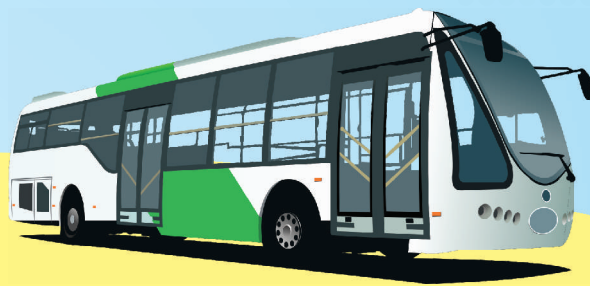


一〇二年度

教育部交通安全



教育評鑑總評報告



交通部、教育部 發行
國立交通大學
運輸研究中心 編印

中華民國一〇二年十月

目 錄

壹、102 年度交通安全教育評鑑實施計畫.....	1
貳、教育部交通安全教育評鑑委員會組織	5
參、教育部評鑑學校等第	7
肆、交通安全教育評鑑工作進度	9
伍、102 年度交通安全教育成效評鑑總評鑑報告.....	10
陸、大專組評鑑報告	
一、 前言.....	15
二、 102 年評鑑委員總評意見.....	15
三、 各校評鑑意見	17
四、 結語.....	35
五、 大專組訪視照片.....	36
柒、高中職組評鑑報告	
一、 前言.....	38
二、 102 年評鑑委員總評意見.....	40
三、 各校評鑑意見	48
四、 結語.....	80
五、 高中職組訪視照片.....	82

捌、國中組評鑑報告

一、 前言.....	84
二、 102 年評鑑委員總評意見.....	85
三、 各校評鑑意見	89
四、 結語.....	177
五、 國中組訪視照片.....	179

玖、國小組評鑑報告

一、 前言.....	181
二、 102 年評鑑委員總評意見.....	181
三、 各校評鑑意見	185
四、 結語.....	292
五、 國小組訪視照片.....	293

壹、102 年度交通安全教育評鑑實施計畫

一、依據：依據行政院頒第 10 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」（自 102 年 1 月 1 日起修正為 11 期）辦理。

二、評鑑目的：

- (一) 透過自我評鑑，促進學校積極努力，提高交通安全教育成效。
- (二) 經由自我評鑑及訪視評鑑，瞭解交通安全教育實施概況，作為日後改進參考及交通安全教育優質經驗之交流。

三、主辦單位：教育部、交通部

四、承辦單位：國立交通大學運輸科技與管理學系

五、評鑑對象：全國各級學校。

六、評鑑內容：各級學校 101 年度交通安全教育實施成效；詳如交通安全教育評鑑綜合報告表（以下簡稱綜合報告表）及交通安全教育評鑑表（以下簡稱評鑑表）。

- (一) 高級中等以上學校：1. 組織與計畫執行，2. 教學與輔導，3. 創新措施與優良事蹟。
- (二) 國民中小學：1. 組織、計畫與宣導，2. 教學與活動，3. 交通安全與輔導，4. 創新與重大成效。

七、評鑑組織：

- (一) 學校初評：由各級學校校長、各處室主管及業務相關人員等組成自我評鑑小組，辦理自我評鑑事宜。
- (二) 直轄市政府教育局、縣市政府、教育部國民及學前教育署複評：彙集評審學校初評資料後，函報推薦參與中央單位訪視評鑑之學校名單。
- (三) 中央單位訪視評鑑：由教育部聘請交通、教育相關單位代表、學者、專家代表及評鑑績優學校校長等共同組成交通安全教育評鑑委員會（以下簡稱評鑑委員會），召集會議，並進行評鑑等相關事宜。

八、評鑑方式及進度：

- (一) 各級學校：依綜合報告表及評鑑表之評鑑內容，完成自我評鑑。
- (二) 直轄市政府教育局、各縣市政府、教育部國民及學前教育署：辦理複

評暨函報推薦學校名單。

1. 自行決定所屬學校完成自我評鑑及函報複評資料之日期。
2. 評鑑範圍：101 年 1 月 1 日至 101 年 12 月 31 日。
3. 推薦學校數：
 - (1) 高中職校部分：各直轄市及縣市(含完全中學)至少提報績優學校或自願受評學校 1 所，教育部國民及學前教育署提報績優學校或自願受評學校 10 所。
 - (2) 國民中學部分：各直轄市及縣市國中總數未滿 10 所者提報 1 所，超過 10 所部分每滿 10 所再增提 1 所學校，不足 10 所部分採四捨五入法取至整數，國中總數超過 100 所則提報 10 所。
 - (3) 國民小學部分：各直轄市及縣市國小總數未滿 20 所者提報 1 所，超過 20 所部分每滿 20 所再增提 1 所學校，不足 20 所部分採四捨五入法取至整數，國小總數超過 200 所則提報 10 所。
4. 函報推薦學校名單(含自願受評之高中職校名單)：101 年 11 月 30 日以前完成。

(三) 教育部訪視評鑑：於 102 年 6 月 30 日以前完成(101 年 12 月底前公告受評學校名單)。

1. 大專校院部分：由評鑑委員會就各大專校院中抽選若干所學校進行評鑑(5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與受評)。
2. 高中職校部分：由評鑑委員會就各直轄市及縣市政府、教育部國民及學前教育署所函報之推薦學校與自願受評高中職校分別抽選若干所學校進行評鑑。
3. 國民中學部分：各直轄市及縣市接受本部訪視評鑑之學校，係由所提報之學校中隨機抽選，原則上每縣市至少抽取 1 所，直轄市則視情況酌量增加，全國國中總評鑑學校數目以不超過 30 所為原則。
4. 國民小學部分：各直轄市及縣市接受本部訪視評鑑之學校，係由所提報之學校中隨機抽選，原則上每縣市至少抽取 1 所，直轄市至少 2 所，全國國小總評鑑學校數目以不超過 30 所為原則。
5. 當年度交通安全教育評鑑列乙等或以下學校，下一年度仍需再度接受評鑑。
6. 離島之國民中學與國民小學原則上採 3 年訪評 1 次，惟各離島地方政府每年仍應依規定之提報學校數辦理推薦。

7. 各單位提報年度受評學校，以不重複受評為原則。其中教育部國民及學前教育署、各直轄市及縣市所推薦之學校如未被抽取則未來5年內不得再予推薦，惟因學校數較少而有重複推薦之情形時，同一學校5年內不重複受評。

九、訪視評鑑程序：

- (一) 由評鑑委員會各組評鑑委員分赴各單位評鑑，每單位所需時間為半日（約4小時），原則上午開始時間為9時00分整，下午開始時間為2時00分整。
- (二) 各受評學校至少應備妥近3年之辦理成果。
- (三) 各級學校之主管機關於所轄學校受評當日請派員陪同出席評鑑會議，並得轉知他校派員到場觀摩。

十、評鑑報告：

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

十一、獎懲與輔導：

- (一) 本評鑑結果分為優、甲、乙、丙、丁五等第。
- (二) 各級學校經縣市政府教育行政機關評鑑列為優、甲等者，其首長及相關人員應予獎勵；列為丙等以下者，則屬績效不彰之學校，各該縣市政府須依權責予以議處。
- (三) 經評鑑委員會評鑑審查列為優、甲等之學校，由教育部頒發獎狀予以獎勵，各組評鑑優等之學校將由評鑑委員會推薦數名另於交通部「金安獎」大會公開頒獎表揚，大專校院與高中職校各組之推薦名額至多3名，國民中學與國民小學各組之推薦名額至多5名。
- (四) 各級學校經評鑑委員會評鑑後所提之各項改進意見，各主管教育行政機關均須列入追蹤輔導，並視改善狀況必要時實施複查。
- (五) 教育部、交通部、直轄市政府教育局及縣市政府，對辦理評鑑工作辛勞有功人員，應予適當行政獎勵，績優學校校長得作為教育部評鑑委員候補人選之參考。

十二、經費：評鑑所需經費由交通部、教育部及相關單位支應。

十三、直轄市政府教育局、各縣市政府、教育部國民及學前教育署應於101年11

月 30 日前函報承辦單位推薦學校名單；各受評學校並應於訪視評鑑前 1 週將評鑑表件逕送各組評鑑委員。

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

十五、本計畫如有未盡事宜，得適時修訂之。

貳、教育部交通安全教育評鑑委員會組織

職稱	姓名	服務單位	備註
主任委員兼巡迴評鑑委員	羅司長清水	教育部終身教育司	
副主任委員兼巡迴評鑑委員	謝執行秘書潮儀	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	楊專門委員修安	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	徐組長台生	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	劉組長韻珠	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	張組長開國	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員兼巡迴評鑑委員	謝技正育芸	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	賈科長美琳	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	許科長文娟	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	曾科長新元	教育部高等教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	張科長惠雯	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	卓科長順得	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼巡迴評鑑委員	顏教官家棟	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	藍計畫助理黎枝	教育部高等教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	王計畫助理琇珊	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	黃教官淑美	教育部中部辦公室	
總召集人兼巡迴評鑑委員	張教授新立	國立交通大學運輸科技與管理學系	
總幹事兼巡迴評鑑委員	蔣專員鎮宇	教育部終身教育司	
大專組評鑑召集人	吳教授宗修	國立交通大學運輸科技與管理學系	
大專組評鑑委員	林高級專員寶貴	中華民國汽車安全協會	
大專組評鑑委員	趙助理教授崇仁	中央警察大學交通管理學系	
大專組評鑑委員	楊副教授宗璟	逢甲大學運輸科技與管理學系	
大專組評鑑委員	葉副教授名山	逢甲大學運輸科技與管理學系	
大專組評鑑委員	周副教授文生	中央警察大學交通管理學系	
大專組評鑑委員	鍾助理教授易詩	開南大學物流與航運管理學系	
大專組評鑑委員	蕭助理教授傑諭	國立交通大學運輸科技與管理學系	
高中職組評鑑召集人	陳副教授高村	中央警察大學交通管理學系	
高中職組評鑑委員	鄭組長蓮池	宜蘭縣政府警察局交通警察隊(退休)	
高中職組評鑑委員	張副教授美香	中原大學土木工程學系	
高中職組評鑑委員	喻研究員世祥	交通部運輸研究所	

職稱	姓名	服務單位	備註
國中組評鑑召集人	林副教授佐鼎	國立成功大學交通管理科學系	
國中組評鑑委員	林教授大煜	中央警察大學交通管理研究所	
國中組評鑑委員	林主任秘書安邦	國立師範大學	
國中組評鑑委員	林教授萬義	玄奘大學成人及社區教育學系	
國中組評鑑委員	王教授國川	國立師範大學公共衛生教育系	
國中組評鑑委員	吳副教授水威	國立交通大學運輸科技與管理學系	
國中組評鑑委員	蘇副教授昭銘	中華大學運輸科技與物流管理學系	
國中組評鑑委員	李副教授克聰	逢甲大學運輸科技與管理學系	
國中組評鑑委員	何副所長增宋	交通部公路總局嘉義區監理所(退休)	
國小組評鑑召集人	林執行長月琴	財團法人靖娟兒童安全文教基金會	
國小組評鑑委員	周研究員文靜	交通部運輸研究所	
國小組評鑑委員	王副教授中允	國防大學管理學院運籌管理學系	
國小組評鑑委員	陳教授莞蕙	淡江大學運輸管理學系	
國小組評鑑委員	曾教授平毅	中央警察大學交通管理學系	
國小組評鑑委員	張副教授勝雄	淡江大學運輸管理學系	
國小組評鑑委員	許助理教授志誠	臺灣警察專科學校(交通管理科)	
總連絡人兼高中組聯絡人	游研究生輝俞	國立交通大學運輸科技與管理學系	
大專組聯絡人	陳研究生恩柔	國立交通大學運輸科技與管理學系	
國中組聯絡人	余研究生忠訓	國立交通大學運輸科技與管理學系	
國小組聯絡人	羅研究生德安	國立交通大學運輸科技與管理學系	

參、教育部評鑑學校等第

大專組			高中職組		
名次	校名	等第	名次	校名	等第
1	輔仁大學學校財團法人輔仁大學	優	1	國立內埔高級農工職業學校	優
2	國立臺北藝術大學	甲	2	屏東縣立枋寮高級中學	優
3	國立臺北大學	甲	3	國立斗六高級中學	優
4	國立臺灣大學	甲	4	臺北市私立稻江高級護理家事職業學校	甲
5	敏惠醫護管理專科學校	甲	5	國立北門高級農工職業學校	甲
6	致理技術學院	甲	6	桃園縣立壽山高級中學	甲
7	義守大學	甲	7	新北市立明德高級中學	甲
8	華夏技術學院	甲	8	國立彰化師範大學附屬高級工業職業學校	甲
9	東吳大學	甲	9	高雄市私立樹德高級家事商業職業學校	甲
10	康寧大學	甲	10	國立竹山高級中學	甲
11	高美醫護管理專科學校	甲	11	新竹市立成德高級中學	甲
12	國立臺北科技大學	甲	12	臺北市立萬芳高級中學	甲
13	臺北市立體育學院	甲	13	國立岡山高級中學	甲
14	東南科技大學	乙	14	國立臺南家齊女子高級中學	甲
15	高鳳數位內容學院	乙	15	國立竹南高級中學	甲

國中組			國小組		
名次	學校	等第	名次	校名	等第
1	臺北市立成德國民中學	優	1	高雄市左營區新莊國民小學	優
2	新北市立大觀國民中學	優	2	臺南市七股區七股國民小學	優
3	高雄市立光華國民中學	優	3	高雄市大樹區溪埔國民小學	優
4	新竹縣立照門國民中學	優	4	苗栗縣銅鑼鄉銅鑼國民小學	優
5	苗栗縣立大倫國民中學	甲	5	臺北市大同區大橋國民小學	優
6	嘉義縣立義竹國民中學	甲	6	臺北市中山區懷生國民小學	優
7	臺北市立桃源國民中學	甲	7	臺南市東區東光國民小學	優
8	南投縣立鳳鳴國民中學	甲	8	基隆市仁愛區仁愛國民小學	優
9	花蓮縣立鳳林國民中學	甲	9	雲林縣虎尾鎮虎尾國民小學	優
10	新竹市立育賢國民中學	甲	10	嘉義市西區垂楊國民小學	甲
11	桃園縣立大有國民中學	甲	11	花蓮縣瑞穗鄉富源國民小學	甲
12	臺東縣立鹿野國民中學	甲	12	花蓮縣富里鄉吳江國民小學	甲
13	彰化縣立田中國民中學	甲	13	南投縣竹山鎮竹山國民小學	甲
14	嘉義市立北園國民中學	甲	14	桃園縣龍潭鄉龍星國民小學	甲
15	臺南市立後甲國民中學	甲	15	臺中市東區大智國民小學	甲
16	高雄市立茄萣國民中學	甲	16	嘉義縣布袋鎮布新國民小學	甲
17	臺中市立崇倫國民中學	甲	17	新竹縣新豐鄉松林國民小學	甲
18	南投縣立草屯國民中學	甲	18	臺中市大雅文雅國民小學	甲
19	臺南市立柳營國民中學	甲	19	桃園縣楊梅市四維國民小學	甲
20	基隆市立碇內國民中學	甲	20	屏東縣林邊鄉仁和國民小學	甲
21	屏東縣立九如國民中學	甲	21	彰化縣彰化市民生國民小學	甲
22	雲林縣立林內國民中學	甲	22	新北市鶯歌區建國國民小學	甲
23	高雄市立鳳甲國民中學	甲	23	新竹縣新豐鄉新豐國民小學	甲
24	宜蘭縣立五結國民中學	甲	24	新北市三芝區三芝國民小學	乙
25	桃園縣立過嶺國民中學	乙	25	宜蘭縣壯圍鄉古亭國民小學	乙
26	金門縣立烈嶼國民中學	乙	26	新竹市東區東園國民小學	乙
27	新北市立五峰國民中學	乙	27	金門縣金沙鎮金沙國民小學	乙
28	臺中市立潭秀國民中學	乙	28	臺東縣臺東市新生國民小學	乙

肆、交通安全教育評鑑工作進度

時 間	項 目	備 註
2 月 19 日	召開第一次會議	決定評鑑學校日期及評鑑報告格式
2 月 19 日至 2 月 26 日	通知受評學校	
3 月 8 日	排定評鑑行程	
3 月 11 日	函知受訪學校評鑑日程	
3 月 22 日至 5 月 31 日	進行評鑑	評鑑委員分為四組進行訪視評鑑
7 月 11 日	召開第二次會議	決定績優學校名單
7 月 30 日	承辦有功人員議獎事宜	
8 月 15 日	各組繳交評鑑報告	
8 月 20 日	簽請受獎獎狀	
9 月 30 日	彙整編輯報告	
10 月 15 日	102 年度交通安全教育評鑑優等與甲等獎狀寄送	
10 月 25 日	傳送各單位評鑑報告	
10 月 25 日至 10 月 31 日	結算活動經費	

伍、102 年度教育部交通安全教育評鑑總評報告

撰寫人：張新立

102 年度教育部交通安全教育評鑑工作之執行，計分成國小、國中、高中職及大專院校四組同時進行，在數十位委員歷經兩個多月密集行程的訪視下終於完成，為我國學校交通安全教育之推動與成效再一次進行審查與評量，足以提供未來持續推動與發展之參考。

本年度國中與國小受評學校之篩選，係採用新辦法由各縣市分別按國小每 20 所推薦 1 所，國中每 10 所推薦 1 所之方式，再由評鑑委員從中隨機抽取 1 至 2 所學校進行訪視評鑑。本年度總共有 86 所學校接受訪視評鑑，其中包括國小 28 所、國中 28 所、高中職 15 所及大專院校 15 所，評鑑結果為(1)國小組計有 9 校獲評優等、14 校獲評甲等、5 校獲評乙等；(2)國中組計有 4 校獲評優等、20 校獲評甲等、4 校獲評乙等；(3)高中組計有 3 校獲評優等、12 校獲評甲等；(4)大專組計有 1 校獲評優等、12 校獲評甲等、2 校獲評乙等。由於國中與國小之評鑑項目與準則大致類似，而高中職之評鑑項目與準則與大專組類似，故評鑑之結果充分顯示，國小之評鑑成績明顯優於國中，而高中職之評鑑成績亦優於大專，此差異現象與過去幾年之評鑑結果相同。今年為國中與國小「受評學校篩選新辦法」推動之第二年，國中與國小組受評學校之成績經再次因應政策變化而變動後，已逐漸穩定並真實呈現各縣市之推動努力與成效。

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

- (一) 各級學校之評鑑項目及評分標準經過去兩年之微調修正，已能逐漸讓各縣市教育主管機關及各級學校所熟悉，並能在新評分準則之引導下，逐項推動交通安全教育所欲執行之各項交通安全教學與輔導活動。顯見交通安全教育評鑑計畫之執行，確實能對各級學校交通安全教育之推動發揮指導與督促之功能。
- (二) 各級學校在交通安全教育實施計畫之規劃上，普遍能夠透過資料蒐集、分析學校所面臨之交通安全問題、尋求社區與家長之資源配合，設法解決學校在交通安全教學、輔導及執行過程中所遭遇之困難。顯見此種透過師生、家長、與社區共同運作之學校交通安全教育模式，已經成為各校推動之主軸，未來所需要的則是持之以恆之推動及不斷地檢討改進，讓它成為學校常態性之教學與輔導工作。

- (三) 本年度為第二次實施「各縣市按國中與國小學校數之一定比例，推薦交通安全教育推動績效優良之學校接受訪視評鑑，再由評鑑委員隨機抽取一至二所學校進行實地訪視評鑑」之新辦法。國小組評鑑等第之分配情況與前一年差異不大；國中組評鑑等第之分配情況則與前一年出現頗為明顯之變化，獲評為優等之學校雖然減少一所，然而獲評為甲等之學校卻較前一年增加六所，且不再有獲評為丙等之學校。此現象證明新辦法之實施，確實能夠達到督促國民中學推動交通安全教育之功能，似乎也隱含著此種篩選學校接受評鑑之新辦法，確有擴大推廣至高中職及大專院校之必要性。
- (四) 國中與國小組績優學校仍如以往地集中於幾個具傳統之「績優縣市」，今年度較為令人矚目的則是「非傳統績優縣市」之新北市，分別在國小及國中組名列前茅，其中「新莊國小」為國小組第一名，「大觀國中」為國中組第二名，值得加以鼓勵及喝采。此現象亦顯示只要調整心態、用心推動，在短時間內亦能迎頭趕上並收到具體之推動成效，值得全國各級學校作為參考之借鏡。
- (五) 高中職與大專組之受評學校因屬主動報名，參加之學校多為推動交通安全教育成效優良、積極尋求優異教學表現、或深感需要交通安全改善協助與指導之學校。教育部與交通部為減少大專學生交通事故傷亡之人數，過去幾年陸續以委託計畫之方式，成立大專院校交通安全改善之專業指導團隊，協助大專院校研擬改善其校內及周邊道路行車安全之對策，其執行成效頗獲好評。因此，近幾年來主動申請接受交通安全教育訪視評鑑之高中職及大專院校有明顯增加之趨勢，是為可喜之現象。惟以升學為主之明星高中及研究導向之頂尖國立大學主動申請參加評鑑者仍屬少見。高中職及大專院校對推動交通安全教育並不積極，是推動學校交通安全教育工作上一個相當嚴重的缺口。近年來大專院校及高中職訪視學校之篩選，已在教育部之建議及協助下，選擇數所學生發生交通事故較多之學校，作為訪視之優先候選學校，以彌補現有制度在執行上之缺失。
- (六) 本年度接受訪視評鑑之高中職學校中，獲評為優等之三所學校，兩所來自屏東縣，一所來自雲林縣，均屬非都會型之學校，顯示偏鄉在公共運輸較不發達，且學生有通學需求之情況下，愈加讓學校深感推動交通安全教育之需要，值得其他學校參考借鏡。
- (七) 本年度接受訪視評鑑之大專院校中，仍與過去多年之表現一樣，僅有一所學校獲得優等之成績。顯示依據交通安全教育評鑑之評審標準與要求，多數參與訪視評鑑之學校仍多無法作到面面兼顧之全方位要求。大專院校之學生多已達到合法駕駛汽、機車之年齡，是我國學校教育體制中交通事故死傷人數最多之一環，也是我國學校交通安全教育最無法深入推動之一環。如何結合駕駛教育及考照訓練，落實我國大專學生之交通安全教育，確實需要深入地檢討並作好教育內容之規劃與設計。

- (八) 各級學校在交通安全教育之推廣上，具備知識性、趣味性、生活化且能讓師生及家長共同參與之交通安全教學與輔導活動已逐漸普及並廣被採用，而「能否具體生效」之觀念也開始在各級學校間受到重視。未來在交通安全教育之推動上，似應以逐漸提升「自我要求」及「尊重他人」等較高層次觀念之深化為目標，透過感性與價值認同之教學，讓交通安全教育之推動能更上一層樓。
- (九) 在此次交通安全教育評鑑之訪視過程中，仍然發現不少學校之交通安全教學與輔導活動，甚且相關之交通安全設施，多在評鑑前很短時間內始匆促執行或添置，且在接受完評鑑後也以如釋重擔般的心情稍事休息放鬆。因此，不難發現被評為交通安全教育績優學校在獲獎後不久，其認真用心之態度與作為就已不復存在，而讓交通安全教育持續推動、永續進步之理想無法落實達成，確實值得在交通安全教育評鑑制度與執行計畫之設計上多加檢討。
- (十) 政府相關單位(如行政院新聞局、交通部道安會、內政部警政署、交通部運輸研究所等)所建置之交通安全資訊網站、印行發送之交通安全宣傳短片與海報及出版之交通安全手冊與相關圖書，是各級學校推動交通安全教育之主要資訊來源，並廣被採用作為教學活動之教材。此現象亦更加突顯系統化編製各類交通安全教材與宣導海報或短片之重要性。另在國際化之要求下，標誌中、英雙語化已成必要之趨勢，目前之標誌英譯並不統一，甚有許多貽笑大眾之標誌英譯，均有待主管單位出面將其英譯加以統一，以利學校之教學。
- (十一) 歷經多次交通安全教育研討會之舉辦，透過各級交通安全教育績優學校之成果報告與展覽，讓與會人員獲得一個具體之觀摩與學習機會，確實讓各級受評學校在交通安全教育之推廣上收到長足進步之功效。唯如何透過求新與求變之新作為，發展新議題、推動新策略以激發各校觀摩學習之興趣，並針對交通安全教育推動需要，陸續推出具體有效之教材與活動，似已成為策劃我國交通安全教育之另一項考驗。在長期缺乏研究人力與幕後推動資源之情況下，要將此種「片斷性之短暫活動」進一步轉化成為「長期協助推動交通安全教育之力量」，是否將有緣木求魚之慮？確實值得審思。
- (十二) 整體而言，本年度各級學校對交通安全教育之推動仍以國小之表現最為優異，國中次之，高中職再次之，大專組則居殿後。唯從評鑑委員所作之評分等級與評審意見中，似乎隱約地感受到近年來接受評鑑之學校的整體表現不再有讓委員們發出特別讚許之評述，究竟是學校之用心與熱誠不再？創意已經用盡？經費與資源壓縮所衍生之後果？抑或交通安全教育評鑑實施多年已經面臨瓶頸，需要檢討突破？凡此種種跡象是否顯示交通安全教育之推動上已遭遇困境？整體交通安全教育已出現警訊？值得相關單位加以關心、檢討並謀求改善對策。

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

- (一) 教育部雖訂有各級學校交通安全教育目標及實施綱領，惟對各級學校學生之交通安全核心能力並沒有明確之規範與規劃，再加上缺乏教材作系統性之引導，而讓各級學校在交通安全教育之推動上不時出現極為類似之教學與活動內容，難免因此而讓高中職及大專院校學生對交通安全教育缺乏學習之興致。建議應積極延伸規劃國中、高中及大專院校之交通安全教育內容，並配合相關教材之編撰與提供，協助各級學校務實地推動相關之教學與輔導活動。
- (二) 由近兩年推動「國中與國小按比例提報推薦受評學校，再由委員們從中隨機抽取1~2所國中與國小接受訪視評鑑」之經驗得知，新推薦辦法的實施確實可以達到督促國中與國小推動交通安全教育之功能。因應日漸嚴重之高中與大專學生交通安全問題，建議隨機抽取學校接受交通安全教育評鑑之作法應逐年全面推廣至各級學校，以督促各級學校落實交通安全之教學與輔導。此外，建議教育部擬訂獎懲辦法以激勵各級學校對交通安全教育之投入與用心。
- (三) 「我看得見您，您看得見我」、「安全空間」、及「利他用路觀」是交通安全之三大基本觀念，也是文明社會之公民都應該具備之基本核心能力。此三大「交通安全基本觀念」已透過全國交通安全教育研討會推動多年，唯仍未見任何學校教其納入交通安全必教之內容。建議交通部或教育部能提撥經費編製推廣此類觀念與執行技能之教材，並訓練種子教師大力推廣。
- (四) 對「交通事故風險之感認不足」是國人普遍存在之交通安全問題。建議在學校交通安全教育階段就能以「數據化」與「比例化」方式傳遞交通事故之風險，例如「每年每幾個人就有一人因交通事故死亡或終身殘廢」，隨時提醒學生注意，並加強各級學校學生交通事故類型與預防方法之全面教學與宣導，以建立「行路必須謹慎為之，否則將隨時有發生事故之危險」的風險感認意識。
- (五) 有鑑於國人普遍對估算人行與車行速度、安全車距保持、及安全穿越道路時間等重要交通安全智能明顯不足，進而導致危險交通行為頻繁之現象，建議各級學校應強化學生目測距離、估計時間及判斷車速之訓練，以強化國民應有之交通安全智能。
- (六) 歷經多次之討論修改，交通安全教育評鑑已經開始使用新的評分表格，並對各評分項目的給分準則給予明確之規範。惟各級學校在交通安全教學及輔導活動之推動與資料整理上，仍然無法據此評分項目進行系統化之執行與資料蒐集。針對此種作業疏失，評鑑委員會近兩年已透過全國交通安全教育研討會，特別安排專案指導場次，對各縣市教育行政人員及各級學校負責交通安

全工作之教師進行面對面之說明與講解。唯為進一步對更多之交通安全教育工作者進行宣傳與指導，建議教育部或交通部能以專案計畫委託研究之方式，深入檢討交通安全教育評鑑評分項目與給分準則之適宜性，提供一套能協助各級學校填寫自評表之說明書、電腦化之項目檢核作業及系統化整理資料之軟體，除能協助學校檢查是否已完成評鑑所需之各項工作外，更能有效記錄學校在推動交通安全工作上所投入之心血，保存工作中所留下之各種資料與經驗，以便讓後續接辦之人員能有所依循或檢討，達到永續推動之功效。

- (七) 自從實施學校交通安全教育評鑑以來，一直努力推動之「讓學生自主」，甚或「讓學生出來保護別人」之積極教育目標，在各級學校之交通安全教學中仍然極少出現，確實值得再次提醒深思。尤以高中職與大專學生，皆已屆青春期而邁向成人之路，可考慮配合目前大力推動之「服務學習課程」，以增加其責任感及法治意識規劃教學內容，俾讓交通安全教育能落實生效並提升品質。
- (八) 交通安全教育之推動除了需要有完整之教材外，更需要具備專業知識之教師參與推動。我國目前參與交通安全教學之教師普遍缺乏足夠之相關專業知識，亟需完整之交通安全專業訓練以提升其專業智能。建議教育部及交通部應積極規劃訓練以培養各級學校之交通安全種子教師，再藉由種子教師在各校進行觀摩教學，逐步擴大並提升教師之相關專業智能。
- (九) 我國推動學校交通安全教育已行之有年，惟一直缺乏深入且持續之觀察研究，以掌握交通安全教育所面臨之問題並研提因應對策。建議未來在交通安全教育之推動上，能夠提供一個鼓勵各級學校行動研究、交流經驗、學習新知之機制，以協助本土化交通安全教育工作之落實紮根，例如專案型研究計畫之補助、交通安全教育研究「金安獎」之設置、交通安全教育研討會或博覽會之舉行等都是不錯之作法。

本年度全國各級學校交通安全教育執行成效評鑑之幕僚工作，係由國立交通大學運輸科技與管理學系辦理。各分組評鑑工作之進行，均由辦理單位指派具交通安全訓練之碩士班或大學部高年級學生擔任助理，除協助評鑑委員安排訪視行程外，並負責各組評鑑委員對受評學校意見之整理，對評鑑報告之撰寫貢獻良多。本評鑑工作期盼透過研究助理之參與，能夠協助各組召集人蒐集資料、分析問題、進行研究，並提出可行之改善建議，以收具體之交通安全教育評鑑成果。

陸、大專組評鑑報告

撰稿人：吳宗修

一、前言

102 年度交通安全教育評鑑大專院校組，係由逢甲大學運輸科技與管理學系葉教授名山與楊教授宗璟、中央警察大學交通學系周教授文生與趙教授崇仁、開南大學物流與航運管理學系鍾教授易詩、交通部道路交通安全督導委員會劉組長韻珠、謝技正育芸、張專員豐麟與潘科員政欣、教育部學務特教司顏教官家棟與終身教育司余科員秀玲，以及交通大學運輸與物流管理學系吳教授宗修與蕭教授傑諭等 12 位評鑑委員所完成；並由吳宗修教授擔任召集人。

本年度評鑑工作，共評鑑 15 所公私立大專院校，分別為國立臺北大學、東南科技大學、義守大學、高鳳數位內容學院、國立臺灣大學、國立臺北科技大學、高美醫護管理專校、輔仁大學、致理技術學院、敏惠醫護管理專校、康寧大學、華夏技術學院、東吳大學、國立北藝術大學、臺北市立體育學院。評鑑工作係以書面資料審視與實地至學校訪視，以瞭解學校交通安全教育狀況。此外，於評鑑蒞校時並進行師生訪談，一方面瞭解學校交通安全教育落實程度，另一方面瞭解師生在學校周遭可能遇到的交通安全相關方面的問題，進而提供校方在擬訂交通安全教育方針時之參考。

由於大專學生為青少年獨自外出求學的起始時期，且為絕大多數學生剛有合法駕駛資格獨自駕駛機動車輛的初始階段，如何在多數學校沒有統一上放學時間及學生有充分獨立的活動自主性之下，讓大專學生能認識並執行正確、安全的交通行為且重視交通安全教育的重要性，為各大專院校相當重要的課題。各校的交通環境屬性皆不同，為了吸引學生積極參與各項交通安全宣導活動，各校均發展出特有、創意的教學特性。以下先就本年度訪視之共同特色及優點、建議事項綜合列述，依次再按學校分別說明評鑑意見。

二、102 年度評鑑委員總評意見

受評的 15 所大專院校中，由於所處區位與地段的不同，交通環境亦各有異，為了達成交通安全目的，而造就了各校特有的設施、規劃、制度。以下就評鑑期間所觀察，將各校較為共同的特色、優點與改進意見及建議事項整理如下：

(一) 特色及優點

1. 多數學校教師確實能夠利用班會時間、共同課程時間或適當時機，有效使用交通安全資訊網所提供之相關交通安全宣導短片及資料，作為宣教之素材。
2. 多數學校的交通安全教育專屬網站之內容豐富、多元且有系統，確實可提供師生自我學習並查閱相關交通安全宣導事項與知識之重要管道。
3. 結合校內各相關專業學系，自製設計海報、宣導教材及文宣品等資料，不僅可導引學生將其創意運用在交通安全教育上，更可使學生深刻體會交通安全常識對個人生命安全維護之重要性。
4. 由於大專校園普遍占地廣大，學生眾多，為避免交通動線衝突，校園內逐步推行人車空間分隔工程。
5. 配合國家當前運輸政策，許多學校極力爭取大眾運輸工具進校或進校接駁，響應政府推行節能，並降低使用私人運具所帶來的污染；另一方面也減少學生因為使用私人運具，而發生交通事故導致本身受到傷害的機會。
6. 多數學校輔導成立交通安全相關服務社團或義工隊，及補助經費邀請交通專業人士來校演講，以協助維持校內外交通秩序。
7. 設置交通安全網頁，內容包括機車安全駕駛方法、相關影片連結、交通標誌標線、交通安全網站連結等。
8. 學校充分運用新生訓練時機，並積極蒐集事故案例影片、圖片，進行交通事故案例宣導。
9. 國內近年在巷道、鄰里、路口廣設監視設備蔚為普遍，也因此捕捉到一些交通事故的真實驚悚畫面，根據經驗，該素材對於大專學生年齡層具有相當衝擊效果；許多學校已充分利用此一生動輔助教材，有效地廣泛宣導學生在學校周遭可能遭遇之交通險境。

(二) 改進意見及建議事項

1. 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，以充分吸引學生使用校內所提供之停車格位。
2. 可鼓勵曾經發生過事故之學生，將其實際發生之肇事案例或經驗，利用適當時機現身說法，讓同學彼此分享事故心得，喚起同學間重視交通安全與認清生命價值之意識，從而導正學生的駕駛行為。
3. 交通安全資訊網頁之資料庫可以再適度強化，嘗試有系統歸納整理交通安全宣教資料，建立教師交通安全宣教專屬資料網頁，提供校內教師隨時宣導之用。
4. 可將有關交通安全教育研習之宣教或簡報資料，徵得講授者同意，逐年累積置於交通安全宣導網頁上，提供師生參考。

5. 針對校園週邊與附近較常發生事故之路段，考慮錄製校園附近多事故路段之宣導短片，提供新生認識校園週邊交通環境之宣導使用。
6. 未來校內交通安全相關管制設施工程改善時，要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」加以配置。
7. 未來可以結合校內相關學系，協助持續推動校內交通安全教育宣導相關工作，例如：LED 交通標誌、交通安全宣導品、海報、宣導短片設計製作...等，期使交通安全常識能夠貼近於學生心中。
8. 多數學校備有逐年的交通事故統計資料，但仍缺乏對於肇事原因的進一步分析與檢討，在未來預防的功效尚未充分發揮。

三、各校評鑑意見

(一) 國立臺北大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新北市三峽區，全校佔地共 59.1597 公頃，校園鄰近國道三號，國道二號高速公路以及省道台三線，周邊臨接的主要道路為大學路、學勤路、學成路、國慶路與復興路，其中位於復興路之校園出入口前轉彎車迴轉問題嚴重。學生上放學以步行和腳踏車為交通工具者比例為最高（佔 42%），其次為搭乘公車（31%），使用汽車及機車之人數各為 1,393 人（14%）和 1,094（11%）人，學校目前規劃有每日約 7 班次之學生交通車供學生往返不同校區。三峽校區內規劃之停車位為汽車 1,540 格，機車 1,787 格，可容納 468 輛腳踏車、16 輛大客車停放，顯見校內停車空間充足。

2. 訪視所見特色

- (1) 校園規劃設計非常完善，校園環境人車分道，且設置自行車道、行人徒步專區，機車禁止進入校園且進入校園之車輛設有速限 20 km/hr。
- (2) 公車班次密集，學生使用公車之比例高，學校更提供校車予學生於臺北校區及三峽校區間來往交通，學生無高度依賴機車之情況，為一優良情況。
- (3) 學校與周邊環境與社區鄰里聯盟作環境改善，尤其以周邊停車狀況頗佳。
- (4) 學校於上課前會請工讀生播放交通安全宣導短片，提醒學生注意，立意非常良善，為另一特色。
- (5) 有效掌握學生交通意外事故統計數，除依實通報，學校並能結合相關個案，作為宣導教材，辦理交通安全宣教。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 有關交通安全教育網路宣導部分，可運用網頁課程、學生查閱成績單，或學生使用網路請假前須先點閱等方式使其感染，均可以達到其成效。
- (2) 校區內部分道路標線(黃線)須修正，例如運動田徑場上前面之停車格若用於停車，則道路分向標線(黃虛線)須刮除，以避免造成路權問題。
- (3) 近期需要改善交通的地方，在易肇生人車衝突方面有三處，應處理相關標線與號誌，包括大門路口、復興哨路口以及隆恩哨路口。
- (4) 復興路出入口肇事率高，路段缺口迴轉情況嚴重，存在潛在危險，須透過政府中央力量將危險路段之無號誌管制缺口封閉，以避免事故發生；同時亦宜在校內宣導駕車教職員避免利用該口。
- (5) 學校交通委員會議，已有「重大改善措施」決議，需針對改善措施提出補充說明。

(二) 東南科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新北市深坑區北深路三段 152 號，鄰近學校有華梵大學、石碇高中、木柵高工、深坑國中、深坑國小、永定國小等 7 所學校。校內共規劃汽車停車位 519 格，機車停車位 1,101 格。學生上放學有半數以上使用交通車或公車(佔 51%)，其次為機車(35%)。北深路三段屬草地尾商圈，廠辦大樓林立，上班尖峰時段進出之大型交通車較多，易造成學校大門塞車問題，校園大門行人穿越道使用觸控式紅綠號誌燈，以利人、車通行。側門出口緊鄰 106 線道，兩側均設有公車站牌，站牌與側門間無劃設斑馬線，學生為方便進出校園而直接橫越道路，易肇生橫越車禍事件，惟大門口已設置交通號誌及行人穿越道，相距側門約 80 公尺，因距離過近而無法增設行人穿越道，目前已由學校於側門派教官加強管制。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校依師生的需求規劃交通車，且能定期調查需求，立意良好。另外學校校車補貼的作法為該校特色，建議學校可多開校車路線，以轉移騎乘機車的學生族群。
- (2) 機車計次停車費六元在所有校園機車停車收費中為最低，以此「以價制量」，展現學校在交通措施的適當投資作為。
- (3) 交通安全教育融入其他科目傳達重要觀念給學生。物理課老師配合「摩擦

力」教學，具體講述壓白線騎車行為之打滑風險，此現象不僅於下雨天，平常時段的肇事率同樣居高。

- (4) 學校交通安全教育主要於新生訓練及軍訓課程教授。大部份學生對交通安全相關知識，如「內輪差」均瞭解，顯見學校在交通安全教育之努力。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 緊鄰學校的北深路狀況，自學生下公車到學校的動線，對行人之友善程度不佳，致使被迫穿越馬路或在車道上行走，學校研議將側門的「公車站牌」移到校門口應屬可行，建議列入會議紀錄，並由學校具函協請新北市交通局現地會勘。
- (2) 學校交通事故資料，主要是由校安中心取得的，為求完整可由衛保組之申請保險資料再加強，以準確掌握學生發生事故的形態。
- (3) 學生騎乘機車肇事的比率偏高，但學校對肇事原因缺乏作深入的瞭解及分析資料，如針對學生之年級系所進行統整分析，以作為後續檢討及防制措施及學校在執行交通安全宣導之參據。
- (4) 機車道過窄、坡度陡、反射鏡過低，且有「髮夾彎」等問題，對於新生在適應上較為困擾，若遇雨天更顯危險，建議透過工程方式改善。
- (5) 學生申請機車停車雖用學生證儲值即可使用，但應設置申請門檻，如簽署東南騎士宣言或交通相關法規，如此可達到控管的機制，亦能加深學生對交通法規的瞭解。
- (6) 學校設有「交通安全教育」網，相關宣教資料亦顯充份，但入口處置於生輔組網頁內，致使不易察覺，希望能提升能見度，讓師生很容易得接觸到網頁，若再能與相關課程作必要的連結，就更能達到教育效果。

(三) 義守大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校本部位於高雄市大樹區，緊鄰義大世界購物中心與遊樂場所，186 甲線、高 52 線為主要聯外道路；燕巢分部位於高雄市燕巢區角宿里義大路 8 號，與義大醫院相鄰，主要聯外道路為台 22 線。學校規劃有汽車停車空間 2,491 格及機車停車空間 9,788 格，停車位可供不同學制學生交替使用，停車空間可充分滿足全校師生之需求。學生上放學主要以機車代步(約佔 51.7%)，其次為步行(29.7%)及公車(約佔 14.3%)。學生主要出入口為學城路路口，於學校上、下班尖峰時段，校方聘請保全人員及工讀生協助交通管制，並於重點節慶爭取加派員警協助交通管制。

2. 訪視所見特色

- (1) 透過警示標語宣導可提醒用路者或駕駛人前方會出現的危險環境，此為極佳想法。
- (2) 機車停車位管制良好，除機車停車空間足夠、動線規劃佳及管理制度相當落實外，並採用電子化管理，於每部機車用條碼管制出入口，此做法目前只有少數學校使用。
- (3) 推動相關教育方面，學校教師將交通安全資訊利用上課時間使用融入式教學宣導教育，提醒學生行車安全，將相關資訊落實在生活中。
- (4) 學校專設勞工安全衛生室並且專人專職負責，代表學校對於交通安全的重視。
- (5) 學校提供校本部及分部校區間之免費專車，供校內師生使用，

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 新生入學時，學校皆會寄發手冊，建議可於手冊中提醒家長，學生於大一時勿急於購買機車予學生，避免新生對道路不熟悉或技術不成熟而肇生交通事故。
- (2) 在停車場發現少數機車無照後鏡，建議可透過工讀生巡視時適當的提醒，請學生注意交通安全。條碼若可追查車主，即可針對違規改裝機車進行勸導改善，例如胎紋太薄、後車燈破損等直接影響行車安全事項皆可預先提醒車主。
- (3) 關於義大客運司機的素質及客運制度上仍有待加強改善之處，包含客運脫班、行駛速度過快及司機態度不佳等問題，應宜處置。
- (4) 學校周邊道路狀況不盡理想，如機車行駛空間不足等問題，屬工程上的限制，需與市政府再協調改善周邊道路，包含 186 甲線也需持續改善。
- (5) 建議學校於新生始業式中可邀請安全駕駛中心人員至校宣導相關交通安全知識。

(四) 高鳳數位內容學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於屏東縣長治鄉，周邊主要道路為國道 3 號及省道台 24 線，道路多為雙線道，周邊車流量不大，大型車較少經過。全校學生共計 788 人，教職員共 81 人。校內規劃有汽車停車位 410 格（含校車二輛），機車、腳踏車停車位 1,710 個，對校內學生及教職員均不收費。學生上放學使用之交通工具主要以

機車為主（約佔 45.90%），其次為校車（6.66%）。學生上放學主要通行為西側門，家長接送多為五專部學生，接送區為大門口；由於上放學無明顯尖峰時段，學校並無編制交管人員。

2. 訪視所見特色

- (1) 雖然學校人數不多，但是各項教育宣導措施辦理及規劃均非常落實，生輔組長對交通安全教育投入非常用心。
- (2) 校園小而美，停車動線及停車證之管理較為容易。
- (3) 校內停車位充足，停車設施配有遮雨棚及鋪設水泥，硬體設備良好。
- (4) 學校購買安全帽置於宿舍執勤室，供住宿生借用，為良好措施。
- (5) 每年新生訓練將交通安全教育排入課程，並分發每位學生校園安全卡，強調交通安全之重要性。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學生交通事故死亡通報案件中，以疲勞駕駛肇生意外較多，希望專案宣導以勿疲勞駕駛為重點。
- (2) 建議在側門機車出入口之路面繪製箭頭標線，讓學生依標示方向進出。
- (3) 建議校車可設立車長制度，而車長可注意駕駛是否有違規情事，若駕駛有違規行情可回報學校要求改善。
- (4) 學生對於學校交通安全網頁並不瞭解熟悉，建議學校多加宣導利用。
- (5) 班會雖訂有交通安全討論題目，但大部分班級皆以討論班上事務為主，建議校方多加宣導，以增加學生討論交通安全議題。

(五) 國立臺灣大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於臺北市大安區，校總區周邊鄰接之主要道路為羅斯福路、新生南路、辛亥路及基隆路。校總區規劃有汽車停車空間 2,718 格，機車停車空間 6,102 格，自行車停車空間 23,197 格。學生上放學以自行車為主要代步工具(37.7%)，其次依序為捷運（15.5%）、機車（13.8%）及公車（11.2%）。校園出入口均實施人車分道，並於上放學時段，由學校駐警隊、門崗校警、交通警察及義交在重要路口進行交通管制。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校行政團隊堅強，設立許多的創新管理措施，例如自行車停車位採用顏色管理，區分 24 小時可停車區及不可過夜區。
- (2) 學校利用各種場合推行許多的交通安全宣導活動，包括交通大隊的宣導、結合機械系學會舉辦自行車健檢週、結合機研社辦理機車安全駕駛活動。
- (3) 多方蒐集交通安全及事故資訊，善用數據進行校園交通安全管理。
- (4) 校園廣大平坦，適合使用腳踏車，車位將近 3 萬應為全國第一。腳踏車 e 化條碼相當先進，為第一個將腳踏車條碼 e 化之學校。
- (5) 校內廣設機車位，將校外之人行道車位騰出，以增加行人之行走空間，將交通問題管理內部化。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學生人數眾多，交通安全的宣教可以重點式的宣導，例如交通安全事件依年級進行分析，即可發現學校的交通安全事件以大一、大二為大宗，可加強宣導。
- (2) 交通安全網站上之交通安全知識多以相關連結為主，建議可蒐集綜整學校常發生之肇事原因或常用通勤運具之相關知識。又目前交通安全資料來自多個單位（包括健保中心與駐警隊等），建議可加以整合。
- (3) 自行車為本校校園最主要的交通工具，建議從工程、管理、執法及教育同步著手。在工程部分，停車位的總量足夠，但在位置的分布上可再行檢討；在執法的部分，可加強違規停車及廢棄車輛的拖吊，或針對已經熟悉處罰規則之高年級同學，降低其處罰的緩衝空間；在教育的部分，或可推廣校園漫步習慣。
- (4) 目前汽車進入臺大校園，違規超速車輛明顯且造成人車衝突與危險。建議首先可加強執法，降低校園內車輛違規超速的現象。而在違規的處罰上不一定要以繳款為方式，可思考以交通安全講習替代；中長期可調整車行動線及校園意象的塑造，建立一個以學生、人行為本的校園環境。
- (5) 教育部公文明令禁止腳踏車後輪軸加裝火箭筒，校園腳踏車裝置火箭筒之情形應逐步禁止；另外建議提點同學，在臺北市腳踏車環境於出了校園後會有巨大差別。校園內之環境較為安逸，但校外環境危險性相當高。

(六) 國立臺北科技大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於臺北市大安區，鄰近學校有忠孝國小及懷生國中，周邊主要道路為忠

孝東路三段、新生南路一段、建國南路二段及八德路。學校共規劃 350 格停車位及機車停車位 1,420 格，學生上放學之交通工具以捷運為最大宗（佔 43.11%），其次依序為公車客運（佔 25.42%）、步行（21.53%）、機車（8.40%）。騎乘汽機車者以建國南路及新生南路一段為進出校園之主要出入口，行人出入口則以忠孝東路三段及建國南路二段為主。歷年交通事故事件統計分析結果以建國南路二段路口之事故案件數為較多之路段。

2. 訪視所見特色

- (1) 校園精緻、面積不大，校園內人車完全分離，校園內無明顯的交通安全問題。
- (2) 校園周遭皆為主要幹道，大眾運輸方便，公車四通八達且有捷運站相連，教職員生大都以大眾運輸與步行為主要通勤方式。
- (3) 學校相當落實交通安全教育，利用軍訓課、導師制度、班會、週會及院週會等時間跟宣導交通安全的理念，且本校之軍訓課為必修課程，讓全校學生都可以接觸到該課程並有足夠機會宣導交安的相關理念。
- (4) 交通事故案例宣教以大一、大二為優先宣教對象，具有針對性。依照經驗，校安問題跟大一大二的學生較為相關，故學校之加強宣導為優良對策。
- (5) 學校之海報競賽、服務隊中午持牌宣導、郵局 ATM 旁的海報張貼等皆成功達到交通安全宣導之功效；學校製作之緊急連絡卡更有相當多學生隨身攜帶。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建國高架橋停車場出入口已設立一行人的穿越道線，但旁鄰另有號誌操控之穿越道，建議學校應協調交通局塗銷掉非號誌控制之穿越道線，以維師生交通安全。
- (2) 學校若有電子化傳遞之平台，建議可將與交通安全教育有關之的資訊置於其中，只要有一位學生看見此即時資訊，即已達到作用。
- (3) 本校停車場出入口皆位於人行道上，又汽機車皆以斜坡底往斜坡頂準備駛出停車場，易造成一些危險狀況，建議以兩種方式進行改善：第一，使用反射鏡輔助斜坡上來之車輛看見行人，或以預警設施提醒人行道上之行人（學校已有該設備）；第二，停車場出入口與車道交叉，建議可於停車場門口設立告示牌，以「前有停車場請減速慢行」告知道路上行駛車輛之駕駛人。
- (4) 學校雖提出機車停車位不足的問題，但建議學校善用區位優良、大眾運輸系統發達的優勢，直接培養學生使用大眾運輸之習慣。
- (5) 學校雖舉辦多項的交通安全藝文競賽及多項的交安宣導活動，但較缺乏相關資料的整理，難以進行相關的追蹤考核及交安教育績效的評量。

(七) 高美醫護管理專校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於高雄市美濃區，校園面積 5.9 公頃，校內學生共 950 人，教職員共 72 位。學校周邊鄰近之主要的道路為成功路，為旗山通往六龜、寶來之主要道路，車流輛密集，但因路面寬廣，行經車輛速度時有超過市區五十公里的速限之現象。學校規劃有校車停車場 1 處，汽車停車場 2 處，機車停車場 2 處及腳踏車停車場 2 處。學生上放學主要以騎乘腳踏車代步（約佔 40%），其次為騎機車及搭乘校車上放學（各佔 20%）。

2. 訪視所見特色

- (1) 定期召開校車司機與學生座談會議，檢討反映校車服務品質問題；並鼓勵平日學生對司機不當駕駛行為之反應制度，確實可以提升校車安全與服務品質。
- (2) 校車司機之不良行為若經學生檢舉，司機薪水會遭扣減，此為提醒司機安全駕駛之好做法。
- (3) 交通服務隊成立超過 10 年，不僅能夠讓學生實際參與交通安全維護工作，更能使學生自己實際參與中，瞭解交通安全教育宣導之重要性，進而培養自己重視自身行的安全與生命寶貴的安全意識，達到寓自行實踐於宣導之目標，值得稱許並鼓勵持續運作。
- (4) 運用或鼓勵學生協助學校劃設停車格線、繪製交通安全宣導海報...等相關交通安全教育宣導之志工服務，可以藉由各類活動參與機會，喚起學生對交通安全之重視。
- (5) 能結合校內的科系為交通安全教育宣導，辦理電腦繪畫海報比賽，且創意作品作業之成果皆相當豐富。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 為使學生於校外發生交通事故時，得到學校即時的協助，建請學校可考慮製作「緊急聯絡卡或交通安全叮嚀卡」，供學生隨身攜帶（並可宣導將其緊急聯絡電話號碼輸入手機），裨利軍訓室能夠適時提供學生必要之協助。
- (2) 由於校門口前之成功路之道路幾何線形係屬同時具有彎道與坡度之道路，尤其學生通往學校對面宿舍之號誌化路口（未來為手控式號誌化路口），不僅位處坡路爬坡之頂點，且係在彎道之曲線上，此種情況容易造成彎道與爬坡駕駛人無法事先預見路口之存在，故建請未來可向地方相關交通主管機關積極爭取（現場會勘）改善，於彎道與爬坡路段前設置當心行人標誌、

最高速限標誌、前方預告號誌等，以提醒駕駛人減速慢行並注意有路口存在，降低路口之危險程度。

- (3) 除學校規劃之第一及第二停車場外，尚有土地公廟旁之非法停車場，改裝機車大多停放該處，建議學校針對該地點執行勸導改善。
- (4) 為避免學生暴露於高危險的狀況下，交通服務隊學生之安全保護措施急需改善，無論是反光背心或指揮器具等皆應速加強。
- (5) 學生騎乘機車所戴之安全帽，需注意是否貼有合格標章，以維護學生之生命安全。

(八) 輔仁大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新北市新莊區，地處市中心外圍交通樞紐區，附近商業區及工廠、辦公機構、住宅區散佈。學校周邊鄰接主要道路有中正路、建國一路及三泰路。校內共規劃有 779 格汽車停車格，2,765 格機車停車格以及 2,597 格腳踏車停車格。學生上放學主要使用之交通工具為大眾運輸工具（約佔 61.94%），其次為步行（佔 24.17%），再者為機車（11.98%）。上放學時段於學校大門及後門有學生交通服務隊協助指揮管制，校門前鋪設有木棧道以銜接捷運站進出。

2. 訪視所見特色

- (1) 校門口警衛落實管制入校計程車，並向其宣導校內行車應減速慢行。
- (2) 學校設置學生交通服務隊及學生夜巡隊，延續由其協助交通安全維護之優良傳統，值得肯定。
- (3) 於全校導師會議、學務會議、全校班級代表會議等大型會議中提報交通安全教育資料，進行相關宣導。
- (4) 師長及行政人員均非常重視交通安全教育，積極建設硬體設施，如：興建校門口捷運木棧道等，功能極高且普獲好評。
- (5) 學校之行政團隊及教職員工生均已建立起屬於學校之生命教育與交通安全教育的特有文化，意即「行人為大」的觀念，已深植師生心中。
- (6) 校門口機車停車場提供學生刷學生證，免費進入停車、民眾刷悠遊卡付費進入停車，此作為不僅落實學校交通問題內部化、納入管理，亦為良好的睦鄰之舉。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校內部分交通工程設施有誤，如：校門口機車停車場行車分向線，學校目前所劃為實線，正確應為虛線畫設；校內駝峰路面標線，正確標示應為左上右下畫設。
- (2) 學校校門口左側 508 巷單行道路口，如暫時無法移除電線桿及移動反射鏡，應儘速建立相關配套措施，如：積極向學生進行相關安全宣導，或設置停車場出口警示燈，提醒往來行人及機車騎士特別注意路口車輛，以維安全。
- (3) 中正路 514 巷內多有交通衝突，且因交通號誌較近，易發生車輛回堵現象，學校應聯絡新北市交通局進行會勘加以改善。
- (4) 建議後移校門左側單行道口之公車站牌，避免阻擋車輛左轉中正路之視線。
- (5) 資料顯示學校師生發生交通事故之尖峰期主要為中午時段（高峰期），相異於他校及全國統計數據，常態應為雙峰時段。建議學校可再做進一步分析原因。另建議學校以「院系」為單位，進行交通事故資料分析，並將其重要數據及相關資料提供給各學院、系，俾利瞭解所屬學生發生交通事故之原因及其型態，便於進行相關宣導。
- (6) 為避免交通教育宣導資料分散，且為利於師生搜尋相關資訊，應加強宣導並建議應集中於學校某處室網頁下，建置「交通安全教育宣導」專區，俾能充分廣泛使用。

(九) 致理技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位處於新北市板橋區忠誠、幸福與公館等 3 里核心區域，生活機能設施完善，日間部學生 6,602 名、進修部學生 3,567 名。學校周邊主要道路有文化路、漢生西路等。學生上放學主要以大眾運輸工具代步（約佔 75.01%~77.35%），其次以機車代步（12.78%~13.30%）。校內設有地下停車空間，規劃有汽車停車位近 170 格及機車停車位 1,700 格，機車停車位符合師生需求但汽車停車位明顯不足。學生主要通行路段為文化路一段，該路段上放學時段交通流量大，造成壅塞及交通安全問題。

2. 訪視所見特色

- (1) 規劃地下室停車場汽車、機車位，滿足教職員與學生停車需求，有效解決校園週邊停車問題。
- (2) 學生與導師能有密切連繫管道，並運用校內刊物宣導、交通安全宣導摺頁提供，強化師生對交通安全認知與作為。

- (3) 透過學生對交通安全回饋與意見調查，能有效將交通安全議題融入班級宣導，強化師生對交通安全認知與參與。
- (4) 評鑑書面資料完整、宣導計畫、活動詳實，能有系統呈現校園交通安全教育工作推展。
- (5) 利用學生服務學習之機會，融入相關交通安全服務活動，不僅建立學生服務人群之正確價值觀，並可從中培養學生注重相關交通安全常識與彼此尊重行的安全等觀念，達到「寓實做於學習」之目標。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 持續與新北市政府交通局，協調後門（漢生西路、新海路與幸福路巷口）所需增設交通號誌設施，建議可採「輪放方式」或「專用行人通行號誌時相」，降低汽車、機車衝突與交通事故。
- (2) 校園週邊公車停靠站牌期間（國光路、漢生西路與文化路 1 段等區域路段），常與機車前進路線相重疊，造成機車騎士被迫行駛內線車道，增加騎乘機車危險性，建議強化學生機車安全駕駛宣導與車道分流認知，減少學生交通意外事故發生。
- (3) 建議將可供交通安全教育宣導之相關資料加以數位化，並整合建置「交通安全教育宣導」專有網頁於校內官方網站上，提供師生參考學習之用；惟若有即時宣導之動態資料，亦可透過校園共同資訊傳播平台或社群網站（例如臉書）轉寄給師生，供作參考或提醒之用。
- (4) 交通安全網站內容，可適時結合 youtube 或社群網站並鼓勵學生瀏覽，以增進對交通安全預防與處理作為。

(十) 敏惠醫護管理專科學校

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台南市柳營區東昇里中山東路二段 1116 號，全校占地面積 3.3 公頃。周邊鄰近鳳和高中、新榮高中、柳營國中、太康國小等學校。通勤生上放學騎乘機車者 357 人（比例占 9.7），騎乘腳踏車者 43 人（1.2%）搭乘校專車約 550 人（15.1%），搭乘大眾運輸工具（鐵路）者約 7 百餘人（19.3%）。學生上放學以中山東路、省道台 1 線、中山西路等路段為主要路線。校園周邊主要道路出入之大型車輛除該校交通車外，包含進出柳營工業區之聯結車、貨櫃車與大貨車。其中上下班時間為事故率較高之時段。校園周邊共規劃 2 處汽車停車場及 1 處機車停車場，校區行政大樓周邊設置來賓汽車臨時停車位及無障礙停車位，總計汽車停車區共規劃汽車停車位 100 格，機車、腳踏車停車位 466 格。

2. 訪視所見特色

- (1) 校園內實施無車校園環境，機車僅能行駛於校園外圍之機車道，而機車停車場以刷卡方式管制機車出入，停車格劃設編碼進行管理，且車位足夠。學校於實施無車校園環境政策後，無交通違規之情況發生。
- (2) 學校於例假日提供返家專車服務，學生可直接從學校搭乘國道客運返家，欲搭乘火車之學生，學校亦提供校車將學生接送至台南火車站。另外，該校暫時利用停車場部分空間，作為返鄉計程車招呼站，減少計程車佔用外部道路空間，符合學校交通問題內部化之策略。
- (3) 每日學生上、放學時段，均有教官與交通服務隊學生於校園週邊重要路口，協助交通管制及導護，不僅能夠確保學生行的安全，亦能從中培養學生確實遵守交通安全之正確觀念。
- (4) 善用學生出入頻繁之處所（例如：教室走廊、停車場），設立交通宣導公佈欄、交通標誌圖例與交通安全警語等相關宣教資訊，創造親切友善的交通安全宣導環境，確實對提升學生重視交通安全之觀念。
- (5) 學校設有多功能交通安全教育宣導教室，佈置交通安全宣導資訊，並提供學生校內機車考照筆試、交通安全教育宣導與講習之用。
- (6) 辦理機車原地考照之服務，學生可於考照前於校內場地練習，不僅提高學生考照之方便性，也減少無照駕車等問題。
- (7) 學生有長時間需於校外進行實習，學校於學生實習期間會幫其安排住宿事宜，減少學生騎機車之頻率，有效降低學生於實習期間交通意外事故之機率。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 假日返鄉專車或平常放學時段，因校內大客車停車空間不足，致使專車均暫停於校園週邊道路兩旁，建議於該時段可協請交通服務隊協助於適當位置進行交通管制避免事故發生。另於上述時段均有家長臨停於路邊載送學生，亦應適時宣導學生告知家長（導引學生請家長注意交通安全）且勿併排停車或在中山東路二段與南 110 鄉道丁字路口之 10 公尺範圍內停車，提升上放學之安全與順暢。
- (2) 台一線與中山東路口，人車衝突情況仍需改善，建議結合外部資源已進行改善。於臨校門前中山東路二段幹道上東西兩側適當位置，設置「學校標誌」與「當心行人標誌」等警告標誌，藉以提醒行經學校前之車輛駕駛人，減速慢行並當心行人，強化鄰近學校人車行之安全環境。
- (3) 汽機車入口處可以考慮增設車輛出入提醒之警示燈號、前有停車場之警告標誌與消除左側樹叢之視距阻礙等設施，提升學生騎乘機車出入之安全。

- (4) 學校之交通事故統計分析資料，建議加入各科人數之考量，計算事故或違規比例，建立較完整之資料庫以供施政參考及重點加強。
- (5) 交通安全之宣教，建議針對學校交通方式之特性（交通車、火車），加強相關安全知識宣導，有效達到宣教目的。
- (6) 建議邀請安全駕駛中心派員到校講習，以提升師生騎乘機車正確、安全之觀念，也有助於增加安全駕駛之技術。

(十一) 康寧大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於臺南市安南區，於校園內周邊地區設有三處汽車停車場共 403 格停車位，以及兩處機車停車場共提供 2,217 格停車空間。有半數以上學生使用機車通勤（55%），約有 225 人搭乘公車上放學（13%）。學校周邊鄰接的主要道路有安中路、育英街、台江大道以及工學路，而學生主要使用道路為育英街與安中路五段路口（前門）、育英街與台江大道交叉路口（後門）以及安中路三段至五段。

2. 訪視所見特色

- (1) 校園內汽機車停車場設置完善，並有刷卡制度管理，且停車位之供給超過師生停車之需求。
- (2) 籌組交通服務隊協助學校推廣宣導工作，並予以適當教育訓練與投保意外險，確實對師生交通安全維護具有正面效果。
- (3) 實施雙導師制，正導師為教授、副導師為職員，關懷同學生活值得肯定。
- (4) 學校辦理宣導活動皆有回饋機制，同學也確實填寫，回饋情形良好。
- (5) 將「鼓勵學生搭乘大眾運輸工具」設定為未來該校之努力方向，目標正確，可積極思考各項鼓勵策略。（例如：調查學生大眾運輸工具需求使用表，作為引進大眾運輸工具之參考依據）

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議加強對校內未戴安全帽與車輛改裝（如：拔除照後鏡）之違規同學，進行取締並適當給予違規講習或輔導，強化其重視交通安全與生命之觀念。
- (2) 交安網頁之「交通安全公告」內所放置之資訊，內容大多不屬交通安全相關公告，建議將內容進行改善，放置符合交通安全相關之資訊，供學校師生參閱。
- (3) 嘗試建立學校交通安全相關問題之師生反應平台，並鼓勵學生踴躍提供建

設性意見，有助即時改善校園相關交通安全問題。

- (4) 學校提供之返鄉專車班次較少，行進路線與學生需求不完全相符，且價格偏高，建議重新規畫該專車之路線及價格等特性，以提高學生使用率。
- (5) 校內標誌、標線有多處誤置，可針對校園內有關交通工程設施重新規劃與正確劃設（例如：鋪面整復、正確人車動線修繪、彎道附近停車格位消除、標誌被樹枝遮蔽等），期能塑造友善且安全之校園環境。

(十二) 華夏技術學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

校園區分為中和及淡海兩校區，中和校區地處地狹人稠之新北市中和南勢角地區，以工專路、華新街、忠孝街為主要聯外道路，鄰近南勢角捷運站，步行約 10 至 15 分鐘，或轉搭中和區捷運接駁公車亦可抵達校區；淡海校區位於新北市淡水區淡海新市鎮第一期發展區的綜合示範社區內，面臨 50 公尺都市計畫道路濱海路二段及沙崙路一段之交叉口。校內共規劃有 1,265 格機車停車格、94 格自行車停車格以及 181 格汽車停車格。日間部及進修部學生上放學所使用之交通工具，最多為機車（43.05%），搭乘公車學生之比例約為 17.57%，搭乘捷運之學生約為 21.93%，以自行車通勤之學生則約佔 1.49%。學生主要出入之道路為工專路、華新街及華新街 19 巷，其中華興街為行人專用道。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校積極結合外部的資源，包括里長、交通隊，協助改善環境，並與警察單位保持密切連繫。
- (2) 運用「學生暨家長查詢系統」置入交通安全教育宣導相關注意事項，增加學生訊息注意之頻率，首頁提供交通安全宣導訊息及交通安全專區連結，使學生及家長於進行請假、選課等時機強化學生交通安全觀念。
- (3) 學生於申請停車位時，均配發固定車位，並且於停車格標示編號，為特殊及優良的作法。
- (4) 學生若違規停車，會執行拖吊作業，並將警方近期取締重點（如違規改裝車輛或規停拖吊等）公告於網站，以提昇學生遵守交通規則之觀念。
- (5) 導師制度健全，每週有兩個小時的班會時間讓導師運用，導師們也都能夠利用這個時間，向學生宣導交通安全相關議題，軍訓室及學務處也提供許多資料及光碟（包含網頁），能充份滿足導師宣導運用。
- (6) 講座宣導成效顯著，辦理場次多，且多為小規模（小班制）之講座，不僅增進講師與學員互動機會，且學生印象也較為深刻，極具特色。

- (7) 交通事故統計分析詳細明確，有助完整掌握學生發生事故特性與校園週邊危險路段之概況，並能夠針對高風險族群之學生進行宣導與針對不同交通工具辦理不同的交通安全宣導，為一項優質的作為。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校在教育宣導方面，除了四技一年級新生外，建議可將五專低年級、轉學生列入宣導對象，以強化教育宣導目的，並多運用新生銜接教育的課程，加入交通安全宣導等相關議題，以提升新生對交通安全的認知。
- (2) 在組織與計畫執行方面，雖有看到交通安全宣導計畫，但在執行、考核兩方面的紀錄較少，較難瞭解學校在交通安全教育宣導的成效，例如有學生反應對負面教材（即強調事故的嚴重後果）較有印象；建議學校能針對執行之計畫進行考核，並回饋至交通安全宣導計畫的設計。
- (3) 建議將校門口（工專路）停車場出口左側之停車格位消除，增加出口車輛之視距；另停車場出口對面之停車格位（約二個停車格之距離）消除並設立兩面反射鏡，輔助出口車輛在工專路上之視野死角，期能提升出口車輛之安全。
- (4) 學校周遭交通安全狀況以華新街、工專路為易肇事路段。華新街路窄、車多、人多，交通衝突多；工專路較寬、車少且快；學校雖然與里長曾商討相關問題，但未能獲得較有效的改善，建議可以利用此次訪視機會，再會同相關單位進行全面性的檢視（如交通標誌老舊、剝落、被樹遮住及設置反射鏡、塗銷部分停車格等問題），以期獲得較有效之改善。
- (5) 建議未來進行交通安全宣導時，可以嘗試鼓勵有發生事故經驗之同學現身說法，以學生的親身經驗感動其他學生，激勵其重視生命之觀念。抑或是邀請創世基金會或車禍受傷的人現身說法，對學生會更有警惕的效果，並達宣導目的。
- (6) 便捷的大眾運輸系統（捷運及接駁公車）是學校的優勢，為提昇學生使用率，建議可結合公車動態系統，公告於校內 LED 看板，讓學生獲得即時公車動態，節省等車時間，亦可提昇學生使用大眾運輸工具的意願。
- (7) 交通安全網頁設於學務處下，內容尚稱完整，惟瀏覽人數較少，可多加宣傳。另外在事故處理流程，建議可加上「放、撥、劃、移、等」之標準流程。

(十三) 東吳大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

位於臺北市共分為雙溪校區及城中校區，其中雙溪校區位於士林區至善路與臨溪路交會，緊鄰雙溪，以臨溪路為聯外道路，鄰近故宮博物院及士林、大

直區；城中校區位於貴陽街與延平南路交會，鄰近總統府，地處臺北市政經中心。雙溪校區共設有 284 汽車停車格、1,872 機車停車格以及 129 自行車停車格；學生以搭乘捷運再轉搭學生專車或市公車為主要上放學方式，其次為騎乘機車及步行為主；城中校區則以搭乘捷運或公車為主，其次為騎乘機車及步行。

2. 訪視所見特色

- (1) 設有學生專車且與臺灣大車隊簽約，協助接駁往返捷運、兩校區及校外合江、松江學舍住宿學生等，能減少學生機車之使用，降低車禍發生有顯著成效。
- (2) 汽車停車位以價制量、供需均衡，管理方式創新，例如停車收費分為指定停車位及一般停車位兩種，透過不同的收費方式，減少汽車的使用。
- (3) 利用電子郵件方式，將相關交通安全教育宣導資訊，即時傳遞給師生知曉。
- (4) 服務學習單設計創新，例如有 what, so what, now what 三個項目要求學生填寫，讓學生不只是進行服務，而去思考其中的意義。
- (5) 保全哨提供愛心機車安全帽借用服務，減少未戴安全帽狀況；計程車之招呼叫送由保全協助，增進學生安全。
- (6) 至善路至校門口沿線路段佈設交通安全標語的羅馬旗，提醒用路人及學校師生注意，值得肯定。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全委員會之主任委員建議由校長擔任，以整合各處室資源。
- (2) 在校內交通動線上仍顯混亂，建議在短期上，妥善運用交通錐等移動性器材，規劃人車分道；中長程上，建議以硬體方式規劃，以降低人車爭道之危險。
- (3) 在交通事故等相關資料之統計部份略顯不足，建議應多方面從性別、年級，發生時間、地點等因素加以分析，作為車禍防範宣導時，可以集中目標，並讓宣導對象更具說服力。
- (4) 嘗試聯繫衛保組與電梯卡申請等橫向單位，協助蒐集較為完整之學生事故資料，並進行細部統計分析，瞭解學生發生事故之各項特性，以作為學生交通安全問題診斷之基礎，期能研擬有效之宣教或改善策略。
- (5) 捷運站接駁車在尖峰時刻會有超載現象，建議與客運公司溝通協調，防止同樣狀況繼續發生；而接駁專車之時距過長、過於擁擠等問題，建議校方在班次時間，可提供更透明方便資訊給學生參考；車資部份可與公車公司協商降價，或由學校適當貼補。
- (6) 臨溪路口之機車待轉區位置過於凸出及至善路口遊覽車迴轉造成之危安因素，建議會同臺北市道安會報共同會商，並向同學宣導相關路口之安全注意事項。

(十四) 國立臺北藝術大學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

國立臺北藝術大學位於臺北市北投區，校園及校舍依山勢整建而略顯狹長，校園面積約 38 公頃，校區與臺北城市科技大學隔學園路相望，周邊另有臺北基督學院、馬偕醫護管理專科學校及關渡國小、桃源國中等學校。周邊主要道路大度路及中央北路為通往臺北淡水之主要幹道；校門口學園路平時車流不多，但於上放學時段車流較大。學生上放學以機車為主，約有 954 人(佔 33.1%)，搭乘校車及紅 35 公車為輔，約有 600 人(佔 20.8%)現有機車停車格 1,001 格，汽車停車格數 424 格，尚能滿足師生需求。

2. 訪視所見特色

- (1) 能善用校內資源進行交通安全宣導，將科系專業融入交通安全宣導中之作法更能凸顯專業與宣導效果。
- (2) 運用交通服務隊同學針對校門口易肇事路段及實際學生事故案例，拍攝製作交通安全宣導片，並置於網站供大眾點閱。
- (3) 因校園內有狗隻追趕車輛影響機車行車安全問題，故本校成立「校園活動狗隻管理小組」，定期開會檢討校園狗隻的活動情形，並利用餵食誘離陽關大道，以維行車安全。
- (4) 交通安全宣導手法極具創意，如校園常設藝品中，設有以交通為主題之藝術作品、車廂廣告...等；交通設施如公車候車亭設施由校內師生共同設計，達藝術化及交通安全宣教之效果，非常有特色。
- (5) 學校交通事故件數逐年遞減中，及相關配套硬體軟體也同步改善中。校門口加裝超速照相機，二段式左轉與交通桿之裝設皆有效降低事故之發生。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校門口交安問題宜持續改善，左轉機車雖設置兩段式待轉區，惟學生違規比例仍偏高，需宣導與處罰併行。
- (2) 出校門口汽車右轉與機車左轉衝突，建議改善汽車在右轉可視角度，或考慮以時相或延伸交織區（早一點讓左轉車靠右，右轉車靠左）改善，短期部分則以宣導汽車駕駛禮讓機車駕駛先行之觀念。
- (3) 機車停車位設置不宜與行人有所衝突，可再檢討改善。例如達文西餐廳外於人行道內設機車格，停車者必須將機車騎入人行道。可考慮將其移至路邊停車格。

- (4) 狹路停車且無單行道管制，可考慮取消停車或進行單向管制，可針對巷道會車需求進行綜合評估後再行改善。
- (5) 針對違規停車族群，可進行安全駕駛及駕駛能力問卷填寫，藉以提醒節制自身之不良行為。

(十五) 臺北市立體育學院

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

臺北市立體育學院校區位於天母地區，鄰近學校有外僑學校，故為外籍人士居住較為密集的區域。校內停車空間目前委外經營，教職員工停車收費以機車 300 元/半年，汽車 1,000 元/半年。汽車停車格約 604，機車停車格約 741，停車位平日足以充分滿足全校師生之需求，而平、假日提供遊客收費臨停。學生上放學以機車為主要代步工具，(約佔 50.12%)，其次為使用大眾運輸工具(約佔 21.76%)。上學時段騎乘機車者由士東路 299 巷進入停車場，鄰近之天母國中、三五國小學童均已到校，故並未造成龐大車流；汽車由忠誠路二段 207 巷進入，鄰近之啟智、啟明學校租用之大客車停放於兩側，路況較為複雜。

2. 訪視所見特色

- (1) 能利用網路資料及相關案例加以宣導，並於每學期實施交通安全宣教活動。
- (2) 學校能整合過去部頒之交通安全教育教材，及自行蒐集之資料，有效運用於教育宣導。
- (3) 校內交通安全宣導的警語，非常豐富及多元且普及，各重要出入口皆有設置，讓學生知道學校重視交通安全教育，並讓同學遵守「行的安全」紀律。
- (4) 學生騎乘機車入校時段不集中，使交通問題較為單純。
- (5) 利用新生訓練及系集會時間宣導交通安全觀念。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校目前的停車空間可以滿足師生使用，建議學校可以考量是否降低機車停車費用，以減輕同學負擔。
- (2) 學校與外部支援單位連繫不足，應考慮聘請鄰、里長為顧問提供寶貴意見供學校參考，亦可協助解決相關問題。
- (3) 學校應儘量宣導請同學搭乘大眾運輸工具，雖離捷運站有距離，宜思考以接駁方式提升大眾運輸工具使用率。

- (4) 士東路（299 巷及 286 巷）巷口附近之雙丁字交岔路口，路口範圍大，易有斜穿及逆向行駛狀況，建議可洽商將停止線、安全島往路口移動。
- (5) 建議將學校週遭易肇事路段、地點，標示於地圖上並公告，提醒同學小心駕駛。

