交通安全教育委員會，成員除了學校相關人員，還聘請家長會長與派出所主管擔任顧問，並訂有組織章程。委員會依規定每學期結合校務會議與教師會報定期召開會議，並保留近 2 年會議紀錄。

(8) 本校能針對校本問題進行 SWOT 分析，擬定交通安全教育實施策略，並擬訂年度交通安全教育實施計畫，並納入學年度行事曆執行。

3. 改進意見與建議事項

(1) 交通服務隊 4 人,導護志工 20 餘人,因老師不贊同交通服務及導護工作，除學校未安排導護輪值外，老師亦不鼓勵同學參與交通服務隊。。

(2) 已統計學生違規態樣，建議可持續追蹤以了解成效。資料中未蒐集學區交通事故資料，雖校方對周邊路口交通狀況了解甚詳，但仍建議蒐集資料以為宣導及導護規劃。

(3) 資料較為陳舊（例如愛心服務站簽訂日期為 99 年及 101 年），校方補充說明因後續採電話聯繫與追蹤，未留有紀錄，建議仍應保存紙本紀錄。

(4) 接送區劃設時段禁停停車格，但於設立免費公車後並未刨除公車站前後停車格，不利於公車停靠與乘客候車，建議桃園市交通局或楊梅區公所應再檢視刨除，設立公車停靠區。

(5) Ubike 柱位使用校門旁人行道，影響部分接送區使用，並有少數學生會騎乘使用，目前因楊梅區站點有限，使用人數較少，但建議桃園市交通局後續設站時應考量柱位與學生騎乘使用問題。

(6) 自評項目未評滿分項目，建議將還能改善或精進部分說明存檔。
(7) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計，如路權之停讓觀念。
(8) 校內交通情境設置建議可再簡化並修正不適當之標誌標線。
(9) 自行車包括 Ubike 的使用，建議本校可再加強教育。
(10) 建議本校可以考慮分各年級學生的需求不同，充分利用 168 交通安全入口網，增加交通安全教育四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等），並融入學校本位(如步行為居多)的交通安全教學課程與相關教案，選擇搭配的動態交通事故影片，如此會更佳。
(11) 建議本校可以考慮依照交通安全教育四大守則（包括：「我看得見您，您看得見我」、「謹守安全空間」等），設置這四大守則的交通安全情境動態影片連結（如：使用手機條碼掃描），以提供全體師生交通安全情境教學之使用。
(12) 建議本校考慮分各年級學生的需求不同，嘗試安排使用不同交通工具學生的多樣化交通安全宣導，並於事後作進一步的學習或宣導成效評量，以了解學生比較容易誤解的交通安全知識，作為往後交通安全教育宣導的依據。
(13) 建議本校考量增聘里長與志工隊長擔任顧問，善用社區及家長資源，以推動交通安全教育相關工作。
(14) 建議交通安全推動委員會能確實針對決議事項之執行情形進行追蹤與管考。
(15) 建議本校能針對交通安全年度計畫建立檢核表，具體檢討評估計畫執行情形並檢討執行成效，以作為擬、修訂未來年度計畫之參考。
(16) 本校派員參加教育局辦理之交通安全教師研習及活動，惟未見受訓人員是否將所學帶回學校與全校教職員工生分享心得與所學，未能有效達到參加教育訓練之成效。
(17) 本校能利用聯絡簿、親職教育座談日、電視牆與跑馬燈等多元管道向家長與社區民眾進行宣導，建議學校可進一步追蹤並檢討宣導成效，並針對家長與社區民眾建議事項予以追蹤檢討。

(二十一) 嘉義市蘭潭國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於嘉義市東郊蘭潭水庫之北畔，校地面積約 4.2 公頃，近來學校周邊交通路相繼拓寬，交通狀況已獲改善，對學生上、學之接送，提供了便捷與安全之交通網。鄰近學校有文雅國小、崇仁醫護專科學校、嘉義中學。學校周遭的主要道路有民權東路、幼獅路、水源路、大雅路、文雅街。106 學年度共有學生 576 人及教職員 70 人、替代役男 1 人。
(2) 本校校園內有汽車車棚車位 15 位，3 格身心障礙車位，21 格汽車停車場，後校門有 28 格汽車停車位、機車位 66 個（另有 3 個身心障礙機車位），自行車車朋友 360 格位。
(3) 學生上放學交通工具人數分別是交通車 126 人（21.9%）、自行車 227 人

（39.4%）、汽車接送 102 人（17.7%）、機車接送 78 人（13.5%）及步行 43 人（7.5%）。教職員的交通工具則分別是自行車 1 人（1.4%）、汽車 36 人（50.7%）及機車 34 人（47.9%）。

(4) 本校開放前後門讓學生上放學進出，均有交通導護工作。前門由一位教務處人員及交通服務對學生 4 人執勤，後校門則由替代役男及一位值週老師協助。106 學年度校車共有垂楊線、中興線及民族線等三路線。

(5) 自行車為本校大多數學生之上放學交通工具，本校嚴格要求學生騎乘自行車時一律配戴安全帽，不可加裝火箭筒、嚴禁雙載。民權東路斜坡道為近 200 公尺之險降坡，自行車學生通過此路段必須下車牽行下坡。往文雅街方孝之自行車，開放牽車走人行道步行至文雅街口，通過路口後再騎車返家。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校簡報由校長親自報告，能充分掌握校本問題，能善用 SWOT 分析，並有對應的相關對策，十分用心。

(2) 本校能善用影片展示各項辦理的活動、導護工作，並由學生製作有「搭乘大客車繫安全帶」宣導短片，相當務實、用心。

(3) 愛心服務站提供定期追蹤與檢討機制，值得肯定。

(4) 本校已成立交通安全教育委員會，成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、派出所所長、長竹里里長、少年隊警官、導護志工甚至交通車公司派員擔任顧問，組織辦法與架構甚為完整。對於推動本校交通安全教育事宜甚有助力。

(5) 特別針對本校交安問題進行 SWOT 分析，非常具體有內容。因此有關學校交安教育措施之形成過程與政策擬定甚為妥善，校務會議與導師會報時亦加以宣導與討論，因此每學期於期初及期末定期所召開之交通安全教育推行委員會議，均獲得良好之成效。

(6) 有關交安問題之宣導非常多元，除前述外再透過跑馬燈、圍牆張貼懸掛宣導布條、公布欄、親師座談、教師參加校外交通安全研習後之心得與經驗分享等方式加以進行，所達成之效果非常良好。

(7) 學校交安教育活動中，尚有學生自行發揮創意自編宣導短劇，成效良好。

(8) 本校承辦嘉義市 105 年度學生上下學安全維護暨自行車安全觀摩會研習，並推廣新式自行車考照制度。

(9) 本校學生書包、制服及自行車皆有反光設計。

(10) 學生參加多項交通安全技能競賽有多人奪獎。

(11) 本校學生上、放學的主要交通工具是以騎自行車為大多數(大約占四成)，是本校學生交通安全教學的重點之一，學校當局也十分重視學生騎自行車上、放學的安全，除了安排學生自行車技能檢定之外，也會利用常規課程宣導騎自行車的行車安全，彈性課程社團活動成立自行車社，提供學生更多的學習機會，同時安排校外監理站的參訪活動與學習，以加強並提高學生上、放學運用交通工具的知能，學校對於學生上、放學安全的重視是十

分值得高度的肯定與嘉許。

(12) 為了使騎自行車的學生更清楚的認識交通標誌,除了校園內設置交通標誌、標線及看板之外，學校也十分用心在（自行車）停車棚布置了各種交通標誌與交通安全標語，以及鼓勵學生參與彩繪交通安全廣告牆活動等，對於提醒騎車的學生注意行車安全有很大的助益。

(13) 為了加強學生的交通安全知能，學校十分積極、主動，規劃並舉辦了各式各類的交通安全活動，包括交通安全標語競賽、交通安全定向越野競賽，校慶交通安全創意競賽、交通安全常識測驗，以及交通安全體驗活動等。

3. 改進意見與建議事項

(1) 本校製作有「交通指揮手勢教學.ppt」，建議能進一步將相關的辦法、計畫、會議紀錄系統性的儲存或電子化，將有利於工作之傳承。

(2) 本校周遭由良好的道路環境及人行空間，建議能鼓勵接送的家長於順向的道路停靠，鼓勵學生能走一段路上學。

(3) 校門口目前利用交通錐及連桿，以及由導護與糾察隊來管制上學進入校園之汽機車與步行學生之衝突，建議能有更明確的管制計畫與作為、空間規劃、管制設施（如標線、警示燈等），以利於全體師生能遵行及提高安全性。

(4) 建議能針對上學之學生步行、腳踏車動線與教職員之汽車、機車動線，進行整體之規劃。

(5) 身心障礙停車格位建議能配合無障礙通道。

(6) 同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

(7) 有關交通安全四大守則，學校已訂有目標再加宣導，建議可採各守則由學生於班會或相關場合加以討論的方式加以進行,其成效將更為顯著。。

(8) 由於學生上、放學走路、汽機車接送與搭交通車等人數也占六成，所以未來如在能力與時間的允許下，教務與學務處可以考慮依各年級學生的需求不同，邀請貴校交通安全相關科目的教師，將交通安全教育四大守則，融入於他們的教學課程與相關教案中。也可依各年級學生的程度不同，在交通安全常識測驗及交通安全各項活動中，納進四大守則的題項與題材。

(7) 建議除了在停車棚設置交通標誌之外，學校可以在學生活動密集或上、放學集合地點，設置如與廣告機功能相近的布告欄，可以經常更換各式各類的交通標誌，使全體學生對交通標誌更加的認識與了解。

(二十二) 嘉義縣東石國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於朴子市山通路 6 號，目前有學生 833 人（其中七年級 260 人、八年級 261 人、九年級 312 人），教職員共 100 人。

(2) 本校學生上學的交通工具，使用腳踏車 361 人(43.3%)、家長接送 321 人(38.5%)、搭客運 69 人(8.2%)、步行 83 人(9.9%)。

(3) 本校較特殊交通安全情形及因應作為：(A)家長接送區放學汽機車分流，避免交通壅塞。(B)汽機車分流，放學行進方向不同，避免交通壅塞。(C)本、二部移動行走天橋。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校將汽機車接送設置在後門的非主要道路，可有效降低上放學對於校門口主要道路之交通負荷。

(2) 本校已成立交通安全教育推動小組,成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、朴子派出所所長為顧問，組織辦法與架構大致完整。

(3) 有關交安問題之宣導，已辦理全校師生交通安全研習，另亦透過師生座談及校園公布欄向社區民眾宣導。

(4) 本校家長接送汽機車分流，書包及車牌貼反光條。

(5) 本校教師能在交通安全相關課程（如：國文、英文等）中融入交通安全知識，設計交通安全相關教案，以加強學生交通安全教育；同時，也能充分利用社會相關資源（如：警政單位、創世基金等），邀請專家及實務工作者前來學校，進行交通安全宣導，貢獻專業與分享不同的親身經驗。。

(6) 本校不僅內、外(包括走廊)都設置了交通標誌，交通標線，而且也設置了交通安全專欄，以作為交通安全情境教學使用；另外，學校辦理校外教學輔導活動，不僅都能按照車輛租用規範辦理，而且行前也都有作車輛安全說明及逃生演練。

(7) 本校不僅有舉辦交通安全海報比賽、語文競賽(作文及書法)以及交通安全常識測驗，同時又有學生作品公開展示，真的非常不容易，值得給予最高的肯定及稱許。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議本校將「交通安全四大守則」作為交通安全教育或宣導的主軸，也可適當融入教學課程。

(2) 建議本校適當善用標誌、標線（包括不同顏色之線條、箭頭、標字等）來規劃校園空間或情境布置。

(3) 本校腳踏車使用比例高達 43%，建議能有較多的宣導與教育作為，例如訓練騎乘技巧的闖關活動、交通法規測驗、煞車練習等。

(4) 若學校面臨之電動機車偽裝成電動自行車的問題相當嚴重，建議縣府教育處協調監警聯合稽查進行查緝或舉發。

(5) 學生通學資料建議能分上下學分別建立。

(6) 針對上學之學生步行、腳踏車動線與教職員之汽車、機車動線，建議進行整體之規劃。

(7) 身心障礙停車格位建議能配合無障礙通道。

(8) 同學值勤建議要求佩戴頭盔，以維護值勤同學之安全。

(9) 建議針對學生違規與交通事故進行統計分析。

(10) 愛心服務站數量建議酌予增加，並提供定期追蹤與檢討機制。

(11) 建議交通安全教育推動小組尚可聘請當地里長為顧問，並邀請與會，於會

議時除可收取集思廣益之效外，亦可透過里長與地方溝通。

(12) 由於本校學生上、放學的主要交通工具是以騎自行車為大多數（大約占四成多），未來如在能力與時間的允許下，學校可以考慮分各年級學生的需求不同，嘗試規劃符合學校本位（例如建立學生騎單車的知、能）的交通安全核心能力教學課程與相關教案（例如從認識單車、騎車、考照、簡易修車到校外定點與單車環島外校教學）。

(13) 由於本校學生上、放學的主要交通工具是以騎自行車佔大多數（大約占四成多），所以未來如在能力與時間的允許下，學校可以考慮增設自行車的交通情境設置與教學特區，加強學生對騎自行車安全的認識，以提高學生騎自行車的交通安全。

(14) 建議本校可以考慮分各年級學生的程度不同，嘗試設計不同程度的交通安全常識測驗，並於事後作進一步的結果分析，以了解學生比較容易犯錯的交通安全知識，作為事後交通安全教育宣導的依據。

(二十三) 新北市板橋國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於新北市板橋區中正路 437 號，校地約 5.2 公頃，班級 48 班，學生人數 1,177 人，教職員 165 人。

(2) 學生上放學使用交通工具情形：

上學方式	走路	公車	機車接送	汽車接送	火車、捷運	總計
百分比	50%	12%	32%	5%	1%	100%
人數	574	140	374	57	8	1153
放學方式	走路	公車	機車接送	汽車接送	火車、捷運	總計
百分比	72%	15%	11%	2%	0%	100%
人數	831	169	131	17	5	1153

(3) 本校學生通學方式以步行、機車接送、搭乘公車為最多。

(4) 本校特別宣導本校鄰近路口狀況及交通安全教育，改善本校校門口接送狀況，落實交通導護工作，及加強特教孩子通學照護。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校的訪視由校長親自簡報，且善用 SWOTS 分析，能確實掌握學校的交通狀況與交通安全教育方針。

(2) 本校校長在聆聽曾平毅教授說明張新立教授推動之「交通安全四守則」後，簡化為簡單的 16 字要領『互相看見　安全空間　利他用路　防衛兼備』，回饋給訪視團隊。

(3) 本校推動校園「車頭朝外停車」，成效良好。

(4) 本校已成立交通安全教育委員會，成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、新海派出所所長、中正里里長與導護志工等擔任顧問，組織辦法與架構甚為完整。對於推動本校交通安全教育事宜甚有助力。

(5) 特別針對本校交安問題進行 SWOT 分析，每學期於期初及期末定期所召開之交通安全教育推行委員會議，亦均獲得良好之成效。
(6) 有關交安問題之宣導非常多元，除校務會議與導師會報時加以宣導與討論外，亦透過 LINE、自製宣導單張與張貼聯絡簿等方式加以宣導，成效良好。
(7) 教師參加校外交通安全研習後之心得與經驗分享，所達成效果非常良好。
(8) 有關交通安全四大守則，學校已加以宣導。
(9) 情境公園設置，爭取學校周圍天橋與號誌燈等設施保留，以及強化學生自行車交通安全知識與技能等，對於學生交通安全教育都有很大的貢獻。。
(10) 本校承辦 102~106 年新北市多項研習計畫，例如「中等學校自行車觀摩研習」、「交通安全維護研習活動」等，顯示學校團隊績優且相當難得。
(11) 交通安全教育以融入方式，在各領域課程實施，亦在領域會議中規劃，特別是綜合活動領域之自行車騎乘活動，頗具創意。
(12) 利用交通安全情境教室及動力教室創新教學，加深同學印象。
(13) 每學年舉辦一次交通安全常識測驗，並針對考題作分析檢討，題目別具新意，由各領域老師共同出題。
(14) 校內標線標誌持續增加，利用境教加強學生用路意識。
(15) 學校舉辦海報設計比賽及標語競賽，將交通安全融入活動中。
(16) 實施自行車成年禮活動，以九年級為對象，施行訓練，淡水來回，頗具用心。

3. 改進意見與建議事項

(1) 有關交通安全四大守則，建議可採各守則由學生於班會或相關場合加以討論的方式加以進行，將可以收到更好的成效。。
(2) 先天環境受限但資料準備太少，佐證資料不足。
(3) 自評項目未評滿分項目，建議將還能改善或精進部分說明存檔。
(4) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計，如路權之停讓觀念。
(5) 校內交通情境設置，建議可再簡化並修正不適當之號誌應將二色燈改成三色燈。
(6) 本校禁止學生使用自行車上放學，但包括 Ubike 等自行車違規使用，建議再加強教育。
(5) 本校布置「標線型人行道」可有效規範行人通行空間，但設置過多車行駛用的標誌，似乎忘記了校園是以人行為主的環境，應以步行為最主要考量。並且，校園內設置的「行車管制號誌」或「行人管制號誌」、「行人觸動號誌」等之管制方式，並不符實際，建議適當調整可作為教學、宣導的輔助。
(6) 建議本校能細緻一點調查與分析學生上放學通學方式資料，例如上、放學交通方式方別調查，而且最好能區分週一至週五的不同天，以及雨天或天候不良之資料，俾利於進行相關的規劃與管理。

(7) 「交通安全四守則」尚未全面落實於交通安全宣導、教學與活動，建議本校未來能更加精進。

(8) 為明確區分人車動線，本校汽車使用側門，但順向機車也應該使用側門，另也可鼓勵機車儘量使用側門進入校園。若必須使用正門之機車教職員，也務必以學生通行為優先。

(9) 違規同學以觀看交通違規案例（照片）的方式，很難達到輔導效果，建議能建立更有效的改正作業。

(10) 本校有收集轄區的道路交通事故資料與態樣特性，建議作為對學生宣導之基礎資料。

(11) 本校為舊市區，空間條件並不佳。建議可以鼓勵家長不必到送到校門口接送學生，國中生已經必須學習很多的社會生存能力。

(12) 教案設計建議能持續累績，以利資源共享。

(13) 除交通安全情境教室之標誌牆外，建議校園內可多規劃適合情境之標誌，另標誌說明可考慮採用雙語化。

(14) 實施自行車成年禮活動，以九年級為對象，但校外騎乘者眾，且 Ubike 風行，故建議自行車交通安全教育除了惠澤鄰近學校外，對七年級之學生，除了每班 2 名種子教師外，亦能擴大實施。

(二十四)新北市新埔國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於新北市板橋區新海路 181 號，鄰近捷運板南線新埔捷運站，佔地面積 37,737 平方公尺。校內停車空間：汽車 59 格、機車 122 格、腳踏車 21 格、汽車無障礙 2 格、機車無障礙 3 格。鄰近的學校有文德國小、新埔國小、板橋國中、致理科技大學。

(2) 本校日間部有 40 班，學生人數 1,010 人（男生 533 人、女生 477 人）；夜間部有 3 班，學生人數 49 人；幼兒園有 7 班，學生 204 人；教職員工 152 人(含警衛 2 人、替代役男 1 人)。

(3) 學生晴/雨天上/放學所使用之交通工具統計資料如下表：

天候	上/放學	步行	腳踏車	機車接送	汽車接送	公車	捷運	火車	合計
晴天	上學	650	28	203	52	69	8	1	1011
	比例	64.3%	2.8%	20.1%	5.1%	6.8%	0.8%	0.1%	100%
	放學	762	35	82	27	88	15	2	1011
	比例	75.4%	3.5%	8.1%	2.7%	8.7%	1.5%	0.2%	100%
雨天	上學	687	22	161	63	68	7	2	1010
	比例	68.0%	2.2%	15.9%	6.2%	6.7%	0.7%	0.2%	100%
	放學	778	22	67	34	94	13	2	1010
	比例	77.0%	2.2%	6.6%	3.4%	9.3%	1.3%	0.2%	100%

(4) 學生上放學主要通行校門為正門(新海路 181 號)及後門(龍泉街 55 巷)，計有 3 條步行路線。因正門口左側有公車停靠站，危險性較高，故將接送區設置於正門口右側約 10 公尺的新海路上。原只有 4 格汽車停車格範圍，

後因幼兒園家長接送時間問題，協請交通大隊會勘後，增加至 6 格汽車停車格為家長接送區範圍，學生走出校門口後，即可上車離開。

(5) 學校特殊交通安全情形及其因應作為：(A)因應幼兒園與國中部家長接送時間差異大，早上家長接送區時段性禁停時間調整為 07：00～09：00，並增加 2 格汽車停車格為接送區。(B)新海路與英士路交岔路口為公車轉彎處且車流量大，利用集會時機加強宣導。(C)利用校內適宜情境，劃設枕木紋及斑馬紋兩種行人穿越道，倡導行人優先路權之重要性。(D)持續宣導鼓勵走路上學，減少家長開車接送車輛進入新海路。(E)鼓勵學生提早上學，避開車潮。(F)繪製校園安全地圖及愛心服務站地圖，張貼於學務處及交通安全資源教室，並向學生說明其功能，保障學生上、放學行路安全。(G)編製上放學交通安全路線暨校園周遭危險地圖，宣導家長送孩子上學時避免逆向行車，讓學生在英士路口導護區前方下車和新海路口導護區前方下車，學生依交通導護動線走路進入校園。(H)主要交岔路口均有導護志工及導護老師共同維護交通安全，更有連續服務長達 29 年之優良導護志工。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 本校進行 SWOTS 分析，訪視的簡報由校長親自進行，能全部掌握學校全況並做適當的處置。本校並能進行校園周遭道路交通量之調查。

(2) 本校能善用影片來呈現各項成果，包括「學生創意（酒測）宣導短片」、「舞蹈班自創交通安全宣導短片」、「學生進校門影片」等。

(3) 本校製作有完整的多幅愛心服務站大掛圖、校園安全地圖（藉由警方資料界定 12 個危險地點），相當用心。

(4) 從書面資料、簡報、學校環境布置、學生訪談等，均顯示本校能確實針對「交通安全四守則」進行教學與宣導。

(5) 本校有進行交通安全常識測驗，請能進行常錯題與錯誤觀念的統計分析，並應用於下一階段對學生的宣導教育。違規同學之後續的輔導、測驗也有完善的作業。

(6) 本校能結合服務學習及社團服務，學生化身為「交通安全小天使」，走進社區近距離向民眾進行交通安全宣導。

(7) 本校交通安全資源教室除各項道路交通安全資訊外，還有臺北都會區捷運藍線（南港展覽館至頂埔站）之捷運資訊與使用須知，相當用心。

(8) 本校有向海山分局收集轄區道路交通事故，並應用於製作學校安全地圖，並作為對學生宣導教育之基礎。

(9) 本校已成立交通安全教育委員會，成員除校長暨校內相關主管同仁外，並聘請家長會長、新海派出所所長、新海里里長與導護志工等擔任顧問，組織辦法與架構甚為完整。對於推動本校交通安全教育事宜甚有助力。

(10) 特別針對本校交安問題進行 SWOT 分析，每學期於期初及期末定期所召開之交通安全教育推行委員會議，能利用 PDCA 模式針對討論事項提出解決策略，並持續追蹤與改進，成效良好。

