

一一三學年度
交通安全教育訪視輔導
總評報告

教育部、交通部 發行
國立陽明交通大學運輸研究中心 編印
中華民國一一年九月



目錄

壹、113 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫.....	1
貳、教育部交通安全教育績優學校訪視委員會委員名單.....	9
參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單.....	11
肆、交通安全教育訪視輔導計畫工作進度.....	15
伍、113 學年度教育部交通安全教育訪視輔導總評報告.....	16
陸、大專校院組訪視報告	
一、前言.....	22
二、訪視委員總評意見.....	23
三、學校特色與建議.....	26
四、結語.....	65
五、大專校院組訪視照片.....	67
柒、高級中等學校組訪視報告	
一、前言.....	68
二、訪視委員總評意見.....	69
三、各校訪視意見.....	82
四、結語.....	113
五、高級中等學校組訪視照片.....	115

捌、國民中學組訪視報告

一、前言.....	117
二、訪視委員總評意見.....	121
三、獎優學校特色與建議.....	125
四、精進學校特色與建議.....	173
五、結語.....	194
六、國民中學組訪視照片.....	196

玖、國民小學組訪視報告

一、前言.....	198
二、訪視委員總評意見.....	199
三、獎優學校特色與建議.....	201
四、精進學校特色與建議.....	248
五、結語.....	274
六、國民小學組訪視照片.....	276

壹、 113 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫

一、依據道路交通安全基本法、國家道路交通安全綱要計畫及教育部道路交通安全推動計畫辦理。

二、目的：

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

三、主辦單位：教育部

四、協辦單位：交通部

五、承辦單位：國立陽明交通大學

六、訪視對象：

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

七、訪視輔導內容：

各級學校 113 學年度交通安全教育實施成效訪視內容，詳如各級學校交通安全教育獎優學校自評表及 113 學年度國民中（小）學交通安全教育精進學校交通安全教育自評表，訪視面向如下：

- (一) 大專校院、高級中等學校：
 1. 組織與計畫執行。
 2. 教學與輔導。
 3. 創新措施與優良事蹟。

(二) 國民中學、國民小學：

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

八、交通安全教育自評及相關資料以 112 年 8 月至 113 年 12 月之交通安全教育執行情形為限。

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

十、各級學校訪視與輔導方式：

(一) 大專校院組：

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

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

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

2. 教育部國民及學前教育署、各直轄市政府教育局於 113年12月31日前函送前開提報名單至承辦單位。
3. 各受訪學校應於訪視前 14 日高級中等學校交通安全教育獎優學校自評表、學校基本資料與周邊環境簡介資料說明、實地訪視簡報及其他相關資料電子檔 e-mail 至承辦單位: lingfeilin@nycu.edu.tw (或以光碟方式寄送承辦單位)。
4. 訪視委員會依學校所送資料及實地訪視成績評選特優 3 校、優等 3 校。

(三) 國民中學組與國民小學組：

1. 獎優學校：
 - (1) 各直轄市政府教育局及縣(市)政府本於權責建立薦送獎優學校名單評選機制，各直轄市政府教育局推薦國民中學、國民小學各 2 校；各縣(市)政府推薦國民中學、國民小學各 1 校，並於 113 年 12 月 31 日前函送獎優學校推薦名單(過去 5 年內未受訪視之學校)至承辦單位。
 - (2) 受推薦學校依訪視面向填復「113 學年度國民中(小)學交通安全教育獎優學校自評表」，併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明(含附件資料 20 頁以內)及 10 分鐘簡報電子檔，由各直轄市政府教育局及縣(市)政府於 114 年 1 月 31 日前函送承辦單位(電子檔上傳至雲端空間並提供網址給承辦單位，或以光碟方式寄送承辦單位)。
 - (3) 受推薦學校分「直轄市組」及「縣(市)組」等 2 組，全部參加第 1 階段資料審查。
 - (4) 第 1 階段資料審查由訪視委員會評選表現優良之學校(直轄市組國民中學、國民小學各 6 校，縣(市)組國民中學、國民小學各 8 校)，進行第 2 階段實地訪視評選(直轄市組國民中學、國民小學特優至多各 3 校、優等以上至多各 6 校，縣(市)組國民中學、國民小學特優至多各 3 校、優等以上至多各 8 校)，未獲優等以上學校仍給予評定等第。

2. 精進學校：

(1) 提報原則：

- A. 各直轄市政府教育局及縣(市)政府衡酌所轄學校校園周遭外部環境與交通安全風險、交通安全教育環境的需求、學生交通安全意外事件數與傷亡情形，國民中學及國民小學各提報1所精進學校，並於113年12月31日前辦單位函送精進學校名單至承辦單位。
- B. 前一學年度各直轄市政府教育局及縣(市)政府推薦之國民中學或國民小學獎優學校未獲評選優等以上者，應推派該組1所精進學校參與本學年度交通安全教育訪視輔導計畫，另獲評選優等以上者，得推派1所精進學校參與之。

(2) 研提交通安全教育優質化計畫：

- A. 113學年度精進學校依訪視面向填復「113學年度國民中(小)學交通安全教育精進學校自評表」，並依自評結果研提交通安全教育優質化計畫(以下簡稱：優質化計畫)，併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明等電子檔(含附件資料20頁以內)以電子公文方式，由各直轄市政府教育局及縣(市)政府於114年1月31日前函送承辦單位(電子檔上傳至雲端空間並提供網址給承辦單位，或以光碟方式寄送承辦單位)。
- B. 優質化計畫之執行期程最長為2年，內容須包含辦理目的、辦理內容、預定辦理進度、預期效益及經費需求等內容。
- C. 優質化計畫所需經費由各直轄市政府教育局及縣(市)政府經費或協調各直轄市及縣市政府相關主管單位經費項下支應，不足部分再向中央單位申請。

(3) 訪視與輔導：

- A. 訪視委員會將依學校基本資料周邊環境簡介及精進學校優質化計畫，評選部分113學年度精進學校於114年6月底前至校進行實地訪視。
- B. 實地訪視之目的為協助檢視所提優質化計畫的妥適性，並就學校實施交通安全教育及維護交通安全的困境提供建議，本次訪視不評核成績，並得結合輔導研習(或座談會)辦理。
- C. 各直轄市政府教育局及縣(市)政府教育主管單位得邀請交通主管機關代表出席訪視活動。

- (4) 優質化計畫執行成果報告：
- A. 執行成果報告內容須包含目的、辦理內容、辦理效益及具體成效，併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明等電子檔(含附件資料 20 頁以內)，電子檔上傳至雲端空間並提供網址給承辦單位，或以光碟方式寄送承辦單位。
 - B. 113學年度受訪視之精進學校所提優質化計畫期程為 1 年者，各直轄市政府教育局及縣(市)政府須於 114年1月31日前函送優質化計畫執行成果報告至承辦單位。
 - C. 113學年度受訪視之精進學校所提優質化計畫期程為 2 年之成訪視之精進學校所提優質化計畫期程為 2 年之成果報告於 115年1月31日前由政府函送承辦單位。
- (5) 執行效益顯著的精進學校，得參與下一學年度獎優學校之評選，相關程序如下：
- A. 112學年度優質化計畫執行成果報告經訪視委員會評選為執行成效顯著的學校，得由訪視委員會推薦以外加名額方式納入113學年度獎優學校的2階段評選程序。
 - B. 承辦單位將於114年3月10日前公布訪視委員會推薦之獎優學校名單。
 - C. 各直轄市政府教育局及縣(市)政府於名單公告後 14 日內，函送轄管參與獎優評選之精進學校 10 分鐘簡報併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明等資料(電子檔上傳至雲端空間 並提供網址給承辦單位，或以光碟方式寄送 承辦單位)。
 - D. 112學年度精進學校執行期程為 2 年者，經訪視委員會評選為執行成效顯著學校，亦可以外加名額方式推薦參與 114學年度獎優學校評選，113學年度精進學校以此類推。
- (四) 各離島縣(市)政府倘不提報獎優及精進學校，應於113年12月31日前敘明理由函報教育部備查，但每3年仍應接受1次實地訪視。

十一、實地訪視：

- (一) 由訪視委員會各組訪視委員分赴各選定學校進行實地訪視,原則於114年6月底前完成實地訪視,每所受訪視學校所需時間為半日,原則上午場次開始時間為9時,下午場次開始時間為2時。
- (二) 各受訪視學校應備妥相關佐證資料,為落實交通安全教育業務經驗傳承及節能減紙政策,以電子資料為主要呈現方式,亦尊重學校自主安排特色佐證資料(例如:活動海報、學習單等資料展示)。
- (三) 各級學校之主管機關於所轄學校受訪視當日,請派員陪同出席訪視會議,並得轉知他校派員到場觀摩。
- (四) 國民中學、國民小學獎優學校及精進學校實地訪視總校數以各不超過25校為原則。

十二、訪視結果：

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

十三、獎勵與輔導：

- (一) 獎勵:
 1. 獎優學校評選結果分為特優、優、甲三等第,由教育部於 114 年度交通安全教育研討會頒發獎狀予以獎勵,各組評列特優以上之學校將由訪視委員會推薦至交通部「金安獎」頒獎典禮公開頒獎表揚。

2. 各主管教育行政機關應對其轄管列特優、優等及甲等學校之校長及相關承辦人員優以獎勵。
3. 教育部、交通部、直轄市政府教育局及縣（市）政府，應對辦理本訪視工作辛勞有功人員，例如：承辦局（處）之局（處）長、科長、承辦人及各受訪視學校等，優以獎勵。

（二）輔導與追蹤：

1. 直轄市政府教育局及縣（市）政府須將精進學校優先列入交通安全教育資源投入及經費補助對象。
2. 各主管教育行政機關須將訪視委員所提改進意見列入追蹤輔導，並得視改善情形辦理複查事宜。

十四、本計畫所需經費由教育部支應。

十五、承辦單位聯絡方式：林玲妃專任助理（03）573-1975。

十六、本計畫如有未盡事宜，得適時修訂之。

附件

113學年度交通安全教育訪視及輔導一大專校院組名單

序號	學校名單
1.	國立政治大學
2.	德明財經科技大學
3.	中國文化大學
4.	南亞科技學校財團法人南亞技術學院
5.	明新學校財團法人明新科技大學
6.	國立勤益科技大學
7.	亞洲大學
8.	建國科技大學
9.	南開科技大學
10.	國立中正大學
11.	輔英科技大學
12.	大仁科技大學
13.	慈濟學校財團法人慈濟大學
14.	國立臺灣藝術大學
15.	華梵大學
16.	國立屏東大學
17.	大華學校財團法人敏實科技大學
18.	高雄醫學大學
19.	宏國學校財團法人宏國德霖科技大學
20.	醒吾學校財團法人醒吾科技大學

貳、教育部交通安全教育績優學校訪視委員會委員名單

編號	身分別	訪視組別	姓名	服務單位	職稱
1	總召集人	大專校院組、高級中等學校組、國民中學組、國民小學組	胡守任	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系	教授
2	大專校院組訪視委員召集人	大專校院組	吳宗修	國立陽明交通大學運輸與物流管理學系	副教授
3	訪視委員	大專校院組	趙崇仁	中央警察大學交通學系	副教授
4	訪視委員	大專校院組	葉名山	國家運輸安全調查委員會	副主任委員
5	訪視委員	大專校院組	蕭傑諭	淡江大學運輸管理學系	助理教授
6	訪視委員	大專校院組	白志偉	臺北醫學大學傷害防治學研究所	教授
7	訪視委員	大專校院組	王銘亨	臺灣警察專科學校交通管理科	副教授
8	訪視委員	大專校院組	李明聰	國立高雄科技大學運籌管理系	助理教授
9	高級中等學校組訪視委員召集人	高級中等學校組	陳高村	中央警察大學交通學系	副教授
10	訪視委員	高級中等學校組	鄭蓮池	宜蘭縣政府警察局交通警察隊(退休)	組長
11	訪視委員	高級中等學校組	喻世祥	交通部運輸研究所	研究員
12	訪視委員	高級中等學校組	林耘竹	中原大學土木工程學系	教授
13	訪視委員	高級中等學校組	鍾國良	財團法人車輛研究測試中心	經理
14	訪視委員	高級中等學校組	張俊興	國立臺灣師範大學車輛與能源工程學士學位學程	助理教授
15	國民中學組訪視委員召集人	國民中學組	曾平毅	中央警察大學交通學系	教授
16	訪視委員	國民中學組	林大煜	交通部運輸研究所所長(退休)	教授
17	訪視委員	國民中學組	林安邦	國立臺灣師範大學公民教育與活動領導學系	教授

編號	身分別	訪視組別	姓名	服務單位	職稱
18	訪視委員	國民中學組	王國川	國立臺灣師範大學 健康促進與衛生教育學系 (退休)	教授
19	訪視委員	國民中學組	吳繼虹	國立臺灣海洋大學 運輸科學系	副教授
20	訪視委員	國民中學組	張勝雄	淡江大學 運輸管理學系	教授
21	訪視委員	國民中學組	陳菟蕙	淡江大學運輸 管理學系	教授
22	訪視委員	國民中學組	陳艾懃	中央警察大學 交通學系	助理 教授
23	訪視委員	國民中學組	洪百賢	逢甲大學 運輸與物流學系	助理 教授
24	訪視委員	國民中學組	黃蕙欣	臺北市立 金華國民中學	教師
25	國民小學組 訪視委員召集人	國民小學組	鍾易詩	國立陽明交通大學 運輸與物流管理學系	教授
26	訪視委員	國民小學組	張新立	國立陽明交通大學 運輸與物流管理學系 (榮譽退休教授)	教授
27	訪視委員	國民小學組	周文靜	交通部運輸研究所 (退休)	研究員
28	訪視委員	國民小學組	王中允	國防大學管理學院 運籌管理學系	教授
29	訪視委員	國民小學組	許志誠	臺灣警察專科學校 交通管理科	副教授
30	訪視委員	國民小學組	鍾智林	淡江大學 運輸管理學系	副教授
31	訪視委員	國民小學組	陳俊穎	淡江大學 運輸管理學系	副教授
32	訪視委員	國民小學組	朱純孝	國立高雄餐旅大學 觀光學院	副研究員
33	訪視委員	國民小學組	郭佩茶	國立成功大學 測量及空間資訊學系	副教授
34	訪視委員	國民小學組	艾嘉銘	逢甲大學 運輸與物流學系(退休)	副教授
35	訪視委員	國民小學組	徐新逸	淡江大學 教育科技學系	特聘 教授
36	訪視委員	國民小學組	涂慶隆	新北市泰山區 明志國民小學(退休)	主任

參、教育部交通安全教育績優學校獲獎名單

(依等第校名筆順排列，同筆順依訪視先後順序排列)

等第	大專校院組	
特優	新北市	國立臺灣藝術大學
	高雄市	高雄醫學大學
	屏東縣	國立屏東大學
優等	臺北市	國立政治大學
	新北市	華梵大學
	花蓮縣	慈濟學校財團法人慈濟大學
甲等	臺北市	中國文化大學
	臺北市	德明財經科技大學
	新北市	宏國學校財團法人宏國德霖科技大學
	新北市	醒吾學校財團法人醒吾科技大學
	桃園市	南亞科技學校財團法人南亞技術學院
	臺中市	國立勤益科技大學
	臺中市	亞洲大學
	高雄市	輔英科技大學
	新竹縣	大華學校財團法人敏實科技大學
	新竹縣	明新學校財團法人明新科技大學
	彰化縣	建國科技大學
	南投縣	南開科技大學
	嘉義縣	國立中正大學
	屏東縣	大仁科技大學

等第	高級中等學校組	
特優	臺北市	臺北市立木柵高級工業職業學校
	臺北市	臺北市立松山高級工農職業學校
	高雄市	高雄市立中正高級中學
優等	桃園市	桃園市立中壢商業高級中等學校
	高雄市	高雄市立高雄女子高級中學
	宜蘭縣	國立羅東高級中學
甲等	新北市	新北市立清水高級中學
	新北市	新北市立新北高級工業職業學校
	桃園市	桃園育達學校財團法人桃園市育達高級中等學校
	臺中市	臺中市立文華高級中學
	臺南市	國立新化高級工業職業學校
	臺南市	國立臺南大學附屬高級中學
	高雄市	國立鳳山高級商工職業學校
	彰化縣	國立溪湖高級中學
	南投縣	國立水里高級商工職業學校
	雲林縣	國立土庫高級商工職業學校
	嘉義縣	國立東石高級中學
	屏東縣	國立屏東女子高級中學
	花蓮縣	國立花蓮高級工業職業學校

組別	等第	國民中學組	
直轄市	特優	臺北市	臺北市立介壽國民中學
		臺北市	臺北市立南門國民中學
		高雄市	高雄市立苓雅國民中學
	優等	新北市	新北市立柑園國民中學
		新北市	新北市立碧華國民中學
		桃園市	桃園市立會稽國民中學
	甲等	桃園市	桃園市立新明國民中學
		臺中市	臺中市立中山國民中學
		臺中市	臺中市立豐原國民中學
		臺南市	臺南市立六甲國民中學
		臺南市	臺南市立學甲國民中學
		高雄市	高雄市立鳳西國民中學
縣市	特優	新竹縣	新竹縣立員東國民中學
		新竹市	新竹市立新科國民中學
		苗栗縣	苗栗縣立致民國民中學
	優等	彰化縣	彰化縣立線西國民中學
		南投縣	南投縣立三光國民中學
		嘉義市	嘉義市立大業實驗國民中學
		宜蘭縣	宜蘭縣立國華國民中學
		臺東縣	臺東縣立新生國民中學
	甲等	基隆市	基隆市立武崙國民中學
		雲林縣	雲林縣立北港國民中學
		嘉義縣	嘉義縣立溪口國民中學
		屏東縣	屏東縣立東港高級中學國中部
		花蓮縣	花蓮縣立富里國民中學
		金門縣	金門縣立金沙國民中學
連江縣		連江縣立敬恆國民中小學	

組別	等第	國民小學組	
直轄市	特優	臺北市	臺北市松山區民權國民小學
		臺北市	臺北市內湖區新湖國民小學
		新北市	新北市板橋區莒光國民小學
	優等	桃園市	桃園市中壢區元生國民小學
		臺南市	臺南市七股區篤加國民小學
		高雄市	高雄市鳳山區五福國民小學
	甲等	新北市	新北市板橋區中山國民小學
		桃園市	桃園市八德區大安國民小學
		臺中市	臺中市大雅區六寶國民小學
		臺中市	臺中市東勢區東勢國民小學
		臺南市	臺南市麻豆區安業國民小學
		高雄市	高雄市鳳山區五甲國民小學
縣市	特優	新竹縣	新竹縣竹北市安興國民小學
		苗栗縣	苗栗縣苑裡鎮山腳國民小學
		嘉義市	嘉義市西區興嘉國民小學
	優等	新竹市	新竹市東區水源國民小學
		雲林縣	雲林縣莿桐鄉莿桐國民小學
		宜蘭縣	宜蘭縣壯圍鄉壯圍國民小學
		澎湖縣	澎湖縣西嶼鄉內垵國民小學
		連江縣	連江縣南竿鄉仁愛國民小學
	甲等	基隆市	基隆市信義區深美國民小學
		彰化縣	彰化縣員林市僑信國民小學
		南投縣	南投縣南投市平和國民小學
		嘉義縣	嘉義縣大林鎮三和國民小學
		屏東縣	屏東縣佳冬鄉塹子國民小學
		花蓮縣	花蓮縣壽豐鄉平和國民小學
臺東縣		臺東縣臺東市岩灣國民小學	
金門縣	金門縣金寧鄉古寧國民小學		

肆、交通安全教育訪視輔導計畫工作進度

時 間	項 目	備 註
114 年 1 月～2 月	學校名單、上傳資料	
114 年 1 月～2 月	第一階段資料評選	
114 年 2 月～3 月	通知受評學校訪視日程	
114 年 3 月	訪視工作事宜籌備會議	
114 年 4 月～6 月	實地訪視	
114 年 6 月～7 月	訪視成績會議	
114 年 8 月	製作受獎獎狀	
114 年 7 月～10 月	撰寫總評報告	
114 年 11 月～12 月	計畫結案	

伍、113 學年度交通安全教育訪視及輔導總評報告

「113 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫」(以下簡稱:本計畫)依據道路交通安全基本法(以下簡稱:基本法)、國家道路交通安全綱要計畫(以下簡稱:綱要計畫)及教育部道路交通安全推動計畫辦理。盤點基本法的立法要旨及精神,其中與本計畫相關的內容包括以下幾項:

- 一、第 13 條:各級政府為充實與形塑全民道路交通安全知能及文化,應於各教育階段提供道路交通安全教育,鼓勵設立道路交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動。
- 二、第 18 條第 1 項:中央各目的事業主管機關應依第二章道路交通安全基本政策研議部門權責政策及計畫,送交通部統合研提國家道路交通安全綱要計畫,報請行政院核定後實施。
- 三、第 19 條第 1 項:中央各目的事業主管機關應依前條國家道路交通安全綱要計畫,訂定年度道路交通安全推動計畫,規劃每年度應辦理之道路交通安全事項。
- 四、第 21 條第 1 項:行政院應召開中央道路交通安全會報,由行政院院長召集學者專家、道路交通安全相關民間團體、政務委員、相關機關首長或代表、直轄市及縣(市)政府首長組成,協調、推動及督導全國道路交通安全事務,並審議國家道路交通安全綱要計畫。

在 113 年 2 月交通部頒布的「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」核定版中,依據基本法的基本政策,研提 9 項政策面向,提報 30 項策略、33 項計畫,並以人、車、路、運輸業、整體等面向,分別從工程、教育宣導、監理、執法及其他等五大主軸,提出對應的改善計畫。其中,教育宣導主軸,以「於各教育階段提供道路交通安全教育,鼓勵設立道路交通安全專業機構及推廣道路交通安全宣導活動」為政策方向、並提出「扎根高級中等以下學校及幼兒園交通安全教育、強化大專校院交通安全教育、深化全民停讓觀念、深入村里加強高齡交通安全教育」四大策略項目,據以擬定各項對應的行動計畫。

教育部根據上述相關規定，並配合交通部研提綱要計畫，提出 114 年度道路交通安全推動計畫，研擬「課程規劃、教師增能、教材開發、檢核機制」四大策略，開發高級中等學校以下「五階段交安教育課程模組」，頒布「學校推動交通安全教育參考指引」，補助高中職優質化補助計畫、中小活化教學計畫、安全教育重點學校計畫等交通安全教育計畫，本計畫亦為教育部 114 年度道路交通安全推動計畫中、透過行政協助的方式委託「國立陽明交通大學運輸研究中心」（以下簡稱：本中心）辦理的對象之一，本計畫主要的目的如下：

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

綜言之，本計畫希望透過學校自我檢視與地方政府輔導，促進學校積極努力，提高交通安全教育之實質成效。再者，本計畫透過事前書審及現場訪視等評選過程，擇定獎優學校給予獎勵，並於年度交通安全教育研討會進行經驗分享，擴大交通安全教育之實施綜效。最後，本計畫透過專家學者到校輔導精進學校的措施，檢視受訪學校之優、劣勢，據以提出對應的改善方案及可用資源等建議，達成交通安全教育之預期目標。

本計畫由教育部負責推動，交通部協助辦理，並由本中心負責訪視及輔導等行政與庶務相關工作的規劃與執行。因此，本計畫係配合道路交通安全法基本法的願景與目標，結合中央與地方的教育及交通主管機關，根據該基本法與綱要計畫所擬定的全國道路交通安全量化的目標，透過書面審查與現場訪視等方式，區分為大專校院、高級中等學校（高中、職）、國民中學、國民小學等四組，由教育部編列本計畫所需的相關經費，並由教育部聘請交通、教育相關專業領域的專家學者共同組成「交通安全教育訪視委員會」（以下簡稱：訪視委員會），進行各級學校推動交通安全教育相關工作的資料審查與訪視及輔導等事宜，113 學年度共聘任 36 位學者與專家擔任外聘訪視委員，並以半年左右的時間進行受評學校的相關資料審查、

國民中學組與國民小學組進行書面審查的評選（初評）、實地訪視輔導（複評）等兩階段工作，主要的目的方面在於擇優扶弱，據以公開表揚推動交通安全教育績優學校與協助改善交通安全教育相關問題的有功人員，另一方面則進行全國各級學校在推動交通安全教育的重點檢視，同時凝聚各利害關係人的共識，據以擬定未來推動交通安全教育的精進策略與工作重點。整體而言，推動本計畫的短期目標在於檢視全國各級學校在推動交通安全教育的特色與問題，據以提出具體的改善建議；中長期而言，鼓勵各級學校針對校本交通安全問題，透過有系統的部定或校訂課程規劃完整的交通安全課程與對應的教案（材），搭配師資增能與外部資源的協助，據以培養各級學校的學生（童）在各學習階段對應的交通安全核心能力，使其在學習成長過程中，可以培養正確的交通安全觀念與素養，有效處理生活中可能面臨的各項道路交通風險議題，以期能趨吉避凶，達到教育部刻正積極推動的十九項議題之一的「安全教育」之終極目標。

根據「113 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫」的規劃，分別以大專校院組、高級中等學校組、國民中學組，以及國民小學組等四組辦理 113 學年度交通安全教育訪視及輔導等工作，其中除了大專校院組及高級中等學校組因衡酌年輕學子的道路交通事故率仍高、爰維持 109 學年度作法、進行每一所受訪學校實地訪視的方式辦理之外，國民中學組及國民小學組則採「書面審查」及「實地訪視」兩階段初、複評的方式辦理。在訪視學校的規劃方面，113 學年度參與本計畫的學校，包括：國民小學組 21 校（獎優 14 校、精進 7 校），國民中學組 21 校（獎優 14 校、精進 7 校），高級中等學校組 19 校，大專校院組 20 校，共計 81 校。獎優學校實地受訪數為國民小學組及國民中學組各 14 校（直轄市組 6 校、縣市組 8 校）、高級中等學校組 19 校及大專校院組 20 校，共計 67 校，各組每場次實地訪視至少召集四位訪視委員參與。在相關時程的規劃上，國民小學組與國民中學組獎優學校評選的初評會議於 114 年 2 月底前完成，至於實地訪視及輔導行程的安排方面（複評訪視），則於 114 年 3~6 月間完成，整體訪視及輔導工作，最後在受訪學校的親師生與訪視委員會等相關成員的全力配合之下，終於順利完成本計畫各個階段的相關工作，並評定推動交通安全教育表現傑出的績優學校，於「114 年度全國交通安全教育研討會」、「114 年度交通安全『金安獎』」等場合中公開表揚。

有關 113 學年度的交通安全教育與道安宣導的工作重點（援引教育部國教署，2025/3/31），首先在「落實推動交通安全教育課程」議題，包括以下幾項重點：一、希望校方將安全教育列入 114 學年度國民中小學課程計畫檢核，並督導各校於課程中落實實施；另為鼓勵各校以安全教育作為校訂課程，且每年級於每學期以固定節數授課至少 2 節，教育部國教署將列入中央對地方 114 年一般性教育補助款考核加分項目。二、為推動交通安全教育課程，教育部國教署已規劃 114 學年度高中職優質化補助、國中小活化教學計畫及安全教育重點學校計畫等相關專案補助，給予教學現場支持，鼓勵學校配合期程申請。三、教育部國教署補助靖娟基金會 114 年度廣續辦理交通安全教育教師研習，以及教育部磨課師數位研習課程。四、教育部國教署已建置「交通安全教育講師人才庫」，共計 76 位交通與課程專家，人才庫名單業已建置於「國民中小學課程與教學資源整合平臺」之安全教育專區，供學校邀請人才庫專家，到校講授交通安全教育或辦理相關教師增能活動。其次，在「持續推動永續提升人行安全計畫（校園周邊暨行車安全道路改善）」方面，教育部國教署配合內政部國土管理署及交通部公路局共同推動「永續提升人行安全計畫(校園周邊暨行車安全道路改善)」，學校可參考交通部「道安總動員」平臺針對校園周邊熱點路段，研議改善之可行性，並透過申請「永續提升人行安全計畫」，改善校園周邊完整交通環境，串聯通學路廊及鄰近重要公共場域的通行路徑，整體建構安全且完善之通學環境。再者，在「防範無照駕駛之交通安全教育作為」部分，主要工作項目包括：一、教育部國教署與交通部合作發展高級中等以下學校各學習階段適齡適性的交通安全教育課程教材，高中階段提供安全駕駛等相關課程，使學生瞭解無照駕駛之危險，並培養具備危險感知能力及交通安全知能，以具體落實於日常生活中。二、請學校掌握及瞭解學生無照駕駛之原因與造冊，邀請各地方政府警察局、派出所等專業人員入校實施防制無照駕駛教育宣導，以減少學生發生無照駕駛之事件，另透過學校輔導機制、獎懲規定，協助學生反思與改正行為，預防再犯。三、運用各種集會、課程及舉辦親師座談等多元管道方式，針對 112 年提高無照駕駛罰則及無照駕駛之法律責任、駕駛危害及賠償責任等，強化法定代理人連帶賠償責任等相關法治教育觀念。最後，有關「加強宣導微型電動二輪車騎乘注意事項」方面，微型電動二輪車自 113 年 11 月 30 日起須完成投保強

制責任保險、掛牌、不得雙載、改裝、超速、行駛人行道且須戴安全帽、14 歲以上才能騎乘等相關規定，請學校運用各項時機加強宣導，以確保學生騎乘安全。

本計畫根據教育部先前函頒的「113 學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫」規劃各階段的工作項目，同時在教育部與交通部各級長官的悉心指導、各位訪視委員的專業協助，以及本中心相關同仁（學）的配合之下，初步已完成 113 學年度本計畫的各項工作，並評選出推動交通安全教育績優的學校，於 114 年度「全國交通安全教育研討會」與第 14 期院頒方案績優獎「金安獎」等兩項活動的開幕典禮中頒獎公開表揚，同時針對國民中學與國民小學組的若干精進學校進行現場訪視與輔導，初步達成本計畫的預期目標。本計畫相關成果與紀實，詳見後續四組的總評報告，在此不再贅述，以下僅以 114 年 9 月間教育部主辦「114 年度全國交通安全教育研討會」（大專校院及高級中等學校場次），個人針對大專校院的交通安全教育及青少年無照駕駛等兩項課題提出初淺看法，敬請 各界參考與指教。

- 一、針對大專校院學生的道路交通事故問題，根據官方的統計資料顯示，主要的原因在於未保持行車安全距離、心不在焉分心駕駛，以及左轉彎未依規定等三大因素，然而，造成道路交通事故究竟是年輕學子初考領駕照對於防禦性駕駛的觀念與技能不足，抑或經驗不夠、打工需要或疲勞駕駛等因素所致，必須深究其根本原因。此外，行為面的觀察對事故的防制相當重要，如何透過有效的教育與宣導方式，降低學生使用交通工具或行人的偏差駕駛行為（例如：騎車或走路使用手機），才有機會達到事半功倍的效果。最後，校方可以根據學校所處的物理條件與軟、硬體設施，診斷交通事故熱點與可能肇因，加強宣導路權觀念與防禦性駕駛技能，以達到防範事故於未然的終極目標。
- 二、針對針對少年及年輕人無照駕駛問題，鑒於青少年族群無照駕駛主要基於：通學需求、工作需求、同儕或心理需求（模仿效應）等三大需求課題（參考財團法人靖娟兒童安全文教基金會，2022），儘管未達合法考照年齡，由於有實際的用車需求，因此違規上路。然而，由於青少年：騎乘經驗不足、駕駛技能有限、風險觀念缺乏、法律意識薄弱，加上同儕間的競速騎乘與改車次文化（援引柯采瑜等人，報導者 The

Reporter, 2025/4/7) 的推波助瀾，一旦發生交通事故後果皆相當嚴重。針對青少年無照駕駛問題的改善策略，目前政府相關部門透過：精進工程改善作為、加強執法取締措施、強化交通安全宣導、增加公共運輸配套、改善道安監理制度等作法，希望透過推、拉的力量，一方面降低青少年無照駕駛的誘因，另一方面鼓勵使用公共運輸系統，避免無照上路。然而，上述作為多為治標的方法，僅能收短期之效，為有效解決青少年無照駕駛的問題，必須落實交通安全教育、提倡優良交安文化、加強議題導向的安全教育功能等交通安全教育相關議題的落實及素養文化的提升，才有標、本兼治的可能。綜言之，改善青少年無照駕駛的問題，必須軟硬兼施、反覆強調：無照駕駛被取締罰鍰及強制參加道安講習事小，一旦發生交通事故的代價（不管有無合法駕照），才是嚴肅的課題；競速騎乘與改車次文化不是真正的酷，尊重道路上所有使用者、做一位負責任的用路人才令人敬佩！

胡守任 謹誌

中華民國一百一十四年十二月於臺北市

陸、大專校院校院組訪視報告

一、前言

113 學年度交通安全教育訪視輔導計畫大專校院組，係由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、淡江大學運輸管理學系蕭教授傑諭、高雄科技大學運籌管理系李教授明聰、國家運輸安全調查委員會葉委員名山、教育部學務特教司龔紀綸教官，以及陽明交通大學運輸與物流管理學系吳教授宗修等訪視委員所完成；並由吳宗修教授擔任召集人。

本年度依規劃訪視 20 所大專校院，受訪學校分別為國立政治大學、華梵大學、德明財經科技大學、中國文化大學、國立臺灣藝術大學、南亞科技學校財團法人南亞技術學院、國立中正大學、明新學校財團法人明新科技大學、大華學校財團法人敏實科技大學、輔英科技大學、大仁科技大學、國立屏東大學、亞洲大學、國立勤益科技大學、建國科技大學、南開科技大學、宏國學校財團法人宏國德霖科技大學、醒吾學校財團法人醒吾科技大學、高雄醫學大學、慈濟學校財團法人慈濟大學。訪視工作係採取「書面資料審閱」與「實地到校訪視」並行之方式進行，藉由完整檢視學校所提報之交通安全教育相關計畫、執行成果與佐證資料，並透過實際進入校園觀察與訪查，以全面瞭解各校交通安全教育之推動現況與落實程度。此外，於訪視蒞校期間，亦安排師生分組訪談，透過與校方行政人員、教師及學生代表進行面對面交流，一方面深入瞭解學校在交通安全教育課程、宣導活動與輔導機制上的實際推行成效，另一方面亦蒐集師生於校園周邊及通學動線中，可能遭遇之交通安全相關問題與隱憂。訪談所獲得之意見與建議，亦將協助彙整轉達予地方及中央主管機關，作為後續政策研擬與改善措施之重要參考，同時亦可提供校方於未來擬訂或精進交通安全教育方針時之依據。

大專校院學生正處於由青少年邁向成年、逐步建立獨立生活能力的重
要階段，多數學生亦在此時期開始取得合法駕駛資格，並首次以機動車輛
「駕駛人」的身分實際上路，獨自駕駛機車或汽車通學或外出活動。相較
於國高中階段仍受學校作息與接送制度較嚴格之規範，大專校院普遍並無
統一上下學時間，學生的課程安排彈性高，且擁有高度自主的活動與行程
規劃權，導致其通學時段與交通型態更加多元與分散。在此情況之下，如
何讓大專校院學生在高度自由與彈性的生活型態中，仍能正確認識交通安
全的重要性，並內化為日常可確實執行的安全行為與守法態度，實為各大
專校院在推動交通安全教育上所必須面對且極為關鍵的課題。交通部自過

去八年持續補助推動「大專校院公車進校園」計畫以來，已逐漸在各大學院校間展現具體成效，不僅提升學生搭乘公共運輸之便利性與安全性，亦有效降低機車使用比例，對於改善校園周邊交通秩序與事故風險具正面助益。隨著該政策逐步發酵，亦連帶促成多所學校配合建置更完善與舒適的候車空間，並調整公車站位與接駁動線，以因應眾多學子通學與生活移動之需求。由於各校所處之地理位置、道路條件、周邊交通環境及學生通學型態皆不盡相同，在推動交通安全教育之作法上亦呈現高度多元化。為吸引學生主動參與各項交通安全宣導與教育活動，各校皆依其校園文化與學生特性，發展出具在地特色與創意性的教學方式與輔導措施，展現豐富而多樣的實務成果。

以下謹就本年度訪視各校後所彙整之「共同特色與優點」以及「整體建議事項」先予以綜合說明，俾利掌握整體推動脈絡與趨勢；其後，再依各校實際訪視情形，分別列述具體訪視意見與改進建議，作為各校後續持續精進交通安全教育工作之重要參考依據。

二、訪視委員總評意見

受訪視的 20 所大專校院中，由於所處區位與地段的不同，交通環境亦各有異，為了達成交通安全的目的，而造就了各校特有的設施、規劃、制度與方法。以下就本年度訪視期間所觀察，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. 多數學校均能利用社群媒體（如：Facebook, LINE 等）或手機 APP 來提供交通安全資訊和即時交通資訊的傳播；部分學校透過導師或班代另建立群組成圈。甚至有學校自行開發校內專用 APP，除提供教務與學務常用功能外，可以「一鍵式」緊急連絡校安中心。
2. 近幾年全國宣導項目著重在大車『內輪差』與『視野死角』。許多學校邀請相關機構以實際大客車進校園辦理「視野死角與內輪差」演練，讓師生親身體驗該潛在風險的可怕，進而終生理解受用。
3. 幾所學校利用新生訓練時間，租用大客車實際運載新生由校安同仁隨車講解校園周遭交通事故熱點並配合過去真實案例，提醒新生真實交通危機所在，讓學生印象深刻。
4. 許多學校配合政府「機車駕駛訓練」補貼政策，宣導學生在機車考照前踴躍參加駕駛訓練、申請補助。

5. 多數學校能利用班會、院系週會、新生訓練或共同課程時間等適當時機，邀請專家演講或利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。
6. 警衛室、宿舍管理室、教官室等處所提供安全帽借用，並邀請鄰近機車行(或安排在校駐點)來幫學生機車健檢，也利用此時機加強交安宣導，以增加學生交通安全保障，且越來越多學校提供全罩式安全帽借用。
7. 除了傳統門禁方式以學生證刷卡辨識外，開始有學校在學生機車停車場出入口建置 eTag (電子收費)、車牌影像辨識系統方式，更有效管理機車出入。
8. 由於大專校園普遍占地廣大、學生眾多，大學校園推行校內人車空間分隔，避免交通動線衝突，幾乎已成為標準規格。
9. 配合國家當前政策，許多學校極力爭取公共運輸工具進校或進校接駁並獲得補助，響應政府推行節能，且降低使用私人運具所帶來的污染；甚且連帶促成學校配合建置更舒適的候車空間。另一方面也減少學生因為使用私人運具而發生交通事故導致本身受到傷害的機會。
10. 極少部分學校持續增加學生宿舍床位供給、提升學生住宿率，以減少通學旅次與學生發生交通事故機率，實屬不簡單。甚至有學校提供免費住宿，省卻學生通學之累與減少機車使用。
11. 陸續有學校提供運費補助，讓學生在學期結束時將機車託運回鄉，而非自行騎乘機車返家，減少長途疲勞駕駛的機會。
12. 多數學校輔導成立交通安全相關服務社團或義工隊(機車研究社、交通服務隊等最常見)，以協助維持校內外交通秩序。長遠而論，此一機制對於未來學子成為家長後，有助於為中小學注入高效交通導護的潛能。
13. 學校運用新生訓練時機，要求新生將校安聯絡電話輸入手機或發放聯絡攜行小卡，以提供學生意外事故發生時可迅速聯繫校方處理的管道。
14. 國內近年在巷道、鄰里、路口廣設監視設備蔚為普遍，也因此捕捉到一些交通事故的真實驚悚畫面。根據經驗，該素材對於大專校院學生年齡層具有相當衝擊效果；許多學校已充分利用此一生動輔助教材，有效地廣泛宣導學生在學校周遭可能遭遇之交通險境。

改進意見及建議事項

1. 未來校內交通相關設施工程改善時，務必要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」的規定施作，並於施工期間做好交通維持計畫，以確保師生日常通行安全。若能委請當地交通處(局、隊)事前協審確認，應是最穩妥作法。
2. 交通部與教育部已整合各級學校周邊（半徑五百與一千公尺）交通肇事分布斑點圖，校安人員可以直接下載運用，或另依學校需求再加以客製化編輯，以圖示化或表列式提供師生參考。
3. 官方交通安全資訊網頁（168 交通安全入口網站）有非常豐富的交通安全宣導資訊，宜在學校網站連結、充分運用，並加強宣導，提供師生參考。
4. 許多學校雖設有社群網站及 APP 來宣導交通安全資訊，但仍缺乏其能見度。若是能加強推廣，則能將其效益發揮到最大；若干學校以辦理活動方式，鼓勵師生以本校周遭實際交通經驗，彙整資訊細節。
5. 多數學校有紀錄每學期的交通事故統計資料，但仍缺乏系所、學院、年級、性別、區位…等深層交叉分析，亦乏對於肇事原因的進一步分析與檢討，對未來預防的功效尚未充分發揮。建議可再善用學生申請平安保險資料，完整分析學生交通事故特性，找出關鍵的危險因子和族群，加強宣導與訓練，確保學生安全。
6. 可嘗試利用教師研習場合或舉辦交通安全教育演講時機，邀請校內教師共同參與，喚起教師對交通安全教育之重視，期能讓教師亦能成為交通安全教育常識傳播的種子，或能於授課時給予學生相關交通安全意識的叮嚀，強化學生對交通安全知識的認知與確實遵守並實踐的態度。
7. 學生汽機車停車之費率，可考慮因應學校所在區位特性作適當調節，以吸引學生使用校內所提供之停車格位，達成管理內部化與提升車位使用效能之目標。
8. 多家學校出現宿舍床位剩餘，確宜研討再提高住宿率的方法(甚至考慮降低住宿費率)，以降低學生通勤旅次或機車使用頻率。
9. 汽車停車場之停車方式，宜逐步宣導教職員一律以車頭朝車道方向停車，以利緊急疏散及車輛啟動時正視車道狀況，提升安全。
10. 隨著眾多學校招收外籍學生或交換生，該等境外學生對於我國交通環境與文化熟悉度不足，且車輛與駕照取得受到局部限制，各校宜特別給予關注與協助，以解決彼等行的需求，並防止發生交通意外。

11. 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、免費或獲補貼搭乘校專車等。
12. 交通部自民國 108 年開始補助參與普通重型機車駕駛訓練，費額從一千元提高至一千三百元，各地方政府除增加補助名額外，部分縣市甚至加碼補助金額；該計畫已經交通部公路局研究證實具有提升新手騎士交通安全(違規或肇事)效果。各校可以配合宣導有考取機車駕照需求的學生參加該等駕駛訓練。

三、學校特色與建議

(一) 國立臺灣藝術大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新北市板橋區，校地面積 118053.52 平方公尺、校內停車空間（汽車 5 處 338 位、機車 4 處 740 位、腳踏車 2 處 33 位，校園毗鄰國立華僑中學、大觀國小。大觀國小、華僑中學、浦雅觀光夜市（白天為早市），上放學尖峰時，大觀國小及華僑中學均有家長接送車輛，車流量較多。

學校鄰近台鐵浮洲火車站校門口有公車站牌，公車均有到達府中捷運站及板橋車站；另毗鄰大觀郵局，學校週邊設有二處共享單車站可供借還騎乘，交通便利。學校亦提供宿舍供學生申請使用，目前住宿人數約 800 人。停車場開放學生停放(校本部不開放機車行駛，且不開放學生申請停車證)，機車證發行數量 1,148 份、汽車證發行數 425 份（以上均不含臨停）。

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，並聘請學生代表、市議員、大觀派出所長、里長擔任顧問。與社區關係良好，有助於校園週邊人行環境改善，促進學生通行安全。
- (2) 業務簡報內容詳細，容易瞭解；有詳細之學生事故分析。
- (3) 擬定校內違規處理要點，處理違規之人車。
- (4) 為視障盲生設置導盲行穿線、庇護島、導盲磚，以協助視障生之通行。對於視障同學照護，除了協助定向訓練之外，也建立學伴的機制。

- (5) 交通安全教育宣導甚為多元，並採用標靶宣教方式，針對新生、違規、易肇事學生，進行宣教，提升學生交通安全、知能和觀念。
- (6) 標靶宣導：針對車禍個案，如初領駕照、特殊族群之宣導，並針對新生做重點宣導。
- (7) 校園週邊已有部分退縮，營造友善人行環境，後續也已規劃校園退縮。
- (8) 學校積極爭取有聲號誌、校園內建置導盲磚，對建立無障礙友善環境甚為用心。
- (9) 深入分析，長期追蹤事故資料，據以找出相關問題及特定族群，並能研議相關改善方法及措施。
- (10) 善用校系特色，運用報紙(大觀報)及(實習)電台進行交通安全宣導。
- (11) 開發台藝大學校專用App，可一鍵直撥校安中心。
- (12) 提供安全帽借用、與醫院診所簽定共同照護合作。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 可以增加各院院長擔任委員，協助交通安全教育之宣導推動。
- (2) 可以補充分析音樂系學生事故與大二學生事故異常多之原因與對策。
- (3) 簡報中之「彈力棒」、「阻絕棒」正確名稱為「交通桿」。
- (4) 進入校門右轉之人行廣場設有停車位易造成人車交織，建議考慮取消停車格。
- (5) 建議加強校外機車違規停車之取締。
- (6) App可再優化，如加入1999專線或當地緊急救護電話。
- (7) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，可以加入各種公共運輸優惠或申請資訊，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖，並鼓勵學生(特別是外縣市)學生，儘量使用公共運輸。
- (8) 建議配合未來校地回收，進行整體校園交通安全環境的改善規劃，可邀請視障或愛盲等相關協會團協助進行規劃，以行人和無障礙環境為目標進行人行環境優化。
- (9) 安全帽借用之措施，學生知悉有限，可再多加宣導週知。
- (10) 停車場車牌辨識精確度可再加強檢視及改善。
- (11) 停車車頭朝外、校園內道路分向標線宜改正。

(二) 高雄醫學大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於高雄市三民區十全一路 100 號校區總面積為 7 公頃校園與附設醫院為鄰緊臨民族一路、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(地址：高雄市三民區十全一路 200 號位處本校大門出口處西南方，路程約 0.28 公里)、博愛國小(地址：高雄市三民區十全一路 202 號，位處本校大門出口處西南方，路程約 0.25 公里)等，周邊交通流量大。

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，由副校長擔任主任委員，並聘請三民一分局交通組長、十全派出所長擔任委員。
- (2) 製定學校週邊交通事故發生熱點地圖，並針對危險路段協請高雄市政府辦理會勘。
- (3) 新生訓練時，辦理交通安全教育及宣導，並在全校導師會議、各院導師會議辦理交通安全教育及宣導。
- (4) 特別另場專為外籍生、僑陸生辦理交通安全教育及宣導。
- (5) 為減低校內車輛行駛速度，自費裝設測速顯示標誌，提醒駕駛人車速。
- (6) 112/9~113/11間共計辦理十場次交通安全相關活動。
- (7) 運用高醫學務電子報，協助宣導交通安全。
- (8) 成立機車安全研究社，協助相關交通安全宣導。
- (9) 於寒暑假前發函提醒學生活動時注意交通安全。
- (10) 進行國際安全學校認證，協助推動交通安全。
- (11) 興建國際學生宿舍，減少學生外宿之通勤，並提供學生汽機車停車空間。
- (12) 所提供借用之安全帽為四分之三罩式。
- (13) 機車安全研究社協助推廣及辦理相關交通安全駕訓及騎乘技巧，提升學生使用機車安全。
- (14) 急救教育推廣社赴中學協助相關交通事故傷害防制的觀念與知能。

(15) 國防教育及通識課程中的實用生活法律中，包含交通法規及用路安全課程，有利增加學生交安資訊和知能。

(16) 建置SE交通事件傷病通報系統，並配合高醫急診，有利學生交通事故傷害案件掌握及統計。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交通安全教育委員會可以增聘校園附近之里長、議員擔任委員或顧問；由校長擔任主任委員為宜，以利業務之推行。

(2) 可以結合社團與校外機車廠商進行教職員工生機車安全體檢。

(3) 小客車停車時一律以車頭朝外為原則。

(4) 倘車輛違規情況無法改善，建議與交通警察隊合作執行取締。

(5) 事故分析資料可以再更細微(分科系、班級、外籍生、實習、打工族群等)，並採用比率的方式進行統計，鑑別高風險科系或班級，等加強宣導，增加交通安全、機車防禦駕駛的觀念。

(6) 建議新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸路線、班次，及相關優惠和申請資訊(如TPASS)，甚至包含學校到各主要城市或熱門景點路線規劃、機車駕訓補助訊息、機車安全防禦駕駛，以及學校週邊危險路口段的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，提供家長與學生參考，並鼓勵學生使用公共運輸與不須購備機車的理由。

(7) 校園內道路並未限制汽車進入，雖有設速限標誌，為確保人行安全，建議可依新法令規劃設置行人優先區，設置牌面及相關的減速平台，確實保障行人通行，降低行車速率。

(8) 有關東側門出十全一路94巷人行環境改善，建議：

A. 請市府設立行人優先區，以行人通行為主，確保行人可以全般通行及步行安全。

B. 可考慮學校圍牆退縮或移除，提供建置實體人行空間，並請市府申請內政部國土署「永續提升人行安全計畫」經費補助，一併改善校園週邊及易肇事路口，確保學生通行安全。

(三) 國立屏東大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校於 103 年 8 月由國立屏東教育大學與國立屏東商業技術學院合併而成，兩校皆位於屏東市區。國立屏東教育大學原有屏師與民生兩校區，兩校區相距 400 公尺；屏東商業技術學院現為屏商校區，與民生校區同位於民生東路上，相距約 1 公里。民生校區距離屏東車站約 2.2 公里、歸來車站 1.7 公里；屏商校區距離屏東車站 3.3 公里、歸來車站 1.8 公里。現有公車班次往來屏東車站、屏東轉運站、霧台、潮州、萬巒、枋寮、恆春等地。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立交通安全教育委員會且每學期舉行會議一次，並聘請屏東縣交通隊隊長、屏東監理站站長擔任校外委員，涉及社區相關議案時，亦會邀請里長與會。
- (2) 利用交通安全教育委員會會議，討論民生校區大門前轉彎入校車輛保護設施、鼓勵學生參加免費「道路安駕訓練」、師生機車校內停車收費等相關議題進行討論，並研擬具體改善對策。
- (3) 有訂定完整實施交通安全教育年度計畫，並運用經費辦理交通安全教育宣導，運用經費拍攝「屏大新生探索影片交通篇」，且運用經費提供給校巡隊工讀金。
- (4) 整建民生校區至屏師校區標線型人行道及民教路通學步道，透過民生北側防汛道路上之雨豆樹限縮路幅，學校讓地拓寬路面，暨保留老樹…等各項工程，確實對保障用路人行車安全有明顯助益。
- (5) 運用全校師生EMAIL、校安中心網頁與臉書「國立屏東大學軍訓暨校安中心」社群等管道，寄發各類交通安全訊息給師生，以提醒並強化其交通安全風險意識。
- (6) 運用教育部微課程教材，針對大一新生實施交通安全宣導，置重點於行經路口、夜間行車、號誌轉換應慢看停，留意交通風險。
- (7) 邀請警察人員，針對微型電動二輪車新法、大車死角、違規態樣，以及屏東地區常見之事故型態等，進行宣教。
- (8) 邀請本田安駕團隊，以酒駕眼鏡模擬酒駕感受、專業駕駛示範車速與反應距離、安全帶於緊急衝撞時之作用等實作體驗，並教導學生騎乘時之安全坐姿、車倒處理等技巧，輪帶式體驗等，進行宣教。

- (9) 於新生訓練時機，宣導校安專線及車禍事故處理「校安專線找幫手、冷靜報警勿逃逸」。
- (10) 運用「學務慶典」時機，設攤宣導進行交通常識問答、車禍事故處理流程排排看、三校區入校轉彎事故畫面擦撞如何發生、YouBike借用方式車輛檢查及騎乘安全、交通安全五大守則與校園周邊交通風險地點等交通安全教育宣導活動。
- (11) 運用班代會議時機，向班代說明交通安全宣導目標：「降低事故率、降低事故傷率、提高預防駕駛知能」，置重點於宣導留意轉彎車事故，引導說明交通安全五大守則中，「路權」、「我看的見你、你看的見我」2個主題等交通安全教育宣導活動。
- (12) 辦理大客車逃生知能宣教、外籍生交通安全宣導、青春必修課-車禍事故處理等交通安全教育宣導活動。
- (13) 教學發展組探索者計畫專題，拍攝12分鐘「屏大新生探索影片-交通篇」影片，內容介紹本校周邊環境、外縣市使用公共運輸工具抵達本校的方式、各校區公車資訊、如何跨校區通勤移動、使用學生證搭車及租借腳踏車等內容。
- (14) 製作「交通安全完全攻略」、「新鮮人安全必修秘笈」、「屏安卡」等宣導資料，期使學生能夠瞭解校園周邊與校內停車注意事項及校安專線、警衛室、宿舍等聯繫電話，俾利新生緊急事故聯繫協處。
- (15) 成立「校巡隊」社團與「屏安燈衛士志工社」，協助學務慶典交通安全業務與校園安全和交通安全等宣導活動。
- (16) 與國泰產險公司合作校園周邊交通風險地圖建議改進事項，產出校園風險地圖，並辦理專案交安教育講座活動。
- (17) 每學期於交通安全委員會均針對學生違規事件進行統計分析，並運用Email、入班宣導、攤位宣導等時機提醒師生留意，期能降低事故發生。
- (18) 為提升已取得機車駕照學生之實際騎乘路感及防禦駕駛觀念，與潮州駕訓班合作，鼓勵學生參加免費「道路安駕訓練」。
- (19) 針對校內常見行人危險行為(低頭滑手機未注意前方道路狀況、穿越圓環與車爭道)自製警示看板，並於看板上設置蜂鳴器，於開學前兩周放置於各路口，提醒同學注意。
- (20) 推動交通安全環境改善，號召師生共同參與民生校區至屏商校區行人通行道改善需求，透過「全民參與街道改善平台—街道醫生」提案，由師生參與投票，每周統計比對票數結果，同時運用email、班代社群進行催票，鼓勵師生關心自身行人路權，同時促成公共討論。

- (21) 新生發送校園安全秘笈，明確告知學校週邊危險路口、YouBike借用、公共運輸資訊等，提供新生行的安全必要資訊。
- (22) 屏安燈衛士志工社員每年赴國小宣教，提升國小學童步行交通安全，學生也能作中學。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 在學務處、軍訓暨校安中心的交通安全網頁上，有系統逐步整合建置適於本校交通安全教育宣導之素材(文字簡報、照片、影片等)，除可供老師叮嚀學生使用之教案外，亦可有助於學生隨時瀏覽學習之用。
- (2) 於停車場均有豎立「停車時車頭請朝外」告示牌，惟仍有部份外部機關蒞校違規停車狀況，宜持續宣導之。
- (3) 屏商校區林森路進入校園所設減速丘上面之黃色斜紋線，未來更新標線時，可修訂為依行車方向自左上方向右下傾斜45度之黃色斜紋線。
- (4) 與學生訪談，學生反映問題整理如下：
 - A. 民生校區後門減速丘，可能有影響機車通過時之安全疑慮，建請檢視之。
 - B. 屏商校區機車停車格位寬度疑似有不足情形，建請檢視之。
 - C. 屏商校區安心四橫巷路段，建請檢視之。
 - D. 校園周邊機車用路者駕駛行為經常有轉彎不打方向燈或驟然橫向位移或轉向等不良駕駛行為，建請於宣教時特別提醒學生，並養成防衛駕駛的用路習慣，避免成為無辜的受害者。
- (5) 交通事故分析建議能針對年級、科系、班級進行統計，針對高風險科系或班級加強宣導。
- (6) 校內交通事故的統計應更為嚴謹，包含時間、地點、對象與型態，確實掌握校園交通安全問題，特別是行人事故，並提出具體改善對策，確保校園交通安全。
- (7) 校內有畫設行人穿越道的前方均應畫設停止線，甚至在行人通行量較大的行穿線，可考慮畫「停」標線，規範車輛停車再開，確保行人通行安全。
- (8) 校門口人行道因車行動線中斷，建議後續改善學校週邊交通計畫時，可調整維持人行道連貫與平整。

(四) 國立政治大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺北市文山區，鄰新北市。面積 107.29 公頃，現有校舍面積 38.58 公頃，其中校區山坡地面積約佔總校地 80%（約為 85.6 公頃）；總校地可開發區約 40%（約為 42 公頃）。鄰近國道三號聯絡道，可迅速連接國三、國五號高速公路及信義商圈，交通便利。鄰貓空、動物園且近有深坑、石碇等景點，假日均吸引大量遊客。區內校園眾多密集，為著名之文教區。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立交通安全教育委員會，成員含蓋學生代表、行政代表及管院院長與校外之諮詢委員(里長、交通組長、派出所長)；每學期定期召開會議。
- (2) 向市政府爭取校門口之改善措施，包含建置共享單車站、行人專用時相、建置人行道之緩斜坡等。
- (3) 詳細分析文山區、學校週邊500公尺範圍的學校周邊事故熱點。
- (4) 編列預算委託欣欣客運提供校園公車接駁服務，提供校園山上/山上校區往返接駁。配合六班次之台聯大校際專車，更讓學生得以減少機車的使用。
- (5) 規劃公車237進入校園，平日六班次。
- (6) 校園內人行空間之改善已規劃設計並發包中(風雨走廊連貫、人車分道)。
- (7) 電動滑板車，試營運中，此為另一特色。
- (8) 通識課程協助跨校選修。
- (9) 交通安全教育宣導甚為多元，包含新生營宣導、進班宣導、邀請監理站宣講、交安宣導團、交通運輸研究社、機車安全駕訓等，提供多元的宣導管道。
- (10) 學生住宿率高，騎乘機車比例相對低，有效降低事故風險。
- (11) 設有「交通運輸研究社」可輔助交通安全議題探討及進行交安教育與宣導。
- (12) 平面校區規劃管制得宜(機車禁入)，人行空間與安全有一定保障。
- (13) 提供校地設立捷運站，未來提昇公共運輸使用率可以期待。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議加強宣導事故熱點及預防對策，尤其在新生訓練之環境介紹中加以宣導，效果較佳。
- (2) 加強宣導機車之行車安全距離及保持精神注意力。
- (3) 可以補充各種活動參加人次與時段等之紀錄。
- (4) 可以再加強學生機車考照前，政府有補助駕訓課程事宜。
- (5) 建議上山人行道可以劃設綠色鋪面通道並考量實體分隔之可行性。
- (6) 由學校校長擔任交通安全教育委員會主任委員較為適當。
- (7) 學生線上申請機車停車証系統可以置入行銷方式，加入交安Q&A或交安影片。
- (8) 事故分析可再細分年級、學院、住宿、實習生，甚至國籍，以期發掘高風險族群。
- (9) 機車自撞資料可加強細部分析，以掌握真正問題所在，並研提針對性對策。
- (10) 機車輪胎胎紋厚度檢測活動，可增加煞車力檢測，並與機車行合作。
- (11) 訪談學生中，針對各項宣教活動參與的人次較少，建議增加宣教的頻次，並針對騎機車之住校生，或曾有發生事故經驗的學生，建立宣教和輔導機制。
- (12) 建議鼓勵學生社團或交通運輸研究社能增加校內宣教活動，包含赴臨近國中小宣教，讓學生作中學，增加更多交通安全經驗。
- (13) 校園內道路改善，請參考最新增修「行人交通安全設施條例」，考慮行人通行需求量較多路段，設置「行人優先區」，並依條例增設相關減速設施，包含視覺化減速標線等。
- (14) 校內有行人穿越通行需求之路口，應檢討畫設「停」車再開標誌(線)，及行人穿越道，明確劃分路權，要求車輛行經行穿線前，均確實停車再開，確保行人安全。
- (15) 環校道路建議能朝縮減車道方式，標明速限(30公里或以下為宜)，降低行車速率，並劃設明確路面邊線，邊線外即為人行空間，且可考慮劃設人行道標線，人車確實分道，確保校園內行人通行安全。

- (16) 校園週邊道路人行環境改善，有關指南路二段部分，建議鼓勵師生上「全民參與街道改善平台」，提案或附議使其成案、促成主管機關檢討執行，加速人行環境改善。
- (17) 指南路校門口路口建議市府採街角延伸人行道方式，避免斜切路角，縮小路口範圍、調整行穿線位置、減小行人穿越距離。視障聲響號誌喇叭應對正行穿線位置。
- (18) 電動滑板車正進行實驗計畫與評估，由於校內地形特殊，平時又人潮多，宜審慎評估後推行。

(五) 華梵大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

華梵大學位處新北市石碇區華梵路 1 號，對外僅由單一校門進出，主要交通連絡道路為深坑區北深路、文山路及國道五號石碇交流道三條路線，銜接石碇區碇坪路一、二段(市道 106 乙線)再左轉華梵路即達學校。

校園面積計有 30 公頃，區分五明、圖資、蒼萃之安、而時世學、民先、于藝、霓虹世用統理、覺照等教學行政大樓及明月明鏡學生宿舍、停雲小築等 10 棟建築物。校內呈匚字型通道構成主要道路，實施人車分道；校園規劃道路右側劃設汽車停車格及校門口 B1 機車停車場等停車空間，學校計有汽車停車位 240 格、機車停車位 294 格，均能滿足師生需求；學校專車(上學駛入校園)及公車停靠校門口停車場。鄰近學校有石碇國小。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立交通安全教育機動委員會，曾適時反應市區 106 乙線道路不平，促成鋪面重鋪，有利行車安全。由校長擔任主任委員，一、二級主管、教師代表、里長、派出所所長為委員。
- (2) 機車人數僅占 6%，絕大多數學生住校及搭乘公車與專車上下學。
- (3) 大批採購安全帽、雨衣提供讓學生借用。
- (4) 規劃六條學校專車路線，從市區接送師生上下學，減少學生使用機車頻次。
- (5) 666 公車終點直接至校門口一條路線。
- (6) 學生社團至石碇國小交通安全宣導。
- (7) 成立華梵大學交通安全 LINE 群組，曾由轄區員警提供危險路況即時訊息，有利在群組中溝通協調。

- (8) 函請區公所協助清除沿途標誌遮蔽等交通改善。
- (9) 製作機車行車小叮嚀卡片提醒學生、製作事故熱點，交通安全翻翻樂、辦理新生訓練、交通有獎徵答、導師會議、校長有約宣導、校慶邀員警入校宣導。
- (10) 運動健康中心配合辦理CPU、AED、創傷包紮訓練。
- (11) 僑外生社團赴社區進行交通安全宣教，包含原住民社團、石碇國小等，學生作中學，增加交通安全觀念。
- (12) 辦理機車健檢、免費換機油，並鼓勵同學參與。
- (13) 辦理交通安全教育有獎徵答活動，對象包含教職員工生，且有針對結果進行分析。
- (14) 編列大量經費補助公車路線，以促進公共運輸使用，降低事故風險。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 對騎乘機車之族群加強騎乘技術與安全駕駛之訓練，特別是彎路陡坡下坡路段之減速操控。
- (2) 學生反應校園內夜間照明不足，建議在人車有交織之地點，檢討增加照明。
- (3) 學生反應666公車GPS訊號不佳與脫班情事，可以正式向公車公司與交通局反映。
- (4) 近三年共6件學生事故，其中有二件為自撞，宜加強分析原因並據以對在校生宣導。
- (5) 機車機油免費更換活動可延申為機車健檢活動。
- (6) 學生自撞事故比率較高，建議針對騎機車新生，辦理交通安全駕訓和宣教，嚴禁山路右側超車，特別是由大型車右側超車。
- (7) 新生手冊除提供學校交通資訊之外，建議增加沿路易肇事路段或路口，以及安全駕駛技術資訊。
- (8) 可考慮針對新生，利用專車沿路介紹通學環境，及易肇事路段或路口，提醒學生注意。
- (9) 學校附近環境多雨，部分山路會有漏水、落石，建議調查統計經常性地點，並公佈於新生手冊及網站宣導，提供師生參考。

- (10) 校園道路行人動線已有實體人行道，但各路口均缺少行人穿越設施，建議可繪設行人穿越道、停止線，提醒車輛停讓行人。
- (11) 石碇老街警局附近之橋路面窄且彎曲，雙向車流易有衝突(且有違規停車)，宜協調市府單位加強改善與執法。
- (12) 事故分析可再精進，例如針對系所、年級進行分析，期能找出不同族群之宣導重點。
- (13) 校外道路照明時有故障，宜教導師生即時反應，以確保安全。

(六) 慈濟學校財團法人慈濟大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

慈濟大學分為三校區：「校本部中央校區」位於花蓮市中央路三段 701 號，距後火車站約 1.2 公里。「介仁校區」位於花蓮市介仁街 67 號距後火車站約 4 公里。「建國校區」位於花蓮市建國路二段 80 號，距後火車站約 4.5 公里。周邊臨近的學校有四維高中、體育高中、慈大附中小、太昌國小、明廉國小。

學校周遭主要道路為中央路三段、莊敬路、介仁街及建國路。其中以中央路三段、交通流量大，建國路二段巷道多，為學生至花蓮市必經道路。濟慈路為防汛道路，因紅綠燈較少，學生經常利用此道路至慈濟醫院及火車站。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 提供跨校區免費接駁車，減少學生跨校區使用機車頻次，夜間另採九人座大型計程車接駁，確保學生夜間通行安全。
- (2) 策定校園安全文化走廊與交通安全日(週)活動、積極協助推動機車駕訓、全民國防納入交通安全內容、。
- (3) 協調公車入校園直達火車站，轉運部，東大門夜市。
- (4) 輔導違規學生成立交通安全服務社，正向教育體驗回饋。
- (5) 交通安全教育宣教甚為多元，包括班級幹部訓練、宿舍幹部訓練，邀請警察單位、保險業者入校宣教，有助學生使用機車安全。
- (6) 利用校內舊棄自行車重整，成立TCUBike提供學生跨校區使用。

- (7) 交通安全統計分析詳實，能據以找出高風險族群。
- (8) 因應校園特殊環境，彈性執行機車入校管理(中央大道夜間允許行駛)，以確保學生機車通行安全。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 現有「校園安全暨緊急應變委員會」，但對交通安全教育較為缺乏，建議增設「交通安全教育委員會」，並校長擔任主任委員為宜；校內醫療人員可納入委員，並聘請交通隊隊長或派出所所長和里長為顧問，以利業務之推行。
- (2) 校內小汽車停車宜宣導車頭朝外為原則。
- (3) 事故分析完整，惟可再分大學專科部、寒暑假細分，並針對自摔占30%的現象深入探討。
- (4) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，各種公共運輸路線、班次，及相關優惠與申請資訊(如TPASS)，甚至包含學校到各景點、夜市路線規劃，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛均可提供，並製作學校週邊危險路口段的資訊或地圖供學生參考。
- (5) 交通安全宣教目前主要以幹部為主，建議增加新生的交通安全、安全駕駛和校園週邊交通環境，以及易肇事或危險路口的介紹和宣教，讓新生能及早瞭解學校週遭交通環境和適應。
- (6) 建議可考慮學校圍牆退縮或移除，提供建置實體人行空間，並請縣府申請內政部國土署永續提升人行安全計畫」經費，一併改善校園週邊及易肇事路口改善，確保學生通行安全。包括：介仁街通學步道、建國路二段(明義五街至三角市場間)。
- (7) 學生反應：
 - A. 跨校區專車班次及派遣建議依學生課表或增加調性調度機制。
 - B. TCUBike過於老舊和損壞，可加強維修，或可成立學生社團協助整理和維護。
- (8) 事故分析結果顯示特定系所事故數(率)較高，可能是實習或其他活動造成，宜進一步確認並加強輔導、研議相關對策。

(七) 中國文化大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺北市陽明山華岡路 55 號，學校面積：22.974 公頃，海拔約 410 公尺。校內有 703 個汽車停車位、1442 個機車位。校外機車停車場(華岡及雙溪新村側旁空地共有 930 個機車位；學校後門前空地共有 244 個機車位，華岡路公有機車停車位共有 191 個)提供師生臨時停放。鄰近的學校：華岡藝術學校、格致國中、台北歐洲學校、陽明山國小、華興中小學、福田國小。

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，除校內代表外並特別邀請大都會客運代表、志英計程車代表、華國遊覽車代表、轄區派出所所長等。
- (2) 對外籍生進行二次新生交通安全宣導。
- (3) 舉辦多場次社團活動及校外中小學交通安全宣導：友善校園週、PGO 車廠道安講座、有獎徵答、租賃訪視。
- (4) 校園交通服務隊安排每天七人次值勤。
- (5) 製發交安小卡(標示危險熱點與路段、提供緊急聯絡電話)、提供安全帽(全罩+3/4)借用服務
- (6) 開設微學分交通安全相關課程，並在國防教育課程中納入交通安全相關內容。
- (7) 交通安全教育宣導甚為多元，包含友善校園週、新生入班宣導，並辦理線上有獎徵答，提升學生交安觀念。
- (8) 調整上課時間，每日第一堂課自九點開始，錯開尖峰時段車流，並調整期中、期末考時段，以減少學生趕路及交通衝突，確保學生通勤安全。
- (9) 公車進校園，且採動態派遣方式，增加學生使用公共運輸意願。校方很用心和努力在增加專車及接駁車，公共運輸動態派遣方式可納入教材使用。
- (10) 成立交通服務隊，協助上放學及大型活動交通疏導。
- (11) 規劃多項公共運輸服務與路線，包含多線專車、公車(紅5、首都303)入校園，計程車共乘(捷運劍潭站至本校)等，有效促進公共運輸之使用率。

(12) 針對本校交安問題有所分析，並能據以研擬對策，例如調整上課時間、請老師給予學生更多彈性。

(13) 投入大量經費(每年約1,600萬元)補貼專車路線提昇公共運輸使用率。

3. 訪視委員建議改善事項

(1) 交通安全教育委員會可以考慮納入各院院長或代表，並由校長或副校長擔任召集人為適當。

(2) 陽明山地區多風雨，建議主要通道適切規劃風雨走廊。

(3) 目前校園仍以教職員之停車為優先，請考量在爾後校園整體規劃時納入行人步行空間為主，並考量興建集中式之停車場或減少路邊停車空間。

(4) 受訪學生反應共乘計程車之車速快，請留意要求改善。

(5) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸優惠或申請資訊，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及校園內及學校週邊危險路口的資訊或地圖，包含各個往士林、北投的主要道路危險路段及路口，並鼓勵學生學生，儘量使用公共運輸。

(6) 校園內允許車輛自由通行，若無足夠空間規劃人行空間或人車分道，宜考慮規劃「行人優先區」，設立標誌，強調行人能全般通行，行人優先，確保學生安全。

(7) 校園內道路路面邊線應明確劃分車輛通行範圍，邊線外預留行人空間。

(8) 校園內路口及行人穿越道前均應劃設停止線，行人穿越量較多的路口或行人穿越道，並應畫「停」字或豎立「停」標誌，要求車輛臨近時，均應停車再開，確保行人及學生安全。