四、結語

本年度大專組的交通安全教育評鑑，經過三個月共 15 所學校的實地訪察，主要是希望藉由評鑑活動，促使各學校注重學生的交通安全議題，並針對評鑑委員提出的建議，加以改善。在訪視過程中，有些學校確實有值得他校學習的地方，也藉由評鑑的過程中，彼此相互分享與指導，這才是評鑑活動真正的目的。以目前事故型態來看，大專學生交通意外事故仍以機車事故為最大宗，各校應確實針對學生機車使用頻率與習性來擬定妥善的管理辦法，以保障學生使用機車的安全。此外學校宜從學生因事故受傷的治療紀錄與學生平安保險辦理出險的統計數據，仔細分析學生交通意外受傷原因，才能對症下藥，也能從預防的角度來處理交通安全的課題。特別感謝所有為出席評鑑而奔波辛苦的委員，以及所有學校參與交通安全工作的同仁，你們是一群守護學生交通安全、最美麗的天使，因為有各位默默的付出，交通安全的教育工作才能被確保並更臻完美；所謂『有做有差，沒做更差』。本次評鑑報告所提出的各項特色優點可供全國大專院校參考，並可依照個別學校本身特性挑選適切的項目參採，而改進意見與建議則可由各校選擇符合的項目檢討改善。隨著中央政府全力鼓勵、補助都會區大眾運輸系統的政策執行，各大專院校應思考如何配合此國家政策，建議學校可以向相關單位爭取經費，引進客運進入學校讓學生可搭乘客運做為通勤工具。另除鼓勵學生多利用大眾運輸工具外，並順勢以減少學生機車之使用為長遠目標。

五、大專組訪視照片



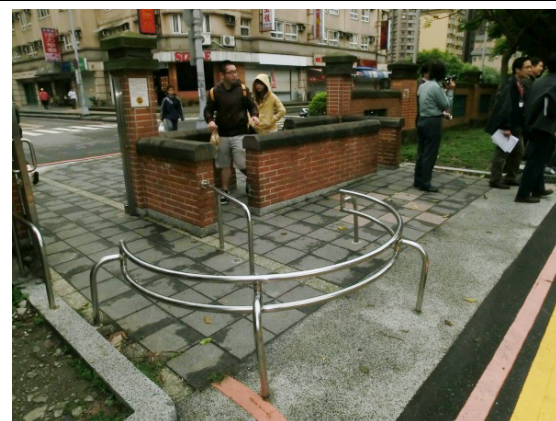
輔仁大學：興建捷運木棧連絡道，功能佳且深獲好評。



輔仁大學：機車停車場提供學生刷學生證免費進入停車、民眾刷悠遊卡付費進入停車。



臺北藝術大學：校園常設以交通為主題之藝術作品。



臺北大學：防止機車進入校園之特殊設計。



臺北大學：正門口號誌設有時段性行人專用時相，於尖峰時段增加學生的安全。



臺灣大學：腳踏車條碼e化管理。



敏惠醫護管理專校：縮減校園外農用圳溝，擴建人行道利學生步行。



義守大學：採用電子化管理，用條碼管制機車出入停車場。



臺北藝術大學：校門口增設二段式左轉待轉區，有效降低事故之發生。



華夏技術學院：配發室內學生固定車位，並且於停車格標示編號。

柒、高中職組評鑑報告

撰稿人：陳高村

一、前言

交通部與教育部102年的通安全教育評鑑工作計畫，由國立交通大學張新立教授擔任評鑑工作總召集人，召集國內交通、教育相關專家學者組成評鑑委員會，依不同教育階段區分大專、高中職、國中、國小四組辦理相關評鑑事宜。本評鑑小組係由教育部聘請交通部運輸研究所運安組喻研究員世祥、中原大學土木工程學系張副教授美香、前宜蘭縣警察局鄭組長蓮池及中央警察大學交通學系陳副教授高村等四位評鑑委員組成，並由陳副教授高村擔任高中職評鑑小組召集人，評鑑期間總張召集人新立及交通部道路交通安全督導委員會劉委員韻珠、謝委員育芸、張委員豐麟、教育部終身教育司賈委員美琳等巡迴委員機動加入，教育部國民及學前教育署卓順得科長、李淑芬教官、黃淑美教官更是全程參與，實地到校參與高中職組學校之訪視評鑑，藉以瞭解高中職學校交通安全教育推動概況。

受評學校選定係根據教育頒布的「交通安全教育評鑑實施計畫」，由高中職組評鑑小組委員，就各直轄市政府教育局、縣市政府及教育部國民及學前教育署所提報推薦之交通安全教育推動年度初評績優學校名單，及本小組依近年評鑑學校地區分佈、學校性質區分、城鄉分佈、各縣市學校數比例等因素抽選若干學校進行評鑑，本年度分別由教育主管機關提報推薦自評績優學校計有15所進行訪視評鑑。其屬性分別為國立普通高中4所、綜合高中1所、國立職業學校3所、直轄市立完全中學2所、直轄市立普通高中1所、市、縣立完全中學各2所、私立職業學校2所。民國93~102年以來各縣市接受訪視評鑑學校數統計如表1.所示。

評鑑工作進行自102年4月1日起至102年5月27日止，分別排定訪視評鑑時間日程，每校評鑑時間約半天(四小時)，除原聘任的高中職評鑑小組委員外，並有巡迴評鑑委員機動配合進行訪視評鑑，評鑑方式除由各受評學校簡報學校執行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，並對受評學校週邊交通環境、交通安全設施、存在的交通安全問題、校園交通安全情境布置、與具體交通安全措施進行現場實地勘查，同時與部分師生代表座(訪)談，瞭解師生在其生活環境、上、放學途中所面臨的交通安全問題，並適時配合時事，諸如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、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、交通事故的正確處理概念與權益確保問題等，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答。評鑑內容重點為交通安全教育

表1. 近十年(民國93~102)來各縣市接受訪視評鑑學校統計

類別	現有高中校數				現有高職校數				合計	93~102年				93~102年 已評鑑 校數合計	93~102年 依比例 應評鑑校數	差額 校數	
	國立	縣市立	私立	小計	國立	縣市立	私立	小計		高中已評鑑校數	高職已評鑑校數	私立	縣市立				私立
行政區	8	14	17	39	4	1	11	16	55	2	5	3	1	1	13	16.8	3.8
新北市	2	26	22	50	-	7	10	17	67	0	9	2	0	3	16	20.5	4.5
臺中市	9	9	20	38	8	-	1	9	47	5	3	3	3	0	14	14.4	0.4
臺南市	12	4	17	33	10	-	6	16	49	5	0	3	3	0	13	15.0	2.0
高雄市	6	19	9	34	3	5	10	18	52	4	9	1	2	2	18	15.9	-2.1
桃園縣	6	6	13	25	4	-	3	7	32	2	2	2	1		7	9.8	2.8
宜蘭縣	3	1	2	6	5	-	-	5	11	0.34	3	0	1		4	3.4	-0.6
基隆市	2	3	2	7	2	-	2	4	11	0.34	2	1		1	4	3.4	-0.6
新竹縣	3	1	4	8	-	-	1	1	9	0.27		3			3	2.7	-0.3
新竹市	3	3	4	10	2	-	-	2	12	0.37	1	3	1		5	3.7	-1.3
苗栗縣	4	2	4	10	3	-	4	7	17	0.52	2	2		2	6	5.2	-0.8
彰化縣	5	4	3	12	9	-	2	11	23	0.70	2	1	3		6	7.0	1.0
南投縣	4	1	4	9	5	-	1	6	15	0.46	2		3		5	4.6	-0.4
雲林縣	3	2	8	13	5	-	2	7	20	0.61	3		1	1	5	6.1	1.1
嘉義縣	2	2	2	6	1	-	3	4	10	0.31	1	0	1	0	4	3.1	-0.9
嘉義市	2	-	6	8	4	-	2	6	14	0.43			5	2	7	4.3	-2.7
屏東縣	4	4	4	12	5	-	3	8	20	0.61	1	1	0	4	6	6.1	0.1
臺東縣	3	1	1	5	3	-	1	4	9	0.27	3		1		4	2.7	-1.3
花蓮縣	3	2	3	8	4	-	1	5	13	0.40	4	0	2		7	4.0	-3.0
澎湖縣	1	-	-	1	1	-	-	1	2	0.06			1		1	0.6	-0.4
金門縣	1	-	-	1	1	-	-	1	2	0.06			1		1	0.6	-0.4
連江縣	1	-	-	1	-	-	-	-	1	0.03					0	0.3	0.3
合計	87	104	145	336	79	13	63	155	491	15.00	42	34	23	30	149	150.0	

組織與計劃、教學與輔導、創新作為措施與具體優良事蹟，評鑑過程除蒐集發掘各校交通安全教育創新作為與具體作法，也可作為各級學校相互觀摩學習之對象與內容外；在訪視評鑑活動結束前舉行綜合座談，由評鑑委員從不同專長領域的觀點，針對訪視結果對受評學校提出各種促進交通安全的策略建言，並與接受訪視學校的相關主管人員交換意見。

二、102鑑委員總評意見

「交通」是由「人」、「車」、「路」三個要素所組成，交通安全提昇的策略不外乎從「交通工程」、「交通執法」、「交通教育」等三E政策著手，學校是教育的場所，當然對於交通安全教育的推動是責無旁貸的，施教的過程必須對除了施教者需具備「教育」與「交通」的專業知識外，對於受教者更必須有充分的瞭解才能因材施教，甚至必須配合時代的使命、科技的發展，響應綠色節能與科技運用，整體教育環境的塑造、教育內容的規劃、施教方式的設計、臨場的教學反應都關係著教育活動的成敗。然而就學校的性質係一般高中或職業學校，城市與鄉村區為不同，日間部與進修部特性，在交通安全教育的推動作法與重點容有不同，但在交通安全教育的追求目標卻是一致的，以下試就學校交通安全教育推動應有的基本作法，與評鑑過程所發現的整體性事實現象說明如下：

(一) 學校交通安全教育推動應有的基本作法與整體性事實現象

1. 校園基本環境塑造：依校園環境特徵、學校經營宗旨、校地利用，妥善規劃校園區位使用、人車動線、交通管制設施布設，交通教育情境布置，校園交通安全氛圍營造與校園週邊交通安全環境塑造，從交通的角度不外乎依學生交通行為--步行、自行車、機車、小客車、公共運輸(包括都市捷運、公車、客運車與學校專車)，路線長短、人數、時段分佈、空間分佈等特性，本著「減少衝突」、「降低暴露」、「大量」、「集中」、「專用」及「用路人本位」、「崇法自然」、「節能減碳」、「人車分道」、「校園交通題內部化」的規劃原則加以規劃設計。就今年受訪視評鑑各校而言，多數學校均能檢討分析校園週邊道路存在風險與問題，並尋求地方交通主管機管協助，部分學校在進行校園改建計畫均能預先將交通問題內部化，納入改建計畫中達成人車分道、校園使用分區管制、建立校園安全通行路廊等安全維護目標。
2. 校園週邊環境改善：以學生進出安全維護為目標，被動的消除學生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；積極的增設、興建行人庇護設施，諸如人行道、天橋、地下道、行人號誌、綠美化、環保節能、通學巷、遊戲巷、行人步道系統、通學專用行人通行時向設計等。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，但對於學校與外部連接介面或外部環境的硬體環

境建議改善仍有推動的空間，此一部分有賴當地主管機關積極推動，如內埔農工主動改善學生進出客運車站的連接通道橋面，達到安全、效率、便捷的目標。

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，根據交通設施現況規劃學生路隊及進出動線，秉持著安全庇護、路徑最短、最短時間、最高效率、減少穿越道路次數、在最安全處所穿越、在有導護措施下穿越道路。各校學生上、放學使用交通工具調查結果說明如表2.所示，其中家齊女中、壽山高中、明德高中、竹山高中針對教職員與學生均有調查統計，另外家齊女中將日、夜校學生分別統計，壽山高中針對學生上、放學分別統計，明德高中針對高中部、國中部分別統計。
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，在學生搭車人數受受限情況下，可結合同一地區內多數學校，共同經營學生專車，甚至可結合鄉鎮市公所市民公車資源，以達資源共享，甚至可以將「校專車經營公車化」、「公車校專車化」、「以學校為起迄的公車路線規劃」。就表2.各校學生上、放學使用交通工具調查結果，針對家長接送比例高的學校，在都會區型學校應優先利用大眾運輸系統，並將「公車校專車化」，或「以學校為起迄的公車路線規劃」規劃大眾運輸路線，在非都會區學校應優先發展校專車系統。其中北高兩市的稻江護家、萬芳高中、樹德家商佔有先天的大眾運輸優勢，另外北門農工、內埔農工、壽山高中、枋寮高中在校專車經營都有很好的成果，惟家齊女中、成德高中家長接送的比例仍有偏高的現象。
5. 學生上、放學導護：上學時，依路程遠近規定學生上學時間，路程遠先出發，路程近慢出發，同時到達校園附近，形成人潮；放學途時，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，受訪視評鑑學校校門出入多能達到人、車分道要求，惟部分學校受限於校園空間，校內道路雖有以人車分道為管理目標，但仍無法有效達成目的。
6. 融入式教學活動設計：交通安全教育的內容包括交通道德教育、用路人基礎交通教育、交通法規教育、交通工具使用與操作教育、交通工程、管理與教育，在現行的教育體制下，並無法也無必要針對各級學校，要求單獨設科施教，故交通安全知識的灌輸，必需是在相關課程中進行融入式的教學，並編寫設計相關融入教學教案常態實施，多數受訪視學校能夠呈現融入教學實施過程，惟欠缺融入教學之計畫與具體教案。

表2. 102年訪視評鑑學校學生上、放學使用交通工具調查結果

學校名稱	屬性	教職員數	學生數	日校	進修學校	調查人數	校專車	大眾運輸				家長接送		汽車	機車	自行車	步行	住宿	其他					
								小計	火車	公車(客運)	捷運	小計	汽車							機車				
彰師大附工	職校	227	2,781	1,811	970	2,973		1,158 (39.0%)	144	822		520 (17.5%)		278 (9.4%)	420 (14.1%)	134 (4.5%)	463 (15.6%)							
家齊女中	綜中	156	2,038	1,969	69	1,969	231 (11.7%)	579 (29.4%)	68	511		831 (37.9%)	321	510	45 (2.1%)	135 (6.2%)	242 (11.0%)	131 (6.0%)						
							231 (11.7%)	579 (29.4%)	68	511		801 (40.7%)	321	480		32 (1.6%)	222 (11.3%)	104 (5.3%)						
												30 (43.5%)	30			15 (21.7%)	10 (14.5%)	14 (20.3%)						
北門高農	職校	185	1,985	1,870	115	1,845	1,176 (63.7%)					129 (7.0%)		45 (28.8%)	10 (6.4%)	437 (23.7%)	12 (0.7%)	41 (2.2%)	4 (0.2%)					
枋寮高中	完中	110	1,291	1,291		1,180		430 (36.4%)	30	400		250 (21.2%)			200 (16.9%)	300 (25.4%)								
內埔高農	職校	145	1,301	1,301		1,301	1,029 (79.1%)					65 (5.0%)			75 (5.8%)	132 (10.1%)								
稻江護家	職校	117	1,997			1,835		1,744 (95.0%)	22	614	1,108	44 (2.4%)	35	9	3 (0.2%)	38 (2.1%)								
萬芳高中	完中	209	2,328	2,328		2,328		1,607 (69.0%)			451	1,156	275 (11.8%)		7 (0.3%)	10 (0.4%)	429 (18.4%)							
樹德家商	職校	369	7,291	7,291		7,282		5,153 (70.8%)				845 (11.6%)			141 (1.9%)	354 (4.9%)	789 (10.8%)							
岡山高中	高中	122	1,686	1,686		1,914	605 (31.6%)	184 (9.6%)		131	53	469 (24.5%)	246	223	23 (1.2%)	511 (26.7%)	122 (6.4%)							
成德高中	完中	135	1,272	1,272		1,215	241 (19.8%)					595 (49.0%)	251	344	25 (2.1%)	67 (5.5%)	287 (23.6%)							
竹南高中	高中		1,715	1,715		1,715		948 (55.3%)	491	457		253 (14.8%)			24 (1.4%)	125 (7.3%)	230 (13.4%)	135 (7.9%)						
壽山高中	高中	135	1,957	1,957	135	1,957	1,335 (68.8%)	303 (14.5%)		303		120 (5.7%)	40	80	48 (2.3%)	111 (5.3%)	41 (2.0%)	134 (6.4%)						
							1,335 (68.2%)	295 (15.1%)		295		120 (6.1%)	40	80		34 (1.7%)	41 (2.1%)	132 (6.7%)						
								8 (5.9%)		8						48 (35.6%)	77 (57.0%)	2 (1.5%)						
明德高中	完中	188	2,090	2,090	1,172	2,090	801 (38.3%)	222 (10.6%)		222		347 (16.6%)			7 (0.3%)	42 (2.0%)	268 (12.8%)	399 (19.1%)	4 (0.2%)					
							1,172 (58.4%)	120 (10.2%)		120		86 (7.3%)			7 (0.6%)	22 (1.9%)	68 (5.8%)	184 (15.7%)						
							918 (12.6%)	102 (11.1%)		102		261 (28.4%)				20 (2.2%)	200 (21.8%)	215 (23.4%)	4 (0.4%)					
竹山高中	高中	142	1,373	1,373	142	1,373	343 (25.0%)	343 (25.0%)		343		30 (2.2%)				527 (38.4%)	473 (34.5%)							
斗六高中	高中	151	1,850	1,850		1,850		563 (30.4%)	248	315		239 (12.9%)		574 (31.0%)	102 (5.5%)	372 (20.1%)								

7. 校內資源的整合運用：傳統觀念認為交通安全是學務處的業務，甚至是教官室的業務，最重要的是學校經營者(包括主管與董事會)的重視，除了校內各處室間的通力合作外，有不同的科、系、學程、社團，在人力、專業、技術、資源上要進行重整運用，不論教育種子、人力調度、活動設計均可交叉運用，亦可塑造校園整體參與氣氛，無形中在校園內完成了全校師生的交通安全教育，訪視過程發現承辦教官同仁的態度是關鍵，其次是學校校長的支持態度，今年部分學校對於校園環境實地勘察導入學生引導設站介紹，擴大學生參與與執行成果介紹。
8. 社會資源的結合與運用：過去談到社會資源多數聯想到金錢的資源，殊不知交通安全教育的推動與社會的相關環節是息息相關的，除了專業師資的引用外，讓學生與社會提早連結，諸如職場的介入、證照取得、人際拓展，不論在交通安全的未雨綢繆、交通安全事件的處理、交通安全事件的善後都有其正面的意義。近年來透過學生交事故校園安全訪視改善計畫的執行，地方政府道安會報的工作平台已能充分協助學校改善校園周邊交通管理相關問題，校園週交通安全問題的發現與改善工作，地方政府應更主動積極打造安全通學環境，學校應扮演主動發掘建議溝通的角色。

(二) 訪評後整體建議

1. 受評單位

- (1) 多數學校都能依規定成立交通安全教育委員或交通安全教育推動工作小組，聘任相關委員、顧問、擬訂相關執行計畫並定期開會，惟部分學校對於執行過程、成果、會議記錄，未具體整理留下影像或書面記錄，建議各學校對於執行過程應有具體提案討論與詳細之會議紀錄，並作為議案決議之行成效追蹤考核依據。
- (2) 通學方式之調查建議設計問卷，由學生無記名自填，甚至包括教職員工也應列入調查分析，內容除針對交通工具使用外，建議考量包含自填之交通事故與違規狀況，以利更進一步掌握師、生所面臨的交通安全概況，日間部與進修學校應分別統計分析，完全中學部分亦應針對國、高中部應分別統計分析，上學放學亦應分別統計分析，並據以研訂有效路隊路線指派、校內停車供需管理、校專車路線容量規劃提供。
- (3) 多數學校都能對學生上、放學使用交通工具與方式進行調查統計，並留有紀錄可查，多數學校能在空間上做好人車分道，部分學校礙於校園空間與道路環境限制，只能做到上、時段，放學透過交管人員協助達到人車分道目標。

- (4) 高中階段學生以自行車為上、放學交通工具有一定比例，雖現行交通法令並無強制戴安全帽之規定，惟就騎乘者安全保護的觀點，安全帽可以保護騎乘者頭部免於或減輕碰撞傷害，騎乘自行車戴安全帽值得推動，就教育的觀點強制佩戴安全帽之作法，可走在立法強制之前，並透過相關活動對其施以騎乘訓練，且能在自行車停車場適當處所提供簡易維修設備，如充氣設備、油壺、起子、扳手等，並在適當的機會進行簡易維修講解宣導。
- (5) 針對機車騎乘知識的培養，可安排相關自行車、機車騎乘體驗與訓練活動，加強無照騎乘機車及騎乘機車、自行車應戴安全帽之宣導，並對高年級同學輔導考照，或洽請監理站所提供下鄉到校考照服務，此一作法已為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。
- (6) 學校應主動積極發掘學校週邊交通安全環境，諸如週邊交通動線調整、交通管制設施增設或改善，建議學校規劃提案或提請各縣市政府交通主管機關、道路交通聯席會報辦理會勘規劃改善，此一交通改善案涉及地方政府權責，應加強與地方主管機關協調聯繫。
- (7) 有關校園交通安全情境設施布置、進出校園動線規劃人車分道、規劃學生家長接送區，最好配合道路交通標誌標線號誌設置規則之規定，與實際的道路交通環境作密切的連結；在校外交通流量大、道路可利用空間有限的情況下，協調公車，學校規劃專車與家長接送車輛入校內接送，以免車輛停等堵塞道路影響交通順暢，將交通問題內部化處理，兼顧安全與效率，對外部交通影響衝擊低。
- (8) 交通安全教育相關教材、媒體，應配合交通安全教育專業教室做好蒐集、典藏、管理並充分運用，提供各相關課程教師施教運用，並擴展推動至其他學校或社區團體。
- (9) 評鑑項目中有交通違規、交通事故統計分析，主要目的在於透過統計資料瞭解各學校交通安全狀況，多數學校以事故並非發生在上、放學途中或未發生事故而未顯現統計資料，建議結合校安通報資料、學生保險理賠申請資料、學生請假資料，進行事故資料統計分析；至於違規資料則可以警察單位通知的勸導或舉發案件，或校外會聯巡違規記錄，或學生糾察、交通服務隊、教官所登記的違規資料進行統計，並加以追蹤輔導。
- (10) 交通安全教育活動的發起單位可以是班級，可以是社團，可以是學校，可以主被動的結合校外社團，或由教育主管機關發起，宜注重其效果多樣化、不拘形式，以生動、活潑的方式融入於各種教學、節慶、競賽、表演活動之中，甚至結合社區特性、交通特性，將校園交通安全教育活動擴展至校外。
- (11) 各校幾乎都有「交通服務隊」的組織，協助師生上、放學交通安全的維護工作，建議擴大遴選優良學生組成，讓多數的人都有機會參與，並給予服務隊同學充分訓練講習，讓同學能由參與中體會交通安全之重要性與塑造其維護交通安全的使命與責任感。

- (12) 主管機關規定對於校車、通學專車，學校相關人員行前必須依車行車簡易紀錄表檢查車輛，而多數學校將檢查工作轉由車路隊長每日執行紀錄，惟部分內容涉及車輛保養及車輛結構專業知識，除應建請教育主管機關修正表格外，建議此部分由車輛管理單位(客運公司)相關人員負責查核，學校專人(如教官、老師)則負責覆核工作，學生僅就駕駛員之行車行為與車輛行駛中之一般狀況加以紀錄，避免流於形式。
- (13) 學校應鼓勵學生上、放學使用大眾運輸工具，為提升學生上、放學通學品質與交通安全維護，在擁有大眾運輸工具的地區，可加強協調公車、客運業者於上、放學期間可朝公車專車化方向辦理，並提供到校載客及票價優惠服務。
- (14) 在具有「交通、汽車修護、物流...」相關職業類科、學程的職業學校，該科系、學程的相關專業老師、學生，應本其專業協助交通安全教育活動推動，成為種子師資、人力。
- (15) 市政府教育、交通、警察相關機構，對學校推動交通安全教育推動，主動積極協助執行。
- (16) 校園交通情境布置或交通安全教育資訊之提供，其設置或張貼往往與校園整體之美感或建物設施存在衝突，必要時可朝學習角落、資訊走廊等方式布設。

2. 教育主管單位

- (1) 交通安全教育施教過程，如有必要進行成果測驗，有關交通安全常識、宣導法令等測驗題之命題設計，建議教育主管機關會同交通主管機關，建立相關題庫資料供各級學校運用參考。
- (2) 在欠缺公共交通工具服務的地區，因學生住山區或分佈廣闊，學生通學不便，建議購置校車或寬列租賃車輛經費辦理交通車(學生專車)，或提供學生住宿空間。
- (3) 交通安全教育的推動工作，依業務行政區分可能劃歸學校的學務處，目前各高中職學校大部分的責任都落在教官身上，經常面臨教官工作負荷問題，部分的學校(直轄市、部分私立學校除外)也面臨到推動交通安全經費拮据的窘境，在人力、經費受到制肘的狀況下，有心推動交通安全教育活動的老師，常有力不從心之憾，建議相關主管單位正視此一問題。
- (4) 建議交通部或教育部辦理運用現代化的生活科技設備，由學生自行籌畫設計記錄拍攝交通安全教育宣導影片競賽、或宣導影片製作甄選，並將比賽或甄選結果擇優給獎表揚，附掛於交通安全教育資訊網站，供各級學校交通安全教育運用。
- (5) 主管機關規定對於校車、通學專車或校外教學活動交通車，學校相關人員行前必須依車行車簡易紀錄表檢查車輛，惟部分內容涉及車輛保養及車輛

結構專業知識，此應為車輛定期檢驗與保養維護事項，建議修正表格內容以為落實。

- (6) 在技職教育體系中，經常以學生畢業前取得「證照」的張數作為教育成效，技職教育與職場的聯繫至為密切，應將交通安全視為「工、安、衛」之一環，建議將交通安全教育納入工廠安全衛生教育的內容，並將汽、機車駕照取得列入職業證照評鑑項目。
- (7) 訪視評鑑之目的主要針對交通安全教育實施計畫、執行之考評，屬預防性的交通安全維護策略，在眾多學校無法一一考核評鑑的狀況下，建議應有另一管道，對面臨交通安全威脅或具有事故發生結果事實的學校，進行交通安全的掃描、診斷與改善。
- (8) 教育主管機關應以實際行動支持、支援各校推動交通安全教育，高中職學校的教育主管機關，在一般縣市通常非屬縣市政府，建議交通安全教育工作推動應在地化，縣市政府有責任致力於高中職學校交通安全教育推動。
- (9) 高中職學校依其辦學單位之性質，可區分為國立、市立、縣立與私立，現交通安全教育評鑑工作之進行，中央教育主管機關主辦，直接對所屬中部辦公室、直轄市政府、縣市政府行文，不論在交通安全教育推動事項的傳達，或要求提報參與年度受評學校，往往忽略到縣市政府屬的縣立高中，再據往年執行評鑑工作的經驗，除非私立學校主動要求受理評鑑，否則私立學校也被忽略，只能透過評鑑小組透過抽選機制加以補足，為使交通安全教育推動不因主管機關差異而產生執行上的落差，建議在年度評鑑工作執行計畫中加以明訂，讓各級教育主管機關有所遵循。
- (10) 高中職學校學生通學交通工具，因欠缺大眾運輸工具、課前、課後活動需求，需使用個人運具，部分高中職學生因未滿考照年齡，若騎乘機車會有無照駕駛之問題，這是家長、學生、學校乃至於社會所應有的共同認知，固然應該禁止學生無照騎乘機車外，從大眾運輸的提供、活動交通問題的解決才是根本解決之道，另外，提前讓學生學習、熟悉機車騎乘、操作、交通法規概念，則是教育策略上應該致力著墨的。
- (11) 交通安全教育是生活教育、聲明教育、全人教育的一環，在注重人格養成與生活能力的培養的前提下，升學考試有生活化的趨勢，為了對生命的尊重與保護，建議升學測驗在生命意義認知保護、生活能力與社會人文的試題，應適度融入交通安全議題。
- (12) 完全中學的學務人力結構，教官人力配屬依高中部學生班級數比例配置，但教官通常負責生輔業務，而多數的時間、精力卻投入在國中部是普遍現象，造成教官工作負荷，究竟是制度面或是執行面的問題，建請主管機關尋求改善之道。

3. 交通主管單位

- (1) 因應新交通設施興建、通車使用，交通(道路、公路)主管機關除應廣為宣導外，宜針對地區特性、交通衝擊，因地制宜強化當地學校之交通宣導與教育。
- (2) 地方交通主管機關應主動關懷改善校園週邊交通安全環境，對於各級學校研提交通安全改善提案應充分重視，諸如交通管制設施的增設、維護，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，請監理站所提供相關自行車、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。
- (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；在偏遠地區交通主管機關應督促業者加強運輸服務，藉以滿足學生通學需求。
- (5) 在「節能減碳」的呼聲中，騎乘自行車的風潮興起，某些地區因地形特性或缺乏完善的大眾運輸工具，不論學生或民眾騎乘自行車的比率將逐漸上升，為避免與其他車種競駛，建議妥為規劃自行車道系統以維護其行車安全。
- (6) 高中職學生就學距離加大，除入學社區化發展外，無可避免會產生通學的交通安全問題，以大眾運輸交通工具完成通學旅次之輸運，對學生通學交通安全是有明確的正面效果，在都會區有完善的大眾運輸系統，學生搭乘使用方便固無問題，惟應加強大眾運輸轉乘計畫、路線規劃設計、既有「公車路線學生專車化」、引導學生使用大眾運輸及避免使用個人運具，尤其是機車與家長接送。在非都會區則是由行駛校專車做起，或聯合鄰近學校共同經營校專車，在經營一定成果後學校應發動由交通主管機關適度介入，將「校專車路線公車(共)化」，可以減少因校專車經營、行駛，所衍生的採購管理、車隊管理、停車問題、交通衝擊等問題。
- (7) 新興都會地區公共運輸路線規劃，公共運輸主管機關交通應突破過去以行政中心為公車路線起迄點或連結點設計概念，改以交通旅次產生與吸引的基本概念，正是學校學生通學需求為起迄點或連結點，設計發展通學型公車路線或接駁路線。
- (8) 有關家長接送區的規劃設計，為方便自小客車停靠進出，其規劃長度建議應以3個車位長度以上，即至少15~20公尺，再視當地路況與交通特性是當調整。在高停車需求已規劃停車格路段，以設置「禁止停車標誌」加掛「家長接送區禁停時段」附牌方式處理；在漆繪紅線禁止臨時停車路段，則以設置「禁止臨時停車標誌」加掛「家長接送區實施時段除外」附牌方式處理；在未禁止停車且未規劃停車格位路段，則以設置「禁止停車標誌」加掛「家長接送區禁停時段」附牌方式處理；在漆繪黃線禁止停車路段，則以設置「家長接送區」標誌牌處理。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。

三、各校評鑑意見

(一) 彰化縣國立彰化師範大學附屬高級工業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

校園位於彰化市工校街1號，工校街為雙向二車道，對外連接台1省道中山路三段，往南進入彰化市，往北可上國一、國三高速公路，經大肚區可達台中市的海線地區、經烏日可抵台中市區，往北轉東可經由快官、芬園到南投、草屯地區。交通尚稱便利，惟工校街、與其交叉的實踐路均屬地區性道路，道路較為狹窄，上放學期間除工校街大門外，尚有實踐路76巷、彰師大側門可供出入，中山路為學生到校必經之交通要道，上、放學時段(07:00~07:20、17:00~17:20)交通流量大，學校安排教官及服務隊學生在大門、側門等重要路口，執行交通導護勤務，維護師生上、放學交通安全。

現有日校學生人數27,81人，教職員227人，學生上、放學所使用之交通工具，搭乘校專車、公車、火車等大眾運輸工具人數約1,158人(39.0%)，由家長汽機車接送者520人(17.5%)，騎乘機車者有278人(9.4%)，步行134人(4.5%)，騎自行車420人(14.1%)，住宿生有463人(15.6%)。校園內規劃有汽車停車格146格、機車停車格300格、自行車停車格350格供師生停放。

2. 訪視所見特色

- (1) 簡報資料豐富讓人驚豔，很有創意，處處看到學校推動交通安全教育的用心與落實並以學生更能接受的方式如新兵日記影片、學生自拍交通安全教育影片、糾察隊交通指揮及人車分道影片等都可做為教學宣導使用。
- (2) 應再提高書面資料自評表評分，學校有實際作為且作足相關整備都符合評分內容，學校自評分數太客氣應再提高分數。
- (3) 機電科、控制科、電子科、建築科等學科的現場實做作品很精彩，與交通設施連結，展現學生的創意，以結合科展方式，融入交安教育。
- (4) 學校交通安全號誌、道路減速、人行道標示明確，整體校園環校道路規劃完善、美觀很值得觀摩。交通安全標語及創作設置密度甚高，學生所到之處，皆能看到交通安全情境佈置。
- (5) 學校提出交通安全教育學習護照，融合教學計畫、宣導內容、路線體驗及獎勵設計，使學生能利用並察覺通學路線的危險及思考安全議題，十分用心，值得其他學校參考採用。

- (6) 交通安全情境教室佈置完善，是讓學生學習及體驗的好環境，各科展覽作品及介紹學生表現專業，可見貴校平時教育學生方面很用心。各科真正有融入教學應用在交通安全上，這些作品更可發揮運用在科展或學生研究。
- (7) 學生進校均以步行方式，並規定需牽行腳踏車及機車，現場觀察學生均能遵守校規，並配合人車分離措施，可有效增進學生在校園的安全。
- (8) 行動監理站、交通隊等外部支援，可見學校平時即與各交通單位密切連繫，業務推展且懂得善用資源可以讓教職員、學生方便考照及最新宣導資訊建構安全回家路線。
- (9) 自行車騎乘安全資料蒐集整備完整，腳踏車管制規定很好應持續列管並納入平時授課實施，以達到宣教成效。
- (10) 根據學校歷年事故統計趨勢圖可見，貴校7月份(暑期)為事故高峰期，請學校可於暑假前加強宣教，降低事故肇生率或交通安全宣導月可改成5、6月份實施。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全實施計畫部份書面資料僅呈現99年，是否遺漏或未訂，應予補齊，交通安全教育學習護照建議可以擴及夜間部的學生，使學生都能接受相關的教育及知識。
- (2) 圖書館旁的大圖表其中一些標示有誤，機車專用道的標示不該在道路兩旁，應修正正確，提供學生正確資訊。
- (3) 學生自拍交通安全影片，二台腳踏車併排這是違反交通安全規則的，其中有一台看不出有反光標示，夜間騎車較危險，二台車應多加裝反光尾燈或反光標示更具教育意義。
- (4) 校園人車動線規畫良好，尤其交通標線配合路面鋪設劃設很好，美中不足在於仍有一些違規停車，建議，應搭配停車管理更為理想；另減速標線對於強制減速效果不佳，建議使用減速丘強制減速更有效果。
- (5) 學生違規主要在自行車未戴安全帽或裝置火箭筒，建議用一些更好方式達到改正效果，自行車管理可再精進，如廢棄車輛處理及維修工具設置處等等。
- (6) 學校諸多實施計畫、作法及統計資料執行面紀錄稍嫌不足：例如學校曾肇生A1事故，後續處置情況及宣教作法則無紀錄可查。
- (7) 進修學校考量學生晚上上放學方便，學生無照騎乘機車情況較為普遍，學校應考量合法性及針對安全研擬控管作法，以符合社會觀感及學生守法觀念，避免憾事發生或家長爭議。
- (8) 交通安全知識的考題應減少背誦性的命題，例如：違規超速要罰多少錢，著重安全及路權觀念的建立，例如：在行人穿越線上誰有最優先的路權。

(二) 台南市國立臺南家齊女子高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於台南市中西區健康路1段342號，西為永福路，北有五妃路，東有忠義路一段，校區概為四方形周邊有完善人行道連接，佔地約1.2公頃；校園週邊相鄰學校計有臺南高商、中山國中、進學國小等三所，距校區2公里範圍內學校約14所，屬人口及學校較稠密地帶，交通繁雜。大型車輛(遊覽車)無法進入校內，有地下停車場可供小客車停放52輛，機車停車位114，後門設有機踏車輛立體停車場，機車車位40，腳踏車車位275，車位尚足運。

現有日校學生人數1,969人、進修部學生69人，教職員156人，學生人數國高中合計1,513人，教職員人數135人，日校學生上、放學使用交通工具搭乘校車為231人(10.5%)，搭乘火車為68人、公車客運車為511人合計使用大眾運輸工具810人(41.6%)，騎乘機車32人(1.6%)、自行車222人(11.3%)，步行104人(5.3%)，家長接送801人(40.7%)；進修部學生則有30人(43.5%)家長機車接送，騎乘機車15人(21.7%)、自行車10人(14.5%)，步行14人(20.3%)。學生上放學進校動線安排，前門為行人專用，以搭乘公(專)車人員及家長接送為主，後門進校後實施人車分道，區分機踏車輛進出及部份步行人員，家長接送區設置校園北側門字型道路(五妃街及忠義路、永福路到道路中段)。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問，組織健全、定期召開會議。
- (2) 學校熱舞社由學生自編交通安全舞蹈與服裝設計科同學設計具反光服裝走秀，除具創意外，也能結合交通安全觀念，對年長者及行人的安全頗有助益，如能拍攝成宣導影片，效果更佳。
- (3) 學校處理專車停駛事件展現危機處理能力，以減少學生在通學時的困難，保障學生行的安全，並成為其他學校參考作法，學校團隊優秀且勇於任事，實為學生之福。
- (4) 配合SWOT瞭解周遭環境特性，對於交通事故統計的分析詳細，皆能針對個案提出主要肇因。
- (5) 對於學生交通安全的知識建立，透過主題式的方式綜合呈現(野外求生)，有助提高學生學習興趣。
- (6) 學校對於通違規同學的輔導，除參與必要的研習課程外，亦要求書寫心得報告，執行相當落實。

- (7) 與台南女中協調共同經營學生專車路線，以擴大服務區域服務更多的學生，可再協請市政府交通局規畫更完善的學生通學公車路線路網。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育執行計畫、執行成果資料建檔，除記錄執行過程外，最重要是經驗的傳承與累積，建議依考核項目列冊建檔。
- (2) 校園周遭的危險路口、路段分析結果應繪製成安全地圖，公布於校園內學生頻繁進出之處，或公告於學校網頁，亦或製作成文宣物(例如，書籤等)廣發給學生，特別針對新生、轉學生；校園中各處所陳列的海報容易使學生接近吸收交通安全觀念，建議可以採用更多屬於在地性的教育素材，如危險路口的提示及提昇安全的方法，才能更貼近學生日常所需，積極運用既有的環校人行道設施，推動學校周邊安全通學路廊。
- (3) 學生交通違規事項宜定期彙整統計，特別是針對自行車雙載、自行車未配戴安全帽、無照駕駛機車、騎乘機車未配戴安全帽等問題，應有更積極的改善計畫，以維護學生行的安全；車棚的腳踏車仍有些未依校規懸掛車牌，也偶有在校園騎車的違規事件，建議應加強對學生宣導，以強化法治觀念。另2樓的腳踏車下坡道前可懸掛「禁止騎車，只准牽行」標誌，以減少至1樓的危險衝突。
- (4) 為考量學校資源及負荷，交通安全教育可思考與其他宣導專案共同實施的可能，如：生命教育、自我保護等，以多元化方式吸引學生；各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，以收交安教育具體成效。
- (5) 可以藉由外部資源，如：交通部、監理站、警察局等，或其他有關競賽，如東陽盃交通安全競賽，邀請人員到校或鼓勵學生參與活動，以提昇教育效果。
- (6) 交通安全教材蒐集部分，有關自行車安全騎乘教材，內容相當豐，惟未能普遍印發同學閱讀相當可惜，建議，應針對以自行車通學學生人手一冊方能有效落實。
- (7) 將交通安全常識融入在各學科中不必一定是刻板的交通安全標誌，以服裝科為例，只要是符合容易辨識的顏色或材質，使其他用路人容易發現即可。在此簡單的概念之下，所設計的想法才不會過於單調，可設計出更流行的服裝。
- (8) 校園內停車場及周邊，均貼有自製交通標誌牌，藉以提醒或警告學校師生注意，但牌面規格與法規不符，建議既然要設置，就應以標準制式規格之交通標誌牌，避免流於形式且失去教育意義。
- (9) 學校在防制交通事故部分，除針對本校學生所發生之事故詳加分析檢討外，建議，應向轄區警察分局或警局交通隊索取學區內交通事故統計分析資料，並就發生型態、肇因、時段等加強宣導，使能真正達到防制效果。

- (10)校園部分廊道接縫，為提醒學生而劃黃線，易與禁止停車標線混淆，建議，可以其他顏色線條替代，或裝置減速墊等
- (11)學生通學自行車進出校門須穿越道路，建議，協請交通局在校門口行人穿越道線旁，增繪自行車穿越道線，方能確保上放學人車分流與交通安全；忠義路上之家長接送區，僅在學校為將張貼標示，未輔以其他交通工程設施，加上原本路幅狹窄，對向車道又劃有停車格，建議請交通局協助將家長接送區改成駐車彎型式，方能提供安全接送空間，亦能減低對鄰近交通的衝擊。

(三) 台南市國立北門高級農工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

北門農工座落於臺南市佳里區延平路(臺19線)，北通學甲區、東接麻豆區、南鄰西港區、西濱將軍區。臺19線為佳里通往西港及學甲南北主要省道，交通流量大，學生上、放學時間，適逢一般民眾上、下班時段，往來車輛繁多易壅塞，在欠缺聯外或替代道路的情形下常造成交通瓶頸，由教官、導護老師及交通服務隊，協助指揮與管制交通，維護學生「行的安全」。

現有日校學生1,870人、進修學校學生115人，合計學生1,985人，教職員185人，學生搭校專車1,176人(63.7%)、騎自行車437人(23.7%)，家長汽機車接送129人(7.0%)、步行12人(0.7%)、騎乘機車46人(2.5%)、住宿生41人(2.2%)、其他寄宿生4人(0.2%)。校內停車空間規劃計有汽車停車位200個、機車停車位112個，自行車停車位520個，校內大客車停車位30個。現有校專車29輛，各型車位均可滿足全校教職員工生需求，另外在延平路設有家長接送區可臨時停靠小轎車30輛、機車80輛。

上放學期間採人車分道，學生進入大門區分三部份，腳踏車進大門後右轉進入腳踏車停車場，機車於大門左側停車後熄火，牽進大門後左轉進入機車停車場，徒步學生進大門後直行至各班教室，校專車一律行駛北側門，小型車一律行駛南側門，學生禁止從南北側門進出。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
- (2) 學校改善校園交通安全設施不遺餘力，編列170萬元完成大客車停車場、宣導看板及交通設施等，強化學生搭乘專車的候車環境，增進校園交通安全，

全力打造人車分離校園，硬體建設品質大幅改善。

- (3) 遴選不同科別的學生擔任交通安全大使，由學生實際參與交通安全宣導與教育工作，並擔任評鑑活動的引導講解，負責校園所實施的各項宣導及設施介紹，提昇學生對於交通安全教育的參與度，不僅激發學生榮譽感，更能讓交通安全深植校園。
- (4) 單車社同學具有專業的維修腳踏車技能，配合所設立的單車維修站，並設有排班志工為同學服務，能提昇腳踏車的使用安全，使學生在互動中瞭解維修的重要，另單車社環島經驗為學校富有創意的作法。
- (5) 學校針對周邊危險路口，能主動函請路權單位新營工務段召集會勘改善，對校園交通安全改善工作主動積極。
- (6) 學生事故資料整理應整理為學校特有交安教育題材，交通安全意外事故的分析，可以增加使用車輛及肇事原因，以分析發生問題的所在，據以對學生宣導正確的用路觀念。
- (7) 交通安全教室所播放的自製宣導影片內容生動專業，依照不同運具的學生提示錯誤及正確的騎乘要領及規定，可以做為校方宣導的素材。
- (8) 設有機車模擬考照場，協請麻豆監理站到校考照服務及提供機車騎乘安全教育。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校規劃校園人車分道，未能充分搭配標線劃設，易形成人車混流，建議應於進校門處即繪製人車路線，始能真正落實人車分流，礙於校區現有動線，至少應做到教學區人車分流管理。
- (2) 學校機車停車場圍牆交通安全宣導壁畫，在騎車勿喝酒區塊，標誌圖示有誤，應儘速更正，以避免誤導學生。
- (3) 應針對學校特殊交通安全問題進行分析，並提出系統化之積極因應作為，例如本校學生搭乘大眾運具的比例非常高，而目前所提出的作法都是硬體建設改善，未說明未來如何精進。
- (4) 學生騎乘自行車約佔四分之一強，校園周遭道路均未規劃自行車道，建議透過地方道安會報平台，促請相關單位協助於校門口行人穿越道旁增繪自行車穿越道線，確保人車分流與交通安全。另建議應推動學生配戴安全頭盔，進入校園並以牽行方式至車棚停放。
- (5) 家長接送區雖有標示，未輔以其他交通工程設施，易流於形式且影響交通順暢與安全，建議透過地方道安會報平台，促請相關單位協助將家長接送區改成駐車彎型式，方能提供安全接送空間，亦能減低對交通的衝擊。

- (6) 學生交通違規事項宜定期彙整統計，特別是針對自行車雙載、自行車未配戴安全帽、無照駕駛機車、騎乘機車未配戴安全帽等問題，應有更積極的改善計畫，以維護學生行的安全，建議應以輔導代替處罰，如上課、書寫心得、愛校服務甚至可擔任交通安全大使，以協助學校宣導交通安全。
- (7) 交通安全海報比較偏向刻板的標誌牌面意義，建議可以參考以情境式的內容，幫助學生瞭解：例如標誌牌面可以結合道路路口的佈設，以及增加學校周邊危險路口的照片及增進安全方式，以增進學生學習興趣。
- (8) 學校在防制交通事故部分，針對本校學生所發生之事故詳加分析檢討外，建議，應向轄區警察分局或警局交通隊索取學區內交通事故統計分析資料，並就發生型態、肇因、時段等加強宣導，使能真正達到防制效果。並將校園周遭的危險路口、路段分析結果應繪製成安全地圖，公布於校園內學生頻繁進出之處，或公告於學校網頁，亦或製作成文宣物(例如，書籤等)廣發給學生，特別針對新生、轉學生。
- (9) 平安祈福卡、主題書展及單車社環島建議可以再提昇，使成效更擴大。例如：平安祈福卡可以讓學生自行書寫、主題書展可以結合其他生命安全主題的書籍、可以請單車社同學於週會時講述環島經驗、旅行心得、運動優點及要注意的安全事項，藉由體驗、多元的內容使學生喜歡參與。
- (10) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，以收交安教育具體成效。

(四) 屏東縣立枋寮高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於枋寮鄉市區北側的義民路上，鄰近枋寮火車站，有國光、屏東、高雄三家客運路線服務，交通尚稱便捷，唯校門口前之道路緊窄，上、放學交通交為擁擠，學生遍及南北計一百多公里，鄰近有枋寮國小。

現有國高中部學生合計1,291人，教職員110人，搭乘客運車400人、火車30人，合計大眾運輸工具430(36.4%)、騎自行車200人(16.9%)、家長接送250人(21.2%)、步行300人(25.4%)。校園內規劃停車場可供停放汽車60輛，機車70輛及約260部自行車，校門前公車停車場計可停20輛。

學生上學除學校「水底寮」方向騎腳踏車通學同學由側門進入外，其餘由所有人員、車輛一律由大門口進出。放學時，考量人車問題統一集合整隊完畢後，大門口放學以「時間」區隔實施，依序為「北勢寮」騎腳踏車同學→家長接送同學→步行同學→搭乘專車同學，側門放學順序為「水底寮」騎腳踏車同

學→加祿、楓港線搭乘公車同學。校車目前計四條路線，分別為東海線、春日線、太源線、力里線等四條路線，由屏東客運擔任校車任務，同學可依經濟狀況選擇購買月票或上車投幣。

2. 訪視所見特色

- (1) 配合枋寮地區特有之交通狀況，詳實訂定學校交通安全教育實施計畫、分工清楚、內容完整；依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查，訪視評鑑過程有縣府教育主管人員、警察分局、家長會長、客運業、台鐵及學生等列席，推動交通安全教育成員完整具代表性，顯見平日多有互動及聯繫。
- (2) 進入校園採人車分道，具體規劃上放學進出動線井然有序，維護師生通行路權與安全，現場觀察車棚，學生依校規申請車牌，車後擋泥板統一張貼車牌(編號)及反光貼紙、依序停放，騎自行車同學一律佩戴安全頭盔，維護日夜間行車安全，學校宣導及教育有成效，使學生落實守法觀念。
- (3) 建置優質的校園交通安全環境教育，設置「交通安全公園」依地區特性設置主要標線與標誌，由師生共同製作交通號誌、標語、大型交安宣導看板、壁畫及繪製標線，透過動手做的過程，強化落實參與與教育深度，配合校園環境佈設校園交通安全教育情境，例如：小心強風等，落實「交安生活化」，讓政令宣導落實於日常生活中。
- (4) 有關通學情形及與社區互動影片的介紹，影片拍攝甚具水準，完整呈現學校在人車分隔的措施及與社區互動的成果，此為簡報最具該校特色的部分。
- (5) 於校務行事曆中，定期辦理交通安全教育宣導，並融入各科課程教學，強化學生交通安全觀念，交通安全教育融入教學，自然不刻板，包括數學、社會、英文及家政(平安龜)、技藝學程等，且設置FB社群網站宣導，貼近學生的溝通管道。
- (6) 針對學校附近危險路口進行分析，將潛在危險原因及預防措施皆清楚表列；對於危險路口改善，非常積極且能結合社會資源與力量，將問題克服而有效改善；自製交通安全手冊並公布於學校網頁，供全校師生自由參閱；廁所外有懸掛交通安全教育教材，把握時機地點供學生學習，配合照片使教材內容更具體；交通事故、違規預防處理及輔導措施具體分列預防、處置、輔導等三階段的措施，都是推動交通安全教育的具體作法
- (7) 配合教育部專案計畫，辦理太陽能單車製作方法之研討，讓學生了解未來交通工具之原理。熱能→電能→動能。學生習得此概念，可以再依其創意製作其他簡便節能之交通工具。

- (8) 結合鄉土、文學、地區特色及學校研究教學、交通安全教育推動活動主題，具體形塑交通安全教育推動成果，包括峽脈之觀、平安之境、關切之私、遠洋之祝、哪吒之寨、風光神駒、風動空壓等主題，獨具巧思、匠心擘劃，值得嘉許。
- (9) 積極爭取外部資源，協調縣警局交通隊、村長及地主協調取得用地，在義民路與德興T字路口、德興路與中山路口Y字路口，設置校外路口的交通號誌，函請「枋寮鄉公所」在公車站畫設「人行道」，增進學生上放學進出安全，交通安全的努力值得肯定。
- (10) 學校能夠由學生直接參與交通安全教育訪視評鑑過程之簡報，做法與成效都相當不錯，也值得肯定。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校園交通安全文宣海報、標誌圖示等，部份懸掛與張貼位置受限環境、空間因素，建議儘可能選擇眼睛平視位置較理想。
- (2) 校門口左側有一桿公車站牌，公車路線已改道廢棄不用，建議拆除或遷移。
- (3) 部分資料整理，有重複情形，未針對評鑑項目裝訂，也許是忙中有誤，建議爾後資料在裝訂之前應再次審閱。
- (4) 學校對於交通違規學生雖有實施教育與輔導，惟缺乏具體執行成果紀錄(僅有簽到表)。
- (5) 學校在防制交通事故部分，除針對本校學生所發生之事故詳加分析檢討外，建議向轄區警察分局或警局交通隊索取學區內交通事故統計分析資料，並就發生型態、肇因、時段等加強宣導，使事故防制工作擴展到學生實際的交通路網。
- (6) 校園周遭的危險路口、路段分析結果應繪製成安全地圖，公布於校園內學生頻繁進出之處，或公告於學校網頁，亦或製作成文宣物(例如，書籤等)廣發給學生，特別針對新生、轉學生。
- (7) 校方簡報內有關危險路口照片及對策資料也可以成為交通安全宣導的素材，懸掛於校內及向學生宣導，在地化的教材更容易貼近學生需求並加以應用。
- (8) 對於處理學生交通違規事件，建議以輔導方式，除了抄寫課文外，建議可以閱讀交通安全相關書籍、書寫心得及愛校服務等方式輔導。

(五) 屏東縣國立內埔高級農工職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺東縣北邊海濱之成功鎮，北接長濱鄉、東為太平洋、南鄰東河鄉、西隔海岸山脈接壤東河鄉和花蓮縣富里鄉，對外交通僅有臺11線花東公路通過，大眾運輸工具有鼎東及花蓮客運。校門位於成功鎮太平路上，位處成功鎮東北隅，鄰近有成功國小、三民國小、新港國中，校園週邊道路交通環境單純。

現有日間部學生358人、夜間部學生42人，合計學生400人，教職員68人，當地學生約占二分之一，多為家長接送及步行到校，外縣市住校生及台東市區及長濱鄉通勤學生約各占四分之一。校園內規劃停車位可供停放汽車52輛、機車61輛、自行車5輛。

校區週邊道路規劃區分「行人專用道」、車輛專駛路線、校門口設有家長汽、機車接送區，配合人、車分道，以疏導交通壅塞情況。校長每日07:00於大門口迎接學生，並即時鼓勵及輔導，教官與教育替代役男於上、放學時重要路段、客運站巡迴駐留，以維護校園週遭安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
- (2) 簡報內容豐富，透過校長仔細的介紹，主任在陪同校園訪查時的解說，學生在每個參觀場地的參與及教官在課外上課的展示，整個過程流暢且自然，受評資料的準備，項目分類清楚、內容豐富詳盡，充分呈現內埔農工的創意及教育成果，足成為其他學校的示範對象。
- (3) 簡報中的一部宣導影片，以布袋戲型式配上口白向學生宣導交通安全的重要，劇本、學生演出及剪輯均具水準之上，可提供校內外宣傳使用，甚可提供交通部交通安全教育宣導片之參考。
- (4) 學校的停車規劃與管理執行得很徹底，除有很好的停車空間，老師們也都能配合，停車時都能將車頭朝外，這意味著老師們都相當重視交通安全，真是難能可貴。
- (5) 學校將校內道路命名，並配合環境設立標誌，營造一個學習交通知識的環境，並設有交通安全公園，且有針對安全騎乘及模擬考照實施教學，做法務實，對交通安全助益頗佳。
- (6) 學校通往屏東客運場站間的思源橋，將近80%的師生上放學進出的通道，主動協調地主拓寬改建，營造優良安全通學路廊，並在橋頭與橋面間，能利用情境布置、張貼交通安全宣導海報及學生自製宣導看板，做法、成效都很理想。

- (7) 學校設立學生祈福亭，由學生自製祈福卡，透過對自己及同學書寫祝福的話以提醒注意交通安全，祈福方式容易深入人心，在宣導效果上，要比海報或其他文宣來得直接有效。
- (8) 在學科的融入教學方面，藝術課透過經典畫作的臨摹與改編，呈現人物對交通安全的叮嚀與提醒，而汽車科在校園圍牆所畫的蜥蜴尾巴可以再生的海報，這些創意的作品令人印象深刻。
- (9) 學校在交通安全教室運用沙箱的教具，以模型呈現交通環境及路口佈設情境，結合心理學的引導作法，使學生容易講述發生交通意外事件的經過，對學生實施交通安全輔導，效果應比其他書面教育輔導更佳，真正做到寓教於樂，此作法可成為其他學校參考的案例。
- (10) 學校有針對機車、自行車交通安全、學生發生之交通事故照片及視訊影像，剪輯製作教育宣導影片教材，並由學生模擬現身說法，成效頗佳。
- (11) 主動與警察局合作取得周遭交通意外事件的資料，於專用課堂教室布置車禍事例的照片並宣導，形成內埔農工在地化且獨有的交通安全教育教材，容易使學生加深印象，十分用心值得肯定。
- (12) 學校交通糾察隊不僅在校內執行交通安全維護工作，更能協助鄰近學校執行上放學交通維護，充分顯示對交通安全工作的重視，之前甚至支援救助風災的人力，延伸交通服務的層面，值得肯定。。
- (13) 學校能夠利用親師座談會，對與會學生家長實施交通安全宣導，將教育宣導擴充延伸到學生家長，從學校推展到家庭，作法甚佳。
- (14) 利用校園的一地布置交通安全的展示空間，如展覽般的呈現各項作品、宣導海報及交通知識等，提供學生體驗的環境，是具創新性的作法。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校園除了設立減速墊強制汽車減速外，建議教室在鄰近道路的介面處也應設置相關提醒標誌或標語，以提醒學生注意校園可能有車輛出沒；另在上課時間有機車行駛於校園，對校園安全恐造成危害，建議考量路段或時段禁止管制。。
- (2) 在學生事故的統計建議列入事故原因、車種的分類分析，以便針對不同的事件提出矯正方式，並對學生進行宣導。機車族仍為學校肇事的主要族群，請加強教育宣導。
- (3) 交通安全教育的教材，如認識交通標誌，建議以情境適的方式呈現，應搭配路口路段以圖示顯示出標誌的位置及意義，如此學生才容易融會貫通，提昇學習效果。
- (4) 學校在交通安全教育教室，有製作學生發生車禍的危險地圖供同學查看，

做法合適且恰當，建議，如果能印製成傳單分發給學生及家長，這對於預防交通事故的成效可能更好。

- (5) 學生接受交通安全教育測驗，校方較無統計整體學生的成績，以針對學生進行後續的補充教育；測驗內容應減少背誦式的內容，如觸犯法規應罰多少錢之類的試題，而以建立安全認知及觀念的內容為主。
- (6) 簡報宣導片中學生騎乘腳踏車有的有戴安全帽，有的則無，建議仍依校規加強對學生騎乘腳踏車應戴安全帽的宣導。
- (7) 學校在輔導成立交通安全社團部分，不必侷限在交通服務的名稱，建議可就現有社團加以輔導參與交通安全服務活動。

(六) 臺北市私立稻江高級護理家事職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺北市中山區新生北路三段與農安街巷內，學生進出主要經由農安街往吉林路、新生北路，有便捷的大眾運輸系統，最近的捷運為捷運新蘆線中山國小站校內停車空間計有汽車停車位5個與1個身障停車位、行政大樓及家政大樓周邊機車停車位65個與1個身障停車位，臨近有中山國小、興新國中等學校，教職員汽車多停放於新生高架橋下公有收費停車場。

目前全校學生合計1,997人，教職員計117人。學生上、放學搭乘公車、捷運等大眾運輸交通工具有1,744人(95.0%)最多，其次是家長汽車接送35人、機車接送9人 合計44人(2.4%)，步行38人(2.1%)，騎乘機車6人(0.3%)，騎自行車3人(0.2%)。

學生上放學時段行經重要路口有三處，新生北路三段(高架橋下)與農安街路口，安排有教官及交通服務隊人員、農安街與中原街路口安排有交通服務隊人員，民權東路與新生北路(高架橋下)路口有交通警察與導護志工(中山國小)等協助維護學生通行安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校依規定成立交通安全教育委員會，校長擔任主任委員，納編相關處(室)主管為委員，教官、交通隊大(副)隊長為幹事，並聘請圓山、民權一派出所長、捷運局站務處第一運務中心站長、新庄里長、新福里長擔任諮詢委員，組織健全均能依計畫執行且有成效。
- (2) 學校對於校園安全環境亦投入心力改善，包括防滑條、安全網、無障礙坡道及地坪整修等，可提昇學生行的安全；校地雖不大，但充分運用空間宣教如：

星光大道佈設交通安全宣導教材，家政大樓地下室一樓設置交通安全宣教情境走廊，在教學大樓各樓層都設有生活萬花筒布置空間，其中針對交通安全宣導區塊，製作認識交通標誌宣導，使學生行經時都可以吸收內容。

- (3) 學生的生活週記規劃完整，包括五大主題，交通安全亦被列為議題之一，除由主任教官撰文宣導外，並提出閱讀延伸思考問題，再由學生就問題敘述自己的看法與心得，將交通安全內化深植在每位學生內心，作法甚佳值得推廣。
- (4) 在交通安全教育融入部分，健護、數學、家政、幼保、應外、流服、綜職等13個學科，融入式交安教育課程眾多，如家政製作的成品與交通標誌結合，學生書寫的作品以大象、兔子及蝸牛為主角，有創意的將交通安全宣導以故事呈現，十分討喜。
- (5) 學校幼保科除將幼童專用車行車安全融入教學外，另由學生自製交通安全教具(故事圍裙及七手八腳)，啟發幼童對交通安全認識，對設計學生即是一種最好的交通安全教育。
- (6) 學生創意交通安全歌曲比賽激發學生創意，透過肢體語言、歌詞與服裝等創意設計；學生在啦啦隊「一綺棒棒」活動加入交通安全元素，包括服裝及口號，展現學生自信活潑的一面，充分表現交通安全理念，且能達到宣導效果。
- (7) 請學校周邊的交通相關單位，如里長、捷運公司、交通警察到校宣教，講述學生應注意的交通安全，與學生日常生活結合，更容易吸收安全觀念，值得其他學校參考。
- (8) 學校對於危險路口改善工作積極落實，能夠透過交通安全教育委員會力量，尋求協助，且都能獲得改善，真正發揮組織功效。
- (9) 學校針對交通違規學生除予口頭告誡，另施以交通安全教育輔導及書寫心得，教育效果頗佳。
- (10) 充分發揮都會地區大眾運輸系統提供的方便性，學生上、放學搭乘公車、捷運等大眾運輸交通工具有95.0%以上。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校在防制交通事故部分，雖然100學年未發生交通事故，對於防制工作亦不可輕忽，建議，仍請向轄區警察分局或警局交通大隊索取學區內交通事故統計分析資料，並就發生型態、車種、肇因、時段等加強宣導，使能真正達到防制效果。
- (2) 學校簡報內有關危險路口照片及對策資料也可以成為交通安全宣導的素材，懸掛於校內及向學生宣導，在地化的教材更容易貼近學生需求並加以應用。

- (3) 教學融入部分只要融入交通安全的概念即可，如顏色的紅黃綠、讓其他用路人可發現的反光材料、主題吉祥物如平安龜、箭頭導引的方向等，將此概念加以融入變化，可以增加學習的範圍，不侷限於標誌類等的刻板內容。
- (4) 書面審查資料，未能依評鑑項目分類，查閱不易，交通安全評鑑是希望各校訂定標準作業程序，故應有年度工作項目檢核；部分宣導海報內容有誤，如號誌燈號排列順序、加速度公式、反怠速的禁止標誌斜向方向等，建議資料引用時應查明。
- (5) 統計學生違規資料只有單年度的違規闖紅燈15件，建議呈現多年期資料，以瞭解學生違規的事件類型，違規學生的輔導，請學生述明違規事項及原因，並書寫反省心得，此法較處分更能使學生不再有違規情事發生。
- (6) 單車成年禮活動立意頗佳，但應對學生說明可能遇到狀況及注意事項，學生於實際活動時才可注意、落實執行，藉此機會予以安全教育並做好安全措施(包括佩戴安全頭盔)。
- (7) 建議學校繪製校區安全地圖，將通學動線、危險應注意地點、愛心商店彙整成單張地圖，加入安全警語。交通部、交通局、教育局的網站均有許多交通安全，建議校方多加利用。

(七) 臺北市立萬芳高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於文山區興隆路三段115巷底，巷口緊鄰興捷運文湖線萬芳醫院站，鄰近學校有警察專科學校、興華國小、中國科技大學。

目前學生人數包含國高中部共2,328人，教職員計209人。學生上、放學搭乘公車、捷運等大眾運輸交通工具有1,607人(69.0%)最多，其次是步行429人(18.4%)，家長汽車車接送275人(11.8%)，騎乘機車7人(0.3%)，騎自行機車10人(0.4%)。校內設有汽車停車格77個，機車停車格43個，身心障礙停車格2格。

學生上、放學主要由正校門前方115號巷道路進出，校門前方左側規劃4格家長接送區停車位，興隆路三段115巷口每日07:00-07:35主要由學生交通服務隊及教官執行交通管制與維護安全，07:35收崗後，07:35-08:00由興華國小導護媽媽繼續執勤，校園周邊道路還規畫良好。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織，由校長擔任主任委員，每學年度聘請興隆派出所所長、萬芳醫院捷運站站長、興光里里長、萬芳醫院代表、家

長會長等校外人士擔任顧問，每學期分別召開期初及期末交通安全委員會，亦邀請萬芳醫院計程車大隊長一同與會討論相關交通安全議題。

- (2) 上、放學時段校內確依人車分道原則實施交通管制，車輛由正校門進出，學生由人行道進入側門入校；校園內交通警示設施有平板警示燈5具、旋轉警示燈9具、反光鏡10具、禁入標示牌3具及速限牌3具，另要求學生校內行走木棧道，避免人車爭道情形發生。
- (3) 公告並張貼學校周邊危險路段，如興隆路3段與192巷交叉路口等5個危險路口，除提醒師生該路段潛在危險因素外，另註明預防措施提供參考。
- (4) 辦理以書法、海報繪畫及影片拍攝等比賽、交通安全精神及口號，融入高中部愛國歌曲比賽、英文說故事比賽、國中英文單字拼字比賽及高中部戲劇社安排偶戲劇場演出等活動，機器人設計競賽，以交通安全為主題實施參賽，並獲報章媒體宣傳；除校內預算支應各項交通安全活動費用外，另有家長會補助、出版社贊助經費及興光里里長贊助交管棒、LED閃光臂章等裝備提供運用。
- (5) 學校與附近興華國小合作，推動「大手牽小手」、安全教育劇場演出、校外圍牆海報的設置，除了學生自我學習，也將知識教導給年幼的學生，可以增進學生的互動及關懷心，擴大交通服務的範圍，值得肯定。
- (6) 除常態性的運用每週一中午班長集會時機，發放會議資料對各自所屬班級學生實施宣導；校慶邀請文山二分局蒞校，以重型機車設攤加強交通安全觀念宣導；週朝會或班會時間安排脊椎損傷協會及萬芳醫院醫師實施專題演講；3/25日邀請士林監理站至本校實施大客車逃生演練等宣教活動。
- (7) 主動函請北市府教育局、北市士林監理站、道路安全委員會、高雄市政府及捷運公司等單位提供交通安全輔導教材，帶領學生交通隊至鄰近國小參訪交通安全情境設施，另至萬芳醫院捷運站由站務人員解說站內設施，加強學生危機處理觀念。
- (8) 發行交通安全學習護照，有建構安全回家路線的內容，結合資訊課程請學生配合地圖搜尋觀察自己通學路線的環境，可以思考路線上危險及應注意的事項，是具互動式的優良教材。；另依參與校內外交通安全相關活動，採認證積點方式予以獎勵。
- (9) 交通安全教室佈設案例宣導文宣及車禍照片，也利用校園空間進行情境布置，使學生可以體驗道路標誌標線佈設狀況加深學習印象。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校園內路口設有LED燈號管制交通、校園交通情境布，部分交通標誌、標線設置與法規不符，建議管制設施應依道路交通標誌標線號誌設置規則，以達交通環境教育之目的。

- (2) 學校在資料準備上，雖然做了很多，惟部分資料未按項目清楚分類，自評執行情形亦同，建議勿更改評鑑表格式與欄位，避免查核資料困擾。呈現有部分缺少，如融入教學有教案，但缺少學生上課活動的情形紀錄，學生違反校規有關交通安全的部分，缺少統計及相關紀錄，以便對學生進行輔導。
- (3) 學校在防制交通事故部分，雖然截至3月底均未發生交通事故，對於防制工作亦不可輕忽，建議，可向轄區警察分局或警局交通大隊索取學區內交通事故統計分析資料，就發生型態、車種、肇因、時段等加強宣導，使能真正達到防制效果。
- (4) 學校在輔導成立交通安全社團部分，侷限在交通服務的名稱，建議可就現有社團加以輔導參與交通安全服務等。
- (5) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，以收交安教育具體成效。交通安全知識的考題應減少背誦性的命題，例如：違規超速要罰多少錢；而是著重安全及路權觀念的建立，例如：在行人穿越線上誰有最優先的路權。
- (6) 建議教育部對於交通安全教育評鑑績優得獎學校的獎勵，可協調相關單位改為軍職獎勵。

(八) 高雄市私立樹德高級家事商業職業學校

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於高雄市三民區建興路上，對外連接大順路、九如一二路，往南達屏東，往西抵高雄市區，往北可達台南，鄰近學校有有大順路上的正興國小及覺民路上的正興國中等，上、放學時段因學生、交通車出入多流量大。

目前學生人數共7,291人，全校教職員計369人。學生上、放學搭乘校專車大眾運輸交通工具有5,153人(70.8%)，家長汽機車接送845人(11.6%)，騎自行車354人(4.9%)，步行789人(10.8%)，騎乘機車141人(1.9%)。校內設有汽車停車格109格、機車停放格260格、自行車停車格350格。

學生上放學由大門通行，路線包括建興路、大順路、覺民路及九如一路、校車行駛路線有左營線、岡山線、小港線及左營線等，家長接送區包含大門口兩側及後門口兩側，每日上放學有教官12人、校車引導人員2人及學校交通糾察隊160人在大門及後門執勤。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，並有會議記錄可查。
- (2) 學校因校地有限、學生眾多，放學需於30分鐘內疏散4,000人，運用各車輛出入口採用人縱車橫、錯時分道的方式，透過精實人員訓練、輔以可攜型通訊設備，成功有效管制車流，可於短時間疏解學生及校車交通車，實屬高難度措施，學校用心維護學生通學安全值得肯定。
- (3) 在交通安全維護及社區宣導上，除了既有校內交通管制工作，亦至社區如幼稚園宣導，並結合校園公益活動如：淨山、淨灘及淨路等宣導交通安全，成果豐碩。
- (4) 校車路線高達150條(174車次)，高度使用大眾運輸工具，不但大大提高學生行的安全，又可節能減碳。
- (5) 教官上放學執勤運用科學器材隨時掌握學生安全動態，對學生違規發生嚇阻作用，也致使學生違規情形有逐年下降趨勢。
- (6) 參加高雄市100年度交通安全教育宣導學藝競賽得獎作品-廢棄場之聲，學生以廢棄場的事故車回想駕駛人當時造成事故的行為，具有正確的省思態度與創意，另協助交通部100年製作交通安全多媒體輔助教材，具有擴大餐與推廣之功能。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校推動崇禮閱讀運動，讓學生在排隊等候時能夠禮讓閱讀，在校園內實施尚可，在校外或道路就可能有潛在危險，建議學生在排隊候車時應注意過往車輛情形，避免任何失控車輛可能產生的危險。
- (2) 校園人車分道雖有很好的規劃設計，惟未搭配標誌(線)設置，另校園內部分交通標線繪製與法規不符，建議參照道路交通標誌標線號誌設置規則。
- (3) 學生自行車仍有部分裝設火箭筒及未裝車尾反光片(車尾燈)，除加強宣導改善外，建議訂定相關管理辦法。
- (4) 學校辦理交通安全書籤設計競賽，將得獎作品張貼公告，建議爾後可考慮將得獎作品印發學生，除能廣為宣導交通安全，更可激勵學生參與交通安全宣導。
- (5) 評鑑報告表的執行情形雖有逐條列出重點工作，惟在受評資料整理部分，雖有按項目分類，但在執行情形與成果資料多有重複或未按項目整理裝訂。
- (6) 交通安全教育評鑑活動除完成成績的評定外，同時在校園環境檢視過程，也在協助學校解決相關交通問題，由於學校程序上未安排勘查校園周邊交通環境，有關學校交通車入口、自行車出入口之交通管制設施，屬於連接校外道路部分，建議報請市政府交通局協助繪設，以確保及維護校園交通安全。

- (7) 學校有製作校園周邊環境危險路段示意圖，建議應製成宣導傳單張，分發學生帶回家讓家長也能清楚了解，另亦可掛在網站提供查閱，對交通安全更有幫助。
- (8) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，以收交安教育具體成效
- (9) 學生交通違規事項宜定期彙整統計，特別是針對自行車雙載、自行車未配戴安全帽、無照駕駛機車、騎乘機車未配戴安全帽等問題，除違規輔導書寫心得外，應有更積極的改善計畫，如集中播放交通安全宣導影片供觀賞後再寫心得，或聆聽交安講座等等，透過積極的教育宣導以維護學生行的安全。
- (10) 交通部所出版汽機車學習讀本，內容包括路權、安全原理、交通規範、車輛構造與騎乘技巧等，配合圖例及照片，以情境方式教導初學者，本教材已提供電子檔給校學，未來可以做為交通安全教育的參考教材。
- (11) 校外如建興路上的人行空間受到舊有建物圍牆的阻擋，且有車輛停放，導致學生上下學有行走於車道之虞，建議應協調交通單位，劃設禁停標線，以維護學生通學空間。
- (12) 有關推動交通安全組織及召開委員會部分，可以納入疏導上下學相關的合作伙伴如：學生交通隊、客運業者，以建立交流管道。

(九) 高雄市國立岡山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於高雄市岡山區公園路52號，經由公園路往北連接公園東西路、中華路，通往岡山北路、阿公店路二段，往南經由壽天路、和平路往市區，至鄰近各客運候車站，約5至10分鐘之步行路程，距岡山火車站亦僅15至20分鐘之步行路程交通堪稱相當便利。鄰近學校計有岡山農工及壽天國小等2所學校

目前有學生1,686人，教職員122人，上、放學交通工具以搭乘校專車605人(31.6%)最多，搭乘公車、客運捷運等大眾運輸交通工具有184人(9.6%)，家長汽車接送246人、機車接送223人，合計469人(24.5%)，騎自行車511(26.7%)，騎機車23(1.2%)，步行122人(6.4%)。校內停車空間計有汽車停車格60格、機車格45格、腳踏車格530格。

上學時間一律管制人車由公園路上之正門口進入，放學時間則分由正門及位處中華路上之側門同時實施學生離校交管。學生專車設有阿蓮A、B、彌陀線...等計14條專車路線，於上、放學時間停放本校周圍之公園路及中華路上，

以便學生定點上、下車。校門口兩側馬路原繪有機車停車格，為利家長接送，已請交通局將車格塗消作為接送臨停區，供家長接送學生時使用。上、放學時間均由輪值教官指導交通服務隊人員管制人車進出校門，採人車分道方式，強化通行安全

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育委員會，且能將相關助力單位納入編組聘為顧問，讓學校相關交通安全問題都能透過顧問的協助迎刃而解。
- (2) 校長親自簡報交通安全教育執行情形，每個項目解說詳盡，在安全作為、校園周邊危險因子分析與對策以及計畫執行等，有系統性及實施步驟，由一校的最高領導長官的深入參與，交通安全教育工作必然推動順利。
- (3) 在融入教學方面，在物理、公民及英文科方面均有教案及活動資料，而本次評鑑活動也有學生對學校各項交通安全設施進行解說，學校強化交通安全教育的學生參與度，十分用心。
- (4) 繪製學生專車路線圖及蒐集捷運接駁車交通資訊，提供學生通學搭(轉)程使用。
- (5) 設置有自行車簡易維修站，提供充氣設備、油壺、起子、扳手等簡易工具。
- (6) 交通安全教育推廣宣導活動多樣化，包括成立交通服務隊、設置交通安全教室、舉辦大客車逃生演練、交通安全教育講座等活動，舉辦交通安全海報設計、標語寫作比賽，運用網頁、跑馬燈、海報、才藝作品、標語張貼公布欄等加以宣導。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校在受評資料整理部分，項目分類與執行情形資料陳現，有些在對應上不夠周延。
- (2) 學校正門口在交通工程規劃設計屬路口型態，部分工程設施容有欠缺與不足，建議市府交通局協助做整體或重新規劃，尤其是行人、自行車穿越道線的配置與增繪，以落實人車分道維護校園交通安全；另正門口兩側設有家長接送區，目前已設有通學時段禁止停車標誌桿仍嫌不足，建議增加漆繪禁停標線；中華路側門只繪有網狀線，建議增繪停止線、行人及自行車穿越道線，另在校門左側路旁有台電配電箱，影響行車視線，請市府協助促請台電將配電箱遷移以維護交通安全。
- (3) 校園內部分交通標誌(線)設置有誤(如，指向線，安全方向導引標誌等)，建議參考道路交通標誌標線號誌設置規則；校園內有規劃車行路線，由於路線穿越教學區且路幅偏狹，建議學校居於安全考量，採人車分區管制。

- (4) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，以收交安教育具體成效。
- (5) 校園周遭的危險路口、路段分析結果應繪製成安全地圖，公布於校園內學生頻繁進出之處，或公告於學校網頁，亦或製作成文宣物(例如，書籤等)廣發給學生，特別針對新生、轉學生。
- (6) 學校在交通安全走廊有展示學生交通安全海報競賽得獎作品，建議將得獎作品採大型帆布輸出，並將作者敘明張掛於通學步道牆面，擴大宣導範圍，更能激發學生榮譽心與參與感。
- (7) 學校在輔導成立交通安全社團部分，侷限在交通服務的名稱上，建議可就現有社團輔導參與交通安全服務等，比較切合實際與可行。
- (8) 學校在防制交通事故部分，除針對學生發生之事故分析檢討外，建議向轄區警察分局或警局交通大隊索取學區內交通事故統計分析資料，並就發生型態、肇因、時段等加強宣導，使能真正達到防制效果。
- (9) 家長接送比例將近20%，除學校應積極規劃校專車路線外，建議市政府應協助開闢大眾運輸公車路線以為因應，如以R19接駁公車，採區間車或專車方式營運。
- (10) 進行學校周遭危險路口、路段分析，並提出改善建議且持續追蹤改善情形，並透過行政體制與程序尋求協助解決。
- (11) 學生交通違規事項宜定期彙整統計，特別針對自行車雙載、自行車未戴安全帽、加裝火箭筒等危險裝置、無照駕駛機車、騎乘機車未戴安全帽等問題，應有更積極的改善計畫，以維護學生行的安全。
- (12) 學校已有100至102年的校外車禍10件的資料，建議應針對每個個案的發生狀況進行瞭解及分析，例如該事故的車種(機車、腳踏車或行人)、發生原因(未注意車前狀況、未遵守標誌標線號誌、自撞或被撞)等，可針對個案狀況對學生宣導防制措施。
- (13) 現場實地勘查，有不少學生腳踏車仍有建議加強學生輔導，並鼓勵安全帽的配戴。

