

一〇五年度

教育部交通安全教育評鑑

總評報告



教育部、交通部發行
國立交通大學運輸研究中心編印
中華民國一〇五年十月

目 錄

壹、105 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	4
參、教育部評鑑學校等第	6
肆、交通安全教育評鑑工作進度	7
伍、105 年度交通安全教育成效評鑑總評鑑報告	8
陸、大專組評鑑報告	
一、前言	15
二、105 年評鑑委員總評意見	15
三、各校評鑑意見	17
四、結語	32
五、大專組訪視照片	34
柒、高中職組評鑑報告	
一、前言	38
二、105 年評鑑委員總評意見	40
三、各校評鑑意見	49
四、結語	78
五、高中職組訪視照片	80
捌、國中組評鑑報告	
一、前言	82
二、105 年評鑑委員總評意見	83
三、各校評鑑意見	85
四、結語	160
五、國中組訪視照片	161

玖、國小組評鑑報告

一、前言.....	164
二、104年評鑑委員總評意見.....	164
三、各校評鑑意見	168
四、結語.....	229
五、國小組訪視照片.....	230

壹、105 年度交通安全教育評鑑實施計畫

一、依據：依據行政院頒第 12 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」暨教育部「學校及社會交通安全教育執行作業要點」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 104 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：104 年 8 月 1 日至 105 年 7 月 31 日。
 3. 推薦學校數：
 - (1) 高中職校部分：各直轄市至少提報績優學校或自願受評學校 1 所，教育部國民及學前教育署提報績優學校或自願受評學校 10 所(含各縣市之完全中學高中部)。
 - (2) 國民中學部分：各直轄市及縣市國中(含完全中學之國中部)

總數未滿 10 所者提報 1 所，超過 10 所部分每滿 10 所再增提 1 所學校，不足 10 所部分採四捨五入法取至整數，國中總數超過 100 所則提報 10 所。

(3) 國民小學部分：各直轄市及縣市國小總數未滿 20 所者提報 1 所，超過 20 所部分每滿 20 所再增提 1 所學校，不足 20 所部分採四捨五入法取至整數，國小總數超過 200 所則提報 10 所。

4. 函報推薦學校名單(含自願受評之高中職校名單)：104 年 11 月 20 日(星期五)以前完成。

(三) 教育部訪視評鑑：於 105 年 6 月 30 日以前完成(104 年 12 月底前公告受評學校名單)。

1. 大專校院部分：由評鑑委員會就各大專校院中抽選若干所學校進行評鑑(5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與受評)。

2. 高中職校部分：由評鑑委員會就各直轄市及縣市政府、教育部國民及學前教育署所函報之推薦學校與自願受評高中職校分別抽選若干所學校進行評鑑(5 年內不重複為原則，並逐年訪視至所有學校均參與受評)。

3. 國民中學部分：各直轄市及縣市接受本部訪視評鑑之學校，係由所提報之學校中隨機抽選，原則上每縣市至少抽取 1 所，直轄市則視情況酌量增加，過去 5 年內未被受評之學校，如有自願接受訪視評鑑者可自行推薦報名，並由委員挑選數所學校參加受評，全國國中總評鑑學校數目以不超過 30 所為原則。

4. 國民小學部分：各直轄市及縣市接受本部訪視評鑑之學校，係由所提報之學校中隨機抽選，原則上每縣市至少抽取 1 所，直轄市至少 2 所，過去 5 年內未被受評之學校，如有自願接受訪視評鑑者可自行推薦報名，並由委員挑選數所學校參加受評，全國國小總評鑑學校數目以不超過 30 所為原則。

5. 當年度交通安全教育評鑑列乙等之學校，下一年度得視需要由評鑑委員會挑選數所再度接受評鑑；當年度交通安全教育評鑑列丙等或以下之學校，下一年度仍需再度接受評鑑。

6. 離島之國民中學與國民小學原則上採 3 年訪評 1 次，惟各離島地方政府每年仍應依規定之提報學校數辦理推薦。

7. 各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104年9月18日前函報承辦單位推薦學校名單；各受評學校並應於訪視評鑑前10日將評鑑表件逕送各組評鑑委員。

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

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	黃司長月麗	教育部終身教育司	
副主任委員兼巡迴評鑑委員	謝執行秘書界田	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	柯專門委員今尉	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	徐組長台生	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	劉組長韻珠	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	張組長開國	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員兼巡迴評鑑委員	業副組長祖宏	交通部運輸研究所運輸安全組	
指導委員兼巡迴評鑑委員	謝技正育芸	交通部道路交通安全督導委員會	
指導委員兼巡迴評鑑委員	蔣科長鎮宇	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	魏科長仕哲	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	曾科長新元	教育部高等教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	謝科長美君	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	孫科長旻儀	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼巡迴評鑑委員	曾督導桔炫	教育部國民及學前教育署	
指導委員兼巡迴評鑑委員	李教師政寬	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	蔡專員忠武	教育部終身教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	許教官永傑	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	李教官國禎	教育部學生事務與特殊教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	陳計畫助理巧樺	教育部高等教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	楊專員媛舜	教育部技術與職業教育司	
指導委員兼巡迴評鑑委員	李教官淑芬	教育部國民及學前教育署	
總召集人兼巡迴評鑑委員	張教授新立	國立交通大學運輸與物流管理學系	
大專組評鑑召集人	吳教授宗修	國立交通大學運輸與物流管理學系	
大專組評鑑委員	趙助理崇仁	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	白副教授志偉	臺北醫學大學傷害防治學研究所	
大專組評鑑委員	朱副教授松偉	健行科技大學行銷與流通管理學系	
大專組評鑑委員	蕭助理教授傑諭	國立交通大學運輸與物流管理學系	
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	林副教授耘竹	中原大學土木工程學系	

參、教育部評鑑學校等第

國民小學組		國民中學組		高級中等學校組		大專校院組	
校名	等第	校名	等第	校名	等第	校名	等第
臺南市中西區進學國民小學	優	新竹縣忠孝國民中學	優	臺北市市立成淵高級中學	優	台北城市科技大學	優
臺北市北投區石牌國民小學	優	台北市萬華國民中學	優	國立屏東高級中學	優	樹德科技大學	甲
苗栗縣竹南鎮竹興國民小學	優	苗栗縣三灣國民中學	優	臺南市市立土城高級中學	優	嘉南藥理大學	甲
嘉義市東區崇文國民小學	優	高雄市苓雅國民中學	優	國立嘉義高級工業職業學校	甲	國立東華大學	甲
臺東縣長濱鄉竹湖國民小學	優	嘉義市南興國民中學	優	彰化縣私立達德高級商工職業學校	甲	中臺科技大學	甲
臺北市松山區松山國民小學	優	彰化縣大城國民中學	甲	花蓮縣私立四維高級中學	甲	國立金門大學	甲
屏東縣佳冬鄉埤子國民小學	優	宜蘭縣員山國民中學	甲	臺中市市立后綜高級中學	甲	開南大學	甲
宜蘭縣冬山鄉清溝國民小學	優	花蓮縣美崙國民中學	甲	國立岡山高級農工職業學校	甲	聖約翰科技大學	甲
基隆市安樂區長樂國民小學	優	台北市民族國民中學	甲	國立臺東高級中學	甲	中國科技大學	甲
高雄市大社區嘉誠國民小學	優	台南市安定國民中學	甲	高雄縣市立海青高級工商職業學校	甲	國立中興大學	甲
新竹縣新埔鎮照東國民小學	甲	高雄市陽明國民中學	甲	國立草屯高級商工職業學校	甲	高苑科技大學	甲
新北市中和區景新國民小學	甲	南投縣營北國民中學	甲	臺中市私立明道高級中學	甲	真理大學	甲
花蓮縣吉安鄉南華國民小學	甲	宜蘭縣宜蘭國民中學	甲	國立鹿港高級中學	甲	國立高雄海洋科技大學	甲
新竹市東區水源國民小學	甲	台南市佳里國民中學	甲	新北市市立清水高級中學	甲	臺灣觀光學院	甲
臺中市潭子區頭家國民小學	甲	嘉義縣太保國民中學	甲	桃園市市立平鎮高級中學	甲	黎明技術學院	甲
高雄市民三區愛國國民小學	甲	桃園市平南國民中學	甲				
南投縣南投市僑建國民小學	甲	新竹市成德國民中學	甲				
臺南市西港區西港國民小學	甲	台中市中山國民中學	甲				
彰化縣和美鎮和仁國民小學	甲	台中市霧峰國民中學	甲				
新北市板橋區後埔國民小學	甲	桃園市觀音國民中學	甲				
臺中市石岡區石岡國民小學	甲	台中市豐原國民中學	甲				
宜蘭縣五結鄉利澤國民小學	甲	金門縣金城國民中學	甲				
桃園市平鎮區復旦國民小學	甲	台中市神岡國民中學	甲				
桃園市蘆竹區龍安國民小學	甲	台東縣東海國民中學	甲				
嘉義縣梅山鄉梅北國民小學	甲	台中市潭子國民中學	甲				
新北市淡水區新興國民小學	甲	屏東縣高樹國民中學	甲				
雲林縣莿桐鄉莿桐國民小學	甲	基隆市建德國民中學	甲				
金門縣金城鎮賢庵國民小學	甲	桃園市八德國民中學	甲				
		屏東縣至正國民中學	甲				
		屏東縣內埔國民中學	甲				
		新北市淡水國民中學	甲				
		新北市樟樹國民中學	甲				
		基隆市武崙國民中學	甲				
		雲林縣宜梧國民中學	甲				
		雲林縣土庫國民中學	乙				

肆、交通安全教育評鑑工作進度

時間	項目	備註
1 月 20 日	召開第一次工作會議	決定評鑑學校日期及評鑑報告格式
1 月 21 日至 2 月 28 日	通知受評學校	
3 月 1 日	排定評鑑行程	
3 月 5 日	函知受訪學校評鑑日程	
3 月 25 日至 6 月 16 日	進行評鑑	評鑑委員分為四組進行訪視評鑑
7 月 20 日	召開第二次工作會議	決定績優學校名單
7 月 30 日	承辦有功人員議獎事宜	
8 月 15 日	各組繳交評鑑報告	
8 月 20 日	簽請受獎獎狀	
9 月 1 日	彙整編輯報告	
9 月 20 日	104 年度交通安全教育評鑑績優等與甲等獎狀寄送	
9 月 30 日	傳送各單位評鑑報告	
11 月 30 日	結算活動經費	

伍、105 年度教育部交通安全教育評鑑總評報告

撰寫人：張新立

105 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完成一次審查與評量，足以提供未來持續推動與發展之參考。

本年度國中與國小受評學校之篩選，係採各縣市分別按國小每 20 所推薦 1 所，國中每 10 所推薦 1 所之方式，再由評鑑委員從中隨機抽取 1 至 2 所學校進行訪視評鑑；高中職受評之學校則由教育部國教署透過初評後推薦；大專組則由委員從自我推薦參與評鑑之學校及過去幾年交通事故發生次數較為頻繁之學校中篩選。此外，為回應監察院之監督意見，本年度另對過去三年內被評鑑為乙等之學校進行再度之訪視，以追蹤其改善之具體作為與成效。因此，本年度訪視之學校數量較以往略多，總計有 92 所學校接受訪視評鑑，其中包括國小 28 所、國中 34 所、高中職 15 所及大專院校 15 所，評鑑結果為(1)國小組計有 10 校獲評優等、18 校獲評甲等；(2)國中組計有 5 校獲評優等、29 校獲評甲等；(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、14 校獲評甲等。由於國中與國小之評鑑項目與準則大致相同，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也優於大專院校，此差異現象與過去幾年之評鑑結果大致相同。今年受評學校成績與去年差異最大者應屬國中組，去年有 9 所受評國中被考列乙等，而今年則無學校被考列乙等，推測其原因可能與落實執行「考列乙等學校，隔年得再接受訪視考評，以追蹤其是否落實執行改善」有關，也更加突顯交通安全教育評鑑對各校落實執行交通安全教育之督促功效。

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、國小、國中、高中職與大專四類學校在交通安全教育之推動背景上有極大之差異，多年來透過交通安全教育評鑑指標之規範與指引，已逐漸能夠讓各級學校在交通安全教育工作之推動上有所依循，並逐步建置各校之交通安全教育的推動模式，讓我國之交通安全教育在沒有立法保障授課時數之情況下，仍能保有一股鞭策之力量，培育國民終身受用之交通安全素養、知識與技能。
- 二、各級學校在交通安全教育實施計畫之規劃與執行上，普遍能夠使用 SWOTS 之分析方法，透過資料蒐集、分析學校所面臨之交通安全問題、尋求社區與家長之資源配合，設法解決學校在交通安全教學、輔導及執行過程中所遭遇之困難。顯見此種透過師生、家長、與社區共同合作運行之學校交通安全教育模式，已在各級學校逐步落實。未來所需要的乃是持之以恆之推動及不斷

地檢討改進，讓它成為學校常態性之教學與輔導工作。

- 三、推出「各縣市按國中與國小學校數之一定比例，推薦交通安全教育推動績效優良之學校接受訪視評鑑，再由評鑑委員隨機抽取一至二所學校進行實地訪視評鑑」之受評學校篩選辦法，再加上各級學校之評鑑項目及評分標準明確化後，確實讓各縣市教育主管機關對國中與國小交通安全教育之初評制度產生了革命性之變化。由於任一學校被推薦參加教育部之訪視評鑑後，有五年之內不得再行推薦之限制，因此僅培養少數選手學校參加全國評鑑之作法已不再可行，全面性地推動國中、國小交通安全教育已成為各縣市教育主管機關必要之工作。因此，如何有效透過初評作業以督促各校投入交通安全教育工作之執行，已在全國各縣市播下種子。如能進一步結合交通安全教材之提供及教學師資之培訓，假以時日定能看到交通安全教育在各級學校所收到之推動成效。
- 四、透過十三屆交通安全教育研討會之推廣與宣傳，再加上各縣市在辦理交通安全教育研習時都會邀請評鑑績優學校蒞臨指導或安排參觀績優學校之活動，近幾年來全國各級學校對交通安全教育之推動已逐漸能夠掌握方向，不論教學與輔導活動均有明顯之進步，許多學生自行設計之宣導活動亦陸續出現，顯見交通安全教育與評鑑之執行已讓學生收到認知交通安全重要性之目標。
- 五、配合道安扎根計畫之推動，本評鑑計畫除在全國交通安全教育研討會上持續推動全民基本交通安全觀念、知識與技能之教育訓練外，更積極推動交通安全的四大守則：(1)你看得見我，我看得見你，交通才安全；(2)堅守安全空間，不作沒有絕對安全把握的交通行為，只要心中猶豫，一定說「不」；(3)建立利他的用路觀，不作妨礙他人交通安全與交通方便的用路行為；(4)採行防衛兼備的用路行為，不製造交通事故，也不成為交通事故無辜的受害者。更由總召集人及各組召集人配合各校訪視時間，安排四大守則之宣傳與指導。惟推動兩年多後，在本年度之訪視評鑑上仍甚少看到各校在教學與宣導上有融入四大守則之案例，顯示在推動這些基本交通安全觀念之方法與媒介上仍有許多待加強的地方。
- 六、不論國中或國小，相當高比例之學校在交通安全之教學上仍以介紹交通標誌為主要之上課內容，且多以駕駛車輛之角度介紹相關之交通安全問題，與學生之生活體驗及日常生活所接觸之環境事物關係較弱，不易引起學童之共鳴，進而引導其行動之遵循。例如對酒駕與超速行車事故風險之認知對小學生之學習，將遠不如如何安全過馬路及如何安全搭乘小客車、機車及公共汽車來得迫切有用。另如交通事故風險之體認及遵守交通規則之社會責任與正義感之培育，都是國民應該從小培養之交通安全態度與價值觀，卻很少有學校在其交通安全之教學上將其納入考量。
- 七、本年度國中與國小組獲評優等之學校仍多來自傳統表現績優之縣市，較為特殊的乃是「非傳統」之嘉義市及台東縣在國小組獲評優等並推薦接受金安獎表揚，而嘉義市更一舉拿下國小及國中均獲金安獎之殊榮。此現象顯示只要調整心態、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。
- 八、在同為各縣市推薦參加評鑑之情況下，國中組歷年之評鑑成績都遠落後於國

小組。今年受評之 28 所國小中，計有 10 所獲列優等，約占 36%；而國中組 34 所受評之學校中，僅 5 所獲評為優等，約占 15%，其比率遠低於國小組。國中除面臨強大之升學壓力外，缺乏有計畫的交通安全教育內容及吸引青少年之交通安全教材與教學方法等均有關係。根據研究資料顯示，我國約有三分之一的年輕人在國中階段開始無照駕駛機車，且平均偷騎一年機車會造成 0.75 次受傷送醫之交通事故風險，此現象頗值關心，並有加強交通安全教育之必要。

- 九、高中職之參賽學校係由各院轄市之教育局及教育部國民及學前教育署推薦，係經篩選過之交通安全教育推動績優學校，惟近年來每年受評之十五所高中職卻都僅有三所學校獲評為優等，顯示高中職之交通安全教育仍有很大之待努力空間。此外，過去幾年獲推薦接受評鑑之高中職，約有 78% 為公立之高中職，較公立高中職學校數占 58% 之比率高出甚多。由於高中職之受評學校係屬被推薦之績優學校，此數據似乎意味著私立高中職推動交通安全之績效明顯低於公立高中職，頗值深加探究。我國每年因交通事故死亡之高中職學生超過百人，此現象也提醒我們現行高中職之推薦受評學校制度是否會讓少數學校忽視交通安全教育之推動，成為推動交通安全教育之漏網之魚，值得加以關心與注意。
- 十、大專組之受評學校因屬主動報名，受評之學校多為推動交通安全教育成效優良、積極尋求優異教學表現、或深感需要交通安全改善協助與交通事故死傷指導之學校。惟歷年來大專組之評鑑委員在篩選訪視學校時，均會選擇數所非主動報名、但交通事故發生頻次較高或從未被訪視過之學校進行評鑑。截至去年為止，全國一百多所大專院校均已完成被訪視之作業，可算是完成一輪迴之全國大專院校交通安全教育的體檢。大專院校每年因交通事故死亡之學生人數已由先前之兩百餘人降低至一百七十餘人，明顯看出推動交通安全教育與宣導之具體成效。交通部近一年來積極鼓勵各大專院校爭取公車進入校園，此項計畫是否能夠吸引學生使用公車而減少機車使用所帶來之嚴重交通事故傷亡，仍有待進一步之觀察與追蹤。
- 十一、各級學校在交通安全教育之推廣上，具備知識性、趣味性、生活化且能讓師生及家長共同參與之交通安全教學與輔導活動已逐漸普及並廣被採用，而「能否具體生效」之觀念也開始在各級學校間受到重視。未來在交通安全教育之推動上，似應以逐漸提升「自我要求」及「尊重他人」等較高層次觀念之深化為目標，透過感性與價值認同之教學，讓交通安全教育之推動能更上一層樓。
- 十二、在本年度之交通安全教育評鑑訪視過程中，仍然發現不少學校之交通安全教學與輔導活動，甚且相關之交通安全設施，多在評鑑前很短時間內始匆促執行或添置，且在接受完評鑑後也以如釋重擔般的心情休息並放鬆。因此，不難發現被評為交通安全教育績優學校在獲獎後不久，其認真用心之態度與作為就已不復存在，而讓交通安全教育持續推動、永續進步之理想無法落實達成，確實值得在交通安全教育評鑑制度與執行計畫之設計上多加檢討。
- 十三、政府相關單位(如行政院新聞局、交通部道安會、內政部警政署、交通部運

輸研究所等)所建置之交通安全資訊網站、印行發送之交通安全宣傳短片與海報及出版之交通安全手冊與相關圖書，是各級學校推動交通安全教育之主要資訊來源，並廣被採用作為教學活動之教材。此現象亦更加突顯系統化編製各類交通安全教材與宣導海報或短片之重要性。另在國際化之要求下，標誌中、英雙語化已成必要之趨勢，目前之標誌英譯並不統一，甚有許多貽笑大眾之標誌英譯，均有待主管單位出面將其英譯加以統一，以利學校之教學。交通部道安委員會過去兩年曾以經費補助數個縣市編製國小、國中及高中之交通安全教材，目前新北市已參照交通安全之四大守則，完成國小低、中、高年級之交通安全教材，並放置於道安之相關網站中，供各校上網下載使用，期望它能啟動我國交通安全教育之新頁。

- 十四、資料整理保存及推動作業系統化仍是各級學校在推動交通安全教育中最弱的一環。作業程序文件化是建立標準作業程序之基礎工作，國內各級學校之行政人員在此方面之訓練明顯不足，以致每年努力所獲得之成果很難保證下一年度會依舊存在。另外計畫(Plan)、執行(Do)、考核(Check)及改善(Action)之 PDAC 計畫管理作業流程在推動交通安全教育上仍未廣泛被採用，需要再加以推廣訓練，以達成持續改善精進之推動目標。
- 十五、執行交通安全教育評鑑已近二十年，而搭配評鑑而設置之交通安全教育研討會也已持續辦了十三年。我國近二十年來之道路交通事故死亡人數確實已大幅度降低，儘管在缺乏嚴謹事前與事後觀察研究比較之情況下，我們無法將此成效大幅歸功於交通安全教育之推動，惟在所有評鑑委員之熱心奔走指導下，我們很欣慰地看到各縣市已逐年有條理地辦理各項相關活動，例如交通安全教育初評、觀摩與研習，甚且為各縣市交通特性之需要而著手自編交通安全教材，相信這些努力一定對交通安全之改善有所助益。
- 十六、整體而言，本年度各級學校對交通安全教育之推動仍以國小之表現最為優異，國中與高中職居次，大專院校之表現殿後，此現象似乎顯現我國之學校交通安全教育從國中階段以後就逐漸被疏忽。學生自國中階段開始面臨身體與心理之快速成長與變化，叛逆的個性再加上事事好奇嘗新，無照駕駛機車肇事案件頻傳，透過精心設計之交通安全教育適時提供必要之交通安全常識與技能，延續國小階段之交通安全教育至國中與高中階段，不但能降低其發生交通事故之風險，更能在其開始使用機動車輛之前作好鋪路的準備，以免不良習慣與態度一旦養成就不易加以改正。因此，如何強化國中及高中交通安全教育之推動似乎是一件相當重要之教育議題，值得教育與交通主管單位用心關懷。

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

- 一、有鑑於交通事故傷亡對經濟、社會及國家實力所帶來之嚴重衝擊，交通部除在本身業務範圍內強化道路交通工程之安全品質外，亦積極尋求跨部會之資源與合作，整合各方之力量以改善我國之道路交通安全品質，包括內政部警政署之執法、教育部之教學任務、財政部之保險配合等。其中又以培養國民之交通安全素養及教導國民交通安全知識與技能之交通安全教育

尤為重要。先進國家推動交通安之經驗告訴我們，交通事故傷亡之減少，10%來自工程的改善，20%來自警察執法的加強，70%來自從教育扎根的努力。因此，交通安全教育的落實似乎已成為減少交通事故發生之最重要且長期有效的不二法門。

- 二、 國民交通安全素養的培育是推動國家交通安全之扎根任務，而有效培養國民交通安全素養的推動則需仰賴立法的規範、教育的播種、及落實的計畫執行，始能綜整好的制度、對的方法、持續穩定的資源及明確的權責劃分，以克盡其功。在缺乏明確立法規範重視之情況下，交通安全教育始終因妾身未明，一直游走於可有可無的尷尬邊緣，無法有系統地為國民奠定好的交通安全觀念態度及有用的知識與技能，以應付終其一生均需面對之道路交通事故風險。交通事故是威脅國人生命與財產之最大意外事故，卻無法如性別平等及環境保護等議題般地受到立法保障的平等重視，實屬行政與立法部門之嚴重疏失，有必要加以迅速糾正補足，明確將交通安全教育納入國民義務教育之課綱中，以協助國民擺脫長期蒙受交通事故風險威脅的夢魘。
- 三、 配合交通部道安扎根計畫所推動之「四大交通安全守則」宣導，頗獲各縣市之好評，許多參與宣導活動之交通安全工作人員均建議將其納入各級學校之交通安全教材中，讓所有國民都能有系統且深入地逐步學習。目前新北市柑園國小蔡麗鳳校長在道安會的經費補助、一群熱心國小老師及學者專家的協助指導下，已完成國內第一套融入「交通安全四大守則」之國小交通安全教材，並公告於網站上供大家下載使用。建議教育部能檢討並修訂各級學校交通安全教育目標及實施綱領，依據「交通安全四大守則」對各級學校學生之交通安全核心能力進行規劃與設計，搭配教材之編製作系統性之引導學習，且延伸至國中、高中職及大專院校，以協助各級學校務實地推動交通安全相關之教學與輔導活動。
- 四、 「我看得見您，您看得見我」、「安全空間」、「利他用路觀」及「防衛兼備之用路行為」是交通安全之四大基本觀念，也是文明社會之公民都應該具備之基本核心能力。此四大「交通安全基本觀念」如能落實融入並推動於全國各級學校之交通安全教育中，對全民交通安全意識與技能之提升將會帶來革命性之效果。建議交通部或教育部能持續提撥經費編製推廣此類觀念及執行技能的教材及宣導短片，並訓練種子教師，深入社會各個角落大力推廣。
- 五、 對「交通事故風險之感認不足」是國人普遍存在之交通安全問題。建議在學校交通安全教育階段就能以「數據化」與「比例化」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。
- 六、 有鑑於國人普遍對估算人行與車行速度、安全車距保持、及安全穿越道路時間等重要交通安全智能明顯不足，進而導致危險交通行為頻繁之現象。建議各級學校應強化學生目測距離、估計時間及判斷車速之訓練，以強化

國民應有之交通安全智能。此項交通安全教育推廣重點已在訪視評鑑過程中一再提醒各級學校落實推動，期待在往後年度之交通安全教育評鑑中能看到已有學校著手推動，並獲得具體之教學成果。

- 七、 歷經五年推動「國中與國小按比例提報推薦受評學校，再由委員們從中隨機抽取 1~2 所國中與國小接受訪視評鑑」之經驗得知，新推薦辦法的實施確實可以達到督促國中與國小推動交通安全教育之功能。因應日漸嚴重之高中與大專學生交通安全問題，建議隨機抽取學校接受交通安全教育評鑑之作法可逐年辦理推廣至高中職及大專院校，以全面督促各級學校落實交通安全之教學與輔導。此外，建議教育部能擬訂更積極之獎懲辦法以激勵各級學校對交通安全教育的重視與用心。
- 八、 頃近有部份學校教師以各類評鑑太多，教師為接受評鑑需要花相當多之時間於資料準備，額外之工作負荷嚴重影響其教學品質，而向監察院陳情希望減少評鑑之項目，因此沒有立法保障之交通安全教育評鑑乃首當其衝，成為被檢討是否應該精簡甚且廢除之對象。道路交通事故危害民眾生命財產至鉅，道路交通安全改善已成為世界各國最重要的施政課題。我國之道路交通事故率為先進國家之三至四倍，在沒有周延立法以規範培育國民交通安全素養之情況下，目前僅能仰賴學校交通安全教育評鑑「稍微」達到督促各級學校執行交通安全智能教學與宣導之功效。如果廢除此項評鑑計畫而無更進一步之配套措施，恐將造成多數學校不再投入心血於交通安全之教學與輔導，而讓國民之交通行為更無章法、交通事故死傷更為嚴重，實非國家之福。
- 九、 歷經多次之檢討與修改，交通安全教育評鑑已經擁有相當完整詳細的評分表格，並對各評分項目的給分準則給予明確之規範，以引導各校有效執行交通安全教育之各項活動與工作。惟頃近接獲少數教師陳情，認為評分項目太多、過於繁瑣，讓學校在受評資料之準備上頗為費時費力，建議刪減或整併評分項目，精簡評分項目以減輕受評學校之資料準備負荷。該項陳情經教育部召集各評鑑小組召集人開會檢討後，除整併少數重疊性較高之項目並修正「部份學校」無法執行之項目外，咸認評分表格之項目數量尚稱合理，各大項目下之評分細項旨在列示學校該作之工作內容，以引導學校之執行方向。早期訪視評鑑之評分表也是僅有幾個簡單的評分項目而已，後來也是因應學校之要求加以細化，以利學校之執行內容規劃及自我實施績效檢視，新表格完成後也接獲許多學校之認同與贊許。對於部份教師陳情評鑑項目過多之情事，本計畫之工作團隊會持續觀察檢討，如確實有改進之必要，本團隊也會再行修改設計。
- 十、 評鑑資料之準備旨在提供學校有落實執行之證據，受評學校只要有系統地提供執行成果證據即可，並無要求一定要大量的書面資料。因此學校只要陳述作了那些教學與輔導活動，並提供量化或質化之成果與績校，即可滿足評鑑委員的審查需求。針對各級學校在評鑑資料準備上所面臨之問題與疑義，評鑑委員會已多次透過全國交通安全教育研討會，特別安排專案指導場次，對各縣市教育行政人員及各級學校負責交通安全工作之教師進行面對面之說明與講解。唯為進一步對更多之交通安全教育工作者進行宣傳與指導，建議教育部或交通部能以專案計畫委託研究之方式，深入檢討交

通安全教育評鑑評分項目與給分準則之適宜性，提供一套能協助各級學校填寫自評表之說明書、電腦化之項目檢核作業及系統化整理資料之軟體，除能協助學校檢查是否已完成評鑑所需之各項工作外，更能有效記錄學校在推動交通安全工作上所投入之心血，保存工作中所留下之各種資料與經驗，以便讓後續接辦之人員能有所依循或檢討，達到永續推動之功效。

- 十一、自從實施學校交通安全教育評鑑以來，一直努力推動之「讓學生自主」，甚或「讓學生出來保護別人」之積極教育目標，在各級學校之交通安全教學中已有少數之案例陸續出現，值得再接再厲並給予鼓勵打氣。尤其是高中職與大專學生，皆已屆青春期而邁向成人之路，建議能配合目前大力推動之「服務學習課程」，規劃合適之教學內容以增加其責任感及法治意識，俾讓交通安全教育能落實生效並提升品質。
- 十二、交通安全教育之推動除了需要有完整之教材外，更需要具備專業知識之教師參與推動。我國目前參與交通安全教學之教師普遍缺乏足夠之相關專業知識，亟需完整之交通安全專業訓練以提升其專業智能。建議教育部及交通部應積極規劃訓練以培養各級學校之交通安全種子教師，再借由種子教師在各校進行觀摩教學，逐步擴大並提升教師之相關專業智能。
- 十三、我國推動學校交通安全教育已行之有年，惟一直缺乏深入且持續之觀察研究，以掌握交通安全教育所面臨之問題並研提因應對策。建議未來在交通安全教育之推動上，能夠提供一個鼓勵各級學校行動研究、交流經驗、學習新知之機制，以協助本土化交通安全教育工作之落實紮根，例如專案型研究計畫之補助、交通安全教育研究「金安獎」之設置、交通安全教育研討會或博覽會之舉行等都是不錯之作法。
- 十四、隨著道安扎根計畫之推動，這兩年在中央推動經費的補助下，各縣市交通安全教育活動明顯地較以往為多，各級學校也因上級督導單位的要求而更加關心與重視交通安全教育之推動。希望此把燃起的火苗能持續燃燒，讓這項保護國民生命財產之教育活動能綿延不斷而塑造國人優值的交通文化。然而，伴隨此項工作之推動與發展，交通安全教育之推動者亦將面臨更大的挑戰，如何讓交通安全教育更加深化且有效亦將成為下一波努力的方向。

本年度全國各級學校交通安全教育執行成效評鑑之幕僚工作，係由國立交通大學運輸與物流管理學系辦理。各分組評鑑工作之進行，均由辦理單位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。

大專組評鑑報告

撰稿人：吳宗修

壹、前言

105 年度交通安全教育評鑑大專院校組，係由逢甲大學運輸科技與管理學系葉教授名山與楊教授宗璟、中央警察大學交通學系趙教授崇仁、臺北醫學大學傷害防制學研究所白教授志偉、健行科技大學行銷與流通管理系朱教授松偉、交通部道路交通安全督導委員會劉組長韻珠、教育部學務特教司李教官國禎、技職司楊專員媛舜、陳專員筑婷與鄭專員金興、高教司陳專員巧樺與謝專員育劭，以及交通大學運輸與物流管理學系張教授新立、吳教授宗修與蕭教授傑諭等 15 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，分別為真理大學、聖約翰科技大學、國立東華大學、臺灣觀光學院、國立中興大學、中臺科技大學、嘉南藥理大學、高苑科技大學、國立高雄海洋科技大學、樹德科技大學、開南大學、黎明技術學院、國立金門技術學院、中國科技大學、台北城市科技大學。評鑑工作係以書面資料審視與實地至學校訪視，以瞭解學校交通安全教育狀況。此外，於評鑑蒞校時並進行師生訪談，一方面瞭解學校交通安全教育落實程度，另一方面瞭解師生在學校周遭可能遇到的交通安全相關方面的問題，協助向地方與中央主管機關轉達，進而提供校方在擬訂交通安全教育方針時之參考。

由於大專學生為青少年獨自外出求學的重要起始時期，且為絕大多數學生剛擁有合法駕駛資格、獨自駕駛機動車輛的初始階段，如何在多數學校沒有統一上放學時間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。交通部、教育部這兩年補助推行「大專院校公車進校園」計畫也開始在大學院校執行發酵。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。

貳、105 年評鑑委員總評意見

受評的 15 所大專院校中，由於所處區位與地段的不同，交通環境亦各有異，為了達成交通安全目的，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及優點與改進意見及建議事項整理如下：

■ 特色及優點

1. 學校提供安全帽借用及邀請附近機車行（或在校駐點）來幫學生機車健檢，也利用這段時機加強交安宣導，以增加學生交通安全保障。

2. 多數學校能利用班會、系週會、新生訓練或共同課程時間等適當時機，使用交通安全資訊網所提供之相關交通安全宣導短片及資料，作為宣教之素材。
3. 提供社群網站（如：Facebook）或手機 APP 來提供交通安全資訊和即時交通資訊的傳播。
4. 由於大專校園普遍占地廣大、學生眾多，越來越多學校推行校內人車空間分隔工程，避免交通動線衝突。
5. 邀請監理單位及安駕中心、崇學基金會提供機車交通安全講習與演練，一方面宣導交通安全教育，一方面也利於學生考取機車駕照。
6. 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。
7. 部分學校持續增加學生宿舍床位供給、提升學生住宿率，以減少通學旅次與學生發生交通事故件數。
8. 多數學校輔導成立交通安全相關服務社團或義工隊，以協助維持校內外交通秩序。
9. 學校運用新生訓練時機，發放聯絡小卡，以提供學生當意外事故發生時可聯繫校方處理的管道。
10. 國內近年在巷道、鄰里、路口廣設監視設備蔚為普遍，也因此捕捉到一些交通事故的真實驚悚畫面，根據經驗，該素材對於大專學生年齡層具有相當衝擊效果；許多學校已充分利用此一生動輔助教材，有效地廣泛宣導學生在學校周遭可能遭遇之交通險境。

■ 改進意見及建議事項

1. 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。
2. 學校應注意校園內夜間時的照明充足程度，以保障學生晚上在校內的交通安全。
3. 未來校內交通相關設施工程改善時，須要求廠商確實依照「道路交通標誌標線號誌設置規則」，做好交通維持計畫，確保師生日常通行安全。
4. 許多學校雖設有社群網站及 APP 來宣導交通安全資訊，但仍缺乏其能見度。若是能加強推廣，則能將其效益發揮到最大。
5. 多數學校有紀錄每學期的交通事故統計資料，但仍缺乏對於肇事原因的進一步分析與檢討，在未來預防的功效尚未充分發揮。
6. 可在學生請假時，利用電子系統提供交通安全宣導內容。
7. 學生汽機車停車之費率，可考慮因應學校所在區位特性作適當調節，以吸引學生使用校內所提供之停車格位，達成管理內部化與車位使用效能之目標。

8. 汽車停車場之停車方式，宣導教師一律以車頭朝車道方向停車，以利緊急疏散及車輛啟動時正視車道狀況，提升安全。
9. 許多學校在新生訓練時發放聯絡小卡供學生在發生事故時可聯絡學校，也可以在發放的當下要求學生直接將聯絡電話輸入手機當中，以方便在事故發生時能更快尋求協助。

參、各校評鑑意見

一、真理大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新北市淡水區，台北校區佔地共 85,698 平方公尺，鄰近學校有純德小學、淡水高中(含國中部)、淡水國中、文化國小、新興國小，共計五所學校。全校停車空間規劃為汽車停車位 446 個；機踏車停車位 551 個。校內人數概況為學生：7,621 人(日間部—7,109 人，夜間部—512 人)；教職員：663 人。學生上放學以搭乘公車者比例最高 (3,539 人佔 46.44%)，其次為住宿者 (3,169 人佔 41.58%)，以機車為交通工具者有 882 人佔 11.57%。