(11) 有關交安問題之宣導非常多元,除於行政會報與導師會報時加以宣導與討論外，再透過跑馬燈、學校網站、家長日、親職閱讀講座等方式加以宣導，成效良好。
(12) 教師參加校外交通安全研習後之心得與經驗分享,所達成之效果非常良好。
(13) 有關交通安全四大守則，學校已大力加以宣導，成效良好。
(14) 結合「服務學習」及「服務領導社」社區服務，讓學生走進社區近距離向民眾進行交通安全宣導，深獲好評。
(15) 榮獲新北市 106 學年度交通安全教育訪視優等學校。
(16) 規劃各領域之融入方式，內容豐富多元，教案學習單亦相當完整。
(17) 將交通安全 4 守則融入課程方式，學生清楚明瞭。
(18) 學校以大圖輸出之方式，將許多交通安全觀念呈現，另有校園安全地點，作為給學生的提醒，值得肯定，而樓梯警語的雙語標示，亦具效果。
(19) 關於校外活動，皆依規定辦理車輛安全審核，以及逃生演練。
(20) 學校舉辦活動相當多元,如創意標語、影片製作、四格漫畫等,饒富趣味。
(21) 由學生走入社區向民眾進行交通安全宣導，並對自己父母做提醒，頗能見效。

3. 改進意見與建議事項

(1) 導護及糾察隊執勤管制交通時，建議務必面向來車（危險），先保護好自己安全，才進行相關的導護工作。
(2) 本校能分別進行上學、放學及晴天、雨天調查學生到離校交通方式，建議未來可以進一步收集不同 Weekday 是否有差異的資料。
(3) 校園內設置「標線型人行道」以及多項標誌、標線，顯示學校相當用心於布置情境，但仍有多處不符現行規定或不適宜之處。訪視過程之意見可提供學校參考改正。
(4) 自評項目未評滿分項目，建議將還能改善或精進部分說明存檔。
(5) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計，如路權之停讓觀念。
(6) 校內交通情境設置建議可再簡化並修正不適當之標誌標線。
(7) 有關交通安全四大守則，學校曾據此辦理標語比賽，建議其優良的作品除可提供給交通部或教育部作為推廣之參考外，學校如能印製成書籤發給同學，則更能達到獎勵與交通安全宣導雙重之效。。
(8) 部分標誌或號誌的呈現有錯誤，由於其設計有其專業思考，建議可以調整，另對師生多加提醒，扭轉其錯誤認知。
(9) 對於學生自行車的騎乘技能及常識，未必須以考照方式實施，但可利用不同管道加以訓練提醒，以維校外騎乘安全。

(二十五) 臺北市蘭雅國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於臺北市忠誠路 2 段 51 號，校地 21,887 平方公尺，現有普通班

46 班，特殊班 7 班（含特教班 2 班、資源班 2 班、數理資優班 2 班，學困班 1 班），學生約 1,200 人，教職員工計 149 人。

(2) 校內停車空間有小汽車 38 位，機車停車 3 處，自行車停車 1 處。

(3) 學生通學方式以走路上學方式最多（44%），其次為搭乘公車（24%）。上、放學交通方式人次變異量最大為家長接送及搭乘大眾運輸工具，推斷有將近(20%)的學生上學是家長接送，放學是搭乘大眾運輸工具。

2.訪視所見特色與優點

(1) 依交通安全教育委員會組織辦法每學期至少召開 2 次委員會議，委員會組織成員包含轄區內相關之各里長、天母派出所、愛心服務站、學生代表以及榮獲績優導護志工為當然委員，組織辦法與架構甚為完整。對於推動本校交通安全教育事宜甚有助力。

(2) 特別針對本校交安問題進行 SWOT 分析，每學期除於期初及期末定期召開交通安全教育委員會議外，另亦特別召開多次之精進會議，顯見對於交通安全格外重視，成效極為良好。

(3) 交通安全教育委員會之結論均透過完整的會議追蹤、考核，達成預設目標。

(4) 於行政會報、導師會議、專任會議及領域會議宣導交通安全議題，並將交通安全新知透過教師不斷精進研習，並將訊息分享給校內教師，進而活用交通安全教育知識，使交通安全教育知識融入於教學之中。

(5) 透過重大集會方式如新生訓練向學生說明交通安全注意事項，另也透過聯絡簿、點名簿及張貼宣傳布條於學校周圍，說明蘭雅國中與天母學區安全聯盟合作成效，以及提醒社區民眾用路安全，成效良好。

(6) 近三年來無論是學校、教師、學生與導護志工參加交通安全各項比賽，得獎無數。

(7) 將學校之交通環境融入於學生之生活環境中，並朝向精緻化、科技化、文創化、社區化與國際化發展，成效良好。。

(8) 學生學習效果良好，座談互動流暢，可運用此優勢強化整體交安教育。

(9) 本校對於學生上放學資料的收集相當用心，書面資料呈現 104~106 年的調查資料，106 年度的資料更能顯示週一至週五不同天的上放學運具資料。

(10) 校內人車動線分開，人車使用不同校門進出學校。步行部分比例目前約 44~51%，能具體規劃第一、第二、第三等三條不同的路隊，相當難得。

(11) 本校有 15 家愛心服務站，相關資料完備。

(12) 本校推動汽車車頭朝外停放，成效良好；學生自行車停放空間，透過市府停管處之協助，設置於校外人行道，規劃量好。

(13) 交通服務隊、導護志工等工作有相關辦法、訓練、會議紀錄等，從相關的照片顯示，上放學期間均能面向來車。

(14) 違規學生有適切的輔導作為、晤談紀錄，若有成效分析尤佳。

(15) 本校能利用交通管制工程處的路口交通量資料，確實掌握學校周遭重要路

口的交通狀況，且能運用警察局提供的交通事故資料進行事故特性態樣分析，且運用於對學生的宣教活動。

(16) 七、八、九年級皆設計交通安全融入教案，且依「交安心守則」、「交安好實踐」、「交安創意行」訂定不同課程主題，多元而豐富。

(17) 課程內容分別以「行人路權」、「自行車安全」、「乘客須知」三面向設計與學生生活相關之教案與活動，完整且引人入勝。

(18) 利用交通安全書籍、網路影片資源，以及交安得獎教案等資源，強化交通安全宣導。

(19) 學校有二班特教班，對於特教之學生亦有設計學習單，難能可貴。

(20) 在行政大樓各樓層繪設交通標線，融入情境。

(21) 建置交安教育教室，規劃內輪差專區、視線死角專區、資訊互動專區以及生活體驗專區等，真實感受相關情況。

(22) 設計校慶闖關活動、蚊子電影院、交安教育主題書展等活動，內容及型態多樣化。

(23) 學生創意作品豐富，諸如白板筆夾原子筆，「交安兔」紙膠帶、交安餅乾棒棒糖等，實用且趣味。

(24) 將交通安全標誌標線創意設計成「蘭雅好行」之口號，並設計「交安兔」吉祥物代言，頗具巧思。

3. 改進意見與建議事項

(1) 建議將學生參加交通安全創意競賽標語類得獎標語，提供給教育局、教育部與交通部作為宣導之參考。

(2) 學校走廊有慢車道標線之設置，並不適當，請修正。

(3) 建議鼓勵學生於自行車輪幅上裝設反光片，以增加使用的安全。

(4) 自評項目均評滿分，建議仍應說明還能改善或精進部分。

(5) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計，內輪差教育可結合混合車流之不安全情境。

(6) 校內交通情境設置建議可再簡化並修正不適當之標誌標線，如慢車道及減速標線等。

(7) 建議可擴大實施每位學生觀察周遭最危險路段及路口，透過統計及各班討論達到教育目的。

(8) 建議未來可增加調查天雨或天候不良時的上放學交通方式。

(9) 會議室前的樓梯、走廊有交通標線的布置，「慢車道」及「專用道（鑽石符碼）」建議刮除。

(10) 本校有進行交通安全教育測驗，更有特教生的另外設計，相當用心。建議若能進行常錯題的檢討與分析尤佳。

(二十六) 臺北市介壽國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

(1) 本校位於臺北市松山區延壽街 401 號，面積 15,391 平方公尺。目前班級

數普通班 63 班，集中式特教班 3 班，學困班 1 班，資源班 2 班。學生數有男生 967 人，女生 871 人，總計 1,838 人。教師現有人數（含校長）共 145 人。

(2) 學生上學通學方式，走路 885 人、機車接送 117 人、自行車 100 人、公車 305 人、汽車接送 150 人、捷運 280 人；放學通學方式，走路 901 人、機車接送 104 人、自行車 100 人、公車 314 人、汽車接送 127 人、捷運 292 人。

(3) 交通安全導護執行現況，計有導護崗數校外 3 崗，每週導護老師 4 位，導護志工人數總計 18 人(其中 106 學年度新進 5 人)；連續服務超過 1 年，服務時數累計達 100 小時以上者 6 人，具愛心導護隊義交身分者 1 人，其他 17 人。

(4) 本校校門口左側人行道自行車停車位停放位置不夠，學生擺放凌亂且擁擠；學生未依規定，自行車於人行道範圍中應下車牽行，影響行人用路安全。而家長接送孩子上下學時，在延壽街校門口前違規迴轉，容易發生交通事故意外。因此，總值週老師與大門警衛，於早上上學時段值勤觀察所得，掌握實際情況。學生騎乘自行車上下課時，因便利性停放於校門口左側人行道上自行車停車格，騎乘時部分學生未依規定穿戴安全帽；又於騎上人行道未依規定牽行，有礙行人用路人安全。另停放自行車時亂擺放也造成街道景觀不美觀。另外，延壽街往東方向校門口前，部分家長騎乘機車為貪圖便利省時，故在校門口前違規迴轉，容易使後方車輛反應不及，容易造成交通事故。

(5) 針對前述問題，本校於相關集會(朝會、週會)向全校學生宣導自行車正確騎乘之觀念，並於騎乘時穿戴安全帽，進入人行道時下車牽行，停放自行車依順序整齊停放，如自行車停車位已滿，請停放於民生東路五段 36 巷靠學校人行道上自行車停車架。並於家長日向家長宣導，上放學期間接送孩子請遵守交通規則，切勿在校門口前違規迴轉，可在對面便利商店門口讓孩子下車，經導護志工指引穿越馬路，或向前騎至延壽街民生東路五段 36 巷路口再行迴轉。學生經宣導後，騎乘自行車上學之學生，皆依規定騎乘自行車時穿戴安全帽，並經人行道路段，下車牽行，以維護人行道用路人的安全；停放自行車時也整齊停放，若校門口左側自行車停車架滿位時，學生也能把車牽行至民生東路五段 36 巷人行道上停車架停放。家長於上放學時段接送學生時，較無違規迴轉之情形。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 依交通安全教育委員會組織辦法每學期至少召開 2 次委員會議，委員會組織成員包含轄區內相關之各里長、三民派出所所長、教師代表、導護志工等組成，組織辦法與架構甚為完整。

(2) 特別針對本校交安問題進行 SWOT 分析，每學期除於期初及期末定期召開交通安全教育委員會議外，另亦特別召開多次之精進會議，顯見對於交通安全格外重視，成效極為良好。

(3) 每學期利用各項會議如校務會議、主管會議、處室會議、各年級導師會議與擴大行政會議等，進行交通安全事項宣導及協調相關事宜，此外也透過全校性之教職員工會議或活動，強化教師交通安全知能。
(4) 利用多元管道，如每學期結合學校日進行交通安全教育宣導、發放家長通學安全問卷調查表以及彙整相關意見、透過學校網站、電視牆與跑馬燈公告交通安全相關資訊等方式，有效提升家長與居民配合交通安全之實施，也帶動社區民眾維護安全環境之觀念。
(5) 近三年來參加交通安全各項比賽，得獎無數。
(6) 善用資訊科技進行交通安全相關重大創新如下：(A)建置校園虛擬實境(VR)校園安全地圖。(B)利用擴增實境(AR)融入情境走廊。(C)利用 IRS 即時回饋系統辦理交通法規競賽。(D)撰寫「悠遊記」APP，宣導交通安全。(E)建置攝影棚，錄製交通小主播節目。
(7) 學生學習效果良好，座談互動流暢，可運用此優勢強化整體交安教育。
(8) 本校將交通安全四守則簡化為「看見彼此 安全空間 利他用路 防衛兼備」作為口號，推動各項交通安全活動。
(9) 學生上放學的交通運具，有區分週一至週五不同天的調查，但相關的簡報或資料未適當呈現。歷年相關資料的意義的應用，值得學校善用。
(10) 本校校園無汽車停車空間，教職員之機車或自行車使用北側門，延壽街的校門口則供步行使用。
(11) 本校有收集學校附近的交通事故資料與特性，並作為宣導教育之用。
(12) 對於違規與事故學生，本校相當用心，能區分行人及自行車，分別製作有輔導學習單。
(13) 本校能利用母親節感恩大會，辦理表揚導護志工家長活動，相當用心。
(14) 本校的導護志工、交通服務隊均有相關辦法、計畫與相關紀錄。
(15) 以「騎自行車」、「搭乘工具」、「辨識法規」以及「行人路權」四面向分別規劃課程內涵，依序實施「介安保長壽」之三年級統整課程，并然有序。
(16) 課程分為「活動課程」、「校本課程」、「特色課程」以及「融入課程」四類型，強化學生交通安全知能。
(17) 建置校園情境走廊，並配合校園周遭環境可見之校通標誌製作情境體驗區，以達境教之效。
(18) 進行校外教學活動時，依 SOP 辦理相關事宜，並由小隊輔導帶領學生進行逃生演練，並建立檢討機制。
(19) 於開學典禮時演出交通安全行動劇，提醒學生注意行的安全，別有創意。
(20) 藉由 AR、VR 課程、IRS 法規競賽方式，加強學生相關知能，頗具用心。
(21) 組訓交通安全記者，以錄音攝影棚方式播報交通安全新聞，令人耳目一新。
(22) 學校路跑活動結合悠遊記 APP，使學生事先熟悉路況，學生興緻高昂。

3. 改進意見與建議事項

(1) 本校的空間相當有限，建議逐年檢討學校及周遭人行道空間的規劃與有效使用。
(2) 本校有 11 家愛心服務站，有相關辦法與資料，但建議若能定期追蹤學生

使用狀況，更能發揮其功效。

(3) 自評項目未評滿分項目，建議將還能改善或精進部分說明存檔。

(4) 教學課程與教案建議優先以學生會遭遇之交通環境相關問題規劃設計，相關課程關聯銜接可再加強。

(5) 校內交通情境設置建議可再強化，如交叉口路權之停讓之標誌標線。

(6) 虛擬實境之飛輪體驗活動，可使學生瀏覽相關城市景點，有其吸引人之處，惟建議可再增加交通安全相關之內容，以利交通安全之宣導。

四、結語

本(一 O 七)年度國民中學交安教育訪視工作，自民國 107 年 3 月 19 日起至 6 月 1 日止，本組全體委員密集地在將近三個月期間，採實地採訪的方式，走訪臺灣島 26 所國中，以了解各校在推展交安教育工作之實際情形。由於各學校的地理位置、環境條件因素有相異，有的位在都會地區，有的位處較偏處鄉村，因而學生的通學時，面臨的校本問題不盡相同，故所採用的通學交通工具不同。另一方面，各校在實施交通安全教育工作上，所運用之理念和計畫，也顯示各校的用心與特色。在其所實施的交通安全知能教學、交通輔導工作、宣傳活動等，也各具自創的差異性。整體言之，本年各縣市政府教育行政機關，大多重視交安教育之督導、協助，也大多能協助學校推展交通部與教育部共同推展的「交通安全四守則」，惟效果還有精進空間。

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

訪視意見與評分資料，係由各委員各自撰寫與評價，書面資料交由召集人曾平毅教授彙整撰寫，評分部分於 6 月 22 日召開會議綜合討論共同決議，提出以下今年度訪視結果，後經 7 月 23 日教育部的總體會議決議確認：

1. 獲得等第『特優』並提報『金安獎』學校：

成功國中(新竹縣)、後壁國中(臺南市)、新埔國中(新北市)、蘭雅國中(臺北市)、蘭潭國中(嘉義市)共 5 校。

2. 獲得等第『優等』學校：

大武國中(臺東縣)、介壽國中(臺北市)、元長國中(雲林縣)、安平國中(臺南市)、東峰國中(臺中市)、板橋國中(新北市)、虎林國中(新竹市)、國姓國中(南投縣)、國昌國中(高雄市)、凱旋國中(宜蘭縣)、彭南國中(澎湖縣)、陽明國中(彰化縣)、新光國中(臺中市)、新港國中小(臺中市)、楊明國中(桃園市)、碇內國中(基隆市)、鳳林國中(花蓮縣)、龍華國中(高雄市)、鶴聲國中(屏東縣)共 19 校。

3. 獲得等第『甲等』學校：

東石國中（嘉義縣）、過嶺國中（桃園市）共 2 校。

五、國中組訪視照片

針對今年度列為『特優』等第的學校，依學校名稱之筆畫次序，分別精選各2張照片整理如下。

<table>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>平安御守
--新竹縣成功國中</td><td>路隊路口分流停等過馬路
--新竹縣成功國中</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>校園情境布置
--臺南市後壁國中</td><td>車頭均朝外停放
--臺南市後壁國中</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>家長接送區（限時停車位）
--新北市新埔國中</td><td>校園安全地圖
--新北市新埔國中</td></tr>
</table>

	
交通宣導站 --臺北市蘭雅國中	交通安全四守則 --臺北市蘭雅國中
	
自行車考照場告示牌 --嘉義縣蘭潭國中	出校門前的叮嚀 --嘉義縣蘭潭國中

玖、國小組訪視報告

撰稿人：林月琴

一、前言

一百零七年度國小組交通安全教育訪視係由財團法人靖娟兒童安全文教基金會林月琴執行長擔任召集人(負責考評教學與活動)，委員包括國防大學運籌管理學系王中允副教授、淡江大學交通運輸管理學系鍾智林助理教授、新北市樹林區柑園國小蔡麗鳳退休校長 (負責考評組織計畫與宣導) 、成功大學交通管理學系胡守任副教授、交通部運輸研究所周文靜研究員 (負責考評教學與活動)、 國立交通大學張新立教授、臺灣警察專科學校交通管理科許志誠助理教授、開南大學空運管理學系陳俊穎副教授、成功大學測量及空間資訊學系郭佩棻助理教授(負責考評交通安全輔導)等人組成。

今年度改採訪視輔導的形式，訪輔指標在去年度訂定，今年按照以往提報方式抽出26所學校接受訪輔，另連江縣立東引中小學因交通因素在106年無法前往，延至今年度訪評，故訪輔27所國小。在訪視過程中委員除詳閱書面資料外，並實地勘查學校周邊環境的交通相關設施、情境教學的規劃、校內人車動線的規劃，並透過與師生的座談瞭解其對交通安全常識的認知及確實履行的概況。訪視日期自一百零六年三月十五日至五月二十五日，茲就訪視綜合結果列述說明如下。

二、106學年度訪視委員總評意見

(一)、學校整體特色與優點概述

1. 多數學校會成立交通安全教育委員會，邀約參與的委員包括村里長、派出所主管、校內家長會委員、志工團團長、義警、安親班代表等地方人士，定期召開會議，充分研討學校與社區通學的環境，針對學校環境及交通安全困境進行分析，訂定年度交通安全教育目標，規劃交通安全教育實施計劃，並結合社區資源共同投入交通安全改善事宜，維護學童上下學之安全。
2. 多數學校運用多元的管道進行交通安全宣導，包括利用新生座談、班親會、家長會、教師晨會、安親班座談會、親職教育活動、校慶運動會等各種集會，以及結合學校網站、LED牆、親師聯絡簿、公布欄、海報、布條、網站、通知單、安心小卡等各種不同的管道，對家長、社區進行宣導，強化交通安全觀念，多元而富創意。
3. 部分學校的主題是依據交通部或是地方政府的交通安全教材為主，部分學校則以學校規劃的主題為依據，設計教案及學習單，並以單堂課實施交通安全教育，每學期實施的時數各校不一，部分學校要開始執行到校外進行『穿越道路』的體驗課程，以及提供場地作為交通道路情境模擬區及交通安全遊戲學習區，繪製交通標線，規劃成道路環境，讓教學能更加生動，

增加學童的理解，是值得肯定的。

4. 多數學校訂定交通安全相關活動辦法作為推動交通安全教育活動的依據，交通安全教育活動多樣化，除了舉辦交通安全學藝競賽等較傳統的活動以外，也有很多創意活動。
5. 多數學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作校外教學說明、觀看大客車逃生影片、設計大客車逃生學習單等安全教育，同時檢附事後驗收紀錄，分階段檢查車輛與司機員的安全紀錄，並於事後召開檢討會。
6. 多數學校充分掌握學校周遭之道路與交通環境，善加利用學校出入口之特性，將學生上放學之路隊、汽機車接送區、及安親班車輛接送區作妥善之規劃與安排，甚至通學環境不理想時，學校努力協調交通局等單位，對外部交通環境進行改善，提供學生一個安全且順暢之上放學環境。
7. 多數學校校內人車動線及對上放學路隊之規劃得宜，區分教職員車輛上班動線與學生走路進校動線，落實出入校區人車分流之管控，並透過校區周遭道路網地圖之繪製，將路隊之行進動線及導護崗哨之位置均明確標示，學生及家長均能配合學校之接送規劃。
8. 多數學校均能推動組織導護志工服務隊及愛心商店的設置,維護學童之上、放學交通安全與秩序，訂有工作實施要點、獎勵措施，並針對志工定期辦理組訓研習，以增進執勤素養及自身安全，同時加強宣導提醒學童注意其自身安全及危險時可立即尋求愛心商店的協助。
9. 多數學校對於老師及來賓開車進入校園後，停車方式採用倒車入庫的相關措施及宣導，相當積極。

(二) 改進意見

1. 部分學校未能進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，且在制定交通安全相關計劃時，未能透過討論收集各方意見，且缺乏歷年資料、量化統計、問題診斷、評估與後續的改善作為，成果往往以照片呈現，建議資料應包括計畫、執行與考核等各階段工作完整作整理並存檔，朝資料系統化建立的方向作努力，以利各項作業永續推動。
2. 部分學校針對家長的宣導呈現量與質皆不足，以致於家長對學童交通安全的關注較弱，學校應努力找出與家長有效溝通之方法，以及針對家長推廣交通安全觀念有效之具體作為。
3. 多數學校請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，但未能對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，及收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料作為教學活動比重之依據。
4. 建議學校應依照國小交通安全教育四大核心能力，讓老師充分了解四大核心能力的意義，並能以此為主軸設計教案、學習單，並將課程的實施方式多元化，例如講述、體驗、實驗、觀看影片、參訪等等，以增加學習效果。
5. 多數學校未能於結束後評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另行

開創其他的活動。

6. 多數學校未能提供全校師生大客車逃生演練機會，讓每位師生有機會作逃生的練習。
7. 建議學校對學童上、放學資料之調查內容除了依班級、年級、及全校進行統計分析外，更應該對逐年之資料進行比較檢討，以充分掌握學區學童上、放學方式之變化與趨勢，利用此項資料了解家長接送區的空間配置與數量之適宜性及研擬相對應之教學與輔導活動。
8. 部分學校未能與社區共同合作，檢視上放學的路況及上放學時校門口因接送所產生的交通問題，巷弄中人車爭道的問題，共同擬定對策解決社區之問題，甚或建立學童通學巷道，以利學童安全之行走，維護其安全。
9. 部分學校針對家長接送區的部分，未能將接送區分成機車接送區、汽車接送區等區分開來，以降低潛在危險性；另外針對安親班接送的方式，步行或車輛似乎缺乏明確的說明與評估。
10. 部分學校愛心商店缺乏具體之實施成效記錄與檢討，建議學校應建立與愛心商店之互動模式，例如設計學生使用愛心商店情形調查表格，供愛心商店記錄學生使用時的時間、事件、提供何種協助等，借以分析並強化愛心商店之功能。
11. 部分學校放學時安親班以車輛接送者有違規的狀況，學校在放學時應多加注意，如發現有違法的車輛應做規勸或要求，或告知家長其危險性，由家長要求安親班。
12. 部分學校未將學生違規事項進行統計與分析，訂定違規學生輔導與矯正辦法，學校應訂定相關辦法且多朝向正面學習之方向設計。