(十) 新竹市立成德高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新竹市曲溪里崧嶺路128巷38號，崧嶺路128巷為學校對外聯絡的唯一道路，彎道、路狹、坡路是的道路特色，影響師生及家長進出校園安全，交通多需仰賴交通管制導護人力，鄰近有頂埔國小、西門國小、育賢國中等。

目前全校有學生人數1,272人，教職員人數135人，上、放學交通工具以搭乘校專車241人(19.8%)，家長汽車接送251人、機車接送344人，合計595人(49.0%)，騎乘自行車67人(5.5%)，騎乘汽機車25人(2.1%)，步行287人(23.6%)。校內規劃有汽車停車位75格、機車(自行車)停車位120格。

學生上、放學時段，本校門口、崧嶺路與128巷口(好漢坡)、崧嶺路路口(靖廬)，皆有導護人員在場執勤，進行交通指揮工作，在校內圓環前道路實施車輛管制，禁止車輛進出，成為徒步區，避免人車爭道情形。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，有會議記錄可查。
- (2) 學年度交通安全教育實施計畫列入學校行事曆依計畫實施，學校為完全中學，教官同仁工作負荷比一班高中職費心費力，但對交通安全教育及機相關宣教活動紀錄，均列有紀錄資料可查，值得肯定。
- (3) 針對學校附近周遭危險路段、校園內危險區域加以整理、分析，並研訂改進措施協請相關管理單位改善有案可稽，主動與靖廬協調於上午06:00~08:00騰出兩格公務停車格，規劃汽車接送區、交通車接送區與迴轉空間，於好漢坡規劃學生專用行人道步，及家長機車接送區之措施，將聯外道路崧嶺路拓寬、增加全校自行車、機車、汽車停車數等，提供學生安全的通學環境，上、放學時段學校校門人、車出入動線規劃與管制狀況良好。
- (4) 能在適當時機辦理交通安全教育及宣導，利用各場合完成8場宣導，包括：教室公佈欄、班會課、全校講座及校刊的專欄等，使學生可以隨時接觸教材。同時舉辦教師交通安全研習會活動並於新生訓練、開學典禮、朝會、校務會議、行政會報、導師會報及家長會日做交通安全教育宣導。
- (5) 透過課發會將交通安全編撰融入各科領域於教學活動中，在國文、英文、數學、體育、藝文、公民、地科等科目都有融入交通安全教育的內容，有教案、活動紀錄及學生活動回饋單，除了傳授知識外，也能同時瞭解學生學習狀況，為良好的學習與回饋循環。
- (6) 製作交通安全手冊，透過發放紙本及網站公布，方便學生及家長使用，內容包括：學校周邊道路、行的安全、家長接送區規劃等，透過地圖及照片呈現，增加手冊的可讀及實用性。
- (7) 承辦(a)全市交通導護人員安全防護教育研習。(b)參訪活動績優交通導護人員大會(c)交通安全教育融入課程教學研習(d)交通安全教具展覽，提供學校師生對交通安全有更深體驗。
- (8) 學校對於以自行車通學之學生實施考照制度，因應道路特性規劃自行車(上、下坡)體驗教學場，考照內容除路考外，且有加考筆試，另外，對自

行車騎乘亦訂有車輛自檢表，能協助學生對自行車實施安檢，有助於學生行車安全。

- (9) 實際勘察學校道路較陡峻，開車、騎腳踏車較危險，學生腳踏車停車場放在少年之家，且做腳踏車腳架是很好的措施。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校內仍有足夠的停車空間，建議將校門前道路部分的格位塗銷，轉移使用側門內的空間。校門前道路漆繪有行人專用道，似與交通法規不符，建議請市府協助在路旁採立體人行道設置，可以提供學生行走的空間，並減低在轉彎處及坡道上停車會車的潛在危險。
- (2) 校園內人車分道仍有改善空間，在教學區有規劃停車格位，導致汽車必須進入校園，建議將教學大樓前停車位遷移至適當地點，以確保校園交通安全。
- (3) 學校在輔導成立交通安全社團部分，侷限在交通服務的名稱，建議可就現有社團加以輔導參與交通安全服務等，例如可以將熱舞社、畫畫、音樂之比賽朝交通安全方面設計，更可吸引學生。
- (4) 學校讓學生票選出危險路段(口)，擴大讓學生參與立意雖佳，惟易造成偏頗或誤差，建議應以專業角度篩選較能找出真正的危險路段(口)。
- (5) 學校事故防制工作，除針對本校學生所發生之事故詳加分析檢討外，建議向轄區警察分局或警局交通隊索取學區內交通事故統計分析資料，並就發生型態、肇因、時段等加強宣導，使能真正達到防制效果。
- (6) 在輔導學生防止違規與交通事故方面缺少資料，建議參考評鑑項目，依照以下方式整理及分析：(a)先針對交通法規及校規等不同層次列出違規行為，例如：騎機車未戴安全帽、違規穿越路口，騎腳踏車未戴安全帽、不聽交通隊指揮等；(b)針對不同項目的違規行為統計違規項目及人數，以瞭解不同年級學生在不同時期的違規分佈狀況；(c)再依照不同輕重的違規行為擬定輔導方式，如：愛校服務、書寫心得、上交通安全課程等。
- (7) 交通部所出版汽機車學習讀本，內容包括路權、安全原理、交通規範、車輛構造與騎乘技巧等，配合圖例及照片，以情境方式教導初學者，本教材已提供電子檔給校學，未來可做為交通安全教育的參考教材。
- (8) 學校校園優美，但聯外道路不理想，但在校長率領下之學校團隊很用心、努力，與教學成效一樣都非常好，很感佩學校之用心、努力，校長之簡報很精采，量化統計資料做得很好，質化改善方面，將崧嶺路從5米拓寬成8米道路很好，學校有一個願景就是爭取靖廬，委員建議爭取另一條都市計畫道路，在新竹市之條件下比較大有可為，爭取靖廬屬於內政部之單位會比較費力。
- (9) 家長接送比例將近50%，除學校應積極規劃校專車路線外，建議市政府應協助開闢市民公車服務。

(十一) 苗栗縣國立竹南高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於苗栗縣竹南鎮中正路上，左側緊鄰竹南國中，右側與竹南鎮公所相鄰，地處竹南鎮文教區中心，學校大門面臨中正路，側門臨大營路，學生上下學時段人、車匯集，車流量相當大。鄰近學校計有私立中興商工、縣立竹南國中及國小。

現有學生人數1,715人，上、放學搭乘火車、客運車有948人(55.3%)，家長汽機車接送253人(14.8%)，步行230人(13.4%)，騎機車24人(1.4%)，騎自行車125人(7.3%)，住宿生135人(7.9%)。

校內規劃有汽車停車位46格、機車停車位106格，腳踏車停車位280格，大致與全校停車需求相符。上放學時段，竹南分局竹南派出所警員都會在本校附近協助交通安全輔導，開放正、側門2處上放學進入校園，安排交通服務隊、2教官及保全先生，於本校正門口執行校門口交通安全輔導，側門安排導護老師執行校門口交通安全輔導。由於本校搭乘火車之學生人數達470員，且本校放學時間與竹南國中相同，為避免兩校學生交錯，導致交通壅塞，於人車流量最多的中正路正門編組交通服務隊值勤，校門廣場並設置人車分道，能有效疏解師生進出校門之流量；另為服務搭乘公車的同學們，特別與苗栗客運協調，於放學時加開往班車，且至學校接同學，使得將近40位同學免於候車之苦；又適逢校區大樓新建工程，大型工程車輛進出頻繁，為避免交通壅塞暨有效疏導家長接送車輛，於側門另闢家長接送區，並編組交通服務隊協助引導，以維學生上、下學之安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議。
- (2) 交通安全宣導活動相當多元，包括：竹南運動公園宣導、路跑活動、邀請鐵路警察局竹南所講授鐵路行車安全、反毒飆車活動、母親節園遊會等，擴大宣導的範圍，增加社區互動。
- (3) 校園交通安全情境教育場有寬闊的空間布置海報、布條及宣導品，可以提供學生學習交通安全知識的空間，與校醫室的資源合而為一，可以將交通安全領域延伸到生命安全，形成多元的教育內容。
- (4) 製作歷年交通安全教育才藝競賽優良作品製作文宣旗幟宣導及小型宣導標籤警語懸掛於校內，利用公佈欄及洗手間等空間，強化學生交通安全知識，

增加學生的學習時機。

- (5) 利用學校網路系統及多媒體播放系統、電視牆及跑馬燈公告全校及自行蒐集製作相關教材、教具(大型教育帆布30幅、小型看板教具10面及文宣旗幟40面)。
- (6) 協請簽約租賃安全舒適遊覽車公司，配合學生上、下課時間及路線往返學校，增加師生搭乘公車方便性。
- (7) 學校於99、100學年度改善大門水溝墊高工程、敬業樓前停車場擴寬、勤學樓前水溝蓋改建、各停車區格線重劃、誠意樓前停車區改善工程。
- (8) 本校於92年至98年校安中心資料8死29傷、列入交通部99年度高中職學生交通事故防制改善計畫執行學校，經99、100、101年交通安全教育推行逐年遞減分別99年4件輕傷、100年1件輕傷、101年迄今0傷亡具體進步。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 評鑑備審資料整理不當，無法找到與校方所填寫之交安教育工作內容對應之備審資料，例如：危險路段分析、學生常見違規資料、學生違規矯正輔導紀錄、學生事故分析資料等。
- (2) 學校在校門口兩側規劃為家長接送區，未設置任何標示，亦未搭配交通工程設施，建議將家長汽機車接送區分開設置，以明確分流與紓解車潮，並請縣府協助家長接送區交通工程設施(禁停標線及附時段之禁停標誌)，藉以確實有效維護交通安全。
- (3) 校門口管制上放學人車分流之30公分寬的黃色標線、校園內水溝旁繪有黃色標線及車道上繪有減速標線，與法規不符，建議參考道路交通標誌標線號誌設置規則繪設。
- (4) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，以收交安教育具體成效。
- (5) 交通安全教育執行計畫、執行成果資料建檔，除記錄執行過程外，最重要是經驗的傳承與累積，建議依考核項目列冊建檔。
- (6) 交通安全教育大型海報內容未能充分校對，致部分內容有誤，可要求廠商修正，或另可舉辦學生大家來找碴活動修正，達雙贏制度。
- (7) 教學區、活動區及施工區等，應有區別，並要有管制動線。

(十二) 桃園縣立壽山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於桃園縣龜山鄉大同路，往西可以連接舊的台1省道萬壽路，往東通往銘傳大學、鶯歌，緊鄰南北向的自強東路、自強南路，為龜山舊市區的東外環，隨著市區的擴大大自強東路、自強南路、自強西路、自強北路，已逐漸成為龜山舊市區的內環，出校門右側即有公車站牌。附近學校有龜山國中、龜山國小等。

現有學生1,957人，教職員135人，校內在行政大樓地下室規劃有汽車停車位55個(含1身障車位)，機車停車位79個，由校門右側出入口進出；在活動中地下室規劃有汽車停車位32個，學生機車停車位48個，學生自行車停車位48個，由中和路的西側門進出，中間有通道相連接；中和路的北側門則提供校專車進出，校內備有大型車停車場。

學生上、放學搭乘校專車有1,335人(63.8%)，搭乘公車、客運等大眾運輸有295人(15.1%)，家長汽車接送40人、機車接送80人，合計120人(5.7%)，步行132人(6.7%)，騎乘機車有34人(1.7%)，騎乘自行車有41人(2.0%)；老師教職員工上、放學搭乘公車、客運等大眾運輸8人，駕駛汽車48人，騎乘機車77人，步行2人。上學除騎乘機車、自行車由西側門進入外，搭乘校專車、家長接送、步行學生皆從大門入校，放學時學生專車一半停於校內操場，由北側駛出門經中和路至大同路右轉，一半停於大門大同路及自強東路，騎乘機車、自行車由西側門離開，家長接送、步行學生皆行走大門。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，備有會議記錄及各項活動資料可稽。
- (2) 組織與計畫執行的SWOTS內容涵蓋學生通學環境、學校規模、學生學習、資源整合及校園營造等項目，層次多元且豐富完整，透過有系統的分析，可提供學校掌握最適合的方式處理交通安全問題，可提供其他學校參考。
- (3) 校長親自簡報，對於內容解說十分詳盡，並親自召開交通安全教育委員會，熟悉各項工作內容，在校長親力親為，充分投入之下，同仁執行工作有強大的後盾，交通安全教育的推動必然順利。
- (4) 學校積極塑造人本交通安全環境，新校舍的規劃考量到無障礙設施、走廊行走寬度，校園內人行道的拓建、側門地面高地落差的處理、汽機車停車場的規劃等，交通硬體建設成果豐碩，提供學生良好的校園環境。
- (5) 學校善用外部資源及社區資源，包括顧問群(議員、村長、桃園客運、派出所)、志工群及大學教授等，敦親睦鄰尋求合作，有助於處理交通安全問題及作為支援力量。

- (6) 定期辦理自行車研習及考照，推動騎腳踏車戴安全帽，考照內容除針對騎乘技術實施路考外，更增加對交通安全常識部分加考筆試，也凸顯學校對自行車通學生安全的重視。
- (7) 學校交通資源教室，有將所蒐集之交通安全教育教材設置專櫃保管，並有設簿登記借用情形，顯見學校對交通安全教育工作執行之落實。
- (8) 學校有訂定搭乘專車秩序維護及管理規定與高中生騎乘機車通學輔導實施要點，規劃充足的專車路線，增進學生通學的方便性，顯見學校對學生交通安全的重視。
- (9) 學校在擬定危險路段(口)因應對策與改善工作，除積極尋求相關單位協助改善外，在校內製作危險路段(口)地圖海報張貼公告，更利用各種集會加強向學生宣導，也彰顯學校對交通安全教育工作執行落實。
- (10) 學校為落實交通安全教育，除透過各個學科融入教學外，每周並定期由教官室以通報及交代班長宣導等方式，加強交通安全教育，確保學生交通安全。
- (11) 學校為使交通安全宣導落實有效，除邀請專家學者蒞校實施宣導講座，並要求參加學生書寫回饋心得，作法甚佳。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校門口專車停車區、家長接送區，交通工程管制設施尚嫌不足，路面有小客車停車格位，人行道上設有家長接送區標誌桿，意讓用路人混淆，建議請縣府交通局協助整體規劃改善，以確保校園周邊交通安全。
- (2) 學校活動中心與行政大樓地下停車場間連絡通道，因受限於通道線形、寬度、坡度等條件，建議學校在通道兩端增設感應自動管制燈號，靠近出口的機車停車格位建議塗銷，以確保往來行車安全。
- (3) 學校對於交通違規的學生，僅做出違規的統計與分析，未針對違規情形逐一登記，且在違規學生的輔導欠缺詳實紀錄，建議輔導學生防止交通違規與交通事故乙節，應經由違規事件統計分析，找出原因並針對原因加以輔導，如此防止效果應該較為顯著。
- (4) 統計近三年學生騎乘機車及腳踏車的事故，多以未注意前方狀況為主因，可能在騎車時未專心於前方狀況，而聽音樂、說話及玩手機等，建議應加強正確行為的宣導。
- (5) 交通安全教育融入教學方面，在職業科目部分，可以加入色彩學主題的設計(反光顏色)；普通科目部分，國文可以在文章的賞析外，以交通安全的角度詮釋；英文可以增加道路環境的敘述，物理則可以交通安全的應用題計算加速度、時間等。

- (6) 在輔導學生防止違規與交通事故方面缺少資料，建議參考評鑑項目，依照以下方式整理及分析：(a)先針對交通法規及校規等不同層次列出違規行為，例如：騎機車未戴安全帽、違規穿越路口，騎腳踏車未戴安全帽、不聽交通隊指揮等；(b)針對不同項目的違規行為統計違規項目及人數，以瞭解不同年級學生在不同時期的違規分佈狀況；(c)再依照不同輕重的違規行為擬定輔導方式，如：愛校服務、書寫心得、上交通安全課程等。
- (7) 校園內牆壁有一面呈現舊的交通標誌圖，建議未來可更新利用，作為交通安全的宣導牆，增加配合路口情境與標誌牌面的綜合應用教材。
- (8) 對於推動交通安全教育績優學校教官，教育局可函請桃園縣聯絡處給基層教官鼓勵獎點。

(十三) 新北市市立明德高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新北市三峽區南側郊區的中正路2段的台3線上，是一所開辦「住宿」的完全中學，通勤學生亦安排多路線的交通車，讓同學上、放學非常便捷。現有日校高中部學生1,172人，國中部學生918人，合計2,090人，教職員188人，校內設有汽車停車位82個，身障車位2個，機車停車位114個，自行車停車位50個，大型客車車位11個。

高中部學生上、放學搭乘校專車658人(58.4%)，搭乘客運公車120人(10.2%)，家長接送86人(7.3%)，騎乘機車7人(0.6%)，騎乘自行車22人(1.9%)，步行68人(5.8%)，住宿生184人(15.7%)；國中部學生上、放學搭乘校專車116人(12.6%)，搭乘客運公車102人(11.1%)，家長接送261人(28.4%)，騎乘自行車20人(2.2%)，步行200人(21.8%)，住宿生215人(23.4%)，另有3人是搭乘安親班接送車輛。為維護學生上、放學安全，學務處教官、總務處警衛同仁及導護志工定時定點協助上放學外，並請值週交通導護老師落實執勤狀況。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問，組織健全、定期召開會議，備有會議記錄及各項活動資料可稽。
- (2) 校園安全教育學生學習護照發放對象涵蓋國中及高中學生，附有校園安全地圖及緊急避難疏散圖，主題包括品德教育、交通安全及防災，雖僅有篇幅一張雙面，但內容相當豐富，也依照學習進度給予不同階段的認證，是校方精心設計的教材，值得其他學校參考。

- (3) 融入式教學包括國防教育、國文、英文、社會及童軍等，其中童軍科內容設計甚具特色，以定向活動方式讓學生認識交通標誌。各科有教案規劃、活動照片及學生心得等，可以瞭解學生學習情形，為良好的學習與回饋循環。
- (4) 學校在校外教學活動，能將交通安全融入活動中，作法甚佳，充分達到融入教學的目的，也顯示學校對交通安全教育的重視。
- (5) 學校善用外部資源及社區資源，包括：當地里長、警察局、家長會長、志工群等，敦親睦鄰尋求合作，有助於處理交通安全問題及作為支援力量。
- (6) 校內交通安全整體環境規劃完善，人車分道的規劃設計，劃設行人專用步道、設置校門交通號誌、公車路線的增班等，校內、外家長接送區之雙重設計，將交通問題內部化，且學生一入學即宣導交通安全教育，於校內對於學生行的安全甚有助益。
- (7) 交通安全教室的路口情境自製教具，透過自製之道路縮小實體模型，讓學生自行操作不同道路狀況之標誌、標線設計，可增進學生的學習興趣，值得肯定。
- (8) 學校在交通安全教育工作上，除對全校師生實施交通安全宣導外，更難能可貴的是，能針對老師進行交通安全宣導，如此始能真正達到融入教學，老師了解之後才能教育學生，做法亦值得推廣。
- (9) 學校有製作校園安全學習護照，內容分成三階段(基礎、中級、進階認證)，分別由家長、老師及學務人員實施認證簽章，將交通安全教育由點而面的推廣，作法甚佳。
- (10) 學校對以自行車通學之學生實施考照制度，考照內容除針對騎乘技術實施路考外，更增加對交通安全常識部分加考筆試，也凸顯學校對自行車通學生安全的重視。
- (11) 對學生通學需求詳盡調查，除提供住宿外，廣泛規劃校專車路線，主動協調大眾運輸接駁彈性調整班次，嚴格管理駕駛安全。
- (12) 學校為了改善家長接送區的空間，特別將人行樹移至校內，其實這個過程也可以做為生命教育的延伸，讓學生懂得尊重每一種動植物的生命；而本次評鑑對象雖然是高中部，但是貴校卻能兼顧到國中部的部分；訪視評鑑後，對於建議意見立即改善回饋做法，均值得嘉許。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 簡報的方式可以有很多部分都以自行參閱的方式帶過，導致很多項目匆匆略過，未能看到亮點。建議針對評鑑項目，挑選幾個值得呈現的特點及成果詳加敘述，以凸顯學校的優點及創新之處，使評審委員容易在短時間內獲得深刻的印象。

- (2) 案卷資料沒有依照評鑑項目的內容加以呈現，導致在融入教學的部分資料很多，但在其他項目的部分缺少資料，或者是創新措施內的資料與主題不符等情形，造成評分上的困擾。應依照評鑑的項目分項分別製作案卷，針對執行情形扼要說明，細部資料可列於附件，如此才容易具體呈現學校的成果。
- (3) 校園內交通管制設施設置，速限禁制標誌牌面與及當心行人警告標誌牌面共桿，但兩面標誌牌面大小不一；校園內家長接送區繪製黃網線(屬禁止臨時停車標線)，建議改採路面邊線繪設再加標字即可；腳踏車停車場的黃色標線，應改成白色漆繪；國文科融入教學及卡內基(高關懷班)訓練的輔助教具，交通號誌燈色順序排列錯誤，因教具具有示範引導的功能，建議參考道路交通標誌標線號誌設置規則此一致規格設置。
- (4) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，目前不同學科作法不同，建議可以一致化，以收交安教育整體成效。
- (5) 在輔導學生防止違規與交通事故方面缺少資料，建議參考評鑑項目，依照以下方式整理及分析：(a)先針對交通法規及校規等不同層次列出違規行為，例如：騎機車未戴安全帽、違規穿越路口，騎腳踏車未戴安全帽、不聽交通隊指揮等；(b)針對不同項目的違規行為統計違規項目及人數，以瞭解不同年級學生在不同時期的違規分佈狀況；(c)再依照不同輕重的違規行為擬定輔導方式，如：愛校服務、書寫心得、上交通安全課程等。
- (6) 學校校園及師資具有營造交通情境教育的良好條件，值得再精進的包括：路口模型教育可以配合附近路口呈現標誌標線及號誌，以提高擬真度；童軍教育可以利用標誌的內容，指示學生到目的地，如此則可以讓學生在路線上實際運用。
- (7) 書面資料未能呈現學生違反交安法規的輔導，建議把違規同學統計分析後，針對違規事項，具體擬定輔導專案來讓學生更遵守交安法規。

(十四) 南投縣國立竹山高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南投縣竹山鎮下橫街253號，經由下橫街連接大明路台3省道，鄰近有竹山國小、雲林國小、前山國小及竹山國中，大明路交通流量大。現有學生1,373人，教職員142人，校內規劃有汽車停車位112個，另設有教職員機車停車區、學生自行車停車棚。學生上、放學搭乘客運346人(25.0%)，家長接送30人(2.2%)，騎乘自行車527人(38.4%)，步行473人(34.5%)。上、放學期間實施人車分道，校內設有專車搭乘區，並由教官、導護老師、交通服務隊同學於校門口執行交通導護工作。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問，組織健全、定期召開會議。
- (2) 由校長親自主持101學年交通安全教育教學研擬會議，並請委員審查教學計畫，科目包含公民與社會、英文及物理，程序嚴謹，顯見校方非常重視，書面資料準備及整理上，能按照受評項目依序裝訂備檢，方便查閱，顯見學校之用心。值得肯定。
- (3) 能在適當時機辦理交通安全教育與宣導，包括轉學生座談會、班會討論、週會及朝會等，特別由校長帶領宣導，更能使師生重視。
- (4) 美術班為學校最具特色的班別，能善用學生的專長協助交通安全教育宣傳及校園情境布置，例如交通安全彩繪走廊，作品色彩強烈，圖案有創意，可以吸引學生注意，更可加強情境教育之效。
- (5) 交通服務隊的設立很有制度，學生參與訓練完成後，贈勳章提高榮譽感，成員亦有女同學加入，社團經營頗具特色。除了本身學校的交通秩序維持工作外，交通服務隊亦協助鄰近國小上下學，也幫忙校外活動交通指揮，本次評鑑活動也擔任解說工作，積極發揮交通服務隊的專長，有具體績效。
- (6) 自行設計塑膠路阻，美化環境之餘又兼具實質功能，在美術館前斜坡步道設有險降坡警告標誌，利用情境配合教學效果頗佳。
- (7) 學校辦理交通安全有獎徵答，導引學生去認識與學習交通法規及交通安全常識，成效頗佳。
- (8) 學校對學生事故(從校安通報)統計，2011年發生4件、4人受傷、另有1件撞死1人(進修部學生)，2012年發生2件、4人受傷，2013年迄今發生1件、1人受傷，有逐年下降趨勢，顯見學校對交通安全改善的重視並已有成效。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 校園內開放汽機車進入，自行車棚距離校門口距離較遠，穿越校園途中，未明確人車分道，易發生人車衝突，建議以交通工程設施施作，確實做到人、自行車、汽車、機車分流，以為校內通行安全。
- (2) 有近4成的學生以自行車為通學交通工具，校外道路並無自行車道規劃設置，容易造成人車混流爭道，建議請地方交通主管單位建立自行車道，並積極推動騎乘自行車應戴頭盔，有少數學生的自行車有裝置火箭筒，應定期檢視自行車車棚，。
- (3) 有近5成教職員工是開車到校，校內規劃足夠的停車位，為維護停車場附近學生通行安全，建議規定停車時車頭朝外。

- (4) 校門口設有三色行車管制號誌，目前只開啟閃光運作，建議在上放學時段改為正常運轉，以確保上放學交通安全。
- (5) 學校針對危險路段(口)擬定因應對策，雖然學校有針對路段(口)加以分析，為欠缺改善的具體作為，建議協請相關單位配合改善後，亦應追蹤後續處理情形。
- (6) 學生交通違規事項宜定期彙整統計，特別是針對自行車雙載、自行車未配戴安全帽、無照駕駛機車、騎乘機車未配戴安全帽等問題，應有更積極的改善計畫，以維護學生行的安全。
- (7) 各學科之融入式課程應完整建檔，包括教案規劃、活動執行以及學習回饋，融入式交安教育課程應擴大至更多的科別比較偏重普通科，在職業類科上，案卷沒有看到相關的資料。如廣告設計科或綜合職能科都可以思考融入教學，包括製作相關主題的影片或海報作品、瞭解車輛的構造等，透過學生的創意，可以激盪更多交通安全教材的內容。
- (8) 校方有舉辦與學生到鄰近廟宇(如克明宮)祈福的活動，藉由包粽子祈求來年大學升學考試能「包中」。有鑑於每年交通事故受傷人數龐大，建議學校可利用此活動增加學生對自身交通安全的祈福，也能提升學生對道路危險的重視。
- (9) 交通安全教育推動組織的部分，可以考量將村里長、客運業者列為顧問，廣納外部資源及力量，對於源自校外交通問題，可以協助校方處理更為順利。
- (10) 學校設有進修學校，惟學校為呈現進修學校交通安全維護之相關具體內容，建請列入。

(十五) 雲林縣國立斗六高級中學

1. 學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於雲林縣斗六市民生路224號，週邊均為住宅區，東鄰永樂街、西鄰省中街、南鄰文化路、北鄰民生路。文化路多數巷道狹窄及民生路連接多條街道，為顧及學生上、放學安全，與鄰近愛心商店建立學生交通安全聯絡網。鄰近學校有斗六國中、鎮東國小及斗六家商等。

現有學生日間部1,850人，教職員151人。校內停車位規劃有車棚及中正堂周邊小客車停車位75格、行政大樓後方機車停車位30格、自行車車棚及藝能館(地下室)可停1,052輛自行車；學生上、放學搭乘火車、客運563人(30.4%)，家長汽機車接送239人(12.9%)，騎自行車574人(31.0%)，步行102人(5.5%)，住宿生372人(20.1%)。學生上放學主要通行校門口(民生路段)，台西客運於放學時段提供學生專車從學校發車，沿民生路等多條路線行駛，民生路校門兩側設有

家長接送區全長約300公尺，設有上放學導護路口(站)包括有火車站、大同路口、鎮北路、省中街、學校大門口及側門等處。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外、社區或地區交通單位關心或愛心人士為委員或顧問者，組織健全、定期召開會議，備有會議記錄及各項活動資料可稽。
- (2) 校長教育理念的第一項為全人教育，給予學生全方位的未來；經營願景第一項為健康校園，注重學生的健康與安全。此兩項最重要的部分，與交通安全教育的方向相互契合，在校長的願景及承諾之下，可以增加同仁的助力，積極的推廣交通安全教育的各項工作。
- (3) 評鑑會議上的出席代表，除了校方同仁外，尚包括家長會長、督導、公所、交通隊、里長、客運公司及台鐵站方等，涵蓋層面廣，顯見學校平日充分經營，在推展交通安全工作上善用外部資源。
- (4) 學校積極改善校園交通環境，除了興建腳踏車停車場外，實施人車分道，編組上、放學時間學生路隊，區分為專車隊伍、自行車隊伍、徒步隊伍，分別規劃校內家長接送區、腳踏車道、台西客運班車接送區、行人徒步區，以疏導放學車潮，維護學生安全，硬體設施成果十分豐碩，使學生於上放學時交通安全無虞。
- (5) 有關針對危險路段(口)擬定因應對策部分，學校有針對附近路段加以檢視交通安全狀況，對於危險路段(口)設計適當教材及宣導短片，以提高學生危機意識，並安排校外巡查教官加強上、放學之巡邏。
- (6) 學校配合每週週會、全民國防課、班級綜合活動時間宣導交通安全事宜，並運用教育部之宣導資料及自行蒐集報章雜誌有關交通安全事故加以宣導；交通安全融入教學部分，亦甚為落實，能夠將各個領域計有7個科目類別編撰成教材，教材內容頗豐富且務實。
- (7) 辦理自行車、機車騎乘訓練，培養學生正確的駕駛行為。
- (8) 積極參與校外交通安全學生才藝競賽活動、青春樂活-反飆車要飆舞、兒童交通安全話劇慈善公演，辦理校園圍牆彩繪、FLASH影音動畫設計比賽、才藝競賽、交通安全漫畫彩繪等交通安全宣傳活動，有具體成效。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 簡報資料內容第34頁，由同學自行繪製交通號誌，其中交通號誌應屬用詞錯誤，建議更正為交通標線避免對學生產生誤導。
- (2) 停車場的規劃設計良好，惟停車管理上未加以要求停車時車頭朝外，建議加強宣導要求，藉以提升校園交通安全。

- (3) 校門兩側家長接送區，左側設有禁止停車標誌，右側禁止停車標誌另附掛禁停時段，建議請主管單位協助附掛禁停時段外，路面加繪禁止停車標線。
- (4) 學生騎乘以自行車為通學交通工具人數超過30%，建議校門口除繪有行人穿越道線外，建議主管機關增繪自行車穿越道標線，必要時可沿學生通學路線規畫自行車道設施，以維護上放學交通安全。
- (5) 學校雖有將校園周邊危險路口(段)製成危險地圖張貼公告提醒師生，不過提醒面向不足，較難發揮功效，建議可採傳單方式印製，分發學生及家長或附掛於網站，效果應更臻理想。
- (6) 學校對學生違規輔導，只有書寫心得，未加以分析統計，難以顯出輔導成效，建議除違規登記統計分析外，應有具體的輔導措施。
- (7) 學校辦理交通安全才藝競賽，將得獎作品張貼公告，美中不足，建議，可考慮將得獎作品印製成書籤分發學生，除能廣為宣導交通安全，更可激勵學生參與交通安全宣導。
- (8) 學校舉辦拍攝影片比賽以提升學生的興趣及參與度，建議在交通安全教育的相關活動上，可以考慮如：交通安全教育影片票選、自己敘述上學與回家的道路，提出危險及因應措施等，以擴大學生參與層面及貼近生活需求。
- (9) 學生書寫或繪畫的競賽作品，反映了學生目前記憶最深的交通安全知識，但大多為「馬路如虎口」、「不酒駕」、「騎車戴安全帽」等。但學生日常所常犯的錯誤行為，如：走路玩手機遊戲、騎車聽音樂或於校園內單車雙載等，卻未出現在作品中。建議可對此方面多加宣導，使學生可以將作品的主題更延伸到生活中，多樣化內容的作品，也可以同時對全校同學進行宣導教育。
- (10) 校園內所規劃的自行車道實際使用是雙向性，建議刪除有指向作用的單向箭頭，以避免誤導行車動線。另校園新大樓仍處於施工期間，建議應持續進行隔離管制，以避免學生與廢棄建材及金屬尖角接觸，減低危險。

四、 結語

交通與生活息息相關，交通安全教育的成果不易具體展現，但學校交通安全教育的落實推動，將會深植於人心、展現在國人的交通安全水準。為了追蹤考核成效，必續透過執行過程的檢視，對績優學校給予鼓勵，對執行缺失加以導正。因此交通安全教育評鑑工作的進行，表面意味著是一種計劃執行成果的考評，但實質上，更重要的意義在於交通安全教育工作推動經驗的交流，與交通安全問題的發掘與改善。當您推動交通安全教育成功的經驗被肯定，在形式上可以上台領獎接受表揚，在實質的成果推動，評鑑小組會將您的具體作法發揚光大，透過相關主管機關的協助，具體的落實推動到各級學校。但最重要的是您默默的付出、辛苦的耕耘，維護了更多學校師生的生命安全。我們要藉助多數人的雙手給您鼓勵加油，並透過評鑑工作讓您的寶貴推動經驗與成果分享給所有關心、致力於交通安全教育工作的每一

個夥伴，同時也將發現的問題迅速尋求適當的改善，使交通安全工作到達另一個理想境界，而挽回更多的寶貴生命。

今年高中組的評鑑工作，在各位評鑑委員的辛勞與認真的付出下圓滿完成，屏東縣國立內埔高級農工職業學校以組織健全、計畫落實，積極改善校園交通安全環境、情境教育布設、創新研發製作在地特色教材、事故充分檢討與輔導、多元推交通安教育動活、確實融入教學設計、團隊經營合作，各項備評資料完備拔得頭籌；屏東縣立枋寮高級中學以組織健全、計畫落實、積極參與、縣府教育、警政、交通團隊積極支持協助，推動交通安全教育豐富多元，顧及完全中學特性與地方特色，投入交通安全教育相關活動，相關單位協調合作、後勤支援充分獲得肯定，名列第二；雲林縣國立斗六高級中學以組織健全、多元管理、計畫落實、積極、踏實執行、團隊經營合作，積極塑造校園安全學習環境，得到第三名。

當然，未能得獎的學校，您的努力我們也在評鑑報告中呈現，今年受評學校對於校園週遭環境危險分析與改善都做了詳盡分析，也尋求相關主管機管的協助改善，也都做到了上、放學人車分道的管制；職業學校科系特性的運用與人力的融入，在推廣活動的豐富多元佔了優勢；融入教學應是交通交通安全教育實施的主要手段，建議應朝普遍、生活化、多領域，並應有具體的教案編寫與成果紀錄；最後，就是仰賴您不同領域專長的發揮、豐富想像力的運用、超凡脫俗創造力的爆發，交通安全豐碩的成果將自然呈現。您的努力我們都看到了，每位學生快快樂來上學，平平安安的回家是最大的回報，歷經多年評鑑訪視的執行，很希望您的工作歷程能夠留下紀錄，具體做為業務傳承的依據，也讓您的交通安全維護工作更具體落實，最後我們也給我們自己一個愛的鼓勵，交通安全教育工作的推動，仍需要我們一起攜手打拼。

五、高中組訪視照片



交通情境模擬沙箱遊戲
屏東縣國立內埔農工



交通安全公仔及標語設計
屏東縣國立內埔農工



交通安全祈福亭
屏東縣國立內埔農工



交通安全公園及機車騎乘訓練場
屏東縣國立內埔農工



校園交通公園情境布設
屏東縣縣立枋寮高中



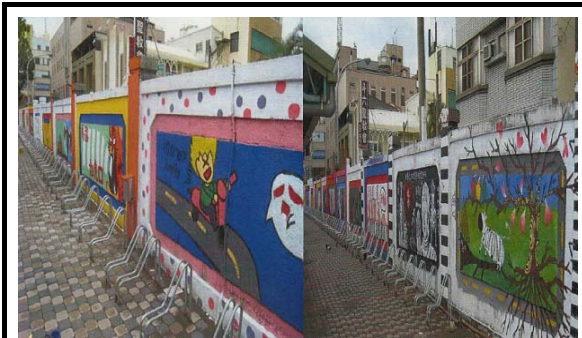
融入教學交通安全指甲彩繪
屏東縣縣立枋寮高中



交通公園情境布設-交通標製作
屏東縣縣立枋寮高中



自行車騎乘訓練與考照
雲林縣國立斗六高中



自行車停車場設置與圍牆彩繪
雲林縣國立斗六高中



大型車內輪差與視覺死角事故案例
雲林縣國立斗六高中



斗中青年交通安全影音動畫比賽
雲林縣國立斗六高中



創意交通安全歌曲比賽
臺北市私立稻江護家



校門人車分道標線設施
台南市國立北門農工



校園周邊環境易肇事路段分布圖
桃園縣縣立壽山高中



學校自創交通安全宣導口號
新北市市立明德高中



機車考照場地模擬區
彰化縣國立彰師大附工

捌、國中組評鑑報告

撰稿者：林萬義

一、前言

教育部一〇二年度交通安全教育評鑑工作，由教育部和交通部共同推動，國立交通大學運輸科技與管理學系張教授新立擔任評鑑工作總召集人，教育部聘請國內交通教育及相關學門之教授、學者、專家為評鑑委員，依不同學校階段區分為大專院校組、高中高職組、國民中學組及國民小學組四組，分別辦理評鑑相關事宜。本評鑑小組成員含台灣師範大學主任秘書林教授安邦、國立成功大學運輸管理學系林教授佐鼎、國立交通大學運輸科技與管理學系吳教授水威、中央警察大學交通管理研究所林教授大煜、國立台灣師範大學公共衛生教育學系王教授國川、中華大學運輸科技與物流管理學系蘇教授昭銘、玄奘大學師資培育中心林教授萬義、逢甲大學李教授克聰、交通部公路總局何委員增宋、交通部道安委員會劉組長韻珠、交通部道安委員謝技正育芸，並由國立成功大學林教授佐鼎兼任召集人。國立交通大學運輸科技與管理學系研究生余忠訓同學等人擔任助理，從旁協助。

本年國民中學交通安全教育評建工作，訪視日期自民國一〇二年三月二十五日起，迄同年五月十七日止，完成訪視工作。全國各直轄市政府教育局、各縣市政府辦理國中學交通安全教育複評暨函報推薦學校名單中，經隨機抽選，原則上，每縣市至少抽取一所，直轄市則視情況酌量加抽校數。本年國民中學抽取之總評學校數為二十八所，其中台北市、新北市、台中市、台南市各抽取二所，高雄市三所，桃園縣二所，其他縣市各抽取一所，澎湖縣和連江縣未推薦受評學校。評鑑項目含四大部份，依序為：一。組織、計劃與宣導；二。教學與活動；三。交通安全與輔導；四。創新與重大成效。評鑑歷程：全採到校實地訪視，每校訪查時間為三小時，先由獸皮學校主管致辭，並介紹該校生席之相關人員及與會之校外人士。其次，由評鑑小組召集人致詞，說明評鑑目的並介紹評鑑委員和助理。然後，依序進行學校簡報；實地勘察學校交通安全教育設施、環境；查閱評薦書面資料；進行師生晤談：晤談時，教師部分，以專任教師及導護教師為對象，傾向查詢受評學校在交通安全教育教學、宣導及安全導護之實施情形，並且期能瞭解教師在施教交通安全知能，執行安全導護，學校周遭面臨的較嚴重交通困擾、問題，以及急待解決之相關事項。學生部分，採取抽訪方式，通常以一、二年級（七、八年級）為對象，每班隨機抽選一名或兩名（是學校規模而異），偏於瞭解學校在交通安全知能之施教宣導的績效。最後進行綜合座談，由評鑑委員各自陳述訪評所見，學校實施交通安全教育的特色與優點；並提出對被訪學校的改進意見及建議事項，供受評學校再擬訂交通安全教育策略之參考，以及改進交通安全教學，措施等之依據。

二、102 年評鑑委員總評意見

本年國民中學交通安全教育評鑑過程中，評鑑委員都前往各受評學校實地訪視，經由簡報，書面資料審閱，參觀學校交通情境，教學設施和設備，對校區內及學校周遭交通環境的勘察，進行師生晤談，綜合座談等事項。茲就所發現受評學校較一致的特色與優點，和評鑑委員所提的改進意見與建議改善事項；各別學校呈現的特色與優點，以及評鑑委員所提改進意見與建議，分別陳述於下。

(一) 學校整體特色與優點

1. 有部分學校會依據該校所處的區位和條件，做 SWOTS 分析，衍擬交通安全教育基本理念和實施策略。
2. 各校都有成立「交通安全教育委員會」或「交通安全教育推行小組」，成員含校內行政主管、教師代表、學生代表，另聘請當地警察、交通單位主管、家長會長等為顧問，定期召開會議，從事規劃、研擬與檢討學校交通安全教育之相關事宜。
3. 大部份縣市政府教育處（局），都重視所屬將受訪評學校，因而，常會組輔導團或撥款協助。教育部評薦小組訪視時，並鼓勵其他國中的業務相關人員前往觀摩。
4. 絕大部份地方教育行政機關，會將教育部交通安全教育評薦報告，正式行文轉發學校，要求參照建議改善事項，要求學校確實改進相關之交通安全教育事項，並加持續追蹤與輔導。
5. 絕大部份學校訂有交通安全教育實施計劃，在據以擬訂年度學校交通安全教育計畫，逐項納入學校年度行事曆管制，並且訂定相關的執行辦法或要點等，加以執行。
6. 部分學校編撰有「交通安全教育課內教學配合科目及教學單元進度表」或「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，對融入日常個學習領域內，涉及交通安全知能單元之教學，能提供任教者參酌，配合蒐集交通安全相關教材，施教交通安全知能很有助益。
7. 極大多數教師會利用帶領學生，進行校外參觀教學之際，或藉重大交通事故新聞事件，從事隨機式的交通安全教育或宣導。
8. 所有學校會利用日常的課間時段或午餐時間，在普通教室或視聽室，播映上級單位頒贈的交安影片或光碟，或是本校設置的校外交通環境教學影片，進行主題式的交通安全之教學或宣導事宜。
9. 大部份學校常邀聘校內外專業人士，舉辦交通安全專題演講、技能演示、座談等研習活動。部分學校會鼓勵師生，參與校際的交通安全知能研習活動。

10. 大部份學校闢有交通安全教學專牆、設交通安全教學走廊，或在社區內，依據地形、地貌，裝設相配合的適確之交通標誌、塗繪標線、樹立告示牌，書寫標語等，以達成交通安全之境教效能。
11. 有部分學校設置「交通安全安全資料教室」或在圖書館內設專櫃，集中存置及展示交通安全教育資料，提供交通安全知能教學、宣導之用。
12. 絕大多數學校在交通安全宣導上，採「寓教於樂」方式，訂定學藝競賽辦法，進行學藝競賽，其競賽項目頗具多元性，計有，諸如：交通安全演講、作文、康樂活動，交通安全常識測驗等。
13. 大多數學校在校外教學活動前，擬有實施計劃，核可後，再進行路線、住宿勘察，任務編組，招標運輸工具，行前教育等，皆能符合行政程序。
14. 大部份學校會定期召開全校性座談會，向教職員、家長宣導年度交通安全教育重點及措施，且有記錄；對交通問題之相關事項之決議，能列入管制、追蹤執行之成效考核。
15. 大多數學校會編繪並公告社區安全地圖，提供學校周遭主要道路之交通安全設施、愛心商店、警局、醫院、易肇發交通事故地段等資訊，以利急需時，能就近求援。
16. 大部份學校在通學時段，人車出入校區，踩人車分道、分段放學；而停車場設置完善，且宣導「汽車倒車入庫」這對師、生交通安全頗能維護。
17. 有部分學校會利用退縮圍牆，改建人行通道、綠籬工程機會，或在校區內闢設駐車彎（家長車輛接受區），解除通學時段，家長接送區車輛佔用校門附近的公用道路，造成交通壅塞情況，且具尊重路權之宣導作用。
18. 絕大多數學校在學期開始，會做學校通學方式，運輸工具調查，統計、分類後，以編組各種路隊，從事交通導護，出入校門，人車分道及家長接送區之規劃，對同學通學安全地維護，頗有助益。
19. 大多數學校訂定有學生糾察隊或交通服務隊選拔、表揚辦法，並給予適當組訓，按時執勤，且導護裝備保管、維護良好。
20. 多數學校訂定有導護工作實施要點，研習訓練及考核獎勵措施，並付諸及做完整記錄。
21. 部分學校對學生違規行為，作累積資料，分類統計，並依相異交通行為，實施不同的糾正或輔導方式。
22. 有部分學校會積極負責舉辦，交通安全教學研習活動，及為表現績優導護教師、志工，爭取有關機構之獎項、表揚。
23. 部分學校對校園安全規劃，頗為用心完善；在校區內之明顯地點，設置相關標誌、標線或警惕標字等，甚為適切齊全，有助安全保障。

(二) 改進意見及建議事項

1. 有部分受評學校按提供查核之評鑑資料，來依「國民中學執行交通安全教育評鑑表」內「評鑑項目與重點」欄之順序，分冊裝訂或分夾於不同卷宗，也沒編目錄及作浮簽區分，顯得雜亂，頗不方便資料的查閱。
2. 部分學校呈現待查核之評鑑資料，並沒見依「交通安全教育評鑑表」之「評鑑項目與重點」將執行交通安全教育的實際情況，列舉事實加以說明填報，而僅複（抄）錄評鑑表「執行情形」欄之校標（criteria）文辭，應加改善。
3. 大多數學校提供舉辦交通安全教學或宣導證明之照片，未註明其活動內容（what）、主持者（who）和參與者（whom）、舉辦活動之時期（when）及地點（where），因此，無從查核活動的真實性與時效性，相當可惜，實宜加改進。
4. 部分學校之交通安全教育委員會成員，宜能多聘請校外相關人士為顧問，如：當地里長、社區領袖、志工團團長、名義代表等，期更能集思廣益，提供相關的協助，以解決學校內、外遭遇的交通問題。
5. 部分學校配合交通安全教育年度實施計劃，未見訂定相關之執行辦法或要點；而執行情形之檢討與考核，亦缺資料可供查核，宜加檢討改進。
6. 頗多學校未見編撰交通安全單元教學進度表，因此無法知悉交通安全教學融入日常教學活動情形；須由各學習領域課程發展小組，在選定教科書和補充教材中，選擇涉及交通安全知能之單元，由教務單位彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全校教師參酌，期能配合日常教學進度，在涉及交通安全之教學單元時，蒐集交通安全相關教材，融入日常教學活動中，期能系統化的施教交通安全知能。
7. 大多數學校，往往僅在少數學習領域之教學，編撰少量教案融入日常教學活動中，施教交通安全知能；或僅在交通安全宣導期間，配合學藝競賽、活動，以取代課堂之正式、系統化的施教交通安全知識。
8. 班會討論交通安全議題，應求全校各年級接參與，而其討論主題與討論大綱，宜隨年級、學期而分別訂定，並要做詳細的班會紀錄，而導師須對班會紀錄加以評閱。
9. 學校在從事交安教學、宣導時，務求正確，在交通工程、設施之裝置、繪設，皆有其特殊規定，不能隨意變異，例如：交通標誌的裝置，其形狀、圖案、顏色等，皆有不同意涵；交通標線之彩繪，其色彩、線條數量、線段長短，也都俱有不同意義；交通好治之燈色位置，有其固定順序。這都是國際化的規範，皆不可任意變更、設置或塗繪的。
10. 大多數學校的學生徒步上、放學者，所佔比率甚高，因此在宣導或教學時，應強調「靠邊走」，有人行道鋪設路段時，應走人行道，但在「無人行道之

道路上，則盡可能以面對來車行走」較為安全。

11. 部分學校雖設有交通安全教室，普遍顯得資料不足，設備管理有待改進：在資訊蒐存方面，凡與交通安全教學、宣導有關之書刊、教材、教具、模型、海報、影帶、錄音帶，光碟等，皆應廣為設法蒐集；在管理方面，所蒐存之資料，皆應加以分類、編目、造冊、公開展示，並訂定資料管理、借用辦法，並廣泛告示，以吸引師生前來參考、借閱使用。
12. 絕大多數學校皆頗重視雙語化教學，交通標誌的音譯，但因無同一版本，而譯者因未必為交通專業人士，常有錯誤發生情形。主管部門之交通部，宜能邀集相關學者，編印統一譯本，以供各級學校教學使用。
13. 多數學校會舉行交通安全常識測驗，常作全校統一命題，實應改變之。交安常識測驗，需依不同年級分別命題，測驗後做評分，統計及題項分析，再根據錯誤作答之題項，進行補救教學，以更正學生之錯誤交通知識。
14. 仍有部分學校在舉辦校外教學活動，師生搭乘遊覽車離校前，未讓乘客有機會確實操作，開啟安全門、窗、天窗之演練過程。師生必須有明確的操演機會，以防範不幸發生意外時，才能熟練開始，從容逃生，以保安全。
15. 大部份學校利用校區地形、地貌，裝置交通標誌，塗繪標線，警示牌字及號誌等，大都有錯誤情形，有待詳加檢視、更正，才能達成潛移默化之境教效果。
16. 部分設於偏鄉地區學校，家長大多數務農、漁、工者，可能由於工作忙碌，而少有參與學校志工服務意識，有待校方人員善用關係勸說，讓有閒暇者，能使樂予擔任服務志工，期能減輕教師交通導護負荷。
17. 多數學校之校區內，人車衝突點頗多，應對人車動線進行深入探討，如予調整，以保師生之行走安全。
18. 很多學校設置之肢體障礙者停車格位，常有數量不符規定，位置不適當（應臨近無障礙設施處）或缺明顯標誌、指引標示，皆須加予改善。
19. 部分學校受校地狹小限制，而有在校內空地設停車格位，或任意隨地停車，未考慮到在教學區內，及學生活動範圍，有車輛停泊、通行時之動線，對師生行走安全，極具潛在之危險性，也常干擾教學區之寧靜需求。校內人員須形成共識，重新檢討、規劃校內行車，停車問題。
20. 自行車是學生通學或休閒時主要的運輸工具，各校皆須提供練習與考照場地，設置簡易維修站，以提升學生的騎乘技巧與安全；有裝設「火箭筒」、「牛角」情形，應宣導其安全性，並時加檢查、取締；宜鼓勵裝設反光燈具或反光片，以保騎者安全。
21. 各校對交通服務隊之組訓，應切實執行，俾熟練交通安全維護勤務，並應在執勤時，穿戴導護背心、安全（盔）帽，以為身份辨別及維護自身之安全。

22. 多數學校對交通安全違規學生，常採相同的處置，宜有所改變：各校須針對歷年學生交通行為違規者，作累積統計，對違規之型態、輕重、地點、次數等座分析，再據以擬訂不同方式的處置，然後做個別的輔導措施，務期能改過遷善，達到遵守交通規則之效果。
23. 因應新的交通設施興建，通車使用，交通法規訂定、修訂，主管機關除應廣為宣導外，更宜針對地區特性，交通衝擊狀況，因地制宜，加強當地各級學校交通安全教學與宣導。同時要藉學校與地區緊密聯繫之關係，發揮社會教育功能，而能普遍的傳遞最新交通資訊給社區大眾。
24. 地方交通主管機構，須主動關切，改善學校周遭交通安全問題，對各校提報，申請交通問題之改善案例，須加重視，儘速協同相關單位會勘，研商改善以解決之。
25. 國民中學交通安全教育工作，依業務行政區分，通常歸於學務處生教組，而該組之職責範圍廣，負荷頗繁重，除負責交通安全與輔導工作外，而交通安全教學與教務處及全校教師有關，難免時有聯繫不易之感；又面臨推動經費拮据之困頓，在人力、經費受限狀況，有心推動交通安全活動之組長，而有力不從心之憾，以致有持短暫接任即辭兼的情況，故生教組之替換率極高，有關之主管單位恐須重視此問題。
26. 各縣市政府教育處(局)社教科，宜能增進各校教師之交通安全教學知能，應常主動委託學校舉辦轄區之地域性校際交通安全教學研習活動。且需多表揚表現績優及長期奉獻交通安全導護工作之各校教師、志工等，以激勵其熱忱。
27. 學校之交通安全教育工作承辦單位，要能主動蒐集導護教師、志工之交安導護表現優異的事蹟，呈報上級機構加以表揚，以鼓勵老師、志工之對交安工作的奉獻。
28. 校內交通安全教育主辦單位，也宜鼓勵各學習領域表現優越作品，報名參加校外各種競賽活動，以激勵、提升學生之學藝創發力。

三、各校評鑑意見

(一) 台北市立成德國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於台北市南港區東新街 108 巷 23 號。地處坡地，有面積為 26,22 平方公尺。鄰近有成德國小、修德國小。學校規模有 26 班（含普通班 22 班、特殊教育班 3 班、學困資源班 1 班），學生數 533 人，教職員工數 82 人。校內

人車分道並設地下停車場，汽車停車位 42 格（含身心障礙者停車位 1 格，機車停車位 33 格。不鼓勵學生騎自行車到校，故未設自行車停車場。師生通學使用交通工具情形：徒步者 372 人（佔 59.5%）、搭乘大眾運輸工具者 101 人（佔 16.2%）、汽車接送者 87 人（佔 13.9%）、機車接送者 65 人（佔 10.4%）。

學生通學導護網路：本校以鄰近之成德國小和修德國小，通學時段建立三校導護志工及導護師長通學導護網路，保障後山埤學區學生的通學安全。

本校通學時段在大門口，由生教組長和行政人員督導通學學生狀況。學生通學出入動線，皆經大門，此處由校警及交通服務隊同學實施交通管制。導護工作由行政人員和導護教師負責，上午 7:00 至 7:30 及下午 5:00 至 5:20 的上放學時段皆然。

學校周邊主要道路名稱及其特性：學校周邊主要道路為同德路及東新街，兩者貫穿後山埤學區，道路寬度約為 10 米，屬雙向 2 個車道，兩旁皆設人行道，無人行天橋及地下道，設置公車站牌。校門口為東新街 108 巷，路幅狹小，過去通學時段，常有臨停接送狀況，經宣導，已改善。

本校的門口通學巔峰時段，車流量統計：上學時段（7:00~7:30AM）小客車 90 部、機車 117 部、自行車 11 部。

本校特殊交通安全情形及其因應做法：

- (1) 緊鄰社區，易有違規停車狀況，商請里長偕同交工處會勘，持續改善學校周遭路段，給予學生安全之通學環境。
- (2) 學生通學方式以徒步者居多，加強交通安全教育，結合成德國小和修德國小導護志工，建構後山埤交通導護網路，共同維護社區學生之通學安全。
- (3) 加強特教班學生通學照護，專車專人接送維護，並將交通安全教育融入日常課程施教，加深加廣程度。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 簡報及書面資料，均依照評鑑表順序整體呈現。
- (2) 成立交通安全教育推動小組，並聘請家長會長、里長擔任委員及召開後山埤學區三校交通導護志工聯合會議討論，交通安全能運用結合社區資源，以及社區整體性，理念良好。
- (3) 確實依教育局交通安全精進方案辦理，輔導委員建議改善事宜皆能落實宣導。
- (4) 訂定交通教育年度計畫，及行事曆管制執行，學校附近交通安全狀況，危險路段（口），均擬定因應對策，會議紀錄及後續追蹤宣導確實。

- (5) 召開全校交通安全教育座談會，有聘請專家實施交通安全宣導活動，對於推動交通安全教育有具體成效。
- (6) 各項提供查閱之評鑑資料，能依評鑑項目與重點，分冊整理呈現，評鑑內容大都符合行政三管制：計畫->執行->考核的步驟。
- (7) 各學習領域的課程發展小組，皆有選出少部分涉及交通安全教學之單元，彙整成「交通安全單元教學融入三年之課程架構」由相關之任教者，蒐集交安教材融入日常教學，施教交安知能，或舉行宣導活動。
- (8) 除社會領域—地理、歷史教學，未設計教學活動（編寫教案）及學習單外，其他領域皆有二則以上之交安知能教案，融入日常教學活動中施教。
- (9) 校長以身作則，與各班分別直接，進行「與學生有約談交通安全與人權議題」，從事交安和人權的宣導，值得肯定與推廣。
- (10) 常聘邀交安相關專家、學者，舉辦交安專題演講、技能教學示範或座談，以強化師生的交安知能。
- (11) 確能落實校門淨空及人車分道，車輛全停駐地下停車場。
- (12) 繪製之校內、校外安全地圖，緊急災害發生之逃生線路圖，內容詳細。
- (13) 設有交通安全情境教室，提供施教及存置交安資料之用；書刊、DVD、教材、教具、海報等資料，皆加編目、造冊、陳列，並訂定借閱管理辦法，頗便師生之參閱。
- (14) 交安宣導—學藝競賽，項目頗多元化，參加者除學生外，也有行政人員的參與。
- (15) 利用適當空間建置交安教育廊道、情境專區、交通安全大富翁等，便於實施交安知能之境教及活動。
- (16) 與附近學校進行交安導護策略聯盟，建立「後山埤學區通學導護網路」，以增進保護社區學生的交通安全，值得肯定。
- (17) 教師輪值表有確實之檢討與簽核。
- (18) 主任確實偕同警員進行路線巡查與愛心商店巡視。
- (19) 協同鄰近學校，建立三校導護志工之網路，並定期召開會議，且主任有確實參與討論。
- (20) 校長利用「與同學有約」時間，自訂設計學習單以啟發式作為宣導交通安全觀念，值得肯定。
- (21) 五樓走廊設置模擬交通路口之各種交通設施，此交通安全教室之延伸，使學生了解實際於道路上之交通設施運作狀況，對於學生交通安全觀念之改進，甚有助益。另外交通安全大富翁之設置，也使學生寓教育於娛樂之中，甚有見地！

- (22) 每年學期中，校長必到各班親自上課一次，在交通安全方面，利用分組討論方式，使學生回答常見的標誌有哪些？曾目睹的車禍狀況？家人或長輩常犯之違規項目，以及在交通安全面，應改進之意見有哪些，可以使學生從深入思考中，了解交安之重要性，以及思考其因應之道，成效甚為良好。
- (23) 與南港社區安全與健康促進會結合，推動南港安全社區之相關活動，對於整體生活安全之改進甚有助益。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 本校為社區大學據點，可運用現有多元化交通安全教材，延伸對社區年長者宣導，期能敦親睦鄰，且效益更大。
- (2) 需根據本校所具條件，做 SWOT 分析，再推行行動策略 (S)，以擬訂出本校的交通安全教育策略。
- (3) 校際交安知能研習活動後，宜能與同仁分享心得。
- (4) 班會討論交安議題，宜依年級、學期分訂主題和討論大綱，並需做詳細的班會紀錄。
- (5) 應配合校內地形、地貌，裝置正確的標誌或彩繪標線，以達成潛移默化之境教效果，例如：各校門雖無車輛通行，惟針對走出校門的人士、學生安全，仍需在門柱內側設置，讓或慢行的標誌，並在地面彩繪停止線，以喚起尊重校外道路上，通行車輛之優先路權。
- (6) 校外教學活動之行政秩序，符合規定；惟學生的逃生演練、安全設施說明，在車輛離校駛入休息站才實施，則應慎重考慮。宜在離校前，即實施安全門窗、天窗的開啟、操作練習，及編組分門逃生演練，期能在緊急狀況時，知所應變；車輛檢驗、司機酒測等，皆需申請相關機構的支援辦理。
- (7) 自評分數未達滿分之子項，應在執行情形，詳細說明其不足之處及其原因。
- (8) 不允許學生騎自行車上、放學之考量，宜再做檢討，或可訓練騎自行車之實際教育。
- (9) 情境教學應加強，以英文之宣導標語，應以學生角色為主，而非以駕駛者。
- (10) 家長接送區只規劃二部車之區域，範圍太短，建議應增加之。
- (11) 機車接送區均在校門口紅線區，此會造成錯誤示範，且造成動線混亂，建議應改善之。
- (12) 路隊功能應恢復，並增加考核機制。
- (13) 實施考查記錄部分，應有相片等記錄，來評估分析其成效。
- (14) 建議可因應學生步行比例高之特性，加強「面向來車」、「幹、支道路權」觀念的宣導。

- (15)建議可適度加入「自行車安全」、「無照騎機車」觀念之宣導。
- (16)針對不同交通安全違規行為與違反次數，宜訂定不同之交通安全輔導作為，並妥善運用交通部「交通安全入口網站」資源，進行必要之輔導。
- (17)可結合校方規劃之課程，瞭解轄區常有之交通事故，及違規行為，進行必要之宣導，同時可結合社區大學課程，做為社區交通安全教育之宣導中心。
- (18)建議可將愛心商店之位置，與社區危險地圖資料，登載到學校網站中。

(二) 新北市立大觀國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位處新北市板橋區僑中一街1號。校地面積約4.46公頃。鄰近地區設有國立台灣藝術大學、華僑高級中學、大觀國小和中山國小。學校規模設普通班四十班、學生數1105人、教職員104人。校內停車空間：1.汽車停車區，一樓平面停車格小客車停車車位五十格；地下一樓停車格小客車停車位一一四格（含五格身心障礙者停用）。2.機車停車區，一樓平面停車位設四十格、地下一樓停車格，設機車停車位一百格。

學生通學時段使用之交通工具：徒步者625人（佔62%）、家長機車接送者200人（佔20%）、搭乘公車者105人（佔12%）、家長汽車接送者50人（佔5%）、家長自行車接送者5人（佔1%）。

學生上放學情形：上放學時段，學生主要通行路口有三處：學校大門，屬第一號入口，由警衛和導護教師負責導護；僑中一、二街，屬第二號入口，由導護教師導護志工負責導護；僑中二街48巷口，屬第三號入口，由導護教師和導護志工負責導護。學生由家長接送和搭乘專車者，主要從第一號入口的大門進出。

學校周邊鄰接的主要道路：

- (1) 僑中二街為雙線道，目前進行人行道拓寬工程中，道路狹窄，人車爭道。因應作為：加強宣導，勿併排行走並加派導護人員，協助引導。
- (2) 僑中二街：施工期間，原民眾停車空間消失，機車全停對街位置，造成路人行走危險。因應作為：請里長加強廣播，及轄區派出所人員協助勸導。
- (3) 僑中一街：設有公車站，道路狹窄，車輛來往流量大，且無行人專用道供行人通行。因應作為：加強宣導，勿併排行走，並加派導護志工及導戶教師協助引導。
- (4) 校門口（僑中一街）：為雙線道，校區外圍牆邊有人行道

- (5) 大觀路一段 28 巷：為雙線道，校園圍牆外，有人行道可行走。
- (6) 特殊學校交通安全情形及其因應作法：因應僑中二街人行道施工工程，而調整放學路隊動線，與華僑高中協調，部分同學由華僑中學側門上、放學，減少同學行走橋中二街，也減少從學校大門出入之人數流量；告知家長及同學有關更動路線之應注意事項，並安排交通守護小隊，引導同學上、放學。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 成立「交通安全教育推動小組」負責本校各項交通安全教育活動之規劃、執行與檢討。小組成員有大觀派出所所長、家長會長、志工隊長及導護組組長。架構大致完整，如能再邀里長成為顧問則更佳，且於學期初、學期末有召開交通安全改善會議，並針對會議提出討論事項，確實加以改進。
- (2) 101 年度交通安全教育評鑑委員所建議之改善事項，學校均有具體回應與改進作為，教育局並積極加以輔導，學校也能確實配合。
- (3) 已訂定學年度交通安全教育實施計畫，並列入學校行事曆確實執行，也配合年度交通安全宣導，訂定獎勵辦法，辦理各項才藝競賽及宣傳活動。
- (4) 依學校周邊交通現況進行 SWOT 分析，並針對校園周遭危險路口拍照，及與相關單位辦理會勘，並利用集會教導學生交通注意事項。
- (5) 利用全校朝會、導師會報、家長日、及家長委員會時間，同時召開交通安全教育座談，其會議決議事項確實能夠加以執行與追蹤。另外對於學生，依年級實施交通安全教育測驗，進行統計分析及補救教學，實施成效良好。
- (6) 大部分教師有採隨機式教學交通安全知能情形，教師用心可予肯定。
- (7) 交安教育有進行 SWOT 分析，並據以訂定行動策略 (S)，內容詳細可取。
- (8) 善於運用社會資源，常邀聘交安及相關之專家、學者，到校舉辦專題演講、技能教學示範、座談等活動，能增進師生之交安知能。
- (9) 能配合校內地形、地貌裝置標誌、彩繪標線，達成潛移默化之境教效果。
- (10) 推行教職員工及來賓「倒車入庫、車頭朝外」措施，保障師生安全且省油、防盜又方便，值得肯定並推行。
- (11) 校門內之停車場，提供家長接送區之駐車彎使用，將通學時段，校門外人車爭道、車輛堵塞之困擾去除，值得肯定；商洽公共汽車上、放學時段，進入校內接送學生，顯示校方之用心，亦應予稱讚。
- (12) 學校交安常識測驗，命題內容依年級而異，並在測後，進行評分及做題項分析，補救教學。
- (13) 設有交安資源教室，蒐集之資料皆加編目、造冊、公開展列，並訂定資料借閱辦法，頗便師生之參閱、借用。

- (14)校外教學活動計畫之行前教育、租車、車輛安檢、司機酒測，皆能依規定辦理；惟有關遊覽車之安全門、窗、天窗之開啟操作，務必落實，讓搭乘之師生，有實際演練之過程。
- (15)校園內之家長接送，採用內部化，值得肯定，因有大客車、汽車及機車，車流動線規劃及暫停區域，可再加強會更好。
- (16)家長接送有實際影片做為檢視，值得肯定，建議可再加強考察紀錄。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 編有「規劃交通安全教育融入各領域課程教學內容及進度」表，惟僅見少數單元，編入交安單元教學進度表中，需增列單元，俾提供全校教師參酌，期能蒐集相關之交安教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (2) 編撰之少數教案，應能實際有融入交安教材施教情形，故應展現教學活動之資訊，或學習單（有評分者），以為佐證。
- (3) 能鼓勵教師參與校際之交安知能教學研習活動，惟宜請參加者於事後，舉辦研習心得分享，期能強化教師之交安教學，而增進學生的交安知能。
- (4) 班會討論交安議題，已做分年級訂定不同主題，惟宜提供討論大綱，並做詳實之紀錄。
- (5) 有部分情境標誌，需改進或增設：校門口之「停再開」標誌，需改置於校內之門柱；加彩繪停止線；地下停車場外之高突路面，宜加標誌；車庫內加險降坡、遵行路徑之標誌。另外，肢體障礙者停車格位，需繪設四個，並宜臨近電梯或無障礙坡道。
- (6) 建議能闢設自行車考照場，以利學生之騎乘演練，並增強處理假日在校外騎乘時，需處理之交通情況，及檢修技能。
- (7) 交安學藝競賽項目，宜能更多元化，並鼓勵學生能多參與，以求普及化。
- (8) 自評時，應對未達滿分項目說明原因，及未來改善方式
- (9) 宣導標語，建議應以學生角度規劃設計，如事故處理程序等學生看了後有感覺，建議可以學生 kuso 方式，勸導家長不酒駕，阿公阿嬤之老人交通安全等。
- (10) 人行道之狗屎，會使學生不走人行道問題，建議可規劃里長、志工清潔。
- (11) 建議加施自行車之教育訓練，甚至考照方式。
- (12) 自評備份項目中，有創意部分，應舉例說明。
- (13) 學生交通行為違規之分析，及輔導可再加強。
- (14) 建議洽請相關單位，針對學校門口之淨空線、反射鏡、分隔桿與障礙物，進行整體規劃。
- (15) 對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。

(16)無障礙坡道之標誌建議，酌予放大，有利於引導身心障礙人士進出。

(17)學生執勤時，建議要求佩帶安全衣帽，以確保學生執勤之安全。

(三) 高雄市立光華國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在高雄市前鎮區和平二路（正門所在）。四周重要道路，西有和平二路，北鄰聖和公園（二聖一路）、南有育樂路、東側二聖一路 107 巷。校內面積 27,310 平方公尺。鄰近學校有樂群國小、光滑國小、愛群國小及中正高工等校。校內停車空間，設有汽車格 51 位（含一格無障礙車位）、機車位 81 格（含一格無障礙車位）、自行車格 710 位。學校規模，設有三十七班（含資源班、身障班各二班）、學生數 942 人、教職人數 100 人。

學生通學時段使用之交通工具：騎自行車者 484 人（佔 51%）、家長接送者 263 人（佔 28%）、徒步者 187 人（佔 20%）、搭乘大眾運輸工具者 8 人（佔 1%）。

學校周邊鄰接的主要道路：

道路名稱 道路特性	育樂路 (通學步道)	和平二路(校門) (家長接送區)	二聖一路 (聖和公園)	二聖一路 107 巷 (後門)
道路寬度 (m)	8	12	12	6
車道數 (慢車道)	2 (有)	2 (有)	2 (有)	1 (無)
人行道	0	1	1	0
路邊停車情形	嚴重	嚴重	嚴重	嚴重
商家占用道路	0	0	0	0
交叉路口位置	和平路	二聖一路(東端) 育樂路(南端)	和平路	二聖一路(東端) 育樂路(南側)
客運或公車站	0	1	1	0

通學尖峰時段學校周邊的交通情形：

道路名稱 道路特性	育樂路 (通學步道)	和平二路(校門) (家長接送區)	二聖一路 (聖和公園)	二聖一路 107 巷 (後門)
大型車	少	多	多	少
交叉路口位置	和平路	二聖一路(東端) 育樂路(南端)	和平路	二聖一路(東端) 育樂路(南側)
上學車流量 (20mins)	121	401	407	25
放學車流量 (20mins)	150	453	455	39

學校特殊交通安全情形及作為：

- (1) 規劃人車動線：動線規劃人車分道，汽機車專用道出入口，人行步道與自行車專用道等。
- (2) 運用空間活化及時間區隔，以提高交通安全：
 - a. 改善育樂路方向交通問題，為避免學生與汽機車爭道，規劃健康步道，提供社區與學生通學步道的安全環境。
 - b. 採時間區隔方案，解決大門口交通擁擠問題，經宣導請教職同仁配合下班延後 15 至 20 分鐘，避開放學交通尖峰時段。
- (3) 規劃周全的標誌、標線，落實行的安全：
 - a. 於大門口兩側的對街規劃汽、機車家長接送區，加強家長交通安全教育宣導，有效改善通學交通流量的問題。
 - b. 大門口交通危險地段易肇發事故，而在對街繪置待轉區，配合導護人員引導；千秋府前路口及二聖路口行人走人行穿越道；採自行車兩段式轉等，以避免交通事故之發生。
- (4) 結合相關單位協力合作，就交通問題狀況持續改善，以維護學生通學安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校依規定成立交通安全教育推動組織，並聘請家長會長志工團長及交通大隊隊長為委員，按期召開會議。
- (2) 會議決議皆按期規劃、執行、考核，例如家長接送區之宣導，倒車入庫式停車之要求，以及騎自行車戴安全帽之規定等，執行相當有成效，像倒車入庫於去年已達 96%之成效，戴安全帽之比率也已達 95%。
- (3) 評鑑資料呈現完整，依「評鑑項目與重點」之順序，逐項配合整理，有助於資料查核。
- (4) 規劃有主題式的「交安教育課程教學單元之進度表」，利用班會、生活課程，相關研習活動和集會時間（週會、期會等時段），進行交安知能宣導。
- (5) 僅在數學領域、語文領域—英語教學、體健領域、綜合活動領域—童子軍教學、藝術與人文領域、資訊教學等，各編撰一則教案，融入日常教學活動中，施教交安知能；或配合進行交安宣導的活動。
- (6) 部分教師會採隨機式的交安知能之教導。
- (7) 常利用彈性課程時段，聘邀交安相關專業學者、專家，舉辦交安專題演講、技能演示或座談活動。
- (8) 師生常參與校際的交安教學研習活動，教師在研習後，會做心得分享報告。
- (9) 充分利用車棚、走廊、川堂、樓梯、專牆等處，設置交通標誌、交安資訊

等，進行交安宣導。

- (10) 編印學生手冊、月刊、家長聯絡簿等，登載交安知能、資訊，宣導交安知能等。
- (11) 設置交安資料教室，蒐存書刊、光碟、影音資料、海報教材等，分類編目、造冊、展示，頗便師生參閱，且訂有管理、借閱辦法，並有借閱登記本。
- (12) 交安宣導—學藝競賽，項目有六項之多，頗具多元化，並能鼓勵學生普遍參與；惟若有教師參與當更能激起同學的參與興趣。
- (13) 善用社會資源，邀請警局、交通局、交通大隊和教育局共同研討交安相關議題，實際會勘再提出改善建議、謀求改善的措施，頗值肯定。
- (14) 自製交安教育影片，含行人篇、自行車篇；規畫執勤路隊交接宣導影片；利用合作社設交安教育宣導室，播放相關影片，有利交安宣教效果，值得肯定，並可推廣。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校在擬定當年度之宣導主題式執行重點時，已有規劃、執行、考核之機制，建議進一步內入 PDCA 之觀念。
- (2) 學校相當用心在宣導交通安全，惟建議正確性及標準化可多顧及，例如：家長接送區勿用紅線區、紅綠燈之排列順序等，以增學生交通知能及提升安全。另交通標誌之情況化呈現，建議可與標準規格一致，例如停車指示牌等。
- (3) 交通安全教育推動委員會之成員已頗完整，惟建議可進一步加上派出所主管及在地里長為顧問。
- (4) 能根據本校所具的區位、條件等，進行交通安全教育的 SWOTS 分析，若能再依之擬定交安教育之基本理念，與執行策略，則更佳。
- (5) 須由各學習領域課發小組，選出涉及交安知能之教學單元，由教務單位彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進步表」，提供全體教師參酌，期能蒐集相關教材，融入日常教學進度中，施教交安知能。
- (6) 學生班會討論交安議題，往往採全校相同的主题；宜依年級、學期分定討論主题及大綱，並做完整的紀錄。
- (7) 大致有配合校園之地形、地貌裝置交通標誌或彩繪標線，藉以進行境教；惟有部分地點的標誌或標線有待更正或加設，以增加學生的交安知能之境教效果：在坡道宜設置險昇坡、險降坡，高突地點之標誌；校門口之右柱內側需設「停車再開」標誌，地面彩繪停止線；地面分向線應是單黃虛線，而其有顏色之線段為四公尺，空白處應是 6 公尺。

- (8) 交安常識測驗內容，全校一致；測後，做題項統計分析及補救教學；應分年級個別命題，題項統計、分析後，進行補救教學，以導正學生的交安認知。
- (9) 校外教學活動，訂定實施計畫，符合執行之行政程序規定；遊覽車之車輛安檢、司機之酒測，皆申請校外專業人員到校執行；惟安全門、窗、天窗之開啟操作演練，務必確實有讓領隊師長、學生代表，操控、開啟的過程，並需有佐證記錄。
- (10) 家長接送區規劃，立意良好，但未達預估狀況。
- (11) 校園內部分交通標誌、標線有誤，建議酌予修正。
- (12) 對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。
- (13) 建議洽請相關單位針對校門口，併同學校附近之標線、標誌與家長接送區，進行整體性之規劃與調整。
- (14) 自評未達滿分項目，應補充說其困難及未來改善方向。
- (15) 學生通學資料應分上、放學分析。
- (16) 家長接送，應依汽車、機車分做統計，並做供需分析。
- (17) 建請教育局社教科承辦績優導護志工的同時，能增加績優導護教師的獎勵，以鼓勵教師多年對學生交通安全的貢獻；另外，如果有機會，建請學校承辦教師，能主動提報校內優異導護教師，以爭取績優導護教師之獎項。
- (18) 建請教育局社教科每年都能主動，邀請並委託跨學級（如：國小、國中、高中職學校各一所），合辦校際交通安全研習或研討活動，同時可在會中，邀請績優學校分享經驗，以提高各校對交通安全的重視。

(四) 新竹縣立照門國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新竹縣新埔鎮照明里 7 鄰 7 號。校內面積約 3,461 公頃。校內停車空間計有汽車停車位 20 格、機車停車位 10 格、自行車停車位 50 格，足夠教職員工生的需求。學校規模，計有八班、學生數 174 人、教職員工數 24 人。鄰近學校有內思高工、新埔國中、石光國中、照門國小、親水國和新埔國小。

學生通學使用交通工具情形：上學時段，家長汽車接送者 90 人（佔 52%）、機車接送者 32 人（佔 18%）、騎自行車者 26 人（佔 15%）、搭乘大眾運輸工具者 20 人（佔 11%）、徒步者 7 人（佔 4%）。放學時段，家長汽車接送者 62 人（佔 36%）、搭安親班或補習班專車者 31 人（佔 18%）、家長機車接送者 30 人（佔 17%）、騎自行車者 26 人（佔 15%）、徒步者 25 人（佔 14%）。

學生上放學情形：學生通學路段分清水線、照車線、照門線及新埔線，皆由學校正門口校道進出，家長接送區設於校門口左側。上午 7:00~7:20 上學時段，在校道下坡點與 115 號線道交叉路口，由替代役與志工協助交通導護，正門口有導護教師執勤；下午 4:45 放學時段，導護教師、替代役及學生交通服務隊負責路口的交通導護勤務，並商請轄區員警於通學時段，協助加強巡視交通安全事宜。