(9) 校園內停車盡量車頭朝外方式規劃，並以減少路邊停車為原則進行，路邊改為人行空間，確保行人及學生步行安全。

(10) 事故分析再精進：可再針對事故進行統計分析，據以找出特定族群(例如：院系所、年級、時間)之問題，並據以宣教或改善。

(11) 行人動線與環境規劃：校內及聯外(至仰德大道)道路之人行空間及動線可做長期改善之規劃，期能確保行人安全與舒適。

(八) 德明財經科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於台北市內湖區環山路一段56號，校區面積6.2735公頃。鄰近學校為西湖國中、西湖國小、麗山高中、麗山國小、文湖國小、內湖高工。因應特殊需求，學校於中正樓前、綜合大樓及又新樓地下停車場設置無障礙汽機車及幼專用停車位，供持有身障手冊及婦幼者方便停車。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員，並聘請里長、交通組長擔任顧問，建立良好溝通管道，對週邊交通環境改善助益良多；每學期召開期初及期末檢討會。
- (2) 校門口爭取設置行人專用時相，以保障行人通行安全。
- (3) 在生輔組及校安中心設置「交通安全情境走廊」加強宣導效果。
- (4) 提供住宿西門町宿舍之外籍生TPASS補助經費為一特色。有效提昇公共運輸使用率，降低外籍生交通事故風險
- (5) 學生請假系統建置「學務長小叮嚀」，在學生請假時進行交安宣導。
- (6) 提供20頂四分之三罩型安全帽供學生臨時借用。
- (7) 製作交通安全宣導卡供新生之利用、在進修部進行兩場交通安全專題講座。
- (8) 指派各班副班長為「交安小尖兵」，並於LINE群組公布。
- (9) 交通安全教育宣導甚為多元，包含：邀請轄區分局長入校宣教、華豐駕訓班蒞校安駕宣導、監理站大型車視線盲點等宣教，也利用班會、活力、健康、智慧王活動宣教，並辦理交安四格漫畫徵選競賽，提升學生交安觀念。導師輔導知能研習、學務週報、公播電視、學務處網頁、LINE班群。
- (10) 校園週遭行人步行空間與動線佳，有助公共運輸使用與提昇交通安全。

(九) 宏國學校財團法人宏國德霖科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學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，校地總面積近 14 公頃。周邊環境綠地面積廣大，緊鄰市地重劃區域旁，可遠眺太極嶺、五城山外，板橋、土城繁景盡收眼底。方圓 5 公里內範圍內國道三號(北二高)高速公路土城交流道近在咫尺，附近有捷運海山站、土城站公車總站，多輛公車路線接踵發班行經本校，南來北往交通便捷。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定訂定「交通安全教育委員會設置辦法」，並由校長擔任主任委員，定期召開委員會議，研討交通安全教育各項活動、安全措施及設施改善等相關問題。
- (2) 檢討青雲路校門口周邊危險路段，並與新北市交通局會勘，增設彎道標誌與「停」字標線，以確保學生行的安全。
- (3) 聘請清水派出所所長、青和里里長、青化里里長等，擔任交通安全教育委員，主動參加土城分局治安會報，與外部單位建立交通安全維護夥伴關係，對校園周邊通學環境之安全，具有正面效益。
- (4) 利用新生入學輔導、班級幹部講習、全民國防教育、班會、週會及校慶等時機，辦利交通安全教育宣導活動。
- (5) 透過各班級學務通訊、新生入學手冊、萊爾富電視牆、LED跑馬燈等，提供交通安全教育宣導即時資訊與交通安全警語。
- (6) 在學務處 校安中心 交通安全教育網頁上，提供交通安全教育宣導相關資料，例如：大專校院學生安全駕駛知能宣導課程、大專校院學生安全駕駛知能微課程、好站連結(例如公用資源：168交通安全入口網等、東南科技大學等其他學校資源)等資訊。
- (7) 路燈羅馬旗、重要路口等吊掛交通安全標語，針對外籍生部分亦能加入越南語交通安全標語等。
- (8) 藉由導師發展中心LINE平台群組，即時轉發「注意別人的不注意，小心別人的不小心」防衛駕駛、機車安駕補助等相關交通安全宣導訊息。
- (9) 聘請土城分局交通組蒞校宣導騎乘「微型電動二輪車」應遵守之交通規則。
- (10) 成立交通服務社與雲崗服務隊等，使學生在執行交通指揮與社區幼兒宣教活動中，實際學習相關交通安全常識。

- (11) 利用Google表單管考導師轉發交通安全教育宣導訊息是否有落實情形，同時據此作為教師評鑑的項目之一，確實可激勵導師落實轉發訊息。
- (12) 自109年起提供校園內接駁公車(07:30~10:00)，可提升學生搭乘公車意願，減少騎乘機車到校。
- (13) 宣導小客車停車車頭朝外。
- (14) 違規取締：貼單、記過、鎖車、不罰錢，不發給停車證。
- (15) 教學區禁止車輛通行，減少人車衝突，確保學生安全。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 校內所設置減速丘頂面之黃色斜紋線(現況為右上左下)，未來更新標線時，可修訂為(依行車方向)自左上往右下傾斜45度之黃色斜紋線，以符合《道路交通標誌標線號誌設置規則》之規定。
- (2) 可以先藉由國土署所辦理的全民參與街道改善平臺，透過民眾自主提案及票選，找出需要改善的人行道。再運用外部資源(里長、區公所、民意代表、議員、交通局等相關單位)，協助檢視診斷校園門口周邊行人空間動線規劃等問題，彼此凝聚共識並共同會勘找出適當改善方案，主動向市政府或區公所爭取「永續提升人行安全計畫」之經費挹注改善方案，打造校園門口更安全且友善的通行空間，以減少事故發生。
- (3) 可持續將外聘講座宣導簡報等資料置於網頁上，並充分傳達導師與學生知曉網站可用資源，強化交通安全教育宣導之管道。
- (4) 繼續針對校園內經常發生事故的肇事原因(例如因速度過快與鋪面不平整可能的潛在因素)與校門口常見違規行為等，提出防範事故發生之安全用路行為，強化學生風險意識。
- (5) 可考慮提供安全帽給學生借用。
- (6) 宜宣導小客車停車時車頭朝外，以利緊急狀況逃生，以及增進行人安全。
- (7) 學校食堂供餐如能提升品質，應可減少學生點買外送，校方亦可規劃考慮管制外送機車入校或提貨點。
- (8) 交通事故分析建議能針對年級、科系、班級、外籍生、實習、打工族群，並採用比率的方式進行統計，鑑別高風險族群加強宣導，增加交通安全、機車防禦駕駛的觀念。
- (9) 外籍生的交通安全宣教應針對無照駕駛、違規處罰金額和嚴重性，遏止學生違規。

- (10) 校內行人穿越道的上游均應畫設停止線，甚至在行人通行量較大的行穿線，可考慮增畫「停」字標線，規範車輛停車再開，確保行人通行安全。
- (11) 下坡彎道處的行人穿越道建議移往直線路段，並可考慮設置減速平台，降低車輛進入彎道和下坡的速度。
- (12) 校門口至青雲路間之路段，建議持續向市府申請「內政部國土署永續提升人行安全計畫」經費，設置人行友善通行環境，至少應達到青雲路上公車站牌，都應有連貫的人行環境，包含騎樓打通。或可請市府協助規劃「行人優先區」，降低行車速限，確保學生進出校園安全。

(十) 醒吾學校財團法人醒吾科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位置為新北市林口區粉寮路一段 101 號，校舍面積：62,311 平方公尺，校內停車空間：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：林口國小(距離 1.2 公里)、林口國中(距離 2.8 公里)、佳林口國中(距離 1.7 公里)、醒吾高中(同校區)、林口高中(距離 1.8 公里)、臺灣師範大學林口校區(距離 1.7 公里)、黎明技術學院(距離 4.2 公里)。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會以校長為主任委員，一級主管、系主任、學生會長為委員，並聘派出所長、里長為顧問，學校與社區互動和關係良好。
- (2) 學生申辦機車停車證時，提供學生領取「機車防禦駕駛手冊」，或掃QR code 下載，提供學生安全駕訓觀念。
- (3) 規劃四條免費公車路線，便利學生上放學，減少學生使用機車，師生反應良好。
- (4) 執行校內違規取締(貼單、鎖車)。
- (5) 舉辦交通法規大會考。
- (6) 學校訂有「交通安全教育管制表」排定宣教時程，包含寒假前發放交通安全宣教，其他活動非常的多元，包括：新生訓練、友善校園週、學生關懷卡、交安宣導週、班會等加強交通安全教育宣教。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 宣導校內小客車停車時車頭朝外，以利行人安全與緊急狀況時逃生順利。
- (2) 請加強宣導機車照後鏡勿摘除或改裝。
- (3) 事故分析可加強以系所、年級、班級為對象，用多年事故資料，釐清高風險群組，並據以研擬因應對策。
- (4) 可以輔導學生成立交通安全相關社團，協助推動交安業務，並培養未來社會人才。
- (5) 目前宣教的方式主要以講座和校內校安或教師為主，建議可藉由外部，如警察局交通隊、監理站或安全駕訓單位的合作，入校甚至入班宣教或實際演練，提升學生交通安全觀念或技能。
- (6) 歷年學生發生嚴重的事故案件建議製作案例教材，提供教師宣教及學生參考，特別針對事故的地點，提醒學生行經時注意。
- (7) 校內有畫設行人穿越道的上游，均應畫設停止線，甚至在行人通行量較大的行穿線，可考慮畫「停」標字，規範車輛停車再開，確保行人通行安全。
- (8) 沿建築物旁畫設之人行空間應採人行道標線(綠色標線型人行道)為宜，而非用(現行)行人穿越道枕木紋；建議後續路面重鋪時改善。
- (9) 校園內汽車停車及人車混流情形嚴重，校門口車輛管制採車牌辨識方式，以利進出人員管制，並確保車輛依規定停放。
- (10) 校門口粉寮路口，西側行穿線可考慮移除，東側行穿線行人號誌可於機車左轉時相時同亮，出校門右轉燈亦可同亮，避免人車衝突，並利號誌時制計畫設計。
- (11) 學生提議機車停車場設置頂棚，可考慮洽相關廠商合作，採太陽能板架設，以減少建置成本。

(十一) 南亞科技學校財團法人南亞技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

南亞科技學院是一所位於桃園市中壢區中山東路三段 414 號的私立學院。鄰近內壢火車站、桃園市中壢區普仁國民小學(地址：桃園市中壢區中

山東路二段 425 號)、桃園市中壢區富台國民小學(地址：桃園市中壢區中山東路三段 369 號)、中華民國陸軍專科學校(地址：桃園市中壢區龍東路 750 號)等，周邊交通流量大。

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，相關一級主管、學生會長為委員並聘請鄰近三里長、轄區派出所長、消防局龍崗分隊為顧問。
- (2) 由 ROTC 學生組成校園安全巡守隊，協助交通安全之維護。
- (3) 透過新生訓練、自治幹部座談、住宿生校外賃居生座談會，進行交通安全宣導。
- (4) 輔導學生社團至嘉盛國小進行交通安全宣導。
- (5) 在學校後門路段，校地內縮增加車道與(綠色)行人空間，並在原網球場增闢機車停車場。
- (6) 成立校園安全巡守隊、生存遊戲社、路跑社(交安相關社團並赴國小辦理活動)。
- (7) 邀請交通警察大隊、太子駕訓班來校宣教交通安全。
- (8) 針對外籍生進行交通安全宣教，並聘請翻譯同步進行，有效發揮宣教效果。
- (9) 機械系老師在風險評估課程，有效融入教學，推估發生交通事故風險，藉以強化學生交通安全及知能。
- (10) 校園內實施人車分道，入校門有實體人行道與人行道標線。
- (11) 學校校園退縮，提升校園週邊人行環境，並規劃興建立體停車場，對改善校園安全與交通有很大助益。
- (12) 善用外部資源，聘請校外人任(里長、派出所主管等)協助進行交安工作。
- (13) 教職員對於大學生駕訓輔助有所瞭解。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會，可以增加各院主管或代表為當然委員，協助交通安全教育與宣導。

- (2) 學生對學校附近之事故熱點欠熟悉，建議此部份之宣導可以加強。
- (3) 前校門右側之人行道在出入口有緣石阻隔造成不連續，建議拆除以符合無障礙空間。
- (4) 校內機車停車空間可以加繪停車格線，以利停車秩序且提升效率。
- (5) 校門口車道路面分向標線，應改正為雙黃線以符合法規。
- (6) 抽樣檢視機車停車棚發現三部機車無照後鏡，宜全面宣導改正。
- (7) 請宣導小客車停車時車頭朝外，以利行人安全與緊急情況時逃生。
- (8) 可考慮輔導校內成立交通安全相關社團。
- (9) 請特別加強修進部學生的疲勞駕駛危害宣導。
- (10) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸優惠或申請資訊，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖，並鼓勵學生(特別是外縣市)學生，儘量使用公共運輸。
- (11) 提升學生交通安全除減少學生使用機車之外，也應提升學生的安全駕駛技能，建議可考慮向國防部爭取是否專案補助機車安全駕訓經費，確保學生安全，使國家投資人才有保障。
- (12) 機車健檢可妥由機械系車輛工程組的學生成立機車健檢小組，在新生訓練或學校活動的時機，為學生進行機車健檢和簡易維修。
- (13) 細部事故分析可據以找出高風險族群，再深入了解其問題並研議對策，以期減低事故風險。
- (14) 學校開始招收外籍生，宜特別注意外籍生之交安宣導與教育，尤其需注意外籍生之特定交安問題。

(十二) 國立勤益科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於大台中市太平區，校區面積約 32 餘公頃。緊鄰 803 醫院、坪林森林公園。除了住宿學生約 1,200 人外，其他學生上、放學交通方式以騎乘機車、步行為主，搭乘公共運輸工具次之，騎腳踏車再次之。校區緊臨火車站舊市中心，省道台 3 號及台 74 號快速道路發達，交通便利。藝文中心、坪林森林公園、太平區圖書館、戶政事務所、衛生所等生活機能完善。

主要出入口為大門、東側門及西側門。東側門為行人專用通道，禁止汽機車進入。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 校長為交通安全教育委員會的主任委員，一級主管、學生為委員。
- (2) 全民國防教育為必修課程，且至少有4小時的交通安全教育宣教。
- (3) 自製校園周遭事故熱點影片與動畫。
- (4) 每一班設有交通安全教育種子學員，擔任交安資訊傳遞介面。
- (5) 學校拍攝校園週邊易肇事路口影片，並於宣教時撥放。
- (6) 交通安全宣教非常的多元，包含：新生入班宣導、訂定交通安全月、機車低速平衡競賽、校園安全嘉年華（邀請消防局、衛生局協辦），辦理大客車盲點及酒駕模擬體驗、「與校長有約」、友善校園週、等。
- (7) 針對高風險與違規學生實施勸導，並要求撰寫心得感言。
- (8) 輔導學生成立機車研究社，協助交通安全宣導事宜。
- (9) 針對國際生安排道安宣導工作。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議邀請里長、交通隊警員擔任交通安全教育委員會委員或顧問。
- (2) 可以在重要時間點（選課、請假、申辦停車証），作交通安全的置入性行銷。
- (3) 宣導校內小客車停車時車頭朝外，以利行人安全與緊急狀況時逃生。
- (4) 事故分析可再依：年級、院系所、班級、住宿生、進修部、外籍生等，作進一步統計並據以研擬對應之改善策略。
- (5) 協助或支援學生會整合返鄉學生專車，以提升使用率。
- (6) 交通安全教育委員會，建議邀請警察分局交通組、派出所長和里長擔任顧問。
- (7) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸路線、班次，及相關優惠或申請資訊，甚至包含學校到各主要城市或景點路線規劃，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口段的資訊或地圖。

- (8) 針對歷年嚴重交通事故案件及地點，製作成案例，並加強宣教；易肇事地點分佈可以斑點圖呈現，例如136縣道長龍路中埔二號橋彎道處，反覆提醒學生，避免事故再次發生。
- (9) 校內有畫設行人穿越道的上游均應畫設停止線，甚至在行人通行量較大的行穿線，可考慮畫「停」標字或插設標誌，規範車輛停車再開，確保行人通行安全。
- (10) 校園環校道路部分未設置人行道，長期應規劃建置，在校園內禁行機車，調整汽車停車空間；路側宜規劃自行車空間，確保人車分道。
- (11) 學生建議事項：
 - A. 西側間機車出口轉角處，應加設出車警示燈，避免與行人產生碰撞。
 - B. 勤益學舍地下停車場上坡轉彎處經常積水打滑，易發生事故，建議檢查排水及改善鋪面，防止打滑。
 - C. 教室週邊道路常有改裝汽機車或拆除消音器車輛行經造成噪音，建議設噪音取締照相。
 - D. 校園停車場中正路、柳豐路的鋪面改善。

(十三) 亞洲大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺中市霧峰區，土地面積 267,069 平方公尺。校內停車空間：機車停車格約 3,000 格、汽車停車位 428 個。未提供校車接駁服務。交通繁忙時段，柳豐路(體育館行人穿越道)有學校保全人員、光復國中(小)交通導護執行交管工作。柳豐路(中 101-1 鄉道)：路寬約 8 公尺、雙向 2 線道，係連接福新路與中正路之主要道路，為學校師生進出校區主要使用道路，小客車與機車停車場均設置於本路段；另雙向設有亞洲驛站(公車站)提供公車停靠。部份路段道路兩側設有人行步道。柳豐路自學校第一機車停車場出入口起至第四機車停車場出入口止全線劃設紅線禁止車輛停放。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會組織完整，由校長擔任主任委員，邀請警察分局長、派出所長與里長擔任顧問。

- (2) 交通安全教育委員會組織完整，由校長擔任主任委員，邀請警察分局長、派出所長與里長擔任顧問。
- (3) 開設國防課程交通安全教育微學分，建議加強鼓勵同學選修。
- (4) 辦理外籍生專場交通安全宣導。
- (5) 機車安駕駕訓：邀請Honda重機訓練。
- (6) 安排胖卡餐車入校供餐，減少學生外出。
- (7) 校園內多數都有人行道及無障礙設施，也積極改善公車站候車的空間。
- (8) 積極投入校園周邊交通環境改善工作。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 申請機車停車時宜建檔管理，並適時納入機車駕訓補助之宣導。
- (2) 校內宣導小客車停車時車頭宜朝外。
- (3) 可利用關鍵時間點將交通安全宣導做置入行銷：申請機車停車證、網路請假。
- (4) 事故分析可再細分：院、系所、年級，並據以作針對性地宣教。
- (5) 實習學生的交通方式(運具)宜有掌握，並須加強關心。
- (6) 交通事故分析建議能針對年級、院系所、班級進行統計，針對高風險科系或班級，打工或實習學生等加強宣導，特別能在實習前的講習，增加交通安全、機車防禦駕駛的觀念。
- (7) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸路線、班次，及相關優惠或申請資訊，甚至包含學校到各主要城市或景點路線規劃，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，提供家長和學生參考，並鼓勵學生使用公共運輸和不買機車的理由。
- (8) 可善用社團入社區服務活動，納入用國中小學童宣導交通安全教育，讓本校學生能作中學。
- (9) 建議向市府爭取「內政部國土署永續提升人行安全計畫」經費，針對柳豐路沿線人行環境進行整體改善，學校週邊植栽改為人行道，並一併改善各個汽機車出入口道路幾何配置，提昇人車安全。

- (10) 校內有畫設行人穿越道的上游均應畫設停止線，甚至在行人通行量較大的行穿線，可考慮畫「停」標字，規範車輛停車再開，確保行人通行安全。
- (11) 機車停車場建議改善鋪面，並建立管理機制，採登記制，進出管制，以利掌握停車秩序。
- (12) 學生反映：美術館周圍人行道路、校園停車場中正路、柳豐路的鋪面不整，建議檢視並修補。

(十四) 輔英科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於高雄市大寮區進學路 151 號，校地面積 17.27 公頃。校內機車停車場 2 處，約有 3,000 個停車位；汽車專用停車場 2 處以及大樓四周，約有 150 個停車位；腳踏車停車場 1 處於校門口，約有 50 停車位。鄰近學校計有高雄中山工商、高英工商等。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 利用各班公佈欄、大門、明顯空間通道張貼交通安全海報與教育走廊。
- (2) 利用新生營進行交通安全宣導及大車盲點宣導，機車強制險及林園分局交通組蒞校宣導。
- (3) 利用道安社服務隊協助管制，及在校園內進行人車分道管制
- (4) 加強肇事熱點在網站宣導。
- (5) 校園出入口機車道以交通桿進行出入分隔。
- (6) 建置公車入校園之停車候車空間、及校內空間之擴大。
- (7) 交通安全宣導多元，邀請監理站人員入校宣導。
- (8) 公車進校園，學校也積極改善公車候車空間，保障學生候車安全。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 依規定應成立交通安全教育委員會，建議學校研提組織規程或辦法，再依委員會擬定工作計畫。目前是由校務會議、行政會議、校園安全會議來執行相關安全計畫；亦即目前無設置交通安全教育委員會。

- (2) 近三學年有6件A1事故，多發生在1與3年級，建議對此深入分析其原因，並加強宣導。
- (3) 在校門口與機車出入口處劃分幹支線，可以增設停讓標誌或設置車牌辨識系統。
- (4) 校園內道路有許多路幅過寬，可劃設行車分向線，以規範行車方向及同時畫設道路邊線。
- (5) 宣導校內停車場之小客車停車時車頭朝外，以利行人安全與緊急狀況時逃生。
- (6) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸路線、班次，及相關優惠或申請資訊，甚至包含學校到各主要城市或景點路線規劃，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，提供家長和學生參考，並鼓勵學生使用公共運輸，和不買機車的理由。
- (7) 針對學生事故案例，特別是死亡案件，應建立教案，提供導師即時宣教，不必等到導師會議再宣教。
- (8) 校園內道路標誌、標線應整理規劃；行人穿越道線的上游依法規應畫設停止線、各道路應劃設路面邊線、較寬的路段應劃設分向線，縮減車道寬度、降低行車速限。標誌也應符合法規設置。
- (9) 校門口車輛進出，包含機車出入口，建議設置車牌辨識柵欄，管制車輛進入，並能降低車輛率速，避免事故發生。
- (10) 機車出入口週邊標線應劃分路權，機車出校園道路後應停車再開，再駛出道路。
- (11) 持續向市政府與鄉公所爭取「內政部國土署永續提升人行安全計畫」經費，針對校門口進學路週邊人行環境，進行整體改善。

(十五) 大華學校財團法人敏實科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校地址：新竹縣芎林鄉大華路 1 號，可經國道 3 號高速公路竹林交流道、台 68 快速公路芎林交流道及 120 縣道經文德路接文山路，於鄧雨賢紀念公園前行 400 公尺處左轉抵達校門前椰林大道。鄰近學校為芎林國民小學。學校總面積約為 15 公頃，全校含校門附近規劃汽、機車與腳踏車停車位共計 705 個。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 成立交通安全教育員會，由校長擔任主任委員，委員有各學院長及交通隊長，村長、分駐所長擔任顧問，並有交通安全教育實施計畫、落實執行。
- (2) 擬定113年交通安全教育工作管制表中有十三項工作項目。
- (3) 邀請新竹安全駕駛中心來校協助機車安駕課程與實際操作。
- (4) 針對外籍生擴大辦理交通安全教育宣導及交通安全常識有獎徵答。
- (5) 長假前、寒暑假前在校網站公告及寄發家長聯繫函，加強假期交通安全宣導教育。
- (6) 加強查察及輔導登記無照駕駛學生以提升行的安全，並對無照騎車者進行違規輔導再教育。
- (7) 113學年度舉辦「交通安全教育」創意壁報與四格漫畫比賽評選活動。
- (8) 洽請縣政府協助與YouBike合作(六月啟用)在校區開設站點。
- (9) 交通宣導：班會、新生定向，通識課(全民國防)、班級LINE群組、參訪創世基金會、安全帽借用。
- (10) 針對教職員進行交通安全宣教，提供教師交通安全資訊與宣教教材。
- (11) 公車進校園，也與鄉公所合作促成幸福小黃公車，促進公共運輸便利，可有效減少學生使用機車的頻次。
- (12) 志工服務社進入社區協助擦拭反光鏡、標誌，促進社區道路交通安全。
- (13) 提供費用低廉宿舍，鼓勵學生住宿，有望降低學生使用機車頻次。
- (14) 有交通安全服務志工，深入社區進行交安宣教。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學生對新生訓練相關交安宣導內容不太了解，建議注意補強宣導、以增加學生印象。
- (2) 請宣導校內小客車停車時車頭朝外，以利行人安全與緊急狀況時逃生。
- (3) 學生機車停車宜在申請停車證時造冊管理。

- (4) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸優惠或申請資訊，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，特別是提供外文資料，並鼓勵學生使用公共運輸，避免學生無照駕駛。
- (5) 可善用機車研究社協助機車健檢或交安宣導。
- (6) 針對學生事故案例建立教案，提供導師即時宣教。
- (7) 校園內有行人穿越道線的上游依法規應畫設停止線。
- (8) 大華、文山路交岔路口的橋面上無任何標線指示，建議函文公所或縣府協助補繪路面邊線與分向標線，縮減車道寬度，以規範行車及車速。
- (9) 學生對校安緊急連絡電話號碼所知有限，宜多加宣導或可請學生直接輸入在個人手機。
- (10) 事故分析可再精進，尤其針對身份別（例如科系、年級、外籍生、班別）進行細部分析，並據以研議相關對策。
- (11) 外籍生比例甚高，宜針對此族群分析交通安全問題，並研議特定宣教與改善策略。
- (12) 學生反應停車場出入口路面不平整且有砂石，建議適時整修，並廣泛提醒學生多加注意。

(十六) 明新學校財團法人明新科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

明新科技大學於民國 55 年 3 月 1 日以工專立案，設有五年制機械、土木、工業管理三科。86 年 7 月，奉核准改制為「明新技術學院」並附設專科部。91 年 8 月，核准升格為「明新科技大學」，108 年 3 月更名為「明新學校財團法人明新科技大學」。111 年 10 月核准通過「半導體科技博士學位學程」。目前共有 6 個學院、21 個科系、師培中心、半導體博士學位學程。是一個全方位培育「跨域整合、務實創新與全人學習」專業人才之一流產業大學。位於新竹縣新豐鄉省道台一線旁，附近有新豐火車站。

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及相關主管、學生代表、派出所員警擔任委員。

- (2) 在國際專班作進班宣導，協助外籍學生強化交安意識。
- (3) 藉由每週班代、導師E週報、宣導交安法規。
- (4) 在學生查閱個人資訊其中就有一頁校安電子報宣導，一學期並發行四次。
- (5) 112、113學年安排新竹安駕中心入校進行機車交通安全技術與交安宣導。
- (6) 111年5月2日起竹北市公所每日有3班市民免費公車提供明新科大至竹北市區。
- (7) 機械系邱正豪教授等在通識學程開設「安全防禦駕駛理論與實務」為學校特色之一。
- (8) 其他活動多元：提供安全帽借用、U-bike站、學生關懷小卡、校長有約時間、有獎徵答、重機安全研究社、交通服務社。
- (9) 持續利用外部資源(內政部、鄉公所等)改善校園週遭之交安環境(例如：人行道)。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 113 學年半導體學程院電機系有 29 人次、工程學院有 11 人次、進修部 27 人次事故，明顯相對人次較高，應宜進一步分析其原因並提出改善對策。
- (2) 建議校內具有交通工程背景教師，可以多善用，邀請協助指導交通安全業務。
- (3) 建議學校可以配合當前政府政策，圍牆退縮並由政府補助經費，新建人行步道。
- (4) 學生反映：校內減速丘太多太滑，操場後方機車停車場、宿舍區小客車停車場道路、停車位不平且容易積水，請檢視。
- (5) 請持續宣導小客車停車時車頭朝外，以利行人安全，並有利於緊急狀況逃生。
- (6) 可利用學生請假、申請停車證時置入性行銷，加入交通安全宣導。
- (7) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種區域公共運輸優惠或申請資訊、機車駕訓補助訊息、機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖(包含外文版本供外籍生使用)，提供家長及學生審視，並鼓勵學生，儘量使用公共運輸。

- (8) 可善用機車研究社協助機車健檢或交安宣導。
- (9) 校園內行人穿越道線的上游依法規應畫設停止線，且距離行穿線 2 公尺。
- (10) 學生機車通道減速丘建議改為鋪面型，避免機車打滑，也不宜太高，避免車損。
- (11) 明新街後校門側建議配合縣府規劃，採學校圍牆退縮方式，建置環校人行設施，除可提供學生安全通行環境，也可降低校門口視線死角，圍牆改採植栽圍籬方式，也可美化校園。
- (12) 校內標線可再全面檢視，於適當時機一併改善以符合設置規則。
- (13) 事故分析可再加以考量各系所人數，計算事故率，藉以找出高風險族群，並據以擬訂改善策略。
- (14) 公共自行車(YouBike)之使用宜特別注意其動線，確保學生能安全使用該運具。
- (15) 外籍生特性及使用運具與本地生可能不同，宜針對外籍生事故與狀況進行分析，並以進行交安宣教及改善。

(十七) 建國科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於彰化縣彰化市，國道一號與國道三號高速公路亦在彰化市交會，居高鐵台中站與彰化站之間，交通網路四通八達，對於師生之交通非常便利，乃形成學校之特色；火車站至學校約 2 公里，彰化交流道至學校約 2.5 公里，台 74 線快官交流道至學校約 8.5 公里。學校面積：97,627 平方公尺。鄰近學校有：彰師大寶山分校、彰化高商、彰化高中、彰興國中、南郭國小。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會以學務長為主任委員，軍訓主任為副主委，另聘專業人士為顧問。(創世基金會，脊髓損傷協會)
- (2) 全民國防教育列為必修課程，且至少有包含 4 小時的交通安全教育宣教。
- (3) 每一個班設有交通安全教育種子學員，負責擔任交安資訊傳遞。

- (4) 交通安全宣教非常的多元，包含：新生入班宣導、訂定交通安全月、機車低速平衡競賽、校園安全嘉年華、有獎徵答、事故同學經驗分享、校慶超跑(了解高科技車輛設計)，辦理大客車盲點及酒駕模擬體驗等。
- (5) 有交通服務隊並進行訓練，以協助交安相關事宜。
- (6) 成立「交通教育推動小組」，聘請外部委員(警察、里長、家長)為顧問。
- (7) 有班週會制度以供宣導交安相關事誼。
- (8) 安排光陽機車蒞校宣導安全駕駛。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員為宜。各一級主管或院長、系主任擔任委員。
- (2) 請宣導推行校內小客車停車時車頭朝外，以利行人安全與緊急狀況時逃生。
- (3) 機車停車納入管理為宜。
- (4) 校內前導機車(工讀生)未戴安全帽應改進，停車場內發現多輛機車拆除照後鏡，應勸導補正。
- (5) 交通事故分析建議能針對年級、科系、班級、外籍生、實習、打工族群，並採用比率的方式進行統計，鑑別高風險科系或班級加強宣導，增加交通安全、機車防禦駕駛的觀念。
- (6) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議提供各種公共運輸路線、班次，及相關優惠或申請資訊，甚至包含學校到各主要城市或景點路線規劃、機車駕訓補助訊息、機車安全防禦駕駛，以及學校週邊危險路口段的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，提供家長和學生參考，並鼓勵學生使用公共運輸和不買機車的理由。
- (7) 校內有畫設行人穿越道的上游均應畫設停止線，甚至在行人通行量較大的行穿線，可考慮畫「停」標字，規範車輛停車再開，確保行人通行安全。
- (8) 校園環校道路均設有人行道，但因為植栽的問題，造成部分人行空間不連貫，建議可考慮沿線畫設路面邊線，規劃行車空間，車道寬度以3.5公尺以下為宜，路側則可規畫為停車和人行空間，確保人行空間連貫。

- (9) 校園週邊道路大學路介壽路108巷2弄路口，道路的配置和號誌燈位置不當，以及大學路介壽北路路口，無交通管制或人行設置，建議向縣府反應，作整體改善，或請縣府與市公所爭取「內政部國土署永續提升人行安全計畫」經費，針對學校週邊人行環境，進行整體改善，包含體育場到介壽北路間的人行環境，及各個路口的道路幾何，交通管制設施，進行整體改善，確保行車及行人安全。
- (10) 假日公車較少，造成假日班學生搭車的不便，學校可以統計假日的使用需求，適度向縣府反應加開班次或無障礙公車。
- (11) 事故統計可再精進，例如考量分群統計，(年級、科系別、外籍等)，並考慮分群人數，計算事故率，針對特定族群的問題，進行宣導或改善。
- (12) 外籍生比例高，事故數也不少，宜針對外籍生的交通安全問題進行深入探討與改善。

(十八) 南開科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校地處南投縣草屯鎮，校地面積 9,202 平方公尺(約 9.2 公頃)；位於南投縣草屯鎮富察里台 14 縣省道上，通往熱門風景區及中部東西橫貫公路重要出入道路，從草屯鎮市區往埔里方向約 1 公里路程。主要交通道路：臨近中投快速道路(約 2 公里)、3 號國道草屯交流道(約 2.3 公里)等；學生搭乘往台中及埔里方向公車極為方便。鄰近有富功國民小學及旭光高級中學分別位於左右兩側，手工藝陳列館、台灣演藝坊等公共場所亦分佈其間，形成廣大文教及極具地方文化特色的參訪區域。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，一級主管、交通隊代表為委員。
- (2) 交安宣導：導師研究、新生入學、。
- (3) 安排108公車、彰化客運由南開校區發車。
- (4) 大二、大三、大四沒有安排早上八點的課。
- (5) 交通安全宣教非常的多元，包括：新生訓練、班長群組、班會、班級幹部與校長有約、外籍生聚會、安全帽借用；宏佳騰廠商入校進行安全駕訓，也邀請轄區交通隊組長入校宣講和指導。

- (6) 與成功駕訓班合作，鼓勵學生參與機車駕駛訓練。
- (7) 製作校園週邊危險地圖。
- (8) 公車進校園，路線包含進草屯市區和台中市區，便利學生搭乘公車。
- (9) 機車禁入校園，減少人車衝突。
- (10) 開設交通安全課程(包含南開專班，以推廣交安教育)。
- (11) 有班週會與導師系統協助進行交通安全宣導。
- (12) 輔導外籍生進行汽、機車考照。
- (13) 機車考照受訓補助政策宣導有效，多數學生知曉。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 可以多利用外在資源，可邀請里長、民意代表擔任交通安全教育委員會委員。
- (2) 宣導校內小客車停車時車頭朝外，並說明原因(提升行人安全、緊急狀況的迅速逃生)。
- (3) 交通事故分析可以針對年級、科系、班級、外籍生、實習、打工族群等，並採用比率的方式進行統計，鑑別出高風險科系或班級等，再加強宣導，增加交通安全、機車防禦駕駛的觀念。
- (4) 校園週邊危險路口及公共運輸優惠措施，學生多數不清楚，建議新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，各種公共運輸路線、班次，及相關優惠與申請資訊(如TPASS)，甚至包含學校到各主要城市或景點路線規劃，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口段的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，提供家長和學生參考，並鼓勵學生使用公共運輸和不買機車的理由。
- (5) 機車雖未能入校園，但僅使用圍牆外公用空間停放，學校並未提供機車停車場地，無法有效管理，並造成校外交通問題，長期宜規劃校內機車停車空間，勿將機車問題外部化。
- (6) 學校大門口兩側路側機車停車場，建議結合鄰近學校，請縣府或公所申請「內政部國土署永續提升人行安全計畫」經費，針對學校週邊人行環境，進行整體改善，包含旭光高中到富功國小間的人行環境，及各個路口的道路幾何，交通管制設施，進行整體改善，確保行車及行人安全。

- (7) 校門口右側(西側)行穿線建議移除，並將行人時相與車行時相分離，行人可利用主線左轉時相穿越道路，以減少人車衝突，並增加行人穿越的綠燈時間。
- (8) 提供借用之安全帽可採用較安全的四分之三罩式。
- (9) 學生對校方繪製之危險地圖與交通安全課程所知有限，建議再提高宣教強度。
- (10) 學生反應：側門機車停車位不足、校門口穿越對向行人號誌秒數過低，特定時段(上下學、中午)有改善需求。

(十九) 國立中正大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於嘉義縣民雄鄉大學路 168 號，校區面積約 132 公頃，校園大門臨 24 米寬的大學路，上行接三興國小，下行往台 1 線接東榮國小，西北側門 南華路右轉緊鄰南華大學。學生人數：學士班 6,619 人、碩士班 2,908 人、碩士在職專班、1,468 人、博士班 558 人，合計 11,553 人。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 訂設交通安全教育委員會由學務長擔任主任委員，導師、派出所所長、學生代表為委員。
- (2) 整理校園週邊危險路段計10處，資料準備充足，並有相關改善措施。
- (3) 112年進行校園照明改善工程、113年進行燈具修繕，投資提升夜間照明以利行駛安全。
- (4) 藉由學生安全通報，提醒師生校外鄰近範圍的施工地點。
- (5) 縮製校園交通風險地圖計11處高風險路口並公告。
- (6) 辦理年度交通安全線上有獎徵答。
- (7) 推動學生證印製聯絡服務電話與要求新生將緊急電話號碼輸入手機電話簿。
- (8) 推動社區交通安全教育到北興國中、大林國中進行交通安全宣導。
- (9) 公車入校園，計106、7306、7309三線公車進校園及7005統聯客運入校。
- (10) 校園設置公共自行車租賃系統、計程車共乘網站、共享汽車，校內公車站牌智慧化。

- (11) 進行外籍生交通安全與犯罪防治宣導。
- (12) 聯合鄰近南華大學，與國泰產險公司合作，繪製風險地圖。
- (13) 單車免費檢查。
- (14) 交通安全教育宣導甚為多元，包含邀請網紅入校講授安全及防禦駕駛觀念，學生印象深刻，有效發揮宣導成效。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會由學務長擔任主任委員，建議提升層級，由校長或副校長擔任主任委員比較適當。
- (2) 對於大量持續成長的微型電動二輪車，要建立管制機制及制訂違規處罰規範；校園內儘量採人車分道方式，明確畫分行人和自行車空間。
- (3) 建議校方可以多舉辦交通安全宣導活動，如機車安全駕駛或大型車之盲點危險活動，以增加學生對風險之認知。
- (4) 面對大門右側之行人步道，缺少無障礙空間的延續，應予改善。
- (5) 請宣導小客車校內停車時車頭朝外。
- (6) 宣導活動可結合有獎徵答、請假系統、停車證申請。
- (7) 新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸優惠或申請資訊、機車駕訓補助訊息、機車安全防禦駕駛，以及學校週邊危險路口的資訊或地圖；特別可以將學校週邊風險地圖的VR網站提供給家長審視參考，並鼓勵學生(特別是外縣市)學生，儘量使用公共運輸。
- (8) 針對微型電動二輪車未戴安全帽、未掛牌等具體違反現行規定，應限制使用或不定期協請交通警察單位取締。
- (9) 校園內路口或停車場，建議都能劃設路權規範的標誌(線)，並設「停」或「讓」，明確規範行車優先順序。
- (10) 校園道路快慢分隔帶(外側安全島)兩旁標線現為黃色，不合法規，應為白色標線，屬分道標線，未來路面重鋪時應予改正。
- (11) 校園內部分路段，如下坡路段，或較窄、連續彎道、無人行道的路段，建議都降速為20公里。
- (12) 校門口穿越道路之行穿線，在中央分隔島處建議增設行人專用號誌燈面；橫跨校門並無任何人行道或穿越設施，也無行人專用號誌，建議向鄉公所反應，一併規劃連貫行人空間。

- (13) 目前校園速限為25km/h，可參考國內近年推動的行人友善區、優先區的作法；如縮減車道寬、配置減速設施等，並據此規劃(電動)二輪車的路徑。
- (14) 學生反應：注意路口及行穿線的照明。
- (15) 校園落葉清掃時間與學生上下課尖峰時段宜錯開。

(二十) 大仁科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校緊臨省道台 27 線，主要道路為維新路，民國 95 年拓寬為 20 米寬四線道，雙向快、慢車道各一。目前學生數為 2583 人，校內住宿生為 714 人，校外賃居生為 413 人；日間、進修部學生汽車停車證申請人數共計 488 人，機車停車證申請人數共計 533 人，其他部份為搭乘公車、家長接送、腳踏車及步行。因校園地處郊區且緊臨省道及國道 3 號屏東交流道(車流量大)，學生主要交通工具多以機車為主(含校內住宿生及校外賃居生)。學生上、放學主要通行路線為校門前維新路段，校車行駛路線有往返屏東市區及高雄市區，公車行路線有往返屏東市區、屏北及高樹地區。校安中心於學生上、放學時段安排校安人員於校門口及第一機車停車場路口實施交管勤務，以維學生交通安全。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 依規定成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員且每學年定期召開會議，並聘請屏東縣警局里港分局轄區派出所所長及村長等擔任校外委員(顧問)。
- (2) 依年度計畫籌措經費支應辦理校內車用道路及停車場整建、維護工程等，以維人車通行安全。
- (3) 於111、112學年度均訂定交通安全月宣導計畫，實施靜態、動態等交安宣教活動，且編列適當預算配合挹注執行。
- (4) 針對新生(含五專)入學輔導研習、導師會議及校外賃居生分別辦理各項交通安全宣導活動。
- (5) 交通安全教育宣導活動多元，包括：酒駕危險體驗、仁人騎士簽名會、機車慢騎競賽、監理站入校3D酒駕模擬體驗、內輪差及視野死角體驗、參訪安養植物人、機車結構及操作方法解說等。

- (6) 建置交通安全教育網站並於學生活動中心大型看板、LED跑馬燈播放提供交通安全相關法規、政策宣導訊息，供全校師生參考瀏覽。
- (7) 藉由LINE導師平台群組，於重要節日、連假前或天候欠佳時，叮嚀提醒同學交通安全注意事項及防禦駕駛要領。
- (8) 於機車停車場、行政大樓及校園醒目處等，懸掛交通安全警語布條和警語看板，提醒學生遵守交通規則。
- (9) 針對外籍生進行交通安全教育宣導。
- (10) 針對A1類事故發生之班級，協請學輔中心入班實施心理輔導，降低其他學生因事故衍生憂傷情緒情況發生。
- (11) 考量學生工讀時間，調整上、放學時間，上學時間延後至08:20、放學時間提早至16:50，避開上、下班尖峰時段人潮，減少交通意外事件發生。
- (12) 投資建置機車車牌辨識系統，有利機車停車管理。
- (13) 拍攝微電影介紹校園週邊環境及注意事項、指導新生安全進出學校。
- (14) 利用教師研習時機，辦理交通安全教育宣導。
- (15) 鼓勵學生有效運用屏東客運(8221、8226)，減少騎乘機車。
- (16) 新生入學輔導及新生入住，由校方提供接駁車服務。
- (17) 與鹽埔鄉公所協調進行校園周邊環境道路之交通工程改善。
- (18) 與警方協調，加強取締校園週邊之交通違規行為。
- (19) 公車進校園，也有接駁車提供學生前往屏東和高雄車站，降低學生騎乘機車頻次。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 未來校內在更新交通管制設施時，宜依據《道路交通標誌標線號誌設置規則》之規定，全面檢視校區內與周邊的各項指示、引導、警告標誌及停車場指示牌、二段式左轉告示牌等相關標誌、標線是否有設置不當之處，並予以修正。
- (2) 繼續宣導停車時車頭朝外之好處(減少倒車與人車碰撞、緊急情況迅速疏散、防止盜竊、減少耗油、車輛電瓶沒電方便臨時充電)，且可於停車場適當位置豎立「停車時車頭請朝外」告示牌強化宣導。

- (3) 未來可結合外部資源(區公所、里長、民意代表、議員、交通局等相關單位)，協助檢視診斷校園周邊交通安全問題，彼此先凝聚共識後，再共同會勘找出適當改善方案，俾利提升校園周邊通學環境之安全。
- (4) 在學務處→校安中心→交通安全網頁上，有系統逐步整合建置適於學校交通安全教育宣導之素材(文字簡報、照片、影片等)，除可供作老師叮嚀學生使用之教案外，亦可有助於學生隨時瀏覽學習之用。
- (5) 第一停車場現場有學生爬牆入校園，宜探討設置側門或採其他處理因應方式。
- (6) 校門口之路口範圍太大，容易造成行車動線交織，建議可以往縮小路口規劃，並向相關單位反映請求協助。
- (7) 建議考慮建置校園週邊之行人空間與無障礙空間，並可以向內政部國土署提出申請經費補助。
- (8) 建議考量學生需求，開設夜間接駁專車，減少學生使用機車。
- (9) 建議新生手冊或入學通知資料，除提供學校交通資訊之外，建議各種公共運輸路線、班次，及相關優惠或申請資訊，甚至包含學校到各主要城市或景點路線規劃，機車駕訓補助訊息，機車安全防禦駕駛、以及學校週邊危險路口的資訊或地圖、無照駕駛的處罰金額等，提供家長和學生參考，並鼓勵學生使用公共運輸與不買機車的理由。
- (10) 交通事故分析建議能針對年級、科系、班級、是否為打工、實習學生，進行統計，針對高風險科系、班級或對象加強宣教。
- (11) 針對學生事故案例，特別是死亡案件，應建立即時的教案，提供導師及時宣教。
- (12) 車輛進出學校進出口儘量單純化，汽車進出建議以右側停車場為主，大門口應限制車輛進出，僅提供公車、接駁車、特定車輛及臨時特殊訪客進出，減少校園人車衝突。
- (13) 機車出入口處之路口機車待轉格，應洽請縣府交通單位依新修訂「道路交通標誌標線號誌設置規則」有關T字路口機車待轉區設置方式，臨近路口採漸變槽化方式，縮減車道寬度，營造機車待轉避車空間，及增加待轉停等空間。

四、結語

本年度大專校院組的交通安全教育訪視計畫，經過兩個半月共 20 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，若干學校確實有值得他校學習的地方，如今年幾所學校在新生訓練期間租用大客車載運新生，在學校周遭交通高風險路段、路口繞行，並由熟悉的校安人員隨車詳細說明提點各危險點應注意事項以及過去發生的案例型態，進而使學生理解受用；比起過去利用簡報、照片或實地錄影更令學子新生印象深刻。部分外籍學生比例較高的學校，還特別邀請監理所或交通隊業務同仁來校講解交通安全，並安排翻譯人員隨行說明。德明財經科技大學甚至編列補助經費給安排在遠處宿舍居住的外籍生購買 TPASS 定期票，引導其使用公共運輸工具，有效減少通勤學生騎乘機車頻率。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借鏡的適當做法，提供給受評學校參用。以目前事故型態來看，大專校院學生交通意外事故仍以機車事故為最高比率，各校應確實針對學生機車使用頻率與習性來擬訂妥善的管理辦法，以保障學生使用機車的安全；學校端可以配合近四年政府持續推動「機車駕駛訓練補助」政策，讓欲報考機車駕駛執照與已考取駕照的學生接受正規駕駛訓練。另建議配合各項宣教機會，加強宣導守護終生交通安全的好觀念—「交通安全五大守則」與五大運動，培養學生將這些觀念變成自己一生的用路觀念，並變成反射性的用路習慣，以減少發生事故意外之風險。近三年來，微型電動二輪車在各大學校園陸續出現，部分學校甚且有急遽成長的現象，各校應依據交通部最新法規的適用，為微型電動二輪車預劃未來校園使用規範。配合政府近年南向政策，許多大學校園迎來大量外籍學生，由於文化與法治制度迥異，各校應宜多投入對境外生的交通安全關注，以期他們得以平安學成歸國。長期而言，仍須以促進公共運輸、降低私人運具（特別是機車）為終極目標。交通部公路局的公車進校園計畫，十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；各校可依自身需求適時提出補助計畫。

本次訪視報告所提出的各項特色優點可供全國大專校院參考，並可依照個別學校本身特性挑選適切的項目採用，而改進意見與建議則可由各校選擇符合的項目，依可運用資源規模，逐步檢討改善，亦可據以跟地方主管機關協調。歷年來機車所造成交通事故傷亡極端嚴重，大專校院學生族群更是突出，政府特別推出補助青年學子機車考照前駕駛訓練，以及考照後的機車安全駕駛訓練，冀望藉此提升年輕人機車駕駛安全，各學校應廣為配合宣導鼓勵學生多加利用參與。隨著中央政府全力鼓勵、補助公共運輸系統(TPASS)，以及普遍提升行人安全的政策執行，除了校區鄰近捷運或

公車站可得就近便利外，各大專校院應思考如何配合此國家政策，向相關單位爭取經費挹注，思考、規劃校園與周遭人行環境的安全提升，引進客運或公車進入學校讓學生可搭乘公共運輸做為通勤工具；除鼓勵學生多步行、多利用公共運輸工具外，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，以及所有大專校院參與交通安全工作的同仁，因為有您們默默的付出，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』，各位的努力就是確立當前交通安全成果的基礎。

五、大專校院校院組訪視照片



國立屏東大學
(民生校區)_標線型鋪面人行道



國立屏東大學
(民生校區)_機車獨立管制



高雄醫學大學
校園內測速顯示



國立政治大學
校門口行人專用時相號誌



華梵大學
自設大型公車站



國立臺灣藝術大學
車牌辨識管理

柒、高級中等學校組訪視報告

撰稿人：陳高村

一、前言

教育部113學年度交通安全教育訪視及輔導實施計畫，由教育部聘請交通、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，由國立陽明交通大學胡守任教授擔任訪視工作總召集人，依不同教育階段區分大專校院、高級中等學校、國民中學、國民小學四組辦理相關訪視事宜。本訪視小組係由教育部聘請交通部運輸研究所運安組喻研究員世祥、中原大學土木工程學系林教授耘竹、前宜蘭縣警察局鄭組長蓮池、財團法人車輛研究測試中心鍾課長國良、國立臺灣師範大學車輛與能源工程學士學位學程張助理教授俊興及中央警察大學交通學系陳副教授高村等六位訪視委員組成，並由陳副教授高村擔任高級中等學校訪視小組召集人，訪視期間教育部國民教育及學前教育署林昭璿教官、周宏昌教官、白孟桓科員、蔡靜芬督導、交通部路政及道安司黃元貞科長、總召集人胡守任教授機動加入，實地到校參與高級中等學校組學校之訪視，藉以瞭解高級中等學校學校維護學生交通安全及交通安全教育推動概況，並進行交通安全教育重點工作宣導。

受訪視學校選定係根據教育部頒布的「交通安全教育訪視及輔導實施計畫」，由高級中等學校組訪視小組委員，就各直轄市政府教育局及教育部國民及學前教育署所提報推薦之學校名單進行訪視，本年度訪視學校由六都直轄市推薦8所、教育部國民及學前教育署推薦11所，計19所學校進行訪視。其屬性分別為直轄市立普通型高中2所、技術型高中4所、普通完全中學2所、國立普通型高中2所、綜合型高中3所、技術型高中5所及私立綜合型高中1所。

本年度訪視工作自114年4月10日開始至5月23日完成所有訪視活動，訪視時間表定程序3小時，實際執行約3.5小時，視交通行程、學校活動彈性機動調整執行，訪視進行方式與程序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，並對受訪視學校周邊交通環境、交通安全設施、存在的交通安全問題、校園交通安全情境布置與具體交通安全措施進行現場實地勘查，同時與部分師生代表座(訪)談，瞭解師生在其生活環境、上、放學途中所面臨的交通安全問題，並適時配合時事，諸如守護終身交通安全五守則(①熟悉路權，遵守法規②我看得見您，您看得見我，交通最安全③謹守安全空間--不做沒有絕對安全把握之交通行

為④利他用路觀--不作妨礙他人安全與方便之交通行為⑤防衛兼顧的安全用路行為--不做事故的製造者，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、微型電動二輪車的認識、釐清行人地獄、自動輔助駕駛系統、ABS與生活的ABS等議題，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答，並針對五階段交通安全教育課程模組實施狀況進行了解與推廣。訪視內容重點為交通安全教育組織與計劃、教學與輔導、創新作為措施與具體優良事蹟，訪視過程除蒐集發掘各校交通安全教育創新作為與具體作法，也可作為各級學校相互觀摩學習之對象與內容，訪視委員亦可將該具體創新做法，在各該工作領域場合加以推廣運用；在訪視活動結束前舉行綜合座談，由訪視委員從不同專長領域的觀點，針對訪視結果對受訪視學校提出各種促進交通安全的策略建言與訪評所見疑點的釐清，並與接受訪視學校的相關主管人員交換意見。

二、訪視委員總評意見

「交通」是由「人」、「車」、「路」三個要素所組成，交通安全提昇的策略不外乎從「交通工程」、「交通執法」、「交通教育」等三E政策著手，學校交通安全教育推動的主體為「人」，包括「師」與「生」，學校是教育的場所，當然對於交通安全教育的推動是責無旁貸的，施教的過程除了施教者需具備「教育」與「交通」的專業知識外，對於受教者更必須有充分的瞭解才能因材施教，甚至必須配合時代的使命、科技的發展，響應綠色節能與科技運用，整體教育環境的塑造、教育內容的規劃、施教方式的設計、臨場的教學反應都關係著教育活動的成敗，對於「師、生」用路、用車所直接面對的校園周邊交通環境，所使用的交通工具，教育工作者應優先以高度安全、效率的目標預為擘劃經營。然而就學校的性質係一般高中、綜合型高中、技術型高中或完全中學，城市與鄉村區位不同，日間部與進修部特性，在交通安全教育的推動作法與重點容有不同，但在交通安全教育的追求目標卻是一致的，以下試就學校交通安全教育推動相關主管機關應有的基本作法，與訪視過程所發現的整體性事實現象說明如下：

(一)學校交通安全教育推動應有的基本作法與整體性事實現象

1. 校園基本環境塑造：依校園環境特徵、學校經營宗旨、校地利用，妥善

規劃校園區位使用、人車動線、交通管制設施設置，交通教育情境布置，校園交通安全氛圍營造。從交通的角度不外乎依師、生交通方式--步行、自行車、微型電動二輪車、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」、「校園交通問題內部化」的原則加以規劃設計。當學校有校園改建計畫時均能預先將交通問題內部化處理納入考量，於改建計畫中規劃設計達成人車分道、校園使用分區管制、建立校園安全通行路廊等安全維護目標。

2. 校園周邊環境改善：以師、生進出安全維護為目標，除應主動、持續的滾動式檢討，消除進出動線嚴重交通衝突與安全威脅因素，諸如交通安全相關設施損壞、設置不當、管理維護問題等；更應積極的增設、興建行人庇護設施，諸如人行道、行人專用號誌、綠美化、環保節能、通學巷、遊戲巷、行人步道系統、通學專用行人通行時相設計等。訪視過程發現多數都能透過人、車動線管理，及校園環境整建時修正改善，但由於學校對於交通管制設施的運用的專業知識欠缺，導致交通標誌、標線設施之運用出現與交通法規規定不符之現象；另外，對於學校與外部連接介面或外部環境的道路交通環境仍有改善空間者，目前國土管理署對於都市計畫區內的城市風貌與人行步道系統積極投入改善，學校應積極主動提出校園周邊通學路廊改善計畫，協請當地主管機關共同向內政部國土管理署提出「永續提升人行安全計畫」。
3. 學生通學特性調查與路隊規劃：依學生居住區位、使用交通工具調查結果，應審酌學校周邊交通設施現況，規劃學生路隊及進出動線，秉持安全庇護、路徑最短、最短時間、最高效率、減少穿越道路次數、在最安全處所穿越、在有導護措施下穿越道路，甚至重新調整交通車路線、通學路徑，上、放學時間。據此調查資訊可按教育部頒佈之交通安全業務手冊所提示，依學生居住區位、使用交通工具等調查項目之統計分析結果，供學校進行停車空間、出入口開設、進出動線、車輛路線、路隊路線、人車分道、及導護人力等交通安全維護工作規劃，作為校園交通安全維護計畫擬定與實施之主要依據。
4. 鼓勵使用大眾運輸工具：社區型學校上、放學主要以步行、騎乘自行車為主，非社區型學校則鼓勵使用大眾運輸工具，無大眾運輸系統配合地區，則以辦理專車、交通車為主，提供住宿空間為輔，在學生搭車人數受限情況下，可結合同一地區內多數學校，共同經營學生專車，甚至可運用鄉、鎮、市、區公所之市民公車資源，以達資源共享，甚

至可以將「校專車經營公車化」、「公車校專車化」、「以學校為起、迄點的公車路線規劃」。據學生上、放學使用交通工具調查結果，針對家長接送比例高的學校，在都會區型學校應優先利用大眾運輸系統，並將「公車校專車化」，或「以學校為起、迄點的公車路線規劃」規劃大眾運輸路線，在非都會區學校應優先發展校、專車系統，或結合、或運用市民公車、需求式公車作為通學交通工具。

5. 根據上、放學使用交通工具調查結果，可以在學校平面圖(含周邊道路)分別標繪上、放學時段各種交通工具(步行、自行車、機車、小客車、交通車)，分別繪製上學、放學之進出校園動線圖各一張，由圖中即可明顯看出各動線有無交織，改善規劃的最高原則是先由圖面改變動線或調整、新增出入口消除交織衝突，在環境限制的條件下無法消除交織衝突，則可透過時間區隔管理或設置警示設施或由人員導護的方式進行安全維護。
6. 學生上、放學導護：上學時，依路程遠近規定學生上學時間，路程遠先出發，路程近慢出發，同時到達校園附近，形成人潮；放學時，同時安排多路路線，縮短疏散時間，利用多處出口同時安排行進路線，路程遠先出發，採面式擴散，讓駕駛人感受進入人潮中，強迫其注意減速，此項路隊、路線規劃中步行、自行車路線安排在社區型學校或完全中學特別重要。導護實施過程導護人員以管制路隊行止為主，道路上車流主要受交通號誌管制，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，則需樣賴導護人員隨機調控。
8. 融入式教學活動設計：交通安全教育的內容包括交通道德教育、用路人基礎交通教育、交通法規教育、交通工具使用與操作教育、交通工程、管理與教育，在現行的教育體制下，並無法也無必要針對各級學校，要求單獨設科施教，故交通安全知識的灌輸，可在相關課程中進行融入式的教學，並編寫設計相關融入教學教案常態實施，實施過程與一般課程相同會有考評與回饋。
9. 校內資源的整合運用：傳統觀念認為交通安全是學務處的業務，甚至是教官室的業務，最重要的是學校經營者(包括主管與董事會)的重視，除了校內各處、室間的通力合作外，有不同的科、系、學程、社團，在人力、專業、技術、資源上要進行重整運用，不論教育種子、人力調度、活動設計均可交叉運用，亦可塑造校園整體參與氣氛，無形中在校園內完成了全校師生的交通安全教育。
10. 國教署為推動交通安全教育委由靖娟基金會開發交通安全教育五階段

教材模組，並由臺灣師大、公共電視等相關單位進行後續推廣，對於編訂交通安全教育教材教案有困擾的教師提供了示範引導，並不影響原本主動積極有心從事交通安全教育教材教案設計開發教師的熱誠，讓校園交通安全校推動更全面性的發展。

11. 社會資源的結合與運用：過去談到社會資源多數聯想到金錢的資源，殊不知交通安全教育的推動與社會的相關環節是息息相關的，除了專業師資的引用外，讓學生與社會提早連結，諸如職場的介入、證照取得、人際拓展，不論在交通安全的未雨綢繆、交通安全事件的處理、交通安全事件的善後都有其正面的意義。近年來透過學生交事故校園安全訪視改善計畫的執行，地方政府道安會報的工作平台已能充分協助學校改善校園周邊交通管理相關問題，校園周邊交通安全問題的發現與改善工作，地方政府應更主動積極參與打造安全通學環境，學校應扮演主動發掘、聯繫、建議、溝通的角色。
12. 微型電動二輪車已立法納管，對於高級中等學校學生騎乘使用雖可以免除無照駕駛的困擾，建議不應鼓勵，但個人運具騎乘安全與管理是重點，故面臨學生騎乘微型電動二輪車到校也應提供相關停車空間，訂定相關申請管理規定並規劃進出動線，全面推廣二輪車騎乘技術教育訓練，是推動交通安全教育的重要內容，也是維護機車騎乘安全減災的重要課題。
13. 本年度接受訪視的19所學校僅有一所私立學校，交通安全維護與教育推廣是普遍性的，對於私立學校部分建議建立鼓勵參與訪視機制，以達到交通安全教育全面性的推廣。

(二)訪評後整體建議

1.受訪視單位

(1) 組織與計劃執行

- A. 多數學校都能依規定成立交通安全教育委員，聘任相關委員、顧問、擬訂相關執行計畫並定期開會，惟多數學校對於執行過程、成果、會議記錄，僅留下影像(照片)、未具體留下書面記錄，建議各學校對於執行過程應有具體提案討論與詳細之會議紀錄，並作為議案決議之成效追蹤考核依據，有部分學校對於委員、顧問只列有單位、職銜，但欠缺具體名單，另有關委員、顧問的聘任建議涵蓋當地村里長、警察單位、民意代表及相關社團意見領袖，以協助解決、改善學校推動交通安全教育與維護交通安全面臨的問題。

- B. 學校交通安全組織建議可增加學生參與，例如學生會主席、交通安全服務隊、交通安全小天使等，除了可以讓學生反映校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等問題，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、辦理相關活動。另可以配合「服務學習課程」，規劃合適的課程或活動增加學生的責任感及法治意識，如擴大學生參與體驗交通服務。
- C. 檢視學校本身的交通安全課題，建議可以用SWOT技術進行整體架構性的分析，瞭解學校在交通安全議題面臨的優勢、劣勢、機會與威脅等，分析的範圍包括學校內外環境、軟硬體、學生、老師、家長、外部資源等，以利學校依照自身條件及限制做出適切的決策。執行的過程應以PDCA的流程來提高委員會的角色與功能，例如無論是學校環境、資源、交通安全現況等分析，到教案活動規劃、交通安全教育教材蒐集運用、融入教學的範圍方式…等都可在委員會進行討論，凝聚交通安全教育目標與規劃可行方案(P)，並經由後續追蹤執行狀況、成效考核與再次討論改善方案持續精進(DCA)。
- D. 有關訪視程序中的簡報，多數學校都有提供電子檔、或上傳雲端，雖可方便事前或事後查考，但在訪視現場建議仍應提供簡報書面資料，以利訪視委員在專心聆聽、觀賞之餘，能夠隨時捕捉學校亮點事蹟並逐一加以記錄。
- E. 交通安全教育委員聘任的校外委員或顧問，平日協助改善校園周邊環境安全、推動交通安全教育、維護學生上放學安全，建議訪視當天亦可邀請參與訪視行程，分享學生交通安全教育推動與上放學安全維護成果。

(2) 校內與周邊環境改善

- A. 學校應主動積極發掘學校周邊交通環境所面臨的安全維護問題，進行學校周邊交通動線調整、交通管制設施增設或改善，目前國土管理署有「永續提升人行安全計畫」，可提出人行道、通學路廊改善計畫，建議學校配合鄉鎮區公所、或當地市縣政府規劃提案或提請各縣、市政府交通主管機關、道路交通聯席會報辦理會勘規劃改善，此一交通改善案涉及地方政府權責，應加強主動與地方主管機關協調聯繫。
- B. 近來倒車發生碰撞事故頻傳，除專用停車場有一定的動線規劃外，對於會有學生、行人出入處所，應要求停車時將車頭朝外，以提升校園交通安全。多數學校在校園出、入口或校園內彎道或停車場出、入口等多設有凸面鏡，為增加車輛行駛過程被視性與安全，除應維持凸面鏡角度正確、鏡面清潔外，建議可宣導或規定如『車輛進入校園請開啟近光燈或使用晝行燈』。

- C. 縣、市政府教育、交通、警察等相關機關，對於學校周邊交通安全環境的塑造，應本於權責主動規劃檢討，對學校推動交通安全教育應積極協助執行。
- D. 校園交通情境布置或交通安全教育資訊之提供，其設置或張貼海報標語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。傳統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，可以用在地化的標誌牌面取代並數位化，如由教師駕車繞行學校周邊道路以行車紀錄器沿途記錄相關交通設施，經由影像紀錄做成動態影片或靜態圖片做成簡報，以電子媒體方式更能達到在地化、環保、貼近生活方式實施，認識周邊交通環境與交通管制設施，同時也可以配合照片、圖片、漫畫等以情境方式較能與生活體驗相近，提升學習興趣。

(3) 安全與導護

- A. 針對學生、教職員工之通學、通勤方式調查，師、生應分開統計，日間部與進修學校應分別統計分析，完全中學部分亦應針對學制、部別分別統計分析，上學、放學亦應分別統計分析，並繪製上放學進出校園動線圖，據以研訂有效完成路隊編排、路線指派，校內停車供需管理，校、專車路線、容量與導護人力規劃，多數學校都能對學生上、放學使用交通工具與方式進行調查統計，並留有紀錄可查，在空間上做好人車分道，部分學校礙於校園空間與道路環境限制，只能做到上、放學透過交通管制人員協助彈性管制以達到避免或降低人、車衝突的情況發生。
- B. 有關校園交通安全情境設施布置、進出校園動線規劃人車分道、規劃學生家長接送區，最好配合道路交通標誌標線號誌設置規則之規定，與實際的道路交通環境作密切的連結；在校外交通流量大、道路可利用空間有限的情況下，學校應將交通問題內部化處理，在校內設置停等或接送區，規劃、協調公車、專車、家長接送車輛入校內接送，以免車輛停等影響學校周邊交通，並將交通衝擊降至最低。
- C. 部分學校有「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，讓多數的學生都有機會參與，並給予服務隊同學充分訓練講習，讓同學能由參與中體會交通安全之重要性與塑造其維護交通安全的使命與責任感。
- D. 主管機關規定對於校車、通學專車，學校相關人員行前必須依車行車簡易紀錄表檢查車輛，而多數學校將檢查工作轉由校、專車路隊長每日執行紀錄，惟部分內容涉及車輛保養及車輛結構專業知識，建議此部分由

車輛管理單位(運輸公司)之相關人員負責查核，學校專人(如教官、校安人員、老師)則負責覆核工作，學生僅就駕駛員行駛過程的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。為了降低經營管理校車、為了免除租用遊覽車為專車的招標壓力，可了解學校周邊公車、客運車的營運路線，將「專車公車化」，學生可以獲得票價優惠，客運業者可以得到大眾運輸的補貼，實為兩全其美的策略。

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

(4) 教學與活動

- A. 高中階段學生以自行車為上、放學交通工具有一定比例，雖現行交通法令並無強制戴安全帽之規定，惟就騎乘者安全保護的觀點，安全帽可以保護騎乘者頭部免於或減輕碰撞傷害，騎乘自行車戴安全帽值得推動，就教育的觀點強制佩戴安全帽之作法，可走在立法強制之前，並透過相關活動對其施以騎乘教育訓練，且能在自行車停車場適當處所提供簡易維修設備，如充氣設備、油壺、起子、扳手等，並在適當的機會進行簡易維修講解宣導。
- B. 針對機車騎乘知識與能力的培養，可安排相關自行車、機車騎乘體驗與訓練活動，加強無照騎乘機車及騎乘機車、自行車應戴安全帽之宣導，並對高年級同學輔導考照，或洽請監理站、所提供下鄉到校考照服務，此一作法已為公路監理單位所認同接受，惟各校應主動調查需求向監理站、所提出申請，另亦可配合考照新制的安全教育時數，實施預儲制。
- C. 交通安全教育活動的發起單位可以是班級，可以是社團，可以是學校，可以主動或被動的結合校外社團，或由教育主管機關發起，宜注重其效果多樣化、不拘形式，以生動、活潑的方式融入於各種教學、節慶、競賽、表演活動之中，甚至結合社區特性、交通特性，將校園交通安全教育活動擴展至校外。
- D. 除了主管業務的學務處教官、校安人員、學務創新人力外，可以成立「校內交通安全教育社群」或「跨校交通安全教育社群」，邀集各科專任老師及友校教師，共同參與校內交通安全軟體發展及交通安全課程推展，成為交通安全教育的種子教師，定期邀請校外交通安全專家至學校針對老師進行專題演講，透過辦理研習會的方式，強化老師們的交通安全教育的知能，並可將演講的投影片分享給學校所有的教師參考，最基礎的是在具有「交通、汽車修護、物流...」相關職業類科、學程的職業

學校，該科系、學程的相關專業老師、學生，應本其專業協助交通安全教育活動推動，成為種子師資、人力。

- E. 交通安全教育相關教材、媒體，應配合交通安全教育專業教室做好蒐集、典藏、管理並充分運用，因應時代科技發展雲端數位管理是主流，分享提供各相關課程教師施教運用，並可逐步擴展推動至其他學校(如鄰近的國中、小、幼稚園)或社區團體。
- F. 隨著社區型學校發展趨勢與自行車使用風潮，學校除應落實自行車騎乘安全教育、公共自行車使用推廣及相關騎乘活動規劃外，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往騎乘競技方向發展。
- G. 部分地區的學校學生騎乘微型電動二輪車的數量有增加的趨勢，其騎乘的速度遠較一般自行車快，在公共運輸不發達的地區蔚為風潮，應正視因勢利導加強騎乘教育，降低無照騎乘機車之風險，為了騎乘安全教育與期程操控技術之養成，可由自行車的騎乘技術的安全教育做起，並加強道路交通法規、機械常識原理、速度與能量關係的介紹。
- H. 輔導學生設立交通安全相關社團，學校有成立交通服務社(隊)，通常會以交管、導護的交通服務為基本班底，協助推動校園交通安全宣導活動及服務工作，以往多數學校都侷限在交通的名稱上較狹隘，事實上可以擴大其他較熱門社團以活動參與交通安全宣導活動較務實。
- I. 由於國人對於人行及車行速度、車距的保持、安全穿越道路的時間等重要的交通安全知能明顯不足，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；或利用參考體操操場跑道為100公尺、道路中車道標線、分向標線以繪設4公尺、間斷6公尺，每組以10公尺的參考距離，培養學生對距離、速度的掌握，及早培養用路的關鍵技巧。
- J. 可以利用法規教育課程，加入交通安全常識測驗試題，試題內容不以背誦、考倒學生為主(例如違反某項規定要罰多少錢)，著重交通安全行為觀念的建立(例如討論題，騎自行車會摔倒的可能原因、情境題，自行車下坡時應如何煞車)，並統計不同年級學生的學習狀況，針對學生不瞭解的試題內容進行補強教育。