三、學校整體特色與優點概述

(一) 桃園市八德區大勇國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學務人員態度積極，能參加區級校園安全會議或參加市級研習，針對學校周邊危險路段反應問題，尋求相關單位協助，獲得協助改善路況及增加警力協助上放學。

(2) 能向教師宣導使用交通部網站及配發之光碟進行教學，邀請派出所員警入校宣導，提升師生之交通安全知能。

(3) 利用家長日親師座談會與志工聯誼活動向家長和社區民眾進行交通安全宣導。

(4) 學校網頁已建置交通安全教育訪視專區，將各年度實施之計畫、成果上傳，目前資料建置已有八成以上，足見各年度學務處人員之努力，值得肯定。

(5) 學校在規劃家長接送區部分著力甚多，汽機車均有足夠空間提供家長使用，汽機車接送區有遮雨棚方便學生及家長等待，成效良好。

(6) 在融入各領域課程方面，不同領域課程多能融入交安觀念，且透過社群老師的討論與研討，發掘校本交安問題，研擬對應的課程教材，值得肯定。
(7) 在落實情境教學方面，善用校內、外環境，設置交通安全標誌(線)，有效落實交通安全觀念的灌輸。
(8) 在舉辦交安相關活動方面，其中定向越野活動中特別設計交通安全關卡，提升學生的學習興趣，相當有創意，值得肯定。
(9) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會、志工、里長，定期召開會議，並有會議記錄。此外，能掌握校本課題，根據校園環境進行 SWOT 分析，並有計畫執行紀錄。對於學校周邊危險路口，能提報交通局及區公所協助處理。
(10) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會、研習會及教師增能多元學習活動，並張貼市府辦理的交安研習，鼓勵教師參加。
(11) 學校利用電子看版、學校網頁、家庭聯絡簿、校園學習櫥窗等管道，對學生、家長及社區進行多元宣導。
(12) 學校近三年曾獲得一次桃園市政府交安獎項，並設計定向越野活動及校內情境教學設備。
(13) 學校能將學生上放學各種通學方式、安親班接送、搭公車等資料，透針對各班級進行完整調查。建議能將安親班接送方式再細分為走路與車輛接送，以及統計學生使用正門或南側門等步行路徑的數量，據以進行安全輔導。
(14) 學校後門環境能做到人車分道，正門則以實施時間分流，暫停汽車進出，機車以慢行注意或牽行方式入校，人車分道能執行良好。建議上放學時間可以交通錐區隔機車通道，避免衝突，後續可繼續推動將機車整併至後門汽車停車場。
(15) 學校對於外部交通環境能主動積極邀請相關單位協助改善，如設置交通桿、遮雨棚等作法，值得肯定。
(16) 學校現有交通導護志工計 42 名，每日派崗達 21 人，檢視資料整體運作情形良好。建議強化志工指揮手勢、執勤技能與安全意識等教育訓練，以維護自身導護時的執勤安全。
(17) 學校由教師輪值擔任導護，訂有導護工作相關規定；另訓練學生服務隊協助上放學糾正輔導違規學生，整體導護工作運作情形良好。
(18) 學校選定通學路徑上10個店家納為愛心服務站，並與商店簽約與張貼標章，有關愛心商店資料表、審查表與約定書等資料均完備。該商店亦結合有護童安全等功能，建議能定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。

1. 訪視委員建議改善事項

(1) 交通安全教育組織架構之成員宜再擴充，校外人士已有家長會長、副會長及一位里長，建議邀請志工隊長、派出所和學區各里里長加入。校內人員目前以行政人員為主，宜再納入各學年代表、科任代表，並將各類委員職掌分工敘明。

(2) 能針對學校交通環境進行全面檢視，覺察學校周邊環境需改善之處。建議做完校本交通狀況之 SWOT 之後於交安委員會討論出針對校本問題運用優勢條件，避開劣勢，尋求機會點解決威脅點之策略，擬定年度工作計畫逐年逐項改善現況。

(3) 委員會討論事項及做成的決議宜有追蹤管考機制，每一次會議應報告上一議會之決議事項之執行結果，檢討實施成效。希望會議紀錄上完整呈現。

(4) 教師增能研習之後若能將習得的知能應用於教學設計當更佳，建議社群老師分工合作設計教案，提供各學年老師使用。

(5) 建議學校網也中的交通安全教育訪視專區持續建置更趨完整，不僅可供校內人員使用亦可提供他校參考學習。

(6) 學校周邊社區之商店及校門口仍有多處違規停車，影響學生上下學。除了協請派出所員警加強勸導取締之外，學校宜增加多元宣導，利用大型節慶活動例如運動會、園遊會，邀請校外相關單位支援，設計體驗攤位或親子闖關遊戲等進行宣導。

(7) 建議善用家長氣機車接送區之牆面佈置為宣導牆，強化家長和社區民眾之交通安全安觀念，減少違規行為。

(8) 各年級的教學計畫中有關用字的正確性，建議加以檢討與修正，例如：標誌、標字、標緻等三種不同用法，應為標誌。

(9) 舉辦不同靜、動態交安相關活動之後，建議進行事後的成效評估。

(10) 交通安全教育大富翁的標線(誌)專區，建議再檢討其正確性。

(11) 每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況。

(12) 採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(13) 擴大研習活動的邀請對象，例如學校緊鄰駕訓班，可建立合作關係，善用駕訓教練場地與講師。相關研習應設計學習評量單，了解研習活動成效，作為後續規劃之參考。

(14) 上放學時，對於家長或學童違規情況予以勸說，或以獎勵守法學童方式，收見賢思齊之效。可辦理"家長與校長有約"活動，將交通安全納入雙向溝通的項目。每學期擇定單一交安重點宣導項目，於接送區張貼(帆布)告示，以收提醒之效。

(15) 相關活動可借重學童的創造力，共同參與設計與討論，另可辦理"學生與校長有約"活動，藉由學童對校園與周邊環境的觀察，發掘交安熱點，並結合外部資源，提出改善作法。

(16) 學校上學時段 78.4%學生由家長以汽車或機車接送，建議針對嚴重妨礙學生通行地點(如行人穿越道線、路口違停等)，協調轄區警察機關或以民眾檢舉等方式進行取締，維護學生通行安全。

(17) 學校上學時段車輛接送比例高，建議能思考推動鼓勵走一段段路上學或走路上學日等活動。

(18) 學校放學時段 43.3%由安親接送，建議學校可與安親班協調或座談，具體研討來校接送機制，規劃接送地點、接送路線與接送學生方式。

(19) 學校外部交通環境仍有廢棄機車、接送區標誌牌面歪斜、當心學童標誌老舊等，建議學校協調相關單位針對周邊環境整體檢視相關標誌標線號誌等設施。

(20) 建議多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走...等，做為檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(二) 桃園市中壢區中壢國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 北門設置家長接送專用停車格，經過大力宣導，家長的配合度逐漸提升，成效良好。

(2) 透過導師、學務人員和校長的不斷叮嚀及電子看板、校刊、戲劇等多元宣導，學生能吸收並將學校宣導之交通安全事項間接傳達給家長。

(3) 校舍即將改建設置地下停車場，家長會協助爭取給予家長 30 分鐘免費停車，引導家長車輛入停車場，減少校園周邊臨時停車，保障學童安全。

(4) 校長與訓導處人員、導護老師及警衛每天在校門口值勤守護學生安全並能與轄區派出所合作，有員警協助交通管制，維持校門口交通順暢，師生平安。

(5) 家長會成員關心學校事務，願意與學校合作為學生安全盡一份心力，思考能為學生做些什麼，扮演連繫跨學區家長的橋梁，凝聚家長之向心力共同守護學子安全。

(6) 在融入教學方面，根據不同年段，規劃明確的交安課程與實施進度，循序漸進教導各類交安知識；尤其針對校本交安問題，自編交安教材，有效灌輸實用的交安觀念，值得肯定。

(7) 在落實情境教學方面，配合學校地形、地物環境，廣設交通標誌、標線，同時檢視校外交通環境，做成交安教材，進行相關課程規劃與宣導，成效卓著。

(8) 在辦理校外教學方面，確實辦理車輛安全查核與行前教育及逃生演練；同時檢附事後驗收紀錄，分階段檢查車輛與司機員的安全紀錄，值得嘉許。

(9) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會、志工、派出所、里長，定期召開會議，並有會議記錄。此外，能掌握校本課題，根據校園環境進行 SWOT 分析，並有計畫執行紀錄。

(10) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會、研習會及教師增能多元學習活動。

(11) 學校利用電子看版、學校網頁、家庭聯絡簿、校園學習櫥窗等管道，對學生、家長及社區進行多元宣導。

(12) 學校能將學生上放學各種通學方式、安親班車輛接送、搭大眾運輸等資料，透針對各班級進行完整調查。建議能將安親班接送方式再細分為走路與車

輛接送，以及統計學生使用大門、西門或北門等步行路徑的數量，據以進行安全輔導。

(13) 學校能主動積極邀請相關單位協助，設置家長接送區牌面、繪設標線與自行車禁制牌面等，對於外部交通環境相關改善作法值得肯定。建議家長汽車與機車接送區分開規劃，協調豎立相對應的牌面與繪設標線。

(14) 學校導護老師 40 人、交通服務隊 15 人，以及交通志工 7 人，均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，下午實際檢視導護實際運作情形良好。建議學校針對教師、志工與學生分別建立執勤應具備核心能力表，並實施相對應的教育訓練，以維護自身導護時的執勤安全。

(15) 學校能將周邊(大門、北門、西門)通勤道路上，相關交通狀況進行分析，有助學生瞭解通學路徑危險點，作法值得肯定，建議可再增加交通事故發生資料，可提供更多應注意的訊息。

(16) 學校選定通學路徑上 9 個店家納為愛心服務站，並與商店簽約與張貼導護站標章，有關愛心商店計畫、資料表與頒發感謝狀等資料均完備。該商店亦結合有校安、婦幼保護等多項功能，建議能經常宣導設置地點與使用時機，並定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。

1. 訪視委員建議改善事項

(1) 成立交通安全委員會，佐證資料呈現之開會次數較少。交通安全委員會開會應有規劃課程教學、檢討與改進交通問題之功能，學校之會議紀錄未呈現討論內容及決議事項，宜再詳盡。

(2) 教師增能以校內研習為主,建議可商請校外交通安全專家、學者或交通局、警察局等派員到校宣講，強化交通安全知識及融入教學之能力。

(3) 教師研習之後宜實施問卷，蒐集回饋意見，了解進修之需求，作為爾後辦理研習之參考。

(4) 對於社區民眾直接之宣導較缺乏佐證資料，學校可思考是否有其他方式。例如校門口馬路車流量大設有天橋，但仍有行人不走天橋直接穿越馬路，建議利用校門口或天橋設置電子看板，可爭取經費支援，擴大對社區民眾及家長宣導。

(5) 校門口腹地不大，未來校舍改建完成後，建議校內可設置安親班學通接送區，漸少學生在校外等待車輛的危險性。

(6) 由於學校校舍即將改建，現有的交通安全情境設施恐怕難以保留，希望校舍改建時能思考如何留下空間重新設置情境學習區，若能結合學校特色的元素，讓情境成為學生學習的內容，不失為學校營造交通安全教育環境的創新表現。

(7) 有關教學成效的檢討,建議搭配前、後測的比較分析，並回饋至課程設計，以落實交安教育之目標。

(8) 舉辦相關靜、動態活動之後，建議進行質化與量化的教學成效評估，做為未來改善之參考。

(9) 每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況。

(10) 採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(11) 擴大研習活動的邀請對象，如監理所站、駕訓班講師、交安領域專家，並設計學習評量單，了解研習活動成效，作為後續研習規劃之參考。

(12) 上放學時，對於家長或學童違規情況予以勸說，或以獎勵守法學童方式，收見賢思齊之效。可辦理"家長與校長有約"活動，將交通安全納入雙向溝通的項目。每學期擇定單一交安重點宣導項目，於接送區張貼(帆布)告示，以收提醒之效。

(13) 相關活動可借重學童的創造力，共同參與設計與討論，另可辦理"學生與校長有約"活動，藉由學童對校園與周邊環境的觀察，發掘交安熱點，並結合外部資源，提出改善作法。

(14) 學校學生通學車輛接送比例高達 80%，建議能思考推動鼓勵走一段段路上學或走路上學日等活動。

(15) 學校放學時段22.6%由安親接送,學校規劃要與安親班進行接送協調會議，作法值得肯定，可具體律定來校接送機制，規劃接送地點、接送路線與接送學生方式。

(16) 學校校內環境受限，空間上無法實施人車分道，建議實施核心上放學時間(15 分鐘即可)車輛暫停的人車分流，避免潛在衝突發生。另應持續宣導教職員落實汽車車頭朝外。

(17) 學校交通導護志工招募不易，除加強與里民合作外，建議招募安親班每日走路接送學生之工作人員，共同協助維護學童通學安全。

(18) 建議多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走...等，做為檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(三) 新竹市東區陽光國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 教學團隊熱情有活力，教師之專業知能佳，已具備自編課程與自製補充教材之能力。

(2) 學校推動通學巷之努力不虞餘力，成效也值得嘉許，學務人員每天花費心力在面對家長及民眾之溝通宣導頻繁，甚至需常常處理社區之陳情，相當辛苦，用心程度值得肯定。

(3) 學校地處於科學園員工必經之路徑，能為學生通學思考及規劃安全的通學設施,自動退縮校地加寬人行道、設通學巷,鼓勵學生走一段路進入校園，在平息社區反對及家長宣導方面費很多心血，值得肯定。

(4) 學校重視人文藝術，校園營造呈現優美視覺美感，察覺學校周班巷道狹窄易缺停車空間，在不影響校園建築與空間使用前提之下主動退縮校地之綠籬，設置寬敞之通學步道，增加學生安全上下學行走之舒適性與安全性，此一作為亦成為學校交通安全教育之特色。

(5) 參與市府「市區道路景觀與人行環境改善計畫」教育大學、育賢國中規劃通學步道，執行人車分道，成為與公部門及跨校合作營造校園周邊環境的良好成功案例。

(6) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長代表、導護志工與新竹女子義交大隊，以及青草湖派出所代表。

(7) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。

(8) 利用布條海報、LED 跑馬燈、宣導短片、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

(9) 學校具有學生通學方式資料。此資料可提供學校檢視家長汽機車、安親班接送區域之空間規劃是否妥當，學生步行放學集合地點與路隊組織是否合宜。

(10) 學校訂定交通糾察隊選拔、訓練計畫辦法，且具有導護工作實施計畫，亦針對相關人員進行研習，相關執勤背心、雨衣、交通錐連桿等裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。

(11) 具有學生違規、交通事故資料，且有後續輔導作為，避免學生再次違規或避免類似事故重複發生。

(12) 學校召集市府交通處、警察局及教育處討論校學周遭標誌標線設置妥適性，並主動申請城鎮風貌改善明湖路人行步道加寬，以及友善校社區街道轉角改善，設置人本步道，校地內縮，提高行的安全。為使學校周邊交通更為順暢，提案由市府通過明湖路 575 巷及通學巷上下學時段限時單向通行，成果良好。

(13) 能規劃各年級課程架構及教學活動，並設定「走路」主題為校本課程，從低年級的社區踏查、中年級的青青草原健行至高年級的十八尖山之行，將走路課程體現於實際活動中。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 成立交通安全教育推動組織成員包含校內外代表。建議增加校外人士之參與，例如邀請志工加入，一方面協助交安維護工作，一方面協助與社區民眾溝通和宣導，減輕學務人員之負擔。

(2) 各年度的交通安全教育實施計畫重點工作宜有系統規劃，建議包含環境設施、教育宣導(教師、學生、家長和社區)、課程與教學和交通問題等面向由各處室及各學年分工合作推動，比較容易形成集體力量事半功倍。

(3) 後續教師增能研習導入國小交通安全教育四大核心能力，讓老師充分了解四大核心能力的意義，並能以此為主軸設計教案，進行教學。

(4) 學生來源多來自不同學區，因此家長參與導護工作之人數亟待努力招募，引進家長參與除了增加護童之人力，也可以透過參與之家長了解學校對交通安全之重視以及需家長共同配合之事項，在班親會中向班級其他家長說明，甚至動員家長會的力量，一起和校方人員拜訪周邊鄰居，請求協助給

予孩子們安全的通學巷，若能得到多數家長的認同和社區民眾配合，就可以增加助力減少阻力。

(5) 通學巷設置的過程及居民反彈時學校拜訪周邊鄰居，及努力勸導民眾勿將車輛開入停放的歷程，建議能多留下照片或資料作為佐證，為努力的過程留下紀錄。

(6) 建議聘請里長加入組織，並正式發予聘書。於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議記錄均有各級主管蓋章負責。

(7) 未見於計劃內書面呈現，建議書面化

(8) 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

(9) 在校內人車動線規劃方面，目前上下學時段汽車是由明湖路（蠟筆門）進出，車輛由門口至停車場間之路線為人車混合，雖然目前具有簡易的人車動線分離規劃(人流靠校園內側，車流靠外側)，但建議可透過實體的分隔或標線，將人車分隔動線規劃更為明確。

(10) 目前學校具有家長接送區規劃，汽機車分離，但目前機車接送區是將機車導引至人行道，將來若發生事故，責任歸屬恐有疑慮。建議機車家長接送區之設置方式應重新檢討。建議可思考將機車導引至校內之可行性，可與汽車校內動線規劃同時考量，可請求交通相關單位協助給予經費並予以指導。

(11) 學校可向警政單位申請學區周遭交通事故統計資料，可針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故,於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(12) 學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入,目前共設置6間。建議可繪製愛心服務站位置地圖，並於學生宣導。建議需定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。以及增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，做為後續定期檢討與調整的依據。

(13) 學校校本課程以走路為主題，也推動走路上學，建議更有計畫性的推動，例如完整的走路上學活動計畫，明確的目標設定，步行環境的檢核改善，相關鼓勵及搭配措施等，並就走路上學比例逐年變化情形進行分析，以評估實施成效。

(14) 建議善用網路資源製作學區安全地圖，提供校外環境情境教學，例如危險地點、愛心商店、標誌設施等教學主題。

(四) 新竹縣中正國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 交通安全教育委員會的運作相當落實。開會有議題，詳細討論，決議後確實執行，後續有考核，有追蹤，紀錄完整。

(2) 學校 SWOT 分析交通條件之後能針對校本問題有系統規劃解決校本交通問題的措施，逐年進行改善，成效優良。且有歷程資料，紀錄相當完整。做法可作為各校典範。

(3) 每學年辦理兩次導護知能研習與交通知能研習，持續提升教師專業能力，研習後並能調查教師滿意度及了解後續進修主題之需求，對促進教師專業成長有實質效益。

(4) 導護工作研習之後能蒐集老師研習心得進行量化和質性分析及對導護工作進行省思回饋，強化全體教師對導護工作的認同感和責任感。

(5) 學校位於五岔路口，馬路長路口大，車流量多，學童上下學危險性高。能妥善規劃家長接送區，分散放學人潮並招募志工協助，爭取校外社區資源和家長會合作，築起綿密之安全防護網，持之以恆，獲得家長及社區民眾配合，使危機變成轉機，學生通學安全有保障，成效十分顯著。

(6) 學校能積極向家長多元化宣導(新生家長說明會、班親會、親師通訊刊物、學校網頁、粉絲專頁等)，勤於溝通說明，各項宣導作為有目標有重點，詳細記錄參與人數，蒐集親師意見，作為成果檢討與後續推動之參考。

(7) 中正超人撲克牌結合認識交通標誌及榮譽制度做為獎勵，頗有創意。

(8) 自製交通安全多功能教具車，教導學生乘坐小客車須繫安全帶及安全開車門應注意事項，學生做中學，成效優良。

(9) 交通安全體驗區繪製模擬校門口道路，作為情境教學之體驗場所，值得他校觀摩學習。

(10) 推動戴小黃帽上學安全過馬路，推動效果持續成長。

(11) 依規定成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、學年代表與里長

(12) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，以同理守法危險知，禮讓從心交安行為學校交安策略，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。在實地訪查過程中發現，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

(13) 能利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。並定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題，並有具體改善及追踪，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議前均有會議通知，會議記錄均有各級主管蓋章負責。

(14) 定時辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。

(15) 學校利用布條海報、LED 跑馬燈、宣導短片、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

(16) 學校訂定自治糾察隊選拔與相關辦法，相關執勤背心、雨衣、交通錐連桿等裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。

(17) 學校現有導護志工上學編組 20 名，放學編組 17 名，訂有導護工作實施及獎勵辦法，定期辦理導護志工研習，且具有將講習內容留存，可供後續使用，整體運作情形良好。

(18) 學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前設置 7 間愛心服務站。且具有定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。另外，亦有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。

(19) 學校規劃有學生路隊組織，且離校順序與動線清楚，規劃有家長與安親班接送區域，汽機車與安親班位置規劃妥當，建議與交通單位申請汽車接送區域於上放學時段禁止停車。

(20) 學校在交通安全與輔導部分，不論在資料調查、交通管制規劃、交通服務隊與導護工作相關實施要點、實施計畫與表揚辦法均有規劃，但僅有短期資料，建議持續累積成效應可更為顯著。

(21) 學校能掌握校本問題,並依交通安全核心能力規劃各年級課程及教學活動，設置多功能教育車、磁鐵教具等，透過教具操作、實地演練等方式，強化學習效果，值得肯定。

(22) 學校辦理交通安全小達人、交通禮讓月、運動會交安樂透、走一段路上學、考照體驗等各項活動，內容多樣豐富，並有成效分析等完整歷程。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 可以增加校慶活動時的宣導，例如運動會、家長日等大型活動辦理親子體驗活動或展示學校交通安全教育實施成果，讓家長和社區民眾了解學校的努力及號召家長與社區配合。

(2) 學務人員已自製教具，實用性高。建議學校能辦理研習分享經驗，鼓勵教師搭配教案設計於教學中實施，並蒐集教師使用意見，使教具能發揮最大功效。

(3) 建議再聘請在地派出所代表加入組織，並正式發予聘書。於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議事，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議記錄均有各級主管蓋章負責。

(4) 未見於計劃內書面呈現，建議書面化，以做為日後檢討的依據，每個年級均能進行交通安全課程會議，但建議每次會議前宣讀前一次會議結論及紀錄本次會議結論，並請均長批示。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。

(5) 學校與學區警政單位連繫密切，但未見相關交通事故統計資料，建議可針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故進行了解，可於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(6) 具有校內危險區域統計分析。建議可將學生交通違規與交通事故資料調查延伸至校外，且有後續輔導作為，可藉由學生提醒家長違規事項，例如，

違停、安全帽、未停在接送區。以避免學生再次違規或者避免類似交通事故重複發生。

(7) 雖然學校規畫有安親班接送區域,建議學校可再詳細記錄安親班接送資料,如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生至課輔中心老師間之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不能乘坐前座、不能超載等。

(8) 學校設有自治糾察隊，建議可針對交通組或全體隊員進行交通訓練計畫，以確保學生值勤時之安全，亦可藉此增進學生交通安全相關知能。

(9) 學校依真實環境設置擬真校本交安體驗區，讓學生在安全的環境下學習如何穿越路口，立意甚佳。提醒除起步前要留意觀察交通狀況外，穿越過程也要隨時留意觀察交通，特別是轉向車的可能威脅。