學校周邊主要道路及其特型：

- (1) 縣道 115 號：除清水里接楊梅市的部分山路為單線雙向通行外，大都為雙線道以上之路段，路況正常，沿途有公車站牌，為學生通學往返清水里、照門里、楊梅市等地之主要通道。
- (2) 新北線縣道：除新北里接楊梅市之部分山路屬單線雙向通行外，餘皆為雙線兩線道，路況正常，沿途有公車站牌，是學生往返新北里、鹿鳴里、楊梅市、新埔鎮之交通要道。
- (3) 新埔網龍潭鄉之縣道 20 號：連接竹桃兩縣之要道，於學區路段，皆為兩線道以上的道路，路況正常，沿途有公車站牌，為學生往返新埔鎮、巨埔里、三水村、龍潭鄉內之交通要道。

上、放學尖峰時段學校周邊交通情形：

- (1) 上學時段：一般學生在上午七點以前到校，家長車輛接送者集中在七點十分到校，錯開上班時間，故不影響校門口及周邊道路之交通流量，通行動線順暢。
- (2) 放學時段：下午 4:50 分放學，周邊交通流暢正常。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

- (1) 附近部分路段，路面寬度嫌不足，對騎自行車的同學俱有潛在安全威脅，除加強交通安全教學、宣導外，並要求騎自行車及被機車接送學生需戴安全帽。
- (2) 本校校道坡度頗大，故規定騎自行車者，必須徒步牽引上下坡道，以維安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全教育推動組織成員聘請家長會長、照門分駐所所長等為顧問；會議作成決議後，有落實執行。
- (2) 對教育處來文，利用朝會、自習課時段對學生宣導，並利用學校日及校門口之跑馬燈，進行對家長做宣導。參加交通安全研習或訪視後，能召開會議，做心得分享。
- (3) 訂定實施交通安全教育年度計畫，納入學校行事曆管制執行；將交通安全宣導融入各項競賽中，及自製歌詞，創新又有成效。

- (4) 提供評鑑之資料，皆依評鑑項目與重點，分冊整理，且每冊內容皆在內頁附有目錄；惟若能分項加浮簽，則更便於查閱。
- (5) 根據本校所具有之各種條件，做詳盡之 SWOT 分析，在推演行動策略(S)，擬訂出妥當之交通安全教育政策，應予肯定。
- (6) 大部分教師會採隨機式，進行交安知能之宣導。
- (7) 教師常有參與校際交安教學研習活動，且事後會與同仁分享研習心得。
- (8) 設置塗鴉牆，任由同學創發交通情境、標誌、號誌等，頗為可取。
- (9) 針對愛心商店所設計之學習單，能考量學生居住地點差異，且學生均能充分了解。另亦有相關之考核紀錄。
- (10) 學校針對近 20 年來在校生與畢業生之交通事故進行統計，值得肯定。
- (11) 學校針對學生交通違規資料，有完整統計。並也針對家長進行交通違規之統計。
- (12) 學生對於交通安全知識了解程度高。
- (13) 學生了解學校所建置交通安全學習網之資料內容。
- (14) 本日學生訪談 12 名，對到校宣講交通安全主題講座、曾參加過學校舉辦之交通安全標語等競賽活動的經驗、校內外應注意之交通安全地點．．．等事項的認知，反應良好，值得肯定。
- (15) 學校校內停車空間規劃，及提供妥適管理，值得肯定，惟請注意學校辦理特別或大型活動時的「停車場地引導」工作。
- (16) 學校針對本校交通安全軟硬體的問題，能以 SWOTS 分析切實檢討，並提出改善對策，值得肯定。
- (17) 辦理本縣交通安全創意影片徵選活動，101 年，教育部—防災避難演練觀摩，與新竹縣校際教師 CPR 急救研習，宣導並組團赴友校參觀交通安全教育之推動情形。
- (18) 101 年，校內導護志工獲縣績優交通志工表揚，與本校獲 100 年，新竹縣交通安全評鑑第三名。
- (19) 於籃球場加裝防撞保護墊，牆角安裝防撞條，校園也依照需要設置適當之標誌、標線與反射鏡，成效良好。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 放學時，下坡路段家長接送車輛接縣道 115 號幹道，有視線死角，屬於危險路口，建請道安會報協助改善。
- (2) 各學習領域已由課程發展小組，選出各涉及交安教學單元，惟未加整理彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，以提供全體教師參酌，

期能蒐集相關教材，施教交安知能。

- (3) 每一領域各有一則交安知能之教學設計(教案)，或相關活動，惟殊少有學習單的呈現；宜鼓勵各任教者，多配合日常教學，蒐集交安教材，進行融入式之教學。
- (4) 宜多邀請交安相關學者、專家蒞校，舉辦專題演講、技能演示或座談活動，以增強師生的交安知能。
- (5) 情境佈置交通標誌、標線、指引標示、海報等，極為用心，惟易顯太得過繁雜，反不易吸引同學重視，失去境教之效果。
- (6) 學生的漫畫、圖形等創意作品，仍需注意其正確性，否則易有誤導後果。
- (7) 校內務必配合地形、地貌、情境，裝豎正確的標誌、彩繪標線，以遂境教而養成正確交通行為。校內有需更正或增加之地點：坡道處宜加險升坡、險降坡標誌；肢障者停車格位、無障礙坡道之標誌；校門口裝置「停再開」標誌、停止線；校內單行道的遵行標誌、標線等。
- (8) 班會討論交安議題，需依年級、學期，分訂主題和討論大綱，並詳做紀錄。
- (9) 未設交安資源教室，惟有專櫃置放資料；所蒐存之交安書刊、影片、光碟、教具、教材、DVD等，皆需分類編目、造冊及公開陳列，訂定借閱辦法。
- (10) 校外交安地圖，除標示愛心商店、公路分布外，宜加警局、醫院及危險地段，以應需求救援，及知所注意避免意外。
- (11) 校外教學活動計畫周詳，行政程序完備；惟遊覽車的安全門、窗、天窗等之開啟，務必落實，需確有讓師生實際操作、開啟機會，以及編組、分門逃生之演練。
- (12) 學校出入口與縣 115 道路之交叉口，缺乏必要之行人穿越道設施，建議縣府道安會報，進行會勘改善。
- (13) 建議校內身心障礙車位之劃設，宜再檢討。
- (14) 建議在學校宿舍附近，劃設機車停車格位，以供老師停車。
- (15) 建議能針對不同違規型態與次數，訂定必要之交通安全輔導作為，並參考「交通安全入口網路」資源，進行輔導施教。
- (16) 建議可針對目前已蒐集之交通違規與事故資料，檢討發生原因，進行必要教育。
- (17) 家長接送區的設置目前有逆向停車之問題，建議宜再重新檢討。
- (18) 學生交通違規(包括：未依指示排路隊、未戴安全帽)的輔導方式以「學生跑操場」、「罰站」...等方式，建議能結合具提升交通安全議題的輔導方式，如講習式、愛心服務的體驗活動...等。

- (19)學校針對補習班交通車接送者有列冊管理，並至補習班拜訪，惟未登記補習班接送車輛的車籍及駕駛資料，依教育部會銜交通部，今年3月公佈實施的「學生交通管理辦理」之規定，前開接送車輛應報送縣府列管，及駕駛人並須為職業駕駛，請縣府協助學校落實監督及查報，以維學生乘車安全。
- (20)通學方式部分，建請配合繪製社區安全地圖（含危險點、通學動線、愛心服務站的標示）的單張，並將不同的通學方式應注意事項，以圖文叮嚀語的方式，納入單張中，提醒師生及家長共同注意。
- (21)針對學校周邊及校園內的交通標線的繪設，及交通工程設施，請洽縣府主管單位，協助檢視改善；有關評鑑委員就下坡道及縣道115的改善建議，會議紀錄請函送縣道安會報，協助改善。
- (22)建議校園平面圖中所標示之危險地點處，如能再增加依據健康中心實際發生傷害之點狀圖，則對於學生之警惕作用會更高。
- (23)每一學生書寫交通安全學習單之構想，與其所設計之題目，甚為適當與有創意，此外除了學生個別之書寫外，分組討論，亦不失為一可行方式。
- (24)學校交通安全塗鴉牆之設計，甚具創意，不過其內容，如有與交通設施之設置規定不符者，請藉機加以更正。

(五) 苗栗縣立大倫國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於苗栗縣苗栗市玉青里玉英街82號。校地面積約2.23公頃。校內停車空間設小客車停車位34格（含肢障者停車格一位）、機車停車位50格、自行車停車格385格。鄰近學校有建功國小、啟文國小、福興國小和頭屋國中。學校規模有學生數857人，教職員工（含約僱人員）數84人。

學生通學所使用交通工具：徒步者376人（佔43.8%），騎自行車者307人（佔35.8%）、家長機車接送者85人（佔9.9%）、汽車接送者57人（佔6.6%）、住宿者32人（佔3.7%）。

學生通學情形：學生上、放學，分由玉英街正校門口和大倫巷之後校門進出校區；導護哨在為公路292巷路口，由導護教師負責；後校門由生教組長和值周導護教師共同執勤。

學校周邊臨接的主要道路名稱及其特性：

- (1) 為公路數雙線雙向道，是通往頭屋鄉及明德水庫之主要道路，無快慢車道之分，沿路設有公車站牌。

(2) 復興路屬雙線雙向道，非主要幹道，兩側大多為農田和工廠，車流量不多。

上、放尖峰時段學校周邊的交通情形：本校臨近之為民路及育英街兩路口皆與為公路相接，兩路口皆設有交通號制。每天上學期間，平均每十分鐘，有機車 120 部、小客車 120 部、大型客運車 5 部通過；放學期間，平均每十分鐘，有機車 168 部，小客車 138 部、大型客運 7 部通過。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：本校每學年為新生做交通安全宣導；持續與管區及道安人員密切聯擊，並即時做交通狀況之改善；於上、放學時，由學生交通糾察隊執行勤務，在校門口擺設交通錐，落實人車分道。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 已依照規定，成立交通安全教育推動組織，並邀請巡守隊代表、里長、愛心商店代表、家長會長為顧問，組織架構完整，按期（學期初、學期末）都召開委員會議，規劃、檢討與提出改進交安教育有關事宜，記錄完整，並經校長核定後，確實執行。
- (2) 配合實施計畫，訂定相關之執行辦法或要點，與宣導事項等高達 23 項，其實施情形並檢討與考核，成效良好。
- (3) 大部分老師會擇隨機教學交安知能。
- (4) 學藝競賽，項目有：海報、書法、作文、相聲、交通常識測驗。
- (5) 近 3 年，曾負責舉辦區域性之交通安全教學研習活動，協辦志工特殊及基礎訓練，參加相聲比賽得第三名，校外生活輔導維護校園安全得特別獎。
- (6) 校園內、外之硬體設施、動線、樓梯轉角、樑柱突出物等，設置護墊及標誌、彩繪標線及標語、警示。
- (7) 對校園安全規劃與設計之作法；自行車車棚改善，對騎自行車同學發安全帽及反光片；校內每週舉辦二次交通安全教育有獎徵答，學生依題目自行找答案，能提升學生交通安全常識。
- (8) 教育處轉發有關交安改進之各項公文，要求改進、核撥經費，並有追蹤輔導作為。
- (9) 常邀請交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講或技能演示。
- (10) 能與學校周遭的他校，進行策略聯盟，共同實施導護工作，相互照顧學生，值得肯定。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 已訂定實施交安教育年度計畫，納入學校行事曆管制執行，並檢視校內外有關交通安全危險路段擬訂因應對策，不過建議如能針對校內危險地點以

紅點依實際發生傷害數量加以貼上，則更能顯示其動態的警示效果。

- (2) 定期召開全校交安教育座談會，向全校教職員、家長宣導交安教育重點及措施，其決議事項甚為具體，有列管加以追蹤執行情形，成效良好，不過有關交通專用術語（如反光鏡）與交通設施之特殊設置方式（如交通號誌之紅綠燈的設置位置）在宣導上，請特別加以作正確宣導。
- (3) 評鑑資料呈現，應依「評鑑項目與重點」將執行交安教育的實際情形，加予列舉事實，逐一說明填報；而非僅重抄錄評鑑表之「執行情形」所附的語詞！
- (4) 需依本校所具條件，加予分析做交通安全教育之 SWOTS 分析，擬出本校的交安教育之基本理念、策略。
- (5) 在「各領域融入交通安全教學進度表」中，除語文領域—英語，社會領域—歷史、自然與生活科技領域—生物外，各規劃一項到三項的主題式的交安宣導活動，或編撰一則教案，施教交安知能。
- (6) 需由各領域課程發展小組依本校選用的教科書和補充教材中，彙集涉及交安知能之單元，編撰「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，期能在所任教領域中，蒐集交安教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (7) 撰述教案施教交安知能的佐證資訊，頗為少見；需呈現施教交安知能之相關資料，附上測驗卷或學習單。
- (8) 教師參與校際交安研習活動後，宜能在集會中，與同仁分享研習心得。
- (9) 班會討論交安議題，需依年級、學期分定主題、討論大綱，並做詳細的紀錄。
- (10) 校內部分地點，能依校內地形、地貌，配置正確的標誌，彩繪標線，以達成境教效果，惟有需改善或加設之處，肢體障礙者停車格，位置地點不適，停車位面積，需寬 3.3 公尺以上，而長 6 公尺，車位格內需繪標誌，豎立專屬標誌，鄰近處需有無障礙坡或電梯，並設置指示標誌；一般停車場內需掛設停車場標誌，各校門口內柱，需裝「停車再開」標誌，校門地面加繪停止線。校地面積寬敞，校內宜設置駐車彎，通學時段引導，校門口家長接送車輛入校，以避免校門口車輛壅塞情況。
- (11) 實施教職員工及社會人士駕車入校停駐車庫時，必須採車頭向外，倒車入庫。
- (12) 交通常識測驗在電腦中實施；各年級之命題需有分別，而學校人員需做補救教學，以糾正學生之錯誤交安知能。
- (13) 設有交通安全資源教室，蒐存之資料豐富，且宜加編目、造冊、訂定管理與借閱辦法，鼓勵師生多加參閱、借讀。

- (14)交安宣導—學藝競賽項目，宜多增加項目，參加者宜求普及化。
- (15)校外教學活動計畫，皆能依規定辦理，惟在操作安全門、窗、天窗，及逃生演練，務必落實。
- (16)交通安全教室內，部分交通標誌、標線有誤，建議應予修正。
- (17)對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。
- (18)身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (19)學生執勤時，建議要求佩帶安全衣帽，以確保學生執勤之安全。
- (20)情境教學之標誌，建議雙語化。
- (21)側門為騎自行車學生出入口，請於出口處，設置「注意左右來車」，劃白色停止線、倒三角形標誌，或大型「停車再開」標誌，以利學生之上、放學安全。

(六) 嘉義縣立義竹國民中學

1. 學校基本資料及周邊環境簡介

學校位於嘉義縣義竹鄉岸腳村 59-2 號。校地面積有 4.5 公頃。鄰近學校有義竹國小及光榮國小。學校規模有十八班（含特教班一班）、學生數 502 人、教職員工數 46 人。校區內設有汽車、機車及自行車停車棚。

學生上、放學使用交通工具情形：搭乘專車者 291 人（佔 58%）、家長接送者 97 人（佔 19%）、騎自行車者 75 人（佔 15%）、徒步者 39 人（佔 8%）。

學生上放學情形：於學生放學時，分家長接送、徒步路隊、專車搭乘者及自行車隊，其分途離校作法，有下述，

- (1) 側門外家長接送：本校側門外為八米寬之鄉道，在側門右側規劃家長接送區，勸導家長停放於此接送。
- (2) 校門口徒步隊：徒步者皆由大門口出入，沿大門口右側之人行道走出，至台 19 號省道路口，由交通服務隊執勤指揮，通過馬路至對向車道或右轉至市區。
- (3) 自行車隊：分由大門口及側門出入。學校強制規定，騎自行車者必須戴安全帽已成學校特色。
- (4) 專車路隊：搭乘專車上學時，在台 19 號省道本校交通崗旁下車，沿人行道進入校區；放學時，徒步路隊及自行車隊先行離開，搭專車者才在原下車處，上車離校。

學校周邊道路特性：本校鄰接之主要道路，正門口為台 19 號省道，寬度十五米，有快車道和慢車道，是本校出入之主要路線，往右轉往義竹社區，往左轉可通往朴子方向，車流量大，但頗順暢。側門外出屬鄉道，路寬約八公尺，人車較稀少，未繪分向線。

學校特殊交通情形及因應作為：大門口外右側，規劃為人行專用步道；左側闢為自行車專用道，明確實施人車分道，以維護用路安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全教育推動小組聘請當地交通單位主管與家長會長為顧問，並依計畫開會，結論有追蹤。
- (2) 教育處轉發各項公文，列冊並有追蹤機制，教育處並派員積極輔導，以落實交通安全教育。
- (3) 交通安全教育年度計畫內容，及行事曆管制具體，針對危險路段（口）辦理初勘分析，並擬定因應對策，如：不同通學方式，有路隊編組及選訓交通服務隊改善。
- (4) 交通安全教育宣導活動，聘請警察局專員、校外會教官、分駐所警官，對教師及家長之交通安全宣導，有具體成效。
- (5) 部分學習領域編有涉及交安教學單元進度表，語文領域—國文教學兩個單元，英文教學 3 個單元，另外，社會領域—公民教學領域及藝文領域各選一或二個單元。
- (6) 配合教學交安知能之教案，在編入教學單元進度表內，只呈現五個教案，有施教資訊。
- (7) 頗常邀請交安相關專業人士，蒞校舉辦交安專題演講，技能演示或座談活動。
- (8) 教師頗能踴躍參加校際的交安教學活動設計（教案）編製之研習，且成效佳，有得獎之作。
- (9) 自製「交通安全撲克牌」教具，持「寓教於樂」方式，宣導交安知能；製作「在地化交通危險路段」初勘分析報告，有助師生知悉危險路段，而增交通安全概念，應予肯定。
- (10) 辦理嘉義縣 100 年度，學生上下學安全維護研習，內容多元、豐富，最後還有路考，成績優秀學生，贈送安全帽一頂，實用又具意義。
- (11) 規劃「在地化交通危險路段」分析，提供給學生參考，能提升在地之交通安全。
- (12) 舉辦「腳踏車凸整義竹」活動，請文史工作者帶學生騎腳踏車，至義竹各地探查，頗具用心。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 可增聘請家長為導護志工，以分擔導護老師值勤，且可增進家長與學校良好互動關係。
- (2) 宜依據本校所處之地理區位、學校組織、人員、資源等條件，做 SWOTS 分析，再據以推擬本校的交通安全教育之基本理念，及實施之策略。
- (3) 提供查核之交安教育實施資料（尤以照片），須有五 W，以敘述：活動內容、主持者、執行的地點和時間等資訊，俾便查核。
- (4) 需多鼓勵師生參與校際之交安教學研習活動，以強化教師施教交安知能的能力。
- (5) 班會討論交安議題，需依年級分訂主題及討論大綱，宜再分學期，訂定議題，以增強同學之交安知能的思辨能力。
- (6) 校內裝設很多交通標誌，並有標誌專牆，期望學生在校內，由於每日走過，而能知悉，遵守之；但是，若能配合校內的地形，地貌，而裝置相配合的正確標誌、彩繪標線，藉由潛移默化，而記熟之，其效果應會更具體、且銘記。
- (7) 教導學生日常會用到的英文交通用語，而設「交通安全英語學習角」，顯示學校師長之用心，應予肯定；但張貼於教學大樓的樓梯轉角之牆面，由於字體小，且無燈光照明，若有學生停足閱讀，恐會影響師生的行走動線，倘人數過多時，極易發生推擠而形成動線阻礙，肇發危險。宜改設於開寬，且明亮的牆面為佳。
- (8) 設有自行車考照場，若能加設公路上常易發生的交通事故之虛擬情境，以測定學生的反應能力，則更佳。
- (9) 校內有待改善或加設的標誌，標線地點：校門口右柱內側，須裝置「停車再開」標誌，地面彩繪「停止線」；肢體障礙者停車格位的面積和無障礙坡道的指示標誌；校內外裝置之已褪色標誌，皆需更新或汰棄；宜申請相關單位，在校內、外道路與省道台十九號交匯處，彩繪「讓」字的標誌和停止線，以提醒幹道車先行的路權；校外右側，鄉道加繪「分向線」。
- (10) 設有交通安全資源教學活動室，蒐存資料，部分資料未見編目，且需再添加交安資料，諸如：書刊、光碟、教具、教材、海報、模型、影片等。凡能有助於增進教師施教交安知能之效果者，皆應加予蒐藏，並分類、編目、造冊、公開展示，同時函知全體教師知悉，期能善加運用於交安知能的教學。
- (11) 交安宣導—學藝競賽項目多元，有五項；宜多激勵師生的參與，以期更能普及化。
- (12) 交通安全常識測驗，全校命題同，測後做題項分析及補救教學；惟宜依年

級，分別命題，且宜多測與本地區有關之交安知能，期能增進學生日常所需之交安知能。

- (13)校外教學活動，師生之遊覽車逃生門、窗、天窗的開啓、演練，務必落實，確實操作練習，以保安全之策；車輛安全檢查，需申請校外專業單位的協助執行。
- (14)學校應說明改進意見與建議事項。
- (15)各評鑑項目執行情形之說明，應更具體切題，能說明未來改善方向更佳。
- (16)家長接送區之接送車輛，應靠邊，保持安全。
- (17)自行車之新生教練場地應更新，並加上標誌、標線之教育功能。
- (18)校園內部分交通標誌、標線有誤，建議酌予修正。
- (19)對裝設腳踏車後之附載者腳踏架（火箭筒）與牛角者，建議加強宣導其危險性。
- (20)身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (21)建議針對校園內人車動線，進行深入探討。
- (22)建議移除校內老舊之標誌。
- (23)校車停於台 19 線，供學生上下車，建議考量其安全之停車位置。
- (24)情境教學部分，交通標誌雙語化之英文有誤，建議即予修正。
- (25)家長接送區依不同年級區隔，可謂在規劃上有費心考量，惟建議進一步，可再將汽、機車加以分別，避免彼此穿插。
- (26)腳踏車考驗場之設置，為學校之創意，建議可沿續研習營之想法，成為一考照場地，對於新生加以訓練。
- (27)雙語化教學，為學校推行交通安全教育之一項重點，建議對英語翻譯宜再確認。

(七) 臺北市立桃源國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校設於臺北市北投區中央北路四段 48 號。校地面積約 32972 平方公尺。校內停車空間：汽車停車位 29 格（含 2 格專用停車位），機車停車位 19 格（含 2 格專用停車位）。鄰近學校有關渡國小，私立新天地幼稚園，道生幼稚園，桃源國小。學校規模：設 16 班（普通班 12 班、特教班 2 班、身障資源班 1 班、學困資源班 1 班），學生人數 414 人，教職員工 58 人。

學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例：

- (1) 上學時段:家長車輛接送者 96 人 (佔 23%)、徒步者 96 人 (佔 23%)、搭乘大眾運輸者 214 人 (佔 52%)、其他 (交通車) 8 人 (佔 2%)。
- (2) 放學時段:家長車輛接送者 79 人 (佔 19%)、徒步者 103 人 (佔 25%)、搭乘大眾運輸者 225 人 (佔 54%)、其他 (交通車) 7 人 (佔 2%)。

學生上、放學情形：師生皆由校門口進出，實施人車分到。在校內設置家長接送區。校長及行政人員每日在校門口督導學生之交通安全。上學時段，交通導護勤務，由導護志工及交通隊負責；放學時段，由志工家長、校警及值週組長共同維護學生交通安全。

學校周邊鄰接之主要道路及其特性：

- (1) 主要道路是中央北路四段為四線雙向道，設有慢車道及行人專用道。慢車道上繪製路邊停車格，常致機踏車與汽車爭道情況。
- (2) 中央北路四段 30 巷「T」字路口旁，設有公車站牌。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：學校的門口臨接四線道之中央北路四段，車流量大，且車速極快，早上 7:00~7:30 車流量為：機車約 516 輛，小型汽車約 134 輛，大型車約 55 輛。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：校門口臨接中央北路四段，車速快、流量大；中央北路四段 30 巷「T」字路口，車輛多向交會，容易肇發交通事故。其因應作為：

- (1) 學校會同里長勘查路況，結合交工處在校門口，繪製慢字、跳動路面，及校門口左右兩側懸掛學校標誌，提醒駕駛者注意，請減速慢行，並於學生通學時段，調整校門口之號誌。設交通隊及導護志工協助通學安全，放學時段，由導護志工、校長及行政人員在校門口協助學生之放學安全。
- (2) 在校園內規劃家長接送區 (駐車彎)，讓學生在校區內下車，確實維護學生上學安全，反解除校門口人車爭道，交通壅塞問題。
- (3) 利用各種適當集會之際，加強宣導學生校外交通安全注意事項。

2. 訪視所見特色及與優點

- (1) 已成立台北市立桃源國民中學交通安全委員會，組織架構完整，每學期初、學期末均召開交通安全委員會議，會議均經校長核定執行，成效良好。另學校老師曾反映有放學時學生集結於車道上等公車之危險行為，建議亦可列入學校交通安全委員會之討論議題。
- (2) 發文提供交通安全評鑑改進意見，並加以追蹤輔導其結果並陳報教育局與交通部備查。

- (3) 訂定有交通安全教育年度實施計畫，並配合實施計畫訂定有各項執行辦法，其實施成果也再加以檢討與考核，成效良好。
- (4) 蒐集學校附近交通安全狀況提出各不同情況危險路段與其因應對策，並利用集會場合加以宣導。
- (5) 定期召開全校交通安全教育座談會，對全校教職員宣導，並討論將交通安全教育融入各科情境教學，與利用各項機會對全校師生宣導，並將交通安全教育專題深入解析，成效良好。
- (6) 在健康與體育、綜合活動、自然與生活科技等領域，和美術、國文科中，各編有一則教案，實施交安知能之教學或進行學藝競賽之交安宣導。
- (7) 部分教師採隨機式教導交安知能。
- (8) 頗善於引用社會資源，邀聘交安專家或學者蒞校作交安專題演講、或交安技能示範教學、座談之研習活動。
- (9) 教師常有參加校際交安知能之研習活動，並能在事後與同事分享心得，有助其他教師的交安知能教學技巧之提昇。
- (10) 在校內設置駐車彎，極能避免通學時段家長接送車輛堵塞校門口，阻礙公眾路權之困擾問題，頗值肯定，很有推廣他校仿照之舉。
- (11) 自製頗多交安教學影片、光碟、教具等，有助交安知能教學之提昇。
- (12) 交安資料教室之資料內容頗豐富，且管理得當，便於師生之參考、借閱。
- (13) 能鼓勵師生提出校內交通安全應改善之建議事項。
- (14) 人車動線/家長接送區內部化之規劃良好。
- (15) 愛心商店家數達 105 家，且學生熟悉功能與位置，並有愛心商店反映事件處理表。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 需彙編「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，期能融入各交安相關單元之教學活動中，施教交安知能。
- (2) 應在各學習領域之涉及交安知能的教學單元，編撰教案或利用影片、光碟、網路資料等，以施教交安知能。
- (3) 班會討論交安議題，宜依年級、學期分訂主題和討論大綱，並做詳細的班會紀錄。
- (4) 依校內地形、地貌已大部分設有標誌、標線或標字，能達成境教之效；惟有需予改善之處：肢體障礙者停車格位面積不足；無障礙坡道之指標、高突路面標誌、環校道路之路徑指引、校門口的「停再開」標誌，標誌雙語化等，皆宜加設；下坡路段之黃虛分向線，須改繪雙黃實線以策行車安全。

- (5) 舉辦全校性、一致命題之交安常識測驗，需作測後評閱、題項分析、補救教學；惟宜分年級命題施測，期能做系統化、且具深度之交安知能教學。
- (6) 交安學藝宣導活動，每年僅舉辦相同之國語文、美術競賽，宜增多辦理項目，且每年更易項目，以求新鮮變化，期能吸引全校同學的參加。
- (7) 校外教學活動，租用之遊覽車，必須做安全門窗、天窗的開啟之實際操作，車內安全設施說明，學生編組分門的逃生演練，並需展示相關資訊，以佐證之。
- (8) 身心障礙專用停車位若無法設置於接近無障礙設施之位置，建議設立引導標示。
- (9) 情境教學之交通標誌若過於老舊，建議予以更新，並鼓勵雙語化。
- (10) 學生交通違規以未行走行人穿越道為主，建議深入探討不同輔導方式之執行成效。
- (11) 學生執勤時，建議要求配戴安全衣帽，以確保學生執勤之安全。
- (12) 通往運動場之階梯，高度不一，影響通行安全，建議設立相關警示標誌。
- (13) 部分校內小汽車停車格位，易產生視距障礙，建議作一整體規劃。
- (14) 校門口號誌宜增設離開學校方向之號誌燈箱。
- (15) 內部接送區迴轉道間，可考慮採用實體分隔，以避免家長違規穿越。
- (16) 校園內部道路可考慮採「雙黃線」之繪製。
- (17) 校園內部身心障礙車位之劃設，可再調整。
- (18) 建議可將「大家來找碴」的活動，擴大到校外交通安全環境，並讓學生提出改善構想。
- (19) 宜針對不同交通安全違規，訂定為類型與違規次數；訂定不同之交通安全輔導作為，並妥善運用「交通安全入口網站」資源，進行必要之輔導，並建立 SOP。
- (20) 針對轄區交通意外事故之次數與類型，進行統計，並就常見的類型，進行必要的輔導。
- (21) 可再加強校園單行道管制方式之宣導，以避免老師或家長違規。
- (22) 建請學務主任及生教組長，能主動地推薦優良的導護老師、志工，並協助蒐集呈現他（她）們的優良事蹟，提高本校獲得校外交通安全獎項之機會。
- (23) 建請學務主任，能委請校內各教師（如語文-書法、作文、演講，藝能-繪畫、表演等）推舉作品表現優異的學生或團體，並主動代為報名參加校外個人及團體各項交安學藝競賽，提高本校獲得校外交安學藝之個人及團體獎項。

(八) 南投縣立鳳鳴國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於南投市鳳鳴里八卦路 896 號。校地面積：2.0532 公頃。校內停車空間設汽車停車格 32 位、機車停車格 4 位、自行車停車格 114 格。學校規模現有六班、學生數 120 人、教職員工 20 人。臨近學校有西嶺國小。

學生通學使用交通工具方式：騎乘自行車者 38 人 (佔 31.6%)、徒步者 30 人 (佔 25%)、家長車輛接送者 26 人 (佔 21.7%)、搭乘大眾運輸者 26 人 (佔 21.7%)。

學校週邊主要道路為八卦路，沿途有四里，本校位於學區中心。八卦路道路寬度為兩線道，兩側有機踏車道。公車站位於校門 20 公尺左右的位置。學校週邊交通單純，車流量小。派出所即位於學校對面，交通秩序良好。

學生上放學情形：

- (1) 上放學通行路線，大部分學生經正門進出校區，小部分學生經側門出入校園，家長接送者集中於西嶺國小的對面空地。
- (2) 公車路線由員林市區到校時間為上午 7:00，離校時間為下午 5:10；由南投市區到校時間為上午 7:25，離校時間為下午 5:10。
- (3) 導護路口設於三彎路，由導護教師執勤。

學校週邊主要道路名稱與其特性：

道路名稱	車道數	慢車道及行人道	天橋或地下道	路邊停車情形	占用道路情形
猴探井路	2	慢車道	無	多	少
鳳鳴路	1	無	無	少	少
永鳴路	1	無	無	少	少
八卦路	2	慢車道	無	多	多

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：

時間	地點	大型車輛	小型車輛	摩托車	總數
上學時間 (AM 7:10-7:30)	校門口	4	10	43	56
放學時間 (PM 4:55-5:10)	校門口	3	10	43	55

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

特殊情形	因應行為
八卦路三彎路段	規定學生經過此路段一律牽腳踏車
校門口週遭上下車不易	將接送區固定於校門口附近空地
校門口人車爭道	發通知給家長，請於上放學時間勿在校門口上下車

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 依規定交通安全教育委員會有派出所主管及家長會長擔任顧問，且安排學期期初與期末，均有學生安全之事務加以討論、規劃、檢討與改進，會議紀錄完整，且有後續追蹤紀錄，所有紀錄並經校長核定後執行，此外如能聘請里長為顧問，或許可以集思廣益，而得到推動之助力。
- (2) 教育處有轉發各項交安公文，並利用學生集會及親師座談會中，加強宣導。101年5月31日，教育處社教科李科長並率領考核小組到校考核，並依據考核小組之建議，修正本校交通安全做為，此外並撥款49,500元做為改善經費。
- (3) 交通安全年度計畫有包括交安項目，且確實執行相關計畫事項，相關執行要點完備。
- (4) 檢討統計交通狀況提出8個危險路段，有因應對策，附照片說明，並對學生宣導危險路段與因應措施，成效良好。
- (5) 交通安全教育座談有紀錄，會議中發放宣導資料。一般來說，學校老師對於交安都很有概念，此外，並利用上下學期，兩次班親會，對家長宣導學校交安措施，與法規、法令宣導，成效良好。
- (6) 交通安全教育推動小組已聘家長會長、里長與中正派出所所長做為本校顧問。也依規定每學期期初期末各開一次會，會建議討論決議紀錄均由訓導處持續追蹤，成效良好，然派出所所長與里長如能真正到席會議則能更集思廣益與提供更多有效之改進意見。
- (7) 大部分老師會擇隨機教學交安知能。
- (8) 能根據學校所處的區位、組織、人員、資源等條件，做交安教育的SWOT分析，衍生出交安教育理念和策略。
- (9) 交安宣導—學藝競賽項目頗多元，利用學校花燈師資，在紮製花燈時結合交安宣導，以增進學生之交安概念。
- (10) 頗能運用社會資源，以改善本校之校內、校外之交通環境，增加師生的交通安全。
- (11) 步行、自行車路隊，採時間區隔之上放學管制方式，立意甚佳，值得肯定。
- (12) 自行車停車設施完備。

- (13) 學生熟知愛心商店位置與功能，部分學生亦有實際使用經驗。
- (14) 三彎路下坡路段限制學生騎乘，並有老師協助維護秩序之作法，值得肯定。
- (15) 針對違規學生，採取影片教學之輔導作為，值得肯定。
- (16) 校園內部均採英文交通標誌，並在連接外部道路，依據鐵路設置平交道的做法，值得肯定。
- (17) 常邀請交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講或技能演示。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 未呈現交安教學進度表。
- (2) 宜由課發會在選用的教科書和補充教材中，選定涉及交安知能之教學單元，由教務處單位彙編，或「各學習領域涉及交安教學進度表」，提供全體教師參酌，俾能配合日常教學進度，蒐集交安相關教材，施教交安知能。
- (3) 在七大學習領域中，各規劃一項交安教學設計（教案），或舉辦交安宣導之活動。
- (4) 施教交安知能，或宣導之活動的佐證資訊宜增加，以示教師重視交通安全教育。
- (5) 交安常識測驗需依年級分別命題，且應在測後舉行評分，及做題項分析，進行補救教學，以期達到導正交安知能的效果。
- (6) 師生偶有參與校際交安研習活動後，宜能在集會中，與同仁分享研習心得。
- (7) 班會討論交安議題，不能是全校一致的主題。宜能分年級、學期訂定，不同主題及討論大綱，並做詳細的紀錄。
- (8) 校內各角落裝置頗多交通標誌及彩繪標線，惟宜配合地形、地貌，設置符合情境的標誌或標線，以達成交安境教效果。校內有需改善或加設之交通安全教學走廊，宜加繪人穿道、火車平交道標誌、險升坡、遵行路徑、彎道等標誌；校區內之圓環，需加設圓環的行車路徑標誌等。
- (9) 宜設自行車的考照場，平時提供學生練車之用，也可虛擬各種交通狀況，以測考學生的反應能力。
- (10) 設有交通安全資料中心，蒐集交安教學資料；惟所蒐存之資料量有限，需增添之，並將所有資料（書刊、DVD、影片、教具、海報、光碟、教材、模型等）加予編目、造冊、展示，以方便師生參閱。
- (11) 校外教學活動計畫，皆能依規定辦理，惟在操作安全門、窗、天窗逃生演練，務必落實。
- (12) 學校可再加強對自行車之管理，包括煞車、火箭筒、燈光、反光片之檢查，並建議建立考照制度。

- (13)針對部分較常違規學生，宜有必要做適當之輔導作為。
- (14)校內停車場，與身心障礙車位之標線有誤，建議應做修正。
- (15)學校有進行校園附近危險路段，與治安死角之宣導，建議可讓學生進一步了解危險原因。
- (16)宜針對學生及附近常發生之交通事故類型，進行必要之分類統計並給予適當宣導。
- (17)校園內部分交通標誌標線有誤，建議應做修正。
- (18)對裝設腳踏車後之附載者腳踏架（火箭筒）與牛角者，建議加強宣導其危險性；未裝設後視鏡之機車，亦建議加強宣導。
- (19)建議設法招募導護志工，進行交通安全之維護。
- (20)廚房附近安全設施較為不足，建議加強相關之警告標示。

(九) 花蓮縣立鳳林國民中學

1. 基本資料與周邊環境簡介

本校位在花蓮市鳳林鎮光復路8號。按地面積約3.85公頃。校區設置有自行車停車棚（師生分設）、汽車、機車停車棚及校車停車場，車格數足應師生所需。學校規模：14個班級（含1特教班），學生數373人、教職員數40人。鄰近有鳳林國小和鳳仁國小。

學生上放學所使用之交通工具情形：騎乘單車者最多，佔32%，約122人；其次為搭乘校車之學生，佔27%，約105人；步行者，佔17%，約69人；搭乘公車者，佔4%，約20人；家長接送者，佔18%，約49人；搭乘火車者，佔2%，8人。

學校導護情形：學校在前門、側門及後門及後門皆有導護人員執勤，以維護交通安全。導護人員會含值週老師、行政人員、替代役男與學生組成之糾察隊。

學校臨近主要道路名稱及其特性：

- (1) 中正路是鳳林鎮主要道路，為台9號省道，貫穿本鎮，車流量大，眾多商家攤販。本路段學生通學時段之交通問題，為本校交通重視之重點，並列為危險路口，也商請鳳林分局員警加強導護工作。
- (2) 光復路為本校通學之通道，設有機慢車及自行車道，以維護學生的通學安全，光復路北向為鳳林鎮市場中心，學生通學時段，會有車輛壅擠情形。
- (3) 中華路在本校後門，車流量較少，屬本校自行車隊之放學路線。

- (4) 信義路是本鎮的外環道路，車流量大、車速極快，多以砂石車、貨車等快車為主。在重要路口皆設有交通號誌，學生皆能遵守交通規則。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：本校位在鳳林火車站正後方，處於鳳林鎮之繁華市區，係本鎮之中心學校。本校向來注重交通安全問題，深知「安全是唯一回家的路」，於是決議貫徹、落實交通安全的教學、宣導等工作。不論是交通法規、標誌的靜態陳設，或是法律知識等的動態宣導，經全體師生的努力，同學已能將交通安全概念表現於日常生活中。由於全校教職員工均能貫徹執行交通安全的各項工作，加上學生確實的配合及遵守，本校近年來已達成交通零事故的理想。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全推動小組，外聘委員有家長會會長、轄區警察等為委員。並按期召開委員會議，紀錄並經校長核定執行。
- (2) 教育處所發公文有立即針對缺失，限期進行改進，針對危險路段（口）協助道安會報會勘，並協同至現場進行勘驗。
- (3) 訂定交通安全教育年度計畫，並納入學校行事曆依序實施，能將校外危險路段口及愛心商店編製手冊分送給各學生使用。
- (4) 召開全校交通安全教育座談會，校內設置交通安全警語跑馬燈，及交通安全宣導通知單，重視老人行的安全等向家長宣導，用意良好。
- (5) 能善用集會，常聘邀校內外人士，從事交安知能專題演講或技能演示，應予肯定；並常鼓勵師生參加校際的交安知能教學研習活動。
- (6) 校園內大致能配合地形、地貌裝置交通標誌、彩繪標線，達成境教效果；同時，在川堂、走廊、布告欄等處，也都布置交通情境，公布交通安全資訊等，從事交安知能宣導。
- (7) 設有交通安全資源教室，蒐集之資料（書刊、光碟、影片、教材、教具、海報等），頗為豐富且皆有分類、編目、造冊、陳列，並有管理、借閱辦法。
- (8) 校內車庫之汽車停放，皆已實施「倒車入庫」。
- (9) 攝製影片、光碟，學生學習手冊等，以供教學；並製作學校周邊危險路段標示牆，能增加學生日常通學時注意的危機意識。
- (10) 交通安全宣導指學藝競賽項目，每年舉辦之項目頗多元；而學生之參與者頗普及，教師也會參加某些項目，因而對學生頗有激勵作用。
- (11) 校外教學活動之行前教育，及其行政程序，皆能符合法規；而租用遊覽車之安全檢查，安全門、窗、天窗之開啟操作演練，學生的編組逃生演習等，皆有實際操練的過程，及其佐證之資訊，司機酒測的實施，藉由警察人員執行，頗具客觀性；若車輛之安檢，也能由專業人士執行，則更具完整性。

(12)學校頗關心鳳林鎮銀髮族的交安知能宣導，常藉各種集會，對鎮內長者宣教或規勸能力。

(13)校外通學步道之規設，對學生之交安很有幫助。

3. 評鑑委員建議改善事項

(1) 交通安全推動小組成員，建請增聘里長和導護志工為委員，以提升參與服務意願。

(2) 側門出口處請加繪停止線及倒三角形，以提醒自行車及步行同學，注意進入幹道前，要注意左右車輛，並讓其先行。

(3) 資料呈現相當完整，惟宜在每一分冊上，依資料內容，在首頁加目錄，則更便於查核。

(4) 提供佐證的照片、圖表，須加註其內容或活動的事項（What）、主持者（Who）、與參與者（Whom）、時期（When）、及舉辦的地點（Where），以增資料的印證效果。

(5) 宜能根據學校所處的區位、條件等，做 SWOTS 分析，再依以擬訂出本校之交通安全教育基本理念及其執行策略。

(6) 須規劃更完備的交安教學單元進度表，以供施教者參考。

(7) 宜由各學習領域課程發展小組，在選用的教科書及補充教材中，選出涉及交安教學之單元及其進度，由教務單位彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供全體教師參酌。

(8) 須在各學習領域皆有教案設計，融入交安知能的施教。

(9) 僅在語文領域—國文、英語教學；社會領域—公民教學；自然與生活科技—物理教學；健體領域、綜合活動領域、電腦教學各有一則教案呈現。數學領域、英文教學、自然與生活科技—生物、化學教學，皆沒有教學活動設計。

(10)班會討論交安議題，全校一致的討論主題宜改善；宜依年級、學期，分別訂定主題和討論大綱，及做詳細記錄。

(11)校內部分標誌之裝置，仍待更正或加設，以導正同學的交通行為，或增進交安知能之認知：側門宜加裝「停車再開」標誌，地面彩繪停止線；各種停車場的標誌及其雙語化；自行車考照場，增設虛擬交通狀況，以考驗同學的處理能力；肢體障礙者停車格，其面積應為寬度3.3公尺以上，長度6公尺以上，豎立明顯的標誌桿；加設鄰近的無障礙坡道及電梯設置處之標示。

(12)交通安全常識測驗後，分班進行評分、統計分析，再據以實施補救教學或輔導機制，頗有可取；惟須分年級命題、施測，再做評閱、題項分析，然後啟動補救教學或輔導機制為宜。

(13)自評第三大項全部滿分，應加強反評之檢討機制。

- (14)家長接送及上放學動線安排，應有分時分段之規劃。
- (15)學生騎乘自行車沒戴安全帽情形嚴重應找出對策。
- (16)糾察隊值勤時未戴安全帽，應注意，以保安全。
- (17)違規行為應進行統計分析找出不合理之處。
- (18)建請教育處社教科，每年都能邀請各校呈報表現優異之導護志工和老師，並於適當時機和場合，公開表揚他們，以題教育處對交安的重視和關心。
- (19)建請學校承辦人員也能主動蒐集導護志工和老師交安表現優異的事蹟，呈報本縣教育處加以表揚，以鼓勵志工和老師對交安的貢獻。
- (20)建請教育處社教科每年能委託學校協辦縣內交安學藝競賽，以激發各校師生對交安學藝的興趣和關心。
- (21)建請學校承辦人員，鼓勵各科相關老師（如語文、表演、繪畫等），挑選交安學藝表現優越作品，做為報名參加縣內及校外交安學藝競賽。

(十) 新竹市立育賢國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新竹市南大路 569 號。校地面積：2.7 公頃。校內停車空間：汽車停車位 45 格、肢障車位 1 格、機車停車位 66 格、自行車停車架 30 格、機踏車車棚 100 公尺。鄰近的其他學校：國立新竹教育大學、新竹市立陽光國小。學校規模：學生數 854 人、教職員數 113 人。

學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例：火車與計程車者 8 人（佔 0.94%）、公車或客運車者 63 人（佔 7.38%）、家長汽車接送者 258 人（佔 30.21%）、家長機車接送者 212 人（佔 24.82%）、騎自行車者 37 人（佔 4.33%）、走路者 254 人（佔 29.74%）、其他者 22 人（佔 2.58%）

學生上、放學情形：經前校門出入者，含步行者、家長汽車接送（接送區在校園內）、家長汽車接送（接送區在校園外）及搭公車者；由後校門出入者，含步行者即家長機車接送者。有導護人員或學生糾察隊執行交通安全維護之路口，在前校門有兩處，南大路口及校園內圓環。

學校周邊臨接的主要道路名稱：南大路

- (1) 校門口前南大路寬約 12 公尺，雙線道，無慢車道，扣除兩側路邊停車約 9 公尺，單向車道約 4 公尺。校園圍牆週邊無設置人行道。
- (2) 校門口前有兩條行人穿越道及一組紅綠燈與行人穿越號誌。

- (3) 因社區內巷弄窄小，校園臨南大路圍牆邊有車輛停放。路邊商家無占用道路情形，惟有顧客購物臨時停車。公車站離校門約 50 公尺內，位於南大路 527 號、788 號及對向路邊。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：校門前多有汽機車通行，但雨天時汽車增多經常造成南大路擁塞。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：校園內規劃迴車彎、汽機車接送區以疏導南大路車流量，避免家長於路邊接送學童，人車爭道，影響交通順暢。

2. 訪視所見特色及優點

- (1) 交通安全教育推動小組有派出所主管及家長會長參與，安排學期期初與期末，均有針對學生安全之事務加以討論，結論具體意有追蹤與執行成效良好。
- (2) 對學校附近提出十大危險路段，且有提出因應對策。
- (3) 有舉辦交通安全教育座談會，紀錄充分且決議事項，有確實列管與追蹤，另亦有充分之交安教育宣導成果。
- (4) 教育處有轉發相關公文，請學校加以改進。
- (5) 學校年度計畫中交安項目完整且具體，另亦有相關之執行辦法或要點，加以考核。
- (6) 社會學習領域教師團隊，編撰「學校本位交安教育課程」內含三個主題式的交安教學活動，頗具特色；另在健體、綜合活動、藝文和自然領域及英文科中，各編有一則教案或活動，實施交安教學或交安宣導。
- (7) 常邀請交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講或技能展示。
- (8) 校內設置駐車彎，化解通學時段，校門口家長車輛壅塞，人車雜處之情況，值得肯定與推薦實施。
- (9) 自評落實，值得鼓勵。
- (10) 訂定愛心商店之設置實施辦法，共計八家，皆為 24hr 便利商店，有實施考察記錄，且繪製學區安全地圖，加以宣導。
- (11) 學校訂有交通違規輔導辦法，交通違規學生以闖紅燈及騎車未戴安全帽居多，皆有統計分析。
- (12) 學校交通違規事件從 101 年 2 月至今僅一件，在維護安全防範意外上頗有成效。
- (13) 本校對於交通安全教育特殊優良事蹟，連續兩年都能主動積極推舉校內優良教師，以爭取獲得市政府的交通安全獎項。也能主動、積極挑選學生優良作品（如繪畫），報名參加校外舉辦之交安藝術競賽，以爭取獲得校外交安學藝競賽個人獎項。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 依本校所具條件，加予分析做交通安全教育 SWOTS 分析表，惟未見擬出本校的交安教育之基本理念或策略。
- (2) 本年度學校在交通安全教育執行情形的自評部分，絕大部分的評鑑項目與重點未見陳述所執行事項或內容之具體說明，須能詳述實施的具體事項，評鑑時能提供核閱為宜。
- (3) 僅陳示各學習領域之課程規劃，未編撰各學習領域涉及交通安全教學單元進度表。
- (4) 需由各學習領域之課程發展小組，在所選定之教材中，選出涉及交通安全教學之單元，送教務單位彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，期能在所任教領域中蒐集交安教材融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (5) 教師參與校際交安研習活動後，宜能在集會中，與同仁分享研習心得。
- (6) 班會討論交安議題，需依年級學期，分訂主題及討論大綱，並詳細地作紀錄。
- (7) 宜依校內地形、地貌，配置正確的標線，彩繪標誌，以達成潛移默化之境境教學。校內有需改善或加設置之處，計有校門口內柱，需裝「停在開」標誌，校門口地面，加繪停止線，校門內圓環，需裝置圓環的遵行標誌，肢體障礙者停車格、鄰近的無障礙坡道或電梯設置地點之指示標誌；地面之高突處，昇或降坡道遵行路徑等之標誌；倒車入庫之標誌。
- (8) 設有交通安全資源教室，蒐存之資料豐富，宜加編目、造冊、訂定管理與借閱辦法，鼓勵師生多加參閱、借讀。
- (9) 交安宣導—學藝競賽項目，僅見壁報、漫畫比賽，宜多增加項目，逐年更易以求多元化；更應鼓勵同學參與，務求普及化；宜規劃讓教師有共同參與之機會。
- (10) 校外教學活動，租用遊覽車，需在教學日離校前，落實施行操作安全門、窗、天窗的開啟，練習，及編組分別由不同車門的逃生演練，並詳加說明車內安全設施放置地點。
- (11) 車輛之安全檢查，盡量申請校外之專業單位或人士的協助。
- (12) 自評之執行說明要清楚，說明執行程度及未來改善方向。
- (13) 路隊資料及執行有待改善。
- (14) 上放學使用的交通工具方式要分開統計，因差異大，尤其放學回家之比例增加。
- (15) 學校老師停車，車頭朝外比例低，應改善。

- (16)資料填寫，宜說明學校之具體做法，而不應將評分標準全文照錄，而看不出校方之執行情形。
- (17)對於違規同學之處置，學校系以罰抄寫字及測驗交通安全常識為主，惟罰寫字，似非是適當之教育輔導方式，另測驗題中，有不少是填答罰緩數額之題目，在宣導上，擬宜改進。
- (18)為了使校園安全規劃、設置更具有創新，凸顯出特色，建議校方至考能比照人車動線的規劃和執行方式，針對校內走廊、轉角、樑柱突出物、樓梯和風雨走廊等，最好先做學生事故傷害調查，實地勘查，再落實執行交安規劃和設計，使校園安全規劃更具創新。

(十一) 桃園縣立大有國民中學

1. 學校基本資料及周邊環境

本校位於桃園縣桃園市大有路 215 號。鄰近學校還有大業國小及桃園高中。本校學生 1628 人、教職員工 126 人，校地總面積為 29,515.99 m²。校內人車分道並設地下停車場，畫有汽車停車位 63 格，機車停車位 60 格，腳踏車停車位 20 格。

學生上放學交通工具之使用情形：上學時段之徒步者 1145 人(佔 70.3%)、搭公車者 23 人(佔 1.4%)、家長機車接送者 220 人(佔 13.5%)、家長汽車接送者 231 人(佔 14.2%)、騎自行車者 6 人(佔 0.4%)。放學時段之徒步者 1436 人(佔 88.2%)、搭公車者 23 人(佔 1.4%)、家長機車接送者 88 人(佔 5.4%)、家長汽車接送者 75 人(佔 4.6%)、騎自行車者 6 人(佔 0.4%)

教職員上下班交通工具之使用情形：徒步者 7 人(佔 5.5%)、搭公車者 5 人(佔 3.9%)、機車通勤者 61 人(佔 47.7%)、汽車通勤者 55 人(佔 42.9%)。

學生上放學情形：由於本校實施人車分道，教職員上下班從大有路側門出入，學生則統一由大有路正門進出，學生放學從大有路正門出去前，學校將學生分為左右兩條路線，並利用角錐及連桿分隔，往右出去多數通往民光東路；往左出去則通往寶山街居多。導護人員編組有 3 位導護老師、2-3 位導護志工媽媽、1 名警衛協助指揮交通，另有 10 名交通糾察志工，維護上放學秩序，及防止學生任意穿越馬路，故上放學秩序良好，鮮少發生交通事故。

學校周邊主要道路名稱、道路特性：

- (1) 大有路為學校正門之所在，路寬 20 公尺，屬雙向單線道，設有人行道，並設有路邊機車及汽車停車格，白天車多，夜間車少。設有公車站牌。
- (2) 民光東路為學校側門之所在，路寬 20 公尺，屬雙向單線道，設有路邊機車

及汽車停車格、公車站牌。

校門口上放學尖峰時段車流量：

- (1) 上學時段 (7:00 至 7:20AM)：貨車 6 部、公車 2 部、小客車 472 部、機車 457 部、自行車 6 部。
- (2) 放學時段 (4:50 至 5:10PM)：工程車 6 部、貨車 22 部、公車 4 部、小客車 259 部、機車 290 部、自行車 4 部。

本校特殊交通安全情形及其因應作為如下：

- (1) 特殊交通安全情形：學校正門左前方有一行人穿越道，並設有紅綠燈，但本校上放學時間紅綠燈為閃黃燈狀態，由於上放學時間車流量較大，若從行人穿越道穿越有發生危險之虞，過去也曾發生過一些零星的交通事故。
- (2) 因應作為：為防止學生行走行人穿越道時，發生交通事故，所以本校禁止學生於上放學時間，行走正門左前方之行人穿越道，鼓勵學生多從大有路與民光東路交叉口之紅綠燈行走，同時亦設有警衛、導護老師及導護志工於紅綠燈處協助指揮交通，另外本學期新增交通糾察志工協助登記違規穿越馬路之同學，學生違規穿越之情況有見好轉。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 已依規定成立交通安全教育委員會，分別於期初及期末召開會議，並邀請家長會、派出所代表、里長參與會議，並針對會議結論、待改進事項，進行追蹤、考核，績效良好。
- (2) 配合教育局來文辦理交通安全相關工作，教育局評鑑後所提意見，亦已確實追蹤與改善。
- (3) 已編列年度工作實施計畫，及執行要點，並定期檢核。此外亦落實執行行事曆中，預定辦理之交通安全相關活動。
- (4) 針對校園周遭之交通安全狀況，進行 SWOT 分析，也繪製校外安全地圖，提醒學生加以注意。此外如果能夠針對 SWOT 分析之內容，提出改善策略，則可更完整。
- (5) 交通安全教育座談會紀錄，充分且具體，其會議決議事項，確實記錄，並依項由導護老師及各處室執行。
- (6) 就地利用朝、週會實施交通安全議題之宣導，配合教育局來文使用跑馬燈、網站公告宣導事項，利用學校電視牆，宣導交通安全政令及學校交通安全政策等。
- (7) 每一學習領域，各選出少數涉及交安知能之教學單元，實施融入式交安教學或活動；部分教師採隨機式教導交安知能。

- (8) 編製交通標誌(含禁止類、警告類及遵行類)、標線，以學校周遭各路段所見者，加以拍攝、歸類而成，貼示於川堂之專欄，頗具特色，而且很吸引人，極有宣教效果。
- (9) 交安知能教學，頗善用資訊媒體、網路等，能發揮本校之教育特色。
- (10) 與家長會導護志工，互動良好。
- (11) 標誌、標線教育佳。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 各學習領域中，凡涉及交安知能教學單元，皆宜加選取，以彙編「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，俾提供全體教師參酌，期能蒐集交安相關教材，融入日常教學活動中施教。
- (2) 師生參與校際交安知能教學研習活動，僅見 99 年 7 月以前之資料，民國 100、101、102 年皆未見有參與之資訊，宜多爭取，並鼓勵師生的參與。
- (3) 學生班會討論交安議題，宜依年級、學期分訂主題，並附討論大綱，且需做詳實之班會紀錄。
- (4) 校內情境布置，需依地形、地貌裝置標誌、彩繪標線，以達境教之效。校內需加改善或增設之處，計有：肢體障礙者停車格，需繪製兩格以上，且臨近電梯及指引標示；停車格標誌、遵行路徑、無障礙坡道、校門口之「停再開」標誌；校門口地面彩繪停止線。
- (5) 未設交通安全資源教室，僅設專櫃放置；需將所有資料：書刊、光碟、教具、海報、模型、教材、DVD 等，分類、編目、造冊、公開展列，並訂定管理借閱辦法。
- (6) 交通安全常識測驗，需依年級分別命題，測後，需做題項分析，及補救教學。
- (7) 交安宣導—學藝競賽項目，宜求更多元化，而逐年變換項目，以吸引師生之參與興趣；參加者需鼓勵普及化。
- (8) 交安知能教學資料內容，需更充實，俾能更有助於師生之參閱、借用。
- (9) 校外教學活動計畫周詳，行政程序完備；但安全門、窗、天窗之開啟演練，需確實有操作機會，逃生演練，宜編組為之；酒測、車輛安全檢查，需申請校外機關到校施測、檢查。
- (10) 學校自評交安教育之特色或優點，以及需改進與建議之事項，應加填述，不宜有留白情形。
- (11) 缺乏歸納之學校自評意見，應補充。
- (12) 家長依年級接送之執行，應更確實，建議未來朝向內部化之規劃、執行方式。
- (13) 自評未達滿分項目，應說明其原因，及未來改善。

- (14)學生違規之輔導，可再加強。
- (15)宣導標語，建議以學生角度，勸導家長酒駕及阿公阿嬤之交通安全。
- (16)建議洽請相關單位，對家長接送區進行整體規劃。
- (17)學校展示危險地點之相關交通標誌、標線名稱部分有誤，建議酌予修正。
- (18)學生執勤時，建議要求佩帶安全衣帽，以確保學生執勤之安全。
- (19)對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。

(十二) 台東縣立鹿野國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於臺東縣鹿野鄉光榮路 38 號，學校面積約 4.27 萬平方公尺。鄰近學校有鹿野國小、龍田國小等。學校規模：設有 7 班，學生人數 159 人，教職員 25 人。學校停車空間：汽車停車格 21 格、機車 50 格。

學生通學使用交通工具方式：徒步者 81 人（佔 51%）、搭公車者 31 人（佔 19%）、家長汽機車接送者 17 人（佔 11 %）、住宿者 18 人（佔 11%）、騎自行車者 12 人（佔 8%）。

學生通學情形及導護設施：上放學時，依使用之交通工具行經路線進行編組，編成步行路隊、自行車隊、家長接送隊、公車隊與住宿生路隊等五大隊；交通安全導護勤務，由全體導師與行政人員共同輪值擔任，分為行政值週與導師值週，行政值週負責督導汽機車接送上學與統一集合放學路隊，並分為二階段放學，第一階段放學順序為公車隊、住宿生路隊、步行路隊，第二階段為自行車隊、家長接送隊，以達到人車分離階段。各路隊設有小隊長，負責帶領路隊至放學位置，步行路隊設有糾察隊，由糾察隊與替代役協助路隊服務工作，並由值週導師負責將步行路隊帶往鹿野街道。

學校周邊主要道路及其特性：學校周邊鄰接主要道路有光榮路、中華路（台九線路段），光榮路車流量不多，但中華路（台九線）為花東線主要道路，車輛經過頻繁，車流量大且車速快，為學校交通危險路段。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全推動小組，外聘委員有家長會長、警察分駐所組成。有按期召開委員會議，紀錄並經校長核定執行。
- (2) 教育處有即時追蹤輔導系統，針對缺失進行改進與輔導。
- (3) 針對危險路段（口）擬定因應對策，並辦理會勘改善。

- (4) 配合地形，對步行學生宣導面對來車行走較安全，能將交通安全教育投入情境內。
- (5) 僅在語文領域—國文教學、英語教學，體健領域、綜合活動領域，編有「交通安全教學單元進度表」。
- (6) 於國文教學、英語教學、體健領域、綜合活動領域，各編撰一至二則，涉及交安知能之教案，融入日常教學進度中，並有附施教過程及學習單。
- (7) 大部分教師會採隨機式，進行交安知能之宣教。
- (8) 辦理交安主題書展及閱讀交安好書活動，運用上級機關頒贈，以及學校自製交安影片，進行交安宣教事宜。
- (9) 常利用集會或彈性課程時間，聘邀專業人士，舉辦交安議題之演講和技能演示。
- (10) 設有英語交通安全教學布告專欄，學生在教室內設交通安全壁報，交通安全教學走廊等，皆有利交安宣導效果。
- (11) 全校實施交通安全常識測驗，能依年級分別命題，測後進行閱卷、題項分析，並做適當的補救教學和輔導機制，應予肯定。
- (12) 交安宣導—學藝競賽，訂定有實施辦法，競賽項目達七項之多，而參與者普及，教師也能參加，應予肯定。
- (13) 能帶領學生辦理大客車體驗駕駛活動，參訪法院聆聽交通事故之開庭研討，自製交安教學影片等，皆值得肯定。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全推動小組成員，建請多外聘家長或導護志工為委員，期能增進學校與家長互動關係，又可分擔導護老師之部分勤務。
- (2) 交通安全教育座談會宣導活動，建請多鼓勵家長參與，以建置溝通與宣導之效益性。
- (3) 宜根據本校所處區位，及具備之條件等，做 SWOTS 分析，再依以擬定本校之交通安全教育基本理念，及實施策略。
- (4) 所呈現提供評鑑之資料，含有照片或圖表，皆須註明 5W (what、who、whom、where、when)
- (5) 評鑑資料皆須依評鑑項目與重點，分冊裝訂，並加目錄，以利資料之閱讀、查核。
- (6) 訂定有主題式之「一 0 一學年交通安全教育教學宣導進度表」，上、下學期，每週皆有宣導重點。惟雖上、下學期，每周訂定宣導主題，惜內容未依學期而異；若能每學期有所改變則更佳。

- (7) 宜由各學習領域課發小組，在教科書及補充教材中，選取涉及交安知能教學之單元及其進度，由教務單位彙編「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供各任教者參酌，期能配合教學單元，蒐集相關之交安教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (8) 宜多鼓勵師生參加校際的交安知能教學研習活動，參與者在返校後，宜能利用機會與同仁分享心得。
- (9) 班會討論交安議題，須依年級、學期，分訂討論主題及討論大綱，並做詳盡的記錄。
- (10) 校內很多地點裝置交通標誌、彩繪標線，大部分能配合地形、地貌繪製之，以達成交安之境教效果，但有部分裝設的標誌，須更改以求正確或增設：校門口門柱內側，要裝置「停車再開」，各停車場、突出路面、肢體障礙者停車格、無障礙坡道或電梯位置之指引等標誌；標線部分：校門口至縣道間之分向線(單黃虛線)。線段之空格部分為六公尺長，彩色部分為四公尺；校內圓環路段中間，設肢體停車格位，有礙動線之通行安全，須予塗銷，宜設到臨近無障礙坡道處，重新繪設並加標誌；頗多牆柱張貼的標誌，已退色或破損，應予更新，或改設活動式框格，俾便定期更易不同標誌，以為宣導之用；走廊邊的水溝宜加網狀溝蓋，或至少在人員必經的路段，鋪設坡道以保人員行走安全。
- (11) 設有「交通安全教室」，蒐存之資料(書刊、光碟)，其數量亟需設法增添，補充內容，設備也需予以改善，除書籍、光碟外，其他諸如：交安教具、教材、模型、海報、影帶等，和自製之影片、教具等，也宜廣為蒐存，並加分類、編目、造冊及陳列，廣為通告師生知悉，以利借閱、參考。
- (12) 需在「交通安全教室」內，設交通標誌、標線、號誌專欄，分類張貼，以利施教之用。
- (13) 校外教學活動計畫完備，由行前教育以至各種行政程序，皆依規定，車輛之安檢、司機之酒測，皆由執法人員實施；行前之車輛安全門、窗、天窗之開啟、操作，編組逃生演練，皆依規定實施；惟缺師生對門、窗開啟的實際操作、演練之佐證資訊。
- (14) 改進意見與建議事項，應以本身未來改善方向，及建議外部單位配合改善事項。
- (15) 執行情形說明，應將未達滿分項目之未來改善方向，加予補充說明。
- (16) 肢障者停車位不適合設在圓環內，會影響家長接送動線。
- (17) 學生交通違規分析及違規項目，應以實際違規之事件，如：單車雙載、行人違規，及並排騎車等。
- (18) 建請縣教育處能主動邀請高中(職)、國中、小各級學校，合辦交通安全教學研習活動，並觀摩交通安全教育績優學校，以提升各級學校之交通安全教育。

- (19)建請學校承辦相關業務之主管或老師，能主動蒐集交安表現優異之導護老師，並報請教育處加以表揚，以鼓勵老師維護交通安全的貢獻。

(十三) 彰化縣立田中高級中學附設國中部

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於彰化縣田中鎮文化街 23 號。校地面積：約 21009.7 平方公尺。學校規模有國中部 45 班（含啟智班、資源班各 1 班），高中部 8 班，學生數（國中部）1451 人、教職員工數（國中部與高中部併計）138 人。校內停車空間設有自行停車格 1000 格、汽車停車格 40 格（含無障礙停車格 2 格）、機車格 30 格。鄰近學校有田中國小、新民國小等校。

學生上放學所使用之交通工具：騎腳踏車者約 700 人、家長機車接送約 200 人、徒步者約 190 人、家長汽車接送者約 180 人、搭火車者約 40 人、搭公車者約 10 人。

學校周邊臨接的主要道路名稱及其特性：

- (1) 大門口右側為員集路及中正路，是通過田中鎮較大之公路，上放學期間車流量多且車速頗快，又有許多砂石車車輛，時有險象發生情況。
- (2) 學校側門為中新路及大門前文化街，於上放學期間較多來往車輛，且路邊均有停車格，造成道路狹窄，易造成人車壅塞現象。

上放學尖峰時學校周邊的交通情形：上放學車流量較多，且有客運車輛經過，因此學校對學生的交通安全非常重視，不定時做宣導，並且規劃由學務處編組校外巡視教師，實施附近環境。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：學校圍牆周邊緊臨道路且無人行步道，以致學生須與車輛爭道，時有險象發生情況，本校已於上放學期間加派人力協助交通導護工作，並加強宣導，以維學生交通安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 成立交通安全教育推動小組，運用社會資源，聘請家長會長、田中分局長、田中派出所交通業務承辦警員、中路里里長、田中憲兵隊長為顧問，任務編組，並依規定開會，以 SWOTS 分析追蹤管制。
- (2) 執行教育處轉發各項改進意見公文，並積極管制各項公文，交通安全研習均派人參與研習。

- (3) 設有交安教學走廊、交安教育資料中心，及主題宣導磚牆，實施交安教育活動，布置用心，內容豐富，值得肯定。
- (4) 交安宣導—學藝競賽活動落實，靜態活動四項，動態活動三項，項目多元化，且參與者普及化，而部分項目有教師參與。
- (5) 導護老師執週日誌有建議事項，且主管也有建議事項。
- (6) 學校蒐集周遭地區之交通事故資料完整。
- (7) 學生對交通安全知識之了解，達到一定程度。
- (8) 能根據本校的地理區位，所擁有的條件等，進行 SWOTS 分析，建構本校的交安教育之基本理念和策略。
- (9) 在七大學習領域中，各規劃一項占 45 分鐘的交安教學或活動。
- (10) 僅見在語文領域—國文、英語；綜合活動領域—家政，及特教班的教學活動，有融入交安知能的施教紀錄。
- (11) 常邀請交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講，技能展演示或座談活動。
- (12) 規劃交通事故處理流程表，自行車簡易維修流程圖在校內明顯專牆上，並在警衛室，設自行車維修站，對學生的交通知能增建，極有價值。
- (13) 交通常識測驗，分各年級命題，且能在測驗後，作題項分析及補救教學。
- (14) 能運用社會資源，對學校周遭交通，進行教導或研討，並將交通宣教資料，編印於學生手冊中，有助學生對學校附近交通環境認知，及因應之行為。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 有關交通事故發生意外案例若能將原因分析，以及如何防範，而導入情境教學，向學生及家長宣導，以達到宣導目的。
- (2) 未來教室改建時，建議設置學生腳踏車遮雨棚，避免日曬雨淋。
- (3) 情境教學之標誌，建議雙語化。
- (4) 側門設有人車分道，請於出口處設置「注意左右來車」，劃白色停止線，倒三角形標誌，或停車再開標誌，以利學生放學安全。
- (5) 各領域課程發展小組，宜依本校選用的教科書中，選擇涉及交安知能之單元，送由教務單位，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，俾能在所任教領域中蒐集交安教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (6) 宜多鼓勵教師參與校際交安知能研習活動，參加活動師長返校後，需與同仁分享研習心得。
- (7) 班會討論交安議題，宜依年級、學期，分訂主題及討論大綱，並作詳的班會紀錄。

- (8) 校內情境，配置相當多的標誌，彩繪標線等，其用心有嘉，惟有些需加改善，或增設之處：身心障礙停車格標誌、無障礙坡道、遵行路徑之指標；校門口內柱需裝「停車再開」標誌，側門亦同，地面加繪停止線；分向線需繪成單黃虛線，而不准超車處，需繪成雙黃實線；校內各種停車場，需加豎標誌；部分已退色之標誌，須予換彩。
- (9) 設有交安教育資料中心於圖書館內，蒐存之交安資料，有待再充實，且已蒐藏資料，應詳為分類、編目、造冊，便利師生之參閱、引用。教學空間夠時，應單獨設置交安資源教室，裨益交安情境之布置，而增交安教學之效果。
- (10) 設有交通安全資源教室，蒐集交安教學資料（書刊、DVD、影片、教具、海報、光碟、教材、模型等）應加予編目、造冊、展示，以方便師生參閱。訂定管理與借閱辦法，鼓勵師生多加參閱、借讀。資料數量待充實，室內設備亦須完備。
- (11) 校外教學活動，行政程序完備，惟需落實進行操作安全門、窗、天窗、的開啟，練習及編組分別由不同車門的逃生演練，並詳加說明車內之安全設施放置地點。
- (12) 目前自行車進入學校後，往往容易與人行動線有干擾，建議在校舍重建時，予以審慎規劃。
- (13) 學生騎乘自行車比例高，建議學校宜加強自行車管理，如煞車、火箭筒知管制（學生未戴安全帽比例高）。
- (14) 愛心商店宜有定期考核紀錄。
- (15) 建議學校能針對學生交通違規項目及違規頻率，善用交通安全入口網站資源，進行不同類型及等級之輔導。
- (16) 建議能針對常發生之事故原因，進行必要之宣導。
- (17) 建請本縣教育處社教科，每年都能主動邀請並委託一所高中職、國中、國小等學校，合辦跨各級學校交通安全教育研習活動，或座談會，同時邀請交安教育評鑑績優學校人員，前來指導，並發文請各校都能派若干名教師參與，以表達縣教育處社教科對交通安全之重視。
- (18) 建請學校負責交通安全教育的主管（包括主任及組長），每年都能主動積極的列舉導護老師和志工的優良事蹟，以激勵第一線導護老師和志工對交安的努力及貢獻。
- (19) 建議學校校長及主任，能鼓勵校內相關科目教師（如語文、藝能）主動積極從學生作品中，挑選表現優良的學生（個人或團體），並代為報名及參與校外公、私立（民間）單位主辦的交通安全學藝競賽，以爭取交安學藝個人獎項。

(十四) 嘉義市立北園國中

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於嘉義市西區市郊北社尾路 166 巷 12 號。學校占地面積三公頃，學生總數共 536 位，教職員工總數共 48 位。校內停車空間設有汽車停車區共有 39 格（含肢體殘障者停車格 2 位），機車停車位有 20 格，殘障停車位有 2 格、自行車停車格 250 位。臨近學校有北園國小和孟佳幼稚園。

學生通學所使用之交通工具方式：家長汽車接送約為 71 人（佔 15%）、機車接送約為 121 人（佔 25%）、自行車上學約 257 人（佔 49%）、走路上學約 87 人（佔 13%）。

學生上放學情形：正門為學校及自行車隊和徒步路隊之出入口；側門為家長接送出入口。

學校周邊臨接的主要道路名稱及其特性：學校正門前北社尾路，為社區主要道路約 10 米寬之雙線道，來往車輛以社區民眾之汽機車為主，但上放學期間家長接送之車輛增多，尤以放學為最；令學校外圍道路寬 10 公尺，剛開通經溝通、宣導僅更單一方向之雙線道，大家配合良好，確能遵行，已有效解決校區周邊車流問題；另北社尾路與世賢路口交叉點，因較多商家，亦時常因車輛路邊停車而有塞車問題，校方亦經由道安會報與轄區派出所及週邊商家協調及宣導該路段停車問題，有明顯改善，隊學生知交通安全有莫大助益。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全推動小組，外聘委員有家長會長、社區里長、交通警察隊小隊長、志工團交通組，及校內相關教職人員、學生交通隊代表組成，並按期召開委員會議，紀錄並經校長核定執行。
- (2) 教育處所發公文，有立即針對缺失進行改進，針對危險路段（口）擬定因應對策，協助申請道安會報會勘，並協同至現場，進行勘驗。
- (3) 訂定交通安全教育年度計畫，將計畫納入學校行事曆，並配合年度訂定近、中、長程計畫表，依序實施。
- (4) 召開全校交通安全教育座談會，向全校教職員、家長宣導交通安全教育重點及措施。家長及導護志工團，熱烈參與交通安全導護工作，對學生上放學安全助益良多。
- (5) 大部分教師採隨機式，宣教交安知能。
- (6) 常聘邀校外交安專業人士，到校作交安知能演講或技能演示等。

- (7) 教師及學生常參與校際舉辦的交安知能研習活動。
- (8) 拍攝影片提供糾察隊組訓之用，編印學生手冊，作網頁超連結，收集相關交安知能、車禍影片，提供集會時，實施全校師生交安宣導之用。
- (9) 交安宣導—學藝競賽項目，每學年舉辦五種以上，參加者相當普及。
- (10) 家長接送區規劃在校園內，解決上、放學時段，家長車輛杜塞校門口的交通問題，值得肯定
- (11) 校區內多處，地點規劃交安教學走廊，交通標誌牆，自製教學影片及學生手冊，有助交安知能宣教之用，值得肯定。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 宜根據本校所具備的各種條件，作 SWOTS 分析，以擬訂本校交通安全教育的基本理念及其執行的策略。
- (2) 提供查核評鑑之資料，應按「評鑑表」內的「評鑑項目與重點」之順序，逐項整理呈現，以便查閱。
- (3) 用以佐證的照片或圖表，應說明其內容（What），主持者（Who）和參與者（Whom），舉辦時間（When）及地點（Where），以便查對。
- (4) 沒有編撰，也未見交通安全教學單元進度表的呈現。各領域課程發展小組，須根據所選用教科書及補充教材，選用涉及交安教學之單元，由教務處彙編成本校「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供全校任教者參酌，期能配合涉及交安教學單元，蒐集相關的交安教材，融入各領域內的交安知能單元，在日常教學進度內，施教交安知能。
- (5) 僅在語文領域—國文、英語教學；綜合活動領域—輔導課；藝文領域—音樂教學；社會領域—公民教學領域各編撰一則教案，進行交安知能宣導，或在日常教學進度中施教或進行活動。
- (6) 班會討論交安議題，須依年級、學期，分別訂定討論主題和大綱，並做紀錄。
- (7) 校園內，大部分地方能配合地形、地貌，裝置交通標誌、彩繪標線；但有些設置須加予改善，或增設：校門口（正門、側門）在門柱內側設「停車再開」標誌，在地面繪「停止線」；停車場標誌、停車場入口之標高限制；辦公大樓外右側之「接送區」指示牌，已改設其他地點，故要移除；自行車考照場內之白色分向線，須繪成黃色之線，長為四公尺，空白為六公尺。
- (8) 學校教師建議更改大門位置，到學生自行車停車場與汽車場之間，就大門外之公路，申裝號誌，平時閃紅燈，通學時段，由校方控制運作；原大門外，臨馬路轉彎處，請區公所繪設地上的倒三角形”讓”字標誌。

- (9) 仍未設交安資料教室，所蒐存的交安書刊、光碟影片，置於圖書館內之資料櫃；資料數量亟待添加；蒐存之資料分交安影音片、光碟、書刊類；另外，有關交安資訊之教具、模型、教材、海報等，也需加蒐集，並予分類編目、造冊、陳列，以利師生參閱。
- (10) 交安常識測驗，需依年級分別命題，測後，做題項分析，再據以做補救教學，以導正學生的交安知能。
- (11) 校外教學活動，行前教育、任務編組、路線探勘、租用運輸工具等，皆能符合行政程序；惟租用遊覽車，在校外教學日，離校門前，必須做車內安全設施的說明；而逃生門、窗、天窗等之開啟練習，也必須確實有領隊師長、學生代表的實際操作。
- (12) 司機的酒測、車輛的安檢，須在事先申請警察局、監理所和專業人員，到校協助執行。
- (13) 校園內部分交通標誌標線有誤，建議即予修正。
- (14) 建議洽請相關單位，針對校門口併同學校附近之標線、標誌進行整體性之規劃，與調整。
- (15) 情境教學之標誌建議雙語化。
- (16) 建請教育處社教科，每年都能邀請跨校級，(如高中(職)，國中小各一所學校)合辦校際(區域性)之交通安全教育研習活動、研討活動、交通安全之學藝競賽等。
- (17) 建請本校承辦交通安全教育相關業務之主管(主任及組長)，能主動表揚表現優異之導護老師，從旁協助蒐集，及撰寫表現優異的各項事蹟，呈報或提報教育處相關科室，加以表揚。