(二) 訪視所見特色

1. 校長對交通全教育宣導工作極為重視，並能透過「校長有約」或「意見信」廣納師生問題，持續改善並創造友善校園交通安全環境，並適時給予交通安全宣導人員支持與鼓勵。
2. 主動退縮、提供校地讓公車站設立於新民街大門旁，並爭取外援資源設置、改善校園周圍環境之人行道，確實可以提高學生候車安全與改善新民街人車交通秩序。
3. 遴派交通安全教育宣導承辦人參加「推動校園機車考照說明會」與「103 年度交通安全巡迴教育種子教官培訓」等研習會，以及交通服務隊副隊長法律系三年級學生參加「交通安全守護團巡迴講座種子講師」培訓課程，確實可以對交通安全宣導工作有實質幫助。
4. 師生對於九宮格等校園交通安全宣導活動，印象深刻，確實有發揮交通安全教育宣導之作用。
5. 校園位置(淡水校區)具優勢，大眾運輸方便，學生使用率高。
6. 學生對宣導活動(危險路段、校安電話)有印象，已達成宣導目的。
7. 校內有 APP 可供交安宣導使用。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 機車出入的下坡路段可加設減速條。

2. 部分行人使用路段滑溜，需盡速改善。
3. 藉由學生交通事故統計資料，進行系統化的分析，期能從資料中瞭解各種不同的有用資訊，並將其做為交通安全宣導之用，例如：分析不同科系或學院之事故高風險族群資訊，提供各系行政主管瞭解並能適時給予學生正確之提醒與宣教；分析學生經常發生事故之原因及其違規行為，適時做成宣導教案或請學生現身說法，分享經驗，期能將事故案例轉成與學校週邊道路環境相關之在地化教案，做為學生培養防範自己事故發生之參考。
4. 針對校園週邊危險路段分析，除了讓學生瞭解地點之外，更應將其發生危險之駕駛行為予以系統化分析並以圖片或影像方式展示，期使學生對事故發生之原因具有明確之瞭解，實際遵守相關行駛規定，並運用在其實際駕駛車輛或步行之中。
5. 健全進入校園停車場之導引標誌並宣導汽車停車方向，宣導以車頭朝外方式停放，消除車輛倒車起駛之風險。
6. 檢視校園內部分交叉路口之反射鏡位置是否恰當，期能符合人車之明視距離，提高人車安全。
7. 目前軍訓室交通安全網頁下，已經放置有交通安全計畫、宣導、活動、網站等靜態資料，建議持續將交通安全教育宣導所運用之相關資料（包括：文字、影像、語音）數位化，並有系統的歸類置於網頁上，期能供師生自行瀏覽閱讀，提升個人對交通安全之認識與常識。
8. 交安網頁內容可再充實，亦可提昇能見度；可考慮主動提供資訊，例如 FB 或 APP 之資訊提供。

二、 聖約翰科技大學

（一） 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新北市淡水區淡金路四段 499 號，鄰近學校有興仁國小、賢孝國中、淡水商工、淡江高中、真理大學、淡江大學。校內停車空間：小客車 194 個、機車校園內 649 個、無畫設停車格約 310 個、機車校園周邊(外)118 個。學生上放學多使用機車（佔 37.68%），其次為走路（29.02%）與捷運（22.26%）。上學時校門口有校安教官實施交通維護，軍訓教官實施品德教育。紅樹林捷運站接駁公車 818 直達校園內；放學時在校園內設有 818 公車候車站，818 公車出校門口右轉直達紅樹林捷運站，步行同學由校門口右方通行返家，校門外另有其他公車可達淡水各地，經淡金路至淡水各地區或淡水捷運站。

（二） 訪視所見特色

1. 軍訓室利用週三班週會時間以校車載運新生，以班為單位實施學校周邊危險路段現地說明，增加學生對危險路段的認識，學生確實對本宣教方式印象深刻，確實有提升學生風險意識之效益。

2. 由機械系系學會學生結合地區機車技師，在學校機車停車場辦理機車免費健檢，重點檢查煞車安全系統、輪胎等項目，並不定期至機車停車場檢查學生機車胎紋狀態，不合格者並給予胎紋警示牌，確實可以提醒學生對機車使用功能之正確認識。
3. 公車入校載運學生，可以提升學生使用大眾運輸工具，減少學生使用機車之數量。
4. 針對校園週邊之危險路段，積極主動請求公部門進行會勘並研擬改善意見，確實對提升學生交通安全有正面幫助。
5. 捷運接駁公車開入校園，有效提昇大眾運輸使用率。
6. 創新措施：校車現地參訪危險路口。
7. APP 有利師長掌握學生狀況，提供適時協助。
8. 學校老師排班投入緊急救助。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 校園內汽車單行道與人行道分隔部分不清楚。
2. 機車停車場部分路面不平整。
3. 機車停車場可適度增設減速設施。
4. 目前學務處→軍訓室→交通宣導網頁下，歸類交通安全教育年度實施計畫、校園週邊危險路段說明、事故統計分析、交通宣導活動、交通宣導短片等面向資料，惟目前僅放置一個檔案內容資料，建議應積極累積並建立適合交通安全宣導之數位資料庫，期能提供師生瀏覽相關交通安全教育知識與常識之網站，培養用路者正確交通安全觀念，減少事故發生。
5. 分析學生事故案例之肇事原因(例如：車速過快、未依規定兩段式左轉、未保安全距離、未注意車前狀況等)，並轉化成宣導案例，以圖片或影像方式展示，讓學生能夠實際瞭解各項違規行為所造成之危險性或導致事故發生之原因所在，而非單純口號式或活動式宣導，期能讓學生能夠深刻體會違規行為之潛在危險性，且能身體力行並實踐到其用路行為之中。
6. 校園稍遠離市區，騎機車學生人數多，可再加強宣導。
7. 動態資訊提供：FB 與 APP 善再利用。
8. 校內交通標誌、標線可再全面檢視改善。

三、 國立東華大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於花蓮縣壽豐鄉志學村大學路二段 1 號(校本部)，鄰近學校有志學國小、平和國小、平和國中、壽豐國小、壽豐國中、臺灣觀光學院。學校共規劃 1,928 格汽車停車位、機車停車位 2,220 格及自行車停車位 4,090 格，學生上放學之交通工具以機車為最大宗 (佔 54%)，其次為自行車 (佔 31%)。

(二) 訪視所見特色

1. 事故分析落實並有針對事故研提改善建議。
2. 交公安全網頁持續更新。
3. 推動大眾運輸、公車入學校且班次尚多。
4. 腳踏車安全宣導活動有特色。
5. 鼓勵民族語言與傳播學系、機車研究社等學生，自製校園安全宣導、安全騎乘等宣導影片；有系統歸納整理教育部核發及各種管道蒐集的交通安全教育教材、教具，並放置於學務處→生活輔導組→交通安全之網頁下，分為「自製宣導文宣」、「交通安全宣導影片」、「交通 Q&A」、「交通安全案例宣導」、「交通安全報」、「交通事故分析」及「危險路段分析」等專區，資料甚為翔實，確實可供學生研參，亦能提供教師交通安全宣教之資料參考依據。
6. 每月針對學校交通事故狀況，彙整「各院、系所發生交通事故件數暨受傷人數統計表」、「校內(外)交通事故發生時段統計表」、「校內(外)車禍案件分析表」及「年度校內車禍發生區域與次數示意圖，且發函至各學院(系)所宣導並據以改進，統計資料翔實並能分析運用轉換成為有用資訊，供作相關交通安全教育宣導工作之用。
7. 規劃機車考照練習場地供尚未考取駕照同學練習，同時亦融入應遵守之相關行駛規定於實際考照練習情境中，確實對培養學生安全駕駛之觀念有實際助益。
8. 自行製作之交通安全宣導短片之觀念極為正確，有益學生遵守與學習。
9. 新生訓練結合交通安全日，對新生進行肇事地點及注意事項之宣傳，跨大教育效果。
10. 製作「交通安全報」資料詳實用心，並落實網路之維護與更新。
11. 一年級導師主動參與新生訓練，關懷學生交通安全。
12. 製作學生交通安全小冊，內容實用豐富。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 事故熱點可再加強追蹤、改善，以持續降低 A2 (受傷) 事故。
2. 交安委員會組織：校長擔任主任委員、加聘校外委員。
3. 校園內車速過快，宜加強宣導，必要時可考慮執法作為。
4. 自行車道再全盤規劃：若與人行道共用，寬度要足夠。
5. 可運用社群媒體 (FB 等) 主動傳播交安資訊。校園 APP 亦可考量。
6. 校園人車分道可再加強規劃。
7. 建議持續評估校內減速丘改為減速標線後，對於校內行車速度是否持續有效，並減低事故之發生。
8. 停車場與車道相鄰，建議宣導並規範汽車停車一律車頭朝外，減少倒車起駛時與臨接道路上行人及自行車之衝突。

9. 持續宣導學生對於騎乘機車之速度管理、兩段式左轉與交叉路口轉彎之路權規定等相關安全駕駛觀念，期能自我防範以因應花蓮複雜且人民守法較差之道路環境。
10. 校園內行車需要速度管理，學生機車車速太快，大於告示之 30 公里。

四、臺灣觀光學院

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於花蓮縣壽豐鄉豐山村，校園面積為 13.89 公頃 (138,902 平方公尺)。學校共規劃 148 格停車位、機車停車位 735 格、自行車 100 格，學生上放學之交通工具以機車為最大宗 (佔 69%)，其次為步行 (佔 17%)。以台九線為南北聯外主幹道，來往車流量大，且大型車輛多(平均一天可達 800 輛次以上)。

(二) 訪視所見特色

1. 104 年學校自行編列預算，認養鄰近 15 盞路燈，非常用心。
2. 為改善對外交通資源貧乏情況，學校能夠主動於 104 年 10 月份在花蓮縣政府道安會報中提議，希望引進公車進入校園，顯示學校積極尋求外部資源，以改善師生運輸的問題。
3. 學生對於校內定期舉辦之交安狀元會考、安全帽彩繪、機車騎慢等交安宣導活動，均能印象深刻，顯示活動具有正面之效果。
4. 機車停車場配置滅火器、監視器、照明設施與車棚等設施，停車設施足夠且良好。
5. 能善用系、班集會進行交安宣導，且學生有印象。
6. 交安網頁資料充實。
7. 交安活動落實，學生參與踴躍、印象深刻。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 學校對於教師的交通安全宣導可以再加強，以利教師於適當場合教育同學。
2. (外在環境)於台 9 線路口應加強標誌、標線、號誌的評估規劃，並積極與縣府、鄉公所溝通，順利改善交通環境。
3. 對於交通安全宣導應持續辦理，包括對學生舉辦活動。
4. 建議向縣府或交通部申請公車進校園，並爭取虧損補貼。
5. 往外三條聯絡道路，中興街、忠孝街、魚塘路，道路不平、多坑洞，路口反射鏡裝設方向錯誤，路燈不亮、不足，亟需立即改善，請向相關單位反應。
6. 請持續在學務處→生輔組→交通安全教育宣導網站上，累積相關交通安全教育宣導資源，期能提供教師交通宣導取材與學生自行閱覽充實自身交通安全觀念之用。

7. 建議汽車停車場之停車方式，宣導教師一律以車頭朝車道方向停車，以利緊急疏散及車輛啟動時正視車道狀況，提升安全。
8. 建議爭取公車進入校園，以提升大眾運輸使用率及學生出入安全。
9. 交安網站能見度不高，學生知曉有限，宜加強宣導與利用社群媒體(如 FB、line)進行主動資訊提供。
10. 事故統計分析可更精細，並研議不同族群之改善策略。

五、國立中興大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台中市南區興大路 145 號，鄰近學校有興大附農、僑泰高中、明德高中、國光國小、信義國小。學校共規劃 1,061 格停車位、機車停車位 2,042 格、腳踏車位 5,336 格，學生上放學之交通工具以住宿、搭公車為主（佔 72.99%），其次為腳踏車（佔 13.67%）。

(二) 訪視所見特色

1. 成立交通服務隊，負責宣導交安及協助日常執勤。
2. 車輛進入校園減速設施（如減速丘），有效控制車速。
3. 於校園周邊危險地點舉牌宣導。
4. 函邀監理單位人員蒞校，辦理交安講習，有利於完成機車考駕程序。
5. 腳踏車停車位很多，方便於校內短途交通、慢速安全。
6. 外部大眾運輸條件佳，學生使用大眾運輸比例高。
7. 環校道路有效將多數機車隔離校園外。
8. 能利用集會進行交安宣導。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 違規、事故資料可依系級、年紀、性別統計，並針對分析結果進行改善策略研擬。
2. 校園附近易肇事地點可繪成斑點圖，提供同學提高警覺。
3. 學生請假是另一交安宣導時機，可提供交安資料供導師使用。
4. 住宿比例較低，若能提高住宿率，有機會再降低機車使用率。
5. 交安網頁內容可再充實，並提升能見度，可利用 APP 主動提供交安相關訊息。
6. 學校大門口車流交會較多衝突點，可協請市政府辦理會勘改善。
7. 可針對環校路許多出入口與興大路交叉點進行檢討，避免潛在交通衝突的危險。

六、中臺科技大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台中市北屯區廂子路 666 號，佔地 9.7888 公頃，鄰近學校有軍功國小、大坑國小、東山高中、華盛頓中學、勤益科技大學。學校共規劃 380 格汽車停車位及機車停車位 3,238 格，學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔 71.13%），其次為公車（佔 11.55%）及住宿（佔 10.55%）。105 年 1 月 12 日邀請台中市交通局、建設局、第五交通分隊、東山派出所、廂子里里長等單召開「交通安全改善會議」；調整祥順東路綠燈秒數，讓出校門車輛可優先通行，避免與祥順東路來車直接交會，校門口之事故有顯著減少。

(二) 訪視所見特色

1. 辦理師生共乘制度（老師上班途中順路搭載赴校學生），創新作法，方便安全。
2. 設立道安社，協助辦理交通安全宣導活動。
3. 交通違規者需參加學校舉辦之道安講習。
4. 校內人車分道，汽車單向通行。
5. 公車進入校園，促進大眾運輸與師生交通安全。
6. 事故資料保存完整可供參考。
7. 校園輔導機車考照及道安宣教，好的開始。
8. 外部環境不利交安，但學校努力值得肯定。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 學校職員反應公車進校班次太少。
2. 機車檢修可協商校外機車行協助辦理。
3. 大門口斜(下)坡速度可加強控制。
4. 請假時機可由導師順勢做交安宣導。
5. 易肇事地點可繪製斑點圖供提醒與宣教。
6. 可考慮增加住宿容量及勸導增加搭公車人數以降低騎機車比率。
7. 交安網頁：可再加強內容充實並提昇能見度。
8. 公車班次與營運路線：可考量需求調查作調整，善用內外資源以提高班次密集度及路線數。

七、嘉南藥理大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於台南市仁德區，鄰近周邊學校有大甲國小及文賢國中，面積計 263,372 平

方公尺。學校共規劃 865 格汽車停車位、機車停車位 7,336 格及腳踏車 955 格，學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔 73%），其次為住宿、公車（佔 21%）。結合記名式電子票證（一卡通學生證、教職員證），以及門禁管制暨卡務管理系統建置作業，整合設立第一至第五機車停車場柵欄機設備，具體落實人員與機車進入停車場之安全性。設置第一至第五機車停車場車輛顯示計數系統，透過該系統可即時顯示各停車場空位數狀況，有效增進機車停車場之便利性。

（二）訪視所見特色

1. 結合校外顧問如區長、里長、分局長、派出所長、保安火車站長、市府工務局、行車事故鑑定會，充分利用校外資源，有利溝通協調。
2. 學校大門行人穿越道之改善、校園內人車分道，有利減少人車衝突。
3. 學校常態編列預算，改善南側交通號誌為 LED 燈號，增加辨識度。
4. 103 年研提「交通事件整合創新作法」，蒐集平安保險理賠急難救助、「車禍送醫處理紀錄表」精確統計學生交通事件並研提改善措施。
5. 停車管理提供足夠停車位，並結合一卡通有效管理。
6. 學校提供二手腳踏車義賣區與腳踏車簡易修護站，可提供腳踏車供學生使用。
7. 老師對於同學發生事故後，非常清楚處置流程。
8. 設置計程車招呼站，有利學生共乘、有效減少機車旅次。
9. 經營 FB 粉絲團，有效宣導交安，並成為師生溝通管道。

（三）評鑑委員建議改善事項

1. 可再檢視所有行人穿越道線是否有加設行人專用號誌的必要性(南三汽機車停車場)。
2. 由於大部分學生均騎乘機車，因此機車停車區周邊的標誌、標線、號誌規劃設計變得非常重要，可再檢視每個停車場並進行必要改善。
3. 學生反應往返市區公車路線班次太少，尤其是中午、下午有此需求。
4. 大門之行人穿越道不易看到號誌，建議可以向有關單位反應裝設行人穿越秒數倒數號誌，以利行人穿越。
5. 私人運具(機車)使用比例仍高，可再努力提昇大眾運輸使用率：例如調查需求以求增班、增線符合學生需求。
6. 大門行人穿越道改善：i.舊標線尚未完全消除。ii.可考慮行人專用號誌。
7. 文賢路道路不平，建議市府相關單位改善。
8. 二仁路(全家便利商店)路口行人穿越秒數過短，行人無法於綠燈時間內通過，建議向交通局提案現場會勘、研議改善措施。

八、高苑科技大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於高雄市路竹區中山路 1821 號，鄰近學校有樹人醫護管理專校、東方技術學院。學校共規劃 353 格汽車停車位、機車停車位約 4,000 格及自行車停車位約 80 格，學生人數近 9,000 人，上放學之交通工具以大眾交通 (5,336 人)，其次為機車 (2,125 人)。鼓勵同學多搭乘大眾運輸工具，派遣接駁車至高雄捷運南岡山站及路竹火車站接駁，以減少校門口進出的交通流量。

(二) 訪視所見特色

1. 學校在 102 至 104 年三年之間辦理接駁公車，學校專案支應經費補助 470 萬，有利推動學生搭乘大眾運輸系統，並請持續辦理。
2. 辦理交通安全問卷、授課前與授課後之問卷調查，資料分析顯示有提高學習成效。
3. 高雄市於 104 年完成中山路與保民路口待轉區之施作，增加二段式左轉，有利機車左轉之安全性。
4. 推動「停等點」之作法，可以降低學生騎機車違規之行為。
5. 辦理新生入學及連假返校專車，提供偏遠地區學生行之需求。
6. 於學校大門警衛室準備全罩式安全帽供學生借戴，值得嘉許。
7. 將校園停車問題內部化，持續改善校園周遭環境。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 校內之標誌、標線應重新整理規劃，並更新及維護鋪面。
2. 校外設置之標誌應依據設置規則的標準設置。
3. 應加強持續宣導騎乘機車戴安全帽。
4. 建議向交通局提出捷運先導公車路線的申請。
5. 應持續加強宣導學生在事故發生後的應變處置。
6. 交通安全教育委員會，依規定每學期至少召開乙次。
7. 持續配合、善用外部資源提昇大眾運輸使用率。
8. 前兩年 A1 事故數略高，宜針對成因研提改善之道。並持續改善。
9. 建議爭取外部資源於校門口、保民路口架設監視器，以利事故分析。

九、國立高雄海洋科技大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於高雄市楠梓區海專路 142 號，鄰近學校有後勁國小、後勁國中及楠梓特殊學校。學校規劃 (校本部) 1,323 格汽車停車位及機車停車位 1,824 格，學生上

放學之交通工具以機車(佔 48%)、捷運及公車(佔 35%)為主，其次為步行(25%)。

(二) 訪視所見特色

1. 提供事故統計及原因，提醒同學注意。
2. 分發學生護照，內容豐富，可促進安全宣導。
3. 學務通報、班會通報等定期刊物應可作為良好宣導媒介。
4. 繪製事故斑點圖，提供師生瞭解多事故地點。
5. 成立交通服務隊，積極發揮交安宣導功能。
6. 協調監理所及光陽機車，辦理防衛駕駛訓練，提供騎乘技術。
7. 針對事故率多及違規同學，有積極宣教方式。
8. 一卡通方便停車管制及使用捷運。
9. 將「交通安全宣導」納入教師評鑑。
10. 校園鄰近捷運站，有利於學生使用大眾運輸，降低機車使用率。
11. 導師班會、系週會等系統管道暢通有利於交安宣導。班會、導師工作有紀錄與評比，利於落實相關工作。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. A1、A2 案例，宜加強分析道路、時間、環境影響因子，進而針對性地宣導。
2. 可定期檢視學生機車狀況(煞車、後視鏡、輪胎)。
3. 交通事故死亡案例，可依年級、性別、系別、年、月、日統計，針對問題提出辦法。
4. 可利用學生請假時機宣導外出之交通安全。
5. 防衛駕駛之訓練，可擴大規模，並提供正確觀念。
6. 提醒同學注意假車禍及搭訕問題。
7. 交通安全網頁能見度較低(在學務處/學生專區/學生交通安全網頁)，內容亦可再充實，並多利用主動式宣導，例如 FB/LINE 等社群工具。
8. 交安相關工作文件檔案可再有系統整理歸檔，以利工作之永續傳承。

十、 樹德科技大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於高雄市燕巢區大學城心臟位置，鄰近學校有高雄師範大學燕巢校區、高雄應用科技大學燕巢校區、義守大學、燕巢國中、大社國中、深水國小、橫山國小、鳳雄國小、嘉誠國小及大社國小。學校共規劃 833 格汽車停車位、機車停車位 4,437 格，學生上放學之交通工具以機車為最大宗(佔 48%)，其次為公車(佔 23%)，住宿及自行車(佔 29%)。

(二) 訪視所見特色

1. 動用多經費，積極投入資源改善校內動線與停車，改善校園周遭安全。
2. 公車校車化，並開發建立公車 APP，鼓勵師生運用、增加交通安全。
3. 辦理校園機車考照，鼓勵、提升屆齡考照學生交通安全知識與技能。
4. 易肇事地點逐年有替圖，可多宣導，注意管道。
5. 成立交通服務隊，協助進行交通安全宣導。
6. 舉辦安全帽特賣會，逐年參與人數增加。
7. 校園監視設備多，可有效提升安全。
8. 積極推廣大眾運輸(公車入校園)，向外爭取資源，並自行投入經費擴建、改善候車環境，公車路線與班次均多。
9. 運用專業知識與資源，落實大眾運輸教育與推廣(至中小學宣導計畫)。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. A1、A2 分析結果可加強分析其他影響因子，例如：氣候、環境因素，再行詳細推廣。
2. 宜加強機車健檢(照後鏡)。
3. 建議機車停車位多一點棚架。
4. 道路施工儘量利用寒暑假。
5. 機車待轉區太小(旗楠、國 10 引道)。
6. 東側機車進出口(往名揚中學附近，光線太暗)，現行進出動線有衝突區待改善；東側機車場斜坡有凹洞。
7. 可擴大防衛駕駛訓練，並說明其意義及作法(光陽公司、監理所)。
8. 校園機車考照規模可再擴大。
9. 校安網頁能見度低，建議提昇能見度並同時充實內容。
10. 校內道路標線可再檢討，應以符合國家規範為原則。

十一、開南大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於桃園市蘆竹區開南路一號，面積 160,392 平方公尺，鄰近學校有新興國小、大竹國小、南崁國小、大竹國中、光明國中、山腳國中、南崁國中、南崁高中。日間部學生 8,375 人、進修部 1,139 人、教職員人數 544 人；學生上放學之交通工具以住宿、搭公車為主（佔 56.97%），其次為機車（35.80%）。與桃園客運簽訂快捷專車，學校至桃園車站只要投幣 10 元，每 20 分鐘對開。另有桃園客運公車，大園大竹路線進入校園，鼓勵師生搭乘大眾運輸，除節省能源外，提高交通安全效果。

(二) 訪視所見特色

1. 學校與桃園客運簽訂快捷專車，建立學校與桃園車站通勤路線，提供補助及公車進入校園，專車鼓勵師生使用大眾運輸，經歷年努力讓機車使用率降至四成以下，有具體成效，請持續辦理。
2. 善用校園師資，將交通安全融入教學，如保營系之風險概念、國防通識教育、通識教育、運科系生活與交通法規等，對提升學生交通安全風險感知與能力之提升，具有正面效果。
3. 針對校園公告學校附近易肇事路段，並運用”交通安全”加強宣導效果。
4. 輔導學生參加東陽盃交通安全微電影設計競賽獲第一名，值得嘉許。
5. 交通安全宣導網頁置於學校官網首頁，能見度高，方便學瀏覽參閱。
6. 請有發生事故經驗之學生，撰寫其事故發生所反省之寶貴經驗與意見，並將其意見轉化成交通安全報資料，且以電子郵件或公告之方式，轉知給師生分享，避免重蹈覆轍。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 可以建置候車亭或座椅，提供較佳之候車空間。
2. 校門口與新興街二邊停車，沒有行人步行的空間，建議向桃園市相關單位反映，提供一邊行走空間。
3. 建議交通安全教育委員會主任委員由校長擔任，以兼顧符合教育部規定與強化交通安全改善建議之決策品質。
4. 交通安全報之內容，可以融入實際之照片或影像資料，並將常見之違規行為具體載明，期能使學生能夠明確瞭解其避免事故發生之正確駕駛或用路行為。
5. 校內彎道設有機車停車格位，建請將其銷除，增加彎道車輛行駛空間，減少車輛侵犯對向車道行駛之情事。
6. 建請將學生事故統計，依學院或系別、時間、地點分析，研議改善策略，並將其做為交通安全教育宣導對象參考之依據。
7. 校內未來進行整體校園交通工程規劃時，可請校內運科系老師共同參與並提供規劃意見，期能使相關交通設施之設置更為精準，且有利交通安全。
8. 可針對學生上下學起迄點、運具使用做調查，以利大眾運輸規劃、精進。
9. 交安網頁：內容持續精進；並利用社群媒體宣導交安，如 FB、LINE。
10. 機車進入校園出入口民地停車/車流衝突問題可再改善。

十二、黎明技術學院

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於新北市泰山區黎明里，鄰近學校：沿泰林路 3 段往林口方向，可到僑生

大學先修班(距離約 2 公里)，在直前可達醒吾科技大學(距離約 3 公里)。往泰山方向，有泰山國中(距離約 600 公尺)、泰山高中(距離約 1.5 公里)、同榮國小(距離約 1.8 公里)、義學國小(距離約 2 公里)以及明志科技大學(距離約 3.5 公里)，往新莊則有輔仁大學(距離約 5 公里)。日間部學生 3,221 人、夜間部 848 人、教職員共 220 人，學生上放學之交通工具以公車為主(約 1,700 人)，其次為機車(1,271 人)、走路(800 人)。

(二) 訪視所見特色

1. 學校特別用心辦理至新竹安駕中心之交通安全研習與參訪，提升學生機車駕駛能力與安全知識。
2. 學校將交通安全宣導納入導師與教師輔導項目，彰顯學校重視交通安全教育。
3. 教師對學生進行交通安全教育宣導納入教師評鑑加分之項目。
4. 針對違規同學輔導參加交通安全教育研習活動。
5. 主動積極爭取外部資源，改善校園周邊人行道環境。
6. 導師、班會制度健全，有適當管道宣導交安，班會並訂定主題討論交安。
7. 融入一般課程入班宣導交安。
8. 外部環境不佳，惟學校持續努力推動改善。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 指南客運總站到高速公路涵洞缺乏人行步道，請持續向相關單位反應，宜增設人行步道以維護行人安全。
2. 將學生事故統計資料進行細緻化分析，並將其實際發生事故製作成交通安全教育宣導案例(含照片與影像資料)，讓學生從中學習如何避免事故發生以及正確的駕駛或用路者行為。
3. 訪談學生過程中，顯示學生對於交通安全教育宣導之資訊瞭解與印象不夠深刻，應仔細推敲其原因所在，作為未來宣導改進之參考。
4. 學生事務處→生輔組→交通安全專區之網頁部分資料，無法連結使用，且資料仍有待改善之空間，建請持續強化改善網站資料，俾利師生分享運用。
5. 泰林路二段、泰山路交叉口，經常有 918 與 9616 公車於該處右轉，因路寬較為狹窄，容易發生事故，建請校方與相關公路主管機關協調，共同現場會勘並研擬改善策略。
6. 校門口左側違停，可再加強宣導，內化停車問題並輔以執法作為。
7. 事故統計分析可再精進，例如按系別、年級分析並研議對策。

十三、國立金門技術大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於金門縣金寧鄉大學路 1 號，校本部位於四埔林場、金沙校區位於文化園區。日間大學部學生 3,234 人、日間碩士班 181 人、進修部大學部 783 人、進修部碩士班 50 人，總數為 4,248 人，學生上放學之交通工具以機車為最大宗（佔 67.1%），其次為住宿（佔 26.2%）、腳踏車（佔 5.6%）、汽車（佔 1.1%）。

（二）訪視所見特色

1. 製作人形立牌、創意小卡。
2. 為防制學生機車肇事，辦理金騎士宣言活動，喚起學生交通安全意識。
3. 歷年事故資料充足。
4. 邀請新竹安駕中心、監理所專業團隊來宣導。
5. 學校網頁提供附近交通危險地圖。
6. 與縣府互動良好，善用外部資源改善交安環境。
7. 積極規劃大眾運輸、向外爭取，並開始引入公共自行車系統。
8. 交安網頁在學校首頁有連結，便於師生使用。
9. 導師/班會制度健全，有良好交安宣導管道。
10. 校內機車道重新規劃，有效改善校內交通環境。

（三）評鑑委員建議改善事項

1. 因外地學生比率高，對於新生的交通安全教育及宣導應持續加強，對於舊生則應定期實施交通安全課程。
2. 輔助學生熟悉金門騎乘機車的道路環境，訂定一系列的訓練活動或課程。
3. 騎乘機車是學生的主要運具，故相關的標誌標線號誌應重新檢視。
4. 請再檢視自行車的騎乘環境。
5. 周遭路寬不大，汽機車、腳踏車及行人混流頻繁之問題宜多宣導。
6. 事故資料依月、週、系級、性別、地點、肇因之統計，可整理統計，供導師作為宣導素材。
7. 公車較為不便，可再努力增班(與其他學校合作)。
8. 環島北路光線暗、有路樹，可特別宣導注意安全。
9. 外部環境較差(車道窄、用路人行為不佳)，可再加強外部溝通改善，內部教育學生自我保護。
10. 交安網頁內容可再充實，另可考慮採用 FB、LINE 等社群媒體宣導交安。
11. 校內標線、行人動線可再改善。

十四、中國科技大學

（一）學校基本資料與周邊環境簡介

位於台北市文山區興隆路三段 56 號，鄰近學校有興隆國小、興德國小、興華國小、萬芳高中、警察專科學校、靜心國中。學生人數（日 5,914 人、進 2,763 人）

共 8,677 人，教職員人數 495 人。學生上放學之交通工具捷運加公車(佔 27.72%)、捷運(佔 22.15%)、機車(佔 24.76%)、公車(佔 10.71%)、步行(佔 8.25%)。由於台北校區係面山坡而建，因而規定機慢車非必要不得上山，以減少交通事故發生。

(二) 訪視所見特色

1. 校內主要建築物之間建構風雨走廊。
2. 洽邀監理所、山葉崇學基金會、新竹安駕中心蒞校辦理交通安全宣導活動(含酒駕模擬)。
3. 側門左轉辛亥路端爭取增設號誌，有利師生出入校區安全與順暢。
4. 交通違規(含停車)遭登錄者強制觀賞交安影片，違停三次以上者取消校內停車資格。
5. 停車位編號管制，且汽車停放時車頭朝外。
6. 台北校區大眾運輸使用率高，有效降低事故率。
7. 事故分析詳細，按系級、時間、地點分析。
8. 利用交安網頁與 FB 粉絲團(交享樂團)推廣交安。
9. 校內動線、停車持續改善。

(三) 評鑑委員建議改善事項

1. 校區前後高差約 50 米，建議校內道路規劃為單行系統。
2. 易肇事地點可繪製成斑點圖供參考。
3. 可設法鼓勵以搭公車或捷運取代騎車。
4. 學生請假，也可以是宣導交安時機。
5. 可以強化防衛駕駛(當他人違規)觀念之應用宣導。
6. 路口停車影響視線，可以直接報案，將之拖吊。
7. 緊急聯絡卡之電話，可於新生訓練時，引導將其輸入手機以備不時之需。
8. 學生建議提供機車考照輔導相關活動。
9. 持續努力推動大眾運輸，以降低機車使用。
10. 交通安全網頁能見度較低，內容多為外部資源，建議提昇能見度及內容(增加本校相關資源與分析)。
11. 交通安全活動、宣導、緊急聯絡電話等，學生所知有限，可再加強宣導。
12. 校內人車分道可再加強規劃改善。

十五、臺北城市科技大學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

位於北投關渡平原周邊大成崗上，校園及校舍依山勢整建而略顯狹長，校園面積約 7.5 公頃，校區與臺北藝術大學隔學園路相望，周邊另有基督書院、馬偕醫

護管理專科學校及關渡國小等學校。周邊主要道路大度路、中央北路為通往臺北淡水之幹道，平時即為交通瓶頸，上下班車流增加。校內規劃整建固定機車停車位 1676 位、汽車停車位 340 位。學生上放學以汽機車代步為最多，約 5,238 人次以上（55.7%）；次為捷運轉乘公車，達 4,000 人（38%）餘為家長接送部分約 180 人（2%）；其他（住宿、步行）部分約 600 人（5%）。

（二）訪視所見特色

1. 朝會、早自習、班會、新生訓練多元宣導交安(大一、大二以上)。
2. 學校周遭危險地點的分布圖已繪製並宣導。
3. 未戴帽、無照、行穿違停取締及處置。
4. 持續住宿率改善(騎乘機車未來預期可再減少)。
5. 持續交通工程改善(伸縮縫、防滑條、號誌)。
6. 善用外部資源，協調改善交安環境。
7. 大眾運輸使用率高，有效降低事故率。積極提昇大眾運輸：公車入校園、班次密集、計程車排班、校專車路線。
8. 導師、班會制度健全，有適當管道宣導交安。
9. 校內人車分道，規劃良好。
10. 事故統計分析詳細：按系級、時間、地點、肇因分析。
11. 利用排課時間的配合來減少學生上下學旅次。

（三）評鑑委員建議改善事項

1. 新竹安駕中心與監理所站協辦之騎乘技術活動、考照輔導可再擴大規模。
2. 建請再強化防衛駕駛觀念，以免因為他人的因故而自己受害。
3. 關渡橋的潛在危險可再宣導。
4. 事故可依系別、星期、肇因加以統計。
5. 持續推動大眾運輸，尤其注重在取得機車駕照後之學生仍願使用大眾運輸。
6. 持續協調外部資源進行校園周遭交安環境改善。
7. 持續加強教育學生周遭危險路口、路段之認識及防衛駕駛之觀念。
8. 提昇交安網頁之能見度，並加強內容豐富度。

肆、結語

本年度大專組的交通安全教育評鑑，經過近三個月共 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，如中臺科技大學發起師生共乘制度，讓老師上班途中順路搭載赴校學生的創新作法，不僅促進交通安全，更拉近師生關係；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；評鑑委員也都能將過去他校值得仿效的做法，提供給受評學校參用。以目前事故型態來看，大專學生交通意外事故仍以機車事故為最大宗，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加完美；所謂『有做有差，沒做更差』，各位的努力才是確立當前交通安全成果的基礎。本次評鑑報告所提出的各項特色優點可供全國大專院校參考，並可依照個別學校本身特性挑選適切的項目採用，而改進意見與建議則可由各校選擇符合的項目檢討改善。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；除了校區鄰近捷運或公車站可得就近便利外，各大專院校應思考如何配合此國家政策，向相關單位爭取經費，引進客運或公車進入學校讓學生可搭乘客運做為通勤工具。除鼓勵學生多利用大眾運輸工具外，並順勢以減少學生機車之使用為長遠目標。

伍、大專組訪視照片

真理大學



內縮校地供遷建舒適公車站

聖約翰科技大學



公車入校園，校內有站牌



校內以單行規劃動線

臺灣觀光學院



校園內電動車

中臺科技大學



師生共乘制度

國立中興大學



孕婦優先車位

高苑科技大學



校門口警衛室提供免費安全帽借用

嘉南藥理大學



機車停車場前設置剩餘車位顯示

國立金門大學



校內規劃公共單車借用系統



校內設置機車專用單行道

中國科技大學



校內機車停車格專屬編號

臺北城市科技大學



公車入校園

柒、高中職組評鑑報告

撰稿人：陳高村

壹、前言

交通部與教育部105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，評鑑期間交通部道路交通安全督導委員會劉韻珠委員、張豐麟委員、教育部國教署葉信村委員、孫旻儀委員、曾桔炫委員、馮才倉委員、李淑芬委員、魏琇慧委員等巡迴委員機動加入，實地到校參與高中職組學校之訪視評鑑，藉以瞭解高中職學校通安全教育推動概況，並進行通安全教育重點工作宣導。

受評學校選定係根據教育頒布的「通安全教育評鑑實施計畫」，由高中職組評鑑小組委員，就各直轄市政府教育局、縣市政府及教育部國民及學前教育署所提報推薦之通安全教育推動年度初評績優學校名單，及本小組依近年評鑑學校地區分佈、學校性質區分、城鄉分佈、各縣市學校數比例等因素抽選若干學校進行評鑑，惟本年度由教育主管機關所提報推薦自評績優學校計有15所，故直接針對這15所進行訪視評鑑。其屬性分別為國立職業學校3所、直轄市立普通完中4所、國立普通高中3所、直轄市立普通高中1所、直轄市立職業學校1所、私立普通完中1所、私立綜合高中1所、私立職業學校1所。經統計民國93~105年以來各縣市接受訪視評鑑學校數如表1.所示，其中花蓮縣、嘉義縣、澎湖縣、金門縣因學校數較少，執行評鑑比例較高(大於50%)，新北市、雲林縣、台北市、桃園市因學校數較多，執行評鑑比例較低(低於三分之一)，而連江縣只有1所尚未評鑑，未來建議針對表1.中校數差額、未評鑑學校(%)欄標示灰底之縣市優先推薦受評；另外根據統計結果，高中、高職校數比例分別為68.4%、31.6%，執行評鑑比例職業學校較高分別為66.0%、34.0%，惟公、私立校數比例分別為58.1%、41.9%，但執行評鑑比例分別為78.4%、21.6%，偏重在公立學校，而今年所推薦選定僅有2所私立學校，建議未來可以加強推薦私立學校參與評鑑。