(10) 校外教學車輛檢查紀錄發現，出發前有臨時更換司機情形，可能使風險增加，建議合約簽訂時能有相對應的規範要求。

(五) 連江縣立東引國民中小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 偏遠小校人力不足，生教組長負責交通安全業務長達 5 年且認真負責相當難得。

(2) 交通安全實施計畫納入行事歷並於開學前縣府派員檢核，顯示縣府及學校重視交通安全教育。

(3) 離島地區老師之進修常受限於交通不便和氣候多變影響，但是學校能善用友善校園宣導團，結合反毒和交通安全等議題進行專題講座，讓師生一起學習，值得鼓勵。

(4) 偏遠地學校校園開放民眾於課後使用場地，學校能善盡責任，告知危險角落及加強夜間照明和設置監視器，落實安全維護之管理，使進出校園的人員平安無虞。

(5) 學校能針對學校即將進行之工程召開相關會議，規劃學生行進路線之替代方案並向家長說明，照顧學生安全相當用心。

(6) 商請軍人在大石頭上刻劃交通安全標誌，獨樹一格，很有創意。特色課程獨輪車和交通號製標誌繪畫比賽及交通安全影片直播、以及學生拍攝宣導話劇上傳網路，親師生都可觀看，都是很好的宣導方式，只要老師有用心，學生有參與，家長有配合，就能達到提升交通安全知識和強化正確行為習慣之目的，給予肯定，希望學校繼續努力。

(7) 學校為小校，學生人數少，各年級老師都知道學生住家與通學路線，並於每學期開學前規劃學生路隊動線，做完善的編排。

(8) 學校上課期間車輛淨空，不得進入校園，教職員車輛均停放於校外，校園人車分道與交通管制情況良好。學校校園工程施工期間交通維持相關因應作法，也均能週知學生與家長。

(9) 教師每學期編制導護輪值表，並確實填寫導護紀錄簿；學生則以高年級學生擔任路隊長。由於師生人數少，現狀無使用裝備。

(10) 學校所在區域無交通事故資料可供分析，仍能針對國內所發生的重大交通事故進行機會教育與案例宣導。

(11) 學校校園緊鄰社區，學生通學都以走路上下學為主。學校仍規劃東門、南門為家長接送區，於相關活動或有接送需求時，家長均能配合學校相關規定。

(12) 學校協調商店、警分駐所、鄉公所等單位，推行愛心導護商店計畫，提供學生有需要時能得到適時的幫助。

(13) 鼓勵學生積極參與校外活動比賽，校內學生話劇比賽融入交通安全議題，並將歷年影片上傳，以寓教於樂方式擴大宣導，積極用心值得肯定。

(14) 戶外教育活動前，能善用google map軟體，讓學生討論相關交通安全注意事項。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 後續老師使用交通部交通安全入口網之與其他縣市研發之優良教材進行教學與評量，可減低小型學校蒐集教材之工作負擔，待老師們具備自行研發教材之能力亦可鼓勵老師自編教材。

(2) 後續教師增能研習希望導入國小交通安全教育四大核心能力，讓老師充分了解四大核心能力的意義，並能以此為主軸進行教學。

(3) 學校停車場建議增設車輛停放車頭朝外告示牌，並經常性宣導教職員與社區居民能遵守。

(4) 鼓勵導護老師將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來(特別是五叉路口)，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走...等，以檢討調整交通安全教育的重點。

(5) 愛心商店兼具護童安全等功能，建議能辦理表揚，並定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。

(6) 目前交通安全教學與活動主要以融入方式進行，建議搭配簡單方案實施，或參考相關教材就四大核心能力調整為在地適用的主題課程內容，以逐步深化交安教育。

(7) 學校辦理交通安全會考、有獎徵答等活動，值得鼓勵，建議相關內容應著重於交通安全的觀念傳遞，而非罰鍰金額。

(六) 澎湖縣龍門國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長吳進亨、導護志工與龍門派出所所長莊王義，建議增聘請村里長加入組織，每年並頒發獎狀對於志工加以表揚。於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有決議。

(2) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。

(3) 定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題，並有具體改善及追踪。

(4) 定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，並以最新交通新知辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。

(5) 利用親職教育辦理交通安全講習、利用海報推動、LED 跑馬燈、網站宣導、親師會、親子的體驗活動、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導，學校有注意要學校操場是社區運動中心，並提出適當的推廣活動。

(6) 學校為維護校外教學的安全，不僅對學童作行前說明，也確實實施校外教學逃生演練、行前收看逃生影帶教學外，並落實車輛檢查。

(7) 以交通部編的交通安全手冊作為教學的主要內容、，另外教學內容也考量因地制宜，提供船隻的搭乘安全。

(8) 學校努力爭取相關資源及善加運用於宣導及教學，例如禮讓旗、自行車、安全帽及其他宣導品。

(9) 為了落實情境教育，設置標誌牆，也依著情境設置標誌，並為了增強學習效果在課程時間帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌，十分用心。

(10) 結合學藝競賽的方式，舉辦著色、漫畫、常識測驗等交通安全相關活動，也辦理自行車騎乘練習活動。

(11) 學校具有學生通學方式資料。此資料可提供學校檢視家長汽機車、安親班接送區域之空間規劃是否妥當，學生步行放學集合地點與路隊組織是否合宜。雖然不具一週每日詳細資料，但學生數量較少(約 60 多人)，所以影響差異不大。

(12) 雖然校門口之道路車流量少，但車速頗快，雖然具有交通號誌設施，但已停止使用，建議可跟交通單位申請行人觸動號誌，以確保人員通過安全。

(13) 由於校園周遭車流量少，環境適合學童步行上學，由調查比例亦可發現，目前低年級家長接送較多，高年級陸續接送比例陸續減少改為步行，顯示學校在推廣鼓勵學生步行一段路進出校園成效良好。

(14) 學校訂定交通糾察隊選拔及表揚辦法，由高年級推薦績優學生值勤。現有糾察隊 5 位，相關執勤背心裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。另外，在導護工作方面，亦有導護工作實施計畫，目前具有導護志工 3 位，具有每學期輪值表。透過參與校外研習針對導護工作人員進行相關交通知能訓練。

(15) 學校規劃有家長接送區，區分為龍門方向與尖山方向兩個家長接送區域，目前採用汽機車混和規畫的方式，但由於少有汽車接送，因此影響不大。

(16) 學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前共計有 6 間，且學校針對學生調查是否了解愛心商店位置與實用時機。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係。另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。

(2) 每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議記錄建議各級主管蓋章負責。另建議利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。

(3) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據。

(4) 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。

(5) 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。

(6) 舉辦校外教學後召開檢討會議作為下次校外教學的參考，但會議非僅針對活動做檢討，也應針對交通相關問題一併做檢討。

(7) 在校內人車動線規劃方面，學生以步行通過操場的方式進出教室。下雨天時操場泥濘無法通行則行走車道。在長期規劃方面，建議仍需建立友善的步行空間，確保人車動線分離。在短期方面，雨天建議可暫時採用交通椎或路障進行人車分離規劃，以確保學童安全。

(8) 汽機車均依照規劃停靠，且汽車車頭朝外。但仍建議停車格之標線應予以檢討重新繪製，鋪面力求平整。

(9) 具有臺灣整體數據分析，但仍建議與警政單位申請學區內交通事故統計資料，針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故進行了解，於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(10) 建議需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。

(七) 臺北市文山區萬興國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長蕭雯謙、愛心服務站代表、指南派出所所長、文山一分局交通組組長、交通分隊分

隊長，萬興里里長詹晉鑑、政大里里長劉俊奇、指南里里長張佳南，並以萬興金安全，安全萬事興設定為交通安全教育之願景。於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有開會通知、會議資料提供，並有決議事項，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議記錄建議各級主管均能蓋章負責。

(2) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。建議對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中。

(3) 能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。並定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題，並有具體改善及追踪。

(4) 定時派遣教師同仁參加校外交通安全研習，並以最新交通新知辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。

(5) 利用親師座談會、學校日、用海報推動、LED 跑馬燈、網站宣導、親師會、行前教育、聯絡簿及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導，學校有注意要學校操場是社區運動中心，並提出適當的推廣活動。

(6) 利用實踐的教學，資訊化教師、令同學在寓教娛樂中了解實際上的操作方式。

(7) 一日導護的推動的作法非常值得推動與效法(但導護要注意安全，人要面向車輛來向)

(8) 學校於期初課發會討論本學期交通安全課程融入各領域教學時數與活動規劃，依據交通安全四大核心能力與學生交安需求，訂定各年級課程主題，架構縱橫聯繫的交通安全課程，從行人、自行車和乘客(機車、汽車、大客車、捷運、貓纜)之交安需求規劃，除了自編教材，也選用靖娟基金會交通安全教材，依本校需求調整單元教學年段，各單元並結合校本環境延伸設計體驗課程。每學年進行 2 單元 4 節課之教學。

(9) 依據學習需求，規劃設計教學與體驗情境，如：海報展示區、交通安全大富翁、校園安全地圖、愛心服務站地圖、自行車騎乘安全與禮儀、交通標誌牆、交安核心能力拼字遊戲、社區道路模型、汽機車騎乘安全體驗區、導護志工感謝樹、巷道安全體驗區、捷運乘坐與禮儀、貓纜乘坐與禮儀等，搭配課程進行體驗學習，亦可讓學生於下課時間自行觀賞或操作，並結合校本交通安全課程，以學校周遭環境規劃校外體驗區，實地體驗校外交通環境。。

(10) 學校參與靖娟基金會交通安全教育課程推廣計畫，既有 4 位家長參與並通過種子講師培訓，並擔任每班一個單元之教學，幫助學生建立正確的交安知識、技能與態度。

(11) 學校交通安全活動內容及型態多樣有趣，包含練習舉手過馬路、交通安全寒假作業、製作交安書籤、繪圖與四格漫畫、搭乘機車體驗、安全帶體驗、自行車體驗、公車禮貌心運動、交通安全親子闖關活動、海報、交通安全說故事比賽、「通學交安問題探究」學生交通安全公民行動等等相關活動，活動辦理結束後進行問卷調查，進行包含質性與量化的統計分析活動成效，值得肯定。

(12) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，每學年辦理一次全校大客車逃生演練、出發前利用乘車時播放大客車安全影片，落實車輛檢查，且訂定校外教學緊急應變措施實施要點，提供緊急應變措施 SOP，並於校外教學活動結束召開檢討會議，針於與交通安全有關事項，如：車況、駕駛態度與行為、交通狀況...等進行檢討。

(13) 具有完整的學生每日通學方式資料。此資料可提供學校檢視家長汽機車、安親班接送區域之空間規劃是否妥當，學生步行放學集合地點與路隊組織是否合宜。

(14) 具有導護志工 25 人，導護老師 4 人，警衛人員 2 人、交通服務隊 10 人。訂有導護工作實施及獎勵辦法，定期辦理導護志工研習、培訓工作坊，以及感恩表揚等活動，整體運作情形良好。

(15) 學校不斷積極招募志工，並且辦理一日導護體驗活動、小小導護體驗活動、親子導護體驗活動，並獲社區商家支援導護人力。

(16) 在家長接送的過程中，學校藉由服務隊員透過觀察並紀錄學生學號，由生教組長提醒並勸導違規學生，此作法可避免與家長產生直接的衝突，並可達到宣導教育的目的。

(17) 學校在校門口二側設置家長接送區，並依車輛來校方向進行分流，規劃不同行車動線及停車地點，並勸導家長上學時改道避開狹窄巷弄，有效解決校門口交通壅塞問題，整體運作良好。

(18) 校門前庭為單一出入口，且禁止汽機車進入，自行車須牽行入校。教職員車輛停放於地下停車場，廚房後門與垃圾場側門僅供工作車輛進出，並由專人管制車輛進出安全。校內環境無人車衝突。並訂定有車輛進出校園管理辦法及校內人車動線圖，妥善規範校園車輛進出，維護學童安全。

(19) 學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前設置有 7 間。於校內風雨走廊設置愛心服務站招牌，加深學生認識愛心服務站。學校在各愛心服務站設有學生使用登記簿，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，並且每月進行探訪與追蹤瞭解是否仍合乎設置規定。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 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。

(2) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議記錄建議各級主管蓋章負責。

(3) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據。

(4) 舉辦校外教學後應召開檢討會議作為下次校外教學的參考，非使用回饋單的方式。

(5) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，例如機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

(6) 小小導護的推動同樣要要注意安全，人要面向車輛來向，並避免進入車道，學童較為矮小，車輛的駕駛者可能無法看見學童。

(7) 具有完整學生路隊組織規劃，亦針對安親班接送流程進行規劃，並召開安親班接送安全會議，並規劃車輛暫停區。建議學校可再詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。

(8) 學校目前已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。

(9) 學校針對交通服務隊以及導護志工均有良好的訓練計畫與講習，建議可將訓練內容或講師資料予以留存以供後續使用。

(八) 宜蘭縣蘇澳鎮馬賽國小

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長代表張維舒、志工代表楊惠玲，另聘請家長會長楊榮、馬賽派出所主管蘇建融、永榮里里長陳幸夫為顧問。於學期初、學期末召開委員會議，並均有決議事項，並建立決議事項管制表，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核。

(2) 訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，但所設定的交安目標在作法上有淪為口號之疑慮。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。

(3) 能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，建議由 SWOT 分析發展出校本因應之行動策略。有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，每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核。

(4) 有派遣教師同仁參加校外專業交通安全研習，並以最新交通新知辦理校內交通安全教師研習。

(5) 利用親師座談會、聯絡簿、用海報推動、LED 跑馬燈、網站宣導、行前教育、宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

(6) 辦理自行車安全宣導，並不定期抽查安全帽，且辦理海報設計，也結合創世基金會、交通隊等社區資源，入校針對學童作交安宣導。

(7) 具有學生通學方式資料。透過通學資料了解大量學生於上學時段是由家長汽機車接送，放學時段大部分是由安親班接送，學校藉由統計資料進行接送區域的規劃，但仍可更深入的調查一週每日細部資料，以了解每天是否有所差異。

(8) 學校具有完整的學生路隊組織，由於放學時段安親班人數眾多，學校於安親班路隊具有集合區域規劃，且空間與位置合理。

(9) 學校具有學生服務隊組訓辦法、導護志工執勤實施計畫與獎勵措施，建議可留下訓練教案內容，若是委外辦理，建議留下講師資料。以利後續使用。

(二)、訪視委員建議改善事項

(1) 會議記錄建議各級主管均能蓋章負責。

(2) 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。

(3) 建議學校能有注意到學校操場是社區運動中心，可以其為基地並提出適當的推廣活動。

(4) 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。

(5) 學校應針對目前交通部推動的交通安全核心能力，亦即交安四守則，充分理解後，作為教學或宣導活動設計的主軸，甚至是學校推展交安相關措施的依據。

(6) 針對情境教育部份，由於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。

(7) 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。

(8) 舉辦校外教學時，應事前作宣導及安全教育，並於事後應召開檢討會議作為下次校外教學的參考。

(9) 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。

(10) 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。

(11) 座談會中學童表示其有違規的狀況，例如機車未戴安全帽、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

(12) 學校雖然具有校內人車動線規劃，但仍存在許多人車衝突點，因此建議汽車、機車、人員分流的方式需要重新檢討，建議尋求交通相關領域專家協助檢視，在短期可透過交通錐予以改善，在長期規劃上，相關標線應重新畫設，以達到確實分流的目地。

(13) 針對學生違規，學校具有交通違規統計，並透過愛校服務予以輔導，建議可增加教育輔導作為，告知學生若違規將會產生何種傷害，而不是單純以處罰的方式進行宣導教育。

(14) 建議學校可請警政單位提供學區內交通事故統計資料，針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故,於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(15) 在家長接送區方面，學校目前規劃將家長接送汽車與機車引道至校園內，避免影響外部交通，並將汽機車分流，建議車輛與行人間之動線應重新檢討。校內具有適當空間可提供家長與安親班車輛臨停接送空間非常難得。不過目前此空間車流動線設計不當，於下課時間行人與車輛未明顯區隔，交織情況嚴重，因此，建議該區域需針對車輛動線、停車空間、家長汽機車與安親班接送區域進行整體重新規畫，可請求交通相關單位協助給予經費並予以指導。此外，於上學時段家長接送人數較多，校內空間無法完全容納，雖然目前於校門外仍保留接送區域，但該區域與公車停靠站重疊，也需重新檢討規劃。

(16) 未見學校善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園之相關規劃。

(17) 學校目前具有愛心服務站 4 間，且具有實施計畫。建議可辦理認識愛心商店等教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機。建議仍需定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。

(九) 高雄市湖內區文賢國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 各年級(段)皆有明確的交安實施計畫與活動要點,且皆能融入各領域課程，值得肯定。

(2) 配合校園地形、地物設置標誌與標線等交安設施，穿堂空間設置交安大富翁遊戲，從活動中融入交安觀念，值得嘉許。

(3) 自編交通安全歌曲與選拔交安小天使，並融入相關藝文活動，成效卓著，值得肯定。

(4) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會、志工、里長，定期召開會議，對校內外之交通環境提出討論，由學務處規劃實施，並有會議記錄。此外，能掌握校本課題進行 SWOT 分析，並有計畫執行紀錄。

(5) 學校每學期由生教組規畫教師知能研習，或將校外研習資訊於教師晨會時宣達。

(6) 學校於校內外不定時張貼交安海報，並於校慶、班親會、家長委員大會加強宣導。

(7) 學校分別於103及106年獲得高雄市政府交安獎項,並設計交安相關遊戲，寓教於樂。(註: 103年獲獎紀錄，已逾本訪視評分規定的三年期限，故不納入。

(8) 學校每學期能將學生上學各種通學方式進行調查，規定安親班接送地點與時間，學校與安親班亦建立有連絡機制。另已預擬工程後，西側門、信義路、中正路與廟口等4路學生步行路隊。

(9) 學校校門口實施人車管制，禮讓行人優先，教職員工車輛停放空間充足，設有倒車入庫標語，整體校園交通管制情況良好。

(10) 學校由校長帶領全體導護老師、交通導護志工 40 人與小小志工糾察隊 27 人，共同投入維護學生通學安全，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。

(11) 學校能主動進行交通流量調查，協調市府相關單位設置行車管制號誌，增進學生通學安全。

(12) 學校由校內糾察隊、學務處人員，依照學生違規事項給予機會教育，並發給勸導改善單等輔導作為。

(13) 學校設有通學步道，各門口設有家長接送區與告示牌，並宣導車頭向外增加接送效率，運作情形良好。

(14) 學校選定通學路徑上8個店家納為愛心服務站,讓學生課後有支援的商店，形成一個安心走廊，並搭配校園地圖呈現，且有定期追蹤檢討記錄。

(15) 學校學生人數多(約三百多人) ，唯一中型學校。教學資源充足、人力與師資經驗豐富。教學上將大富翁遊戲、校內地形特性與交通標誌結合。

(16) 校外路口結合當地交通局處室,進行實際之改善工程。校長參與導護指揮，顯示校方對交安教育十分重視。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議針對校本交通安全問題,設計對應的教案與課程,俾利有效改善校內、外有關的交安問題。

(2) 各項靜、動態活動結束之後，建議透過問卷調查或測驗的方式，評估相關活動的實施成效，已進行回饋與修訂後續相關計畫之參考。

(3) 建議每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況。

(4) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(5) 建議擴大研習活動的邀請對象，例如鄰近的駕訓班、監理所站，乃至於視訊方式邀請交安領域專家分享。相關研習應設計學習評量單，了解研習活動成效，作為後續規劃之參考。

(6) 建議上放學時，對於家長或學童違規情況予以勸說，或以獎勵守法學童方式，收見賢思齊之效。廟宇是許多家長的信仰中心，學校緊鄰慈濟宮，建議能協同宣導交安。

(7) 建議借重學童及家長對校園與周邊環境的觀察，發掘交安熱點，納入現有的校園地圖，並結合外部資源，提出改善作法。相較於市區學校，學校周邊交通環境單純，學生通學距離約 2-4 公里，建議可試辦高年級騎自行車上學。

(8) 學校每學期針對學生上學與放學各種通學方式進行完整調查與分析，建議包括步行路隊、安親班(步行、交通車)、家長接送(機車、汽車)…等。

(9) 學校校內環境受限，空間上無法實施人車分道，建議實施核心通學時間(15分鐘即可)車輛暫停的人車分流，避免潛在衝突發生。另應持續宣導教職員落實汽車車頭朝外。

(10) 學校將學區附近道路交通事故資料進行統計分析，能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。

(11) 學校學生通學車輛接送比例高達 71%，建議能思考推動鼓勵走一段段路上學或走路上學日等活動。

(12) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走…等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(13) 交通安全教育除了記憶交通標誌本身之名稱與意義，更重要的是讓學童看道標誌之後，因採取之應對措施或行動。比如，看到前有行人時，要減速注意並注意行人竄出。看到道路縮減擇時，則提早調整以匯入車道，並預期壅擠發生等。

(14) 學校已針對各項資源與主題進行 SWOT 分析。建議除朝會與其他固定時間宣導外，亦可考慮使用家長 LINE 群組等方式進行宣導。

(15) 宣導內容也可選擇外部既有教材如靖娟基金會之教案配合學校特性依序推廣。如學區內部分道路容易塞車、部分快速道路車速過快等交安問題。

(16) 學校與當地交通局處與警方關係良好，妥善利用外部資源，建議校內人車分流與校外家長接送停等區之告示牌，亦可依標準格式或請外單位協助。

(十)臺南市南化區南化國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 針對交安的四大核心能力與校本交安問題，自編交安教案與課程，成效卓著，值得高度肯定。

(2) 高年級的自行車課程與考照制度，有效培養學童騎乘自行車的正確觀念與能力，值得嘉許。

(3) 利用擴充實境(AR)的技術進行交安大闖關的遊戲，深具創意，同時有效引導學童的學習興趣，值得學習與推廣。

(4) 在國語文與閱讀課程中融入交安觀念，並透過學習單檢討成效，提升學童對於學習交安知識的興趣，同樣值得肯定。

(5) 整體簡報資料生動活潑，且切中要領，值得高度肯定。

(6) 學校交安組織辦法與架構完整,校外成員包含教職員、家長代表與社區員警,每學期於期初、期末定時召開交通安全教育推動委員會，並不定時於每周主管會議或每月行政會議討論交通安全相關事宜，並有會議記錄。

(7) 每學期辦理全校教職員交通安全知能研習，並進行成效檢討。 利用週二教師晨會不定期宣導交通安全議題，且另行辦理交通安全示範教學。

(8) 利用新生座談會、親師會向家長進行交通安全宣導。利用學習成果展、運動會等對外活動結合交通安全主題進行表演及親子趣味性活動,以寓教於樂方式對社區宣導。

(9) 學校於 106 年獲得臺南市政府交安評選特優、校本單車課程獲得臺南市及教育部教學卓越特優。

(10) 將 AR 科技融入交通標誌與社區環境之學習。

(11) 學校學生數少,通學資料分析到位。每學期能將學生上下學各種通學方式(包括晴天雨天)進行完整調查，規劃路隊、安親班、家長接送、步行與騎自行車之名單。主動與安親班業者開會共同討論來校接送機制。

(12) 學校人車分流運作、校內各種交通工具停放、推行車頭朝車道停放、設定校門及校內交通管制辦法等，整體校園車輛動線規劃與校門交通管制情況良好。

(13) 學校全體導護老師、交通導護志工 10 人、轄區警察分局與 6 年級糾察隊，共同投入維護學生通學安全,檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。

(14) 針對學校及社區歷年違規及交通事故進行統計與分析,針對學生常見違規型態，如騎乘自行車或搭乘機車未戴安全帽，透過糾察隊開立勸導單，並進行輔導與追蹤，另亦於全校集會進行宣導。