- K. 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。
- L. 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、生活教育、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。
- M. 檢視學校辦理的宣導內容及學生作品多以不酒駕、騎機車要戴安全帽、馬路如虎口等簡單、抽象觀念為主。高中學生已具思辨及應用能力，應灌輸更深一層的用路觀念及實際操作技巧，在教學及輔導的課程設計、標語、口號、作品、教具等方面引導學生思考及實踐。交通安全教育訪視活動所推動的四大交通安全守則內容(109年8月起以擴增為五大守則)，以五句簡單的原則，搭配教學重點，可應用於相關課程的設計。另交通部運輸研究所有提供機車讀本教材電子檔，內容包括用路責任、安全觀念、路權等，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。
- N. 交通安全教育所需參考的素材及宣導內容，如大型車視野死角及內輪差、微型電動二輪車及路口安全等，相關學習資源請參閱所提供的電子檔案連結，建議可至交通部168交通安全入口網、「交通安全熊平安」、公路局的「機車危險感知教育平台」、警政署及各地方政府交通局、教育局的相關網站引用。交通部運輸研究所有出版機車讀本教材，以活潑的方式介紹用路責任、安全觀念、路權等，可供學校參考使用。另「道路交通標誌標線號誌設置規則」內有標誌標線設置的尺寸、顏色、樣式、字體及設置時機的說明，可提供校方未來設置校園交通標誌、標線的參考。
- O. 有關教師參加交通安全數位課程或研習部分，請鼓勵教師能利用數位學習課程進行研習，可以利用教師E學院，交通部已上傳安全騎乘自行車、兒童安全通過路口數位課程，可以強化安全觀念。

- P. 宣導走路不滑手機、過路口要走斑馬線等基本觀念外，更應依情境說明行為操作細節，如過路口停等時，應退後三步，開始起步時應左看右看再左看，確認無車接近時再往前走。
- Q. 除以室內講授課程外，可利用辦理課外活動時，可以規劃學生在步行時的講習，如知悉危險路口、觀察車流危險、如何運用標誌標線號誌或技巧通過路口等。亦可運用外部資源如監理所站入校用大客車展示(1)內輪差(2)視野死角(3)逃生演練，以體驗操作式的方式，旅行結合路線規劃及安全叮嚀等方式，提升學習興趣及參與。
- R. 對於體驗課程如酒醉眼鏡及大客車入校示範，應擴大相關觀念的應用及學習，如身心疲勞、睡眠不足時駕車，與酒駕的效果類似，而大客車除了學習內輪差及視野死角，也可搭配騎乘自行車時要如何跟車或保持安全距離等。
- S. 交通安全是一個很好的高中生自主學習的方向與主題，社會科或自然科皆可找到不錯的切入點，問題生活化，讓學生體會有感。例如利用統計方法進行易肇事路段、路口的分析，進而找出減少肇事的方法，又例如利用地理資訊系統進行學生客運路段調整建議等。
- T. 學生於高中時期，較常使用的私有運具包括自行車或滿18歲考照的機車，建議可以彈性時數結合公路局「機車危險感知教育平台(<https://hpt.thb.gov.tw/>)」進行體驗教學，該平台有數十支危險感知情境體驗影片，以騎士為視角觀察，騎乘在道路上學習察覺危險的發生，如視野死角、彎道、道路施工、注意內輪差等。要預約考照者，必須完成30秒的機車危險感知情境測驗，透過危險感知學習訓練進行交通安全教育，提升學生對道路危險之感知能力。
- U. 目前交通部及教育部已陸續完成五階段教材模組及教案，大幅減少教師備課心力，只要學校願意排出時間，就能容易上課。當然可以依照編訂教案實施教學，建議參考交通部編訂之「高級中等學校以下五學習階段交通安全教育內容」，已有「交通安全教育指引手冊」、「交通安全教案手冊」，於校訂必選修課程、彈性學習時間、團體活動時間(班集會)等安排授課時數，(次之適合融入領域為社會、健康與體育、綜合活動、科技，議題融入為安全教育)，可讓師生學習完整的交通安全觀念及行為。更靈活運用的是因時、因地制宜，依老師的專長將適當的交通安全教育議題，自訂編列實施計畫與教案。

(5) 事故分析與防制

- A. 訪視項目中有交通事故統計分析，主要目的在於透過統計資料瞭解各學校交通安全狀況，多數學校以事故並非發生在上、放學途中或未發生事故而未顯現統計資料，建議結合校安通報資料、學生保險理賠申請資料、學生請假資料，進行事故資料統計分析，另外對於學校周邊環境之交通安全狀況，可透過道安資訊平台(Roadsafety.tw)所提供的學校周邊200公尺、500公尺、1公里方圓內事故統計斑點圖及事故基本資料，作為學校周邊交通安全地圖規劃依據，積極檢討分析學生交通事故研擬有相關對應策略，可以再延伸製作成學校的危險地圖，除了標示肇事地點外，可以標註提醒學生應該注意的地方，例如：行經無號誌路口應確認無來車時才儘速通過、路口路段有較多重車或大型車經過，要注意內輪差與車輛保持距離、路邊有障礙不利通行，應行走哪條路線以策安全等，使學生能意識不同的危險特性保護自己，也能減少學校導護人力的負荷。
- B. 對於學生事故應持續統計及分析，例如：是幾年級的學生、使用的通學方式(騎乘機車、微型電動二輪車、腳踏自行車、步行或公車)、肇事型態(自撞、相撞)、肇事原因(路面濕滑而滑倒、未注意車前狀況、違規闖越紅燈、被違規車輛撞)等，並強化與記錄後續改善措施，以瞭解改善成效，呈現學校的具體作為。
- C. 訪視項目中有交通違規統計分析，相關違規資料可以警察單位通知的勸導或舉發案件，或校外會聯巡違規記錄，或學生糾察、交通服務隊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。
- D. 針對學生常見的機車(或自行車)自摔事故，應進一步探討/分析為何會發生自摔，若要避免再發，掌握發生的原因是其根本。其實自摔涉及的是二輪交通工具(機車、自行車)的一個重要的煞車特性，簡而言之，對於一部沒有配備防鎖死煞車系統(ABS)的二輪交通工具，在緊急時(駕駛人緊急操作煞車)很容易因用力過度(操作力太大)造成車輪鎖死，再因二輪交通工具先天有平衡性較差特性，因此一旦車輪鎖死就很容易摔車。換言之，對此車輪鎖死造成的自摔的事件，要避免的根本對策就是要避免車輪因煞車鎖死，後續相關的知識包括了前述的車輛(機車煞車)特性、車輛科技ABS的認知等。

- (6) 學校SWOT分析法所找到的劣勢及威脅，以下提供一些管道及資源可向其請求協助：
- A. 升學考試融入交通安全教育不易：教育部提出安全教育將以「交通安全」為首要，並依「高級中等教育階段」，落實在彈性學習課程或彈性學習與團體活動等時間，已於111年開始推動五階段交通安全教育課程模組。預計規劃每年級4節時數，訂定學習內容重點與補充說明，提供給教師於彈性學習時間、團體活動時間參考使用。
 - B. 學生參與交通公共事務意願低：可鼓勵學生參加校外的交通安全競賽活動或論文撰寫，如參與式預算、公民論壇等，符合興趣、以激發喜歡挑戰及體驗。
 - C. 危險駕駛不容易改：建議輔導學生能利用交通部公路局所建置的機車危險感知教育平台，觀察不同情境的影片，以騎士為視角，騎乘在道路上，學習察覺危險的發生，及早在高中階段累積危險感知的能力，在騎乘自行車或機車時，才會對道路環境的狀況預做因應，並在上路前就先具備安全觀念及行為。建立對道路危險的察覺能力，並利用所提供的防禦駕駛教育影片，學習對道路情境的預判。甚而可觀察學生訓練前後的績效，作為交通安全課程的一部分。

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，因屬非山非市或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)，或結合當地的需求式公車系統，或提供學生住宿空間。
- (3) 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。
- (4) 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項目。
- (5) 教育主管機關應以實際行動支持、支援各校推動交通安全教育，高級中等學校學校的教育主管機關，國立學校在一般縣市通常非屬縣市政府，

建議交通安全教育工作推動應在地化，縣市政府有責任致力於高級中等學校學校交通安全教育推動，此一部份有賴校外會加強協調聯繫。

- (6) 高級中等學校學校學生通學交通工具，因欠缺大眾運輸工具、課前、課後活動需求，需使用個人運具，部分高級中等學校學生因未滿考照年齡，若騎乘機車會有無照駕駛問題，除提供方便的大眾運輸的基本作法外，提前讓學生學習、熟悉機車騎乘、操作、交通法規概念，則是教育策略上應該致力著墨的。

3.交通主管單位

- (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，持續因地制宜強化當地學校之交通宣導與教育。
- (2) 地方交通主管機關應持續主動關懷改善校園周邊交通安全環境，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) 「公車路線學生專車化」、「校專車路線公車(共)化」、「公車入校園(端點連接)」、「發展需求式公車系統」，仍是推動校園交通安全滿足通學需求、降低個人運具使用的基本作法。
- (6) 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，對於有委外收費停車格轉為家長接送區，交通主管機關應協助協調規劃設置；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。

- (7) 因應道路交通安全基本法施行及行人交通安全設施條例通過，中央及地方政府必須訂定行人交通安全設施推動及改善計畫，逐年編列預算改善行人交通安全設施，學校、機關、大眾運輸場站等行人密集場所周邊，公告指定範圍為「行人友善區」，推動包括增設人行道、強化警示及無障礙設施、車輛速限標誌或標線、降速設施等，鼓勵地方政府以整體性及系統性規劃模式，推動道路及人行環境改善工程，學校可多善用相關計畫資源改善學校周邊道路安全。

三、各校訪視意見

(一) 臺北市立木柵高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於臺北市文山區，校門臨木柵路四段，南側、西側為萬芳路，與學校間有原野運動公園，北側有木柵路四段111巷並與社區為鄰，隔捷運文湖線在不遠處有和平東路四段，木柵路、萬芳路有完善的人行道與公車站，木柵路四段111巷漆繪有標線行人行道，學校緊鄰捷運文湖線萬芳社區站、木柵站，附近有大誠高中、木柵國小、博嘉國小及文山特殊教育學校等，緊鄰景美溪堤岸及臺北市立動物園。是一所市立技術型高中，設有3類學群9個職業類科(鑄造科、配管科、電機科、冷凍空調科、電子科、機械科、模具科、製圖科、多媒體設計科)共53個班，目前學生數有1,586人，教職員216人。學生上學主要交通方式搭乘捷運553人(34.9%)、公車(專車)610人(38.5%)等大眾運輸共1,163人(73.3%)、家長汽機車接送120人(7.6%)、騎乘機車27人(1.7%)、騎乘腳踏自行車45人(2.8%)、步行231人(14.6%)。放學搭乘捷運554人(34.9%)、公車(專車)620人(39.1%)等大眾運輸共1,174人(74.0%)、家長汽機車接送95人(6.0%)、騎乘機車27人(1.7%)、騎乘腳踏自行車45人(2.8%)、步行245人(15.4%)。校內設有汽車停車位99格、身障汽車停車位5格、機車停車位90格、

腳踏(電動)自行車停車位65格。學生到校方式以搭乘大眾運輸工具為主，家長接送及自行騎乘機慢車為輔，學生上放學重要道路計有木柵路四段、和平東路及萬芳路等路段，木柵路四段及111巷側門有老師及交通服務隊於該路段導護，和平東路四段至木柵路四段有老師及萬芳派出所警員進行駐點巡視，萬芳路、木柵路四段路口有老師導護，並協調萬芳派出所警員不定期駐點巡視。

2. 訪視所見特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，各單位主管擔任相關職務，列入派出所、里長、捷運站站長、客運站長、教師會、家長會與學生代表共同擔任委員，組織健全。
- (2) 運用學校周邊道路肇事斑點圖、SWOT分析，依據校本環境及特性，提出重要行動策略，運用PDCA擬訂計畫、採取行動、階段查核及調整成果等滾動修正。多數學生搭乘公車、捷運由木柵捷運站到校，規劃由側門進校園動線，家長接送人數亦是大宗，家長接送區內部化處理設於校內，完成附近路口行人安全設施及家長接送區動線導引，累積改善交通安全相關經費達800多萬元。
- (3) 訂定交通安全教育課程架構，包括願景、課程目標、核心素養及實施作法等層次，將交通安全五大守則、五大運動及五大面向融入不同年級的教學單元，教學單元內包括環境營造、教育宣導、課程模組、教學融入及社團服務等多元類型課程及活動，計畫完整及具多面向性，榮獲臺北市教育局112學年交通安全教育創意教案教材競賽團體第一名。
- (4) 能達成交通安全教育研習及課程的量化期望目標，學生3年完成16小時的課程模組教學。教師透過交通安全教育專業學習社群，提升教學知能。教學輔導融入科目的如國文、數學、全民國防、公民、電子、資訊、音樂、多媒體、餐飲等。
- (5) 善用學校校犬Thor擔任交通安全教育宣導大使，於平日上放學一同守護學生進出校園，成立說書人Youtube頻道，寫故事、說故事，Youtuber扮演說書人角色，並持續上架交通安全教育書籍影音Podcast，推廣交通安全教育的意涵，運用facebook、IG、threads等，由專人專責經營，藉由社群平台不定期發布交通安全文宣文案，推廣交通安全教育。
- (6) 結合技職學校屬性以「嘿，行行好吧」系列活動，開發設計周邊商品，此外，由多媒科學生以交安大使為主題設計一系列LINE貼圖並上架推廣。

- (7) 針對特近年學生違規及事故分析原因及研擬改進作法，對於機車無照違規學生，透過警察入校教育、邀請家長到校協談、運用危險感知教育平台及輔導考照、機車防禦駕駛課程體驗等，作法值得其他學校參考。
- (8) 學校能融入交通安全教育意涵，寓時下年輕人流行「山道猴子的一生」創意發想劇本，並於影片製作花絮結合「112年交通安全月主題曲」，廣邀校內高三教職員參與拍攝，藉以擴大影片熱度及學生觀看熱度，增進交通安全教育宣導成效。
- (9) 與鄰里社區及學校互動良好，辦理多項交通安全教育活動及宣導，學校亦發展無人機、創意教材，並擬定校舍重整計畫。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 學校未來校園校舍改建計畫，建議要有整體考慮到教學、活動、交通分區，收納校園停車需求，進出動線規劃人車分道。
- (2) 可以加強自行車騎乘教育活動，平衡、操作的技術養成、與行人互動、與路互動等等，除了談安全以外，還要風險管控的能力。就地利之便可利用景美溪堤外自行車道，至於自行車可洽YouBike或捷安特協助辦理。

(二) 臺北市立松山高級工農職業學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於臺北市信義區東緣緊鄰松山區，校門臨忠孝東路五段236巷，北側有忠孝東路五段236巷3弄，東側為忠孝東路五段372巷，南側為忠孝東路五段372巷28弄，街廓完整四周有完善的人行道系統，鄰近忠孝東路五段有永春捷運站、公車站，附近有博愛國小、興雅國中。是一所市立技術型高中，目前日校學生2,160人，教職員245人。學生上學主要交通方式搭乘捷運1,444人(66.9%)、公車客運379人(17.5%)、火車70人(3.2%)等大眾運輸共1,893人(87.6%)、家長汽機車接送140人(6.5%)、騎乘機車3人(0.1%)、騎乘腳踏自行車56人(2.6%)、步行68人(3.1%)。放學搭乘捷運1,514人(70.1%)、公車客運370人(17.1%)、火車64人(3.0%)等大眾運輸共1,948人(90.2%)、家長汽機車接送78人(3.6%)、騎乘機車3人(0.1%)、騎乘腳踏自行車61人(2.8%)、步行69人(3.2%)。校內設有地下停車場汽車停車位60格、婦幼停車位4格、身障汽車停車位5格、身障機車停車位3格、平面汽車停車位43格、身障停車位1格、平面機車停車位32格、腳踏(電動)自行車停車位33格。學生到校方向以忠孝東路五段連接忠孝東路五段236巷為主、忠孝東路五段

236巷3弄次之，忠孝東路五段有教官與學務創新人員巡視，忠孝東路五段236巷與松高路口，有行人專用時相及博愛國小導護志工導護。

2.訪視所見特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，各單位主管擔任相關職務，列入里長、捷運站站長、派出所所長、家長代表、教師會與學生代表擔任諮詢，組織健全。運用SWOT分析提出重要行動策略，配合期初期末會議提出多項規劃，進行會勘及執行，並能追蹤成果，落實PDCA滾動修正，自評表的展現內容豐富並輔以照片佐證相關活動。
- (2) 發展交通安全課程地圖，能將交通安全五大運動、五大守則及五大面向，配合教材模組、教師專長學群的運用開發規劃全校、不同年級的教學單元，高一、二、三有個別規劃課程時間與內容，含括行人、自行車與機車等交通工具。另從學生的學習單(學生心得內容)可檢核或展現學生對學習成效，整體推動具有不錯的架構，教學單元內包括宣導、競賽、情境體驗、實際操作運具、學生參與社會、社團活動等多元類型課程及活動，計畫完整及具多面向性。
- (3) 能達成交通安全教育研習及課程的量化期望目標，學生每學年皆能達4小時，3年完成12小時的課程模組教學。教師透過交通安全教育專業學習社群，提升教學知能。
- (4) 教學輔導融入科目的如國文、數學、全民國防、電子、資訊、汽車、化工、化學等，亦能依課程性質融入交通安全五大守則、五大運動及學習五大面向的相關項目，內容豐富具多重面向，能激發學生思考，電子、資訊、汽修等科專題實作，綜合研發、參展、競賽，相關成果展示，充分顯示技職教育、生活教育的融入之特色。
- (5) 針對特教學生自編教材，融入路權、法規、步行及運具使用等內容，教導學生運用google map實地步行到達學校，是設計交通安全課程值得參考的教案。
- (6) 學校設計城市走讀3.0課程活動，融合對環境、文史、交通安全議題等，可提升學生跨領域的知識及學習興趣。學生專題實作融入交通安全課題，質量俱佳，學校亦能辦理交通安全研習觀摩會，亦參與防制無照駕駛教案研發。
- (7) 城市走讀1.0、2.0、3.0系列特色，高一生進行大松山地區城市走讀活動，在了解學校周邊的在地文史、通學環境時，融入交通安全教育，推行「不看手機」、「紅燈停、綠燈行」、「禮讓行人」等運動，以提升

學生交安意識。高二生進行城市探索活動，在校外教學活動，融入交通安全，讓學生動手規劃安全旅遊路線，在實際探索的過程中，能了解路況、避開危險，善用運具，營造良好、安全的旅遊經驗。到了高三的學長姐，就可以帶領走讀，特教同學的安全教育。

- (8) 參與臺北市教育局交通安全教案研發，輔導餐飲服務科新生(特教生)獨立上學；參加臺北市113年交通安全創意教學教材甄選，獲得創意影片高中組第三名、創意教案高中組佳作；學生利用所學專業並與交通安全教育內涵結合，創作出專題實作成品，一方面參加比賽獲獎，另一方面也推展交通安全教育。
- (9) 師生訪談階段，學生提問熱絡，對於相關提問大致也都可正確應答，特別是能正確回答機車自摔原因，展現一定的人車路理解能力。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 學校在訪視過程展現豐富的推動成果，建議可朝建立更有特色或模範學校邁進。例如學校有汽車科(了解煞車系統)，或可建議在此基礎上，就二輪交通工具相關煞車自摔原因與避免方式、煞車反應時間等關鍵內容建立簡單可分享之講義，在學校內與其他年級/班級/社團分享，甚至與其他學校分享，擴大推廣層面，期許學校能成為透過同儕交流道路交通的人車路特性，增進彼此危險感知能力與安全的一個模範學校。
- (2) 高一第2學期的安全帽與機車基本認識建議與高二第1學期的自行車安全用路與騎乘觀念對調，使高一的學生能複習及強化行人及自行車的安全觀念及技巧，再逐步接觸機車的議題，可以加強自行車騎乘教育活動，平衡、操作的技術養成、與行人互動、與路互動等等，除了談安全以外，還要風險管控的能力。
- (3) 交通安全測驗的部分，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。
- (4) 學校能參考「道安總動員」肇事熱點，繪製學生通學「交通安全路線圖」，利用集會，加強宣導學生上放學建議路線，並公告於學校公布欄、學校網站，供師生遵循，作法甚佳，亦顯示學校對通學交通安全的重視。

(三) 高雄市立中正高級中學

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於高雄市苓雅區的東緣緊鄰鳳山區，校門臨中正一路對面為高雄中正公園、衛武營國家藝術文化中心，西側緊鄰國一中山高速公路高雄交流道，往西進入高雄市中心區，往東在建軍路口與三多一路會合成自由路，校園東側緊鄰國軍高雄總醫院，經由建軍路往西連接建國一路、往東連接中山西路，校園北側為建軍路81巷，在中正一路有完整的人行步道及捷運系統衛武營站出口、公車站、YouBike租借站。鄰近學校有中正國小、大仁國中、青年國中、鳳山高中等學校。是一所市立普通完全中學，目前班級數54班日校學生1,550人(高中部33班1,075人、國中部21班475人)，教職員161人。學生上放學主要交通方式搭捷運、公車等大眾運輸共643人(41.5%)、家長汽機車接送573人(37.0%)、騎乘機車9人(0.5%)、騎乘腳踏(電動)自行車185人(11.9%)、騎乘微型電動二輪車14人(0.9%)、步行119人(7.6%)。校內設有機車停車位108格、腳踏(電動)自行車停車位288格，教職員汽車停車位88格、身障停車位2格、婦幼停車位1格、機車身障停車位2格。八成以上學生由前門(中正一路)上放學，此處鄰近中正交流道車流量相當大，約兩成學生由後門(建軍路81巷)上放學，此巷車流量較小，主要是當地居民及接送學生家長之車輛。學校前後門均設置導護崗哨，由福德所警察、教官、校安、導護志工、學生糾察隊共同值勤指揮交通維護學生上放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員，秘書、教務主任、學務主任、主任教官擔任副主任委員，其他處室主任、教師會長擔任委員，另聘請家長會長、福德派出所所長、正義里里長等擔任顧問，組織完整健全，定期召開會議，研議學校交通安全教育推動事宜。
- (2) 利用SWOT分析並提出策略，訂定交通安全教育實施計畫，規劃交通安全教育相關活動，登錄於學校行事曆公布。自評表依評分基準逐項展現相關紀錄，內容豐富輔以照片說明執行成果或前後差異。
- (3) 積極投入改善校園交通安全環境，包括學校內車道速限標誌及減速標語、地下室停車場出入口標示及行車動線、停車場裝設”車頭朝外”標示旗幟、校園車道轉角處增設反射鏡、通學步道之行人與腳踏車標示等。
- (4) 安全專業知能，協助推動交通安全教育，提升學生「危險感知能力」、「用路倫理與責任」、「步行與運具使用」、「交通知能與科技運用」及「交通事件應變」五大面向知能。

- (5) 推廣五階段教材，依核心能力由課發會協助發展相關校本課程設計，交通安全教育教學教案設計與融入教學活動，高中部有國文、英文、數學、物理、音樂、美術、生活科技、體育、國防通識等10科；國中部分有本土語、英文、數學、自然、社會、健體、藝術、科技、綜合等九大領域，且有教學活動、成果紀錄。
- (6) 112、113學年100%教師參加交通安全課程達4小時以上，100%學生參加交通安全課程達4小時以上，有具體學習記錄統計可查。
- (7) 交通安全教育益智活動由現場版，發展改變成數位版，再進展運用AI技術，導入科技是正確方向。
- (8) 成立學生糾察隊成員涵蓋國中、高中生，分工任務不同，協助導護崗哨值勤，每學年辦理交通糾察隊招生及訓練，內容包含指導訓練(分裝備使用，指揮信號與動作)、交通常識(必要之交通規則)、講解服務之道及服務態度。每學期班親會時，均協助學校引導及指揮與會家長交通導護等工作。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 家長接送比例偏高約600人，家長汽機車接送，應區分國中、高中，上學、放學，建議應思考如何轉移到公共運輸系統，及接駁轉運公車系統建立。
- (2) 學校周邊有公車、捷運、火車等大眾運輸系統，但未來學生生活領域擴大，以機車、自行車為代步工具的機會多，故針對高年級學生機車騎乘教育與辦理考照活動仍有其必要，針對低年級學生可強化自行車或YouBike騎乘技術與風險感知教育。
- (3) 對照112、113年交通事故斑點，減少很多，學校可以自行探索比較一下，這兩年學校有哪些具體作法措施，作為往後施政之參考。

(四)桃園市立中壢商業高級中等學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於桃園市中壢區西北隅，校門位於中央西路二段141巷、王子五街路口，另有車輛出入口位於王子五街、新明路167巷路口，校園東側緊鄰中壢國民運動中心、光明公園、中壢網球場，西側有三光路，往北接民權路二段，往南接中央西路二段、中正路，對外連接台一省道及中壢交流道，由新明路167巷連接新明路，往北通民權路、元化路二段過老街溪連接中豐

路，附近有老街溪捷運站、三光路、民權路、央西路二段有公車站，鄰近有中壢高中、新民國中、新民國小、興國國小等。是一所市立技術型高中，目前有日校學生1,796人，進修部學生56人，教職員195人。學生上學主要交通方式搭乘火車208人(11.4%)、捷運68人(3.7%)、公車客運672人(36.7%)等大眾運輸工具計948人(51.8%)，家長汽車接送339人(18.5%)、家長機車接送209人(11.4%)、騎乘機車49人(2.7%)、騎乘微型電動二輪車15人(0.8%)、騎乘腳踏自行車83人(4.5%)、步行186人(10.2%)，放學主要交通方式搭乘火車250人(13.4%)、捷運85人(4.6%)、公車客運806人(43.3%)等大眾運輸工具計1,141人(61.2%)，家長汽車接送165人(8.9%)、家長機車接送115人(6.2%)、騎乘機車49人(2.7%)、騎乘微型電動二輪車15人(0.8%)、騎乘腳踏自行車110人(5.9%)、步行268人(14.4%)。校內設有平面汽車停車位71格(含身障汽車停車位)、室內地下室汽車停車位151格、教職員工機車停車位88格、學生機車停車棚停車位35格、學生腳踏自行車停車棚停車位30格。學生上放學出入學校大門往中央西路二段141巷人行道步道行走，機車、自行車停放於校外新明路167巷停車棚。特勤隊交通志工於大門對面校外馬路，協助學創人員實施人車管制，落實人、車分流維護學生上放學安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 能運用SWOT分析方法關聯校本優劣勢及機會威脅，運用PDCA方式訂定計畫、執行、檢核及行動步驟。以學校周邊道路肇事斑點圖、車流量做為發掘問題及宣導的基礎工具。
- (2) 機車、腳踏車停車棚設在校外獨立空間，針對學生上放學訂有交通管制實施計畫、落實人車分道、設置家長汽機車接送區等，提升學生上放學通學安全。
- (3) 在交通安全教育質化內容，運用網站、海報、短片、手冊、電子媒體宣導，結合科目的特性融入如全民國防教育、健康護理、美術等，提升交通安全教育的實用性及學生學習興趣。
- (4) 積極取得外部資源設計交通安全教育的體驗學習活動，涵蓋行人、自行車、機車、大客車等，透過實際操作、觀察、遊戲、路考等型式，使學生能學習生活可用的交通安全技能，並提升對安全意識的重視。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 推動交通安全教育、執行維護上放學交通安全工作，備審書面資料整理，建議儘可能按自評項目，逐項逐次裝訂為宜，並採數位化為佳，除方便考評成果呈現外，亦有利業務傳承。

- (2) 設置機車模擬考照場練習場，提供學生有駕照學生騎乘練習熟悉騎乘技巧，建議再增加提供學生考照前練習，並記錄分析考照率，對提升交通安全更有幫助。
- (3) 學校所在區位進出道路幅較為狹小，中央西路二段141巷、新明路167巷、王子五街的通學廊道，結合鄰里規劃漆繪標線型人行道，另學校周邊有新明路、三光路，可往東連接民權路公車站，開東側門穿越行經光明公園，往東至光輝五街、往南至明德路，往北到運動中心，打造安全通學廊道，建議可透過市府向國土管理署申請永續提升人行安全計畫。

(五) 高雄市立高雄女子高級中學

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於高雄市前金區，校門臨五福三路，對面為國軍英雄館，往東經中華一路、中山一路進入新興、苓雅區，往西經河東路、河西路與愛河為鄰可進入前金區，校園東側為成功一路，西北側則有市中一路，鄰近有愛河、中央公園、前金國小等學校，學校附近聯外交通便捷，五福三路、成功一路上均設有公車站牌，鄰近有輕軌真愛碼頭站、光榮碼頭站，捷運中央公園站。為一所市立女子普通型高中，全校班級數計63班，包含有雙語實驗班、電資實驗班，計有日校學生2,266人，教職員176人。學生上放學主要交通方式有公車379人(16.7%)、捷運/輕軌517人(22.8%)、專車326人(14.4%)、火車36人(1.6%)等大眾運輸共1,258人(55.5%)、家長汽機車接送823人(36.3%)、騎乘機車1人(0.1%)、微型電動二輪車8人(0.3%)、騎乘腳踏(電動)自行車38人(1.8%)、步行138人(6.1%)。校內設有機車(微型電動二輪車)停車位195格、腳踏(電動)自行車停車位48格，教職員汽車停車位77格、身障停車位2格。上放學時間規劃學生與教職員行進路線安排，採人車分流，以維護師生進出校門安全，且每日由警衛與校安人員分別於大門、成功門，擔任交通導護工作，維護學生上、放學期間之安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育推動小組，各處室職掌分工明確，運用PDCA手法在年度的交通安全教育的規劃與執行，在規劃之前也有針對學校環境進行SWOT分析以掌握現況，透過校務相關會議確認、檢討績效及展現追蹤機制，簡報中充分展現提升學生風險認知與危險感知能力的相關活動，展現學校在交通安全教育的推動與執行有是不錯的架構與方式。
- (2) 相關活動紀錄完整，訪視過程以無紙化展現佐證資料有雲端連結，以超連結對照印證。

- (3) 對校園內外環境改善，如111年實施校門改建退縮設計、北門無障礙坡道、地下停車場的燈號系統、危險路段的改進等，另成功門112年9月已於教育局113-115改善路口行人安全設施與非號誌化路口安全推動案件提出申請增設標線與行人專用號誌。
- (4) 校門中庭設置外賣、外送區，於上午11時~13時開放送達，並學生出入平凡處所地下室合作社入口地面設置交叉路口模擬地貼，在中庭公佈欄貼有道安資訊平台危險地點地圖，讓學生在圖面上標示危險樣態，發表互動訊息。
- (5) 推動五階段交通安全教材課程模組，並辦理跨領域交通安全相關課程設計，包括彈性微課程、結合科目的特性融入如國防教育、地理、資訊科技、健康護理等，提升交通安全教育的實用性及學生學習興趣。並能針對學生交通事故、違規分析及輔導，並運用危險感知教育平台進行教學，除了操作體驗外還可依批判、改進。
- (6) 設計交通安全教育的多元學習活動，如肇事熱點互動、大型車內輪差及視野死角體驗、QCPR趣味競賽、輕軌捷運體驗、YouBike騎乘、愛河路跑等，並運用校外資源如警政單位、監理所、創世基金會等入校宣講，增加學生對安全意識的重視。
- (7) 能達成交通安全教育研習及課程的量化期望目標，80%以上教師參加交通安全數位課程或研習，80%以上學生已實施交通安全課程，師生每學年4小時以上。
- (8) 參加高級中等學校地理資訊系統創作競賽-探討高雄市交通事故空間特性，榮獲佳績；參加『2024-25年度第14屆全國公民行動方案競賽』，以「守護每一步，改善五福路」為題，學生作品榮獲佳績。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 成立交通安全教育委員會委員組成除校內一級主管外籍相關人員負責決策，建議增聘校外人士為顧問，協助、建議、諮詢，校內交通安全教育推動小組是負責實際執行。
- (2) 大眾運輸占比56%，家長汽機車接送36%，建議上、放學交通方式宜應分上、放學，家長接送分汽、車，方便規劃汽、車接送區，及遇有校內活動上放學時間更動之公車動態調整。
- (3) 學校周邊有公車、捷運、輕軌等大眾運輸系統，但未來學生生活領域擴大，以機車、自行車為代步工具的機會多，故針對高年級學生機車騎乘教育與辦理考照活動仍有其必要，針對低年級學生可強化自行車或YouBike騎乘技術與風險感知教育。

(六) 國立羅東高級中學

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於宜蘭縣羅東鎮市中心西緣，校門臨公正路，往東經純精路往北可抵宜蘭、往南抵冬山，過純精路往東可達羅東火車站、繼續往東可抵五結、冬山，往西可通往三星。附近有羅東國中、國華國中、公正國小等學校。是一所國立普通型高中，目前有日校學生1,292人，教職員158人。學生上放學主要交通方式搭乘火車73人(5.7%)、公車客運123人(9.5%)、九人小巴8人(0.6%)等大眾運輸工具計204人(15.8%)，家長汽機車接送702人(54.4%)、騎乘微型電動二輪車73人(5.7%)、騎乘腳踏自行車130人(10.1%)、步行137人(10.6%)。校內設有汽車停車位68格、身障汽車停車位2格、機車停車位75格、腳踏自行車停車位190格、微型電動二輪車停車位119格，校門前公正路側設有公車停靠站。由二年級幹部及一年級隊員組成交通服隊，上、放學時段協助輔助教官及校安引導人、車通行，採人車分道管制，以保障人車安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 推動交通安全教育、執行維護上放學交通安全工作，備審書面資料整理數位化，兼顧成果展現與業務傳承。
- (2) 校園實施人車分道、汽機車分道，家長汽機車接送比例高，具體規劃家長接送區，為疏解校門口車流，汽機車在公正路、樹人路分流，於上學時段開放樹人路東側門，在停車場規劃設置家長機車接送進入校園的Drive through車道，供家長接送及學生進入，除有效解決校園周邊交通壅塞問題，亦有效提升學生通學安全。
- (3) 高一學生自主參與交通服務隊，由學長姐傳承、訓練、分組值勤，期末頒給志工服務證書。並協助拍攝「羅東高中上學大門口交通安全注意事項」宣導影片，以交服隊值勤、騎自行車、騎微型電動二輪車為主題的，進行相關注意事項教育宣導。
- (4) 為安全教育重點學校，將交通安全教育納入校訂必修及多元選修課程，並融合在地交通特色編制教案與教材，如與全民國防教師共同執行交通安全宣導課程；設立「校內交通安全教育社群」及「跨校交通安全教育社群」，邀集各科專任老師及友校教師，共同參與校內交通安全軟硬體發展及交通安全課程推展，納入校訂必修與高三多元選修課程，另融入各學科課程。
- (5) 辦理高三學生單車成年禮，施教場所由教室，延伸至鄰近的羅東運動公園，充分利用為教學活動場域。

- (6) 積極改善學校周邊通學廊道安全，配合鎮公所提出人行道改善計畫，向縣政府申請國土管理署人本人行道改善計畫。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 建議導入PDCA手法，在活動或宣導教育的執行後(如班長集合等集會的加強宣導；向各師長分享研習成果的會議等)，更多元地蒐集老師及學生對教材或課程內容的回饋意見，可做為檢核課程或活動的實施成效，或作為後續活動或教材的編訂參考，逐漸建立學校在交通安全教育推動的特色。
- (2) 校安老師以AI生成製作宣導影片，以使用手機、機車無照駕駛等主題，建議利用相關課程、社團或在相關課程融入，擴大讓學生參與。
- (3) 學生海報競賽得獎作品展示，學校有辦理交通安全宣導海報繪制比賽，並將得獎作品張掛展示，建議將才藝競賽得獎作品均加註作者班級姓名，製成宣導文宣藉由提升學生榮譽感，而提高學生的參與更能延伸交通安全宣導效果。

(七) 新北市立清水高級中學

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於新北市土城區東緣，校門臨明德路一段，明德路一段為土城區的東外環道，往北、往南接可接金城路二段，西南側與新北後備指揮部為鄰，西北側隔延吉街381巷與社區為鄰，北側隔明德路一段70巷與社區為鄰，學校校門對面為大清水運動公園，明德路一段學校側有完善的人行道及公車站、YouBike租借站。是一所市立普通完全中學，目前學生數有2,176人，教職員218人。學生上學主要交通方式搭乘大眾運輸共768人(35.3%)、家長汽車接送181人(8.3%)、機車接送411人(18.8%)、騎乘腳踏自行車92人(4.2%)、步行692人(31.8%)、其他32人(1.5%)。放學搭乘大眾運輸共854人(38.9%)、家長汽車接送125人(5.7%)、機車接送231人(10.6%)、騎乘腳踏自行車87人(4.0%)、步行849人(39.0%)、其他30人(1.4%)。教職員通勤主要交通方式搭乘大眾運輸15人(6.9%)、駕駛汽車60人(27.5%)、騎乘機車132人(60.6%)、騎乘腳踏自行車4人(1.8%)、步行5人(2.3%)、其他2人(0.9%)。校內設有體育館地下停車場、蒲葵大道、教學區側方三處，計有停車位(含身障汽車停車位)103格、教職員工機(自行)車停車棚3處。汽機車上放學由學校側門進出，同學上放學由學校正門進出，由交通服務隊拉繩並放置交通錐採人車分道管制，協助維護學校交通安全及服儀糾察等工作，於明德路上(面對校門口右側50公尺處)設置家長接送區。

2.訪視所見特色

- (1) 學校有針對環境、行政人員、學生等進行各面向SWOT分析，例如提到學生的劣勢/威脅有易受家長影響的錯誤觀念、輕忽交通安全重要性/警覺性低，針對校園周邊提列出7處危險路段(口)，並製作交通安全地圖，標示交通事故熱點，指導學生提高警覺及預防作為以提升上、放學之交通安全，也提到對應策略是藉由情境專區實體學習吸引注意力，引發學習動機。
- (2) 充分運用外部資源，如申請高中優質化計畫，開發交安教育模組與相關課程的實施推廣；推廣機車駕訓制度；與外部單位合作辦理交安宣導活動與大型車內輪差死角體驗活動。
- (3) 完中的特色，有國中部、高中部，高中除扮演學長得角色外，可以有示範作用、輔導、教導的角色，可以學習互動，教學相長。
- (4) 過新生成長營、成立媒體服務隊，製作北二高校，專為高中生打造的「Podcast」節目，辦理交通安全教育宣導，交通安全研習課程後，透過google表單填報心得回饋，作法甚佳。
- (5) 校外環境改善很多，其他有需要近一步改善的可以國土管理署申請113~116永續提升人行安全計畫。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 自評表辦理情形說明過於簡要、書面資料準備少了一點，多數資料是以照片呈現，建議應按自評項目逐項逐次整理，辦理情形說明應詳述，最好將資料數位化，除接受考評外，可兼具業務傳承。
- (2) 對於SWOT分析的結果，建議於後續課程或活動規劃時適當導入或連結相關措施或活動，如學生的劣勢/威脅如何補正或提升。另在後續執行階段，建議可適度導入檢核機制或PDCA手法來進行相關檢討與修正，確保活動或宣導能達成原預期目標。
- (3) 高中階段因交通工具的轉換，交通安全教育課程的內容設計除交通傷害、法律責任與交通法規課程，建議增加在對人車路特性了解的相關課程比重(如自行車摔車、煞車反應時間)，進而協助學生建立危險感知的主動安全能力。
- (4) 理想的校園環境，要整體考慮到教學、活動、交通分區區隔，要了解一下停車的需求，如何收納汽機車停車，動線規劃人車分道，在進校門內之校園廣場，規劃有汽車停車位、至美樓、至善樓之間的汽、機車停車位，存有潛在人車衝突，建議適度調整區隔。

- (5) 騎乘機車是學生未來會率先使用到的交通工具，可以加強自行車騎乘教育活動，平衡、操作的技術養成、與行人互動、與路互動等等，除了談安全以外，還要風險管控的能力。

(八) 新北市立新北高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於新北市土城區，校門臨學府路一段於明德路二段路口轉角，學校體育場與志清堂在學府路一段另一側，緊鄰捷運土城線海山站，有人行地下道連通兩校區，西南側為明德路二段，東北側隔無車通行功能的學府路一段237巷與社區為鄰，東南側為學士路，府路一段、明德路二段、學士路有完善的人行道，學府路一段、明德路二段路口附近有公車站，附近有土城醫院、地方法院、新北後備指揮部等醫療、軍事、文教機構、海工幼兒園、樂利國小等。是一所市立技術型高中，目前學生數有2,361人，教職員259人。學生上學主要交通方式搭乘捷運637人(27.0%)、公車401人(17.0%)、公車轉捷運543人(23.0%)等大眾運輸共1,581人(67.0%)、家長汽機車接送378人(16.0%)、騎乘腳踏自行車165人(7.0%)、步行236人(10.0%)。放學搭乘捷運708人(30.0%)、公車425人(18.0%)、捷運轉公車614人(26.0%)等大眾運輸共1,747人(74.0%)、家長汽機車接送118人(5.0%)、騎乘腳踏自行車189人(8.0%)、步行283人(12.0%)。校內設有汽車停車位124格、身障汽車停車位2格、機車停車位105格，腳踏(電動)自行車則停放於校外明德路二段的公共停車格。學生上放學由大門口進出，由生輔組老師負責導護，主要通行路線為學府路一段及明德路二段，家長汽機車接送區設於學府路一段。

2. 訪視所見特色

- (1) 校園周邊有完善的人行道系統，教學校區、運動場區有人行地下通道連接，學府路上規劃有5停車格時段行管制作為家長接送區，校門進出人車分道。
- (2) 推廣部編的五階段教材模組，也有自編教材、教案、學習單，參與師資培訓提供種子教官排班上課入班宣導，另有監理站、靖娟、Toyota講師到校協助辦理交通安全主題相關宣教。
- (3) 結合技職教育證照制度，建置堆高機考照場地、汽機車考照練習場地，充分運用外部資源建置機車駕駛模擬系統，運用高職優質化輔助方案計畫實施安全教育課程推廣，推廣機車駕訓制度，與外部單位合作辦理機車安全騎乘與大客車內輪差/死角體驗活動。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 自評表辦理情形說明過於簡要，佐證書面資料少，多數資料是以照片呈現，建議應按自評項目逐項逐次整理，辦理情形說明應詳述，最好將資料數位化儲存於雲端，以便業務傳承與考核。
- (2) 搭乘大眾運輸的比例高達67%，強化通學路廊的連結，周邊行人通行設施，建立或改善通學步行環境，可向國土管理署申請113~116永續提升人行安全計畫。
- (3) 校園人車分道做得很好，但對於校園我們會有更高的理想，我的校舍從海山到新北，曾經有一段時期有了建設，但我們期待有更理想的校園環境，要整體考慮到教學、活動、交通分區區隔，要了解一下停車的需求，收納停車，動線規劃人車分道。
- (4) 高一實施交通安全教育、高二實施水域安全教育，建議混搭，交通安全教育建議可以衝分運用汽修科教師之專業，並加強自行車騎乘教育活動，平衡、操作的技術養成、與行人互動、與路互動等等，除了談安全以外，還要風險管控的能力。

(九)桃園育達學校財團法人桃園市育達高級中等學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於桃園市平鎮區西北隅緊鄰中壢區，校門位於育達路、146巷口街角，臨育達路設有側門，校園東側有育達路146巷、北側有育達路158巷、廣達街87巷15弄、西側廣達街87巷與社區緊鄰，育達路往西接台一省道環西路、往北連接中壢交流道，往南接延平路二段，往東接義民路，往北進入中壢市區。鄰近有復旦高中、復旦國小、平興國中、義興國小、文化國小等。是一所私立綜合型高中，目前有日校學生4,156人，進修部學生725人，教職員286人。學生上放學主要交通方式搭乘專車與公車客運2,944人(60.3%)，家長汽機車接送88人(1.8%)、進修部學生騎乘機車137人(2.8%)、騎乘腳踏自行車59人(1.2%)、步行1,654人(33.9%)。校內設有平面汽車停車位74格(含身障汽車停車位)、校外平面汽車停車位16格、校內機車停車位122格、校外機車停車位135格、學生腳踏自行車停車位33格。規劃有48條專車路線提供學生搭乘，人數最高時約有3,118人次搭乘，學生上放學出入學校大門定時定點由教官或校安人員協助，並派遣交通糾察隊協助管制交通指揮，育達路家長接送區僅限制於指定接送區，由交安人員編組輪流擔任交管，鄰近路段則有交警及義交人員協助指揮疏導，維護學生上放學安全。

2.訪視所見特色

- (1) 學校校地幅員有限師生人數達5,000人，於此條件下規劃上放學時段的人車動線及管制措施，包括人、車分時、分流、依標誌行進、路口設置管制點、規劃導護人力等，增進師生上放學的秩序及安全。
- (2) 積極協請市府交通局等單位會勘改善校園周邊的人行環境，設置行人安全步道、槽化線、繪製標線型人行道並加裝護欄，檢討校內汽、機車停車位設置與進出管理。
- (3) 鼓勵學生自製影片，從拍攝過程及腳本設計，由班聯會製作交通安全防範影片，採取幽默與詼諧手法拍攝，可激發學生探討機車安全騎乘行為，提升學習興趣，透過各班教室公播電視系統，利用午餐時間撥放交通安全宣導影片。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 推動交通安全教育、執行維護上放學交通安全工作，備審書面資料整理，建議儘可能按自評項目，逐項逐次裝訂為宜，並採數位化為佳，除方便考評成果呈現外，亦有利業務傳承。

(十)臺中市立文華高級中學

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於臺中市西屯區，校門臨寧夏路，西南側為重慶路，東北側為河南路一段，西北側為文心路三段，街廓完整均有完善的人行道，文心路三段、寧夏路路口附近有公車站及捷運綠線文華高中站，附近有中山國中、大仁國小及重慶國小，周邊多商家、補教業及餐飲業者等。是一所市立普通型高中，目前學生數有2,089人，教職員161人。學生上放學主要交通方式搭乘公車客運710人(35.9%)、捷運851人(43.0%)、火車+捷運229人(11.6%)、火車+公車21人(1.1%)、專車136人(6.9%)、計程車12人(0.6%)、家長汽車接送432人(21.8%)、機車接送224人(11.3%)、騎機車10人(0.5%)、騎乘自有腳踏自行車35人(1.8%)、騎YouBike195人(9.8%)、步行180人(9.1%)、住宿126人(6.4%)。校內設有地下室汽車停車位46格、平面汽車停車位89格、洽公汽車停車位4格、身障汽車停車位1格，另有機車專用停車場，可容納機車及腳踏(電動)自行車300輛。學生上放學期間安排大門保全協助擺放人車分道紅白標竿及交通錐，且於汽車道入口處排定交通服務隊學生1人及保全共同實施人車分道管制，除以實體區隔行人與汽車通道外，並於入口處由學生協助管制人、車通行。

2.訪視所見特色

- (1) 積極改善校園周邊交通環境，整建校門人車分流規畫，車進校門左轉、人進校門右轉，校園內的動線規劃明確分流，捷運通車、周邊人行道整建、行穿線加繪綠底、地下停車場汽車出入口，增設LED電子看板及警報器，維護通學安全。
- (2) 運用Padlet蒐集交安教材、宣導情形、宣導意見等，可同時進行上課宣導、統計數據及蒐整同學反饋意見，作法甚佳，值得參考與學習。
- (3) 騎乘機車是學生未來會率先使用到的交通工具，對於還未到達考照年齡的學生，有完整的自行車、機車騎乘教育，輕旅行規劃設計，高三學生實施分段、分組，體驗、實測方式，模擬考照，針對機車考照需求，透過監理所辦理現地研習，並分組、分段實施，對學生考照相當有幫助，顯見學校對交通安全教育的重視。
- (4) 規劃調整家長接送區，將汽車設在校門左側現有停車格，機車設在重慶路側門，落實將汽、機車接送區分開，可以有效地降低車輛相互碰撞風險，又能提生學生通學安全。
- (5) 圖書館設有交通安全專區，並辦理交通安全教育書展，結合國際教育，學生在國外的交通交流經驗分享，顯見學校對交通安全觀念宣導的落實。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 資料整理均已建立電子檔(數位化)，惟未與自評表連結，蠻可惜，建議，學校的自評表如能透過與數位檔案資料超連結，可以讓所要呈現的資料更方便、清楚，亦能更好的爭取成績。
- (2) 交通安全走廊張貼交安宣導海報，建議海報張貼方向如能面對過往學生行進方向，機車停車棚張掛宣導看板，其設置位置、高度，應考量在一般視線可及，方能達到最佳的宣導教育效果；另設有無聲廣播位置利用大型液晶顯示器撥放交安宣導影片，建議設置位置除考量人潮經過地點外，尚須考量短暫駐足停留欣賞的空間。
- (3) 學生前往監理所站參加考照，常有無照違規騎乘機車情事發生，建議請學校協調監理單位到校考照，更有助於確保交通安全。
- (4) 搭乘校車學生人數有136人，依現有公共運輸發展將交通車轉移至公共運輸上策，領針對沒有公共系統服務的區域，應透過的地方機關、組織、社團、民意代表，增加公車系統服務網路，對於學生使用頻繁的公車路線，朝公車化目標執行運作，公車進校園的。

- (5) 捷運通車文華高中站周邊一定是施政的重點，學校主動申請設置捷運站連通道，建議應設置無障礙電梯，施政的速度來自於主動地提出計畫，社區房價校外環境的與社區有關，除了學校發起以外，結合社區、民代，爭取資源優先分配，另可進一步向國土管理署申請113~116永續提升人行安全計畫。

(十一) 國立新化高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於臺南市新化區東郊，校門臨信義路，對面有台南大學附屬啟聰學校新化校區，西側緊鄰台南市政府消防局第四大隊新化分隊，往西進入新化市區，往東連接台19甲線大目降大道、穿越國三高速公路，東側、南側有巷道與未開發的農田為鄰。是一所國立技術型高中，目前有日校學生1,080人，進修部學生44人，教職員137人。校內設有教職員汽車停車位43格、機車停車位20格，學生機車停車位100格、微型電動二輪車停車位60格、腳踏自行車停車位45格，大門右側設有YouBike站。信義路為雙向二線道，上、放學交通尖峰時段僅開放學生專車、汽、機車、電動車由大門進出，上、放學時段均由值勤人員(教官或學務創新人員)引導騎乘學生進出校園。學校側門內為葉陶楊坊人文餐廳，側門對面為消防局新化分隊，側門外設置家長接送區(含遮雨棚)，上、放學期間，家長接送、步行及騎乘腳踏車學生均由側門進出，落實人車分道，以維全校師生行車安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全委員會，由校長擔任主任委員，教務，學務、總務，輔導、進修部主任為副主任委員，主任教官為執行秘書，生輔組長為助理秘書，訓育組長、學務創新人員、導師為委員，聘家長會長、新化分局分局長、新化區東榮里里長、學生專車承攬公司代表擔任顧問。
- (2) 耗費300萬完成校內道路鋪面的更新，提升師生在校園行走安全，側門設置家長接送區，有遮雨棚方便學生等待。
- (3) 新化分局交通組或麻豆監理站等單位，蒞校實施「騎車保平安」【道路交通安全】之道路交通安全授課。
- (4) 針對綜合職能科的學生設計考照課程，協助其練習使用運具及學習安全觀念，提升用路技能。

- (5) 能鼓勵師生發揮創意拍攝機車安全宣導短片，製圖科師生共同構思，利用課餘及放學時間，拍攝交通安全創意短片，參與交通部機車影片徵選活動，從拍攝過程及腳本設計，可激發師生探討機車安全騎乘行為，提升學習興趣。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 應有學生上放學交通方式調查，應分上、放學，家長接送分汽、機車，教職員，作為路隊路線規劃、家長接送區設置、導護人力配置之參考，作為人車分道之依據。
- (2) 車輛進出做個別的管理，校內教學區、活動區、交通動線通道應有區隔，以維校園內交通安全，小型車停車場停車格位採斜角繪設，停車角度可改垂直停車，方便車輛進出。
- (3) 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、學生專車車長等，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。
- (4) 交通車大約12線+2線課輔專車，依現有公共運輸發展將交通車轉移至公共運輸上策，領針對沒有公共系統服務的區域，應透過的地方機關、組織、社團、民意代表，增加公車系統服務網路，對於學生使用頻繁的公車路線，朝公車化目標執行運作，公車進校園的。

(十二) 國立臺南大學附屬高級中學

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於臺南市永康區，校門臨台20線中山南路，往西連接國一中山高速公路、進入台南市區，往東連接永大路二段，校園南側有永興路，東側有永華路，中間有永二街通過切割農牧綜合教育園區，北側有永平街，街廓完整惟僅在中山南路有完整的人行步道系統，其餘皆為雙向二車道無行人步道設置。是一所國立技術型高中，日校學生1,505人，進修部學生8人，教職員157人。日校學生上放學主要交通方式有搭乘專車599人(39.8%)、公車79人(5.2%)等大眾運輸共678人(45.0%)、家長汽機車接送121人(8.0%)、騎乘機車18人(0.6%)、騎乘腳踏(電動)自行車135人(8.9%)、步行581人(38.6%)，教職員主要交通方式有駕駛汽車84人(53.5%)、騎乘機車40人(25.5%)、其他33人(21.0%)。校內設有機車、腳踏(電動)自行車停車位200格，教職員汽車停車位137格、身障停車位6格、婦幼停車位2格。

2.訪視所見特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，教務，學務、總務，輔導主任、家長會長為副主任委員，主任教官為計畫組長，主計主任、護理師、庶務、訓育組長、臺南市政府警察局永康派出所所長、臺南市政府消防局第五救災救護大隊永康分隊長為委員，學生代表。
- (2) 結合地區派出所協助事故預防，建立校園友善的通學環境，如校地內縮拓寬中山南路人行道、大門及後門交通號誌改善、爭取YouBike設站等，上放學人車分流，減少潛在衝突危險。目前有申請內政部國土署申請113~116永續提升人行安全計畫，校長預定今天前往國土屬作專案報告，申請經費5千多萬。
- (3) 辦理113學年度交通安全示範觀摩活動，藉由比賽將交通安全議題，辦理有獎徵答，學生反應熱烈，邀請交通隊、監理站到校實施宣導，舉辦交通安全示範觀摩活動，落實學生交通車稽查抽檢作業，定期進行交通車逃生演練及安全宣教，統計學生無照騎乘機車及事故並輔導。
- (4) 能逐步朝向交通安全教育研習及課程的量化期望目標，80%以上教師參加交通安全數位課程或研習，80%以上學生已實施交通安全課程，師生每學年4小時以上。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會建議校內主管為委員，主要是負責決策，建議可增加外部單位參與，例如里長、民意代表、監理站等擔任顧問，除了能讓顧問瞭解校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等，也能透過顧問的資源及影響力協助學校事務。
- (2) 校門前家長接送區人行道緣石漆繪紅色，建議改黃色比較符合實際需求，進校門橫越交通車停車場，建議漆繪標線行人行道，
- (3) 後校門至圖資館前通道，目前有大樓改建工程，學校內有部分施工及車輛進出，請妥善規劃車輛動線及停放位置，俟完工後道路整鋪建議具體規劃行人步行空間。校門左側公車站，有無可能從圍牆直接開一通道供學生直接進入校園。
- (4) 交通車使用比例高39.8%，招標有無困難?依現有公共運輸發展將交通車轉移至公共運輸上策，領針對沒有公共系統服務的區域，應透過的地方機關、組織、社團、民意代表，增加公車系統服務網路，對於學生使用頻繁的公車路線，朝公車化目標執行運作，公車進校園的。

- (5) 機車使用狀況遠超過調查統計的19人，事實上騎機車學生更多，無法改變、也無法阻遏，順勢而為，且未來學生生活領域擴大，以機車、自行車為代步工具的機會多，故針對高年級學生機車騎乘教育與辦理考照活動仍有其必要，針對低年級學生可強化自行車或YouBike騎乘技術與風險感知教育。

(十三) 國立鳳山高級商工職業學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於鳳山區市中心文衡路，校門臨文衡路、北接台一省道建國路二、三段、南接曹公路到鳳山火車站，校園南臨文化路，北側部分臨台一省道建國路三段，西側則隔建國路三段55巷、文雅街、文興路與社區相鄰，附近有文山、文華國小。是一所國立技術型高中，日校學生1,956人，進修部學生113人，教職員279人。日校學生上放學主要交通方式有公車捷運920人(42.8%)、專車42人(2.2%)等大眾運輸共962人(45.0%)、家長汽機車接送506人(26.5%)、騎乘機車23人(1.2%)、微型電動二輪車49人(2.6%)、騎乘腳踏(電動)自行車130人(6.8%)、步行240人(12.6%)，進修部學生上放學主要交通方式有公車捷運10人(9.5%)、家長汽機車接送10人(9.5%)、騎乘機車26人(24.8%)、微型電動二輪車24人(22.9%)、騎乘腳踏(電動)自行車20人(19.0%)、步行15人(14.3%)，教職員主要交通方式有駕駛汽車83人(29.7%)、搭乘公車捷運20人(7.2%)、騎乘機車116人(41.6%)、微型電動二輪車27人(9.7%)、騎乘腳踏(電動)自行車5人(1.8%)、步行28人(10.0%)。校門前的行政大樓正改建中，學生出入校園機車、腳踏自行車、步行多仰賴文化路側門，教職員車輛多由文衡路或建國路三段側門進出。

2.訪視所見特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，教務、總務主任為副主任委員，學務主任為總幹事，主任教官為執行秘書、生輔組長為副執行秘書，輔導、圖書館、主計、實習輔導、進修部主任、訓育、庶務、教學組長、教官、護理師、糾察隊長、家長會長、鳳山分局長、交通組長、文山派出所所長、文華里里長、高雄客運鳳山站長、鳳山火車站站長、捷運鳳山站長為委員。
- (2) 於課堂間推廣交通部公路局高雄區監理所「道路生存戰2.0」交通安全桌遊，透過桌遊遊戲學習到正確交通安全觀念，進而落實到生活中用路人情境，並藉由遊戲人際互動，傳遞交通安全教育。
- (3) 與大發駕訓班合作，鼓勵滿18歲同學報名機車駕訓班，學習正確交通安全知識與騎車技能，協調大發駕訓班於週五下午派車接送學生至駕訓班練習術科(騎乘技術)，成效良好。

- (4) 能配合交通部、高雄市政府的交通政策、監理所站的宣導活動辦理學校交通安全月、機車駕訓安全體驗、交通安全桌遊競賽、TPASS校園活動，使學生接觸及體驗交通安全知識及活動。
- (5) 有參與國教署委由台師大推動五階段交通安全教材推動計畫，辦理機車交通安全教育的活動多元，包括相關駕訓課程宣導、安全增能研習、機車駕訓安全體驗等，幫助學生提升對機車知識及騎乘技巧。
- (6) 積極改善校園周邊道路環境，如增設行人號誌、家長接送區、移設公車停靠區，強化校內的夜間照明、實施人車分道等，提升師生通學安全。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會組成全部均為委員，建議適度調整，委員主要是負責決策，校外人士功能應為協助、建議、諮詢，校內部分人員功能是負責實際執行。
- (2) 針對沒有公共系統服務的區域，應透過的地方機關、組織、社團、民意代表，增加公車系統服務網路，對於學生使用頻繁的公車路線，朝公車化目標執行運作，公車進校園的。
- (3) 交通標誌牆、交通宣導帆布布置，未來可以用在地化的標誌牌面取代並數位化，如由教師駕車繞行學校周邊道路以行車紀錄器沿途記錄相關交通設施，經由影像紀錄動態影片或靜態圖片做成簡報教材教案，以電子媒體呈現更能達到在地化、環保、貼近生活方式實施，認識周邊交通環境與交通管制設施。
- (4) 將冠名式的活動如烘焙作品、拔河、籃球比賽等，轉化至課程及實作體驗活動，如參考交通部編訂之「高級中等學校以下五學習階段交通安全教育內容」，已有「交通安全教育指引手冊」、「交通安全教案手冊」，等五個面向，可於「融入領域」跟「校訂課程」中安排授課時數，可讓師生學習完整的交通安全觀念及行為。
- (5) 校內交通安全教育實施活動方式執行有其特色，為應再加強於相關課程中融入實施教學。
- (6) 有關交通安全教育研習及課程的量化期望目標，80%以上教師參加交通安全數位課程或研習，80%以上學生已實施交通安全課程，師生每學年4小時以上，設計活動及課程期望能以涵蓋多數師生為主，請學校多利用課程及活動時間，運用教材及宣導影片提供師生接觸及學習，並做統計瞭解執行狀況。

- (7) 行政大樓改建，校內動線、活動空間調整，應有整體因應大概可將校區區分成兩塊，車輛進出做個別的管理，教學、活動、交通應有區隔，適當規劃停車位，以律定進出動線，標線型人行道爭取，配合鳳山車站完工，周邊行人通行設施，建立通學步行環境改善，向內政部國土署申請113~116永續提升人行安全計畫。

(十四) 國立溪湖高級中學

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於彰化縣溪湖鎮市中心東北隅，校門臨大溪路二段，往東通往埔心鄉，可經由埔鹽系統交流道，連結國一高速公路及76快速道路，往西進入溪湖市區經台19線彰水路四段，往北可達埔鹽、往南可達埤頭，再往西可抵芳苑、王功。附近有成功高中、溪湖國中、湖東國小、湖西國小、湖南國小、湖北國小、溪湖國小及東溪國小等。是一所國立綜合型高中，目前有日校學生1,548人，教職員127人。學生上放學主要交通方式搭乘校專車985人(69.0%)、公車客運5人(0.4%)、家長汽機車接送90人(6.3%)、騎乘微型電動二輪車20人(1.4%)、騎乘腳踏自行車80人(5.6%)、步行248人(17.4%)，教職員通勤方式主要為駕駛汽車104人(81.9%)、騎乘機車20人(15.7%)、騎乘微型電動二輪車1人(0.8%)、騎乘腳踏自行車2人(1.6%)。校內設有汽車停車位107格、機(電動/自行)車停車位95格、腳踏自行車停車位80格、身障汽車停車位3格、學生專車臨時停車位3格。學生上學步行由向上路、水源街、青宅巷步行至校園人行步道，經學校側門，進入學校，家長接送區規劃於學校步道側門，同學下車後經由步道側門進入學校，騎乘腳踏車、機車由自來水廠旁的步道及大溪路青宅巷由側門進入學校地下室停車場停放，搭乘學生專車到校，統一在校內圓環區停車下車，進入教學區。放學時步行及家長接送同學從步道側門離校，家長接送者於接送區上車，腳踏(自行)車從側門管制離校後，學生專車10分鐘最後管制放行離校。交通導護於大門及側門協助交管，讓步行、家長接送、腳踏(自行)車、學生專車等依序放行。

2.訪視所見特色

- (1) 推動交通安全教育、執行維護上放學交通安全工作，備審書面資料整理數位化，兼顧成果展現與業務傳承。
- (2) 欠缺完善的公共運輸系統，辦理學生專車搭乘同學的滿意度問卷調查，統計結果後邀請承攬公司辦理駕駛及車長的交通安全講習會，針對同學所提意見實施檢討精進改善，並透過專車管理系統了解公車動態與訊息宣達，藉以提升學生專車乘載安全性。

- (3) 交通安全教育課程推動與實施，多數藉由健康護理及國防通識課程融入實施；學校運用手機建立LINE群組，可同時提供交通安全教育的相關宣導訊息，也是善用學生會接觸生活資訊的管道。
- (4) 彰化縣啟用moovo公共自行車，學校配合推動，在校門口左右兩側各設有一處公共自行車站，提供學生通學便利。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育課程推動與實施，多數藉由健康護理及國防通識課程融入實施，建議應由課發會協助在相關課程適度融入，並發展編定相關教材教案與學習單。
- (2) 騎乘機車是學生未來會率先使用到的交通工具，可以透過moovo公共自行車租站設立，推廣自行車騎乘教育活動，養成平衡、操作的技術、與行人互動、與路互動等等，除了談安全以外，還要風險管控的能力，逐步推廣到微型電動二輪車、機車騎乘安全教育。

(十五) 國立水里高級商工職業學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於南投縣水里鄉市中心南緣，校門臨南湖路，往北連接台16線中山路一段，往西接縣道131中正路通往車埕，再往西通往集集、名間，往東接台21往日月潭，再往東可達信義，附近有水里國中、水里國小。是一所國立技術型高中，目前有日校學生532人，進修部學生39人，教職員134人。學生上放學主要交通方式搭乘校專車300人(52.5%)、公車客運9人(1.6%)、家長汽機車接送25人(4.4%)、駕駛汽車7人(1.2%)、騎機(電動)車33人(5.8%)、騎乘腳踏自行車5人(0.9%)、步行43人(7.5%)、住宿149人(26.1%)。校內設有汽車停車位106格(含身障汽車停車位)、機(電動/自行)車停車位41格。學生上放學主要搭乘校專車，步行或搭乘客運行經中山路一段(台16線)與南湖路交接處路口地形為下坡與大彎道，規定行經該路口時應行走天橋，學生家長接送區位於南湖路上，校門口有校安人員執行導護。

2.訪視所見特色

- (1) 推動交通安全教育、執行維護上放學交通安全工作，備審書面資料整理數位化，兼顧成果展現與業務傳承。
- (2) 積極改善校園周邊通學環境，南湖路於校園側增設路側人行道，連接中山路人行陸橋，漆繪路口行人穿越道標線，

- (3) 推動學生專車入校園措施，提供學生舒適便利搭乘環境，平日12輛專車路線、假日加開3輛住宿生返鄉車共計15輛專車，每年招標學生車與廠商簽署「學生交通車合約書」，上學到校停靠中山路學生步行入校、下午放學校專車入校搭載學生出校園。
- (4) 針對山城特色，騎乘機車是學生未來會率先使用到的交通工具，推動微型電動二輪車騎乘知識，宣導掛牌、保險、滿14歲、不能載人、應戴安全帽。
- (5) 邀請山葉安全駕駛文教基金會、南投縣警察局交通隊，針對機車安全駕駛宣教實施宣導，提升全校師生防禦駕駛能力；設置交通安全教室，對違規同學輔導，輔以互動式教學，相信能給學生更深刻的認知與學習成效。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 進修學校學生39人使用個人運具通學，建議應針對進修部學生通學、工作特性，需駕駛汽車、騎乘機車，加強安全教育與相關宣導。
- (2) 室內停車場車道中心漆繪雙黃線，建議改為黃色單虛線分向，中心錯位的地方以短虛線連結，引導駕駛人行駛動線。
- (3) 理想的校園環境，要整體考慮到教學、活動、交通分區區隔，要了解一下停車的需求，如何收納汽機車停車，動線規劃人車分道。盡量避免學生教學活動過程有車輛流動造成干擾，所以建議應對校內部份汽、機車停車位設置進行檢討其設置的必要性。
- (4) 檢視學校附近交通安全狀況，針對危險路段(口)研訂改進措施，學校僅提列一處危險路口，似乎少了一點，建議學校可參考道安資訊平台，搜尋學校附近、或鄰近鄉鎮之易肇事地點，應從主、客觀條件來發現可能會發生危險路段(口)特徵，提醒學生注意安全。
- (5) 依現有公共運輸發展將交通車轉移至公共運輸上策，領針對沒有公共系統服務的區域，應透過的地方機關、組織、社團、民意代表，增加公車系統服務網路，對於學生使用頻繁的公車路線，朝公車化目標執行運作，公車進校園的。

(十六) 國立土庫高級商工職業學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於雲林縣土庫鎮市中心西南隅，校門臨中央路，佻鄰土庫圓環，經光復路往北、經中山路、光明往東、經聯美路往東南、經145甲線往西南

對外聯絡。附近有永年高中、土庫國中、土庫國小、越港國小等學校。是一所國立技術型高中，目前有日校學生898人，教職員120人。學生上放學主要交通方式搭乘校專車719人(80.1%)、家長汽機車接送73人(8.1%)、騎乘腳踏自行車53人(5.9%)、步行22人(2.4%)、住宿31人(3.5%)。校內設有汽車停車位90格、身障汽車停車位2格、機(電動/自行)車停車位28格、腳踏自行車停車位55格。學生上學時段步行統一由大門進出，學校專車18線(山線專車7部，海線專車11部)抵達學校時，依序停靠於校門口西側讓學生下車，家長接送區設於校門口東側；放學時段家長接送及步行學生由光復路東側門進出，搭乘專車同學由大門進出，學校專車18部分散停於中央路及林森路右側讓學上車，上、放學時段於大門有校長、學務主任、教官、保全人員及宿舍輔導員協助維持秩序，共同維護學生上、放學安全。

2.訪視所見特色

- (1) 蒐集交通安全教育相關網站及文宣，並建立宣導網站連結，便於師生查閱及應用教材。透過外出活動行前、週會升旗、師生座談、親師座談、逃生演練等時機宣導交通安全注意事項。
- (2) 教師參加113年度高級中等學校金融基礎教育強制汽車責任保險教案暨教學實施成果徵選獲得特優；班會討論內容包括機車打滑原因、選擇安全帽及衣著的因素、發生事故的處理程序等，皆為生活實用且能增進安全的觀念。
- (3) 推展自行車安全騎乘教育，結合社區辦理「五順追分成功騎福」騎乘活動，透過活動由校長親自帶領師生進行單車騎福追分成功活動，提升師生自行車騎乘的交通安全知識與技能，建立正確交通安全觀念，讓師生們在實踐中提升騎乘技巧，學習如何在日常生活中保障自身及他人的安全。
- (4) 積極改善學校周邊交通安全環境，協請雲林縣交通工務局、土庫鎮公所、雲林縣警察局、雲林縣警察局虎尾分局及雲林縣政府教育處派員現場會勘，規劃設置「校園周邊減速區設置與通學區起終點設置」。
- (5) 欠缺完善的公共運輸系統，連續四年獲得教育部國民及學前教育署補助偏遠地區及非山非市公立高級中等學校學生通學交通費，學生專車共計18線專車(山線7線，海線1線)，高三學生夜間晚自習班，學校均有專車載送，並要求學生返家後須向教官室回報，80%學生搭乘專車上下學，委請台西及偉隆客運配合學校規劃，實施大眾運輸工具逃生演練，期使學生吸取相關知識，於意外發生時可助已逃生或協助他人避難，充分照顧學生行的權益及安全。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 校內汽車停車格位設置區位分散，為維護校園教學、活動執行之安全，應由全面性的規劃，做適當區隔以維校園寧靜與安全。
- (2) 由於校園腹地與鄰近道路空間有限，放學之學生專車必須分散停放於中央路及林森路，由導護人員引導乘車，對於通行路徑，建議協請縣府相關單位改善相關人行安全維護設施。
- (3) 交通安全教育課程推動與實施，多數藉由健康護理及國防通識課程融入實施，建議應由課發會協助在相關課程適度融入，並發展編定相關教材教案與學習單。
- (4) 騎乘機車是學生未來會率先使用到的交通工具，可以透過自行車騎乘教育活動，養成平衡、操作的技術、與行人互動、與路互動等等，除了談安全以外，還要風險管控的能力，逐步推廣到微型電動二輪車、機車騎乘安全教育。