評鑑工作進行自105年3月30日起至105年6月16日止，分別排定訪視評鑑時間日程，每校評鑑時間約半天(表定程序3小時，實際執行約3.5小時)，除原聘任的高中職評鑑小組委員外，並有巡迴評鑑委員機動配合進行訪視評鑑

表1. 近13年(民國93~105)來各直轄市、縣市接受訪視評鑑學校數統計

類別 行政區	現有高中(職)校數			年度應 訪視比 例校數	已評鑑高中校數			已評鑑高職校數			93~105年 已評鑑 校數合計	93~105年 依比例 應評鑑校數	校數 差額	重複 評鑑 校數	未評鑑 校數	未評鑑 學校 (%)
	合計	國立	縣(市)立		私立	國立	縣(市)立	私立	國立	縣(市)立						
新北市	60	1	29	30	1.79	10	3	3	2	1	16	23.3	7.3	3	47	78.3%
臺北市	69	2	33	34	2.06	13	2	2	3	2	20	26.7	6.7	0	49	71.0%
臺中市	48	17	9	22	1.43	6	4	4	3		18	18.6	0.6	2	32	66.7%
臺南市	48	22	4	22	1.43	2	3	3	4	2	17	18.6	1.6	0	31	64.6%
高雄市	52	9	24	19	1.55	4	10	3	4	2	23	20.2	-2.8	3	32	61.5%
桃園市	33	10	7	16	0.98	2	5	2	1		10	12.8	2.8	0	23	69.7%
宜蘭縣	11	8	1	2	0.33	3		2			5	4.3	-0.7	0	6	54.5%
基隆市	12	4	4	4	0.36	2	1			1	4	4.7	0.7	0	8	66.7%
新竹縣	9	3	1	5	0.27	1	3	3			4	3.5	-0.5	0	5	55.6%
新竹市	12	5	3	4	0.36	1	3	1			5	4.7	-0.3	0	7	58.3%
苗栗縣	19	7	4	8	0.57	3	2	2	1	2	8	7.4	-0.6	1	12	63.2%
彰化縣	24	14	5	5	0.72	4	1		4	1	10	9.3	-0.7	1	15	62.5%
南投縣	15	9	1	5	0.45	3		4			7	5.8	-1.2	2	10	66.7%
雲林縣	21	8	3	10	0.63	4	1	1	1		6	8.1	2.1	1	16	76.2%
嘉義縣	10	3	2	5	0.30	1	2	2		3	6	3.9	-2.1	1	5	50.0%
嘉義市	14	6	-	8	0.42				7	2	9	5.4	-3.6	3	8	57.1%
屏東縣	19	9	4	6	0.57	3	1		4		8	7.4	-0.6	1	12	63.2%
臺東縣	9	6	1	2	0.27	4		1	1		5	3.5	-1.5	2	6	66.7%
花蓮縣	13	7	2	4	0.39	4		3	3		10	5.0	-5.0	2	5	38.5%
澎湖縣	2	2	-	-	0.06				2		2	0.8	-1.2	1	1	50.0%
金門縣	2	2	-	-	0.06				1		1	0.8	-0.2	0	1	50.0%
連江縣	1	1	-	-	0.03						0	0.4	0.4	0	1	100.0%
合計	503	155	137	211	15.00	50	52	26	41	16	194	195.0			332	

，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，諸如守護終身交通安全四項守則(Φ我看得見您，您看得見我，交通最安全²謹守安全空間--不作沒有絕對安全把握之交通行為³利他用路觀--不作妨礙他人安全與方便之交通行為⁴防衛兼顧的安全用路行為--不作事故的製造者，也不成為無辜的事故受害者)、視覺聽覺系統與交通安全的關係、意外事件經驗分享與檢討、自行車騎乘安全、機車考照年齡資格問題、搭乘大眾運輸工具、行程規劃、早睡早起習慣養成、安全帶的功能與作用、輪胎保養與胎紋深度檢查、用路人基本義務注意車前狀況、交通標線標誌號誌的規範意義、面對交通事故應有的正確處理概念與權益確保問題等議題，進行重要交通安全概念的宣導與問題解答。評鑑內容重點為交通安全教育組織與計劃、教學與輔導、創新作為措施與具體優良事蹟，評鑑過程除蒐集發掘各校交通安全教育創新作為與具體作法，也可作為各級學校相互觀摩學習之對象與內容外；在訪視評鑑活動結束前舉行綜合座談，由評鑑委員從不同專長領域的觀點，針對訪視結果對受評學校提出各種促進交通安全的策略建言與訪評所見疑點的釐清，並與接受訪視學校的相關主管人員交換意見。

貳、105年評鑑委員總評意見

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

一、學校交通安全教育推動應有的基本作法與整體性事實現象

- (一) **校園基本環境塑造**：依校園環境特徵、學校經營宗旨、校地利用，妥善規劃校園區位使用、人車動線、交通管制設施布設，交通教育情境布置，校園交通安全氛圍營造。從交通的角度不外乎依師、生交通行為--步行、自行車、機車、小客車、公共運輸(包括都市捷運、公車、客運車與學校專車)，路線長短、人數、時段分佈、空間分佈等特性，本著「減少衝突」、「降低暴露」、「大量」、「集中」、「專用」及「用路人本位」、「崇法自然」、「節能減碳」、「人車分道」、「科技運用」、「校園交通議題內部化」的規劃原則加以規劃設計。學校在進行校園改建計畫均能預先將交通問題內部化，納入改建計畫中達成人車分道、校園使用分區管制、建立校園安全通行路廊等安全維護目標，其中以明道中學在進行校舍更新改建時考慮人車分道空間調整、校車停放進出預為規劃設計，在有限的空間作有效率、安全運用最具特色(<https://www.youtube.com/watch?v=JRHirWpCPwY>)。
- (二) **校園週邊環境改善**：以師、生進出安全維護為目標，除應主動、持續的消除進出動線嚴重交通衝突與安全威脅因素，諸如交通安全相關設施損壞、設置不當、管理維護問題等；更應積極的增設、興建行人庇護設施，諸如人行道、天橋、地下道、行人號誌、綠美化、環保節能、通學巷、遊戲巷、行人步道系統、通學專用行人通行時相設計等。訪視過程發現多數都能透過人、車動線管理，及校園環境整建時修正改善，但由於學校對於交通管制設施的運用的專業知識欠缺，導致交通標誌、標線設施之運用出現與交通法規規定不符之現象；另外，對於學校與外部連接介面或外部環境的道路交通環境之改善仍有推動的空間，此一部分有賴與當地主管機關積極主動推動改善或被動協助改善，如成淵高中主動持續改善校園周邊行人步道系統、家長接送區位址調整、自行車道繪設，更能符合用路人本位並達到安全、效率的目標。
- (三) **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，審酌學校周邊交通設施現況，規劃學生路隊及進出動線，秉持著安全庇護、路徑最短、最短時間、最高效率、減少穿越道路次數、在最安全處所穿越、在有導護措施下穿越道路，甚至重新調整交通車路線、通學路徑，上放學時間。本年度評鑑訪視學校各校師、生上、放學使用交通工具調查結果統計說明如表2所示，其中成淵高中針對國中部、高中部學生上、放學分別統計調查最為詳細，另外岡山農工、鹿港高中針對日間、進修學校分別調查；海青商工則分別針對教職員與學生調查統計。據此調查資訊可按教育部頒佈之交通安全業務手冊所提示，依學生居住區位、使用交通工具等調查項目之統計分析結果，供學校進行停車空間、進出動線、車輛路線、導護人力等工作規劃之時空運用。

表 2. 105 年訪視評鑑學校師生上、放學使用交通工具調查結果

學校名稱	屬性	教職 員數	學生 數	日校 學校	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)	
							校專車	小計	火車	公車 (客運)	捷運	小計	汽車	機車	小計	汽車	機車	小計	汽車	機車	自行車	步行	住宿	其他
平鎮高中	高中	143	1,841			1,841	1,043	27			469	326	143			11	27	96	179					
嘉義高工	高職	258	2,978	234	2,744	2,978	920				385						231	939	267			225		
清水高中	高中 (完中)	279	3,290	3,232	583	2,900					1,092							97	1,460					
明道高中	高中 (完中)	494	7,632			7,632	4,612				210							72	800					
后綜高中	高中 (完中)	184	1,881			1,881	298	68	374		556	354	202					96	489					
達德商工	高職	370	6,344			6,344	6,223				31							20	70					
草屯商工	高職	183	1,717	1,437	280	1,883					67							148	65					
海青工商	高職	196	2,331	2,040	291	2,331					296		204			4	237	156	85					
岡山農工	高職	218	2,257	1,749	508	1,749	780	13	265		106	41	65				153	282	150					
屏東高中	高中	174	2,027	2,027		2,027	614	83			388	220	168					779	163					
成淵高中	高中 (完中)					927					78	25	53						602					
						927					65	16	49						606					
鹿港高中	高中					1,510					40	18	22					45	210					
						1,510					23	16	7					45	216					
臺東高中	高中 (完中)					1,452					180							20	330					
						317					30							177	80					
土城高中	高中 (完中)					1,003					190							72	432					
						744					97							61	407					
四維高中	高中 (綜中)	155	1,963	1,963		1,577	346	230			445							379	177					

- (四) **鼓勵使用大眾運輸工具**：社區型學校上、放學主要以步行、騎乘自行車為主，非社區型學校則鼓勵使用大眾運輸工具，無大眾運輸系統配合地區，則以辦理專車、交通車為主，提供住宿空間為輔，在學生搭車人數受限情況下，可結合同一地區內多數學校，共同經營學生專車，甚至可結合鄉鎮市公所市民公車資源，以達資源共享，甚至可以將「校專車經營公車化」、「公車校專車化」、「以學校為起迄的公車路線規劃」。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。其中都會地區的成淵高中有先天的大眾運輸優勢，而平鎮高中、明道高中、達德商工、岡山農工則以完善的校專車方式接送，本年度訪視的15所學校有達德商工(99.5%)、明道高中(97.2%)、成淵高中(91.6%)、岡山農工(85.2%)、鹿港高中(83.1%)、草屯商工(81.5%)、屏東高中(80.9%)、海青工商(77.0%)8所學校使用校專車+大眾運輸+自行車+步行學生比例在75%以上，其中萬達德商工、明道高中、成淵高中等三校高達90%以上，惟清水高中(1,092人33.2%)、后綜高中(556人29.6%)、四維高中(445人28.2%)、平鎮高中(469人25.5%)家長接送人數或比例仍有偏高的現象。
- (五) **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，此項路隊路線規劃中步行、自行車路線安排，在社區型學校或完全中學特別重要。受訪視評鑑學校校門出入多能達到人、車分道要求，惟部分學校受限於校園空間，校內道路雖有以人車分道為管理目標，但仍無法有效達成目的。
- (六) **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，本年度受評學校以成淵高中、土城高中、嘉義高工的融入教學有較完整、具體的教學計畫與教案並落實施行。
- (七) **校內資源的整合運用**：傳統觀念認為交通安全是學務處的業務，甚至是教官室的業務，最重要的是學校經營者(包括主管與董事會)的重視，除了校內各處室間的通力合作外，有不同的科、系、學程、社團，在人力、專業、技術、資源上要進行重整運用，不論教育種子、人力調度、活動設計均可交叉運用，亦可塑造校園整體參與氣氛，無形中在校園內完成了全校師生的交通安全教

育，訪視過程發現承辦教官同仁的態度是關鍵，其次是學校校長的支持態度，今年部分學校對於校園環境實地勘察導入學生引導設站介紹，擴大學生參與執行成果介紹。

- (八) **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

(一)受評單位

1. 多數學校都能依規定成立交通安全教育委員或交通安全教育推動工作小組，聘任相關委員、顧問、擬訂相關執行計畫並定期開會，惟多數學校對於執行過程、成果、會議記錄，未具體整理留下影像或書面記錄，建議各學校對於執行過程應有具體提案討論與詳細之會議紀錄，並作為議案決議之行成效追蹤考核依據。
2. 通學方式之調查建議設計問卷，由學生無記名自填，甚至包括教職員工也應列入調查分析，內容除針對交通工具使用外，建議考量包含自填之交通事故與違規狀況，以利更進一步掌握師、生所面臨的交通安全概況，日間部與進修學校應分別統計分析，完全中學部分亦應針對國、高中部應分別統計分析，上學放學亦應分別統計分析，並據以研訂有效路隊路線指派、校內停車供需管理、校專車路線容量與導護人力規劃提供。
3. 多數學校都能對學生上、放學使用交通工具與方式進行調查統計，並留有紀錄可查，多數學校能在空間上做好人車分道，部分學校礙於校園空間與道路環境限制，只能做到上、放學透過交管人員協助達到人車分道目標。
4. 高中階段學生以自行車為上、放學交通工具有一定比例，雖現行交通法令並無強制戴安全帽之規定，惟就騎乘者安全保護的觀點，安全帽可以保護騎乘者頭部免於或減輕碰撞傷害，騎乘自行車戴安全帽值得推動，就教育的觀點強制佩戴安全帽之作法，可走在立法強制之前，並透過相關活動對其施以騎乘訓練，且能在自行車停車場適當處所提供簡易維修設備，如充氣設備、油壺、起子、扳手等，並在適當的機會進行簡易維修講解宣導。
5. 針對機車騎乘知識的培養，可安排相關自行車、機車騎乘體驗與訓練活動，加強無照騎乘機車及騎乘機車、自行車應戴安全帽之宣導，並對高年級同學輔導考照，或洽請監理站所提供下鄉到校考照服務，此一作法已為公路

監理單位所認同接受，惟各校應主動調查需求向監理站所提出申請，另亦可配合考制新制的安全教育時數，實施預儲制。

6. 學校應主動積極發掘學校週邊交通安全環境，諸如週邊交通動線調整、交通管制設施增設或改善，建議學校規劃提案或提請各縣市政府交通主管機關、道路交通聯席會報辦理會勘規劃改善，此一交通改善案涉及地方政府權責，應加強與地方主管機關協調聯繫。
7. 有關校園交通安全情境設施布置、進出校園動線規劃人車分道、規劃學生家長接送區，最好配合道路交通標誌標線號誌設置規則之規定，與實際的道路交通環境作密切的連結；在校外交通流量大、道路可利用空間有限的情況下，協調公車，學校規劃專車與家長接送車輛入校內接送，以免車輛停等堵塞道路影響交通順暢，將交通問題內部化處理，兼顧安全與效率，對外部交通影響衝擊低。
8. 交通安全教育相關教材、媒體，應配合交通安全教育專業教室做好蒐集、典藏、管理並充分運用，提供各相關課程教師施教運用，並擴展推動至其他學校(如鄰近的國中、小、幼稚園)或社區團體。
9. 評鑑項目中有交通違規、交通事故統計分析，主要目的在於透過統計資料瞭解各學校交通安全狀況，多數學校以事故並非發生在上、放學途中或未發生事故而未顯現統計資料，建議結合校安通報資料、學生保險理賠申請資料、學生請假資料，進行事故資料統計分析；至於違規資料則可以警察單位通知的勸導或舉發案件，或校外會聯巡違規記錄，或學生糾察、交通服務隊、教官所登記的違規資料進行統計，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。
17. 鑒於近來倒車輾壓幼童事故發生頻傳，除專用停車場有一定的動線規劃外，對於會有學生、行人出入處所，應要求停車時將車頭朝外，以提升校園交通安全。
18. 隨著社區型學校發展趨勢與自行車使用風潮，學校除應落實自行車騎乘安全教育外，對於騎乘自行車應具備的行車安全裝備與保養維護教育亦應著手推動，如禁止加裝火箭筒、夜間行車必須有燈光設備、一般需有車尾燈或加裝反光片等觀念，對於使用競技型自行車為通學工具應加以禁止。
19. 學校在輔導成立交通安全社團部分，通常會以協助交管、導護的交通服務為幾本班底，事實上可以擴大其他社團以活動參與方式，協助推動交通安全教育。
20. 有關評鑑程序中的簡報，可以不拘泥於傳統簡報，部分學校會以事先製作之多媒體播放是為特色，惟仍應提供簡報書面資料備查，否則評鑑委員雖專心聆聽、觀賞，但卻無法一心多用詳加記錄。
21. 學校交通安全組織建議可增加學生參與，例如學生會主席、交通安全服務隊、交通安全小天使等，除了可以讓學生反映校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等，也可以藉由參與學校事務了解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。
22. 高中學生對於交通安全的重要觀念仍以馬路如虎口、不酒駕、騎機車要戴安全帽等為主，但此階段的學生已具思辨及應用能力，應灌輸更深一層的用路觀念，如教育評鑑總召張教授的四大交通安全守則，在教學及輔導的課程設計、標語、口號、作品、教具等引導學生思考及實踐。
23. 可以利用法規教育課程，加入交通安全常識測驗試題，試題內容不以背誦、考倒學生為主(例如違反某項規定要罰多少錢)，著重交通安全行為觀念的建立(例如討論題，騎自行車會摔倒的可能原因、情境題，自行車下坡時應如何煞車)，並統計不同年級學生的學習狀況，針對學生不瞭解的試題內容進行補強教育。
24. 交通安全教育可統合在學校目前推動的教育主軸領域或推動工作之內，例如以生命教育、人身安全、健康管理等，配合校內定期會議討論、課程內

容、主題宣導、網站設計等活動，以減少資源重複投入及達成多目標的功效，同時也能使學生更親近。

(二)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，進行交通安全的掃瞄、診斷與改善。
8. 教育主管機關應以實際行動支持、支援各校推動交通安全教育，高中職學校的教育主管機關，在一般縣市通常非屬縣市政府，建議交通安全教育工作推動應在地化，縣市政府有責任致力於高中職學校交通安全教育推動。
9. 高中職學校依其辦學單位之性質，可區分為國立、市立、縣立與私立，現交通安全教育評鑑工作之進行，中央教育主管機關主辦，直接對所屬中部辦公室、直轄市政府、縣市政府行文，不論在交通安全教育推動事項的傳達，或要求提報參與年度受評學校，往往忽略到縣市政府屬的縣立高中，

再據往年執行評鑑工作的經驗，除非私立學校主動要求受理評鑑，否則私立學校也被忽略，只能透過評鑑小組透過抽選機制加以補足，為使交通安全教育推動不因主管機關差異而產生執行上的落差，此一現象在組改後交通安全教育在中央主管機關事權明確歸屬教育部終教司，高中職學校在地方由各直轄市政府教育局、國教署協調整合已大為改善，後須需要努力的是如何讓私立學校也積極參與受評工作。

10. 高中職學校學生通學交通工具，因欠缺大眾運輸工具、課前、課後活動需求，需使用個人運具，部分高中職學生因未滿考照年齡，若騎乘機車會有無照駕駛之問題，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、生命教育、全人教育的一環，在注重人格養成與生活能力的培養的前提下，升學考試有生活化的趨勢，為了對生命的尊重與保護，建議升學測驗在生命意義認知保護、生活能力與社會人文的試題，應適度融入交通安全議題。
12. 完全中學的學務人力結構，教官人力配屬依高中部學生班級數比例配置，但教官通常負責生輔業務，而多數的時間、精力卻投入在國中部是普遍現象，造成教官工作負荷，究竟是制度面或是執行面的問題，建請主管機關尋求改善之道。

(三)交通主管單位

1. 因應新交通設施興建、通車使用，交通(道路、公路)主管機關除應廣為宣導外，宜針對地區特性、交通衝擊，因地制宜強化當地學校之交通宣導與教育。
2. 地方交通主管機關應主動關懷改善校園週邊交通安全環境，對於各級學校研提交通安全改善提案應充分重視，諸如交通管制設施的增設、維護，道路通行障礙排除，車道、停車場出入口連接道路的安全措施設置，通學巷、遊戲巷、通學步道系統的規劃設計。
3. 針對臨考照年齡學生之機車騎乘知識的培養，監理站所目前已提供學校申請協助相關自行車、機車騎乘體驗與訓練活動，並主動下鄉到校提供高年級同學考照服務，接下來的任務應是如何強化機車騎乘安全教育內容與協助學校落實實施。
4. 都市地區具有完善的大眾運輸系統，交通主管機關應督促業者提供充分的乘車資訊與增加服務供給；在偏遠地區交通主管機關應督促業者加強運輸服務，藉以滿足學生通學需求。
5. 在「節能減碳」的呼聲中，騎乘自行車的風潮興起，某些地區因地形特性或欠缺完善的大眾運輸工具，不論學生或民眾騎乘自行車的比率將逐漸上

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。
9. 因應學校人車進出動線調整，需進行相關道路、管制設施調整，各路權單位應本著追求安全、效率的管理目標，協助改善調整。

參、各校評鑑意見

一、臺北市立成淵高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺北市大同區承德路2段235號，校地面積29,199平方公尺，西側學校大門緊臨承德路二段、北側經民權西路94巷連接民權西路、南側有錦西街，附近區域多屬住商混合，經由承德路校門步行右轉約5分鐘，可連接東鄰的捷運民權西路捷運站，公車路線四通八達，交通便利，鄰近有雙蓮國小、大同國小。承德路二段、錦西街有完善的人行步道系統，學生上學時段可由承德路二段大門及民權西路96巷側門進出，放學時段則僅由大門通行，錦西

街84號側門則僅開放給教職員通行或特殊狀況下使用，上、放學交通尖峰時段各鄰近重要路口均有交通警察、義交、教官、學生交通服務隊及導護志工等協助維持交通秩序，有效改善交通順暢，並降低事故發生的機率。為一所完全中學，現有教職員204人，學生2,233人(含國中部927人、高中部1,306人)，國中部學生上學搭乘公車、捷運有247人(26.6%)，家長接送78人(8.4%)含汽車25人、機車53人，步行602人(64.9%)，放學搭乘公車、捷運有256人(27.6%)，家長接送65人(7.0%)含汽車16人、機車49人，步行606人(65.4%)；高中部學生上學搭乘公車、捷運有1,123人(74.4%)，家長接送40人(2.6%)含汽車18人、機車22人，騎自行車45人(3.0%)，步行210人(13.9%)，其他92人(6.1%)，放學搭乘公車、捷運有1,144人(75.8%)，家長接送23人(1.5%)含汽車16人、機車7人，騎自行車45人(3.0%)，步行216人(14.3%)，其他82人(5.4%)。校內規劃有汽車停車位87個，機車停車位48個。

(二)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、警政、捷運站、里長等單位人士為諮詢委員，納入學校一級主管及相關二級主管、交通糾察隊長為委員，組織健全、定期召開會議，並有會議記錄可查。
2. 在校長的帶領下，有非常專業的教育團隊規劃設計交通安全教育內容，自評表執行情形十分詳細，受評資料的準備內容豐富詳盡，整理井然有序、項目分類清楚，皆按評鑑表項次順序排列，內容豐富詳盡，亦有教官協助說明各評鑑項目資料，完整呈現各項執行成果。
3. 對學生上放學方式具體調查，充分掌握學生上放學動態，分別針對、國、高中部別、上放學分開調查統計，據以規劃上放學時間、導護、作息調整。
4. 主動協請交通主管單位，針對學校周邊影響學生上放學的危險因子，均能擬定因應對策，並結合學校、里長、民意代表及政府部門力量共同改善校園週邊通學環境，包括改善家長接送區規劃、捷運民權西路2號出口旁路阻設置、承德路口停車場出入口警示燈設置、承德路有聲號誌修護暨設置、承德路校門口行人與自行車分道，創造學生良好的通學環境，大幅提升師生通學安全。
5. 在學生出入最頻繁的熱食區設置交通安全情境走廊，以學校周邊重要路口路段照片進行情境佈置，區分「安心出遊交通準備宣導區、行人安全及路權規則宣導區、捷運安全及搭乘禮節宣導區、交通意外事件處置宣導區」等4大主題，配合宣導重要路權概念及遵守規定，使學生能身歷其境，提升學習興趣。
6. 利用國防安全課及體育課安排自行車騎乘課程，配合於校內劃設模擬道路情境騎乘體驗區並及設置自行車考照檢測區，教師講解生動，十分具有特色。
7. 為提升學生學習興趣，本校學生交通安全服務隊學生與師長集思廣益，配合交通安全教育議題，共同開發以下創意教材，【叫我第一名】大富翁競

- 賽、【彈無虛發】九宮格擲準挑戰賽、交通安全扭蛋益智遊戲，寓教於樂進行分組競賽或益智搶答。
8. 由教官室教官、學生交通安全服務隊、小義工共同組成編輯群，每月月底發行【交通抱抱】月刊，最主要針對重要交通法規、案例宣教、行人路權、腳踏車禮儀等最新消息，製作月刊供同學於下課休閒或上課融入教學使用，納入教室布置競賽評分，俾鼓勵同學創作。
 9. 由教務處由教務處於年度計畫內訂定各領域科目融入交通安全項目，於每學年期初納入交通安全推行委員會討論後實施，共計英文、公民、健康教育、全民國防、生活科技、美術課等6科目，共257節次257小時。
 10. 與鄰近雙連國小進行執勤策略聯盟，於上放學時段共同排定3位導護志工、執勤學生9員，共同維護承德路與錦西街口路段學生及學童上放學交通安全，亦與太平國小結盟，由學生社團至該校實施交通安全短劇宣導，界幽默風趣短劇融入主題教學，擴大社區宣教與參與。
 11. 市區學校有完善大眾運輸系統、行人步道統，學生上放學交通安全維護兼顧社區化、通學特性，屬完全中學國中學生社區化、交通安全教育仍積極推動，具有活動多元化、學生廣泛參與、落實實施具體成果。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 交通服務隊同學所穿雨衣是與帽子連結一起，會影響視野、操作，建議宜採雨帽、雨衣分離設計，提升雨天執勤安全。
2. 高中內校園危險地圖，若能加註提醒學生應該注意的地方，例如：行經無號誌路口應確認無來車時才儘速通過、路口路段有較多重車或大型車經過，要注意內輪差與車輛保持距離、路邊有障礙不利通行，應行走哪條路線以策安全等，更能擴大學生人身安全的廣度，使交通安全教育融合在學生生活中。
3. 融入課程或教育宣導可多設計學生廣泛參與的內容，例如請學生描述從自己家裡到學校的路線、所使用的交通方式、思考可能的危險、可能的解決方式等，透過師生課堂討論可加深學生印象，增進學生的危險辨識意識，在生活中立即可用。
4. 可以強化對學生違規事件的分析及改進措施，以瞭解不同年級的學生的違規行為特性(如：未戴安全帽、不走行穿線、自行車裝火箭筒等)，以針對不同的行為擬訂改進措施，例如：心得寫作、自身經驗分享、課堂活動、愛校服務及義工宣導等，強化學生的安全意識及守法觀念。
5. 生命教育實是目前高中校園應特別加強的重點主題，包括反霸凌、反毒、交通安全等都可以此主題來包裝。可以思考從學生的觀點、價值、需求去傳達交通安全的知識及觀念。例如圖書館可以安排相關主題書展，包括生命安全、健康管理、旅遊規劃、考試準備事項等，將交通安全知識生硬的內容與生活化主題結合，使學生容易親近學習。
6. 市區學生雖通學方便，但即將面臨升學後環境變遷，雖不盡然會騎乘機車，

但在此一階段可以加強機車騎乘與交通規則法治概念，公路總局已配合機車考照制度修正，考照時須實施交通安全與法規教育，可配合「預儲制」實施針對高年級學生進行此一課程訓練。

7. 熱食區附近舊有的車輛停放區若目前已停止使用，建議應將格位標線及標誌塗銷；機車停車區棚架設置高度不足，建議提高以避免學生頭撞到；汽車停車部分停車未將車頭朝外，建議應從安全角度加強宣導；另機車未停放整齊，應停放於劃設的格位內；汽車出口最外側門的警示燈似乎慢亮，可再檢視功能。

二、屏東縣國立屏東高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於屏東市忠孝路 231 號，校地面積 60,813 平方公尺，校門前臨省道台 3 線忠孝路，往北接九如、里港地區，往南接屏東市區，行政、金融、國中小學群聚中心，為所有車輛北上、南下必經路線，學北側有廣東路、西側有太原一路、南側隔公正二街與社區緊鄰，鄰近有信義國小(距離約 350 公尺)、至正國中(距離約 700 公尺)、勝利國小(距離約 1,000 公尺)及明正國中(距離約 1,400 公尺)。學生上、放學時間主要由忠孝路大門進出，以交通錐及連桿區分人、車動線，由教官及交通服務隊實施人車分道管制，騎自行車同學由側門(公教街)進出校園，由教職員、教官、交通服務隊及糾察隊負責交通管制及秩序維護。現有教職員 174 人，學生 2,027 人，上放學搭乘校專車有 614 人(30.3%)，搭乘火車有 83 人(4.1%)，家長接送 388 人(19.1%)含汽車 220 人、機車 168 人，騎乘自行車 779 人(38.4%)，步行 163 人(8.0%)。校內規劃有二座地下停車場、六區平面停車場、二區機車停車棚、二區自行車停車棚，合計大客車停車位 10 個，汽車停車位 120 個，機車停車位 100 個，自行車停車位 1,100 個。

(二)訪視所見特色

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外派出所主管、里長、交通隊組長、屏東客運課長、台鐵屏東站長、屏東監理站站長、家長會長等為顧問，學務、教務主任副主任委員，其他一級主管、個組長為委員，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
2. 在校長的帶領下，有非常專業的教育團隊規劃設計交通安全教育內容，自評表執行情形十分詳細，受評資料的準備內容豐富詳盡，整理井然有序、項目分類清楚，皆按評鑑表項次順序排列，內容豐富詳盡，完整呈現各項執行成果。
3. 針對近40%騎乘自行車上放學特性，積極爭取公共腳踏車PBIKE於忠孝路、廣東路口設站，提供自行車維修資訊、書包加裝反光條、自行車前後加裝車燈等要求騎自行車要戴安全帽，並購置分發每班一頂愛心安全帽，

另於教官室設置安全帽及雨衣借用登記簿，讓臨時要使用PBIKE或當日未戴安全帽的學生借用，以培養及提昇學生騎PBIKE及自行車戴安全帽的良好習慣。擬定腳踏車車棚改善計畫，主動呈報國教署爭取經費，利於後續空間利用及提昇管理作為。

4. 由學生做起的學習活動，如設立交通安全股長宣導交通安全、自製交通安全宣導教具從做中學、設立讓學生自主學習的學習角、建置交通安全網站、自製腳踏車簡易檢查、維修及自行車安全常識小影片，結合多個社團活動和學科研究激發動機學習交通安全等，創意值得其他學校參考。
5. 放學時間實施交通車入校，疏解下班尖峰時間，校門口車流，提昇學生搭乘專車之便利性及安全性。遴選交通車車長，負責交通車發車時間之掌握、司機行車狀況及學生乘車狀況，每日填寫交通車紀錄簿，每週繳回生輔組，遇問題立即反映，並定期召開交通車會議，作為屏東客運及校方管理之參考，提升交通車行車安全。
6. 交通安全教育活動與社團及相關學科研究結合，包含機器人社、自行車社、童軍社、美術班及科展，激發學生研發、創意，並配合模擬實作，拍攝主題影片，增添趣味性，吸引學生點閱，改善校內外環境，包括：樓梯邊緣處以黃漆標示、水溝加蓋、整理車棚環境、校內標線標誌設置、通學步道設置等，由師生共同參與環境改造，提升對交通安全事務的關注，強化交通安全宣導成效。
7. 辦理運動會交通安全創意進場、交通安全海報、模型、漫畫、馬克杯、雞蛋彩繪、書法、杯墊製作等多元活動，激發學生創意及提昇參與度，將交通安全融入日常生活。
8. 設置交通安全走廊及交通安全學習角，讓學生能自主學習交通安全知識、法規新知、案例宣導及欣賞交通安全才藝競賽得獎作品，增加學生知能及榮譽感。
9. 交通安全的宣導管道及形式多元化，除了交通安全教室外，還設立交通安全宣導專頁、運用聯繫函及親職座談對家長宣導、設立讓學生自主學習的學習角、配合校外活動及寒暑假強化宣導、由歷經重大事故的學生分享經驗等，積極參與社區及校外活動宣導交通安全理念，包括：台鐵屏東火車站交通安全海報展示、快閃活動、自行車活動體驗、結合校外會屏北分會人力協助國小寒暑假課輔活動等。
10. 積極參與交通安全研習，由主任教官取得種子教官資格，自製教具，包含「內輪差、大型車特性、勿當低頭族」、「出門穿亮色衣物」、「注意眩光」、「模擬道路駕駛」、「屏中週遭常見交通狀況掛圖」，讓學生透過實際操作、分享，從「學中做、做中學」建立良好及正確的觀念，並推廣至縣內各級學校的交通安全教育。
11. 能結合校外資源，邀請屏東監理站到校，針對已屆考照年齡之三年級學生辦理初次考照道路安全講習，簡化學生正式考照之流程，提昇學生考照通過率。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 很多課程皆有配合融入式教學，惟部分課程欠缺完整教案，可逐步開始整理，以利教學經驗傳承，並收持續精進之效。另建議交通安全教育相關課程應設計有回饋單，以了解學生吸收情形，作為後續課程修正之參考。
2. 忠孝路路側家長接送區規劃設置，建議汽機車分設校門左右兩側，並函請縣府道安會報道路協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，藉以強化家長接送區功能。
3. 校園內交通引導設施設置，部分劃設與現行法規規範有出入，建議參照「道路交通標誌標線號誌設置規則」改善修正，宣導汽車停車應將車頭朝外；另校門進出人車分道交通錐設施屬移動設施，建議運用美術班學生人力構思立體彩繪，運用在交通管制設施設置。
4. 自行車3年級車棚發現有1部加裝火箭筒，另有發現1部類競技車(單速無煞車)，及部分缺車尾反光片(燈)，建議加強要求與宣導或購置車尾燈發學生使用。
5. 統計103~105年度發生5件學生交通事故，對於學生事故應持續統計及分析能力，例如：是幾年級的學生、使用的通學方式(騎乘機車、自行車、步行或公車)、肇事型態(自撞、相撞)、肇事原因(路面濕滑而滑倒、未注意車前狀況、違規闖越紅燈、被違規車輛撞)等，並強化與記錄後續改善措施，以瞭解改善成效，呈現學校的具體作為。
6. 利用網站發布交通安全教育宣導資訊，用心值得肯定，但設計內容較偏向單向的制式宣導。建議可與其他主題合併，例如：校安通報、對學校公共事務建議，並增加雙向交流、留言回復的方式，可提升學生提問及參與度，並從中瞭解學校的規劃理念。

三、臺南市立土城高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺南市安南區安中路五段261號，面積57,288平方公尺，學校位處市郊、正門臨安中路五段，東側有育英街，附近區域多為農田及魚塢，學區內土城、顯宮、青草、鎮海、學東等國小，安中路五段上放學期間通過性交通量大車速快。學生上、放學時段採人車分道，步行、機車大門兩側進出，汽車由大門中央進出，自行車由城中館及育英街側門進出，配合教官、糾察隊及值週老師執勤管制維護學生上放學安全。現有教職員75人，學生669人，上放學師生搭乘校專車有81人(10.9%)，搭乘客運有36人(4.8%)，家長接送97人(13.0%)，駕駛汽車58人(7.8%)，騎乘機車61人(8.2%)，騎自行車407人(54.7%)，步行4人(0.5%)。校內規劃有專車停車場1處(可容納3輛大客車)、汽車停車場4處(可容納汽車90輛)、機車(電動機車)停車場2處(可容納機車計70輛)、自行車停車場1處(可容納自行車500輛)。