(15) 學校規劃徒步接送區、機車接送區與汽車接送區，並鼓勵學生步行，結合補習班業者共推健康步行活動。

(16) 學校於南化社區選定通學路徑上 8 個店家納為愛心服務站,讓學生課後有支援的商店，形成一個安心走廊，並搭配校園地圖呈現，且有定期追蹤檢討記錄。

(17) 學校結合學校特性以自行車與交通安全教育結合為「小泰山騎遇記」的單車課程。如騎車前以口訣檢查單車車況，建立未來使用其他運具(如汽機車等)正確用車方式。

(18) 學校有分析違規與交通事故並針對主要違規型態進行宣導,如騎乘自行車與機車未戴安全帽。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 各項活動原則上都有事前的計畫與事後的評估,惟如何回饋與修訂原計畫，建議加強補充說明。

(2) 建議每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況，會議記錄應附上簽到表。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(3) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(4) 建議擴大研習活動的邀請對象，例如鄰近的駕訓班、監理所站，乃至於視訊方式邀請交安領域專家分享，並以回饋單方式了解研習成效與改進方向。

(5) 建議藉由學校開辦的樂齡中心，加入交安宣導以提醒學生家長及祖父母重視。校方對校門周邊停放車輛有發送宣導單，建議向道路主管機關申請設置家長接送區或相關標誌、標線，有法令依據後，警察單位得據以執法。

(6) 建議相關活動可借重學童的創造力，共同參與設計與討論，另可辦理"學生與校長有約"活動，藉由學童對校園與周邊環境的觀察，發掘交安熱點，並結合外部資源，提出改善作法。

(7) 訪談過程學生表示安親班接送車輛有人數超載等違規，建請進一步瞭解實際情形，若確有違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映市府實施取締。

(8) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走…等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(9) 建議學校協請交通單位設置時段性的家長接送區制式牌面與接送停放汽車與機車格位。

(10) 學校正門畫設二組行人穿越道線至對向，然而對向幾乎無行人可行走空間，建請檢討該行人穿越道線劃設位置是否恰當。

(11) 學校將學區附近道路交通事故資料(如臺20乙、鄰近路口等)進行統計分析，能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。

(12) 學校人力有限，除朝會宣導外，亦可考慮使用家長 LINE 群組等方式進行宣導。

(13) 宣導內容也可選擇外部既有教材如靖娟基金會之教案配合學校特性依序推廣。如學校位於山區道路坡度陡、路面窄，可著重於學區內特有道路特性或交安問題。

(14) 學校師生較少，建議可以多功能教室以彈性及時方式宣導交通安全，老師們也可融合其他教育目標，如生命教育品德教育等概念設計具有綜效之教案。

(十一) 基隆市信義區深澳國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 組織辦法與架構完整，成員擴大至校外人士，定期召開會議，紀錄完整：成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長黃閔祺、深

澳坑派出所所長、孝岡里里長夫人陳李美蓮女士，並設定『舞動深命好平安、人安車安真心安』為交通安全教育願景。於學期初、學期末召開委員會議，每次會議提案及決議事項均很清楚具體。

(2) 訂定實施計畫與相關執行辦法或要點，並就計畫推動情形進行檢討、考核：訂有完整實施計劃，實行目標及實行原則清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。

(3) 能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。並定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題。

(4) 學校有辦理交通安全教師研習，並附簽到單及照片佐證，另有相關交通安全研習課程，學校均有派老師參與。

(5) 利用班親會宣導、公佈欄、社區宣導、臉書及網站宣導、親職活動、行前教育、等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導，建議學校注意學校操場亦是是社區運動中心，可提出適當而多元的操作型推廣活動，以利社區民眾參與學習。

(6) 完整的交通安全課程融入設計，並將交通安全核心能力與交通安全設計清楚的對應。

(7) 平交通與紅綠燈行穿線的體驗教具設計，但應注意平交通上意外發生時的反應活動設計，如淨空區設計、平交道緊急按鈕的使用與時機等。

(8) 積極的導入社區力量，共同關心學童交通安全活動，建議推動一日導護活動。

(9) 以「交通安全四 守則」為核心自行編寫教案，課程內容融入學童相關交通問題，各年級課程中融入交通主題的課程架構、時數，且教學方式有影片播放、實務操作、體驗，較為多元。

(10) 為了落實情境教育，設置交通道路環境體驗區、交通標誌牆、交通標誌融入校園情境布置、 四大守則宣導區。

(11) 舉辦多元全校性交安活動，訂定活動辦法及實施計畫，舉辦各項交通安全活動，例如利用兒童朝會交通安全宣導、運動會交通安全創意進場、交通安全宣誓 、交通安全有獎徵答、元宵節交通安全猜燈謎、交通安全繪畫競賽、邀請第二分局做交通安全宣導、兒童節交通安全闖關活動、兒童節交通安全卡拉 ok 賽 。

(12) 學校於期初進行學生上放學方式的調查，此資料可提供學校在檢視家長汽機車、安親班接送區域之空間規劃是否妥當，學生步行放學集合地點與路隊組織是否合宜。並且透過難得的機會同時進行交通宣導，例如：家長接送區域。

(13) 學校教職員車輛進入學門後，直接駛入地下停車場，並依定停放。於校內空間車輛與人流不具衝突。

(14) 學校擁有相當豐富的志工人力，包含退休 3Q 警察、深澳坑派出所、交通義警深澳分隊、家長會…等等，導護工作人數與相關設備充足。學校且具有交通服務隊服務辦法、導護志工實施要點，並針對導護志工進行訓練與執勤重

點提醒，以確保志工執勤安全。此外亦有定期舉行感恩表揚等活動，整體而言運作情形良好。

(15) 學校於上個學年度學生並無發生交通事故，但具有學生違規統計資料。學校利用兒童朝會輔導學生廣泛的宣導交通安全設施與重要觀念，且不定期透過多元活動持續宣導，並透過班親會加強與家長溝通配合學校交通安全的規定與措施。

(16) 具有走路上學實施計畫，鼓勵學生步行一段路進出校園，並透過導護老師於朝會宣導學生步行路線。

(17) 具有愛心服務站實施計畫，主要成員是結合社區便利商店、早餐店，並透過社區踏查、集會介紹位置與功能，以利學童周知。於 105 年度設置 2 間，106 學年度增加數間，但未見商家清冊，建議補充。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核，會議記錄建議各級主管均能蓋章負責。

(2) 建議對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中。

(3) 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。

(4) 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。

(5) 學校應讓學童有機會認識學校左邊彎道的風險，並教導學童如何在有風險的道路保護自身安全。

(6) 建議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，並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。

(7) 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。

(8) 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。

(9) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，例如機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

(10) 具有路隊組織規劃，由於安親班交通車於放學時段接送比例頗高(53%)，建

議學校可再詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生至課輔中心老師間之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不能乘坐前座、不能超載等。

(11) 具有交通服務隊服務辦法，並利用大型集會針對志工予以感謝與表揚。但仍建議針對學生交通服務隊(路隊長、糾察)也需予以適當訓練，以確保值勤時之安全。

(12) 學校邀請第二分局與深澳坑派出所以及派出所警員針對社區交通問題進行宣導。但仍建議取得學區交通事故資料分析事故特性態樣（如時間、空間、違規型態、碰撞型態等），針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故進行了解，常發生事故地點可與社區踏查所繪製的地圖予以結合，於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(13) 面對校門左側規劃有家長接送區。但仍建議臨時停靠接送區之標線應重新檢視，避免劃設紅線，又讓車輛臨停的情況發生。

(14) 建議仍需定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。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。

(十二)臺北市大安區金華國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工隊、愛心導護義工班級導護、和平東路派出所所長、社區發展協會、光明、永康、錦泰、錦華、錦安里里長，委員並授予證書以示慎重，並設定『金色年華展專才，童軍善行揚四海；交通學習鬥陣來，順性揚才教育愛』『交安、平安、心安』、『看見彼此、安全空間、利他用路、防衛兼顧』為交通安全教育願景。於學期初、學期末召開委員會議，會議中均有開會通知，並有決議事項，會議記錄各級主管均能蓋章負責，亦有追蹤檢核表以了解各次決議事項的進度管制。

(2) 訂有完整實施計劃，在組織分工上從 106 年起調整為規劃組、課程教學組、情境營造組、創新研究組、導護志工組的功能分組方式，以利安全教育課程的設計與推動。實行目標及實行原則清楚，課程架構與核心能力清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。工作計劃表之工作內容、實施時間與對象規劃清楚。對於不同年級之學生，設定符合其年齡之學習核心能力，並連結所規劃之主題教學內容與學習核心能力之關係，明訂於教育計劃之中，並有清的融入課程設計。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。

(3) 能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。並定期召開全校教職員交通安全教育座談會，並能確實指出交通安全校本問題，並有具體改善及追踪，會議記錄各級主管均有

蓋章負責。建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核。

(4) 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。

(5) 利用家長座談會、學校日、用海報推動、網站宣導、親職座談會、行前教育、勸導單及宣導單等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。

(6) 導護志工團及社區投入的經營與運作，尤其班級導護工作的推動，讓每一位家長每學期均有二到三次的導護體驗活動，共同推動交通安全教育。

(7) 依據交通安全核心能力及本校特色課程架構，分別訂定一至六年級學習主題於綜合課程實施，並利用學年會議與備課社群會議檢視與交通安全議題相關主題，透過領域融入方式,編寫相關教案，分析教學內容與交通安全核心四能力之連結，列入學校課程計畫並進行教學。

(8) 與靖娟基金會合作培訓校內導護志工成為小黃帽講師，由靖娟基金會提供教材、教具與學習單，每學期利用晨光時間入各班教學 40 分鐘。從學生回饋及完成之學習單，檢視學習成效優良。

(9) 利用課程學習單的回饋，了解學生課程學習狀況，也於課堂實施口頭評量,藉以機會教育並澄清觀念，課後學生進行對於交安課程的省思回饋紀錄提供親師掌握學生學習狀況，並於各學年會議與備課社群對評量結果進行分析與檢討，以做為教學改進之依據。

(10) 學校每學期訂定該學年度交通安全活動實施辦法，依據此辦法辦理交通安全相關活動，活動既多樣化且兼具趣味性，除了各年級交通安全藝文競賽(書法、作文、著色、繪畫與標語創作比賽)以外，還有「交通安全行」主題書展、交通安全知識大會考、兒童節交通安全教育分站體驗活動、猜燈謎慶元宵活動、推廣「走一段路上學」、禮貌月結合感恩導護志工活動，各項活動辦理結束，利用各式會議(教師晨會、行政會議)進行活動檢討，透過活動檢核表進行分析與建議,做為未來辦理活動提升成效之依據。

(11) 為了落實情境教育，配合校園環境設置交通安全標誌、標線、號誌等，並於交通安全教室中設置「汽車情境體驗區」、「捷運情境體驗區」、「大客車情境體驗區」，在室外設置「自行車安全騎乘教學區」、「學童安全通過路口教學區」進行教學活動，藉由體驗學習進而能運用在生活中，且繪製校內安全地圖，利用集會進行宣導活動，也透過各項實地參觀校外交通環境,以落實情境教學。

(12) 訂定校外教學流程，包括校外教學實施申請書、出發前舉辦行前說明會、針對車輛檢核表進行檢核、乘車時播放大客車安全影片及安全門逃生演練，並讓學童實際操作逃生門演練，活動結束後依交通安全事項召開檢核與檢討會議，會議中檢討車況、駕駛態度與行為、交通狀況...等交安議題施安全教育，作為下次校外教學租車與規劃參考。

(13) 學校利用 google 表單調查並分析學生上放學的方式，並充分的將調查結果應用在接送區的規劃、人車分道之規劃、通學巷及走一段路上學計畫、路隊規劃與導護值勤點規劃上。

(14) 具有學生路隊組織辦法、安排安親班機送區、以及路線配置圖。所有安親班

均是透過安親班老師接送，無車輛接送的情況。學校將接送老師姓名與電話列表造冊。學校亦針對各路隊人數多寡的原因予以分析，以利後續路隊規劃檢討使用。

(15) 學校具有人車動線規劃圖、非學校師生進入校園管理要點、進入校園管理及服務流程、停車管理要點，於校內人車動線規劃完整。學校具有四個校門分別為正門愛國東路 79 巷、北側門、東側門、南側門，於放學時段藉由學生交通服務隊進行校內人流管制，人車動線分離規劃完善。

(16) 在交通服務隊方面，具有交通服務隊組訓計畫、具有值勤登記資料、工作內容相關資料。在導護工作方面，具有導護工作實施辦法、巡查路線規劃、實施計畫、訓練計畫、工作區規劃、輪值表、出席表。不論導護志工與學生交通服務隊均具有相關訓練，並有將訓練內容予以留存供後續使用。目前學生導護 140 人、導護老師 83 人、導護志工 63 人，人數與設備充足。另外，學校具有班級家長導護制度，所有學生家長均需輪值，且給予保險，實屬不易，顯示家長與老師間溝通管道良好且順暢。

(17) 具有學生校內外違規與交通事故統計資料、輔導實施計畫，設計違規勸導單，並請學生填寫反省單，具有輔導作為。且具有學區交通事故數量、肇事原因、事故時段、事故地點的統計，並進行相關分析，學務處將分析結果應用在交通安全宣導上，並將宣導投影片留存。同樣也將分析結果應用於教學設計上。

(18) 學校具有推動走路上學活動計畫，並藉由通學巷的設置、家長接送區設置於距校門一段路以及透過勸導單與網路舉發確保通學路段通暢等方式，鼓勵學生走一段路上學，且具有所成效。目前共計有 293 人。

(19) 具有愛心服務站實施計畫，目前共設置 8 間，並繪製服務站位置圖。並透過學生學習單以瞭解學生是否相關位置。有持續定期追蹤與設置學生使用表，以瞭解學生使用狀況。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以利決議事項進行追踪考核即可。

(2) 以第三面向(交通安全與輔導)方面而言，學校具有相當完整的制度辦法與調查分析，並將分析結果充分應用於各相關領域。再者，學校將成果資料留存，以利後續執行者參考使用。建議若能持續執行且進行滾動式修正，成效將更為顯著。

(十三) 臺南市麻豆區培文國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全推行委員會，包含校內教職員及校外員警家長代表等設有組織辦法詳列分工職掌定期開會。

(2) 能檢視學校交通全設施，依據座談會做成之決議改善環境缺失例如校園重點位置增設道路反射鏡、校園外危險路口配置護志工，使學生在校區活動之安全指數提升。
(3) 辦理全校教職員增能研習於每場研習之後進行成效之檢討回饋。
(4) 利用動態(字幕機、網站)靜態(布告欄、校刊、聯絡簿)多元方式向家長說明學校交通安全規劃之措施，大部份能使家長配合達成顯著成效。
(5) 情境布置交通標誌 QR-code 能吸引學生探索學習，具教育意義。
(6) 交通安全全校一起來，從國小向下扎根到幼兒園。國小以特色公仔「鹹菜超人」設計禮讓小琪，幼兒園親子設計製作交通工具，練唱交通歌曲並可公開表演，別具創意。
(7) 學校每學期能將學生上下學各種通學方式(包括晴天雨天)進行完整調查，規劃路隊、安親班、家長接送、步行與騎自行車之名單。主動與安親班業者開會共同討論來校接送機制。
(8) 學校依照校園人車分流圖，規劃徒步區與機車、汽車接送區。校園落實推動車頭朝外，學生上課期間管制進出，整體校園車輛動線規劃與校門交通管制情況良好。
(9) 學校動員全體導護老師、學生糾察隊與愛心志工，共同投入 3 處崗位維護學生通學安全，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。
(10) 針對學校及社區歷年違規及交通事故進行統計與分析，針對學生常見違規型態，如騎乘自行車或搭乘機車未戴安全帽，透過糾察隊開立勸導單，並進行輔導與追蹤，另亦於學生朝會進行宣導。
(11) 學校家長接送區以內縮方式設置停車彎，減少接送車輛對於交通的影響。學校也鼓勵學生步行，並結合安親班業者共推健康步行活動。
(12) 學校選定通學路徑上 12 個店家納為愛心服務站，透過學生朝會宣導服務站之功能與位置，並依據實施辦法定期追蹤檢討。
(13) 依交通安全四大核心能力規劃各年級課程架構，並自編教學情境手冊，每學期有1堂課實施教學。
(14) 結合學校精神象徵「鹹菜超人」設計禮讓小旗，學生有相當的認同感並樂於使用，獨具創意。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議交通安全教育年度計畫能將一年之工作重點包含各年級課程實施、宣導活動內容等作系統化的規劃，並納入學校行事曆。期末檢討實施成效及追蹤未達成之事項。
(2) 建議多聘請校外交通專家蒞校為教師增能，提升交通安全專業知識，或善用交通輔導團資源指導教師課程設計強化實施課程之能力。
(3) 建議可以增加活動中宣導(例如校慶運動員進場以交通安全為主題.家長日專題講座)或辦理親子體驗活動擴大家長和社區參與的面向，達到更大的效果。

(4) 建議幼兒園學生表演之交通安全歌曲舞蹈可以擴大成全校學生一起學習成為學校一項特色。
(5) 建議情境布置交通標誌 QR-code 除了目前為認識標誌的功能之外可以加深加廣，以趣味方式評量學生學習之後的成果(例如過關遊戲)給予立即性的學習回饋。
(6) 學校廚房設置之機車停車格已深入教學活動範圍，建議檢討整併於其他處所，避免與教職員學生活動範圍有所衝突。
(7) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走…等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。
(8) 學校將學區附近道路交通事故資料進行統計分析，俾利能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。
(9) 學校學生通學車輛接送比例高達 84%，建議能思考推動鼓勵走一段段路上學或走路上學日等活動。
(10) 建議學校協請交通單位協助設置時段性的家長接送區制式牌面。
(11) 舉辦交通安全常識測驗，建議區分低、中、高年級設計題目，並就測驗結果進行分析，針對錯誤率較高題目，加強釐清觀念。
(12) 規劃培文大道，設置重點教學區，作為情境教學體驗學習，立意相當好。惟路口行穿線位置若能稍作調整，行人通行空間才能連續不受阻，建議可諮詢交通局或監理站等交通專業人員協助調整。

(十四) 嘉義縣祥和國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 能利用家長日班親會由導師向家長說明學校交通安全政策及需家長配合之事項。
(2) 學校周邊環境不複雜，規劃家長接送區以利學童上下學，校園實施人車分道，汽機車分流，學生交通零事故。
(3) 曾經辦理三年級學生全面路考通過路考之學生至畢業前若有騎車需求，提出申請核發許可證，即可騎自行車上下學，成效良好。
(4) 106 學年度校慶運動會五年級以交通安全為主題創意進場，能引起親師生關注，提升親師生重視交通安全意識之目的，此一宣導方法值得鼓勵。
(5) 學校每學期能將學生上下學各種通學方式(包括晴天雨天)進行完整調查，規劃大門路隊、後門路隊、自行車隊等，並與安親班業者研商來校接送方式。
(6) 學校校園無人車衝突，教職員工車輛停放區安排妥適、學生自行車隊動線與步行動線皆嚴格區分，整體校園車輛動線規劃與校門交通管制情況良好。
(7) 學校每日動員 6 位導護老師、1 位交通志工與學生糾察隊，共同投入維護學生通學安全，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。
(8) 學校針對學生騎乘自行車或搭乘機車未戴安全帽，透過開立勸導單，並進行輔導與追蹤，違規情形已能有效改善。

(9) 學校能主動協調縣府相關單位，於大門設置行車管制號誌，另亦主動針對學校周邊路段，申請設置交通桿，增進學生與導護人員之安全。

(10) 學校分別規劃大門為汽車(含安親班交通車)接送、後門為自行車與機車專用，接送區運作情形良好。

(11) 學校選定通學路徑上 7 個店家納為愛心服務站，透過學生朝會宣導服務站之功能與位置，並依據實施辦法定期追蹤檢討。

(12) 因應在地特性需要，學校訂有自行車通學相關規範，並定期實施自行車安全宣導，建議將自行車單元納入交通安全課程架構中，提供更完整的自行車安全教育。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 成立推動組織，交通安全委員會運作定期開會，但無法從資料中得知推動之工作內容及討論議題、決議事項等。建議訂定交通安全教育年度工作計畫，有工作重點並納入學校行事曆。留下執行過程和成果檢討等之完整記錄。

(2) 建議引進校外資源例如派出所、里長、家長會、志工隊、自行車協會等擔任交通安全委員會顧問，擴大參與，共同協助推動，將有更好的成效。

(3) 利用全校教師校務會議宣導交通安全工作重點，但呈現之資料較為微薄弱，無法了解是否有增能之進修內容。

(4) 建議教師進修聘請校外交通專家蒞校指導分享，提升教職員工交通安全專業知能。

(5) 學校校向家長及民眾宣導的方式偏向違規之勸導居多，成效不顯著。建議可以多元管道並用正向鼓勵的方式宣導，例如張貼學生自製之海報，也可以由學生表演交通安全短劇上傳學校網站，家長及民眾瀏覽之後印象深刻，或把校本交通問題交付學生自治會討論，請老師指導學生設計有創意的宣導方式，效果或許更佳。

(6) 建議若學校師資足夠，自行車教學和路考持續辦理延伸至高年級學生，並且在騎車教學時學習交通法規和用路安全。

(7) 建議運動會五年級以交通安全為主題創意進場之方式，擴大到各年級辦理，藉此向家長和社區民眾宣導交通安全。

(8) 建議學校經常性於校務相關會議宣導教職員車輛停放車頭朝外，並持續落實執行。

(9) 學校對學生使用自行車之管理，除現有自行車考照、要求配戴安全帽等作法外，建議亦能不定期實施學生與車輛之安全配備(如未裝車燈、反光片、裝設火箭筒、未戴安全帽...等)檢查，以維護騎乘安全。

(10) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走...等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(11) 學校協請交通單位針對大門車道路面邊線斑駁、枕木紋應改為斑馬紋行穿線等進行改善。另針對外部違規熱點(如人行道阻礙學童通行動線、路口行穿線、

併排妨礙通行等)協請警察單位或透過民眾反映等方式加強取締，維護通學安全。

(12) 建議學校協請交通單位協助設置時段性的家長接送區制式牌面與格位。

(13) 學校學生通學車輛接送比例高達 83%，建議能思考推動鼓勵走一段段路上學或走路上學日等活動。

(14) 學校將學區附近道路交通事故資料進行統計分析，俾利能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點，並結合宣導愛心商店位置與功能。

(15) 目前學校實施交通安全教育，多為宣導形式，應就交通安全核心能力規劃各年級完整課程及時數，若採融入方式建議搭配簡案說明如何進行。

(16) 各項教學與輔導活動建議能採取計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及回饋(Action) 之管理系統作業程序落實推動，避免僅以照片呈現。

(17) 校外環境情境教學方面，可善用網路資源如 google map，就標誌設施、危險地點等進行教學，或結合認識社區課程單元實地進行教學。

(十五) 高雄市左營區文府國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會長、志工團長、轄區派出所主管，定期召開會議，並有會議記錄。此外，能掌握校本課題，根據校園環境設計相關活動。

(2) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會、研習會及教師增能多元學習活動，亦辦理高雄市 104 及 105 年度學生上放學安全維護種子教師研習。