(十七) 國立東石高級中學

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於朴子市區東緣，北側、西側有雙溪口大排圍繞，校門臨公園二街、四維路一段設有西側門，往北連接縣168山通路東達太保市、西抵東石鄉，學校西側有四維路一段往北連接縣168山通路，往南連接縣167市東路，朴子市區有台19線文化南路貫穿，北達六腳鄉、南抵鹿草鄉交通尚稱便利。是一所國立綜合型高中，日校學生952人(36班)，進修部學生82人(6班)，教職員159人。學生主要來自於朴子市(35.3%)、太保市(13.0%)、東石鄉(17.8%)、六腳鄉(9.4%)、布袋鄉(7.2%)占約82.7%，其他還有部分來自於鹿草、新港、水上、義竹、北港等。上放學主要交通方式有家長汽機車接送34.6%、公車客運(專車)等大眾運輸36.4%、騎乘機車(微型電動二輪車)10.3%、騎乘腳踏(電動)自行車10.8%，少部分步行及住宿。113學年度起學生專車路線整併為單一路線，繞駛完全沒有公共運輸的水林鄉、北港鎮、六腳鄉、鹿草鄉，但學生需花費大量時間和高額專車費用。校內設有學生停車棚含機車(微型電動二輪車)停車位122格、腳踏(電動)自行車停車位60格，教職員汽車停車位55格、機車(微型電動二輪車)停車棚一座。

2.訪視所見特色

- (1) 交通安全教育委員會由校長擔任主任委員，學務、教務、總務主任為副

主任委員，實習處、進修部主任、教學、生輔、訓育組長、學務創新人力、家長會長為委員，並聘有里長、校外熱心人士為顧問，組織健全。

- (2) 在正式課程健康護理、地理、美術及國文科等，另外彈性選修課程交通安全與防溺教育，均有交通相關議題融入。
- (3) 配合縣政府人本環境改善計畫，於學校周邊路段繪設標線型人行道，改善學校步行學生的安全，也避免慢車道上的機車與上、放學學生意外擦撞，妥善規劃機、腳踏車停車場出入口動線，新增校門路口紅綠燈設置，建議設置U-Bike站點。整體通學步行環境改善，建議配合縣政府向內政部國土署申請113~116永續提升人行安全計畫。
- (4) 彙整學校周邊易肇生交通事故的路段與分析圖，向教職員、學生及新生宣導；另就學校學生的交通事故、違規事件等實施分析，提出改進意見後向同學宣導。
- (5) 屬非山非市學校，又沒有專車補助，雖有公車路線，但鹿草、六腳沒有公車路線直接抵達，須繞行到高鐵站，有生源的水林鄉、北港鎮沒有公車抵達。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 從學校的立場出發爭取交通車補助實屬不易，後校門路側設有BRT公車站牌，但他是服務往嘉義市區，屬非山非市學校的條件限制是國教署要解決的，可結合鄰近學校、包括國中、高中，集合幾個學校，即便有了專車補助，還是要招標，最後要走到公車化，最理想的是由交通手段規劃公車路線，以台中為例，改直轄市後最大的差別，公車路線端點都是學校，沿線經過學校，公車化了以後同時解決很多學校的問題。
- (2) 學生騎車機車、騎自行車各佔約10%，約100人，學生騎乘機車人數多，無法改變、也無法阻遏，可順勢而為，為有駕照的同學辦理騎乘競賽活動，未達考照年齡者的騎乘訓練，可以自行車替代，藉由教學活動傳達相關騎乘技術與風險感知。
- (3) 交通標誌牆、交通宣導帆布布置，未來可以用在地化的標誌牌面取代並數位化，如由教師駕車繞行學校周邊道路以行車紀錄器沿途記錄相關交通設施，經由影像紀錄動態影片或靜態圖片做成簡報教材教案，以電子媒體呈現更能達到在地化、環保、貼近生活方式實施，認識周邊交通環境與交通管制設施。
- (4) 國文課余秋雨行者無疆，以人煙稀少，紅燈時段無車通過，闖紅燈是錯誤示範，從人文道德當然在談守法、以身作則，但另一種思維，為什麼沒車還要等紅燈，或綠燈時段有車但時間不足無發通過，其實有還有一

種改善策略，號誌時制優化，適應式號誌、日定時、週定時，譬如，身上零用錢要帶多少？融入課程訓練後，建議適當地實施成效檢核(如學生分享或議題討論或測驗)，以掌握學生課程前後對課程內容的吸收程度，並可作為後續課程活動規劃或修訂參考。

- (5) 學校門口與側門的車道標線或行穿線的繪製，與現行「道路交通標誌標線號誌設置規則」有所出入，建議若經費許可應考量新繪製，以提供學生對標線正確的認知。

(十八) 國立屏東女子高級中學

1. 學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於屏東市區，校門臨仁愛路對面為屏東公園、縣立田徑場，北側緊鄰仁愛國小，東側緊鄰屏東醫院，仁愛路往北連接勝利東路、自由路，往南連接公園路、林森路、民生路，分別可連接南北向的台27線中正路及台24線自由路，學校周邊的仁愛路、公園路、自由路有完整的人行步道及公車站。是一所國立普通女子高中，日校學生1,569人，教職員152人。學生上放學主要交通方式搭乘火車148人(9.4%)、客運405人(25.8%)等大眾運輸共553人(35.2%)、家長汽車接送248人(15.8%)、機車接送340人(21.7%)、騎乘微型電動二輪車/自行車251人(16.0%)、步行19人(1.2%)、住宿112人(7.1%)。校內設有機車停車位64格、腳踏(電動)自行車停車位132格，教職員汽車停車位79格、身障停車位2格、機車身障停車位1格。學生到校方向以仁愛路大門為主，公園路側門次之，仁愛路之仁愛國小路口設有導護、公園路口有義交、校門口設有紅綠燈及導護、公園路科教大樓側門有導護，並依學生上、放學主要通行路段，安排導護崗哨於校園大門出入口維護學生安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，由校長擔任主任委員，學務主任惟總幹事，主任教官為執行秘書，生輔組長為副執行秘書，教務、總務、輔導、主計、人事主任、庶務、訓育、教學組長、護理師、學生代表擔任委員、教師會長，另聘請家長會長、屏東監理站站長、民生派出所所長與鄰近社區里長(公園里)為顧問，組織完整健全。
- (2) 進出校區均有明確指示導引，並律定上學放學通行路徑，校內人車動線進均有標示出校區均有明確指示導引，並律定上學放學通行路徑，上下學由交通服務隊校門人車出入動線規劃與管制狀況良好校門前觸動號誌，觸動後會唱校歌。

- (3) 主動協調屏東客運協助載客，是落實公車專車化，惟大眾運輸不普及搭乘客運、火車占35.2%，家長汽機車接送比例仍然偏高占37.5%。
- (4) 交通安全教育實施的正式課程有國防、健護及彈性學習，非正式課程的演講活動，有具體的透過學習單的方式(安全議題你我他)，讓學生互相討論以增進對道路潛在危險的認知。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 校園周邊通學路廊的改善、建立，是現在的主流趨勢，不論外界的環境因素如何，學校應該有自己的建設規劃目標，要考慮到校園安全、美感、傳統，科技運用，這是該堅持的方向。
- (2) 建議可強化自評表與簡報內容的連結或說明，例如簡報可就自評表中所引用附件內容或年度活動項目，摘要展現活動辦理的效益或成果，如環境改善前後的對照或學生學習前後的進步或差異等。
- (3) 有關辦理「騎跡女孩」戶外活動，100公里騎乘活動往返墾丁，多位老師帶領10學生騎乘、並有捷安特保母車，建議每次要有行前教育訓練，充分講解如活動路線、可能的狀況或風險因應、配合或注意事項…等等，並建議留存紀錄。

(十九) 國立花蓮高級工業職業學校

1.學校基本資料與校園周邊交通環境

學校位於花蓮市美崙山上縣政府北側，校門臨台九線府前路，往北達新城鄉，往南可抵花蓮市區，東側可眺望花蓮港，南側隔營區有中興路連接新興路，可經由尚志路往市區，西側有門光路有側門近處並通往對面校地。是一所國立技術型高中，目前有學生745人，教職員179人。學生上放學主要交通方式騎乘微型電動二輪車38%、自行車電輔車18%、機車2%，其餘才是公車客運、家長汽機車接送與步行。校園規劃教學、活動、工廠分區規劃設置理想完整，具備人車分道，校門臨台九線府前路設有通學號誌協助管控。

2.訪視所見特色

- (1) 交通安全教育推動與安全維護資料數位化，自評表以超連結方式提供資料文件查閱(如相關辦法/計畫或活動紀錄)，展現無紙化，亦提升訪視資料查閱的便利性。

- (2) 50年以上的學校，原來的校園規劃教學、活動、工廠分區規劃設置理想完整，具備人車分道，最近西側門光電停車場施工進出有臨時性調整，教職員後校門(西側門)進出，規劃良好。
- (3) 學生上放學主要交通方式騎乘微型電動二輪車38%、自行車電輔車18%、機車2%，訂有完整的管理規定，設置機車考照練習場，結合社區與外部資源辦理交安相關活動，如與監理站合作辦理微型電動二輪車掛牌活動；邀請山葉機車安全駕駛文教基金會到校實施「機車安全駕駛宣導課程」，整體在輔導學生考取駕照的教育規劃或資料展現上建議可適當連結。

3.訪視委員建議改善事項

- (1) 西側門停車場出入口正在改建施作，建議出入口設計應注意是現有無遮擋問題，對面機車考照練習場應妥為運用，建議協請花蓮監理站辦理到校考照服務。
- (2) 推動五階段示範教材，汽車科師資協助入班宣導，建議結合車輛專業知識，強化輔導學生取得駕照前相關人車路知識的完整性，發展出學校交通安全教育的特色。
- (3) 簡報中提到對發生車禍事故學生實施約談輔導，以撰寫陳述書的方式讓學生了解事故發生原因，並教導學生如何避免交通事故。但簡報展現為無照駕駛案例(陳述書)，與說明主題的連結性不強。
- (4) 校園廊道交通情境布置，標語的呈現都是相同的樣式、顏色，容易產生錯覺，就像是一種裝飾品，無法達到宣導效果，建議增加一點變化，張掛的位置還蠻好的，過往的人不看都不行，走過去就可一目了然，達到宣導教育效果。

四、結語

每天上放學交通安全維護與確保，是學校最關心的例行工作，交通安全教育是生命教育、生活教育紮根的重要一環，為了檢視、考核、檢討、策進作為、提升工作推動績效，才有了訪視活動。訪視活動不可避免地給學校帶來相關的工作負荷，是不可避免之惡，但如果能將規劃實施、日常工作、推動軌跡，有系統地留下數位記錄，將可事半功倍、滾動檢討、策進未來。學校在執行校園交通安全、學生上、放學交通安全維護工作與推動交通安全教育，最基礎的工作就是組織、計畫、執行，通盤檢討、改善、塑造學校內外、周邊安全的交通環境，透過教學活動作為讓學生具備交通安全的知能與實踐，輔以導護與輔導作為執行日常的上、放學安全維護工作，藉以維持學校正常運作，維護師生安全，創造教育價值。訪視過程除了進行年度成果考核與檢視交通安全教育推動政策實施情形外，又多了協助、輔導的作為，讓學校在維護交通安全與安全教育推動工作有正向的發展。

近年來學校的交通安全維護與交通安全教育的推動工作，受到重視學校都能正常的依規定設置推動的組織、訂定執行的計畫，也能因地、因時制宜落實執行交通安全教育活動與維護學生通學安全工作，但在執行的過程細緻、執行的強度、周詳的程度、完整追蹤考核各校會有不同；在校園周遭安全環境的塑造，地方的主管機關也主動、積極在配合，通學安全路廊的建置逐漸完善。每天上、放學、教學活動的交通安全維護，也都能在學務同仁、導護志工、警衛、學生的協助下落實執行，但要有完整的規劃、設計、執行計畫、成果檢討回饋，各校作法就有落差，都會地區學校擁有大眾運輸在維護通學安全有先天的優勢，郊區學校普遍面臨通學交通工具的困擾，但也能夠在相關單位的配合順利運作；交通安全教育的推動隨著這五階段示範教材的編定與積極推動，明確指引了交通安全教育的目標與核心能力的養成，誘發學校更積極的發展校本、在地課程規劃，讓交通安全教育不在是主題式的宣導活動，進一步融入課程課綱與教學內容。在今年訪視的學校中被評選優等的有松山工農、木柵高工、中正高中等，有關組織計畫、教學輔導的執行成果在備審資料均能具體數位化呈現，會脫穎而出的因素在於積極投入營造交通安全環境、擴大學生參與、學科融入教學開發具體教案、交通安全核心能力的培養、服務推展與行銷，已具備交通安全教育典範的水準值得鼓勵與推薦接受表揚，在交通安全教育課程的規劃設計融入校本的交通安全教育願景，甚至都已超越了教育部在推動的五階段模組概念，積極主動的在倡議實施，足可做為各學校推動交通安全教育效法之學習對象。

受限於考評制度其他未能得擠上優等獎的學校，在訪視過程我們也看到您對工作的投入，打造安全的同學環境，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，也為生命教育、生活教育做了具體的播種、紮根工作。我們要藉助多數人的雙手給您鼓勵加油，並透過訪視工作讓您的寶貴推動經驗與成果分享給所有關心、致力於交通安全教育工作的每一個夥伴，除了工作經驗的累積與經驗傳承外，同時也將發現的問題迅速尋求適當的改善，使交通安全工作到達另一個理想境界，在各自的工作領域發芽茁壯。

五、高級中等學校組訪視照片



微型電動二輪車騎乘安全教學
臺北市立松山高級工農職業學校



交通安全教育融入教學專題成果展示
臺北市立松山高級工農職業學校



交通安全教育融入教學專題成果展示
臺北市立松山高級工農職業學校



交通安全教育課程地圖
臺北市立松山高級工農職業學校

教學與輔導：各科教學融入交通安全五大運動、五大守則及五大面向

高一	高二	高三
全民國防、英文：1小時 防範動輿與災害防救(英文交通標誌) 數學科：3小時 三角函數(內輪差)、斜率(險降/斜坡標示) 全民國防：3小時 防範動輿與災害防救(大車搖籃安全) 物理科：2小時 反應時間、增加速度(安全距離探討) 化工科：1小時 鋁箔罐殘餘材料(聚合物)之簡介 加工科：1小時 化學與能源-化學電池 特教科：2小時 樂上學去(行人安全)	國文：1小時 《天工開物-舟車雜言》(交通運輸) 公民科：1小時 刑法(酒後行車) 汽車科：4小時 危盤實習(機車系統) 加工科：1小時 酒精保齡之醉不上道(防駕駕駛) 電子科：3小時 專題實習紅綠燈、交通號誌設計電路 資訊科：4小時 專題實習駕駛軟體實習(Python交通安全系統) 機械科：1小時 道路交通安全小知識-行進中的選擇與應用	電機科：2小時 專題實習(電機在車輛系統應用) 電子科：3小時 專題實習Arduino應用(後方來車行人警示器) 機械科：1小時 行人紅綠燈警示燈與車輛牌號地線聯動裝置(機械專題)

交通安全教育實施規劃
臺北市立松山高級工農職業學校



交通安全教育融入教學專題成果展示
臺北市立木柵高級工業職業學校



交通安全教育融入教學專題成果展示
臺北市立木柵高級工業職業學校



交通安全教育認證護照
臺北市立木柵高級工業職業學校

教學融入		交通安全教育融入課程實施情形									
		交通安全五大守則					交通安全五大運動				
科目	教學單元名稱	年級	危險感知	安全守則	科技應用	防範措施	交通安全五大運動	交通安全五大運動	交通安全五大運動	交通安全五大運動	交通安全五大運動
國文	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
英文	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
數學	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
物理	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
音樂	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
生活科技	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
體育	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
美術	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
健康	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
國防	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●
其他	交通安全報導寫作	高一	●	●	●	●	●	●	●	●	●

科目	教學單元	危險感知能力	步行與通車	交通知識與技能運用	用路倫理與責任	交通事故應變
國文	交通安全報導寫作 文教案	√	√		√	√
英文	國際姊妹校交通安全比一比	√	√	√	√	
數學		√	√		√	√
物理		√	√	√		√
音樂	AQ 交通安全音樂創作	√		√	√	
美術		√	√		√	√
生活科技	生活科技融入交通安全交通標誌	√		√	√	
健康	足球運動雙語學習	√			√	√
體育	運動安全融入交通安全	√	√			√
國防	國防通識			√	√	

交通安全教育實施規劃
臺北市立木柵高級工業職業學校

交通安全教育實施規劃
高雄市立中正高級中學



國際交流交通法規比一比
高雄市立中正高級中學

停車場車頭朝外標示
高雄市立中正高級中學



交通安全教室情境教學沙盤地圖
高雄市立中正高級中學

交通安全海報設計成果展示
高雄市立高雄女子高級中學



認識標誌標線號誌沙盤地圖
高雄市立高雄女子高級中學

交通安全教育互動式教學
桃園市立中壢商業高級中等學校

捌、國民中學組訪視報告

撰稿人：曾平毅

一、前言

本（113 學年）年度交通安全教育訪視，由教育部和交通部共同推動，國民中學組(以下簡稱本組)由教育部聘請以下 10 位國內交通、教育及相關學門之學者、專家擔任評鑑委員（按姓氏筆畫排列），並由曾平毅委員兼任國民中學組召集人，林大煜委員兼任國民中學組副召集人：

師範大學公共衛生教育系教授(退休)	王國川
臺灣海洋大學運輸科學系副教授	吳繼虹
交通部運輸研究所所長(退休)	林大煜
師範大學公民教育與活動領導學系教授	林安邦
逢甲大學運輸與物流學系助理教授	洪百賢
中央警察大學交通學系助理教授	陳艾懃
淡江大學運輸管理學系教授	陳苑蕙
臺北市立金華國民中學教師	黃欣蕙
中央警察大學交通學系教授	曾平毅
淡江大學運輸管理學系教授(退休)	張勝雄

本年度國民中學組之交通安全教育訪視工作，各縣市依照辦理提報「獎優評選」與「精進學校輔導」兩部分的國民中學（參見表 1），前者並分為「直轄市組」及「縣（市）組」；均採「書面審查」後遴選「現場訪視」學校兩階段的方式進行；共執行 21 校的現場訪視，執行概要說明如下：

- 一、獎優學校係由各直轄市政府教育局及縣(市)政府推薦，並區分為直轄市組（每市提報 2 校）及縣（市）組（每縣市提報 1 校），並上傳自評表等相關資料，共提報 28 校。經安排與分配委員進行書面審查與檢視，2 月 26 日召開委員會議，共同決議遴選出獎優學校直轄市組 6 校與縣（市）組 8 校，安排現場訪視行程。未列現場訪視之學校經會議評定均達『甲等』等第水準。經推薦現場訪視之學校則於訪視後評定等第（優等或特優），並推薦給交通部頒發「金安獎」。
- 二、精進學校由各縣市政府教育單位自行提報，並上傳自評表等相關資料，今年度共提報 14 校。經國民中學組委員審閱書面資料後，共選定 7 校進行現場訪視。
- 三、今年共安排與執行 21 校現場訪視行程。

獎優學校的訪視學校以評選出成績較為優異的學校（「特優學校」推薦給交通部頒給「金安獎」），精進學校的訪視學校在書面審閱階段，委員主要針對「交通安全教育自評表」及「輔導協助之需要與合理性」決定是否前往訪視，希望透過訪視行程來協助學校有效推動交通安全教育工作。

表 1 本(113)學年度國民中學組提報之學校狀況

獎優學校				精進學校	
直轄市組		縣(市)組		學校	
1	臺北市立 南門國民中學*	1	基隆市立 武崙國民中學	1	桃園市立 東興國民中學*
2	臺北市立 介壽國民中學*	2	新竹市立 新科國民中學*	2	臺中市立 神圳國民中學*
3	新北市立 柑園國民中學*	3	新竹縣立 員東國民中學*	3	彰化縣立 芬園國民中學
4	新北市立 碧華國民中學*	4	苗栗縣立 致民國民中學*	4	南投縣立 瑞竹國民中學
5	桃園市立 會稽國民中學*	5	彰化縣立 線西國民中學*	5	雲林縣立 西螺國民中學*
6	桃園市立 新明國民中學	6	南投縣立 三光國民中學*	6	嘉義縣立 大吉國民中學*
7	臺中市立 豐原國民中學	7	雲林縣立 北港國民中學	7	屏東縣立 公正國民中學*
8	臺中市立 中山國民中學	8	嘉義市立 大業實驗國民中學*	8	臺東縣立 豐田國民中學*
9	臺南市立 六甲國民中學	9	嘉義縣立 溪口國民中學	9	花蓮縣立 秀林國民中學*
10	臺南市立 學甲國民中學	10	屏東縣立 東港高級中學國中部	10	宜蘭縣立 吳沙國民中學
11	高雄市立 苓雅國民中學*	11	臺東縣立 新生國民中學*	11	連江縣立 東引國民中小學
12	高雄市立 鳳西國民中學	12	花蓮縣立 富里國民中學	12	基隆市立 中山高級中學國中部
		13	宜蘭縣立 國華國民中學*		
		14	金門縣立 金沙國民中學		
		15	連江縣立 敬恆國民中小學		

註：有註記*之學校為進行現場訪視之學校(共 21 校)，其中獎優學校 14 校(直轄市組 6 校，一般縣市 8 校)、精進學校 7 校。

國民中學組在全體委員通力合作與受訪視學校全力配合下，今年度的現場訪視行程密集安排，於 114 年 4 月 17 日開始，並於 5 月 26 日完成訪視工作。獎優學校的訪視主要依據訪視的四大項目：(一)組織、計畫與宣導，(二)教學與活動，(三)交通安全與輔導，及(四)創新與重大成效。評鑑當日由至少 4 位訪視委員前往學校，每校訪評時間以三小時為原則。訪視學校時，先由受評學校介紹校內相關單位負責人員及列席之校外人士；其次，由評鑑小組之召集人致詞及說明評鑑程序及相關事宜，介紹訪視委員。然後依序進行學校簡報，實地勘察交通安全教育設施、校區環境、查閱評鑑書面資料、師生晤談以及最後的綜合座談。其中教師訪談部分，歡迎所有沒課的老師、導護志工、教育伙伴們共同參與，由訪視委員與大家互動，以期了解受評學校之交安教學、宣導和學生安全導護的實施情形，並介紹當前交通部與教育部推動之重要政策。學生訪談部分，採隨機抽訪約 20~30 位七、八年級的學生(會考之後訪視的學校則納入九年級學生)，以了解各校實施交安教學、宣導及維護學生交通安全之狀況。綜合座談部分，由到訪之評鑑委員分別提出學校實施交通安全教育的特色或優點，以及改進或建議事項，提供訪視學校擬定交通安全教育的方針或設施的考量。

精進學校的現場訪視部分，主要針對學校之校本問題、交通安全教育工作推展議題、精進學校計畫等進行實地訪視與研討，並製作訪視報告，內容主要包括對「達成事項」及「建議事項」兩方面提供意見。

前往獎優學校或是精進學校實地訪視之時，訪視委員亦推廣教育部之「學校推動交通安全教育參考指引」，以及交通部之「校園周邊人行空間改善參考指引」，並準備「114 年國民中學組訪視『能量包』」(涵蓋相關的五階段五交通核心能力教案與教具、文宣、指引、簡報檔等)，提供各校參考使用。本年度的現場訪視亦將教育部提供之「交通安全教育宣導資料」向各校宣達，內容重點有四：1.落實推動交通安全教育課程，2.持續推動永續提升人行安全計畫(校園周邊暨行車安全道路改善)，3.防範無照駕駛之交通安全教育作為，4.加強宣導微型電動二輪車騎乘注意事項。

本報告以下分別說明 113 學年度訪視委員總評意見、獎優學校之訪視意見及精進學校之訪視意見。獎優學校部分，則區分直轄市組與縣(市)組，分別依照特優、優等、甲等學校說明(同等第以學校名稱筆畫來依序說明)。精進學校部分，則依照表 1 之提報次序，依序說明其學校特性與改進建議。

二、訪視委員總評意見

(一)獎優學校的優點與建議事項

1. 今(113)年度獎優學校區分「直轄市」及「一般縣市」兩組別，並採「書面資料」與「現場訪視」兩階段，各縣市教育局（處）或學校的接受度普遍良好，建議可以繼續採行。第二階段現場訪視的 14 所國民中學，經實地查證均表現良好，故可獲得「優等」或「特優」的等第；至於未能獲選安排現場訪視的學校，相關的資料準備亦相當完整，內容顯示均相當用心於交通安全教育工作，經委員共同評定均達到「甲等」的等第。因此，建議各縣市政府給予提報獎優學校之國民中學，給予合宜的行政獎勵。
2. 大部分學校能使用 168 道路交通安全入口網，以及利用交通部道安資訊平台了解學校附近地區的事故情況，值得肯定。建議已利用道安資訊平台之學校能參考這些交通事故情況，並向學區警察局多收集學生應注意的交通安全問題。學校若已發展許多交通安全課程，可進一步分析各課程內容與上述發現的問題之關連，視需要調整交安教學內容，並了解學習成效。
3. 目前仍有部分學校以融入課程進行交通安全教育，參與使用課程模組學校的觀念與成效則較為顯著，故強烈建議所有學校盡量善用交通部與教育部開發的五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校訂時間適當給予交通安全教育。訪視過程中國民中學組委員提供的「能量包」相關資源，建議適當參考與運用於交通安全教育。
4. 大部分學校的老師或(家長)志工，仍大力投入上放學之學生「導護工作」；然而，教師（或家長志工）於上放學期間的「導護功能」在於評估學生有無遵照所學，知道如何辨識環境的風險，並有合適的表現，並非以保護的態度維護學生通學安全！而是在旁觀察，並給予適當的協助，或許稱之為「上放學協助與輔導工作」較為合宜。
5. 家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。學校應避免將接送區直接設置於校園周邊，可配合校園周邊步行環境改善，建議儘量將接送區的位置規劃遠離學校，讓學生學習自行步行上學。距離學校 1.5 公里以內之學生應鼓勵其自行（走路或騎自行車）上學。以國民中學生而言，若欲培養學生獨立活動的能力，除步行與搭乘大眾運輸外，騎乘自行車所需的風險感知與騎乘技能應適時培養。

6. 在加強與提升教師交通安全知能上，學校一般透過線上 edu 磨課師+，辦理教師交通安全相關課程研習，並達成了教育部規定教師每學年均需要至少四小時的研習時間之要求。但由於教師通常需要長期任教於一所學校，為了長期性、階段性的考量，並搭配交通安全教學目標，建議學校能依照學校目前規劃的各年級各項交通安全教學主題及內容，安排各年級任課教師參加線上交通安全研習對應的主題與內容，並不需要刻意規劃或安排全校教師都參加相同的研習，並盡量以騎自行車為運具使用之對象，以貫徹校內教師研習與學生教學主題、內容互相的呼應，並符合每學年至少四小時的研習要求，如此可以避免未來研習內容的重複，造成無聊、單調的現象。
7. 為了達到學校長遠實施的目的，可長可久，建議學校在符合教育部規定每個年級學生每學年都能接受四小時課程的基本要求，以及學校交通安全各領域教師能承受的負荷(包括其他 10 幾項議題亦要實施)下，學校最好能調整並精緻目前規劃的交通安全教育學習課程架構圖：(a)在五大主軸下，以交通安全教育五大面向為方向，以交通安全教育核心能力為目標，以自行車為運具使用對象。(b)以主題課程為主，以融入課程為輔(甚至可以不考慮，因為有主題課程已很足夠了，讓課程回歸專業)，達到每個年級學生每學年都能接受四小時之要求即可。(c)避免創新活動，拖累了交通安全教學，學校可以依照年度實施的能量做增刪，但列為學校交通安全創新活動，而不是教學。(d)五大守則與五大運動建議納入交通安全教育核心能力，可以不需要單獨列出來。如果未來學校實施若干年後，仍有餘力，再實施也不晚，以免僅實施一年就流於書面
8. 學校為了展現交通安全創新活動，設置了「交通安全情境走廊(或所謂的交安情境牆)」，雖然用意十分良善，但是如果希望透過這項情境布置，就能達到預期的多項教育目標，可能有點奢望了(想太多了)，所以建議：學校能真正的如能預期達成「運用交安情境牆，進行校內交通情境教學」目標，(a)首先建議更正「交通安全情境走廊」用詞，請盡量使用更貼切、更正確的用詞，如「交通情境走廊」或「交通情境學習走廊」(因為沒有交通安全情境)。(b)其次，建議能與主題課程做緊密的搭配，讓交通情境走廊確實的發揮教學與學習的目的。(c)國民中學生建議盡量能以騎自行車為主的警告、禁制、指示等三類常見標誌，圖片或範例呈現。
9. 在學生交通安全教學上，由於教育部與交通部提供的交通安全教案手冊內容是通盤性、並以完成學生每學年四小時交通安全課程為目的，並沒有考慮國民中學學習階段的特異性與區域性，以及可以分配與應用的時間。因此建議：(a)學校未來最好能將目前校內實施交通安全教育融入教

學相關課程與目標，以落實學生安全騎自行車為交通安全教學的主要重點，依據兩部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向(危險感知能力、用路倫理與責任、步行與運具使用、交通知能與科技運用、交通事件應變等)及其核心能力，繪出由各年級跨領域課程與交通安全五大面向及其核心能力二個向度所構成的學校交通安全教育學習課程架構圖(含時數分配)。(b)建議按照上述學校交通安全教育學習課程架構圖，參考交通安全教案手冊，逐步調整並修訂各年級交通安全相關課程(包括學生交通安全教學目標、教材內容與教學方法等)，教學內容盡量不重複，知識與技能可以併陳，並逐年增加各年級不同主題與內容之交通安全相關課程，以涵蓋交通安全五大面向及其核心能力，並符合各年級學生每學年四小時交通安全教學之要求。

10. 依照學校規劃的交通安全教育學習課程架構圖，除了教學、宣導、活動與輔導四者之主題與內容最好盡量的避免重複，以增加可多加應用的時間，並且將教學的主要重點聚焦在學生安全騎自行車學習上。至於實際的作法，可以仿下，並且依照各年級的課程與時間分配，實施交通安全教學更佳。如：在第一面向(危險感知能力)上，可以安排綜合活動領域綜合科(交通事故)，讓學生了解騎自行車在道路(各種路口)、巷弄(有無號誌)有那些潛在的危險因素；在第二面向(用路倫理與責任)上，可以安排社會領域公民科(公民權利)，讓學生了解騎自行車應具備維護他人安全與便利的用路觀念；在第三面向(運具使用)上，可以安排健體領域體育科(自行車安全騎乘)，讓學生學習並熟練自行車的安全騎乘技能；在第四面向(交通知能與科技運用)上，可以安排社會領域地理科(地圖研判)或資訊科(資料搜尋)，讓學生了解常見的自行車交通事故及其發生原因；在第五面向(交通事件應變)上，可以安排健體領域健教科(CPR與AED操作)，讓學生了解騎自行車發生交通事故的處理方式等。當然，最後在三年級時，如能與學校辦理的鐵馬勇士行活動結合更佳。
11. 建議學校利用通學資料(上放學交通方式統計資料)評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案(如鼓勵走路上學)的執行成效。而且通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如比較今年與次年走路上學人數即可以了解學生使用交通工具的改變情況。
12. 進行學校現場訪視時，部分縣市政府教育局(處)亦同時邀請受訪視學校外之其他學校行政人員到場觀摩，可以讓學校端增加對於交通安全教育之重要性的認知與了解。

(二)精進學校的共同意見

今(113)年度各縣市共提報表 1 之 10 校，經審視委員針對「交通安全教育自評表」與「輔導協助之需要與合理性」兩項綜合評估，遴選出 7 校規劃進行現場訪視。關於書面審查與現場訪視之意見，綜合說明如下：

1. 由提報學校之書面資料，發現以下常見問題：
 - (1) 部分學校自評表填寫不完整或過於簡略，其各項執行成果之說明亦不完整；建議學校能先掌握交通安全教育工作之內涵及校本問題，而提報的教育局處有必要盡力協助。
 - (2) 部分學校未提出精進計畫、優質化報告或需要協助之處，或是內容過於簡略，相關內容說明不足。甚至未編列或估計合理的經費需求，部分學校希望改善學校外圍道路環境，可能誤解了本計畫精進學校輔導的目的。
 - (3) 部分縣市未依規定、未依規定時間提報，或是以不同理由規避提報學校。建議未來的訪視計畫能訂定適當的懲罰機制。
 - (4) 對於學校如何精進教學或輔導活動之構想或計畫內容較為欠缺，建議除教育局/處能實質輔導外，也建議學校能派員參加每年九月舉辦之全國交通安全教育研討會。
 - (5) 精進學校交通安全教育的構想，係希望透過專家學者的訪視以協助部分學校未能確實掌握校本問題，或是不清楚交通安全教育之改進方向或具體作法，或是不了解如何爭取各項資源來推動交通安全教育等狀況。建議各級教育單位能確實宣達，並鼓勵學校參與。
2. 建議學校能透過 SWOT 分析交通安全教育所面臨之校本課題，以利於提出改善策略。例如根據弱勢與威脅的分析，可以找出當下學校極欲解決的校本交通安全問題；根據學校目前學生上、放學通學資料調查，發現步行、接送為當下學生最主要的用路行為，所以這兩種主要用路行為引起的交通安全問題，就是當下、最優先的校本交通安全問題；再分別從交通安全的「教學與活動」與「交通安全與輔導」兩個面向，提出相互對應的解決辦法或策略，以及訂定各自要達成的教學與輔導目標，以作為事後評估當前交通安全問題是否被解決的依據。
3. 建議學校宜盡量使用交通部與教育部已開發的五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校訂時間適當給予交通安全教育。訪視過程中委員提供的「能量包」相關資源，建議適當參考與運用於交通安全教育。

4. 各校有依規定成立交通安全教育委員會，惟建議盡量增加校外委員，例如村里長、派出所主管、民意代表、地方仕紳或鄰近學校之大型社區管委會成員等，並建立例常性開會、決議事項有效管考的日常運作機制，並能有對於執行之情形加以檢討，隨時以滾動的方式加以檢討與改進。
5. 建議學校需要認真調查學生上放學交通方式，且必須能區分上學與放學及使用校門情形，如能擴大調查週一至週五每一天的交通方式，以及使用校門口的情形尤佳。也強烈建議學校可利用通學資料（上放學交通方式統計資料）評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案（如鼓勵走路上學）的執行成效。而且通學資料應建立分學期、分年級資料，才能更了解改善成效。
6. 為了交通安全教學更順利的進行以及減輕參與教師的負擔，建議學校未來能由校長引領，教務與學務主任協同，教務與學務組長共推，組成校內上述交通安全相關科目教學共備小組，並召開交通安全教學共識會議，調整相關科目教學目標與內容，使校內交通安全教學目標與內容更聚焦、更精簡，同時也減少教師的負擔，降低教學的影響。

三、獎優學校特色與建議

以下依據直轄市組學校（3.1 節）與縣（市）組學校（3.2 節）之訪視日期，分別說明獎優學校 14 校之特色與優點、建議事項。

三之一 直轄市組

（一）臺北市立介壽國民中學

1. 特色與優點

- (1) 書面資料審查階段，學校自評表、學校與周遭環境介紹、簡報資料(89 頁)等，均相當充實完整。相關資料能針對訪視之四大面向及其子項目準備與整理各項資料，相當用心。
- (2) 學校有效利用 SWOT 分析校本問題且能針對各種情境(WT、WO、ST、SO 等)提出改善對策，包括設計校本課程模組、校本交安情境布置、交通崗設置、接送策略與配套措施、整合各方資源、優化交通設施、公共服務課程等，相當用心。

- (3) 依學校願景「培育多元菁英的學生」，以自發、互動、共好為理念，並根據學校周邊環境與學生用路行為樣態，以「人本交通」為核心，提出五大主軸『**GUARD**』：**G**lance 危險感知、**U**pright 用路責任、**A**ccess 安全通行、**R**adar 科技運用、**D**efuse 交通應變，透過主題課程、融入課程(含特教班)、創新活動，交織成交通安全防護網，期望實踐交通安全願景：「Being the GUARD 成為交安守護者。」
- (4) 學校依照規定成立了交通安全教育推動組織，校內、外組織成員均十分完整，也有定期（上、下學期期初、期末）召開會議，議題決議、執行、檢討（包括 SWOT）及追蹤、紀錄等，對於學校周邊交通安全問題，也透過市府相關單位交通設施改善與協助，建置了校園周邊道路交通安全，運作良好。
- (5) 學校透過 edu 磨課師+與台北 E 大學數位學習網等豐富學習資源，包括辦理交通安全自行車議題研習、交通安全議題融入課程實作分享等，提昇教師交通安全教育知能，以符合教師每學期二小時參加交通安全課程研習之要求。
- (6) 學校能充分運用多元宣導形式，包括網路社群平台、學校日、家長座談會、校慶活動、議題特展，以及親師生聯絡簿等多元管道，向家長及社區民眾，進行交通安全宣導。
- (7) 為了落實學生交通安全教育，學校成立了交通安全教育教師社群，透過領召會議、教師共備，依據國民中學階段交通安全五大面向及其核心能力、五大守則/運動與校本安全文化(人本交通)，規劃學校交通安全教學與活動架構(GUARD)，並設計了各個不同領域課程交通安全主題課程、融入課程與創新活動，以完成學生交通安全相關課程教學之實施。
- (8) 在學校規劃的 GUARD 課程架構下，透過主題課程、融入課程與創新活動等，實施交通安全教育教學，以符合教育部規定學生每學期均接受至少二小時之交通安全相關課程之要求。
- (9) 學校積極與市府各單位合作與協調，逐步改善學校周遭道路環境，尤其是人行空間及安全使用的環境。
- (10) 學校以 13 個主題課程、14 個融入課程(12 個特教班課程)、11 個創新活動，推動交通安全教學，相當務實。
- (11) 以「一避免、二提前、三替代」的家長接送策略，具體改善上下學之交通擁塞，提昇學生進出安全，相當務實、貼心，如能盡量減少接送行為尤佳。

- (12) 以學校門牌延壽街 401 號引申出學校交安特色，學校提出(4 特色、0 事故、1 教育堅持)，打造學校教安教育品牌，十分用心。四項特色包括課程奠基、體驗實作、價值建構、整合資源。
- (13) 學校的交通服務隊，採用四階段系統化培訓學生交安行動，相當務實且能讓學生學習到奉獻的公民義務。
- (14) 學校落實適性輔導，導正違規態樣，持續統計與追蹤學生違規，值得肯定。
- (15) 學校製作交通安全宣導掛圖、交安大富翁等教具，並使用於教學活動。
- (16) 學校交通安全教育推動委員會陣容堅強，除有相關校內外成員外，還有學生代表參加，且能提供建議，促使增設自行車停車格，能發揮真正效益，另具體執行會議決議事項，可見其成效。
- (17) 學校充分運用教學大樓牆面，繪製介壽交通資訊圖（如：學校周邊上放學交通相關資訊，交通導護、愛心商店、自行車停車區、家長接送區等）、生活交通大挑戰（如：騎自行車安全注意事項、五大守則/運動等）等交通情境牆，以完成校內交通情境的設置。
- (18) 學校在進行教學及校外教學輔導活動時，不僅事前有規劃，籌備會議、車輛審核等，出發時亦有進行車輛與司機安全檢查、學生逃生演練（所謂的五個步驟）等，而且事後也有進行活動的檢討。
- (19) 建置並分析學生上、放學通學資料，規劃合宜的空間與設施，如：標線型人行道、多處家長接送區、增設 YouBike 停車柱、人行道拓寬等，以提升學生上、放學通學之安全性與便利性。
- (20) 為了落實人車分流，學生步行都由前門入校，而後門為機車專用通道。至於學生騎自行車到校，即停放於校門口左右，與社區民眾共用自行車停車格。
- (21) 針對學生交通違規事件，如：邊走邊用 3C 產品、未依標線行走、未依規定騎自行車等，作紀錄與統計，並實施適性輔導，以導正學生交通違規行為。
- (22) 交通服務及導護的規劃與管理十分良好，如：結合了服務學習之精神，透過學生自主的參與，招募了學生交通服務隊，並接受四階段系統化的培訓，以提升學生上、放學通學的安全性。
- (23) 學校榮了獲 2024 台北市政府交通安全年金輪獎績優學校、台北市交通安全教育訪視特優、交通安全創意教學教材徵選交通安全創意書籤第三名與佳作、短影片組第一名等。

- (24) 學校多位導護志工榮獲了 2023 年、2024 年台北市優良導護志工獎。
- (25) 學校充分運用了校內各項交通情境，規劃了具有獨特、創新與優良的交通安全多元活動(如：交安雙語閱讀角、才藝展演、校園周遭交通資訊圖等)。
- (26) 學生訪談時回答問題踴躍，且均能正確回應，對於交通安全觀念正確且多能了解其實施緣由。

2. 建議事項

- (1) 如同學校會禁止走廊跑步、進教室後「手機放雞窩」等作為，建議學校可以推動「行進間不滑手機」運動，以學習交通行為「專注度」並養成習慣。
- (2) 學校有學校周遭道路風險地圖，建議能另外製作學區安全地圖，利用交通部 Road Safety 網頁功能，蒐集學校 300 或 500 公尺內之三年事故態樣特性，並作為對學生交安宣教之基礎。
- (3) 學校有調查學生上放學交通方式，建議未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。此外，學校目前以汽車或機車接送之比例很高，建議盡量鼓勵學生能走路上放學。
- (4) 學校走路上學 38.6%，汽機車接送 40.2%，學走路 43.2%，汽機車接送 19.8%，建議能持續鼓勵學生走路上放學，或是走一段路上放學。
- (5) 學校製有校園安全地圖，建議善用於對學生宣教之資料。另外，學校內空間有高低差或危險轉角等潛在危險，建議適當檢視並予以警示、導引或適當區隔空間或動線。
- (6) 進行朝會宣導後感想調查(含行為自我檢視)，用意甚佳，如能有行為觀察的檢視尤佳。
- (7) 學生約有 10%左右騎乘自行車上下學，學校有規劃反光貼紙，還有提醒要求戴安全帽及裝設後燈，以提昇安全，另建議可以加裝輪弧反光片，以使側面來車能被提醒注意。
- (8) 建議學校在擬定與推行交通安全教育計畫時，能回歸到「教學」本質上，最好能以交通安全教學為主，而以交通安全宣導與活動為輔，並依照學校目前規劃的交通安全教育學習課程架構圖 (GUARD)，以五大面向及其核心能力為目標，以騎自行車為運具使用對象，調整學校目前實施的各年級跨領域交通安全教育主題與融入課程，並搭配學校現有教師可以涵蓋的能量，作好時間、議題與內容的合理分配，逐步

實施各年級學習階段的重點，同時盡量避免主題與內容的重複，以符合學生每學年接受四小時課程的要求即可。

- (9) 在加強與提升教師交通安全知能上，建議能依照學校目前規劃的各年級各項交通安全教學主題及內容，安排各年級任課教師參加線上（包括線上直播）交通安全研習對應的主題與內容，並不需要刻意規劃各年級教師都參加相同的研習，並盡量以騎自行車為運具使用之對象，以貫徹校內教師研習與學生教學主題、內容互相的呼應，以及符合每學年至少四小時的研習要求，又能避免研習內容的重複，造成無聊、單調的現象。
- (10) 在交通輔導上，由於交通違規，均屬於個人行為佔多數，所以建議能針對個人交通違規行為樣態，最好採用一對一的個案輔導方式進行，盡量採取啟發頓悟的輔導方式，使學生交通違行為不再重複的出現。
- (11) 在解讀各月學生交通違規紀錄時，建議盡量避免評量上數據錯誤的解讀，最好能正確的運用以科學證據為基礎、以統計考驗為方法，以評量學生交通違規行為的輔導成效，並優化學生交通違規輔導工作與內容。
- (12) 在交通安全與輔導上，雖然家長汽、機車接送學生上學仍高達 40.2%，佔居首位，但是其中家長汽車接送學生放學的，卻不足 5.2%，很多學生轉乘公車與走路回家，所以建議學校如能擬訂有效的上、放學通學促進策略，更主動的鼓勵並更積極的促進家長汽車單程接送之學生走路/步行、搭公車與騎自行車上、放學，以落實國民中學學習階段學生交通運具使用的獨立自主能力，同時達成“能多鼓勵學生步行通學”的交通與教育兩部之目標。
- (13) 學校老師們非常用心在設計教案、落實五階段教案的實施，建議可以給予教育部回饋，作為後續修正教案的參考。
- (14) 校外自行車停放空間仍然不足，在參訪時路邊車格停放的自行車貼牌比例不高，與通學統計有些落差，建議學校可盡量統一貼牌位置以利辨識，並設法在校內安排車格空間，便於管理。
- (15) 學生違規資料統計部分，建議可增加累犯統計與改善對策。
- (16) 交通環境改善建議：(a)延壽街、民生東路五段 36 巷的號誌週期較長，建議再觀察一下是否不利於行人穿越(行人等待時間長，且時段後期延壽街直行車輛少，可能引發違規闖越)，尤其校門口為無號誌穿越，建議考量縮短週期，適時攔阻延壽街直行車輛，亦有利於校門口之穿越安全。(b)校門口前之注意行人標誌位置應往上游方向遷移，並降低標誌高度。(c)請檢視各方向車流上游是否均有學校標誌，若無建請市府交工處增設。

(二) 臺北市立南門國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表、學校與周遭環境介紹、簡報資料(109 頁)等，均相當充實完整。
- (2) 學校能針對訪視之四大面向及其子項目準備與整理各項資料，相當用心。
- (3) 學校提出「南門交安心文化，行路有禮好少年」之願景，以及「Creating a Safe and Ideal environment, CSI」交通核心價值，與『CSI 課程地圖』：「Creating 感知與意識」、S「Safe 辨識危險與責任」、I「Ideal 行動與應變」。
- (4) 學校以融入課程與主題課程兩種方式進行交通安全教育工作，也有一些交通安全教育的教案，且善用五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校定時間適當給予交通安全教育，各年級時數 7 小時，特教班時數為 2 小時。
- (5) 學校有效利用 SWOT 分析校本問題，且能針對各種情境提出改善對策，相當用心。
- (6) 學校推動學生學習交通運具使用的淨零碳排的觀念與估算方式，相當創新。未來可鼓勵學習使用悠遊卡 APP 來建立自己的碳足跡及碳排放量。
- (7) 學校與南門國小在同一空間，也充分掌握在國小的交安課程奠基(綜合一我們的路權、綜合二祖孫交安大進擊、閱讀一交安小學堂、閱讀二交通問題在哪裡)。
- (8) 學校統計學生交安違規行為態樣，且不當交通行為態樣數量逐年下降，值得肯定。
- (9) 學校做得很多，也給學生許多表現的機會，讓學生發現問題，提出解決方法，要求校方落實，都是很好的做法。
- (10) 學校有蒐集學校學生的步行和騎自行車校本問題，如：步行未走行穿線、自行車超速等問題。在學生訪談過程中，學生具備有自身交通安全問題的觀察能力，提出多個自身觀察的問題，如：騎自行車怕巷口突然有人、車衝出，視線遮蔽問題。學校附近有觸控號誌，學生能了解該設施且會正確使用。
- (11) 學校設置提早下車區，有效抒解校門口學生接送擁擠問題。

- (12) 組織架構完整，納入里長、捷運公司及警察局等單位。
- (13) 學校結合周邊鄰里資源(停車空間)，創造上課接送區。
- (14) 師生對於交安宣導付出許多創意，且學生訪談發現學生對於師長或校外人士的宣導有一定程度的理解。尤其是針對特教生設計交安教案，相當用心。

2. 建議事項

- (1) 學校製作有學區安全地圖，但其內容應屬於學校周遭道路環境地圖，建議能擴充地圖的範疇，改以學區為主。另外，亦建議應製作校園安全地圖，尤其是與南門國小的空間運用規範。
- (2) 校門口關於學生上放學接送區的時段，與新設的自行車牽行的時段不同，建議檢視一下。
- (3) 學校七、八、九年及均有自行車教學，也有外出活動(環島)教學，符合教育部五階段的國民中學教育重點。建議學校可以教育學生檢查車輛設備(例如胎紋、胎壓、剎車設備等)、練習安全緊急剎車能力(如前後剎車之運用)。
- (4) 建議學校能增加大型車視野死角的體驗與學習，知悉車輛(尤其是大型車輛)內輪差的危害等。
- (5) 建議學校能補充學生的校安相關數據資料，即便是 0，也可以做為持續維持之願景。
- (6) 學校學生接送上學高達 64%(放學亦有 30%)，有大幅改善空間。學校推動走一段路上放學，建議能擴大辦理，且應有明確指示牌面與監控系統，亦即安全認證點的設計。
- (7) 學校各項資料能依據各項評鑑指標分別造冊說明，但建議每年的資料應逐年彙整，重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策應努力尋求所有利害關係人的支持，如學校教職員工、學生、家長、社區居民、其他教育單位(兒童課後照顧服務中心、補習班)、縣市政府交通局、教育局、警察局等。
- (8) 學校能於學年初利用 google 表單調查並統計各班級之上放學交通方式，統計結果包括上放學、使用交通工具等之人數與百分比。建議可再依照年級動線統計，以提供後續分析。另也建議學校可利用通學資料(上放學交通方式統計資料)評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案(如鼓勵走路上學)的執行成效。通學資料亦應建立分

年、分年級資料，才能更了解改善的成效；例如比較今年與次年走路上學人數即可以了解學生使用交通工具的改變情況。建請學校轄區的警局或派出所協助提供校園周邊常見的事故型態，校園周邊常見事故應該也是學生通學過程常見的事故，故可藉此以了解校本位的交通安全問題。

- (9) 學校在交通安全教育的教學活動相當豐富，但建議多注意教學的目的與達成目的的評估作為？
- (10) 學校為改善校園周邊交通問題，嘗試了許多改善作為，但建議注意運具間的衝突議題，例如接送比例高要該提高接送車位或是降低接送比例？公共自行車(U-bike)停車柱不足是應該增加車柱或鼓勵學生自己買車、多走路？
- (11) 交通安全委員會組織中，建議邀請當地派出所所長加入。
- (12) 整體通學環境之交通安全問題部分，已從交通部路政及道安司之「道安總動員」檢視學校周遭 500 公尺的肇事地點。建議學校老師和學生可查詢更大範圍之學區的整體交通事故情況，尤其是行人和自行車的事故情況，並請交通隊或分局到校演講說明當地事故問題和因應之道，另可進一步設計和繪製學區交通安全地圖。
- (13) 建議可設計課程核心課題，讓學生可以在不同課程中，從不同面向探討相同課題，加深對課題的了解。
- (14) 課程學習評量結果，建議可再加強說明。
- (15) 鼓勵走一段路上學是好的方向，但可思考提供家長適當之停車地點，並將通學路徑標示出來。
- (16) 建議繪製校內安全地圖。
- (17) 雖然學校鄰近小南門站，但上學汽機車接送比例仍有 60%，在臺北市的學校，應再努力降低汽機車接送比例。
- (18) 愛國西路 36 巷路口缺少行人穿越道，建議評估是否補繪。
- (19) 除宣導避免邊走邊滑手機，也建議加入不可聽音樂。
- (20) 牆壁上有少數小型塑膠突出物有邊角危險。
- (21) 人行道上樹穴建議調整，避免鋪面修整的需求。
- (22) 廣州街 8 巷路口的單一車阻無明顯效用，卻會造成輪椅等設施進出的阻礙，建議評估調整。

(23)校門旁「家長接送區」牌面，字體小，卻搭配禁停標誌，且面向道路不易辨識；禁左牌面亦有相同問題。

(24)少數自行車騎乘坐墊過高，建議宣導安全騎乘姿勢。

(三) 高雄市立苓雅國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表(內容相當完整)、學校與周遭環境介紹(內容有點薄弱)、簡報資料(43頁)等，相當完整。且相關內容能針對訪視之四大面向及其子項目準備與整理各項資料，相當用心。
- (2) 學校依據國民中學階段五大面向交通安全核心能力設計學校交通安全教育課程「課程環狀圖」，推動各項教學成效良好，有創意且務實。
- (3) 學校有分析校園周邊環境與學生用路行為，並進行非常完整的SWOT分析。此外並透過問題分析，讓所研擬之交通安全教育策略切合學生之需要，成效良好。
- (4) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師外，另已聘請家長會長、轄區員警、里長與志工隊長為顧問參與會議，就架構而言，已很完整。另由學生訪談中發現學生亦很有想法，此會議是否也考慮有學生代表之參與？請加評估其可行性。
- (5) 「交通安全教育委員會」會議結論之執行與檢討有透過PDCA之程序進行，成效良好。另其交通安全計畫目標之達成係考慮S(Specific 具體)、M(Measurable 可衡量)、A(Achievable 可達成)、R(Relevant 相關)、T(Time-bound 有時間限制)之SMART原則，有創意且很務實。
- (6) 學校內老師汽車停車時均能車頭朝外，顯見交通安全之宣導甚為務實，且對校內師生的交通安全很有助益。
- (7) 學校全部教職員工都參與導護工作。
- (8) 學校進行SWOT分析，根據分析結果提出多項策略，並應用PDCA行動策略進行實施管考。
- (9) 依校本課程結合學校願景，提出交通安全教育融入課程規劃，選擇自行車LOHAS與行人課程。課程融入環狀圖與融入課程架構表規劃完整，也充分運用教育部之交通安全教育教案。

- (10) 明確蒐集各類相關數據，進行分析，並於交通安全委員會中報告討論，並隨時留意校內外問題，除行政團隊隨時掌握外，亦藉由如導師會議或交安委員會等管道蒐集，再依問題性質進行改善，例如若為調整作法即可，則可盡速調整，若須工程改善者，則視經費爭取狀況逐步改善，並於改造時預先考量後續需求(例如管道預留)，減少動工頻率，降低對師生安全的影響。
- (11) 以班長擔任小老師，先讓班長接受交通安全教育後，再回班上向同學宣講。
- (12) 設計智能小車課程，結合多項課程能力，並可學習車輛轉彎半徑以及地圖路線搭配等能力。
- (13) 於通學統計時配合回答檢核表，了解應遵循的安全做法並檢查自身行為。
- (14) 晴雨天規劃不同接送動線，雨天讓汽機車入校接送，降低對周邊交通的影響。
- (15) 對於學校的通道硬體建置，和生態共存，將人、車、生態的各種影響因素放入，併同各項環境與物理因素列入：水、地、光的考量，像是有學校廚房每日需要備置 4000 人的餐點，動線規劃非常重要。
- (16) 學校行政會徵詢學生或家長的使用經驗，作為改善的依據(例如身障設施的規劃與使用)。
- (17) 在推廣與教育上，教學設計非常廣泛，擁有自行研發的教學活動與計劃，例如：自行研發教學模組、暑假的育樂營、智能小機車等，全面且精緻的學校，收集相關數據進行規劃。
- (18) 地處高雄的精華地帶，擁有多項的社會與社區資源，行政單位也能夠統整這些資源進入校園，讓師生能夠擁有更好的交通安全相關規劃。

2. 建議事項

- (1) 學校交通安全教育講座區分為全校集會、家長場與志工場分別進行，做法務實，然其成效有待分別評估。
- (2) 學生所騎的腳踏車大都裝設有反光片，成效良好。不過有一位同學所騎的腳踏車其前後輪得反光片分別為藍色與紫色，其反光效果有限，建議勸告該同學將所騎的腳踏車的反光片更換為白色或黃色。
- (3) 學校呈現工程改善較多，建議能盡量針對學生交通安全教育為主，而且學生的安全不僅是在校園，更包括校園外的各項活動。
- (4) 學校設了很多出入口，各也可以有許多交通動線替代方案，建議能依據每一學年學生的上放學需要妥為規劃。

- (5) 老師們非常用心在研發教學模組課程，也運用教育部的教案手冊落實實施，建議可評估成效並回饋給教育部，作為後續修正教案的參考。
- (6) 以班長擔任小老師的做法有其優缺點，建議可加強對班長學習成效的掌握，並設置學習單了解各班學習情況。
- (7) 八年級課程數較少，建議再考量是否合適。
- (8) 交通環境改善建議：(a)老師訪談反應周邊路口穿越四維路的綠燈時間比較短，又有車輛不讓行人的狀況，導致無法在一次綠燈完成穿越，經現場訪視發現目前也沒有行人庇護島，所以若無法一次通過會有危險，建議評估號誌時制與週期時間。(b)四維路、文橫二路口待轉區位置不當，會導致待轉車輛須騎上人行道才能停進待轉區，而且待轉車須左偏才能進下游車道，有與直行車側撞風險，建議調整。
- (9) 課程方面，建議學校能夠自行取用學校需要的內容，例如若是強化自行車、機車這兩方面的內容，若這個不是原來模組的內容，領域的課程都納入，但是比較表淺，其實可以更加深入的規劃（例如：三個開口，就代表有更多不一樣的生活經驗與關照，更多個別化，這樣會更加深化）
- (10) 學校已經有豐富的資源，建議學校周邊的實況進行討論會更棒，領域的課程都納入，但是比較表淺，其實可以更加深入的規劃，即可深化課程與學校相關作為。
- (11) 在今天的報告中較多談到硬體設施，但是期待學生能夠有帶著走的能力，可以再多補充一些更有實務性的相關概念與常識，也讓學生更將所學融入生活情境之中。

(四) 新北市立柑園國民中學

1. 特色與優點

- (1) 書面審查階段，學校自評表、學校與周遭環境介紹、簡報資料(44 頁)等，均相當充實完整。並能針對訪視之四大面向及其子項目準備與整理各項資料，相當用心。實地訪視時發現，書面資料的相關作為符合實際，值得肯定。
- (2) 雖學校面對的道路環境相當不利於學生上學安全性，但學校各項交通安全教育工作相當紮實，能增取開設 2 線交通車(北大西園線及山佳育德線)，與請求警察交通執法等對策，相當用心。
- (3) 學校錄製學生上學路線影片，提醒學生注意交通安全之規範，相當務實。另外，學校運用數位輔導教與學，建立危險感知課程教案，公開

課精進課程設計，辦理交通安全課程示例-讓學生找出高風險路段安全回家，值得肯定。

- (4) 學校善用 SWOT 分析校本問題，且能針對各種情境提出相對應的策略。
- (5) 學校利用多元管道宣導交通安全，根據學校資料顯示無學生無照駕駛情形，請繼續教育公民應遵守法律，正確使用各種交通工具。
- (6) 學校有使用道安資訊網的功能，蒐集學校周圍五百公尺內之交通事故資料，指出事故熱點為柑園街 69 巷、佳園路與柑園街路口(加強導護)，且近七年來事故件數逐年下降，113 年度 14~16 歲交通事 0 人。建議可補充各年所有交通事故資料(包括數量、區位、肇因等)，而不僅限於 14~16 歲交通事故，並應作為對學生宣教之素材。
- (7) 學校人車進出動線區隔，幼兒園接送車輛與步行學生採時間分隔，如能納入新生訓練教材尤佳。另外，學校讓小汽車接送車輛進入校園接、送學生，相當務實，相關的具體作法(車輛停靠與迴轉方法)或配合事項(如進入校園車輛優先於離開車輛、靠右行駛等)如能更明確律定，可以讓家長更能有所依循與傳承。
- (8) 學校積極執行自行車研習計畫，由於學校周遭道路較窄，於自行車考照關卡中設計實用的車輛操控和道路風險關卡，如：狹路騎行和繞行路旁停車安全行為。
- (9) 學校能詳細說明家長接送區的區位及其管理程序，並拍影片與家長溝通宣導(例如路邊接送區的長度)，相當用心。
- (10) 校內動線規劃落實人車分道，校門口與幼兒園家長接送共用出入口，落實時間分隔，不與學生活動區域衝突。
- (11) 學校開放校園設置家長接送區、有效提升接送過程的安全性。惟汽機車家長接送區的路線、停等空間建議能有明確的規劃與標示，使接送有序。
- (12) 肯定學校積極與社區溝通並善用社會資源，清除通學路徑障礙物。

2. 建議事項

- (1) 學校學校進出主要道路柑園街路幅寬窄不一，單向僅有一車道，且有大型車通行的需求，建議市政府認真協助處理其都市計畫道路闢建，或道路拓寬，以提供學生安全的上放學空間。

- (2) 學校有調查學生上放學交通方式，建議未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。
- (3) 交通安全教育委員會成員建議能盡量增加校外委員(例如民意大表、地方仕紳等)，以利於各項工作之推動。
- (4) 交通安全教育的課程架構相當詳實，且能涵括五大面向交通安全核心能力。但學生訪談過程發現學生端的能力尚有大幅改善空間。
- (5) 建議學校能製作校園與學區安全地圖，以做為對學生宣導教育之基礎。
- (6) 學校周圍道路有大型車通行時段管制的執法(包括科技執法與項場執法)，建議適當呈現管制地點、路段與時段。
- (7) 建議加強教育學生在道路狹窄環境，務必避免併排步行，且行進間不滑手機等基本安全觀念。
- (8) 危險感知作業中讓學生繪圖並標示道路危險問題及因應，許多學生能清楚標示問題，並提出因應知道；但仍有學生所完成的作業成果較不佳，須有老師引導以達成此作業之交安教育目標。
- (9) 學校已從交通部路政及道安司之「道安總動員」檢視學校周遭 500 公尺的事故問題，建議可查詢更大範圍之學區的整體交通事故情況，尤其是行人、自行車、微型電動二輪車和機車的事故情況，並請當地派出所員警到校演講說明當地事故問題和因應之道，另可進一步設計和繪製學區交通安全地圖以及相關交安教育教案。
- (10) 學校能依據各項評鑑指標分別說明執行成效，建議將每年的資料逐年彙整。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策也能尋求所有利害關係人的支持。
- (11) 學校於學年初調查並統計各班級之上放學交通方式，建議家長接送部分可再細分汽車與機車接送，以了解接送空間的需求。統計結果包括分年級、上放學、使用交通工具(步行、自行車、公車、汽車接送、機車接送、安親接送等)、出入動線(門)等之人數與百分比。
- (12) 建議學校向轄區的警局或派出所協助提供校園周邊常見的事故型態，校園周邊常見事故應該也是學生通學過程常見的事故，故可藉此以了解校本位的交通安全問題。
- (13) 家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。建議學校應努力讓學生學習自行步行、騎自行車、搭車上學。以國民中學生而言，若欲培養學生獨立活動的

能力，除步行與搭乘大眾運輸外，騎乘自行車所需的風險感知與騎乘技能應適時培養。

- (14) 七年級「安全感」課程－交通路線規劃課程有其價值，惟學生似乎花較多的時間在地圖的繪製而非安全的辨識上，建議課程的實施方式可以再略加調整，充分利用 google 地圖、街景資訊，並有更多的引導，教導其如何辨識危險地點與因應作為。
- (15) 學校積極參與新北市交通安全教育輔導團，擔任副召集學校、參與市級課程教案設計，並開發校本課程。惟建議學校宜全面施行校本課程，並確實於各年級課程中，以落實所有的學生均可於在學期間接受學校所規劃之交通安全教育課程。
- (16) 在七、八、九年級共同課程中，自行車安全教育不應僅限於考照訓練，宜著重於務實之安全騎乘觀念，加強學生騎乘自行車之安全。建議學校宜提醒騎自行車的學生加裝車頭、尾燈，並於車身加裝反光片，定期檢查車頭燈電池是否正常運作。於教室提供空間，鼓勵學生將安全帽帶進教室，以避免日曬雨淋，確保安全帽之安全保護效果。
- (17) 有關大型車內輪差與視野死角的實地演練，建議可請專車業者協助。
- (18) 建議確實批閱學生學習單或於班會進行討論，以了解學生的理解程度與觀念是否正確。

(五) 新北市立碧華國民中學

1. 特色與優點

- (1) 書面審查階段得知，學校自評表、學校與周遭環境介紹、簡報資料(78頁)等，均相當充實完整。且能針對訪視之四大面向及其子項目準備與整理各項資料，相當用心。
- (2) 學校以各領域課程融入、校訂課程，進行學生交通安全教育。簡報資料顯示相關課程的教學活動設計表及學習單。
- (3) 學校分析校園肇事熱點及統計，以五華街與三信路為肇事熱點，且能統計歷年校園周邊肇事資料，相當務實，如能運用於對學生宣教之基礎尤佳。
- (4) 學校認真進行 SWOT 分析校本問題，且能針對各種情境(WT、WO、ST、SO 等)提出改善對策。

- (5) 規劃早自習(12月)進行五階段課程聯播，直播行人、自行車等交安課程。
- (6) 學校將補校課程亦納入交通安全課程的講授，相當務實。
- (7) 學校特色課程為自行車，訂有考照辦法及題庫。另引進 YouBike1.0，建置情境考照場地，繪製考照地圖及錄製考照影片，相當用心。
- (8) 交通服務及導護有相關辦法及照片可供佐證。
- (9) 去(113)年校慶運動會活動，推動「友善校園」、「交通安全」的創意行進活動，相當用心。
- (10) 學校以問卷調查學生自評有配合的改正措施，以做為交通安全降低的成效，建議宜有追蹤或後續的觀察，以了解實際的成效。
- (11) 學校在推動交通安全教育上相當認真，有全校聯播方式實施五階段課程，亦以多元方式辦理相關交通安全宣導。
- (12) 學校對於自行車之騎乘安全相當用心，除有單車考照，含筆試與路試以外，還有 YouBike 公司入校宣導，規劃自行車校外停放區，成立單車社團，培訓單車種子學員等，值得肯定。
- (13) 補校對於年長者之照顧亦頗用心，將交通安全與科技結合，除交通規劃趣味問答外，還有 AI 生成交通安全四格漫畫，饒富趣味。
- (14) 學校有依照規定成立交通安全教育推動組織，校內、外組織成員完整，也有定期召開會議，議題檢討、執行及追蹤、紀錄，對於校本交通問題，除了進行 SWOT 分析之外，更進一步進行學生通學環境會勘與改善，運作良好。
- (15) 113 學年度全校教師 100%達到每學年四小時參加交通安全研習課程之要求，主要是參加「磨課師線上交通安全數位研習」，主題包括「交通安全教育怎麼做-國民中學交通安全教育規劃與實施重點」等。
- (16) 學校利用親職座談會(如：學校家長日等)、學校網路專區、碧中 YouTube、校慶創意活動、公佈欄等多元管道與方式，向家長及社區民眾，進行交通安全宣導。
- (17) 除了實施五個階段課程聯播之外，學校也規劃了交通安全教學校訂課程與課程融入，使 80%以上學生都能接受每學期二小時交通安全課程之要求。
- (18) 運用學校交通安全教育專區設置，進行相關各類交通安全教學，以及結合台北監理所，帶領學生進行交通安全體驗活動(包括大型車內輪差、視野死角等體驗)。

- (19) 學校在進行教學及校外教學輔導活動時，不僅事前有規劃，籌備會議、車輛審核等，出發時亦有進行車輛與司機安全檢查、學生緊急逃生演練等，而且事後也有進行檢討。
- (20) 對於交通服務及導護的規劃與管理，學校基本上以學校行政人員與專任教師為主，以導護志工為輔，採取輪值的方式，並給予補休，以維護學生上、放學交通安全。
- (21) 除了統計學生與家長交通違規（如：禁止雙黃線迴轉、走路不滑手機、機車接送戴安全帽等）之外，學校也有積極的進行交通安全宣導（家長接送區舉牌、錄製影片等宣導）。
- (22) 學校榮獲 113 學年度新北市政府交通安全教育訪視與輔導特優獎，生教組長榮獲 113 學年度新北市政府交通安全優良導護老師。
- (23) 通學樣態調查採 google 表單調查，並在表單中加入家長接送宣導影片。
- (24) 向交通局提議將退役的微笑單車 1.0 交給學校做為教學之用，獲得交通局與 YouBike 公司同意，也因此讓其他學校一同受惠；亦請 YouBike 公司入校宣導，第一場由健體領域老師接受宣導，老師先學再教同學。

2. 建議事項

- (1) 學生上學方式以家長接送 50.1%，放學接送則只有 17.8%，上學走路 40.6%，放學路則有 69.6%。顯示學校有大幅提升學生走路上放學的機會，建議未來宜盡量思考提高走路上放學的人數。目前的走路上學活動實施計畫已經是 111 年 11 月 18 日修訂的版本，宜有滾動式的檢討及精進作為。
- (2) 近三年三信路共計 104 件，多以轉彎與迴轉為主，故以雙黃實線封閉校門缺口，立意甚佳，如能於上放學期間布置交通錐及連桿，應可改善違規情形。
- (3) 訪視當日市府教育局人員後來到臨，沒有邀請鄰近學校觀摩，僅有另一受訪學校柑園國民中學派員聽取簡報，建議教育局可邀請相關學校相互觀摩。
- (4) 因自行車停放區位在校外，故可考慮加裝監視器以增安全外，另可思考加贈學校製作之反光貼紙，並鼓勵學生裝設輪弧反光片，以增安全，亦利於學校掌握學生之騎乘狀況。
- (5) 在傳遞知識時，其正確性可能亦須一併提醒，例如紅綠燈之排序，和色盲之考量有關，而交通標誌之形狀設計，亦有一定意義，請予注意。

- (6) 建議學校能依據教育部與交通部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向及其核心能力，並以騎自行車為運具使用對象，規劃出各年級各領域交通安全相關課程/主題與時數（包括調整目前學校規劃的各科交通安全相關融入課程），並繪製出由交通安全五大面向/核心能力與各年級各領域相關課程/主題/時數兩者所建構成的學校交通安全教育學習課程架構圖（含授課時數，以方便於掌握每年級每學年四小時之要求）。
- (7) 由於學校交通安全仍有很多議題需要重視，為了避免議題重複、時間不足等諸多因素，所以建議著重於行人安全（走路面對來車並靠邊走、走路不看手機等）、搭車安全（搭機車戴安全帽、搭汽車繫安全帶等）等提醒性的，容易懂的，可以利用朝會、班會等時機進行宣導，或者利用校慶等場合，辦理展演或活動。
- (8) 在交通安全與輔導上，雖然家長汽、機車接送學生上學仍高達 50.1%，佔居首位，但是其中家長汽、機車接送學生放學的，卻只有 17.8%，很多學生走路回家，所以建議：學校如能擬訂有效的上、放學通學策略，更主動的鼓勵並更積極的促進家長汽、機車單程接送之學生走路/步行、搭公車與騎自行車上、放學，以落實國民中學學習階段學生交通運具使用的獨立自主能力，同時達成“能多鼓勵學生步行通學”的交通與教育兩部目標。
- (9) 對於課程規劃方面建議：(a)建議先考量校本問題建立各年級單一的核心能力，再依此選擇適當課程教案進行交通安全教學。(b)以融入為主，建議完整盤點可融入之領域課程，並有明確的課程內容。(c)建議增加實施時數統計。(d)資料中所提供部分教案內容設計理念與教育目標無法對應，且一個教案中包含太多主題，恐難以實施，建議調整。(e)自行車考照場地高差較大，可能會有些危險，建議再觀察並適時改善。(f)汽車停車場管理辦法中所用「殘障」車位用語不當，建議修正。
- (10) 對於學校交通環境改善建議：(a)周邊人行道寬度足夠，應可供人車共道，且以周邊環境而言自行車使用人行道較為安全，建議交通局評估。(b)建議檢視周邊道路各方向上游是否有學校標誌，若無應增設。(c)若三信路劃設雙黃線後仍有車輛違規迴轉情形，建議可於上放學時段以交通錐加連桿方式增加警示效果，或請交通局增設交通桿。