(二)訪視所見特色

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外派出所主管、里長、家長會長等為顧問，一級主管為副主任委員，生輔、教學、訓育組長、教官、護理師為委員，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
2. 在校長的帶領下，不論國中部、高中部落實實施交通安全教育，自評表執行情形十分詳細，受評資料的準備內容豐富詳盡，整理井然有序、項目分類清楚，皆按評鑑表項次順序排列，內容豐富詳盡，完整呈現各項執行成果。
3. 以完全中學所涵蓋的國高中階段展現成果，包括各科的課程設計與融入，安全觀念宣導，學生的文藝活動語競賽等，現場所陳列的案卷分類整理詳細，並附上學生班級討論活動紀錄及學習照片等，超乎評鑑的預期。
4. 融入教學部分高中地理、生命教育、公民與社會、國文、物理、化學、生物、英語、數學、歷史、全民國防課程，以及國中美術、國文、歷史、數學、理化、綜合活動、英語、地理、社會等，都有融入交通安全教育內容，教案設計多元且具深度，並有製作學習單，高度肯定。
5. 停車場有妥善規劃，並清楚標示「車頭朝車道」及停放於停車格，教職員工停車均能車頭朝外，顯見學校對校園交通安全的重視。
6. 對騎乘自行車學生制訂考照規定，有詳細嚴格的路考標準，利用學校內空間設計考驗環境，並自行設大型教學海報，是一大特色；能協同附近康寧大學，利用校區道路規劃提供騎乘自行車學生的路線，使學生擁有安全的通學環境，此觀念值得其他學校參考學習。
7. 學校利用寓教於樂，讓學生認識交通指揮，做法比較特別，非常好，值得推廣與他校學習；鼓勵學生社團於校外展演協助學校執行交通安全教育宣導(薩克斯風社-聖母廟表演暨交通安全宣導、交通安全志工服務隊於社區園遊會辦理交通安全闖關活動)。
8. 從細節中看出學校對學生交通安全的重視，如紅色的制服外套鮮明容易讓人辨識，書包加裝反光條，提供防雨雨具供學生臨時借用，對資源班學生的保護及乘車教學，積極向市政府爭取學生專車補助費，利於偏遠及清寒學生平安通學。
9. 善用外部資源做交通安全宣導，包括地檢署，警察，消防隊，監理所，專車逃生訓練及參訪創世基金會等，使教育內容更具專業性。
10. 每月簽呈交通事故統計及分析報告(包含案件統計表、主要肇事原因及分析精進作為)，交通違規統計及分析報告(包含交通違規主要肇事原因、分析及精進作為)，不論在分析頻率及質量上，都值得其他學校參考。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 學生上、放學時段雖採人車分道，步行、機車大門兩側進出，汽車由大門中央進出，自行車由城中館及育英街側門進出，但礙於機車停車場與自行車停車場之設置區位，其進出動線會存在交織，均仰賴教官、糾察隊及值

- 週老師執勤管制，建議可適度調整停車區位，如機車、自行車均改停育英街側門停車場，均由育英街側門進出。
2. 學生騎乘自行車人數約有407人占54.7%，學區幅員較廣、騎乘距離較長，為維護學生通學安全，建議市府整體考量此一地區之各級學校之通學需求，規劃市民公車提供學生通學搭乘；短期內，建議市府協助在學校周邊道路規劃闢設自行車道，以確保自行車通行安全。
 3. 安中路五段路側家長接送區規劃設置，建議汽機車分設校門左右兩側，並函請市府道安會報道路協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，藉以強化家長接送區功能。
 4. 自行車停車場，發現學生通學自行車有17部類競技自行車(單速、齒輪無法後採、無煞車設備、車把手採牛角形式等)，形成交通安全的隱憂，建議學校成立自行車相關社團，輔導學生正確騎乘觀念、保養維護能力，才有助於交通安全。
 5. 有防制學生發生交通事故部分，統計1040901~1050530發生9件學生交通事故，與違規案件部分有進75件，可針對事故發生原因、違規項目，加強師生宣導，較能達到防制效果。
 6. 市區學生雖通學方便，但即將面臨升學後環境變遷，雖不盡然會騎乘機車，但在此一階段可以加強機車騎乘與交通規則法治概念，公路總局已配合機車考照制度修正，考照時須實施交通安全與法規教育，可配合「預儲制」實施針對高年級學生進行此一課程訓練。
 7. 校園內交通引導設施設置，部分劃設與現行法規規範有出入，建議參照「道路交通標誌標線號誌設置規則」改善修正；另校門進出通道東側會有積水情形，建議設法改善；另進校門兩側機車停車場，校門建議配合動線調整移至育英街側門之自行車停車場。

四、嘉義市國立嘉義高級工業職業學校

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於嘉義市東區彌陀路174號，校地面積119,467平方公尺，西側校門臨彌陀路，往北經垂楊路可進市中心，循新生路往北連接台一省道往民雄方向可續接一號國道，往南方向中埔可抵可接三號國道，南側有嘉工街把校區切割成兩區塊。周邊有嘉義高中、東吳工家、嘉義家職、大同技術學院等學校；緊鄰嘉義市政府消防局、嘉義市運動場、網球場等機關、構，北距嘉義縣公車總站處約1公里。彌陀路上放學及上下班時間車流量甚大，車輛迴轉情況頻繁，校門出入口、車棚出入口配置導護人力，校門口左側設有家長接送區，學生專車上午於校門左側約500公尺處的彌陀路下車，下午專車停放於校門左側約500公尺處的彌陀路兩側。學生上學時段，皆由正門進入校園；放學時段學生由正門步行出校門左右轉、由化工館與體育館間側門出校者左右轉或過彌陀路搭乘專車、公車，騎乘自行車者出車棚一律右轉，須越過彌陀路

者在下一路口待轉，藉以達到人車分道、快速紓解放學人潮，分散、降低交通負荷。現有教職員258人，學生2,978人(含日校2,744人、進修學校234人)，上放學搭乘校專車(計有梅山北勢仔線、竹崎內埔線、水林北港線、斗南大林線、溪口民雄線、朴子太保線、沄水中埔線、白河南靖線、新埤麻魚寮線、民雄頭橋線等10線)、公車有920人(30.9%)，家長接送385人(12.9%)，駕駛汽車11人(0.4%)，騎乘機車231人(7.8%)，騎乘自行車939人(31.5%)，步行267人(9.0%)，住宿生225人(7.6%)。校內規劃有汽車停車位200個，機車停車位251個，自行車停車位1,150個。

(二)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、警政、里長等單位人士為委員或顧問者，定期召開會議，併有會議記錄可查。
2. 協請市政府、議員及里長積極改善校內外交通環境，包括校門口加裝號誌及劃設標線，並結合校友會及家長會的資源，改善校內危險道路，包括鋪設多條路面、遷移不適當設施、教師車棚遷移、學生車棚改善、增設行人專用道等，提升學生用路安全。
3. 分析學校附近的危險路口路段，包括彌陀路的垂楊路、體育路、啟明路、大雅路的五叉路口，日新街口，嘉工街、大同技術學院路口，校門口，立仁路口，體育館周邊等幾個重要路口，找出危險因素並提出因應作為，上放學採人車分道進出校園，提醒師生注意通行安全。
4. 針對校內行政大樓地下停車場出口、樂群堂停車區、行政大樓東側出口及莊敬樓出口、囊瑩樓與化工館出口、椰林大道旁出口等，結合校友會及家長會的資源，改善校內潛在衝突地點，包括鋪設多條路面、遷移不適當設施、教師車棚遷移、學生車棚改善、增設行人專用道等，提升校園通行安全。
5. 多元的交通安全宣導管道，包括於全民國防課、綜職課、健康護理課實施交通安全教育，配合班會討論題綱、交通安全法規測驗、開學典禮、家長親師座談、新生訓練、週會等宣導交通注意事項，並針對住宿生與賃居生座談，宣導層面多且廣，使師生家長都能接收交通安全訊息。
6. 普遍落實交通安全教育融入教學，國防通識、製圖、室設、英文、社會、健康護理、國文、烹飪、汽車、數學、建築、機械、電子、空調、電機、自然、化工等17科都有研訂融入教案，顯見學校對交通安全教育的重視。
7. 規劃設置交通安全走廊，除布置交通安全相關藝文作品外，另在走廊上方布置大型交通安全宣導標語看板，讓過往師生均能看清宣導內容，學生製作交通安全宣導短片、課堂創意文宣製作、自製宣導教材、教室佈置處處可見學生的創意，作品活潑生動。
8. 於上放學時段，選派(交通安全小幫手)宣導家長接送車輛請勿違規迴轉，評鑑活動透過學生引導介紹，擴大學生參與。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 校門前路口穿越彌陀路之行人穿越道標線設置在路口北側，建議改繪設在路口南側，除減少與路口轉向車流之衝突外，並可與彌陀路303巷進行連接，亦可與校園內行人步道系統配合連接；彌陀路路側規劃設置家長接送區，應繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，藉以強化家長接送區功能；自行車車棚出入口連接道路之人行道緣石，建議應建立斜坡道連接；以上可建議函請市府道安會報協助改善。
2. 學校致力於校園動線調整，潛在衝突消除，惟校園交通標線、標誌繪設，建議應參酌「道路交通標誌標線號誌設置規則」，以求與道路交通環境之連結達到環境教育之目的。
3. 建議強化對學生違規事件分析及改進措施研擬，以瞭解不同年級的學生在學期內的違規行為分佈(如：未戴安全帽、不走行穿線、自行車裝火箭筒等)，以針對不同的行為擬訂改進措施，例如：心得寫作、自身經驗分享、課堂活動、愛校服務及義工宣導等，強化學生的安全意識及守法觀念。
4. 情境走廊的布置內容係以交通標誌等單一元素的意義介紹，建議若要使學生知道意義及如何應用，可以將標誌、標線、號誌結合路口路段佈設的方式展現，配合照片、圖片、漫畫等以情境方式較能與生活體驗相近，提升學習興趣。
5. 校園學生機車停車棚發現有1輛機車未裝後照鏡，另有1輛缺1支(右邊)後照鏡，影響行車安全，建議加強宣導騎車騎乘安全與設備之運用，藉以提升機車行車安全。
6. 學校的自行車棚設置的很好，學校在管理上也做得很好，未發現有裝火箭筒，惟少數自行車缺車尾反光片(燈)及穿著一件式雨衣，有礙交通安全，建議勿以反光貼紙取代反光設備，如在經費許可，可考慮由學校購買車尾燈分發學生使用，另騎乘機車、自行車雨天著雨衣，建議宣導要求穿著二件式(衣褲分開)，以確保行進過程交通安全。

五、彰化縣私立達德高級商工職業學校

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於彰化縣田中鎮中南路二段277號，校地面積99,753平方公尺，位處彰化縣境東南隅的參山國家風景區內，校門口緊臨中南路，西側緊鄰彰化榮民之家，東側有鼓山寺，中南路北側有彰化縣國中技藝中心、衛福部中區老人之家(仁愛山莊)中南路為連接南投、彰化間的重要道路，上、放學時間時車輛往來頻繁、通過性交通量大，校門附近為下坡路段，為顧及師生穿越安全設有「拱式人行陸橋」提供人員進出行走。學生上學如搭乘校車統一由中南路大門進入，徒步、腳踏自行車或家長接送則由中南路側門進入，嚴禁騎乘機車，同時做好人車分道。現有教職員370人，學生6,344人，上放學搭乘校專車(計有115輛次)有6,223人(98.1%)，家長接送31人(0.5%)，騎乘自行車20人

(0.3%)，步行70人(1.1%)。校內規劃有汽車停車位12個，機車停車位10個，自行車停車位30個，校專車另在校外租有停車場，校區內僅規劃公務車停車位，所有教職員車輛均停放於校區外道路兩側或對面彰化縣國中技藝中心之停車場，非公務需要，嚴禁進入校區，以有效管制車輛進出，確保學生在校園內活動之安全。

(二)訪視所見特色

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外內安派出所所長、田中交通分隊長、東源、復興、碧峰里長、富轟、冠霖客運代表等為顧問，家長會長、總務、教務、學務主任為副主任委員，其他一級主管生輔、訓育組長、教官為委員，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
2. 近年投入鉅資達二千餘萬元添購43輛校車，計有校車63輛、租用35輛，規劃校專車路線110條、115輛次，學生高達6,223人占98.1%使用校專車為上放學交通工具，為維護學生安全集中在校內分3梯次上車放學；建立校車車長評鑑制度，車長、駕駛定期會議，及交通安全意見交流平台，提升校車服務品質，使偏遠學生更安全便利的就學，十分感佩學校用心，在聖誕節傳播節日溫馨氣氛，而對於平日辛勤工作的校車駕駛，學校也會舉辦感恩活動致敬，使校車接送學生形成一種正向溫暖的互動關係。
3. 設置拱型人行陸橋穿越中南路，落實人車分流管制作為，校園採人車分道，校區連結透過人行天橋穿越道路，並透過交通標誌與宣導標語佈置為彩虹橋，核發徒步證吸引學生使用。
4. 由各科主動參加相關交通創意活動推展交通安全教育、宣導工作，鼓勵學生熱烈參與各項交通安全活動，如五一勞動節向校車駕駛奉茶、兒童藝術節、田中平安踩街、達德4月迎媽祖-「跟著媽祖走，平安帶著走」、美展生活教育-「阿凡達」外星人也重視交通安全及交通有品(茗)等活動。其中配合兒童藝術節活動，敬邀社區幼稚園並開放教職員之孩童共同參與，深耕交通安全宣導及教育工作於幼童。
5. 確實執行各項宣導工作，並能融入相關課程教學領域，使用教學設計單，如交通安全種子教官交通安全宣導、相聲暨有獎徵答活動、深耕人文藝術教育活動、專題製作-小綠人、安全帽彩繪活動、達德英文日、交通安全彩虹橋、交通安全走廊及圖書館設置交通安全宣教專區等。
6. 能運用各種管道，包括設置交通安全入口網、達德快訊、家長聯繫函、行人陸橋電子看板宣導交通安全注意事項，同時注重校內種子教官培訓，積極培訓、觀摩研習及相關研討會，增進交通安全專業知能。
7. 積極掌握危險因子，蒐集彰化縣府「道安會報」及彰化縣警察局公佈之易肇生事故路段、交通事故熱點，對學校附近易肇事路段加以整理分析，並於會議時機週知校車駕駛相關交通安全行車注意事項。
8. 每學期實施交通安全委員會議，綜整相關學生交通意外事故並實施(SWOP)分析，檢討執行成效，訂定違規三聯單、學生獎懲規定、週會宣導等措施，

並落實「愛心輔導」、「法律教育」、「校外志工服務」等作法，訂定交通意外事故案件因應對策與作法6則，針對交通事故受傷學生轉介輔導室進行愛心輔導。

9. 運用校內科系專長，舉辦如「交通有品」、「愛的叮嚀」、交通安全英語日及深耕人文藝術教育活動，形式多元、活潑生動，使學生能親近及接觸相關訊息。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 98%以上學生上放學搭乘校專車，交通車之保養維護、駕駛人管理、學生上車點規劃，悠關上放學交通安全，建議加強對交通車與駕駛人之管理，另新學年開始針對新生上車地點充新規畫調整，減少家長接送轉乘也是安全維護之重點。
2. 家長接送區規劃在中南路校門右側路邊，僅有學校自製標誌牌，建議報請道路主管機關，協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，藉以強化家長接送區功能。
3. 根據學校所提供104年的事故資料顯示，學生肇事的型態包括：自摔、與其他車輛碰撞、遭其他車輛碰撞等，且多以機車為主，騎乘機車學生多用於課後打工等。對於有經濟上需要，不得不騎乘機車的學生，學校應建立焦點群組，適時提供騎乘機車的知識，包括速度控制、騎乘技巧及危險察覺等，並輔導情緒控制，以期使肇事事事件能下降。
4. 分析校園附近危險路段(口)選出各10處，統計資料來自今年1~4月，雖僅提列危險路段(口)並未說明理由及因應對策，但此一部分分析職責應為交通或道路主管機關，另為符合統計原理，建議以較長時間資料(半年或一年)較佳，學校可從交通事故的發生數統計，分析時段、車種、可能肇事原因，研訂因應對策。
5. 學生騎乘自行車上放學人數雖不多，但自行車為多數高中生入門的交通工具，經檢視自行車棚有14輛，其中2輛有裝火箭筒，4輛缺車(燈)尾反光片，建議請學校加強要求與宣導。
6. 學校投入相當多資源進行交通安全教育宣導，此外也需加強學生對於交通安全的自覺及重視，可以從強化學生參與著手，使學生理解交通安全並非學校「要求」自己去做，而是與自身安全、求學與生涯有關，自己必須配合及落實。除了整潔、秩序、運動等班際競賽，也不妨舉行班際交通安全比賽，訴求班上的同學都不會因交通事件而受傷，增進學生間的重視及關懷。
7. 交通安全教室所陳列的教材內容部分較為老舊，建議可至交通部、警政署、交通局的相關網站更新或索取較新的宣導素材。

六、花蓮縣私立四維高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於花蓮市中山路一段200號，地處花蓮市北側郊區的國慶里，距市中心約1公里，校門臨中山路往南通往市區，東側有中央路為通往花蓮機場、花東縱谷之主要幹道，尖峰時間交通流量大，鄰近有明廉國小、自強國中、縣立體育實驗高中、慈濟大學等。上放學出入校園採人車分道，上學搭乘火車、徒步、家長接送學生由中山路大門進入校園，騎乘自行車、搭乘專車由中山路右轉到西側門進入校園停車場與自行車車停車棚；放學分16:20、17:30、19:50三個時段，依原路逐次放學。現有教職員155人，學生1,963人，上放學搭乘校專車有346人(21.9%)，搭乘火車有230人(14.6%)，家長接送445人(28.2%)，騎乘自行車379人(24.0%)，步行177人(11.2%)。校內規劃有汽車停車位50個，機車停車位40個，自行車停車位600個。

(二)訪視所見特色

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請校外交通隊隊長、監理站站長、國慶里里長、鐵路局花蓮站站長、花蓮客運站長及國風國中總務主任熱心人士等為顧問，家長會長、學校一級主管為副主任委員，各科主任、實習組長為委員，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
2. 學校三好教育是一大特色，在教育架構圖下包括交通安全在內的各項工作，結合教務、學務、實習、輔導共同推動。藉靜心禪坐，要求動靜分明，並由班級訂出執行「交通安全」及「生命教育」，使全校全員都能理解並投入。由於假期中較容易發生交通事故，每週五訂為交通安全宣導日，
3. 搭乘火車學生到站、進站，排隊、結隊、導護、整齊進出井然有序，目標顯著，隊形安全有具體助益。
4. 運用網路社群軟體line，設立專車及路隊長幹部聯絡群組，學生可於上放學時段對突發狀況回報，掌握即時上放學動態；交通安全再教育運用科技，學生可使用手機的app作答問題，可統計成績即時瞭解學習效果，值得其他學校參考。
5. 大力投入校園人車分道、車棚等整建，運用校園環境及條件，確實執行上、放學人車分道，妥善規劃汽、機、單車及家長接送區停車位，具體規劃西側門的人車動線，使騎自行車、走路學生、家長接送、學生專車皆能有序、分道；上放學時段由教職員及師生共同參與定點導護及交通安全維護，編組學生路隊放學，提升通學安全性；另自行車停車棚外通道，刻意鋪設卵石，除滲水外可宣示應下車牽行進出車棚。
6. 充分利用校園空間、學生動線特性，將宿舍區與教學區聯絡的走廊，佈置為交通安全情境走廊，其他還有設置交通安全教育專欄，交通安全角落、交通安全專區及交通安全園區，建構交通安全祈福樹，增加校園交通安全學習情境。

7. 學生多才多藝投入交通安全宣導活動，包括英語角的情境對話、學生社團對安全主題的表演、交通服務隊介紹值勤概況及運用微電影拍攝狀況劇，顯見來自學生的資源豐沛及創意無限。
8. 國術社結合創意舞獅融入交通安全教育醒獅表演，融入盲人過馬路、平交道停看聽、醉不上道等交通安全議題，頗具創意。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 受評書面資料整理，評鑑表執行情形說明過於簡要，資料裝訂未依評鑑表訂項目逐一整理，學校做得多、寫得少，訪視時間短無法具體考評受評期間執行成果，建議執行情形說明應詳實載明，並按評鑑表所訂項目逐一整理裝訂為妥。
2. 校門前中山路規劃有家長接送區，惟欠缺相關標誌標線引導，亦為路邊停車所佔用，建議報請道路主管機關，協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，藉以強化家長接送區功能，避免接送時無法緊靠路側停車，影響車流順暢與安全。
3. 人車動線規劃，學校分別有製作不同人、車動線圖，如此不易發現不同人車是否有衝突，建議可利用校園平面圖將人車行進路線套疊在同一張圖中，即可了解潛在衝突的區域與類型，以便後續調整管理或導護；另行政大樓與圍牆間的空間，目前大門兩側規劃有停車格位，惟受空間侷限影響車輛進出，建議將停車位適度調整。
4. 校園內自行車停車棚，未發現有裝火箭筒情事，惟有幾部自行車係無剎車競技型式車款，另有部分未裝車尾反光片或車尾燈，建議加強宣導及要求，尤其競技型自行車係場地車並不適合道路騎乘。
5. 統計近3年發生3件交通事故，建議對於學生事故應持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、jK)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據。
6. 雖部分課程配合實施融入式教學，惟部分課程欠缺完整教案，可逐步開始整理，以利教學經驗傳承，並收持續精進之效。另建議交通安全教育相關課程應設計有回饋單，以了解學生吸收情形，作為後續課程修正之參考。
7. 家長接送學生人數有445人，占28.2%比例偏高，建議針對學生通學需求增加校專車，或因載送距離較短可協請地方政府規劃發展市民公車(客運)，以利降低家長接送學生人數。

七、臺中市立后綜高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市后里區廣福里三豐路80號，校地面積56,684平方公尺，校門口緊臨三豐路，南側緊鄰台中啟明學校，東側隔中興街與社區相鄰，北側隔無名巷與社區相鄰。鄰近除啟明學校外，還有后里國小、內埔國小，三豐

路往北接甲后路設進入國1高速公路，往南可連接國4高速公路，上、放學時間車輛往來頻繁、通過性交通量大。學生上放學汽車、機車、自行車、步行都由學校大門進出，校門口擺設交通錐、人車分道管制。現有教職員184人，學生2,065人(含國中部925人、高中部956人)，上放學搭乘校專車有298人(15.8%)，搭乘大眾運輸有442人(23.5%)(含火車68人、客運車374人)，家長接送556人(29.6%)(含汽車354人、機車202人)，騎乘自行車96人(5.1%)，步行489人(26.0%)。校內規劃有汽車停車位109個，機車停車位98個，自行車停車位100個。校專車停靠在校門南側三豐路路側，家長汽機車接送區則設於校門北側三豐路路側。

(二)訪視所見特色

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，聘請家長會長、義里派出所所長、志工服務隊員等校外人士為顧問，學務主任為副主任委員，其他一級主管、訓育組長、護理師、教官為委員，組織健全、定期召開會議，併有會議記錄可查。
2. 具體布設交通環境情境設施並辦理鄉體驗活動，包括設置「鐵路平交道立體彩繪情境設施」，提醒學生做到「停看聽」觀念；讓學生坐在駕駛座實際體驗車輛視覺死角問題，利用校車示範內輪差運轉特性，提醒用路行走應注意與大車、轉向車保持安全間距；配戴特殊眼鏡模擬酒後狀況等，寓教於樂提高學習興趣，深化交通安全意識，使學生印象深刻進而改變行為。
3. 舉辦具創意性的活動：結合國文科及藝術課程，師生共同製作交通安全繪本；舉辦有獎徵答活動；運用網路平台及臉書和學生互動交流等，使宣導活動更生動有趣。
4. 評鑑活動包括校長、教官、各科老師及交通安全小尖兵學生的參與引導介紹，包括簡報、拍攝微電影、校園環境說明等，擴大師生投入參與，使交通安全教育工作更容易成功及落實。
5. 針對校園工地圍籬進行交通安全宣導海報佈置，活化校園空間、美化環境外，又達到交通安全宣導教育效果。
6. 有多個科目在進行課程融入教學，其中以國文科交通安全繪本製作，技藝班陶藝交通標誌設施陶板製作最為特殊。
7. 大傳社針對交通安全議題拍攝微電影進行交通安全宣導，包括「死神召喚」、「未走行穿線遺願未了」、...等主題，劇情生動發人深省。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 受評書面資料整理，評鑑表執行情形說明過於簡要，資料裝訂未依評鑑表訂項目逐一整理，訪視時間短無法具體考評受評期間執行成果，建議執行情形說明應詳實載明，並按評鑑表所訂項目逐一整理裝訂。
2. 上放學校門口雖規劃人車動線分道管制，但因校園內各項設施分布區位限

制，無法達成人、車動線分離之規劃，為維護校園通行安全，應做好人車移動時間管理，遠期應配合校舍改建預為規劃校內教學、活動、停車等設施設置，減少人車動線衝突。

3. 雖在三豐路校門前南、北兩側規劃有專車停靠區、家長汽機車接送區，惟三豐路為雙向四車道，北向臨近校門前文明路口又劃設左轉車道，車輛停放會占用車道空間，且欠缺相關標誌標線引導、管制，建議另覓地點規劃，短期內，建議報請道路主管機關，協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，作為接送區、停靠區之執行依據。
4. 在鼓勵使用大眾運輸系統政策下，行經學校的客運班車已有統聯客運155及豐原客運92、212、213、215、217、225等路線，建議協請市府交通局協助與運輸業者協商規劃以新增、延駛、增班、區間的方式，讓公車系統滿足學生上放學通行需求，甚至達到專車化的服務水準。
5. 機車停車場有2輛機車欠缺左側後照鏡，建議從安全角度加強宣導，藉以維護交通安全；自行車停車棚有部分自行車缺車尾反光片(燈)，建議加強宣導或購置車尾燈發學生使用；少部分自行車鍊條生鏽，應宣導學生自行車的保養觀念，讓簡易維修站的功能充發揮。
6. 雖部分課程配合實施融入式教學，惟無具體課程教案可供教學經驗傳承，並收持續精進之效。另建議交通安全教育相關課程應設計有回饋單，以了解學生吸收情形，作為後續課程修正之參考。

八、高雄市國立岡山高級農工職業學校

(一)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壽天里岡山路533號，校地面積131,294平方公尺，位處岡山區北郊，校門口緊臨台1省道岡山路，南臨河華路，西、北側兩側緊鄰阿公店溪及其支流，岡山路為雙向6車道，往北連接南科高雄園區，往南連接岡山市區，為南北交通大動脈，車輛往來頻繁、通過性交通量大，鄰近有岡山高中、壽天國小、前峰國小、岡山國小、空軍航空技術學院等學校。學生上學專車均停靠於岡山路正門口兩側圍牆邊，學生由大門進入校園，騎乘機車、自行車、家長接送及步行學生由河華路側門進入校園；放學則循反方向出校園。現有教職員218人，學生2,257人(含日校1,749人、進修學校508人)，日校學生上放學搭乘校專車有780人(44.6%)，搭乘大眾運輸有278人(15.9%)(含火車13人、客運車265人)，家長接送106人(6.1%)(含汽車41人、機車65人)，騎乘機車153人(8.7%)，騎乘自行車282人(16.1%)，步行150人(8.6%)；進修學校學生上放學搭乘大眾運輸有28人(6.4%)(含火車4人、客運車24人)，家長接送72人(16.4%)(含汽車18人、機車54人)，駕駛汽車8(1.8%)，騎乘機車290人(66.2%)，騎乘自行車19人(4.3%)，步行21人(4.8%)。校內規劃有汽車停車位165個，機車(自行車)停車位452個。

(二)訪視所見特色

1. 依規定成立交通安全教育推動組織，定期召開會議；受評書面資料整理，尚能按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，惟內容應可再充實。
2. 塑造校園內外良好通行環境，如增設減速坡墊及速限標誌，提醒車輛減速慢行；以防撞桿強制人車分道，減少人車交織；標示階梯鮮黃標線，提升夜間的辨識能力等。
3. 充分運用社團發展成果，Beat Box社團結合話劇社團演出交通安全議題話劇，具有吸睛的效果，進行交通安全議題與概念推廣。
4. 上學時段主動協助鄰近壽天國小學童上學交通安全維護，值得推廣。
5. 展示近年(101~104)度輔導學生參與研究交通安全類創作，參加科學發明展及申請經濟部智慧財產局專利，獲獎成果豐碩，足見師生研究潛力，亦具商業化推廣的可能性，充分展現工科職校之專業特色。
6. 針對不同對象實施宣導，包括邀請監理所及機車廠到校講習提升學生防衛駕駛觀念；對協助交管人員辦理訓練研習；配合班親會與親職教育講座對家長宣導約束學生不當交通違規行為；善用外部資源如公路總局、監理所、科學場館、社團基金會等，師生參與多項交通安全活動，多元化的體驗內容提升學生的學習興趣。
7. 多元宣導與活動，如活化自行車棚空間、增加使用亮點，針對牆面進行彩繪交通安全壁畫，達到活動參與教育宣導之目標；選擇學生經常出入之教官室前走廊，佈置為交通安全走廊；學生自拍交通安全微電影，並利用校園電梯間旁播放。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 學生放學校專車停靠於校門北側岡山路南向路側圍牆邊，惟往北行之校專車需前行至校門口利用南向車道號誌紅燈時進行迴轉，會違反二項交通管制措施，包括紅燈迴轉、迴轉未先行駛進入內側車道，目前執行方式雖有導護人員指揮，建議比較理想方式，應將往北校專車導入上車校園，由校門駛出依號誌左轉。
2. 學生放學人、車動線規劃，執行方式採「人動車不動、車動人不動」，代表仍存在潛在的動線運行衝突，建議校園人車動線規劃應有平面圖，以利檢核與執行；另以廣大的校園面積，對於校園教學區、活動區、停車區、進出通道之規劃調整仍空間，建議應整體性規劃調整，以一勞永逸完成消除動線衝突，維護校園交通安全。
3. 積極輔導學生參與研究交通安全類創作，屬於科別專業特性，學校交通安全教育活動，建議應更全面性、普遍化，融入於教學活動中，讓全校師生全面參與並帶動校園交通安全教育推動氛圍。
4. 自行車停車棚中仍有部分自行車係無剎車競技型式車款，有部分未裝車尾反光片或車尾燈，陳示照片中有部分學生未佩戴安全頭盔，建議加強宣導及要求，尤其競技型自行車係場地車並不適合道路騎乘，應加以導正。

5. 學校開放學生騎乘機車，從違規行為統計中發現仍存在無照駕駛行為，不論違規、事故發生件數近年均有下降，顯見管理成效。惟機車騎乘安全仍是現階段學生交通安全的重點，尤其進修學校應特別強化此一重點宣教。
6. 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，配合新考照制度實施，需進行安全教育講習，亦可引進針對高三及齡同學實施，公路監理單位目前已配合協助預儲講習時數。

九、臺東縣國立臺東高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於台東市中華路一段721號，校地面積77,699平方公尺，校門口緊臨中華路一段、中華路一段719巷口，隔中華路對面有台東大學，西側有桂林南路、南側有桂林南路238巷、東側有中華路一段719巷，街廓完整動線單純，中華路一段、中華路一段719巷有完整的步道系統，鄰近有臺東大學、東海國中、復興國小，中華路為貫穿台東市區的南北交通要道，上、放學時間時車輛往來頻繁、通過性交通量大。學生上、主要由中華路大門進出，騎自行車部分由中華路一段719巷車棚進出，少部分由桂林南路游泳池側門進出。現有教職員114人，學生1,003人，上放學搭乘客運車有143人(14.3%)，家長接送190人(18.9%)，騎乘機車72人(7.2%)，騎乘自行車432人(43.1%)，步行166人(16.6%)。校內規劃有汽車停車位69個，教職員機車棚停車位93個，學生機車棚停車位96個，自行車停車位543個。

(二)訪視所見特色

1. 以SWOT檢視社區、地方資源、教職員、學生、地理環境、硬體設備等因素，詳細分析學校危險路段及路口，對校園內外環境改善，包括：校門口、夜間照明、家長接送區等，減少危險因子。
2. 塑造自行車的安全環境，訂製反光貼紙、設置簡易維修站、安裝自行車停放架，以實車展示使學生了解自行車零件及故障排除，有5位同學藉由交通安全研習訓練，通過「單車駭客」車行教育訓練，成立鐵馬急救隊，有效解決同學單車問題。
3. 學校利用各時機如：升旗、學期初末及新生訓練、課程融入、賃居工讀會議、校外活動前，宣導交通安全注意事項，加深學生體會認知。交通服務隊學生剪貼報章交通事故案例、更新宣導資料，由學生參與交通安全教育宣導。
4. 舉辦交通服務隊授旗暨臂章典禮提升學生參與榮譽感，執勤學生除參與訓練外，亦協助發放文宣資料、協助鄰近學校交管事宜、社區打掃服務等，交通安全服務隊社團經營有制度，值得其他學校參考。

5. 首創臺東地區高中職校機車考照成年禮活動，由校長帶隊前往監理站考照，負責學生往返安全及路考車輛、安全帽提供，減少學生自行前往的不安全因素，並登上電子媒體新聞獲得肯定。
6. 設置祈福樹、祈福亭，並懸掛祈福木牌、製作祈福卡，機車停車棚繪製交通安全宣導海報、佈置交通安全宣言卡，有效將交通安全理念納入學校環境；原住民藝術班裝飾平平安安人偶、彩繪安全帽、捏塑貓頭鷹陶偶及編織掛幕，與為愛啟程交通安全理念相結合，達到潛移默化的教育方式。
7. 由教官帶領學生製作交通安全教具，透過學生動手實作，製作交通安全行車內輪差、煞車距離、視線死角及腳踏車分解板等相關教具教材，方便老師授課及同學觀看學習。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，校長為主任委員、一級主管委員，組織健全、定期召開會議；受評書面資料整理，尚能按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，惟內容應可再充實。
2. 校門前橫越中華路之行人穿越道標線，連接北側台東大學旁人行道中間隔有花圃，路口西側連接學校端亦有花圃擋道，建議應消除障礙做適當連接；有關家長接送區規劃，欠缺相關標誌標線引導，建議報請道路主管機關，協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，藉以強化家長接送區功能。
3. 人車動線規劃，雖有實施技術性人車分道，惟都只以照片呈現，尚難辨認或知悉規劃情形，建議，可利用校園平面圖，繪出人車行進路線，再輔以文字說明更佳；另汽車停車場部分因停車角度與空間限制，致未能車頭朝外停放，應在於停車格位規劃問題，建議配合校內行進動線、區位使用重新規劃調整，才能導引良好正確停車，進而達到交通安全之目的。
4. 學生騎乘自行車部分未戴安全頭盔，建議從安全與頭部保護的角度加強宣導與要求；自行車棚發現有一輛裝置火箭筒、有部分未裝車尾反光片或車尾燈，建議加強宣導及要求，以有效確保交通安全。
5. 學校教學大樓情境布置，交通標誌牌面位置過高，觀看不易，建議儘可能張貼高度，與學生視覺高度平為適當，宣教效果更佳；另校園內部分交通標線繪製，與現行法規規定不符，建議繪製時參照「道路交通標誌標線號誌設置規則」。
6. 雖部分課程配合實施融入式教學，惟無具體課程教案可供教學經驗傳承，並收持續精進之效。另建議交通安全教育相關課程應設計有回饋單，以了解學生吸收情形，作為後續課程修正之參考。
7. 交通安全教育除了軍訓教官負責外，若能結合教學、學務、總務等各單位的力量一起推動，會使成效更大。有的學校會結合教師專業發展，申請成立教師專業發展社群，透過不同學科相互腦力激盪，共同研討及分享如何將交通安全融入各科教學中。

十、高雄市立海青高級工商職業學校

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於高雄市左營區左營大路1號，面積約57,600平方公尺，校門臨北側的必勝路，為雙向二車道、繪設有慢車道及凸起式的人行道，上放學時段學生主要由左營大路進出校園，因附近眷村已拆除平時車流量小，僅上放學時段人車流量較大，東側有左營大路與必勝路直交，另有中正路、南大路及忠信路8巷交岔在一起，交岔路口面積大、車流動線較為複雜，路口設有人行地下道提供行人穿越必勝路與左營大路，左營大路往南連接啟文路與中華路南門圓環；西側與眷村相鄰，南側有啟文路，西側、南側眷村均已拆除，平時人車進出少，在啟文路設家長接送區，學生可直接由啟文路南側門進出，鄰近有永清國小、大義國中、高雄美國學校、勝利國小、私立明誠高中等學校。維護學生上放學通學安全，成立學生交通服務隊及秩序糾察隊，並配合教官執行大門、南門路隊導護及校外安全維護工作，有效管制人車進出動線，維護師生交通安全。現有教職員196人，學生2,331人(含日校2,040人、進修學校291人)，學生上放學搭乘大眾運輸有1,553人(66.6%)(含公車1,487人、捷運66人)，家長接送296人(12.7%)(含汽車92人、機車204人)，駕駛汽車4人(0.2%)，騎乘機車237人(10.2%)，騎乘自行車156人(6.7%)，步行85人(3.6%)；教職員駕駛汽車84人(42.9%)，騎乘機車102人(52.0%)，騎乘自行車6人(3.1%)，步行4人(2.0%)。校內規劃有平面汽車停車場有二處、地下汽車停車場一處，計有停車位147個(含身障停車位2個)；另有平面及地下機(自行)車停車場二處，可停放200台機(自行)車，另進校門廣場兩側可供洽公暫停、臨時停車或營養午餐送餐的汽車停車位約10個；校門外必勝路停車空間，計有汽車停車位31個，機(自行)車停車位92個。

(二)訪視所見特色

1. 能鼓勵學生多使用公共運輸工具，有66.6%學生搭乘公車到校，致力於公車站牌附近路面標線繪設，交通安全宣導布置；為學生通學方便，特向市府申請於學校周邊設置City-Bike租借站，擴大學生使用大眾運輸工具之意願。
2. 針對校園周遭路口進行危險因素分析，積極協請市府相關單位協助改善校園周遭道路交通環境，以維護學生通學安全。
3. 學校配合當前高雄市政府執行機車兩段式左轉重點政策，自製交通安全宣導短片，宣導兩段式左轉，並利用學校的LED電視牆播放宣導，利用多種時機宣導交通安全注意事項，如週會升旗、交通安全教育週、寒暑假學生校外生活須知及宣導網站等。
4. 舉辦交通安全才藝比賽，呈現學生在美術方面的長才，參與校外交通安全看板彩繪及教育資訊網站比賽，配合校慶，朝會，露營，進眷村等活動，將交通安全融入宣導，並特別至海軍總醫院及文化中心實施交通安全宣導。