(3) 學校利用班親會、親職講座、校刊、電子看版、聯絡簿等管道，對學生、家長及社區進行多元宣導。

(4) 於 104 及 106 年兩度獲得交安獎項，並設計桌遊，融入路口停讓、速度管理、機車安全、交安四守則。

(5) 校本課程規劃的交安主軸為『築夢列車』，每個年級有不同的交安主題，且結合靖娟基金會，入班作交通安全教學活動。

(6) 鐵道文化情境教室內有九宮格、社區道路模擬地圖、交通標誌圖卡、體驗活動等，以及鐵道、捷運、高鐵等交通工具演進的主題展覽區， 在戶外則有自行車考照區。

(7) 除了舉辦「交通安全學藝競賽活動」，活動涵蓋創意廣告影片、繪本、海報、四格漫畫等項目，並將優勝作品巡迴展出，作為宣導交安的媒材。

(8) 為加強學童騎乘自行車的能力，實施『自行車考照制度』，也辦理交安闖關活動，並結合創世基金會、高雄監理站等社區資源，辦理宣導活動。

(9) 為強化學童獨自行走的安全，推廣學童過馬路時能舉手、舉旗，而辦理『禮讓小旗』推廣計畫，值得肯定。

(10) 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。

(11) 學校靠近高鐵站旁，三鐵共構後區域發展快速，為一大型都會區國小。校內外資源豐富、教學環境優良。

(12) 學校原本已有許多與交通相關之校本特色，如品格教育、生命教育、藝術教

育、空品教育。教案設計時可結合交通安全，達到綜效之成果，如交通傷亡與生命教育，如品格教育與禮讓來車與遵守交通法規等。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況，會議記錄應附上簽到表。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(2) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(3) 建議擴大研習活動的邀請對象，例如駕訓班、交通工程技師公會、監理所站。相關研習已進行滿意度調查，建議可針對不滿意的部分，檢討改善。

(4) 建議上放學時，對於家長或學童違規情況予以勸說，或以獎勵守法學童方式，收見賢思齊之效。可辦理"家長與校長有約"活動，將交通安全納入雙向溝通的項目。每學期擇定單一交安重點宣導項目，於接送區張貼(帆布)告示，以收提醒之效。

(5) 建議相關活動可借重學童的創造力，共同參與設計與討論，另可辦理"學生與校長有約"活動，藉由學童對校園與周邊環境的觀察，發掘交安熱點，並結合外部資源，提出改善作法。

(6) 學校本身有鐵道文化博物館，教學中亦帶入鐵道文化與桌遊等新式教學，建議可增加鐵道安全之安全教育。如搭乘火車之乘客注意事項、平交道通行相關法規與站內候車之注意事項。如此則可再將學校特有之鐵道文化與交通安全完美結合。

(7) 學校靠近高鐵站旁，車流多且車速快，建議交安教學時可提醒學生注意此類路口之通過方式與易肇事地點。

(8) 學校為歐式建築，走廊設計多有窗臺，高樓層需特別注意欄杆之維護並要避免孩童在此奔跑。

(9) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據。

(10) 建議學校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。

(11) 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。

(12) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

(13) 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。

(14) 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。

(15) 簡報中的照片安親班車輛停放區有很多輛是幼童專用車，由於幼童專用車按照現行規定無法載國小學童，故學校不宜讓幼童專用車進入國小，甚至學校應與安親班溝通，不可使用違規車輛接送學童。

(十六) 屏東縣民和國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會長、志工、派出所員警，定期召開會議，並有會議記錄。此外，能掌握校本課題，根據校園環境進行SWOT 分析，並有計畫執行紀錄。

(2) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會與研習會。

(3) 學校利用電子看版、公佈欄、聯絡簿、校網、寒暑假注意事項、新生始業及親師座談會手冊，對學生、家長及社區進行多元宣導。

(4) 學校近三年多次獲得交安獎項，並舉辦小朋友與校長有約活動，了解學童對校園交通環境之想法。另有學生榮譽制度，對於遵守交安的學童給予榮譽點數，未遵守者給予勸導或扣點。

(5) 為了增強學習效果，針對二年級的學童辦理實地踏查活動，在課程時間帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌，並在走廊張貼提醒「走廊不奔跑」標語，值得肯定。

(6) 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，並能讓學童實際做逃生演練。

(7) 學校在導護計畫設置與管理上非常詳細，分星期及早、中、晚等時段，另外也詳列糾察隊選舉與訓練辦法等。

(8) 學校繪製交通安全地圖標註十個危險路口和 7 間愛心商店，涵蓋範圍廣、商家數目亦多，對於校外通行安全十分重視，鼓勵後續可將地圖細緻化，讓交安教育從校內單一地點的安心，擴散到回家路線全線皆安全。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況，會議記錄應附上簽到表。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(2) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(3) 建議擴大研習活動的邀請對象，例如學校鄰近屏東醫院及屏東大學林森校區，可嘗試邀請醫護人員及教師分享交安及事故傷害處理議題。相關研習應設計學習評量單，了解研習活動成效，作為後續規劃之參考。

(4) 建議藉由學校開辦的樂齡中心，加入交安宣導以提醒學生家長及祖父母重視。每學期擇定單一交安重點宣導項目，於接送區張貼(帆布)告示，以收提醒之效。

(5) 建議相關活動可借重學童的創造力，共同參與設計與討論，並持續借重學童及家長對校園周邊環境的觀察，發掘交安熱點，提出改善作法。

(6) 考量小型學校資源有限，建議可以彈性運用。如以多功能教室取代固定單一用途教室，以科展或時事新聞分享方式，取代傳統固定時間教學。

(7) 因為交通安全屬於社會科學之一環，宣導時可善用科學方式說明，如學童若站在機車腳踏板上，車禍時因慣性作用，10 公斤的小孩將會受到 30 公斤反作用力傷害。

(8) 學童校外行為受到家長影響，而對家長進行交安宣導則可將效益擴散。針對成人之交安宣導，網路上亦有許多免費資源，而其他學校有利用家長 Line 群組或分享警政署臉書之 Video 宣導。

(9) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據。

(10) 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。

(11) 目前學校在走廊有繪製雙黃、白虛線，建議應先確定學校是否能落實要求師生依分向線行走，如果無法落實不宜繪製，如能落實應將白虛線改成黃虛線。

(12) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。

(13) 規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。

(14) 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。

(15) 應加強導護志工的訓練，執行導護工作時其位置應面向車輛非面向學童，方能維護學童的安全，學校目前導護值勤時的位置恰好相反，將對導護本身及學童的安全產生威脅。

(16) 放學時現場觀察家長車輛違規的狀況亦相當嚴重，例如機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車違規停，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與

學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

(17) 建議情請老師等學生放學後再開車離開學校，否則有人車交織的狀況，會有安全上的疑慮。

(18) 學校的雨天放學方案，因車行動線改變，在大門前可能有衝突點，須注意。

(19) 在危險路口與愛心商店踏查問卷中，建議內容後續可再修改，除了問「我知道民生路是危險的路口」外，如以更具體的方式說明為何危險或是正確過法效益更大。舉例來說，我知道民和路與廣東路是危險路口，因為它不是九十度直角路口，通過 Y 字路口時，駕駛人和行人視線受限，車速快，容易看不清楚對方。又舉例可將「一元眼鏡行是愛心商店」的是非題改成愛心商店可以提供的服務的選擇題。

(20) 校外若有交通問題可委由當地交通局處或相關單位協助，讓問題回歸專業，學校亦可專注於教學

(十七) 新北市五股區更寮國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 各年級(段)課程皆能融入交安知識，其中李姵諭老師自編搭車安全教材，有效推廣交安觀念，值得肯定。

(2) 設置交通安全情境教室，進行情境教學，同時進行交安學習進行前、後測的回饋與檢討，有效推動各項交安工作。

(3) 針對校本交安問題，設置步行通道與搭乘公車及遊覽車的安全教案與課程，成效卓著，值得肯定。

(4) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會長、志工隊長、轄區員警，定期召開會議，並有會議記錄。此外，能掌握校本課題，根據校園環境設計相關活動。

(5) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會、研習會及教師增能多元學習活動，新北市府亦設有交通安全宣導團，研習後填寫回饋單。

(6) 學校利用班親會、親職講座、寒暑假提醒單、電子看版、聯絡簿、海報、里辦公處等管道，對家長及社區進行多元宣導。

(7) 於 106 年獲新北市交安訪視優等。借重學童的力量，於校內圍牆彩繪交安宣導知識，與校內自行車環道融為一體。善用疏洪道河濱公園，辦理自行車、路跑等活動。設計交安抖肩舞，廣受學生歡迎。

(8) 雖然具有學生每日通學資料，並具有六個路隊組織，並具有交通車。但仍建議學校可再詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。並適時觀察學生至課輔中心老師間之接送過程。注意安親班接送使用的車輛與違規情況，例如：小朋友不能乘坐前座、不能超載等。

(9) 學校目前學生服務隊有 48 人、導護老師有 24 人、導護志工有 32 人，且相關設備充足。並訂定有交通服務隊選拔辦法、糾察隊組訓辦法、學生輪值表以及導護相關的辦法與輪值表，並針對導護志工進行交通安全訓練，以確保

值勤時之安全。整體運作良好，但建議可將訓練內容予以留存，以供後續使用。

(10) 校內具有適當空間可提供家長機車車輛臨停非常難得，此作法可避免接送車輛影響外部車流。整體而言，設置位置妥當、空間充足，整體運作良好。

(11) 學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入，目前設置六間。並於課堂上宣導認識愛心商店等教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 有關教學成效的檢討，建議搭配前、後測的比較分析，並回饋至課程設計，以落實交安教育之目標。

(2) 有關校外教學的事後檢討會議，主要針對畢旅的行程安排與餐飲之檢討，未見交安問題的探討，建議予以改善。

(3) 建議每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(4) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(5) 建議研習活動的邀請對象能更多元化，例如駕訓班、交通工程技師公會等。教師研習回饋單建議能善用科技，改採線上調查方式，可直接輸出統計結果，供學校及新北市府參考。

(6) 學校利用班親會、親職講座、寒暑假提醒單、電子看版、聯絡簿、海報、里辦公處等管道，對家長及社區進行多元宣導。

(7) 於106年獲新北市交安訪視優等。借重學童的力量，於校內圍牆彩繪交安宣導知識，與校內自行車環道融為一體。善用疏洪道河濱公園，辦理自行車、路跑等活動。設計交安抖肩舞，廣受學生歡迎。

(8) 具有校內人車動線規劃，大致而言規劃良好。目前由於有教職員工停車空間不足的問題，因此在校園內(籃球場邊)設有停車位，因此部分車輛有駛入校內停靠的需求，行經路段與學校規劃的自行車道重疊，且會經過籃球場側邊，目前學校透過時間與人員引導的管制方式，避免產生人車衝突的情況，但仍建議以長期而言，必須重新規劃。此部分，可透過交通專業人員檢視其規劃之適妥性。

(9) 具有學生違規統計與相關分析。取得學區內常發生事故之地點，並繪製事故斑點圖。建議可將分析成果用於教學或宣導活動上。並建議可將愛心商店地點、學生放學路線規劃、常發生事故地點以及導護崗位地點，整合繪製於同一張地圖，並將其用於教學與宣導上。

(10) 建議需定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。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。

(十八) 新北市新莊區思賢國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 各領域課程皆能融入交安知識，有效推廣交通安全觀念。其次，透過教師意見回饋單的反應，檢討教學成效，值得肯定。

(2) 設立交通安全情境教室，同時設置單車教育練習場地，有效推動情境教學，值得嘉許。

(3) 針對不同年段舉辦交安漫畫著色、四格漫畫、海報比賽等活動，圖書館辦理交安主題書展與有獎徵答，有效提升學童學習興趣，值得高度肯定。

(4) 學校交安組織辦法與架構完整,校外成員包含家長會長、志工、派出所員警、里長，定期召開會議，並有會議記錄。能掌握校本課題，根據校園環境進行 SWOT 分析，並有計畫執行紀錄。

(5) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會與研習會。新北市府亦設有交通安全宣導團，研習後填寫回饋單。

(6) 學校利用校網頁的交安專區進行附設補校之交安宣導，另透過電子看版、公佈欄、家長日、海報等方式，對家長及社區進行多元宣導。

(7) 學校獲 106 年薪北市交安訪視優等、交安編舞獲新北市 106 學年度學生舞蹈比賽優等。於元宵節、兒童節設計相關交安活動、圖書室辦理交安主題書展。

(8) 具學校具有學生通學方式統計資料，具有學生路隊組織，並進行路線規劃。由現場觀察放學情況發覺雖然學生人數較多，但整體運作良好。

(9) 學校具有愛心志工隊計畫、導護工作輪值辦法以及導護須知。目前人數與相關設備充足，運作良好，此外，學校將學生糾察隊內入服務學習內容，並具有四階段學習歷程，此為學校特色。

(10) 具有學生違規與交通事故資料，並透過勸導單進行學生輔導，避免學生再次違規或避免類似事故重複發生，與家長互動關係良好。

(11) 目前學生步行上放學人數均超過五成，此結果不僅顯示宣導有成，更重要的是學校規劃有完善之通學環境，使學生家長放心讓學生步行上學。

(12) 學校目前共設置 20 間愛心服務站，數量是其他學校所未見，為學校優點及特色。學校目前透過口頭的方式檢視愛心服務站運作情形與學生使用狀況。建議需透過制度化的方式定期追蹤愛心商店，檢視愛心服務站是否仍合乎相關規範，並設置學生使用單了解學生使用狀況。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 儘管各年段皆有交安融入各領域課程的計畫，為針對校本交安問題的檢討與教案相對不足，建議再行檢討與加強。

(2) 舉辦各項靜、動態藝文活動，建議透過前、後測的方式，以發掘實施成效與未來改進方向。

(3) 校外教學輔導活動雖然訂有詳細的實施辦法，並進行行前說明與逃生演練，惟活動結束後之檢討會議紀錄，有關交安問題之檢討相對不足，建議再行補充。

(4) 會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。
(5) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。
(6) 建議研習活動的邀請對象能更多元化，如轄區員警、駕訓班、交通工程技師公會等。教師研習回饋單建議能善用科技，改採線上調查方式，可直接輸出統計結果，供學校及新北市府參考。
(7) 建議以更多元的活動對補校學員進行交安宣導。每學期擇定單一交安重點宣導項目，於接送區張貼(帆布)告示，以收提醒之效。
(8) 建議相關活動可借重學童的創造力，共同參與設計與討論(例如 AR 擴充實境、桌遊..)，並持續借重學童及家長對校園周邊環境的觀察，發掘交安熱點，提出改善作法。
(9) 學校學童步行上放學比例逾五成，除了學校四周現有的人行道外，建議校方與新北市府針對主要上放學路徑，研議周邊巷道繪設標線型人行道可行性，確保行人安全。學校四周雖有人行道，但部分區段綠化植栽佔據過大空間，反而失去人行道的基本設置目的，建議新北市府檢討人行道空間配置。
(10) 建議可詳細記錄安親班接送資料，如機構名稱、接送人員姓名、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。
(11) 建議學校與警政單位申請學區內交通事故統計資料，針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故進行了解，於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。
(12) 學校目前校內人車動線規劃妥當，人車路線不具衝突，停車空間充足，且車靠車輛車頭朝外。但仍建議將規劃與管制措施內容透過計畫、規章或辦法等方式呈現，將其制度化以提供後續使用。
(13) 建議可繪製校外安全地圖，將欲宣導之項目予以整合。例如，愛心服務站位置、交通崗位設置位置、校園周遭常發生事故地點與走路上學路線規劃。若此地圖繪製妥當，不但可用於教學宣導上，更可藉此分析相關設施位置與路線是否規劃妥當。
(14) 建議需定期進行追蹤檢討，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。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。

(十九) 臺東縣大武鄉大武國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校地處偏遠，老師參加校外研習不易，能商請大武分局員警為師生增能，雙方建立良好合作關係，達成維護學童上下學安全之目的。
(2) 家長會長親自參與導護工作，協助學校維護晨間校園安全及照顧早到學生，服務精神值得嘉許。

(3) 當地居民普遍沒有戴安全帽之習慣,學校為鼓勵學生乘坐機車戴安全帽購買安全帽給弱勢學生，用心良善，希望繼續使用鼓勵方式之宣導。

(4) 為了落實情境教育，在樓梯口標示標線及各大樓牆面是致交通標誌牆，以增強學童對交通標誌、標線的學習。

(5) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

(6) 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。

(7) 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。

(8) 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。

(9) 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。

(10) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多,例如機車未戴安全帽或站前座違規者，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

(11) 學校依學生上放學方式進行路隊編組,學生搭乘交通車由隨車替代役完整記錄接送狀況，安親班接送則由副導護進行管理，另亦規劃雨天方案，通學方式調查分析與規劃運作良好。

(12) 學校校內人車分流，各種交通工具停放區域，學生通學動線，車輛進出校園動線，以及車輛進出交通管制等規劃，整體情況良好。

(13) 校長帶領全體導護老師、社區協會會長，共同投入維護學生通學安全，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。學生交通服務以交安違規事件登記與勸導服務為主。

(14) 學校針對最常見與長期規勸之違規事項-騎機車未戴安全帽,以待用安全帽，搭配輔導紀錄表等具體輔導作為。另也在全校集會向學生、期初家長大會向家長進行宣導。

(15) 學校活動中心廣場設置汽車接送區、機車接送區與校車停放接送區，接送區建置完善且運作良好。另上學亦實施學生先於路口下車，步行一段路進入校園。

(16) 學校選定通學路徑上 3 個店家納為愛心服務站,透過集會宣導服務站之功能與位置，並定期訪視與召開檢核會議。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 學校能依規定成立推動組織，但缺乏行事曆。實施施計畫中未見明確的推動工作重點討論過程的資料，會議紀錄宜再詳細。
(2) 學校規劃相關活動例如校慶路跑，國民體育日有結合交通安全教育，但是學生印象不深刻，建議活動實施之後能進行檢討並了解親師生的回饋意見，作為日後辦理活動的參考。
(3) 教師必須輪流跟校車接送學生，建議設計一套搭乘校車和遊覽車應注意之交通安全教育教學方案，從新生入學第一天就教學，並定期實施交通車逃生演練，強化學升交通安全之認知、情意和技能。
(4) 學校大多利用家長會和班親會向家長進行交通安全宣導。但志工只有家長會長一人，其他家長平日較少參予學校活動，希望學校增加文宣資料或網站或新生入學機會向家長及村民大會向民眾進行交通安全宣導。
(5) 建議學校比照購買安全帽給弱勢學生之方式，募集經費，辦理運動會競賽時以機車安全帽或腳踏車安全帽、夜燈或護具等作為獎品，也是一種有效的交通安全宣導方式。
(6) 校外教學走路到大武分局、火車站、便利商店等地區增加學生在道路上行走的體驗學習，此活動融入相關學習領域，成為學校的校本課程，值得繼續辦理，並在課程設計上融入交通安全教育四大核心能力的學習，將成為一項特色。
(7) 上學放學各種通學方式，建議除數量統計外，也能呈現所佔比例。
(8) 校內部分以白線、部分以黃線畫設於地面區隔人行動線，若學校認有需要以該方式區隔學生通行動線，建議以黃色標線分向，以符合標線規定之屬性。號誌燈號排列順序亦請檢核確保正確。
(9) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走...等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。
(10) 建議多方面加強交通志工的招募，以減輕行政人員與導護教師執行交通導護之負擔。
(11) 針對學生實施自行車交通安全教育課程，包含筆試、騎乘路考與安全注意事項等內容。
(12) 學校對於民族街口相關標誌、標線的改善事項，建議持續協調相關單位協助辦理。
(13) 學校將學區附近道路交通事故資料進行統計分析，俾利能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。

(二十) 花蓮縣玉里鎮中城國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 交通安全教育推動組織架構完整，交通安全教育推動計畫周全，善用教師晨會進行宣導和工作說明且記錄詳細。

(2) 有自行車教學並繪製考照場地，情境佈置模擬路口交通設施和道路標線實施教學，足見學校之用心，值得肯定。

(3) 善用社會資源，與玉里分局警民合作默契良好，附近商家也捐贈導護志工裝備，獲得電視臺報導，值得嘉許。

(4) 境教的部分有道路模擬區、自行車考照區、大富翁，以及交通安全宣導牆。尤其是宣導牆，將學校周遭的標線，拍照配加說明，這種做法相當不錯，可讓孩子學到的是符合他目前的交通情境狀態。

(5) 學校相當擅於運用社區資源，活動結合很多資源，如創世基金會，另外最為特別的是配合生命教育邀請到事故的受害者來學校演講，這樣活動很有說服力。

(6) 學校規劃樓梯慢行計畫，架構相當完整，有計畫、相關措施、實施方式、反省輔導機制，未來可以放在網路上分享，讓其他學校可以比照辦理。

(7) 由於學校有拍攝上學校門口通學縮時影片，能夠看到學生上學的情況,以及導護值勤的狀況，建議可延伸到學校周遭，甚至拍到學生家長違規的狀態，讓學生討論哪些是危險行為。

(8) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，較特別的是學校有意見統計表，讓老師表達想法，做為未來辦理校外教學的參考。

(9) 學校能將各年級學生上下學各種通學方式調查分析，訂定路隊編組，整體通學方式規劃運作良好。

(10) 學校校內人車動線分開，透過不同校門進出，確保學生動線與教學區域無車輛出入，整體校園車輛動線規劃與交通管制情況良好。

(11) 學校對學生使用自行車之管理,除現有自行車考照、要求配戴安全帽等作法，亦有加強檢查安全配備(如未裝車燈、反光片、裝設火箭筒、未戴安全帽…等)之管理機制。

(12) 學校全體導護老師、6 位交通志工與高年級交通服務隊，共同投入維護學生通學安全，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。

(13) 學校對於學生各種交通違規項目統計完整，教師對於學生交通違規事件立即糾正，以及事後宣導與教育等具體輔導作為。

(14) 學校規劃設置家長接送區，透過加強宣導與控管，整體運作情形良好。

(15) 學校選定通學路徑上 4 個店家納為愛心商店，並製作愛心商店地圖與看板，讓學生知悉商店位置。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議交通安全委員會跨大引進校外資源，例如上級指導單位和分局、監理所等均納入顧問名單。

(2) 校內外研習均有老師參與。建議在辦理研習時能發放問卷了解教師實施交通安全之專業知能及是否在教學上有需協助解決之困難。

(3) 使用多種方式向家長宣導唯偏向靜態，建議雙管齊下增加動態宣導，例如利用活動辦親子闖關體驗、請監理所和分局來設攤位宣導等，都能加深家長和民眾之印象提升宣導效果。

(4) 學校圍牆外懸掛布條張貼配發之海報有宣導效果，若能增加張貼學生自製之海報吸引家長和民眾觀賞應該會更好。

(5) 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。

(6) 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。

(7) 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。

(8) 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。

(9) 應加強導護志工的訓練，執行導護工作時其位置應面向車輛非面向學童，方能維護學童的安全，學校目前導護值勤時的位置恰好相反，將對導護本身及學童的安全產生威脅。

(10) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，例如機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。

(11) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走…等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(12) 學校將學區附近道路交通事故資料進行統計分析，並能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。

(13) 學校臺 30 線的校門口，家長接送車道出口、城中二街與臺 30 線等三線車道之交會處，車輛行駛動線交雜，建議簡化車輛行駛方向(如城中二街只准右轉、家長接送車道只准右轉)，減少衝突機會。

(14) 臺 30 線防汛期間清淤砂石車多，造成學生上放學時段交通狀況更形複雜，如該情況為防汛期例行工作，建議評估實際交通狀況研議提出上放學時段禁行砂石車。

(15) 愛心商店兼具護童安全等功能，建議能定期瞭解學生使用情形，作為檢討調整的依據。

(二十一) 臺中市大里區內新國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會長、志工隊長、轄區員警、民代，定期召開會議，並有會議記錄與追蹤檢討。此外，能爭取校內外資源，改善環境不足之處。