(十五) 台南市立後甲國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境介紹

本校位在台南市東區東平路 260 號。校園面積約 6 公頃。校園內規劃汽車停車位 60 個(含 5 個汽車殘障車位)、機車位 100 個(含 4 個機車殘障車位)及 5 座學生腳踏車庫。學校規模有 97 班，學生人數 2,940 人，教職員工 230 人。鄰近學校有長榮中學、長榮女中、成功大學校區、臺南一中、博愛國小、勝利國小、東光國小。

學生通學使用交通工具方式：

上學通學方式(東平校門)：(經不同校門，合計而得)

- (1) 上學時段：家長機車接送者 995 人（佔 33.8%）、家長汽車接送 889 人（佔 30.0%）、騎自行車 682 人（佔 23.2%）、徒步者 287 人（佔 12.0%）、搭公車者 15 人（佔 0.5%）、搭火車者 5 人（佔 0.1%）。
- (2) 放學時段：家長機車接送者 908 人（佔 30.8%）、家長汽車接送 635 人（佔 21.6%）、騎自行車 682 人（佔 23.2%）、徒步者 652 人（佔 22.2%）、搭公車者 16 人（佔 0.5%）、搭火車者 6 人（佔 0.2%）、安親班接送者 43 人（佔 1.5%）。

學生通學情形及導護設施：

導護執行狀況說學生上學時段由林森路校門進入學校的總人數 846 人，由東平路校門進入學校的總人數 2,094 人，學生放學由林森路校門離開的總人數 871 人，由東平路校門離開的總人數 2,069 人放學時造成東安、東平路段交通壅塞情形。

解決方案：為疏通東平路校門放學學生人數，學校於校內控制人車分道，採分段放學，第一階段先放行人以紓解東平路、東安路路口接送學生家長車潮，第二階段再放行車隊，這樣就可以減少人車並行狀況，林森路校門也以此方案進行放學。

(1) 主要通學步道

第一條：起點東安路凱旋路口（7-11 東凱門市愛心商店）→東安路北行騎樓至東安東平路口左轉東平路至東平路校門。總長 397 公尺 步程約 5 分鐘

第二條：起點長榮路三段 139 號（7-11 長榮門市愛心商店）→（行人步道）大學路→林森路校門。總長 272 公尺，步程約 4 分鐘。

第三條：起點光明街 217 號（全家東平門市愛心商店）→西行東平路商店騎樓至東平路校門。總長 234 公尺，步程約 4 分鐘。

第四條：起點東安路 294 號（清涼世界）→南行東安路商店騎樓至東平路右轉至東平路校門。總長 178 公尺，步程約 3 分鐘。

(2) 學校交通導護重要路口分別為：

林森路新校門口

東安、東和路口

東平路舊校門口

東平路、東安路口

東寧路、東平 201 巷路口

- (3) 每一處路口崗哨擬由一位值勤導護老師、導護志工及學生交通糾察隊負責值勤導護工作；除此外，林森路校門口及東平路、東安路交叉路口，更加入導護義交協助執勤以增強公權力。

各導護崗哨及其執勤人員：

- (1) 林森路新校門口：1 位行政人員、1 位專任老師、1 位管理員、1 位義交、10 位交通糾察隊。
- (2) 林森路二段與東和路口：1 位專任老師、5 位交通糾察隊。
- (3) 東平路舊校門口：1 位行政人員、10 位交通糾察隊。
- (4) 東平路、東安路口：一位專任老師、一位義交、1 位管理員、6 位交通交察隊。
- (5) 東寧路、東平 201 巷路口：志工團交通導護 2 人。

交通導護值勤教師 3 人、行政人員 2 人、志工團交通導護 2 人、管理先生 2 人、導護義工 2 人及學生交通糾察隊 31 人，來維持本校師生上、下通學交通安全事宜。

學校周邊臨接的重要道路名稱及其特性：

- (1) 新校門面臨林森路三段為雙向 6 線道路，兩邊各有人行道及腳踏車道，學校兩旁北面有東興公園南面有東寧公園，朝西通大學路雙線道延伸至臺南後火車站，沿路有成大會館、香格里拉臺南遠東國際大飯店、遠東百貨公司、成大商城等。
- (2) 東平路為舊校門所在，為 6 米雙向道路緊臨社區繁華商業區、補習班等。東平路東向銜接永康市繁華路段中華東路為雙向 6 線道路、東安路南向銜接東寧路段。

學生上、下學時段，林森路校門（林森路、大學路口）、東平路校門（東安路、東平路口）適逢民眾、學生上、下班（學）車流尖峰時段並經之路，車流量甚大，學校教師、學生通學交通安全的顧慮相對提高。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

- (1) 請市府交通局協勘東平路段環境後，決議在放學時間，東平路段東安路口及東寧路 201 巷、東平路 252 巷全面管制車輛進出，以及疏通東平路段放學時進出人數；同時在校內採人車分道，分時放學，先放行徒步離校者，再放行車隊，避免人車並行狀況。
- (2) 為加強交通導護及分擔學校導護人員職責，校方將車流道的路口之交通導護工作，委請專業的交通義警擔任，以加強維護師生之通學交通安全。
- (3) 危險路口導護將由交通導護志工、交通服務同學擔任引導警示。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 已依規定成立交通安全教育推動小組，組織成員包含學校單位主管、家長會長、轄區派出所主管、交通導護志工團長、學生自治會代表，基本上組織健全。

- (2) 學期初與期末均召開交通安全教育推動委員會研議，期初，明確決議本學期針對本校交通安全教育的推動方針，並規劃宣導及實施辦法。期末，交通安全教育委員會會議，會再針對學期中交通安全教育執行情形，加以調整、規劃及建立下學期交通安全教育推動改進之依據。此外，學期中也有每月定期召開交通安全檢討會暨推動會議，蒐集委員及全校師生意見，及改進事項，此項大型會議一學期至少召開三次以上。
- (3) 為因應本校特殊交通情形而召開各項交通安全會議後，皆有完整的決議。依據結論進行改進交通教育，及施行事宜，且每次會議都有完整後續追蹤。
- (4) 教育局交安輔導團實際到校輔導，與召開輔導會議，且有積極追蹤。
- (5) 交通安全議題，有融入行事曆年度計劃，且依照年度計畫之內容執行，此外，也訂定完整實施辦法辦理交通安全教育相關推廣活動。
- (6) 針對學校附近交通安全狀況進行匯整。發文請轄區派出協助，提供資料分析，公告學校周遭危險路口。此外更針對這些危險部分，於上下學時，進行全面管制，由學校單位主管、導護老師、導護志工及義交多方配合，務求保障全體師生的交通安全及保障。
- (7) 依照年度計劃時程，利用各領域教學研究會，及導師時間、班親會，辦理交通安全教育座談會。學期中，每月定期召開導師會議，邀請全校導師及各單位主管一同參與，蒐集委員及全校師生意見，及改進事項，並宣導交通安全教育重點，及措施。前述會議建議事項均於會後有完整記錄，知會各相關單位改進。會議中，也適當地宣導交通安全教育，均於會後利用問卷追蹤評估，以利具體成效分析。
- (8) 各學習領域內，各撰寫一、二則教案，或進行交安知能宣導活動。
- (9) 大部分教師持隨機教導交安知能；校務單位會利用大型集會場合，放映DVD或影片，做交安知能的主題教學。
- (10) 學校部分教師設製校外情境，施教專題性的交安技能。
- (11) 常利用彈性課程，邀聘專家、學者，蒞校舉行交安專題演講、作交安技能演示，或舉辦座談活動。
- (12) 設自行車考照場，頗能配置虛擬的交通情況，考驗同學反應能力
- (13) 編製學生交通安全手冊，攝製影片（自行車考照、維護技能等），從事交安知能主題性教學，應予肯定。
- (14) 交安宣導之學藝競賽項目達六項，而參與者也相當普及。
- (15) 設置校內通行路線及安全死角標示圖，以利學生明瞭，頗有價值。
- (16) 繪設通學路線、愛心商店分布圖，並有家長收取回條，能讓學生清楚知悉。
- (17) 所有改善設施之作法，皆有改善前及改善後之圖片及說明，方便對照比較。

- (18)家長接送區用心規劃，汽、機車加以區隔，並以限時停車標誌，加副牌之方式公告之。
- (19)交通違規之學生逐漸減少，以往以騎自行車未戴安全帽最多，一個月逾百人，近三個月則為“零”，頗有成效。
- (20)義交及導護志工相當費心盡力，特別是學校屬大型學校，上、放學人潮眾多，工作辛勞。
- (21)師生共同製作交通安全教材及標誌標線，學生能融入交通安全教學情境。
- (22)辦理多項學藝活動如：徵文比賽，對交通安全教學宣導有良好成效。
- (23)對部分交通違規學生以填寫行為誠實自述表，使學生檢討改正，確屬獨特之輔導方式。
- (24)建立交通安全資訊網站，將校內安全死角位置、認識標誌、標線，及交通安全教學宣導資料等，提供學生瀏覽。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 若能增聘本地二里的里長為交通安全教育推動小組之顧問，則更能集思廣益，且增加推動學生交通安全地助力。
- (2) 需依據本校所具條件，做交通安全教育之 SWOTS 分析，擬定出交安教育的基本理念和執行策略。
- (3) 填寫「評鑑表」之「執行情形說明」，務必依實際執行情況，逐項具體陳述。
- (4) 提供證明之照片或圖表，須明附其內容之五 W (what、whom、who、where、when)，俾利查閱者的查核。
- (5) 未呈現交安教學單元進度表，無從知悉交安教學融入日常教學活動的情形。須由各課發會小組，在選用的教科書和輔助教材中，選擇涉及交安知能之教學單元，由教務單位彙編本校之「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，期能配合日常教學進度，在涉及交安單元教學時，蒐集相關教材，融入進度中，施教交安知能。
- (6) 校內配合地形、地貌，裝置交通標誌，頗能達到境教效果；但部分設置須改正或增加：校門口需在右柱內側，設「停車再開」標誌，地表加繪停止線；臨大門之大樓川堂，闢有無障礙坡道，須豎立標誌和指示標語；肢體障礙者停車格位之面積應是寬 3.3 米以上，長 6 米；校內遵行路徑、坡道處皆須有標誌；校門外之家長接送區，宜商請交通、公務單位會勘，改為寬大範圍之駐車彎；校內教學、體育、活動等空間，學生必經之行走動線上，應嚴格禁止車輛駛入，停放，以保師生的交通安全。
- (7) 班會討論交通安全議題，宜重視之，須依年級、學期，明訂討論主題及大綱，並做詳細的記錄。

- (8) 設有交通安全資源教學活動室，蒐存之資料，除已有書刊、DVD、影片外，諸凡有助於教師施教交安知能之資料，如：教具、教材、海報、模型、書刊、影片、DVD 等，皆需更廣為蒐集，並詳加分類、編目、造冊、陳列外，更應廣為宣導，讓師生知悉，而能善加利用。
- (9) 交通安全常識測驗，需依不同年級，分別命題，測驗後，評分並做題項分析，嘉獎成績優越者外，更需依錯誤題項的統計，進行補救教學，以糾正學生之錯誤交通知能。
- (10) 校外教學活動，租用遊覽車，有關安全門、窗、天窗的開啓演練，務必確實有操作的練習過程；有關車輛之安檢，宜申請專業之監理單位，派員執行。
- (11) 交通違規學生已逐月減少，學校依違規之次數給予不同之輔導，其中有抄寫法律常識及記警告之方式處理，惟罰抄寫及懲處方式，是否可有更正向之方式取代，似可再思考。
- (12) 學校「道安講習學習單」中，部分題目為刑度或罰鍰、罰金之數額，答對者少，且流於記誦，對於情意方面之調整恐有限。
- (13) 糾察隊之配備，爾後在汰換時，建議可改為「立」型之反光背心及伸縮桿。
- (14) 校外違規停放自行車者仍存在，建議以宣導及關心安全之角度出發，以利學生情意之改變。
- (15) 校園內部分交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
- (16) 對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。
- (17) 建議設法設置學生腳踏車遮雨棚，避免日曬雨淋。
- (18) 身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (19) 建議洽請相關單位針對校門口併同學校附近之標線、標誌與家長接送區，進行整體性之規劃與調整。
- (20) 校園內，人車衝突點頗多，建議針對人車動線，進行深入探討。
- (21) 情境教學之標誌建議雙語化。

(十六) 高雄市立茄萣國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境介紹

本校位於高雄市茄萣區濱海路四段 29 號。學校人數含學生數 575 人、教職員工數 32 人。校區停車空間設汽車停車格 41 位（含肢障者停車格一位）、機車停車格 40 位、自行車停車格 600 位。臨近學校有華德工家高職。

學生上、放學情形：徒步者及家長接送者，通學時皆從正門進出；自行車隊全由側門進出校區；接送區規劃於校門口右側至側門之間。

導護值勤崗哨：上學時段由一位值週導護教師及一位行政人員，配合十位交通糾察隊同學組成；值勤位置在側門、濱海路口與文化交叉口、濱海路與茄荳路二段交叉口，共三處；放學時段由一位值週導護教師和十五位交通糾察隊同學組成，值勤位置與上學時段相同。

學校周邊臨接的主要道路名稱及特性：

編號	名稱	寬度 (公尺)	車道數	慢車道	行人道	路邊 停車位	商店佔用及違 規停車情形
1	濱海路四段 大門口	20.5	4	2	2	0	住家部分占用人 行道停放車輛
2	濱海路四段 和茄荳路口	16.4	2	2	0	0	嚴重
3	濱海路	20.5	4	2	2	0	0

上放學尖峰時間時學校周邊的交通情形：

編號	道路名稱	車流量(大小)	大型車多寡	小型車多寡
1	濱海路四段大門口	大	少	10 輛/分
2	濱海路四段和茄荳路口	大	少	30 輛/分
3	濱海路	大	中	60 輛/分

本校交通安全困境及因應措施

(1) 面臨的困境：

部分家長仍存在舊思維，無法配合學校宣導的相關政策；本校位於漁工業人口較多之區域，可以到學校服務的導護志工少且意願不高，無法提供交通安全維護人力；派出所因人員及勤務之關係，較無法協助交通管制，因此部分家長存在僥倖心理；學校經費不足，無法提供足夠經費，規劃相關設備及活動。

(2) 本校因應措施：

導護工作督導及觀念宣導推廣；規劃改善道路設施；家長接送區之安排及規劃。

2. 訪視所見特色與優點

(1) 依規定成立交通安全推動組織，由校長擔任召集人，綜理本校交通安全工作督導及指揮，並由家長會長及砂崙派出所所長與茄荳分駐所所長，擔任顧問，負責有關交通安全之法律諮詢及協調工作。

- (2) 每學期召開 3 次委員會議，規劃、檢討及改進交通安全教育相關事宜。此外並依會議結論，舉辦交通安全專題講座、交通糾察隊員的遴選與訓練、保腦教育專題講座、壁報比賽等各項會議結論，以及追蹤其實施結果。
- (3) 教育局有轉發教育部評鑑委員會之交通安全評鑑資料，要求學校改進，此外，教育局也結合交通局、轄區分局等單位，到學校會勘，積極輔導改進交通安全設施。
- (4) 已訂定 101 年度之交安執行計劃，並訂定導護老師的編組與工作辦法、糾察隊的訓練與考核計劃、推廣教安教學實施計劃與學習單填寫考核等等，並有交通安全教育常識測驗實施辦法。
- (5) 已檢視學校周圍交通安全狀況，分析相關資料，並提出因應對策。
- (6) 利用全校擴大會報討論及相關場合與機會，向老師與民眾宣導推動交通安全之具體措施。
- (7) 經常聘邀校內外師長、專家、學者，舉辦交安知能之專題演講，技能演示，或座談活動，梁校長亦親自做交安專題演講，應予肯定。
- (8) 大部分教師採隨機式教導交安知能。
- (9) 設置自行車考照場，虛擬交通情況的規劃，頗完整。
- (10) 實際拍製交安教學影片，製作教具，設置自行車、機車考照場，皆有助交安知能、技能之教導，應予肯定。
- (11) 學校簽有 9 家愛心商店，並繪有分布圖，學生大都知悉。
- (12) 家長會贈送安全帽，有效提昇自行車之騎乘安全，應予感謝。
- (13) 機車考照場所加以利用，作為自行車之考照、訓練場地，供學生體驗
- (14) 校園內劃設機車考照路考場，供民眾練習及考照，並繪製交通安全情境場地，辦理體驗活動，及請警察派員至校為學生自行車防盜烙碼，以提升學生交通安全概念。
- (15) 參加 101 年度交通安全學藝競賽，2 支創意影片榮獲獎項，又於 101 年度交通安全教育資源網站競賽，榮獲甲等，對交通安全教育宣導，有良好成效。
- (16) 至學區國小宣導交通安全觀念，並辦理學區跨校性暑期英語研習營，將交通安全教學融入英語教學中。

3. 評鑑委員建議與改善事項

- (1) 交通安全推動小組建議增聘里長為顧問，期更能集思廣益，並提供相關的協助。
- (2) 建議本市教育局，針對老師於路口導護時，對於經常違規，致影響學生交通安全之行為，與發生車禍時之處理，提供一標準作業程序。

- (3) 宜根據本校所具備的各種條件，做 SWOTS 分析，以擬定交通安全教育之基本理念及其執行策略。
- (4) 評鑑資料，需依照評鑑項目與重點，分冊裝釘，每冊內容宜按給分準則之順序，逐款呈現，以利資料之查閱。
- (5) 附以佐證之照片、圖表等，皆需詳述其內容（what），活動或執行時期（when），活動主持者及參與者（who、whom）及舉辦之地點（where）。
- (6) 編有「交通安全教育課內教學配合單元及教學進度表」，其內容未呈現語文領域—英語，與社會領域—地理、歷史，數學領域之任何單元；編入之科目（領域），亦僅見一或二個單元，宜加充實、施教。
- (7) 需由各學習領域課程發展小組，根據所選用之教科書及補充教材，選擇與交安知能有關之教學單元，編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，凡涉及交安知能之單元，即蒐集相關教材，融入教學活動中，施教交安知能。
- (8) 交安教學之融入日常教學活動，僅見理化教學加綜合活動領域，各編撰一則教學活動設計（教案），另外，在國文教學、體健、資訊、藝文、綜合活動領域，各有一項活動之佐證照，宜求更普及各學習領域。
- (9) 需鼓勵師生多參加校際交安教學研習活動，並做研習心得分享。
- (10) 班會討論交安議題，需配合交安宣導月舉辦之。宜依年級、學期，訂定不同主題、討論大綱並詳加紀錄。
- (11) 為達交安知能之境教效果，需多配合校內地形、地貌，設相符的單一標誌、彩繪標線和豎立標示警語，期能藉潛移默化，而達成教導效果。
- (12) 校內有些地點之標誌等，需即加改設或增設：右門及側門之右柱內，需裝設「停再開」標誌，地面彩繪停止線；右側門內之圓環，裝豎「遵行路徑」標誌；肢體障礙者停車格位之標誌，及通往無障礙坡道和電梯之指示標誌；校內有無障礙坡道之標誌在校內二個地點，坡道中線之分向線，須繪成雙黃實線。川堂內之交安資訊欄，屬校方之佈告欄，所繪之號誌，須改正之。
- (13) 校內牆面之標誌，應分類裝置於不同欄格，以利同學之學習、認知。
- (14) 尚未設交通安全教學資源教室，僅有專櫃存於圖書館內，蒐集資料（書刊）十冊，此外，供交安知能教學之教材、海報、模型、影片、書籍等，皆須廣為蒐存，並加予編目、造冊、陳列，訂定管理借用辦法，期能被廣為借閱及輔助教學。
- (15) 交安常識測驗，需依年級分別命題、施測及做補救教學等。
- (16) 交安宣導之學藝競賽，項目有書法、壁報、漫畫等，宜規劃更多項目，而能逐年變異活動內容，更須鼓勵全校師生的參與，而達更普及。

- (17)校外教學活動時租用遊覽車之逃生門、窗、天窗之開啓演練，務必落實，師生皆須有實際操作、開啓之練習，以保持安全狀態，以期危險的降低。司機之酒測、車輛之安檢，皆宜申請相關單位，派員到校協助執行。
- (18)建議交通安全之宣導內容應更正確，例如紅綠燈之順序，標誌牌之英文說明等，因其皆有特殊意義，例如色盲之考量，故於更新時，請併予調整、更正。
- (19)學生騎自行車者有 400 多人，約佔 72%，故於自行車之相關安全宣導，宜多加強，例如：煞車之順序，書包加貼反光條，不宜並排雙載等，另加掛前後燈具，以及輪圈反光片等，亦建議加以執行。
- (20)校園內部分交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
- (21)學生執勤時，建議要求佩帶安全衣帽，以確保學生執勤之安全。
- (22)對裝設腳踏車牛角者，建議加強宣導其危險性；未裝設後視鏡之機車，與違規停放樓梯腳落之機車，亦建議加強宣導，以改善之。
- (23)身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (24)樓梯轉角之標誌展示，建議移至適當位置，避免與上下樓梯之同學產生衝突。
- (25)建議移除校內老舊與退色之標誌。
- (26)建議對交通違規學生之輔導方式，進行深入探討，以發揮其功效。
- (27)教職員之汽車停車動線不佳，建議進行深入探討。
- (28)校內走廊轉角處，可將交通標誌、標線融入情境，如自行車二樓停車場，上坡右側設置險升坡、下坡處，設險降坡等警告標誌。

(十七) 台中市立崇倫國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於台中市南區忠明南路 653 號。校地面積約 4.03 公頃。校內停車空間：設汽車停車格 40 位（含 1 格之障者車位，機車停車格 50 位，學生自行車停車棚 3 大座。學校鄰近設有大勇國民小學。學校規模設 37 班（含資源班 1 班），學生數 1072 人、教職員工數 87 人。

學生上放學所使用交通工具方式：徒步者 449 人（佔 42.5%）、家長機車接送者 208 人（佔 19.7%）、家長汽車接送者 138 人（佔 16.9%）、搭公車者 120 人（佔 11.4%）、騎自行車者 101 人（佔 9.6%）。

學生上放學情形：通學出入口，分別走忠明南路大門、三民西路側門；上、放學時段，大門實施人車分道之管制設施。側門主要供徒步路隊進出；由大門

進出學規劃成五條路線：步行者延人行道向左、步行者延人行道向右、步行者經交通管制區穿越馬路、自行車隊向左及自行車隊向右、正門外左右兩側，設家長機車接送區及汽車接送區，方便學生等待接送上、下車。導護人員由學務人員、導護教師、替代役、愛心工作隊交通服務組成員、交通服務隊同學組成，協助校門口及路口之交通管制及疏導勤務。

學校周邊鄰接的主要道路名稱及其特性：學校西側之忠明南路和南側的三民西路寬約 30 公尺，北側的南屯路與車側的美村路寬約 20 公尺，均屬四線道並設有慢車道，緊校區部分設有人行道。忠明南路與南屯路口設有人行天橋，校門口有人行穿越道及交通號誌，大門左側及對街右側設有公車站牌。附近路邊停車狀況大致良好，惟南屯路及美村路口常有攤商占用人行道情形。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：學校周邊的忠明南路和三民西路為通往中投公路、大里區、高鐵站及烏日地區之重要通道，平時車流量中等；附近高中職校在本校附近設有上下車處，而路經的大客車稍多；每日通學尖峰段，鄰近學校和本校之家長接送，加上通勤人士車輛，車流量很大，尤其雨天時特別嚴重，忠明南路與南屯路常會有車輛擁塞回堵情況。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

- (1) 因應通學時交通流量大之做法：於上、放學尖峰時段，在校內口進行交通管制，由相關導護人員組成，協同處理路口交通管制、疏導工作。
- (2) 因應通學情形多元的做法：針對圖不及騎自行車通學者，規畫行走及自行車安全教育，規劃汽車家長接送區及家長接送區，並在親師座談會時進行宣導；針對搭公車者，辦理增加公車交通安全及禮儀的宣導。
- (3) 因應學生通學情形之個別差異的做法：輔導同學完成屬於自己的「通學安全地圖」之繪製。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 已依規定成立「交通安全教育委員會」，聘請家長會長與轄區分局交通隊長為顧問。每學期召開期初、期末會議，會議中彙整導護老師、志工、家長及學校老師所反應之交通問題提出討論及檢討相關做法。大致上會議結論有追蹤與檢討，建議交安教育委員會如能增聘里長為顧問，或許更能集思廣益，與解決問題。
- (2) 教育局有轉發交安相關公文，要求改進並且有追蹤與輔導。
- (3) 已訂定實施交通安全教育年度計畫，行事曆中，交安項目已完整執行，且對於學校附近 3 個危險路段（口），有特別提出因應對策。
- (4) 交通安全教育座談會紀錄充分，決議事項有確實列管與追蹤。此外也有充分利用親職座談與校務座談之機會，進行交通安全教育宣導。

- (5) 編有 101 學年度，交通安全教育課程，融入學校教學單元及教學進度表。
- (6) 部分教師會採隨機式，從事交安知能的宣導。
- (7) 因應家長接送區之需，退縮校外人行道及圍牆用地，設置駐車溫彎，有助減少通學時段，人車擁塞校門口情形。
- (8) 學校工程進行中，師生教學活動，來往各區間，動線規劃良好，工程車輛進入校內時，有妥善排定施工單位人員和校方職工維持交通，頗能保障通行安全。
- (9) 設有交通安全資源中心，以供上課之用，而交通安全相關資料大部分已編目、造冊，可供參閱。
- (10) 由學生自行繪製上學交通路線圖，以及危險路段之評估，能切合實際。
- (11) 舉行新生自行車考照測驗，提升學生騎乘技巧。
- (12) 市政府推行搭公車 8 公里以內免費之措施，使搭公車上放學之學生人數成長，提升上放學之安全。
- (13) 汽車接送區設置駐車彎，規劃良好。
- (14) 本市政府教育局社教科，近年（100、101 學年度）都能主動邀請並委託學校舉辦交安學藝競賽，而且也能積極發文各校，鼓勵各校參與交安學藝競賽。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 呈現評鑑資料，應依「評鑑項目與重點」，將執行交通安全教育之實際情況，加予列舉事實，逐一說明填報；而非僅重新抄錄評鑑表之「執行情形」欄所附的評分標準之語詞。
- (2) 能依據本校的區位、條件等，做交通安全的 SWOTS 分析，值得肯定；惟未見據此訂定出交通安全教育基本理念，或推衍出交安教育的策略。
- (3) 無法查閱，有相對應於 101 學年度教學進度表，所列內容，有融入各學習領域日常教學活動中，施教交安知能之教案、教學活動或學習單的明確資料。
- (4) 僅見在一年級下學期之國文教學，編撰一則「交通道德」之教案，應在每一學習領域，凡涉及交安知能之單元，及施教之。
- (5) 宜多聘請校內外專業人士，舉辦交安知能專題演講，技能演示或研習座談活動，以增進師生之交安知能。
- (6) 需多鼓勵師生參加校際交安知能研習活動，研習者宜能與同仁分享心得。
- (7) 班會討論交安議題，需依年級，學期訂定主題及討論大綱，並詳作記錄。
- (8) 校園內能配合地形、地貌、裝置交通標誌，彩繪標線；惟有部分地點，須加修正或增設；應依法設置肢體障礙者停車位兩格（現僅有一格），其面積

不足（寬為 3.3 米而長 6 米），並應豎立標誌，地面應為 90 公分 x90 公分輪椅標誌，無障礙坡道、電梯位置之指引標示；校門口之「停再開」標誌，需改設於右柱內側，地面加繪停止線；校門之地表，彩繪之分向黃色實線，應改為雙黃實線，部分需改為單黃虛線；校區之遵行路徑、停車場等，皆需加設標誌，以供境教及實際用途。

- (9) 交通安全常識測驗之命題，需依年級而異，測驗滿分者給獎外，更需對交通能誤解或不足者，實施補救教學。
- (10) 交安宣導之學藝競賽項目，應增加項目及內容，以達多元化，更要鼓勵師生的普遍參與，以求普及化。
- (11) 校外教學活動之行政作業，皆能符合規定實施；惟對所搭乘之遊覽車的安全門、窗及天窗之實際開啓操作演練，編組分門逃生演練等，也應確實執行。
- (12) 學校近來有工程陸續進行，故校內交通安全的規劃，請多費心。
- (13) 執行情形，應見具體說明，不宜儘抄錄評鑑指標之語詞以代，否則不易了解學校執行交通安全教育之實際狀況。
- (14) 糾察隊反光背心之設計，建議宜改為”立”型，較能增加安全性。
- (15) 校園內部分交通標誌、標線有誤，建議即予修正。
- (16) 身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (17) 崇倫堂無障礙坡道過於抖峭，不適用於身心障礙者使用。
- (18) 對裝設腳踏車後之附載者腳踏架（火箭筒）與牛角者，建議加強宣導其危險性；未裝設後視鏡之機車，亦建議加強宣導。
- (19) 未來教室改建時，建議設置學生腳踏車遮雨棚，避免日曬雨淋。
- (20) 建議洽請相關單位，設置家長接送區制式牌面，以發揮其公權力。
- (21) 交通安全走廊，建議設置於學生時常進出之地點，牌面定期更換，以發揮其功能。
- (22) 情境教學之標誌，建議雙語化。
- (23) 建請本市教育局社教科相關業務承辦人，每年都能主動邀請本市高中（職）、國中小等各級學校，合辦區域性之交通安全教學研習活動或座談，以表達市政府對交通安全教育的重視。
- (24) 建請道安會，每年都能主動邀請，並贊助各縣市相關科室，舉辦學校優良導護老師交通安全獎項之會議，以帶動該縣市對學校導護老師的重視與鼓勵。
- (25) 建請道安會，每年都能主動邀請並贊助該縣市相關科室舉辦交安學藝個人與團體競賽，提高各級學校對交安學藝競賽的重視，以及參與交安學藝競賽的機會。

(十八) 南投縣立草屯國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校設在南投縣草屯鎮炎峰里虎山路 808 號。學校規模有 53 班，學生數 1631 人、教職員工數 138 人。校區停車空間設有汽車停車場、機車停車場及自行車停車棚。

學生上、放學使用交通工具方式：家長車輛接送者 1044 人(佔 62.3%)、徒步者 242 人(佔 14.4%)、騎自行車者 227 人(佔 13.5%)、其他 162 人(佔 10.0%)。

學生通學情形：虎山路大門為汽、機車及搭公車者之出入口；育英街側門為徒步路隊出入口；碧山路側門供自行車隊之出入口；大成街之後門為家長接送者之出入口。

導護人員由導護教師和學生糾察隊員組成，導護崗哨除四個校門外，並在學校周邊之通道路口設置。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 年度計畫中有具體之交安項目，如行事曆第一學期安排單車騎程訓練(考照)，第二學期安排交安教育常識測驗，且其相關執行辦法或要點完備。
- (2) 於校務會議、導師會報、行政會報、家長會、班親會均有向教職員與家長宣導交通安全，另也結合扶輪社之社區服務計畫，宣導本校交通安全教育。
- (3) 大部分教師會利用日常生活情境或交通安全事故，採隨機式進行交安知能宣導。
- (4) 後門人行道之牆壁，規劃得宜，有助對到校接送子女的家長做交安知能的宣導效果。
- (5) 學校針對學生之交通違規行為、事故的資料，有完整之統計、分析。
- (6) 學校針對愛心商店，每個月有考察記錄，並對學生進行了解程度之抽測。
- (7) 學校自行車棚，規劃良好。
- (8) 學校外圍四條道路之人行道規劃，對學生之上、下學安全，幫助甚大。
- (9) 教育處有轉發有關交安改進公文，並給予輔導與協助。
- (10) 常邀請交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講或技能演示。
- (11) 在語文領域—國文、英語，社會領域—公民，自然與生活科技—理化，體健、綜合活動、數學、藝文領域中，各規劃一項交安宣導活動，或編撰一則教案施教交安知能。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育推動小組，已聘家長會長、里長與中正派出所所長做為本校顧問。也依規定，每學期期初期末各開一次會，會建議討論決議紀錄均由訓導處持續追蹤，成效良好。然派出所所長與里長，如能真正出席會議則更能集思廣益與提供更多有效之改進意見。
- (2) 交安常識測驗，需依年級分別命題，且應在測後，舉行評分及做題項分析，進行補救教學，以期達到導正學生交安知能的效果。
- (3) 師生偶有參與校際交安研習，活動後，宜能在集會中，與同仁分享研習心得。
- (4) 班會討論交安議題，需依年級、學期，分定主題、討論大綱，並做詳細的紀錄。
- (5) 宜依校內地形、地貌，配置正確的標誌，彩繪標線，期能達成交安境教效果。
- (6) 校內有需改善或加設之處，如：肢體障礙者停車格，應鄰近無障礙坡道，且須有三個以上之車位，加豎電梯設置地點之標誌，校門口需裝「停再開」標誌，宜設置右邊門柱之內側；地下停車場，應設置感應式照明設備，校門地面加繪停止線。
- (7) 呈現查閱之評鑑資料，需依四大評鑑重點，再根據「評鑑項目與重點」分冊整理，每一項目的資料內容，要在分冊中加印目錄，及相關資料的頁碼和浮籤，以便查核。
- (8) 能根據學校所處的區位、條件等，做交安教育的 SWOT 分析，惟未見推演「行動策略」S (strategy)，以擬定交安教育理念。
- (9) 僅見少部分學習領域，編撰交安教學進度表。
- (10) 宜由課發會，在選用的教科書和補充教材中，選定涉及交安知能之教學單元，由教務單位彙編成「各學習領域涉及交安教學進度表」，提供全體教師參酌，俾能配合日常教學進度，蒐集交安相關教材，施教交安知能。
- (11) 交安宣導—學藝競賽項目，僅見壁報、漫畫比賽。宜多增加項目，逐年更易，以求多元化；更應鼓勵同學參與，而達到普及化。
- (12) 校外教學活動，租用遊覽車，需在教學日，離校前，實施操作安全門、窗、天窗的開啟；練習及編組分別由不同車門的逃生演練，並詳加說明車內安全設施放置地點。
- (13) 建議南投縣道安全會報，可針對學校、附近道路進行會勘，檢討標線繪製之合理性與完整性，如：碧山路 T 型路口，或在大成街家長接送區，設置時段性，限停車位之可能性。
- (14) 學校警衛室旁的身心障礙車位，因與學生通學動線衝突，建議評估其設置地點之合理性。
- (15) 學校校門口張貼「讓」之標誌設置位置不當，建議調整。

- (16)學校之交通安全學習網，宜定期維護並加強宣導，鼓勵師生使用。
- (17)老師執勤導護工作，宜面向來車方向，請再加強宣導。
- (18)學校宜針對目前已統計，學生之交通違規與事故較常發生之原因，依據違規項目與頻率，妥善運用交通安全入口網站資源，進行必要之宣導與輔導。
- (19)校園內部分交通標誌、標線有誤，建議即予修正。
- (20)建議洽請相關單位，針對校門口，併同學校附近之標線、標誌與家長接送區，進行整體性之規劃與調整。
- (21)對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。
- (22)身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (23)學生執勤時，建議要求佩帶安全衣帽，以確保學生執勤之安全。
- (24)情境教學部分交通標誌雙語化之英文有誤，建議即予修正。
- (25)建議設法招募導護志工，協助進行交通安全之維護。

(十九) 台南市立柳營國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校處台南市柳營區中山東路2段965號。校地面積3.06公頃。學校規模有學生數86人、教職員數12人。校內停車空間設有汽車車棚、機車車棚及自行車車棚。林進有五所國民小學、一所國中、兩所私立中學和一所私立專校。

學生通學使用之交通工具方式：騎自行車者44人（佔51.1%）、家長車輛接送者（佔37.2%）、徒步者10人（佔11.6%）。

學校周邊鄰接的主要道路名稱及其特性：周邊主要道路為中山東路及太康路。中山東路是大多數學生通學路段，屬雙向兩線道路，周邊有早餐店及住家、另有敏惠醫護管理專校及私立鳳和高中。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：本校緊鄰敏惠護專，但兩校學生的上、放學時間錯開，沒有衝突點；車流量雖大，而兩校在上、放學時，皆有從事交通導護工作，並無交通安全問題。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

- (1) 本校鄰近敏惠護專及鳳和高中，而在中山東路路段上，須橫跨車流量繁多且車速快之台1線省道，但因各路口街友敏惠專校和鳳和高中的交通導護人員在指揮各該校的師生之交通安全，因此，本校學生之經過各路口的交通導護，也請求敏惠護專協助倒戶本校學生之交通問題。

- (2) 本校師生接經正門通學，並採取人車分道、分時政策，以維交通安全，其方式：(a) 上學期間，導護教師須在七點前到校執勤外，其他駕駛車輛之老師，都在七點半後到校，學生之徒步、騎自行車、搭專車者及家長車輛接送者都在七點二十分之前到校。家長接送車輛一律停置校門外兩側，然後讓學生下車。(b) 放學時間，教師之駕駛車輛者，皆須待學生離校後再離開。家長之汽機車接在校園內之接送區等待學生放學；自行車路隊需待徒步路隊及家長接送者離校後，才隨後離校。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全教育推動小組，可增聘家長會長，以增加成員依計畫開會結論有追蹤。
- (2) 教育處轉發各項公文皆有列冊，並有追蹤機制，教育處並派員積極輔導，輔導團有進行輔導修正，以落實交通安全教育。
- (3) 交通安全教育年度計畫內容，及行事曆管制具體，針對危險路段(口)，家長接送區，經由校園內等待迴轉改善，以及利用時間差的方式，錯開人車通行的時間，解決共用出入口的問題。
- (4) 設置家長接送區於校內，且鼓勵家長接送學生的共乘制，應予肯定。
- (5) 交通安全常識測驗，分類施測(有自行車考照時統一命題，及各年級之分別命題)並做題項分析，統計及補救教學。
- (6) 交安宣導—學藝競賽，項目頗具多元性，而且能激勵全體同學的參與，也達成普及化效果。
- (7) 舉辦學生話劇活動，將交通安全之概念融入其中，活潑有趣，也吸引學生之參與及觀看興趣，頗獲好評。
- (8) 在校內利用廢棄之球場，設置自行車考照場，要求每個新生皆要施測，可提升學生之騎乘安全。
- (9) 學校與鄰近之敏慧護校以及鳳和中學合作，將校際之道路，規劃成一交通網絡，用心值得鼓勵。
- (10) 設置自行車維修站，提供簡易維修設備，不僅供學生使用，也免費讓附近居民利用，頗受好評。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育宣導應落實，如利用座談會時，對教師及家長以提高交通安全宣導的成效。
- (2) 可增聘請家長為導護志工，因上、放學時間較短，以分擔校長、導護老師值勤，且可增進家長與學校良好互動關係。

- (3) 校門口縣道交通流量大，且速度快，影響學生上、放學安全甚大，建議校門口前，增設號誌管制。
- (4) 需根據本校所具條件，做交通安全教育之 SWOTS 分析，訂定本校之交安教育的基本理念和執行策略。
- (5) 填寫「評鑑表」之「執行情形說明」，務必依實際執行情況，逐項具體陳述。
- (6) 用以佐證之照片，必須附述五 W (what、whom、who、where 及 when)，俾利查核。
- (7) 所列之「交通安全融入課程」表，未見自然與生活科技、綜合活動領域及社會領域—公民、歷史教學之融入教學的資訊。
- (8) 應由有關人員彙編「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，凡涉及交安知能之單元，即宜選擇，並蒐集交安教材，融入日常課堂教學中，施教交安知能。
- (9) 僅見有施教或活動之照片，極少呈現教案，也未有學習單。
- (10) 未有鼓勵同學參與交安知能之校外研習活動，且未見教師在研習後，有與同仁分享研習心得之資訊。
- (11) 班會討論交安議題，未有分年級之討論題目和討論大綱。
- (12) 校園內設置相當多的標誌及彩繪標線，若能配合地形、地貌，裝置或彩繪相符之標誌、標線，則更易達到潛移默化之境教效果。
- (13) 設自行車考照場，宜加設虛擬情況，以測學生的交安反應能力。
- (14) 設有交通安全資源室，惟交安資料需作詳細的分類、編目、造冊，俾便師生的參閱。
- (15) 校內地形、地貌的標誌、標線應改善之處：校門口加「停再開」標誌及停止線；停車場之標誌及雙語化；肢體障礙者停車格位之標誌，無障礙坡道之指示標誌；遵行路徑標誌等；牆壁張貼之交通標誌，需分類、個別展示，以利教學。
- (16) 校外教學活動之行政程序，皆符規定，遊覽車之逃生門、窗、天窗之開啓演練，應落實，確有操作的練習過程；而酒測、車況安檢，皆宜申請相關單位協助執行。
- (17) 改進意見應更清楚明確，才知改善方向。
- (18) 家長接送區，應儘速依照規劃方向，調整改善。
- (19) 學生交通違規事件之取締工作，應連貫一致，資料之完整性及分析與改善需再加強。
- (20) 家長接送並無汽車之管制，可再加強。
- (21) 對家長宣導之內容，應檢附在資料夾中（不只是回條）。

- (22)校園內部分交通標誌、標線有誤，建議即予修正。
- (23)部分情境教學之標誌，被障礙物遮蔽，無法發揮其功能。
- (24)建議洽請相關單位，針對校門口，併同學校附近之標線、標誌與家長接送區，進行整體性之規劃與調整。
- (25)學生參與不少交安宣導之活動，值得肯定，惟相關訊息之正確性，有必要加以釐清，例如紅綠燈之順序，建議給學生清楚正確的說明。
- (26)在建立學生之雙語化環境時，建議交通標誌之宣導牆可加註英語說明，惟請注意其英語之用字是否適當。

(二十) 基隆市立碇內國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校設於基隆市暖暖區源遠路 152 巷 35 號。校地面積約 2.8 公頃。學校規模：現有班級數三十班、學生數 912 人、教職員數 83 人。校內停車空間有汽車停車格 50 位、機車停車格 22 位。鄰近學校：暖暖高中、基隆高中、暖江國小、暖暖國小、暖西國小、碇內國小和吉慶國小。

學生上、放學所使用之交通工具方式：上學時段，搭公車者 362 人（佔 39.7%）、徒步者 332 人（佔 36.5%）、家長車輛接送者 217 人（佔 23.8%）；放學時段，徒步者 462 人（佔 50.7%）、搭公車者 374 人（佔 41.7%）、家長車輛接送者 76 人（佔 8.3%）。

學生上、放學情形：本校位在山坡處，學生上、放學皆經設在源遠路 152 巷之學校大門，家長接送區及規畫於校門外，公車站牌置於源遠路 152 巷及東碇路。通學時段之交通導護哨，除校門口外，在學校周邊之主要路口也顯示有設置。

學校周邊鄰接主要道路概況分析：

道路名稱 道路特性	源遠路 152 巷 (學校大門)	源遠路 (台 2 丁線)	東碇路
車道數 (慢車道)	2 (無)	2 (無)	2 (無)
路邊停車情形	嚴重	較少	較少
大型車	多	多	少
交叉路口位置	源遠路 東碇路	152 巷	152 巷
車流量 (30mins)	上學 (405) 放學 (272)	上學 (1094) 放學 (840)	上學 (369) 放學 (150)

腳踏車不歸入計算

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 部分教師偶有採用隨機式，進行交安知能的教導。
- (2) 學校頗用心於製交安教學影片、雙語化標語、時事簡報等，可予肯定。
- (3) 人車動線規劃，尤其是路隊規劃，有考量周遭交通狀況。
- (4) 交通安全議題，已融入學校活動中。
- (5) 曾辦理基隆市 101 年度學生上下學安全維護研習，並請基隆市警察局交通隊派員講授「學生上下學交通安全注意事項」，另校內志工亦曾獲得基隆市 100 及 101 年優良導護志工獎項，成效良好。
- (6) 參加交通部 101 年海報設計比賽，個人第三名，表現良好。但學校內張貼之學生作品，卻仍有部分內容，如：禁制標誌之斜線方向與交通號誌之紅綠燈位置等，有繪設錯誤情形，建議能加以更正，以促進學生獲得正確的交安知識。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 危險路段（口）大型車較多；交通安全教育推動小組成員，可聘請里長、家長、志工共同擔任顧問，以增集思廣益之效果。
- (2) 訂定教育年度計畫，及行事曆管制執行，有落實宣導，若其執行過程可拍照，及成效能加以分析，會更完整。
- (3) 可運用現有環境、走廊，學生上、放學必經之處，多設置交通安全標誌、警語，使宣導更落實。
- (4) 危險路段（口）多，老師排班擔任上、放學導護極倍為辛苦。可運用社會資源，招募轄區 6 個里，家長、志工協同擔任導護。
- (5) 需在各學習領域內，彙編涉及交通安全單元之教學進度表，提供全體教師在日常教學活動中，蒐集交安教材，以為施教交通安全知能之參考。
- (6) 僅見在國文科、綜合領域、社會領域—公民及資訊教學，各編撰一則教案，進行交安知能施教，即需遍及各學習領域之融入教學。
- (7) 全體教師需在所任教之領域學科內，凡涉及交通安全知能之單元，即宜蒐集相關之交安知能教材，融入日常課堂中，施教交安知能。
- (8) 學校師生有參加校際交安知能研習活動之記錄，惟參加之教師，未的事後做研習心得報告，無機會讓其他教師有分享研習心得，至為可惜。
- (9) 班會討論交安議題，未見依年級、學期分別訂定主題及其討論大綱，而班會記錄，也無從查閱。
- (10) 需多加邀聘交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講，交安技能教學示範

或座談等活動，以增加師生之交安知能。

- (11)宜依校內之地形、地貌和適當地點，裝置配合之標誌、彩繪標線，以進行境教。校內之肢體障礙者停車格位、無障礙坡道、圓環、校門口、停車場等，皆須裝置標誌；校門口之停止線、校內行車動線之遵行方向等，皆需加繪標線；宜倡導全校教師和外賓之車輛，停放停車場或車庫，需倒車入庫（車頭朝外），以增方便與安全。
- (12)設有交通安全資源教室，惟蒐集之資料（書刊、光碟、影片、教具、教材）亟待充實，而已蒐存者，皆應加編目、造冊及公開陳列，並需訂定管理、借閱之辦法，俾便師生參考借閱。
- (13)交通安全常識測驗之內容（命題），不宜全校相同，需依年級而異，施測、評閱後，需做題項分析，補救教學。
- (14)交安宣導之學藝競賽，似乎每年皆辦理「教室布置」、「書法」、「作文」，宜能分年舉辦不同項目，期能吸引同學之參與興趣，而達成交安宣導之效。
- (15)校外教學活動皆能依規定程序，辦理相關事項，惟有關遊覽車之安全門窗、及天窗之開啓，師生須作實際的操作演練，缺少佐證資訊。
- (16)自評在未達滿分項目，應說明其困難，及未來改善對策。
- (17)家長接送情形，在考核記錄中，建議以相片考核其實際使用狀況（供需分析）。
- (18)交通安全之觀念及作法，應養成習慣，如停車之車頭向外，及平日遵守交通規則（易輕忽）。
- (19)交通安全教育之教學，只在健康教育領域中，短暫提及，應加強落實。
- (20)家長接送區之規劃，應考量大型車多之問題，尤其在上學時段，家長接送多，校門口其他車輛多的情況，而進行安全的規劃。
- (21)搭公車同學之安全教育宣導，應再加強。
- (22)自行車雖禁止騎乘到校，但應針對平常學生會騎自行車之教育，再加強。

(二十一) 屏東縣立九如國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於屏東縣九如鄉玉水村玉水路 26 號。校內面積約.3 公頃。校區內設有汽車停車場、機車停車棚及自行車車棚、校門前設有家長接送區，可供家長車輛及通學專車臨時停車。學校規模：現有學生數大於 99 人、教職員數 65 人。鄰近學校有惠龍國小、惠龍國小分班。

學生上放學所使用之交通工具方式：騎自行車者佔 61.5%、搭校車者佔 22.6%、家長機車接送者佔 7.5%、家長汽車接送者佔 6.4%、徒步者佔 1%、搭乘公車者佔 0.4%。

學生上放學情形：本校鄰近台三線省道，其車流量大且車速快，本校位於玉水社區內，為慮及學生交通安全，故通學路境改型鄉間小道，其優點為可避開省道，惟缺點是因經較偏遠地區，有些路段沒設路燈，所以冬季時期，學生放學經過時頗危險，學校因此提早上課以因應之。與台三線省道之交叉路口，學生上放學時段皆有導護教師維護學生的交通安全，而在鄉內危險路口，也有導護志工參與維護學生之通學安全。

學校周邊鄰接的主要道路名稱及其特性：本校鄰近台三線省道，校門口的玉水路寬八公尺，距台三線路口約 100 公尺。遇水陸與台三線交叉路口設有公車站牌，並有行人穿越道。台三線車流量大，偶有砂石車。台三線與本校交叉路口常有車闖紅燈或紅燈時左轉，此處屬危險路口。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：本校上、放學尖峰時段，校門口之車輛以家長接送及專車為主，一般民眾之車輛不多，但臨近之台三線省道，在上學時段，適逢上班時刻，車流量較大。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：本校因有自行車步道，故大部分同學上、放學皆較安全，但須穿越台三線省道之少部分同學，則須注意車速較快之大型車輛。又部分住後庄地區同學，離校較遠且無公車，故有三班專車接送通學的學生。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校之會議紀錄相當完整，並有簽到表，以資證明出席之人員為誰。
- (2) 學校有導護阿婆，自願奉獻服務，令人感佩。
- (3) 學校設有腳踏車通道，增加學生的行車安全，應予肯定。
- (4) 編有主題式的「交通安全教學單元之進度表」，其中數學領域、語文領域—國文、社會領域—公民、綜合活動領域—童軍、健體領域、藝文領域，各有一項交安知能之宣導或活動，而在自然與生活科技—生物、物理教學，有二則教學活動設計（教案），採融入日常教學進度中，施教交安知能。
- (5) 在物理、國文、公民教學、數學和健體領域中，各編撰一則教案，採融入式，施教交安知能。
- (6) 部分教師會藉校外教學活動，或重大交通事故，採隨機式的交安知能宣導事宜。
- (7) 利用集會時段，聘請校內、外交安專業人士，舉辦交安專題演講或技能演示。

- (8) 全校師生及校外人士，共同捐贈經費，闢設「九如自行車專用道」之義舉，應予讚揚；而對師生騎乘自行車者之安全，保障大有助益，更值得肯定、推廣。
- (9) 將家長接送區內化，闢為校內駐車彎，可化解通學時段，校門口交通壅塞的困境。
- (10) 能針對校外周遭交通安全狀況做分析，並提出對應之教學、宣導，以增進同學通學之安全，值得肯定。
- (11) 有自攝教學影片、教具，進行交安宣教事宜。
- (12) 校內動線及家長接送區，規劃良好。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校之交通安全教育推動委員會已納入家長會長及派出所主管為委員，建議未來可考慮聘在地之鄉長、村長為顧問，請其協助維護學生安全。
- (2) 建議學校每年可規畫一個重點宣導，例如避免無照騎乘機車，勸告父母騎機車戴安全帽，提供好點子；或是騎自行車如何提升安全等，並加以執行考核。
- (3) 宜根據學校之區位、條件等，做 SWOTS 分析，再據以擬定本校交通安全教育之基本理念，以及執行策略。
- (4) 用以查核的評鑑資料，附有照片、圖、表等，皆須說明其內容或活動事項（主題），主持者和參與者，進行活動的時期和地點等。
- (5) 須由校內課發會各學習領域小組，就所採用的教科書和補充教材中，選涉及交安教學單元及其進度，由教務單位彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」提供全校教師參酌，期能配合教學進度，蒐集相關的交安教材，融入日常教學活動，施教交安知能。
- (6) 班會討論交通安全議題，宜依年級、學期，分別訂定主題及討論大綱，並做詳細的紀錄。應避免全校一致的議題。
- (7) 校內大致能配合地形、地貌，裝置交通標誌，以達成境教之效；但有些設置，宜加改善或增設：繪於專牆之交通標誌，須分類標示，禁止標誌與指示標誌應分欄設置，並展現全部標誌，以供施教或讓學生認知；宜另設活動式標誌展式框，供定期更換，以曾同學之認知；各門口之右柱內側，皆宜裝置「停車再開」標誌，地面繪停止線；身心障礙者停車格之面積，及地面專用標誌，皆須符合規定，並豎立標誌桿，繪設位置應臨近無障礙坡道及電梯，且須設指引標誌；各類停車場，皆宜有雙語化之標誌；部分已退色或損毀之標誌，應予更新。
- (8) 設有交安資源教室，可供閱讀及教學之用；惟交安資料，僅見展示光碟八片，書刊一本；應亟力加予改善，諸凡有助交安教學之資料如：書刊、教

具、教材、模型、海報、光碟等，皆應蒐集並分類編目、造冊、展示，俾便師生參閱及教學之應用。

- (9) 交安常識測驗之命題，需依年級而異，並分別做評閱、項目分析，統計及補救教學。
- (10) 交安宣導—學藝競賽項目頗多，已達多元化，惟宜多鼓勵同學的參與及教師的參加，以求普及化。
- (11) 校外教學活動，其行前教育及一般行政程序周延，並能申請警察人員到校執行酒測、監理所交通專業人士協助車輛之安檢，惟需在離校前，務求有師生的車輛安全門、窗、天窗之實際操作開啟演練，分門逃生演習，且皆宜有佐證之資訊。
- (12) 學生交通違規行為之分析及改善資料缺乏。
- (13) 自評項目之執行情形，應說明其問題。
- (14) 自行車者之違規行為多，應再加強宣導教育。
- (15) 校園內部分交通標誌、標線有誤，標誌牆之內容不夠完整，建議即予修正。
- (16) 部分情境教學之標誌，被植栽遮蔽，無法發揮其功能，需處理。
- (17) 情境教學之標誌，建議雙語化。
- (18) 對裝設腳踏車牛角者，建議加強宣導其危險性；後視鏡功能不佳之機車，亦建議加強宣導。
- (19) 腳踏車為學生主要運輸工具，建議學校設置簡易維修站，並提供腳踏車練習與考照場地，以提升學生騎腳踏車之技巧與安全。
- (20) 校園內小汽車停車較為紊亂，建議進行整體規劃。
- (21) 宜設自行車考照場，供同學騎乘訓練，增進對實際交通情境之瞭解，及知悉正確反應的交通行為。
- (22) 建請教育處承辦相關業務主管及人員，能主動邀請並委託高中(職)、國中、國小各一所學校合辦區域性或校際之交通安全教學、教育研習活動；同時對學校導護志工和老師加予表揚，交安學藝競賽優秀者之獎項頒發，以突顯教育處對交通安全的重視和關心。
- (23) 建請學校承辦交安相關老師或主任，針對教育處來文（有關於導護志工和導護老師，以及交安競賽），能主動提報優異導護志工和老師參加教育處表揚，以及搜集、鼓勵表現優異學生作品，參加交安學藝競賽。

(二十二) 雲林縣立林內國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於雲林縣林內鄉烏麻村長源路 200 號。校內面積約 4.76 公頃。校內停車空間：設有汽車停車場、機車及自行車停車棚、停車格位足應教職員工及學生之停車需要。鄰近學校有義峰高中。學校規模：設有 12 班（含一班特教資源班），學生數 320 人、教職員工數 36 人。

學生上、放學使用交通工具方式：騎自行車者 255 人（佔 80%）、家長車輛接送者 55 人（佔 17%）、徒步者 10 人（佔 3%）。

學生上、放學情形：通學路隊分成家長接送路隊、徒步路隊和自行車路隊三種。採人車分道，依照路隊分別出入不同校門；家長接送區規劃在校內川堂至校門口廣場；徒步路隊在放學時段，由側門出校園；自行車路隊，一律經側門進出校區，並有導護教師和學生交通服務隊員指揮，穿越路口。

- (1) 學校周邊鄰接的主要道路名稱及其特性：長源路寬六公尺，屬雙向單線道，是本校正門及側門所在的道路，每天師生進出校區之通道。平時車流量不多，僅見小客車、機車和自行車通過，路邊少有停車或設攤情況。上、放學時段，會有義峰高中的大型校車之停駐，偶會造成校門口人車擁塞情形。
- (2) 學校導護設施：本校交通導護人員由教師輪班值勤，並有學生交通服務隊員協助，在校外二處路口維護交通安全，並由導護老師在校區維護通學時段之秩序，學務處人員採不定時，在校外巡查，以維護學生之通學安全。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全教育年度計畫，有納入學校行事曆管制內執行。危險路段（口）為維護學生的安全，校長及導護老師們辛苦投入。針對大型車之安全威脅，能依季節調整上、放學時間，避免與大型車行駛時段重疊因應，可予肯定。
- (2) 校內、外地面，學生的交通安心卡，師生交通安全手冊，皆有編印，提供學生應用。
- (3) 在大門前庭處，規劃成 U 字型家長接送區車道，同學通學時，當駐車彎使用，應給予肯定，值得推廣。
- (4) 學校能針對面臨之交通問題，研擬必要之因應措施。
- (5) 印刷學生愛心卡，提供學生緊急使用。
- (6) 接送區內部化的構想，立意甚佳。
- (7) 學校繪有交通安全地圖。
- (8) 在七大學習領域中，各規劃一項主題式的交安教學或活動，編撰教案進行交安知能教學，並附有學習單或考卷，及教師的評分。
- (9) 常邀聘交安專家、學者，蒞校進行交安專題演講、技能展演示或座談活動。
- (10) 交安宣導—學藝競賽項目達七項，相當多的項目，配合教學議題，豐富值

得肯定推廣，惟宜鼓勵全體同學、師生參與，以達普及化。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育推動小組成員，請運用社區資源及廣為邀聘地方人士廣為參與。
- (2) 參加教育處舉辦各項觀摩、研習會等，會後可將其心得，提出分享或召開會議研討，分析成效。
- (3) 校園內部分交通標誌、標線有誤，建議即予修正。
- (4) 無障礙坡道過於抖峭，不適用於身心障礙者使用。
- (5) 部分情境教學之標誌，被植栽遮蔽，無法發揮其功能。
- (6) 學生執勤時，建議要求佩帶安全衣帽，以確保學生執勤之安全。
- (7) 請於側門出口處，設置「注意左右來車」，劃白色停止線，倒三角形標誌，或大型停車再開標誌，以利學生放學安全。
- (8) 僅依學校交通安全環境威脅事項，擬訂出因應措施。
- (9) 需根據本校的地理區位，所擁有的條件等，進行 SWOTS 分析，建構本校的交安教育之基本理念、策略。
- (10) 各學習領域課程發展小組，需依本校選用的教科書，選擇涉及交安知能之單元，送由教務單位，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，俾能在所任教領域中，蒐集交安教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (11) 宜多鼓勵教師參與校際交安知能研習活動。
- (12) 班會討論交安議題，宜依年級、學期，分訂主題及討論大綱，並做詳細的班會紀錄。
- (13) 校內部分地點，能依校內地形、地貌，配置正確的標誌，彩繪標線，且繪有自行車考照場。但有需改善或加設之處：各校門口內柱，需裝「停車再開」標誌，側門亦同，肢體障礙者停車位面積，需寬 3.3 公尺以上，而長 6 公尺，車位格內需繪標誌，豎立專屬標誌，無障礙坡、各類停車場之標誌，自行車考照場內，加設各種虛擬交通情境；標線部分：校門口至川堂處之分向線，其黃色標線需符合規定，校門口地面加繪停止線，地面所標誌之字「停」，改紅色為白色，並加繪停止線。
- (14) 交通常識測驗，需依各年級分別命題，且在測驗後，做題項分析及補救教學。
- (15) 設有交通安全資源教室，蒐集交安教學資料（書刊、DVD、影片、教具、海報、光碟、教材、模型等）需加予編目、造冊、展示，以方便師生參閱，訂定管理與借閱辦法，鼓勵師生多加參閱、借讀。資料數量待充實，室內設備亦須完備。

- (16)校外教學活動時租用遊覽車，需在教學日，離校前，落實操作安全門、窗、天窗的開啟，練習，及編組分別由不同車門的逃生演練，並詳加說明車內設施，放置地點。
- (17)學校騎乘自行車比例高達 80%，建議學校宜建立必要之管理度（如考照、安全檢查）並在行事曆訂定之。
- (18)學生了解愛心商店位置，但對商店功能有待再加強宣導。
- (19)建議施行值勤交安導護時，宜配戴反光功能之安全帽。
- (20)建議規劃教師機車停車格位。
- (21)建議在側門出入口位置，增設「讓」或「停」之標誌。
- (22)建議針對不同交通違規項目，與頻率之學生，善用交通安全入口網站資源，施予不同的輔導作為。
- (23)建議針對學校學生發生事故之原因，進行統計分析，並針對常見之事故原因，實施必要之宣導，或經由討論，了解每項規範之真諦。
- (24)建議可針對學校附近交通環境，實施必要之交安宣導，如大型車、面向來車、支幹道等概念。
- (25)建請本縣教育處社教科，每年都能主動邀請並委託一所高中職、國中、國小等學校合辦跨各級學校交通安全教學研習活動或座談會議，同時邀請交安教育評鑑績優學校人員前來指導，並發文請各校都能派若干名教師參與，以表達縣教育處社教科對交通安全之重視。
- (26)建請學校負責交通安全教育的主管（包括主任及組長）每年都能主動積極的列舉導護老師&志工的優良事蹟，呈報並爭取優良導護教師及志工之交通安全獎項。另外宜請教育處社教科，每年都能發文通知或提醒各校，提報優良導護老師&志工。
- (27)建議校長及主任，能鼓勵校內相關科目教師（如語文、藝能），主動積極從學生作品中，挑選表現優良的學生（個人或團體），並代為報名及參與校外公、私立（民間）單位主辦的交通安全學藝競賽。

(二十三) 高雄市立鳳甲國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於高雄市鳳山區輜汽路 300 號。校地面積約 4.03 公頃。校內停車空間設有小客車停車格 45 位、機車停車格 65 位、自行車停車格 900 位。學校規模：線有 59 班、學生數 1911 人、教職員工數 178 人。鄰近學校有鳳新高中和新甲國小，並有都會公園和運動公園。

上、放學時段學生使用交通工具方式：騎自行車者 806 人（佔 42.2%）、家長車輛接送者 612 人（佔 32.0%）、徒步者 462 人（佔 24.2%）、搭乘大眾運輸工具者 31 人（佔 1.6%）。

學生上放學情形：本校設有三個校門，正門臨輜汽路、西側臨大明路、東側門臨新康街，三個校門皆供學生各種路隊及汽機車行走進出校園，同十三個校門外，也都規畫有家長接送區。學生上、放學時，上述三條道路三路口都有配置導護教師；學生交通服務隊員及家長志工共同協助導護工作，另外學務處各組長輪值共同擔任導護管理事宜。

學校周邊主要道路名稱及其特性：

道路名稱	路寬	車道數	有無人行道	交叉路口位置	路邊停車	商店佔用道路
輜汽路	13.5 公尺	2	有	輜汽路、凱旋路、新康街	收費停車格	1~2 個攤販
大明路	12.5 公尺	2	有	無	收費停車格	1~2 個攤販
新康街	10 公尺	2	有	輜汽路、凱旋路、新康街	收費停車格	無

上、放學時段學校周邊交通情況：

路名（時段）	車種		
	機車	汽車	大型車輛
大明路（上學時段）	732	333	12
（放學時段）	20	40	8
新康街（上學時段）	174	102	10
（放學時段）	65	26	0
輜汽路（上學時段）	723	336	12
（放學時段）	203	49	5

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

- (1) 發文至交通局，將輜汽路與凱旋路口號誌燈統一，改善大門口塞車情況。
- (2) 發文至交通局，將三個出入口兩邊一至二格停車格塗消，增設家長接送區。
- (3) 各個路口都安排導護老師、路崗學生、家長志工，維護學生安全及疏導交通路況。
- (4) 輜汽路車流量大，修建通學步道學生上、放學不用走到車道上，以降低危險。
- (5) 目前本校正值車棚新建工程，因此校內停車空間不足，因此在校園內規劃臨時停車位。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校之交通安全教育推動委員會成員，納入派出所主管，在地里長以及家長會長，完善利用當地社區資源，值得肯定。
- (2) 製作學校周邊路口之路況分析圖，加強學生對上、放學路途之敏感度。
- (3) 結合校慶，舉行化妝遊行進場活動，饒富趣味。
- (4) 部分教師會採隨機式宣教交安知能。
- (5) 學務人員藉部分集會時際，會運用各種教材、資源，實施主題式的交安宣導活動。
- (6) 利用彈性課程或全校性集會，邀聘校外專業人士，蒞校進行交安相關主題的演講；並有鼓勵師生參與校際之交安教學研習活動，惟宜在參加研習後，能與同仁分享研習心得。
- (7) 有自製之交通安全教學影片、交安教學走廊、標誌專牆、交通安全網頁、交安公布欄、交安特刊等，提供交安宣導之用。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全教育委員會議之召開，需有簽到表，以利明瞭參加之人員及人數，而會議紀錄之內容，宜確實，格式勿疏漏。
- (2) 關於交安之宣導及執行，宜將每年之重點，就在學期初訂定，利用 PDCA 之循環模式，以達品質保證之結果。
- (3) 導護及糾察辛勞付出，惟相關之交安知能宜提醒，避免自陷危險。
- (4) 做了 SWOTS 分析，惟稍顯簡略；宜求做更詳細、深入的 SWOTS 分析，再據以擬訂出本校的交通安全教育之基本理念及其執行的策略。
- (5) 未見編撰及呈現「交通安全教學單元進度表」。
- (6) 須由各學習領域課發小組，根據選定之教科書及補充教材，選擇涉及交通安全教學單元及其進度，由教務單位彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全校教師參酌，期能配合進度，蒐集交安相關教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (7) 除社會領域—公民、地理、歷史教學，及自然與生活科技領域—物理、化學教學外，未見有交通安全知能之融入教學或活動，其他學習領域皆僅有一項教案或宣導活動，與交安知能施教有關。
- (8) 班會討論交安議題，學年主題為「關懷交通珍惜生命」，顯得籠統；宜依年級、學期訂定不同主題及討論大綱、並做詳細的班會記錄。
- (9) 能配合校內地形、地貌裝置交通標誌、彩繪標線，進行境教；惟有些地點之裝置或彩繪，須加更正或增設：校門口及側門皆須在右柱內側裝「停車再開」標誌，地面須塗繪停止線；肢體障礙者停車位，需有二格，其面積

應是寬 3.3 米以上，長 6 米以上；地面彩塗標誌，其面積應為 90 平方公分；見方之標誌，加置指引最近無障礙坡道、電梯之地點；校內各類停車場之標誌退色者，皆應換新。

- (10) 學生活動區域宜應避免汽車之行駛，也不宜設置汽車停車格，以防範交通事故之肇發。
- (11) 設有交通安全教室，存置之交通安全資料，有待充實。諸凡交安書刊、影片、教材、教具、海報、模型等，有助於教師施教交安知能之資料，皆應蒐存，並加分類、編目、造冊、陳列，以利師生借閱參考。
- (12) 每年皆須舉辦交通安全常識測驗，並依年級分別命題；測驗後，作評閱及做題項、統計分析，對錯誤之交安知能、行為，皆須做補救教學。
- (13) 僅見 100 學年度的教學月學藝競賽，未見有民國 101 年 8 月以後舉辦之交安宣導—學藝競賽項目之呈現。
- (14) 校外教學活動之行政程序，頗為完備；惟遊覽車之安全門、窗、天窗之開啟演練，未呈現教師、學生有實際操作、開啟之佐證。
- (15) 提供查核之交安教育評鑑資料，應依「評鑑項目與重點」之款項，分冊裝訂，並在每一分冊加目錄，並做浮簽區別，俾利資料之查閱。
- (16) 學生通學方式，應分上、放學來統計分析。
- (17) 學生通學方式之家長接送，應依汽、機車分別進行統計分析。
- (18) 未達滿分項目之執行情形，應清楚說明其問題、困難及改善方向。
- (19) 學生交通行為違規資料分析，只有自行車，應補充蒐集行人違規之資料，進行分析。
- (20) 校園內部分交通標誌，容易被遮蔽（如倒車入格，車頭朝外之標誌位置過低），不易發揮其功能，建議即予修正。
- (21) 對裝設腳踏車牛角者，建議加強宣導其危險性；未裝設後視鏡之機車，亦建議加強宣導。
- (22) 建議洽請相關單位，針對校門口併同學校附近之標線、標誌與家長接送區，進行整體性之規劃與調整。
- (23) 建請學校承辦交通安全業務老師，能主動蒐集相關資料，提供表現優異之導護老師及志工（如有志工）之表揚，以鼓勵老師和家長對交通安全導護投入之貢獻。

(二十四) 宜蘭縣立五結國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於宜蘭縣五結鄉大吉五路 58 號。校地面積約 2.65 公頃。學校規模：設有 16 班、學生數 435 人、教職員工數 53 人。校內停車空間：校區汽車停車格 15 位（含 1 肢障者車位），校外汽車停車場停車格 20 位，師生機、踏車車庫 416 車位。鄰近學校：宜蘭特殊教育學校、五結國小、孝威國小。

學生上、放學使用之交通工具方式：騎自行車者 262 人（佔 60%）、徒步者 80 人（佔 18%）、家長車輛接送者 93 人（佔 22%）。

學生上、放學之情形：本校學生上學路口管理，著重在車庫門口，上午 7:30 由校長和學務主任各值於車庫路口兩側維護學生行車安全。因限於人力，無法在放學時段將各路段安排負責導護的教師與交通義工，故僅能就重要交通要衝與路口設置導護點。

學校周邊主要道路名稱及其特性：

道路名稱	車道數	道路寬度	路邊商家	備註
1.大吉五路	雙線道+慢車道	14.2 公尺	無	
2.大吉三路	雙線道	7.4 公尺	無	
3.大吉五路	單線道	4.0 公尺	無	
4.大吉三路	單線道	5.7 公尺	無	
5.大吉三路 (車庫前)	單線道	5.7 公尺	飲料店	未占用車道

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 學校成立的交通安全教育推動小組，充分包含了校內、校外成員。
- (2) 學校年度計畫中，規劃的交安項目完整、具體。
- (3) 學校對於附近危險路口，不只進行危險分析，而且也提出因應對策，並且徹底執行。
- (4) 英文科、健康與體育領域，編撰教案施教，或進行練習操作交通安全技能。
- (5) 裝設「昇降平台」，方便肢體障礙者輪椅上、下樓，達成友善校園效果。
- (6) 整體規劃良好，教育機制完整。
- (7) 學校透過宜蘭縣警察局每半年召開之治安會報反映學校周邊交通工程、設施問題，尋求改進，成效值得肯定。

- (8) 針對導護工作，訂有「導護老師工作實施要點」，規劃有導護工作分配及位置圖。
- (9) 針對學生交通違規及交通事故案件，經查學校，均有列冊登記。
- (10) 有關學校對愛心服務站的宣導情形，經查學校有辦理 101 學年度，學生對愛心服務站認知調查，值得肯定，請予持續辦理。
- (11) 校內走廊轉角、突出物等，繪設標誌、標線及裝置護墊，以維安全，值得肯定。
- (12) 於樓梯上、下處，設置升降平台，維護身障者行的權利。
- (13) 家長會捐贈自行車相關器材，如打氣筒、照明燈等，並提供安全帽，作為活動摸彩獎品，配合學校投入宣導。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 對於交通安全教育委員會建議的事項（如利用集會宣導騎單車戴安全帽），宜有完整的追蹤、考核及書面記錄。
- (2) 對於教育處來文，加強學生書包、制服、單車反光等措施，學校宜對學生主動的宣導，進行實施情形調查，並呈教育處備查。
- (3) 對於學校透過朝會、學校網站、影片等，進行交通安全宣導，學校宜對學生進行宣導成效的調查及追蹤、改進。
- (4) 建議交通安全教育推動小組，增聘里長擔任顧問，協助周邊交通問題之改善。
- (5) 建議藉由 SWOTS 分析，研提因應對策，增進學生對校園周邊危險路段（口）之認知與因應對策。
- (6) 除做評鑑簡報外，需編印年度交通安全教育評鑑手冊，提供更完整之查閱資訊。
- (7) 應依據學校所具備之條件，做 SWOT 分析，再衍生 S（行動策略），以擬定交通安全教育策略，作為執行交安教育之基礎理念。
- (8) 僅在學校課程計畫中，列有部分的交通安全知能教學單元。
- (9) 需由各領域課程發展小組，撰取在教材中，涉及交通安全教學之單元，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，期以蒐集交安知能有關教材，融入日常課堂教學進度中，施教交安知能。
- (10) 宜多邀請交通安全專業人士，蒞校舉辦交安知能專題演講、技能演示或座談活動，以增進師生之交安知能。
- (11) 班會討論交安議題，宜依年級、學期，分訂主題及討論大綱，並做詳細紀錄。
- (12) 應配合校內之地形、地貌，裝設合宜之標誌、彩繪標線，期能透過潛移默化，而達成境教效果。

- (13)校內須改正或增設之處：各樓梯非無障礙坡道，不適設置無障礙坡道標誌；自行車須貼反光片於後輪兩遮上，及輪胎之鋼絲側；停車場緊臨道路出口處，裝置「停再開」標誌，地面繪白色停止線；家長接送區之路旁，彩繪之紅色，改為黃色或白色；肢體障礙者停車格位，需設標誌，無障礙坡道之指引標示及標誌；宜宣導「倒車入庫」，安全、省油又防盜。
- (14)交通安全資源教室內設備需求齊全，資料需皆加編目、造冊等。
- (15)交通安全常識測驗命題內容，宜分年級命題，範圍應具廣度，測後須做題項分析、補救教學。
- (16)校內走廊、通道之方柱、突出物，皆應加裝防撞之保護墊，以維學生行走移動之安全。
- (17)交安宣導之學藝競賽項目，宜更多元化，並鼓勵參與者的普及化。
- (18)校外教學時，租用遊覽車，其安全門、窗，天窗之開啟演練須落實，應有實際讓師、生操作、開啟運作的練習，以增安全的保障。
- (19)取締自行車火箭筒之成效有待加強。
- (20)實施考察紀錄，不夠確實，應加強。
- (21)自評中，分數未達滿分之項目，應在執行情形中說明原因。
- (22)校園內有關標誌、標線之展示教育功能缺乏。
- (23)建議加強雪山隧道之交通安全教育。
- (24)有關調查、統計資料的後續運用、輔導，請再加強；學生交通違規情形與輔導的統計；交通事故情形與處理的統計等資料，經查未能確實，另輔導方式，以「勸導」、「站立」、「反省」、「通知導師」及「通知家長」，建議能結合交通安全學藝競賽、教育研習及愛心服務...等方式，以作有效輔導。
- (25)經查 100 學年度，學生交通違規以「自行車雙載」、「騎自行車未戴安全帽」、「騎自行車撐傘」為主；101 學年度上學期，學生交通違規以「自行車雙載」、「騎自行車撐傘」、「自行車裝設火箭筒」為主而未登記「騎自行車未戴安全帽」的項目。鑑於本日上午，學生訪談時發現，騎自行車學生仍有約 42%未戴安全帽，且學校推動學生騎自行車戴帽率雖達 7 成以上，仍需持續督促學生，全面落實，爰請持續登記。
- (26)為加強學生騎自行車的行車安全，建議學校每學期辦理自行車行車安全研習、演練並配合模擬考照，及檢查安全配備；同時加強納入轄區機慢車交通事故案例，及道路交通特性宣導。
- (27)「學生無照騎機車」的違規行為，仍請學校持續連繫家長，共同防制。
- (28)有關愛心服務站的家數、識別標章的張貼及師生反映的使用問題，請定期切實查核，並請配合校區應注意地點及通學動線繪製地圖，以向師生及家長宣導。

- (29)有關學生通學特性、轄區交通事故特性及全國交通事故防制的重點議題(例如：行人及自行車路權與安全、酒駕事故防制、行車勿當低頭族...等)，建議結合交通情境(例如：交通標誌、標線及號誌...等)，運用學校交通安全網頁，及交通部交通安全入口網的相關宣教影片，或透過辦理親子互動、叮嚀的活動，以提高學習成效，培養學生主動瞭解生活上的交通安全議題、事件。
- (30)學校未曾舉辦校際或地區性之交通安全相關教學研習活動(近3年)，建議可適度與教育處合作舉行。
- (31)可鼓勵學生踴躍參加校外之交通安全才藝競賽，以不同之方式加以宣導。

(二十五) 桃園縣立過嶺國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於桃園縣中壢市松智路2號、校地面積約2.53公頃、學校規模：設有33班、學生數1087人。校內停車空間：室外汽車停車格40位、室內汽車停車格41位(含1肢障者車位)、室內機車停車格63位。

學生上、放學使用之交通工具之方式：上學時段，汽車接送者441人(佔41%)、徒步者285人(佔26%)、機車接送者180人(佔17%)、搭公車者120人(佔11%)、安親班接送者7人(0.01%)；放學時段，徒步者430人(佔40%)、汽車接送者267人(佔25%)、搭公車者155人(佔14%)、機車接送者151人(佔14%)、安親班接送者30人(佔3%)。