5. 配合課程實施交通安全教育融入教學，包括一般學科、設計及理財等，校內設置的作品如「交通安全你我他」。
6. 推動全天候開大燈(包括自行車)，在校園交通安全教育內容較為特殊。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，校長為主任委員、一級主管副主任委員，組織尚稱健全、定期召開會議；受評書面資料整理，建議應按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，且內容應可再充實。
2. 必勝路、左營大路路口設有人行地下道提供行人穿越，惟因相關保養維護問題，致使油漆斑駁、清潔、光線、上下階梯等問題，導致影響行人使用意願，建議市府主管單位協助修繕養護，甚至學校可以認養、活化使用，除維護學生通學安全外，亦可透過學生參與達到交通安全教育目標。
3. 啟文路南校門口左側規劃設置有家長汽、機車接送區，建議報請道路主管機關，協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，作為接送區、停靠區之執行依據。
4. 因左營大路出入口調整，導致汽車停車棚進出動線變更，加上停車場分布在不同區位，與學生活動空間、動線出現交錯，停車方向不一，建議配合校內行進動線、區位使用重新規劃調整，才能導引良好正確停車，進而達到交通安全之目的。
5. 學生騎乘自行車部分未戴安全頭盔，建議從安全與頭部保護的角度加強宣導與要求；自行車棚計停放50部自行車，其中有3部加裝火箭筒，3部類競技車(單速無煞車)，及部分缺車尾反光片(燈)，建議加強宣導及要求，以有效確保交通安全。
6. 統計近2年度發生27件交通事故，主要以騎乘機車未戴安全帽及無照駕駛為主，建議對於學生事故應持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、jK)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據；除了學校輔導學生外，可與監理所站合作進入校園宣導建立正確的騎乘觀念。
7. 雖部分課程配合實施融入式教學，惟部分課程欠缺完整教案，可逐步開始整理，以利教學經驗傳承，並收持續精進之效。另建議交通安全教育相關課程應設計有回饋單，以了解學生吸收情形，作為後續課程修正之參考。

十一、南投縣國立草屯高級商工職業學校

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於南投縣草屯鎮墩煌路三段188號，面積約77,600平方公尺，位處草屯鎮西北郊，北校門臨中投公路高架段(墩煌路三段)，平面道路雙向各有一車道，對面有學校體育館，校園東側為稻田、西側與社區相鄰，東南角落與

新庄國小相鄰，南校門在學校西南角，面臨芬草路二段與博愛路三岔路口，芬草路三段連接博愛路為彰化芬園、國三高速公路、中投公路通往草屯、埔里的交通要道，上放學時段交通流量大。維護學生上放學通學安全，成立學生交通服務隊及秩序糾察隊，並配合教官執行大門、南門路隊導護及校外安全維護工作，有效管制人車進出動線，維護師生交通安全。現有教職員183人，學生1,717人(含日校1,437人、進修學校280人)，教職員、學生上放學搭乘大眾運輸(公車、客運車)約有1,484人(78.1%)，家長(汽、機車)接送、步行約有67人(3.5%)，駕駛汽車120人(6.3%)，騎乘機車148人(8.7%)，騎乘自行車65人(3.4%)。校內規劃有汽車停車位237個，機車停車位50個，自行車停車位90個。

(二)訪視所見特色

1. 主動改善校園週邊交通安全設施，包括協請南投工務段繪設芬草路二段與博愛路三岔路口「機車待等區」、調整穿越芬草路號誌時制綠燈秒數；協調客運業者實施公車專車化、引導校專車(5輛)進入校園停放載客，前校門入校導引學生動線繪設行30米行穿線，規劃校區環校道路、校門實施人車分道。
2. 針對不同通學族群，創造優質交通安全條件與環境，包括搭乘公車學生爭取二線公車延駛學校及免費里程，自行車烙印防盜與贈送騎自行車學生LED警示燈，輔導騎乘機車學生到校考照服務，建立無障礙坡道、改善學校車輛通行空間。
3. 協請南投監理站辦理到校考照服務，設立機車考照教室及練習場，以成年禮的方式輔導學生考照，使學生就近接受正規訓練，近三年輔導機車初考領照計357人，通過人數297人，超過8成人員合格，另特教生輔導3人合格。
4. 配合考照新制建構新制機車考照訓練場，並與社區資源共享，針對高三學生實施交通安全法規教育訓練，與南投監理站協達成機車考照法規教育時數預儲制。
5. 將交通安全教育內容融入各學科期末考考題，以外加分數方式鼓勵學生解題，是很有創意的做法。另教官亦針對學校環境及事故特性撰寫系統性文獻檢視交通安全教育內容，難能可貴。
6. 鼓勵學生成立交通安全相關社團，學校除成立交通服務社外，另由各社團認養交安宣導，作法甚佳，亦值得推廣與他校學習。
7. 校園實施交通安全教育滿意度調查，校園安全整體規劃滿意度達85%以上。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，組織尚稱健全、定期召開會議惟未呈現會議簽到資料；受評書面資料整理，建議應按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，評鑑表執行情形說明過於簡要，且內容應可再充實。
2. 南校門面臨芬草路二段與博愛路三岔路口，雖設有交通號誌，惟路口號誌距離過遠，芬草路二段車輛臨近容易被其他行向車輛遮蔽，建議增設遠端

直立輔助燈號；本路口為號誌化路口，繪設有黃網線與現行規定不符，建議公路斷塗銷以免產生誤導。

3. 學生進出校園規劃人車分道管制，惟欠缺具體動線圖示，不論就管理、執行或考核不易瞭檢與評判，尚難辨認或知悉規劃情形，建議利用校園平面圖，繪出人車行進路線，再輔以文字說明更佳；另部分車輛停車未能車頭朝外停放，建議加強宣導管理，以確保校園交通安全。
4. 前校門入校導引學生動線雖繪設行30米行穿線，惟與入校園行駛之車輛仍有動線交織問題，建議配合校內行進動線、區位使用重新規劃調整，才能導引良好正確停車，進而達到交通安全之目的。
5. 統計近2年度發生8件交通事故，建議對於學生事故應持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、jK)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據。
6. 學校交通安全組織建議可增加學生參與，例如學生會主席、交通安全服務隊、交通安全小天使等，除了可以讓學生反映校內外交通安全環境、學生違規行為、校車服務狀況等，也可以藉由參與學校事務了解學校在交通安全的規劃及想法，並協助學校宣導。

十二、臺中市私立明道高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於臺中市烏日區中山路一段497號，面積約76,610平方公尺，雖位處烏日區，但學校附近社區發展在麻園溪東側，偃然脫離烏日舊市區自成一區發展，校門臨北側的中山路一段(台1乙省道)，為具有中央分隔的雙向六車道，校園西側南側為信義街所環繞，東、西兩側與社區相鄰，校園西南較為信義街所切割，形成第二校區有信義路側門與人行陸橋連接，鄰近有光德國中、僑仁國小、九德國小等校學。上放學時段學生主要由前門兩端出入口及通學廊道出入口進出，校內通行路線均採人車分道分離，避免人車爭道狀況，校外路口由義交、教官、糾察隊隊員協助實施人車管制作為；經由信義街側門通行同學，除右轉前往中山路一段同學外，一律經由人行陸橋穿越信義街；校車有109線分別停放於校本部及二校區，並依行車路線分置停放，有效掌握行車動線，放學期間分別經由大門與側門編隊分組駛出左右轉，有效降低路線交織、對當地交通衝擊，迅速有效執行上放學。現有教職員494人，學生7,632人(含國中部2,995人、高中部4,637人)人，教職員、學生上放學搭乘校專車有4,612人(60.4%)，搭乘大眾運輸(含公車、火車、高鐵)有1,938人(25.4%)，家長接送210人(2.8%)，騎乘自行車72人(0.9%)，步行800人(10.5%)。校內規劃有校車停放區最大容量可達112輛，職教員小客車停放區計7處可停320輛，教職員機車停放區計1處可停55輛，自行車停放區1處可停80輛，來賓停放區1處可停30輛。

(二)訪視所見特色

1. 以SWOT分析影響交通安全的各項因素，包括地理環境、學校規模、教學資源及教師、學生、行政人員、社區參與及地方資源等，歸納適當的策略方案，完整呈現學校的優劣勢及威脅機會，建立系統性的分析架構。
2. 配合明道樓改建工程，重新調整規劃大樓中庭空間布設，落實人車分道管制措施，尤其針對109輛校專車進出校園、停車管理、上下乘客、車隊編組、分流明確，在10分鐘內完成放學具體有效率，安全維護師生校園、上放學安全，並完成空拍記錄展現具體成果，(<https://www.youtube.com/watch?v=JRHirWpCPwY>)。
3. 依據教育部訂學生交通車管理辦法規定，高級中等學校學生交通車之車齡不得逾出廠15年，而自有校車自104年1月起均已達使用年限，故現階段109輛租賃車均委外辦理，並設立交通運輸班專責租賃車及學生乘車管理，回歸專業管理制度，包括校車會議、車籍資料帳管、車輛汰除管制等，增進校車的服務品質及安全性。
4. 運用科技掌握交通訊息及溝通，包括校車GIS定位系統瞭解各車行駛動態；將學生證、悠遊卡及明道中學APP合功能合併製作提昇使用功能；設立Line群組意見交流平台、網站宣導案例及知識等，值得其他學校參考。
5. 學生關心交通議題，包括交通志工、LED斑馬線發明、拓凱論壇及奧林匹亞專題等，除捷足先登計畫探討捷運興建對明道中學校車規劃之影響，針對未來交通衝擊所做研究，提出於學校週邊設置自行車道的建議，內容專業具前瞻性，顯示學生的素質及創造力。
6. 為避免上放學時間對學校環周邊環境造成衝擊，妥善規劃五處家長接送區，引導家長接送停車；具體規範管制步行學生校內、外通行路線，如校門口使用左側行穿線，降低潛在衝突維護通行安全。
7. 由學生進行評鑑簡報屬創舉，除訓練學生表達也展現學生平常對交通安全教育之推動成果，落實執行交通安全教育。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，校長為主任委員、學務、教務主任為副主任委員，人資、總務主任、安維、生輔組長、糾察隊隊長、班聯會會長為委員，聘有家長會長、仁德、九德、前竹里里長、烏日分駐所所長、義交大隊為顧問，組織尚稱健全、定期召開會議；受評書面資料整理，執行情形說明與資料呈現對應不符建議應按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，且內容應可再充實。
2. 交通安全教育除了軍訓教官負責外，若能結合教學、學務、總務等各單位的力量一起推動，會使成效更大。有的學校會結合教師專業發展，申請成立教師專業發展社群，透過不同學科相互腦力激盪，共同研討及分享如何將交通安全融入各科教學中。
3. 受評資料最具體展現成果為上放學人車動線管制、學生專題研究計畫成

果，惟交通安全教育應多元、普遍讓學生參與並落實到生活教育中，建議可再持此一方向目標推動。

4. 有關規劃設置的5處家長汽、機車接送區，建議報請道路主管機關，協助繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段，作為接送區、停靠區之執行依據。
5. 校園內、校門前有人擺設移動性、臨時型的交通錐、管制拒馬、塑膠護欄等交通引導設施設置，為減少管理維護人力成本，如屬穩定必要之設備，校外部分建議依「道路交通標誌標線號誌設置規則」申請道路主管單位協助設置，校園內部分仍可依「道路交通標誌標線號誌設置規則」設置，或運用美術班學生人力構思立體彩繪，運用在交通管制設施設置。
6. 統計近103、104、105(1~4月)年學生事故分別發生59、46、13件，主要以違規穿越道路、騎乘自行車未戴安全帽及無照駕駛為主，建議對於學生事故應持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、jK)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據；除了學校輔導學生外，可與監理所站合作進入校園宣導建立正確的騎乘觀念。

十三、彰化縣國立鹿港高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於彰化縣鹿港鎮東石里中山路661號，面積約110,000平方公尺，位處鹿港鎮西郊，校門臨省中街，校園北側、西側為省中街所圍繞，南側、東側為稻田，中山路由市區往西在學校東側門分岔為省中路與鹿西路，鹿西路往西連接台17西濱公路與台61快速道路，鄰近鹿港名勝古蹟「天后宮」，周邊學校有文開國小及洛津國小。上學時段中山路在博愛路、光復路附近路段有市場，交通較為混亂；上放學時段中山路往來鹿西路交通流量大，在光復路口、鹿西路口及省中路校門口，均有教官配合糾察隊學生執行導護工作，維護師生進出交通安全。現有教職員139人，學生1,769人(含日校1,452人、進修學校317人)，日校學生上放學搭乘校專車、公車有672人(43.6%)，家長(汽、機車)接送有190人(12.4%)，騎乘機車20人(1.4%)，騎乘自行車205人(14.1%)、步行有330人(22.7%)；進修學校上放學家長(汽、機車)接送有30人(9.5%)，騎乘機車177人(55.8%)，騎乘自行車30人(9.5%)，步行有80人(25.2%)。校內規劃有汽車、機車、自行車專用停車空間。

(二)訪視所見特色

1. 積極改善校內、外通學環境，包括向鎮公所爭取預算重鋪校門前鹿中路路面、打通鋪設校門口至早市間的通學步道、規劃中山路號誌及標線、於校內中庭設立交通安全公園、道路設立標誌及標線導引人、車安全動線。
2. 辦理增進騎乘自行車安全的相關措施，包括實施自行車安全檢查，學習自

行車保養及裝備正確使用；帶領學生參加上下學安全保護活動；請鹿港分局加設自行車防竊編碼；爭取U-bike在學校附近設站，提供學校到公車總站另一種通學方式。

3. 爭取U-bike在學校附近設站，並爭取規劃由學生擔任管理維護調度工作。
4. 利用科系專長製作交通安全教室「反向自行車教具」，提供騎乘體驗，提醒學生思考騎乘技巧及良好習慣的建立；防機車爆衝的創意設計，具有申請專利的潛力。
5. 學生自治成立交通服務隊(鹿光糾察社)，遴選具服務意願的學生為成員，人數高達100員占學生人數1/19，讓學生從參與執勤培養對交通環境的察覺與守法觀念，擴大參與交通安全宣導並定期定點維護同學上、下學安全。
6. 多元實施交通安全教育宣導，包括漫畫書法比賽、教室布置、運動會創意進場、環保風車製作、親師座談、張貼情境海報等，校園佈置成交通安全宣導園區，提高學生接觸安全資訊的時機。
7. 學校透過學生社團拍攝交通安全微電影，營造出交通安全上的雙贏，拍攝的學生在過程中學到了交通安全，觀看的學生也從影片中學到交通安全觀念。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，組織尚稱健全、定期召開會議惟未呈現會議簽到資料；受評書面資料整理，建議應按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，評鑑表執行情形說明過於簡要，且內容應可再充實。
2. 中山路、鹿西路及省中路口原為一倒「y」路口，上學時段繪有一股自行車、機車車流往側門停車場移動，為化解人車交織衝突，可於通學時段實施中山路西向早開通學號誌，建議協請縣府號誌主管機關協助辦理。
3. 簡報中提及安全維護、人車分道規劃情形，為受評書面資料未陳現，有關學生進出校園規劃人車分道管制欠缺具體動線圖示，不論就管理、執行或考核不易瞭檢與評判，尚難辨認或知悉規劃情形，建議利用校園平面圖，繪出人車行進路線，再輔以文字說明更佳；另部分車輛停車未能車頭朝外停放，建議加強宣導管理，以確保校園交通安全。
4. 機車、自行車停車場，發現有1輛機車缺後照鏡，部分自行車缺車尾反光片或車尾燈，建議加強宣導及要求，以有效確保交通安全。
5. 受評資料中並未針對學生交通事故資料進行分析，建議對於學生事故應持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、jK)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據；除了學校輔導學生外，可與監理所站合作進入校園宣導建立正確的騎乘觀念。
6. 雖部分課程配合實施融入式教學，惟部分課程欠缺完整教案，可逐步開始整理，以利教學經驗傳承，並收持續精進之效。另建議交通安全教育相關課程應設計有回饋單，以了解學生吸收情形，作為後續課程修正之參考。

十四、新北市立清水高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於新北市土城區明德路一段72號，面積約53,000平方公尺，校門臨明德路一段，雙向二車道，設有人行陸橋提供穿越，北側、西北側與社區相鄰，西側、西南側與新北市後備指揮部相鄰，明德路一段、二段為與新北地方法院為中心的東外環道，南北連接金城路的二段、三段，屬地區性進出交通道路，上放學時段交通流量大。上學時段汽機車上學由學校側門進出，同學上學由學校正門進出，並放置交通錐採人車分道管制；放學時段汽機車由學校正門的小門進出，同學由學校正門進出，並放置交通錐採人車分道管制。現有教職員279人，學生3,290人(含日校3,232人、進修學校58人)，學生上放學搭乘大眾運輸(公車、客運車)約有641人(19.5%)，家長(汽、機車)接送有1,092人(33.2%)，騎乘自行車97人(2.9%)，步行有1,460人(44.4%)。校內體育館地下室、警衛室旁、教學區旁規劃有汽車停車位，另分別規劃有教職員機車停車位，自行車停車位。

(二)訪視所見特色

1. 以SWOT分析影響交通安全的各項因素，包括地理環境、學校規模、硬體設備、教師、學生、家長、社區參與及地方資源等，完整呈現學校的優劣勢及威脅機會，建立系統性的分析架構。
2. 主動提報道安會報校園周邊危險路口4處，提出改善建議；於校門右側規劃設置家長汽、機車接送區，協請道路主管機關明確繪設禁止停車標線、設置禁止停車標誌、附掛禁停時段標誌牌面。
3. 主動檢討校內交通環境設施，包括塗銷停車格位、增設停車設施指示牌、校園速限標誌、校園廊柱加設防撞貼條，設置校園周遭安心地圖、學區安全地圖、校園安全地圖等促進交通安全設施。
4. 結合圖書館電腦系統，舉辦交通安全知識王搶答競賽活動，寓教於樂。
5. 在校園設置機車模擬考照場，可供學生練習機車騎乘，已連續3年與板橋監理站合作，辦理到校機車考照成年禮活動，透過正規的騎乘訓練管道，養成倆好的騎乘技術訓練。
6. 從國中到高中的學科有安排融入教學，包括英文、國文、物理、健體、自生、藝術與人文、生命教育與數學等，並配合不同的週期傳達生命安全的主题，內化建構交通安全思維。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，組織尚稱健全、定期召開會議惟呈現簽到與會議紀錄不相符；受評書面資料整理有部分缺漏或未能與評鑑表對應，建議應按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，且內容應可再充實。
2. 學校屬社區型完中，學生有1,092人(33.2%)是由家長接送，家長接送區汽、機車設於同一路段上，由於機車的機動性高，汽車的死角多，建議分列校

門兩側；另應探討學生居住處所分布，有無可能以市民公行駛，或將現有公車路線加開區間車或路線延駛，以減少家長接送交通量對明德路之衝擊。

3. 校門口明德路規劃成路口型態，設有號誌燈管制，在路口內劃設禁止臨停的黃網線，又在校門前路側繪設禁止臨時停車之紅線，與現行管理法規規定不符，建議協請市府協助重新規劃，以符合規定落實實行並確保交通安全。
4. 至善樓與至美樓間之空間，為學生出入之通道且常有學生生活活動，建議整體考輻校內停車共需、教學、活動、進出動線問題，取消該區之停車格位，將空間還給學生生活活動。
5. 學生進出校園規劃人車分道管制，惟欠缺具體動線圖示，不論就管理、執行或考核不易瞭檢與評判，尚難辨認或知悉規劃情形，建議利用校園平面圖，繪出人車行進路線，再輔以文字說明更佳；另部分車輛停車未能車頭朝外停放，建議加強宣導管理，以確保校園交通安全。
6. 有關學生交通事故之統計分析，建議針對校安通報資料持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、jK)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據。
7. 學校已連續3年與板橋監理站合作，辦理到校機車考照成年禮活動，建議配合考照新制針對高三學生實施交通安全法規教育訓練，與板橋監理站協達成機車考照法規教育時數預儲制。

十五、桃園市立平鎮高級中學

(一)學校基本資料與校園週邊交通環境

學校位於桃園市平鎮區環南路3段100號，面積約44,974.76平方公尺，位處平鎮區北郊與中壢區接壤處，校園北側為環南路3段，西側為德育路二段留有西側門，南側臨台灣番鴨牧場，在籃球場留有人行南側門，東側隔環南路3段102巷與幼兒園相鄰可通東側門，北校門臨環南路3段、德育路二段路口，每日上午7:00-9:00與16:00-18:00上下班期間，路口交通均為高交通流量，且有各式大型車輛(校車)通過路口，常發生車輛通過不禮讓行人狀況，對於學生上放學時交通安全影響甚大，鄰近有平鎮國中、育達高中、中壢高商、中壢家商、中大壢中等學校。學生上放學主要由正門、左側小門進出，實施人車分道管制，學生專車及教職員車輛則由正門右側為進出，當大車進入校門時，教官及警衛管制左右兩側學生通行以維安全，校門左側環南路設置家長接送區，並以交通錐區隔機車及汽車接送區，上放學時段配合路口北勢所員警實施交通管制，使專車能有效率且安全通過路口，並搭配教官、役男、警衛及交通志工等協助引導通過路口。現有教職員143人，學生1,841人，學生上放學搭乘校專車有1,043人(56.7%)，計有15條線23輛次，搭乘大眾運輸(火車)有27人(1.5%)，家長接送有469人(25.5%)(含汽車326人、機車143人)，騎乘機車有27人(1.5%)，騎乘自行車有96人(5.2%)，步行有179人(9.7%)。校內規劃有大型

客車停車位25個(校前廣場)，汽車停車位112個，機車停車位81個，自行車停車位170個。

(二)訪視所見特色

1. 投入資源改善校內外交通環境，包括校前廣場整修、校內交通安全設施、LED燈夜間照明、校門口專用號誌、專車路線調查系統等，減少交通危險因子、掌握校車即時資訊。
2. 於新生始業輔導、學生手冊、校安通報、圖書館閱讀推廣辦法中，對新進學生傳達交通安全觀念及應注意事項，增進學生對新進環境的適應能力。
3. 能在適當場合及運用外部資源辦理交通安全教育及宣導，包括：機車安全宣導(監理站、山葉基金會)、交通安全宣導(創世基金會)、自行車騎乘技巧(學校)、寒暑假行車安全(學校)，涵蓋每個運具族群及重要時機。
4. 建構專車搭乘系統，使同學能針對搭乘路線於線上登記，對於搭乘人數過多路線予以分流或協調調度車輛支援。
5. 交通安全教育結合定向越野活動，使同學能增進對交通標誌、號誌燈設施與校園環境認識，定期舉辦相關活動(研討會，專題演講等)增進學生「行」的知識及常識。
6. 輔導學生設立交通安全社團，結合如春暉社、志工服務社、電影欣賞社等共同推廣校園交通安全宣導活動。

(三)評鑑委員建議改善事項

1. 依規定成立交通安全教育推動組織者，組織尚稱健全，惟未呈現會議簽到資料；受評書面資料整理，建議應按評鑑表所定項目逐一整理裝訂，評鑑表執行情形說明過於簡要，且內容應可再充實。
2. 校門設於環南路3段、德育路口東南45度角，上放學時段車輛進出，增加路口運行的複雜程度，可朝下列兩個方向改善：
 - 1)現有進出動線，放學時段校門增設一專用時相，缺點對路口交通衝擊較大，非放學時段出校門無專用時相通行路權不明確。
 - 2)前校門調整為僅供行人進出，人車分道、簡化校內人車動線衝突，腳踏自行車、機車由東側門進出，自小客車由西側門進出，專車、交通車洽請相鄰之台灣番鴨牧場提供放學時段停放上車。配合措施西側門坡道坡度、豎曲線處理俾便進出，籃球場東南角開設行人進出門台灣番鴨牧場，上學時段專車、交通車則依路線於環南路路側停靠下車。
3. 出校門右側環南路在原有的公車停靠彎設有家長接送區，前段擺放交通錐、後段劃有停車格，雖設有家長接送區標誌牌面，但功能性混淆，建議請市府協助重新規劃設置。
4. 自行車停車棚，發現有部分自行車缺車尾反光片或車尾燈，建議加強宣導及要求，以有效確保交通安全。
5. 交通安全教育實施與推動多落於教官同仁身上，有關融入教學僅於國防通

識課程融入，一般課程並無內容規劃與教案設計。

6. 有關學生交通事故之統計分析，建議針對校安通報資料持續統計分析項目包括學生年級、班別、事故時交通方式(騎乘機車、自行車、步行或公車、...)、事故地點、時段、肇事原因、...等，作為後續宣導、改善之依據。

肆、結語

交通與生活息息相關，交通安全教育的成果不易具體展現，交通安全教育是生命教育的一環，它的內涵是道德教育，也是價值教育。學校交通安全教育的落實推動，將會深植於人心、展現在國人的交通安全水準，使社會呈現和諧歡樂的榮景。為了追蹤考核成效，必須透過執行過程的檢視，對績優學校給予鼓勵，對執行缺失加以導正，並因應社會環境變遷、科技進步與應用給予交通安全教育方針。因此交通安全教育評鑑工作的進行，表面意味著是一種計劃執行成果的考評，殘酷嚴肅的一面是考核評分，但實質上，更重要的意義，在於交通安全教育工作推動經驗的交流、分享與傳承，並針對交通安全問題的發掘與改善。當您推動交通安全教育成功的經驗被肯定，在形式上可以上台領獎接受表揚，在實質的成果推動，評鑑小組會將您的具體作法發揚光大，透過相關主管機關的協助，具體的落實推動到各級學校與其他交通安全工作相關部門，營造社會風氣。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，規劃初期在日程安排因各校活動、工作負荷的牽絆下終於順利排定，也在各位評鑑委員的辛勞與認真的付出全程參與下圓滿完成，台北市立成淵高級中學以組織健全、計畫落實，積極改善校園周邊交通安全環境、充分掌握學生上放學動態、情境教育布設、多元活潑全面積極推動交通安全教育動活、確實融入教學設計、社區推廣、學校與市府團隊經營合作，各項備評資料完備拔得頭籌；屏東縣國立屏東高級中學以組織健全、計畫落實、發揮私立學校經營特色、積極規劃交通安全教育活動、擴大學生參與、確實融入教學設計、校園情境融入、宣導教材校安開發設計、交通安全四大守則宣導、社團投入推廣、學校府團隊經營合作，各項備評資料完備獲得肯定，名列第二；台南市市立土城高級中學以組織健全、計畫落實、積極執行不論國中部高中部落實實施、確實融入國中部高中部教學設計、積極推動自行車騎乘技術提升與安全維護、團隊經營合作，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，明道中學因應校車車齡問題改校專車自有為外包、配合大樓改建人車分道，達德商工投資購置校專車改外包為自有，四維高中的三好教育，草屯商工配合機車考照新制實施安

全教育時數預儲制，鹿港高中反向自行車體驗都各具特色，值得各學校參考推廣。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；校園改造活動為交通安全教育楚楚環境創造優勢；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，交通安全教育不再只是學務人員的工作，而是整體教育人然教學的一部份，在中央行政部門組織改造後交通安全教育事權明確，以高中職學而言地方是全落在直轄市政府教育局、非直轄市區域由國教署統合，主管機關的積極投入將使交通安全教育工事半功倍；最後，就是仰賴您從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。

伍、高中組訪視照片

	
<p>交通安全資料室環境布置 台北市市立成淵高中</p>	<p>自行車騎乘訓練與體驗 台北市市立成淵高中</p>
	
<p>生活科技-創意車設計與應用 台北市市立成淵高中</p>	<p>交通情境走廊布置 台北市市立成淵高中</p>
	
<p>家長接送區設置 台北市市立成淵高中</p>	<p>路況模擬說故事教學設計 屏東縣國立屏東高中</p>
	
<p>交通安全四大守則宣導 屏東縣國立屏東高中</p>	<p>服裝顏色與交通安全教學設計 屏東縣國立屏東高中</p>



國語文融入教學-對聯徵選
屏東縣國立屏東高中



自行車考照測驗規定
臺南市立土城高中



車棚美化宣導布置
嘉義市國立嘉義高工



自行車架設計
彰化縣私立達德商工



校園中庭人車分道設計
台中市私立明道高中



放學校專車運行空拍車
台中市私立明道高中



反向自行車騎乘體驗
彰化縣國立鹿港高中



鐵路平交道調立體彩繪
台中市市立后綜高中

捌、國民中學評鑑報告

撰稿人:林萬義

壹、前言

教育部一零五年度交通安全教育評鑑，由教育部和交通部共同推動，國立交通大學運輸與物流管理學系張教授新立擔任評鑑工作總召集人，並由教育部聘請國內交通、教育及相關學門之學者、專家擔任評鑑委員。評鑑委員依所擔任評鑑的學校對象，分成大專院校組、高中高職組、國民中學組和國民小學組共四個組。本組(國民中學組)成員由國立台灣師範大學主任秘書林教授安邦、國立交通大學運輸與物流管理學系吳教授水威、國立成功大學交通管理科學系林教授佐鼎、中央警察大學交通管理研究所林教授大煜、國立師範大學公共衛生教育學系王教授國川、國立交通大學運輸與物流管理學系吳教授昆峰、中華大學運輸科技與物流管理學系蘇教授昭銘、玄奘大學成人及社區教育學系林教授萬義、逢甲大學運輸科技與管理學系李教授克聰、交通部交通安全督導委員會劉組長韻珠等人組成，並由國立成功大學林教授佐鼎兼任召集人，國立交通大學運輸與物流管理系研究生林秉峯同學等人擔任助理，從旁協助。

本(一零五)年度國民中學交通安全教育評鑑工作，共訪視三十五所學校，評鑑日期自民國一零五年四月七日起，迄同年六月七日止，完成實地訪查事宜。全國各縣市國民中學，經各地教育局(處)推薦辦理交通安全教育績優學校，再由本組評鑑委員抽定需受評的學校數，本年抽定之學校，計含 6 個院轄市各 2 校，另外，縣市除澎湖縣、馬祖縣兩縣本年免受評外，其他各縣市皆為 1 校，合計 26 校，另有 9 校需接受複評，故共計 35 校。

評鑑項目含四大部分，依序為：一、組織、計畫與宣導，二、教學與活動，三、交通安全與輔導，四、創新與重大成效。評鑑歷程：由評鑑委員前往各受評學校進行實地訪視；每校訪評時間以三小時為原則。到校評鑑時，先由受評學校主管致詞，並介紹校內相關單位負責人員及列席之校外人士；其次，由評鑑小組之召集人致詞及說明評鑑程序及相關事宜，介紹評鑑委員、助理人員。然後依序進行學校簡報，實地勘察交通安全教育設施，校區環境；查閱評鑑書面資料；進行師生晤談，教師部分：以導護教師和專任教師為晤談對象，期能了解受評學校之交安教學、宣導和學生安全導護的實施情形，及教師們認為有待改善與建議事項，同時並傳導交通部推動之 12 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，至校園宣導事項的第 6 項：交通教育四項守則（(1)你看得見我，我看得見你；(2)安全空間，不做沒有把握的動作，只要猶豫就不要去做；(3)利他的用路觀，不要影響別人的安全；(4)防衛兼備，防止事故發生，不要讓自己成為事故的受害者。）；學生部分：採取抽訪方式，通常以一、二年級（七、八年級）每班抽取一位，盼能了解各校實施交安教

學、宣導及維護學生交通安全之績效；最後進行綜合座談，由到訪之評鑑委員，提出學校實施交通安全教育的特色或優點，亟待改進意見或建議事項，提供受評學校在擬定交通安全教育的方針或設施的考量。

貳、105年評鑑委員總評意見

一、訪視所見特色與優點

1. 各校均能組成「交通安全教育委員會」，成員除校內人員外，並聘請校外村（里）、家長會長、志工團長、警察主管及其他專業人士為顧問。每學期定期召開委員會議，討論有關交安宣導事項，擬定各種配合執行之辦法等，並做實施後檢討；追蹤等事宜。
2. 各校均透過交安教育委員會議訂學年度交安教育實施計畫，擬定各項待辦之交安宣教活動，列入學校行事曆中，並根據所訂之辦法等，把握時效，確實執行。也能適時因應需求增辦相關活動。
3. 各校定期召開交安座談會，利用校務會議、主管會議；親師座談、教職日等機會，向全校教職員、家長宣導交安教育重點及措施等，成效良好。
4. 各縣市政府教育局（處）大多有轉發有關安全宣導活動之公文，其要求及改進事宜均會召開適時會議提供討論、依時遵辦。
5. 各校皆能強化交安教學，經各學習領域課發會，於選用的教科書中，擇取涉及交安教學之單元、進度，彙編「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌、運用，其能蒐集相關教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。部分教師會撰寫教案施教；作評量（編學習單）及補救教學。大部分教師會兼採隨機式，做交安宣教。而各校學務單位皆利用課間或集會時，從事主題式的交安宣教活動。
6. 各校為增進教師的交安教學技能，舉辦校內交安研習活動，也鼓勵師生參與校際之交安教學研習會，也會利用學生班會，討論交安議題。
7. 大部分學校有依校區地形、地貌，妥為規劃、布置交通環境，或模擬校外交通環境施教，以達成境教效果。
8. 絕大部分學校會藉校內 LED 燈、校外環境步道告示牌或家長聯絡簿提供交安訊息；或有教師參加社區集會，乘機宣導交安知能、法規修改或增訂的資訊。
9. 各校大都會在校區適當地點，布置完整的交安情境學習角（如：學習步道、標線走廊、標誌牆等），或設遊戲設施（如：行走路況之大富翁遊戲），讓學生學會基本交安知能，透過團體學習，自身的體驗，由潛移默化，加深教學的效果。
10. 大多數學校皆重視學生騎乘自行車的安全問題，從事騎乘技能、交通行為、車輛安檢維修之教導，設置自行車考照場，實施考照制以及檢討騎乘能力，通過發照，使具騎車通學資格。
11. 大多數學校有佈設「交安資源教室」，或者與其他「講題教室」合設，供

- 多功能使用。室內宜蒐存各種教學輔助教具（如：教材、模型、教具、掛圖等）及交安書刊、資料，大多有與編目、造冊、展示，並訂管理辦法，以供教學引用、學生借閱；也提供施教、宣導活動之場域。
12. 各校舉辦校外教學活動，多能依部頒之要點及注意事項訂定校外教學實施計畫。奉准後，皆能依行政程序逐項執行，以加強交通安全，並在校外活動期間，採隨機式交安知能教導。
 13. 各校皆有確實調查學生通學方式，運用交通工具，再依鄰里村別，或年級別，不同離校方向等，以編組路隊。並採人車分道、分段離校以編組路隊，及運用各個校門進出學校。且能妥善安排導護哨，以維學生安全。
 14. 大多數學校對校區動線、家長接送區、停車場之設置地點，應具之設施，皆能做妥善規劃，有利校區的交安維持，及校內人員移動時之交安保障。
 15. 有小部分學校設想良善，會在日常或天雨時，利用校區空地，或校門內廣場，規設駐車彎，以供家長接送學生亭等用，減低或解決通學時段，校門口交通壅塞，人車爭道情況。
 16. 大多數都會區學校會退縮圍牆，鋪設人行步道，植栽及裝置休憩設施，提供鄰里人士、師生通行，或設佈告牌貼示交安資訊等，增進公益及交通安全。
 17. 大多數學校積極成立交通導護志工隊，辦理組訓、研習，以增進值勤素養及自身安全。學校大多會舉辦表揚或聯誼，以及爭取福利等，以慰勞其平日辛勞，服務奉獻精神。
 18. 大多數學校有逐年蒐集學生交通違規行為，和召開交通事故資料，統計分析，提供學校勸導；宣導或實施糾正、輔導之用。
 19. 大部分學校會依據本校之區位條件，或環境因素，從事交安教育之 SWOTS 分析，建構本校交安教育理念或策略，以實施交安宣教和導護措施之依據，及增進師生之交安知能。
 20. 各校皆能確實檢討周遭交通環境對交安之影響，重視橫向聯繫，透過縣市政府道安會，爭取相關單位協助改善，或爭取社會資源以改善之，而增進交通安全。

二、改進意見與建議事項

1. 大部分學校定期召開交安教育委員會議時，校外列席人員常有缺席，宜能多敦促、邀請與會，而達集思廣益之效；部分學校有會議記錄不全，缺漏會簽有關單位，或未做宣教、活動後之檢討、追蹤事項，皆有待改善。
2. 各校交安教育會議，應在學期末檢討，學期內各單位負責執行交安相關事項之工作績效，詳予考核，並將考核結果做為年終考績之參考。對學生交通導護工作隊、志工隊等之成員，表現良好者，應予獎勵、表揚。
3. 各校宜多指派師生參加校際的交安教學研討活動，並在返校後，需有研習心得分享。