(2) 學校定期召開全校教職員交通安全教育座談會、邀請警官到校進行交安知能研習、並選派教師參與校際交安教學研習活動。相關研習有書面回饋單。

(3) 學校利用新生入學說明會、班親會、給家長的一封信、LED 牆、兒童節科園會及校慶等管道，對家長及社區進行多元宣導。

(4) 於 106 年獲臺中市交安訪視特優。設置通學綠廊與得來速車道、教安教育園區、ibike 考照活動。

(5) 規劃交通安全課程架構，各年級上、下學期於彈性課程中共實施2節課，並自編12份教案、自創教具及SCRACH遊戲，PAGAMO交通安全評量等，提升學習興趣及成效。

(6) 與相關單位合作規劃設置交通安全教育園區，除課程設計貼近學生生活經驗，更提供多元舞臺，培訓交通安全導覽小尖兵，由體驗出發，建立孩子交通安全觀念及信念。

(7) 辦理交通安全相關活動，除傳統藝文活動外，並包括闖關、展演、猜燈迷、歌舞短劇等，內容形式多樣有趣。

(8) 校外教學事前能進行風險評估，並依活動程序檢核表進行車輛審核、行前教育、逃生演練等，相關SOP值得其他縣市學校參考。

(9) 資源豐富、建設與硬體設備新穎。先前大門周遭有行人天橋與違建等問題，學校主動提出企劃並向中央爭取經費，關閉 74 之舊大門，新大門設置後改善原上下學塞車問題。

(10) 校內交通安全教育導覽，由各年級小朋友加以解說宣導，參與度高。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議採用目標導向、數字化管理的方式推動交安，例如每學期擇定重點交安關鍵績效指標(KPI)，藉由調查了解現況值，再訂定目標值，讓師、生、家長有共同努力的目標，期末時檢討目標達成情況，並視需要調整相關作為。

(2) 建議研習活動的邀請對象能更多元化，例如監理站、駕訓班、大學相關科系教師等。教師研習回饋單可善用科技，採線上調查方式，直接輸出統計結果，供後續參考。交安教育園區機車兩段式左轉區與現行規範不同，可於未來更新時修正。

(3) 學校附設補校，並有老幼共學活動，是接觸社區民眾的極佳管道，建議予以善用，在相關場域或活動中納入交安宣導。每學期擇定的 KPI，亦可於接送區加強告示，以收提醒之效。

(4) 建議持續藉由學童的參與及創造力,設計相關交安活動(例如 AR 擴充實境、桌遊..),另可辦理"學生/家長與校長有約"活動,藉由學童暨家長對校園周邊通學路徑的觀察,發掘交安熱點,並結合外部資源,提出改善作法。

(5) 學校設置交通安全教育園區,結合課程提供相當好且安全的操作學習場域,增進孩子交通安全基本能力,特別是作為行人應具備的知識與能力。學校也推動走一段路上學,在此基礎下,期許學校檢討交通安全實施計畫的目標,例如將學生步行上放學比例逐年提高,讓學生具體實踐在生活中。

(6) 學校放學時安親班補習人口較多,建議應針對補習班位置,檢視學生放學後交通方式以及安親班放學後如何回家。

(7) 針對之前學校附近發生之車禍,可針對該類車禍分析,進行交通安全宣導,並預防再次發生。後續可針對熱區、熱時方式去宣導外在環境之危險。靖娟基金會有提供多項教案可供學校依需求使用。對症下藥

(二十二) 南投縣國姓鄉北山國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校交安組織辦法與架構完整,校外成員包含家長會長、派出所長及村長,定期召開會議並有會議記錄,另訂定教安教育計畫。此外,能掌握校本課題進行 SWOTS 分析,設計相關活動。

(2) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會、並利用校務會議擬定教安教學實施方向。教師參與校外交安研習後,會填寫心得單並返校分享。

(3) 學校利用家長日親職講座、校慶(交安行動劇)、網路、公佈欄、親子通訊等多元形式向家長與社區進行多元宣導。

(4) 學校獲得 106 年南投縣政府交安訪視優等。教師建置全方位路段行走守護網,陪學童步行上放學必經的窄陡坡,用心值得肯定,並將社區交安事故納入交安宣導。

(5) 學校連接之道路狹窄無良好的行人通行設施,針對此校本問題,除實施車輛管制外,並要求學生配載小黃帽,指導行進採面對來車方向等,強化步行安全。

(6) 學校擬訂各年級交通安全教學活動及課程架構,以融入各學習領域方式實施交通安全課程。建議有更明確的授課時數規劃與融入教學簡案,方便教師教學運用。

(7) 學校為偏遠地區之小型國小,學生人數少、家長多為務農,人力與資源有限。先天環境限制為通往學校的道路十分狹窄陡峭,機動車輛難行,學校必須規定家長停車在山下廟宇之停車場後,再指派導護老師或替代役等人力指揮學童步行入校。

(8) 上述通行道路狹窄且鄰近住家也須停放私人用車,行走管理不易。學校無法增設空間區隔不易只能以人力方式進行交管,十分辛苦。在如此有限資源與環境下進行交安教育值得肯定。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(2) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(3) 有鑑於志工高齡化情況，建議校方頒發感謝狀、學童繪製感謝卡、小禮品等方式，提升家長參與的榮譽感及意願。

(4) 建議研習活動的邀請對象能更多元化，亦可採用視訊方式，降低學校因地理位置造成的不便。教師研習回饋單建議能善用科技，改採線上調查方式，可直接輸出統計結果，供後續參考。

(5) 學校所處北安村人口較少，建議可結合北山國中、村辦公處共同辦理社區活動，並酌予納入交安宣導。

(6) 建議藉由學童的參與及創造力，設計相關交安活動(例如 AR 擴充實境、抖肩舞、..)。另可尋求企業贊助，充實交安活動與設施所需經費。

(7) 建議學校交通安全課程架構在高年級部分納入自行車騎乘安全主題，除指導騎乘技能外，宜著重於安全觀念及風險意識的強化。

(8) 校內情境教學部分，建議相關標誌的佈設點宜符合情境，以達境教目的；校外環境的情境教學部分，學校已製作學區安全地圖，建議結合網路資源，如google 街景功能，就事故案例、危險地點、愛心商店等主題進行教學。

(9) 考量學校資源有限與環境特性，建議學校策略結盟與鄰近學校共同推動交通安全教育並共享資源，另外可連絡當地專業單位，如交通局處、警局或公所等，尋求外部資源解決通學問題，扶助導護並減少學校人力成本。

(10) 學校交通安全學習地圖尺度較小，所使用套圖為地形圖，相關路口與重要通道視覺呈現不清楚。建議後續交通安全地圖可分為校外交通安全學習地圖與校內動線平面圖。校內平面圖主要為呈現上放學時各種人、車進入學校之衝突點，學校可針對該處設立導護或交通錐等管制。校外安全地圖之重點則是學區內學生主要通學道路與規劃，針對危險路口(交通量大或高肇事點)提醒學生注意。

(11) 若學校設備經費不足可考慮使用 google map 之街景功能，機會教育學生該如何通過上述危險路口。

(二十三) 臺中市南區國光國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會、志工，定期召開會議，並有會議記錄，另有訂定全年度交安教育計畫。

(2) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會，並選派教師及學生參與臺中市教育局舉辦之交安研習活動。

(3) 學校利用新生家長說明會、文宣、電子看版、網路、佈告欄、交安相聲展演等管道，對家長及社區進行多元宣導。

(4) 於 106 年獲臺中市交安訪視第二名。教師自編交安戲劇，透過有獎徵答強化學生的交安思辨能力。教師另自編歌曲、納入四大守則，讓學生朗朗上口。善用周邊環境與免費公車政策，鼓勵學生走路或搭乘公車。

(5) 將交通安全安全教育融入藝術與人文課程進行教學，並由教師自編「安全是回家唯一的路」歌曲教唱。

(6) 推動交通安全教育相關活動，除了舉辦書法、漫畫、相聲、標語等較傳統的活動以外，也有戲劇，較為創意的活動，由教師自編腳本──「交通號誌認呼明，守護幸福守護愛」，由學生演出，也拍成影片，以達成長期宣導的目的。

(7) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，且設計驗收單中，針對交通的檢核，包括司機、行車、路線共13項，相當完整，另有對學童作行前說明、逃生演練，並落實車輛檢查。

(8) 學校每學年都能建立學生上下學各種通學方式的路隊名冊，並規劃安親班接送區域。

(9) 學校規劃人車分道動線，汽機車停放區域，以及放學時間實施 15 分鐘內禁止汽機車進出校園等，整體校園車輛動線規劃與校門交通管制情況良好。

(10) 學校導護老師 47 人、交通導護志工 22 人，投入仁和路正義街執勤，導護生 40 人負責人車管制點，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。

(11) 針對家長違規，透過於聯絡簿張貼通知單方式，以達警示的效果。針對學生違規，以當場糾正、登記開單由導師輔導、書寫違規反省單、校本情境問題戲劇等方式，實施具體的違規輔導作為。

(12) 學校正門、北門與南門的家長接送區均以駐車彎型式設置，也透過自編歌曲，經常性鼓勵學生走一段路進入校園。

(13) 學校選定通學路徑上 11 家愛心服務站，並簽訂合約，讓學生課後有支援的商店，形成一個安心走廊。透過六年級生至各班級宣導，讓學生瞭解商店位置與使用時機。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議交安組織可納入里長與轄區員警，每次開會應檢視上次會議決議事項，以利追蹤執行狀況。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(2) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(3) 建議可邀請監理所站、駕訓班、興大、轄區員警等外部講師辦理交安研習。教師研習回饋可採線上調查方式，直接輸出統計結果，供後續活動參考。

(4) 建議與里辦公處、興大服務性學生社團等社區單位合辦交安宣導。每學期擇定單一交安重點宣導項目，於接送區張貼(帆布)告示，以收提醒之效。

(5) 除了教師的努力外，建議可邀請學童設計相關交安活動、辨識上放學交通危安熱點，作為宣導重點。另可將綠運輸與空汙議題結合，鼓勵家長減少汽機車接送。

(6) 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，並且作為宣導活動比重之依據。

(7) 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。

(8) 針對情境教育部份，學校在走廊、佈告欄張交通標誌，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，故應考量依情境設置為宜；另外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。

(9) 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。

(10) 建議學校申請時段性家長接送區，以維持上放學接送秩序。

(11) 安親班接送方式建議能再細分接送與走路，以掌握更細緻與正確的通學方式。

(12) 學校南門施工期間，建議將學生通學交通維持相關因應作法，如車輛動線或接送區域調整等，透過集會宣導、班親會或聯絡簿等方式週知學生與家長。

(13) 學校施工期間校園停車比較分散(南門、西側等)，建議施工後能進行車行動線與停車區域檢討整併，以簡化校園內車輛行駛動線。

(14) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走…等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(15) 學校協請警察局提供校區附近道路交通事故肇事特性等資料，俾利能運用於教學或活動，讓學生瞭解通學路徑危險點。

(16) 學校協請交通單位協助設置家長接送區制式牌面，針對外部違規熱點(如人行道阻礙學童通行動線或路口行穿線等處所)協請警察單位或透過民眾反映等方式加強取締，維護通學安全。

(二十四) 彰化縣鹿港鎮草港國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 學校交安組織辦法與架構完整，校外成員包含家長會長、志工隊長、里長、轄區員警，定期召開會議，並有會議記錄，且能追蹤檢討上次會議決議事項。此外，能掌握校本課題，根據校園環境設計相關活動。

(2) 學校有具體辦理全校教職員交通安全教育座談會、研習會及教師增能多元學習活動，研習後填寫回饋單。

(3) 學校利用學生上放學、新生家長座談會、家長日、家長會及校友會開會、校慶、電子看版、網路、學生成果發表等管道，對家長及社區進行多元宣導。

(4) 於 106 年獲彰化縣交安訪視特優。學校推動走一段路上學，並有交安彩繪圍牆、交安路跑、闖關、話劇、趣味競賽等設施與活動，廣受學生歡迎。

(5) 依交通安全核心素養的四守則及校本問題的八大主題規劃各年級課程主題及課程架構；每兩週利用導師時間上20分鐘的課，以融入各科或主題式教學為輔，並有教學省思。

(6) 結合國民小學交通安全學習手冊及校本課程，編成本校一到六年級的交通安全學習手冊與教案，並運用校本問題自編合宜教案或改編其他縣市的教案，老師以簡報、實物展示、圖片、影片播放、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。

(7) 在境教的部分，除了成立交安廊道，介紹各種交通安全標誌、校本問題、 學校安全地圖、校外危險地圖、愛 心商店位置、交通安全常識等以外，也設置標線體驗區，且在走廊、樓梯及危險區域加上警告　標誌、標語或警示線。

(8) 實地進行校外交通環境之情境教學，參觀草港派出所，並在沿途講解交通標誌、號誌、標線、危險路口、愛心服務站等的教學。

(9) 辦理全校性的活動，舉辦多樣化的交通安全活動內容，如: 學藝競賽、常識測驗、情境教學、鄉野 路跑、闖關活動、學生走一段路上學、話劇、有獎徵答，並於活動結束後以活動分析檢核表檢視，確保所有活動皆扣合到校本問題。

(10) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

(11) 學校能將學生上下學各種通學方式(包括晴天雨天)進行完整調查，並規劃完善的學生統一放學路隊、短期補習班、課後照顧班接送方式，以及主動與安親班開會協調來校接送機制。

(12) 學校人車分道動線規劃與校門交通管制良好。上學時間學生行走大門，車輛由停車場門與南門入校；放學時間實施時間區隔，學生走完後，車輛才能通行離開。

(13) 學校導護老師 34 人、交通服務隊 21 人，以及交通志工 19 人，檢視導護實際資料均訂有導護工作相關計畫，以及配備有完整的裝備，運作情形良好。

(14) 學校統計學生路隊行進違規 41 人次，未戴安全帽 33 人次，有具體如請違規學生做愛校服務、書寫違規反省單、透過聯絡簿由家長簽名繳回等輔導作為。

(15) 學校上學家長接送區規劃得宜，於校門 30 公尺外停車，學生步行一段路依號誌與導護指揮入校，放學利用民宅庭院與空地接送。建議多宣導家長注意接送區迴轉與左轉之安全。

(16) 學校鼓勵學生「走一段路上學」，設計集點卡讓學生換取使用樂活教室機會，學生反應熱烈。初期雖有家長反彈，學校也能持續溝通修正得到很好的效果。

(17) 學校選定通學路徑上 8 個店家納為愛心服務站，並簽署約定書、張貼標章，以及由學務處檢核商家自評表瞭解學生使用情形。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會應。會議記錄及活動實施計畫除了承辦人、主任、校長核章外，應註明日期時間。

(2) 建議採目標導向的方式推動，訂定每學期之交安改善關鍵績效指標(KPI)目標值，並調查相關指標達成情況，以逐年檢討改善，落實 PDCA(Plan-Do-Check-Adjustment)循環。

(3) 建議研習活動的邀請對象能更多元化，例如監理所站、駕訓班等，亦可嘗試以視訊方式彌補學校地理位置之劣勢。教師研習回饋單建議能善用科技，改採線上調查方式，可直接輸出統計結果，供後續活動參考。

(4) 可鼓(獎)勵學童成為交安小尖兵，看見同學及家長有交通違規情況時，能從旁提醒。

(5) 建議引入數位交安活動(例如 AR 擴充實境、交安 app)，另可辦理"學生/家長與校長有約"活動，統整對校園周邊交通環境的建議，提出改善作法。

(6) 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，並且作為宣導活動比重之依據。

(7) 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。

(8) 座談會中學童表示有違規的狀況，例如機車未戴安全帽或站前座違規者、汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導。

(9) 放學時段校門號誌之學生通行綠、紅燈秒數分別為 24 與 66 秒，造成多數學生禮讓少數車輛的情況，且駕駛人易高速通過，建議將學生通行綠燈改為 66 秒、紅燈改為 24 秒，或至少紅綠燈秒數均等，必要時搭配楔形標線，達到車輛減速、人本交通的目的。

(10) 學校針對教師、志工與學生分別建立執勤應具備核心能力表，並實施相對應的教育訓練，以維護自身導護時的執勤安全。

(11) 多鼓勵導護老師或志工將導護所見學生通學情形或違規項目紀錄下來，特別是針對步行違規項目，如違規穿越道路、未行走人行道、併排未靠邊行走…等，做為學校檢討調整交通安全教育或輔導的重點。

(12) 學校外部交通環境人行空間受限，應強化學生步行安全意識的教育，另建議增設學區當心兒童標誌、進入校區降低速限與離開校區恢復原速限的標誌。

(13) 學校設置之交通安全繪畫牆，請針對紅黃綠燈之排列順序、迴轉與路權等內容再檢視修正。

(二十五) 雲林縣埤腳國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立交通安全教育推動組織，年度實施計畫每年有工作重點，有開會記錄。

(2) 學校教師能善用教育部交通安全教育網站之教材進行教學與學習評量，使學生在認知的學習上有所收穫。希望日後能更上一層樓，檢視校本問題，教師協同合作，設計因應學校交通問題的教學方案成為學校特色。

(3) 校長用心辦學，親自參與校外觀摩學習，與行政團隊合作分析學校交通現況，解決校門口民眾違規停車販賣早餐及規劃人車分流、變更接送區設置，均有良好成效，此積極作為值得鼓勵。

(4) 校佳張宣導的方式多元包括利用家長會議、校訊刊物、聯絡簿、里辦公室張海報、圍牆上看版等，足見學校之用心程度值得肯定。

(5) 規劃6個交通安全主題課程架構，透過教師研討自編各個教案，並能切合學生需求，以行人、乘客、自行車騎士等角色為主，相當務實，期待能持續落實實施教學。

(6) 交通安全闖關活動能與教學呼應，依校本問題設計(1)我會繫安全帶、(2)我會戴安全帽、(3)我會過馬路、(4)我會兩段式開車門、(5)我知道愛心商店、(6)做個安全小騎士、(7)認識交通標誌等7個分站，透過操作體驗與遊戲闖關，加深學習效果，學生印象亦相當深刻，值得推廣。

(7) 學校為偏遠地區之小型國小，學生人數少、學校人力與資源有限。惟因人少校內動線相對單純，建議後續學校可就校外安親班位置與相連動線，以地圖方式進行分析其危險路口。

(8) 校長十分努力宣導交安教育，成果可考慮推廣到附近學校達到效益擴散並建立標竿與制度，使其他偏鄉學校見賢思齊、良性競爭。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 交安委員會外聘委員人數較少，建議邀請家長會成員、派出所和村長及地方人士參加，開會時間宜配校外人士較能達到共同關心兒童交通安全，攜手合作之目的。

(2) 會議紀錄中未見到討論之議題，只有報告事項和主席結論，希望會議之前能將近期交通問題或須待改善之事項列為議題，或於期末檢討推動工作之成效，請與會人員發表意見，進行討論並記錄過程，最後再作成決議。

(3) 教師研習之後蒐集回饋意見可以採用邀請教師發表心得，提出建議或問卷調查方式，以了解後續需要的增能內容，作為日後辦理研習之參考。

(4) 教師增能研習之作法可以有多種方式，除了傳統聽講座還可以以社群方式進行，分享教學經驗或共同蒐集資料設計教材、教具。

(5) 鄉下地方家長戴安全帽之習慣未養成，需要學校多加宣導，除了目前學校的口頭勸導和張貼海報印製通知單方式以外，建議利用家長日和運動會家長到學校參與活動的場合辦理多元類型的宣導，例如親子交通安全闖關、交通常識有獎徵答、學生話劇宣導或拍影片於家長集會時放映，加深家長和社區民眾的印象，效果應該會更好。

(6) 校外教學有完整規劃，並能進行安全審核及逃生演練，但提醒學生演練時車輛務必要停在安全處所，若不得已占用車道，也要做好分隔防護，以確保人員安全。

(7) 辦理交通安全常識測驗，能分齡設計並進行試題分析，值得肯定；試題分析結果除供了解學生學習狀況外，亦可回饋教師檢討試題設計的洽當性（例如1年級題目可著重於如何行走、如何穿越道路，而非自行車騎乘）。

(8) 身為小而美之小型學校，學校編制教師只有 10 人，在如此有限資源與環境下進行交安教育值得肯定。建議後續在記錄學生通勤方式時，除登記家長接送外要再說明是以何種方式接送，如汽車或機車等。

(9) 另外，學校資料呈現方式多使用照片，如會議記錄或教學宣導活動等。建議後續除照片外可用文字簡單描述活動之重點內容。

(二十六) 嘉義市文雅國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 交通安全教育委員會開會有具體討論事項並提出改善策略依決議執行，後續有追蹤考核及檢討，佐證資料齊全，記錄完整。

(2) 向家長宣導的方式多元，能利用大型活動(定向越野、明信片義賣等)邀請家長協助活動之進行，達到良好的宣導效果。

(3) 交安明信片設計和義賣頗有巧思，是創新的點子值得嘉許。

(4) 學校圍牆內縮設計類似得來速之接送區，能避免校門口壅塞又能提供學生安全的等待區和家長車輛停等空間，成效良好，值得其他學校仿傚。

(5) 定向越野活動舉辦深受家長和學生喜愛，題目之設計除了融入領域教學之外，並能融入交通安全題目，使學生在活動中輕鬆的完成學習挑戰，兼具趣味性與教育性。

(6) 交通安全議題融入定向越野活動中，增添學習趣味性與學習效果。整個計畫有完整的規劃設計過程，透過師生參與討論，發掘社區危險點及了解如何因應面對，最後形成社區安全地圖，藉由探索、體驗來學習，相關作法值得其他學校參考。

(7) 學生交通安全繪畫作品製作成明信片，辦理義賣、與國外交流、環境佈置等，不但引起學生共鳴，亦擴展宣導對象。

(8) 學校學生人數多(約三百多人) ，唯一中大型學校。教學資源充足、人力與師資經驗豐富。教學上結合定向越野遊戲與交通安全教育，也將地形與交通標誌結合。

(9) 校園內有接送得來速、雨天校長亦參與指揮交通，事必躬親可見對交通安全之重視與投入。

(10) 學校愛心商店設立成效良好，如反映買早餐家長學子多有為方便違停或趕時間搶黃燈或闖紅燈之危險行為，校方可分析後擇要改善。

(11) 導護志工訓練扎實，有特別針對導護安全注意與實際操作技巧準備講座教學。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 學校的學生素質高，目前單獨成立交通安全委員會，建議合併讓學生代表參加交通安全教育推動組織，或許可以從學生的角度發現學校的交通問題，親師生共同討論解決策略，可能會有意想不到的效果。

(2) 教師研習偏重在座談會及聆聽簡報之後回饋心得，建議可以根據學校需求，邀請校外交通專家學者蒞校指導，或推動績效優良之學校進行經驗分享，持續強化師長們的專業知能。

(3) 希望若定向越野活動繼續辦理，建議學校能依據核心能力並考量低中高不同年段需要學習的內容，作深淺度和難易度不同層次的設計，較能達到統整學習與評量之雙重效果。

(4) 建議定向越野活動可考慮調整成親子共同參與的方式進行，家長參與活動之後希望能請家長填寫回饋意見，了解家長對活動之看法及所吸收的交通安全觀念，對後續思考宣導活動之方法應該會有所幫助。

(5) 各年級課程較著重於認識交通標誌，全校性的交通安全常識測驗亦是如此，建議宜加強交通安全四大核心能力相關內容，例如學校所處彎道、坡道環境，可加強學習「看得見」及「被看見」的議題。