學生上放學情況：在校門口及校外重要道路交叉路口，配置有導護人員從事學生通安全指揮、導護工作。

上放學尖峰時段學校周邊之交通情形：上午7:00~7:30及下午4:45~5:15學生通學時段，固定主要道路之車流量：過嶺路上汽車38輛、機車73輛、自行車23輛、大客車18輛，平均每分鐘流量5輛；松智路上汽車221輛、機車79輛、自行車53輛、大客車2輛，平均每分鐘流量12輛。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 交通安全教育推動小組，除聘有家長代表及警政單位外，另有導護志，且定期開會，執行決議。
- (2) 教育處轉發公文有追蹤機制，如導護志工設備及回覆式防撞桿、禁止停車立牌等，另辦理自行車考照及交通安全常識測驗。
- (3) 訂定交通安全教育年度計畫，納入學校行事曆管制執行。針對危險路段(口)因應對策，有中壢市公所之會勘並改善。

- (4) 評鑑資料整理妥當，依評鑑項目分冊呈現，且附各冊目錄，方便查閱。
- (5) 校內人車（自行車）分道，設有移動式號誌，頗有特色，且效果更顯，值得推廣。
- (6) 學校繪有交通安全地圖，並設置有交通安全網站，統整相關資料。
- (7) 學校導護志工投入，值得肯定。
- (8) 本日學生訪談 21 名，對到校宣講交通安全主題講座的印象深刻（7 年級下學期、8 年級上學期），對學校的落實面，值得肯定，請予持續。
- (9) 學校針對校門口的交通工程、設施改善，於 98~102 年，陸續向縣府交通局及市公所提出改善建議，尋求協助，並有會勘紀錄可查，積極主動，值得肯定。
- (10) 學生通學方式的調查資料，學校能切實統計登錄，值得肯定。
- (11) 學校的導護裝備的管理，導護崗的規劃，均依管理規定，切實辦理。
- (12) 本校志工隊深具服務熱誠，獲得多種服務獎項，對於學生交通安全之改善甚有助益。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 召開交通安全教育座談會，向家長宣導交通安全教育重點及措施，對學生宣導，可再加強。
- (2) 蒐集學校頗多資料做 SWOT 分析，惜未能據以衍生 S（行動策略），俾擬訂交安教育策略。
- (3) 僅少數學習領域各選有一、兩項交安教學單元；需對所有學習領域，凡涉及交安教學單元，即宜選取，以編撰「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全體教師參酌，以施教交安知能。
- (4) 各領域皆各有一、二堂之交安知能教學設計（教案），或相關活動紀錄；宜將所有涉及交安相關之教學單元，鼓勵教師蒐集交安知能教材，融入正常課堂，教學活動中施教。
- (5) 師生少有參與校際交安知能教學研習活動。
- (6) 學生班會交安議題討論，需依年級、學期，分訂主題並附討論大綱，且需詳做紀錄。校內情境教學，務必配合地形、地貌，裝置正確交通標誌、彩繪標線，以達成境教效果；校內需加改善情形：校門口「停再開」標誌，應移到校內之右柱處，加繪「停止線」；無障礙坡道、身障者停車格、遵行路徑、停車場等，皆應裝置標誌；地下停車場需裝感應式照明、地面彩繪循行標線；身障者停車格數，需在兩格以上，其面積、標誌皆需符合規定。

- (7) 交通安全常識測驗範圍，僅限於自行車之相關知能；交通安全常識測驗需擴及更多範圍、內容，其命題需依年級而異，測後應做批閱、統計、題項分析及補救教學。
- (8) 宜設法闢設交安資料(資源)教室，多加蒐集交安知能之書刊、影片、DVD、教具、模型、光碟、海報、教材等；蒐存之資料，應編目、造冊、公開展示，以便師生之參閱、借用。
- (9) 宜設自行車考照場(並供練習)，布置道路上可能肇發之交通情況，以增進同學的反應能力。
- (10) 校外部分反射鏡，已現模糊、霧化，松智路、過嶺路需加裝反射鏡，宜藉道安會報之機制，加予改善。
- (11) 交安宣導—學藝競賽項目，需能更多元化，且能逐年變更項目，並鼓勵師生的參與，尤其要能普及化。
- (12) 校外教學活動，租用遊覽車(或搭乘大眾運輸工具)，在離校前，需有提供師生實際操作安全門、窗、天窗的練習時段(或對安全設施的說明)，並做編組分門逃生演練。
- (13) 學校設有交通安全學習網，內容尚稱充實，建議可妥善運用在教學與輔導做為上，讓學生能清楚各項資料。
- (14) 建議可再針對學校之交通環境特色，進行必要之交通安全觀念宣導，如內輪差、大型車死角、面向來車、支幹道路權、自行車騎乘知識等。
- (15) 學校繪有一學區安全地圖，但學生普遍不了解該資料，建議可配合該地圖，進行各項課程之設計與宣導。
- (16) 宜針對不同交通違規型態與次數多寡，配合交通安全入口網站資料，規劃必要之輔導作為。
- (17) 建議宜針對學校常見之學生交通違規行為與事故類型，進行必要之輔導作為。
- (18) 建議宜妥善處理學生自行車停放設施與必要之遮雨設備，以避免學生自行車與安全帽遭淋濕。
- (19) 地下停車場之燈光，過於昏暗，建議學校可考慮增設感應式照明，以避免管理上之死角。
- (20) 學生以騎腳踏車通學比例4%雖不高，惟經訪談，學生於非通學時段，騎腳踏車的比例仍高，請學校能全面對學生進行自行車安全配備及事故案例宣導，並介紹轄區道路特性，及自行車的路權與安全觀念。
- (21) 學校所繪的安全地圖，在縣府教育處的指導下，完整的含有學區交通死角、不安全地點、愛心導護站的標示，惟經與學生訪談，其認知度偏低，建議配合繪製成單張，並加上全國及轄區的道路交通事故，並將不同的通學方

式應注意事項，以圖文叮嚀語的方式，納入單張中，並透過以聯絡簿帶回的方式，提醒學生及家長共同注意；針對學區交通死角、不安全地點，建議學校可定期辦理師生票選，學區十大交通死角、不安全地點等活動，加入師生的親身經驗。

- (22) 針對家長接送時，違規迴轉，影響校門口交通安全的情形，請持續加強勸導，必要時，洽請轄區派出所，予以協助。
- (23) 針對學校周邊相關交通工程、設施的改善建議，會議紀錄請函送縣府交通主管單位，請協助改善。
- (24) 本校成立第四年，相關之軟硬體皆在逐年擴增、改善中。未來可考慮積極主動承辦相關研習活動，不過曾到他校觀摩並接受輔導，對於本校交通安全教學之改進，應有所助益。
- (25) 本校積極鼓勵學生參加各項藝文競賽，惟有關交通安全之學藝競賽未來可考慮列為重點參賽標的。

(二十六) 金門縣立烈嶼國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於金門縣烈嶼鄉后井路 38 號。校地面積約 2.08 公頃。校內停車空間分設於前面及側門，各有一處停車棚，足應教職員及學生停車所需。鄰近學校有卓環國小及西口國小。學校規模現有學生數 131 人、教職員數 28 人。

學生上、放學所使用之交通工具方式：騎自行車者佔 55%、搭公車者佔 29%、家長接送者佔 11%、徒步者佔 5%。

學生上、放學情形及導護設施：學生經正門及側門出入校區，校門口皆有導護教師及學生交通糾察隊員執勤，指揮行車及通行安全。

學校周邊主要道路名稱及其特性：學校與烈嶼主要幹道八青路和八湖路之間，有約 100 公尺的產業道路與之相連結，平日車流量少，道路秩序良好。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

- (1) 學校位於烈嶼島中央，百分之五十五學生騎自行車通學，道路成發射狀，分四條通道上、放學，車輛不多，交通單純。
- (2) 學校常強調交通安全與個人安全觀念。
- (3) 學生通學路段屬丘陵地，有上下坡情形，常有定期或不定期檢查學生自行車的安全性，剎車系統等。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 大部分教師採取隨機式，教學交安知能；學務單位常進行主題式交安知能的教學或宣導。
- (2) 對自行車、機車、搭乘大眾交通運輸工具，實施示範教學。
- (3) 常邀請校外交安專家，或由校內師長，進行交安專題演講或交安技能演示。
- (4) 班會討論，有分年級訂定交安主題及做紀錄，惟未附討論大綱。
- (5) 校外教學活動，訂有執行計畫，行前教育確實。由於烈嶼鄉孤處海中，條件有限，而在搭乘交通工具時，才做隨機式教導搭乘輪船、公車、鐵路、捷運之交通安全知能，逃生門窗設施之說明。
- (6) 設有交通安全資源教室，蒐集之交安資料，皆有編目、造冊及公開展示，惟內容尚待充實。
- (7) 交安教學資料，豐富生動。
- (8) 舉辦單車成年禮，帶著學生單車環島，頗受學生歡迎。
- (9) 於校內相關地點，設置情境標誌，繪設標線，可見用心。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學生出入側門及走道，需增設標線、標誌警語。
- (2) 交通安全教室，需增加教材、海報、刊物等，並設簿登記借用日期、教師、學生人數。
- (3) 書面資料，應依評鑑項目設置，俾利於查閱佐證。
- (4) 學生上、下學由老師輪值擔任導護工作很辛苦，建議招募家長、志工導護以協助之。
- (5) 評鑑表之填寫，在自評部分，應具體且詳盡敘述執行情形，不能無根據而僅填記得分。
- (6) 執行交通安全教育，必先瞭解本校所具備之條件，而需做 SWOT 分析，再訂出 S（行動策略）。
- (7) 未見編撰交安教學單元進度表。
- (8) 僅呈現社會學習領域—地理科在「交通」一章中，編寫一則教案，施教交安知能，未見其他領域有施教交安知能之教案的資訊。
- (9) 情境佈置頗見用心，惟但未能完全配合校內之地形、地貌裝置適合的標誌，及彩繪標線。有待改善之情形：校門口裝置「停再開」標誌、未設肢體障礙者停車格之標誌，校門口地上彩繪「停止線」，無障礙坡道之標誌及校內遵行路徑和停車場標誌。

- (10)交通安全宣導之學藝競賽項目，每年例行四種，宜求更多元化，而每年舉辦之內容宜能善加改變。
- (11)交通安全常識測驗，宜分年級有不同命題，除頒發獎品鼓勵成績優良者外，更應做題項分析，對錯誤的交通安全觀念，更須做補救教學。
- (12)自評執行情形，應具體說明尚未做到部分，及其原因。
- (13)家長接送區應清楚標示。
- (14)標誌、標線應予適當情境教學。
- (15)建議學校於學生騎自行車之技能，檢修之技巧，能再加強，例如自行車考照制度，檢修比賽等，皆可於校園活動中實施，以呼應學生有半數以上，騎車上、下學之現狀。
- (16)交安資源教室之資料較匱乏，建議可向相關單位請求補充，另光碟片可多利用，許多尚未拆封者可加強宣導利用。

(二十七) 新北市立五峰國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新北市新店區中興路一段 253 號。校地面積約 1.92 公頃。校內停車空間：設有汽車停車格 8 位、機車停車格 90 位、自行車停車格 200 位。鄰近學校：崇光女中、能仁家商、新店高中、開名高職、中正國小、北新國小、大豐國小及文山國中。學校規模：學生數 2670 人、教職員數 193 人。

學生上放學所使用之交通工具方式：搭乘大眾運輸工具者 924 人（佔 35%）、徒步者 882 人（佔 33%）、家長車輛接送者 740 人（佔 28%）、騎自行車者 100 人（佔 4%）、民間業者交通車者 24 人（佔 1%）。

學情情形及導護值勤點：學生通學時由前門出入者有 1068 人；走後門出入者有 1602 人。校門口右側為家長接送區，左側為汽車出入口；學生與機踏車皆走校門出入校區。導護勤務由導護教師與導護志工協同組成，導護崗哨分設於二處校門口、台北捷運 2 號出入口、大新街馬公公園出入口。

學校周邊鄰接的主要道路名稱及其特性：

- (1) 中興路（學校前門）：雙向四線道，有分隔島，有一處行人穿越道，設有公車站牌、兩個停車格。
- (2) 大新街（學校後門）：約二車之路寬，有兩個停車格，為學生主要通學巷道。放學時段另有機車路邊違停情況，與大新街九巷箱連接至馬公公園。
- (3) 大新街九巷：屬消防通道，路寬約兩部車寬，為學生主要通學巷道。

- (4) 北新路一段 88 巷：屬雙線道，設有人行道、機踏車停車格，為通往北新路搭乘大眾運輸工具之學生主要通學道路。
- (5) 北新路：為雙向四線道，兩側有人行道、騎樓，搭乘公車、捷運者須於此穿越馬路，有一處人行穿越道，並有一座行人天橋。
- (6) 中正路：為雙向雙線道，中正路與北新路口有行人穿越道與行人天橋。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：

- a. 本校位於新店區之主要幹道（中興路、北新路、中正路）旁，上放學時段車流量非常大，北新路更是主要公車之幹線。
- b. 學校鄰近住宅區，且巷弄通路狹小，下班時車流量多，常出現車輛與學生爭道情形。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 有成立交通安全推動小組，成員除校內代表外，亦包含家長會長、家長代表、里長、警政代表、志工家長等 20 位。組織架構完整並有定期召開交通安全期初與期末教育推動委員會，其會議結論，並加以持續追蹤（如會議記錄）。
- (2) 教育局有轉發公文，要求學校改進交通安全並有持續追蹤與輔導。
- (3) 學校訂定有交通安全教育年度計畫與相關之執行辦法，也依據校外交通狀況，分析與提出危險路段及其因應對策，作法甚為適當。
- (4) 曾利用交通安全教育座談會之機會，推廣交通安全之宣導與相關決議事項，亦有確實列管。
- (5) 施教交通安全知能，僅在健康與體育、社會-公民科，各編撰有一則教案（未見有其他教案融入日常教學活動之資訊或記錄），部分教師能主動採隨機式教學交安知能；校方偶有利用影片、光碟、媒體等，實施主題式，交安知能教學。
- (6) 常聘交安專家，學者蒞校進行交安知能之專題演講、技能示範或座談等研討活動。
- (7) 糾察隊採取師徒制之傳承方式，值得肯定

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 未見彙編「各學習領域涉及交通安全教學單元進度表」，無法提供全體教師參酌，俾在涉及交安單元之課堂教學活動中，融入施教交通安全知能。
- (2) 教師參加校際交安教學研習活動後，宜能與同仁分享研習心得；並宜鼓勵學生參加校外交安技能之研習活動。

- (3) 未見有班會討論交安議題、討論大綱及紀錄之資料。
- (4) 須配合地形、地貌，裝設正確之交通標誌，或繪製標線，以達成境教效果。
校內需改善之情況：無障礙坡道、電梯需設標誌及指引標示；校門口宜裝置「停再開」標誌及繪停止線；肢體障礙者停車格位，應是 3.3 米（寬）X6 米（長），且需樹立標誌桿。
- (5) 未設交通安全資料室；上級單位頒發之交安資料（書刊、影片、光碟、DVD、教具等），存在生教組之櫥櫃，且僅見少量資料有編目，未見造冊與公開展列。應能集中公開陳列，訂定管理、借閱辦法，俾便師生之借閱、參考，以利交安教學。
- (6) 交通安全走廊、公告專欄之內容，宜加充實。
- (7) 未見分年級實施交通安全常識測驗之佐證資訊。
- (8) 宜在進行校外教學活動前，申請當地警察分局，派員實施遊覽車司機之酒測。
- (9) 校外教學租用之巴士，應在離校前，提供安全設施說明，進行師生實際操作安全門、窗、天窗之開啟演練，並做編組之逃生練習。
- (10) 各樓層之方柱，皆宜加裝防撞護墊，以保師生行走安全。
- (11) 捷運新店區公所站之二號出口處，宜加人行穿越道及號誌，以保師生及公眾通行安全。
- (12) 學校附近之行政街路寬狹窄，而偶有車輛或公務車占用，妨礙通行者路權，應加改善。
- (13) 愛心商店的宣傳可再加強，並應有必要之考核。
- (14) 可加強自行車之管理，包括：火箭筒、煞車，並考慮發放停車證。
- (15) 建議可增加「面向來車」、「幹、支道路權」之交通安全觀念宣導。
- (16) 宜妥善運用各項統計網查詢資料，進行各項交通管理作為之分析與檢討。
- (17) 建議針對學校附近之危險位置（包括：交通、治安），建立安全斑點圖，並進行各項因應措施之研擬。
- (18) 建議針對不同交通違規行為與次數，訂定不同之交通安全輔導作為，並妥善運用「交通安全入口網站」資源，進行必要輔導作為，並建立 SOP。
- (19) 考量學校附近之環境，與學生人數眾多限制，建議可朝分時放學方式等作法思考。
- (20) 建議可針對轄區交通意外事故、次數與類型，進行統計，並就常見之類型進行必要的輔導。
- (21) 標誌牆設置後，應有後續之教學或輔導作為，以增加學生之交安知識。
- (22) 部分交通設施無法發揮其功能（如進出地下停車場之反射鏡），建議予以調整，或更新。

- (23)對裝設腳踏車後之附載者腳踏架（火箭筒）者，建議加強宣導其危險性；未裝設後視鏡之機車，亦建議加強宣導。
- (24)學生進出校門與教職員之機車有衝突點，建議即予調整進出動線。
- (25)家長接送區，建議考慮內部化。
- (26)建請學務主任，能主動地推薦優良的導護老師、志工，並協助、蒐集及呈現他（她）們的優良事蹟，以提高本校獲致更多校外交通安全獎項。
- (27)建請學務主任能委請校內各科教師（如語文-演講，藝能-繪畫、表演等），推舉作品表現優異的學生或團體，並主動代為報名參加校外個人及團體之各項交安學藝競賽，提高本校獲得校外交安學藝個人及團體獎項。

(二十八) 台中市立潭秀國民中學

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於台中市潭子區雅潭路一段 175 號。校地面居約 3.96 公頃。校內停車空間計有汽車停車格約 50 位、機車停車格約 80 位、自行車停車格約 300 位。學校規模有學生數 1738 人、教職員數 144 人。鄰近學校有弘文高中、潭子國中、潭子國小、車寶國小。

學生上放學所使用之交通工具方式：上學時段家長機車接送者 442 人（佔 25%）、徒步者 419 人（佔 24%）、家長汽車接送者 377 人（佔 22%）、騎自行車者 291 人（佔 13%）、搭客運車者 164 人（佔 9%）、其他 45 人（佔 3%）；放學時段徒步者 634 人（佔 36%）、家長機車接送者 327 人（佔 19%）、騎自行車者 291 人（佔 17%）、搭客運者 253 人（佔 14%）、家長汽機車接送者 207 人（佔 12%）、其他 45 人（佔 3%）。

學生上放學情形：

- (1) 學生上放學主要通行校內及路線：學生通學往返雅潭路方向者，經大門進出校區；往返勝利路方向者，經側門進出校區。徒步者及騎自行車者，皆可經由兩個校門，惟採取分流行進，以免人車混處情形。
- (2) 本校主要導護路口有三處：第一路口位在雅潭路與南門路口，為五叉路口，上學時段交通流量非常大，由導護志工、導護教師及學生糾察隊員組成導護哨，於上放學時段皆前往維護交通秩序。第二路口位於雅潭路與勝利路口（潭子加工區側門出口），上學時段車流量大，常造成人車擁塞情況，導護人員之組成及交通指揮勤務，與第一路口相似。第三路口位在勝利路與興華一路口（近全聯福利中心旁邊），上放學時段，車流量皆相當大且經常壅塞，導護人員之組成及交通安全指揮勤務，與第一路口相似。

- (3) 第八節課後導護：本校在第八節放學後，由行政人員輪值，於上述三個路口執勤，督導指揮學生之放學交通安全。另第三路口在 17:00~18:00 間，會有交通警察及義交協助指揮交通。

學校周邊鄰接的主要道路名稱及其特性：本校北側為雅潭路一段，為雙向四線道，道路兩邊皆繪有汽車停車格，校內口及對街皆立有公車站牌，於鄰近學校之側，設有人行道；本校東側為勝利路，屬雙向四車道，道路雙側皆繪有汽車停放。在鄰近學校之側設有人行道，但臨本校之側常會有攤販聚集在側門口之周遭，常造成交通秩序極為混亂。

上放學尖峰時段學校周邊的交通情形：本校學生上學時段，正逢加工區大夜班員工下班及早班上班時段；放學時段又遇工人早班下班時刻及中班的上班時間，因此，上放學時段，車流量皆相當大，由其機車數量多，至於大型車則數量不多。

2. 訪視所見特色與優點

- (1) 有針對學校周遭進行交通安全問題資料蒐集分析，並提出三個危險路口，由導護志工與學生，特別加以留意。
- (2) 利用期初與期末校務會議、親師座談會及本校親職教育通訊等方式，宣導交通安全教育重點及措施。
- (3) 大部分教師會採用隨機式，教導學生交安知能。
- (4) 班會討論交安議題，能依年級分定主題及討論大綱，並有班會紀錄。
- (5) 學校對於傷害防治相當重視，因此於校內推廣急救教育，增進師生事故傷害處理能力。
- (6) 校內人車分道，停放車輛位置尚稱適當。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 已依照規定成立交通安全教育委員會，其成員除有校內行政人員外，並聘有家長會長、交通導護志工隊長為顧問，但書面資料未見會議內有參與記錄，請加以補充。另建議亦可聘請里長為顧問，或可集思廣益，提供更多有用的意見。
- (2) 台中市教育局有轉發交通安全相關公文，但未見有相關之輔導內容。
- (3) 學校行事曆週會中，僅有一項「保腦宣導」與交通安全有關，其它或許仍有與交安相關之活動，但未見保留於相關簡報資料中。
- (4) 交通安全教育評鑑之簡報，及提供查閱之評鑑資料，皆應根據「評鑑綜合報告表」所列之四項評鑑重點，依序逐項說明，或展現待查核之評鑑項目

與重點的確實執行情形。

- (5) 需根據本校之區位、組織、人員、資料等條件，做 SWOTS 分析，再據以擬定學校執行交通安全教育的基本理念和執行策略。
- (6) 僅建置交安教育專區網站，融入各項課程教學；但未見附有融入日常教室教學交安知能的教學設計（教案）、教學活動情況或學習單等之資訊。
- (7) 在日常教學活動中，雖融入交安知能教學，惟僅見語文領域之國文教學，有兩課課文，教學者有蒐集交安教材，進行融入式，教學交安知能；另有一項專題式之交安宣導活動。
- (8) 需由各學習領域課發小組，依選定之教科書及補充教材，彙集涉及交安知能之教學單元，編撰「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全校教師參酌，期能蒐集相關教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
- (9) 未見聘邀校外交通專業人士蒞校舉辦交安知能專題演講、技能演示或座談之研習活動；師生也未有參與校際交安研習活動之紀錄。
- (10) 校內能配合地形、地貌裝置標誌、彩繪標線，以供交安教學之境教效果，但有部分地點之裝繪，有待改正或增設：大門口右柱內側，需設「停車再開」標誌。地下停車場入口，加「請開大燈」標誌及號誌；籃球場邊之無障礙空間坡道及遵行路徑標誌；校內坡道加「險昇坡」和「險降坡」標誌；校內突起路面加「高突」標誌；操場司令台及後側張貼之標誌，宜分類設置。
- (11) 未設置交安教學資源教室，僅有交安資料專櫃，蒐存之交安書刊及光碟不足十種，亟應積極設法增加交安資料，諸如：光碟、教具、教材、海報、書刊、模型、影帶等，凡有助於教師施教交安知能者，皆應設法增添，期能裨益於學生的交安知能之增進。
- (12) 需編印交安知能學生手冊，校內外安全地圖，拍攝學校周遭交通安全教學影片等，以增進學生熟悉學校周邊交通狀況，而能提升學生的交安知能，保障及防範交通事故於未然。
- (13) 交通安全常識測驗之命題，全校相同，測驗後對表現優異之班級有獎勵，如此措施有待改進；需依不同年級，分別命題，測驗後，須作題項分析及統計，按錯誤的題目，進行補救教學，以期導正學生的交安知能，而增進正確的交安知識。
- (14) 交安宣導—學藝競賽項目，超過四項，但未見學藝競賽實施辦法；宜多鼓勵同學及教師的參與，而期能達到普及化之效果。
- (15) 校外教學活動，能依行政程序辦理；惟在安全門、窗、天窗之開啓操作演練，未見有師生實際開啟操作之佐證資訊。
- (16) 遊覽車司機之酒測，及車輛安全狀況之檢查，宜申請專業機構的執法人員及專業人士執行。

- (17)學校規劃交通安全教育專區網站，值得肯定，惟學生似未廣泛知悉，殊為可惜。
- (18)校內有設置交通標誌之宣導圖片，惟其英譯多所錯誤，建議加以修正。
- (19)學生交通違規以騎自行車未戴安全帽，以及違規穿越道路居多，建議對此能多加宣導。
- (20)反光背心之設計，可提高導護及糾察之安全，建議採用新款”立”型背心
- (21)校園內部份交通標誌、標線有誤，建議即予修正。
- (22)身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
- (23)對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。
- (24)地下停車場進出與學生活動有衝突點，建議加強調整進出動線。
- (25)建請市教育局社教科主管及業務相關人員，每年都能主動邀請高中（職）、國中小等各級學校，合辦交安教學研習活動或座談，以突顯教育局對交通安全教育的重視。
- (26)建請教育局社教科，每年都能辦理學校優良導護志工、教師交通安全獎項推舉與頒獎，並能主動發文各級學校推舉優良導護志工、教師，以鼓勵導護志工、教師投入交安的士氣。
- (27)建請學校承辦交安業務主管（如生教組長），能積極鼓勵各領域（如語文、藝文...）教師，主動推薦表現優異作品（包括個人及團體），參加教育局主辦的交安學藝競賽，爭取學生在交安學藝競賽上的優異表現。

四、 結語

本（一〇二）年度，國民中學通安全教育評鑑工作，自民國一〇二年三月二十五日起，迄同年五月十七日止，全體評鑑委員在將近二個月期間，經時地、密集的訪視受評國民中學二十八所，其中，台灣本島的學校占二十七校、金門縣占一校，以瞭解各校推動交通安全教育的情形。各校因所處的地理區位、校內組之、社區資源等因素之不同，而形成了相當明顯的城鄉差距，如：設校位於交通頻繁的都會區，和坐落在交通較不便的偏鄉地區，學生的通學方式及運用的交通運輸工具，就有頗大的不同；學校再推展交通安全教育之理念與策略，就各有其本校的特色，而在實施層面，學校在執行交通安全教學、宣導以及學生交通安全導護工作之做為上，大多數學校，會各自創發本位課程，與設施之特殊性。就整體言，絕大多數的地方教育行政機關，明顯地，較往年更重視所屬學校的交通安全教育之視導與協助，並且關切評鑑結果。本次評鑑報告，循往例，將訪視所見，列出全體受評學校較一致的特色與優點，以及評鑑委員所提之意見與建議改善事項；並且分別列出全體評鑑委員在各校訪評所見的特色與優點，及提出的建議改善事項，供全國國民中學實施交通安全教育之參考，與做為各受評學校的進行檢討或改善之依據。

評鑑委員各自對每所國民中學做平分與撰述平與，再交由助理同學做綜合會整。訪評結束後，經本評鑑小組全體委員會議，討論決定後，轉報教育部交通安全教育評鑑工作會議決議，評鑑結果如下：

1. 獲得等第「優」與同時提報「金安獎」學校為台北市立成德國民中學、新北市立大觀國民中學、高雄市立光華國民中學、新竹縣立照門國民中學等四校。
2. 獲得等第「甲」學校，計有苗栗縣立大倫國民中學等二十校。
3. 獲得等第「乙」學校，計有桃園縣立過嶺國民中學等四校。

五、國中組訪視照片



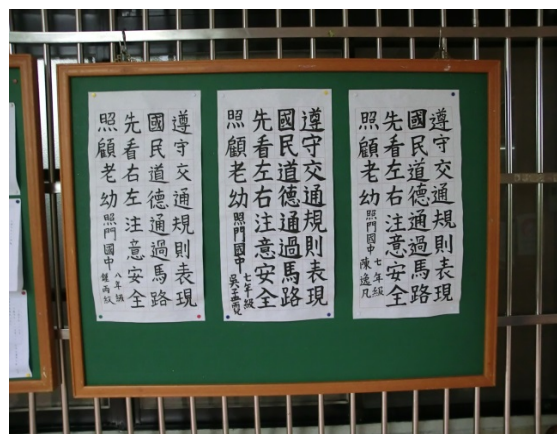
校園內路口情境繪製
臺北市立成德國中



交通安全教育宣導專區
新北市立大觀國中



交通安全教育安全帽彩繪
高雄市立光華國中



交通安全書法競賽
新竹縣立照門國中



交通安全創意海報
苗栗縣立大倫國中



交通安全教育相關教材
臺北市立桃源國中



交通號誌道具
桃園縣立過嶺國中



自行車相關知識海報
南投縣立草屯國中



校園內實施自行車考照
嘉義市立北園國中



校門口實施自行車道標線
花蓮縣立鳳林國中



交通安全立體教學道具
臺中市立崇倫國中



交通安全教室
臺東縣立鹿野國中

玖、國小組評鑑報告

撰稿人：林月琴

一、前言

一百零二年度國小組交通安全教育評鑑係由財團法人靖娟兒童安全文教基金會林月琴執行長擔任召集人(負責考評教學與活動)，委員包括國立交通大學張新立教授(負責考評交通安全輔導)、交通部運輸研究所周文靜研究員、國防大學運籌管理學系王中允副教授(負責考評組織計畫與宣導)、淡江大學交通運輸管理學系陳蕙蕙教授(負責考評教學與活動)、淡江大學交通運輸管理學系張勝雄副教授、中央警察大學交通學系曾平毅教授、台灣警察專科學校交通管理科許志誠助理教授(負責考評交通安全輔導)等人組成。

今年度持續依照一百零一年度開始改變的提報方式及評鑑指標，今年度是執行的第二年，評鑑學校由各縣市按照轄區內的學校數提報，每二十所提報一所國小，再由提報的學校抽一至二所，台北、新北、桃園、台中、台南、高雄各抽二所，其餘縣市各抽一所，並在北中南東各區先抽出二區，從這二區抽各抽出一個縣市後再抽出一所學校進行訪視，被抽到的縣市分別是花蓮及新竹，再加上離島一所學校，共計二十八所國小接受評鑑。在訪視過程中委員除詳閱書面資料外，並實地勘查學校周邊環境的交通相關設施、情境教學的規劃、校內人車動線的規劃，並透過與師生的座談瞭解其對交通安全常識的認知及確實履行的概況。評鑑日期自一百零二年三月二十五日至五月二十八日，茲就評鑑綜合結果及個案列述說明如下。

二、一百零二年評鑑委員總評意見

(一) 學校整體特色與優點概述

1. 組織、計畫與宣導

- (1) 在組織方面各校均成立交通安全教育委員會，且組織架構完整，成員包括村里長、派出所主管與校內家長會，定期召開會議，充分結合社區資源，包括鄰里、家長、大樓警衛、志工、愛心商店、以及運用交通、警政、道安體系等共同投入交通安全改善事宜，維護學童上下學之安全。
- (2) 部分學校能透過SWOTS分析，了解掌握校本問題，定出校本課題及行動策略，積極改善空間環境安全，並能落實到相關計畫方案中，顯示學校對交通安全議題有一定的掌握。

- (3) 運用多元的管道進行交通安全宣導，包括利用新生座談、班親會、家長會、教師晨會等各種集會，以及結合學校網站、LED牆、親師聯絡簿、公布欄等各種不同的管道，強化交通安全觀念。

2. 教學與活動

- (1) 多數學校為達教學目標，設計課程進度總表及交通主題課程架構，並融入各領域實施，設計教案及學習單，作為交通安全教學實施的依據，規畫融入的課程，有社會、自然、數學、生活、音樂、電腦等等，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以體驗式、遊戲式、簡報、講述、實物展示、圖片等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。
- (2) 多數學校為了落實情境教育，提供場地作為交通道路情境模擬區及交通安全遊戲學習區，繪製交通標線，規劃成道路環境，甚至為了增強學習效果在課程時間帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌，在走廊、停車場、樓梯間張貼提醒標語。
- (3) 各校推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性。除了舉辦壁報、書法、漫畫、朗誦、相聲、演講、繪畫、作文、有獎徵答、常識測驗等較傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如戲劇、繪本、書籤、剪報、交通安全教育親子學藝作品徵選、交通安全台語答喙鼓、親子製作標語票選(交安金句選拔)、導護志工卡片比賽、交通安全故事、交通安全主題書展有獎徵答、交通安全闖關活動、交安挑戰活動、交安尋寶活動、社區探訪活動。
- (4) 多數學校均能於有限人力與物力下，設置交通安全資料室/中心，內存放之資料以學童的作品、書籍、光碟居多，且將資料建檔，並將收集到的海報張貼作宣導，定時播放影片。
- (5) 多數學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作校外教學說明、觀看大客車逃生影片、設計大客車逃生學習單等安全教育並落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。部分學校除了擬訂校外教學各處室的檢核表、注意事項以外，對司機作酒測，也讓學生了解如何使用車窗擊破器。
- (6) 多數學校提供老師交通安全相關研習，強化老師交通安全相關的概念，而學童部分則設定主題於班會作討論，邀請交通相關政府單位或民間組織蒞校演講，利用朝會採口頭式或運用戲劇的方式、案例分析等方式作宣導，讓學童增加其自我保護的能力。

3. 交通安全與輔導

- (1) 多數學校充分掌握學校周遭之道路與交通環境，善加利用學校出入口之特性，將學生上放學之路隊、汽機車接送區、及安親班車輛接送區作妥善之規劃與安排，提供學生一個安全且順暢之上放學環境。

- (2) 多數學校校內人車動線規劃得宜，區分教職員車輛上班動線與學生走路進校動線，可充分達到人車分道的效果。
- (3) 各校均能推動組織導護志工服務隊，協助導護老師維護學童之上、放學交通安全與秩序，訂有工作實施要點、考核獎勵措施與訓練，並定期辦理組訓研習，以增進執勤素養及自身安全，同時多能舉辦表揚或聯誼活動，以慰勞志工平日之辛勞並肯定其犧牲奉獻之精神。
- (4) 各校均能訂定愛心商店的推廣與考核辦法，並確實執行訪查及贈予感謝狀表達感謝，而部分學校繪製學校週遭的社區安全地圖，除標示學校週遭之道路網及愛心商店位置外，並標出交通標誌，在學校內張貼及加強宣導，以提醒學童注意其自身安全及危險時可立即尋求愛心商店的協助。
- (5) 多數學校對上放學路隊之規劃極為用心，落實出入校區人車分流之管控。並透過校區週遭道路網地圖之繪製，將路隊之行進動線及導護崗哨之位置均明確標示，學生及家長均能配合學校之接送規劃。
- (6) 多數學校對於老師及來賓開車進入校園後，停車方式採用倒車入庫的相關措施及宣導，相當積極，值得肯定。

(二) 改進意見

1. 組織計畫與宣導

- (1) 多數學校的資料整理上較弱，建議無論主計畫、分項計畫或方案活動等都應包括計畫、執行與考核等各階段工作完整納入文字化記錄且應以此三部份分類作整理並存檔，避免僅用照片作呈現，朝資料系統化建立的方向作努力，以利各項作業永續推動。
- (2) 部分學校在制定各種交通安全計畫之執行辦法時，未能透過討論收集各方意見，讓該計畫之執行方法更明確、具體化，並且能夠有書面文字資料呈現。
- (3) 部分學校針對家長的宣導呈現量與質皆不足，以致於家長對學童交通安全的關注較弱，學校應努力找出與家長有效溝通之方法，以及針對家長推廣交通安全觀念有效之具體作為。
- (4) 部分學校未能進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案

2. 教學與活動

- (1) 多數學校請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，但未能對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，及收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教案、

學習單，以作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

- (2) 部分學校交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵師生善加利用。
- (3) 針對情境教育部份，多數學校皆採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，或者使用帆布繪製學校週遭環境、大富翁，讓學生作闖關遊戲，並設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
- (4) 部分學校未能針對各項交通安全的措施或教學，規劃配套的強化印象的活動，且考量到能讓全校學生共同參與，視學生能力作分齡的考量，也未能依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客設計活動，而多數學校未能於結束後評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另行開創其他的活動。
- (5) 多數學校未能提供全校師生大客車逃生演練機會，讓每位師生有機會作逃生的練習。
- (6) 針對提升學童思辨能力的部分，部分學校未能更多元的方式進行，例如拍攝學童上放學動態影像，以了解學童上放學狀態，並可作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (7) 多數學校自製的學區安全地圖，未能有危險地點安全問題說明，以及教導學生如何因應。

3. 交通安全與輔導

- (1) 多數學校對學童上、放學資料之調查內容較為簡略，應更詳盡些，除了依班級、年級、及全校進行統計分析外，更應該對逐年之資料進行比較檢討，以充分掌握學區學童上、放學方式之變化與趨勢，利用此項資料了解家長接送區的空間配置與數量之適宜性及研擬相對應之教學與輔導活動。
- (2) 部分學校未能與社區共同合作，檢視上放學的路況及上放學時校門口因接送所產生的交通問題，巷弄中人車爭道的問題，共同擬定對策解決社區之問題，甚或建立學童通學巷道，以利學童安全之行走，維護其安全。

- (3) 多數學校向警察機關索取學區道路交通事故統計，但並未能針對校內學童的交通事故傷害資料登載，且逐年建立學童於校內外所發生交通事故次數之統計資料，並配合學區內經常發生之交通事故類型，加強相關交通安全常識與技能之教學輔導。
- (4) 部分學校針對家長接送區的部分，未能將接送區分成機車接送區、汽車接送區等，然而以區分開來，可以降低潛在危險性，也使整個接送過程比較暢通快速。
- (5) 部分學校愛心商店缺乏具體之實施成效記錄與檢討，建議學校應建立與愛心商店之互動模式，例如設計學生使用愛心商店情形調查表格，供愛心商店記錄學生使用時的時間、事件、提供何種協助等，借以分析並強化愛心商店之功能。
- (6) 由於部分學校放學時安親班以車輛接送者有違規的狀況，學校在放學時應多加注意，如發現有違法的車輛應做規勸或要求，或告知家長其危險性，由家長要求安親班。
- (7) 部分學校未將學生違規事項進行統計與分析，訂定違規學生輔導與矯正辦法，學校應訂定相關辦法且多朝向正面學習之方向設計，如要求學童剪報閱讀交通安全新聞並寫下心得等作法。

三、學校整體特色與優點概述

(一) 高雄市新莊國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於高雄市左營區自由路與新庄仔路交叉路口，校地四點三公頃。校內設有地下停車場汽車格 25 位，機車格 20 位；另外室外停車場汽車格 60 位，機車格 45 位；目前共有汽車格 93 位，機車格 123 個位子，其中包含 4 個身心障礙停車位。班級數 83 班（含 1 班幼稚班），教職員工共 147 人，學生共約二千三百人，學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	公車	總計
上學比例	56%	26%	18%	-	-	100%
放學比例	9%	24%	19%	48%	-	100%

學校學區橫跨三民區鼎泰里、左營區新上里、新中里、新下里與菜公里，校區範圍南為新庄仔路，東為自由路，西以至真路為界。校門口自由路屬開闢

28 米 4 線道路，也是高雄市南北向主幹道，往北可達左營高鐵站或上國 10 交流道，是學生上放學最重要的道路；新庄仔路西接博愛路，上下班車流量大，可連接捷運紅線博愛路。

2. 訪視所見特色

- (1) 規定成立交通安全教育委員會，整合納入社會資源，定期召開會議，共同推動交通安全事宜。
- (2) 透過 SWOT 分析，了解掌握校本課題，檢討改善通學環境，協請交通、警政單位協助改善，積極用心值得肯定。
- (3) 因應新莊仔路施工，階段性調整人車動線、路隊及導護等，務實認真面對問題，尋求突破改善，值得肯定。
- (4) 學校推動走一段路上學，依簡報提列由實施前 415 人，實施後提升為 1,254 人，且學生對於走路上學的認知相當深，顯示學校推動成效良好，值得在環境改善後持續推動。
- (5) 利用新生座談、班親會、家長會、教師晨會等各種集會進行交通安全宣導，此外，能結合學校網站、LED 牆、親師聯絡簿、公布欄等多元管道，強化交通安全觀念。
- (6) 學校設計課程進度總表及交通主題課程架構，並融入各領域實施，設計教案及學習單，作為交通安全教學實施的依據，能針對不同年級實施不同的教學活動與內容，且主題符合學童的角色，老師設計教案、編寫學習單，在彈性課程中實施，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以影片播放、實務操作、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。
- (7) 學校針對老師提供從預防到善後的相關課程等方式，以強化老師交通安全相關的概念，及提昇老師在事故後的應變能力，並組織交通安全教育社群，透過專業對話，增進知識分享與創造。
- (8) 與創世基金會合作，進行「交通安全、保腦宣導」的演講，以及邀請高雄市區監理辦理自行車騎乘訓練課程，並利用與學童相關的事故案例，設置交安主題走廊、交通安全專欄，以提升學童交通安全思辨之能力。
- (9) 進行交安議題 PBL 問題引導教學，以校本議題討論行動計畫，提升批判思考能力。
- (10) 每學期請老師們於教學回饋單中進行教學或活動成效之檢討與回饋，期能修正改進，增加交通安全教育實施成效。
- (11) 為了落實情境教育，在走廊設標誌，且部分標誌符合情境，進行校園危險地區斑點圖調查，於危險區域貼上警告標示，設置交通安全模擬體驗區，裝設紅綠燈號誌、繪設標線，提供交通學習體驗機會，設計 6 條交通安全

步道學習課程，擴增體驗範疇，製作社區安全地圖，提升教學成效，並且有搭配的教案進行教學。

- (12)依規定訂定實施計畫，辦理交通安全教育月，活動內容豐富多元，含括動靜態各項活動，如著色、徵文、電腦繪圖等藝文競賽、常識測驗、走路上學、慶祝兒童節校園校園路跑交通安全闖關活動、感恩與祝福「守護天使」活動等，活動結束後，召開檢討會議或進行檢核分析，檢討意見作為下次修正參考。
- (13)學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對司機作酒測，且落實車輛檢查，對學童作安全教育，並於事後讓各年級老師填寫檢討表。
- (14)簡報對於學校校本問題分析很清楚，並積極尋求交通局、警察局、工務局等外部機關協同改善，值得肯定。
- (15)學校有召開安親班接送座談會，律定接送時間與方式，是很好的做法。
- (16)校內訂有交通服務小志工組訓與表揚計畫，協助上放學導引；另有辦理培訓與執行資料可稽，且5年級每班推薦達10人參加，裝備完善。
- (17)學校導護志工訂有相關培訓與獎勵計畫，服務時數達標可獲市府與內政部表揚，學校亦定期訓練、溝通意見，並鼓勵小朋友寫下對志工的祝福與感謝話語。參與志工人數102年達48人，尤其在校外施工階段導護工作備極辛勞，亦可見學校對於導護工作之用心。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 能進行會議決議事項之追蹤檢核，落實推動改善工作，建議檢核表能加註日期，使資料呈現更完整。
- (2) 環境檢核方面，建議搭配安全地圖完整納入分析檢討，針對動線、違規、設施等問題點，研提短、中、長程改善建議，以逐步落實改善工作。
- (3) 系統性資料整理工作應再強化，各工作按計畫、執行、檢討考核等依次納入建檔，執行過程除照片外，並應加強問題診斷及分析處理的文字化記錄。
- (4) 對於座談會家長所提各項問題及意見，建議學校能彙整並作成回應。
- (5) 現場會勘發現學生、家長未戴安全帽、超載等違規情況仍待努力加強宣導改善。
- (6) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。
- (7) 針對各項交通安全活動的成效分析的交通安全教育活動檢核表應符合目標且要更細緻，且應由參與的人作檢核，非承辦人員的自我檢核。

- (8) 安親班的車輛有相當的比例違規，例如以娃娃車當作接送工具、安親班接送車輛有超載、坐前座等不當的作為，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長，並且不宜讓違規的車輛進入校園，以免產生誤導。
- (9) 學校教職員工的車輛應盡量於放學學童離開後再出校門，以達人車分道，保障學童的安全。
- (10) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (11) 校內動線改善建議
- (12) 家長接送區
- (13) 安親班接送區
 - a. 配合新莊仔路人行道改善工程，學校能因應將車輛進出校內動線改由自由路 101 巷進入，惟放學時間學生人數眾多接送時間延長，車輛出校由學校正門並採取時間區隔，惟相對延後教職員工下班時間過長，實施成效不易彰顯。建議施工完成前重新檢討校內空間動線，研議仍採自由路 101 巷出校，減少校門擁擠情況；或避開放學尖峰，並在校門確實擺放區隔設施，執行人車動線分流，地下停車場出入口考慮增設警示設施，對校內行車、停車增訂明確規範，以使整體規劃更為完善。
 - b. 學校現狀能將自由路行人道以交通錐區隔行人動線與機車停放區，讓學童得以順利通行，由於機車騎上人行道有影響行人通行安全之虞且管制困難，該措施應視為權宜做法。建議仍應研議內縮人行道設置停車彎作為接送區，確實區隔行人車確保安全。
- (14) 家長接送區
 - a. 學校外部環境因新莊仔路施工處於相當艱困的時候，建議可先於新莊仔路劃設時段性接送區，將安親班接送大客車導引於該區接送，避免過度影響自由路；依學校簡報規劃該路段為安親班接送區，建議比照採內縮人行道設置停車彎作為接送區，以確實區隔人車確保安全。
 - b. 新莊仔路工程完工後，外部接送空間不足問題，建議朝內部化謀求改善之道，例如自由街 101 巷至校門設計迴圈式機車接送區，透過號誌管制出校門，現有自由路校門二側改為時段性汽車接送區，校內車輛動線則由新莊仔路進出。建議學校可善用現有交通安全委員會組織等資源，研議討論校內外交通安全與秩序改進之道。
 - c. 建議學校進一步分析走路上學人數增加的主要原因或措施，如增設接駁站等措施或提供獎勵誘因等，並朝從「活動化」變成「制度化」的方向努力。

(15)安親班接送區

- a. 建議能更具體與安親班協調接送方式，短程者一律採專人步行導引方式，可改善自由路擁擠狀況。
- b. 訪視現場發現少部分學童接送車輛違規情形，建議座談會以學校政策要求業者，安親班接送區應以合格車輛接送不得超載，並輔以勸導或主動反映市府稽查取締。

(16)學校訂有愛心商店執行計畫，101 年計有 13 家，有認識愛心商店學習單與評估表等資料可稽。惟學生使用情形定期追蹤與檢討相關資料較欠缺，建議學校補強相關資料，作為檢討調整之依據。

(17)學生違規統計、糾正與輔導部分，資料呈現僅以傷病統計報表，有關學生違規情形分析資料呈現較欠缺建議補強，並針對上放學所發生之交通違規予以適當的糾正與輔導機制，導正違規行為。

(18)學校有向警察機關申請 99-101 年 3 年學校周邊道路分析交通事故發生特性態樣，建議運用這些資訊結合於校園交通安全地圖與愛心商店標示，教育學生認識周邊交通環境與可求助運用的地點。

(19)學校應發揮交通安全委員會功能，建議製作交通安全相關設施前可先請該專業委員協助檢視(校園情境標線(如鐵路平交道)或號誌大富翁)，以確保資料之正確性。

(二) 臺南市七股國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於台南市七股區，北面臨接七股區行政中心，與七股區公所、七股區圖書館、七股區衛生所及七股區戶政事務所等相鄰，從北側門人行出入口進出；東邊接近大埕里社區，仍以北側門為主要通道；南面與農田為鄰，開有南側門，可通行汽機車，校地面積四公頃。校內設有一般汽車停車格 29 格，機車停車格 10 格，殘障汽、機車位各一格，風雨腳踏車棚一座約可停放 17 台腳踏車。全校計有普通班 11 班，學生約 230 人、正式教職員工 24 人、約聘及臨時人員 4 人與志工 3 人，學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	自行車	總計
上學人數	95	100	24	-	11	230
百分比	41%	44%	10%	-	5%	100%
放學人數	46	45	73	55	11	230
百分比	20%	20%	32%	23%	5%	100%

學校學區包含 5 個里：東有大埕里、東南看坪里、西南有七股里、溪南里，以及西側之玉成里；其中大埕里部份學童上學時經由北側門為主要通道；其餘各里皆由家長接送至大門口。學校大門西北側面臨 176 縣道，176 縣道為雙向汽車道各一、再加慢車道各一之 15m 道路，路過之車行速度相當快，常有超速、闖紅燈事件發生，為本校交通安全重點工作之一。176 縣道向西銜接 17 號省道（距本校約 400 公尺），為七股區內之主要道路；17 號省道為雙向汽車道各二、再加路肩之 20m 道路。最高速限為 70km/hr。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，組織架構完整，充分結合社區資源，包括區長、里長、七股分駐所主管與校內家長會及會長，共同投入交通安全教育及改善事宜，以維護學童上、放學之安全。
- (2) 學校交通安全教育委員會都能按期開會，會議紀錄完整，並能就前次會議決議事項執行情形先作檢討，回饋作為下個計畫修正的參考。
- (3) 積極爭取各項資源，改善通學空間環境安全，如鋪設通學步道、路平專案，並能落實到相關計畫方案中，用心努力值得肯定。
- (4) 列出校園中與校園周邊問題點，積極爭取設立愛心商店、尋求員警協助、加強對家長的宣導。有效整合社區資源，包括區里、家長、警員、志工、愛心商店、以及運用交通、警政、道安體系等資源，協助學校推動交通安全事宜。
- (5) 宣導方面，能利用各種集會，例如朝會、班親會、運動會、校慶等，或邀請學者、專家及交通員警，對家長、老師與學生加強宣導交通安全議題。此外，並能蒐集七股學區有關交通事故統計各種數據資料，以了解事故發生的特性，因應加以宣導。
- (6) 學校針對教學規劃進度，編製課程總表、教案、學習單，作為交通安全教學實施的依據，各學年有將交通安全融入其他課程的安排，例如自然、體育、社會、綜合、生活，並有提供教案、學習單，讓老師有所依據配合執行教學，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以簡報、圖片、影片播放、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。
- (7) 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員作宣導，學校行政人員則透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息、刊物刊登交通安全訊息強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (8) 為了落實情境教育，在走廊設置標誌、繪製分向標線，並提供標誌學習區、交通道路情境模擬區，繪製交通標線，規劃成道路環境，配合地形地物設置交通標誌、繪製標線，校園內動線清楚，甚至為了增強學習效果在課程時間帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌，十分用心。

- (9) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全教室，內有教具、校園危險地圖、模型、書籍，並訂有「交通安全管理辦法」，陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊，且借用辦法及借用清冊完備。
- (10) 善於運用資源，向各單位索取資料及宣導品、號誌，並將收集的海報、布條、單張充分運用在宣導。
- (11) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，舉辦著色、書法、繪畫、作文、標語、常識測驗等活動，並規畫全校寒假交通安全繪畫作業，且進行作品徵選，針對學童不同年級，研提不同方式、主題與多元管道進行宣導，每個活動有相關辦法及執行過程資料完整。
- (12) 學校對於老師及來賓開車進入校園後，停車方式採用倒車入庫的相關措施及宣導，相當積極，值得肯定。
- (13) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (14) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
- 校園內空間規畫相當用心，實施人車分道並繪製指示圖，於校網、校園明顯處公告周知。
 - 上放學出入口有 4 個，步行與汽機車出入口分離，空間規劃合宜。
 - 進入校園之教職員工車輛一律採「倒車入庫」停放，以保護學生安全。全校教職員車輛依固定車位停放。
 - 規劃家長接送學生上放學路線、安親班專用停等區，適時分流。
 - 規劃雨天上放學動線，並事先進行全校宣導，並於雨天實際執行後，立即進行檢討修正，供下次雨天時參考。
 - 校內畫有教職員汽、機車專用停車位、學生自行車停車位及來賓停車位，並配合人車分道分別於適當地點設置。
 - 劃定教學區，運用標誌及分隔設施(盆栽、拒馬、交通錐等)，於上課時段嚴禁車輛進入教學區。
- (15) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
- 機車接送最多，步行上放學仍有待努力。
 - 有調查學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形。
 - 規劃家長接送學生上放學路線、安親班專用停等區，適時分流。
 - 依據上放學路線編排路隊組織，指定小隊長帶領路隊。
 - 接送車輛及安親班車輛停等區依晴、雨天情況設置，安親班學生整隊至停等區候車。

- f. 改善學校周遭之通學步道，適當區隔步行與車輛停靠空間，相當用心。
- (16)家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- a. 「家長接送區規劃」分成北側門步行、大門口汽、機車分流，且安親班停等區在通學步道後端，規畫完善，適度分流，讓接送安全、快速。
 - b. 「家長接送區規劃」之規劃經交通安全委員會議充份討論後，向全校師生宣導，並發送通知單說明家長接送區及家長汽、機車停放區，讓家長了解學校交通安全相關措施。
 - c. 規劃與設置雨天放學方式，開放校園供接送車輛進入紅樓接送，相當用心。
 - d. 北側門提供大埕里社區學生步行上學通道，使學生養成走路上學習慣。
 - e. 大門口提供 78 公尺之安全通學步道，除提供步行上放學學生安全通道外，經宣導後，已逐漸被家長接受，停車不再擠到大門口，也形成走一小段路進出校園之景象。
 - f. 結合學校獎勵制度，鼓勵走一段路上學學生，以落實步行走一段路進出校園政策。
 - g. 製作家長接送區之家長意見表(可以增加開放性的意見蒐集)，相當務實。
- (17)訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- a. 訂定「學生交通服務隊組訓辦法」及糾察隊考核表，值勤相關資料保存良好。
 - b. 每學年度第二學期末，由五年級各班老師推薦熱心、有責任感的學生擔任糾察隊，並由六年級隊員帶領實習。
 - c. 每年畢業典禮列入服務獎項，表揚表現優異學生。交通服務隊於五年級下學期末選出後，由訓導組及六年級學長、姐帶領服務及交接，並擔任適合的工作。建議擴大高年級同學可以參與的機會。
 - d. 交通服務隊裝備保管良好、服務值勤用心。
- (18)訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- a. 訂定「導護工作實施辦法」並在校務會議中通過後，納入學校行事曆。
 - b. 每學期排定「導護工作輪值表」，並於校務會議中通過後，納入行事曆。編製有「導護志工注意事項」簡報檔，作為上課之教材。
 - c. 導護確實值勤，經考核後，給予補假或嘉獎之獎勵。
 - d. 導護依導護工作內容細目值勤，填寫相關簿冊完善，書面資料則建檔存查。

- e. 每週五教職員晨會進行該週導護工作檢討與建議，交接下週導護續推動事項。
 - f. 主任、老師全體參與導護工作，101 學年度合計 16 人，家長志工及替代役共 2 名，有相關紀錄文件可查。
- (19)訂定愛心商店的推廣與考核辦法，且切實執行工作。
- a. 訂定愛心商店計畫，依計畫招募愛心商店，並加以推廣。
 - b. 結合里長家之店面、派出所及 7-11 超商等持續推動。
 - c. 每學期對愛心商店追蹤及檢討做成效分析(訂有「愛心商店考核表」，相關紀錄完整)。
 - d. 依交通安全推行委員會要求擴大招募愛心商店之決議，愛心商店數量由 100 學年度 2 家倍增至 101 學年度的 11 家。
- (20)學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
- a. 學生或家長若發生違規事件，則利用升旗典禮進行原則性宣導，或告知班級導師向學生進行溝通輔導，以防止類似事件再次發生。
 - b. 課間活動時間請違規學生擔任服務隊，協助校園整潔及維護校園安全工作。
 - c. 100 及 101 年各有一件學生通事故，主要是未戴安全帽。學校有調查與統計家長、學生戴安全帽情形，並作為教育宣導之教材。
 - d. 對騎自行車者加強知識及技能輔導。
 - e. 針對違規學生加強輔導，於課餘時間指定線上學習，觀看宣教短片，以提昇交通安全意識。
 - f. 邀請學生加入服務隊，協助校園情境佈置，期由自己搜尋資料的過程中，更深刻體會交通違規所可能產生的影響。
 - g. 有完整紀錄記載「交通事故輔導報告書」。另製作案例與教學課程，導正學生行為。
- (21)針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，謀求交通安全輔導措施之創新。
- a. 有向(佳里分局)七股分駐所及相關單位取得交通事故統計資料，據以分析事故特性態樣(如時間、空間、違規型態、碰撞型態等)，以謀求適當之輔導策略與創新作為依據統計結果，加強辦理相關交通安全教育活動。
 - b. 播放政府機關發放之文宣影片，加深學生印象。
 - c. 辦理自行車維修課程及六年級自行車考照，以加強自行車之安全訓練。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 在檢討、考核階段所呈現出來的資料或是後續改進方案，要明確標示出日期。
- (2) 無論主計畫、分項計畫或方案活動等，都應包括計畫、執行與考核等各階段工作，完整納入文字化記錄，要避免僅用照片作呈現，朝資料系統化建立的方向作努力，以利各項作業推行。
- (3) 針對交通安全年度實施計畫，委員會議在期初討論重點，要包括確定計劃的內容和分工，而期末會議重點，在於各項工作的執行狀況檢討。
- (4) 建議進一步整理分析交通事故發生原因，以因應加強更聚焦的宣導及注意事項。
- (5) 在訪談過程中，學生表示如未戴安全帽、未繫安全帶等違規狀況普遍，顯示針對家長宣導方面，仍呈現量與質的不足，以致於家長對學童交通安全的關注較少。學校應努力找出與家長有效溝通之方法，以及設計針對家長推廣交通安全觀念的有效具體計畫或是作為，持續加強宣導。
- (6) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (7) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (8) 學校應提供多元的方式提升學童對自身交通安全的思辨能力，例如可於班級時間請老師鼓勵學童針對時事、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，或是可考慮拍攝學童上放學動態影像，以了解學童上放學狀態，並可作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (9) 學校應針對活動做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (10) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。

- (11)安親班的車輛以娃娃車當作接送工具，在法令上娃娃車是不能搭載七歲以上的孩子，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長。
- (12)機車接送區及汽車接送區之告示牌(紅底白字)建議未來適當調整。

(三) 高雄市溪埔國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於高雄市大樹區溪埔路 43 號，校地面積 1.6 公頃，鄰近姑山國小、溪埔國中。校內設有汽車停車格 22 格，機車停車格 17 格，殘障汽車位一格，腳踏車停車格 8 格。學校共有學生 212 名，教職員工 30 名，學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	公車	總計
上學人數	55	145	12	-	-	212
百分比	26%	68%	6%	-	-	100%
放學人數	28	86	73	25	-	212
百分比	13%	41%	34%	12%	-	100%

學校週邊鄰接主要道路名稱、特性如下：

名稱	寬度 (公尺)	車道數	慢車道	人行道	交叉口 位置	邊停車位	商店占 用情形
溪埔路	10.42	2	無	無	溪埔路 1 巷	無	無
溪埔路 1 巷	5.35	1	無	無	溪埔路	無	無

2. 訪視所見特色

- (1) 組織架構完整，分工明確，能納社區發展協會、里長、派出所所長、家長會會長、志工隊長等為顧問。此外善用地方資源，結合各機關、公益及工商團體，凝聚社區力量，為共同營造安全環境作努力。
- (2) 透過 SWOT 分析，了解掌握學校優劣勢，並積極改善交通環境，協請教育、交通單位會勘改善，爭取建設通學步道，妥善規劃接送區等，用心努力值得肯定。
- (3) 對於交通安全工作推動，能進行滿意度調查，了解親、師、生的意見，期許在此基礎下，持續累積歷年資料，使工作推展更具效益。

- (4) 多元管道進行宣導，包括利用各種集會對教師、家長、學生、安親班等不同對象進行座談、溝通與宣導，規劃多項活動，如猜燈謎、安全帽彩繪、戲劇、朗讀等，此外，成立學生團隊進行走動宣導，集點鼓勵方式以宣導配戴安全帽等，深具特色。
- (5) 與各大專院校系所及社團合作辦理各種課程及營隊，與社會團體合作，提供經費或人員辦理相關活動與課程，積極用心。
- (6) 學校根據交通安全教育教學手冊訂定教學進度表，於每週三第一節之全校彈性課程時間進行交通安全課程，且規劃各年段主題，設計交通安全教育教案及學習單，融入九年一貫課程中，並設計實施一覽表了解老師實施概況，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以影片播放、實務操作、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。
- (7) 學校派老師參與校外交通安全相關研習，並自辦相關研習及教學觀摩，提升老師相關知能。
- (8) 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員、樹德科技大學教官透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用班級討論、剪報、讀書心得、即時案例分享等方式，提供學生多樣式學習成效。
- (9) 為了落實情境教育，在走廊設標誌，且部分符合情境，有交通標誌學習區，提供學童學習交通標誌，為了增強學習效果在課程時間除了帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌，且繪製學區交通安全地圖，並製作學區街道模型，在走廊有提醒標語，在校門口有懸掛宣導布條，讓家長及社區民眾了解交通安全概念。
- (10) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全資料室，內有撲克牌、大客車擊破器、交通標誌九宮格、交通標誌彈珠檯、大富翁等多項教具以及校園危險地圖、學區街道模型、書籍，老師善加運用資源，達到設置的目的，並訂有「交通安全教室管理要點」，陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊，且借用辦法及借用清冊完備。
- (11) 學校辦理交通安全教育活動相當多樣化，舉辦壁報、書法、演講、繪畫、作文、有獎徵答、常識測驗等活動，且作問卷調查，了解其效果。
- (12) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，請派出所警員到校對司機作酒測，且落實車輛檢查，對學童作安全教育，除了行前收看逃生影帶教學外，也讓學生了解如何使用車窗擊破器，並於事後召開檢討會。
- (13) 學校針對校外交通工程改善主動積極，能協調交通單位於如溪埔路校門增繪黃網線與停止線等措施，值得肯定。
- (14) 學校路隊點名編配做得很好，各路隊有明確圖示路線。學校並訂有校內交通服務隊選拔及表揚辦法，並尋求資源協助補充相關設備，且由高年級學生參與交通服務，運作良好。

- (15) 學校校長獲聘為教育局替代役講師講授國中小導護工作，具備專業與服務熱忱，並能充分結合社會資源，邀請有志之士加入導護志工行列，101 學年志工人數達 21 名，志工團體運作良好，顯見學校用心。
- (16) 愛心導護商店建議資料能呈現學校追蹤學生使用情形，以及檢討調整作為，以瞭解該分項執行成效。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議強化系統性資料整理工作，按計畫、執行、檢討依序納入，期末檢討會議雖有具體討論及決議，但成效僅以照片呈現，較為可惜。
- (2) 針對校外支援，如與教育局、交通局的校園環境改善會勘工作，建議能建立文字化的會議記錄，以利落實改善工作。
- (3) 規劃交通安全教育活動應依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，酒駕的主題並不適合。
- (4) 班會討論的題目應作調整，範圍過大或過於遙遠的題目較不適合，應設計與學童生活較為貼近的題目讓孩子討論。
- (5) 規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與。
- (6) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (7) 現階段學校側門工程進行中，校內人車動線由正門進出，建議學校校門確實做好進出門禁管制，避免家長車輛進入教學活動範圍。
- (8) 學校側門工程施工完成前，為改善學校校內人車動線最好的時機。建請全面檢討規劃側門至停車區域的動線，建議車行動線應將車道線或邊線明確繪設，遇有與學生至操場活動之衝突處所，請加繪行人穿越道線與停止線，以利校內人車遵循，避免人車衝突。該交通工程相關標線標誌設施亦可作為校園交通情境教學設施使用。
- (9) 校內側門停車空間建議亦應檢討規劃，建議盡量將停車區域整併在同一區域，避免分散而與學生活動區域交雜，停車區域建議設置阻隔設施確實區隔人車活動空間。另應加設停車車頭朝外警語，並確實宣導教職員遵守，以維校內人車通行安全。
- (10) 現勘發現校門設有行車管制號誌，惟現況未運作，建議協調於上放學時間開啟三色運作管制人車通行；另外，溪埔路臨學校側設有警告「學校區域的反光標誌」，惟被樹木遮蔽，建議協調移設適當位置，以發揮其功能。

- (11) 學校設於校門左側或對向中華電信前路外空間之家長與安親班接送區，建議能豎立明確接送區標誌或劃設格位標線，以利家長或業者有所遵循。
- (12) 學校周邊道路交通事故資料部分，建議能增加車種、肇因...等特性分析，建立於社區安全地圖凸顯社區危險處所，利用新生入學活動機會，除了校內環境介紹外，更應強化其對外部交通環境的認識與警覺。

(四) 苗栗縣銅鑼國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於苗栗縣銅鑼鄉福興村文化街1號，校地面積3.74公頃。校內地下室停車場設有汽車停車位35格、機車停車位8格；幼稚園側門停車場設有汽車停車格5格、自行車停車格7格。鄰近文林國中。學校計有普通班23班、特教班2班及幼稚園3班；國小部共有學生585人，教職員工58人，學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長接送	自行車	步行	安親班接送	公車	總計
人數	264	4	164	149	4	585
百分比	45%	1%	28%	25%	1%	100%

學校週邊鄰接主要道路名稱、特性如下：

名稱	寬度(公尺)	車道數	慢車道	人行道	交叉口位置	邊停車位	商店占情形
復興路	14	1	無	無	文化街	有	騎樓
文化街	15	1	無	無	復興路.永樂路.中正路	有	攤販
永樂路	17	1	無	無	文化街	有	攤販 騎樓
中正路	20	2	無	無	文化街	有	騎樓
大同路	14	1	無	無	文化街	有	騎樓
中山路	15	2	無	無	平陽路	有	騎樓
平陽路	20	2	無	無	中山路.復興路.中正路	有	騎樓

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動委員會，組織架構完整，並納入校外助力如派出所主管、村長、家長會長等共同參與交通安全推動事宜，亦定期召開會議，紀錄確實。

- (2) 進行學校本位 SWOTS 分析，擬定交通安全教育年度實施計畫，並據以落實推動各項工作。
- (3) 結合在地客家文化特色，進行交通安全客家好行諺語認證單，「銅鑼三保」朗朗上口，將交通安全教育理念透過學生推廣至家長，深具特色。
- (4) 宣導方式多元，並善用媒體，擴大推動事項的影響力與影響層面。
- (5) 違規學生擔任「交通小達人」協助宣導，作法深具特色，值得分享。
- (6) 學校召開會議討論，根據交通安全教育教學手冊訂定教學進度表，且規劃各年段主題，設計教案及學習單，作為交通安全教學實施的依據，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以影片播放、實務操作、講述等多樣化教學方式，是值得肯定的。
- (7) 學校派老師參與校外交通安全相關研習，並自辦相關研習及教學觀摩，並設計回饋表或召開檢討會，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以達教學相長之效。
- (8) 學校提供多元的方式提升學童對自身交通安全的思辨能力，例如邀請警員、義警透過朝會加強學童交通安全相關概念，於班級時間請老師鼓勵學童針對時事、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以及拍攝學童上放學動態影像，作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，及作即時案例分享，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (9) 為了落實情境教育，配合地形地物設置交通標誌，由班級選出的交通小天使帶領同學作學習，並提供場地作為考照區、交通道路情境模擬區及交通安全遊戲學習區，繪製交通標線，規劃成道路環境，校園內動線清楚，並且老師善加運用該資源執行教學，甚至為了增強學習效果，設計教案在課程時間參觀鄉內主要交通設施，帶領學童到學區認識周邊的道路環境、愛心商店、公車站、火車站，帶領學童實際操作使用禮讓小旗過馬路，學校動線規劃良好，畫設的標線、標誌都正確無誤。
- (10) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全資源中心，蒐集充實各項書籍、海報、光碟、教具及教材等，並訂有「交通安全教室管理要點」，陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊，且借用辦法及借用清冊完備。
- (11) 鼓勵教師自製交通安全教具，設計多種教具搭配教案讓學童學習內外輪差、認識愛心商店、標誌、周遭交通環境，並製作模型、網頁、多媒體教具等，供教師教學使用。
- (12) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性。除了舉辦語文、海報、漫畫、朗讀、繪畫、著色、標語、常識測驗等較傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如「愛讓大家安全通行」的闖關活動學習交通安全相

關知能，宣導使用「禮讓小旗」活動學習正確過馬路四步驟保護自己，推動「走一段路上學」活動培養學童獨立行走的能力，每個活動有相關辦法及執行過程資料完整。

- (13) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，擬訂校外教學各處室的檢核表、注意事項，對學童作校外教學說明、觀看大客車逃生影片、設計大客車逃生學習單等安全教育，並落實車輛檢查，且於事後召開檢討會議。
- (14) 學校校內行人與車輛分流動線規劃良好，承襲傳統校園中設有很好的交通標誌標線等情境教學設施。
- (15) 學校於前後門均設有很好的家長接送區，且接送車輛單向繞行中山路迴圈的做法很好。
- (16) 學校推動走一段路上學，經學校提報由實施前 126 人，實施後提升為 416 人成效良好，且地方媒體有專題正面報導。
- (17) 學校導護志工訂有相關培訓與獎勵計畫，成立近 20 年，現有參與志工人數穩定維持 20 人左右；另學校辦理定期訓練、進行意見溝通，也安排感恩茶會等，可見學校對於導護工作推動之用心。
- (18) 學生服務隊於上下學時間，在各交通頻繁的路口協助擔任保護學生安全的任務；另有辦理組訓與執行資料可稽，裝備完善，運作良好。
- (19) 學校將愛心商店 7 家，導護崗位資料，以及上放學安全路徑等資料印製成資訊一覽圖，教育學生認識周邊交通環境與可求助運用的地點，為相當好的做法。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 能建立會議決議事項之追蹤檢核，落實推動改善工作，惟建議能加註日期，使資料呈現更完整。
- (2) 交通安全教育推動委員組織圖與名冊無法對應，應每學期建立新的委員會會員名冊，並註明日期。
- (3) 委員會期初會議重點在討論該學期交通安全計畫的內容與分工，期末會議重點是針對該學期的執行結果進行回顧檢討。透過計畫評核以瞭解計畫推動情形及問題改善狀況。
- (4) 校方與靖娟合作時已有環境檢核，建議以此為基礎，每學期就整體環境重新進行設施及管理檢視，針對環境檢核問題點提出短期、中期、長期改善對策，以逐步落實改善。
- (5) 家長座談之建議事項，建議彙整列表並予以回應處理，以加強親師互動。
- (6) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法

規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

- (7) 學校應針對活動做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (8) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (9) 位於操場之車道的交通情境設施欠缺分向標線，建議後續予以完整繪設。
- (10) 建議學校對於校外周邊道路以往所實施的交通管制措施，能定期更新資訊，如永樂路現況是否仍禁制進入等，以確實掌握周邊交通狀況。
- (11) 學生走路比例占 28%，中山路通學路徑為雙向各一車道之道路，兩側大部分無騎樓人行道，依簡報資料現行規劃學生靠右行走。惟在無騎樓人行道行人須靠邊走之路段，靠左走可注意掌握來車動態，為符合交通部現行宣導推動之模式，建議學校加強學生行走交通安全教育。
- (12) 建議後門的家長接送區能有相關牌面豎立與接送區域格位的繪設，及評估設置正式管制牌面標誌，以利駕駛人遵循。
- (13) 建議學校進一步將走路上學活動朝制度化方向努力，如設置固定驛站與搭配設置相關標誌標線設施，以維持成效。
- (14) 有關學生違規統計、糾正與輔導部分，簡報資料以校園安全地圖等資料呈現，輔導作為相關執行情形書面資料較欠缺建議補強。
- (15) 學校周邊道路交通事故資料部分，書面資料呈現較欠缺，建議分析學校周邊道路交通事故發生特性態樣，並將該資訊運用於前述資訊一覽圖的更新版，提供更完整資訊。

(五) 臺北市大橋國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於大橋頭捷運站三號出口，大橋頭捷運站三號出口，校園面積 21765 平方公尺。校內設有停車位 34 位、機車停車位 14 位，身心障礙汽車停車位 1 位。鄰近民權國中、稻江商職、大同國小、延平國小、永樂國小、太平國小等學校。全校計有國小學生 276 名、幼稚園學生 60 名，教職員工 55 名，學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	大眾 運輸	總計
上學人數	70	64	139	-	3	276
百分比	25%	23%	50%	-	1%	100%
放學人數	70	64	132	7	3	279
百分比	25%	23%	48%	2%	1%	100%

學校東側南北向道路為重慶北路，西側為民權西路 225 巷，再往西為延平北路，學校北側東西向道路為伊寧街，南側為民權西路。學生分布於景星里、隆和里，學生通學方式以步行與家長接送為主。位於重慶北路東側的學生，會經由重慶北路三段 25 巷之行人穿越道，穿越重慶北路到西側。位於重慶北路西側的學生，主要會由伊寧街步行至校門口。同時間亦有民權國中、稻江商職學生通行。伊寧街為單行道，西側之住戶騎樓停滿機車，壓縮人行道空間。民權西路 225 巷二側停滿汽車，影響本校學生以及稻江商職學生之進出。放學時間，以機車接送之家長，容易在人行道上騎車，影響其他行人。

為因應環境學校與民權國中、稻江商職合作進行導護工作，於重慶北路三段 25 巷之行人穿越道分別有民權國中、稻江商職、大橋國小之導護志工、導護老師、交通隊學生、教官等人，共同維護學生安全。創作大橋國小交通安全歌，於歌詞宣導「伊寧街是條單行道，行人要走在紅磚道」，提醒學生勿行走於車道。並請里長勸導里民，停放機車時，讓出行人可走的空間。與里長、稻江商職、交通局、交工處、大橋派出所，會勘民權西路 225 巷，畫設紅線禁止停車，另畫設綠色的行人專用道路面，使本校學生及稻江商職學生能安全通行。

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地交通單位主管大橋派出所所長、與家長會長及里長為顧問。家長會及學校志工非常積極投入學校的交通安全教育。
- (2) 每年召開兩次委員會議，且有具體的討論內容，會議決議事項有具體執行紀錄。
- (3) 針對通學環境與校園安全作檢討與改善，包括伊寧街口交通設施會勘及追蹤伊寧街路邊禁停及行人道設置、捷運自行車停車改善、大門之凸面鏡設置。
- (4) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向，有推動執行座談會及決議事項。
- (5) 近三年內學校獲得台北市交通安全評鑑金輪獎、導護志工榮獲台北市績優導護、學生劉亭君獲交通安全創意教材海報設計第二名等交通安全相關獎項。

- (6) 近三年學校有交通安全歌之創作、找監理所人員進行自行車教學、豐富的多媒體之交通安全教學體驗、交通安全相聲創作、點譯筆的使用與應用、三校策略聯盟進行上下學導護等創新或優良事蹟。
- (7) 學校根據交通安全教育教學手冊訂定教學架構及總體課程進度表，內容以交通部 168 網站的交通安全教材為主，且有融入的教學計畫、評鑑，融入的領域有國語、自然、資訊、藝文、英語，並提供教案、學習單，讓老師有所依據配合執行教學，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以實物展示、圖片、實務操作、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。
- (8) 學校邀請交通局及靖娟基金會針對老師提供交通安全相關課程，以強化老師交通安全相關的概念，及提昇老師在事故後的應變能力，讓事故發生後降低傷害程度。
- (9) 為提高學生本身對交通安全的思辨能力，學校除了邀請警員、創世基金會工作人員作宣導以外，行政人員也透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息，利用報章雜誌所載新聞事件進行機會教育，於學生班會時，請學生討論交通安全議題，活動過後進行有獎徵答或學習單回饋，於教師早會檢討教學或活動之成效。
- (10) 為了落實情境教育，搭配學校的地形地物進行交通安全相關布置，於校園前庭畫設標誌、設置交通標誌，於穿堂畫設交通標線體驗區、交通安全大富翁，學習學校週邊交通環境，並辦理情境體驗活動，指導學生認識校園內之交安設置，且帶學生到校外實際走查，瞭解學校周圍的環境與交通設施、參觀捷運大橋頭站、參觀北投捷運機廠，於兒童早會投影介紹愛心服務站，配合地形地物繪製交通標線，校園內動線清楚，搭配標誌牆運用點譯筆進行教學，走廊有標誌、提醒的標語，十分用心。
- (11) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全教室，收集同事行車記錄器影片，剪輯作為交安教材，自製「翻翻樂」、標誌射擊、愛心服務站配對等教具，教導學生認識交通標誌，並有電子白板，由老師自創交通安全電腦遊戲，以大橋國小週邊標誌，讓學生於遊戲中學習，設置交通安全教室，訂定管理及使用辦法，相關交通安全書籍與光碟建檔造冊存放於交通安全教室，教師可登記使用，相當用心。
- (12) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性，除了舉辦標語、相聲、作文、演說、繪畫、有獎徵答、常識測驗等較傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如辦理全校性之大客車體驗、安全搭機車體驗、九宮格闖關、腳踏車體驗...等系列活動，並邀靖娟基金會宣導校園安全，每個活動有相關辦法及執行過程資料完整。
- (13) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，擬訂注意事項，對學童作安全教育，實施校外教學逃生演練，除了行前收看逃生影帶教學外，也讓學生實地操作開安全門，落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。