4. 班會討論交安議題，須依學期、年級分訂主題及討論大綱並詳做紀錄。
5. 各校須每年舉辦多種與交安知能有關，且具趣味性的學藝競賽之項目，期能多吸引學生得參加興趣，及鼓勵教師的踴躍參與，而能實現交安知能之宣導效果。
6. 依規定各校全體學生，需每年實施交安常識測驗，命題內容年級分別編製，並有含部分學校本位的交通問題之題項；測後，需評分，做題項分析，追蹤及補救教學。
7. 部分學校在校外教學活動租用遊覽車時並未規定在離校前須由領隊教師、部分搭車學生做安全門、窗和天窗的開啟，操控之實作過程，務必嚴加執行，以增搭車安全。
8. 大部分學校再提供佐證評鑑所附之照片和圖表，需詳加說明，做「5W」之文字敘述，俾利評鑑資料之查核和順利執行工作。
9. 少部分學校人員在填寫評鑑資料或紀錄，未依據上級單位頒發的評鑑報告表之評審重點及項目順序編寫呈現，必須遵照，加予改正。
10. 多數學校仍會對交通設施之交通標誌、標線、號誌、反射鏡之誤用，須予導正，尤其校方要絕對避免誤用、混用的情形。
11. 各校幾乎或多或少在校區內有配合地理情境選置交通標誌，塗繪標線，豎立警示標字等。在標誌之圖意有錯誤，圖形面積太小；在標線之顏色，線段長度，單、雙線或虛、實線有誤；懸掛的號誌色彩，至放位置錯誤等。或者標誌破損、褪色，或應設而未設等等情況，應即查明或請專業人士協助勘查，即加更正或加設。
12. 部分學校有需要向駐區派出所或交通隊索取學區內歷年發生的交通違規和交通事故之統計，分析並究其發生原因及結果，作為繪製「學區安全地圖」標示其為危險路口、地段之依據。
13. 部分學校宜編繪校內、外安全地圖，標示危險路口、潛在威脅地區、醫院、警局、愛心服務站、導護哨等之所在地點，附緊急聯絡電話，貼示於校區，並列印在學生安全手冊內，期能知悉，之所防範，以增自身安全。
14. 多數學校宜設法利用校內空地、校門內廣場或校門間之車道規設為駐車彎，供通學時段家長接送車輛短暫停等之用。

參、各校評鑑意見

一、新竹縣立忠孝國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新竹縣新豐鄉忠孝村孝文街 1 號。校地面積；2.69 公頃。校內停車

空間：汽車停車位 35 格、肢障者停車位 3 格、機車停車位 30 格、自行車停車位 250 格、救護車停車位一處。鄰近學校：私立明新科大、私立忠信高中、私立仰德高職、縣立山崎國小、縣立松林國小、私立愛丁堡幼兒園。學校規模：學生人數 958 人、教職員工人數 88 人。

學生通學方式：

1. 上學時段：家長汽車接送者 319 人（佔 33%）、家長機車接送者 274 人（佔 29%）、徒步者 248 人（佔 26%）、騎自行車者 107 人（佔 11%）、搭乘公車者 6 人（佔 0.6%）。
2. 放學時段：家長汽車接送者 190 人（佔 20%）、家長機車接送者 144 人（佔 15%）、徒步者 504 人（佔 52%）、騎自行車者 107 人（佔 11%）、搭乘公車者 11 人（佔 1%）。

學生上、放學情形及導護措施：

1. 上、放學時段，學生僅由正門口進出校區，學務處值週組長、導護教師、警衛和替代役男在正門口及周圍五十公尺處，執行交安導護工作。
2. 人車分道：
 - (1) 學生徒步區：上、放學時段(7:00 至 7:30；15:50 至 16:10)在忠孝路及孝六街設置路障，以畫分學生徒步區，管制車輛的闖入，徒步區前方規畫為家長接送區。
 - (2) 徒步路隊：上學時段，徒步學生從徒步區進入校門，門口處由導護教師管制車輛，讓學生優先通行；放學時段，學生在廣場側邊排成兩排路隊，由導護教師管制進出校門的車輛及路隊放行之速度。
 - (3) 自行車隊：上、放學街由忠三街門口進出校區，以避開要道路和學生徒步區。
 - (4) 教師車輛：上、放學時段街行駛忠三街校門進出校區，以避開學生徒步區。
3. 分時段管控：放學時段為避免出校門車輛與徒步路隊混雜之前在危險，故將車輛管制在 16:10 後才能駛出校門。
4. 通學時段執行交安導護人員：校長在上、放學時段到校門督導；執勤人員計有學務主任、組長四位、導護教師一位、值勤警衛一位、替代役男二位、志工爸爸一位及學生交通服務隊員三位。

(二)訪視所見特色與優點

1. 成立的交通安全推動小組，成員包括校內外人員，相當充分，每學期開會多達 3 次，會議均有決議並加以追蹤。
2. 本縣教育處對本校交通安全教育的輔導相當積極，不僅有人力上的支持，且給予經費補助，十分難得，值得稱許。
3. 學校在訂定交通安全教育年度計畫內容相當具體，並能落實於學校行事曆中加以執行，對於危險路段也能於師生集會中廣為宣導。如能針對這些內容及宣導進行成效評估，檢討並加以追蹤更佳。

4. 各學習領域的部分涉及交安教學之單元進度，並編成交安教學進度表。
5. 部分領域選取之交安教學單元，撰有教案(教學活動設計)，呈現施教情形及學習單。
6. 舉辦多次的校內教安專題演講演示，鼓勵師生參加校外交安專題研習活動，並進行心得回饋；舉辦班會討論交安議題。
7. 校區內設置交通標誌、塗繪標線；架設網頁、布告欄，利用聯絡簿；攝製影片、DVD、製作教具等，以輔助交安教學。
8. 編印並宣導校內外安全地圖；編製「學區危險路口」教案；自製「上下學行進路線指示」影片等，頗具特色。
9. 設有交通安全教室，蒐存交安書籍資料等，皆有編目、造冊、公開展示，頗便借閱、教學使用。
10. 圖書館定期集中展示交安書籍，頗方便師生之借閱。
11. 學生交安常識測驗，分年級命題：測後有從事評量，題項分析及補救教學。
12. 交安宣導之學藝競賽項目多元，參與者普及，教師也有參加，頗具鼓勵之效。
13. 校外教學活動，訂有明確實施計畫，並有依行政程序，逐項執行。
14. 通學時段，學生各種路隊規畫妥善。
15. 師生出入校區，採人車分道，路隊分門和分流，措施良好，有助通學安全。
16. 導護志工，大多長期熱心服務，人數眾多。
17. 學校交安導護措施，在人員組訓、勤務分配、哨崗配置等皆極良好，值得肯定。

(三)改進意見與建議事項

1. 提供交安教育評鑑佐證之照片、圖表等皆須附有「5W」之敘述，俾便於進行資料之查核。
2. 提供評鑑之交安教學單元進度表，教案和學習單(測驗卷)，須合併整理，相互配合，不宜分冊陳列，致顯雜亂。
3. 須配合地形、地貌，裝置、塗繪正確的交通標誌和標線。校內須更改之處頗多，宜即予查核。
4. 大門內之廣場面積寬敞，宜考慮規劃為上放學時，家長接送學生之駐車彎，以解除通學時段，校門口車輛壅塞，人車爭道問題。
5. 宜規劃設置自行車考照場，並進行騎乘技巧維護之教學，正確騎乘行為之宣教。
6. 校外安全地圖內除危險路口、路段之顯示外，宜加標示警局、醫院、愛心服務站、導護哨的地點，並加印於入學生手冊內。
7. 交通安全常識測驗命題內容，宜含學校本位之交通問題，以促進學生之警惕意識，俾增安全之交通行為。

8. 校外教學租用遊覽車，在離校前，務必確實實施安全門窗、天窗之開啟演練，領隊教師及部分學生應有實際操作之練習。
9. 評鑑表中，各項目執行情形說明，如有未滿分項目，宜加入建議改善之說明。
10. 學生徒步區之規畫管理應明確。
11. 家長接送區應進行供需分析，如需求大於供給，應研擬增加供給或減少需求。
12. 家長接送時，在忠孝路直接迴轉可考量增設三角錐或回復式導桿。
13. 宜積極設法爭取經費補助，以承辦或合辦交際性的交安教學研習會。

二、臺北市立萬華國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於台北市萬華區西藏路 201 號。校地面積；35,822 平方公尺。校內停車空間：汽車停車位 149 格（含肢障者停車位 3 格）、機車停車位 119 格（含肢障者停車位 2 格）、自行車停車位 13 格、洽公汽車停車格 4 為；洽公機車停車格 36 位。鄰近學校：臺北市立華江高中、台北市立西園國民小學和台北市立雙園國民小學。

學校規模：日間部有學生人數 1,372 人、教職員人數 152 人；夜補校有學生人數 28 人、教職員人數 16 人。

學生通學使用之交通工具：徒步者 823 人（佔 60%）、家長汽、機車接送者 417 人（佔 30%）、搭乘大眾運輸工具者 132 人（佔 10%）。

學生上、放學情形：

1. 上、放學進出校門，一律由正門出入，走兩側人行道及行人穿越道過馬路。
2. 家長接送區於正門口外，左右側車道上(右側 15 公尺；左側 15 公尺)。
3. 上、放學時段，教職員工汽、機車一律由側門離校，學生走正門，落實人車分道。
4. 上、放學時段，由值週教師、導護志工及學生交通服務隊在西藏路及萬大路口設導護哨，實施交安導護工作。
5. 上、放學尖峰時段學校周邊的交通情形：本校位於台北市西南區，鄰近交通幹道有萬大路；西園路、西藏路和艋舺大道。分別經由華中、光復、華翠、萬板、華江、中興、忠孝七座大橋與新北市相銜接。因此上、放學時段學校周邊車流量大，但多為一般汽、機車。

(二)訪視所見特色與優點

1. 成立交通安全教育委員會，其成員除了校長與行政人員外也包括有家長會

- 長、導護志工隊長與派出所所長，架構大致完整，建議如能增聘里長為顧問，則更能收到措施與集思廣益之效。
2. 在期初及學期末均有召開委員會，會議結論均會於下次會議時進行工作檢討及追蹤。
 3. 教育局有轉發相關之公文，其要求及改進均會於交通安全教育委員會召開時提出討並有追蹤與複評。
 4. 訂有交通安全教育年度計畫內容完整具體，且訂定有配合實施計畫之相關執行辦法或要點，加以執行與考核，成效良好。
 5. 於學校行事曆中擬定有交通安全教育相關宣導及活動，並加強管制與執行。
 6. 每一學習領域皆有配合教學進度，依教材單元進度表實施，部分教學單元編有教案及學習單，少部分有實施活動之照片佐證。
 7. 交安教學的校內外研習活動，每年舉辦頗多次數。
 8. 班會討論交安議題，訂有主題及討論大綱並加以記錄。
 9. 編撰交安教育書，含有安全地圖，搭乘捷運注意事項，交通標誌等，有利宣教，該小冊內宜加印交通標誌之警告標誌部分。
 10. 配合校區地形，地貌多設置相切合的交通標誌，彩繪標線
 11. 能訓練學生參與導覽說明，頗為可取。
 12. 設有標誌專牆，布告欄，交通安全走廊；編有專刊，架設交安網頁，編學生交安手冊等，內容多元豐富。
 13. 設置交安資源教室，其資料、教具、教材、海報等，頗充實，並加編目造冊，訂有借閱辦法，另設置班級交安書籍箱，內容豐富，使用率高，頗具特色。
 14. 校外教學活動訂有詳細計畫，經核定後能依程序執行，交通工具之檢查，司機之考核，安全門窗之開啟，逃生演練皆有實施。
 15. 學校活動多元，發揮創意，規劃各種宣導方式，例如交安剪影宣導掛牌，QRcode 設計，豐富交安教育的實施。
 16. 學校志工隊家長陣容龐大，服務超過十年者眾多，可見對學校之向心力，其志願奉獻之心亦值敬佩。
 17. 學生騎乘 Ubike 者眾多，學生對於應注意事項亦也宜所了解，學校亦注意到 Ubike 並無安全帽之配置，故多加宣導
 18. 學校對愛心商店及家長經營相當用心，而且擬定了選定愛心商店的審核標準，招募了很多愛心商店參與學生的上放學導護工作之家長眾多。
 19. 學校對於交安作出最大的努力，使學校從創校至今都沒有發生過任何的重大交通事故，學校對於學生上放學也製作了周遭的安全地圖，同時也標示了危險地點。

(三)改進意見與建議事項

1. 交通安全教育之 SWOT 分析，資料宜求更充實深入。
2. 提供佐證之照片、圖表等皆須明確詳盡的「5W」，以利查核資料。

3. 宜將各學領域撰寫的交安單元進度表換編成各學習領域涉及交通安全單元進度表，提供全體教員參酌，期能收集相關交安教材，融入日常教學活動，施教交安知能。
4. 班會討論交安議題，宜分年級學期，分別訂製主題及討論大綱，討論前宜有相關資料之提供，以利進行討論。
5. 地下停車場之肢障者車位，需鄰近電梯，並在入口處加繪請開大燈，側門觸地面宜繪分向線、停止線、停車再開等，以引導行駛。
6. 交安常識測驗命題宜依年級分別之，並加列學校本位之相關交安題目，以促進學生之交安觀念。
7. 宜注意學生的自行車行駛教學及考照之設施，以增加其騎乘自行車之正確觀念。
8. 若能主動向當地派出所索取學生上放學重要路段過去三年發生交通事故統計資料及其原因，並加註在安全地圖上，危險地標及其原因更為具體明確標示。
9. 如果能在計畫中增列學年對愛心商店的考核辦法及評分標準並利用適當時機，給予公正公平的表揚，不但可以鼓勵愛心商店，更可以向全校宣導愛心商店的功能。

三、苗栗縣立三灣國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校設於苗栗縣三灣鄉三灣村忠信路 17 號。鄰近學校：縣立三灣國小、縣立大河國小、縣立大坪國小和縣立三灣國小東山分校。學校規模：現有九班，學生人數 230 人、教職員人數 32 人。

校內停車空間：汽車停車位 22 格(含身心障礙者停車位 1 格)，機車停車位 18 格(含身心障礙者停車位 1 格)，自行車停車位 11 格。

(二)訪視所見特色與優點

1. 本校設有交通安全教育推動小組，除學校行政人員外，也聘有派出所代表，鄉長與家長會長等為顧問，組織架構完整。
2. 每學期至少開會兩次，規劃研議與檢討改進交安相關事宜，會議結論如有校內者，已立即改進，校外則通知相關單位處理。
3. 教育處對有關交通安全事項均已給予公文函示改進，也對於評鑑缺失意見均提供充分的經費與輔導措施。
4. 每年度均依規定訂定交通安全教育計畫，內容充實完整，成效良好。

5. 利用校內行政會議討論交通安全教育事宜，做成決議，並針對決議事項均積極改善，成效良好。
6. 大部分學習領域有規劃交通安全知能融入各單元教學內容及進度表，大部分教師採隨機式宣教交安知能。
7. 舉辦校內交安研習活動多次，聘邀校內外專家蒞校演說，教師積極參與校際交安教學研討會，且承辦區域性之研習會，頗為用心。
8. 配合地形地貌，懸置或彩繪相切合之交通標誌，標線。
9. 交安情境佈置多樣完善，設有交安布告欄、標誌專牆、標線走廊、編有交安書刊，自創客語戲劇宣導，架設交通網頁，提供詳盡之交安資訊。
10. 自行車騎乘違規及維護技能之教學，設有考照場，以強調騎乘自行車之正確交通行為。
11. 設有交安情資源教室能提供交安技能教學，蒐存書刊，非書資料等，皆有編目，造冊及展示，頗便師生借閱。
12. 交安常識測驗命題已依年級分別之，並加列學校本位之相關交安題目。
13. 雨天開放家長汽機車進校區接送學生，方便且能解決校門口人車爭道，擁擠等問題。
14. 校外教學活動實施前擬有計畫，並依行政程序逐項執行，以確保學生安全。
15. 能針對學校交安問題，引用各種校內外資源，加予解決，確保師生安全，編印校外交安三摺頁，頗具校本交安教學特色。
16. 通學時，學生路隊規劃，交通導護設施頗完善。
17. 為創造更多學校交通安全教育特殊優良事蹟，主動積極向教育處爭取經費補助，負責舉辦區域及校際交安教學研習活動，以及校內交安導護獲得縣政府交安獎項，同時鼓勵師生爭取校外交安學藝競賽獎項。
18. 學校為創造更多，更佳交安情境教學，在校區及教室內設置適時適地的標誌，標線，警語，在校內走廊轉角，樑柱加設護墊，在校園安全規劃與設計頗具有創新及特色，值得表揚。

(三)建議事項與改進意見

1. 提供評鑑佐證，所附之照片和圖表，皆須附「5W」之說明以求完整。
2. 須由各學習領域課發會，依所採用之教材，選擇涉及交安教學單元，撰述「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集交安材料，融入日常教學活動中，施教交安知能。
3. 教師參與校外交安教學研習活動後，宜與同仁分享心得。
4. 班會討論交安議題，宜依年級學期分訂不同之主題及討論大綱，並詳做班會紀錄。
5. 校區有需更正或加設者之交通標誌、標線處頗多，宜查改之。

6. 校門內廣場很寬闊，宜規劃闢設成駐車彎，以解決上下學家長汽機車擁擠校門口之問題。
7. 校外安全地圖，宜加標示各危險路口，潛在危險區段，醫院，警局，愛心服務站，導護哨等位置。
8. 交安宣導之學藝競賽項目，宜能逐年更易，以引起學生之新鮮感及參與興趣。
9. 校外教學前，需確實對租用之遊覽車的逃生門、窗、天窗等做實際的操控，開啟之運作練習。

四、高雄市立苓雅國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於高雄市苓雅區四維三路 176 號。校地面積；2.2 公頃。校內停車空間：分設有小客車、機車、自行車及無障礙停車位，即因應學校的教職員工及學生之停放需要。鄰近學校：私立復華高級中學、私立道明高級中學、市立中正高中、市立愛群國小、市立四維國小、市立苓洲國小、市立成功國小。學校規模：現有學生人數 629 人、教職員人數 86 人。

學生通學方式：家長接送者 219 人（佔 34%）、徒步者 194 人（佔 30%）、騎自行車者 151 人（佔 24%）、搭乘大眾運輸工具者 65 人（佔 12%）。

學生上、放學方式及導護設施：

1. 學生上、放學情形：徒步者以校門口當主要出入口，由林森路及文橫路之人行穿越道出入校門西側通學步道進入校區；家長接送區設在本校四維三路校門口左右兩側；騎自行車者以苓雅一路本校後門為主要出入口。
2. 導護設施：本校在上、放學期間，校門口皆有生教組長、副組長、學務主任及校長，分別在場督導學生之交安問題；在文橫路與四維路交叉口、林森路與四維路交叉口皆設有導護哨，由導護教師、愛心志工及學生糾察隊員組成，從事學生之交安維護工作；學校警衛一名，從事緊急應變及校園安全之處理事宜。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

1. 在四維路與林森路、四維路與文橫路之中央分隔島和路口設置導護哨。
2. 利用社區資源在四維路之跑馬燈(LED)宣導交安知能。
3. 與當地里長及苓雅分局交通組討論，延長行人穿越道的交通號誌讀秒數。
4. 學校周遭道路通行之大型車輛較多，本校常利用各種集會時，向學生教導內輪差及其他行車安全之原理，及防範其相關聯之危險事項。

(二)訪視所見特色與優點

1. 學校對於各項交安宣導，不但有完整的服務項目及內容，而且也有落實的執行，對於危險路段，也有進行狀況的分析，以及宣導。
2. 以訂定交通安全教育之相關辦法、要點、準則等。
3. 利用家長聯絡簿宣導對的交通安全資訊、知能等。
4. 訂有年度交安教育實施計畫，列入行事曆中，循時執行。
5. 教育局行文指示辦理之交安教育業務，皆有遵照執行，並將辦理結果函覆。
6. 交安知能之施教，有教案撰寫和宣導活動，教學活動附學習單；宣導附有實際進行之資訊佐證。
7. 教師大多會採隨機式宣教交安知能；學務單位會運用教學影片進行主題式的交安知能宣教。
8. 本學年舉辦校內之交安專研習活動 5 次以上；師生也踴躍參加校際交安教學研討會。
9. 設有「交安藝廊」、「交安教學走廊」、「交安學習角」佈置標誌專牆，交通標線通道，架設網頁、自製交安影片。
10. 設有校內「雨天備案」，天雨時，家長車輛可駛入校內接送學生。
11. 重視自行車教學，學習維修、騎乘技能示範，自行車專用布告欄貼示「自行車應注意事項」，頗關切騎乘安全事宜。
12. 設有「交通安全教育中心」，蒐存交安書籍資料等，內容豐富，皆有編目、造冊及公開展示，並訂管理借閱辦法。
13. 交安宣導之學藝競賽，項目頗豐，計含：書法、主題式海報編製、教室交安專題布置、國語文朗讀等，參與者頗踴躍；教師除從事指導之外，亦參與競賽活動，已援為慣例。
14. 校外教學活動，計有實施計畫，經核定後，皆能依行政程序，逐項執行。
15. 校內人車動線，汽、機車停車場之規畫良好。
16. 能運用校外交通環境，帶領學生進行實境教學，以宣教交安知能。

(三)改進意見與建議事項

1. 學校有成立交通安全教育委員會，聘請校外、內交安相關人士為成員，每學期開會三次，記錄也很完整。然而，校外人士均未能出席，惟能將開會記錄、討論與建議，知會當地警察單位主管更佳。
2. 用以佐證評鑑資料所附之照片、圖表等，需詳述其內容的「5W」，俾便對評鑑資訊之查核。
3. 班會討論交安議題，需依不同學期、年級，分別訂定主題及討論大綱，並詳做紀錄。
4. 校區需宜依地形、地貌加予改善之交通標誌等頗多，宜詳加查改之。
5. 宜繪貼「校外安全地圖」和「校園安全地圖」，並刊印於學生手冊中。

6. 宜闢設自行車考照場，實施考照制。
7. 交安常識測驗宜分年級，分別命題施測，部分題項相同外，宜加測學校本位之交通問題，俾以提醒學生熟悉校內外之重要交安資訊。
8. 校園內人車動線已有規劃，但在檢視標線標誌或告示牌是否有配合，並予以補設或調整。
9. 家長接送區之劃設，告示牌時間或其他方式等，應再檢討處理，並可請相關單位協助處理。
10. 學生交通事故可考量學生報案與未報案資料，考量學校近三年來附近一般事故的資料分析，以供改善與輔導之依據。
11. 可補述分析導護老師與志工執行導護工作之檢討會議與記錄，以供改善與輔導之依據。

五、嘉義市立南興國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於嘉義市東區芳安路 111 號。校地面積：3.125 公頃。校內停車空間：有汽車停車位 67 格(含肢障者停車位 2 格)、機車停車位 82 格、自行車停車位 350 格。學校規模：現有學生人數 738 人、教職員人數 75 人。

學生通學方式：騎自行車者 327 人(佔 37.5%)、家長機車接送者 211 人(佔 24.2%)、徒步者 199 人(佔 22.8%)、家長汽車接送者 134 人(佔 15.4%)。

學生通學學方式及導護設施：

1. 學生上、放學情形：

- (1) 本校上、放學時刻，嚴格規畫步行、自行車路線，並於校門口，又區分左轉自行車、右轉自行車之動線，避免綠燈時刻，左右轉自行車膠著在校門口，影響上、放學交通以及步行學生的安全。另外，若家長以汽車接送的學生，則請家長一律在校門邊接送，以免造成校門口的交通壅塞。
- (2) 本校於校門(芳安路)東西側設置有家長接送區，可以方便家長以汽機車接送學生安全上下車；而後門(宣信街)因為路面狹窄，故家長接送區以家長騎乘機車接送的學生為主。

2. 導護設施情形：導護哨與人員配置

人力 位置	導護人員(師長)	交通服務隊(學生)
校門(芳安路)	校長、值週教師 1 人、志工 1 人、替代役 2 人	3 人
後門(宣信街)	值週組長 1 人、替代役 1 人	2 人
● 學務主任與生教組長進行不定點巡查		

學校周邊臨接路名及其特性：

1. 芳安路在正門前，路寬 12 公尺，為兩線道，設有慢車道，路旁商家不多，較少有佔有道路情形。
2. 宣信街在後門前，路寬 6 公尺，為兩線道，未設慢車道及人行道，路邊商家眾多，因此較常發生占用道路的情形。

上、放學將通尖峰時段周邊的交通情形：

本校於校門前的道路使用狀況，不僅車流量大，而且對面為東吳高職，搭乘校車(大型車)往返學校的學生眾多，所幸與本校上放學的時間錯開，因此不至於造成交通堵塞的情形。至於後門前的道路使用狀況，雖車流量大，但少有大型車經過，主要的問題為人車流量大。

(二)訪視所見特色與優點

1. 學校於學期初、中、末皆召開交通安全推行委員會議，檢討研議學生上、放學交通安全的規劃錯失並透過檢討追蹤各次會議決議事項是否達成。
2. 學校利用校務會議時合併舉辦「交通安全教育座談會」，像全校教職員工宣導交通安全教育重點及措施。另外，結合親職座談會時，向家長宣導交通安全教育觀念及新措施，成效良好。
3. 在宣導面，學校運用諸多的宣導活動，期能提升本校對交通安全教育的成效，目的使交通安全教育達到最佳的效果。
4. 在數學領域、健體領域、英文科和地理科教學，各有一單元，編撰教案，融入課堂教學中，施教交安知能，有教學活動及呈現學習單；其他領域及國文科教學各選有一項主題式的交安宣導活動。
5. 常舉行校內交安專題演講或技能演示；師生亦常參與校際教學研討活動。
6. 部分地區有設置配合地點之交通標誌，另設有交安學習角、布告欄、標誌專牆；架設交安網頁、LED、拍攝教學影片、編寫學生手冊等，有利交安境教及宣導。
7. 引導學生從事社區訪視兼辦交安宣導；新生訓練時，即宣導學校周遭交通環境之狀況，教導相關規定。
8. 重視自行車騎乘教學、簡易維修示範，實施自行車騎乘常識筆試，並設考照場施測也設維修工具服務站。
9. 學生參與交安教具的製造；各班級在國文教師指導下自行編劇、演出，拍攝微電影；從事交安宣導；學生也擔任交安小尖兵，在校園內之學習角，從事主題式交安宣導，解說校區內的交通設施。
10. 每年全校實施同一命題的交安大會考，測後作題項分析，答錯題項，商請市警局交通組人員到校演講時加以解釋，或由生教組長對全校答錯之題項加以分析、解釋。
11. 校外教學活動，擬定有詳細計畫。經核准後，皆能依行政程序逐項執行。
12. 學生對於交通安全觀念及愛心服務站之認識。

13. 學生交通違規事件已有近三學年度統計與分析，且有減少之趨勢。

(三)改進意見與建議事項

1. 成立「交通安全教育推行委員會規定成立「交通安全教育推行委員會」，除學校人員外，並聘請轄區分駐所警員、里長及家長會長為顧問。組織架構完整，惟開會時顧問並未與會，建議宜能邀請其與會。
2. 教育處有轉發中央層級公文，學校配合辦理改進及追蹤改善程度之事在簡報資料上應加以呈現。
3. 已訂定「交通安全教育年度計畫」，納入學校行事曆中並列管執行。但有關各計畫之執行要點辦法建議於簡報資料中加以呈現。
4. 在宣導內容上，有部分資料如號誌燈頭之紅綠燈的左右與上下相對位置有誤，應加以更正。
5. 提供佐證評鑑資料所附的照片、圖表皆須敘述其內容之「5W」，俾利於資料之查核、執行。
6. 未見規劃交安教學單元進度表，須由各領域課發會在選用的教科書中擇取涉及交安之單元進度，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供全校教師參酌引用。
7. 班會討論交安議題，須在各學期、年級，分訂主題和討論大綱。
8. 校區內某些地點的交通標誌、標線，有需改善、或加設之處頗多，宜即加查改之。
9. 自行車有加裝火箭筒、牛角者，應嚴加取締，並加貼反光片；輪圈之鋼絲，裝設防側撞之反光片。
10. 校內牆柱、洗手槽的稜角、球類之運動架、門柱，皆應加貼防撞條或防護墊，以保行走安全。
11. 宜繪貼學校周遭安全地圖及校園安全地圖，並刊印於學生手冊中。
12. 交通安全資源教室內，除蒐存海報、漫畫、人行立牌、視聽設備外，更須蒐存交安書籍、資料等，以輔助交安宣教之用和學生的借閱。
13. 交安常測之命題需依年級分別命題，宜含學校本位之交安問題的題目；測後需作評分、題項分析及補救教學。
14. 校園外家長接送區之標示牌或告示牌可考量固定設置且接送時間應標示。
15. 校園內人車動線規劃應輔以標線、標誌佈設。

六、彰化縣立大城國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於彰化縣大城鄉東城村南平路 224 號。校地面積：約 2 公頃。鄰

近學校：縣立大成國小。校內停車空間；汽車停車位 33 格(含無障礙停車位 3 格)、機車停車位 7 格、自行車停車位 35 格。學校規模：設有 15 班，學生人數 401 人、教職員工人數 51 人。

學生通學方式：家長接送者 106 人 (佔 26%)、徒步者 121 人 (佔 30%)、騎自行車者 78 人 (佔 20%)、搭乘公車者 96 人 (佔 24%)。

學生上、放學方式及導護設施：學生上放學主要由南平路之南側門進出；規定騎自行車者須戴安全帽，亦不得逆向、雙載及並排騎乘；要求徒步者行走人行道；家長接送區設於校門口之左右兩側。上放學時段除學務處人員在正門執行導護工作外，亦安排導護教師兩名、交通志工及替代役男各一位，在各重要路口協助交安維護事宜。

學校周遭鄰接主要路名及其特性：學校正門臨南平路，路寬約六公尺，設雙線道，有設人行道；離校約 400 公尺，在中平路上設有客運站牌。

上放學交通尖峰時段學校周遭情形：上學時段，在南平路和中平路的交叉路口，車流量較大外，交通情況尚可；南平路在上放學時段，有家長接送車輛，其餘時段車流量不大。

學校特殊交安情形及其因應作為：本校遇有其他特殊情況(如工程施作)時，會依實際情況變更學生上放學路線，並加強宣導以維護學生交通安全。

(二)訪視所見特色與優點

1. 交通安全推動小組人員，除校內行政人員外，並聘家長會長、大城派出所、及鄉公所人員與會指導。
2. 交通安全委員會於每學期初、末召開會議。
3. 行政會報、導師會報等，亦針對交通安全教育實施情形提出檢討改進，加以落實。
4. 依規定參加本縣交通安全評鑑觀摩，以學習改善本校交通安全教育推動狀況。此外，縣府辦理之各項交通安全研習均派人參與學習。
5. 各學習領域，皆有選定涉及交安教學單元，從事宣導或教學活動，附有教案、施教或實際執行的資訊及學習單或綜合評量活動。
6. 教師大致有融入式和隨機式宣教交安知能。
7. 邀聘校內外交安或相關人士在校研習活動，並鼓勵師生參與校際交安教學研討會，且有研討心得分享。
8. 大部分校區內有配合地形、地貌裝置交通標誌，塗繪標線達成潛移默化之境教效果。
9. 校內設有無障礙坡道、遵行進道指引標示、轉彎處豎立凸鏡、牆角有設防護墊，以增通行安全。
10. 重視自行車騎乘技術簡易維修技能，有考照場及修護站之設置。
11. 設有標誌專牆、布告欄、網頁、編印學生手冊、海報、校外安全地圖、學

- 生赴校外重要交通路口進行實測，並利用簡報、拍攝影片提醒學生知悉校園周邊危險路口，顯示用心交安宣教工作。
12. 有實施交通安全常識測驗及自行車考照之筆試，測後有進行學生回答錯誤試題之分析，做成書面補救教學，內容詳盡。
 13. 交安宣導之學藝競賽，有各班之交通安全話劇比賽，頗有特色，舉行交安班級布置、書法、漫畫等，學生參與踴躍。
 14. 校外教學活動，有詳盡實施計畫，經核准後，皆有依行政程序逐項實施：行前教育、人員編組、車輛安檢、司機審核、逃生演練等。
 15. 雨天時，校方在放學有採取因應措施的家長接送方式。
 16. 訂定本校交通安全教育年度計畫，納入行事曆中執行。

(三)改進意見與建議事項

1. 因交安會議常併校務會議舉行，顧問們未能參與，建議本會議先召開後，顧問們即可離席，也不影響校務會議的進行。建議增聘本地村長為顧問，以增集思廣義與協助宣導之教。
2. 請彰化縣交通隊提供本校學區容易肇事路段、時段的統計資料，並據以研擬校外安全地圖以利學生知悉。
3. 附以佐證之評鑑資料、照片、圖表等，需敘述其內容的5W，以便對評鑑資料之查核及執行評鑑工作。
4. 須由各學習領域課程發展委員會選定教材後，選取涉及交安單元、教學進度，彙編「各學習領域交安教學進度表」，提供全體教師參酌，期能配合日常教學活動，蒐集相關交安教材，融入以施教交安知能。
5. 宜依學期、年級、分別訂定交安議題，討論大綱，在班會中討論並詳細記錄和批閱。
6. 需設置交安資源教室，廣為搜存交安書籍、資料等，加以編目造冊，公開展示，以供教學輔助用。
7. 交安常識測驗需依各個年級分別命題，並含部分學校車位之交通事宜的題目，評分後需做題項分析和補救教學。
8. 交通事故統計分析，除警局提供一般事故資料外，另需有學生交通事故亦要深入分析，且宜近3學年度資料進行分析，以供改善與宣導之依據。
9. 家長接送區之標示牌可加入上放學時間，請勿停車，另考量與相關單位協調劃設家長接送區之停車格位。
10. 教育處能從旁協助學校，向交通部爭取經費補助，承辦校際之交安教學研習營或研討活動。

七、花蓮縣立美崙國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於花蓮縣花蓮市化道路 40 巷 1 號。校地面積：60,536 平方公尺。
鄰近學校：國立花蓮高級工職、國立東華大學附屬實小、花蓮縣立明恥國小、海星國小、復興國小。校內停車空間：汽車停車位 36 格、機車停車位 8 格；複合式停車棚 1 座。學校規模：設有 26 班(含特教班 1 班)，學生人數 688 人、教職員人數 75 人。

學生通學方式：家長汽車接送者 170 人 (佔 25%)、家長機車接送者 60 人 (佔 9%)、徒步者 369 人 (佔 53%)、騎自行車者 89 人 (佔 13%)。

學生上、放學方式及導護設施：

1. 學生通學情形：

- (1) 本校位於花蓮市行政區，化道路與中美路交界處。以形成機關和住宅區為主；道路平直，交通號誌、標誌規畫良好，上、下班時段車流量大。由於絕大部分屬學區內學生，在交通安全的維護上，首重學生路、車隊穿越化道路(四線道)到中美九街，其次是家長接送區和過民族路往白燈塔公園路線的規劃。
- (2) 放學時因化道路 40 巷大門口車流量大，為顧及騎自行車及徒步者上放學安全，本校採人車分道；校門口左側設有家長接送區(禁止家長將車輛駛入校內接送學生)。

2. 導護設施：

- (1) 東門：由學務主任及志工家長和交通糾察隊員負責督處學生放學狀況。
- (2) 西門：由校長、生教組長及交通糾察隊員負責督處學生放學狀況。
- (3) 每日分配兩位學務人員負責處理校內外各項突發事件及交安秩序之導護工作。
- (4) 每日安排兩位導護人員於中美路與中美九街十字路口協助放學。交通導護配置執勤時段為每日上學時段(7:30~7:50)，及放學時段(16:50~17:10)協助同學過人穿道。
- (5) 學務人員每日不定時巡視各交通要道，維護學生的交通秩序。

(二)訪視所見特色與優點

1. 教育處有轉發與交通安全教育相關公文，並列入承辦與處理。
2. 對於學校附近之危險路段有做危險因素分析與提出相關因應對策與辦法。
3. 利用交通安全親職座談會宣導本校執行交安計畫與活動等項。
4. 交通安全教育委員會均定期召開委員會議，訂定年度計畫，配合相關要點與執行辦法，列入行事曆中加以管制執行。此外也召開導師會報、擴大會報，

- 直行、檢討與改進交通安全相關事宜，會議記錄亦均有加以追蹤與改善。
5. 各學習領域中，各有一至二個教學單元編有教案，施教情形及附學習單；或有宣導活動的紀錄。
 6. 大部分教師採隨機式，從事交安知能之宣教。
 7. 大部分校區依地形、地貌裝置交通標誌、塗繪交通標線，在樓梯踏步書寫雙語化交安標語，期以達成交安境教之效果。
 8. 設交安教學走廊、交通標誌專牆、布告欄、出版校刊、架設交安網頁及LED燈；利用聯絡簿，分送交安資訊給家長，達成交安社教效果。
 9. 校舍量體之樑柱、轉角突出物大多裝有防撞條、保護墊，樓梯釘扶手，有助通行安全。
 10. 設有交安資源教室，蒐存交安書籍資料。有編目、造冊，公開展示，並訂有管理辦法。
 11. 由交通行為違規同學參與車棚畫線工程；寒假作業增列交安議題，皆具有特色。
 12. 設計「安心走廊」加強學生危險路口或路段之辨識，並融入愛心服務站之位置，將能增進用路安全。
 13. 多創新措施，如成年禮、寒假作業、校慶主題、可見校方非常用心。
 14. 校外教學，透過老師及學生一起。藉由檢核表查核車輛值得推廣。
 15. 花蓮縣為單車旅遊大縣，校方善用資源委託專業的教練授課，值得肯定。
 16. 學生人人皆當交通服務隊構想，應予肯定。
 17. 校外教學活動有詳細計畫，能依行政程序逐項執行。