(六) 桃園市立會稽國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表、學校與周遭環境介紹、簡報資料(73 頁)等，相當完整。且相關內容能針對訪視之四大面向及其子項目準備與整理各項資料，相當用心。
- (2) 學校辦理自行車考照，培養學生騎乘自行車的能力，且能由警衛室商借頭盔予未戴帽或騎乘 YouBike 同學，相當用心。
- (3) 學校使用 SWOT 分析校本問題，且能針對各種情境提出相對應的策略。
- (4) 學校製作有校園安全暨防災地圖，以及學區安全地圖，相當用心，。
- (5) 校園屬於較新學校，人車動線可以明確劃分良好(步行與自行車使用正門，汽機車使用側門)。
- (6) 學校推動校本課程，運用「健康運動家(Walkii)軟體」推動步行、健行等活動，還能估計碳排放量，成效良好。
- (7) 學校於新生訓練提供學生於上放學(尤其是接送學生)之相關規定，對於學生違規有統計與提供輔導作為，相當務實。
- (8) 學校善用外部資源於交通安全教育，如：邀請警政單位和監理站到校進行交通安全教育與宣導。
- (9) 學校針對家長接送車輛迴轉以及學生未走行人穿越道(即斑馬線)等問題，學生能省思其安全問題，並提出因應之道，如：家長可不在校門口迴轉的接送方式。
- (10) 學校之校內動線規劃落實人車分道；自行車動線與地下停車場動線的衝突與互動也是學生學習的機會，不必過於保護。必要時，可透過一些道路標線規範彼此的車道與行進動線。
- (11) 學校學生步行人數佔 68%，值得讚賞並持續保持。
- (12) 肯定學校出借並鼓勵騎 YouBike 的學生戴安全帽，讓學生養成配戴安全帽的好習慣。

2. 建議事項

- (1) 學校目前推動交通安全教育主要以融入為主，建議盡量善用交通部與教育部開發的五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校訂時間適

當給予交通安全教育。此外，交通安全五大守則及五大運動，亦可納入對學生宣教素材。

- (2) 學生自行車棚顯示有自行車裝有牛角，建請學校宣導與禁止學生使用違險的自行車裝備(當然也包括火箭筒等)。
- (3) 交通安全教育委員會成員建議能盡量增加校外委員(例如里長、派出所主管、民意代表、地方仕紳等)，以利於各項工作之推動。
- (4) 學校目前調查學生上學交通方式，以步行 68%最多，請繼續維持。另外，建議區分學生上、放學交通方式，建議未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。
- (5) 校門口左側的家長接送區規劃面臨著交通單位要畫設停車位的競合議題，對於停車收費牌面(週一至週五 08:00~18:00)與接送區管制停車使用的牌面(06:30~09:00 及 15:30~18:00)如何合理調整，建請桃園市交通局協助規劃與設計。
- (6) 學校邀請員警、監理站、自行車老闆入校研習，如能入班研習成效可能較佳。
- (7) 建議學校可以使用道安資訊網的功能，蒐集學校周圍三百或五百公尺內之所有交通事故資料(包括車種、數量、區位、肇因、事故態樣特性等)，並作為對學生宣教之素材。
- (8) 學校有繪製學區安全地圖，並以星號標示危險地點，尚缺問題與因應之道說明。建議可利用交通部路政及道安司之「道安總動員」查詢學校周遭更大範圍之學區交通事故情況，尤其是行人、自行車和微型電動二輪車的事故情況，並請當地派出所員警到校演講說明當地事故問題和因應之道，以進一步繪製學區交通安全地圖 2. 0 版，並製作相關交安教育教案。
- (9) 簡報檔之號誌的「紅」「黃」「綠」燈號位置有誤，三個顏色燈號位置需固定，以利色盲人士透過亮與不亮辨識號誌情形，請留意此問題。
- (10) 建議學校應依據各項評鑑指標分別造冊說明，相關資料亦建議逐年彙整。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策並努力尋求所有利害關係人的支持。
- (11) 學校於學年初調查並統計各班級之上放學交通方式，除了上學外，統計結果可再包括年級、上放學、使用交通工具(步行、自行車、公車、汽車接送、機車接送、兒童課後照顧服務中心接送等)之人數與百分比。另建議學校可利用通學資料(上放學交通方式統計資料)評估家

長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案（如鼓勵走路上學）的執行成效。而且通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。

- (12) 建議學校請轄區的警局或派出所協助提供校園周邊常見的事故型態，校園周邊常見事故應該也是學生通學過程常見的事故，故可藉此以了解校本位的交通安全問題。
- (13) 家長接送區附近仍常見人車爭道、違規停車，與其他交通違規行為（如雙黃線迴轉、併排停車），表示該家長接送區的區位不當，或空間不足，建議重新檢討。另外，家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。目前的空間大小與環境似乎仍有改善空間，可再尋求交通單位的協助。
- (14) 家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。學校應避免將接送區直接設置於校園周邊，可配合校園周邊步行環境改善，鼓勵學生與家長共同討論合宜（遠離學校）的接送地點，讓學生學習自行步行上學。距離學校 1.5 公里以內之學生應鼓勵其自行（走路或騎自行車）上學。
- (15) 愛心商店可視校園周邊環境與學生活動需求建立相關聯絡網。惟愛心商店的選定應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並建議逐年持續檢討評估，並有完整使用狀況的回饋。
- (16) 建議學校宜分年級設計交通安全教育校本課程，並落實所有的學生均可於在學期間接受學校所規劃之交通安全教育課程。
- (17) 通學方式建議區分上、放學使用的交通方式統計，以分析學生使用運具之需求及成長情形。
- (18) 自行車安全教育不應僅限於考照訓練，建議應著重於務實之安全騎乘觀念，加強學生騎乘自行車之安全。
- (19) 建議提醒並鼓勵學生裝設自行車頭燈、尾燈及反光片，定期檢查車頭燈電池是否正常運作，以提升騎乘安全。
- (20) 學校的停車空間充裕，建議減少平面停車空間，盡量將校園空間作為教學活動使用。
- (21) 有關學生違規的輔導措施，宜針對學生常見違規情節的嚴重程度採取適當的輔導作為，以確保學生了解違規行為之風險，如走路滑手機、並排行走與違規騎乘自行車，讓學生了解相關風險並建立正確觀念，達到矯正行為的目的。

三之二 一般縣(市)組

(一) 新竹縣立員東國民中學

1. 特色與優點

- (1) 書面資料審時，學校的自評表(17 頁)與學校基本資料與周邊環境簡介資料(10 頁)內容均相當充實，能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。
- (2) 學校為新竹縣推動教育部課程模組學校，認真且充實，且能落實各項相關的交通安全教育工作。簡報(91 頁)的內容亦顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。
- (3) 學校利用 SWOT 分析校本問題，並提出改善對策，製作校園與學區危險地圖，並作為對學校宣教之基礎，值得肯定。
- (4) 學校實施電子化教學，利用期末交通安全線上表單，並有期末交通安全行為自我檢核表，相當用心。並歸納學生交安行為的優勢（內輪差安全預防觀念、行穿線使用、靠邊走）與劣勢（夜間用路行為、走路划手機），從而提出校本問題的交安課程與活動策略：夜間用路行為（含步行及騎乘自行車）、自行車安全騎乘觀念、危險感知安全預防觀念、路權知能，值得嘉許。
- (5) 學校利用 4F 教學(Fact, Feeling, Finding, Future)架構，強調交安之能素養能力、交安知識應用分析、自我省思與實踐，很用心且符合實際。
- (6) 學校推動鼓勵步行上放學，112 學年度 54% 提升至 113 學年度 66%，值得肯定，其中特別推動行進間禁止使用 3C 產品，很用心。
- (7) 學校能利用影像檔呈現實際教學的情形，成效良好。
- (8) 學校為 113 學年度新竹縣唯一申請教育部交通安全教育重點計畫學校，透過課程規劃建置，教師專業能力的提昇，以落實交通安全教育的貫徹。
- (9) 辦理交通安全之教師研習，成立安全教育教師專業學習社群，並以交通安全課程模組五大面向規劃課程藍圖，另以融入領域課程、校外參訪、校慶闖關活動、道安資訊查詢網之課程應用等方式，落實交通安全教育。
- (10) 全校於學期末進行自行車騎乘技能體驗活動，並對學生實施自行車考照，並於假日帶學生騎乘自行車，以提昇騎乘知能。

- (11) 積極爭取外部資源，除增設標（號）誌、反射鏡、重鋪路面，以改善學校校園及周遭之交通狀況外，亦邀請專家至校內彈性課程時間進行交安相關知能宣導。
- (12) 藉由許多活動，例：我是剪報高手、加裝書包反光條、交通路跑活動以及鼓勵學生步行上放學等，以提昇交通安全及知能。
- (13) 學生騎乘自行車到校者不多，但擁有自行車者眾，除一般騎乘之安全知能外，也請提醒可加裝反光片，勿踩火箭筒，另紅綠燈號誌之順序，與色盲之辨識有關，也請提醒在繪設時勿顛倒錯置。
- (14) 學校依照規定成立了交通安全教育推動組織，校內、外組織成員完整，也有定期召開會議，議題檢討（包括 SWOT）及追蹤、紀錄，對於學校周邊交通安全問題，也透過縣府、鎮公所交通設施改善，以建置校園周邊道路交通安全，運作也十分良好。
- (15) 辦理交通安全教師研習（包括交通安全教育融入教案設計、磨課師線上交通安全研習、交通安全教育課程研發、交通安全模組課程設計與分享等研習）、成立安全教育教師專業學習社群，提昇教師交通安全教育知能，以符合教師每學期二小時參加交通安全課程或研習。
- (16) 能充分利用親師座談會、家長會、親師生聯絡簿、學校網頁、臉書、跑馬燈、校慶運動會、school+公播系統等多元管道，向家長及社區民眾，進行交通安全宣導。
- (17) 學校試圖依據國民中學階段交通安全五大面向、五大守則與校本安全文化，規劃學校交通安全課程/活動之藍圖，並自編各個不同領域課程交通安全課程融入教案，以實施交通安全相關課程融入教學。
- (18) 在各個不同領域之課程中，學校積極的實施交通安全相關課程融入教學，以落實學生每學期均接受至少二小時之交通安全相關融入課程之要求。
- (19) 學校充分的運用校門口、大樓牆壁、E化教室、校內空地等，進行校內交通情境的設置（如：騎車安全注意事項、五大守則、自行車考照場地、內輪差、視野死角等）。
- (20) 學校也積極的辦理各類交通安全活動，包括利用交通安全教育網路資源，於早自修、午餐等時間，進行交通安全宣導；邀請新竹縣監理站專員到校，進行大型車視野死角、內輪差的教學與體驗活動。
- (21) 學校在進行教學及校外教學輔導活動時，不僅事前有規劃，籌備會議、車輛審核等，出發時亦有進行車輛與司機安全檢查、學生逃生演練等，而且事後也有進行檢討。

- (22) 學校每學年均均有調查並建立學生上、放學交通工具使用（包括步行、騎自行車、家長汽、機車接送、搭公車等）資料，並且由於校門口交通環境非常不適合汽、機車接送，學校鼓勵學生盡量步行通學，而且經宣導與溝通，學生人數也有逐年增加。
- (23) 對於進出校園之人車動線、交通工具停放、交通管制計畫等規劃與實施，學校也都做得十分用心，包括師生人車確實分道、進入校園車輛均停放汽、機車停車區、車頭朝車道等。
- (24) 對於交通服務及導護的規劃與管理，學校基本上以學務處行政人員為主，而以八年級學生為輔，採取輪值的方式，擔任教師與學生交通導護，以維護學生上、放學交通安全。
- (25) 針對學生交通違規行為，交通導護輪值人員進行登記，再由學務處生教組長實施交通安全加強輔導，並繼續評估輔導效果。
- (26) 為了建構完善的學生安全上、放學通學路線，在學校周圍及通學路線附近，也有設置重點的愛心服務站，並作不定期的拜訪，以提供學生隨機性的協助與服務。
- (27) 學校榮獲 111 學年度新竹縣政府交通安全教育評選第一名獎項，以及學校教師近年多次榮獲交通安全活動設計第一名、學生近年多次榮獲交通安全教育四格漫畫佳作。最近三年學校對於周邊交通安全做了很多的努力與創新，如：爭取標線型人行道、增設校門口反射鏡、設置並啟用校門口全天候號誌燈、完成校園減速丘設置等。
- (28) 依校本問題提出教學方向，規劃完整課程計畫，規劃理念正確，特別重視行為實踐，期末實施交安線上測驗，並有「交安行為自我檢核表」供學生自主檢查交安行為之落石情形。
- (29) 對學生交通安全教育時數統計明確，九年級利用會考後進行事故處理課程。且交通事故與違規統計完整，連家長違規都列入統計。
- (30) 學校能進行校內安全分析、盤點問題、找出努力方向加以落實，改善成效明確，校內受傷次數大幅下降，且步行比例於一年內增加 12%。

2. 建議事項

- (1) 建議學校可利用交通部 168 交通安全網的 Road Safety 功能，蒐集學校周圍三百或五百公尺內之各年交通事故資料(包括數量、區位、肇因等)，並作為對學生宣教之素材及作為學區安全地圖，讓學生知曉學區道路安全狀況。

- (2) 學校有調查學生上放學交通方式，建議未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。
- (3) 學校有自行車訓練場地，建議可教授讓學生車輛檢查、輪胎痕深度、緊急剎車操控能力等方面的能力。
- (4) 交通安全教育委員會成員目前有派出所、學區里長、家長會長等校外委員，建議可盡量增加民意代表、地方仕紳等校外委員，以利於各項工作之推動。
- (5) 建議學校在推行交通安全工作時，最好能以交通安全教育教學為主要的重點，並依照學校交通安全教育學習課程架構圖，以五大面向及其核心能力為目標，調整學校目前實施的各年級跨領域交通安全教育融入教學課程，並搭配學校現有教師可以涵蓋的能量，作好時間、議題與內容的合理分配，逐步實施各年級學習階段的重點（如：一年級在行為，二、三年級在態度與知識），同時盡量避免主題與內容的重複，以符合學生每學年接受四小時課程的要求即可。
- (6) 雖然學校積極的宣導交通安全五大運動與五大守則，但是由於教育與交通兩部目前極力的推行交通安全教育五大面向與其核心能力，並且提供的教案也是依據後者來加以設計，而且與前者彼此之間也並沒有衝突，所以建議：學校能將交通安全課程活動之規劃藍圖，調整成由各年級跨領域課程/時數與交通安全五大面向/核心能力二個向度所構成的學校交通安全教育學習課程架構圖，以指導學校交通安全教育主題與內容之方向，並符合學生每學年至少需要接受四小時交通安全課程之要求。
- (7) 推行學校交通安全，不外乎從教學、宣導、活動與輔導等四個方面著手，目前學校大部分都集中在朝會、班級或演講等宣導上；然而，最近幾年教育與交通兩部希望學校能多關注、多用心、多分配時間於教學實施上，但是由於學校本身還有很多其他被認為重要的議題需要去推行，所以建議：在學校可以加以分配與應用的課程與時間下，確實的落實交通安全教育學習課程架構圖之規劃，並且將教學的主要重點聚焦在學生安全騎自行車學習上，並注意：教學與宣導、活動、輔導三者之主題與內容上，盡量的避免重複，以增加學生學習內容的多元，以及減輕教師教學能量的負擔。
- (8) 在學生交通安全教學上，雖然目前教育與交通兩部已經提供了交通安全教案手冊內容，並以完成學生每學年四小時交通安全課程為實施目標，但是內容屬於通盤性並沒有考慮國民中學學習階段學校的特異性與區域性，以及可以分配與應用的時間，建議：首先，學校未來最好

能將目前校內實施交通安全教育融入教學相關課程與目標，依據兩部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向及其核心能力，七年級優先以行為（安全騎車）為主要，八、九年級再依序補足態度（關心、重視安全騎車）與知識（安全騎車知識），以完成學生安全騎自行車為此階段交通安全教學之目標。接著，按照上述學校交通安全教育學習課程架構圖，參考交通安全教案手冊，逐步、逐年調整並修訂各年級交通安全相關課程（包括學生交通安全教學目標、教材內容與教學方法等），三個年級的教學內容盡量不重複，安全騎自行車的技能為優先，態度與知識隨後併陳實施，並逐年增加各年級不同主題與內容之交通安全相關課程，以涵蓋交通安全五大面向及其核心能力，並符合各年級學生每學年至少四小時交通安全教學之要求。

- (9) 學校對於校內交通情境的設置十分用心，但是如果無法搭配交通安全教學（如：停車區牆面上的自行車與行人交通安全宣導、樓梯上的雙語標語、欄杆上的交通宣導等），那麼就可能屬於錦上添花的徒然努力，不僅無助於學生學習交通安全，反而破壞了校園整體的美感規劃，所以建議：第一、最好能將校門口停車區牆面上的自行車交通安全宣導看板，遷移並設置於自行車考照場地，不論是活動型（如：體育館或空地）或固定型（如：現已完成的場地），以協助騎安全自行車之課程教學。第二、將校門口停車區牆面上的行人交通安全宣導看板，遷移並設置於步行上、放學學生路線區，以隨時提醒學生行人安全。
- (10) 建議以平面圖檢視校內人車衝突，減少以人構成的安全環境。
- (11) 學生訪談時發現學生對於現象(要如何做)有認識，但對於原因(為何要這樣做)之認知較弱，建議後續教學時可加強。
- (12) 關於交通環境改善建議：(a)校門前道路雙向上游建議增設學校標誌。(b)出校門方向增設行車管制號誌（目前僅有行人專用號誌）。(c)校內斜坡設置減速丘，建議出校方向可移除，上坡原本就要加速，若要通過減速丘又加速反而危險；下坡方向減速丘可往校內移動，即入校後有稍長之緩衝空間。

(二) 新竹市立新科國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表(7 頁)與學校基本資料與周邊環境簡介資料(2 頁)內容均相當充實，能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。

- (2) 簡報(87 頁)資料顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。
- (3) 九年級同學利用戶外教學機會，全部參加大型車視野死角的體驗(共 3 小時)，相當用心。
- (4) 目前學校進行多項課程的融入(包括國文、英文、數學、自然、社會、健體、綜合、藝文、資訊科技、戶外教育特色課程、空白課程交通安全融入等)，能善用交通部與教育部開發的五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校定時間適當給予交通安全教育。
- (5) 學校多年來持續改善學校周遭的通學環境(括包括通學步道、行穿線、行車管制號誌、行人觸動號誌等)，十分用心。
- (6) 學校有通學專車，計有五條路線及一晚班車路線，目前上學 50 位(11%)，放學 53 位(12%)，相關作業辛勞且用心，值得肯定。
- (7) 學校提出 CARE(Cooperation 合作、Ability 能力、Reliability 可信、Evolution 進步)為主軸，推動各項交通安全教育工作，相當用心。
- (8) 學校暑假交通安全作業，讓學生分析交通事故成因，結合與祖孫情錄製影片，相當用心。
- (9) 學校積極以 PDCA 流程對校園周遭步行環境進行問題改善，值得肯定。
- (10) 針對大車安全問題，學校利用 9 年級畢業旅行前積極請遊覽車至學校，並向監理站借大車視野死角布墊，讓學生坐在駕駛位置體驗大車安全之視野死角問題。
- (11) 學校了解校本問題，並有相關的交通安全教育，如：光復路 89 巷口問題，學生知道如何因應人車衝突問題，也有駕駛可能沒看到你的觀念。學生訪談過程中學生提出有學生步行闖紅燈問題，另搭交通車也會有最後一刻抵達或遲到問題，建議將此問題納入相關的交通安全教育。
- (12) 學校規劃寒暑假作業讓學生審思通學路上的安全問題，學生已能注意周遭的交通安全問題。建議學校老師和學生另可從交通部路政及道安司之「道安總動員」查詢學區的交通事故情況，並請交通隊或分局到校演講說明當地事故問題和因應之道，可進一步設計和繪製學區交通安全地圖。
- (13) 學校有依照規定成立交通安全教育推動組織，校內組織成員完整，也有定期召開會議，議題檢討及追蹤、紀錄，對於特別問題，更召開跨處的道安會議，以積極改善校園周邊道路交通安全，運作十分良好。

- (14) 學校 80%以上教師每學期二小時以上參加交通安全（數位）課程或研習，包括教師交通安全法規及基本交通知識研習、自行車安全教育研習、保腦教育研習、磨課師線上交通安全研習等。
- (15) 學校能充分利用親師座談會、上、放學家長接送、家長聯絡簿、校網、臉書、校慶活動親子闖關活動、高齡交通安全計畫（路老師活動）等多元管道，向家長及社區民眾進行交通安全宣導。
- (16) 目前學校各領域參考學校推動交通安全教育參考指引，依照各年級學生交通安全學習上的需要，主要在部定課程中，選擇國文、英文、數學、自然、社會、健體、綜合、藝文與資訊科技等領域，進行課程設計融入核心能力，實施交通安全教育融入教學。
- (17) 學校也有充分的運用校內可以使用的地點與場所，設置交通安全標誌磚牆、布條及宣導專區、標語貼條等交通情境，並且也在學生經常出入的圓樓，設置電子看板，以進行各類交通安全活動宣導。
- (18) 學校在進行教學及校外教學輔導活動時，不僅事前有規劃，籌備會議、車輛審核等，出發時亦有進行車輛與司機安全檢查、學生逃生演練等，而且事後也有進行檢討。
- (19) 學校每學期均有調查並統計學生上、放學交通工具使用（步行、騎自行車、家長汽、機車接送、公車等）情形，其中也包括學校辦理的交通專車搭乘調查，以建置學生上、放學通學資料及通學規劃。
- (20) 對於進出校園之人車動線、交通工具停放、交通管制計畫等規劃與實施，學校也都做得十分用心，包括師生人車確實分道、進入校園車輛（汽、機車）均停放地下停車場、自行車停放區、未來通學步道改善計畫實施等。
- (21) 對於交通服務及導護的規劃與管理，學校基本上以學校教師為主，採取輪值的方式，並給予加班費用補貼與提列敘獎，以擔任教師交通導護，並維護學生上、放學交通安全。
- (22) 除了有效的運用校園內縮的避車彎規劃家長汽、機車接送區與路線之外，學校對於步行上、放學學生路線也十分用心，以防撞柱/桿有效的區隔汽、機車接送與步行之學生、劃設行人專用道等。
- (23) 為了建構完善的學生安全返家路線，在學校周圍，也有設置重點的愛心服務站，以提供學生隨機性的協助與服務。
- (24) 學校最近三年內屢獲得全國、市政府交通安全獎項表揚，金安獎促進道路交通安全績優獎績優導護老師、新竹市績優導護老師、交通安全教育校園創意短片暨海報設計藝文競賽活動/創意短片競賽國民中學組-優等。

- (25) 最近三年學校自評特色與優點，包括結合社區環境，規劃以人為本通學步道，讓家長放心，讓學生安心、校本素養暑假作業學習單，實地應用交通安全知識於校園周邊環境等。
- (26) 學生對於交通安全與淨零排碳有學習成果，值得肯定。
- (27) 家長接送區的規劃良好，並盡量降低與鄰近商家的衝突。
- (28) 學生對於交通安全知識的理解有一定程度，但對於校外的演講課程內容則不夠熟悉，可調整校外專家的講題內容。

2. 建議事項

- (1) 交通安全教育委員會成員建議增加校外委員(例如派出所主管、民意大表、村長、地方仕紳等)，以利於各項工作之推動。
- (2) 建議學校可利用交通部 168 交通安全網的 Road Safety 功能，蒐集學校周圍三百或五百公尺內之各年交通事故資料(包括數量、區位、肇因等)，並作為對學生宣教之素材及作為學區安全地圖，讓學生知曉學區道路安全狀況。
- (3) 建議學校紀錄及追蹤校安資料，即使是數值為 0，也值得維持。
- (4) 建議學校利用校園防災地圖，繪製校園安全地圖，讓同學能了解校園內容易發生危險或監視死角等狀況。
- (5) 學校有滾動式進行 SWOT 分析，建議可以進一步提出各情境下的策略 (Strategies)，尤其是針對交通安全議題調整。
- (6) 學校有調查學生上放學交通方式，建議未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。此外，學校目前以汽車或機車接送之比例很高，建議盡量鼓勵學生能走路上放學。
- (7) 學校使用防撞軟管來區隔行人空間，正確名稱應為交通桿。
- (8) 建議學校能搭配學校規劃的各年級不同交通安全教學主題及內容，安排各年級任課教師（特別是交通安全教育相關之教師）參加線上（包括線上直播）交通安全研習對應的主題與內容（不論是軟體或硬體），並盡量以安全騎乘自行車為運具使用目標（是國民中學學習階段學生學習運具使用的標的），以貫徹校內教師研習與學生教學主題、內容互相的呼應，以及符合每學年至少四小時的研習要求，又能避免研習內容重複，造成無聊、單調的現象。

- (9) 學生交通安全教學上，雖然目前教育與交通兩部已經提供了交通安全教案手冊內容，並以完成學生每學年四小時交通安全課程為實施目標，但是內容屬於通盤性並沒有考慮國民中學學習階段學校的特異性與區域性，以及可以分配與應用的時間，建議：(a)學校未來最好能將目前校內實施交通安全教育融入教學相關課程與目標，依據兩部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向（危險感知能力、用路倫理與責任、步行與運具使用、交通知能與科技運用、交通事件應變等）及其核心能力，以落實學生安全騎自行車為交通安全教學的主要重點，繪出由各年級跨領域課程與交通安全五大面向及其核心能力二個向度所構成的學校交通安全教育學習課程架構圖（含時數分配）。(b)按照上述學校交通安全教育學習課程架構圖，參考交通安全教案手冊，逐步、逐年調整並修訂各年級交通安全相關課程（包括學生交通安全教學目標、教材內容與教學方法等），三個年級的教學內容盡量不重複，安全騎自行車的知識與技能可以併陳，並逐年增加各年級不同主題與內容之交通安全相關課程，以涵蓋交通安全五大面向及其核心能力，並符合各年級學生每學年至少四小時交通安全教學之要求。
- (10) 在學生交通安全輔導上，由於國民中學學習階段，學生已經開始形塑獨立自主的能力，家長與教師理應提供他們這個成長的機會，如以運具使用為題材，建議：學校最好能更主動的鼓勵並促進家長汽、機車單程接送（上學汽、機車接送到校，放學走路回家）之學生（大約有96位）走路或步行上、放學，以培育國民中學學習階段學生交通運具使用的獨立自主能力。
- (11) 推行學校交通安全，不外乎從教學、宣導、活動與輔導等四個方面著手，學校過去大部分都集中在朝會、班級或演講宣導上，最近幾年教育與交通兩部希望學校能多關注、多用心、多分配時間於教學上，但是由於學校本身還有很多其他被認為重要的議題需要去推行，所以建議：依照學校規劃的交通安全教育學習課程架構圖，並且將教學的主要重點聚焦在學生安全騎自行車學習上，教學與宣導、活動、輔導三者之主題與內容最好盡量的避免重複，以增加可多加應用的時間。至於實際的作法，建議依照各年級的課程與時間分配，實施交通安全教學更佳。
- (12) 交通安全教育委員會部分資料為舊年度，建議隨時更新資料。
- (13) 針對融入交通安全的課程，建議應有恰當的答案，例如：dear corner的用法是不恰當的。
- (14) 因鄰近新竹交通要道，建議在校內外安全地圖加強說明道路穿越與步行的適當處所。

- (15) 校園停車場出入口與人行道的鋪面建議整體規劃，避免有校園周遭步行空間中斷之情況。停車場出入口建議增設反光鏡，提醒車輛注意來往行人及學童。

(三) 苗栗縣立致民國民中學

1. 特色與優點

- (1) 書面資料審查階段顯示，學校自評表與學校基本資料與周邊環境簡介資料內容均相當充實，能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。
- (2) 學校環境能落實各項相關的交通安全教育工作。簡報的內容亦顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。
- (3) 學校利用 SWOT 分析校本問題，針對學校周邊道路風險地點並尋求因應對策。積極改善學校周邊道路設施，包括行人設施之補強。
- (4) 各領域利用上課影片、照片，如能呈現提供相關的教案與詩作等方面尤佳。
- (5) 學校利用交通部 168 交通安全入口網 Road safety 功能，整理學校周遭道路交通事故熱點、肇因等資訊，以提供對學生宣教之基礎，相當用心。
- (6) 學校辦理各項活動，相當用心，訪視當天也邀請鄰近的國民中學小學校共同參與，教育處也積極協助學校準備訪視資料。
- (7) 學校以「重安全、好品德、喜閱讀、樂專長」等四重點，作為推展學校教育之分針，相當務實且符合實際。
- (8) 學校辦理自行車研習，相當認真，且有前後測以分析錯誤率及進步率。
- (9) 學校透過健體領域教學(九年級)，與通霄分局山腳派出所合作，針對國民中學生進行「車禍事故排除與事故緊急處理」課程，相當特殊。
- (10) 學校配合政府單位進行苑裡鎮學校周邊及易肇事路口交通安全改善計畫，近期應可規劃完成開始執行。
- (11) 結合國際教育辦理自行車環苗體驗，此外，亦於彈性課程之自行車社團教導自行車使用及簡易保養維護，例如脫鏈處理，另有結合健體領域舉行自行車考照，包含筆試與路考，設立自行車簡易維修站點，深化學生騎乘自行車之知能，提昇安全。

- (12) 交通安全相關活動多元，例如裕隆車之道的參訪、柔道之「護身倒法」、結合「藺草編織」之工藝、教導學生編織「一鹿平安」小書籤，特別是3D酒駕眼鏡體驗，增加學生臨場感，讓學生能有深刻學習。
- (13) 爭取縣府專案經費，全面更新改善腳踏車棚及停放空間，並依各年級規劃專屬之車棚共3區，方便學生停車。
- (14) 學校有依照規定成立交通安全教育推動組織，校內、外組織成員均完整，也有定期召開會議，議題檢討（包括SWOT）及追蹤、紀錄，對於學校周邊交通安全問題，也透過縣府道路改善工程計畫、與路口交通安全改善計畫等，以積極尋求校園周邊道路交通安全，運作也十分良好。
- (15) 學校多數教師每學期至少二小時參加交通安全（數位）課程或研習，包括教師增能與學生通學交通安全研習、交通安全自行車安全研習、交通安全課程模組教學演示分享研習等。
- (16) 學校能充分利用家長日、親職日、聯絡簿、臉書、校刊、電視牆、跑馬燈、校慶運動會等多元管道，向家長及社區民眾進行交通安全宣導。
- (17) 學校選擇各年級國文、英文、數學、自然、社會、健體、綜合、藝文與資訊科技等領域，設計合宜交通安全教育教案（包括教具、學習單等），實施交通安全教育融入教學。
- (18) 學校也有充分的運用校內可以使用的地點與場所（包括大樓外牆、佈告欄），設置交通安全標誌磚牆、布條及宣導專區、標語貼條等交通情境，並且也在學生經常出入，設置電子看板，以進行各類交通安全活動宣導。
- (19) 學校在進行教學及校外教學輔導活動時，不僅事前有規劃（包括事前實地場勘、事前說明等），籌備會議、車輛審核等，出發時亦有進行車輛與司機安全檢查、學生逃生演練等，而且事後也有進行活動檢討與修正。
- (20) 學校每學期均有調查並統計學生上、放學交通工具使用（步行、騎自行車、家長汽、機車接送、公車等）情形，建置學生上、放學通學資料及通學規劃。
- (21) 對於進出校園之人車動線、交通工具停放、交通管制計畫等規劃與實施，學校也都做得十分用心，包括師生人車確實分道、進入校園車輛均停放汽、機車、自行車停放區等。
- (22) 對於交通服務及導護的規劃與管理，學校以學校教師為主採取輪值的方式，並給予補貼與提列敘獎，以擔任教師交通導護，維護學生上、放學交通安全。

- (23) 除了針對學生違規（主要騎自行車未戴安全帽、騎電動二輪車）、交通事故作統計，學校亦進行違規與事故，調查發生原因，並實施輔導作為。另規劃並完成校園周圍家長汽、機車接送區與行人專用路線之外，學校對於步行上、放學學生路線也十分用心，以有效的區隔汽、機車接送與步行之學生，並鼓勵學生能夠步行上、放學。
- (24) 為了建構完善的學生安全返家路線，在學校周圍，也有設置重點的愛心服務站（如：超商、派出所等），以提供學生隨機性的協助與服務。且能與相鄰山腳國小共同召開中、小學交通安全研商會議，聯手改善學生上、放學交通動線，提升學生通學交通安全。
- (25) 透過民代服務，以增設鄰近地區 YouBike，並積極爭取經費，改善校園安全設施（包括設置 LED 電視牆、大型交通安全宣導海報牆、自行車停放區等）。
- (26) 學校充分運用校本特色柔道金牌，學生透過健體領域體育課，學習柔道護身倒法，降低發生事故的傷害程度，甚至推廣到學區國小學習技巧運用與增加自身保護。
- (27) 各年級主題明確，有完整課程規劃，融入多樣化課程；並與通霄分局山腳派出所合作，進行九年級事故處理課程。且辦理自行車課程與考照，有 92% 學生學會騎車。
- (28) 學校能與社區、企業合作，並結合國際教育，運用多樣化資源實施交通安全教育宣導。且將資訊科技融入，設置智慧門神、倒車雷達等，加強進出校園之安全。
- (29) 交通安全測驗有前、後測，明顯呈現教學成效。

2. 建議事項

- (1) 學校學生自行上放學(走路、自行車)的人數及比例相對較低，接送比例較高，建議學校改善學校周圍的道路及行人環境後，應盡量朝向提高學生自行上放學人數。
- (2) 學校推動學生使用自行車訓練，建議除熟悉交通法規與騎乘技巧外，另可教授讓學生車輛檢查、輪胎痕深度、緊急剎車操控能力等方面的能力。
- (3) 學校辦理很多交安宣導與活動，雖有規劃各領域不同學習階段之融入課程，但對於融入教育的具體內容、執行情形或成效則較少呈現，建議能適當強化說明以展現學校的努力成果。

- (4) 學校辦理的交通安全教學或活動，建議可以考慮在學期末辦理學生交通安全行為自我檢核，以利於滾動式檢討與修正下一學期的課程或推動策略。
- (5) 建議學校紀錄及追蹤校安資料，即使是數值為 0，也值得維持。
- (6) 學校為提升學生交通安全意識，鼓勵學生熟記「交通安全五大守則」與「五大運動」，但重點是在於學生的行為內化，建議可仔細審視學生的交通行為。
- (7) 學校分析學生違規事件，主要是未戴安全帽或闖紅燈為主，請再勉力導正，另附近天色昏暗亦容易發生事故，故加裝燈具及輪弧反光片應屬必要。
- (8) 汽車停放宜車頭朝外，雖已有宣導惟尚未完全落實，另紅綠燈及禁制標誌之繪設作品，其順序之正確性併請注意。
- (9) 建議能依照學校規劃的各年級各項交通安全教學主題及內容，安排各年級任課教師參加線上（包括線上直播）交通安全研習對應的主題與內容，並不需要刻意規劃各年級教師都參加相同的研習，並盡量以安全騎乘自行車為運具使用之主要目標，以貫徹校內教師研習與學生教學主題、內容互相的呼應，以及符合每學年至至少四小時的研習要求，又能避免研習內容重複，造成無聊、單調的現象。
- (10) 建議學校能依據教育部與交通部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向及其核心能力，規劃出各年級交通安全相關課程/主題與時數(包括調整目前學校規劃的課程)，並繪製出由交通安全五大面向/核心能力與各年級跨領域相關課程/主題/時數兩者所建構成的學校交通安全教育學習課程架構圖。
- (11) 建議學校將交通安全教學的主要重點聚焦在學生學習安全騎自行車上，並且教學與宣導、活動、輔導三者之主題與內容最好盡量的避免重複，以增加學生可以多學習的內容，以及學校可多加應用的時間。
- (12) 建議學校如果能依照當前各年級交通安全相關課程與時間分配，做適度的調整與修訂，並搭配交通安全五大面向與核心能力，以實施交通安全教學如此更佳。另建議學校依照學校規劃的交通安全教育學習課程架構圖，逐年逐步實施交通安全教學。至於宣導、活動與輔導三者之主題與內容，盡量的避免與交通安全教學重複，以增加可多加應用的時間，以及減少學校推行的障礙。
- (13) 由於偏鄉交通不便利，公車班次並不多，對於比較遠距離的出行，經常會出現學生無照騎車或微型電動二輪車等騎乘行為（學生也有違規

騎乘)，所以建議：學校針對這類交通違規行為，最好採用個案輔導的方式進行，以輔導來代替處罰，輔導他們學習安全騎乘，而不是一味的禁止，當然實施起來是比較費時、困難，但是學生交通安全是無價的，是值得我們耐心的付出。

- (14) 建議補充學生交通事故統計，即使歷年均無事故也可以保留紀錄。
- (15) 「石虎出沒警告」可運用既有的「當心動物」交通標誌。
- (16) 校內安全地圖可配合人車動線規劃呈現。
- (17) 簡報資料中，社區道路打掃活動時參與學生未全數穿著反光背心，且有背對來車行走於車道情況較為危險，建議日後辦理時留意。
- (18) 於學生訪談時多數學生知道自行車應裝設反光片，但現場所見自行車多數未裝反光片，建議學校協助安裝。
- (19) 於學校交通環境改善建議：(a)建議配合內政部國土署補助之易肇事路段改善工程，將此區域的通學區範圍劃設明確，路面標線與速度管理，並加強對民眾的宣導。(b)雙向道路上游增設學校標誌，目前裝設位置不適當，建議移設。

(四) 彰化縣立線西國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表(4頁)、學校基本資料與周邊環境簡介資料(2頁)及佐證資料均相當充實，且能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。
- (2) 簡報(47頁)的內容亦顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。尤其是交通安全教學部分，相當用心。
- (3) 學校受訪視的相關書面與電子資料充分、完整，能呈現交通安全教育工作之推動。且能使用影片呈獻學生上放學規劃與執行情形，相當用心。
- (4) 學校有使用教育部推動之五階段五交通核心能力課程模組(包括各種教案)，於學生訪談時亦可能呈現其認真推動成果。也辦理交通安全廣播競賽、教學影片等活動，相當用心。
- (5) 學校有依規定組成交通安全教育委員會，校內組織成員完整，而且運作也良好(包括擬訂計畫、定期召開會議、討論與檢討各項相關事務)。而且交通安全教育事項納入學校行事曆。現場訪視當日，教育處通知鄰近學校人員共同觀摩，學校則邀請家長會長、志工隊長全程參與，顯示學校有強大的凝聚力。

- (6) 學校 80%以上（達 86%）教師參加每學年四小時交通安全數位課程或研習，符合教育與交通兩部之學校教師增能要求。
- (7) 除了期初邀請家長會長參與校務會議，並說明交通導護規劃相關事務之外，在家長日也會向家長與民眾宣導交通安全相關議題，並且也在校網張貼相關交通安全宣導。
- (8) 學校邀請交通安全教學各相關學科之教師（健康與體育、藝術與綜合活動等），參考教育與交通兩部提供的《交通安全教案手冊》，設計校內跨學科交通安全各相關教案，並實施融入教學，以符合每學年四小時交通安全課程之要求。
- (9) 除了邀請校外專家定期舉辦交通安全宣導演講之外，也利用公佈欄或跑馬燈，不定期更換交通安全宣導海報或標語，以進行交通安全宣導。
- (10) 學校充分運用校內地形、地貌，設置交通標誌，提醒車頭朝前，以及繪製行人穿越道等，以營造校內良好的交通安全教育情境。
- (11) 在辦理校外教學活動時，學校均依規定舉辦交通安全相關作業（包括事前規劃與事後檢討），如：實施車輛與司機資格審核、車輛安全檢查、進行逃生演練等。
- (12) 學校每年均於期初調查與建置學生上、放學步行、騎自行車及家長汽、機車送接的人數等資料，並運用於學生上、放學動線的規劃與實施上。對於校園人、車分道，學校採取分區（南、北門）、分道（側門、正門）、分時（上、放學時間差）的措施。如：學生正門出入校園採行人走正門右側小門，開車教師走正門左側大門，避免人車動線交錯的危險。學校車輛均有適當的車輛停放空間規劃，如：汽車、機車、自行車等均有專屬停車區，並設置有車棚，同時也於集會時宣導停車區規劃及動線。
- (13) 學校每學年選拔學生交通導護隊，進行裝備管理及執勤訓練，對於表現優良者，適時給予獎勵。另外，也有招募家長或社區民眾，擔任交通志工，共同維護學生上、放學安全。
- (14) 學校有依規定將學生交通事故通報至校安中心，針對發生交通事故學生，進行瞭解與輔導，並於集會場合做案例宣導。
- (15) 學校訂有家長接送區設計規劃要點，明確的規劃家長接送區，並於學年初發放通知單，告知學生家長。另外，也有規劃愛心服務站，並不定期至愛心商店關心學生校外生活及瞭解店家狀況。

- (16) 校內導護志工 3 年內曾獲彰化縣政府表揚共 4 人，彰化縣政府志願服務獎勵共 3 人、獲和美獅子會表揚 2 人。於 111 學年度及 112 學年度參加「彰化縣交通安全教育宣導廣播劇甄選比賽」，分別獲得第三名以及第二名的佳績。
- (17) 學校結合資訊領域，利用平板及線上軟體，辦理全校交通安全常識大會考競賽。另結合交通安全教育、海洋教育、環保教育相關課程，辦理鐵馬勇士行活動。另也建立校園 VR 交通安全導覽模組，供學生與家長觀看，以利了解校園周邊及校內交通相關資訊；實施交通安全大會考，題目設計良好，並對成績優良同學進行表揚。採正向管教方式輔導違規學生。
- (18) 現場訪視時的學生訪談應答良好，可見平時課程與宣導應有落實執行。

2. 建議事項

- (1) 雖然目前學生變少，且騎乘自行車到校之學生數也在減少，但還是要建議學校定期或不定期檢查學生自行車，不要使用火箭筒或牛角。
- (2) 建議學校可善用標誌(有警告、禁制或指示等性質)、標線(包括不同顏色的線條、標字、箭頭等)進行校園動線的情境規劃。
- (3) 建議學校可以使用道安資訊網的功能，蒐集學校周圍三百或五百公尺內之各年交通事故資料(包括數量、區位、肇因等)，並作為對學生宣教之素材。
- (4) 學校有調查學生上放學交通方式，建議未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。此外，學校目前以汽車或機車接送之比例很高，建議盡量鼓勵學生能走路上放學。
- (5) 學校南校門為五叉號誌化路口，其相關的停止線、行人專用號誌之位置、汽機車家長接送區之明確劃定(包括告示牌)，建議道安會報或交通主管機關加以協助補強。
- (6) 學校北門左側有個右彎道，如能於彎道處在學生上放學期間路側放置「交通錐+警示燈」，預期會有很好的減速警示效果。
- (7) 建議如能利用 SWOT 分析其學校之校本交通問題，則對於研擬學校交通安全校本問題與改善策略，以及交通安全教育之品質提升會很有助益。

- (8) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師外，另已聘請家長會長、轄區警員參與會議，就架構而言，如能再增聘當地村長為顧問，可透過村長協助轉達村民意見或代為溝通學校的交通安全作為，將可收到更佳交通安全教育規劃與宣導成效。
- (9) 推動騎腳踏車戴安全帽甚有成效，但仍有極少部分腳踏車裝有牛角，建議加以拆除，另亦建議部分未於輪輻上裝設反光片的腳踏車於輪輻上裝設反光片以增進其騎腳踏車之安全。
- (10) 建議可透過班會討論加強同學對於交通安全危險感知的能力，將可大幅降低交通事故的發生機率。
- (11) 有關交通專業術語如交通標誌常誤讀為交通號誌，請加以改進。
- (12) 建議學校能搭配學校規劃的各年級交通安全教學計畫及內容，安排各年級任課教師（特別是交通安全教育相關之教師）參加線上（包括線上直播）交通安全研習對應的主題與內容（不論是軟體或硬體），並盡量以安全騎乘自行車為運具使用目標，以貫徹校內教師研習與學生教學主題、內容互相的呼應，以及符合每學年四小時的研習要求，又能避免研習內容重複，造成無聊、單調的現象。
- (13) 建議學校好能更主動的鼓勵並促進家長汽、機車單程接送（上學汽、機車接送到校，放學走路回家）之學生（大約有 33 位）走路或步行上、放學，以培育國民中學學習階段學生交通運具使用的獨立自主能力。
- (14) 由於偏鄉交通不便利，公車班次不多，比較遠距離的出行，經常會出現學生無照騎車或現在比較普遍的微型電動二輪車或電動自行車等騎乘行為，建議學校針對這類交通違規行為，最好採用個案輔導的方式進行，以輔導來代替處罰，輔導他們學習安全騎乘，而不是一味的禁止，當然實施起來是比較費時、困難，但是學生交通安全是無價的，是值得我們付出的。
- (15) 建議可蒐集學區周邊的交通事故資料建立學區安全地圖，亦可作為課程的環節由同學蒐集了解並自行建立地圖。
- (16) 交通安全大會考可針對答題狀況進行分析，以供後續教學加強。
- (17) 對於學校交通環境改善建議：(a)目前僅在北門設有通學區，建議南門也可考慮設通學區，或至少應增設學校標誌。(b)接送空間建議有明確的空間規劃，並增加告示牌。

(五) 南投縣立三光國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表(7頁)、學校基本資料與周邊環境簡介資料(5頁)內容均相當充實，且能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。
- (2) 簡報(51頁)的內容亦能顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。學校雖為鄉村型國民中學，但仍認真推動各項交通安全教育，值得肯定。
- (3) 學校分析校園周邊環境與學生用路行為，並進行非常完整的 SWOT 分析。此外並透過問題分析，讓所研擬之交通安全教育策略切合學生之需要，成效良好。
- (4) 學校雖小，仍致力不少交通安全活動之推展，諸如交通常識大會考、自行車考照、週會宣導等等，勉力宣導交通安全。
- (5) 珍惜資源，將政府廢棄不用之公共自行車回收利用，作為校內使用。
- (6) 學校依據各項評鑑指標分別造冊說明。每年的資料應逐年彙整。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策應努力尋求所有利害關係人的支持，如學校教職員工、學生、家長、社區居民、其他教育單位(兒童課後照顧服務中心、補習班)、縣市政府交通局、教育局、警察局等。
- (7) 南投縣之前評選是績優學校，榮獲 111 年、113 年的第一名，學校的師生比編制蠻高的(比較特殊)，也許是一個更有機會的切入點
- (8) 有交通安全核心能力的校本課程設計，七八九年級，但是主要針對自行車的部分(自行車考照與交通常識大會考，和廠商預約二手 YouBike)，針對學校周邊的交通故事事件分析，並透過校園環境交通安全宣導建置讓學生進行更多元的學習，教師有參與磨課師的線上研習時數(80%)
- (9) SWOT 分析有說明老師因為課務的關係，所以沒有辦法好好的進行交通安全的專門課程(建議可以多解教育部所提供的教材庫)，
- (10) 為典型的農村學校，值周老師引導學生走進校園，校內值周遊學生執行，出入口只有一個，比較難進行分流，學生會有實習制度與輪值表，進行吹哨與指揮的訓練，但老師的負擔會比較繁重，學生是步行、騎腳踏車或是搭客運，學生數 218 人，有棒球隊住宿 56 人

2. 建議事項

- (1) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師外，另已聘請家長會長、轄區警員參與會議，就架構而言，如能再增聘當地村長為顧問，則可透過村長協助轉達村民意見或代為溝通學校的交通安全作為，將可收到更佳的安全教育規劃與宣導成效。
- (2) 有關交通專業術語如反射鏡誤認為反光鏡面，而交通標誌也常誤讀為交通號誌，請加以改進。
- (3) 建議先針對學校周遭之交通標誌標線與號誌的加強認識，進而了解更多交通設施之運用。
- (4) 七年級新生自行車考照筆試成績有部分學生不理想，建議應給予協助補正。
- (5) 114年7月1日彰客將停駛學校之路線，將對於學生之就學有很大的影響，建議可提案到道安會報協助解決。
- (6) 學生騎自行車來校者不多，惟會騎乘者仍占多數，故仍請多宣導自行車之騎乘安全，例如加裝反光片，前後燈具，以及避免使用牛角或火箭筒等。
- (7) 目前學校正在改建宿舍，路面改善措施亦會在近期規劃執行，惟目前停車格並未繪設，請多加宣導不宜停車之處，另上放學時段，仍請儘量採行人車分道，學生步行走兩側，汽機車行駛道路中間，以增安全，另地面繪設之文字應與車行方向一致，未來重新鋪設時納入規劃。
- (8) 學校有校外愛心商店及危險地點之標示，建議可加上校內易生意外之處所，繪設校園安全地圖；另交通安全教育推動小組可考慮加上社區利害關係人，例如里長等。
- (9) 建議學校應利用通學資料（上放學交通方式統計資料）評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案（如鼓勵走路上學）的執行成效。而且，通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如比較今年與次年走路上學人數即可以了解學生使用交通工具的改變情況。
- (10) 學校進出動線方面，校園的停車區域與學生的活動空間多有衝突。雖屬短期措施（興建棒球隊宿舍），但可考慮如何引導教師停車外移。校門口共用出入口，應落實時間分隔，使不與學生活動區域衝突。
- (11) 校園內設置於牆壁之標誌標線牆難以與實境相符，未來應避免設置。相關教學活動可利用 Google 街景，獲得校園周邊完整的通學情境，讓學生學習了解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為。

- (12) 違規行為輔導需要了解其原因(動機),部分學生騎機車的/生活需求,建議應著重於教導其如何安全騎乘,而非單純禁止。而且,自行車考照的測驗結束後,應著重與學生討論其想法(答題的思維)。
- (13) 學校側門出口設置的反射鏡,注意是否可以清楚看清楚來車。另外,交通安全首重「專注」,樓梯放置學生作品,恐影響專注與安全,建議改進。
- (14) 學生對於交通安全的概念其實沒有非常明朗,還是比較瑣碎的樣態,但是這也是目前我們在台灣交通安全的教育常態,能勾思考學校真正所需的內容,哪些適用於全體宣導?哪些適用於班級討論?可以分流建置為一個具有默契的校本活動與課程思維。
- (15) 學生對於學校有很多的期待,大多在於環境硬體的改善,但是他們對於安全教育的概念是模糊的,所以在觀念上是沒有著墨的。
- (16) 學生對於環境的停車空間、行人的行走空間、地面補平的需求、校門口的行穿線等需求是非常強烈的。
- (17) 安全教育 CP 值是高的(軟體的建構),交通安全分為認知、情意與技能端,在學校認知端有一些課程或是活動介入,技能端在自行車考照上其實是分明確地執行,但是交通安全在情意端的執行是最困難的,能夠引發他們對於安全議題的重視,或是對環境的覺察是國民中學階段可以促成的學習重點(不是大人們一定要做很多的保護與努力,而是讓學生擁有能力感,因為他們也將成為大人)。
- (18) SWOT 分析有說明老師因為課務的關係,所以沒有辦法好好的進行交通安全的專門課程,建議可以多解教育部所提供的教材庫,以容易進行的科目進行授課。

(六) 嘉義市立大業實驗國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表(6頁)、學校基本資料與周邊環境簡介資料(8頁)均相當充實,能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。
- (2) 簡報(45頁)的內容亦顯示學校能依訪視四大項目及其子項目,推動交通安全教育工作。尤其是交通安全教學部分,相當用心。
- (3) 已分析校園周邊環境與與學生用路行為,並進行非常完整的 SWOT 分析,對於學校交通安全的校本問題有很清楚的認識。此外亦有多領域融入課程教案並辦理多元交通安全活動,成效良好。

- (4) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師外，另已聘請家長會長、嘉義監理站站長、轄區派出所所長、里長與愛心服務站負責人為顧問參與會議，就架構而言，已很完整。
- (5) 利用 ORID 焦點討論法的程序，以瑞典交通安全零死亡為目標的例子，分別就道路設計、科技、法規與教育等四大面向探討其因應措施，不但很有創意，且也很具成效。
- (6) 交通安全五大守則大致上學生都已了解，不過其實例運用部分可再加強，建議可連同五大運動等可列入班會討論的題目，以加深學生對交通安全的認知。
- (7) 學校善用外部資源於交通安全教育，如：帶學生至嘉義監理站參訪，讓學生實地體驗大車安全問題，另以微型電動二輪車進行機車考照模擬練習，學生印象深刻。
- (8) 肯定學校多面向教學，將交通安全納入建體、社會、科技等學科，惟教學課程內容以及學生創作作品內容的正確性，宜予以把關。
- (9) 導護工作重新排程確實可提升工作熟悉度。
- (10) 校門口意象有良好成效，同時讓學童有分流方向。
- (11) 學生有主動提醒家長避免違規行為。
- (12) 學生訪談時可知學生對於五大守則內容有較深刻印象，值得肯定。

2. 建議事項

- (1) 為加強腳踏車之行車安全，建議部分未於腳踏車輪輻上裝設反光片的同學於輪輻上裝設反光片，以增進其騎腳踏車之安全。
- (2) 學校舉辦有創意書籤之設計競賽，建議對優良之作品可以製作由創作之學生具名之書籤實品分送同學，並請該同學於適當場合向大家分享其創作要旨，如此將可以讓同學對交通安全教育有更多的心得。
- (3) 學校已繪製有安全地圖，建議能將校內發生傷害的資料標註其上，並加以分析與提請同學應注意的事項，將更能發揮其設置之價值。
- (4) 學生利用 AI 創作有交通安全海報，甚有創意。不過其上有諸多錯誤之處，建議如以找碴得方式加以補正，也將可以獲得很好的交通安全教育效果。
- (5) 交通安全學習加油站的交通安全大考驗中，有多處將「交通標誌」誤植為「交通號誌」，請加以改正。

- (6) 交通標誌之教學除了認識交通標誌名稱和標誌類別，也需了解其設置意義，學校設置之交通安全教育牆（即標誌牆）較無法達成境教之目的。建議可利用學區內設置標誌的情境照片或影片作為輔助，讓學生透過他們所熟悉環境了解這些情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
- (7) 超過20%的學生騎自行車通學，另有部分同學騎微型電動二輪車通學；學生另有無照駕駛問題。學校已從交通部路政及道安司之「道安總動員」檢視學校周遭500公尺的事故問題，建議可查詢更大範圍之學區的整體交通事故情況，尤其是行人、自行車、微型電動二輪車和機車的事故情況，並請當地派出所員警到校演講說明當地事故問題和因應之道（含無照駕駛問題），另可進一步設計和繪製學區交通安全地圖以及相關交安教育教案。
- (8) AI課程中學生設計交通安全海報，立意甚佳，惟需注意內容的正確性，如：標誌只有二個燈號，另需注意「紅」「黃」「綠」燈號的位置。
- (9) 學校停車空間充裕，自行車/微電車可停於停車棚，建議宜鼓勵騎自行車的學生加裝車頭燈，並於車身加裝反光片。為利於確認配戴安全帽以及保養維護，建議學校提供空間位置，讓學生將安全帽帶進教室擺放。
- (10) 學校將自行車安全用路與騎乘觀念納入校本問題，因學生騎乘微型電動二輪車的人數有所成長，建議學校宜加強安全騎乘觀念之教學。
- (11) 建議學校避免在走廊上或樓梯間張貼、掛置海報，以免學生分心或停留形成路障，影響學生通行安全。
- (12) 自行車建議應注意座位高度，建議宣導相關安全知識。
- (13) 學生對於校園周邊及校園內皆有提出安全議題，建議校方提供學生反映管道，並據以提出對策。
- (14) 校園地圖建議增加「目前位置」，並納入雨天得來速方案路線。
- (15) 針對無照駕駛等較嚴重違規的同學，除通知家長外，亦可尋求政府機關(教育處、社會處或監理機關之協助)。
- (16) 建議校門口巷子能重新規劃人行空間，在考量鄰近住戶需求下，能以低速度高注意為主，並減少無意義的規範（如分向限制線）。
- (17) AI課程是吸引學生的好工具，但要多加注意AI產生的結果的正確性。
- (18) 課程融合部分建議可以增加對於交通相關理解，現有課程的融入較無法讓同學有印象，建議這部分可再加強。
- (19) 建議測驗題目選擇適合國民中學程度的題目。

(20) 雖然組織表有校外顧問，但會議簽名未見校外顧問。

(七) 宜蘭縣立國華國民中學

1. 特色與優點

- (1) 書面資料部分，學校自評表(9頁)、學校基本資料與周邊環境簡介資料(20頁)及佐證資料均相當充實，且能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。豐富的簡報內容亦能顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。
- (2) 學校為市區大學校，共 44 班 1,113 位學生，上放學需要用心的規劃與管理，學校成效良好。
- (3) 自行車車位 200 個、汽車停車位 89 個、身心障礙車位 2 個、機車位 73 個。目前預計活化委外管理，宜有良好的管理與防災計畫。
- (4) 學校以 S.A.F.E.：Security(守護)、Action(行動)、Friendly(友善)、Education(教育)，作為交通安全願景。並以此為主軸分別說明考評的四大項內容與其對應，相當用心。
- (5) 學校利用 SWOT 分析校本交通安全問題，並分別提出各種情境(SO、WO、ST、WT 等情境)之因應策略。
- (6) 學校利用靖娟基金會的交通安全課程模組與教案，作為教學之基礎，填寫教學紀錄回饋紀錄表、回傳靖娟基金會、回饋課程模組使用心得。
- (7) 學校使用靖娟基金會提供之教案，進行校內自行車安全用路宣導，也辦理教師交通安全線上研習。學校 80% 以上學生、教師每學期參加 2 小時以上的交通安全教育課程、研習，如能更詳實的資料呈現尤佳。
- (8) 學校有交通導護志工隊、相關辦法與執行情形之佐證資料。
- (9) 宜蘭多雨，因應雨天易塞車，調整登記遲到的時間至 07:40，相當貼心。
- (10) 學校有多項重大成效與創新作為，包括桌遊、影片、反光書包等等。
- (11) 家長機車接送區設置於校內、可降低接送的風險，值得鼓勵。但家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。學校可配合校園周邊步行環境改善（內政部國土署），儘量將接送區的位置規劃遠離學校，讓學生學習自行步行上學。距離學校 1.5 公里以內之學生應鼓勵其自行(走路或騎自行車)上學。

- (12) 交通安全委員會建議邀請當地里長、導護志工和派出所所長加入委員會。
- (13) 學校之校內接送區提升接送安全性，也避免天候影響。
- (14) 配合停車問題增設停車設施，建議檢視與調整校內車流方向。
- (15) 學校之融合課程（桌遊）提供交通安全教學，有最佳的學習成效。

2. 建議事項

- (1) 學校利用 Google 表單調查學生上學運具，上放學家長接送 52%，步行僅佔 31.5%，目前學校周遭的人行空間尚稱完善，鼓勵學生走路上放學有更具體的作法。
- (2) 學校有調查學生上放學交通方式，建議能區分上學與放學，未來可擴大為調查週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式。
- (3) 學校周遭是否設置行車管制號誌，交通主管機關必須依照設置規則檢視車流量與事故資料來加以評估。
- (4) 建議學校應製作校園安全地圖(尤其是委外經營的停車空間)及學區安全地圖(主要是交通事故態樣特性)，以作為對學生宣導教育之基礎。
- (5) 建議學校推動交通安全教育的各項工作(包括教學或活動)，可利用影片的方式記錄與呈現。
- (6) 學校製作學生步行、自行車上放學動線，以及家長氣、機車接送區示意圖，背後並有很詳細的相關文字說明，相當用心，未來如能進化為利用符碼(代表不同運具)、製作動畫(展示動線)，放置在網站上，成效可能更佳。
- (7) 建議每年的資料應逐年彙整累積。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策應努力尋求所有利害關係人的支持，如學校教職員工、學生、家長、社區居民、其他教育單位（兒童課後照顧服務中心、補習班）、縣市政府交通局、教育局、警察局等。
- (8) 學校利用 google 表單調查並統計各班級之上放學交通方式，調查的項目可以再更詳細些，包括年級、上放學、交通方式，甚至是晴雨天。建議學校利用通學資料（上放學交通方式統計資料）評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案（如鼓勵走路上學）的執行成效。另外，通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。

- (9) 校園部分區域開放外界停車，未來校門口共用出入口，應落實時間分隔，使不與學生活動區域衝突。
- (10) 建議學校轄區的警局或派出所協助提供校園周邊常見的事故型態，校園周邊常見事故應該也是學生通學過程常見的事故，故可藉此以了解校本位的交通安全問題。
- (11) 以國民中學生而言，若欲培養學生獨立活動的能力，除步行與搭乘大眾運輸外，騎乘自行車所需的風險感知與騎乘技能應適時培養。
- (12) 學校已查詢學校周遭 500 公尺內的交通事故熱點，113 年 1-9 月 13 歲至 15 歲有 6 位青少年發生事故，肇事車種包含行人和自行車。建議邀請派出所所長到校演講時說明這些事故問題，讓學校師生更了解在當地的交通事故問題，亦可利用相關內容發展實用的交通安全教育教案。
- (13) 認識交通標誌和號誌部分，建議可在學生活動的學區拍照或錄影，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。學校周遭有「讓路線」標線，學生訪談時，有學生誤以為是單行道，請加強此標線之說明。
- (14) 委外停車場的停車區域可考慮設置家長接送區，讓家長短暫停留接送學生。
- (15) 行人號誌被民房的柱子遮到，請改善。
- (16) 建議增加校外專業單位進入交通安全委員會。
- (17) SWOT 可再調整符合交通安全議題。
- (18) 建議可再加強一般課程融入交通安全議題之作法。
- (19) 建議避免以精準教學方式教授不同的運具安全方式。
- (20) 建議避免以背誦的方式記憶安全相關知識，關注學生對於相關交通安全知識的理解程度。
- (21) 建議公車停靠區內避免裝設站牌，以及路側行道樹位置可再評估調整。
- (22) 校園周邊人行空間建議整體規劃，也包括注意家長車輛停放可能占用行人（學童）專用空間。

(八) 臺東縣立新生國民中學

1. 特色與優點

- (1) 學校自評表(3 頁)、學校基本資料與周邊環境簡介資料(3 頁)，能適當呈現學校推動交通安全教育的各項工作成果。
- (2) 簡報(51 頁)的內容亦顯示學校能依訪視四大項目及其子項目，推動交通安全教育工作。
- (3) 學校在推動交通安全教育上相當認真，有全校聯播方式實施五階段課程，亦以多元方式辦理相關交通安全宣導。
- (4) 學校對於自行車之騎乘安全相當用心，除有單車考照，含筆試與路試以外，還有 YouBike 公司入校宣導，規劃自行車校外停放區，成立單車社團，培訓單車種子學員等，值得肯定。
- (5) 補校對於年長者之照顧亦頗用心，將交通安全與科技結合，除交通規劃趣味問答外，還有 AI 生成交通安全四格漫畫，饒富趣味。
- (6) 學校依據各項評鑑指標分別說明執行的狀況。唯每年的資料應逐年彙整。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策應努力尋求所有利害關係人的支持，如學校教職員工、學生、家長、社區居民、縣市政府交通局、教育局、警察局等。
- (7) 學校於學年初調查並統計各班級之上放學交通方式，統計結果包括分年級、上放學、使用交通工具（步行、自行車、公車、汽車接送、機車接送、等）、等之人數與百分比。
- (8) 校門口前的道路很狹窄（雙向道，早上常常會打結），為臺東的大型學校約 1400 位學生，上下學的車流與學生量很多，但是周邊環境的鄰里有改革的阻力，較難執行
- (9) 校長與行政團隊是用心想改善的，優化行人步道與開設後門都是積極改善的作為，校門口的燈柱已經進行移除，盡可能落實人車分道，尚未完工施作中，將更加積極讓學生與車子進行校內分流
- (10) 除利用 168 當作學生的輔導作為工具，善用政府資源工具，另課程實施有班級共學的課程，每學年實施四個小時，台東縣政府的規定上下學習各兩節，學生對於學校此課程皆有明確的印象，實施有成效。校內學生自行車騎乘比例高，所以會有自行車的安全營隊（自行車推廣活動）

2. 建議事項

- (1) 建議能利用 SWOT 分析其學校之校本交通問題，則對於研擬學校交通安全校本問題與改善策略，以及交通安全教育之品質提升會很有助益。
- (2) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師外，另已聘請家長會長、轄區派出所所長為顧問參與會議，就架構而言，如能再增聘當地里長為顧問，則可透過里長協助轉達里民意見或代為溝通學校的交通安全作為，將可收到更佳的安全教育規劃與宣導成效。
- (3) 學校很重視學生騎自行車之核心能力，2012 年即已成立學校「少年達文西自行車隊」，融入交通安全教育自行車騎乘發展社團特色，每年出團 2~3 次，課程內容包含旅途設計、路線規劃、營養補充、交通標誌與號誌認識、自行車行車時手勢提醒、簡易車輛故障維修等。不過由於學生即使未參加自行車隊，平時仍也常會以自行車代步，因此也建請規劃將前述課程推廣給全體同學。另亦建議部分未於腳踏車輪輻上裝設反光片的同學於輪輻上裝設反光片，以增進其騎腳踏車之安全。
- (4) 學校之交安創意作品中有一項「燈神開路—AI 智慧交通號誌系統」甚有創意，如能再加以引申，將可進一步發掘出更多有意義之交通安全觀念與知識。
- (5) 建議先針對學校周遭之交通標誌標線與號誌的認識，進而了解更多交通設施之運用。
- (6) 因自行車停放區位在校外，故可考慮加裝監視器以增安全外，另可思考加贈學校製作之反光貼紙，並鼓勵學生裝設輪弧反光片，以增安全，亦利於學校掌握學生之騎乘狀況。
- (7) 在傳遞知識時，其正確性可能亦須一併提醒，例如紅綠燈之排序，和色盲之考量有關，而交通標誌之形狀設計，亦有一定意義，請予注意。
- (8) 建議學校校利用通學資料（上放學交通方式統計資料）評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案（如鼓勵走路上學）的執行成效。另外，通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如比較今年與次年走路上學人數即可以了解學生使用交通工具的改變情況。
- (9) 校園的停車區域與學生的活動空間重疊。行車動線、停車位應劃設明確的標線，停車時車頭朝外。
- (10) 校門口共用出入口，務必應落實時間分隔，使不與學生活動區域衝突。

- (11) 自行車停車場之停車架多數已無作用，建議移除。並於地上劃設明確的停車區塊，落實停車管理。部分校園內常見設置於牆壁之標誌標線牆難以與實境相符，應避免設置。相關教學活動可利用 Google 街景，獲得校園周邊完整的通學情境，讓學生學習了解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為。
- (12) 交通服務主要目的並非要學生去參與維護交通，而是要藉此機會讓學生更關注交通安全的議題，並學習如何辨識交通環境的高風險行為，故應儘量提高（或採各班輪值的方式）參與的人數。此外，教師（或家長）導護的功能在於評估學生有無遵照所學，知道如何辨識環境的風險，並有合適的表現。非以保護的態度維護學生通學安全，而是在旁觀察，並給予適當的協助。教師擔任導護時的安全保險應有適當的配套措施。
- (13) 家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。汽機車家長接送區建議能有明確的區隔，並由交通局設立制式的標誌與相關的標線劃設。家長接送區附近若常見人車爭道、違規停車，或其他交通違規行為（如雙黃線迴轉、併排停車），即表示該家長接送區的區位不當，或空間不足，也是極差的境教，應重新檢討。
- (14) 家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。建議學校應避免將接送區直接設置於校園周邊，可配合校園周邊步行環境改善，儘量將接送區的位置規劃遠離學校，讓學生學習自行步行上學。距離學校 1.5 公里以內之學生應鼓勵其自行（走路或騎自行車）上學。
- (15) 愛心商店可視校園周邊環境與學生活動需求建立相關聯絡網。惟愛心商店的選定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。
- (16) 學校缺乏 SWOT 分析，較難全貌看到學校的所以問題，學校行政結構穩定，有利於交通安全的推定與學校問題判讀，但還是建議有整體的全面觀，以系統性思考來分析校園周邊的人事時地物的問題，非單一呈現問題與解決單一問題，也許會有更有效率的解決方式形成。
- (17) 建議學校可以建立校本課程，增加行人的環境覺察、自行車的環境與路線的預測、生理限制等課程內容，更符合學校的學校區塊與學生需求。
- (18) 學校邀請創世基金會進行相關的安全宣導，建議也可以請在地的警政資源進入協助宣導，在地最了解在地，也可以有更實際的協作關係

- (19) 各處室主任與組長都協助導護事項（因為導師不願意協助，有安全上的疑慮），這些都是需要做出改變的部分，才能夠建置夠有效率與效果的交通安全成果。學生反應教師的行政負擔與交通安全相關督導工作太過辛勞，期待更多的資源進入學校進行協助，產生更好的鄰里效果。

四、精進學校特色與建議

以下依據精進學校之提報次序（表 1），分別說明 7 校之學校現況評價與對交通安全教育精進學校建議的意見。

（一）臺中市立神圳國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校自評表內容有 7 頁，內容相當完整，也可呈現學校有落實推動交通安全教育工作。
- (2) 優質化計畫內容普通，前後關聯性不高，僅為購置事項。
- (3) 學校有利用 SWOT 分析交通安全教育之課題，但是如果能在 SWOT 分析之後一併研提其對應之策略，則對於學校瞭解其交通安全校本問題全貌將很有助益。
- (4) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師外，另已聘請家長會長、轄區警員參與會議，就架構而言，如能再增聘當地里長為顧問，可透過里長協助轉達里民意見或代為溝通學校的交通安全作為，將可收到更佳交通安全教育規劃與宣導成效。
- (5) 學校已繪製有安全地圖，如能請校護將校內發生傷害的資料標註其上，並加以分析與提請同學應注意的事項，將更能發揮其設置之價值。
- (6) 學校汽車停車場絕大部分的車輛停放均已車頭朝外，少數未能車頭朝外者請加以勸導，此外停車場標線有部分掉漆者請加以補繪。
- (7) 學校有成立交通安全教育推動組織，校內組織成員完整，並有定期召開委員會議，同時也有規劃、檢討與改進學校當前交通安全教育各項相關事宜，特別是硬體部分的改善。
- (8) 除了學務主任與生教組長參加教育部主辦交通安全教育課程模組設計與應用研習之外，學校教師也有參加交通安全線上課程研習，以加強並提高他們的交通安全教育知能。