(6) 學校製作立體模型地圖，相當具有創意，建議圖上能設計類似便利貼方式，標示出路名、危險點或實境照片，加強學生學習效果。

(7) 根據學校統計學生通勤方式是:汽車 45 %、步行 32 %、機車 20 %以及其他 10 %。所以可針對使用運具多寡比例，來安排進行交通安全教育。首先是安全座椅、安全座椅，其次是平安過馬路，最後是安全帽和搭坐機車或公共運具等等。

(8) 另外學校課後安親班業者多、位置分布不一，建議要妥善管理，並確認業者不要使用不合身高規定之娃娃車接送。

(二十七) 苗栗縣後龍鎮溪洲國民小學

1. 訪視所見優點與特色

(1) 成立「交通安全教育委員會」，並設定『溪洲守護伴童行，交通安全好 fun 心』，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工隊、社區發展協會會長、

溪洲里里長,建議授予委員證書以示慎重。於學期初、學期末召開委員會議，並有決議事項，建議會議記錄各級主管均能蓋章負責。

(2) 訂有完整實施計劃，課程架構清楚，並依學童年級設置不同教育主題教學項目，使學生依不同學習進程成長。建議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。

(3) 能夠利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略，並就路況、機制、人員、設施等四個面向，分析及改善交安課題。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，並有具體改善及追踪，建議會議記錄各級主管能蓋章負責。

(4) 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，並附相關佐證資料。

(5) 利用集會、文宣、活動及網路等面向，進行宣導，並有統計數據，說明宣導工作的績效。

(6) 詳實的專案活動企畫，各活動的對象、目標、經費資源與時程管制，以至績效評估，都非常清楚，並利用統計數據說明推動交安教育成效。

(7) 導護志工團及社區投入的經營與運作

(8) 安全過馬路的體驗活動、透過多媒體的交通安全宣導活動

(9) 學校具有完整每日學生通學方式調查資料。同時由調查資料發現,除學生自行步行上學外,學校具有統計家長陪同走路上學的調查資料。此作法可減少家長擔心讓學童單獨步行通學發生危險的疑慮。學校藉由調查、統計、編組、訓練進行路隊組織的規劃，共計規劃五個路隊。並且訂有路隊編排辦法與訓練計畫。

(10) 校內停車區域中各種交通工具均依規定停放。雖然校內環境單純人數少，但具有完整的管制措施計畫，包含校內人車動線規劃、繪製人車動線圖、停車場管理辦法、門禁管理辦法。整體運作良好。

(11) 具有糾察隊實施計畫，輪值表與糾察隊會議紀錄、具有導護工作實施計畫。具有堅強的志工團隊，除推薦績優志工接受表揚外，並藉由志工旅遊凝聚向心力。並承辦導護志工交通服務隊輔導研習，提升導護志工知能以確保執勤安全。目前具有導護人數 16 人、志工人數 16 人、糾察學生 12 人，對於學生人數僅 99 人之小校而言，參與人數與相關設備數量均充足。

(12) 學校透過抽獎方式鼓勵學生步行上學，成效良好，上學約占 39%，放學約佔 43%。

(13) 自編各年級交通安全校本課程，自製交安電子書，具在地融合、科技導入、遊戲體驗等特色。

(14) 辦理交通安全相關活動，包括Happy Go親子趣味競賽、交安百萬小學堂、危險地點踏查、學生廣播影片等，形態多樣有趣。

(15) 運用在地特色地圖於交通安全教學,學生因對在地文化的了解而更有認同感，值得推廣。

2. 訪視委員建議改善事項

(1) 建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以利決議事項進行追踪考核。

(2) 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。

(3) 另建議每次開會前均能先宣讀前一次之會議結論以進行追踪考核。

(4) 建議可推動一日導護志工的活動。

(5) 由學生通學調查資料發現安親班均是由汽車接送。建議可將安親班接送人員與車輛予以造冊(如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號)，並不定期觀察接送情況，尤其是接送車輛是否有違規的情況，以確保安全。

(6) 學校已取得學區內交通事故資料特性，已得知其交通事故型態多為酒駕、闖紅燈與超速。但建議應將事故地點予以統計，並於學生或家長集會時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(7) 目前學校於校園前馬路外側規劃有家長接送區，並訂有接送區實施計畫，建議安親班車輛延後到校接送。但經實地觀察發現，目前接送區域空間過小，僅約可停靠2-3輛汽車。因此，建議接送空間可再重新規劃或檢視接送流程，以避免空間過小而造成車流外溢影響交通的情況發生。

(8) 學校訂定愛心服務站實施計畫且積極邀請附近店家加入。學校定期具辦追蹤檢討會議，確保該店家是否仍具有愛心服務站資格。但仍建議可辦理認識愛心商店等教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機。另外，亦建議增加愛心商店學生使用表，以瞭解紀錄學生使用情形並留下紀錄，定期檢討做為後續調整的依據。

(9) 建立校外教學檢核表，確實辦理安全檢查及逃生演練，因學校學生人數較少，建議讓學生有機會操作開啟安全門，以增進其應變能力。

(10) 交通安全常測能分齡設計，並有前後測與試題分析，惟相關內容應著重於交通安全觀念與風險意識的建立，而非罰鍰金額。

四、結語

二個多月的訪視時間，實地走訪了二十七所國小，在委員們依照各項分工各自評分後加總，並經全體委員開會確認後，得出訪視結果如下：

1. 獲得「金安獎」殊榮的學校計有金華國民小學（臺北市大安區）、內新國民小學（臺中市大里區）、萬興國民小學（臺北市文山區）、南化國民小學（臺南市南化區）、草港國民小學（彰化縣鹿港鎮）等五所國小。

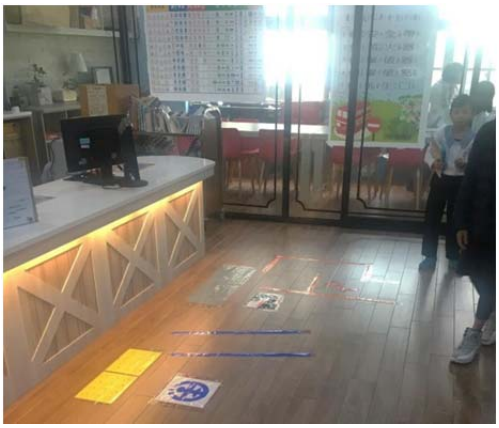
2. 獲得「優等」的學校有中正國民小學（新竹縣竹北市）、中壢國民小學（桃園市中壢區）、更寮國民小學（新北市五股區）、文雅國民小學（嘉義市）、文府國民小學（高雄市左營區）、中城國民小學（花蓮縣玉里鎮）、東引國民小學（連江縣）、陽光國民小學（新竹市東區）、深澳國民小學（基隆市信義區）、溪洲國民小學（苗栗縣後龍鎮）、北山國民小學（南投縣國姓鄉）、

埤腳國民小學（雲林縣土庫鎮）、培文國民小學（臺南市麻豆區）、思賢國民小學（新北市新莊區區）、龍門國民小學（澎湖縣）等十六所國小。

3. 獲得「甲等」的學校計有大勇國民小學（桃園市八德區）、大武國民小學（臺東縣大武鄉）、民和國民小學（屏東縣屏東市）、國光國民小學（臺中市南區）、祥和國民小學（嘉義縣朴子市）、馬賽國民小學（宜蘭縣蘇澳鎮）等六所國小。

從上述結果來看，國小組一如往年努力不懈的推動學校內外的交通安全教育及交通安全相關措施，且今年度優等居多，未有乙等，值得肯定。

五、國小組訪視照片

<table>
<tr><td>
</td><td></td></tr>
<tr><td>交通安全學習區
--內新國小</td><td>得來速車道
--內新國小</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>融入教學生活化 1
--金華國小</td><td>融入教學生活化 2
--金華國小</td></tr>
</table>

	
社區交通安全地圖 --南化國小	情境實地教學 --南化國小
	
交通安全教育小叮嚀 --草港國小	交通安全教育小尖兵 --草港國小
	
學校安全周邊地圖 --萬興國小	交通安全教育課程設計 --萬興國小

拾、交通安全教育訪視問卷調查

本年度交通安全教育訪視新增各級學校學生在步行、自行車及機車等交通方式上之行為頻率與風險感認，以及教師對於本次訪視前後期待與滿意程度之問卷調查，以供檢視本次訪視活動執行之成效，及學生在交通安全上之行為，並做為相關單位與各級學校研擬交通安全教育宣導之參考。

本年度進行交通安全教育訪視計 27 所國小、26 所國中、19 所高中及 25 所大專院校，各級學校總計 97 所。預計由各校 5 名教師、30 名學生協助填答問卷。

一、 學生之行人行為

行人行為頻率與風險感認之問卷以國小、國中與高中組之學生進行調查，各組分別為 623、792 與 584 筆樣本。本問卷分為兩部分，第一部分為 10 項危險行人行為之從事頻率與危險程度；第二部分為 8 項正向行人行為之從事頻率與重視程度。

三組學生填答之行為與危險認知分布如表 1 所示，從事危險行為「綠燈要結束時，加快通過行人穿越道」之比例皆最高，對於該行為之危險認知亦為最低。而在「有中央分隔島之路段，跨越中央分隔島穿越道路」則為各組學生從事比例最低之行為。整體而言，小學生之用路觀念與違規行為與國中、高中之差異相當明顯，即小學生較具有安全意識且違規行為較少，國、高中生則具有相似之觀念與行為。

第一部分(10題)	從事危險行為比例			危險認知比例		
	高中	國中	國小	高中	國中	國小
1. 綠燈要結束時，加快通過行人穿越道	63%	52%	27%	67%	71%	83%
2. 交岔路口遇紅燈，沒有來車就直接穿越	28%	26%	15%	87%	87%	94%
3. 停等紅燈時，未等到綠燈亮就起步通過	24%	20%	10%	84%	85%	92%
4. 綠燈通行時，未全程走在行人穿越道內	27%	25%	15%	78%	79%	86%
5. 不走行人穿越道，直接從路段中穿越道路	24%	22%	12%	90%	89%	95%
6. 有中央分隔島之路段，跨越中央分隔島穿越道路	10%	11%	8%	92%	90%	94%
7. 當車流走走停停時，從車輛間之縫隙穿梭跨越道路	17%	16%	10%	93%	92%	95%
8. 穿越道路時與朋友打鬧嬉戲	20%	16%	9%	92%	92%	95%
9. 穿越道路時使用手機	27%	23%	10%	94%	92%	95%
10. 穿越道路時戴耳機聽音樂/接聽電話	35%	30%	12%	84%	82%	91%

表 1 行人行為頻率與危險認知之填答比例

資料來源：本研究整理。

正向行人行為與其重視程度之填答分布如表 2 所示，從事正向行為「從停等車輛前穿越道路時，會提醒駕駛員注意我」之比例皆最低，對於該行為之重視程度亦偏低。其次則為「穿戴鮮豔的衣物或配件，讓車輛駕駛人容易辨識」，國、高中學生對此之重視程度亦較低。顯示國中與國小可能為一交通安全分水嶺，年紀跨越國小階段則易開始產生違規行為與危險用路觀念，可能與國中階段進入青春期及叛逆期，學生較易不受家庭與學校之拘束並開始建立獨立思考能力有關。故建議應將交通安全教育著重於國小高年級階段，協助其在跨越兩階段之際，亦能維持有良好之交通安全觀念。

第二部分(8題)	正向行為比例			重視程度比例		
	高中	國中	國小	高中	國中	國小
1.行經路口，仔細觀察左右對向及後方來車後再穿越	87%	88%	87%	97%	96%	98%
2.穿越路口時，遠離車輛轉彎之視野死角、內輪差	82%	83%	83%	97%	96%	98%
3.穿越交岔路口時，全程在行人穿越道	77%	78%	85%	95%	93%	96%
4.行走於人行穿越道時，保持警戒、注意左右來車	83%	84%	86%	97%	96%	97%
5.從停等車輛前穿越道路時，會提醒駕駛員注意我	**39%**	**38%**	**55%**	80%	**80%**	**91%**
6.行走於道路時會靠路邊行走，與行駛車輛保持間距	86%	87%	89%	97%	95%	98%
7.與車輛共用車道行走時，面對來車方向行走	76%	74%	79%	94%	92%	95%
8.穿戴鮮豔的衣物或配件，讓車輛駕駛人容易辨識	44%	44%	66%	**78%**	**80%**	92%

表 2 正向行人行為與其重視程度之填答比例

資料來源：本研究整理。

二、 學生之騎乘自行車行為

自行車行為頻率與風險感認之問卷針對國中與高中組之學生進行調查，各組分別為 792 與 584 筆樣本。本問卷分為兩部分，第一部分為 14 項危險騎乘自行車行為之從事頻率與危險程度；第二部分為 6 項正向騎乘自行車行為之從事頻率與重視程度。

學生填答之行為與危險認知分布如表 3 所示，從事危險行為「未戴安全帽騎乘自行車」之比例最高；而認為「在騎樓或人行道上騎乘自行車」之危險程度相對較低。騎乘自行車配戴安全帽雖未強制入法，學生對此之主動程度亦偏低，仍應著重相關宣導，降低事故傷亡程度。

第一部分(14題)	從事危險行為比例		危險認知比例	
	高中	國中	高中	國中
1. 在路口號誌即將轉紅時加速過路口	39%	36%	90%	91%
2. 號誌為紅時穿越路口	11%	12%	97%	94%
3. 在道路上逆向騎乘自行車	14%	17%	95%	93%
4. 騎乘自行車時聽耳機	23%	21%	88%	85%
5. 在騎樓或人行道上騎乘自行車	24%	20%	**81%**	**84%**
6. 騎乘自行車搭載乘客	18%	14%	83%	86%
7. 單手（甚至放開雙手）騎自行車	19%	26%	90%	91%
8. 騎乘自行車時使用手機	11%	12%	95%	94%
9. 未依遵行標誌指示採用兩段式左轉	20%	21%	92%	89%
10. 沒有騎在最外側車道	17%	16%	90%	91%
11. 未戴安全帽騎乘自行車	**52%**	**43%**	83%	86%
12. 騎乘自行車時未禮讓行人優先通行	17%	18%	84%	85%
13. 通過路口時還未綠燈就提早起步	22%	21%	90%	87%
14. 在車輛間的縫隙穿梭騎乘	18%	13%	94%	95%

表 3 自行車行為頻率與危險認知之填答比例

資料來源：本研究整理。

正向自行車行為與其重視程度之填答分布如表 4 所示，多數國中與高中在正向行為頻率上多數問項具有顯著差異，高中生之正向行為明顯優於國中生，應與前者生活經歷較後者豐富有關，因此在騎乘自行車上，應強化國中生之交通安全觀念為一重要目標。而較易輕忽「自行車裝配鮮亮的配件或燈飾，讓車輛駕駛容易辨識」此行為，建議應協助學生裝設相關警示配備。

表 4 正向自行車行為與其重視程度之填答比例

第二部分(6題)	正向行為比例		重視程度比例	
	高中	國中	高中	國中
1. 騎車時遠離車輛轉彎路徑(駕駛人的視野死角、內輪差)	81%	73%	98%	95%
2. 騎車時隨時保持警戒	86%	80%	98%	96%
3. 騎車時與行駛車輛保持距離	87%	78%	97%	96%
4. 騎車時會禮讓汽、機車優先通過	81%	75%	95%	94%
5. 自行車裝配鮮亮的配件或燈飾，讓車輛駕駛容易辨識	**58%**	**53%**	**86%**	**86%**
6. 下雨天騎車時，會減速騎乘	80%	71%	95%	94%

資料來源：本研究整理。

三、 學生之騎乘機車行為

機車行為頻率與風險感認之問卷針對大專組之學生進行調查，計 504 筆樣本。本問卷調查 17 項危險騎乘機車行為之從事頻率與危險程度，填答之行為與危險認知分布如表 5 所示。

在「號誌為黃燈時，加速通過路口(搶黃燈)」此行為之從事比例最高，雖然黃燈時通過路口並無違法，但學生仍應培養安全通過路口之能力及風險識別觀念；而部分學生常有超速、紅燈右轉等行為，學生騎乘機車時可能企圖節省時間而做出此類具風險行為，亦應多加注意。在「違規於紅線停車」之危險認知比例最低，機車體積小、佔用空間小之特性易使學生輕忽，且學生僅對警方取締採取行動，目的多為避免遭拖吊、受罰，卻忽視紅線停車對其他駕駛人產生風險。

表 5 機車行為頻率與危險認知之填答比例

問項(17題)	從事危險行為比例	危險認知比例
1. 闖紅燈穿越路口	12%	83%
2. 紅燈亮時右轉	25%	61%
3. 號誌為黃燈時，加速通過路口(搶黃燈)	**43%**	57%
4. 違規於紅線停車	14%	**51%**
5. 超過速限10公里/小時以上騎機車	36%	56%
6. 交岔路口轉彎未禮讓行人	6%	69%
7. 變換車道未預打方向燈	9%	81%
8. 轉彎未預打方向燈	4%	84%
9. 跨越雙黃線	8%	83%
10. 未保持安全距離	12%	76%
11. 酒駕	1%	94%
12. 騎車未戴安全帽	2%	84%
13. 駛於禁行機車車道	14%	73%
14. 未依規定做兩段式左轉	11%	73%
15. 騎車時使用手機	8%	80%
16. 路口號誌燈號轉綠前起步(提前起步)	8%	75%
17. 逆向行車	2%	91%

資料來源：本研究整理。

四、 教師之期待與滿意程度

各級學校教師問卷分別收回 115、131、86 與 74 份，總計 406 份有效問卷。教師期待與滿意程度之問卷主要分為三部分，第一部分為訪視前對於此次訪視活動在校方推動交通安全教育上給予督促與指導協助之期待程度，以及訪視行程後對訪視委員所提供之建議與指導之滿意程度。第二部分為學校推動「交通安全教育」工作上，對期待教育部、交通部或地方政府提供資源與協助之迫切程度。此兩部分採 Likert 四尺度分為 1 至 4 分，得分愈高者表示對於該項目愈為重視。第三部分則為請教師提供其他有關「交通安全教育」之意見與建議。

各組別期待與滿意程度之平均分數如表 6 所示。相對最為期待為「減少學校周圍以及全校師生發生交通事故的機率」，亦可能為各校目前主要所面臨問題為臨近之交通環境，期待藉由訪視反應問題予相關單位以解決。期待程度較低之項目則為「成立交通安全教育推動組織並定期召開會議」，可能在於學校本身對於交通安全教育委員會之建立已臻完備，故在訪視上可提供之協助較低，所持之期待程度亦較低；亦有可能學校尚無此組織，對相關工作建構之態度及意願亦較為消極，反映其期待分數偏低。

在滿意程度方面，各組最為滿意之項目為「對交通安全教育的重視程度」；國小組及國中組滿意程度較低之項目為「製作使用有效的交安教育教案與教具」；高中組為「自我檢視實施交安教育之成效及改善方向」；大專組則為「檢視校園交安設施、人車動線規劃潛在危險」。未來在訪視項目上可依各組稍有不足之部分加強重點檢視與回饋。

表 6 各級教師期待與滿意之平均分數

問項(11題)	國小組		國中組		高中組		大專組	
	期待	滿意	期待	滿意	期待	滿意	期待	滿意
1. 掌握推動交安教育之方向及具體有效作法	3.09	3.41	3.05	3.40	3.15	3.37	3.08	3.38
2. 檢視校園交安設施、人車動線規劃潛在危險	3.19	3.47	3.20	3.50	3.20	3.36	3.26	3.28
3. 輔導學生防止交通違規及事故發生	3.24	3.45	3.18	3.43	3.24	3.48	3.23	3.31
4. 推廣校園及社區交安宣導活動及服務工作	3.01	3.40	2.95	3.40	3.05	3.42	3.21	3.31
5. 對交通安全教育的重視程度	3.17	3.58	3.12	3.57	3.27	3.58	3.27	3.49
6. 自我檢視實施交安教育之成效及改善方向	3.06	3.38	3.06	3.37	3.07	3.29	3.20	3.38
7. 成立交安教育推動組織並定期召開會議	2.80	3.36	2.76	3.29	2.88	3.31	3.01	3.38
8. 製作使用有效的交安教育教案與教具	3.03	3.32	2.91	3.28	2.99	3.33	3.09	3.30
9. 減少學校周圍以及全校師生發生事故的機率	3.32	3.46	3.31	3.41	3.33	3.50	3.32	3.43
10.提升教師交安教育相關知能	3.14	3.46	3.03	3.47	3.13	3.38	3.08	3.31
11.實施交安教育之創新作法	3.13	3.38	3.04	3.37	2.99	3.35	3.16	3.38
各組平均	3.11	3.43	3.06	3.41	3.12	3.40	3.17	3.36

資料來源：本研究整理。

各組別在各項資源與協助之迫切程度如表 7 所示。整體而言訪視學校對於各項目之平均分數多數皆高於 3 分，顯示在推動交通安全教育上之資源提供感到相當迫切，其中各級學校對於目前所需之協助又以交通安全教育上相關經費之補助最為迫切。

問項	國小組	國中組	高中組	大專組	平均
1.提供交通安全教學之教材（包含教案、教學輔具及參考資料）	3.20	2.95	3.07	3.07	3.07
2. 編印並提供學生交通安全讀本	3.08	2.84	2.85	2.91	2.92
3. 提供教師在職訓練，研習專業交通安全教育課程	3.06	2.97	3.10	3.04	3.04
4. 將交通安全教育納入學校正式課程	3.09	2.81	2.98	3.04	2.97
5. 提供經費補助實施交通安全教育	3.32	3.31	3.38	3.28	3.33

表 7 各項資源與協助迫切程度之平均分數

資料來源：本研究整理。

表 8 為受訪教師所提供之相關意見。除經費補助外，主要亦建議希望提供績優學校之作法以供參考，並在國中小階段考量將交通安全納入正式課程中，以及提升與建置校園內外相關交通設施。

國小組	1. 多提供觀摩及研習機會，學習其他績優學校作法。 2. 有關交通安全教材內容，已在各學習領域中呈現，可以評估納入「正式課程」的比重及內容。 3. 評鑑過多希望能減少。 4. 希望地方政府定期檢視學校周圍相關交通設施。
國中組	1. 期待經費能夠調升，本次補助額在執行上略為不足。 2. 訪視指標項目全國通用，可能未能因地制宜。 3. 可參考部分地方之作法將資料電子化，以減少紙張耗用並簡化各項評鑑。 4. 建議能否改為針對縣市內評比中不足的學校進行訪視，才能督促並確實改善。 5. 國中有升學課程壓力，亦有許多議題需融入，建議交通安全由學校正式課程納入及教材調整編撰，在推動交安教育上會更有效率。 6. 提供實例影片，如未遵守交通規則所造成的事故影片。在宣導影片中讓學生有真實感受而有所警惕。 7. 希望協助導護路口監視器之裝設，如有事故發生才能釐清責任歸屬，以維護導護師生之權益；並請協助「釐清交通導護」之法律定位及法律依據。
高中組	1. 定期補助交通安全經費。 2. 增加校車補助經費，讓學生皆能以搭乘大眾運輸為主。
大專組	1. 補助交通安全相關經費 (1)邀請交通安全相關實務老師演講分享、(2)購置志工導護裝備與硬體設施、(3)針對師資培育院校提供經費以加強師資培育生之相關知能。 2. 車禍樣態與法律解析應列入大專教育中，防止學生不了解行車安全而造成車禍賠償。 3. 提供獲獎學校之經驗與資料分享。 4. 盼校園附近路口確實裝設攝影機，記錄違規車輛。 5. 學校週遭車輛違停、違規多，相關單位執法強度不高。 6. 提供事故現場照片、受傷接受治療照片做震撼教育。 7. 希望未來考駕照前，需有完整的課程訓練，通過測驗後方能取得考照資格。

表 8 各級學校相關建議

資料來源：本研究整理。