(三)改進意見與建議事項

1. 已成立交通安全教育委員會，並訂定組織要點、架構圖及委員執掌。其成員除學校人員外，亦聘請家長會會長、民意派出所主管參與委員會。如能增聘本地里長為委員，則更佳。
2. 編有「九年一貫交通安全教學課程設計」內含全學期各州預定實施之交安宣導、教學、會議或工作事項，而非屬交安單元之教學進度表。
3. 附以佐證評鑑資料之照片、圖表等，皆須對其內容做「5W」之敘述，俾利評鑑資料查核。
4. 未編撰「交安教學單元進度表」。須由各學習領域課發會，彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供全校教師參酌或應用。
5. 教師參加校際交安教學研習會後，宜有研習心得分享知舉動。班會討論交安議題，需依不同學期、年級，分別訂定討論主題及大綱，並應詳做紀錄。
6. 設有自行車考照場，惟宜加強自行車騎乘，簡易維修技能之教學及辦理自行車考照制。
7. 校區部分交通標誌、標線、號誌有錯誤，需即與查改之。

8. 交安資源教室內，需張貼完整的交通標誌等，有待充實蒐集交安書刊。
9. 交安宣導活動之學藝競賽，僅見海報、書法競賽，項目需更多元，參與者宜求普及。師長宜參加，以鼓起風氣，形成習慣。
10. 交安常識測驗，須每年實施，要分年級分別命題，施測後，須評分及做題項統計分析及補教教學。
11. 遊覽車內安全設施，需由司機解說、演示安全門窗、天窗之開啟，然後由師長及部分學生，做實際的開啟演練操作，再辦理逃生演練。
12. 校內人車動線需運用多個出入口，並規劃人車分道，而學生之自行車與教職員汽機車分道。
13. 家長接送之比例逐年增加，請加強宣導盡量避免減少接送。
14. 家長接送區建議增加牌面指示，並規劃汽機車分離。
15. 自評之執行情形說明應再明確，如有未滿分項目應說明其待改善加強之處。
16. 校內人車分流設計宜再檢視，可利用多個出入口減少人車衝突。
17. 自行車考場學生均未使用，極為可惜，建議校方多加利用。
18. 執行導護工作之學生宜配置安全帽，以維護其安全。

八、宜蘭縣立員山國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

學校位於宜蘭縣員山鄉溫泉路 92 號。鄰近學校：宜蘭縣立員山國小、大湖國小、同樂國小。校內停車空間：汽車停車位 40 格、機車停車棚 2 處、自行車停車位 500 格。學校規模：學生人數 442 人、教職員人數 58 人。

學生上、放學方式：騎自行車者 258 人 (佔 58.4%)、家長汽車接送者 35 人 (佔 17.0%)、徒步者 53 人 (佔 12.0%)、家長機車接送者 53 人 (佔 12.0%)、搭乘特教專車者 5 人 (佔 1.0%)。

學生通學情形與輔導設施：

全校同學上、放學皆由大門口進出校園。徒步者由溫泉路經東側斜坡通學廊道進入校內；家長車輛接送區設在溫泉路上，騎自行車者至東側斜坡口下車，然後牽車步入校門。導護哨由導護教師、學生交通服務隊員和替代役男組成，分設於大門口、斜坡道之東、西側入口處，枕山路與溫泉路交叉口等處。

(二)訪視所見特色與優點

1. 有成立交安教育委員會，成員為校內行政人員，並聘校外專業人士為顧問，組織架構完整。每年定期召開委員會議、討論交通安全教育相關事

宜，有會議紀錄，並經陳報，依決議事項執行，並在下次會議時，有追蹤、檢討。

2. 已擬定年度交安教育實施計畫，配合所訂定的相關執行辦法成要點，納入學校行事曆執行。
3. 各學習領域各擇取一至三個涉及交安教學單元，融入課堂教學活動，編撰教案，並附有學習單及教學活動之資訊。
4. 在校內舉辦交安研討活動四次，以及指派教師參加校際之研習，並有舉辦班會討論交安議題活動。
5. 大部分校內，配合地形、地貌，設置交通標誌或彩繪標誌，且對標誌有加註其意義，更具境教效果。
6. 重視自行車騎乘教學，繪製自行車考照場，並實施考照制。
7. 設有交通標誌專牆、交安走廊；架設交安網頁、編印學生交安手冊，會至校園安全警示圖、愛心商店圖；利用聯絡簿黏貼交安相關資訊，以為社教宣導。
8. 能結合校區安全維護，在校門口設紅外線感應器，維護師生出入安全。
9. 校舍轉角樑柱、水槽等，大多有裝貼防撞條、防護墊，以維護通行安全。
10. 校外教學活動計畫周詳，接能依行政程序逐項執行。
11. 交安宣導之學藝競賽，含有 CPR 和 AED 操練，全校同學皆須參加之舉，頗具特色。
12. 原山路與台 7 丁線設置交通號誌的行人專用時相之作法，值得肯定。
13. 學校新設之汽機車接送區，已有功效，建議持續追蹤、檢討。
14. 學校人車動線管制得宜，並能夠利用有限人力、物力，進行停車格位之調整。
15. 學校依據去年評鑑意見確實改善，值得肯定。
16. 學校找專家協助規劃交通安全改善措施，值得肯定。

(三)改進意見與建議事項

1. 建請學校能針對交通安全教育宣導，進行長期的成效評量，建立有無進步對照或成效改善的趨勢。
2. 附以佐證憑證之照片、圖表等，皆須對其內容作「5W」之敘述，俾利資料查核。
3. 為編撰「交安教學單元進度表」。需由各學習領域課發表，在選定教科書後，選取涉及交安之單元、進度，彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌，期能配合課堂教學活動，蒐集相關教材，施教交安知能。
4. 教師參加校際交安教學研習會後，宜有心得分享。班會討論交安議題，需依學期、年級，分訂討論主題及大綱，並應詳做紀錄。
5. 部分標誌已褪色或破損，需即加更換。

6. 原繪製「校外安全地圖」及「校園安全地圖」，貼示於校區專牆，並刊印於「學生安全手冊」內。
7. 依規定每年應舉行交安常識測驗，一年級分別命題施測，然後需作評分、題向分析及補救教學。
8. 需闢設交通安全資源教室，供蒐存交安書刊、資料等，提供交安教學及宣導之用，且所有書刊等，皆應編目、造冊及展示。
9. 員山大橋往學校附近之「學校」標誌，建議往上游調整，以增加駕駛人之反應時間。
10. 建議宜落實自行車安全檢查作業（如煞車），以保障學生安全。
11. 建議宜爭取外部資源，添購自行車安全帽，並鼓勵同學配戴，以提升學生安全。
12. 在交通服務隊組訓時，宜妥善規劃值勤位置。旗手之位置，應在停止線與行穿線間，方能有效阻隔車輛，保障行人安全。
13. 微電影拍攝內容，可再加強交通違規之對比，如未戴安全帽之危機可加強說明。
14. 建議應更主動積極爭取，如行人專用號誌燈等的裝設。
15. 學生交通違規及事故之分析，應再加強。

九、台北市立民族國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校舍在台北市大安區羅斯福路4段113巷13號。校地面積21,616平方公尺。鄰近學校：有國立臺灣大學、國立臺灣科技大學、國立台灣師範大學分部、台北市立和平高級中學、台北市立芳和國民中學、台北市立銘傳國頻小學。校區停車空間：汽車停車位17格（含1格肢體障礙者使用）；機車停車位21格（含1格肢體障礙者使用）；自行車停車位16格。

學校規模：現有普通班9班、體育班3班，共12班；學生數347人，教職員工數53人。

學生通學方式：使用大眾運輸工具者178人（佔44.7%）、徒步者96人（佔24.1%）、家長汽車接送者71人（佔17.8%）、家長機車接送者30人（佔3.5%）、騎自行車者23人（佔5.8%）。

學生上、放學情形：搭乘捷運及公車者，行走校門口人形穿越道到對街，避開派出所前之圓環斑馬線，避免發生意外；在師大分部前搭乘公車者，必先行走本校側門口之巷道，較少車輛通行較安全；徒步至師大分部方向者，穿越公館圓環公路時，必須遵守交通號誌，並注意右轉來車，以策安全；搭乘汀洲路公車和徒步至公館者，務必行走台大進修推廣部前方之行人地下道，避開公館圓環路口之斑馬線；徒步到學府裡社區者，務必行走人行道及斑馬線。

學校周邊主要道路及其特性：本校臨接之主要道路有羅斯福路 4 段 113 巷、羅斯福路 4 段 113 巷 190 弄和羅斯福路 4 段 119 巷。三條主要道路皆為雙線車道，並無慢車道。學校周邊皆有人行道，且路邊劃有停車格。學校周邊商家沒占用道路情形。

上放學尖峰時學校周邊的交通情形：上放學尖峰時段，羅斯福路 4 段 113 巷及 119 巷機車騎士多，車流量大。113 巷校門口號至路段，極容易塞車。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

1. 規劃不同上下學方式之安全路線。
2. 針對危險路口（113 巷圓環路口）限制通行。
3. 辦理交通安全研習增加學生交安知能。
4. 廣設愛心服務站，以策學生上下學之安全。
5. 推廣搭乘大眾運輸工具，減少入校之車流量。

(二)訪視所見特色與優點

1. 以成立交通安全委員會，成員有校長與相關主任，也聘請派出所主管、里長、家長會代表為顧問。
2. 每學期期初、期末，各召開一次交通安全教育會議。
3. 會議記錄及上學年交通安全缺失改善事項均有列入追蹤。
4. 有訂定交通安全教育年度計畫，內容包括擬定執行辦法、要點及相關活動。活動實施後進行檢討、改進及修正，並將交通安全教育年度計畫，列入學校行事曆執行。
5. 在各項會議中，如行政會報、導師會報等，向全校教職員、家長宣導交通安全教育事項；並舉辦全校師生交安教育宣導活動。
6. 每一學習領域皆有配合教學進度，融合一個交安教學單元，有施教活動及學習單。
7. 很重視師生的交安教學之效內、外研習活動。
8. 交安情境布置，多樣且完善，設有交安布告欄、交通標誌專牆、標線走廊，DVD 拍攝、微電影、架設網頁，以提供交安資訊。
9. 很重視自行車騎乘教學，設有考照場以提供練習與施測。
10. 設有交安資源教室，提供交安技能教學，蒐存書刊、光碟等，皆有編目，造冊及展示。
11. 交安常識測驗之命題，頗具特色，施測後，有評量，做題項分析、追蹤教學。
12. 校外教學活動實施前，擬有計畫，並依行政程序，逐項執行。
13. 學校結合河濱自行到之資源，發展交通安全部同面向，並設計 Ubike 之學習單，以「河岸樂騎，勇闖馬場町」規劃體育課程，值得肯定。
14. 設計人車分道路線，實施下車牽行活動，建立校內安全行進之環境。

15. 家長接送曲，由校門左側改為右側，並規劃汽、機車分流，明顯改善交通狀況。
16. 校內增設紅黃線感應警示器，拓寬出口車道，變換停車方向，大門增設防夾感應裝置等措施，俱見用心。
17. 導護工作由校長帶領，學務處同仁輪值，辛勞應與嘉許，羅斯福所警員協助站崗，亦有效提升上、放學之安全。
18. 學校有擬定愛心服務站實施計畫，且招募很多愛心服務站參與，提供學生更多的安全保護。

(三)改進意見與建議事項

1. 須由各領域課發揮，提出涉及交安教學單元之教學進度表，以提供全體教員參酌施教。
2. 須配合校區地形、地貌設置相切和的交通號誌、標線，以收情境教學效果。
3. 地面圖會支線段為交通標線，而非號誌，須更正之。
4. 交安常識測驗命題，宜依年級分別之，並加列學校本位之相關交安題目，以促進學生知交安觀念。
5. 地下停車場之肢障者車位，需鄰近電梯，並在入口處，須有明確的標誌，以引導行駛。
6. 建請主動向轄區派出所索取校園周遭危險路口交通事故統記資料，及發生事故類型，並利用全校性集會，向學生宣導交通安全。

十、台南市立安定國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校位於台南市安定區安加里 262 之 1 號。校地面積：45,603 平方公尺。校區停車空間：設有汽車停車位 58 格（含 2 格無障礙停車位），機車停車位 60 格、自行車停車位 840 格。鄰近學校：縣立安定國小、南安國小、南興國小。學校規模：設 23 班（含一抽離式資源班）、學生人數 612 人、教職員人數 52 人。

學生通學方式：

1. 上學時段：騎自行者 282 人（佔 47%）、家長汽車接送者 119 人（佔 20%）、家長機車接送者 122 人（佔 20%）、搭安親班車輛者 55 人（佔 9%）、徒步者 25 人（佔 4%）、搭公車者 3 人（佔 0.4%）。
2. 放學時段：騎自行車者 282 人（佔 47%）、家長機車接送者 122 人（佔 20%）、家長汽車接送者 93 人（佔 15%）、搭安親班車輛者 73 人（佔 12%）、徒步

者 34 人 (佔 6%)、搭公車者 1 人 (佔 0.1%)。

學生通學情形及導護設施：

1. 通學情形：上學時段學校開啟大門、側門，車棚口及車棚東側門供師生入校；家長接送車輛可臨停於大門與側門口道路兩側；自行車一來校路線不同而分別從車棚口或車側門入校區；徒步者由側門口進校。放學時段，開放大門、側門及車棚東側門；家長接送者以從大門出校為原則；徒步者由側門離校；騎自行車者統一從車棚東側門前行，然後依序左轉出校區。家長接送規劃在大門口兩側，屬機車接送區，再往東西方向延伸為汽車接送區，另爭取在縣道 132 號畫設汽車停車格可供家長停放。
2. 導護設施：上學時段，校長在大門口督導交安維護事項；車棚門口設導護哨，有 2 位導護志工協助導引；「市 138 號道」與「南 132 號道」交叉之丁自路口，安定交流道聯絡與「市 178 號道」交叉口，皆由行政人員輪值執勤。放學時段，大門口有 2 位以上導護志工及學務處同仁負責指揮交通並有六位交通服務隊同學執勤；導護老師分別在車棚東側門及學校西路口執勤；警衛及替代役男負責側門口之交通指揮。

(二)訪視所見特色與優點

1. 有成立交安教育委員會，由校內行政人員與校外人士組成，組織架構完整。
2. 訂年度交安教育實施計畫，列入行事曆中，按期執行交安宣教業務，並訂有執行之辦法、要點為依據。
3. 教育局對交安教育相關業務，行文學校皆有依函示，並將處理函覆教育局。
4. 每一學習領域，各選取一至二個涉及交安教學單元，編有教案或施教實況，部分附有學習單。
5. 有在校內舉辦交安教育研習會，並鼓勵師生參與校際交安教學之研討。
6. 頗重視自行車騎乘、維修之教學，進行自行車考照制，及協助簡易修檢工作。
7. 針對特教班學生，安排生活化之交安活動和教學，加深他們對交安情境的體驗。
8. 設置交安布告欄、教學走廊；架設網頁、拍攝影片、LED 燈；編印學生手冊；利用路跑，從事隨機式交安宣教。
9. 人車分道、放學分流，雨天開放校內前廣場為「駐車彎」。
10. 交安常識測驗分年級命題，測後有評分、題項分析及補救教學。
11. 交安宣導之學藝競賽項目，有書法、漫畫、海報及教室布置等，並利用運動會、路跑時，進行交安宣教事宜。
12. 校外教學活動，擬有實施計畫，經核准後，能依行政程序，逐項執行。

13. 落實騎腳踏車戴安全帽的制度，運用安定卡等措施做為獎勵；並規劃腳踏車考照區、簡易維修區等。
14. 校外教學安排返家專車。從家長觀點思考，學校隔宿露營活動與三年級校外教學活動，由學校依參與學生居住區域，安排六線專車，每路線擇定 2~3 個下車點（多為愛心服務站），讓學生下車，即可走路返家，免除家長接送不便及造成學校交通壅塞之狀況，各車次最終點仍為安定國中，以方便教師下車，措施應予肯定。

(三)改進意見與建議事項

1. 已訂定交通安全教育推動組織辦法，並成立交通安全教育委員會，校外成員宜邀請里長參加。
2. 評鑑書面資料，應補到學校附近之危險路段、分析與圖示，以及因應措施。
3. 可再加強家長交通安全教育之宣導與因應措施，並檢討成效。
4. 用以佐證評鑑所附之照片、圖片等，皆宜詳附其內容之「5W」，俾便評鑑資訊之查核。
5. 未見有編撰及呈現交安教學單元進度表，需補充之。
6. 宜依不同學期、年級，分訂交安議題、討論大綱，在班會中討論，並詳加紀錄。
7. 宜配合校區內之地形、地貌，懸置符合情境之交通標誌、塗繪、標線，校內需加以改善，務需即查改之。
8. 宜闢設交安資源教室，蒐存交安書刊、資料等，及施教交安知能場域之用。
9. 校內方柱、洗手台稜角等尖銳處，宜設法爭取加貼防撞條，以保通行安全。
10. 學區內危險路口甚多，部分車輛車速甚快，影響學生騎乘安全，仍須仰賴執法部門協助。
11. 身心障礙停車格位，建議予以適當調整，並配合無障礙設施。
12. 建議洽請相關單位，針對校門口併學校附近之標線、標誌，進行整體性之規劃與調整。
13. 學校在評鑑項目與重點之執行情形上，宜將學校的實際交安執行情況，填寫在執行“情形說明”欄內，而且盡可能地說明清楚。

十一、高雄市立陽明國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校位於高雄市三民區義華路 166 號。校地面積 4.18 公頃。鄰近學校：市立三民國小、市立愛國國小、市立博愛國小、市立陽明國小、市立正興國中、市立三民國中等校。校區停車空間：汽車停車位 124 格（含無障礙停車位 3 格）、機車停車位 126 格、自行車停車位約 1,500 格。學校規模：現有 105 搬（含管樂班、體育班各 3 班）、學生人數：3,215 人、教職員工人數：229 人。**學生通學方式**：家長接送者佔 52%、騎自行車者佔 23%、徒步者佔 21%、搭乘大眾運輸工具者佔 4%。

學生上、放學情形與導護設施：學生上、放學皆由學校的前門（義華路）和後門（澄和路）進出，採人車分道出入校門；校門口左側規劃機車接送區、右側設汽車接送區。**導護設施**：在前門口、後門口、澄和路 169 巷與義華路交叉口、澄和路與澄和路 190 巷交叉口，共四處導護哨，由導護教師、志工爸爸和學生交通糾察隊員組成。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已組成交安教育委員會，組成人員含校內行政人員和校外人士，組織架構完整。定期召開委員會議，討論校內交安教育工作，訂訂年度交安教育實施計畫。商討交安工作辦法、要點、原則等，以為推展業務之依據。
2. 教育局有轉發交安教育業務之相關公文至孝，除分辨外，並做宣導、配合辦理與追蹤，再將辦理結果函覆。
3. 校方有積極地推動交通安全教育工作。
4. 導護老師與志工有熱心參與學生之安全導護工作。
5. 除自然與生活科技領域和綜合活動領域外，其他每一領域，選取一至二個教學單元，施教交安知能，附有教案施教情況學習單。
6. 大部分教師採隨機式宣教交安知能。
7. 每年度舉辦校內交安知能演講，並指派師生參加校際交安研習活動，返校後，有分享學習心得。
8. 頗重視自行車騎乘及維修技能之教學，並提供簡易維修服務。
9. 建立上放學時，校園人車分道處理的 SOP 機制，頗為可取。
10. 設有交安情境步道、布告欄、交通標誌專牆和交通標線教學走廊。編有學生安全手冊、架設交安網頁、LED 燈，利行陽明雙周報、拍製教學影片等，從事交安宣教。
11. 能配合校園內之地形、地貌裝置適合交通標誌、彩繪交通標線、實施交安境教。
12. 設有母嬰親善停車位，肢體障礙者汽、機車停車位三格及機車停車位。
13. 闢設交通安全資料室蒐存交安書面資料、光碟、影片等，皆有編列、造冊並公開展示，訂有借閱管理辦法。

(三)改進意見與建議事項

1. 附以佐證評鑑之照片、圖表等，需敘述其內容的 5W，以便對評鑑資料之查核。
2. 需由各學習領域課發會選取涉及交安單元、教學進度，彙編各學習領域交安教學進度表，提供教師參酌，期能配合日常教學活動，蒐集相關交安教材，以施教交安知能。
3. 班會討論交安議題，需依學期、年級，分訂討論主題和大綱，並做詳細記錄及批閱。
4. 宜實施自行車考照制，闢設自行車考照場，提供平時騎乘練習及供考照之用。
5. 校區部分交通標誌、標線之繪製，有待改善，宜即改之。
6. 僅對一年級生，實施交安常識測驗；依規定須對全體學生施測，並依不同年級分別命題。測後需做評分、題項分析及實施補救教學。
7. 校外教學前，商請策略聯盟高職的校車協助辦理逃生演練模擬，以增應變能力；固然可取，但與實際租用之遊覽車內安全設施不盡完全相同，仍應在離校前由遊覽車公司之司機，解說所搭乘車輛安全設施及安全門、天窗開啟示範，並經施、生操作後再做逃生演練。
8. 學生上放學家長接送比例高(50%以上)，可再檢視家長接送區之調整空間，並輔以標線、標誌或告示牌配合處理，且應請相關單位協助辦理。
9. 校內人車動線規劃方面，可補標線、標誌或告示牌輔導之。
10. 地下室停車格位，宜考量行車方向，部分格位可考量調整。另外，機車補畫停車車位。
11. 行動不便者停車格之劃設，可依規定調整。另外，母嬰親善汽車可再檢視。
12. 愛心服務站之佈設與宣導，可再加強。
13. 已有 103 學年度與 104 學年度交通違規與交通事故資料統計分析，建議增為 3 學年度，以供改善與宣導之依據。另外，交通事故為學校記錄資料分析，應補警方資料。
14. 學校對於各項交安宣導，均有確實的執行，如能對之，進行隨機或抽樣式的成效評估，以了解交安宣導是否深入學生的生活之中，將更好。
15. 學校宜邀請交通安全相關科目之教師，挑選表現優異之學生作品，協助他們先行校內之鼓勵與獎勵，及參與校外交通安全教育學藝競賽，以爭取校外交安學藝之獎項，以及加強並提高學生自信心。

十二、南投縣營北國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校位於南投縣南投市營北里向上路2號。校地面積：2.7公頃。校區停車空間：汽車停車位58格（含2格身障者停車位）、機車停車位24格、自行車停車位180格。鄰近學校：縣立南投國中、中興國中、光華國小、國榮國小、營盤國小、國立南投高中、國立中興高中。學校規模：設21班、學生人數561人、教職員數55人。

學生通學方式：家長車輛接送者334人（佔51%）、騎自行車者141人（佔21.5%）、徒步者116人（佔17.0%）、搭乘公車者62人（佔10.5%）。

學生上、放學情形：學生上、放學皆由大門（向上路）及北側門（中正路146巷）出入校區。搭乘公車地點可在光華二路與中正路口，雙向（往草屯或南投）皆有公車；往南投方向在學藝路之「7-11」商店前，亦有一站牌。危險路口：有向上路與向上六路交叉口，以及本校北側門口，共有兩處。

學生上、放學時段，學校周邊交通情況：

1. 上學時段正好為中正路車輛最多之際，因此，學校設計綠籬時，刻意不設校門於此。
2. 向上路、中正路146巷與營北路之路段，皆為本校家長接送學生的車輛，無大型車輛通行。
3. 放學時段，未必開交通繁忙情況，刻意調整學校作息時間，提早在16:35放學，使學生避開交通繁忙時刻。
4. 本校搭乘公車學生，亦可因此而有良好的搭車空間。

上、放學時段學校之導護措施：

1. 宣導安全上學時段為7:00至7:20，交通服務同學及導護人員在6:55就於導護哨執勤。
2. 汽、機車一律規定由後大門進出校區；徒步學生及騎自行車者可由前門及後小門出入校區。
3. 校長與行政人員搭配一組交通服務隊員，站處大門口之導護哨（向上路口）。
4. 學務處行政人員搭配一組交通服務隊員，站處北側門口之導護哨（中正路146巷）。
5. 二位替代役男，站處中正路交通號誌下之導護哨。

(二)訪視所見特色與優點

1. 成立交通安全教育委員會，小組內有家長會長及派出所副所長，組織架構完整。

2. 每學期期初以及期末均搭配行政會報開會兩次，會議結論有完整追蹤與改善。
3. 教育處有轉發相關交通安全教育之公文，學校皆有加以改善及宣導，也針對學校評鑑給予相關建議，並協助會勘危險路口，加以改善。
4. 利用導師會報等，提出交安教育之相關事宜，決議或建議之事項，皆有時行改善，此外也運用社區踏查與電視連播系統，從事宣導，強化學生交通安全觀念。
5. 全校師生，校長及主任等，每日熱心曾是學生交通安全導護工作。
6. 七年級學生實施社區踏查，包含自行車教學，交通路口宣教，學校周遭文史及交通環境之查訪活動，訂有實施計畫，呈現實際執行內容及學習單，更有成果展示，頗具特色。
7. 部分教師採隨機式宣教交安知能。
8. 有舉辦交安演講，示範活動，承辦全縣交安觀摩工作。
9. 部分校內之地點設置交通標誌，繪製標線，從事境教，設有布告欄，交通標誌專牆，標線走廊並有交安書刊，架設網站等。
10. 舉辦交安常識測驗，施測後有評量及做題項分析，追蹤輔導教學。
11. 交安宣導之學藝競賽項目多元，參與的師生眾多，相當普及。
12. 實施國際認證教學，各年級同學均有學習機會，而且施教活動內容豐富，很有特色。
13. 校外教學活動實施前擬有計畫，並依行政程序有逐項執行，與逃生演練，另編印學生校外教學手冊。
14. 改善學生的交通違規情形，學校極盡努力，而且也很顯著。

(三)改進意見與建議事項

1. 附以佐證評鑑之照片、圖表等，應附「5W」，以陳述其活動內容。
2. 未見融入各學習領域涉及交通安全單元之教學內容及進度表。
3. 宜由各學習領域課發會，在所將採教材中擇取與交通安全有關之單元，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元學進度表」，提供全校教師參酌，期能蒐集教材，在日常生活中，融入交安相關教材施教。
4. 班會討論交安議題，宜依年級、學期分訂討論主題、大綱，並詳做記錄。
5. 學生交通常識測驗命題內容，需依年級分別命題，並加測學校本位的交通情況，問題之認知題目，測驗後應做題項分析，且做補救教學。
6. 校外教學租用之遊覽車，需確實進行車況之安檢，車輛離校前須確實進行車內安全門窗天窗之開啟運作。
7. 校內人車動線之圖示，應考量明確性的指引。
8. 道路標線，標誌等模擬設置應正確。
9. 學校內汽車停車場有速限標誌 60，應調整成 20。
10. 機車，自行車空間應考量劃設停車格位。
11. 空拍影片有學生跨越雙黃線應予以刪除。

12. 行動不便者之停車位標誌需依規定設置。
13. 學生家長接送比例高達一半以上，需設置家長接送區。
14. 學生交通違規及交通事故應考量近年之統計資料進行深入分析，以供改善之依據。
15. 建議教育處能主動積極協助並補助學校承辦跨校，跨區交通安全教育研習，研討活動。

十三、宜蘭縣立宜蘭國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校位於宜蘭縣宜蘭市樹人路 37 號。校地面積：2.8657 公頃。鄰近學校：宜蘭縣立力行國小、中山國小、宜蘭國小。校內停車空間：汽車停車位 56 格（含無障礙停車位 2 格）、機車停車棚及自行車停車棚各 2 處。學校規模：設有 23 班（含特教班 1 班）、學生人數 597 人、教職員工人數 70 人。

學生通學方式：騎自行車者 186 人（佔 31.2%）、徒步者 182 人（佔 30.5%）、家長機車接送者 147 人（佔 24.6%）、家長汽車接送者 78 人（佔 13.1%）、搭特教專車者 4 人（佔 0.01%）。

學生上、放學情形及導護設施：

1. 正門部分：騎自行車者由自行車出入口、徒步者由正門旁之小門進出；上、放學時段，實施「人車分道」方式，禁止車輛進出；機車接送部分，由大門外之機車接送區接送學生。
2. 西側門部分：徒步者進出校園皆走行人專用道，進校後，依校內安全廊道行走；出校門後，依本校「學生上、放學交安路線」行走。自行車由專用出入，進校區後依校內安全廊道規劃行走；出校門後，依本校「學生上、放學交安路線」行走。汽機車接送者依所設立「家長汽機車接送行車廊道」進出校區接送學生，一律遵照規劃之行車動線行駛。
3. 學校導護設施：本校全體教師同仁皆投入交通導護工作。學生上、放學時段，正門由全體教師輪值擔任導護勤務；西側門由學務人員執行導護工作。

(二)訪視所見特色與優點

1. 成立「交安教育委員會」，成員含校內行政人員及聘請校外交通專業人士、家長會長、志工代表、村長等為顧問。
2. 定期召開委員會議，每學期兩次，討論校內交安教育有關事宜。建請、決定視像等，接加紀錄及陳報，並於下次會議時追蹤、檢討。
3. 有訂定年度交安教育實施計畫，列入學校行事曆中，訂有辦法、要點等，配合以供執行之依據。

4. 教育處轉發交安教育相關公文，除分辦外，皆有做宣導並配合辦理及追蹤。
5. 編有「交通安全融入各領域教學組織架構圖」，以規劃交安知能之宣教活動。
6. 選定之交安教學單元，皆有教學活動設計的撰寫，進行教學，然後做評量三個步驟。
7. 部分教師會採隨機式，從事交安知能宣教。
8. 有舉辦校內交安研討活動，並派遣教師參加二項校際交安教學研習。
9. 校區大多能配合地形、地貌設置交通標誌、標線以達成交安境教之效。
10. 闢設「家長接送行車廊道」，規劃完善，通學時段不僅解除校門口家長接送車輛壅塞，人車爭道之問題，而且家長入校接送，交安更有保障。
11. 與附近學校從事「策略聯盟」，相互支援學生交通安全導護事宜。
12. 設有「交通標誌專牆」、「交安布告欄」、拍製校外交通情境圖片、拍攝教學微電影、架設網頁、編印學生安全手冊、新生訓練活動從事交安宣導，並赴孔廟舉辦「交安宣言」、師生自製交安教具，利用聯絡簿宣導交安概念等，從事交安宣教事宜。
13. 設有交安資源教室，蒐存交安書刊、資料等，公開展示，並訂定管理借閱辦法。
14. 校外教學活動，有詳細計畫。經核准後，皆能依行政程序逐項執行，諸如：人員編組、行前教育、車輛安檢、司機資格審核、安全門窗之開啟操作演練，及師生之車況危急時之逃生演練等。
15. 妥善運用大門與西側門環境特色規劃行車動線。
16. 汽車接送區內部化之規劃甚具創意，實施成效可再持續追蹤檢討。
17. 值週導護人員記錄簿，校長及各級主管對老師反映事項均有後續處理作為。
18. 學校在愛心服務站放置雨衣供學生緊急使用之作法值得嘉許。
19. 學校請專家來校輔導交通安全教育及設施之工作，值得肯定。
20. 學校運用團隊合作方式，致力於學校交安教育，值得肯定。

(三)改進意見與建議事項

1. 學校如能正式聘請交通安全教育推動有功校外人士擔任顧問或委員，並且在適當的場合給予公開的表揚，對於校內有功行政人員或教師也宜呈報教育處給予獎勵，如此更佳。
2. 提供佐證評鑑所附的照片、圖表皆須敘述其內容之「5W」，俾利於資料之查核。
3. 班會討論交安議題，須在各學期、年級，分訂主題和討論大綱，並做紀錄。
4. 宜加強自行車之騎乘、維修教學，並實施自行車考照制度。
5. 宜繪製「校外安全地圖」、「校區安全地圖」，附印緊急聯絡電話，並刊印在學生安全手冊內

6. 「交安常識測驗」需每年定期舉行，命題需依年級分別命題，內宜含學校本身之交安題項；測後作評分外，須作題項分析及補救教學。
7. 交安宣導學藝競賽項目太少，需加強舉辦，已達多元化，並宜多鼓勵師生的參與，以期待達普及化。
8. 汽車接送區之學生下車時規劃由左側下車之作法乃考量現地環境之權宜作為，建議宜再加強宣導在一般道路應由右側下車以維護交通安全。
9. 學校大門車道與樹人路之行穿線有所銜接，建議主管機關宜盡速重新檢討、繪製。
10. 建議可在信義樓汽車地下停車場設置車輛進行管制燈，以維護學生及進出車輛安全。
11. 學生路隊之調查可再細分晴、雨天，以具體反映不同氣候之學生上學作為。
12. 自評之執行情形說明，建議應在未滿分項目提出改善建議。
13. 學生對於學校佈設之號誌標誌及標線等大多未注意，應加強宣教。

十四、台南市佳里國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校位於台南市佳里區安南路 523 號。校地面積：56,741 平方公尺。鄰近學校：台南市立佳興國中、市立佳里國小、市立佳興國小、市立延平國小。校內停車空間：設有汽車停車位 70 格（含無障礙車位 1 格）、機車停車位 95 格、自行車停車位 900 格。學校規模：有 55 班（含特教班 3 班），學生人數 1,443 人、教職員人數 151 人。

學生通學方式：騎自行車者 714 人（佔 47%）、家長接送者 509 人（佔 33%）、搭公車者 231 人（佔 15%）、徒步者 83 人（佔 5%）。

學生通學情形與導護設施：學生上、放學採分道通行，徒步及家長車輛接送者，走安南路校門進出；騎乘自行車學生有專門之出入口。導護哨分設於校門口、復光路行人穿越道口、自行車專用路口等處；並在校外安全區域規劃家長接送區。導護人員含學校行政人員、導護教師、學生交通糾察隊及導護志工共同組成，並邀請佳里派出所員警協助指揮交通，以保學生交安及通行順暢。

學校周圍主要路名及其特性：

1. 新生路（南 176 號道）：路寬十二公尺，車道數汽車道、機車道各二線，未設人行道，路邊停車甚多（尤以接近安南路口很多攤販擺攤），且車流量大。
2. 安南路（校門口）：路寬十公尺，設二汽車道，無人行道和機車道，路邊停車輛稍多，且規劃家長接送區，鄰近黃昏市場處停車多。
3. 復興路（自行車出入口）：路寬十公尺，設雙汽車道，無機車道及人行道，路邊停車情況較稀。

4. 公園路（忠財大樓）：學生自行車隊分流處，路寬十公尺，設汽車雙線道，無機車道（人行道設在路中安全島上），路邊停車量多。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已訂定交通安全教育推動組織辦法，並成立交通安全教育委員會。
2. 每一學習領域，皆有選定一至二個涉及交安之教學單元，有撰寫教案、施教情況，附有學習單或綜合評量活動。
3. 舉辦校內交安教學研討活動；鼓勵師生參加校際之交安教學技能研習，研習者有研習心得分享。
4. 配合校區地理情況，裝置交通標誌、塗繪標線、豎立指引標示及標字等，頗為詳細。
5. 很重視自行車騎乘教學，維修技術示範，並設有維修站協助處理簡單之維護工作。
6. 設有交通標誌專牆、號誌圖示、水域安全標誌、交安走廊、布告欄、學校及周遭空照圖、編印學生手冊、架設網也等，頗利交安宣教。
7. 本校為大型學校，學風單純，教師熱忱投入，共同維護學生交通安全持恆努力與付出。
8. 生教組不定時校外巡查，加強校園周遭及危險路段巡檢，確保學生校外安全。
9. 校外教學活動，實施詳細計畫，依行政程序逐項執行。

(三)改進意見與建議事項

1. 「交通安全教育委員會」名稱不需要加「推動小組」，顧問可增加里長。
2. 審查書面資料應補列教育局之實質輔導措施。
3. 請補 104 年度交通安全教育年度計畫與計畫相關辦法或要點。
4. 可考量訂定全校交通安全教育座談會辦法，定期舉辦，座談會應有記錄及簽名單，並如何列管？又執行成效如何？
5. 家長交通安全宣導及執行成效應於審查書驗資料揭示。
6. 評鑑表中，執行情形說明與得分 90-100 詞句相同，應根據實際情況修正。
7. 附以佐證之評鑑資料、照片、圖表等，需敘述其內容的 5W，以便對評鑑資料之查核及執行評鑑工作。
8. 須由各學習領域課發展會選定教材後，擇選取涉及交安之單元、進度，彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集相關教材，配合日常教學活動，施教交安知能。
9. 學生班會討論議題，應依學期、年級，分訂不同討論主題和大綱，並詳做記錄。
10. 僅設交安資料專櫃，蒐存 9 本交安書籍、12 片光碟，少數交安宣導布條、海報。應設法闢置交安資源教室，以供交安宣教之用，並急需設法補充

交安資料、教材等。

11. 依規定應每年舉辦交安常識測驗，依各年級分別命題，施測後需評分及作題項分析補救教學。
12. 每年舉辦交安學藝競賽項目固定，應要逐年變換，以激勵師生之參與。
13. 校園內部份交通標誌標線有誤，建議酌予修正。
14. 對未裝設後視鏡之機車，建議加強宣導其危險性。
15. 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。
16. 如能將其校內實際執行結果及內容，清楚、具體地填寫在”執行情形說明”欄中，並且準備資料夾，能將佐證資料依序地互相對應，以彰顯學校在交通安全的教育，工作上之努力與用心，則更佳。