- (9) 除了利用校門口跑馬燈之外，學校也有利用穿堂公佈欄、各種時機（如：學生上、放學、寒、暑假等）與場合（如：親職日、運動會），向家長與社區民眾進行交通安全宣導。
- (10) 在教學上，有規劃交通安全相關課程，進行交通安全融入教學。在活動上，利用各班之班會時間，進行交通安全議題探討。除了邀請外部資源協助辦理交通安全教育宣導之外，也在公佈欄張貼宣導交通安全海報。對於公車與學生專車，也有說明搭乘禮節與注意事項。
- (11) 在辦理校外教學輔導活動時，學校不僅有詳細的校外教學規劃與完善的安全執行措施，包括訂定計畫、實施計畫、人員與任務編組、行前交通安全教育(如：人車安全檢查、逃生演練實施等)，而且在活動結束後，也有召開檢討會議，並提出活動結論與改進意見。
- (12) 學校每學年均建有學生上、放學通學資料，並運用於規劃學生上、放學路隊，家長汽、機車接送，以及校園進出之人車動線（如：學生進校門，走人行道側，而教職員開車，則走汽車專用道）。
- (13) 對於進校園的學生自行車、教職員汽機車，學校均有規劃上述各種交通工具停放區域，特別是學生自行車停放專區。其中對於汽車的停放，均有進行車頭朝外（或朝前）的宣導。
- (14) 為了鼓勵全體教師參與共同維護學生上、放學交通安全，學校訂定了導護工作實施要點及考核獎勵措施（包括補休），也招募導護志工從旁協助，以順利推行校園導護工作。
- (15) 對於交通違規學生，除了給予適當的勸導之外，學校也會利用各種時機與場合（如：朝會、班會等），進行交通安全宣導，而且發現違規學生經勸導或宣導後，發生交通事故極低。
- (16) 學期計畫明確，志工也有期初期末會議，志工會針對所見問題提出建議，對改善問題有實質助益。
- (17) 幼兒園位置距校門口遠，允許家長汽機車入校，但也因此造成人車衝突，經與幼兒園協調採不同時間上放學，並引導行人使用人行道與行穿線，降低衝突頻率。

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 有極少部分腳踏車裝有牛角，建議加以拆除，另亦建議部分未於輪輻上裝設反光片的腳踏車於輪輻上裝設反光片以增進其騎腳踏車之安全。

- (2) 建議加強對交安五大守則之認知與推行五大交通禮儀全民運動，以增進交安技巧與提升交通素質。
- (3) 建議可透過班會討論加強同學對於交通安全危險感知的能力，將可大幅降低交通事故的發生機率。
- (4) 建議先針對學校周遭之交通標誌標線與號誌的認識，進而了解更多交通設施之運用。
- (5) 建議學校在推行交通安全工作時，最好能按照三個年級學習階段的不同，逐步初、中、進階實施，並考慮學校現有教師可以涵蓋的能量，作好時間、議題與內容的合理分配，以交通安全教育教學為主要的重點，並且盡量避免內容的重複，以增加可多加應用的時間，如：內容是可以隨時提醒或簡潔用詞的（如：走路靠邊走並面對來車、走路不看手機、以及法規路權、彼此看見、防衛兼備等五大守則），則採用宣導，而如：內容需要詳盡說明或解釋的（如：內輪差、視野死角、車速與安全距離等），宜採取教學。
- (6) 為了配合教育部與交通部訂立的交通安全教育五大面向(危險感知能力、用路倫理與責任、步行與運具使用、交通知能與科技運用、交通事件應變等)與核心能力，建議在國民中學學習階段，按照兩部之規劃，學校交通安全教育教學最好以自行車運具使用為主要的重點，雖然學校目前學生騎自行車上、放學的人數不多，但是學生學習安全騎自行車，不僅會騎而且能安全騎上路，這不僅為他們將來安全騎乘微型電動二輪車厚植基礎，也為他們未來高中職學習階段，學習安全騎乘機車提前鋪路。
- (7) 建議學校未來最好能按照各年級規劃的不同交通安全教學內容，以安全騎自行車為主要議題，不論是硬體或軟體方面皆可，並以任教年級為區隔，協助安排教師參加上述相關的交通安全線上研習，以貫徹校內教師研習與各年級學生教學內容互相呼應，並符合每學年對研習的時數要求，又能避免研習內容的重複，造成教師學習上的無聊、單調現象。
- (8) 建議學校未來最好能將目前校內實施交通安全教育融入教學相關課程，依據兩部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向及其核心能力，逐步調整並修訂各年級交通安全相關課程與主題，同時繪出由各年級跨領域課程與交通安全五大面向及其核心能力二個向度所構成的學校交通安全教育學習課程架構圖(含時間分配)。
- (9) 建議學校未來能由校長或教務主任為課程召集人，將上述各年級跨領域交通安全相關課目教師，組成所謂交通安全的教學共備小組，討論課發會原先擬定的交通安全教學融入課程，並完成上述學校交通安全

教育學習課程架構圖(含時間分配)。如：在第一面向（危險感知能力）上，可以安排綜合活動領域綜合科（交通事故），讓學生了解騎自行車在道路（各種路口）、巷弄（有無號誌）有那些潛在的危險因素；在第二面向（用路倫理與責任）上，可以安排社會領域公民科(公民權利)，讓學生了解騎自行車應具備維護他人安全與便利的用路觀念；在第三面向（運具使用）上，可以安排新生訓練或健體領域體育科（自行車安全騎乘），讓學生學習並熟練自行車的安全騎乘技能；在第四面向（交通知能與科技運用）上，可以安排社會領域地理科（地圖研判），讓學生了解常見的自行車交通事故及其發生原因；在第五面向（交通事件應變）上，可以安排健體領域健教科（CPR 與 AED 操作），讓學生了解騎自行車發生交通事故的處理方式等。

- (10) 建議學校最好能更主動的鼓勵並促進家長汽、機車單程接送（上學汽、機車接送到校，放學走路回家）之學生（大約有 45 位）走路或步行（騎自行車更佳）上、放學，以培育國民中學學習階段學生交通運具使用的獨立自主能力。
- (11) 雖然學校對於學生交通安全宣導，不論是靜態（如：布告欄張貼海報宣導），或者動態（如：利用跑馬燈宣導）宣導，都非常的重視，當然宣導也是推行學校交通安全的手段之一，但是更重要的是交通安全教學，才能真正的深化並厚植學生交通安全知能（五大面向與其核心能力），所以對於學校提出的”改善校園交通安全優質化計畫”則偏重交通安全情境的布置，實在十分可惜，建議未來學校最好能將有限的經費投入於交通安全教學，包括：鼓勵相關教師，進行教材或教案的編修、教具的設計、教學的交流與觀摩等，使交通安全教學更加的活絡，如此會使效果更佳。
- (12) 交通安全委員會可考慮納入外部代表，例如里長或警察局的代表等。
- (13) 通學統計建議增加百分比，以更清楚了解每年的變換趨勢，例如學校提到因公車班表調整導致搭公車的同學變少，改騎自行車，若以人數呈現不一定可看出趨勢。
- (14) 優質化計畫內容與整體交通安全實施計畫相同，尚無法聚焦學校須改進事項，建議可加強教學計畫之整體架構，並提高學生危險感知能力之培養。

(二) 雲林縣立西螺國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校自評表、學校環境資料介紹及優質化計畫，均相當認真準備。但優質化計畫未提列經費需求。
- (2) 整體而言，學校有按照相關規定推動交通安全教育。但自評表部分提出待協助事項：『希望有更好的方法讓學校附近菜車、卡車行經學校時能減速慢行。』
- (3) 已分析校園周邊環境與與學生用路行為，並進行非常完整的 SWOT 分析。此外並透過問題分析，讓所研擬之交通安全教育策略可切合學生之需要。
- (4) 學校腹地廣大，校園優美，四周道路修整後有寬廣之人行道，條件佳。
- (5) 對於整個學校的交通需求細節是非常清晰的，由現實生活的交通現象中尋找問題，所以有很強烈的問題意識，也能將學校的需求清楚的提供出來。
- (6) 規劃妥善的校車路線提供遠地學生搭乘。
- (7) 西螺果菜集散地，大小菜車會進進出出，南面農路與鄉間小道很多（很多的菜車會有接合其他的菜車，一長串會有倒塌的狀態），北面是油管車或是大車。學校附近的交通肇事熱點集中在上半部，113 年 100 公尺以內沒有肇事狀況，300 公尺是零星兩案，500 公尺則是四案，一公里內蠻多的，聚集在北面（這個問題意識是應該給學生的），因為學校的特色，所以校方宣導小路通學的安全性。
- (8) 學校結合警方進行社區安全宣導，讓相關資源進入學校之中

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師及家長會長參與外，建議亦可聘請轄區警員與當地里長為顧問。目前學校周邊人行道因甚為寬敞，常有違規車輛在其上騎乘，影響行人的行路安全。可透過顧問他們協助執法以及與和里民溝通，以收更好的交通安全教育規劃與宣導成效。
- (2) 騎腳踏車上下學之同學比例甚高，建議可多加強騎腳踏車之交通安全教育，另亦建議部分未於輪輻上裝設反光片的腳踏車於輪輻上裝設反光片以增進其騎腳踏車之安全。

- (3) 有關交通專業術語如反射鏡誤讀為凸透面，請加以改進。
- (4) 建議加強對交安五大守則之認知與推行五大交通禮儀全民運動，以增進交安技巧與提升交通素質。
- (5) 建議可透過班會討論加強同學對於交通安全危險感知的能力，將可大幅降低交通事故的發生機率。
- (6) 交通安全之維護與交通安全教育之實施有所差異，學校在後者部分提供之資料有限，不易判斷，惟有一些建議供參考：(a)校內車輛進出之動線可再思考，避免不必要之繞行。(b)家長車輛進入校內接送孩子，避免校外路邊上下車易生危險，值得肯定，惟動線規劃宜更明確。(c)校內騎自行車來校的學生約佔全部的六成，故自行車騎乘的安全宣導及訓練可以加強，例如考照的測驗。(d)學校附近道路頗多砂石車及油罐車，還有運菜之小貨車，因此附近之校園安全地圖應有必要繪設，以提醒學生。(e)校內停車空間多，惟請老師停車宜車頭朝外，以增安全。(f)校內交通安全教育推動小組之成員未見社區之利害關係人，例如里長、派出所主管等。(g)其他交通安全教育推廣活動及教學融入交通安全教育部分，可再加強。
- (7) 評鑑指標可視為一個檢核表 (check list)，建議學校可依據各項評鑑指標分別造冊說明，檢視學校在該指標的作為。而且，學校可依據校本需求選擇應辦理的重要工作。
- (8) 學校可於學年初調查並統計各班級之上放學交通方式，統計結果包括分年級、上放學、使用交通工具（步行、自行車、公車、汽車接送、機車接送等）、出入動線（門）等之人數與百分比。
- (9) 建議學校詳細說明家長接送區的區位、空間大小與操作管理方式，並與家長溝通。
- (10) 建議通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如比較今年與次年走路上學人數即可以了解學生使用交通工具的改變情況。
- (11) 自行車停車場的光線、地板、環境清潔等宜再加強。
- (12) 通學道被機車、自行車佔據使用不能僅是歸責於違規使用者，號誌的合理性也須檢討。待設施合理化後，再配合科技執法手段進行執法工作。
- (13) 以國民中學生而言，若欲培養學生獨立活動的能力，除步行與搭乘大眾運輸外，騎乘自行車所需的風險感知與騎乘技能應適時培養。西螺國民中學有半數以上學生使用自行車，尤應加強。

- (14) 其他一般建議：(a)單槓下的地板宜平整，避免不必要可能傷害。(b)樓梯的展示物，英文教學妨礙上下樓梯的專注，似無必要。
- (15) 校園腹地較大，所以會有較多衍生的安全問題，目前沒有積極的課程規劃，教育部的課程模組可以提供教師進行使用，減少備課的負擔，建議運用最直接相關的領域進行結合。
- (16) 依照學校的資源與學生的樣態，可以利用小志工讓學生和家長進行宣導，也可以與社區和家庭進行結合，因為學生的肇事狀況是少的，但是長者是多的，這個關懷的連結是很棒的

(三) 桃園市立東興國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校書面審查部分並無自評表、學校環境資料介紹或簡報資料，只提出優質化計畫，也提出了經費需求。從書面資料無法了解該校目前推動交通安全教育的現況。
- (2) 現場訪視時學校提供 52 頁的簡報資料及 4 頁自評表，說明學校環境資料以及學校通動交通安全教育情形，但內容較為單薄。
- (3) 學校有交通安全教育委員會，有校外委員，如能盡量多聘請里長、民意代表、地方仕紳、派出所主管等人員尤佳。簡報有呈現豐富的會議資料及具體改善工作。
- (4) 教師交安研習及對家長、社區民眾宣導有照片資料，學生交安講習每學期 2 小時，每週五午餐時間進行重點交通宣導。
- (5) 從剪報資料可知各項交通安全教育訪視項目，學校大致能推動，但資料整理與彙整工作較弱。
- (6) 上學期間 07~08 校門口路口實施行人專用時相，方便學生進入校門，用意良善且符合實際。
- (7) 針對家長違規問題，拍攝並播放影片。透過學生傳達違規問題，以改善家長違規問題。
- (8) 學校有邀請普仁派出所到校宣導交通安全。
- (9) 學校教師也有參加交通安全線上課程研習(包括磨課師線上教學課程)，以加強並提高他們的交通安全教育知能。

- (10) 除了利用校門口電視牆、跑馬燈之外，學校也有利用各種時機（如：學生上、放學、搭公車等）與場合（如：班親會、家長大會等），向家長與社區民眾進行交通安全宣導。
- (11) 在交通安全教學上，主要是規劃上、放學交通安全觀念宣講，利用各班之班會時間，並進行交通安全議題探討。另外，針對騎自行車上、放學學生，舉辦自行車研習與實際演練。
- (12) 在辦理校外教學輔導活動時，學校也有進行校外教學規劃，訂定計畫、實施辦理、人員與任務編組、行前交通安全教育等(如：人車安全檢查、逃生演練實施)。
- (13) 學校每學年均建有學生上、放學通學資料，並運用於規劃學生上、放學路隊，家長汽、機車接送，以及校園進出之人車動線。
- (14) 對於進校園的學生自行車、教職員汽機車，均有規劃上述各種交通工具停放區域。對於汽車的停放，均有進行車頭朝車道的宣導。
- (15) 為了鼓勵教師參與維護學生上、放學交通安全，訂定了導護工作實施要點及考核獎勵措施，也有交通服務隊選拔及表揚辦法，另外，也有招募交通導護志工從旁協助，以順利執行學生上、放學安全。
- (16) 整體校園環境良好，無明顯交通安全疑慮。
- (17) 學校發行交通安全特刊，提供可閱讀且有助同學彼此學習的刊物。
- (18) 違規案例整理於電視牆，警惕接送家長避免有違規行為。

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 建議學校能善用交通部與教育部開發的五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校定時間適當給予交通安全教育。
- (2) 由於考試領導教學，目前學校著重於升學的課程，投入於交通安全教學工作並不多，建議未來能逐步推展。
- (3) 建議可利用 SWOT 分析來掌握校本問題，以利於推展交通安全教育。
- (4) 交通安全校本問題可由學校師生共同討論周遭常見的交通問題歸納而得，以研議不同年級的交通安全教育計畫。另為了解學區交通安全問題，建議可利用交通部路政及道安司之「道安總動員」查詢學校周遭大範圍之學區交通事故情況，尤其是行人、自行車和微型電動二輪車的事故情況，並請普仁派出所協助了解當地事故問題和因應之道，以進一步繪製學區交通安全地圖，並製作相關交安教育教案。

- (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，學校設置之標誌牆較無法達成境教之目的。建議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) 建議校園內停車以車頭朝外方式停放；導護人員目光需注意周遭來車，保護自身安全。
- (7) 建議學校在推行交通安全工作時，最好能按照三個年級學習階段的不同，第一年先從一年級開始，第二、三年逐步推展到二、三年級，程度從初、中、到進階，並考慮學校現有教師可以涵蓋的能量，作好時間、議題與內容的合理分配，以交通安全教育教學為主要的重點（平時宣導已足夠多），並且盡量避免內容的重複，以增加可多加應用的時間，內容需要詳盡說明的，如：內輪差、視野死角、車速與安全距離等，宜採取教學。
- (8) 建議在國民中學學習階段，按照兩部之規劃，學校交通安全教育教學最好以自行車運具使用為主要的重點，雖然學校目前學生騎自行車上、放學的人數不多，但是學生學習安全騎自行車，不僅會騎而且能安全騎上路，這不僅為他們將來安全騎乘微型電動二輪車厚植基礎，也為他們未來高中職學習階段，學習安全騎乘機車提前鋪路。
- (9) 建議學校未來最好能按照各年級規劃的不同交通安全教學內容，以安全騎自行車為主要議題，不論是硬體或軟體方面皆可，並以任教年級為區隔，協助安排教師參加上述相關的交通安全線上研習，以貫徹校內教師研習與各年級學生教學內容互相呼應，並符合每學年對研習的時數要求，又能避免研習內容的重複，造成教師學習上的無聊、單調現象。
- (10) 建議學校未來能將目前校內實施交通安全教育融入教學相關課程，依據兩部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向及其核心能力，逐步調整並修訂各年級交通安全相關課程與主題，同時繪出由各年級跨領域課程與交通安全五大面向及其核心能力二個向度所構成的學校交通安全教育學習課程架構圖(含時間分配)。
- (11) 建議學校未來能由校長或教務主任為課程召集人，以課發會為執行起點，將上述各年級跨領域交通安全相關課目教師，組成所謂交通安全的教學共備小組，討論學校可以擬訂的交通安全教學融入課程，並完成上述學校交通安全教育學習課程架構圖(含時間分配)。如：可以從一年級上學期安排新生訓練、辦理自行車研習或健體領域體育科（主題：自行車安全騎乘）二小時為學校交通安全教學的突破口為出發點，以達成交通安全五大面向之第三面向（運具使用）的教學目標：讓學

生學習並熟練自行車的安全騎乘技能；接著，一年級下學期安排綜合活動領域綜合科（主題：交通事故）一小時，以達成交通安全五大面向之第一面向（危險感知能力）的教學目標：讓學生了解騎自行車在道路（各種路口）、巷弄（有無號誌）有那些潛在的危險因素，以及安排安排社會領域公民科(主題：公民權利)一小時，以達成交通安全五大面向之第二面向（用路倫理與責任）的教學目標：讓學生了解騎自行車應具備維護他人安全與便利的用路觀念；隨後，二、三年級，依此類推，逐步、逐年依序先後，完成並落實學校交通安全教育學習課程架構圖。

- (12) 建議學校能更主動的鼓勵並促進家長汽、機車單程接送（上學汽、機車接送到校，放學走路回家）之學生走路或步行（騎自行車更佳）上、放學，以培育國民中學學習階段學生交通運具使用的獨立自主能力。
- (13) 建議未來學校最好能將有限的經費投入於交通安全教學，包括：鼓勵相關教師，進行教材或教案的編修、教具的設計、教學的交流與觀摩等，使交通安全教學更加的活絡，如此會使效果更佳。
- (14) 家長接送區較小，容易誘使家長在周邊違規上下學童，建議可與周邊商家協調規劃適當接送空間及步行空間，可採用兼設停車位的標線型人行道，同時讓周邊商家保有停車空間，也避免學童在危險道路上行走。
- (15) 校園內車輛停放之方向，建議統一車頭朝外。
- (16) 周遭有健行科技大學，可能同時有 YouBike 的使用需求，建議可與主管單位討論增設站點或停車柱數量。
- (17) 教學融入交通安全可再強化如數學或英文科目之課程內容。
- (18) 優質化計畫提及開放式平台之功能與成本有明顯差異，建議補充說明需要何種平台，另建議補充說明交通錐與其他安全設備之用途。

(四) 屏東縣立公正國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 從學校自評表內容、學校環境資料介紹，可了解到學校有推動交通安全教育相關工作。但對於課程融入或使用交安課程模組部分較不清楚。
- (2) 優質化計畫內容有 123 頁，只是各種流水帳，看不出來需要協助之處。

- (3) 充分利用現代的工具，如 google 表單調查上放學資料，雲端硬碟、共用筆記本等累積過去的成果。
- (4) 學校調查並統計各班級之上放學交通方式，統計結果包括分年級、上放學、使用交通工具（步行、自行車、公車、汽車接送、機車接送、兒童課後照顧服務中心接送等）、出入動線（門）等之人數與百分比。
- (5) 校內動線規劃落實人車分道。
- (6) 交通安全教育計畫明確，利於考核。
- (7) 學校在交通安全教育各個面向都有相對應的作為，數年前亦曾被選為代表縣參與金安獎評選的學校。
- (8) 規劃校外家長接送區域，減少對道路交通之干擾，並由值週老師依檢核表每週進行檢核，檢核表項目明確。
- (9) 校園有多樣化的校園安全情境式宣導建置。
- (10) 學校擁有清晰的人車分流路線規劃，對於學生上下學的動線建置用心。

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 建議如能利用 SWOT 分析其學校之校本交通問題，則對於研擬學校交通安全校本問題與改善策略，以及交通安全教育之品質提升會很有助益。
- (2) 學校之「交通安全教育委員會」除校內之行政主管與導師及家長會長等參與外，請檢核是否已聘請當地里長為顧問。能如是，則可透過他們協助和里民溝通，將收到更好的交通安全教育規劃與宣導成效。
- (3) 學校周邊附近道路常有缺少人行道之情事，建議請走路上學的同學在無人行道之路段，能儘量面對來車行走以增進其用路安全。
- (4) 建議加強學生對交安五大守則之認知與加強同學對於交通安全危險感知的能力，將可有助於大幅降低交通事故的發生機率。
- (5) 騎腳踏車上下學之同學有許多未於輪輻上裝設反光片，建議對這些同學多加宣導裝設反光片，以增進其騎腳踏車之安全。
- (6) 建議先針對學校周遭之交通標誌標線與號誌的認識，進而了解更多交通設施之運用。
- (7) 學校建議於學校門口增設跳動路面之警示標誌，由於學校門口道路並無實質的跳動路面，如增設該警示標誌並不適當，此外欲降低學校門口道路之車輛行車速度尚可考慮其他可行的方式。

- (8) 學校建議請執法人員協助於上放學期間違反交通安全規則家長之勸導，建議於「交通安全教育委員會」有員警參與會議時立案討論。
- (9) 學校能依據各項評鑑指標分別說明。建議可將每年的資料逐年彙整。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。
- (10) 建議學校應利用通學資料（上放學交通方式統計資料）評估家長接送區的適宜性，暨各項交通安全教育方案（如鼓勵走路上學）的執行成效。通學資料應建立分年、分年級資料，才能更了解改善的成效。例如比較今年與次年走路上學人數即可以了解學生使用交通工具的改變情況。
- (11) 校園環境優美，設置於牆壁之標誌標線牆難以與實境相符，應避免設置。相關教學活動可利用 Google 街景，獲得校園周邊完整的通學情境，讓學生學習了解學校周邊環境的標誌標線，並提醒應有的作為。
- (12) 交通小天使的選拔、組訓、執行應訂定明確的計畫並落實執行。也要避免有標籤的作用。
- (13) 交通服務主要目的並非要學生去參與維護交通，而是要藉此機會讓學生更關注交通安全的議題，並學習如何辨識交通環境的高風險行為。教師（或家長）導護的功能在於評估學生有無遵照所學，知道如何辨識環境的風險，並有合適的表現。非以保護的態度維護學生通學安全，而是在旁觀察，並給予適當的協助。
- (14) 家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。學校應避免將接送區直接設置於校園周邊，可配合校園周邊步行環境改善，儘量將接送區的位置規劃遠離學校，讓學生學習自行步行上學。距離學校 1.5 公里以內之學生應鼓勵其自行（走路或騎自行車）上學。以國民中學生而言，若欲培養學生獨立活動的能力，騎乘自行車所需的風險感知與騎乘技能應適時培養。
- (15) 建議先依據校本問題建立各年級之課程核心能力架構，再參考五階段教案挑選合適課程融入，以課程為核心主導交通安全教育。
- (16) 建議先加強老師們之交通安全知能研習，培養正確之交通安全教育觀念。
- (17) 校外僅學校圍牆外有人行道，行人通行環境不佳，建議可基於此進行教育，教導學生如何在環境不佳情況下保護自身安全。
- (18) 資料照片顯示校內教職員與家長都有停車時車頭朝內情況，建議至少由教職員部分先宣導改善

- (19) 關於交通環境改善建議：校方希望在校門前道路(公興路)劃設減速標線，減少車輛為搶公興路、復興南路綠燈通行導致速度較快之行為，但經檢視環境並不合適，建議調整綠燈角度；另考量路型而使得主幹道(復興南路)綠燈時間較長、提高車輛搶綠燈通行之心態，建議可縮短號誌週期時間，或於主幹道交通狀況允許前提下開放該方向紅燈右轉，應可減少車輛綠燈搶越情形。
- (20) 地處市郊，機車接送最多，進行校園周邊的資料查詢，有資料的基礎再進行課程的設計（學校周邊 500 公尺內其實事故傷害不多，比較多的是一公里內較多，以路口居多）。
- (21) 學校教師有多樣化的課程設計，但是較無結構化，可利用目前的教學模組銜接的領域課程（健體領域/安全意識-預防教育與急救教育+社會領域/法令概念+綜合領域/倫理）（目前是排給個領域，建議建置為固定的課程教學，學生可以有更完整的學習），可善用學校資源結合跑站課程，讓學生尋找校園安全角落，讓所有的宣導可以更有意義。
- (22) 交安小天使不要是違規的學生去執行，免得是負面宣導，可以轉變為正向模式，例如：學校公服的機會。
- (23) 學區涵蓋六個里，目前尚未有效率的與各里里長進行完整連結，建議有策略的見其納入學校的資源範圍，尋求更廣泛的協助。

(五) 花蓮縣立秀林國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校自評表的填寫內容較為簡略，不易瞭解學校推動交通安全教育的實際狀況；但可從學校環境資料介紹及簡報資料初步了解學校目前運作狀況。另外，優質化計畫內容並不具體，推動交通安全教育的具體作為方面需要協助，故建議列為現場訪視學校，前往協助。
- (2) 現場訪視時學校提供的簡報資料，內容較先前的書面資料完整，且大致能依照訪視的四大項目及其細則分別說明。
- (3) 學校有交通安全教育委員會，有校外委員，如能盡量多聘請里長、民意代表、地方仕紳、派出所主管等尤佳。
- (4) 學校訂定行事曆排入宣導，也邀請新城分局員警入校交通演講，如能有機會安排入班講課，預期的成效較佳。

- (5) 有成立交通安全教育推動組織，校內組織成員完整，並有定期(期初、期末)召開委員會議，同時也有規劃、檢討與改進學校當前交通安全教育各項相關事宜，特別是在學校周邊道路的行人安全改善。
- (6) 除了利用校園交通情境之外，學校也有利用校園與教室公佈欄、各種時機（如：學生上、放學、寒、暑假等）與場合（如：家長代表大會、家長日等），向家長與社區民眾進行交通安全宣導。
- (7) 在教學上，有規劃交通安全相關課程(如：數學、公民、童軍等)，進行交通安全融入教學。在活動上，利用各班之班會時間，進行交通安全議題探討。除了邀請外部資源(如：新城分局)協助辦理交通安全教育宣導之外，也在公佈欄張貼宣導交通安全海報。
- (8) 在辦理校外教學輔導活動時，學校不僅有校外教學規劃與安全執行措施，包括訂定計畫、實施計畫、人員與任務編組、行前交通安全教育(如：人車安全檢查、逃生演練實施等)，而且在活動結束後，也有召開檢討會議，並提出活動結論與改進意見。
- (9) 學校每學年均建有學生上、放學通學資料，並運用於規劃學生上、放學路隊，家長汽、機車接送，以及校園進出之人車動線。
- (10) 對於進校園的學生自行車、教職員汽機車，學校均有規劃上述各種交通工具停放區域，特別是學生自行車停放專區。
- (11) 為了鼓勵全體教師參與共同維護學生上、放學交通安全，學校訂定了導護工作實施要點及考核獎勵措施（包括補休），以順利推行校園導護工作。
- (12) 對於無照騎車之違規學生，除了給予適當的勸導之外，學校也會利用各種時機與場合（如：朝會、班會等），進行交通安全宣導。
- (13) 今年學校提出的交通安全優質化計畫，都聚焦在校園交通情境的設置，並且也先、後在校園中完成了佈置。
- (14) 學生進出口均由大門，交通動線單純，四輪以上車輛另由側門進出，可有效分流。
- (15) 與新城分局合作狀況良好，包括入班宣導，針對違規同學之輔導作為亦可直接前往分局由員警協助做案例分析及宣導。
- (16) 運用學校自有的交通車針對新生進行乘坐大客車之逃生教育及演練。

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 學校能利用 SWOT 分析校本問題，建議可以進一步提出策略；學校也能針對全校教師與學生進行交通安全宣導。於家長代表大會進行交通安全宣導，生涯輔導教育(家長場)也融入交通安全。
- (2) 目前學校係以交通安全融入課程方式推動交通安全教育，包括數學科七年級、公民科八年級、童軍課八年級與九年級。建議能善用教育部之五階段五面向交通安全教育課程模組，利用校訂時間適當給予交通安全教育。
- (3) 學校有交通車、步行、自行車等三種學生上放學方式，無家長接送。建議學校能統計學生上放學交通方式，以作為學生上放學相關規劃之基礎。如能有週一至週五每一天以及雨天備案的交通方式由佳。
- (4) 簡報資料呈現每學年至少 4 小時入班/大型朝會宣導，仍能有具體成效資料成校尤佳。
- (5) 目前學校有校園防災地圖，建議整合納入校園安全地圖，另建議製作學區安全地圖，以作為對學生宣教之基礎。仍能使用交通部 168 交通安全入口網 Road Safety 的功能，統計分析學校周圍 300 公尺及 500 公尺之歷年交通事故態樣特性，以作為對學生宣導之基礎。
- (6) 建議縣府積極協助學校向公路局爭取校門口路段之實體人行道改善計畫。
- (7) 學校因學區遼闊，故學生大都搭乘交通車來校，另有部分騎乘自行車，或微型電動二輪車，因騎乘者部分有改裝，故未進入學校，因此較難掌握完整狀況，惟學校有感於此，故大力推展電動二輪車之安全騎乘宣導，值得肯定，請學校持續為之。另無法根絕違規，則退而求其次，安全的維護為首要。又自行車的騎乘安全亦請加強。
- (8) 學校與附近許多商店簽約連結成愛心商店，建議可以結合校園周遭危險路段，繪成校園安全地圖，以利學生知悉。
- (9) 建議學校在推行交通安全工作時，最好能按照三個年級學習階段的不同，逐步實施初、中、進階等內容，先行為(如：安全騎自行車、緊急應變處理等)、再知識與態度(如：騎車危險感知、騎車倫理責任等)，並考慮學校現有教師可以涵蓋的能量，作好時間、議題與內容的合理分配，以交通安全教育教學為主要的重點，並且盡量避免內容的重複，以增加可多加應用的時間，如：內容是可以隨時提醒或簡潔用詞的(如：走路靠邊走並面對來車、走路不看手機、以及法規路權、彼此看見、防衛兼備

等五大守則)，則採用宣導，而如：內容需要詳盡說明或解釋的（如：內輪差、視野死角、車速與安全距離等），宜採取教學。

- (10) 建議在國民中學學習階段，按照兩部之規劃，學校交通安全教育教學最好以自行車運具使用為主要的重點，雖然學校目前學生騎自行車上、放學的人數不多，但是如考量到學校地屬偏鄉，學生學習”安全騎”自行車刻不容緩，使他們不僅會騎而且能安全騎上路，這為他們將來安全騎乘微型電動二輪車厚植基礎，也為他們現在與未來高中職學習階段，學習安全騎乘機車提前鋪路。
- (11) 建議學校未來最好能按照各年級規劃的不同交通安全教學議題與內容，以安全騎自行車為教學對象，不論是硬體或軟體方面皆可，並以任教年級為區隔，協助安排教師參加上述相關的交通安全線上研習，以貫徹校內教師研習與各年級學生教學內容互相呼應，並符合每學年對研習的時數要求，又能避免研習內容的重複，造成教師學習上的無聊、單調現象。
- (12) 建議學校未來最好能將目前校內實施交通安全教育融入教學相關課程，依據兩部訂定的國民中學學習階段交通安全五大面向及其核心能力，逐步調整並修訂各年級交通安全相關課程與主題，同時繪出由交通安全五大面向及其核心能力與各年級各領域交通安全相關課程二個向度所構成的學校交通安全教育學習課程架構圖(並含時間分配，以方便於掌握各年級授課時數)。
- (13) 建議學校未來能由校長或教務主任為課程召集人，將上述各年級各領域交通安全相關課目教師，組成所謂交通安全的教學共備小組，討論課發會原先擬定的交通安全教學融入課程，並完成學校交通安全教育學習課程架構圖(含時間分配)。
- (14) 建議學校最好能主動的調查使用上述運具之學生，鼓勵並促進他們與其家長，參加學校舉辦的安全騎自行車/電動二輪車活動或教學課程，以培育國民中學學習階段學生交通運具”安全”使用的獨立自主能力，並期望未來學生騎車上路更加的安全。
- (15) 建議未來學校最好能將有限的經費投入於交通安全教學，包括：鼓勵相關教師，進行教材或教案的編修、教具的設計、教學的交流與觀摩等，使交通安全教學更加的活絡，如此會使效果更佳。
- (16) 學校通學方式較為特殊，包含部分學生住宿，建議根據學校需求與核心問題規劃學生三年應學習之核心能力，再參考五階段教案挑選合適課程融入，以課程為核心主導交通安全教育。

- (17) 原本提出的優質化計畫以認識標誌為主，對國民中學階段學生而言應非最關鍵之教育內容，建議可延續校方已執行之自行車與微型電動二輪車之主題，配合前述課程規劃執行。
- (18) 建議 SWOT 分析所得策略可保留於交通安全計畫中，以作為實施之依據。
- (19) 交通安全教育委員會組織分工清楚，但因為學校規模屬中小型學校，教職員人數有限，建議可簡化組織，可針對要改善項目專案辦理即可。
- (20) 建議先加強老師們之交通安全知能研習，培養正確之交通安全教育觀念。
- (21) 學校交通環境改善建議：(a)已獲公路局補助闢建學校門口兩側之人行道，於施工期間應留意替代動線之安全性，於完工後應宣導學生到對面買早餐時勿跨越雙黃線穿越。(b)校門口行穿線與黃網線建議塗銷，因距離前後兩個路口近，且非車輛出入口，無劃設網狀線需求，塗銷後亦可降低車輛於此處迴轉之機率。(c)中山路上學校標誌，在學校這一側的標誌被樹遮擋，建議移到博愛路口的號誌桿上，以提前警示駕駛人。

(六) 臺東縣立豐田國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校自評表與學校環境資料介紹，相當簡略。
- (2) 學校對優質化計畫的認知可能有誤，也無經費需求。
- (3) 學校召集全校八年級之學生，約 80 人左右，舉行單車壯遊行，並提供維修保養等簡易的訓練，頗費心思。
- (4) 連續兩年有嚴重車禍的事件，所以連續兩年為精進學校，學校周邊環境也持續改善。
- (5) 學校給予學生很多的幫助與資源，非常照顧學生的一個校園，很用心。
- (6) 學校為學生建置許多的資源與規劃，例如：爭取校車、壯遊的活動與腳踏車借用制度的建立、校園情境建置、壯遊活動，行政對於相關的會議與宣導都有盡力進行溝通與討論（尤其對於住宿生的協助）。
- (7) 不同課程的介入，科技領域、健體領域、藝術領域、英文領域等都有交通安全的主題活動融入，有校本課程的介入（是很廣的一個做法，面面俱到，用心尋找各種可能性）。

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 建議如能利用 SWOT 分析其學校之校本交通問題，則對於研擬學校交通安全校本問題與改善策略，以及交通安全教育之品質提升會很有助益。
- (2) 學校之「交通安全教育委員會」目前僅有校內之行政主管與導師及家長會長等參與，建議如能聘請當地里長與派出所員警為顧問。則可透過他們協助和里民溝通與執法，將收到更好的交通安全教育規劃與宣導成效。
- (3) 學校已建立校內之「安全地圖」，並於圖面上標繪出數處危險地點，建議爾後如有實際案例，請將該案例標繪於圖上，將可收到更真實感的警示效果。
- (4) 建議先針對學校周遭之交通標誌標線與號誌的認識，進而了解更多交通設施之運用。
- (5) 很重視學生騎乘自行車之核心能力，將交通安全教育透過舉辦「單車壯遊活動」，融入於活動中，成效良好。另亦建議部分未於腳踏車輪輻上裝設反光片的同學於輪輻上裝設反光片，以增進其騎腳踏車之安全。
- (6) 學校在做交通安全狀況評估時，建議可以採用 SWOT 分析，以利清楚學校面臨之各種狀況，並進一步採行策略，以資因應。
- (7) 學生發生之交通意外事故，多為無照駕駛騎乘機車，或騎乘自行車所致，近來又開放 14 歲以上得騎乘微型電動二輪車，致風險提高，故請學校在安全方面多加提醒。
- (8) 學校有校內校園安全地圖，建議可加繪校外危險路段及標註五家愛心商店，作為學生上放學之參考。
- (9) 建議可參考交通安全五項核心能力，結合相關課程的實施，培養學生帶著走的能力。
- (10) 建議學校能依據各項評鑑指標造冊說明學校執行的各項活動。惟建議將每年的資料逐年彙整。重點不是要呈現「沒有問題」，而是要說明「發現問題，找方法改善」的過程。相關改善對策應努力尋求所有利害關係人的支持。另建議要適當評估學習活動的成效，例如，自行車壯遊是否提高使用自行車通學的比例。
- (11) 學校應於學年初調查並統計各班級之上放學交通方式，統計結果包括分年級、上放學、使用交通工具（步行、自行車、公車、汽車接送、機車接送、兒童課後照顧服務中心接送等）、出入動線（門）等之人數與百分比。

- (12) 學校目前有詳細規劃、說明家長接送區的區位與空間及其管理程序。建議利用明確的標誌、標線明確標示區位。
- (13) 校園的停車區域與學生的活動空間略有重疊。停車位置應劃設明確的標線，停車時車頭朝外。
- (14) 校門口共用出入口，應落實時間分隔，使不與學生活動區域衝突。
- (15) 校園空間若有必要設置標誌、標線等設施，應與該地點的交通實境相符。學校於牆面、柱子設置標誌並無必要，也須思考是否會使學生見到標誌無適當的反應，反而有不利於交通安全。
- (16) 教師（或家長）導護的功能在於評估學生有無遵照所學，知道如何辨識環境的風險，並有合適的表現。非以保護的態度維護學生通學安全，而是在旁觀察，並給予適當的協助。
- (17) 建議學校請學校轄區的警局或派出所協助提供校園周邊常見的事故型態，校園周邊常見事故應該也是學生通學過程常見的事故，故可藉此以了解校本位的交通安全問題。
- (18) 家長接送區設置的區位、空間大小宜配合通學路隊資料與周邊道路交通環境妥為規劃。汽機車家長接送區建議能有明確的區隔，並由主管機關協助設立制式的標誌與相關的標線劃設。此外，家長接送將使學生喪失學習的機會，無法培養辨識交通環境風險與安全用路的能力，並非教育常態。學校應避免將接送區直接設置於校園周邊，可配合校園周邊步行環境改善，儘量將接送區的位置規劃遠離學校，讓學生學習自行步行上學。距離學校 1.5 公里以內之學生應鼓勵其自行（走路或騎自行車）上學。
- (19) 校園的清潔美感會影響學生、家長對於環境的評價，故建議樹木的修剪整理可請專家協助，而校園安全地圖的放置地點宜改善。
- (20) 缺乏 SWOT 分析，可以補上，並建議做逐年資料的建置
- (21) 住宿生的交通安全概念可能與其他孩子不同（例如他們有沒有機會走出去，他們面對到的交通狀況可能與一般孩子不太一樣，時段、概念等）
- (22) 法治概念的加強（無照駕駛），因為有時候學生會有英雄主義的狀況，反而不利交通安全教育的推行（當然法治先行，但是也許將一些高中的教案資料拿過來進行教學）

- (23) 有學校周邊的肇事熱點與交通事故的質性統計，可以發現無照駕駛機車與自行車自摔的機率較高，所以應該針對這些狀況進行校本課程的設計，如果以交通教育週的概念，讓老師一起來進行學校宣導（如警政資源的地緣資訊或是案件、週會討論與導師宣導、學生志工、校本課程的建置）這些都能夠給予學校更結構化的影響。

(七) 嘉義縣立大吉國民中學

1. 對學校現況的評價

- (1) 學校自評表認真填寫，且有照片輔助說明。學校待協助事項則為「交通導護設備需要更換、標誌/標語等帆布需要更換」。
- (2) 學校環境資料介紹內容充實，學生以搭乘校車為大多數，上放學議題不嚴苛。優質化計畫部分有學校的想法，但未提列經費需求或預期成效說明。
- (3) 學生上放學運具以校車為主(72%)，有部分同學騎自行車通學，學校關心學生夜間騎乘自行車的安全問題，發送自行車報閃燈。
- (4) 肯定學校積極協商規劃家長汽機車接送區，減少家長接送臨停與附近居民停車之衝突，更有助於提升學生上下學安全。
- (5) 接送區車流方向安排適當。
- (6) 交通服務隊採選拔方式，提升學童榮譽感。

2. 對交通安全教育精進學校建議的意見

- (1) 建議如能利用 SWOT 分析其學校之校本交通問題，則對於研擬學校交通安全校本問題與改善策略，以及交通安全教育之品質提升會很有助益。
- (2) 學校之「交通安全教育委員會」目前除有校內之行政主管與導師、校護及家長會長等參與外，另也聘有北斗派出所所長為顧問，建議如能增加聘請當地村長為顧問。則可透過他們協助和村民之溝通，將收到更好的交通安全教育規劃與宣導成效。
- (3) 學校已繪製有校園周邊之危險路口圖，另外也建議能建立校內之「安全地圖」，並於圖面上標繪出危險地點，建議爾後如有實際案例，請將該案例標繪於圖上，將可收到更真實感的警示效果。
- (4) 為加強腳踏車之行車安全，建議部分未於腳踏車輪輻上裝設反光片的同學於輪輻上裝設反光片，以增進其騎腳踏車之安全。

- (5) 建議能加強學生對交安五大守則之認知與加強同學對於交通安全危險感知的能力，將可有助於大幅降低交通事故的發生機率。
- (6) 學校在教學課程融入交通安全之呈現較少，建議能加強此一部分的交通安全課程融入。
- (7) 學務處值星教師和導護教師維護學生上放學情況，建議觀察或詢問自行車通學學生的自行車安全問題，針對重要自行車安全問題製作教案。
- (8) 學區交通安全地圖部分，學校已繪製校園周遭危險路口地點，並說明問題。為了解學區交通安全問題，建議可利用交通部路政及道安司之「道安總動員」查詢學校周遭更大範圍之學區交通事故情況，尤其是行人、自行車和微型電動二輪車的事故情況，並請民雄北斗派出所和大崎義和派出所協助了解當地事故問題和因應之道，以進一步繪製學區交通安全地圖 2.0 版，並製作相關交安教育教案。
- (9) 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，學校設置之標誌牆較無法達成境教之目的。建議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。
- (10) 雖然騎乘自行車通學學生僅占 8%，學校仍對騎乘自行車學生加強交通安全觀念宣導，並發送自行車爆閃燈。建議學校宜提醒騎自行車的學生加裝車頭燈，並於車身加裝反光片，定期檢查車頭燈/爆閃燈電池是否正常運作。
- (11) 建議學校宜規劃各年級的交通安全教育課程內容，妥善運用教育部頒發的課程模組內容，確實執行每學期 2 小時的課程規劃。
- (12) 校園停車位充裕，但建議要整體規劃，避免汽、機車、自行車與人員間動線之衝突。建議繪製自行車停車格，讓自行車停車有序，亦便於管理。
- (13) 建議學校審視校本問題，以期提出適當對策。
- (14) 家長接送區建議可以加強鋪面整理，以提升學童通行安全與雨天的安全性。
- (15) 校內鋪面在雨天容易濕滑，建議再調整。
- (16) 校內標誌可再細心檢視內容正確性（例如：警 36 當心身心障礙者名稱）。
- (17) 自行車未裝設前後燈具與座椅高度偏高，建議加強宣導相關安全知識。
- (18) 建議可在學科課程中融入交通安全議題，體育課內容可針對人體運動與慣性說明。

五、結語

113 學年度國民中學交安教育工作訪視工作，區分「獎優評選」及「精進學校」兩組，獎優評選部份區分「直轄市組」及「縣（市）組」兩組以及劃分「書面審查」與「現場訪視」兩階段。現場訪視部分共訪視獎優學校 14 校及精進學校 7 校。獎優學校的現場訪視國民中學均相用心，依據訪視委員的評分，分別給予「特優」或「優等」的等第評定；精進學校的國民中學則針對學校現況，提出具體的交通安全精進學校建議。整體言之，本年各縣市政府教育行政機關，大都很重視交通安全教育之督導與協助工作，讓訪視工作得以順利完成。

本訪視的書面資料由召集人曾平毅教授彙整撰寫，獎優學校的訪視等第評等先由國民中學組內部會議綜合討論共同決議，提出以下今年度評鑑結果；後經由「114 年 7 月 17 日」教育部的工作會議決議確認：

1. 獲得等第『特優』並建議給予『金安獎』學校 6 校：

直轄市之介壽國民中學(臺北市)、南門國民中學(臺北市)、苓雅國民中學(高雄市)；一般縣市之致民國民中學(苗栗縣)、員東國民中學(新竹縣)、新科國民中學(新竹市)。

2. 獲得等第『優等』並提報『金安獎』學校 8 校：

直轄市之柑園國民中學(新北市)、會稽國民中學(桃園市)、碧華國民中學(新北市)；一般縣市之三光國民中學(南投縣)、大業實驗國民中學(嘉義市)、國華國民中學(宜蘭縣)、新生國民中學(臺東縣)、線西國民中學(彰化縣)。

3. 獲得等第『甲等』學校 13 校（未進行現場訪視）：

直轄市之中山國民中學(臺中市)、六甲國民中學(臺南市)、新明國民中學(桃園市)、鳳西國民中學(高雄市)、學甲國民中學(臺南市)、豐原國民中學(臺中市)；一般縣市之北港國民中學(雲林縣)、武崙國民中學(基隆市)、東港高級中學國中部(屏東縣)、金沙國民中學(金門縣)、富里國民中學(花蓮縣)、溪口國民中學(嘉義縣)、敬恆國民中小學(連江縣)。

註：本(114)年度各組評鑑結果的呈現，在相同「等第」中的學校，依學校校名之筆劃順序，由少到多的方式公告。金安獎之頒獎事宜，受限於當年度交通部募款狀況，實際給獎情形依交通部與教育部共同決議辦理。

國民中學組全體委員於綜合會議時，提出以下共識，提報作為 114 學年度訪視計畫修訂之參考：

1. 建議各直轄市政府教育局及縣（市）政府應盡量鼓勵轄內國民中學參與精進學校，而不是指派或甚至沒有輔導，造成學校端之反彈。教育部於交通安全教育訪視的「精進學校」分組，係希望透過縣市的自我檢視以及藉由外部專家學者的輔導與協助，以協助推動交通安全教育工作。另外，如書面審查通過安排現場訪視之學校，若能由本專案提供補助金（例如 10 萬元），預期可以提高各校參與交通安全教育精進學校的意願。
2. 今(113)學年度之精進學校的提報，仍有部分縣市未能依計畫期限內提報，或是提報內容相當空泛，僅是符合「訪視計畫」的精進學校有提報的行政程序。因此建議教育部能針對(國民中小學)此議題進一步研商適當對策或補助作為，以避免錯失教育部之美意與挫傷所有訪視委員之熱忱！
3. 由於行政院對於國內道路交通安全之加強重視，目前很多縣市於現場訪視時，已能召集或邀請縣市內或附近的學校觀摩學習，這對於有效推動義務性教育內之交通安全教育工作有相當正面的影響，建議適當納入未來的訪視計畫。

六、國民中學組訪視照片

針對今年度列為『特優』等第的 6 所學校，依序精選各 2 張照片整理如下。



介壽交通資訊圖
--臺北市介壽國民中學



交安課程學習心得
--臺北市介壽國民中學



學習走廊
--臺北市南門國民中學



自行發展教學活動
--臺北市南門國民中學



交通安全教育教室
--高雄市苓雅國民中學



車頭朝外停放
--高雄市苓雅國民中學



學校周遭道路交通改善
--苗栗縣致民國民中學



校園內動線改善
--苗栗縣致民國民中學



校園安全地圖
--新竹縣員東國民中學



推動上放學「不使用手機運動」
--新竹縣員東國民中學



學校交通環境改善
--新竹市新科國民中學



校園空間規劃良好
--新竹市新科國民中學

玖、國民小學組訪視報告

一、前言

安全教育為十二年國民基本教育課程綱要議題之一，其中交通安全教育主要在學習及提升有關用路安全所需要的知識、覺察力、技能及態度，並能養成安全用路的意願、行為與習慣。國民小學是學校交通安全教育的第一個階段，對交通安全之學習與提升具有關鍵性的影響。教育部在 112 年 11 月完成編訂「學校推動交通安全教育參考指引」，內容涵蓋學校組織運作、校園周邊交通環境、交通安全教育課程、交通安全宣導與活動、師資增能及專家協力、交通事故預防及危機處理、多元資源合作推動等面向論述，提供學校推動交通安全教育完整的指引方向。為促進全國國民小學安全教育之推動，教育部亦自 111 學年度起，補助各地方政府成立「國民中小學安全教育重點學校」。期透過專業團隊的帶領，重點學校能以專業學習社群模式，運用交通部及教育部發展之安全教育課程模組及資源，並逐步發展適合各該學校師生需求之校訂課程及教材。

以適齡方式教導學童交通安全知識有助於塑造其對道路安全的態度，以及其逐漸成長並經歷作為道路使用者不同階段時的行為舉止。在交通部委託交通部與教育部委請靖娟兒童安全文教基金會開發的五階段交通安全教育課程模組中，即建議學校以「危險感知能力、用路倫理與責任、步行與運具使用、交通知能與科技運用、交通事件應變」等五大面向，依照各校校本問題，發展國民小學低、中、高年級交通安全校訂課程；包括低年級為辨識道路環境中常見的危險及安全過路口、中年級為學習搭乘大客車及事故避難逃生、高年級為安全騎乘自行車。希望在此架構下，累積國民小學學童安全用路能力、養成其安全用路態度。

交通安全教育評鑑的目的在透過學校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。本次 113 學年度交通安全教育評鑑，由各直轄市政府教育局推薦國民小學各 2 校，各縣市政府另推薦國民小學各 1 校，全國共 28 校，為獎優學校，即地方政府評選為績優，透過此評鑑進行全國評比、競爭金安獎之學校。受推薦學校分「直轄市組」及「縣(市)組」等 2 組，全部參加第 1 階段資料審查。鑑於去年度實施狀況良好，本年度第一階段維持不需受推薦學校至教育部會議集中簡報；另亦通知學校可把相關佐證資料置於雲端，由委員自行依需求上雲端檢視，期能減少學校負擔。

經第 1 階段資料審查，由訪視委員評選優等以上學校(直轄市組國民小學各 6 校，縣(市)組國民小學各 8 校)後，進行第 2 階段實地訪視評

選(直轄市組國民小學特優各 3 校、優等 各 3 校，縣(市)組國民小學特優各 3 校、優等各 5 校)，共計 14 校，未獲推薦實地訪視學校仍給予評定等第。

除獎優學校外，另由地方政府衡酌國民小學學生交通安全意外事件數、傷亡情形，對於需要輔導或是學校主動覺察有交通安全困境的國民小學，稱為「精進學校」，由委員入校提出建議，以提升學校推動交通安全教育之效能。地方政府此次共提出 12 所精進學校，經委員審閱精進計畫並斟酌訪視能量後，至其中 7 所學校進行輔導。

國民小學組今年實地訪視輔導期間自 114 年 4 月至 113 年 6 月截止，共實地訪視了 21 間學校，包括連江縣及澎湖縣兩個離島縣市學校。本學年度國民小學組交通安全教育訪視係由國立陽明交通大學運輸與物流管理學系鍾易詩教授擔任召集人，委員包括國立陽明交通大學運輸與物流管理學系榮譽退休教授張新立教授、國防大學運籌管理學系王中允教授、國立成功大學測量及空間資訊學系郭佩茶副教授、淡江大學教育科技學系徐新逸教授、淡江大學運輸管理學系鍾智林副教授及陳俊穎教授、前交通部運輸研究所周文靜研究員、台灣警察專科學校交通管理科許志誠副教授、國立高雄餐旅大學朱純孝副研究員、前逢甲大學運輸與物流學系艾嘉銘副教授、前新北市明志國民小學主任涂慶隆老師等人組成。在訪視過程中委員除詳閱書面資料外，並實地勘查學校周邊環境的交通相關設施、情境教學的規劃、校內人車動線的規劃，並透過與師生的座談瞭解其對交通安全常識的認知及教育宣導的執行概況。

二、訪視委員總評意見

(一) 獎優學校：

1. 獎優學校的評審過程需先由受評學校填復自評表，併同學校基本資料與周邊環境簡介資料說明(含附件資料 20 頁以內)及 10 分鐘簡報電子檔提供給訪視委員，電子檔則上傳至雲端空間由委員自行下載，委員根據前述資料進行審查。本學年度獎優學校相關的資料準備均相當完整，內容顯示學校均相當用心於交通安全教育工作。
2. 獎優學校多能清楚說明學校基本資料與周邊環境，尤其針對學生上放學交通方式與道路環境多有完整統計與描述，部分學校甚至有檢視學校周遭道路幾何、車流量、車流組成特性，也能善用交通安全入口網資料，了解學校周遭潛在危險地點及可能肇因。亦有許多學校能先說明在交通安全環境上遇到的問題、嘗試的改善策略以及觀察到的成效，體現 PDCA 的基本精神。

3. 學校在「組織、計畫與宣導」大項多能在交通安全教育委員邀請地方派出所或村里長參加，對學區交通環境的改善應有一定助益。部分學校面臨導護志工缺乏或高齡化問題，能嘗試與社區共同解決，值得肯定。多數學校能利用 SWOT 辨識校本問題，並據以提出交通環境、教學與活動、教師增能等各面善改善策略，少數學校甚至更進一步提出追縱考核成果，或成立教師交通安全專業學習社群，值得鼓勵。各個學校因地理區位、自身規模等差異，面臨之交通安全教育問題並不相同，學校是否能清楚說明校本問題並有效連結改善策略，成為學校評比差異之關鍵。
4. 在「教學與活動」的部分，可看到學校多能善用中央或地方的教材，規劃與設計各年級交通安全教育課程；相較於去年，今年有更多的學校採用交通部與靖娟兒童安全文教基金會在 111 年出版之交通安全教育教案手冊，有採用的學校也多肯定此手冊內容豐富性，甚至有部分學校能依自身特色改編教材，值得肯定。少數學校能成立課程發展委員會、邀集學年交安種子教師並舉辦全校交通安全座談會，亦會透過行為調查或觀察，了解交通安全教育實施之成效，可作為其他學校之參考典範。唯委員在審閱書面資料及聽取簡報時，仍發現少部分學校之教材或學生作品內容有誤或與交通安全教育目標的連結不清楚，是學校可以持續精進的地方。
5. 在「交通安全與輔導」的部分，獎優學校多能依上放學分別統整學生使用之運具別以及學生路隊資料，校園人車動線亦多規劃良好並盡量做到人車分隔，唯部分學校並未明確繪製人車動線圖，容易忽略潛在人車潛在衝突點。位於都市區域或規模較大的學校，在導護志工、校內導護老師的量能上相對充足；亦有學校嘗試結合社區資源，有不錯成效。部分學校礙於腹地限制多數學校有統計學生違規，但僅有部分學校能清楚說明學生常見的違規行為以及學校對應的輔導作為。所有學校皆有在學生通學路線規劃愛心服務站，訪談學生也多能回答愛心服務站之位置與功能，但僅有部分學校會定期檢視學生使用愛心服務站的使用狀況。

(二) 精進學校：

1. 精進學校的輔導過程分為兩個階段，包括書面資料的審閱以及實地訪視輔導。精進學校在地方政府提報後需提供學校基本資料與周邊環境簡介、自評表以及優質化計畫等資料，其中優質化計畫是讓委員了解學校自我評估後，所面臨之問題及規劃之改善對策；據此，訪輔委員可就其交通安全專業，給予學校建議，並由地方政府或道安會提供或協調相關資源。多數精進學校所提之優質化計畫是以改善學校內外交通環境，較欠缺精進教學或輔導活動之構想或計畫內容。

2. 由精進學校所提之自評表內容可發現，部分學校不清楚交通安全教育之內涵，例如未能掌握校本問題，或過於著重交通環境的改善，而忽略交通安全教育的教學與活動。在後續的訪輔，應加強與精進學校的溝通，讓其了解交通安全教育之內涵。
3. 少部分精進學校為該縣市內部評比第二名學校，其書審內容與現場訪視結果皆頗具水準。然多數精進學校面臨之共同問題包括學校周遭交通環境惡劣、交通安全教育內容正確性不足、常見家長違規接送行為、導護來源單一且人力不足，除學校自身應精進改善外，建議教育及交通兩部能針對大部分精進學校面臨之問題，給予共通性的建議與指引。

三、獎優學校特色與建議

(一) 臺北市松山區民權國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

臺北市松山區民權國民小學位於臺北市松山區民權東路四段 200 號，校地面積 24,769 平方公尺，設有臨時汽車及機車停車位，並配備無障礙停車位。全校共有學生 1,317 人、48 班，教職員 138 人，另有 48 名導護志工協助維護上下學安全。校園周邊以民權東路（雙向 8 線道，車流量大）及三民路等主要道路為界，並設有人行道、公車站牌及通學巷。上學尖峰時段為 07:20 至 08:00，放學尖峰為 15:45 至 16:15，北大門臨民權東路，車流量每小時可達 3,200 輛，南大門所在之三民路 167 巷為單行通學巷，上下學期間禁止車輛通行。學生通學方式多元，上學以機車接送 (35.9%) 及步行 (31%) 為主，放學則以課後照顧中心接送 (36.8%) 比例最高。學校周邊設有通學區、人車分流線、彩標行穿線及減速標線等設施，並透過交通管制、志工導護及警力協助，營造安全、友善的通學環境。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 課程與教學：課程架構規劃五大類課程（主題-模組+靖娟教材、融入、活動、情境、戶外）並結合五大面向非常完整且有系統（低行人/中乘客/高自行車，並含括幼兒園與成人教育）；設計行為頻率問卷了解學生需要學習的項目、交安小達人前後測、各班導師交安教學資料夾。
- (2) 學習情境：設置六個情境體驗區，包括安全回家去、捷運小旅客、鐵馬安全行、交安大富翁、公車知識站、安全路上行。

- (3) 交安活動：活動多元化，包括交安好品德-親子交安行為檢核表、科技融入-行人跑跑腿app與資訊Q霸小車、配合學區特色-搭捷運體驗和參訪松山機場規劃旅程、交安小尖兵服務隊-走廊不奔跑等。
- (4) 學校詳細調查學生上學、放學通學資料，分析上學以汽機車接送居多、放學則轉移為步行，主要因為學生參加課後照顧服務中心或兒童課後照顧服務中心。依據前述調查資料安排家長接送、學生步行等通學安全輔導，並召開會議與兒童課後照顧服務中心業者協調聯繫各種接送事宜。
- (5) 學校積極投入外部通學交通環境之改善，自113年1月至114年4月計有9次會勘討論，包含通學巷、新式行穿線、行人專用時相、人車分流標線、人行道順平等多項措施，並將學校周邊規劃設置通學區相關設施，對於投入安全通學環境之努力值得肯定。
- (6) 學校全員動員由導護教師、警衛、保全，結合轄區員警、導護志工投入上放學之安全輔導，也組訓學生交通服務隊，由高年級班級輪流擔任，計達518名學生參與，主要工作為上放學期間協助路隊秩序與維護動線順暢，整體導護工作運作情形良好。
- (7) 學校透過統計學生走廊奔跑熱點，以駐點舉牌提醒、上課預備鐘延長2分鐘等方式，減少學生校內走廊奔跑意外發生。
- (8) 學校透過交通部道安總動員網站分析校外交通環境危險熱點，實施主題課程、多元宣導等教學活動，讓學生交通安全知識提升，對校園周邊危險感知度提高。
- (9) 學校與5間商店簽訂愛心服務站簽約、致贈感謝狀與定期拜訪，也透過朝會、家長日、新生入校家長座談、紙本宣導等管道，向全校親師生宣導服務站位置與功能。另亦透過QR code蒐集學生利用情形，關心學生使用狀況。
- (10) 規劃各年級課程主題、課程架構、時數，並能切合學生交通安全核心能力。參考各年齡層學生身心發展的狀況、事故特性。
- (11) 規劃學生應具備的交通知識、能力、態度，並劃分為五大面向、模組化課程。且教案與評量方式(學習單)都完備。
- (12) 整體而言，民權國民小學能結合校本課程，並能切合該校師生交安需求。善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案。領域融入各科課程，並結合品德核心價值，具有特色。願景明確，並結合各種人力與資源，有系統與永續性。校園環境設置交通設施，進行情境教學並安排戲劇體驗。結合品德核心價值，以每月主題結合交安教育情境並實踐，頗具有特色。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校成立交通安全教育推動委員會，透過組織有效運作，發現問題及擬訂改善策略，並能掌握PDCA機制落實執行；此外，學校建置交通安全網頁，將相關作業分類建檔，資料完整，並能善用統計數據，展現成果效益。
- (2) 通學環境改善方面，因應學校周邊交通環境特性，與相關單位多次會勘協同討論，研擬包括接送區之規劃、通學巷的車輛管制、自行車分流等因應改善作為，成為通學區設置的示範學校，並以改善前後照片及具體數據呈現改善成效，積極用心值得肯定。經調查通學環境改善後學生步行意願上升，也期待學校後續有更進一步實際提升步行比例之作為。
- (3) 辦理及參加校內外教師交通安全增能研習，拜訪觀摩交通安全標竿學校，精進教師交通安全知能。
- (4) 於網路、公布欄、電子看板、以及各種集會、座談會、活動等時機，利用多元型式或管道，向親師生及社區民眾進行宣導；此外，學校以全齡服務理念，進一步向社區、長者推展交通安全知識觀念，童軍活動設關甚至走進社區，以及透過校友名人發揮長期影響力，宣導及推廣交通安全，極具特色。
- (5) 規劃交通安全課程架構，並透過交通行為調查及分析結果，因應學生需求深化課程，此外，結合智慧科技進行情境體驗、或是公車入校實際的操作體驗，提升學生學習動機與危險感知能力，透過每月主題宣導與親子檢核學習單，強化學生交通安全反思能力，相當用心，也別具特色。
- (6) 學校進行SWOT分析，研提交通安全教育藍圖、實施策略與具體行動，建議檢核相關行動對策是否均已納入學校交通安全教育年度實施計畫，據以落實推動。
- (7) 交通安全課程實施除採融入方式外，建議部分時數研議列入校訂課程，以利後續更具系統性地持續推動。
- (8) 學校大門行人道上之自行車與行人分流標線，建議依據新修訂「道路交通標誌標線號誌設置規則第一百七十四條之四自行車優先車道標線」進行檢討更新。
- (9) 建議強化學生在外部環境交通違規或不安全交通行為（特別是步行）的統計分析，鼓勵導護教師或志工反映路上所見情形，並進行具體的輔導作為或教學檢討。

- (10) 學校5處愛心服務站均集中於三民路，建議能再檢視檢討，於其他通學路徑上再增加愛心服務站。
- (11) 建議補充行人、各式車輛進出校園動線之圖示，並補充校內汽車與機車停車格位數量，說明供給與需求現況。
- (12) 建議學校不宜讓學生直接於三民路167巷後門穿越道路，因臨近100公尺範圍設有行穿線；該路段側門設於路口內之停車格亦建議塗銷。
- (13) 領域融入七大領域課程，因部分學科略顯牽強，如語文的書法寫祝福平安、注意拼音；生活和藝術製作紅綠燈等只有低度相關，建議只需要融入學生能從中學到的交安知能之高度相關的學科即可，如生活、健體、綜合。
- (14) 社區宣導-過馬路五技巧-停看轉揮動，一年級教導停看聽想過馬路，建議調整為停看聽想加舉手；行為頻率問卷和三年級教導-下車反手兩段式開車門，建議調整為遠手兩段式開車門。
- (15) 各項宣導及活動可再檢視其交通安全知能的實質內涵加以去蕪存菁，並思考保留可常態與延續辦理者即可，如迎春揮毫、硬體書法等學藝競賽就回歸原本的語文競賽和美展性質。
- (16) 自編教材與學生學習手冊中的情境案例，建議可多納入地區性與在地性的需求。例如：通學區與外圍道路安全注意事項。
- (17) 針對培育交安種子教師、課程發展委員會與課程實施之關聯性與機制，可多補充。
- (18) 整體性與長期性的學校交安教育之成效檢討可再規劃。

(二) 臺北市內湖區新湖國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

臺北市內湖區新湖國民小學位於臺北市內湖區新湖二路 68 號，校地面積約 24,444 平方公尺。全校設有普通班 63 班、資源班 2 班、特教班 2 班及幼兒園 3 班，學生總數為 1,848 人 (含幼兒園生)，教職員工 198 人，其中包含正式教師、代理教師及幼教老師。校內提供汽機車停車位，並有無障礙停車設施。校園周邊主要道路包括新湖二路、民權東路六段及港墘路，鄰近交通節點如捷運港墘站及多處公車站牌。上學尖峰時段約為 07:20 至 08:00，放學尖峰時段為 15:50 至 16:20。周邊道路車流量於平時中等，但尖峰時段因接送車輛及人潮聚集，交通壅塞情況較明顯。主要通學路線設有

人行道、行人穿越道及交通號誌，並劃設家長臨時停車區及通學巷，方便學生安全進出校園。學生通學方式包括步行、家長汽機車接送及兒童課後照顧服務中心接送等，不同年級間比例略有差異。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校建立學生上學、放學通學資料，上學時段設置5處交通導護崗，利用3個校門讓學生進入校園；放學時段設置3處交通導護崗，利用2個校門集中讓學生放學，同時也配置2處兒童課後照顧服務中心接送區，對於學生各種通學方式有良好規劃與執行。
- (2) 學校積極投入外部通學交通環境之改善，包含增加家長接送區格位、清除道路障礙與增設行人專用時相等多項改善措施，值得肯定。
- (3) 學校組訓交通隊及小義工達104人，訂定執勤要點，分別辦理維護放學安全、提醒勸導勿走廊奔跑，並具體分析實施成效。
- (4) 學校訂定導護值勤辦法，由全校老師輪流擔任，律定每週舉行導護交接會議。學校也積極招募導護志工，包括學生家長、兒童課後照顧服務中心老師與社區民眾等達48人，藉以共同維護學生通學安全，整體運作情形良好。
- (5) 學校透過輔導反省單，導正學生走廊奔跑行為，也製作、公告與宣導校園熱點圖，減少學生校內交通意外。
- (6) 學校與8間商店、里辦公室簽訂愛心服務站約定書並致贈感謝狀，並定期拜訪服務站，確認貼紙張貼。另也發放事件回報表單，請服務站店家於學生求助後填寫，透過QR code蒐集學生利用情形，關心學生使用狀況。
- (7) 與社區安全促進單位合作，共同推展交通安全理念、共創重視安全的社區氛圍，共同致力打造安全社區，並獲國際安全社區認證，與社區結合相關方式及作為，值得他校參考。
- (8) 學校進行SWOT分析，研提交通安全教育願景、藍圖、實施策略與具體行動，建議檢核相關行動對策是否納入學校交通安全教育年度實施計畫據以落實推動。
- (9) 規劃各年級課程主題、課程架構、時數，並能切合學生交通安全核心能力。
- (10) 結合校本課程，並能切合該校師生交安需求。

- (11) 善用交通安全相關人力資源與既有教材教案，並積極自編因校制宜的活動。
- (12) 依照SWOT，規劃對應教學活動並發展交通安全手冊，並完善校園情境設計，具有特色。
- (13) 規劃八個年段的課程，並落實生活實踐（登山健行）/親子共學/體驗探索/寓教於樂。
- (14) 交通安全教育納入校本圖資課程，有其特色。
- (15) 該校有提出交通安全教育之願景、策略、藍圖、目標、及檢測方式，並有其一致性。
- (16) 課程與教學：課程架構規劃五大類課程（主題、特色、宣導、情境、融入或體驗），含括幼兒園與成人教育，結合五大面向、五大運動、五大守則非常完整，並在宣導課程配合交安學習手冊檢核學習成果。
- (17) 10處學習情境包含行人乘客自行車(如環遊世界學交安、停車場出入口體驗、自行車考照)，且設計各情境的學習目標和學生動動腦，。
- (18) 活動多元化，包括特色課程的各年級戶外交安體驗活動、交安主題書展、闖關活動等。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校放學時段49%的學生由兒童課後照顧服務中心接送，但資料中兒童課後照顧服務中心採取步行或車輛接送比例無從得知，建議對於兒童課後照顧服務中心接送放學方式能再細分調查。另對學生訪談過程，有學生表示騎自行車通學，建議瞭解學生實際通學方式，並納入通學統計或違規輔導。
- (2) 學校近年招募志工人數大增，特別是增加許多兒童課後照顧服務中心老師，建議學校訂定從事導護老師與志工的執勤能力檢核表，除了市府辦理的志工研習活動外，也能自行辦理道路執勤技能與安全意識等教育訓練課程，以增進志工執勤安全知能。
- (3) 建議學校善用交通部道安資訊平台或轄區警察機關的交通事故資料，進行校外交通環境危險點分析，並將資訊提供給學生，以幫助學生對外部交通環境肇事情形的瞭解。
- (4) 學校提出學生0事故與周邊交通事故分析，建議也能強化學生交通違規或不安全交通行為(特別是步行)的統計分析，鼓勵導護教師或志工反映路上所見情形，並進行具體的輔導作為或教學檢討。