- (14)學校屬市區國小(學生 276 位、幼稚園 60 位、教職員 55 位)，位處交通複雜的民權西路及重慶北路路口，然而交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，均相當用心、務實。能掌握學校周遭道路狀況，並作適當規劃，十分用心。
- (15)積極進行校園附近之道路環境及校園環境的改善，各項改善工作能以前(Before)與後(After)對照之照片來展現，十分顯明。
- (16)校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
- 上放學時間校門禁止任何車輛進入。上放學期間，進行人車分時、分道，加強管制車輛避免人車交錯。
 - 校內車輛停放遵守安全守則車頭朝外，於停車場設置「車頭請朝外」警語。
 - 汽車格位 34 格，機車位 14 格，空間相當有限。
 - 校園畫設交通標線，布置適當標誌。速限 30 公里/小時過高。
- (17)分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
- 各班於學期初編排放學路隊，各路隊放學在穿堂集合。學校有安排 3 個路隊校外並設有安親班接送區。
 - 步行上放學有 139 及 132 人，比例約 5 成，還有繼續努力的空間。
 - 有調查學生上、放學交通方式資料，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若能有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (18)家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- (19)家長接送區設於校外，並請家長接送學生最後出校門避免與步行學生發生人車交錯。學生放學於穿堂集合再依路隊步行出校門
- (20)訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- 訂有交通服務隊選拔及表揚辦法。交通服務隊學生由班級導師推薦人選。
 - 針對交通服務隊學生進行職前教育，加強學長姐的經驗傳承，每日執勤落實簽到紀錄。有相關佐證資料。
 - 備有交通服務隊學生名單，相關設備充足。
- (21)訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- 訂有導護志工工作要點。落實導護簽到工作。
 - 於教師晨會加強宣導導護保護自身安全要點。
 - 每週五進行導護工作移交。

- d. 目前有 25 位導護志工，備有導護名冊、值勤時間與地點。
- (22) 訂定愛心商店的推廣與考核辦法，且切實執行工作。
 - a. 訂有愛心服務站(8 個)執行計畫。
 - b. 編有愛心服務站地圖。
 - c. 每學期探訪愛心服務站並給予感謝狀，請站長提供安全改善之建議。
- (23) 學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
 - a. 由健康中心進行學生事故統計。
 - b. 對於違規同學，訓導處進行教育輔導，並於學生朝會加強宣導。
 - c. 每月皆有事故發生地點統計並利用集會加強對學生宣導。
 - d. 本校近五年無學生交通事故。
 - e. 編寫事件紀錄會同導師共同輔導。
 - f. 請違規學生協助進行宣導交通安全。
- (24) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，謀求交通安全輔導措施之創新。
 - a. 近五年本校學生校外交通事故零紀錄。
 - b. 針對校內事故進行統計。
 - c. 有向交通局取得本校週邊交通分析資料，宜針對事故態樣作為對學生宣導之素材。
 - d. 學生於校內發生事故時，健康中心記錄發生地點與型態，並繪製成校園安全地圖。
 - e. 於學生集會加強教育宣導。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。

- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學同透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 大橋國小志工家長的動員能力及活力令人印象深刻，因此對於社區交通安全教育應有更積極的作為，上述四點建議若能透過志工家長的力量，推動到社會來，使社區每一份子均有機會再一次的思考交通安全教育中的車車關係及人車關係，相信會有很好社會交通安全教育的成果。
- (6) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (7) 建議活動結束後應作成效分析，以評估其效果性，應召開檢討會議或是由各個參予者填寫回饋量表，以了解其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (8) 班會討論的題目應作調整，範圍過大或過於遙遠的題目較不適合，應設計與學童生活較為貼近的題目讓孩子討論。
- (9) 建議本校相關資料之呈現，尤其是簡報資料，宜依據四項評鑑項目與重點，來陳述相關工作或成果。

(六) 臺北市懷生國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺北市中山區安東街 16 巷 2 號，校地面積 6072 平方公尺。校內設有送貨汽車車位 1 位、身心障礙停車位 1 位、機車車位 25 位。鄰近中正國小、敦化國小、幸安國小、懷生國中、仁愛國中、私立復興中小學等學校。全校計有國小學生 357 名、幼兒園學童 27 名，教職員工 51 名，學生上放學所使用之交通工具的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	大眾 運輸	其他	總計
上學人數	40	54	235	-	21	7	357
百分比	11%	15%	67%	-	5%	2%	100%
放學人數	8	22	218	81	21	7	357
百分比	%	%	%	%	5%	2%	100%

學校南側為市民大道三段，平面道路東西向各有 2 線快慢車道，中間設有地下停車場；南側西段設有人行天橋，便於學童跨越市民大道，本段人行道逾 3 米寬，設有公車站牌及機車停車位。學校北側為安東街 16 巷為附近唯一雙向通行巷弄，北側設有收費停車格，南側配合通學巷實施，每周一至周五上課日 07:00-17:00 禁停，周六日為便利社區南段學校圍牆側開放停車，另於南側安東街 16 巷口設有免費機車停車格。學校東側安東街為 8 米以下道路，係單向道北往南(八德路往市民大道)，北段設有停車格及民間停車場，未設停車格之路段雙邊均停有車輛。學校西側臨學校操場為安東街 16 巷 18 弄，臨學校圍牆側 07:00-17:00 禁停車輛，其他時段開放單側停車。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校與社區關係緊密，家長參與度高，能有效整合社區資源，包括里長、派出所所長、家長會會長，以及交通、警政等道安體系資源，協助學校推動交通安全事宜。
- (2) 學校透過 SWOTS 分析，了解掌握校本課題，並融入實施計畫；利用台北市精進訪視會議，協助改善校園通學環境；藉校外觀摩與校際合作聯盟，進行經驗交流等，顯示學校對於交通安全議題的重視與努力。
- (3) 學校能運用 PDCA 模式，檢討年度工作活動推動執行狀況與目標達成情形，表示肯定。
- (4) 利用二手玩具變身為「交通玩具夢工廠」，規劃「行人」、「車輛內輪差」、「學校周邊環境」、「單車」等 4 大主題，並導入大孩子教小孩子的作法，進行交通安全的體驗、教學與遊戲，相當富有創意。
- (5) 利用童軍做中學、學中做精神，巧妙結合童軍遊戲、交通安全歌曲，發展不同於他校的交安學習活動，深具特色。
- (6) 學校根據交通安全教育教學手冊訂定教學進度表，內容以交通部 168 網站的交通安全教材為主，於每週二晨光時間進行交通安全課程，且有融入的教學計畫、明確的時數，融入的領域有自然、資訊、健康、社會，並提供教案、學習單，讓老師有所依據配合執行教學，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以簡報、實物展示、圖片、影片播放、實務操作、體驗等活潑多樣化教學方式，是值得肯定的。

- (7) 針對學生的思辨能力提升部分，學校除了在朝會加強宣導以外，也邀請警員、校外社團透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息、傷病統計暨事故熱點圖、案例討論等強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (8) 為了落實情境教育，學校於中庭、川堂設置交通安全體驗區（包含一樓中庭模擬情境教學道路、穿堂有行車及行人號誌、地上分向線及交安大富翁等；並於校園內走廊設有符合地形地物之交通號誌，例如：一樓殘障廁所前的緩升坡、緩降坡，以及禁止進入等），另設有交通安全夢想區（在地下室的交通安全教室及全國首創的交通玩具夢公園，內有多項教具及玩具操作，可滿足孩子的夢想及幻想）、走廊有標誌、標線的大型掛圖、提醒的標語，十分用心。
- (9) 學童透過實際社區探查，製作社區安全地圖，了解周遭交通現況，同時，班級前往捷運進行交通體驗活動，認識捷運設施及周遭安全機制，在『交通夢公園』設有學校周邊交通模擬體驗區以輔助學生學習，在交通玩具夢公園中製作社區安全地圖，透過教師教導，學童能於學校周遭地圖上說出相關位置及了解上放學回家應注意的交通現況，並有搭配的教案及學習單。
- (10) 索取或蒐集交通部(局)、教育(部)局所函送書籍簿冊、海報摺頁、布條、光碟、其他宣導品等，集中放置於交通安全教室，訂有「交通安全教室管理辦法」，列冊管理，並於交安教室的電腦桌面連結學校網頁(交通安全網)、及其他各類交通安全教育宣導網等，自製交安拼圖、大客車擊破器示範教具、交安對對碰、交安大富翁及『交通玩具夢公園』室的黏土交通號誌等。
- (11) 交安資訊區為一樓圖書室區塊，擁有各項交安書籍資訊及運用 IRS 按按按科技增進孩子學習，同時視聽教室窗沿牆面、樓梯下壁貼的牆面的交通號誌圖說，圖書館收集交通安全相關圖書，辦理交安圖書展，將學童寫心得分享張貼，一起串聯起各項交安資訊，以豐富孩子的交安視野，進入到孩子的生活中。
- (12) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性。結合多語文競賽、作文、寫字、電腦繪畫、海報比賽、春聯、猜燈謎及閱讀活動、自行車騎乘教學及體驗、校外教學活動等，以多元活動吸引學童注意力，潛移默化中強化學童交安知能。並結合兒童月辦理全校性交通安全分站闖關活動，以加強宣導。
- (13) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (14) 六成五的學生步行上學，放學亦僅不到一成的家長汽機車接送，值得鼓勵。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 系統性資料整理工作應再強化，各工作按計畫、執行、檢討考核等依次納入建檔，以累積完整歷史資料，了解成長歷程與目標達成情形，以利永續推動。
- (2) 環境檢核方面，目前呈現多為校外會勘公文及照片，欠缺完整的問題分析過程。建議能搭配學區安全地圖，就通學道路全面檢核，列出問題點與短、中、長期改善策略，逐步落實推動改善。
- (3) 各項會議決議事項，建議下次開會前能先予以確認，以利了解執行情形與成效。
- (4) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (5) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，並在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (6) 建議規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題，活動結束後應作成效分析，以評估其效果性，目前該校的成效分析是由生教組長自行撰寫其對該活動的評價較為不理想，建議應召開檢討會議或是由各個參予者填寫回饋量表，以了解其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (7) 交通安全教育資源，除了設置以外應進行管理，了解目前使用的概況並作成效分析，從老師使用的量次及使用的意見回饋，掌握資源使用的狀況以外，也提共未來蒐集資源的方向。
- (8) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (9) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中已包括執行該項工作的辦法、執行狀況照片與詳細的調查資料(如上放學交通方式調查、糾察隊簽到等)。但較缺乏調查資料的統計應用、問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率，建議可將學校每年均固定辦理的業務(如上放學統計、愛心商店選定評估、導護工作執行)單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (10) 學校已詳細調查上學與放學各班級使用的交通工具，但相關的統計與應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜依照年級、交通方式、交通工具、動

線等計算其人數。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性，例如每天家長接送區的汽車、機車、安親班（車輛）所需的空間是否足夠。

- (11) 通學路隊分班級編組，惟這些編組的意義與功能可再檢討，例如依照行進路線而非依照班級編組，並檢視出校門口的行進動線與可能的危險因子，方更能保障學生通學的安全。
- (12) 糾察隊、衛生隊、環保小尖兵由學生自行報名，但仍須經過老師認同簽名，是否影響學生的參與意願？建議可以擴大參與朝學生自治的方式辦理交通服務工作（甚至是全班共同參與），其內容包括協助導護、中低年級路隊秩序維持等，讓更多的同學參與交通服務的工作，可更深化交通的知能。
- (13) 愛心商店現有 42 家，建議增加愛心商店與學生通學路徑、生活環境的關聯說明。此外，評選過程並應增加警政單位的協同意見，以確保其安全可靠性，並逐年持續性評估。
- (14) 導護工作由教師與志工共同辦理。長期參與的志工固然值得鼓勵，但如何新陳代謝，鼓勵學生家長參與學校的導護工作亦可再多加著墨，護童專案的實施亦可能造成家長參與的阻力。
- (15) 學校有完整的學生傷病統計，包括地點、原因，但對於後續的改善與處理作為可再加強說明。
- (16) 學校的情境教學除了形式概念外，也要了解其意義與價值，並注意其可行性與適宜性。學校環境多為人行的走廊廣場，較不適合標線的劃設，太多的標誌、標語亦可能使學校的環境凌亂，影響學校的美感，也不符合專注學習的理念。相關的標線情境教學亦可利用 Google 的街景資料提供學生真實的步行環境，並藉此學習生活環境的交通知能。

(七) 臺南市東光國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺南市東光路一段 39 號，校地面積 31593 平方公尺。校內設有汽車停車格 70 格、機車格 30 格。鄰近成功大學、臺南一中、後甲國中、復興國中、勝利國小等學校。全校計有學生 1809 人、教職員工 114 人，學生上放學所使用之交通工具的約略比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	公車	總計
上學比例	50%	40%	10%	-	-	100%
放學人數	15%	15%	10%	60%	-	100%

前門(東光路) 上放學車量多,其它時間少,大型車輛因工程增多。後門(東興路) 上放學車量多,其它時間少,無大型車,但違規車輛多。側門(東寧路) 連接臺南市市區主要通道,車流量大,各類車種多。凱旋路上放學車量多,其它時間少。

2. 訪視所見特色

- (1) 由本土教材延伸,將交通安全教育主題結合在地文化特色,型塑「東光守護神」意象,推動交通安全相關措施與活動,創意十足。
- (2) 以「東光守護神」為主軸,推動走路上學等系列活動,自製交通安全主題宣導之微電影,包括「東光一二三,上學快樂又平安」、「我是A+好行人」、「愛心商店」、「一人一雨衣,下雨放學笑嘻嘻」、「體驗1日志工生活」等,內容活潑生動又富吸引力,極具特色。
- (3) 推動走路上學計畫,以集點、摸彩等鼓勵方式來推動,並能利用調查統計、回饋設計等,協助了解實施成效。
- (4) 計畫評鑑考核方面,能透過調查、統計、及回饋,協助了解執行成果及問題改善成效。
- (5) 學校針對教學規劃進度,由每個年級的老師先召開會議討論再執行融入課程的規劃,有教學計畫、設計教案及學習單,作為交通安全教學實施的依據。
- (6) 針對學生的知能提升部分,學校邀請警員、創世基金會工作人透過朝會加強學童交通安全相關概念,並善加運用川堂播放影片及交安相關訊息、班會討論交安強化學童的交通觀念,以達到宣導效果。
- (7) 為了落實情境教育,在走廊設置標誌,並規劃東光走廊張貼海報作為宣導區,提供標誌學習區、交通道路情境模擬區,繪製交通標線,規劃成道路環境,甚至為了增強學習效果在課程時間辦理鄉土踏查帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌,十分用心。
- (8) 學校能於有限人力與物力下,設置交通安全教室,內有教具、校園危險地圖、模型、書籍,尤其是教具的製作相當用心,有交安對對碰、大富翁、標誌疊疊樂、彈珠檯、交安問題大進擊,老師善加運用資源,達到設置的目的,並訂有「交通安全教具借用辦法」,陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊,且借用辦法及借用清冊完備。
- (9) 推動交通安全教育教學與活動多樣化,除了舉辦書法、標語、繪畫、作文、常識測驗等較傳統的活動以外,也用較為活潑有趣的方式辦理交通安全闖關活動,並積極推動「走一段路」的活動。
- (10) 學校對於老師及來賓開車進入校園後,停車方式採用倒車入庫的相關措施及宣導,相當積極,值得肯定。

- (11)學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (12)學校為市區小學，全校學生數高達 1,809 位，教職員 114 人，交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，均相當用心、務實。能掌握學校周遭道路狀況，並作適當規劃，十分用心。
- (13)校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
- 辦理走路上學集點活動，宜有成效分析。
 - 人車進出使用校門不同，動線不同，但北側停車位之車輛停放時仍會與校門進入知學童造成衝突，安全的管制相當重要，提醒務必小心。交通工具停放設施良好。
- (14)分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
- 家長接送比例高達 90%，步行上學約 10%，尚有大幅改進空間。
 - 安親班車輛進入校園停等，每學期定期檢討。
 - 學生上放學規劃更有雨天放學之相關規劃，且製作相關圖說資料給家長，相當務實。
- (15)家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- 安親班車輛進入校內編隊停等。
 - 上學期間之接送車輛盡量不停靠校門口，鼓勵學生步行一段路進出校園。
- (16)訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好，且訂定交通服務隊選拔及表揚辦法，良好的訓練計畫與執行狀況。
- (17)訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整，且訂有導護志工工作實施要點及考核獎勵辦法，也有輪值表可查。
- (18)訂定愛心商店的推廣與考核辦法，且切實執行工作。
- (19)學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
- 有統計學生違規資料，建議宜有適當輔導作為，且能每學期或每年統計。
 - 本校 101 年周遭發生相當多交通事故(上學 23 件，本校師生 3 件；放學 20 件，本校師生 6 件)，其中亦有多件本校師生參與，本校宜認真努力改善對策。東寧/凱旋路 10 件、東光/東寧路 11 件、東興/凱旋路 11 件、東興/東寧路 11 件。汽車與汽車事故 6 件，機車與機車、汽車或行人 36 件。
- (20)針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，學校收集台南市第一分局轄區交通事故資料及事故態樣。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 走路上學計畫內容可更細緻，例如地圖上明確標示出家長接送區（驛站）位置及下車後步行動線。
- (2) 環境檢核部分，建議每學期就校園四周內外環境進行檢視，並就問題點研提短、中、長期改善對策，同時建議就近邀請成功大學交通專業教師，協助檢視校園四周交通設施與管理情形，以改善通學環境。
- (3) 針對家長機車接送未戴安全帽，仍有部份違規情況，建議再加強宣導。
- (4) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (5) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (6) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (7) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜，且走廊的標誌過高應符合孩子的視線範圍；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識周遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。
- (8) 學校應針對活動做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (9) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。

- (10)安親班的車輛以娃娃車當作接送工具，在法令上娃娃車是不能搭載七歲以上的孩子，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長。
- (11)針對期末各工作執行成果檢核，建議補註記錄日期時間，增加完整度。
- (12)校園內或校外之「號誌」用詞，應為「標誌(sign)」之誤植。
- (13)校門口之管制空間除利用交通錐及連桿，適當區劃空間外，建議也可以利用警示燈、指揮棒、反光背心、監視器等工具來確實執行交通管制。
- (14)建議可適當利用標線(含不同顏色線條、標字、箭頭)來規劃校園布置。例如汽車停車時車頭朝外，即可利用箭頭指出車頭方向。
- (15)校門東光路之「禁止臨時停車標線」(紅線)，宜有適當配合措施，不管是紅線的除外時間公告，或是黃線的上放學期間拖吊公告，均為可行的方案。
- (16)學校周遭有多處工程施工，建請務必全盤掌握並作為宣教學生的依據，例如改變路隊動線或接送空間調整。
- (17)建議盡量讓高年級同學能有機會擔任糾察隊或交通服務隊。
- (18)建議學校能對愛心商店定期追蹤與檢討。且有完整的訪問紀錄表。

(八) 基隆市仁愛國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於基隆市仁愛區仁二路 139 號，校地面積 20554 平方公尺。校內設有汽車停車格 49 格（地上 15 格，地下 34 格）、機車停車格 20 格。鄰近信義國小、銘傳國中、光隆家商等學校。全校計有學生 1188 人、教職員工 89 人，學生上放學所使用之交通工具的約略人數與比例如表所示：

通學方式	家長汽車 接送	家長機車 接送	步行	安親班 接送	大眾 運輸	其他	總計
上學人數	418	295	256	132	66	21	1188
百分比	35%	25%	21%	11%	6%	2%	100%
放學人數	131	140	568	241	79	27	1186
百分比	11%	12%	48%	20%	7%	2%	100%

學校週邊鄰接主要道路名稱、特性如下:

主要道路名稱	道路寬度	車道數	有無慢車道	有無人行道
仁一路	約 9 公尺	3 (單向)	無	有
仁二路	約 6 公尺	2 (單向)	無	有 (騎樓)
仁三路	約 6 公尺	2 (單向)	無	有 (騎樓)
愛五路	約 6 公尺	2	無	部分
愛六路	約 6 公尺	2	無	有 (騎樓)
主要道路名稱	有無人行天橋	有無地下道	路邊停車情形	路邊商家占用道路情形
仁一路	無	無	○	△
仁二路	無	有 (與愛三路交叉口)	△【上放學有併排及違停情形】	△
仁三路	無	無	△	△
愛五路	無	無	△	○
愛六路	無	無	△	○

2. 訪視所見特色

- (1) 學校歷史悠久，位於街道狹小的舊市區，且鄰近夜市，如何教導安全行走於此環境，是交通安全主要的校本課題和挑戰。學校能透過 SWOT 分析，了解掌握優勢劣勢，並因應多雨特性，落實穿雨衣措施，與鄰校結盟，資源共享等，積極用心值得肯定。
- (2) 依規定成立交通安全教育推動委員會，充分結合社區資源包括交通隊、里長、家長會會長、志工等，組織架構完整，並能定期召開會議，運作正常。
- (3) 訂定相關計畫、辦法，每週導護交接記錄詳實，並能利用檢核表追蹤考核會議決議事項或工作執行情形。
- (4) 宣導方式多元，包括利用各種集會、小卡片、跑馬燈、宣導單等，並於文化走廊規劃交通安全相關之展示、遊戲、體驗等，別具特色。
- (5) 學校將交通部 92 年度的交通安全學習手冊主題規畫在課程中實施，且對於融入國語、自然、生活、數學等課程規畫得相當具體，並有詳細的內容說明，包含教學活動重點、課程目標、能力等，老師也自編教案、學習單作為教學之用。
- (6) 為了落實情境教育，在走廊設置標誌及繪製標線，作為道路模擬情境區，並設有交安翻翻樂的教具，禁止奔跑的提醒標語，校門也設有標誌，配合

地形地物設置交通標誌，甚至為了增強學習效果結合廟口文化，實際至社區進行交通安全體驗課程。

- (7) 擬訂交通安全活動辦法，活動內容多樣化。舉辦書法、漫畫、朗誦、演講、作文、剪報、闖關活動、導護志工感謝小卡、校園地圖徵集、禮讓小旗設計、交安知識搶答、教室佈置交安比賽等各項活動。
- (8) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作校外教學說明、觀看大客車逃生影片、設計大客車逃生學習單等安全教育，並落實車輛檢查，且於事後召開檢討會議。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 委員會期初會議重點在討論該學期交通安全計畫的內容與分工，期末會議重點在針對該學期的執行結果進行回顧檢討。透過計畫評核機制以瞭解計畫推動情形及問題改善狀況。
- (2) 資料整理應朝系統化方向作努力，按各工作之計畫、執行、考核部分完整納入，以利經驗傳承與永續推動。
- (3) 目前學校已針對環境危險點進行檢核，建議每學期都能進行，檢核紀錄要註記日期，並針對問題點研提短、中、長期改善策略，以逐步落實改善工作。
- (4) 交通安全教育重在生活實踐，學生訪談發現學校搭乘機車違規較少，但搭乘汽車違規情形較多，建議學校進行調查了解，並因應加強宣導。
- (5) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (6) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (7) 學校提供的各項交通安全措施應多加宣導，讓全校師生瞭解，並提供多元的方式提升學童的思辨能力，例如於班級時間請老師鼓勵學童針對時事、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，或是拍攝學童上放學動態影像，於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (8) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，

除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。

- (9) 目前學童的作品普遍以酒駕為主要訴求，建議規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客。
- (10) 建議規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題，活動結束後應作成效分析，以評估其效果性，目前該校的成效分析是由學童圈選還想要的活動，而選項是故事、遊戲、新聞、影片，此乃方式非內容，較無法了解學童想要知道的交安內涵為何，且此種方式無法了解成效，建議應召開檢討會議或是由各個參予者填寫回饋量表，以了解其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (11) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (12) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中已包括執行該項工作的辦法、執行狀況與詳細的調查資料（如上放學交通方式調查、路隊編組、糾察隊登記、回饋、導護簽到表等）。但較缺乏調查資料的統計應用、問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率，建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護工作執行）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (13) 校門口除了來訪臨時停車外，不宜作為教師長時間停放之用，學校的空間應以學生使用為主體。此一空間應做為學生上放學通行使用，而大門口的人車分道的配置亦可適度調整（車行右側，進入地下停車場，行人則統一走左側），降低車行通道的寬度，以降低車速；增加行人通道的寬度，彰顯以行人為重的價值。
- (14) 學校已詳細調查上學與放學各班級使用的交通工具，但相關的統計與應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜依照年級、交通方式、交通工具、動線等計算其人數。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性，例如每天家長接送區的汽車、機車、安親班（車輛）所需的空間是否足夠。此外，透過歷年的統計資料，方能了解走路上學觀念或其他措施之落實與教育的成效。
- (15) 放學步行人數近五成遠高於上學的兩成，顯示家長是可接受學生走路來學校，走路上學主要在於培養學生獨立自主的能力，亦可以此觀念與家長在溝通交流。

- (16)通學路隊亦分班級編組步行、家長接送（安親班），惟這些編組的意義與功能可再檢討，例如依照行進路線而非依照班級編組，並檢視出校門口的行進動線與可能的危險因子，方更能保障學生通學的安全。
- (17)學校由導師遴選表現優良的同學 8 位擔任糾察隊，每週輪值。服務的內涵除了生活違規舉發外，亦包括交通秩序的維持。建議可以擴大參與朝學生自治的方式辦理交通服務工作，其內涵包括協助導護、中低年級路隊秩序維持等，讓更多的同學參與交通服務的工作，可更深化交通的知能。
- (18)愛心商店現有 15 家，對於愛心商店的選定建議再增加警政單位的協同意見，並逐年持續性評估。
- (19)導護工作由教師與志工共同辦理。志工有八位，皆屬長期參與者，如何新陳代謝，鼓勵學生家長參與學校的導護工作可再多加著墨。導護簽到簽退的制度應具體可行才能落實。此外，部分教師與導護志工（或糾察隊）的值勤技巧亦應多注意以維護自身的安全。
- (20)學校有完整的學生傷病統計，對於後續的改善與處理作為可再加強說明。
- (21)學校對於學生的違規內容、地點等均有詳細紀錄，並以反省單學生改正違規行為。但對於部分學生再犯的情形，宜再注意行為改正的成效（再犯）評估。
- (22)學校的情境教學除了形式概念外，也要了解其意義與價值，並注意其可行性與適宜性。學校環境多為人行的走廊廣場，較不適合標線的劃設，太多的標誌、標語亦可能使學校的環境凌亂，影響學校的美感，也不符合專注學習的理念。相關的標線情境教學亦可利用 Google 的街景資料提供學生真實的步行環境，並藉此學習生活環境的交通知能。

(九) 雲林縣虎尾國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於虎尾鎮公安里明正路八十八號，校地面積 3.94 公頃。校內設有汽車停車格 120 格、機車停車格 60 格、自行車停車格 90 格。鄰近立仁國小、安慶國小等學校。全校計有學生 1057 人、教職員工 90 人，學生上放學所使用之交通工具的約略人數與比例如表所示：

通學方式	家長或安親班 接送	自行車	步行	總計
人數	961	15	81	1057
百分比	91%	1%	8%	100%

學校位於虎尾鎮明正路上，道路寬度約有 10 公尺，道路上有汽車道、機車道及人行道。在學校附近周邊的道路有光復路、水源路、公安路及自由路。在明正路上有雲林地方法院、自來水廠、衛生所、台灣電力公司、國立虎尾農工及鎮托兒所，因為學校正門前面只有明正路這一條道路，而上述所提及的公家機關就位在這條道路的兩側，因此，平時在學生上學及放學的時刻，這條路上的交通量相當大。尤其在學生放學的時候，部份安親班課輔班的車輛為貪圖方便會將其車輛違規停在學校正門前面路段，也經常出現車輛臨停而佔用車道的情況。遇到這些情況，學校的導護老師與訓輔人員會適時給予勸導與糾正。學校附近明正路與光復路的交叉路口（俗稱丁字路口）上學與放學時間，大客車、汽車與機車的車流量非常大，且非常危險。學校在這些路段均能規劃適量的導護老師與導護志工來值勤站崗，以全力維護學生上學及放學的交通安全。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育推動組織、交通安全教育推動小組、愛心服務隊，並能加強家長交通安全教育宣導。
- (2) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了學校教職員、家長會長及虎尾派出所所長及交通義工。
- (3) 有召開委員會議，且有具體的討論內容及宣導重點，以及執行與追蹤檢討會議決議事項。
- (4) 設有年度推動交通安全教育對策，有具體執行紀錄及實施成果檢討。
- (5) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (6) 近三年學校有相當多好的措施，包括導護志工人數充足，並與附近學校導護志工互有交流，以及家長的車輛能進入學校、安親班的教師可進入學校送學童、建置學校周邊危險路口圖。
- (7) 學校落實情境教學目的，設置適宜的交通標誌牌面，如：禁止進入、殘障車位、注意落石，學生印象深刻，且了解其意義與功能。學校另自製校園安全地圖及學校附近學區安全地圖（學區安全地圖範圍可再擴大）。
- (8) 學校交安教育與宣導非常務實，注意校本問題，且善用各項校內外資源，例如：積極宣導走廊不奔跑，騎自行車時勿追逐，得理要讓人；未戴安全帽就像從 14 樓高掉下來，頭部如何能承受；警官到校以事故案例進行演講。
- (9) 學校已積極規劃未來交安教育工作，如：讓學生們自行討論他們看到的交通違規行為，討論校門口交通堵塞的原因以及如何解決。
- (10) 校內動線規劃具有人車分道的概念，學校開放校園讓家長接送汽機車之作法值得鼓勵。

- (11) 透過歷年的統計資料，了解學校對走路上學觀念或其他措施之落實與教育具有相當的成效。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 學校設置標誌牆，讓師生進行情境教學。此作法學生較難讓理解和體會各種標誌設置情境和功能。建議增加其他情境教學方式，如：在社區拍攝的照片、影片或 google 實境地圖進行教學。社區實地踏察則是另一種方式，可讓學生了解社區交通環境與交通安全問題，並教導相關的標誌、標線與號誌設置功能。
- (6) 學區安全地圖範圍可再擴大，包含學生常活動地區。
- (7) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況。但較缺乏問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率，建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護招募訓練工作）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (8) 校內動線規劃具有人車分道的概念，學校開放校園讓家長接送汽機車之作法值得鼓勵，惟在家長接送區的實際運作上仍有人車衝突的情形，部分執行細節可再改善，如移除接送區的欄杆；接送機車的停放位置可規劃於兩樹之間，保持動線的通創；路邊坑洞的平整。除了校內的接送區規劃外，

校外道路兩側似也有許多家長、安親班利用作為接送車輛停放等候之用，學校也應將納入規劃。

- (9) 學校走路上學人數較少（不及一成），僅建立簡單的路隊資料。建議上放學人數的統計宜再詳盡，例如區分上放學、年級、人數、交通方式、交通工具、動線等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性，例如每天家長接送區的汽車、機車、安親班（車輛）所需的空間是否足夠，如何引導至其他地區，讓學生走一段路上學等。此外，透過歷年的統計資料，方能了解走路上學觀念落實與教育的成效。
- (10) 學校六年級每班有糾察隊 6 位，交通服務隊 2-3 位，主要以生活規範導正為主。建議可增加交通服務隊的人數，目前由愛心服務隊（家長）擔任的校內交通維護工作亦可部分由學生擔任，家長從旁協助，讓更多的同學參與交通服務的工作，深化交通的知能。
- (11) 愛心商店的選定除了學校的評估外，建議再增加警政單位的協同意見，並逐年持續性評估，並增加了解學生的使用情形統計與意見回饋。
- (12) 導護志工約有 70 餘位，規模相當龐大，建議加強值勤的技巧訓練與裝備的一致性，例如值勤時應有一致的服儀，雨天應著雨衣值勤，面對指揮車輛等，以確保值勤的權威與安全。此外，教師擔任導護工作亦需學習相關導護技巧，例如帶領學生於道路行進時，面對來車避免危險等。
- (13) 愛心服務隊幫學生開車門的作法固然可以加快疏解的速度，但對於養成下車開車門的正確行為，自主管理等教育理念似有違背，亦可再檢討。
- (14) 學生違規行為記錄宜再明確，並建立對應的輔導方法與行為改善成效評估制度。導護週誌多著重於生活面向，交通面向似較少關注。
- (15) 交通環境的改變並非一蹴可及，需要時間慢慢改進，家長、一般民眾未能配合自屬必然現象，學校應持正面積極面對的態度，畢竟如何促進行為的改變正是教育的功能與價值。

(十) 嘉義縣垂楊國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於嘉義市西區垂楊路 605 號。校地面積 30250 平方公尺。校內設有汽車停車格 50 格；機車停車格 50 格；腳踏車停車格 10 格以及殘障停車格 2 格。鄰近學校有國立嘉義大學、民生國中、興嘉國小與大同國小。全校計有國小普通班 36 班、特教班 1 班，學生人數為 1007 人；附設幼兒園 2 班，學生人數為 58 人。教職員工人數為 60 人。每日導護執勤人數：上學 18 人，放學 13 人。學生上放學所使用之交通工具約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長 汽車接送	家長 機車接送	步行	安親班接送	總計
上學人數	260	546	189	12	1007
百分比	26%	54%	19%	1%	100%
放學人數	114	359	269	265	1007
百分比	11%	36%	27%	26%	100%

學校周邊鄰接主要道路名稱、特性如下：

道路 名稱	車 道 數	慢 車 道	人 行 道	人 行 天 橋	地 下 停 車 場	路 邊 停 車 格	公 車 站 (含 BRT)	車 流 量 及 流 速	路 邊 佔 用 情 形
垂楊路	3	1	有	有	無	無	有	大；快	有
新民路	2	1	有	無	無	有	無	大；快	有
上海路	2	1	無	無	有	無	無	大；快	有
新建街	2	0	無	無	無	無	無	多；快	有
老吸街	1	0	無	無	無	無	無	多；快	有

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地長榮派出所副所長、新西里、垂楊里里長與家長會均有參與。
- (2) 有召開委員會議，且有具體的討論內容、具體執行紀錄。
- (3) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (4) 新西里及垂楊里里長均為學校志工，學校與社區互動良好。
- (5) 近三年內獲得交通安全獎項，包括 101 年國民中小學交通安全教育評鑑特優、101 年度蔡宜玲老師榮獲金安獎、100 年度導護志工劉桓華獲金安獎等。
- (6) 學校交安教學活潑，可提升學生的學習興趣，例如：運用海報和影片教導學生交通安全問題，如：注意大車內輪差；利用大門口的行人天橋，教導學生觀察交通問題。學校並製作學校周遭環境的模型，放置在交安資源教室供各班使用。學校另自製愛心服務站地圖和社區安全地圖，以照片標示相關地點。
- (7) 學校舉辦自行車考照，分筆試和路考，並對筆試問題進行錯誤題分析，由錯誤題目分析了解需加強重點。
- (8) 學校積極鼓勵學生走路上學，已有家長輪流帶小孩走路上學。學校也鼓勵汽機車接送的學生走一段路上學。
- (9) 校內動線規劃落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口，不與學生活動區域衝突。各類車輛停車秩序良好。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 有基本具體的計劃作為，但仍需有進一步的具體檢討結果。推動執行與檢討考核計劃。
- (6) 針對通學環境與校園安全應作檢討與改善，包括
 - a. 安全帽、安全座及超載問題是近期工作重點。
 - b. 娃娃車超載，請警察協助勸導告發
 - c. 雨天容易造成上下學秩序較亂，車子易並排。
 - d. 地下停車場的設置易造成出口處交通秩序問題。
 - e. 學生路隊由各班級分隊，各路隊均有小旗指示。
 - f. 以新生報到時，與家長座談，宣導學校交通安全的管制規定。
 - g. 學校導護志工 36 人，兩個里長均為學校交通服務志工
 - h. 自行車考照，包括筆試與路考。
 - i. 97 年國際安全校園認證。
 - j. 南門出口增設雨棚減少雨天時的放學接送問題。
 - k. 大型遊覽車違規停車。
 - l. 停車場出口建議加裝警示燈。

- (7) 學校重視自行車安全教育，建議多增加學生對重要自行車安全問題的認知與處理能力，如：任意左轉問題（需學習轉彎，以手勢示意。）、自行車裝置火箭筒問題、開燈讓別人看得到你。
- (8) 學生透過學校自製模型的交安教學，已對學校周遭車輛多的問題印象深刻，建議未來可增加更深入的交通安全問題之討論。另自行車考照筆試問題已進行錯誤題分析，建議全校交通常識測驗部分也進行錯誤題分析。
- (9) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。但較缺乏量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率（如家長接送、動線、導護許多資料重複使用），建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (10) 學校已調查上學與放學使用的交通工具，惟資料的詳盡度與應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜再詳盡，例如區分上放學、年級、人數、交通方式、交通工具、出入動線（門）等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性，例如每天家長接送區的汽車、機車、安親班（車輛）所需的空間是否足夠，如何引導至其他出入口，讓學生走一段路上學等。
- (11) 放學自行走路的人數較上學多，顯示家長是可接受學生走路來學校，學校鄰近道路有人行道，整體環境相對安全，走路上學環境尚可，讓家長了解走路上學的意義與價值才能提高成效。走路上學的推動並非僅以交通安全或學生體能為考量，培養學生獨立自主的生活能力才是真正的目的。此外，透過歷年的統計資料，方能了解走路上學觀念落實與教育的成效。
- (12) 家長接送區的規劃可適度考慮將家長機車接送納入校園內，使交通問題內部化，並提高接送環境的安全性。例如東門（活動中心前廣場）有開闊的空間，西門連通操場之道路空間，皆有規劃為家長機車接送區的條件。此外，學校亦可請市府協調，請操場地下停車場經營廠商提供半小時免費的停車服務，作為安親班停車使用。
- (13) 學校所規劃之交通服務隊以六年級同學為主，其工作以生活規範導正為主，仍是過去糾察隊的職責。建議配合自治市警察局的任務，增加交通服務的內涵，例如目前由志工擔任的交通維護工作亦可由部分學生擔任，志工從旁協助，讓更多的同學參與交通服務的工作，深化交通的知能。
- (14) 愛心商店的建議應有完整的評估選定程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估，了解其使用狀況與回饋。
- (15) 導護志工有 36 位，規模尚稱龐大，亦有定期的訓練計畫，惟部分志工的值勤技巧需再加強，以保護自身的安全。例如面對指揮車輛，帶領學生於道路行進時，面對來車避免危險等。

- (16) 志工幫學生開車門的作法固然可以加快疏解的速度，但對於養成下車開車門的正確行為，自主管理等教育理念似有違背，亦可再檢討。
- (17) 學生違規行為記錄宜再明確，並建立對應的輔導方法與行為改善成效追蹤評估制度。
- (18) 交通環境的改變並非一蹴可及，學校終極目標是無導護、無家長接送區，但改變需要時間，家長、一般民眾未能配合自屬必然現象，學校應持正面積極面對的態度，畢竟如何促進行為的改變正是教育的功能與價值。

(十一) 花蓮縣富源國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於花蓮縣瑞穗鄉富源村學士路 30 號。校地面積 2.5 公頃。校內設有汽車停車格 12 格；自行車停車格 30 格。鄰近學校有馬遠國小、富源國中、大富國小等學校。全校計有學生 129 人、教職員工 20 人，學生上放學所使用之交通工具約略人數及比例如表所示：

通學方式	汽機車 接送	自行車	步行	總計
人數	40	19	70	129
百分比	31%	15%	54%	100%

學生主要於學士路正門與廣東路側門通學。學生住家離校平均在 500 公尺以外，五成以上學生步行上學；放學車輛集中於 16:50 時段，交通較為壅塞。為因應現況於學士路兩旁設立接送區，並推動走路上學於學士路與力行兩路口放行學生上學。

2. 訪視所見特色

- (1) 組織方面，委員成員涵蓋校外人士，包括派出所所長、家長會長、志工等共同參與，並能定期召開會議，具體做成決議，且能執行追蹤、檢討，顯示相關工作推動均能落實執行。
- (2) 學校的理念是培養同學交通自理能力，並能將理念貫徹在組織計畫中，這是一個非常好的目標與方向。
- (3) 能檢討學校周遭環境，列出危險點安全分析與因應措施，例如學生步行比例高，規定要戴橘色學生帽、增加禮讓小旗等來因應，積極用心。
- (4) 學校利用與社區互動機會，如個案研討會議、老人會活動、歌謠班活動、全縣教育座談會等，適時進行宣導。

- (5) 擬定各學年教學主題及活動，設計多樣化「交通安全學習單」供學生練習，深化學習效果，並將交通安全教育融入各科教學，包含自然、美勞、資訊、體育、社會，並有提供教案。
- (6) 學校針對提升老師學生知能方面執行得相當不錯，除了辦理交通安全的講座外，還辦理急救課程，舉辦小騎士研習及考照活動，提升老師教學技巧；而學童部分，學校也充分利用朝會、班會、影片等方式作有效的宣導，利用學生週會與朝會時，演練上下學事故發生之應變與處理，朝會邀請專家學者來演講，宣導交通安全的重要性，班級交通安全研討會，請學生上台親身說明自己的經歷。
- (7) 於走廊設置情境區、操場設考照區，並在樓梯間、停車場有提醒安全之標語，十分用心。
- (8) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全資料室，內有作品、教具（九宮格、標誌小圖卡、旗子）、裝備、書籍，並訂有「交通安全教室管理辦法」，且有借用清冊，並將收集的海報張貼及播放影片充分運用在宣導。
- (9) 舉辦的活動相當多樣化，活動內容有班際交通安全常識測驗、海報書籤製作比賽、朗讀以及書法比賽。
- (10) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (11) 針對校內的平面停車場，校方要求老師使用該停車場者以「倒車入庫」的方式停車，減少因視野的限制撞傷學童事件發生之可能性。
- (12) 校長能全盤掌握學校周遭交通環境以及各項交通安全工作。且能於校外參訪過程安排學生學習台北都會區交通環境與捷運搭乘，相當用心；惟建議應該適當規劃其實施計畫，讓學生能事先預習、過程學習及事後檢討。
- (13) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 校內人車動線規劃良好，汽機車之動線與學生步行動線完全分開。
 - b. 汽車格位 12 格，機車位 30 格。
- (14) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
 - a. 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
 - b. 學生通學方式 56%、自行車 14%、汽機車接送 30%。
 - c. 設有「腳踏車名單暨安全檢核表」，相當務實。
- (15) 對於本校書面資料準備之建議：
 - a. 相關辦法或規章，宜有制訂或修訂日期；
 - b. 各項活動之照片，宜註記活動內容及日期；
 - c. 相關交安訊息可放置於本校之網頁上；

- d. 網頁可增加點閱率功能。
- (16) 家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- a. 學生接送時能於學士路及力行路之巷道口讓學生下車，能有效鼓勵學生步行一段路進出校園。
 - b. 學生放學時路隊能有晴天與雨天排路隊位置，相當用心。
 - c. 家長接送區之設置與運作，雖因為學生數量不大，問題狀況不明顯。
- (17) 訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- a. 訂有生活糾察隊選拔及表揚辦法，且有良好訓練計畫，目前有 7 位路隊長。
 - b. 有訓練、獎勵及利用點名表、臂章、反光衣。
- (18) 訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- a. 訂有導護實施計畫及計畫，且有輪值表可查。
 - b. 目前有 3 位導護志工。
 - c. 能依據實際狀況，經協調後加派行政人員協助學生過馬路；經檢討後調整上放學接送動線。鼓勵使用橘色小帽及禮讓小旗。
 - d. 訂定愛心商店的推廣與考核辦法，且切實執行工作，目前有 4 家愛心商店，且有「接受協助學童資料登記表」。
- (19) 學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
- a. 有統計「通學交通安全教育輔導與改善紀錄」，且有相關作業辦法及輔導作為，相當用心。校安資料顯示 99 年有 1 件腳踏車事故。
 - b. 剪報並書寫心得，違規者擔任一日校內志工。
- (20) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，謀求交通安全輔導措施之創新，有收集富源分駐所轄區民國 99 年、100 年及 101 年(1~7 月)交通事故資料。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校原住民學生比例很高，建議與部落社區建立緊密的互動關係，鼓勵部落長老參與交通安全教育事務，擴大成效和影響力。
- (2) 利用家長會與親師會的活動結合社區力量，宣導行車安全，可以協助學校推行交通安全教育。
- (3) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在

車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。

- (4) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (5) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (6) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學同透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (7) 應收集當地的交通事故統計數據及交通特性，以了解兒童在交通上最常受傷的情形、學童最常使用的交通工具，才能充分掌握學校的交通安全校本問題，作為設計教學或活動的依據；並且融入課程能有主題或教學內容、簡單的教案，非只有總表記載要上交通安全，未有任何說明。
- (8) 建議規劃交通安全相關活動或教學時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與；且活動後應作成效分析，如學校視學習單、安全帽及安全帶使用情形調查為成效分析，其學習單應作分析了解教學上的成果，同樣的應辦理安全帽及安全帶的宣導活動，其問卷調查才有成效說明的意義。
- (9) 學校應在每次出車前作車輛的檢查，並提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (10) 建議針對事故態樣，作為對學生交通安全宣導之教材。若能增加花東地區、臺灣地區事故特性尤佳。

(十二) 花蓮縣吳江國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於台九線 300K+100 路段，後鄰海岸山脈，遠眺中央山脈，前方面對花東縱谷之秀姑巒溪，風景秀麗，校內設一「玉山瞭望台」，天氣晴朗時，可清楚眺望玉山山頭。校地面積 1.23 公頃。校內設有校車停車格一格(車庫)、

汽車停車格 8 格、機車停車格 4 格。鄰近學校有東里國中、東里國小、樂合國小等學校。全校計有學生 44 人、教職員工 16 人，學生上放學所使用之交通工具約略人數及比例如表所示：

通學方式	校車接送	步行	總計
人數	37	7	44
百分比	84%	16%	100%

校車約早上 6：40 由學校駛出，行駛路線包括吳江村、東里村、安通社區及玉里鎮，早上 7：10~7：20 導護老師至校門口迎接第一班到校學生，由門口整隊進入學校，第二班車大約 7：45 進入校區；下午 4：30 放學，由導護老師集中全校學生於辦公室前面走廊，依據路隊別分成二班上車放學。步行上學學生統一於 7：20 集合於門口，與第一班校車學生由導護老師共同整隊進入校園；放學時第一班校車離校後，由導護老師整隊送至校門口步行回家。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全推動小組，組織架構完整，並能邀請校外派出所所長等專業人士和家長會長參與，定期召開會議，檢討改善交通安全事宜。
- (2) 學校透過 SWOTS 分析，了解掌握學校優勢劣勢及校本問題，並因應提出執行策略，例如學校無導護志工，改與社區巡守隊合作來因應；學生住所分散，以校車接送來因應；根據社區特性擬定愛心計程車服務計畫，預防家長酒後開車等，顯示學校對於交通安全議題有一定的掌握和作為。
- (3) 各項工作能透過計畫、執行、檢討來進行，並能建立檢核表，了解執行狀況與改善成效，相關工作推動相當落實。
- (4) 宣導方式多元，包括利用各種集會活動、吳江之聲、話劇表演等進行宣導，更特別的是宣導酒駕方面，規劃愛心計程車專線，以避免家長酒後駕車。積極用心，值得稱許。
- (5) 擬定各學年教學主題及活動，設計多樣化「交通安全學習單」供學生練習，深化學習效果，並將交通安全教育融入各科教學，包含自然、美勞、資訊、體育、社會，並有提供教案。
- (6) 學校針對提升老師學生知能方面執行得相當不錯，邀請專家學者來針對師生演講，而學童部分，學校也充分利用朝會、班會、影片等方式作有效的宣導，利用週會時間跟全校學生實施交通安全宣導，並以簡報搭配實例宣導提醒學生注意交通安全事項，老師則利用網路上各種交通安全宣導影片，讓孩子思辨交通事故發生的原因，及如何自我保護，並請學童填寫校園安全問卷，以了解學童安全的概念。

- (7) 於走廊設置標誌、操場設考照區，並在樓梯間、停車場有提醒安全之標語，十分用心。
- (8) 學校將相關書籍造冊建檔，善於運用資源，向各單位索取資料及宣導品、標誌，訂有「管理辦法」，且有借用清冊，並將收集的海報張貼及播放影片充分運用在宣導。
- (9) 舉辦的活動相當多樣化，每學年分低、中、高年舉辦交通安全教育學藝活動及比賽，活動內容有交通安全的學藝競賽活動，例如作文、繪畫、硬筆字、朗讀、有獎徵答，低年級著色比賽以禮讓小旗為主題，中年級以騎乘自行車為主題，高年級則進行交通安全作文比賽。利用資訊課讓學童瀏覽交通網站實施交通安全常識測驗及交通安全電腦遊戲，並將交通安全議題列入「吳江之聲」校園廣播活動，且有交通安全話劇的表演，提升宣導成效。每週五第二節下課時間的趣味競賽活動融入交通安全宣導議題。
- (10) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (11) 針對校內的平面停車場，校方要求老師使用該停車場者以「倒車入庫」的方式停車，減少因視野的限制撞傷學童事件發生之可能性。
- (12) 針對校車上下車、車內的安全召開會議，並列出安全注意事項，要求學童遵守。
- (13) 本校屬偏鄉小型學校，全校學生數 44 位，在台九線東側。有進行本校交通工作 SWOT 分析，交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，均相當用心、務實。且能掌握學校周遭道路狀況，並作適當規劃。
- (14) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 確實做到人車分道保障學生安全、教職員工車輛皆停於下操場的專用停車場，上下學交通管制得宜。
 - b. 本校上課期間校園禁止車輛進入。
- (15) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。學生數量 44 位，學校能完全掌握所有學生的通學資訊。
 - a. 校車接送比例高達 84%。表定各車隊校隊搭乘時間，便利學生上放學。建議學校進一步掌握學生家與校車搭乘點之間的交通方式及動線，並有注意須知事項。
 - b. 上學時第一班交通停靠在台九線，學生步行進入學校；第二班則因為即將上課，乃直接駛入校園停靠。放學時交通車於校內停放，讓學生上車後駛出學校。
- (16) 家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
 - a. 全校僅有 1 位學生由家長接送，於校門口設有家長接送區。

- b. 步行與接送學生均由校門口步行進入學校。
 - c. 步行及家長接送學生都會等校車出發後再放學。
- (17) 訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- a. 訂有生活糾察隊選拔及表揚辦法，目前有 5 名，定期辦理幹部訓練及檢討工作。
 - b. 路隊共有 5 車路隊，路隊長均由高年級學生擔任。
- (18) 訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- a. 每學年依本校狀況訂定導護工作實施要點，目前只有 7 位步行學生，沒有導護志工。
 - b. 編排導護工作輪值表，由擔任導護的老師填寫學校日誌。
- (19) 訂定愛心商店的推廣與考核辦法，且切實執行工作，目前有 5 家愛心商店，且有頒發感謝狀。
- (20) 學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
- a. 有詳細的學生違規統計及輔導作為、紀錄表。
 - b. 利用學生朝會時間加強宣導交通安全教育。
 - c. 學校十幾年來均無學生交通事故，且有統計表。
 - d. 辦理自行車考照。
- (21) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，有收集學區交通事故資料資料。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 期許學校持續依 PDCA 計畫管理內涵推動各項工作外，目前綜整 100 至 102 年 3 年的檢核表檢核方式，建議能在每學期末進行，以了解該學期的執行成效。
- (2) 計畫執行的成果檢討，希望能回饋納入新年度計畫擬定的目標與內容項目，例如學校發現假日許多學生在社區騎自行車，因此規劃自行車考照，設置考訓場，下一步可更擴大，規劃自行車校外教學活動，以便同學能將相關交安知能更進一步應用於生活環境中。
- (3) 吳江之聲廣播，可以擴大學生的參與，也可試著讓學生自行設計講稿，進一步學習，有助於學生對交通安全的了解。
- (4) 應收集當地的交通事故統計數據及交通特性，以了解兒童在交通上最常受傷的情形、學童最常使用的交通工具，才能充分掌握學校的交通安全校本

問題，作為設計教學或活動的依據；並有規劃後的總表，讓老師了解該教案融入於何處，目前學校有教案未說明堂數、上課的時間及融入於何課程。

- (5) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。
- (6) 建議規劃交通安全相關活動或教學時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與；且活動後應作成效分析，如學校視有獎徵答為成效分析，其題目的設計應以教學或活動的內容為主，並將有獎徵答後的結果列出，以了解其成效。
- (7) 訪談時學童的回應中了解其平日搭乘汽、機車違規居多，學校應加強宣導。
- (8) 由於學生爾後前往都市地區的可能性甚高，建議本校仍必須認真進行交通安全教育，以提高學生能了解當前台灣交通環境與學習生存之道。
- (9) 本校學生通學主體為校車，建議利用校車進行視線死角學習、推行繫大客車安全帶運動及禮敬司機活動。
- (10) 針對愛心商店，建議學校能定期追蹤與檢討。
- (11) 學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
 - a. 有詳細的學生違規統計及輔導作為、紀錄表。
 - b. 利用學生朝會時間加強宣導交通安全教育。
 - c. 學校十幾年來均無學生交通事故，且有統計表。
 - d. 辦理自行車考照。
- (12) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，建議可改利用全縣、花東地區或全台常見道路交通事故態樣資料，作為對學生宣教之教材。

(十三) 南投縣竹山國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校座落於南投縣竹山鎮延和里向學街 32 號，於竹山市區尾端，校園面積約 5.7 公頃，校舍總樓板面積 17,259m²。校內現規化有小客車停車位 43 格，機車停車位 20 格。北邊有縣立延和國中(0.8km)、縣立延平國小(1.5km)，南邊有國立竹山高中(0.8km)、縣立雲林國小(1.0km)。現有學生人數 1,116 人，教職員工 71 人，學生上放學所使用之交通工具約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	其他	總計
上學人數	415	512	182	7	1116
百分比	37%	46%	16%	1%	100%
放學人數	434	299	376	7	1116
百分比	39%	27%	33%	1%	100%

學校周邊鄰接主要道路名稱、特性如下：

	道路名稱	道路寬度	車道數	慢車道	人行道	備註
學校正門	向學街	8 米	2	無	有	
學校後門	安定巷	6 米	1	無	無	
學校右側	大明路	25 米	4	有	無	有天橋

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全委員會組織，且設有組織章程，組織成員主要以學校教師員工為主，並設有顧問團隊，包括了家長會代表、義工大隊長、以及延平派出所所長，另照護商店及義工工作隊亦包含在組織中。
- (2) 每學期至少召開委員會議 2 次，並且有具體的討論內容，有具體執行紀錄。
- (3) 各年級均訂有實施交通安全教育計劃及執行辦法。
- (4) 檢討與改善通學環境與校園安全，包括安定巷後門丁字路口設網狀線改善會勘、後門於下學期開始宣導步行區減少人車爭道、向學街因設立緩衝區車輛不再回堵到大明路。
- (5) 推動執行與檢討考核計劃完整，有具體的計劃作為，並有具體檢討結果及改善實績。對於通學環境的改善均有追蹤，如：學生放學分組多點路線管制宣導方案實施成效：99 年無任何 A1 及 A2 類交通事故。
- (6) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (7) 利用家長建議通知書與家長進行交通安全及施行策略宣導、利用家長座談會及班親會進行交通安全宣導，較缺少社區民眾的交通安全互動。
- (8) 近三年內獲得縣市政府(或全國)之交通安全獎項
 - a. 101 年度全縣國中小交通安全教育評鑑第 2 名。
 - b. 100 年度全縣國中小交通安全教育評鑑第 2 名。
 - c. 第三屆道安創新貢獻獎(放學多點流程路線管制宣導方案)
 - d. 99 年教案設計比賽得獎學校
 - e. 98 年獲交通部金安獎

- (9) 學校重視學生自我照顧能力的培養，交通安全問題之因應能力的培養是其中一環。校外教學時，讓學生擔任安全組長，進行安全維護。
- (10) 學校積極推行走路上學，並製作走路上學學習單，讓學生從「做到」和「再加油」選項的勾選中，了解如何安全地走路上學。利用海報教學則是學校另一項教學特色。
- (11) 導護志工約有 15 位，配合走路上學推動邀請學生家長共同參與導護工作亦是可行的作法。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 交通安全常識測驗題目宜與學生需學習的主題有關，學生角色多為行人、自行車騎士和車輛的乘客，小客車安全駕駛部分可刪除，如：如何進入和駛出高速公路。
- (6) 學生需培養判斷和處理交通安全問題的能力，交通安全走廊的教學內容多為認識標誌，認識標誌是交通安全的初步工作，建議未來以國小學生需學習最相關的交通安全教育主題，豐富交通安全走廊的教學內容，成為實用的了解交通安全問題的學習區。
- (7) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中已包括執行該項工作的辦法與執行狀況。但較缺乏問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率，建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選

定評估、導護招募)單獨列檔,內容包括訂定辦法、執行過程、發現問題、改善作為等,以便持續了解問題的發展歷程,並藉此評估改善成效。

- (8) 大門口的人車分道的配置可適度調整,建議可降低車行通道的寬度,以降低車速;增加行人通道的寬度,彰顯以行人為重的價值。學校教職員的停車區位之進出動線亦可考慮調整,以減少在校園繞行的機會。
- (9) 學校已調查上學與放學使用的交通工具,惟資料的詳盡度與應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜再詳盡,例如年級、人數、交通方式、交通工具、動線等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性,例如每天家長接送區的汽車、機車、安親班(車輛)所需的空間是否足夠,如何引導至其他地區,讓學生走一段路上學等。此外,透過歷年的統計資料,方能了解走路上學觀念落實與教育的成效。
- (10) 放學自行走路的人數較上學多,顯示家長是可接受學生走路來學校,培養學生獨立自主的能力可再加強。
- (11) 學校後門之步行概念區的作法可將其制度化,例如向主管機關申請設置通學巷。
- (12) 以目前向學街的等候長度,放學汽機車接送的等候空間恐非充足,汽機車混雜於同一家長接送區較容易發生意外,建議儘量將汽機車分區設置。放學時允許機車入校內等候可降低周邊交通衝擊,提高接送安全,惟相關的佈設需再考慮,例如可利用停車場出入車道做為機車臨停區,並以停車區位分隔車行與人行動線。
- (13) 學校現有交通服務隊約有 20 位服務同學,以學校的規模而言略顯不足。建議可以擴大參與,讓更多的同學參與交通服務的工作,深化交通的知能。
- (14) 除了愛心商店使用率統計外,對於愛心商店的選定與每年的持續性評估亦不可偏廢。
- (15) 部分導護志工年紀高,如何新陳代謝?如何鼓勵學生家長參與學校的導護工作可再多加著墨。此外,部分志工的值勤技巧亦應多注意以維護自身的安全。
- (16) 除了違規的次數外,學生違規的行為記錄宜再明確,輔導的方法?行為改善的成效?
- (17) 學校目前禁止學生騎乘自行車上放學,惟對於自行車的騎乘技巧、應注意的道路安全問題似缺乏明確的作為。

(十四) 桃園縣龍星國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於桃園縣龍潭鄉中正路 269 號。校地面積 22458.52 平方公尺。校內前庭設有汽車停車格 11 格、機車停車格 13 格；室內設有汽車停車格 43 格、機車停車格 20 格、身心障礙停車格 1 格。鄰近學校有龍潭國小、雙龍國小等學校。全校計有學生 1105 人、教職員工 97 人，學生上放學所使用之交通工具約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	學童接送車	其他	總計
上學人數	518	288	184	110	5	1105
百分比	47%	26%	17%	10%	<1%	100%
放學人數	176	130	427	341	31	1105
百分比	16%	12%	39%	31%	3%	100%

學校前門正對中正路為四線道，約 15 米寬，沿途設有人行道。路邊兩側設有汽車及機車停車格，但因商家林立又臨近傳統市場，違停、併排情形嚴重。中正路和中正路 242 巷交叉口，上放學時段由中正路 242 巷右轉中正路車輛多，常見無禮讓行人車輛，威脅學童通過行穿線的安全。出校門右轉處設有公車站牌，上學時段僅有一台公車通過。

學校後校門正對大同路為兩線道，約 8 米寬，除學校圍牆邊設有人行道外，沿途都未設置人行道。因鄰近傳統市場，常有攤商及民眾在此違規停車。大同路因紅綠燈少，所以常是民眾選擇通往交流道的主要選擇，也因紅綠燈少，所以車速快。

2. 訪視所見特色

- (1) 交通安全教育推動組織架構完整，分工明確，能納家長會長、志工隊、警察局、村長等社區人士，定期召開會議，討論交通安全事宜。
- (2) 部分會議決議事項能建立檢討考核表進行追蹤考核，了解決議事項落實情形，但欠缺註記檢核日期。
- (3) 學校能運用 PDCA 模式檢視各項工作推動執行狀況與目標達成情形，表示肯定。
- (4) 針對學校通學環境進行調查，讓家長和學生共同檢視討論問題點與危險，學生可藉以調整上放學的路線，並能提升安全認知，深具特色。
- (5) 糾察隊、自治市的宣導、網路、星星橋、座談會、講座等多元方式進行宣導，表示學校相當努力。
- (6) 召開安親班會議，轉知接送車相關規定及配合事項，積極面對及解決問題。
- (7) 學區安全地圖將 13 處危險路口詳細分析並和愛心服務站做結合，將學生的安全做面的佈置。

- (8) 「上學走一段、健康有夠讚」走路上學活動值得肯定，由教學、宣導、體驗到校外環境改善整體推動，成效佳。
- (9) 針對學童校園受傷狀況登載，制作受傷統計圖及分布圖，明確掌握受傷熱點，並設置校園安全地圖，加強宣導危險角落及提出因應對策，降低受傷人數，值得肯定。
- (10) 針對行走安全，除了走廊有標語提醒學童不奔跑、糾察隊巡邏，也加強宣導走廊奔跑意外相關新聞，針對走廊跑步的學童，中高年級進行反省學習單書寫反省，低年級則進行安全行走訓練，校方的努力值得肯定。
- (11) 學校除了自辦海報、標語、書籤、作文、戲劇等交通安全活動，也結合政府單位、相關團體及民間企業辦理相關活動，包括縣府、國瑞汽車、劇團。
- (12) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，設計標準作業流程詳細列出各個步驟，並對學童作安全教育、落實車輛檢查。
- (13) 學校能主動發現外部交通問題(如後門增繪網狀線與行穿線)，協調相關單位改善，做法值得肯定。
- (14) 有各班路隊資料，並有實施班級路隊影片教學與路隊組訓等資料可稽。
- (15) 學校資料呈現推動走一段路上學，學生走路從 17% 提升至 53%，且獲家長認同，並以集章方式鼓勵。
- (16) 校內訂有交通服務糾察隊組織辦法，於運用於行人道協助違規勸導；另有辦理訓練與執行計畫可稽，且可執行人數達 64 人，裝備充足。
- (17) 學校導護工作訂有志工推展委員會辦法，並定期召開會議，辦理聯誼與表揚活動，參與人數從 98 年 15 人，101 年增加至 19 人，102 年 6 月更已有 35 人報名參加，顯見學校對於導護工作之用心。
- (18) 學校愛心商店從 99 年 9 家增至 101 年 15 家，並訂有設置實施辦法與守則。
- (19) 學校分析周邊 13 處危險路口之特性，並列舉行經該處地點交通安全相關注意事項，且進一步列出可利用的愛心商店，是很好的做法。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校訂定汽機車進出與停放管理辦法，建議規定內容可以更細緻，例如明確規範進出時間、要開啟頭燈、停放方式等。
- (2) 目前設置於前庭停車位並非理想的停車空間，對於校園停車管理，建議未來考慮停車逐步退出校園，以供學童更寬敞、更安全的校園環境空間。
- (3) 地下停車場已加反射鏡及警示器，建議可以再加繪「慢」字或其他警語，強化此處的安全。

- (4) 學校在周邊環境檢核改善方面，做了很多的努力，但書面資料宜加強整體問題分析與診斷過程的說明。
- (5) 未來在座談宣導部份，建議增加教師、家長的回饋。
- (6) 學生在搭乘汽車、機車時的違規情況普遍，建議學校調查了解並因應加強宣導。
- (7) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (8) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (9) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (10) 學校應提供多元的方式提升學童對自身交通安全的思辨能力，例如可於班級時間請老師鼓勵學童針對時事、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，或是可考慮拍攝學童上放學動態影像，以了解學童上放學狀態，並可作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (11) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。
- (12) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學

習單，並鼓勵老師自製教具，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。

- (13) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (14) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (15) 安親班的車輛有相當的比例是以娃娃車當作接送工具，在法令上娃娃車是不能搭載七歲以上的孩子，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長，以維護學童行的安全。
- (16) 由孩子推餐車應作更多的訓練，並提醒注意事項，給予適時的督導。
- (17) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (18) 人車動線規劃部分
 - a. 校外：現場會勘發現中正路 261 巷口變電箱確實影響人車視距，建議反映縣府邀集台電等單位會勘移設。另學校正門道路為交通島實體分向，據教師訪談反映許多家長接送時均利用缺口(丁丁藥局前)迴轉，致生車流回堵與危險，建議學校研議宣導家長提前利用中正路 261 巷左轉接送學童，並配合調整號誌為左轉保護，並將接送區移往該巷道設置，以改善中正路交通。
 - b. 校內前庭：學校規劃正門前庭為停車區域，正門又為學童主要進出校園動線，恐有衝突之虞，該處停車空間建議朝改為臨時性停車與廢除的方向努力。未改善前，學生上放學時段應確實落實時間區隔，禁止車輛進出，並且車輛停放一律車頭朝外，避免倒車失察與行人產生衝突。
 - c. 校內地下停車場出入口：建議增設進出地下停車場警示設施，以及地面加繪停止線行穿線等標線，以提醒人車注意。
- (19) 分析並建立學生通學路隊資料部分
 - a. 安親班接送區域規劃於後門，由於附近住戶眾多恐有長期占用之虞，建議比照前門汽車接送區於地面加繪標線明確告知禁停時段，必要時協調交通執法。另建議接送區牌面內容由「學生娃娃車」改由「學童接送車」，避免混淆。
 - b. 資料呈現仍發現有幼童專用車等待接送照片，學校有呈現與安親班等業者召開座談會照片，但漏未呈現座談議題與紀錄等資料。建議學校補充

召開座談會相關資料，並能明確將業者名稱、接送方式、使用交通工具等資料列冊，期能發揮輔導甚至約制效果。

(20)家長接送區規劃部分

- a. 正門家長機車接送區現況為禁止臨時停車線，且設有公車站位，家長騎機車於該處接送區並不適宜，建議改至中正路 261 巷並以斜向停放方式。
- b. 學校資料呈現推動走一段路上學，學生走路從 17% 提升至 53%，且獲家長認同，並以集章方式鼓勵，建議學校檢討分析改變的主因，並於資料中呈現；建議學校能選定適當位置設置驛站，並朝從活動變成制度化方向努力。

(21)學生使用愛心商店情形定期追蹤與檢討相關資料較欠缺，建議學校補強相關資料，作為檢討調整之依據。

(22)學生違規統計、糾正與輔導部分，學校資料僅呈現 98-100 年傷病統計報表，建議增列至 101 年；另學生違規情形統計項目中，違規穿越中正路 261 巷(闖越紅綠燈)高達 88 件，建議能有適當之糾正與輔導機制，以導正學生違規行為。

(23)建議學校所分析周邊 13 處危險路口之特性，及列舉行經該處地點交通安全相關注意事項等資料能廣泛運用，以教育學生瞭解學校周邊環境安全、自身通行路線安全與可求助利用的資源。

(十五) 臺中市大智國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於臺中市東區大智路 359 號，校地面積 2 公頃。校內停車空間共 3 區；地下室汽車停車場車位 38 格；前庭來賓臨時停車區車位 10 格(含無障礙車位 1 格)；機踏車停車棚車位 45 格。鄰近學校有東峰國中和臺中國小。國小部 30 班，學生 744 人、教職員工 58 人。學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	安親班汽車	合計
上學人數	198	386	156	4	744
百分比	26.6%	51.9%	21.0%	0.5%	100.0%
放學人數	44	164	466	70	744
百分比	5.9%	22.0%	62.6%	9.4%	100.0%

學校四面皆有道路環繞，西門臨大智路，為4線道道路，設有駐車彎、人行陸橋及公車站；早晨上學學生到校時間有先後，尚不致造成混亂，放學時間接學生的汽機車同時到達等待，交通略顯擁塞。北門位於建德街，兩端紅綠燈相距約100公尺；東門的大振街是早晨步行上學學生的主要道路，由本校警衛維護交通秩序。

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全教育組織，且設有組織辦法，組織成員包括了當地交通單位主管立德派出所賴建智所長、家長會長錢永梁為顧問。
- (2) 有召開委員會議，且有具體的討論內容。
- (3) 執行與追蹤檢討會議決議事項，建議將上次會議決議事項執行報告在本次會議中進行追蹤考核。
- (4) 訂定實施計劃與相關執行辦法或要點：
 - a. 訂有台中市大智國小交通安全教育學藝競賽實施計劃。
 - b. 訂有台中市大智國小交通安全教育實施計劃。
- (5) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (6) 針對學生的知能提升部分，學校除了邀請創世基金會工作人員作宣導，訓導處也透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息、班會討論、刊物刊登交通安全訊息強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (7) 為了落實情境教育，學校於東、西棟教室設有「交通安全學習步道」設置交通安全標誌標語，配合校景劃設十字路口模擬實境，提供交通安全教學情境，在走廊設置標誌，並在走廊張貼提醒標語，十分用心。
- (8) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全教室，內有教具、書籍、影帶，並訂有「交通安全教室管理辦法」，陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊，向各單位索取資料及宣導品，相當用心。
- (9) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性，計畫非常清楚，執行概況也清楚呈現。除了舉辦書法、標語、書籤、交通安全電腦大會考等較傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如交通安全闖關活動、話劇演出。
- (10) 學校針對校外教學，不僅事前召開會議，設計及運用標準作業檢核表確認校外教學品質，並舉辦行前教育，除了收看逃生影帶教學外，也於校外教學前二天，請遊覽車到校讓學生實地做逃生演練，且落實車輛檢查，事後填寫執行回饋表。
- (11) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 地下室停車場有專用出入口，人車分流，機踏車車棚鋪設專用車道。

- b. 校內設有地下、地面汽車停車場及機車停車場人車分道。
 - c. 上、放學時間均有警衛人員負責指揮。
 - d. 汽車格位 52 格，機車位 45 格，空間足夠。
- (12)分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
- a. 調查學生上放學交通方式，分析資料安排交通路線。
 - b. 分區編排學生路隊行進及安親班集合點，維護整體秩序。
 - c. 上學步行比例 21%，放學步行有 63%(包括安親班)。
 - d. 妥善規劃安親班入校整隊接送，並製作集合地點分布圖，以利於執行。
 - e. 學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若能有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (13)家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- a. 大智路規劃為汽車專用接送區，避免與機車接送區交錯。
 - b. 北門東門圍牆外提供安親班步行接送專區。
 - c. 本校接送空間與車種使用的規劃，透過親師會議正式讓家長知道及配合。
 - d. 本校推動安親班接送車輛稽查。
 - e. 接送區之告示牌使用，建議台中市政府研議合適的設置辦法，讓學校、家長、道路使用者及警察執法得以有所依循。
- (14)訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- a. 訂定大智國小導護生組訓計畫，選拔優秀學生擔任服務工作。
 - b. 導護生勤前說明服務內容，配合導護老師指導並考核執勤情形。
 - c. 六年級每班選拔 12 名導護生，負責優質路隊蓋章。建議盡量擴大高年級同學的參與機會。
- (15)訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- a. 訂定愛心交通組工作實施要點及考核獎勵措施。
 - b. 編排愛心交通組輪值表，學期初座談。
 - c. 愛心交通組共有志工 12 名，值勤時建議務必面向來車，保護自身安全。
- (16)訂定愛心商店的推廣與考核辦法，且切實執行工作。
- a. 訂定大智國民小學愛心服務站實施計畫。
 - b. 拜訪愛心服務站感謝照顧並了解學生利用情形。有定期追蹤與檢討。
- (17)學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。

- a. 每週導護老師登記路隊違規學生，當場指導，必要時聯繫班級導師。
 - b. 學校附近遇有交通事故，即時協助交通指揮，聯繫 110，並於兒童早會加強宣導。
 - c. 建立優質路隊名牌，導護組能當場清點控管路隊秩序。
- (18) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，謀求交通安全輔導措施之創新。
- a. 紀錄近年來學校附近交通事故，利於宣導改進。
 - b. 分析附近交通事故發生原因，檢討上放學交通路線，避免事故發生。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (6) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以

詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握教通安全教育的實施。

- (7) 針對各項交通安全的教學，規劃配套的強化印象的活動，以利做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，除了作檢討以外應再開創其他的教學。
- (8) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (9) 針對情境教育部份，校內的情境教學部分，如標線繪製的設計，孩子使用率不高，且仍屬於靜態設計，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。
- (10) 交通安全教室的設計應不只是資源存放處，由於地點較偏僻，使用率似乎不高，應鼓勵善加利用教具及善加利用該教室，加強宣導參觀當中的作品等，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上；另外可設計孩子有興趣的教具，寓教於樂，讓孩子使用頻率增加。
- (11) 針對各項交通安全的活動，應進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (12) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，未戴安全帽或站前座違規者，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
- (13) 針對校內的平面停車場，校方應對老師及到校之貴賓使用該停車場者加以宣導「倒車入庫」的觀念，及要求採用此方式停車，以減少因視野的限制撞傷學童事件發生之可能性。
- (14) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
- (15) 建議學校分析學校及當地警察分局轄區之事故特性態樣（如時間、空間、違規型態、碰撞型態等），製作事故斑點圖及大幅掛圖，並作為交通安全之宣教工作。

(十六) 嘉義縣布新國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於布袋海埔新生地，以布新橋連接布袋鎮，校地面積約 2.7 公頃。校內設有室內汽車車庫 21 格、室外汽車停車格 3 格、無障礙車位 1 格，機車停車格 7 格，腳踏車車庫兩座共 40 格。鄰近學校有布袋國小、永安國小等學校。學校計有學生 311 人、教職員工 39 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	自行車	安親班接送	合計
人數	30	142	57	22	60	311
百分比	9.6%	45.8%	18.4%	7%	19.2%	100.0%

學校大門位於文昌街，為一兩線道，道路兩側有慢車道，除上、放學外並無任何車輛停放，學校周圍並設有人行道供學生步行使用，是全校所有教職員工生主要進出門，設有腳踏車專用進出口、行人徒步區及車輛(教職員工汽機車)進出門。學校南側門位於新南路上，為一雙線道，道路兩側並無設立慢車道，學校圍牆邊無車輛放置，平時無人員進出，只有星期一、三、五有清潔隊員前來清運垃圾子車內垃圾才會開啟。學校西側門位於新中街，為一雙線道，道路兩側並無設立慢車道，學校圍牆邊無車輛放置，平時無人員進出，只有早上七點菜商載送午餐食材才會開啟。本校緊鄰四條路平時皆無車輛停放及路邊商家占用道路情形。本校鄰近道路並無公車站牌之設立，最近公車站為布袋港遊客服務中心(距離約 1.2 公里)及布新橋(距離約 700 公尺)。

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地交通單位主管(布袋派出所所長)與家長會長為顧問。
- (2) 有召開委員會議，且有具體的討論內容，會議決議事項有具體執行紀錄。
- (3) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (4) 利用班親會宣導交通安全的推動事項，較缺少社區民眾的交通安全互動。
- (5) 近三年內獲得縣市政府(或全國)之交通安全獎項
 - a. 100 學年度交通安全教育評鑑優等
 - b. 99 學年度交通安全教育評鑑優等
- (6) 學校積極教導自行車安全，自行車車隊學生均需通過自行車筆試和路考。
- (7) 學校利用照片進行情境教學，讓學生從照片實景中了解標誌、標線和號誌設置之意義與功能。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 未進行交通安全教育 SWOT 分析，建議每年年初均進行。
- (2) 有基本具體的計劃作為，但須加強推動執行結果的檢討與考核。
- (3) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (4) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (5) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (6) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (7) 學校積極執行學生自行車筆試和路考工作，但對象僅限於自行車車隊學生。自行車應是布新國小學生於生活中常會使用到的交通工具，建議擴大至全校學生，且多增加學生重要的自行車安全問題的認知與處理能力，如：任意左轉問題（需學習轉彎，以手勢示意。）、自行車裝置火箭筒問題、開燈讓別人看得到你。
- (8) 學校以實景照片進行情境教學，建議未來可拍攝學校學區照片，以學生熟悉的通學環境進行標誌、標線和號誌之情境教學。
- (9) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。但較缺乏量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率（如家長接送、動線、導護許多資料重複使用），建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (10) 校內動線規劃落實人車分道，不與學生活動區域衝突，各類車輛停車秩序良好，大門口的人車分道指示需更明確。
- (11) 學校僅建立簡單的路隊與安親班資料，相關資料的詳盡度與應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜再詳盡，例如區分上放學、年級、人數、交通方式、交通工具等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜

性。透過歷年的統計資料，方能了解各項作為（如落實走路上學觀念）與教育的成效。

- (12)家長汽機車接送佔五成五，以地區交通相對單純的特性而言，若能讓家長了解走路上學的意義與價值才能提高走路上學的成效。走路（自行騎車）上學的推動並非僅以交通安全或學生體能為考量，培養學生獨立自主的生活能力才是真正的目的。宣導的對象除了家長外，接送者亦是可能的對象，而宣導的方式也不限於宣導單。
- (13)家長汽車接送區應規劃可供步行的空間，以避免家長、學生與汽機車混雜於車道中，造成可能的衝突。文昌街於放學時段規劃為單向行駛可簡化交通，惟部分交通設施應配合修改，例如雙黃線改為黃虛線；於文昌街新中街口設置時段性禁止進入標誌，以避免接送家長有違法之虞。
- (14)愛心商店的建議應有完整的評估選定程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估，了解其使用狀況與回饋。
- (15)學校有不少學生騎乘自行車上放學，惟對於自行車的騎乘技巧、應注意的道路安全問題似缺乏明確的作為，建議可利用適當的教學活動讓學生了解通學過程可能面臨的問題與應注意事項。
- (16)交通環境的改變並非一蹴可及，但改變需要時間，家長、一般民眾未能配合自屬必然現象，學校應持正面積極面對的態度，透過教育的過程讓學生如何思辨，了解交通安全的意義與價值，形成改變交通文化的力量，畢竟如何促進行為的改變才是教育的功能與價值。

(十七) 新竹縣松林國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新竹縣新豐鄉松林街 99 號，校地面積 23303 平方公尺。校內設有地下汽車停車格 38 格、平面汽車停車格 12 格；地下機踏車停車格 12 格、平面機踏車停車格 30 格。學校計有學生 1407 人、教職員工 101 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	安親班接送	其他	合計
人數	608	371	400	-	13	1392
百分比	43.47%	26.48%	28.41%	-	1.64%	100%
人數	84	119	210	982	13	1408
百分比	6%	8.49%	14.99%	70.09%	0.43%	100.0%

松林國小位於重畫區內，周遭多為新興住宅社區，四周道路為松林街、尚仁街、以及博學街，均為二線道，上學時間車流較多，但在學校逐年申請號誌及標線重畫(白線改為黃線)等規畫下發揮效用，車流順暢不至於壅塞。上放學尖峰時段，校園周遭車輛多為轎車及機車居多，少有大型車輛，惟星期二下午、星期三中午放學時間，方有安親班大型交通車 2 部(已協調其較晚到校，並停放離校門較遠處)。

2. 訪視所見特色

- (1) 善用社會資源，充分運用各界人力、物力、資金，協助交通安全工作推動。例如委員會成員結合志工、愛心商店、派出所所長、里長等；爭取交通、警政等資源協助環境設施改善，尋求南山人壽、日盛金控等企業贊助，充實各項導護裝備等。
- (2) 學校能著力於安親班溝通與管理，如規劃安親班校內集合等候區，定期召開安親班聯繫會議，建立安親班路隊評比制度，引進安親班人力資源，協助維護學生安全，相關作為值得他校參考學習。
- (3) 成立交通安全教育委員會，組織架構完整，能結合社區人士為顧問，共同投入交通安全改善工作。
- (4) 定期於期初、期末召開委員會議，並能結合安親班聯繫會議舉行，紀錄完整。各項討論並能作成決議，會議進行能就前次決議事項進行確認與執行狀況檢討，落實推動各項工作。
- (5) 透過 SWOT 分析幫助學校訂出實施交通安全工作的策略方向，利用通學環境危險點調查，輔助檢核學生通學危險事項，建立運動遊戲器材管理檢核表，定期進行檢核工作，顯示學校對於安全管理事項，相當用心。
- (6) 學校針對低中高年級設計課程架構，共有三個主題，分別是低年級：校園樂逍遙，中年級：社區安全遊，高年級：交通小達人，是值得肯定的。
- (7) 針對交通安全的知能提升，學校針對老師提供相關課程，以強化老師交通安全相關的概念，學校邀請警員蒞校宣導，另外在朝會時邀請學生現身說親身經驗，也邀奧運金牌選手演講生命教育，並善加運用佈告欄張貼相關訊息、觀看影片等強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (8) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，舉辦標語書法、朗誦、演說、著色等比賽，也辦理認識交通標誌的大家來找碴、交通安全戲劇表演等活動。
- (9) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，擬出校外教學注意事項，播放大客車安全影片對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (10) 放學安親班接送達 26.4%，學校能舉辦安親班路隊評比，為相當好的做法。

- (11) 學校內訂有交通服務糾察隊組織辦法，參與學生為高年級，有相關訓練計畫與完整的值勤配備。
- (12) 學校導護工作由 99 年 8 人增至 101 年下學期計有 20 人，人數明顯倍增，並由學生製作感恩小卡感謝志工辛勞付出。建議學校應持續擴大招募，投入維護學生上放學安全。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 學校在資料整理上相對較弱，相關管理措施、環境改善或座談會的舉辦等，多以照片呈現，欠缺文字化說明記錄，難以了解實施內容與成效。
- (2) 環境檢核部分，建議仿運動遊戲器材管理方式，每學期就校園四周內外環境，依各項檢核指標進行檢視，並就問題點研提短、中、長期改善對策，逐步落實改善工作。
- (3) 目前校內停車動線有部分衝突點，特別是車輛迴轉動線的規劃，存在安全疑慮，建議搭配不同校門位置，考量單行動線以降低人車衝突點，同時建議建立校內停車管理辦法以茲明確規範。
- (4) 交通安全貴在生活實踐，訪談中發現家長闖紅燈、超速、未戴安全帽，學生未戴安全帽、乘坐機車超載，安親班車輛使用等違規情形普遍，建議調查了解並因應加強宣導。
- (5) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (6) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (7) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。

- (8) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。
- (9) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (10) 規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。
- (11) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (12) 放學時安親班的車輛以娃娃車當作接送工具是違法的，在法令上娃娃車是不能搭載七歲以上的孩子，另外安親班接送車輛有超載、坐前座等不當的作為，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長，並且不宜讓違規的車輛進入校園，以免產生誤導。
- (13) 人車動線校內部分，建議學校進出停車動線改採大門進側門出單一迴圈方式，減少校門人車衝突機會。於該迴圈道路加繪車道線或邊線，遇有人車衝突點，加繪行穿線與停止線；另通往地下停車場之車道亦比照前述方式繪設，針對教學活動與車行道路區域應設置阻隔設施進行區隔，確實執行人車分離。
- (14) 人車動線校外部分，正門路口建議協調增繪停止線；另該區若干建築工程進行中，建議協調工程開挖期間，大貨車進出該區域應避開上放學時段，以維交通安全。
- (15) 建議學校邀集安親班等業者召開座談會，律定接送方式、步行路線、使用交通工具等，並建立機構名冊，以利控管。必要時協調縣府加強聯合稽查業者違規超載等情事，維護學生乘車安全。
- (16) 學校設於松林街之家長接送區，建議將汽車與機車分開設置，避免機車停放後造成汽車無法停入而彼此干擾。另建議協調設置正式標誌牌面與時段停放格位，如有相關違規情形，警察機關執法取締才能於法有據。長期建議朝內縮人行道為停車彎，避免接送車輛占用車道影響車流。

- (17)學校運用學生於道路上執勤，現勘發現同學執勤安全觀念不足，建議加強相關學生執勤安全觀念。另建議學校能結合社會資源，邀請社會團體加入學校導護志工行列，讓導護工作以學校導護老師、導護志工為主，而學生則以路外協勤為主。
- (18)學校招募愛心商店計有 13 家，並結合網路、學習單與防災卡讓學生瞭解，建議學校針對學生使用情形進行瞭解，作為檢討調整之依據。
- (19)學生違規統計、糾正與輔導，簡報呈現走廊奔跑登記與處置等資料，建議可針對學生上放學交通違規(如違規穿越道路、未戴安全帽...等)實施登記，並進行後續糾正與輔導作為。
- (20)學校周邊道路交通事故資料分析，簡報與書面資料呈現較欠缺，建議分析學校周邊道路交通事故發生特性態樣，將該資訊運用於教育學生瞭解學校周邊環境。

(十八) 臺中市文雅國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於台中市大雅區中山北路 235 號，校地面積 1.692 公頃。學校臨近大雅國小、大明國小、大華國中等學校。校內設有汽車停車格 43 格，機車、腳踏車停車格若干。學校計有學生 800 人、教職員工 68 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	汽機車 接送	自行車	步行	校內 安親班	合計
人數	531	11	258	-	800
百分比	67%	1%	32%	-	100%
人數	316	11	352	121	800
百分比	40%	1%	44%	15%	100.0%

學校前中山北路為上、下學主幹線，但是因為 8 米道，所以每到上、下學時間十分擁擠，尤其是中山北路與永和路口因道路狹窄沒有綠燈後沒有左轉燈，所綠燈時車輛左、右轉、直行同時行進，交通維持不易。因道路不寬所以以小客車居多，砂石車或大卡車貨櫃車等不多。

2. 訪視所見特色

- (1) 建議每學期期初進行交通安全教育 SWOT 分析，以建立該學期在交通安全教育的發展方向。
- (2) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地交通單位主管大雅分駐所陳國禎所長、家長會長陳連生、大雅鄉前鄉長蔡栢林與鳳凰志工隊長張坤城為顧問。
- (3) 有召開委員會議，且有具體的討論內容，每次會均有上次會議決議事項執行報告。
- (4) 訂有台中市文雅國小交通安全教育實施計劃。
- (5) 有四項交通安全計劃，計有三項交通安全計劃有書面計劃執行成果及檢討表。
- (6) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (7) 獲得台中市 101 度交通安全訪視第三名。
- (8) 舉辦交通安全教學觀摩，讓老師透過觀摩增加交通安全教學的創意與方法，以達教學相長之效。
- (9) 為了落實情境教育，在走廊設置標誌、標線，並另設有標誌牆，在走廊有「禁攀爬」標語，十分用心。
- (10) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，舉辦書法、繪畫、有獎徵答、交通安全闖關活動。
- (11) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育，並落實車輛檢查。
- (12) 學校能掌握學校周遭道路狀況，並作適當規劃，十分用心。
- (13) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 校內上學期間以交通錐及連桿分離人車動線，建議可增加警示燈以提升安全性。放學則於學生離校後，教職員車輛才離校。
 - b. 汽車格位 43 格。照片仍有未車頭朝外放。
- (14) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
 - a. 上學步行比例 31%，放學步行有 40%，尚有改進空間。
 - b. 有調查學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若能有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (15) 家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
 - a. 校內設置安親班整隊空間，再帶隊離開學校，避免鄰接道路加重交通負荷。安親班車輛之停靠時間，宜正式召開會議與各安親班協議，俾利於管理。

- b. 親師座談會特別提出請求家長上學時儘量停在植物園及南側門圍牆邊，讓學生走一段路上學。
 - c. 校門兩側規劃之家長接送區，標線與標示牌可以再思考更適當的表達方式。
- (16) 訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- (17) 訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- a. 訂有導護志工工作實施要點及考核獎勵辦法，且有輪值表可查。
 - b. 目前有 38 位導護志工，導護教師 60 人。
 - c. 導護崗與共分 3 站，其中大門口、校門右邊羅馬路口，後門上下學設導護老師協助交通維護，另外中山北路與永和路口因交通量大由 3 位教育志工與一位鳳凰志工(義警)擔任路口維護。
- (18) 訂定愛心商店的推廣與考核辦法，目前有 10 家愛心商店，期初期末定期拜訪(有訪問紀錄表)，且切實執行工作。
- (19) 學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
- a. 填寫訓導日誌並對學校交通事故作檢討改進。
 - b. 有學生交通違規統計、分析及處理表，且提出預防與處理檢討。
- (20) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，謀求交通安全輔導措施之創新。
- a. 本校近十年交通事故僅 1 例，且請台中市「騎樓安學」專案人員到校會勘，協助學生上放學安全。
 - b. 分駐所與學校配合良好，能協助取締上放學期間之違規停車。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。

- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (6) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (7) 學校應提供多元的方式提升學童對自身交通安全的思辨能力，例如可於班級時間請老師鼓勵學童針對時事、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，或是可考慮拍攝學童上放學動態影像，以了解學童上放學狀態，並可作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (8) 學校提供的各項交通安全措施應多加宣導，讓全校師生瞭解。
- (9) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案，且針對目前所繪製的情境應有配套措施落實執行，例如走廊繪製標線，便應要求師生都應能遵守。
- (10) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資

源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。

- (11)應釐清交安資料室的定位，如僅作為師生的交安圖書館的定位，資料過少，應補充相關資料，並設計借閱登記表單，以利管理；如作為學童可參觀或學習的定點，則應加強相關教具及學童交通安全相關作品的收集及放置，並鼓勵學童多加使用。
- (12)規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，非以酒駕居多，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。
- (13)活動結束後應作成效分析，以評估其效果性，目前該校的成效分析是由生教組長自行撰寫其對該活動的檢討表較為不理想，建議應召開檢討會議或是由各個參予者填寫回饋量表，以了解其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (14)資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (15)建議本校相關資料之呈現，宜依據四項評鑑項目與重點，來陳述相關工作或成果。
- (16)建議善用交通部交通安全入口網站(168 網站)，可搜尋很多相關資源。交通標誌對可上網下載彩色列印，省時省力。
- (17)學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (18)建議可以擴大高年級同學的參與機會擔任糾察隊或交通服務隊。
- (19)建議本校分析本區警察分局之事故特性態樣（如時間、空間、違規型態、碰撞型態等），製作事故斑點圖及大幅掛圖，並作為交通安全之宣教工作。

(十九) 桃園縣四維國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於桃園縣楊梅市光華里文化街 189 巷 30 號，校地面積 13719 平方公尺。學校臨近瑞塘國小、瑞坪國中、楊光中小學、瑞埔國小、治平高中等學校。校內設有汽車停車格 15 格(含身心障礙停車格 1 格)，機車停車格 20 格。學校計有學生 332 人、教職員工 40 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	安親班接送	總計
上學人數	74	58	198	2	332
百分比	22%	17%	60%	1%	100%
放學人數	19	23	225	65	332
百分比	6%	7%	68%	20%	100%

學校周邊鄰接主要道路名稱、特性如下：

道路名稱	道路寬度 (公尺)	車道數	有無慢車道	有無人行道	有無天橋	有無地下道	交叉路口 位置	路邊停車 情形	路邊商店 占用情形	公車站位置
文化街	16	四線道	無	無	無	無	文化街-文化街189巷 文化街-五守街、四維路	嚴重	占用騎樓	無
五守街	10	二線道	無	無	無	無	五守街-文化街189巷 五守街-中興路	良好	無佔用騎樓	無
文化街189巷	8	單線道	無	有	無	無	文化街189巷-文化街 文化街189巷-五守街	良好	無	無
未命名道路	5	單行道	無	有	無	無	未命名道路-五守街	良好	無	無

2. 訪視所見特色

- (1) 組織架構完整，能納志工、家長會長、里長、派出所所長等地方人士及自治市代表，定期召開會議，運作正常。
- (2) 能透過多元的方式進行宣導，如新生座談、運動會、專欄、跑馬燈、演講、自治市舉牌等。

- (3) 以「三好兒童新四維、交通安全平安歸」為課程核心概念，規劃各年級課程主題，各年級再依「行走三好、乘坐三好、行動三好」主題，規劃各年級課程架構，並實施教學，而各班級利用星期五晨光時間，進行課程教學。
- (4) 學校除了自辦交通相關課程，也派老師參與他校的研習，以強化老師交通安全相關的概念。
- (5) 舉辦交通安全教學觀摩，讓老師透過觀摩增加交通安全教學的創意與方法，並設計回饋表或召開檢討會，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以達教學相長之效。
- (6) 針對學生的知能提升部分，學校除了邀請警員透過朝會宣導以外，校方也針對禮讓小旗、過馬路加強學童相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息，下課時在教室及穿堂播放影片，進行班級種子教學運用自治市長說明大富翁的使用方式、參觀脊椎損傷中心。
- (7) 學校能於有限人力與物力下，設置交通安全資料室/中心，內有教具，並訂有「借用管理要點」，陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊，善加運用海報及影片作宣導，相當用心。
- (8) 推動交通安全教育教學與活動既多樣化且兼具趣味性。除了舉辦漫畫、繪畫、作文、有獎徵答、常識測驗等較傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如舉辦四維童樂會教唱交安歌曲、自治市長作交安宣導、文學創作、木偶劇。
- (9) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，製作安全檢核表及實施注意事項以維護校外教學安全及品質，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (10) 學校在上放學時段在舊校門以交通錐區隔人車動線，實施人車分流。
- (11) 學校明確編列 5 大路隊資料，現地檢視放學路隊實際運作，行進狀況大致良好。
- (12) 安親班接送規劃係利用文化街公園停等並以環型迴圈接送，秩序良好。
- (13) 家長接送區從原利用舊校門改至文化街新大門，將汽機車接送區分開，並採取單行迴圈方式，學校用心值得肯定。
- (14) 學校推動走一段路上學，學生走路從 41% 提升至 70%，並以集點方式鼓勵。
- (15) 校內糾察隊訂有交通服務隊辦法，並辦理訓練與執行計畫，單次可執行人數達 6 人，裝備充足。
- (16) 導護工作，該校訂有相關實施考核獎勵辦法與訓練計畫，並結合鄰近社區警衛等納入志工體系，參與人數由不到 10 人，增加至現有交通導護志工 20 人，顯見學校對於導護工作之用心。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 委員會組織圖與名冊人員有出入，建議資料予以更新，並註記日期。
- (2) 期初會議重點在討論計畫內容與分工，期末會議則以成效檢討為主，以了解工作執行與目標達成情形。
- (3) 系統性資料整理工作應再強化，各工作按計畫、執行、檢討考核等依次納入建檔，執行過程除照片外，並應加強問題診斷及分析處理的文字化記錄。
- (4) 環境檢核方面，建議搭配學區地圖，列出問題點與短、中、長期改善對策，以逐步落實改善工作。
- (5) 學校訂定汽機車進出與停放管理辦法，建議規定內容可以更細緻，例如明確規範進出時間、要開啟頭燈、停放方式等。未來並應朝車輛逐步退出校園作努力。
- (6) 學校列出十大危險點，目前只看到地點，欠缺原因與分析說明，另有 4 處均涉人身安全問題，值得進一步重視。
- (7) 學生訪談得知，違規情況普遍，如搭乘汽車未繫安全帶，未依規定乘坐機車等，建議學校加以了解並因應加強宣導。
- (8) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (9) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (10) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並搭配情境教學設計教案、學習單，以有利於境教的實施。

- (11) 針對各項交通安全的活動，應詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (12) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (13) 安親班的車輛有相當的比例是以娃娃車當作接送工具，在法令上娃娃車是不能搭載七歲以上的孩子，另外安親班接送車輛有超載、坐前座等不當的作為，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長。
- (14) 運動會中，有安全駕駛我最棒的競賽活動，應作調整，一方面孩子的角色非駕駛，另一方面此活動與交通作為無關聯性。
- (15) 社區地圖應有配合的相關活動，例如設計相關教案運用在教學上，或辦理票選活動、在班上運用此地圖研討如何上放學。
- (16) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計畫、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (17) 人車動線規劃部分
 - a. 建議學校研議能否進一步以標線繪設人行通道加設交通桿或鋪設彩色鋪面，確實留設學童通行空間，並可減少人力負荷。
 - b. 文化街新大門入校內左側機車腳踏車停車場建議取消，並規劃移設於前方公園，減少校門車輛進出與行人產生衝突。
- (18) 視導時發現有箱型接送車駕駛要求學童坐於前座後方橫桿，已當場糾正改善。建議學校邀集安親班等業者召開座談會，律定接送方式、使用交通工具等，並建立名冊，必要時協調縣府聯合稽查取締。
- (19) 建議學校檢討走路上學分析改變的主因，並於資料中呈現；另驛站設置於文化街，家長同時停車數量多時，會造成該幹道車流阻塞，建議學校能選定適當位置設置驛站，並朝從活動變成制度化方向努力。
- (20) 愛心商店計有 4 家，該校訂有相關計畫並拜訪服務站，惟學生均無使用情形。建議學校深入瞭解是學生不清楚有該措施，或沒有使用需求，或設置地點等問題，作為檢討調整之依據。
- (21) 學生違規統計、糾正與輔導，該校係以 96 年 9 月發布管教學生辦法為依據，未訂定相關實施計畫；建議資料亦應呈現學生違規態樣分析，即時糾正與事後輔導等作為。
- (22) 該校以票選危險地點方式，可瞭教職員與學生對於校園周邊環境的認識與感受，惟建議仍應以警察機關對於學校周邊道路交通事故發生情形進行事故特性態樣分析，後續才可進一步運用這些資訊。

(二十) 屏東縣仁和國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於屏東縣林邊鄉中山路 417 號，校地面積 17617.25 平方公尺。學校臨近林邊國小、林邊國中等學校。校內設有學生車棚一座(約可停放 90 輛腳踏車)、教師車棚 2 座(約可停放 60 輛機車)，汽車停車格共計 19 格。學校計有學生 369 人、教職員工 30 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	自行車	路隊	安親班接送	總計
人數	17	168	44	51	89	369
百分比	5%	45%	12%	14%	24%	100%

學校周邊鄰接主要道路為省道台 17 線以及仁和路，台 17 線為省道重要幹道，在林邊鄉內分為快車道與慢車道，平日車流量大，路口劃有斑馬線，路口商家、海產店林立，路邊停車情形頻繁。仁和路為一鄉道，緊鄰台 17 線，上放學時車流量也大，路口部分劃有斑馬線，路口緊鄰海產店等，路邊停車情形十分嚴重。校門口前道路為一封閉型道路，只能從單一路口進出，十分不便。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育推動委員會，組織架構完整，充分結合社區資源，包括村里長、派出所主管與校內家長會等，共同投入交通安全改善事宜。
- (2) 能建立委員會決議事項規劃執行檢核表，了解各項工作執行狀況與達成情形。
- (3) 針對環境檢核部分，學校在發現問題後，能主動協請鄉公所進行標誌、標線等設施改善，或是檢討於第 2 聲哨音後過馬路，相當用心。
- (4) 能建立自行車上放學管理辦法，規劃畢業大鵬灣環潭活動，讓相關交通安全知能更具體應用於生活中。
- (5) 學校交通安全教育內容相當務實，積極教導學生處理他們周遭所面對的交通安全問題，例如：進出學校路上無人行道，且道路窄，行走空間有限，學校面對這樣不佳走路環境，教導學生走在水溝蓋上進出校門；因為有人會闖紅燈或不聽指揮，因此，教導學生聽到第二聲哨聲，再迅速過馬路。另由於到學校進入仁和路時須轉彎，學校對師生宣導使用方向燈的重要性。學校務實的教學內容，令人印象深刻。

- (6) 學校積極鼓勵學生走路或騎自行車上學，例如：鼓勵家長在導護崗（天下第一關）讓學童下車，走一段路進出校園。
- (7) 學校成立自行車車隊，另利用事故案例宣導自行車安全。
- (8) 學校訂定明確的交通服務隊（與糾察隊）選拔辦法，目前共 24 位服務同學。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 應建立每學期交通安全教育推動委員會名冊，所邀委員、顧問可發聘書（函），並邀請參加討論會議。
- (2) 除設置愛心商店外，建議與鄰近學校結盟，將有限資源作整合運用，擴大安全維護網。
- (3) 資料中部分工作執行情形僅以照片呈現，建議能有文字化記錄。
- (4) 建議建立校園安全地圖，作為人車動線規劃、相關管理措施、危險點檢核及教學宣導之基礎。
- (5) 鼓勵走一段路上學，建議能有更細緻的規劃內容，包括明確的家長接送區（驛站）位置及下車後步行動線。
- (6) 自行車除管理規定外，建議能搭配教學訓練課程，並著重於不雙載、不併排、如何左右轉（含手勢）、如何穿越道路、如何注意大型車等安全課題。
- (7) 建議增訂校內停車規範，包括行車速度、進出動線、進出時間、停車方向等，以明確規範管理。
- (8) 學校積極教導自行車安全，也成立自行車車隊，鼓勵學生騎自行車上學，自行車是應是仁和國小學生常用於生活中的交通工具。除了技能和法規知識的學習之外，建議多增加學生重要的自行車安全問題的認知與處理能力，如：任意左轉問題（需學習轉彎，以手勢示意。）、自行車裝置火箭筒問題、開燈讓別人看得到你。
- (9) 學校在圍牆上繪製標誌，讓師生進行情境教學。此作法學生較難讓理解和體會各種標誌設置情境和功能。建議增加其他情境教學方式，如：在社區拍攝的照片、影片或 google 實境地圖進行教學，也建議學校進一步繪製社區安全地圖。
- (10) 交通安全常識測驗部分，建議錯誤題分析，錯誤題目分析除了可了解交通安全教育加強重點，也需了解題意是否清楚和題目及選項的正確性。
- (11) 學校以有限的資源已做了許多事情，但是較缺乏問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率，建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店評估、導護招募）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

- (12)大門口的人車分道的配置可適度調整，建議可降低車行通道的寬度，以降低車速；增加行人通道的寬度，彰顯以行人為重的價值。學校教職員的停車方式宜採倒車入庫，以維護校內學生安全。
- (13)學校每學期均調查放學使用的交通工具，惟資料的應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜再詳盡，例如年級、人數、交通方式、交通工具、動線等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性。
- (14)目前所有汽機車與行人皆混雜於同一家長接送區，建議校外汽機車的停車位置、學生的等候空間配置等宜再清楚明確，並將汽機車分區設置。放學時允許機車入校內等候可降低周邊交通衝擊，提高接送安全，惟相關的佈設需再考慮。可利用停車場出入車道做為機車臨停區，並以停車區位分隔車行與人行動線。
- (15)學生服務隊員的招募似乎係由老師為之，似可以擴大參與，讓更多的同學參與交通服務的工作，深化交通的知能。
- (16)利用檢核表每年均持續評估愛心商店，建議可增加學生使用成效的評估工作。
- (17)導護志工的簽到簽退能否落實，是否造成志工的困擾？其方式可再檢討。部分志工年紀高，如何新陳代謝？如何鼓勵學生家長參與學校的導護工作可再多加著墨。此外，部分志工的值勤技巧亦應多注意以維護自身的安全。
- (18)學校有不少學生騎乘自行車上放學，惟對於自行車的騎乘技巧、應注意的道路安全問題似缺乏明確的作為。

(二十一) 彰化縣民生國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於彰化市民生路 338 號，校地面積 2.1842 公頃。學校臨近中山國小、陽明國中、彰化女中等學校。校內設有 50 個停車位，100 個機車停車格。學校計有學生約 2200 人、教職員工 120 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	公車	安親班接送	總計
上學人數	419	1411	374	2	-	2206
百分比	19%	64%	17%	<1%	-	100%
放學人數	265	440	418	1	1080	2204
百分比	12%	20%	19%	<1%	49%	100%

校地外圍緊鄰交通流量大的民生路與三民路；另緊鄰通往三民市場之長壽街附近巷弄不大，常因早市造成家長接送與學生通行不便。於民生路門口右側有彰客公車站牌。民生路與三民路交會處有一民生地下道，通往和美、線西，車輛往來繁多。本校學生由民生門、長壽門與陽明門上放學。周圍主要道路為民生路、長壽街與三民路。長壽街與民生路口有兩位導護老師與一位導護志工值勤；另於三民路口安排兩位導護老師與一位導護志工；陽明門口一位導護老師執勤；長興牙科巷口與長壽街 136 巷皆有導護志工協勤。在各巷口皆設置三角錐、禁止通行告示牌，讓學生步行一段路程進校。規劃家長接送區於民生門左側、長壽門左側與三民路 250 巷口右側。

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地交通單位主管彰化民生派出所顏志峰所長、彰化交通警察隊曾警務員、彰化分局第五組陳警官與家長會長吳明哲及里長李先生為顧問。
- (2) 定時召開委員會議，且有具體的討論內容，對於會議決議事項有具體執行紀錄。
- (3) 定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (4) 利用社區交通安全宣導電子布告欄、交通安全有獎問答，較缺少社區民眾的交通安全互動。
- (5) 學校使用交通部交通安全教育教材，訂定各年級課程進度表，每周二上午在導師時間固定上交通安全教育課程，並將各學年編製教科書可融入交通安全作成內容分析表，各年級邊有交通安全教案及學習單，且利用學年會議進行檢討會。
- (6) 學校除了派老師參與縣府舉辦之交安活動研習，也主動邀請各個專家學者辦理相關課程，例如邀請彰化監理站派員到校進行遊覽車逃生演練與教學、秀傳醫院急診部范醫師講授交通意外事件處理、彰化分局到校進行交通安全研習、彰化縣消防局到校辦理急救訓練，並設計回饋表，以了解成效，顯示學校積極提升老師教安知能。
- (7) 學校運用多元方法提升學生相關知能，例如案例教學、海報與新聞事件宣導、員警到班級進行交通安全案例宣導、遊覽車安全教學與實際從車內外操作開啟安全門、模擬遊覽車失火煙霧逃生、利用朝會宣導標誌，且透過學年會議與交通安全座談會討論活動成效，作為活動改進之依據。
- (8) 配合學校環境與設施皆有相對應之交通標誌，在走廊設置交通安全標誌，並在校園設置交通情境教學區，讓各班級導師利用相關課程到此區進行實際體驗，且有交通安全布告欄，不定期宣導交通安全知識與交通法規，鼓勵班級在確認安全無虞的情況下，實際進行校外交通環境之情境教學，班

級配合教學活動有步行至派出所與彰化分局參訪，落實體驗活動，也繪製校外安全走廊與愛心商店分布圖，透過有獎徵答宣導活動，深化學生對於校外交通環境的認識，並在走廊設計提醒標語，讓學生注意自身安全，以有利於境教的實施。

- (9) 學校舉辦交通安全教育活動相當多樣化，除了舉辦書法、漫畫、相聲、演講、繪畫、海報、有獎徵答、常識測驗等較傳統的活動以外，也有其它的活動，例如闖關活動、寒暑假交通安全作業。
- (10) 學校訂定實施校外教學活動標準作業要點、辦理校外教學活動租用車輛應行注意事項與校外教學意外事件處理程序等等相關規定，事前召開會議，落實車輛檢查，行前辦理安全說明會，於說明會中對於各逃生門、車窗擊破器放置位置與使用技巧及逃生避難姿勢演練，且讓學童觀看大客車安全影片，活動結束後，召開檢討會，並進行驗收。
- (11) 學校封閉長壽街校門簡化出入動線，做法值得肯定。
- (12) 學校能主動與地方協調於長壽街 136 巷實施通學巷措施，做法值得肯定。
- (13) 學校訂有糾察隊甄選執勤與獎懲實施辦法，遴選高年級導護生執勤，並有相關背心裝備與執勤紀錄表可稽，參與學生計有 156 名。由高年級導護生糾舉學生不安全行為，運作良好。
- (14) 學校能結合社會資源，邀請慈濟志工等社會團體加入導護志工行列，讓導護志工人數由 100 學年 9 名，至 101 學年已增為 17 名，顯見學校用心。
- (15) 學校能針對所發現違規學生立即登記規勸，並透過集會時宣導、實施集中式影片教學、書寫自省單與愛校服務等方式進行交通安全教育，做法值得肯定。
- (16) 學校能取得周邊道路交通事故資料進行統計分析，並公告師生家長注意。
- (17) 學校反映警察局以往上放學時段編排有護童專案勤務，惟自 101 年第 2 學期開始已經取消，影響層面甚大，建議警察局適度調派人力盡量予以協助，以保障導護同仁執勤安全，維護學生交通安全。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。

- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 檢討與改善通學環境與校園安全
 - a. 因應學童上下學安全，校門封閉，變更學生通過民生路路線。
 - b. 鼓勵學生步行一段路進出校園。
 - c. 學校附近重要事故路口統計及事故分析。
 - d. 民生路長壽街口民生路人行道植栽建議移除，長壽街民生路口警局對面的布告欄建議遷移，三民路及三民路 249 巷口之行人號建議增設為觸控式號誌，三民路 249 巷時段性通學巷建議行文縣道安會報核備。
- (6) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (7) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (8) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。
- (9) 針對各項交通安全的活動，應做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (10) 建議學校能將長壽街進出停車場之指向線、車道線等相關標線繪設清楚，以利校內人車遵循。

- (11)學校上放學各約 17%與 19%學生採步行方式，故學校周邊行人系統是否完整很重要，建議長發街增設行人穿越道線銜接至學校人行道，以維學童步行之安全。
- (12)建議學校能進一步協調制度化實施該措施，如提案設置通學巷，以及增設相關管制標誌標線等配套措施，以利駕駛人遵循。
- (13)學校提報於周邊道路民生路與長壽街等處設家長或安親班接送區，建議能豎立明確接送區標誌與劃設時段性格位標線，以利駕駛人有所遵循，如遇違規駕駛警方取締亦於法有據。
- (14)愛心導護商店的數量為 4 家，建議資料能呈現學校追蹤學生使用情形，以及檢討調整作為，以瞭解該分項執行成效。
- (15)建議可進一步分析交通事故發生原因、型態、車種、時段...等特性，建立於社區安全地圖凸顯社區危險處所，利用新生入學活動機會，除了校內環境介紹外，更應強化其對外部交通環境的認識與警覺。
- (16)校內繪設交通標線模擬場地，實施情境教學為很好的做法，惟設施繪設正確性仍應注意(如行車管制號誌路口網狀線可不予劃設、路面邊線應加寬等)。建議學校可發揮交通安全委員會功能，前述設施繪設前可先請委員協助檢視正確性。
- (17)學校反映警察局以往上放學時段編排有護童專案勤務，惟自 101 年第 2 學期開始已經取消，影響層面甚大，建議警察局適度調派人力盡量予以協助，以保障導護同仁執勤安全，維護學生交通安全。

(二十二) 新北市建國國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新北市鶯歌區育英街二號。學校臨近昌福國小、鶯歌國小等學校。校內設有地下汽車停車格 43 格、平面汽車停車格 8 格(含身心障礙停車位 1 格)，機車停車格 44 格。學校計有學生約 1060 人、教職員工 87 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	安親班接送	公車	總計
上學人數	231	392	428	-	8	1059
百分比	22%	37%	40%	-	1%	100%
放學人數	211	202	636	-	10	1059
百分比	20%	19%	60%	-	1%	100%

學校正門育英街為雙線道，於學校圍牆邊設有停車格(上、放學時間限停)。附近商家並無占用停車格現場。唯上學期間於早餐店口常有違停狀況。光明街為雙向單線車道，校園圍牆外有人行道可行走。圍牆邊為劃設黃線區域，附近住家晚上停車，大都能在 7:30 前將車子開離，以維上學通道順暢。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，且組織架構完整，充分結合社區資源,包括村里長、派出所所長與校內家長會會長、志工會長等，共同投入交通安全改善工作。
- (2) 學校就交通環境改善與人車動線調整等問題，能積極尋求各方資源，主動召集多次會議、會勘，並因應修正調整，如通學步道路障移除、建議路口停車位塗銷、接送區違停車輛勸導單、機車接送區校內化等作為與措施，顯示學校對於交通安全維護與改善，相當用心與努力。
- (3) 繪製學區安全走廊地圖，納入導護商店等，並以分色方式，提醒狹窄巷弄及注意地點，相當好的教育及宣導實用工具。
- (4) 宣導方式多元，包括邀請創世基金會、監理所等單位到校宣導、利用各種集會、電子看板、聯絡簿、帆布條等，並規劃宣導週，訂定不同主題計畫性地進行宣導。
- (5) 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員、創世基金會工作人員透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用班會討論交安以強化學童的交通觀。
- (6) 為了落實情境教育，設置交安走廊、標誌學習區，在走廊、樓梯間有提醒「不奔跑」的標語，十分用心。
- (7) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，舉辦漫畫、標語、海報、有獎徵答、常識測驗等較為傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如「建國智慧王」按鈴搶答活動、「走路上學」活動，常識測驗不僅分中高年級，題目以能學童角色為主。
- (8) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (9) 校內動線規劃，落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口，不與學生活動區域衝突。
- (10) 家長機車接送納入校園內，使交通問題內部化，並提高接送環境的安全性，值得鼓勵。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 交通安全委員會期初會議重點在年度實施計畫的討論與分工，期末會議則在學期執行情形的檢討，建議能針對重要議題討論結果作成決議，並定期追蹤執行情形與考核結果，以建立完整的評鑑回饋系統。
- (2) 訪談中發現同學對愛心導護商店的認知不足，相關措施應加強宣導。
- (3) 交通安全貴在生活實踐，訪談中發現學生、家長平日違規情形普遍，如未戴安全帽、坐汽車前座、乘坐汽車未繫安全帶等，建議調查了解並因應加強宣導。
- (4) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (5) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (6) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (7) 學校提供的各項交通安全措施應多加宣導，讓全校師生瞭解。
- (8) 針對情境教育部份，建議學校走廊、樓梯的白實線修正成黃虛線，並要要求全體師生落實此線的行走方事，另可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，校園安全走廊也應標示愛心商店。
- (9) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。

- (10) 學校應針對教學與活動做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (11) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (12) 安親班的車輛有以娃娃車當作接送工具，在法令上娃娃車是不能搭載七歲以上的孩子，學校應在安親班協調會議中作溝通，如安親班不改善應知會家長。
- (13) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (14) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片與相關量化資料統計。但較缺乏問題診斷、評估與後續的改善作為。為提高工作的效率（如家長接送、動線、導護許多資料重複使用），建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
- (15) 學校相關動線宜有動線說明圖，以確實了解其間的可能衝突。
- (16) 學校已調查上學與放學使用的交通工具，惟資料的詳盡度與應用則較缺乏。建議上放學人數的統計宜再詳盡，例如區分上放學、年級、人數、交通方式、交通工具、出入動線（門）等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性，例如每天家長接送區的汽車、機車、安親班（車輛）所需的空間是否足夠，如何引導至其他出入口，讓學生走一段路上學等。此外，透過歷年的統計資料，方能了解走路上學觀念落實與教育的成效。
- (17) 放學自行走路的人數較上學多，顯示家長是可接受學生走路來學校，學校鄰近道路有人行道，整體環境相對安全，走路上學環境尚可，讓家長了解走路上學的意義與價值才能提高成效。走路上學的推動並非僅以交通安全或學生體能為考量，培養學生獨立自主的生活能力才是真正的目的。
- (18) 停等區的規劃，如家長停等區為、上下學生處、交通錐的放置位置、標線劃設等宜有明確的規範。汽車接送區也可適度標示不同位置，以方便家長與學生彼此辨識溝通。
- (19) 學校糾察隊由五六年級每班兩名同學組成，其工作以生活規範導正為主。建議增加交通服務的內涵，例如目前由志工擔任的交通維護工作亦可由部分學生擔任，志工從旁協助，讓更多的同學參與交通服務的工作，深化交通的知能。
- (20) 愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估，了解其使用狀況與回饋。

- (21) 導護志工有 29 位，規模尚稱龐大，惟部分志工的值勤技巧需再加強，以保護自身的安全。例如面對指揮車輛，帶領學生於道路行進時，面對來車避免危險等。
- (22) 學生違規行為記錄、意外傷害統計詳細，但較缺乏後續的處理程序，對應的輔導方法與行為改善成效追蹤評估制度。

(二十三) 新竹縣新豐國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新竹縣新豐鄉重興村明德巷 13 號，校地面積 1.8 公頃。學校臨近新豐國中。校內設有 60 個停車位，70 個機車停車格。學校計有學生 1047 人、教職員工 70 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	自行車	特教專車	公車	總計
上學人數	396	447	193	1	8	2	1047
百分比	38%	43%	18%	<1%	<1%	<1%	100%
放學人數	128	165	732	1	8	3	1037
百分比	12%	16%	71%	<1%	<1%	<1%	100%

上學時間家長上班時順便接送，故通學交通工具約 70% 為汽機車。校門路口巷道狹小，學生數眾多，不利學生上下學。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育推動組織方面：建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地交通單位分駐所所長、警察局交通組組長、議員、鄉長、村長、家長會長為顧問。
- (2) 召開委員會議：定時召開委員會議，且有具體的討論內容。
- (3) 執行與追蹤檢討會議決議事項：有具體執行紀錄，但能應對於每次會議結論或決議在下回會議時加以追蹤執行成果。
- (4) 本校在建立組織願景設計上非常用心，並以 HOPE (Human care ; Organization ; Plan ; Excellence) 來詮釋在交通安全教育上的願景，這是其他學校可以學習的。
- (5) 課程目標課程主題及課程內容架構完整。各年級均設計實施計劃及執行辦法。

- (6) 在推動執行與檢討考核計劃方向，有基本具體的計劃作為，並有具體檢討結果及數據分析。
- (7) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (8) 利用家長座談會宣導交通安全。較缺少社區民眾的交通安全互動。
- (9) 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員、創世基金會工作人員透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息、觀看影片搭配學習單、紅點大家來找碴等強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (10) 推動交通安全教育教學與活動多樣化，舉辦書法、漫畫、繪畫、作文、交通安全辯論等活動。
- (11) 學校為維護校外教學的安全，事前召開會議、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (12) 幼兒園部分的交安課程較為完整，教學方式也較為活潑。
- (13) 學校主動協調針對 3 號門與 2 號門間增繪紅黃禁停與停車格等標線。
- (14) 學校內訂有交通服務糾察隊組織辦法，參與學生數達 15 人，有相關訓練計畫與完整的執勤配備。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。
- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學同透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 在改善通學環境與校園安全：
 - a. 人車分離要更加強，讓老師車輛由 2 號門進出。學生均由 3 號門進出。

- b. 建議建立通學巷，管制汽機車進入。
 - c. 汽車停車場出入口與學童上廁所的動線衝突，應加強車輛出入的警示。
- (6) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
 - (7) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
 - (8) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
 - (9) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護。
 - (10) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。
 - (11) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
 - (12) 規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學

生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。

- (13)應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (14)資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (15)座談會中學童表示其違規的狀況相當多，未戴安全帽或站前座違規者，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
- (16)人車動線規劃部分
 - a. 校外部分：建議 2 號門前圖書館停車格，車道線等相關標線能進一步協調增繪，以維持該路段車輛與行人之秩序與安全。
 - b. 校內部分：3 號門在硬體無法改善的前提下，建議學校應先設置相關交通工程設施，如 3 號門入校左轉進入停車場車行動線加繪車道標線或路面邊線，於行人衝突點增繪行穿線與停止線。另學校停車場出口增繪停止線等，請一併檢討增設。
- (17)學生路隊動線部分，3 號門硬體未改善前，由於出入口小且緊鄰道路，車輛進出轉向易與人員衝突，建議學校應確實做好人車時間上的分流，以維學生通學安全。
- (18)學校放學安親班步行達 48%，建議學校邀集安親班等業者召開座談會，律定接送方式、步行路線、使用交通工具等，並建立機構名冊，以掌控學生放學交通安全。
- (19)學校於 1 號門與 2 號門家長接送區，建議能有相關牌面豎立與接送區域格位的繪設，以利家長遵循。
- (20)學校運用學生於道路上執勤，而志工人數卻略顯不足(僅 7 人)。建議學校能結合社會資源，邀請社會團體加入學校導護志工行列，讓道路導護工作以學校導護老師、導護志工為主，而學生則以路外協勤為主。
- (21)學校導護志工僅 7 人，略顯不足，建議應擴大招募，投入維護學生上放學安全等工作。
- (22)學校招募愛心商店計有 10 家，建議學校針對學生使用情形進行深入瞭解，學生是否清楚有該措施、位置是否合宜、使用需求與情形，作為檢討調整之依據。
- (23)學生違規統計、糾正與輔導，該校資料僅呈現傷病統計清單，有關糾正與輔導機制資料較欠缺，建議補強。

- (24)學校周邊道路交通事故資料分析，簡報與書面資料呈現較欠缺，建議分析學校周邊道路交通事故發生特性態樣，將該資訊運用於教育學生瞭解學校周邊環境。

(二十四) 新北市三芝國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新北市三芝區育英街 22 號，校地面積 22899 平方公尺。學校臨近橫山國小與興華國小。校內設有 61 個停車位(含公務車位 4 格、身心障礙車位 1 格)，機車停車格數個。學校計有學生 1265 人、教職員工 138 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例部分，排放學路隊步行回家的學生約 795 人，安親班路隊 264 人，家長接送學生約 133 人，家長接送也以步行為多，騎乘機車次之，開車接數學生的人數不多，搭乘大眾交通工具學生 61 人。

前門面對育英街，由三芝分駐所警員、義交、一位志工以及導護老師負責。由於校門見有三落水門廊供貴賓參觀學校時上下車使用，為避免家長騎乘機車穿越門廊，製作機車禁止進入告示牌，放置在門廊入口。後門面對中正路 19 巷，開有行人專用的後門和進入養品樓停車場的車道後門。後門由導護老師負責，替代役男協助，由於後門的巷弄狹小，因此鼓勵家長車輛不要進入後門巷弄，騎乘機車接送則提前讓學童下車，將後門淨空為行人專用空間，員以柔性勸導方式，但常有家長不願配合，今年度開始製作告示牌，請家長配合，收效良好。後門上學有兩個交通崗哨，一個是在中正路一段 47 號和 49 號間的巷口，讓學生穿越中正路，另一個崗哨在民生街口 3 號巷口進入學校後門。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，組織架構完整，定期召開會議，且紀錄完整。委員會能聘請志工、義交、分駐所等校外人士，共同投入交通安全改善事宜。
- (2) 與社區行政、警政單位密切合作，相關交通安全改善事項提報區公所區務會議討論並尋求協助改善。
- (3) 針對違規同學辦理「優雅走路班」導正行的習慣，相當具有特色，建議後續能就實施成效進行了解。
- (4) 各學年有將交通安全融入其他課程的安排，例如自然、體育、社會、生活、綜合、彈性等課程，並有提供教案、學習單，讓老師有所依據配合執行教學，是值得肯定的。

- (5) 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員蒞校宣導及行政人員透過朝會加強學童交通安全相關概念，並提供學童急救課程，在班會討論交安以強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (6) 為了落實情境教育，設置交安走廊、標誌學習區，另外設置腳踏車教學區，由工友定期維修腳踏車，讓學童於腳踏車課程時可使用，在走廊、樓梯間有提醒「不奔跑」的標語，十分用心。
- (7) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (8) 校內動線規劃，落實人車分道，停車場皆有獨立的出入口，不與學生活動區域衝突。
- (9) 教師參與導護工作，並帶領學生路隊，相當用心。
- (10) 學校願意讓學生學習應有能力（如騎乘自行車）值得肯定。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議與鄰近學校結盟，可將有限資源作整合運用，擴大安全維護網。
- (2) 交通安全教育委員會部分成員前後資料不一致，委員會名單應每學期造冊，成員異動亦需同步更新。
- (3) 學校的資料整理上較弱，相關管理措施、環境改善或座談會的舉辦等，僅以照片呈現，欠缺文字化說明記錄，難以了解實施內容與成效。
- (4) 環境檢核部分，應加強環境整體分析與問題探討。建議搭配學校安全地圖，從校園四周通學空間、穿越設施、接送區等進行檢核，列出問題點與短、中長程改善對策，每學期至少檢核一次，據以逐步落實改善。
- (5) 學校推動的措施與工作，需適當宣導，讓同學了解，才能達到效果。例如訪談中發現同學對愛心商店的設置不甚了解，相當可惜。
- (6) 交通安全教育是生活教育很重要的一環，建議能調查了學生平日違規情形，並因應加強宣導，以期學生能將交通安全知能實際落實於生活中。
- (7) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (8) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及

能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。

- (9) 針對情境教育部份，建議學校走廊、樓梯的白實線修正成黃虛線，並要要求全體師生落實此線的行走方事，另可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，校園安全走廊也應標示愛心商店。
- (10) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。
- (11) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (12) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (13) 規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，非僅運用傳統的學藝競賽呈現。
- (14) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (15) 放學時觀察到家長接送違規的狀況相當多，學童未戴安全帽或站前座違規者，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
- (16) 學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，其中大多包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。但較缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可參考導護與愛心商店工作的建檔方式，將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估、導護志工招募訓練等）單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。

- (17)學校動線宜有動線說明圖，以確實了解其間的可能衝突。
- (18)學校雖已經調查各班級之路隊資料，惟對於後續資料統計與應用則較不明確。建議應有明確的百分比說明。通學路隊分年級路隊編組，惟這些編組的意義與功能可再檢討，例如依照行進路線（各學年混合編組），並檢視出校門口的行進動線與可能的危險因子，方更能保障學生通學的安全。
- (19)建議上放學人數的統計宜再詳盡，例如區分上放學、年級、人數、交通方式、交通工具、出入動線（門）等。並將此資料用於分析家長接送區配置與數量之適宜性。家長汽機車接送的數量雖然不多，但仍應有明確的設置規範，如相關的標誌、標線與標示宣導等。
- (20)學校糾察隊由五六年級每班三名同學組成，其工作以生活規範導正為主。建議增加交通服務的內涵，例如目前由志工擔任的交通維護工作亦可由部分學生擔任，志工從旁協助；或讓糾察隊（交通服務隊）參與路隊交通秩序的維護等，讓更多的同學參與交通服務的工作，深化交通的知能。
- (21)愛心商店已經建立歷年的資料，有許多亦為學校志工所經營，惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估，了解其使用狀況與回饋。
- (22)導護志工的值勤技巧需再加強，例如面對指揮車輛，以保護自身的安全。而帶領學生於道路行進時，如何協助學生建立自我管理亦需加強。
- (23)導護日誌記錄詳盡，惟其中所提出的問題之後續處理程序、改善成效等則未有明確的說明。
- (24)學生違規行為記錄、意外傷害統計詳細，但較缺乏後續的處理程序，對應的輔導方法與行為改善成效追蹤評估制度。
- (25)學校是行人活動的空間，所以難以車行標誌實施境教，太多雜亂的標誌反而讓學校喪失美感。
- (26)學校若能同意讓學生騎乘自行車到校會更落實讓學生獨立自主的教育理念。

(二十五) 宜蘭縣古亭國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於宜蘭縣壯圍鄉古亭路 81 號，校地面積 1.89 公頃。校內停車空間規劃計有汽車停車格 33 格，機踏車停車格 61 格。全校計有學生 463 人、教職員工 48 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長接送	步行	自行車	交通車	總計
人數	240	10	32	181	463
百分比	52%	2%	7%	39%	100%

學校周邊臨接的主要道路有中央路、古亭路及永美路，三條道路均為單線道，道路未設置慢車道及人行道、人行天橋或地下道，僅於地面劃設枕木紋斑馬線。因學校位置非處交通要道，平日車流量不多，大型車輛亦很少，交通順暢。上放學時段家長的車輛、安親班交通車稍多，約 10-15 分鐘可疏散完畢。學校正門口為丁字型路口，有設置三向控制紅綠燈，且設定定時開關，於學生上下學時間自動啟動，但未設置行人專用號誌燈，學校往校外方向顯示綠燈時學生才可通行，因此學生要過馬路必須遵從導護老師的指揮才可過馬路。

2. 訪視所見特色

- (1) 建立了交通安全教育組織，且設有組織章程，組織成員包括了當地交通單位主管美城出所所長林世光、與家長會長張美霞。建議再進一步邀請里長為顧問。
- (2) 每年召開兩次委員會議，且有具體的討論內容。
- (3) 有定時召全校性的交通安全教育座談會，並有具體的會議紀錄及執行方向。
- (4) 學校在有限的資源下辦理交通安全相關活動，舉辦書法、漫畫、常識測驗、模型等活動。
- (5) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
- (6) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 規劃校園人車分道，各交通工具皆有其專屬停放位置。
 - b. 校園內僅教師車輛、交通車及學生腳踏車可進入校園，家長到校接送學生之車輛均需停放於圍牆外。
 - c. 汽車格位 33 格，機車位 61 格，空間相當有限。
 - d. 安親班車輛進入校園停等，整隊上車後再離開學校。
- (7) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
 - a. 每學期由各班導師調查班上學生路隊資料，由生教組彙整規劃路隊組織，本校目前區分為交通車隊、家長接送隊、腳踏車隊及步行隊。
 - b. 學生須向學校申請並檢核通過方可騎腳踏車上學。
 - c. 安親班交通車須向學校申請通行證，方可進校園。

- d. 家長接送比例高達 52%，交通車 39%，腳踏車 7%，步行上學僅 2%，鼓勵學生走路上學尚有大幅改進空間。
- (8) 家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- a. 學校目前於側門設有家長接送專區，以紓解車潮。
 - b. 規定家長須徒步進門接送，以降低意外發生之可能，確保學童安全。惟仍需要有志工導護於古亭路指揮與疏導交通。
- (9) 訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- a. 學校訂有交通服務隊選拔及表揚辦法。
 - b. 每學期均組訓多次，表現優良者期末頒獎鼓勵。
 - c. 交通服務隊由六年級學生擔任，每班推派 4 名，共 12 名。建議能讓更多學生有參與的機會。
- (10) 訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
- a. 學校訂有導護志工工作計劃，並排訂輪值表。
 - b. 學校訂有導護志工訓練計畫，所有志工均需通過訓練定取得志工證後，才開始執勤。
 - c. 學校愛心志工人數目前為 11/16??人，亦積極招募新進志工。
 - d. 訂有「古亭國小推展義工制度實施辦法」。有愛心義工名冊。
- (11) 學校共有 3 間愛心商店並訂有愛心商店推廣考核辦法，並落實學童照護工作。
- (12) 學校針對學生違規與發生交通事故作統計，並實施糾正與輔導。
- a. 針對事故除加強案例宣導外，相關違規學童予以個別實施交通安全教育，以加深學童交通安全之認知。
 - b. 學校實施違規資料統計，發現乘坐機車未戴安全帽出現率較高，因此持續宣導，看見家長未戴安全帽必定上前提醒。
 - c. 訂有「行人事件輔導單」及「腳踏車違規事件輔導單」。
- (13) 針對近年來學校或轄區交通事故資料統計分析，有學校或轄區交通事故統計資料。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 加強車車關係及人車關係的交通安全實境教育，例如：令學童親自坐在不同車種的駕駛座上，體會在駕駛座上的視野及視線死角，並讓其他學童在

車子旁邊不同的位置，了解那些位置是視線死角。透過學童親自實境體驗的教學方式，可補充看道安全宣導影片的不足。

- (2) 進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，並提出走路上學環境所遭遇的問題及改善走路上學環境的方案，若問題需要專業諮詢，可與縣市政府交通局、各大學交通管理學系、運輸學會、靖娟兒童安全基金會等管道尋求協助，並在改善走路上學環境後，全力推動學童走路上、放學，使學童可在生活中，學習如何適應生活中所面對的交通狀況。
- (3) 加強正確的自行車騎乘觀念及知識的教育，並加強安全防衛駕駛的教學，尤其對於騎乘自行車時，面對不同車種應變及自我保護的教學，這些教學，除了對於保障學童騎乘自行車時的安全外，對於未來這些學童長大改騎機車，對於行車安全均會有所助益。
- (4) 有關交通安全教育的宣導海報，應增加大客車、大貨車、聯結車之視野死角，轉彎時內輪差範圍的教學及圖說，使學童透過海報的閱讀，加深這些易造成交通事故肇事原因的印象，使學童面臨這些情境知道如何自我保護。
- (5) 建議每學期初進行交通安全教育 SWOT 分析。
- (6) 建議對於各項交通安全具體執行事項進行進一步的事後考核工作。
- (7) 檢討與改善通學環境與校園安全：校門口為一 T 字路口，進出仍需注意。
- (8) 推動執行與檢討考核計劃應進一步的有具體檢討結果。
- (9) 建議可利用標線(包括線條、標字、箭頭)與自製標誌(包括告示牌)，布置校園。
- (10) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (11) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (12) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。

- (13) 學校應提供多元的方式提升學童對自身交通安全的思辨能力，例如可於班級時間請老師鼓勵學童針對時事、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，或是可考慮拍攝學童上放學動態影像，以了解學童上放學狀態，並可作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (14) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識周遭的道路環境及如何自我保護，並設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
- (15) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。
- (16) 建議規劃交通安全相關活動時應確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，並考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，活動結束後應作成效分析，以評估其效果性，建議應召開檢討會議或是由各個參予者填寫回饋量表，以了解其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (17) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (18) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (19) 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，機車未戴安全帽或站前座違規者，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
- (20) 建議學校能定期追蹤與檢討。且有完整的訪問紀錄表。
- (21) 宜針對事故特性態樣（如時間、空間、違規型態、碰撞型態等）進行分析，並運用於教育宣教工作。

(二十六) 新竹市東園國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於新竹市園後街二十五號，校地面積約 3.2 公頃。校內停車空間規劃計有小客車停車位約 70 格、機車停車位約 70 格。鄰近交通大學博愛校區、國立新竹商業學校、國立新竹高級中學、市立培英國中、市立建華國中及市立竹蓮國小等學校。學生人數約 2300 人、教職員工人數 146 人。學生上學所使用之交通工具家長汽車接送、家長機車接送、走路及或客運車的約略人數及比例約：800 人、1000 人、500 人。學生放學所使用之交通工具家長汽車接送、家長機車接送、走路或交通車的約略人數及比例約：500 人、500 人、1300 人。

學校周邊臨接的主要道路為綠水路、博愛街，公車站位置位於學府路與博愛街路、綠水路交叉路口，學區附近已成為樓房櫛比學校林立的文化區。學生上放學主要通行校門為大門、後門及側門，有義務交通警察 2~3 人、導護人員 3~4 人或學校交通義工 2~3 人及警衛 2 人管理路口。上放學尖峰時大門口因係五叉路車流量大小較大。102 年 3 月 1 日交通處到校檢討前門交通動線，當天請綠水里黃文政里長出席，102 年 3 月 2 日本校向家長代表大會提出討論，並檢討前門交通動線與中長期發展構想，102 年 3 月 26 日下午起前門行穿線改為雙線，102 年 4 月 15 日補畫線，上、放學路線圖已也配合於週報修正公告於校園網站。

2. 訪視所見特色

- (1) 學校社區資源豐沛，鄰近各級學校很多，目前已與交通大學建立良好互動關係，後續可進一步就專業、社團等交流結盟。
- (2) 依規定成立交通安全教育推動委員會，組織架構完整，定期召開會議，運作正常。
- (3) 利用聯絡簿傳達上放學路線及相關規定，錄製上放學排隊及安親班接送規劃宣導影片，提供視覺及聽覺化的說明效果。
- (4) 學校針對老師提供從預防到善後的相關課程等方式，以強化老師交通安全相關的概念，及提昇老師在事故後的應變能力，讓事故發生後降低傷害程度。
- (5) 在情境教育部份，學校配合地形地物設置交通標誌，走廊上張貼「不奔跑」的標語，讓學生可在生活中隨時學習，並繪製學校附近社區的地圖張貼於牆面上，讓學童了解社區的動線及道路環境、愛心商店的位置，以利學童了解自己所處的交通情境。

- (6) 學校結合民間資源辦理相關活動，例如邀請創世基金會辦理保腦的宣導、靖娟基金會辦理校園安全活動，捷安特則來協助自行車的教學。
- (7) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，擬訂校外教學實施要點、注意事項及流程，並對學童作安全教育、落實車輛檢查，於事後召開檢討會。
- (8) 學校規劃 3 處安親班接送區域，律定接送時間與方式，是很好的做法。
- (9) 學校現有導護志工 16 名，績優者每年報請市府表揚，學校並致贈感謝狀鼓勵，整體運作良好。
- (10) 學校有向警察機關申請 101 年周邊道路交通事故資料，並列出十大不安全點資料通教學使用，做法值得鼓勵。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 應建立每學期交通安全教育推動委員會名冊，並邀請參加討論會議。
- (2) 環境改善方面，欠缺整體問題診斷過程，以及會勘會議或執行之文字紀錄。建議能搭配學區地圖，結合學校環境照片，列出問題點以及短、中、長期改善對策，以逐步落實改善。
- (3) 目前學校所執行的課程融入部份僅見活動執行檢討表，未見總課程表、課程時間、教案、學習單，無法了解其教學實施的概況，應請老師先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (4) 應收集當地的交通事故統計數據及交通特性，以了解兒童在交通上最常受傷的情形、學童最常使用的交通工具，才能充分掌握學校的交通安全校本問題，作為設計教學或活動的依據。
- (5) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。
- (6) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (7) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資

源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。

- (8) 規劃交通安全相關活動時應考量到能讓全校學生共同參與，有些視學生能力作分齡的考量，並且活動應朝向多元化、創意、有趣性設計，例如戲劇、說故事，設計，非僅運用傳統的學藝競賽呈現，活動結束後應作成效分析，以評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (9) 針對情境教育部份，學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；學校執行認識四周環境與訪查活動應搭配教案。
- (10) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (11) 學校提供的各項交通安全措施應多加宣導，讓全校師生瞭解。
- (12) 學校校內進入校園車行左轉動線不佳，行車有衝突之虞，建議能利用前庭改建工程一併檢討調整停車區域與車行動線。於車行動線繪設車道標線或路面邊線，於行人衝突點增繪行穿線與停止線。停車區域應盡量整併，避免與學生活動空間交雜(如有部分機車停車格位於教學樓層區域內，建議取消)，並豎立標誌宣導要求教職員車頭朝外。相關設施亦可作為交通情境教學使用。
- (13) 學校校外設施建議協調改善
 - a. 建議園後街號誌應維持三色運作，以發揮號誌功能
 - b. 當心行人標誌長青苔、地面部分標線斑駁建議重繪
 - c. 出校門左側行人穿越道線步行至綠水路時，有視距不良問題，建議轉角植栽與設施適度削除，並宣導學生注意左側來車
 - d. 綠水路取消之停車格建議以交通桿或標線(加彩色鋪面)改為行人通道供學生通學使用
- (14) 學校上放學接送車輛非常多，若仍以後園街為主要的家長接送區，顯然該區會因道路容量不足而造成經常性的擁塞。建議學校政策上應運用獎勵措施(發給榮譽貼紙等)予以轉移至博愛街接送，惟博愛街應先改善事項建議如下：
 - a. 設置接送區相關標誌與時段性格位標線。
 - b. 該處公車站牌往後移設，避免公車進出產生干擾甚至衝突。
 - c. 增繪完整行穿設施行人，以利行人穿越至對向。
- (15) 建議能邀集安親班業者協調會，更具體記錄機構名稱、接送方式、使用車輛...等資料，以利控管。

- (16)學校訂有愛心商店執行計畫，101 年計有 5 家，惟學生使用情形定期追蹤與檢討相關資料較欠缺，建議學校補強相關資料，作為檢討調整之依據。
- (17)有關學生違規統計、糾正與輔導部分，簡報資料呈現違規登記單與統計表，輔導作為相關執行情形書面資料建議可再強化。
- (18)建議後續可整合愛心商店位置資訊於圖資上，透過網頁或印製卡片墊板等，教育學生認識周邊交通環境與可求助運用的地點。

(二十七) 金門縣金沙國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

學校位於金門東半島，地址為金門縣金沙鎮后浦頭 117 號，面積約為 24907 平方公尺。鄰近述美國小、何浦國小、安瀾國小及金沙國中等學校。校內停車空間主要設於西側門處，共計有汽車停車位 22 個，機車停車位 10 個。全校計有學生 250 位，教職員工 42 位，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長接送	步行	安親班接送	公車	其他	總計
上學人數	56	137	-	43	19	1047
百分比	22.4%	54.8%	-	17.2%	7.6%	100%
放學人數	38	110	47	46	9	1037
百分比	15.2%	44%	18.8%	18.4%	3.6%	100%

學校鄰近周邊道路，前門為榮湖路，後門面臨大馬路，為環島東路一段，是學生放學的主要路線；其中環島東路一段為本學區主要幹道，對面緊臨沙美車站和沙美商圈中心，地理位置特殊，常有車輛停放路邊，因此上下學尖峰時段，車流量較平常大而快，但大型車輛不多。學校鄰近道路環島東路一段，早晚管理路口和指揮交通的，有學校保全、導護老師二位（一位站成功路口）、替代役（站國中路口）、交通警察，務必促使師生都能順利與安全回家。

2. 訪視所見特色

- (1) 依規定成立交通安全教育委員會，且組織架構完整，分工明確，同時擴大納入家長會長、愛心媽媽、轄區派出所所長等校外人士，協助投入交通安全相關工作。
- (2) 學校設計給家長的一封信，宣導家長接送規劃內容與相關配合事宜，作法很好，期待能進一步就家長的回饋意見作成回應與整理，作為後續改進依據。

- (3) 宣導方面，能利用各種集會，針對教師、家長、學生等不同對象，進行宣導與溝通；特別是學生自治鎮針對安全帶、自行車等主題準備的宣導內容，透過孩子語言來傳遞，深具特色。
- (4) 幼兒園部分的交安課程較為完整，有標誌、道路、交通工具的認識及戶外實際體驗的課程；國小部份也有融入社會課程、資訊、藝文，針對禮讓小旗有特別的教學課程等。
- (5) 學校針對提升思辨能力的部分，提供老師交通安全相關課程，以強化老師交通安全相關的概念，學校邀請警員透過朝會加強學童交通安全相關概念，並作剪報分享、班會討論強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (6) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育，並落實車輛檢查，幼兒園針對孩子車輛中如何自救部分也作「如何拍車窗求救」、「按喇叭求救」等演練活動。
- (7) 學校在圍牆設置交通標誌，且為了增強學習效果辦理社區踏查帶領學童到學區認識周邊的道路環境及交通標誌、標線、號誌，並運用跑馬燈及懸掛宣導布條，讓家長及社區民眾了解交通安全相關概念。
- (8) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - b. 汽車格位 22 格，機車位 10 格。汽車均車頭朝外停放。
 - c. 本校製作有學童上放學路隊、停送等空間平面圖(包括雨天路隊之規劃)。
- (9) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
 - a. 學生數較少，能分析並建立學生通學路隊資料。
 - b. 學生上放學之運具，上學走路 55%、家長接送 22%、公車 17%，放學走路 44%、家長接送 15%、公車 18、安親班 19%。
- (10) 家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
- (11) 訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
 - a. 辦理學生路隊組訓，建立路隊小隊長訂有生活糾察隊選拔及表揚辦法，且有良好訓練計畫，有相關記錄。
 - b. 從評鑑資料之相關照片來看，相關設備尚稱良好。
- (12) 訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，且有輪值表可查，導護工作執行切實、紀錄完整。
- (13) 學校有詳細的學生違規統計及輔導作為，更能邀請轄區員警蒞校講習。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 建議可邀請鄰里長為顧問，亦可與鄰近學校相互結合，資源共同運用，使安全維護網更完整。
- (2) 建議強化計畫評核管理機制，期初會議討論重點為年度計畫內容，期末會議則為年度執行工作檢討與成效評估；資料整理亦應朝系統化方向作努力，按各工作之計畫－執行－考核部分完整納入，以利經驗傳承與永續推動。
- (3) 年度計畫的擬定，建議能針對校本問題列入重點，並設定目標，例如環島東路車多車快，學校提出加強警員巡邏、速度管理等策略，相對地，亦應將教導學生面對這樣的一個環境，如何安全過馬路等課題，納入教學活動計畫裡。
- (4) 針對家長停車接送問題，能設計家長回條，立意很好，建議對於相關回饋意見，能綜整並予以回應，作為雙方良好互動的基礎，以使相關改進工作更符合需求。
- (5) 學校推動的措施與工作，需適當宣導，讓同學了解，才能達到效果。訪談中發現同學並不了解愛心導護商店，相當可惜。
- (6) 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
- (7) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (8) 針對情境教育部份，學校採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳，一方面達到教育目標，另一方面亦達到提醒的作用，故應考量依情境設置為宜；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識周遭的道路環境及如何自我保護，並設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
- (9) 交通安全教育資料量（書、錄影帶、教具）太少，為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，

除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵老師自製教具，且訂定管理辦法，鼓勵老師運用在教學上，而行政則可運用在宣導上。

- (10) 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (11) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (12) 從資料上學校有一部分是在做酒香金門島發展酒駕，在金門做酒駕是沒有問題，就像臺東縣，但重點是學習單，要導向學生回家對家長做溝通影響，是比較重要，否則學生從小學到大學長大，尚有一段距離，做酒駕這部分是需去做調整。
- (13) 建議本校與鎮公所適當溝通與協調，善用校門口之空間作為學生接送及通學空間，空間規劃可以考慮使用大盆景植物來區隔空間，更可以達到綠化的目的。目前劃為停車格供公眾停車使用之作法，並不洽當。
- (14) 建議學校能定期追蹤與檢討愛心商店。
- (15) 由於金門地區之道路交通環境較為單純，建議改利用臺灣地區事故特性態樣(如時間、空間、違規型態、碰撞型態等)，並作為交通安全之宣教工作。

(二十八) 臺東縣新生國小

1. 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於更生路與開封街巷內，校園面積約 2.65 公頃，校門口前有 13 格汽車專用停車位，校內有 20 個汽車停車位(無障礙車位 2)，機車車棚約可停 30 部，腳踏車棚可停 30 輛。鄰近學校有：新生幼兒園、馬蘭國小、寶桑國小、新生國中、寶桑國中、台東高商、公東高工等。全校共 32 班(資源班 2 班)，學生有 786 位，教職員工 61 人、替代役 2 人，學生上放學所使用之交通工具及通行校門的約略人數及比例如表所示：

通學方式	家長汽車接送	家長機車接送	步行	自行車	公車	總計
人數	120	216	450	22	3	1047
百分比	14.79%	26.63%	55.48%	2.71%	0.3%	100%

學校周邊主要鄰接更生路及開封街，道路寬度約 10 米雙線道，為市區主要道路。更生路上早餐店多，路邊多臨時停放車輛；開封街上有新生幼兒園，常有接送車輛違規迴轉。根據臺東縣警局資料統計，更生路為 100、101 年度易肇事路段。開封街為主要路隊，家長接送多由此路口，因此車流量最大，安親班接送車輛(小巴士、遊覽車等)皆由開封街路口上車。早晨更生路臨停車輛有轄區員警進行驅離及勸導，對於硬闖學童上學步道之車輛，由導護師及交通志工予以勸說，降低再次發生的機率；早上需進入校園之教職員車輛、菜車、送報車等，統一由開封街路口進入，教職員工車輛配帶通行證，方便路口志工管制。

2. 訪視所見特色

- (1) 成立交通安全教育委員會，且組織架構完整，充分結合社區資源包括村派出所、交通隊、教育處等主管與校內家長會，共同投入交通安全改善事宜。
- (2) 學校能掌握所處環境特性，規劃實施通學巷措施，雨天 2 階段放學措施等，並能因應校舍新建工程，調整校門及路隊路線，務實彈性處理相關問題，顯示學校對於校本問題有一定的掌握。
- (3) 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員、創世基金會工作人員透過朝會加強學童交通安全相關概念，並善加運用佈告欄張貼相關訊息強化學童的交通觀念，以達到宣導效果。
- (4) 為了落實情境教育，學校於走廊設置標誌，並繪製學校附近社區的地圖張貼於牆面上，讓學童了解社區的動線及道路環境、愛心商店的位置，以利學童了解自己所處的交通情境。
- (5) 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查。
- (6) 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。
 - a. 校內人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，交通管制得宜。校門口有車輛進出時之衝突管制，必須特別注意
 - b. 校門口有汽車格位 13 格，校內有汽車格 29 位，機車棚格位 30 格。校內汽車車頭均朝外停放。
- (7) 分析並建立學生通學路隊資料，路隊組織切合實際需要，並有佐證資料。
 - a. 步行 28%機車接送 35%汽車接送 33%腳踏車 3%，步行上學尚有改進空間。
 - b. 有調查學生上、放學交通方式資料。
 - c. 設有通學巷管制。
 - d. 放學遇天雨狀況，採兩階段放學，且能讓接送車輛進入學校接送，相當貼心與細緻。

- (8) 家長接送區規劃得宜，能善用學校環境及鼓勵學生步行一段路進出校園。
 - a. 安親班皆由開封街路口上車。
 - b. 學校設置有教職員工停車證、校外等服務性車輛亦配發通行證，方便交管制。
 - c. 開封街接送空間目前有汽車停車格。
- (9) 訂定校內糾察隊或交通服務隊選拔及表揚辦法，給予適當的訓練且按時執行工作，其裝備保管良好。
- (10) 訂定導護工作實施要點並訂定研習訓練與考核獎勵措施，導護工作執行切實、紀錄完整。
 - a. 訂有導護工作實施要點，且有輪值表可查。目前有 20 位導護志工。
 - b. 訂有愛心義工團組織準則。

3. 評鑑委員建議改善事項

- (1) 計劃的推動需加強追蹤、檢討工作，相關執行過程，除照片外，應有文字化紀錄，以利了解問題解決程度與執行成效。
- (2) 危險路口檢核方面，建議搭配學校安全地圖，列出問題點以及短、中、長期改善建議。整體而言，學生在台 9 線上的步行條件極差，需要尋求社區共識以及縣府的積極介入與協助，以改善學童步行環境安全。
- (3) 在交通安全教育宣導方面，除傳統利用班親會、朝會、校刊等形式外，建議學校搭配擅長的體育活動，如棒球、運動會等，以更多元有趣的方式進行宣導。
- (4) 應收集當地的交通事故統計數據及交通特性，以了解兒童在交通上最常受傷的情形、學童最常使用的交通工具，才能充分掌握學校的交通安全校本問題，作為設計教學或活動的依據。
- (5) 在規劃交通安全教育教學課程前，應先盤點目前學校所使用的課本或教學的課程內容可融入領域及課程內容，並在規畫時確時依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客，如果融入單堂課程應以詳案的方式撰寫且設計相關的學習單，如果要融入在原本的課本或教學內容中亦應有簡案，規劃完成後應有教學進度表，明確的教學時間表確實掌握交通安全教育的實施。
- (6) 建議應提供老師交通安全相關研習課程，在每一學期低中高年級中各邀請一位老師設計教案並作示範教學，以增加老師執行交通安全教學的意願及能力，且針對教學觀摩應設計回饋表，讓參與者將肯定或修正意見傳達給示範教學者，以增加教學相長之效果。

- (7) 學校可考慮拍攝學童上放學動態影像，以了解學童上放學狀態，並可作為教學很好的教材，以及於班級時間播放請老師鼓勵學童針對影片、自己對週遭交通安全的觀察、所擔心的交通安全問題加以討論，以增加學童的交通安全概念及應變能力。
- (8) 在境教方面，老師可再強化學童對學校附近環境危險地帶的認識，建議帶領學生走一趟知道危險地帶及注意事項，學校門口停車格應加強宣導校內老師及來賓採倒車入庫的方式停車，並提醒學生或開車的人小心，注意安全。
- (9) 為了老師的交通安全教學之需求及提供學童更豐富的交安宣導內容，應廣為收集相關性的資料，除了請求主管機關協助提供交通安全相關資料以外，應善加運用其他資源，例如警察局報廢的號誌燈、標誌牌，或是他校網站上分享的教案及學習單，並鼓勵師生善加利用。
- (10) 針對各項交通安全的活動，應有辦法依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
- (11) 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
- (12) 資料整理應系統化，以行政三聯的思考模式執行，從計劃、執行、考核三個工作步驟存放相關資料，以作為掌握該工作之現況及未來相關工作之參考。
- (13) 開封街口應導引學童走行穿線，而非就近在巷口無任何行穿線之處讓學童穿越道路，學校的導引將讓學童誤以為可以不走行穿線而直接穿越道路，有違教育的理念。
- (14) 通學之交通管制時，建議善用交通錐、連桿、警示燈、指揮棒、反光背心、監視器等工具來確實執行交通管制。
- (15) 校內動線建議適當運用標誌、標線(包括箭頭、標字等)。
- (16) 學生上、放學交通方式資料，建議宜再細緻調查，且能區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形；若能有雨天或天候不良之調查資料尤佳。
- (17) 通學巷管制，建議可加裝監視器、佈設交通錐、連桿及警告性質之告示牌(黃底黑字之「通學巷管制錄影監視中」)。
- (18) 開封街接送空間目前有汽車停車格，建議設置家長接送區的管制牌面，於上放學期間作為接送區使用，其他時段則仍做停車格使用。該巷道口為一路口，建議爭取增繪開封街及巷道之停止線。
- (19) 目前有 7 家愛心商店，建議學校能定期追蹤與檢討。且有完整的訪問紀錄表。
- (20) 學生違規統計主要針對自行車，建議可增加其他項目以做為輔導工作之進行。

(21)校方指稱近3年沒有學生事故資料，建議學校能有統計表留下資料。

(22)更生路為100年及101年易肇事路段，宜進一步收集事故態樣，並作為對學生交通安全宣導之教材。

四、結語

近二個月的訪視時間，實地走訪了二十八所國小，在委員們依照各項分工各自評分後加總，並經全體委員討論後，得出評鑑結果如下：

1. 獲得「金安獎」殊榮的學校計有高雄市新莊國小、台南市七股國小、高雄市溪埔國小、苗栗縣銅鑼國小、台北市大橋國小等五校。
2. 獲得「優等」的學校除前述五校外，計有臺北市懷生國小等九所國小。
3. 獲得「甲等」的學校計有嘉義縣垂楊國小等十四所國小。
4. 獲得「乙等」的學校計有新北市三芝國小等五所國小。

從上述結果來看，國小組仍然保持最為積極的態度來執行交通安全教育及上放學的交通措施，經過去年新的提報方式及指標後，多數縣市政府今年度也更能掌握方向協助學校，讓國小的師生、家長獲得正確的交通安全觀念，在學校提供的完善交通措施下，兒童能快快樂樂上學、平平安安回家。

五、國小組訪視照片

	
<p>放學時接送區實景 雲林縣虎尾國小</p>	<p>“與校長有約希望會客室”成果展示 台南市東光國小</p>
	
<p>校門口圓環 苗栗縣銅鑼國小</p>	<p>交通安全彈珠檯 高雄市溪埔國小</p>
	
<p>交通安全海報展示 高雄市新莊國小</p>	<p>愛心商店資訊公告展示 基隆市仁愛國小</p>



自製交通安全教學教材
台北市懷生國小



自行車停車格規劃設計
台南市七股國小



校內模擬路口教學空間
台北市大橋國小