- (5) 學校上學時間計有541人次 (60%) 為家長汽車或機車接送，雖已設有4處家長接送區，但現況為黃線易被違停車輛占用。建議民權東路6段大門停車彎至消防栓之間，再研議增設機車接送區 (不宜規劃於大門前人行道上)。另外3處家長接送區建議改為紅線，並設立標誌牌面開放家長臨時停車接送，或採時段性接送停車格位等方式，減少接送時間遭占用情形。
- (6) 透過交通安全組織有效運作，針對相關議題進行討論，並能掌握PDCA機制落實執行，善用統計數據展現成果效益。
- (7) 參加校內外教師交通安全增能研習，外埠參訪交流、觀摩交通安全績優學校，精進教師交通安全知能。
- (8) 交通安全主題課程，結合登山健行特色課程，以及親子共學、體驗探索啟發、生活實踐及寓教於樂方式，深化交安素養與學習效果。
- (9) 交通安全課程實施除採融入方式外，建議部分時數研議列入校訂課程，以利後續更具系統性地持續推動。
- (10) 五大課程及八心級的課程 (240節)，在自評表上有對應五大面向/五大守則/國民小學交通安全教育核心能力，但並未提供教案。該校組長表示是採用靖娟兒童安全文教基金會的教案，但因為有校本課程，因此仍建議提供該校校本與融入領域的教案。此外，交安教育結合校本圖資課程，宜說明是授課老師，且提供該教師有受過教師培訓課程之佐證為宜。
- (11) 新湖交安教育學習手冊只在今年才有，全年級在一年使用。建議能說明未來如何精進與持續落實之規劃。建議能考慮其系統性與永續經營的方式。
- (12) 有成教班，但八心級是代間學習或是親子共學，建議可提出評估家長的安全意識之改善。
- (13) 學校需要融入的議題很多，但各年級實施的交安課程卻多達34~38節，因此建議如下：
 - A. 宣導課程和情境課程的交安學習手冊和 10 處情境建議可再依學區情境、學生需求等「由易而難」的循序漸進規劃，亦即不一定要再重複學習，即可精簡節數；另外，宣導課程中的過馬路五字口訣-停看轉揮動，建議調整為和靖娟模組一致的停看聽想加舉手、左看右再左看斑馬線上注意轉彎車。
 - B. 各年級融入領域課程，因部分學科略顯牽強，如本土語的唸謠；

數學的加減法、面積、速率；藝術的彩繪交通標誌等只有低度相關，建議只需要融入學生能從中學到的交安知能之高度相關的學科即可，如生活、健體、綜合。

- C. 各項宣導及活動可再檢視其交通安全知能的實質內涵加以去蕪存菁，並思考保留可常態與延續辦理者即可，如書法揮毫等學藝競賽就回歸原本的語文競賽和美展。

(三) 新北市板橋區莒光國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

新北市板橋區莒光國民小學位於板橋區莒光路 163 號，創立於民國 67 年，校地面積 28,466 平方公尺。全校共有普通班 100 班、體育班 2 班、集中式特教班 3 班及分散式資源班 5 班，另設幼兒園 4 班。學生總數為 2,984 人（另有幼生 101 人），教職員工 222 人，其中正式教師 175 人，志工總數 328 人，導護志工 167 人。校內設有 69 個小客車停車格（含 18 個公務車位）及 50 個機車停車位。學校位於巷弄內，周邊道路多為雙向單線車道，車流量平時不大，尖峰時段為上午 7:30-7:50 與下午 4:00-4:15，瞬間湧入約三千名師生，易造成交通壅塞。北、南側門及大門均規劃通學巷與接送區，並結合 10 處校外志工崗哨及 6 處校內導護崗，推動人車分流與路隊制度。學校善用鄰近公車、捷運、YouBike 及火車等多元大眾運輸資源，並落實無車校園與護欄保護行人，結合兒童課後照顧服務中心接送及交通安全教育。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 莒光國民小學師生人數眾多，外部環境挑戰性高，學校、家長、社區里長、警分駐所有緊密的聯繫，共同努力提升上放學交通安全，成效卓越，可以做為各校的典範。
- (2) 交通安全相關資料完備，並建置數位平台，有助於校內宣導、教師增能、校際交流，以及業務承辦單位的傳承。
- (3) 校長帶領各處室共同投入交安改善，交安組織完備，有定期開會並釐清學校的SWOT，形成完善的PDCA循環。SWOT分析可對應校本交通議題，再進一步根據劣勢W、威脅T、上放學統計數據、校園周邊事故統計等資料，訂定年度或學期重點交安改善工作，追蹤改善成效，也可連結交安模組教材設計，融入具有校本特性的教材。
- (4) 從現場與學童的互動中，學生也都具備交安知能。鼓勵學生將交安學

- 習單或相關的交安教學活動學習成果（例如交安影片拍攝），帶回家與家長分享，連結學校教育與家庭教育。
- (5) 學校願景明確，以尊重人為題，結合環境教育與安全教育，並結合各種人力與資源，有系統與永續性。結合品德核心價值，以每月主題結合交安教育情境並實踐，頗具有特色。
 - (6) 以學校在交通安全面臨威脅與挑戰，考慮校園內受傷的熱點為題，規劃各年級課程主題、課程架構、時數，並能切合學生交通安全核心能力。課程從學生日常生活出發，並參考各年齡層學生身心發展的狀況、事故特性，落實素養導向安全教育。
 - (7) 規劃學生應具備的交通知識、能力、態度，並劃分為五大面向、模組化課程。且教案與評量方式（學習單）都完備。
 - (8) 結合校訂課程，自編教材並發展活動，並能切合該校師生交安需求。
 - (9) 善用學校周遭情境（例如校門口行穿道、YouBike）進行教學。
 - (10) 善用交通安全相關資源與教案，並積極自編合宜教案。領域融入各科課程，並結合品德核心價值，具有特色。
 - (11) 校園環境設置交通設施，進行情境教學並安排戲劇體驗。
 - (12) 人車分流規劃完善（無車校園、分時段機車管制），導護網絡密集（校內6崗、校外10崗，167名志工）。
 - (13) 兒童課後照顧服務中心接送整合度高（35家入校接1432人），並透過LINE群組即時管理（導護、兒童課後照顧服務中心、工程安全群組）。
 - (14) 與社區協調莊敬路129巷規劃通學步道，上課期間上放學時端約30分鐘，只限學童步行，實屬不易，值得肯定。
 - (15) 善用圍牆面宣示教安標語如：上學走一段，健康有夠讚。
 - (16) 依據五大面向交通安全核心能力編訂各年級之交通安全教學主題，引進靖娟兒童安全文教基金會教材，自編教案並於每學期安排兩小時之交通安全課程融入各領域之課程中。
 - (17) 透過校內交通情境設置（例如自行車實境體驗、電視牆、網頁教材包及推廣閱讀等）協助交通安全教學成果之推展。
 - (18) 邀請海山分局交通科員警入校宣導；透過校外活動帶領學生認識學校周遭交通環境及都市交通之事故威脅與風險，並指導其應有之防範與自我保護知識與技能。

- (19) 將交通安全議題融入各領域進行教學，例如生活、健康、社會、綜合、藝術與人文、國語，內容精彩豐富。
- (20) 結合品德教育推廣交通安全，內化學生之交通安全文化素養、態度與行為。
- (21) 透過校外教學活動，拓展學校受空間限制無法進行之交通安全教學活動例如自行車騎乘、步道踏查、使用大客車與捷運等活動。
- (22) 交通安全之教學活動拓及幼兒園、多元班及特教班，對所有學生必要的生活安全常識與自我保護技能進行全面性的指導與推廣。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校周邊交通崗眾多，需要大量志工人力，須留意志工導護能力及交安知能的確保。
- (2) 學校北側（雙十路2段47巷8弄）有YouBike站，學生取車時需走在車道上，或可考慮將YouBike站的人行道圍欄打開，讓學童能走人行道取車。
- (3) 莒光交通安全教育網站提供各項教學資源與教師增能等資料，如何有系統地整合成教學活動，並落實全面執行（教學）與推廣，並盤點與檢核學習重點，可再補充。
- (4) 可再強化培育交安種子教師、課程發展委員會與課程實施之關聯性。
- (5) 自編教材與學生學習手冊中的情境案例，建議可納入地區性與在地性的需求。例如：通學巷與外圍道路安全注意事項。並宜能強調交安行為。但仍較偏重知識（宣導），建議可多強調安全用路行為實踐（模擬）。
- (6) 整體性與長期性的學校交安教育之成效檢討可再規劃。
- (7) 附近建築工程影響上課上放學問題可直接與其溝通，明確要求再那些時段大型車輛進行、施工噪音削減等，如有問題可請市府相關單位如：交通局、環保局、建設局等單位均可協助。
- (8) 建議能根據SWOT分析之結果掌握學校之交通安全問題，規劃學校之交通安全教育主題之輔導活動，以培養學生應有之交通安全核心能力。
- (9) 建議能更加精進交通安全教育計畫（Plan）、執行（Do）、考核（Check）及回饋行動（Action）之PDCA之管理作業程序。
- (10) 請建立各年級學生之交通安全行為能力指標，落實掌握學生是否養成良好交通安全行為與習慣。

- (11) 建議能為小一新生辦理「家長陪小孩走一段回家的路」活動，藉由學校提供之周邊事故熱點地圖，讓家長及小一新生均能充分掌握學校周邊道路之危險情境，並做好預防的準備。
- (12) 建議落實推動協助教師強化交通安全教學能力之活動，並以具體之指標量測教師進修之時數。
- (13) 建議能結合全校師生、家長及社區，從培養優良交通安全觀念與素養、養成正確安全用路行為做起，建立以學校為中心之優良交通安全文化，引領社區邁向安全有禮的交通環境。

(四) 桃園市中壢區元生國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

桃園市中壢區元生國民小學位於中壢區文化二路 161 號，創立於民國 90 年 4 月，校地面積約 2 公頃。全校設有普通班 65 班（含體育班 2 班）、資源班 3 班、巡迴班 1 班，共 1,935 名學生（男 979 人、女 956 人），編制教師 115 人，另有職員 6 人及工友 2 人。校內地下停車場設有汽車位 72 格、機車位 80 格，另有無障礙停車位 2 格，校門及操場側各設 6 格臨時停車位。周邊道路包括文化二路、長樂街 91 巷、長樂街、中華路一段、長春路、復華街與文化路等，部分道路設有快慢車道與人行道，周邊鄰近多座公園及多所學校，並緊鄰日月光半導體中壢廠。上學尖峰時段為 07:00–07:50，放學時段分兩階段進行。學生上學主要以家長汽車接送（42%）、機車接送（38%）及步行（20%）為主，放學則以兒童課後照顧服務中心步行接送（28%）、機車接送（28%）及汽車接送（22%）為主。教職員上班交通方式以機車（52.62%）及汽車（39.5%）為多。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 元生國民小學在國教署安全教育計畫下，同時推動交通、水域乃至於食藥安全，能整體提升學童的安全意識。元生國民小學師生人數眾多，外部交通環境相對複雜，學校、家長會、志工隊、市府單位共同努力，提升上放學交通安全。
- (2) 學校從地理環境、人力資源、學校規模、硬體設備、學生、家長、社區餐與、地方資源等面向，進行SWOT分析，並掌握校本交通議題，建議再根據劣勢W、威脅T、上放學統計數據、校園周邊事故統計等資料，訂定年度或學期重點交安改善工作，追蹤改善成效，成為PDCA的循環。

- (3) 交安相關的教學與行政資料建議置於數位資料平台，用於校內宣導、教師增能、校際交流，以及業務承辦單位的傳承。
- (4) 學校規劃各年級課程主題，架構與時數，符合五階段交安課程模組規畫與切合需求。
- (5) 學校採以安全教育課程推動小組，教師共備並重視教師專業成長社群開發課程，落實交通安全教育教學觀摩與議課，具有特色。
- (6) 提供各年級所有課程教案與資源，並安排學校情境設計。
- (7) 繪製詳細汽、機車動線圖，採用「階段式放學」，運用時間與空間分流學生，調控家長接送時段。
- (8) 運用電視牆輪播交通安全宣導內容，每月更新主題；製作班級手舉牌提升放學辨識效率。
- (9) 校園人車分道，地下室停車場獨立出入口設導護指揮，教職員車輛統一車頭朝外停放；上學時段長樂街 91 巷實施機車禁行管制。確保學生上放學之安全。
- (10) 統計校園周邊高肇事路段（如文化二路），並將事故原因（如轉角停車死角）融入課程設計。
- (11) 詳細規劃動線圖，設立糾察隊稽查安全帽，與兒童課後照顧服務中心簽訂接送管理計畫，設置愛心服務站。
- (12) 成立安全教育課程推動小組，建立教師專業學習社群，進行專業之研習與訓練，運用五階段交通安全教育課程模組，發展校本之交通安全課程架構。
- (13) 設計各年級之校本課程名稱與節數，提供參考使用之已開發課程模組，並依照學區特性或特色設計課程內容，進而設計教案進行教學。
- (14) 推動課程評鑑回饋機制（開發中及研發後），並進行各年級學習課程前後測及檢核學習成效之學習單。
- (15) 透過多元之宣導管道與活動對學生進行宣導，例如上學必經之路、校園空間、兒童朝會、配合課程之有獎徵答、參加輔導活動之抽獎、兒童節之闖關活動。
- (16) 配合戶外教學辦理之遊覽車逃生演練、道路安全講習及考照之監理站參觀體驗、視野死角及內輪差之體驗教學。
- (17) 透過藝文活動進行交通安全宣導，例如戲劇表演或競賽、書法繪畫及作文比賽、閱讀活動等。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 可善用中堂的電子大螢幕，宣導校內碰撞熱點及校園周邊交安熱點，每學期定期更新。
- (2) 從現場與學童的互動中，學生對於交安五大運動與五大守則似乎較為陌生，建議可適度於教材內融入這些觀念。
- (3) 學校有鼓勵學生將交安學習單帶回家與家長分享，可連結學校教育與家庭教育，擴大交安宣傳效果，值得肯定。學校的交安宣導，也可以從（高年級）學生觀點，共同討論校園周邊危險路口或地點，甚至拍攝交安影片，與家長分享，也可用於校內教學。
- (4) 以靖娟兒童安全文教基金會與交通安全教育手冊為依據，編制校定課程。建議可將交通安全教育資源（數位資料平台）可集中在校網，提供各項教學資源與教師增能等資料，並且建議有系統地整合成教學活動，並落實全面執行（教學）與推廣，並盤點與檢核學習重點。
- (5) 建議加強教師研習/導師的培育方式。針對培育交安種子教師、課程發展委員會與課程實施之關聯性。
- (6) 自編教材與學生學習手冊中的情境案例，建議可納入地區性與在地性的需求，例如通學巷與外圍道路安全注意事項，並宜能強調交安行為。教學內容較偏重知識（宣導），建議可多強調安全用路行為實踐（模擬）。
- (7) 該校在校園中繪製學生出入校園動線，與維持上放學動線順暢度，值得鼓勵。但部分圖片用手繪，建議實景照片與影片較能反映實際情境。部分照片內容易於誤導，正確性宜能請專家檢查。
- (8) 建議提供交通安全教育與輔導之成效結果。
- (9) 學校於108年已經獲得金安獎。建議可說明距離前次獲獎，這幾年做了哪些與過去不同的改善，特別在教學面向。
- (10) 建議可鼓勵學生來協助宣導交安知能，較能落實學習者為中心的教學策略。
- (11) 針對各利害關係人的推廣安全教育計劃。單純利用學校網頁來推廣親師教育，此方法較為被動，成效較不可行。
- (12) 整體性與長期性的學校交安教育之成效檢討可再規劃。
- (13) 可強化交通安全PDCA機制，例如針對設定之目標，如何檢視安全意識提升與違規發生率之作法與檢核，宜能再補充。

- (14) 停車場出口接近路口，建議車道可加繪右轉箭頭，提醒駕駛人別逆向往左轉。
- (15) 設於長樂街91巷機車道之交通桿多處損壞，產生破口，如不補上，容易再擴大破口，有潛在對撞風險，建議盡快恢復設置。
- (16) 操場出口之反射鏡 (區公所設置)，鏡面已模糊，建議更新。
- (17) 留心校園危險路段所顯示之照片與文字說明不切合，日後更新時可請學校交通隊顧問提供建議。
- (18) 學生對交通安全五大守則之認知可再加強。
- (19) 建議能根據SWOT分析之結果掌握學校之交通安全問題，規劃學校之交通安全教育主題之輔導活動，以培養學生應有之交通安全核心能力。
- (20) 建議能更加精進交通安全教育計畫 (Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之PDCA之管理作業程序。
- (21) 請建立各年級學生之交通安全行為能力指標，落實掌握學生是否養成良好交通安全行為與習慣。
- (22) 請落實推動協助教師強化交通安全教學能力之活動，並以具體之指標量測教師進修時數。
- (23) 建議能將交通安全之五大守則納入課程之內容，讓學生能學習基本之交通安全知能。
- (24) 建議能結合全校師生、家長及社區，從培養優良交通安全觀念與素養、養成正確安全用路行為做起，建立以學校為中心之優良交通安全文化，引領社區邁向安全有禮的交通環境。

(五) 臺南市七股區篤加國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

臺南市七股區篤加國民小學位於七股區篤加里 151 號，創校於民國 9 年，校地面積約 15,036 平方公尺。全校設有普通班 6 班、幼兒園 1 班，共有學生 78 人 (含幼生 13 人)，教職員工共 18 人，包括正式教師、代理教師及職員工友。校內設有汽車停車位 6 格、機車停車位 17 格及自行車停車位 20 格，並規劃無障礙停車空間。學校位於偏鄉沿海地區，周邊以漁村聚落及農田為主，鄰近重要道路為市道 173 線與 173 甲線，車流量平時不大，以當地居民交通為主。上學尖峰時段為 07:20-07:40，放學尖峰時段為 15:20-15:40。學生通學方式以

家長汽車接送與步行為主，少數騎自行車，校門前設有減速標誌及行人穿越道，並有通學巷與安全導引設施，方便學生安全進出校園。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校的交安組織完備，有定期開會並製作紀錄，屬於Plan & Do。會議紀錄建議可追蹤上次決議事項辦理狀況，檢視落實狀況，反饋為後續交安改善的作為，屬於Check & Adjustment，形成PDCA的循環。
- (2) 校方、家長會、社區及警分駐所保持聯繫，也有多元宣傳管道，值得肯定。學校有完整的SWOT分析，充分掌握校本交通特性。教師增能研習有效落實，加上台南市交安輔導團的協助，整體交安教育與環境營造良好。
- (3) 交安學習單建議可以由學生攜回，與家長分享或共同討論，將交安落實於家庭與生活。
- (4) 賦予高年級同學更多的交安任務，例如拍攝上放學影片，討論可能的危險行為與地點，進行全班討論。
- (5) 利用實際車輛讓學生實作如何正確開車門以及正確繫安全帶。
- (6) 學生通學方式調查詳實，除區分運具與上放學外，並依據一周之不同天分別統計。
- (7) 因應下雨天，規劃雨天家長入校接送，避免學生淋濕，亦避免阻礙校門口交通。
- (8) 自行車教育落實，場地規劃完善。
- (9) 分析校園周邊危險因子，並擬定因應措施。
- (10) 學校在一進門的川堂就看到靖娟交通安全海報和宣導五大守則，地點選擇及宣導的項目都很到位。
- (11) 評鑑簡報及備審資料完善，文字描述搭配照片，安排有邏輯，學習單亦有分年級及主題呈現。
- (12) 教師教學在地化實用化，有宣導學生搭乘若父母汽車上放學，要學習二階段開門及如何繫安全帶、搭乘機車上下車安全方向。
- (13) 以年段為對象設計學校交通安全課程，使用靖娟兒童安全文教基金會提供之課程模組進行教學。
- (14) 校內每年申請靖娟兒童安全文教基金會的交通安全模組，邀請教師線上參與研習，提升教師教學的流暢度。

- (15) 強化自行車教學，校長校內親自授課校內騎乘練習校外道路實。高年級每周二節自行車課程，練習自行車上路守則。
- (16) 利用車輛讓學生實體操作上下機車與汽車、使用安全帶與配戴安全帽之正確操作程序。
- (17) 透過戶外教學，指導學生使用公共運輸之禮儀及交通安全相關知能，並進行緊急情境之逃生演練。
- (18) 將交通安全議題融入與多所大學進行合作之計畫，如英語營、社區走讀、戶外教育等。
- (19) 善用各方資源及活動，積極投入學生在扮演行人、乘客及自行車駕駛人腳色時應具備之交通安全知識與技能的指導與練習。
- (20) 學生使用ORID焦點討論法回饋交通安全學習心得。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議每學期選定重點交安改善事項進行宣導（如戴安全帽、繫安全帶、微型電動二輪車勿雙載、校園內勿奔跑），並進行事前與事後的數據統計，若有顯著改善，次年度可選定另一項重點改善項目。
- (2) 校方曾向市政府反映，南32路段停止線與校門口距離過近，影響車輛進出，建請市府恢復路口網狀線，但遭市府以不符「道路交通標誌標線號誌設置規則」拒絕，建議校方可考慮改變訴求，建請市府將停止線退縮至標線型人行道後方，並將號誌燈桿後移至校門後方實體人行道處。
- (3) 學校每周僅排一位導護老師，無足夠人力針對學生與家長之違規行為進行統計，建議組織導護志工協助導護工作。
- (4) 建議針對學生與家長違規行為（如搭乘機車未戴安全帽、搭乘汽車未由右側下車等）進行統計分析，並擬定各年度、各學期、各月份之改善目標。
- (5) 建議學校登記兒童課後照顧服務中心車輛之駕駛人、車號與接送人員名單，並確認所使用之車輛是否為合格交通車，以確保上兒童課後照顧服務中心學生之安全性。
- (6) 建議學校統計校內易生事故地點繪製校園安全地圖，提醒學生注意安全，並針對統計結果針對易受傷原因進行檢討與改善。
- (7) 校內實施人車分離，車道寬度足夠，建議可畫設行車分向線、行車方向箭頭及遵行方向標誌。

- (8) 側門校內道路為自行車訓練場的一部分，但高低落差大，建議以實體的欄杆或軟質感進行區隔。
- (9) 篤加校地大，部分校地可申請小規模的改善計畫活化，如：柱子或是牆面可以放L型資料夾或壓克力宣導板，定期抽換不同宣導主題。
- (10) 自行車考照場地，可將沿線依據情境設計號誌化路口或是停等標誌或標線。
- (11) 將交通安全由學校拓展到校外，建議就篤加附近的特色做規劃，例如學校附近有些路口沒有人行道、紅綠燈、斑馬線或行穿線，將此情境納入教學。
- (12) 建議能根據SWOT分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能。
- (13) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫 (Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之PDCA管理程序的執行。
- (14) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (15) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。
- (16) 建議在使用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，可依地域及學校情境之需要微調並加入額外教學內容，以培養符合各年級學生所需要之交通安全核心能力及技能。
- (17) 在校方極力推動安全騎乘自行車為重點教學主題下，請加強自行車行駛路權、事故風險及安全防衛等觀念、知識與技能之教學與指導。
- (18) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。

(六) 高雄市鳳山區五福國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

高雄市鳳山區五福國民小學位於高雄市鳳山區福德街 145 號，創校於民國 63 年，校地面積約 23,232 平方公尺。全校設有 43 個班級，包括普通班、特教班及幼兒園班，共有學生 1,138 人、幼生 20 人，教職員工 116 人。校內停車空間包括汽車位 46 格、臨時汽車位 12 格、身障汽機車位 3 格，以及機踏車停車位 58 格。學校位於鳳山區、前鎮區及小港區交界，屬社區包圍型校地，腹地較小，鄰近捷運站，為通往市區、小港、前鎮加工出口區及鳳山五甲的重要交通節點。周邊主要道路包括福德街（正門，雙向 2 車道）、五福二路（側門，雙向 2 車道）、自強一路 119 巷（後門，單一車道）及福德街 143 巷（單一車道），皆有人行道，部分路段有停車格。平時車流量中等，但因鄰近市場與商業區，部分路段車速較快且腹地狹窄。上學尖峰時段為 07:25–07:50，放學尖峰時段為 12:30–12:50 與 16:00–16:15，學生主要由正門與後門進出，並依需求規劃家長接送區與兒童課後照顧服務中心接送區。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 組織、計畫、宣導乃至各面向資料都已數位化，也有上放學交通方式、路線、交通違規的數據統計，有助於改善策略擬定以及經驗傳承與成果分享。
- (2) 數據統計可作為學校交安會議研訂年度改善目標的依據，例如如何降低特定違規行為、如何提升步行比例、如何提升自行車使用比例，經過一學期或一學年的改善，再進行追蹤檢討，以決定下一期的交安目標，成為PDCA的循環。
- (3) 交安會議有學務、教務、總務、輔導等處室共同參與，學校已進行完整的SWOT分析，充分掌握校本交通特性，建議可以在國教署公版交安教材中融入校本交通議題，此為學務及教務在交安的合作。
- (4) 學校善用外部資源（國土署校園通學廊道改善計畫），目前已建置環校的安心通學步道，建議在此基礎上，持續延伸至周邊鄰里的友善步行環境，最終能提高學童上放學的步行比例，此為學務及總務在交安的合作。
- (5) 學校交通安全學習網站內容豐富，學校網頁有事故熱點公告。
- (6) 請學生撰寫感謝志工小卡片，加強志工留任意願。

- (7) 兒童課後照顧服務中心入校帶隊，相對安全。
- (8) 提供自行車考照制度。
- (9) 學生訪談皆知道學校的愛心服務站與其功能，值得肯定。
- (10) 依評分四大面項進行 SWOT 分析，並發展行動策略，對校本問題認識明確。
- (11) 重點宣導五大守則、五大運動、愛心地圖與安全地圖皆於校門口公告。
- (12) 依校本問題選擇60張靖娟兒童安全文教基金會海報宣導。
- (13) 自行車考照與畢業路跑可帶領學生認識學區內地理環境及交通概況，具學校特色。
- (14) 交通安全教育教學納入課程計畫，並與各學科領域之相關議題結合，各年級皆明確訂定交通安全課程主題進行教學。
- (15) 自編適合五福國民小學周遭區域及學生特性之教案、學習單，教師並於課後進行自評，加以檢討改進。93%教師之交通安全研習時數達四小時之要求。
- (16) 校內設置交通安全標誌與圖示供各年級進行情境教，並且辦理各項藝文競賽（如戲劇、舞蹈等）與體驗活動（如社區踏查）輔助教學。
- (17) 強調自行車騎乘之交通安全教學，並為學生辦理考照筆試及騎乘測驗。
- (18) 每學期辦理校外教學，藉機指導學生認識搭乘遊覽車及公共運輸之交通安全知能，並進行逃生演練。
- (19) 關心特殊生之交通安全，特別設計課程並給予指導。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交安學習單建議可以由學生攜回，與家長分享或共同討論，將交安落實於家庭與生活，此為學校教育與家庭教育的交安宣導融合。
- (2) 外校的經驗顯示，可以透過高年級同學自製影片，檢視上放學路徑潛在危險行為與地點，與班上同學或家人分享與討論，或是師生合編短劇至社區宣導、師生共同設計校園交安活動與設施，賦予學生更多的參與感。
- (3) 有少部分學生騎乘自行車上放學，可加裝自行車停車架，以規範停車秩序。
- (4) 學校周遭有人行道，但家長接送臨停空間極其有限，較難實施走一段路上放學，未來若能申請國土署計畫，進行改善，希望能改善此現象。

- (5) 五甲三路121巷橫斷面配置為公有道路、私人土地及校地，由於學校人行道未臨接公有道路，造成家長無法路邊臨停。短期可嘗試與地主協商，一至兩個停車位在上放學時間保留給家長停放使用。長期可諮詢透過都市計劃手段處理的可能性。
- (6) 正門福德街標線可重新繪製，讓上下游道路邊線連貫對齊，並解決停車格位與行穿線衝突。
- (7) 自強一路119巷可考慮增設減速設施，並注意植栽阻擋人車視線問題。
- (8) 有教學後自評表。
 - A. 自評表的評分項目可以依年級調整，例如低年級較難討論「應變各種交通問題」。
 - B. 針對自評分數相對較低的項目，可後續討論改善方式。
- (9) 畢業路跑可在注意事項中加註交通安全相關提醒，讓學生了解學校周遭環境交通熱點。
- (10) 可加強在地化特色，如學校鄰近機場、捷運、高速公路、等，可將此融入交通安全教育。
- (11) 學校若有特教生，可依其特性加強教學宣導。特殊生可能有注意力不足、環境觀察力較差等現象，或許可加強此問題改為本校教學特色。
- (12) 建議能根據SWOT分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能。
- (13) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫 (Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之PDCA管理程序的執行。
- (14) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (15) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。

- (16) 請善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，必要時可依地域及學校情境之需要微調其教學內容，以落實各年級交通安全核心能力及技能之培養。
- (17) 建議能為小一新生辦理「家長陪小孩走一段回家的路」活動，藉由學校提供之周邊事故熱點地圖，讓家長及小一新生均能充分掌握學校周邊道路之危險情境，並做好預防的準備。
- (18) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。

(七) 新竹縣竹北市安興國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

新竹縣竹北市安興國民小學位於竹北市十興路一段 435 號，創校九年，校地面積 20,742.26 平方公尺，設有 A 至 E 五棟地上五層、地下一層之教學大樓，並規劃地下停車場（小客車 104 格、機車 72 格、無障礙車位 2 格）。學校鄰近十興國民小學、文山國民小學、勝利國民中學及六家高中，周邊為新建住宅區，屬高度發展的學區。全校設有國民小學部 66 班（1,854 人）與幼兒園 4 班（99 人），教職員工 155 人，交通志工 37 人。主要出入口包括十興路正門及活動中心側門，後方為勝利十五街（不開放學生通行）。周邊道路包括十興路一段（雙向兩車道）、117 縣道自強北路（六車道）及勝利十五街（雙向兩車道），皆設有人行道及通學步道。上學尖峰時段（7:15-7:45）與上班時段重疊，車流量大，以家長汽機車接送為主（約占七成）；放學分流進行，部分學生由兒童課後照顧服務中心統一接送。步行通學比例逐年提升，汽機車接送比例逐步下降。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 積極爭取外部資源，申請國土署人行道改善計畫，進行通學環境改善。鼓勵親子步行上學，舉辦親子走路上學相片募集及抽獎活動，並進行走路上學成效評估，推動走路上學成效顯著。
- (2) 結合 VR、AR、Kahoot 等科技導入交通安全教育，投入交通安全創新教案、創意競賽，透過遊戲、模擬、體驗等方式，學習內輪差風險、交通規則及安全觀念，以寓教於樂方式深化學習效果，極具特色。

- (3) 教師增能方面，除磨課師線上研習外，邀請專家入校講座，參加校內外交通安全研習，觀摩訪視等方式交流及精進交通安全知能。
- (4) 學校進行SWOT分析，針對校本議題提出SAFE四大交安推動主軸與實施策略，建議檢核相關策略、行動是否納入學校交通安全教育年度實施計畫，以透過PDCA機制落實推動。
- (5) 學校提出交通安全課程架構，建議進一步依主題內容、實施方式、時數規劃、活動搭配等完整呈現。目前主要採融入方式實施，建議部分時數研議列入校訂課程，以利後續更具系統性地持續推動。
- (6) 爭取國土署預算，改善周遭通學環境。
- (7) 採取多項措施鼓勵學生步行，且成效顯著。
- (8) 嚴格審核兒童課後照顧服務中心立案與車輛核備證，擬訂完善之兒童課後照顧服務中心接送規劃。
- (9) 導護老師與志工，特別留意家長接送時的違規行為，當發現違規，立即提醒家長遵守交通規則，並對學生進行機會教育。
- (10) 針對學生違規行為進行原因分析，並擬定輔導對策。
- (11) 組織學生組成交通服務隊，協助交安業務。
- (12) 針對校園安全死角繪製校園危險地圖，並進行安全改善。
- (13) 學校交通安全課程架構明確詳實，落實五大面向及五大守則與核心能力，有完整性與系統性。
- (14) 各年級課程與教學活動明確分類，並說明融入議題的主題與科目。
- (15) 該校行政數位化的基礎強，採用多元活動並搭配資訊科技(VR、App等)與跨領域課程融入交通安全教育。
- (16) 針對六個年級的家長進行交通安全教育之現況評估與需求分析，以便規劃教學與活動，有其依據。
- (17) 推行「陪孩子上學」，具有需求性。
- (18) 針對教師交通安全教育的增能很用心，該校已有100%老師上過數位磨課師課程。
- (19) 針對SWOT與家長違規統計，提出改善措施並納入活動設計，具有特色。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議相關作業依據 PDCA 要領，透過系統化地分類建檔及累積檔案資料（書面或電子方式均可），並應強化成效評估及回饋檢討，以持續精進落實推動與經驗傳承。
- (2) 能利用SWOT分析就各面向進行評估校本交安環境，進行校本交安問題進行分析。並能依校本安全問題，建立起學校交通安全願景及策略。
- (3) 設置交通安全教育委員會，並邀請當地學區所屬警局及派出所、里長、家長會、學者專家、教育局長官、交通隊擔任顧問，設有組織辦法，分工明確，若能發給證書則會更具儀式感。
- (4) 定期會議，分析校本交通安全現況，利用SWOT分析有關交通安全議題，提出討論、規畫，擬定改進策略，每次開會均有討論議題及決議事項，建議每次開會前宣讀前次會議結論及辦理情形，以利追蹤執行成效。另交通安全教育的議題，如核心能力、教育目標等，建議在會議中能夠討論確定。
- (5) 委員會針對交通違規樣態、校園周邊交通安全設施、家長滿意度、交安課程與教學落實與推動，並追蹤執行成效，達到「交通安全好興情」的友善校園環境。
- (6) 本校透過期初、期末交通安全教育座談會，交通安全教育委員會議決議，由全校師長及校園警衛共同執行，並定期追蹤相關問題及後續處理情形，行政會議和教師晨會研討或宣達交安改進事項。
- (7) 在教師交安專業能力上，辦理教師研習、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，並要求全校教師%100的教師參加交通安全教育磨課師課程修習有關交通安全上的學分，以增加教師交通安全的教學能力。
- (8) 利用座談會、網路、活動等多元型式或管道向家長與社區民眾進行宣導。
- (9) 鼓勵走路上學的家長與學童，辦理「走路上學 好興情」的拍照抽獎活動，讓學校交通更為順暢，並加強宣導通學道路通行概念。
- (10) 新竹縣交通安全評鑑比賽特優；新竹縣「交通安全行」繪畫比賽低年級組佳作1名、中年級組佳作1名、中年級組第三名1名、中年級組入選1名。新竹縣績優導護志工連續三年榮獲，110年有4位、111年有4位、112年有4位。表現優異。

- (11) 完善通學步道，永續提升人行安全計畫：申請內政部提案，針對步行空間、過馬路設施及停車秩序進行改善，結合綠色材料設計，打造永續友善的通學環境，建議持續推動。
- (12) 互動學習平台Kahoot的交通安全問答遊戲：利用Kahoot，設計與交通安全相關的問答遊戲。問題涵蓋五大守則，學生即時作答，學習正確的交通安全行為，建議持續推動。
- (13) 導入VR交安課程，建議持續推動。
- (14) 視野安全小幫手APP-騎乘道路安全：認識內輪差以及AR模擬體驗，讓孩子身歷其境，知道哪些狀況會造成嚴重危險，建議持續推動。
- (15) 避車彎鋪面與人行道地磚相同，建議改為一般道路鋪面。
- (16) 建議針對學生與家長違規行為進行量化統計分析，並擬定各年度、各學期、各月份之改善目標。
- (17) 十興路與自強北路交叉口行穿線與停止線過於接近轉角處，建議退縮以增加行人之安全性。
- (18) 校門口標線磨損嚴重，建議重新畫設。
- (19) 機車家長接送區為紅線路段，建議更改標線，或變更機車接送區位置。
- (20) 校內設置行穿線進行情境教學，立意雖良善，但該行穿線位於路段位置，應為斑馬紋行穿線，建議校方變更目前所繪製之枕木紋行穿線，以符合現行道路交通標誌標線號誌設置規則之規定。
- (21) 愛心服務站多且分布廣泛，建議繪製愛心商店分布地圖，宣導愛心商店所在位置，以利學生妥善利用。
- (22) 校方邀請所有兒童課後照顧服務中心加入愛心商店，為一有創意之作法，但建議應與對方簽定合約。
- (23) 針對避車彎遭長時間占用狀況，可考慮引入科技執法進行取締。
- (24) 提供全年級(1-6年級)交通安全教材，多參照靖娟兒童安全文教基金會提供的教材。但較為通用，較少「在地化」的議題或是校定課程之重要議題。建議可多以安興國民小學的需求與議題為核心。例如針對安興學生問題設計專屬活動與檢核機制。
- (25) 「陪孩子上學」是很好的改善議題，但建議可提出具體作法與成效說明。
- (26) 建議可提供該校已經實施過課程的教案與評量工具說明(學習單)。目前未見佐證，以致無法檢視已經實施教學的時數與教師名單(科目)。

- (27) 建議可透過數位載具與平台來記錄學生學習過程與成效結果。
- (28) 建議說明整體課程發展的逐年（滾動式）成效評估的分析並提出回饋檢討 (PDCA) 的說明。
- (29) 建議加強各類活動設計的知識管理，以便能傳承與推廣。
- (30) 建議鼓勵/推動家長擔任交通安全「一日志工」，有助於降低家長違規行為。
- (31) 採用多元方式與自製新科技（例如VR）融入結合交安議題值得鼓勵，但部分數位教材內容的正確性可再請專家評估。

(八) 苗栗縣苑裡鎮山腳國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

苗栗縣苑裡鎮山腳國民小學位於苑裡鎮山腳里，創立於民國元年（1912年），校地面積 2.8649 公頃，樓地板面積 5,537 平方公尺。全校設有普通班 12 班、特教班 1 班及幼兒園 1 班，共有學生 255 人（含幼生 22 人），教職員工 41 人。校內停車空間包括汽車位 28 格、機車位 16 格及 1 格無障礙車位。校門口位於苗 121 與 130 縣道共用的 10 米寬道路上，鄰近致民國民中學北側門，兩側設有減速慢行標誌及行人穿越道。往西則為苗 121、130 與 50 縣道交會處，屬較危險路口，設有限速與減速警示。周邊道路多無紅綠燈，部分路口設有人行專用紅綠燈與通學區標誌。學校 500 公尺範圍內平時車流量不大，肇事率低。學生上、放學以車輛接送為主（占 70% 以上），汽機車分區停放，並規劃順向停車與紅磚道行走動線以方便通行。上學尖峰時段由導護老師於門口協助指揮交通與引導學生安全過馬路。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 課程架構以靖娟交安教案手冊的單元為主，對應五大面向與教學重點；並將幼兒園、特教班、樂齡中心納入，非常完整；因應學校問題編寫以靖娟交安手冊為主的各年級六節課教案；以及每年級學生（含家長）三個交安規範行為的五點量表；並於期末進行學生的闖關、多元評量檢核；以及教師的教學省思。
- (2) 設置交安教室（交安大富翁、情境演練區的調查報告-以黃金三圈 what.why.how 三個題目引導學生學習因應危險情境）、安全地圖-安全走廊和注意路段。

- (3) 活動多元化，包括青銀與老幼共學、自行車考照、運動會創意進場與數位闖關活動、學生山腳小播客宣導等。
- (4) 依據交通安全委員會之決議，透過學年教師進行課程共備，依低、中、高年段分組，設計各年級交通安全課程內容、主題及全學年6節課之教案進行教學。
- (5) 成立交安課程研發小組，熟悉五大面向之交通安全核心能力，規劃融入三個年段各領域教學模組之課程與活動中。交通安全教學之課程架構更將幼兒園、特教班及樂齡學員一起納入規劃。
- (6) 辦理校內教學研習，依據交通安全核心能力之五大面向之培養目標，訂出每個年級三個行為規範，透過級任導師推動以養成習慣，並於學期末由學生自我評量以驗收推動成果，落實做好PDCA管理。
- (7) 交通安全融入各領域之教學活動，例如閱讀課之交通安全主題書展、交通安全雙語教育及專輔老師入班教學結合交通安全教育議題。
- (8) 運用校內外之交通情境設置與資源，協助交通安全教學之推動，例如圍牆外之宣傳布條、情境教學教室、10處體驗學習之闖關遊戲、監理站內之內輪車及逃生演練等。
- (9) 舉辦多元教學活動，激發學童學習交通安全之興趣，例如新生與家長之交通安全闖關遊戲、創世基金會之保腦宣導及山腳小播客等均極具特色。
- (10) 透過校外教學辦理大客車視野死角體驗、逃生練習及相關之交通安全宣導。
- (11) 每學期調查學生通學方式並規劃班級放學路隊，由總導護引導放學。
- (12) 推動鼓勵家長「車子停遠一點，和孩子多走一點路上學」運動。
- (13) 依據教師與學生進出學校之需求及家長接送學童之方便與安全，規劃人車動向分流，並對無法避免之衝突點設置導護崗哨加以維護管理。
- (14) 設有愛心服務店，每學期定期訪問、檢核並追蹤學生使用情形。
- (15) 為維護家長接送學生停車之安全與秩序，經多方溝通及協調後，終將鄰近校門口處繪設紅線，引導學生使用已完成之人行步道進校園。
- (16) 對學生之交通違規行為加以勸導，對安全違規行為則進行全校宣導。
- (17) 對於交通安全教育會議決議事項，有進行追蹤及執行成果考核。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，盤點學區情境、學生需求、特色活動(如校門口複雜路口、自行車考照)；教案可如同四年級以靖娟交安手冊為主加上監理站體驗內輪差視野死角的改編教案，成為以分六個年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (2) 融入各領域教學活動，因部分學科略顯牽強，如國語的龜兔賽跑；本土語的青紅燈；數學的加減乘除法、周長、速率；自然的空氣、電磁作用等只有低度相關，建議只需要融入學生能從中學到的交安知能之高度相關的學科即可，如生活、健體、綜合；另外，在教省思中四年級的預期成效-過馬路「停看轉揮動」，建議調整為和靖娟模組一致的「停看聽想加舉手」。
- (3) 建議學校安全地圖可加上道安總動員網站中學校週邊熱點，並用可撕貼的紅點貼紙，提醒學生危險的路口路段；另外，學校穿堂有交通標誌，建議可辦理較有創意的學藝競賽活動，如規劃創意交通標誌標語比賽(「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」、樓梯口「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」、洗手台「路滑」標誌結合「小心路滑」)。
- (4) 建議能根據SWOT分析之結果掌握學校之交通安全問題，規劃學校之交通安全教育主題之輔導活動，以培養學生應有之交通安全核心能力。
- (5) 建議能更加精進交通安全教育計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及回饋行動(Action)之PDCA之管理作業程序。
- (6) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力
- (7) 建議能為小一新生辦理「家長陪小孩走一段回家的路」活動，藉由學校提供之周邊事故熱點地圖，讓家長及小一新生均能充分掌握學校周邊道路之危險情境，並做好預防的準備。
- (8) 建議能結合全校師生、家長及社區，從培養優良交通安全觀念與素養、養成正確安全用路行為做起，建立以學校為中心之優良交通安全文化，引領社區邁向安全有禮的交通環境。
- (9) 校門口之人行步道缺乏斜坡，尚無法達到無障礙之目標，請加以改進。
- (10) 建議能建立逐年學生上放學運具使用及校園受傷人數之統計資料，以掌握學校交通安全之發展趨勢及交通安全教育之推動成效。

- (11) 建議成立學生交通服務隊，於校內協助維護交通安全與秩序，並發揮「作中學」之教育功能。
- (12) 建議教師車輛駛出校門前繪設「停」標誌警告。
- (13) 對於校本的交通安全課題能做檢視及分析，建議利用SWOT分析就各面向進行系統性的評估校本交安環境，對對校本交安問題做出適切的反應策略。
- (14) 依校本安全問題，建立出學校交通安全山腳謹慎，交安常勝的校本交安願景。
- (15) 設置交通安全教育委員會，並邀請當地警察局派出所、社區代表、家長會代表、導護志工擔任顧問，並設有組織辦法，分工明確。不知是否有發給證書，則會更具儀式感。
- (16) 定期開會，每次開會均有討論議題及決議事項，建議每次開會前宣讀前次會議結論及辦法情形，以利追蹤執行成效。另交通安全教育的議題，如核心能力、教育目標等，建議在會議中能夠討論確定。
- (17) 在教師交安專業能力上，能夠利用教育部e學院修習有關交通安全上的學分，以增加教師交通安全的教學能力。
- (18) 在宣傳上利用班親會、新生訓練、宣傳單、網路公告推播等方式進行社區及家長宣傳。

(九) 嘉義市西區興嘉國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

嘉義市西區興嘉國民小學位於重慶路、南京路及新民路交會處，校地面積 3.55 公頃，周邊主要為住宅區及住商混合區，上下班時段車流較大。校內地面停車空間包括汽車位 70 格、身障車位 2 格、機車位 52 格。鄰近學校有民生國民中學（隔牆相鄰）、嘉義大學管理學院、垂楊國民小學及大同國民小學。全校設有普通班 48 班，學生 1,190 人，教職員 87 人。學生上放學主要通行重慶路校門及溫州一街側門，周邊設有交通導護人員值勤的路口，包括重慶路與徐州六街路口、重慶路慢車道與溫州一街路口等。周邊主要道路包含重慶路（雙向各一快車道與慢車道，設有公車站）、南京路（雙向各一快車道與慢車道，無人行道）、新民路（雙向各一快車道與慢車道，設有公車站）及溫州一街（雙向單車道）。上學尖峰時段車流量較大，尤其與民生國民中學時段重疊，易造成回堵；放學以兒童課後照顧服務中心接送為主，交通較為有序。

2. 訪視所見優點與特色

(1) 校本問題掌握明確

- A. 學校環境規劃良好，並與市府合作，持續改善校園周遭人行環境。
- B. 學生上學以汽機車為主，但與市府合作，在重陽路規劃家長汽車臨停區，讓學生可走一小段路上學，值得鼓勵。
- C. 學生放學多往學校周遭兒童課後照顧服務中心，學校規劃在校園內做兒童課後照顧服務中心接送，步行至兒童課後照顧服務中心，動線規劃適當。
- D. 與市府及民生國民中學共同申請永續提升人行安全計畫，串連學校周遭斷線之人行道。

(2) 組織辦法與架構完整

- A. SWOT 分析內容尚稱完整。
- B. 交通安全教育委員會組織：組織成員包括家長會長、社區代表及派出所所長，組織架構完整。

(3) 學校可提供交通安全教育委員會簽到狀況，讓委員了解外部委員出席狀況。

(4) 成教師精進社團Let's SDGs

(5) 詳細調查學生通學方式（步行 6%、機車接送48.1%、汽車接送 45.9%），並規劃「安心走廊」「家長接送區」，設置 4 處導護崗哨，且針對兒童課後照顧服務中心接送制定專屬路線。導護志工、愛心商店獲市級表揚，社區協作備受肯定。從通學方式調查到路口導護、車輛檢核、事故統計，形成完整的交通安全防護體系。

(6) 交通安全的訪談學童表現優異，除熟悉五大守則內容，標誌、標線、號誌均能清楚回答，顯見學校確實落實交通安全扎根教育。

(7) 以校訂課程-城市城事的主題實施、教師的教學成果和學生的學習單都非常豐富，包括融入領域和校訂課程的城市城事等。

(8) 設有社區安心走廊地圖、走廊和樓梯的交通標誌和標語海報。

(9) 交安活動多元化，包括自行車考照和騎乘體驗、人本交通教育體驗和闖關活動、步行踏查社區、科技競意競賽等。

(10) 安全地圖公告於校園醒目處，學生們於問答時回答表現優良，如五大守則、五大運動皆熟悉。

- (11) 有童軍、英文外師教育中皆有交安教育，新進教師活動時易有宣導。
- (12) 教學有融合學校特色並兼顧實用:陪同社區長者採買。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 社區關懷聚點，青銀共走路、過馬路，建議可考慮發展交通安全教育相關教案。
- (2) 納入周遭道路常見事故碰撞類型，以及如何注意與正確作法。
- (3) 人行道環境優良，發展鼓勵學童上放學走一段路的具體作法，並可反應在走一段路上放學統計。
- (4) 建議增加教師研習、學童違規及事故統計。
- (5) 建議宣導導護面朝車流執勤，以維護自身安全。
- (6) 建議宣導學童正確穿越行為，避免跨越實線或於不當處穿越。
- (7) 校園內標線盡量與實際道路一致，例如停車標線白色、無障礙停車位設置車位標誌。
- (8) 針對側門溫州一街狹窄問題，請持續推行「離校 500公尺下車」計畫，減少擁塞。
- (9) 溫州一街人行道斷線，建議可提案國土署進行斷面重新規劃、串連斷線並保留兩側人行空間。
- (10) 汽車臨停區問題，如併排停車嚴重，可協調交通處，在現況兩端的收費停車格，規劃4-6個限時停車位，但需用標誌及標線標示清楚。
- (11) 校園內的交通宣導設施可再適當增加，可以數位化方式，放置地點已學童如意閱讀的地方，如學校在川堂的歡唱的處所。
- (12) 未見交通安全課程架構和五大面向，建議學校可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，盤點學區情境、學生需求、特色活動（如結合社區踏查相關教學），成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (13) 各年級的課程計畫交安融入領域課程，部分學科略顯牽強，如國語我們的約定；本土語的騎鐵馬唸謠；數學的速率和距離等只有低度相關，建議只需要融入學生能從中學到的交安知能之高度相關的學科即可，如生活、健體、綜合。其次，教師的教學成果中一年級過馬路五步驟-停看轉揮動，建議調整為和靖娟模組一致的停看聽想（加舉手）、左看

右再左看、斑馬線上注意轉彎車；六年級的微型電動二輪車建議在國民中學才教，並參考《交通安全教案手冊》各模組的內容。

- (14) 辦理的課程和活動如社區關懷據點多元活動、生態城市等和交通安全的連結可再加強，建議各項宣導及活動可再檢視其交通安全知能的實質內涵，進行去蕪存菁，如規劃創意交通標誌標語比賽（樓梯間請勿奔跑、地上的減速慢行的標語建議可加強為「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」；「路滑」標誌結合「小心路滑」、「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」）。再者，建議宣導及活動除了有教師的教學或宣導輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如闖關活動、有獎徵答。
- (15) 學校內因為有逃生標誌可以跟學生說明其用意與校內走廊不要奔跑。
- (16) 可考慮將校外與社區環境融入交安教育以加強學校特色，如學校鄰近的標誌 黃網線等 機場、捷運、高速公路、等，可將此融入交通安全教育。
- (17) 校地可申請小規模的改善計畫活化，如柱子或是牆面可以放L型資料夾或壓克力宣導板，定期抽換不同宣導主題。

(十) 新竹市東區水源國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

新竹市東區水源國民小學位於東區水源街 136 號，創立於民國 38 年，校地面積 24,270 平方公尺。全校設有普通班 36 班、資源班 3 班及幼兒園 2 班，共計學生 880 人（含幼生 51 人），教職員工 80 人。校內設有地下停車場，提供汽車位 69 格及機車位 75 格，另有無障礙停車位。學校位於新竹市東南方，鄰近新竹公園、十八尖山風景區及新竹動物園，周邊多為住宅區與部分商業區。主要出入口為水源街正門及建中一路側門，正門臨水源街（雙向兩車道，設有人行道與公車站牌）側門臨建中一路（雙向單車道，設有人行道）。上學尖峰時段為 07:20–07:50，放學依年級分流。學生通學方式以家長汽機車接送為主，其次為步行與兒童課後照顧服務中心接送；步行學生多來自周邊社區，通行道路設有行人穿越道與交通號誌，並由導護老師與志工協助維護安全。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 能利用SWOT分析就各面向進行評估校本交安環境，進行校本交安問題進行分析。並建立出交通安全願景及策略。

- (2) 設置家長接送區有情天、雨天校內接送動線規劃、有愛心服務站。
- (3) 運用道安資訊網分析事故熱點，編製校本教案，統計學生違規數據並透過集會宣導，強化個案輔導，111年起迄今未再發生交通違規事件。
- (4) 教學活動能依學生年齡設計符合其能力的交通安全課程，雙語課程亦融入交通常識。並結合校內外實際交通情境，提升學生的學習效果。將交安教學與大富翁遊戲融合，寓教於樂完。
- (5) 善導護輪值表、考核獎勵機制，警衛與教師協同人車分流。
- (6) 課程與教學：課程主題與架構對應五大守則並以彈性課程為主授課、有自編學習單與統計分析；校長交安公開授課的示範；樂高機器人課程。
- (7) 學習情境：交安走廊設置交通標誌櫥窗及大富翁、社區交安地圖。
- (8) 交安活動：包括自行車考照、監理所入校宣導內輪差視野死角教學及學生心得、舉手過馬路體驗、高齡交通安全活動等。
- (9) 透過教育目標及核心能力的引導，規劃符合交通安全核心能力之各年級的教學主題、設計教案與學習單，進行交通安全之教學並透過測驗以掌握學生之學習成效。
- (10) 提供靖娟兒童安全文教基金會等單位編撰之交通安全教案供老師進行參考，並依據學校校本問題進行調整改編教案及學習單。
- (11) 除透過網路自行學習外，每學年辦理教師交通安全研習，邀請專家學者入校進行實體交通安全交學，並透過研習心得進行成效檢討與回饋。
- (12) 推動自行車騎乘教學，內容包括慢速平衡、兩段式左轉、轉彎前提示等技能訓練，並透過筆試、路考等活動進行考照測驗。
- (13) 透過多樣化之校園情境布置強化教學功能，並配合遊戲性之設施、票選學校周遭危險地點元等活動，強化學生之交通安全知能。
- (14) 開授學生樂高機器人課程，設定視障者穿越交岔路口之交通安全研發主題，讓學生透過深思設計，設法協助解決問題之方法。
- (15) 利用校外資源讓大客車進入校園實際展演，讓學生親身驗視野死角及內輪差之交通安全危機；帶領學生透過校外教學活動實際指導搭乘火車之相關交通安全問題，並讓學生撰寫回饋意見加深學習效果。
- (16) 結合資訊與科技教學，讓學生更深入了解交通問題並引發求解答案之興趣。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 設置交通安全教育委員會，並邀請社區代表、家長會代表、導護志工擔任顧問，建議再邀請當地警察局派出所加入委員會、並設有組織辦法，分工明確。不知是否有發給證書，有則會更具儀式感。
- (2) 定期開會，每次開會均有討論議題及決議事項，建議每次開會前宣讀前次會議結論及辦法情形，以利追蹤執行成效。另交通安全教育的議題，如核心能力、教育目標等，建議在會議中能夠討論確定。
- (3) 對於交通安全教育會議決議事項，有進行追蹤及執行成果考核。
- (4) 在教師交安專業能力上，113年100%的教師均能接受4小時教師增能課程，以增加教師交通安全的教學能力。
- (5) 在宣傳上利用班親會、交通安全月宣導活動、宣傳單、網路公告推播、社區高齡交安宣導等方式進行社區及家長宣傳。
- (6) 113年交通安全訪視優等，111年112年導護獲獎，表現優異，應保持下去。
- (7) 自行車考驗建議增加路邊停靠車輛的互動項目，以利學生們能夠了解因應作為。
- (8) 學校亦同時對於社區宣導高齡交通安全活動，建議持續辦理。
- (9) 改進「校園周邊道路改善計畫」已落實，解決人行道樹根隆起、高低落差問題，確保鋪面平整，並增設無障礙坡道，增加學生步行安全，惟有小部分人行步道串接時，少了無障礙斜坡，建議未來可以改進。
- (10) 各年級課程主題與架構中可以看到五大守則和五大運動的核心能力，但沒有看到最新的五大面向(因自評表第二面向說明為五大面向交通安全核心能力)，建議可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構，盤點/納入學校情境、學生需求、特色活動(如舉手過馬路、大型車內輪差與視野死角、自行車考照)，成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (11) 交安實施計畫中有低年級穿越路口五口訣演練「停看轉揮動」的提案，建議調整為和靖娟模組一致的「停看聽想加舉手」；融入彈性課程的實施說明內容較舊，如機車違規、汽車超速、酒駕等是屬於大人有關的內容，建議參考《交通安全教案手冊》的內容授課；另外，大富翁的停看轉揮動、微型電動二輪車、機車路口遇行人、開車滑手機，可以修改為以學生所扮演角色的內容為主。

- (12) 辦理的藝文活動較少，不過在在樓梯口有岔路、讓路的標誌，建議可辦理較有創意的交通標誌標語學藝競賽(「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」、樓梯口「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」、洗手台「路滑」標誌結合「小心路滑」)。再者，建議朝會或入校宣導及活動除了有講師的教學和老師的宣導輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如有獎徵答。
- (13) 建議能根據SWOT分析之結果掌握學校之交通安全問題，規劃學校之交通安全教育主題之輔導活動，以培養學生應有之交通安全核心能力。
- (14) 建議能落實交通安全教育之計畫 (Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之PDCA管理程序。
- (15) 建議能建立各年級學生之交通安全行為能力指標，落實掌握學生是否養成良好交通安全行為與習慣，以收交通安全教育之具體推動成效。
- (16) 請配合教育部推動之交通安全五大面向進行課程分析與檢討，並善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案及影帶進行教學，以強化豐富各年級交通安全核心能力及技能之教學。
- (17) 建議能建立教師研習交通安全相關知能之檢核表，除能引導教師研習課程知方向外，亦能掌握教師推動交通安全教學所不足之專業能力，以利安排適當之研習主題給予協助。
- (18) 建議能結合全校師生、家長及社區，從培養優良交通安全觀念與素養、養成正確安全用路行為做起，建立以學校為中心之優良交通安全文化，引領社區邁向安全有禮的交通環境。

(十一) 雲林縣莿桐鄉莿桐國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

雲林縣莿桐鄉莿桐國民小學位於莿桐鄉西南隅莿桐村，學區涵蓋莿桐村與埔子村，是鄉內 6 所國民小學中班級與學生人數最多的學校，鄰近僑和國民小學 (約 1 公里) 及育仁國民小學 (約 1.2 公里)。校地呈東西狹長形，面積 33,385 平方公尺，設有車棚兩座，主要供特教交通車與學生自行車停放，教師汽車約可停 30 輛，機車則停放於校外。113 學年度上學期，全校共有學生 484 人、普通班 20 班、特教班 1 班及資源班 2.5 班，編制教師 45 人、行政人員 6 人。由於當地公共運輸不便且無鄉內公車或 YouBike，學生上學以家長接送為主 (約 90%)，少數步行或騎自行車。放學有 60% 以上學生至兒童課後照顧服務中心，其餘多由家長接送。學校共有 3 名導護志工

及導護老師協助正門與後門交通引導。正門臨雲 156 縣道 (雙向 2 車道，寬約 11 米)，南側為南安路 (寬約 6 米)，西鄰台 1 線省道 (6 線道)，周邊設有通學步道，平時車流量不大，尖峰時段約 380 輛汽、機車通行。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 有將 PDCA 精神納入交通安全教育管理。
- (2) 學校積極做校園周遭道路改善，西安路右轉至行穿線約 10—11 公尺 (以 Google Map 衡量)，以行人早開時制處理，讓同學可以先過馬路。
- (3) 兒童課後照顧服務中心於校內集結再步行帶出。
- (4) 學生訪談中，學生對於交通安全的觀念都蠻清楚，感受不到城鄉落差。
- (5) 課程與教學：課程架構以各年級主題內容及目標表呈現，其中有五大面向的對應；並以融入教科書相關領域和單元的交安內容為主，再加上校訂課程的靖娟教材；各年級自編學習單、各班級的交安成果照片；交安 STEAM 程式設計課程，非常落實。
- (6) 設置在走廊、樓梯、頂樓的依情境之交通標誌，如慢行-走廊慢慢走、讓路-禮讓行人、限速-最高速限 6 公里、停車再開、危險、禁止進入等交通標誌。
- (7) 交安活動多元化，包括搭配各年級主題內容的活動課程-行人穿越道/搭乘遊覽車體驗/自行車行老闆入校檢修、兒童節闖關、學生自治鄉長宣導、監理站/交通隊/人本歌舞團等社會資源入校宣導等。
- (8) 將交通安全五大核心能力面向融入課程規劃，設計各年級之交通安全教學主題，其中六年級排入彈性課程，其他年級則採課程融入或於導師時間進行教學。
- (9) 利用校外教學機會，透過行前指導遊覽車搭乘安全、逃生演練及車上影片觀賞，進行交通安全教學與輔導。
- (10) 透過多元的輔導活動，強化學生之交通安全觀念，例如藝文競賽、闖關活動、戲劇表演等。
- (11) 積極爭取社會資源，舉辦各類的交通安全宣導活動，例如愛心媽媽說交通安全故事、雲林人文歌舞團及雲林監理站入校宣導、鄰近分駐所派員協助交通導護。
- (12) 教師自行上磨課師進行線上交通安全 4 小時研習，本學期達成率已達 95%；每學年並辦理校內交師交通安全研習，由學務主任及訓育組長擔任講師，指導交通安全教育之相關知識與教學課程之設計與安排。

(13) 透過多元管道對學生及家長進行交通安全宣導，例如新生座談會、班親會、運動會等，並結合數位網路鼓勵學生上網學習。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 能利用 SWOT 分析就各面向進行評估校本交安環境，進行校本交安問題進行分析。建議依校本安全問題，發展出學校交通安全願景及策略及教學重點。
- (2) 設置交通安全教育委員會，並邀請當地警察局派出所、村長、家長會代表、導護志工隊代表擔任顧問，並設有組織辦法，分工明確。不知是否有發給證書，若有則會更具儀式感。
- (3) 定期開會，開會均應有討論議題及決議事項，而非僅是各司人員的報告事項，建議每次開會前宣讀前次會議結論及辦法情形，以利追蹤執行成效。另交通安全教育的議題，如核心能力、教育目標等，建議在會議中能夠討論確定。
- (4) 在教師交安專業能力上，82%的教師均完成每年4小時的交通安全磨課師線上課程，以增加教師交通安全的教學能力。建議持續推動至每年100%的教師完成每年4小時的交通安全磨課師線上課程。
- (5) 每學期辦理教師交安增能講習以強化教師交通安全智能。
- (6) 在宣傳上利用校網、雲林智慧校園、家長會、志工會議、運動會及網路社群等方式進行社區及家長宣傳。
- (7) 榮獲學年度雲林縣交通安全評鑑特優，表現優異。
- (8) 校外違規輔導作為，建議持續推動。
- (9) 校長積極爭取資源，提升學生交安素養，建議持續推動。
- (10) 利用 STEAM 教學結合交通安全內容進程式設計，寓教於樂，同時增加學生交安知識及資訊知能，建議持續推動。
- (11) 學校周遭人行道設施良好，可加強推動走一段路上放學。結合交通安全教育，讓學生及家長檢視上放學步行路線問題，並作為學校規劃路隊動線基礎。
- (12) 家長接送人車分道，短期可做標誌標線改善，兩年後仍可考慮申請校園周遭環境改善。
- (13) 學校校園廣闊，可考慮在校園增加情境教育，包括自行車考照場地。
- (14) 校園內停車空間規劃，具體規劃停車格。

- (15) 交通糾察隊可增加相關獎勵辦法。
- (16) 加強違規行為樣態與次數統計。
- (17) 校園安全地圖可包括易肇事地點及注意事項。
- (18) 加強宣導導護面對車流執勤。
- (19) 因應學生提早到校，有協調將校門口號誌改為三色號誌運作，但應盡量避免讓中低年級學生自己過馬路。
- (20) 交通安全教育委員會組織架構有外部顧問，開會時可邀請與會，以利協商相關事項。
- (21) 學生作品包括 Scratch 影片，紅綠燈位置有誤，可再修正。
- (22) 學生自拍道路交通安全影片，立意良好，然細節可再加強，例如安全帽頭帶、配戴正確性。
- (23) 交通安全課程架構建議學校可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，盤點學區情境、學生需求、特色活動(如安全穿越校門口 T 字路口、自行車考照)，成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (24) 全校的 10 位學生騎自行車上學，建議可加上自行車的筆試與考照課程。另外，在主題內容及目標表中，二年級目標和演練影片有「由副駕駛座下車」，建議修改為「安全開啟車門」和從後座下車；三年級學習單過馬路五口訣-停看轉揮動，建議調整為和靖娟模組一致的停看聽想加舉手。
- (25) 辦理的活動如語文競賽-交安演說、書法比賽較傳統，建議可辦理較有創意的學藝競賽，如規劃創意交通標誌標語比賽(樓梯口「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」、洗手台「路滑」標誌結合「小心路滑」)。再者，建議宣導及活動除了有教師的教學或宣導輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如闖關活動、有獎徵答。
- (26) 建議能根據 SWOT 分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能。
- (27) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫 (Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之 PDCA 管理程序的執行。

- (28) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (29) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。
- (30) 請善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，必要時可依地域及學校情境之需要微調其教學之內容，以落實各年級交通安全核心能力及技能之培養。
- (31) 建議能將安全騎乘自行車納入教學主題中，以培養學童安全使用自行車之觀念、知識與技能，為未來使用機動車輛預作準備。
- (32) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。

(十二) 宜蘭縣壯圍鄉壯圍國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

宜蘭縣壯圍鄉壯圍國民小學位於壯圍鄉壯五路 55 號，校地面積 13,437.79 平方公尺，鄰近壯圍鄉公所、壯圍分駐所及居民生活圈，距宜蘭市區約 4.4 公里，距國道五號交流道約 4 公里，距台 2 線濱海公路約 3.7 公里。周邊鄰近的國民小學包括古亭、新南、公館、過嶺及宜蘭市黎明國民小學，最近的國民中學為壯圍國民中學（約 1 公里）。校內停車空間可容納汽車 16 輛（含 1 格身障車位）及機車 7 輛。全校共設 1-6 年級 12 班，學生 220 人，教職員工 35 人。學生上學交通方式以機車接送（48.6%）與汽車接送（40.9%）為主，步行占 5.5%，交通車接送占 5%；放學則以機車接送（35.5%）、汽車接送（26.8%）、步行（25.5%）及交通車接送（12.3%）為主。校門臨壯五路（雙向單線車道，無人行道，設有公車站牌），周邊道路還包括壯五路 12 巷及中央路二段 168 巷，多為 4 米寬雙向道。上學尖峰時段為 07:30-07:45，放學尖峰為 16:40-16:55，壯五路車流量較大且車速快，其餘道路車流量相對較低。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 宜蘭縣的城鄉治理是各縣市的標竿，提供整齊有序的外部環境，並在全校同仁共同努力下，能看出交安教育的成果，具體呈現即是學校周邊的交通事件數及低。
- (2) 學校能善用內外部資源（例如國土署的永續提升人行安全計畫、縣內相關會展汰除用品），逐步建構交通安全教育情境、上放學接送區改善暨動線區隔。
- (3) 學校有針對交通安全核心能力設計自編教案。
- (4) 學校有各年級交安教育課程架構，以及各年級針對課程架構的教案與活動設計，但並未見到該課程如何對應五大面向以及如何結合指引手冊或168網站等外部資源。
- (5) 校園環境設有交通安全情境，通學步道也剛建置完善，有助於增強交安意識與道路安全。
- (6) 學童上下學接送廊道工程計畫及校園周邊通學廊道改善已完成，對提升師生、家長、學生交通安全很有幫助。
- (7) 學校安排監理站來學校辦理大車內輪差教育體驗有助於學生對內輪差的認識。
- (8) 學校不僅成立了組織，還定期召開會議，並且通過多種方式向家長和社區進行宣導。
- (9) 課程與教學：有規劃各年級課程主題與架構並以融入各領域和彈性課程來實施，使用靖娟電子書和168入口網資源，有自編教案及每位老師的學習成果資料，教學後有成效的檢討回饋。
- (10) 布置校園情境化標誌（慢的標誌加上走廊不跑步/注意溼滑、小心慢行）與號誌，認識校外交通環境的號誌與標線。
- (11) 交通安全活動多元化，包括樂齡中心和幼兒園宣導、內輪差體驗、朝會新聞宣導並善用聯絡簿和學習單撰寫心得、拍攝交安英語和閩語的雙語影片、亮色服裝並黏貼反光貼紙宣導、搭乘火車和軍艦體驗活動等。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 交通安全推動小組可視需要納入里長與警分駐所人員。
- (2) 校方對內外部交通環境與課題均有完整的認識，在此基礎上，可補充進行SWOT分析，以利後續研訂交通安全改善策略。

- (3) 建議每學期選定重點交安改善事項進行宣導 (如戴安全帽、微型電動二輪車雙載)，並進行事前與事後的統計，若有顯著改善，次年度可選定另一項重點改善項目，落實PDCA。
- (4) 建議可邀請國教署建置的交安教育人才庫的專家蒞校或線上交流與增能。
- (5) 建議壯五路路肩評估設置標線行人行道，使步行通學環境更完整。
- (6) 課程架構採用教學目標，但教案則用交通安全能力指標，二者的關聯性與系統性不夠明確，宜加強課程與教學的系統性。提供教案中，未能針對「交通安全教學模組」五大面向的指標。建議參考教育部教案與指引手冊，規劃整體的課程與教學，能提出課程與教學活動的整個圖像，並能區分活動的性質 (例如：融入其他科目課程、宣導活動)。
- (7) 建議能善用外部教材資源並確保正確性。部分引用的課程發展標準有些老舊，例如：未能對應五大面向、尚未採用停看聽想等，近期推廣的學習內容。建議根據學校交安SWOT 分析，針對學校與社區的問題來融入教學活動。
- (8) 建議教師研習宜能更有系統性 (例如：教師的學習地圖)，確保每一位老師逐年應該具備哪些專業知識，並在培訓中落實各種目標。教師培訓除了研習外，建議可實施共備與入班教學觀摩，可促進教學精進。可加強說明教師培訓與課程設計的關聯性。佐證資料的教師研習為112學年度，並未說明出席對象、人數以及成果。
- (9) 建議規劃與交通安全相關的其他利害關係人 (例如：家長、導護志工) 的訓練。可加強針對家長與社區推廣交通安全教育連結課程之作法。
- (10) 教學活動有學習單、測驗卷等，但未見整體評量機制 (教案中宜能列出評量方式與工具)。建議可補強成效分析的機制與佐證。以便能確保每一位學生可具備教案的能力。
- (11) 建議可進行實施課程的學生前後測之成效評估，或是逐年分析課程與教學實施後對於學生行為上的變化。
- (12) 中央路二段168巷新設讓路標誌和停字標線，該巷口已有號誌，上述標誌與標線不符規定，建議公所修改。
- (13) 教師車輛出口處繪慢字，未來建議改為停或讓，提醒教師由校區進入道路前先停讓較安全。
- (14) 可再安排監理站來辦理視野死角實地演練宣導。

- (15) 各年級課程主題與架構中可以看到五大守則的核心能力和學習目標，但沒有看到最新的五大面向，建議可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，納入/盤點學校情境、學生需求、特色活動（如搭乘火車和軍艦體驗），成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (16) 自編教案內容並非最新的「內容重點」，而是較舊的交通安全能力指標，過馬路的步驟並非停看聽想，而是較舊的停看轉揮動。因此，建議參考《交通安全教案手冊》的內容，再依學校情境、學生需求、特色活動等來進行改編教案。
- (17) 有「慢行」的交通標誌配合學校情境的標語，建議可再增加更多的情境化標誌標語（如「路滑」警告標誌結合「小心路滑」、「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」），此也可辦理學生創意交通標誌標語比賽，如此會讓學生的學習較易內化。

(十三) 澎湖縣西嶼鄉內垵國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

澎湖縣西嶼鄉內垵國民小學位於西嶼小島內垵村，校地面積 10,398.68 平方公尺，四周環境以海域與村落為主，校門直接連接 203 縣道並與澎 5 線相接。校內設有教職員工專用停車場，可停放 8 輛小客車及 5 輛機車。鄰近學校包括外垵國民小學與池東國民小學。113 學年度全校學生 29 人，教職員工 15 人。學生上放學主要由家長機車接送，其次為家長汽車接送與步行，上學約為 20 人、9 人之比例，放學則為 17 人、12 人。學校正門為學生出入口，側門停車場供教職員工使用，並設有家長接送區及路隊制度，每日由導護老師、志工及當地警員維護安全。周邊主要道路包括四車道的 203 縣道與雙車道的澎 5 線，部分路段為下坡且車速較快。校門對面設有人行專用道，周邊無商家占用道路，平時車流稀少，以小客車及小貨車為主，大型車輛極少行駛。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 校本問題掌握明確：非都學校資源較少、學生面臨的交通環境較單純、周遭交通環境較粗劣且居民用路行為較隨意；善用小學校的優勢，靈活應變外在環境的改變，並能發展具體對策，包括利用行政鼓勵教師執行導護工作，善用 VR 科技工具讓學生接觸不同交通環境。

- (2) 組織辦法與架構完整
 - A. SWOT 分析架構完整，強調後囑教育。
 - B. 交通安全教育委員會組織 112 年僅校內成員，但 113 年擴增納入校外成員。
- (3) 交通安全教育委員會出席紀錄、實施計畫、相關執行報法完整，且多數有提供二至三學年的資料。
- (4) 教師參與研習皆有相關紀錄，教師人數少，研習好掌握。
- (5) 交安教育手冊使用狀況良好、交通安全教育強調PDCA。
- (6) 內垵國民小學僅有29名學生，許多小規模學校或許會認為許多措施無需實施，然而人數少反而能更靈活、有效地推動相關方案。從校長的簡報可看出，儘管澎湖整體交通環境較為單純，為了確保學生能了解更複雜的情形，學校仍會介紹台灣的交通環境，以強化學生的安全知識與應變能力。
- (7) 學校每日詳實紀錄學生的通學方式，並進一步分析冬、夏季的差異，從而了解學生在不同季節步行比例的變化。此外，校方也相應規劃了學生路隊組織，確保通學安全與效率。
- (8) 學校對學生的上放學路線已做好完善安排，並設置交通安全路隊訓練及相應的組織辦法。此外，亦訂定導護工作實施要點及考核獎勵措施，讓整體交通安全管理更具制度化與成效。
- (9) 學校交通工具停放規劃妥當，實施人車分流，車輛不得進入教學場域。同時，學校也訂有國民小學周邊安心走廊愛心服務站的建置及執行計畫，目前設置了一間愛心服務站，並備有愛心服務站通報紀錄表，了解學生於愛心服務站的使用狀況。
- (10) 由於學校與村落間距離較遠，加上地形及氣候因素，多數學生仍以家長接送為主，因此走路上學的機率並不高。為了鼓勵學生在可行範圍內嘗試步行，學校在母親節期間舉辦為期一週的活動，邀請家長陪同孩子行走一段路，並透過學習單結合家庭教育與交通安全概念。建議未來學習單中可更具體針對交通安全教育的提示，例如到達路口應該如何安全過馬路等，以進一步提升學生的交通安全意識與防範能力。
- (11) 每學年結合交通安全教案手冊，分別規劃各年段至少8節融入交通安全教育相關內容之課程(如健體、綜合、生活及語言)，透過多元學習，並利用VR進行教學。

- (12) 教師透過線上學習以獲取交通安全專業知能，透過實體研習進行課程共備與內容討論，並利用授課自評持續精進。
- (13) 利用部定出版社參考書、168交通安全入口網、靖娟兒童安全文教基金會網站之資料發展編製五階段交通安全課程模組教案。
- (14) 辦理主題書展、硬筆字、作文、海報設計等多元藝文競賽，並帶領學生了解社區之交通安全問題，協助交通安全知識與推廣與學習。利用校外教學活動指導學生安全逃生相關知能。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 辦理路口及校園周遭動線會勘，提升校門口人行動線串連及降低外坵右轉至鄉道的可能衝突。
- (2) 學生常觀察到家長接送或社區民眾之違規行為，例如未戴安全帽、違規迴轉等。學校目前已嘗試以後囑教育將學校交通安全教育至家庭，未來可持續保持並思考強化方向。
- (3) 學生對各項交通安全主題都有粗略了解，然較難觀察出低中高年級對交通安全知識或技能深度之差別，建議可檢視學校交通安全教育課程結構及實施方式，必要時加以調整。
- (4) 建議教職員停車出入口可加裝反射鏡與蜂鳴器，以提升教職員車輛進出之安全。
- (5) 由於學校周遭交通環境相較於台灣本島較為單純，鮮少發生交通事故，因此宣導教學的主要目標在於讓可能前往交通較複雜區域的學生做好準備。為加強他們對各種交通情境的認識與防範意識，建議學校可取得台灣的交通事故資料（如事故發生時間、地點、交通工具與事故樣態），並應用於教學課程中。
- (6) 根據學校提供的佐證照片，導護志工在協助學童過馬路時，並未使用行人穿越道，導護旗幟也未能發揮應有作用。建議學校透過增加路隊長、導護老師及志工的訓練講習，強化實務操作與安全意識，以提升整體導護品質。
- (7) 校外交通工程尚待改善，建議向相關單位尋求協助或申請經費進行整體調整。例如，校外標線不清晰需重新施畫，家長接送區路面不平整應予以修復，學校周邊行人步行空間亦有待優化。此外，教師車輛在三叉路口難以看見左側來車，存在潛在的安全疑慮。另因家長多在校門口對面停車接送，而路口行人穿越道距離校門有一段距離，學生常直接穿越馬路進入校園。為提高行人使用穿越道的意願，建議考慮將校門側的行人穿越道往校門口方向內縮，縮短通行距離並增進安全性。

- (8) 建議能根據 SWOT 分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能。
- (9) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫 (Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之 PDCA 管理程序的執行。
- (10) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (11) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。
- (12) 請善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，必要時可依地域及學校情境之需要微調其教學之內容，以落實各年級交通安全核心能力及技能之培養。
- (13) 建議能將安全騎乘自行車納入教學主題中，以培養學童安全使用自行車之觀念、知識與技能，為未來使用機動車輛預作準備。
- (14) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。

(十四) 連江縣南竿鄉仁愛國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

連江縣南竿鄉仁愛國民小學位於仁愛村，鄰近馬祖國家風景管理處、南竿遊客中心、北海坑道、大漢據點及官帽山生態步道，距離縣政府及機場約 10 分鐘車程。校地面積 4,687.17 平方公尺，為獨立小學，鄰近的介壽國民中學小約 4.8 公里、中正國民中學小約 3.8 公里、馬祖高級中等學校約 5 公里。校內設有 1 格無障礙汽車位，並承租校外 14 格汽車位與 15 格機車位。全校學生 79 人 (每年級 1 班)，教職員 18 人。學生通學方式以公車為主 (約 60%)，步行約 28%，家長接送約 11%。上學時間步行生由高年級擔任路隊長帶隊，公車生於各站由高年級負責秩序與安全；放學則依方式分

組，由導護老師帶領。學校周邊主要道路為仁愛路，雙向單線道，設有減速標線與當心行人標誌，限速 30 公里，路寬約 6 公尺。因地處離島偏遠地區，車流量受淡旺季影響，旺季（6-10 月）公車每日約 9 班，遊覽車與汽車較多；淡季（11-5 月）車流較少。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 組織方面，學校成立交通安全教育委員會，期初、期末定期召開會議，運作良好。教師增能方面，學校利用實體、磨課師、靖娟、監理站等資源，強化教師知能。宣導方面，主要透過群組、跑馬燈及各種集會時機向家長宣導。
- (2) 學校善用社區資源，重視體驗學習。與公車處協調加開仁愛通學專車，辦理車、船安全設備及緊急狀況處理等主題之學習體驗活動，車輛駛入校內，以行人、駕駛等不同用路人視角，實際體驗道路環境風險等，提升學習成效。
- (3) 學校進行SWOT分析協助掌握校本交通安全課題並研提改進對策，建議進一步檢視相關對策是否納入學校交通安全教育年度實施計畫，據以落實推動。
- (4) 相關作業建議依PDCA程序即計畫、執行、檢討、回饋修正等步驟去推動，透過系統化方式分類建檔及累積資料，並應強化成效評估與回饋檢討作業，以持續精進落實推動及經驗傳承。
- (5) 開學前進行「學生及家長交通安全檢核表」，據以調整交通安全課程內容，建議檢核表所提內容，能以在地特性為主，例如學校附近道路環境彎道及坡道多、無分向設施、無人行設施、季節性易起霧等環境特性，教導學習如何因應，以貼近學生生活經驗。
- (6) 根據學校親師生需求及在地社區地形，以168交安入口網與靖娟兒童安全文教基金會的課程模組為教材，規劃交通安全教育課程，但未見與五大面向的對應。
- (7) 開學前2周使用紙本調查「學生及家長的交通安全檢核表」，教師依檢核表調整交通安全課程，提供已達學生先備知識的複習以及後備知識的填補。此方法頗有特色。然，檢核表內容部分不適用在地情境，與在地的關聯性有落差（例如：本地沒有紅綠燈，斑馬線等），建議需要調整。
- (8) 全校學生78人，達成每學期4小時以上的交安課程率為100%，但無佐證資料可查。

- (9) 強調雙語教育結合交安教育，具有特色，但未說明雙語與交通安全教育之關係與彼此幫補之成效。
- (10) 校外車輛一律禁止進入校園，以確保學生在校內活動的安全。目前僅廚房因採購需求與郵務車輛偶爾需要進入校園。學校通常安排在學生沒有室外活動的時段讓車輛進入，並指派專人協助疏導。雖然現行作法並無立即危害，但若能進一步規範廚房車輛進入校園的時間，並明文訂定相關安全規範，將能更全面地確保全體師生的安全。
- (11) 上學時段，公車處為學校加開專車（僅搭載仁愛學生），讓家長在交通方面無需擔心。目前有60.8%的學生搭乘公車。校方在開學前，先在各班通訊群組調查學生上、下學方式，並在開學日安排專車接送本校學生。目前由高年級學生帶領低年級學生搭乘專車，考量到公車座位有限，特別規劃讓每位低、中年級學生皆有座位，確保乘車安全。放學時段則維持正常公車班次。學校目前並未提供兒童課後照顧服務中心接送服務，需由學生自行前往兒童課後照顧服務中心。
- (12) 本村學生多以步行方式通學，約佔 27.8%。學校大門外左轉即為學生步行通學步道，並採人車分離設計，確保行走安全。
- (13) 學校已透過小型車輛示範，協助學生初步了解駕駛視野死角，並以體驗式教學讓學生印象深刻，顯示安全教育執行得相當用心。若時間與條件許可，可再進一步安排學生親身坐上駕駛座，體驗哪些區域看不到；也可與交通單位合作，讓學生實地感受大型車輛的視野盲區，或透過「智慧小車」融入內輪差的概念，強化教學成效。
- (14) 將最新的靖娟教學模組和168交安入口網資料融入相關領域教學；雙語教學融入交安教育；並能於教學前對學生及家長進行交安先備「檢核表」以了解其先備知能。
- (15) 交安活動多元，包括公車與船安全設備體驗、科技融入的遙控車/智慧小車比賽等。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校課程與五大面向與核心能力之關聯性，說明與佐證不足。對於課程發展較少看到系統性規劃，以致無法得知每一年級的教學重點。
- (2) 教學與活動設計的依據，以及各級課程之成效評估方式，建議可補強說明與提供佐證。

- (3) 開學前二週針對親生的前測有助於了解需求。但前測之後，針對後續教學內容未見明顯區分差異化規劃。建議可說明執行之後，這幾年實施前測後，對該校交通安全教育有什麼改變或成效。
- (4) 根據 C 3-2 法定教育議題課程實施時間檢核表，細看架構是整個安全教育主題，並非交通安全教育，建議能指出該表中哪些屬於交通安全教育之課程並能落實。
- (5) 除了正式交安課程外，建議可在其他活動中（例如：校慶、節慶、親師活動等）結合交安主題，或透過機會教育中融入交通安全教育的議題。
- (6) 連江縣出入需要倚靠船與飛機，交通工具有別於台灣，具有在地特殊性。海上與空中交通是必要的交通工具。然而，在該校課程中未能強調這部分。建議能交安教育融入社區需求、因地制宜、與符合在地特殊性。
- (7) 教師培訓可再加強系統性的規劃或提供充分佐證。目前未見老師研習紀錄，也未見成立教師社群的事實。訪談老師之後，老師表達對於交通安全知識仍多為個人過去經驗，學校在教師增能方式與課程規畫仍有待加強。
- (8) 學校需要系統化建立此方面知識管理的資料文件，以利後續參考。例如：校級交通安全教育計畫與檢討、會議紀錄、交安課程規劃、教師研習辦理情形等。
- (9) 學校在開學前調查了每位學生的上放學方式，但在整理資料時，並未將每日上放學方式分開計算，而是混合在同一統計中。由於全校僅有 79 名學生，這種處理方式對結果的影響不大。然而，仍建議未來能將每日上放學方式分開統計分析，以利更精準地掌握學生需求，進一步提升交通安全與規劃成效。
- (10) 馬祖交通環境相對單純，事故發生率偏低，然而，宣導教學的主要目的是協助可能前往交通較複雜地區的學生做好準備。因此，建議學校可蒐集台灣地區的交通事故資料（如事故發生時間、地點、交通工具、事故類型等），並在學生或家長集會時進行宣導，以加深對交通安全的認知。由於馬祖事故較少，上述資料能提供更廣泛的案例參考與警示價值，進一步提升學生的交通安全防範意識。
- (11) 學校雖設置 3 間愛心服務站，但由於村里居民彼此相熟，學生在通學途中若遇到困難，往往能即時獲得鄰里協助，因此比起設置少數愛心服務站，鄰里互助的效果可能更為顯著。訪談也顯示部分學生尚未熟悉愛心服務站的存在，若學校計畫持續推動，可透過加強宣導與定期追蹤來提升服務利用率，例如記錄學生實際使用情形，並安排老師不

定期造訪以減少人力負擔。綜合而言，在既有的鄰里互助基礎上，若能結合更完善的管理與追蹤機制，將有助於進一步強化愛心服務站的輔助成效。

- (12) 有安全教育架構，但不是交安架構，且無五大面向，建議學校可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，納入/盤點學校情境、學生需求、特色活動（如公車搭乘安全行為與注意事項，船隻乘坐安全行為、確認救生衣的位置與使用），成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (13) 交通安全檢核表的題目二、三年級相同，四、五、六年級相同，建議交通安全檢核表可配合交安架構中教學重點，每年級的重點去調整為各年級不同/重要且需相同的螺旋式檢核題目，讓年級有系統的循序漸進學會交安知能。另外，穿堂過馬路五步驟-停看轉動的標語，建議調整為和靖娟模組一致的停看聽想（加舉手）。
- (14) 高年級有公車交通糾察隊，建議去威權化改名為交通服務隊，並增加培訓內容和特殊狀況登記表，以掌握學生在公車上的安全情形。
- (15) 有「小心地滑」的圖案/標語，但不是交通標誌，建議可用交通標誌結合在校園可轉化學習的情境標語（如「路滑」警告標誌結合「小心路滑」、「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」、「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」），此也可辦理學生創意交通標誌標語比賽，如此會讓學生的學習較易內化。

四、精進學校特色與建議

（一）宜蘭縣蘇澳鎮蘇澳國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

雲林縣土庫國民小學位於土庫鎮中心，創立於民前 13 年（西元 1899 年），歷史逾 120 年，為縣內少數百年學校之一。校址位於中正路 69 號，鄰近老人會館、自來水廠、土庫商工職校及鎮立圖書館，周邊亦有順天宮、教會等文化信仰中心。校地面積約 1.85 公頃，設有國民小學部、附設幼兒園及補習學校，共 36 班（含體育班與資源班），學生總數 727 人，教職員 77 人。學生家長職業多元，部分來自外地通勤家庭。

學生上學以汽車接送（57.1%）與機車接送（39.6%）為主，步行比例低（2.7%）；放學則以兒童課後照顧服務中心接送最多（67.6%）。校園出入口包括新建路正門、中正路後門與文化路側門（僅供車輛進出）。周邊主要道路為新

建路、文化路及中正路，道路普遍狹窄，人行道空間有限，且鄰近市集與商店，交通流量大且混合車種多。上放學尖峰時，汽機車停靠與行人通行交錯頻繁，部分路段受違停影響明顯，需依靠導護人員與交通規劃維持秩序。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校在交安教育的組織完整，有定期開會並製作紀錄，也有多元宣傳管道，值得肯定。
- (2) 簡報資料顯示校園常見交安違規（如走廊奔跑、騎乘機車未戴安全帽、排路隊不守秩序）在 112-1 學期較嚴重，經宣導後，112-2 學期有明顯改善，凸顯了重點宣導的必要性。可再透過 SWOT 分析，釐清下一學年的重點改善項目。
- (3) 學校能善用外部資源（如國土署校園通學廊道改善計畫），完成上放學接送區的工程改善，有效區隔汽車及機車接送動線；可考慮將現有機車接送動線的入口及出口互換，避免逆向違規行為。
- (4) 家長或社區民眾有交通違規情況，學校的交安組織有邀請警分駐所所長參與，員警可以適時扮演關鍵角色、老師及學生也應持續向家長宣導。同屬宜蘭的壯圍國民小學，則透過學習單的方式，由親子共同完成交安學習單。
- (5) 學校的特色是科技化，鼓勵學生錄製影片，未來可試著將交安五大守則、五大運動等概念融入影片製作，影片成果也可分享於家長群組或學校網路社群，提升宣導成效。
- (6) 有規劃各年級課程主與課程架構，採用自編教材（但未見整體課程架構與教案）。
- (7) 有嘗試配合校園環境設置交通標誌、標線與號誌，但未見能結合教學活動與課程。
- (8) 學校重視數位應用，鼓勵學生拍攝交安影片，具有特色。
- (9) 學校校長長期關注校園交通安全問題並設法解決。並積極申請補助以改善通學步道。
- (10) 能區分上放學及運具資料、訂定導護工作實施要點及考核獎勵措施，且有良好的訓練計畫與執行，規劃家長接送區及鼓勵學生步行宜略作調整。
- (11) 課程與教學有自編的交安教案和學習單、融入科技課程的交安影片製作。
- (12) 走廊有依情境布置相關的交通標誌（如路滑、右彎，以及搭配走廊不奔

跑的創意標誌)、實際校外交通環境體驗。

- (13) 交通安全活動多元化，包括搭乘公車體驗、結合週遭交通環境教學、交通安全闖關活動等。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 在經費許可的情況下，建議可邀請國教署建置的交安教育人才庫的專家蒞校或線上交流與增能，國教署也有補助靖娟兒童安全文教基金會辦理交安教師研習，及教育部摩課師數位研習課程，宜鼓勵教師踴躍參與。此外，交安屬於安全教育的一環，教育部另有安全教育重點學校計畫，提供相關的資源與支援，學校可評估參與。
- (2) 宜善用國教署「國民中學、國民小學課程與教學資源整合平台」教案，適度融入校本議題，作為交安教育素材。
- (3) 微型電動二輪車日益普遍，騎乘者須完成掛牌、保險、不得雙載、需戴安全帽等規定，若家長接送有相關違規行為，宜一併勸導改正。
- (4) 建議課程架構與教案並應使用五大面向(+停看聽想)來設計或對應。
- (5) 自評表有說明各年級有交通安全課程成果與自編教案，但實際上未能呈現。建議能提供，並說明其教學實施狀況。
- (6) 建議補充說明該校實施情境教學的主題與內容，能因應學校因地制宜的需求。另，建議可善用課程模組並考量校本問題設計(或編修既有)教材。
- (7) 建議可蒐集學區交通事故或社區路口情境來設計教案。
- (8) 全校性交通安全相關活動(例如拍攝影片、寫字比賽、標語比賽等)，宜能對應五大面向與能力指標(及學習內容)。
- (9) 建議能說明各項教學與活動針對學生學習成效評估的方法與成果。
- (10) 建議可多善用現有資源，例如：靖娟兒童安全文教基金會、168網站、國教署等教案教材、或應用人才資料庫等，讓學校多結合外部既有資源納入交通安全教育整體規劃與應用。
- (11) 創新交通安全影片中肘有問題呈現，少了告訴閱聽者怎麼做才正確。
- (12) 機車接送沒戴安全帽家長及學童沒戴安全帽問題可試用榮譽制度，一段時間後評估未戴安全帽問題是否改善。
- (13) 托嬰中心可考慮將現有接送區往北移至幼兒園前廣場，如此將可讓托嬰家長將汽車開進廣場(亦可規畫以汽車接送幼兒園的家長進入)本廣場的面積夠附設幼兒園家長的汽車停、迴轉，亦可限時開放，未開

放時間仍可作廣場使用，規劃時須考慮進出廣場的車道寬度、坡度、車輛離開接送區進入道路前車輛的等候空間、長度、安全視距，進出廣場車道是否分開？彎道部分的警示、出口的停讓標誌，出路口與號誌路口的距離、電箱、樹木可否遷移、工程經費等問題？如可解決上述問題，將可有效改善目前嬰幼兒家長接送孩童時，有違規停車、雙黃線迴轉、占用行人穿越線上暫停的問題，讓附設幼兒園的家長有一條安全的接送道路。

- (14) 機車接送區在未重新規劃前，可考慮將現有進出動線調換，將可使機車不易逆向違規進入。
- (15) 沒有看到交通安全課程架構，建議學校可規劃由行政主導的交通安全教育「課程架構」，並參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，納入/盤點學區情境、學生需求、特色活動（如結合週遭交通環境教學），成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。
- (16) 自編教案內容較舊（包括有九年一貫的能力指標），建議參考《交通安全教案手冊》和內容重點條目，再依學校情境、學生需求、特色活動等來進行改編教案。
- (17) 辦理的學藝競賽如書法、著色、標語較為傳統，建議各項宣導及活動可再檢視其交通安全知能的實質內涵，進行去蕪存菁，如書法比賽就回歸原本的語文競賽，或規劃創意交通標誌標語比賽。再者，建議宣導及活動除了有教師的教學或宣導輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如學習單、闖關、有獎徵答。
- (18) 學校的上放學影片，建議導護老師和志工在道路上值勤時要面向來車，以因應車輛的突發狀況；老師所拍攝的家長或學生違規行為，建議可開立違規通知單給導師轉交給學生，透過獎懲機制由學生提醒家長相關的安全知能。

(二) 南投縣竹山鎮延平國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

南投縣竹山鎮延平國民小學位於竹山鎮集山路三段 801 號，鄰近台 3 線省道與投 49 線鄉道，交通便利，距竹山交流道約 3 公里。校地面積 31,660 平方公尺，校園格局南北狹長，四周以住宅區為主，鄰近竹山工業區與竹山高中。全校設有普通班 24 班、特教班 1 班及幼兒園 2 班，共計學生 496 人（含幼生 47 人），教職員工 53 人。校內設有汽車停車位 29 格（含無障礙 2 格）及機車停車位 41 格。主要出入口為集山路三段正門及延平路側門，

正門臨雙向四車道省道，設有人行道與行人穿越道；側門臨雙向兩車道延平路，鄰近住宅區與農地。上學尖峰時段為 07:20-07:40，放學分時段進行以減少壅塞。學生通學方式以家長汽機車接送為主（合計逾八成），部分步行與搭乘交通車。周邊道路平時車流中等，尖峰時段受接送車輛與通勤車流影響，交通量明顯增加。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校與社區連結緊密，校方也具體掌握校本交安問題，共同改善校園周邊的交通環境。
- (2) 學校交安教育相關組織完整，有定期開會並製作紀錄，屬於 Plan & Do。會議記錄建議可追蹤上次決議事項辦理狀況，檢視落實狀況，反饋為後續交安改善的作為，屬於 Check & Adjustment，形成 PDCA 的循環。
- (3) 學校宣導措施多元，諸如自製影片、學生自編短劇至社區宣導、師生共同設計校園交安活動與設施，校方也能善用相關外部活動汰除的設備，作為交安教育工具。
- (4) 透過 SWOT 分析，清楚定位校本問題。
- (5) 交通安全教育課程架構具體，各學年有明確的學習主題。
- (6) 交通安全結合生命教育，讓學生更容易了解交通安全重要性。
- (7) 有許多自製的教材，讓學生在製作教材的過程更深入了解交通安全的內涵。
- (8) 依《交通安全教案手冊》的內容規劃課程架構與課程計畫並融入各領域教學、規劃資源班交通安全教學內容、師生回饋。
- (9) 樓梯口慢行標誌、過馬路情境設施、內輪差視野死角情境設施與自製教具。
- (10) 交通安全活動多元化，包括舉小旗上放學過馬路、主題書展與互動遊戲、自行車體驗與考照、交安月的過馬路體驗活動、社區運動會結合交安宣導等。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議學校尚可透過交安學習單，親子共同投入完成，也可在本校做為教育部 5G 智慧學習標竿學校的基礎上，親子或師生共同拍攝日常上放學交通狀況，討論如何安全上放學?如何融入交安五大守則與五大運動，於班級或學校 Line 群組分享，讓交安從單向宣導提升為親、生、師的多向交流。

- (2) 學校正門台三線集山路（東鄉路-成功街的區間）車速過快問題，可透過
 - A. 科技執法降低車速。
 - B. 速限 60 也應研議調降。
 - C. 繪設綠底行穿線以增加辨識度。
 - D. 可考慮設置路中的行人庇護區。
 - E. 最外側車道過寬，宜適度縮減，空間留給行人，並兼顧實際停車需求。整體人行優化工程可申請國土署專案計畫。
- (3) 交安教育的課程規劃，可申請國教署的安全教育重點計畫，取得相關資源來強化學習設備與教案的豐富度。
- (4) 學校印製的 168 網站的宣導資料只有四大守則，建請交通部更新內容，供各校使用。
- (5) 學校優質化提出設置校園自行車考照場地需求，考量當地學童的確有騎乘需求且近年曾發生國民中學生自行車 A1 事故，建議相關單位能協助設置。
- (6) 上放學以機車接送為主，步行比例低。後續透過現地會勘了解集山路與東鄉路的人行環境問題，有必要時，可協同南投縣政府向國土署申請校園周遭環境改善。
- (7) 學校自製許多交通安全教材，立意甚佳且已見初步成效，建議可尋求交通專業協助，讓教材設計可符合實際道路狀況或危險情境，進一步提升教材正確性。
- (8) 家長接送車輛應離行穿線有一定距離，減少因視線阻隔造成之潛在人車衝突。
- (9) 可加強宣導護志工執勤時面向來車，而非面對學童。
- (10) 注意宣導舉小旗過馬路時，避免學童因舉手遮避來車視線。
- (11) 學校已針對違規學生規劃相關輔導措施，透過實際交通事故案例說明，結合影片觀看與學習單填寫，引導學生反思自身行為並提升交通安全意識。
- (12) 學校正門放學時段，有大量學生步行前往兒童課後照顧服務中心，校方已安排兒童課後照顧服務中心舉辦放學後說明會，展現積極管理作為。學校亦建立詳細完整的學生每日通學方式資料，並有學生路隊組織與兒童課後照顧服務中心接送規劃。鑑於有些兒童課後照顧服務中心還是有接送車輛的需求，學校在接送區域安排妥當，建議可進一步建置完整的接送資料檔案，內容包含：兒童課後照顧服務中心機構名稱、駕駛人姓

名、駕駛證照情形、使用車輛、車牌號碼、接送方式及停等位置等，以利掌握外部接送業者的執行情形。此外，也建議學校適時觀察實際接送過程，特別注意接送車輛有無違規情況，例如：是否有孩童乘坐前座、車輛超載等。值得注意的是，交通事故往往發生於學生離校之後，而非在校園內。因此，學校若能與兒童課後照顧服務中心密切合作並加強對家長的宣導，將有助於整體學生放學後交通安全的提升。

- (13) 學校已有社區探索地圖的相關課程活動，規劃用心。建議可進一步將社區內經常發生事故的危險路段／路口，或愛心服務站等位置納入地圖內容，藉此提升學生對生活周遭交通風險的認識，並強化其自我保護意識，使探索課程更具實用性與教育意義。
- (14) 學校已有交通服務隊，執行情形良好。建議可進一步訂定交通服務隊或糾察隊的選拔與表揚辦法，並明文化導護工作的實施要點與考核獎勵措施，同時強化交通服務隊的組訓制度。此作法有助於確保相關制度得以延續推動，不因承辦人員異動而中斷。若學校已有執行相關措施，亦建議將佐證資料妥善留存，以供後續查考與參考。
- (15) 學校外側人行空間明顯不足，周邊道路環境對行人較不友善。觀察其他學校多已獲相關補助，設置綠底標線型人行道、行人專用號誌等設施，相較之下本校周邊環境尚有改善空間，可能在整體規劃上被忽略。建議學校可主動洽請相關單位協助評估改善，包含：檢視現有車道是否過寬，評估是否可縮減車道寬度以騰出空間，並增設人行道或停車格，以營造更安全的通行環境。
- (16) 學校校內人車動線規劃妥善，已有效達成人車分離，交通工具停放區域安排有序，且有製作家長接送動線影片，加強家長對接送流程的認識。接送區設置於校園內，盡可能避免干擾外部車流，規劃周延。惟北側門口於雨天時，車輛可能回堵至校門外，建議日後如進行外部交通工程檢討，可將此區域納入整體通行動線與排隊空間的規劃考量，以提升尖峰時段的交通順暢與安全性。
- (17) 學校辦理多項實體情境教育活動，實務操作機會充足。建議三輪車模擬教學活動的動線規劃可朝「順時車」方向進行，並於場地中央標示人行道空間，提升學生擔任行人時的教育效果。在安全可控的情況下，可適度安排學生站於模擬轉彎處，實地體驗內輪差現象，以加深其對交通風險的理解與記憶。
- (18) 有依《交通安全教案手冊》的內容規劃課程架構，建議再盤點並納入學區情境、學生需求、特色活動(如道安總動員交通熱點的特性、穿越 Y 字路口)，成為依不同年級循序漸進且有系統的因校制宜之在地特色課程。

- (19) 交安議題融入各學科課程，部分學科太過牽強，如英語的交通工具詞彙；數學的圖形、乘法、時間、面積等只有低度相關，建議只需要融入學生能從中學到的交安知能之高度相關的學科即可，如生活、健體、綜合。
- (20) 辦理的交安作文學藝競賽、迴廊的交通標誌較為傳統，建議各項宣導及活動可再檢視其交通安全知能的實質內涵，進行去蕪存菁，如作文比賽就回歸原本的語文競賽，或規劃創意交通標誌標語比賽(「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」；「路滑」標誌結合「小心路滑」、「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」)。再者，建議宣導及活動除了有教師的教學或宣導輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如闖關、有獎徵答。

(三) 嘉義縣民雄鄉興中國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

嘉義縣民雄鄉興中國民小學位於民雄鄉西南側興中村江厝店 30 號，鄰近嘉義市，校地面積 2.3 公頃，學區涵蓋八個村落，包括興中、山中、興南、福興、金興、文隆、平和及中央村，周邊鄰近民雄國民小學、民雄農工與嘉義大學民雄校區。社區兼具農業與工業特性，家長多為務農或工業區員工，鄰近多所大專校院，人文資源豐富。

全校學生 513 人，教職員工 62 人，設有小客車、殘障車位、機車與自行車停車格。學生上學以機車接送為主 (57.79%)，其次為汽車接送 (37.90%)，少數步行或騎自行車；放學則以機車接送 (48.50%) 與兒童課後照顧服務中心交通車 (30% 以上) 為主。主要出入口為正門 (限機車接送) 及側門 (汽、機車接送分流)。

學校周邊主要道路包括文化路 (雙向兩車道，車流量大且大型車頻繁) 及嘉 76 縣道 (雙向兩車道，無人行道與停車格，部分學生需行走於車道上)。尖峰時段文化路壅塞明顯，交通環境混合多樣，需導護老師與志工協助維持安全。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 有違規統計數字，可逐年統計；針對主要違規項目，重點宣導。例如未戴安全帽。
- (2) 強調「行車有序、停車有律、行路有理」的社會目標。

- (3) 設置專屬接送區，實施人車分離，強化糾察隊與導護志工輪值。
- (4) 針對特殊交通問題 (如文化路車流、嘉 76 縣道狹窄)，採取三角錐預留停車位、協調紅綠燈時長等應對措施。
- (5) 結合社區與家長資源，展現協作特色。分工細緻、應對特殊交通問題措施務實 (如接送區規劃、導護輪值)。
- (6) 放學時校長親自當導護，維護學通安全。
- (7) 低中高年級各一個主題自編教案並以校訂或融入領域課程實施、特教班交安課程活動、交安常識測驗。
- (8) 交通標誌和標語的看板、校園周遭情境演練與教學。
- (9) 校本問題設計藝文競賽 (繪畫、剪報、有獎徵答)、自行車路考、親子闖關活動。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 學校可提供交通安全教育委員會簽到狀況，讓委員了解外部委員出席狀況。
- (2) 可作 SWOT 分析，了解校本問題。
- (3) 工業區無號誌化路口事故多，建議可納入教學內容。
- (4) 大型車內輪差、視野死角納入教學架構。
- (5) 導護應面對車流執勤。
- (6) 穿越道路時舉手，可修正為穿越前舉手，避免舉手阻擋看來車的視線。
- (7) 愛心服務站的功能，主要是在上放學途中，若學生臨時遇到問題，可求助。
- (8) 文化路與嘉 76 交叉路口北側轉角路緣轉角外推，以縮減路口面積，規範大型車動線。
- (9) 學校正跟縣府申請校園周遭環境改善，可重新思考家長接送進出動線重新規劃。短期可調整時相。
- (10) 向縣府申請經費，拓寬校門口嘉 76 縣道路段，增設人行道或護欄，改善「學生被迫行走車道」問題。
- (11) 定期與派出所、村長、家長代表討論交通改善方案 (如文檔 2 提及的 T 字路口紅綠燈調整)，強化溝通機制。

- (12) 建立「違規學生輔導紀錄檔」，針對屢犯者實施個別輔導。
- (13) 新校門口位於嘉 76、嘉 81 鄉道交會處，工業區附近大型車輛繁多，目前路口號誌時相，無法提供學童安全通過的時間，建議在學生上放學時段應規劃行人專用時相，讓學童安全通過。
- (14) 學生被迫行走車道問題亟待改善。
- (15) 車輛進出舊校門之路線應避免穿越分向限制線。
- (16) 交通安全教育課程架構和五大面向課程，建議可規劃由行政主導，參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，納盤點學校情境、學生需求、特色活動(如安全穿越校門 T 字路口、大型車內輪差視野死角、自行車考照和體驗)，成為依各個年級循序漸進且有系統的因校制宜課程。
- (17) 低中高年級交安常識測驗是和自行車筆試較有關且題目類似，建議調整為依各年級不同重點，若是重要的可螺旋重複，並且可朝學生的先備知識檢測，以作為教師教學的依據，或是調整為「親子交安行為檢核表」，讓各年級學生能有系統的循序漸進學會交安知能。
- (18) 辦理的交安學藝競賽(繪畫)和中廊的交通標誌看板較為傳統，除了走廊禁止奔跑的圖案和標語，建議可規劃創意交通標誌加標語比賽(「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」；「路滑」標誌結合「小心路滑」、「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」)。再者，建議宣導及活動除了有教師的教學或宣導的輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如闖關、有獎徵答等。
- (19) 該校位於嘉義縣民雄鄉，周遭鄰近工業區，大門口位於嘉 76 縣道與文化路之 T 字型，導致車流量大且送貨之卡車比例高。建議該校除提報縣府道安會報進行會勘進行工程改善外，亦可在「教學時針對其周邊交通環境問題進行實況教學。

可教學主題如下：

- A. 大型路口如何安全通行?
 - B. 大卡車內輪差
 - C. 無人行道路段如何通行
- (20) 學校本身腹地大，且空白校內空間亦多。建議可針對建築物旁空地與走廊空白牆面依據校本問題或該處情境 增設交通標誌之教學。

(四) 桃園市蘆竹區公埔國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

桃園市蘆竹區公埔國民小學位於南山路二段 448 號，校地面積約 0.0133 平方公里，位於工業區內，周邊多為工廠。鄰近學校包括山腳國民小學、外社國民小學、頂社國民小學、南崁國民小學、蘆竹國民小學、錦興國民小學及南美國國民小學。校內設有小客車停車格 27 格、機車格 36 格及 1 格身障車位。全校共有學生 370 人，其中國民小學部 336 人、幼兒園 34 人，教職員工 51 人。學生上學以汽車接送為主 (57%)、機車 (30%) 及步行 (12%) 為主，少數搭乘公車 (1%)；放學則以汽車接送 (37%)、兒童課後照顧服務中心交通車 (35%) 及機車 (21%) 為多。主要出入口包括南山路二段正門與南山路二段 470 巷側門，皆有導護老師或志工協助交通。周邊主要道路包括南山路二段 (6 車道、人行道佔用嚴重、大車多、車流量大)、南山路二段 470 巷 (2 車道、無人行道、禁行 15 噸以上大車)、長興路二、三段 (4 車道、大車多)、及內溪路 (2 車道、無人行道)。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校在通學環境改善方面，付出相當努力，例如校地退縮設置接送區、協調設置禁行大貨車、學校、慢行、當心行人等標誌，以及設置行穿線、行人專用號誌等，提升通學環境安全。
- (2) 校地圍牆大幅退縮，設置人行道與家長接送區。
- (3) 學校有提供校訂領域融入交通安全課程，但未見與交安五大面向與核心能力對應。
- (4) 雖有提供桃園市交通安全課程規畫表，但只見到中年級 (三、四年級)。成效評估為 100% 參與人數，但只有滿意度，未有針對教學目標提出評量方式與結果。
- (5) 學校有關注校園交通安全問題並設法解決，積極申請補助以改善校園外部通學區域。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 簡報資料多以照片呈現，無法了解實際執行狀況，例如僅以 4 張照片呈現低中高年級教學與活動情形，無法了解整體交通安全課程架構、實施方式、時數規劃或活動搭配等，應有更具體的文字說明。

- (2) 相關作業建議能依 PDCA 機制，即計畫、執行、檢討、回饋等步驟，透過系統化地分類建檔及累積資料，並應強化成效評估與回饋改善，以持續精進落實推動及經驗傳承。
- (3) 善用線上課程進行教師增能，教育部近年推動安全教育，已發展交通安全課程模組，並建置安全人才資料庫，建議邀請交通安全專家輔導教師增能及發展校本交通安全課程。
- (4) 學校蒐集事故統計資料，建議進一步分析事故特性及如何因應，以對應教學或宣導。
- (5) SWOT 分析主要在協助掌握校本交通安全課題，進而研提改進對策，透過優質化計畫以獲得專業輔導與協助，特別是在教學與活動設計上。目前學校優質化計畫中有關教學活動方面，提出參訪監理站交安教育園區活動及製作課程教具，但未見相關教學設計較為可惜。建議搭配發展相對應的課程教案（例如大型車安全），以利教學。
- (6) 自評表所提有關道路設施及管理問題，包括設置測速照相、設置禁迴標誌以及人行道占用問題等，建請教育局協調市府相關單位進行會勘討論，必要時提案道安督導會報研議處理。
- (7) 去年校門口發生一件死亡車禍，建議分析學區內之危險路口或路段，製作校園周邊環境安全地圖，提醒學生通過各地點應注意之狀況，並融入教學。
- (8) 建議學校統計校內易生事故地點繪製校園安全地圖，提醒學生注意安全，並針對統計結果針對易受傷原因進行檢討與改善。
- (9) 學校鄰近工業區，大型車輛多，但停車場出口視距不足，建議設置反光鏡改善。
- (10) 南山路二段側門停車場，因停車位劃設與車輛入校動線衝突，導致車輛停放無法車頭朝外，腹地亦不足以畫設人行通道，建議更改停車位劃設方向，並縮減花圃寬度，以改善人車動線。
- (11) 校地遭外界占用情形嚴重，尤以遭內厝里守望相助隊隊部占用最甚，導致許多大型車輛通行之南山路二段 470 巷寬度與嚴重視距不足，建議拆除守望相助隊隊部，歸還被占用之校地，改善南山路二段 470 巷人車通行之安全性。
- (12) 南山路二段校門巷道為該校校地，但巷口二側之家長接送區均劃設黃線，建議將該出標線修改為黃線，以避免家長接送時恐面臨臨停違規之狀況。

- (13) 建議訂定愛心商店合約，明訂須對方協助之事項，並可佐證愛心商店之績效。
- (14) 建議針對學生與家長違規行為（如搭乘機車未戴安全帽、搭乘汽車未由右側下車等）進行統計分析，並擬定各年度、各學期、各月份之改善目標。
- (15) 學校交通服務隊訓練與運作良好，可惜並無準備相關資料，建議學校可於資料中適度呈現。
- (16) 教學與活動設計較不足，應予改善。未能考量依據五大面向與核心能力設計課程架構。課程架構與教案宜能有系統性且整體性來結合五大面向以及五大守則與能力指標來設計或對應。建議須加強規劃各年級課程主題與課程架構（含各年級課程間主題銜接關係）及課程安排的時數合宜，且有教學成效檢討與回饋。
- (17) 建議可善用外部既有教學資源（例如靖娟兒童安全文教基金會、168 網站、交通安全教育指引手冊等），或爭取教育部安全重點計畫之教學改善與教案比賽。
- (18) 未見教案與自編教材，建議可依照該校的學生交安問題來設計在地化課程。並配合情境教學，因應學校因地制宜的需求。建議可善用課程模組並考量校本問題設計（或編修既有）教材。
- (19) 建議宜強調配合校園環境設置交通標誌、標線、號誌等交通設施，並進行情境教學。建議宜蒐集學區交通事故或社區路口情境來設計教案。
- (20) 全校性交通安全相關活動（例如拍攝影片、寫字比賽、標語比賽等），仍偏重知識性，與五大面向與能力指標相關度不明顯，建議宜改善。
- (21) 建議利用 SWOT 分析就各面向進行評估校本交安環境，進行校本交安問題進行分析。並建議依校本安全問題，建立起學校交通安全願景及策略。
- (22) 設置交通安全教育委員會，並設有組織辦法，建議邀請當地警察局派出所、社區代表、家長會代表、導護志工擔任顧問。不知是否有發給證書，有則會更具儀式感。
- (23) 定期開會，建議每次開會均應有討論議題及決議事項，而非僅有業務報告項目，建議每次開會前宣讀前次會議結論及辦法情形，以利追蹤執行成效。另交通安全教育的議題，如核心能力、教育目標等，建議在會議中能夠討論確定。

- (24) 在教師交安專業能力上，能夠利用教育部 e 學院修習有關交通安全上的學分，以增加教師交通安全的教學能力。
- (25) 在宣傳上可利用班親會、新生訓練、宣傳單、網路公告推播等方式進行社區及家長宣傳。

(五) 雲林縣土庫鎮土庫國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

雲林縣土庫國民小學位於土庫鎮中心，創立於民前 13 年 (西元 1899 年)，至今已有逾 120 年歷史，是縣內少數百年老校之一。校地面積約 1.85 公頃，設有國民小學部、附設幼兒園與附設補習學校。校內停車位有限，但社區居民提供鄰近空地作為教師專用停車場。學校周邊有老人會館、自來水廠、土庫商工職業學校及鎮立圖書館，鎮內亦有多處歷史文化古蹟與宗教場所。

全校共有 36 班 (含資源班 4 班、體育班 2 班)，學生人數約 727 人，教職員 77 人。學生家長職業多元，其中部分為在外地工作的家長因交通便利而定居土庫。學生上學主要以汽車與機車接送為主，步行比例較低；放學則以兒童課後照顧服務中心接送比例最高。

校園設有新建路正門、中正路後門及文化路側門三個出入口，上下學期間僅開放正門與後門供學生通行。周邊主要道路為新建路、文化路與中正路，道路寬度有限，人行道狹窄，且部分路段鄰近早餐店及商業活動區，易造成交通擁擠。新建路-文化路交叉口雖設有號誌，但尖峰時段車流量大，常有轉向車輛與行人互相影響的情況。

整體而言，土庫國民小學是一所歷史悠久、位於鎮中心且與社區關係緊密的學校，周邊道路空間有限且人車混行情況明顯，校內外均有多元的學生活動與交通使用情境。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 運用靖娟網站、教學模組、教學簡報融入領域方式。
- (2) 交安學習角提供交通標誌、斑馬線和導盲磚結合座椅、宣導看板。
- (3) 交安活動包括公視小劇場、公視宣導、員警入校宣導與有獎徵答、為騎自行車學生的所作的自行車安全宣導。

- (4) 透過親師座談會、學校網站、公告欄、校外電視牆及園遊會、運動會，對家長與社區進行交通安全宣導
- (5) 透過磨課師線上研習課程及會議中宣導，強化教師之交通安全教學能力。
- (6) 規劃各年級之交通安全課程主題，採融入領域之方式進行教學。
- (7) 課程內容聚焦於行人、自行車和乘客安全之教學與輔導。
- (8) 運用靖娟兒童安全文教基金會網站所提供之交通安全核心能力課程模組與教案，搭配校外宣導活動，按照縣府之推動指示，利用六年級之彈性課程時間進行強化教學。
- (9) 透過校外教學活動進行公共運輸搭乘安全教學並進行逃生演練。
- (10) 善用多元資源對學生進行交通安全宣導，例如公共電視交通安全宣導、警察局之交通安全宣講活動與有獎徵答。
- (11) 於前後門規劃家長氣、機車接送區。
- (12) 放學時家長接送學生統一在中廊集合，家長在校外招手或由導護老師教名接送。
- (13) 校內安排兒童課後照顧服務中心集合地點，再由兒童課後照顧服務中心老師入校帶領至校外搭車；雨天則開放兒童課後照顧服務中心車輛由大門入校，至廚房測接送學生，在右側門離校。
- (14) 學校周遭道路標誌與標線之整理繪設，以利交通管理。
- (15) 校內人車動線之規劃及停車位之劃設。
- (16) 系統性交通安全課程之規劃設計及教師交通安全教學能力之強化。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 利用 SWOT 分析了解校本交安議題及因應策略，建議根據所得之分析結果，發展出應對策略。
- (2) 設置交通安全教育委員會，邀請當地警察局派出所、里長、家長會代表擔任顧問，並設置組織辦法，分工明確，建議發給委員及顧問證書，以增加儀式感。
- (3) 交通安全教育委員會應定期開會，建議每次開會均應有討論議題及決議事項，而非僅有業務報告項目，建議每次開會前宣讀前次會議結論及辦法情形，以利追蹤執行成效。另交通安全教育的議題，如核心能力、教育目標等，建議在會議中能夠討論確定。

- (4) 在教師交安專業能力上，目前為輪派教師能參加交通安全教育研習，建議全體老師參加交通安全線上磨課師課程，以增加教師交通安全的教學能力。
- (5) 建議每學期辦理教師交安增能講習以強化教師交通安全智能。
- (6) 在宣傳上可利用校網、雲林智慧校園、家長會、志工會議、運動會及網路社群等方式進行社區及家長宣傳。
- (7) 鄰近有市集，上放學交通擁擠紊亂。學校有邀請土庫分駐所擔任顧問，建議可在交通安全教育委員會討論員警執勤支援的可能。
- (8) 正門新建路與後門中正路道路距一定寬度，但橫斷面配置不佳，容易出現違停狀況，且不利家長接送，建議辦理會勘，討論車道重配置之可能，同時亦可補設家長臨停接送區、校門口禁止迴轉等牌面。
- (9) 可思考如何讓學生帶動家長遵守交通規則。
- (10) SWOT 分析有提到大型車輛之威脅，建議可在課程內容加強相關教學。
- (11) 可考慮新建路—文化路口增設行人優先時相，減少綠燈右轉與穿越學童之間的衝突。
- (12) 可加強宣導導護應面對來車執勤。
- (13) 可繪製校園內人車動線圖，已檢視人車潛在衝突並製定對策。
- (14) 可繪製校園周遭危險地點，標示易肇事地點及可能之碰撞類型，提醒教職員生注意。
- (15) 交通安全教育課程架構和五大面向課程，建議未來可規劃由行政主導，參考《交通安全教案手冊》之架構和內容，納盤點學校情境(如事故和違規、時空分析)、學生需求、特色活動(如自行車考照)，成為依各個年級循序漸進且有系統的因校制宜課程。
- (16) 全校有 6 位學生騎自行車上學，建議可加強自行車的課程與教學，並加上自行車的筆試與考照課程。
- (17) 辦理的交安學藝競賽-作文、海報和穿堂的交通標誌較為傳統，建議可規劃創意交通標誌加標語比賽(「慢行」標誌結合「走廊不奔跑」;「路滑」標誌結合「小心路滑」、「險升坡」標誌結合「上樓靠邊走」、「讓路」標誌結合「禮讓跟著走」)。再者，建議宣導及活動除了有教師的教學或宣導的輸入之外，也要設計學生輸出的評量，如闖關、有獎徵答等。

- (18) 學校剛通過交通安全教育推動委員會組織，宜積極發揮其應有功能。
- (19) 學校應訂定每學期之交通安全教育計畫並納入行事曆中。
- (20) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫(Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之 PDCA 管理程序的執行。交通安全
- (21) 建議能根據 SWOT 分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能。
- (22) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (23) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。
- (24) 請善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，必要時可依地域及學校情境之需要微調其教學之內容，以落實各年級交通安全核心能力及技能之培養。
- (25) 建議能將安全騎乘自行車納入教學主題中，以培養學童安全使用自行車之觀念、知識與技能，為未來使用機動車輛預作準備。
- (26) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。
- (27) 學校周邊雖已建立通學步道並設置停車彎，惟常被鄰近住家之車輛停車占用，建議能與社區溝通，做好停車管理以利學童上、放學之交通安全維護。
- (28) 請將學校周遭所發生交通事故之地點及原因納入宣導，並指導學生如何因應預防。
- (29) 建議能成立學生交通服務隊，讓高年級學生參與校內交通秩序維護之工作，以達到「做中學」之目的。

- (30) 建議警察局交通隊及交通局能協助學校檢討周邊道路標誌與標線劃設之妥善性，以利路側停車管理及學童上放學接送之交通安全維護。
- (31) 建議學校能因應地域交通環境特性，善用靖娟兒童安全文教基金會所編製完成之教案進行微調補強，發展更加符合學生交通安全需求之自編教案。

(六) 臺南市南區喜樹國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

臺南市南區喜樹國民小學位於喜樹路，屬於部落型郊區學校，學區涵蓋喜東里、喜北里與喜南里，學生來源亦包括灣裡地區。校地面積 20,150 平方公尺，校園綠化良好，設有田徑場、室內游泳池、多功能球場與戶外體能區。全校共有普通班 16 班、資源班 1 班及幼兒園 2 班，學生 356 人，教職員工 60 人。

學生通學方式以家長接送為主，包含步行接送、機車、汽車及兒童課後照顧服務中心交通車，步行比例較低。因後門施工封閉，目前僅開放臨喜樹路的正門與側門作為出入口。正門臨喜樹路，此路南北貫穿社區，車速較快且交通流量大，接送區位於校門兩側及對面公園旁，尖峰時段易擁擠，雨天情況尤甚。

周邊主要道路為喜樹路，北接明興路、南接灣裡路，為人車往來頻繁的幹道。學校上下學期間實施人車分流，由導護老師、志工及警衛協助交通安全維護，並不定時獲派出所員警支援，以確保師生通行安全。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校的交安組織完備，有定期開會並製作紀錄，屬於 Plan & Do。會議記錄建議可追蹤上次決議事項辦理狀況，檢視落實狀況，反饋為後續交安改善的作為，屬於 Check & Adjustment，形成 PDCA 的循環。
- (2) 簡報資料提及 112 學年度未戴安全帽的比例與 113 學年度相仿，一種方式為員警或導護老師現場勸導未戴安全帽的行為，一種是鼓勵有戴安全帽(給予小獎勵)。交安學習單建議可以由學生攜回，與家長分享或共同討論，將交安落實於家庭與生活。
- (3) 學校正門道路上下游都有彎道，可以透過楔型標線的視覺車道寬度縮減方式，達到車輛減速與駕駛人注意路況的效果。門口的行穿線也可以用綠底，提高辨識性。

- (4) 利用校園環境設置自行車考照場，並與校外組織合作，辦理各項自行車活動。
- (5) 利用線上宣導降低交通違規比例。
- (6) 分析家長、學生不戴安全帽原因，並提出改善措施。
- (7) 除定期召開交通安全委員會意外，另與里長及派出所召開社區交通安全意義及交通安全兒童課後照顧服務中心會議。
- (8) 每學期安排教師 2 小時的交通安全研習。
- (9) 透過班親會、跑馬燈向家長、社區及高齡者宣導交通安全
- (10) 以靖娟開發之交通安全課程模組為基準，規劃低、中、高年級之階段性課程方向，進而設計各年級之交通安全核心能力課程主題進行教學。
- (11) 配合交通安全月進行全校線上交通安全教育，宣導「車輛慢看停，行人安全行」口號，瞭解內輪差及視野死角之風險。
- (12) 校園設置交通標誌、標線進行情境教學；利用戶外教學機會進行公共運輸搭乘安全及緊急情況之逃生演練。
- (13) 利用校內線上教學，教導學生如何計算其安全過馬路所需之秒數
- (14) 利用外聘講師指導學生安全騎乘自行車之知識與技能。
- (15) 因應地方環境需要，推動水上交通安全教育。
- (16) 調查學生上放學之交通工具使用情況，規劃學生上放學之接送區、教師停車空間及車輛進出校園之動線管理。
- (17) 成立交通糾察隊於朝會或玄關走廊處向學生宣導慢行勿奔跑。
- (18) 分析學區內交通事故之特性與樣態，運用於交通安全教學與活動中，強化學生之風險意識。
- (19) 學校校舍之建築佈局凌亂，教職員車輛進出動線及停車位安排複雜危險，需要專業人士協助其規劃並加以管理。
- (20) 學校面臨道路之彎曲路段，有限的學生上放學接送區空間長時間被鄰近住戶停車佔用，需要交通主管與執法單位給予協助，重新劃設正確合理的標線及標誌協助其管理。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議學校善用外部資源，例如透過市府申請國土署校園通學廊道改善計畫，優化上放學步行環境，最終能提升上放學的步行比例。
- (2) 校方、家長會、社區及警分駐所保持聯繫，也有多元宣傳管道，值得肯定。學校有完整的 SWOT 分析，充分掌握校本交通特性，建議可以在靖娟公版教材中融入校本交通議題。
- (3) 賦予高年級同學更多的交安任務，例如拍攝上放學影片，討論可能的危險行為與地點，於班上進行分享討論；或是高年級的交通安全創意競賽，增加學生的參與感。
- (4) 建議可納入兒童課後照顧服務中心加入導護行列，共同提升學生行走安全，並透過拍攝導護志工形象影片，鼓勵新人加入。
- (5) 建議分析學區內之危險路口或路段，製作校園周邊環境安全地圖，提醒學生通過各地點應注意之狀況。
- (6) 建議學校登記兒童課後照顧服務中心車輛之駕駛人、車號與接送人員名單，並確認所使用之車輛是否為合格交通車，以確保上兒童課後照顧服務中心學生之安全性。
- (7) 建議學校統計校內易生事故地點繪製校園安全地圖，提醒學生注意安全，並針對統計結果針對易受傷原因進行檢討與改善。
- (8) 因附近學生隔代教養多，建議可組織學生祖父母擔任導護志工，協助統計與勸導交通違規。
- (9) 喜樹路大轉彎建議設置測速照相機，配合前方預警號誌與楔型標線，降低來往車速。
- (10) 家長接送區並未劃設紅線，與時段性允許臨停標誌不符。
- (11) 家長接送區易遭居民車輛占用，建議劃設收費停車格，配合智慧停車柱，利用收費機制降低遭居民車輛占用之狀況。
- (12) 校內上學時段無法人車分流，建議北側停車位移作他用，向教師宣導多利用地下停車位停車。
- (13) 除學校大門區域外，校園周邊步行環境差，建議協調國土署改善周邊道路之步行環境。
- (14) 建議能根據 SWOT 分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能。

- (15) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫(Plan)、執行 (Do)、考核 (Check) 及回饋行動 (Action) 之 PDCA 管理程序的執行。
- (16) 建議能依學生之身心發展及能力需求，系統性地安排各年級之交通安全教學主題，並規劃其融入之領域與上課時間，且納入學校之行事曆中。
- (17) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (18) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。
- (19) 請善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，必要時可依地域及學校情境之需要微調其教學之內容，以落實各年級交通安全核心能力及技能之培養。
- (20) 在校方極力推動安全騎乘自行車為重點教學主題下，建議能加強自行車行駛路權、事故風險及安全防衛等觀念、知識與技能之教學與指導。
- (21) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。
- (22) 建議能為小一新生辦理「家長陪小孩走一段回家的路」活動，藉由學校提供之周邊事故熱點地圖，讓家長及小一新生均能充分掌握學校周邊道路之危險情境，並做好預防的準備。
- (23) 請在愛心商定處留置學生使用登記簿，除由學校派員定期前往訪視外，並收回登記簿以了解學生使用之頻次與目的，以利推動成效追蹤並加以精進。
- (24) 建議辦理各項輔導活動時仍應規劃明確之推動目標及具體有效之成果量測指標。
- (25) 建議向國土署提出規劃暨工程改善 (A+B) 計畫，爭取經費協助解決本校人行通學環境不佳、交通管制措施未盡完善，且鄰近缺乏連續性人行步道等交通安全問題。

- (26) 教育部持續開發完成危險感知能力訓練之教學補助教材，建議能融入交通安全之教學課程中善加利用，以提升教學之成效。
- (27) 教學可以用教育部 靜娟基金會或 168 網站 下載教材或是以統計數據了解校本問題 調查 學生通學運具與居住地點，分析車禍熱 並規劃安圈通學動線
- (28) 交通教學課程除了分年分主題，也可以思考一下內容要如何設計可以針對我們台南的特色？培養學生帶得走的能力 比如 無人行道的路段如何行走 在機車比例高或大卡車旁行走 無號誌化路口
- (29) 將交通安全教育融入家長餐與 透過親師溝通管道將正確交通安全觀念融入日常生活中，以減少交通事故，保障所有道路使用者的安全。

(七) 屏東縣新園鄉新園國民小學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

屏東縣新園鄉新園國民小學位於馬祖路，學校鄰近港西國民小學、仙吉國民小學、烏龍國民小學、瓦礫國民小學及鹽洲國民小學。校地面積 15,800.37 平方公尺，校園設有教師汽機車停車棚以及學生腳踏車停車位。全校共有學生 216 人，教職員 28 人。學生通學方式以兒童課後照顧服務中心接送為主，其次為家長接送，步行比例低，僅占 2.7%。

周邊主要道路為媽祖路，北側門為媽祖一巷。其中媽祖路路幅不寬，上學時間內大量汽機車經過，常出現人車爭道及壅塞狀況；北側門為學生上放學主要出入口之一，校門距離道路非常近，駕駛反應時間短，車輛動線混亂，亦常出現人車爭道。

2. 訪視所見優點與特色

- (1) 學校交安組織完備，有定期開會並製作紀錄，惟會議記錄宜追蹤上次決議事項辦理狀況，檢視落實狀況，作為後續交安改善的基礎，形成 PDCA 循環。
- (2) 數據化管理的重要性：交安會議可以根據上放學交通方式、路線、交通違規行為、校內健康中心的學童碰撞紀錄統計，選定本學期或本年度的重點改善項目(例如戴安全帽或校園內勿奔跑)，透過交安會議討論具體改善作為。

- (3) 籌組交通安全委員會，每學期至少開會兩次，並有完整會議紀錄及推動成果檢核表。
- (4) 下載模課師教學模組，讓教師（含校長）參加實體交通安全研習 4 小時達 100%。
- (5) 利用班親會、校慶活動、海報等多元管道對家長及社區進行交通安全宣導。
- (6) 運用靖娟兒童安全文教基金會所提供之交通安全教材包的課程模組，利用本校彈性閱讀課程安排每學年各年級 6 小時之交通安全課程，內容包含行人、乘客與自行車。
- (7) 使用交通部、教育部及公視製作之交通安全教學動畫影片協助課程之進行與宣導。
- (8) 透過交通標誌、海報及校園安全地圖等資料對學生進行環境教育及宣導。
- (9) 透過校外教學機會辦理大客車交通安全宣導，並進行緊急情況之逃生演練。
- (10) 透過多元之體驗教學與輔導活動，引發學生學習交通安全常識與技能之興趣。
- (11) 完整掌握學生之通學方式資料，安排學生上放學接送之地點；並透過路隊編組，在導護老師之協助下進、出學校。
- (12) 籌組學生交通服務隊，協助校內交通安全之維護與宣導。
- (13) 學區內交通事故特性與肇因分析，宣導並指導因應措施。
- (14) 媽祖一巷因安全視距不足及來往車輛車速過快，已陸續發生多次交通事故，需要較為深入之工程改善規劃與交通執法與管理的協助。
- (15) 位於校門對面之教師停車場與家長接送區相連且互相干擾，宜有較為明確之動向規劃及安全管理。

3. 訪視委員建議改善事項

- (1) 建議透過 SWOT 分析掌握校本交通特性，並將靖娟公版交安教材融入校本交通議題，此為訓導組與教務處在交安的合作。
- (2) 宣導單及交安學習單可由學生攜回，與家長分享或共同討論，將交安落實於家庭與生活；亦可於教學活動中讓高年級同

- (3) 學拍攝上放學影片，討論可能的危險行為與地點，與班上同學或家人分享討論。此外，媽祖路與媽祖一巷的交通事故影像亦可作為班親會的宣導內容，使家長提升警覺；
- (4) 易肇事路口（媽祖路與媽祖一巷）可透過改變道路鋪面顏色或形式，提高路口辨識性及用路人通過時的警覺性，例如綠底行穿線即是此原理，校門口的行穿線亦可比照辦理。
- (5) 困境二的人車阻隔與調整，一般會透過時間與空間的區隔，目前學生上學人車動線有若干衝突，可以朝時間區隔方式處理。
- (6) 可做 SWOT 分析，釐清校本問題，例如大型車安全議題、自行車騎乘安全。
- (7) 學校有做年度計畫，可進一步檢討計畫達成度，並持續改善。
- (8) 可製定低中高年級學習主題，並滾動檢討（依學校周遭問題）。
- (9) 建議辦理周遭標誌標線號誌會勘與改善。
- (10) 正門媽祖路可考慮繪製分向線，以規範車行動線並降低車速。
- (11) 正門人行道上有許多障礙物，人行道淨寬不符合規定且無斜坡，建議優先改善。
- (12) 媽祖路與媽祖路一巷為非號誌化路口，時常出現事故。目前僅在支道路面繪製停字、主道路繪製慢字，但現場訪視及校方說法皆發現效果有限。路口設置反射鏡，然設置高度不符規範；亦有私人設置警告牌面，立意雖好，但非正式牌面，且形成人行障礙。建議優先改善。
- (13) 可考慮在媽祖路一巷設置通學巷，單行進出，可減化車行動線、減少校園內動線衝突、亦減少導護志工需求人數。
- (14) 學校周遭有易肇事地點且人行實體環境欠佳，建議向中央申請校園周遭環境改善。
- (15) 加強上放學交通工具使用的統計。
- (16) 目前校園內學生人行動線與教師機車動線有空間衝突，建議時間上進行區隔。
- (17) 加強宣導導護面對車流執勤。
- (18) 加強標誌標線之正確認知，例如禁制標誌之斜線為左上至右下。

- (19) 加強自行車騎乘安全之教育與宣導，亦可考慮提供校內自行車考照等活動。
- (20) 可透過學生寫愛心回饋卡片給學校志工，增加志工留任意願。
- (21) 可製定交通服務隊鼓勵辦法。
- (22) 建議能根據 SWOT 分析結果掌握學校之交通安全問題，並結合培養學生交通安全核心能力之需求，規劃各年級之交通安全教學主題與輔導活動，以培養學生應有之交通安全知能與技能。
- (23) 建議在召開交通安全委員會時，能安排教務、學務、總務及輔導各處進行交通安全教育相關業務之推動報告與檢討，並落實做好交通安全教育計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及回饋行動(Action)之 PDCA 管理程序的執行。
- (24) 建議能建立教師交通安全核心能力進修檢核表，掌握教師推動交通安全教學所不足之知能，以便安排研習主題及內容，強化教師執行交通安全教學之能力。
- (25) 建議能為每個年級之學生訂定三個交通安全行為的實踐指標，由班級導師負責推動，借助每天之上放學進行輔導實踐以養成習慣，於期末由家長對學生進行評量、並收回進行全班及全年級之統計及檢討精進，以掌握交通安全教育推動之具體成效。
- (26) 請善用靖娟兒童安全文教基金會所編製之教案進行教學，必要時可依地域及學校情境之需要微調其教學之內容，以落實各年級交通安全核心能力及技能之培養。
- (27) 建議能將安全騎乘自行車納入教學主題中，以培養學童安全使用自行車之觀念、知識與技能，為未來使用機動車輛預作準備。
- (28) 建議學校辦理交通安全輔導活動時，能讓學生有參與規劃之機會，讓學生能達到「作中學」之目標，並逐步讓學生建立「維護交通安全是我們自己的事」的正確觀念。
- (29) 請結合全校之師生、家長及社區，配合全國每年交通安全月所推動之宣導主題，辦理相關之交通安全推廣運動並持之以恆，以營造並培養社區之優良交通安全文化。
- (30) 建議能為小一新生辦理「家長陪小孩走一段回家的路」活動，藉由學校提供之周邊事故熱點地圖，讓家長及小一新生均能充分掌握學校周邊道路之危險情境，並做好預防的準備。

- (31) 請追蹤學生使用愛心商店之頻次與目的，以了解其推動成效，並可加以檢討精進。
- (32) 建議能讓所有高年級學生都有（或必須）擔任交通服務隊員之學習機會，以培養學生未來擔任交通導護志工之情操與責任感。
- (33) 建議向國土署提出規劃暨工程改善（A+B）計畫，爭取經費協助解決本校人行通學環境不佳、交通管制措施未盡完善，且鄰近缺乏連續性人行步道等交通安全問題。
- (34) 教育部持續開發完成危險感知能力訓練之教學補助教材，建議能融入交通安全之教學課程中善加利用，以提升教學之成效。
- (35) 以「人無我有，人有我優，人優我特。」角度來準備本校教學資料。比如當各校都從靖娟兒童安全文教基金會或網路資料下載開放教學資源，學校可以思考如何優化，針對校本問題做分析後特別呈現自己的教學主題和優勢。比方像學校旁的熱點是個無號誌路口，目前只有反光鏡即使申請到號誌增設工程改善。工程發包與施做也要半年以上，這段期間要如何讓學童在這危險地方上下學，學校得思考問題，選擇合適教材教導學生保護自己並安全通過馬路。
- (36) 可以申請補助經費優先推動校內情境教學。比如製作大型壓克力板放在學生常進出或停留時間長的川堂或集合地點，在校內平面圖外，還包括社區路網、安全地圖，清楚標示愛心商店及危險路口，提醒學童學要注意的校外空間。也可以將交通安全五大守則、五大運動放上去。

五、結語

約二個月的訪視時間，實地走訪了 14 所交通安全獎優及 7 所精進的國民小學，在委員們依照各項分工各自評分後，獎優部分最後選出特優學校，餘為優等學校，而經由書面審查的 14 所學校則為甲等。經全體委員開會確認後，訪視的結果如下：

- (一) 獲得「金安獎」殊榮的學校在直轄市組有臺北市松山區民權國民小學、臺北市內湖區新湖國民小學以及新北市板橋區莒光國民小學。在縣市組有新竹縣竹北市安興國民小學、苗栗縣苑裡鎮山腳國民小學以及嘉義市西區興嘉國民小學。共計 6 所國民小學。
- (二) 獲得「優等」的學校在直轄市組有桃園市中壢區元生國民小學、臺南市七股區篤加國民小學以及高雄市鳳山區五福國民小學。在縣市組有宜蘭縣壯圍鄉壯圍國民小學、新竹市東區水源國民小學、雲林縣莿桐鄉莿桐國民小學、澎湖縣西嶼鄉內垵國民小學以及連江縣南竿鄉仁愛國民小學。兩組共計 8 所國民小學。
- (三) 獲得「甲等」的學校在直轄市組有新北市板橋區中山國民小學、桃園市八德區大安國民小學、臺中市大雅區六寶國民小學、臺中市東勢區東勢國民小學、臺南市麻豆區安業國民小學、高雄市鳳山區五甲國民小學。在縣市組有基隆市信義區深美國民小學、彰化縣員林市僑信國民小學、南投縣南投市平和國民小學、嘉義縣大林鎮三和國民小學、屏東縣佳冬鄉塹子國民小學、花蓮縣壽豐鄉平和國民小學、臺東縣臺東市岩灣國民小學、金門縣金寧鄉古寧國民小學。兩組合計共 14 所國民小學。

臺北市延續過去好成績，今年提報兩所學校皆獲得金安獎肯定，顯示其建立之系統性作法，能有效傳承過去獲獎學校經驗。除臺北市外，其他獲得金安獎的學校除能滿足訪視評鑑項目外，多能以課程融入方式並搭配情境教室、闖關活動、自行車考照、戲劇體驗、逃生演練等，加深學生體驗與實作。另亦能展現學校團隊（包括行政、老師、家長、志工等）團結、地方政府全力支持的狀況；對於中央或地方提供的交通安全教育教材也能有效吸收，轉化為自身所需的教案，甚至提出不同的作法，成果令人眼睛一亮。隨著政府大力推動校園周遭環境改善，多所學校能與地方政府合作，改善校園周邊道路，如新增行人專用時相、行穿線、通學步道，逐步營造友善環境。在創新的部分，多數學校利用科技應用、跨域整合、特殊活動積極發展校本特色，部分小規模或偏遠學校因交通環境單純，反而能靈活應變，設計在地化體驗課程（如公車專車、船舶安全、季節性霧害因應）。然亦有少部分訪視學校仍採用較舊的交安教材，對交安知識有少許誤解，

或只有負責評鑑的行政團隊參與，較難看到將交通安全融入學童日常生活教育；另有學校課程雖完整，但與外部教材、五大面向對應度仍有加強空間，是值得再努力的地方。

由此次訪輔過程中可看出，精進學校彼此之間有不小的差異；有些精進學校在交通安全教育的內容與獎優學校水準類似，但亦有精進學校對交通安全教育概念是陌生的。如何建立有效的輔導機制，讓相對交通安全教育資源相對弱勢學校的學生亦有基本的交通安全教育知能，是未來精進學校訪輔必須思考的重要課題。

六、照片

臺北市新湖國民小學



臺北市新湖國民小學說明校園周遭潛在危險及改善、校園情境布置

臺北市民權國民小學



校園周遭環境改善及校園情境布置

新北市莒光國民小學



通學巷、校園周遭減速標線及人行穿越設計

新竹縣安興國民小學



學生講解校園周遭危險地點以及環境改善狀況

苗栗縣山腳國民小學



交通安全教育教室



委員現勘校園周遭環境



情境布置



學生訪談

嘉義市興嘉國民小學



與學生座談、學校團隊與市府同仁說明校園周遭交通改善