十五、嘉義縣太保國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校位於嘉義縣太保市太保里 36 號。校地面積：23,083 平方公尺。鄰近學校縣立太保國小。學校規模：有 19 班（含特教班 3 班），學生人數 466 人、教職員人數 55 人。

學生通學方式：騎自行車者 257 人（佔 55%）、家長接送者 99 人（佔 21%）、徒步者 76 人（佔 16%）、搭公車者 39 人（佔 8%）。

學生上、放學情形：為使學生上、放學時交通順暢及確保師生安全，由於學校場域因素的限制，無法在放學時段實施人車分道，而以階段性人車分流方式，在放學時，分流離校，順序為：家長接送者、公（校）車、徒步者、自行車隊，然後為教職員工之機、汽車。

上、放學交通尖峰時段學校周邊情形：校區前之道路寬敞，但車流量大，且車速較快。在校門兩側設有家長接送區及避車道，以方便家長接送車量之停駐。多數學生騎乘自行車通學，自行車入校區一律由校門西側（左側）入校後，直接進車棚，以免造成交通堵塞。

學校特殊交通安全情形及其因應作為：

1. 本校校門有兩個，所有人員多數由大門進出。上學時，有教職員汽機車、學生自行車及步行上學交錯，因此正門實施人車分流，避免發生任何意外。側門外接小型住宅社區，僅少數步行者，經側門返家。
2. 路隊編排與接送：
 - (1) 上下學路線及人數多寡等考量，分配為家長接送路隊、步行路隊、校公車路隊、自行車隊。
 - (2) 依據考核記錄進行獎勵或加強宣導教育，以利改善。
 - (3) 校門口左右兩側規劃避車灣及家長接送區。

- (4) 上學時段，自行車一律由校門左側進入，實施人車分流。
3. 家長接送區規劃：接送區設於校門口兩側，校門左側為家長機車接送區，右側為汽車接送區及避車彎道。

(二)訪視所見特色與優點

1. 除期初、期末配合校務會議開會外，每月第一個星期二早自休教師會報，及每星期一第一節主管會報亦配合開會，每次會議亦均檢討前次會議的提案並加以改進。
2. 教育處有轉發各項與交通安全有關之公文並有追蹤機制，學校確實依教育處公文辦理，並在主管會報加以追蹤與檢討。另也依公文之要求辦理後回報其成果及意見呈報教育處。
3. 訂有交通安全教育年度計畫，訂定於行事曆中，並依行事曆辦理各項活動。
4. 校長能親自從事交安宣教活動，擔任、督導學生交通安全之導護工作。
5. 善於引用社會資源以協助校內交安知能之教學、宣導。
6. 各領域皆有撰寫交安教案一則以上，部分有實際融入日常教學活動中，並有學習單之呈現。
7. 每學年有辦理校內進行交安專題研習活動，鼓勵教師參與校際交安教學研習活動。
8. 頗重視自行車的騎乘、維修之教導，設考照場，執行相關知識測驗及騎術行為之測度。
9. 部份地點有配合地形、地貌裝置交通標誌；設有交安教學走廊、布告欄、標誌專牆、LED 燈；拍攝影片、編製海報、模型；架設交安網頁、編寫學生交安手冊、校外教學手冊，有利交安境教、宣導之實施；闢設駐車彎，供家長接送之用。
10. 編貼空照之「太保國中危險路段圖」於專牆，有利師生知悉校外交通情境之危險路口、潛在危險地段。
11. 學生皆參加同一命題之交安常識測驗，測後有實施檢討與補救教學。
12. 交安宣導之學藝競賽舉辦項目多元，參與者學生踴躍，也有部分教師參加。
13. 校外教學活動，有詳細計畫，核准後，皆能依行政程序逐項執行。

(三)改進意見與建議事項

1. 已成立交通安全教育推動小組，成員有家長會長及太保分駐所所長為顧問，組織架構完整，但如能增聘本地里長為顧問，則更佳。
2. 已訂有主要交通安全之辦法、規則、要點、計畫等，若有尚未訂定者請補訂。
3. 提供佐證評鑑所附的照片、圖表皆須敘述其內容之「5W」，俾利於資料之查核。

4. 未見規劃交安教學單元進度表，須由各領域課發會在選用的教科書中擇取涉及交安之單元進度，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」，提供全校教師參酌、應用。
5. 班會討論交安議題，須在依學期、年級，分訂主題和討論大綱，並做紀錄。
6. 部分校內需改善或增設交通標誌、標線處頗多地點有誤，請改之。
7. 宜編貼「學校週遭安全地圖」及「校園安全地圖」，並編印於學生手冊中。
8. 設有「交安資料教學室」，蒐存書刊、資料等，但內容有限，有待充實。
9. 交安常測命題需依年級分別命題，內宜含學校本位之交安問題的題目；測後作評分外，須作題項分析及補救教學。
10. 校外教學活動租用遊覽車時，必須有司機對車內安全設施說明，並有關安全門窗、天窗之開啟有操作的演示，然後領隊師長、部分學生需有確實的操作開啟之演練。
11. 校園內人車動線規劃應輔以標誌、標線或告示牌。
12. 家長接送區可商請相關單位劃設家長接送區格，並在告示牌上顯示接送時間。
13. 校內行動不便者停車格位，請檢視是否合乎規定，無障礙坡道。
14. 學生交通違規與交通事故，應進行近三年統計分析，以供改善與輔導之依據。
15. 建請學校協助並鼓勵擔任相關科目教師，利用機會主動辦理學生校內交通安全學藝競賽並頒予獎項，已提升學生交通安全的質量，挑選表現優異作品，參加校外競賽，爭取個人或團體獎項。

十六、桃園市平南國民中學

(一)學校基本資料與週邊環境簡介

本校設於桃園市平鎮區中豐路南勢二段 340 號。學校面積：3.311 公頃。校內停車空間：汽車停車位 87 格、機車停車位 62 格、肢體障礙者停車位 4 位。鄰近學校：桃園市立南勢國民小學、桃園市立祥安國民小學、桃園市立山峰國民小學。學校規模：學生人數 1,475 人、教職員人數 122 人。

學生通學方式：徒步者 850 人(佔 58%)、家長機車接送者 276 人(佔 18.7%)、家長汽車接送者 230 人(佔 15.6%)、搭乘公車者 104 人(佔 7.1%)、騎自行車者 15 人(佔 1.0%)。

學生上、放學情形：為使學生上、放學時交通順暢及確保師生安全，由於學校場域因素的限制，無法在放學時段實施人車分道，而以階段性人車分流方式，在放學時，分流離校，順序為：家長接送者、公(校)車、徒步者、自行車隊，然後為教職員工之機、汽車。

學生通行道路：學生全由大門口「狀元門」進出；汽、機車由學校大門平南

大道方向進出。

學生上、放學方式及導護措施：

1. 家長接送區分設於學校對面之愛心服務站(7-11 商店)，和學校往南勢之黃昏市場上、下車
2. 導護措施，由導護教師、交通志工、學生交通隊共同組成，分設三個導護哨，分別在(1)學校門口對面愛心服務站(7-11)；(2)中豐路346巷口；(3)三興路口。交通警察，在學校對面之愛心服務站周邊，從事定點巡視。

上、放學尖峰時段交通情形：

1. 上學時段(上午7:00至7:20)：
車流量大、車速快。偶而會有汽車駕駛人違規迴轉，加上未設安全島，因此，需催促學生越過行人穿越道，加速腳步通過。
2. 放學時段(下午15:40-16:55；下午16:35-16:45)：
因分時段放學，有590位學生是在15:40至16:55放學；有885位學生，在16:35至16:45放學。
放學尖峰時段之交通情形：車流量大，且車速快。因採分時段放學，故學生數有減少。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已成立交安教育委員會，成員含校內行政人員及校外專業人士，委員會組織架構完整。
2. 每學期召開二次委員會議，訂定、審查、討論及決議學校交安教育議題，和相關辦法、要點，作為執行之依據。
3. 本學年度交通安全教育實施計畫，已列入行事曆執行。
4. 教育局行文指示辦理知交安教育業務，皆有執行及函覆。
5. 各領域分別有選定涉及交安單元教學進度，附有教案、施教情形及學習單。
6. 每學年多次舉辦校內交安專題研習活動，師生有參加校際交安教學研習活動，研習後有回饋。
7. 校區部分地點，有配合地形、地貌，裝置交通標誌、塗繪交通標線，設有交安教學走廊，標誌磚牆、架設網頁、佈告欄、設自行車考照場，張貼校外安全地圖。
8. 校區嚴格執行人車分道；放學時分流離校。
9. 重視自行車教學之資格檢測，通過考測後，始發放自行車駕照及贈送反光片。
10. 發給十份有關交安知能資料，利用每周三舉行閱讀心得報告之撰寫。
11. 利用聯絡簿，提供家長交安知能資訊，加強交安知識宣導。
12. 師、生皆有參與交安影片、教具、模型、海報之攝製，有助交安教學之輔助。
13. 學生交安常識測驗，已依年級分別命題，並包含學校本位之交安知能之檢測，測後有評分並做題項分析及追蹤教學。

14. 交安宣導之學藝競賽，含海報、書法、作文、交安教具、模型，交安資料實作項目多元，參與者眾。
15. 校外教學有詳細計畫，皆能依行政程序執行，活動教學後之檢討會議。
16. 校區人車動線規劃良好，停車空間及家長接送區皆有妥善設置。
17. 頗重視學生交安的宣教，而由學生影響家長的交安概念，似已逐漸成效。

(三)改進意見與建議事項

1. 交安教育委員會議開會時，校外成員常未列席，宜設法多敦請與會為佳。
2. 校區有部分交通標誌、標線錯誤、剝落或破損，宜修正。
3. 部分交通標誌圖形太小，設置位置不明顯，需修正。
4. 提供佐證評鑑之照片、圖表，皆需附「5W」以述明，俾便於資料之查核。
5. 宜將各領域課發會選取之交安教學單元，彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集相關交安教材，融入日常教學時施教交安知能。
6. 班會討論交通安全議題，宜分學期、年期訂定不同主題及大綱，並詳加紀錄及批閱。
7. 校區有交通標誌、標線須改善補充之處，宜即查改之。
8. 須闢設交通安全教學資源教室，增蒐交安書刊、影片等，加以編目、造冊展示，訂定借閱管理辦法，以利師生之教學、閱讀。
9. 宜多鼓勵教師參與交安宣導之適當學藝競賽項目。
10. 校外教學活動，在搭乘遊覽車出校前，師生務必確實知悉車內之安全設施及有實際操作安全門窗、天窗的開啟練習。
11. 宜考慮在校內規劃駐車彎，以解決上、放學時段，在校門口的人車爭道之問題。

十七、新竹市立成德高級中學(國中部)

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新竹市崧嶺路 128 巷 38 號。校地面積:4.7 公頃。校內停車空間:汽車停車格 120 格，自行車停車格位 80 格。鄰近學校:有新竹市立燭光國民中學、少年之家。學校規模:現有 44 班(韓國中部 13 班，高中部 27 班)，學生人數 1375 人，教師人數 136 人。

學生通學方式:家長機車接送者 392 人(佔 28%)，徒步者 357 人(佔 25.5%)，搭乘交通工具者 274 人(佔 19.6%)，家長汽車接送 195 人(佔 13.9%)，騎自行車者 126 人(佔 9.0%)，騎機車者 38 人(佔 2.7%)，搭火車者 16 人(佔 1.0%)。

學生上、放學及導護情形:學生上、放學主要通行學校大門，主要行走路線為

前方斜坡道路，校門口左側階梯及斜坡小路。校車統一在山下「靖廬」前上、下車，家長汽車接送區規劃在「靖廬」前，家長機車接送區位於「少年之家」前。西門派出所派遣警員人員，在本校學生放學時段，對學校周邊地區加強巡邏，教官導護組位於大門口「靖廬」及山腳下小路進出口，導護教師在校門口，替代役導護人員位於「少年之家」及「靖廬」前，學生交通導護隊在「靖廬」前值勤。

學校周邊臨街的主要路名及其特性:學校所在崧嶺路及周邊道路，寬度警能設兩線道，無慢車道和人行道，交叉路口位於「靖廬」前方，路邊停車情形因路寬狹隘，周邊地區居民停駐情形較為凌亂，公車站牌設於「靖廬」前方。

上、放學尖峰時段學校周邊的交通情形:上、放學時段，學校周邊車流量較大，多為家長接送之車輛。大型車僅校車 8 量及公務車 1 輛。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已成立交通安全教育委員會規定由校長擔任主任委員，並請學務，教務及總務主任擔任委員，組織健全。但校外委員出席率不高，建議宜能多邀請派出所所長及里長等為委員會顧問參與會議，除集思廣益外也能適時解決問題。
2. 學期初，期末皆由校長主持會議，規劃與討論包含交通安全問題等全校性之事務，除依會議討論或決議事項紀錄並確實加以執行。
3. 針對交安教育有關事項教育處均以公文告知並請學校加以改進處置並追蹤。
4. 訂製有年度交通安全教育實施計畫，並依年度計畫制頒相關之執行辦法並考核。
5. 在社會領域，健體領域，藝文領域及英文科教學，各呈現一則教案與學習單，部分教師採隨機式宣教交安知能，學務單位進行主題式的交安影片知宣導。
6. 每年校內舉辦多次交安專題研討活動，鼓勵教師參與校際交安教學研習並有心得分享，本校曾多次舉辦區域性之交安技能研習活動。
7. 配合地形地貌，懸置或彩繪相切合之交通標誌，標線和號誌，設有交安專用布告欄，交通標誌專牆，交安教室布置，標線走廊並有交安書刊，DVD 拍攝，設有自行車考照場以提供練習與施測。
8. 設有交安情資源教室能提供交安技能教學，蒐存書刊，光碟等，皆有編目，造冊及展示，頗便師生借閱。
9. 交安常識測驗命題已依年級分別之，施測後有詳盡的題項分析與補救教學，若能加列學校本位之相關交安題目會更佳。
10. 交安宣導知學藝競賽項目含海報，書法，話劇，作文等，頗多元，教師也積極參與。
11. 校外教學活動前擬有計畫，並依行政程序，逐項執行。
12. 能對校外周遭交安做調查，拍攝影片，教學對應之措施，並商請市府相關單位，積極進行改善。

13. 學校在學生上下學交通安全上做了很多的努力，其中也有不少頗具創新並有很好的成效，如規劃家長汽車迴轉道及其疏導告示牌。
14. 學校在學生的交安導護設施上，頗用心規劃，在人員組訓，哨位勤務配置等，皆有完善作為，應予肯定。

(三)改進意見與建議事項

1. 交通安全教室與學校交通情境之布置，若干與實際狀況不符，建議加以改善。
2. 訂有學校願景，惜未能做本校交安教育之SWOT分析及推演交安教學目標。
3. 提供佐證評鑑，所附之照片和圖表，皆須附「5W」，敘述內容，以利資料查核。
4. 須由各學習領域課發會，依所採用之教材，選擇涉及交安單元，撰述交安單元及教學進度表，部分學科教案屬高中範圍。
5. 班會討論交安議題，宜依年級學期分訂不同之主題及討論大綱並詳做班會紀錄。
6. 校外安圈地圖內，須結合十大危險路口，愛心服務站外，宜加示學校師生之導護哨，潛在危險路段，警局，醫院之位置，並需在校內及刊印於學生安全手冊內。
7. 交安書面資料須更完整充實，資源教室內需張貼完整的分類交通標誌，彩繪正確標線，以利施教。
8. 須通過中間走廊，鄰近運動場設置之停車格位，須予以撤除，以避免車輛通過教學大樓時造成潛在危險。
9. 須辦理遊覽車安全設施說明及示範安全門窗之開啟，且教、生有確實的操演和逃生演練，以確保安全。

十八、台中市立中山國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在台中市立西屯區寧夏路 179 號。校地面積:27544 平方公尺。校內停車空間:地面層受有兩處教師機車停車棚，12 個自行車區。家長來賓洽公停車位 5 格，身障者停車位 2 格，教師職員工汽車，統一停放地下停車場。鄰近學校:國立文華高級中學，勢力大人國民小學。學校規模:學生人數 541 人，教職員工人數 31 人。

學生通學方式:

學年度	交通工具	步行	自行車	搭公車	家長接送	
					機車	汽車
104 學年度人數 (比例)		286 人 (55%)	34 人 (6.5%)	85 人 (16.3%)	81 人 (15.6%)	34 人 (6.5%)

學生通學情形及導護設施:

1. 上學情形:上學時段,學生全由大門進校,在校門口利用交通錐和柵欄進行人車分道。右側為自行車(在校門外下車,以步行進校停車)和教師機車路口,左側為徒步者入口。在甯夏路及重慶路口受有三處導護哨,由導護教師,替代役男和愛心志工組成,從事交安維護事宜,校門口導護工作由導護教師、替代役男與警衛人員負責,指揮校門對象學生跨越到入校之事項。
2. 放學情形:放學期間,學生分由大門及側門離校。側門主要放行騎自行車學生及少數徒步者,且禁止學生穿越側門之人穿線,僅能依人行道往左右兩側前進,大門口為放學時學生的主要入口,含家長車輛接送者及徒步者,且校門口禁行自行車。放學時段之導護設施與上學時段相同,惟在側門加設一組導護人員。
3. 除導護教師外,本校校長、學務主任及生教組長,每天通學時段,都在校門口督導學生之交通安全,學務主任也採不固定路線巡視校園四周,注意學生在校外之交安並對不當違規的情形進行勸導。

(二)訪視所見特色與優點

1. 學校已成立交通安全教育委員會,並定期召開會議,每年發聘,委員名單除校內教師,另聘請里長、家長會長、派出所所長、鄰近高中教官、交通愛心志工隊隊長等人為委員,議員列席參加。組織架構完整,且每學期期初、期末的交通安全委員會議及愛心志工會議均定期召開。
2. 教育局轉發教育部所提供有關交通安全教育的公文,學校若有缺失部份,均有依規定進行改進,若無缺失部份則列入執行層面考量。
3. 已訂有交通安全教育年度計畫,且訂定配合實施計畫相關之執行或實施要點,如自行車考照計畫、導護輪值原則、政令宣導、上放學路線規定、違規單等相關執行辦法。
4. 與鄰近中、小學合作,訂定學生交通安全導護策略聯盟,有助學生的通學安全。
5. 每一學習領域各編撰有一則至兩則教案,確實融入交安教材施教,皆附學習單。
6. 部分教師也有採用隨機式宣教交安知能之情形。
7. 每年有舉辦交安研習活動;派遣師生參加校際交安研討會,並有研習心得分享情形;有舉辦班會活動從事交安議題討論。

8. 重視校內情境布置，從事交安宣導，具境教效果：如交通標誌專牆等，有架設交安網頁、設置自行車考照場、編印手冊、拍製教學影片。
9. 作自行車騎乘教學、維修教導，並實施自行車技能測驗及考照，設簡易維修站。
10. 從事交安常識測驗，已依年級分別命題，測後有評分、作題項分析、補救教學及頒獎優秀者；宜能編入學校本位交安問題的題目，以促進學生重視學校周遭之交安問題。
11. 校園內人車動線規劃明確。
12. 校園內行動不便者之動線與設施，甚為完整。
13. 設有交安教室，蒐存交安書刊等，訂有管理借閱辦法。
14. 交安宣導-學藝競賽項目，頗多元，師生皆有參加。
15. 校外教學活動計畫完整，有依規定逐項完成作業。

(三)改進意見與建議事項

1. 提供佐證評鑑所附的照片、圖表皆須敘述其內容之「5W」，俾利於資料之查核。
2. 須由各領域課發會在選用的教科書中擇取涉及交安之單元進度，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集交安教材，融入日常課堂教學活動中施教交安知能。
3. 班會討論交安議題，宜依各學期、年級，分定主題和討論大綱，並做紀錄且有師長的查閱。
4. 需繪貼學校周遭安全地圖，並附印緊急聯絡電話，及刊印於學生手冊。
5. 交通安全教室內及其他處所，分存有交安書籍、資料等，皆應編目、造冊、並應集中公開展列。
6. 學生上放學步行者比例為 50%，校園附近之步行安全環境，應定時及不定時檢視。
7. 校園內外人車動線、資料圖示，應補繪。
8. 校園部分機車、自行車之停車位應補繪格位，或自行車設置前輪架。
9. 學生交通違規，台中市政府已有近三年之分析與因應措施，惟亦由有學校作近三年或近三學年度學生交通事故分析，及對應措施。

十九、台中市立霧峰國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在台中市霧峰區國中路 110 號。鄰近學校:亞洲大學、朝陽科大、國立霧峰高級農二職校、私立明合高中、台中市立光復國民中小學、霧峰國

小、相林國小、五福國小等。學校停車空間:汽車停車位 40 格，機車停車位 60 格，自行車停車棚 3 做，可停 400 台，另有可供辦理活動之臨停汽車位 50 格。學校規模:有班數 25 班(韓特教班 2 班，資源班 1 班)，學生人數 602 人，教職員工人數 79 人。

學生上、放學情形:

1.上學通行情形:

- (1)來自霧峰方向的家長接送車輛，可在過校門後的學生下車區，或在省 74 高架道路下之避車道讓學生下車，然後步行入校，家長車輛直駛至四德路 296 巷左轉，或在高架道路左轉至四德路。嚴禁車輛在國中路迴轉，以避免危險。
- (2)來自霧峰前來的機車，進入側門後靠左停放，再循交通指揮使出側門。
- (3)來自四德路方向之家長汽、機車，經校門後，讓學生下車，然後步行至校門禁校區。車輛皆由高架道路下迴轉。
- (4)騎自行車及徒步者由側門入校。

2.放學通行情形:

- (1)家長汽車可自側門入校區接送學生，或於對面道路之學生接送區上車，也可在省 74 高架道路下避車彎處讓學生上車。
- (2)家長機車接送也可入校區接學生，並遵守警衛指揮，駛出校門。
- (3)282 號公車兩班，分別在 16:25 及 16:35，進入正門內中庭接學生，而保持大門及中庭之間淨空，以維持行車安全。
- (4)徒步區學生自中庭，經大門離校，騎自行車者規定從側門離校。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已成立本校交通安全推動小組與制定交通安全教育計畫，推動小組有四德派出所員警和家長會長與當地里長共同參與，架構完整，為建議顧問們可以多參與，期能集思廣益，與促進交安宣教之效。
2. 每學期均招開兩次會議並有完整紀錄，會議中除進行相關之檢討，改進與追蹤。轉發並要求學校改進交通安全教育之公文。
3. 教育局有對本校交通安全教育積極輔導。
4. 以致訂有交通安全年度計畫交安項目並訂定有配合實施年度計畫相關知實施辦法已逕行實施成果之檢討與考核。
5. 交安項目能落實於學校行事曆中且完整執行。
6. 對學校周遭交通環境資料，分析完整，且對危險路段提出因應對策。
7. 健康領域和社會領域各有部分教學單元融入交安教學進度表中。
8. 部分教師會採隨機式宣導交安知能；學務單位會在適當時段，從事主題式的交安知能宣教活動。
9. 有按期邀聘校內交安專題演講、示範等研習活動；師生也都有參加校際研習活動。

10. 校內設有部分交通標誌專牆、布告欄、架設網頁、裝 LED 燈及編印學生交安手冊。
11. 設有交通安全教學資源教室，蒐存交安書籍、交安教學影片、DVD、教材、教具之用。
12. 推動交通安全教育，已訂主要要點、作法、計畫及措施等。
13. 已有統計學生交通違規與交通事故資料之分析，建議再深入分析事故與違規原因。

(三)改進意見與建議事項

1. 用以佐證評鑑所附之照片、圖表等，皆需敘述「5W」，俾便於評鑑資料之查核。
2. 未見呈現「教學活動設計」(教案)、實際教學紀錄及學習單。
3. 需請各學習領域課發會，在選用的教科書(教材)中，擇取涉及交通安全教學單元進度，撰成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集相關交安教材，在日常課堂教學中，施教交安知能。
4. 班會討論交安議題，需依學期、年級分別訂定討論主題及大綱，並詳加紀錄。
5. 校內需配合地形地貌，裝置交通標誌，繪設標線及做交通號誌的教學。校區需改善及增設之處頗多，需查改之。
6. 宜設自行車考照場及從事教導騎乘、維修技能，並做考測事宜。
7. 交安資源教室內，已造冊之交安書籍僅4本、DVD7片，若有存置他處的資料，皆需集中於此，並加編目、列冊、公開展示，蒐藏太少，需設法添置。
8. 校門之家長接送區，須妥善處理，而標示牌應加「機車」二字。
9. 學校部分走道轉角應加設護墊，以保通行安全。
10. 建請教育局能主動協助並給予經費補助學校負責舉辦區域性、校際性之交通安全教學研習、研討活動。

二十、桃園市立觀音國民中學

(一) 學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在桃園市觀音區下庄子53之1號。校地面積:3.7公頃。校區停車空間:汽、機車及自行車停車格位，皆足應停車之需。鄰近學校:桃園市立觀音高級中學、觀音國小、大潭國小、保生國小、育人國小、富林國小及永坡國小。學校規模:有班數16班(含特教班，補校班各1班)，學生人數359人，教職員工人數53人。

學生上、放學情形:

- 1.上學時:家長汽車接送者 179 人(佔 44%)、徒步者 114 人(佔 28%)、家長機車接送者 59 人(佔 14%)、騎自行車者 30 人(佔 7%)、搭公車者 27 人(佔 7%)。
- 2.放學時: 家長汽車接送者 169 人(佔 37%)、徒步者 159 人(佔 35%)、家長機車接送者 40 人(佔 9%)、騎自行車者 30 人(佔 7%)、搭公車者 55 人(佔 12%)。

上、放學時段學校周邊交通情形:

時段	路段	交通情形
上學	中興路	學生家長接送學生車輛與公車較多,其他則是往工業區上班之車輛,約 190 輛車次。
	玉林路	往來工業區之車輛較多,且以大型車輛與公車較多,約 60 輛。
	信義路	社區居民上班之車輛及學生家長接送學生車輛較多,信義路與中興路口約有 240 輛車次
	中山路	早上有社區上班民眾、家長接送以及到菜市場買菜民眾經過,汽、機車流量較多,病友公車通過。
放學	中興路	學生家長接送學生車輛與公車較多,約 65 輛車次。
	玉林路	偶有車輛經過,但多為大型車。
	信義路	學生家長接送學生車輛與社區居民車輛較多,信義路與中興路口約 70 輛車次。
	中山路	學生家長接送學生車輛與社區居民車輛為主,流量不多,有公車經過。

(二)訪視所見特色與優點

1. 提供佐證評鑑所附之照片、圖表,皆需詳述其「5W」,俾便於資料之查核。
2. 需由各領域涉及交安單元之教學者,撰述教案,呈現教學過程及學習單。
3. 日常教學活動中,涉及交安教學單元,皆宜盡量蒐集相關交安教材,融入施教,以增進學生之交安知能。
4. 「學區交安地圖」,和「校園安全地圖」需編繪之,應貼示校內專牆,以及刊印在學生手冊,並架設校內交安網頁。
5. 需利用校內空間教室,規設交通安全資源教室,蒐存交安書刊提供交安教學、活動使用。
6. 教師反映,應爭取市府支持在信義路與光泉路交會路口,設置號誌及人穿道。
7. 校外教學活動前,須做遊覽車內安全設施之說明及演示;師生也須有實際開啟安全門窗、天窗之操作演練。
8. 利用公有停車場作為家長接送區不好,建議校門前坡道改成進入學校之單行道,校門口右側(目前來賓停車區)改為家長接送區。

9. 家長接送區應進行供需分析再規畫設計。
10. 評鑑表應有執行情形說明且增加改善建議。
11. 部份過狹之校園通道，建議裝設防撞條，以增安全。

(三)改進意見與建議事項

1. 本校交通安全委員會，除校內委員外另有家長會長共同參與，每學期初與期末均依規定召開會議，宜能增加派出所主管與當地里長為顧問。
2. 有分別針對學校附近交通安全路況及危險路段分析其交通狀況，訂定改進方案，並利用集會向同學宣教，也將交安議題列入導師會報，訓導會議，加以檢討辦理。
3. 不定期於朝會與親師座談會多次採不同主題向全校師生與家長加強宣導交安的觀念，成效良好。
4. 教育局將相關交通安全資訊供給學校，104 年度和 105 年度教育局皆有聘請專家學者給予本校輔導與改善建議，成效良好。
5. 交通安全年度計畫均已編於行事曆中，依規定日期辦理並檢討其成效。
6. 專題演講和交安技能演示；教師曾參加校際交安知能研習活動；利用班會舉行交安議題討論；承辦區域性的交安教學研習活動。
7. 部分教師採用隨機式，從事交安知能之宣導。
8. 校內部分地點設置交通標誌、教學專欄、布告欄、交安教學走廊；自製交安影片、教具。
9. 置自行車之騎乘練習及考照場，設定的交通情境，皆符合實況，極具宣教效果。
10. 校外教學活動之舉辦，擬有詳盡實施計畫，執行時，皆能依行政程序及規定，逐項進行。
11. 校內方柱、水槽水泥角、球架等，皆裝置防撞墊，以保護師生之行走、活動安全。
12. 學校舉辦健身操比賽、啦啦隊比賽、話劇比賽等，將交通安全相關話題，融入實施，多元豐富。
13. 每年於新生訓練時，辦理自行車考照，進行實地考核，可讓學生均有基本騎乘技巧及安全觀念，值得肯定。

二十一、 台中市立豐原國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校在台中市豐原區三豐路 467 號。鄰近學校有台中市立葫蘆國小、台中市立豐原國小。校區停車空間：汽車停車位 70 格（含身障者停車位 2 格），

大型停車位 1 格，機車停車位 80 格，自行車停車位 250 格。學校規格：日校 49 班（含特教班 2 班）、學生數 1293 人；補校 2 班，學生數 15 人，教職員工人數 156 人。

學生通學方式：

- 上學時段：家長機車接送者 391 人（佔 30%），徒步者 318 人（佔 25%），家長汽車接送者 262 人（佔 20%），騎自行車者 234 人（佔 18%），搭客運 61 人（佔 5%），校車接送者（特教班）27 人（佔 2%）。
- 放學時段：徒步者 428 人（佔 33%），家長接送者 333 人（佔 26%），騎自行車者 234 人（佔 18%），家長汽車接送者 215 人（佔 17%），搭客運者 61 人（佔 5%），校車接送者（佔 2%）。

學生上、放學通學情形：上學時，校門口及前門主要是讓徒步者進入校區，教職員汽、機車及學生之自行車從豐北街側門進入（7:00 至 8:00），家長接送區設於豐北街側門和三豐路校門口。校車在 7:00 前從豐北街離校接特教班學生，8:00 左右由三豐路前門入校區。放學時，教職員之汽、機車由三豐路前門離校，自行車則由豐北街側門離校，徒步者分由校門口及豐北街靠近體育場之出入口離校。

學校周邊鄰近主要路名及其特性：學校周邊有三豐路、豐北街及文賢街，路面寬皆為 12 公尺，有四個車道，無慢車道，學校旁設有人行道，並有一客運站牌，路旁商家沒有佔用道路或違停情形，僅見有家長接受車輛臨停。豐北街上有黃昏市場，上午時段，車輛往來密集，故路邊有違停情況較多見，倘有此情況發生，則會發勸導單請民眾移車，惟鄰近學校側門附近，較不會有違停情形。上述路段，在交通尖峰時間，車流量相當多，主要以汽、機車佔多數，較少有大型車通行。

(二) 訪視所見特色與優點

1. 期初及期末均應召開交通安全教育推動小組會議，檢討發現的問題，作成紀錄並追蹤是否改善。
2. 依據教育局來文指示，進行相關交通安全調查、宣導及改進，例如：增設自行車檢修站等。教育局並給予追蹤與輔導。
3. 訂定交通安全教育年度計畫，並列於行事曆中。
4. 編有「各學習領域涉及交安單元教學進度表」。
5. 每一領域各編有兩則以上教案，並呈現施教實況及學習單，反思提問等活動。
6. 每年舉辦校內交安研習活動，派遣師生參加校際交安研討會，並有研習心得分享。舉辦班會活動，從事交安議題討論，已分年級訂定不同主題和討論大綱。
7. 校門設有「行人警示燈」及「E-tag」；校內方柱、稜角、體育設施等，接裝有防撞墊，樓梯間設有防墜安全措施。

8. 重視自行車騎乘、維修之教學，舉行自行車常識比賽，設考照場施測，考試及格後，始頒發自行車駕照。
9. 校內設有標誌專牆、布告欄；自拍教學影片、架設網頁、自製標語海報；編印學生手冊、校刊；引導新生踩街，以認知校外周遭交通狀況；利用家長聯絡簿宣導交安資訊。
10. 實施交安常識測驗，依年級命題施測，並作評分、題項分析及補救教學。
11. 校外教學活動，訂有實施計畫，經核准依行政程序逐項進行。
12. 已訂主要交通安全之相關辦法、措施、要點、規則、計畫等，亦應檢視調整。
13. 導護老師於執勤時配戴無線電對講機，便於彼此連結通訊。

(三)改進意見與建議事項

1. 交通安全教育推動委員會，其成員除本校行政人員外也邀請家長會會長志工隊長擔任顧問，如能再加聘本地派出所交管與里長為顧問，則更佳。
2. 學校老師建議於校門口增設號誌一組，建議先初步規劃，由教育局於台中市道安會報中，提出報告，如經市長裁示後，即可辦理會勘。
3. 提供佐證評鑑資料所附的照片、圖表皆須述其內容之「5W」，俾利於資料之查核。
4. 宜配合地形、地貌裝置標誌、塗繪標線，校內有需改善之處須改正、加設，宜加設。
5. 似宜在側門加裝「行人警示燈」及「E-tag」，改變所有校內汽車及自行車分時段經由此門出入校區；避免行駛狹窄的前門，減少車輛行駛教學區可能具有的人車肇事之潛在危險。
6. 宜設法闢設交安資源教室，以蒐藏交安書籍及非書資料等，以利陳示及施教交安知能之用等。
7. 交安常識測驗，須全校施測，各年級分別命題，宜加測學校本位之交安問題之題項，以促使加強重視學校內外之交安問題。
8. 校外教學租用遊覽車時，須規定車輛須在離校前到校，司機要對車內安全設施解說及示範開啟操作；然後領隊師長、部分學生需有確實的操作開啟之演練。
9. 對於家長接送區之區格劃設及標示牌時間告示，應協調相關單位處理。
10. 學生上放學步行亦達 30%左右，校園鄰近步行安全，應定時不定時檢視改善。
11. 校園內無障礙坡道的標誌不適應改正。
12. 學生交通違規及交通事故之統計，應加強近三年的資料之深入分析，以供改善與輔導之依據。
13. 學校已繪設校內安全地圖，建議上放學周遭道路亦可繪製，並標註愛心服務站位置。

14. 自行車考照制度，建議可以陸續擴大實施，另宜於宣導交安事項時講解相關要求之原因，以利學生思考判斷。

二十二、金門縣立金城國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於金門縣金城鎮民權路 32 號。校地面積：34653 平方公尺，鄰近學校：縣立金門高級中學、金門縣立中正國民小學。學校規模：現有 37 班、學生人數 1087 人、教職員工人數 123 人。校區停車空間：汽車停車位 97 格（含身障者停車位 2 格、洽公車位 2 格）、機車停車位 138 格、自行車停車住地面設 20 格，教學大樓之地下室全數規劃當自行車停放區。

學生通學方式：

- 上學時段：家長汽車接送者 307 人(佔 28.2%)，徒步者 289 人(佔 26.6%)，搭公車者 255 人(佔 23.5%)，家長汽車接送者 114 人(佔 10.5%)，騎自行車者 122 人(佔 11.2%)
- 放學時段：徒步者 418 人(佔 38.5%)，家長機車接送者 33 人(佔 3%)，騎自行車者 122 人(佔 11.2%)，家長汽車接送者 92 人(佔 8.5%)，搭公車者 422 人(佔 38.8%)。

1. 學生通學情形及導護設施：

學生上、放學情形：學生上、放學路線以校門口在左側之民權路為主，路窄車流量大；少部分由省府前之道路上、放學，車況較少，但因多處為九十度彎道，而視野不良。校區道路狹隘，故學生上、放學之路線，會分道通行。

2. **交安導護設施**：學生上學時段，在民權路及民族路口設三處導護，由校長與導護志工、保全人員、替代役男、交通導護學生等組成，執行交安維護工作；家長接送區由學務主任、替代役男、交通導護隊學生等組成，從事交通導護勤務。

3. 學校特殊交安情形及其因應作為：

- 學校周邊路況複雜，上、放學交通尖峰時段，車流量大且車速快，偶而有汽車駕駛有違規迴轉，又沒設安全島，導護人員需催促學生穿越人穿線加快腳步，上、放學學生密集地段，又位於下坡九十度轉彎處，視野不佳，端賴學校導護師生、志工及有關單位（金城分局）充分配合與協助維護交安，而致少有交通事故肇發。
- 本校左側民權路西側騎樓前的人行步道，常因住家或商店、攤販的違規停車或佔用，或者民眾任意臨停購物的現象，為另一潛在交安危險的隱憂。

本校採取之因應作為：

- 本校主動規劃自行車行進路線及汽、機車進出校園的路線，與設置交通標誌、標線、警示標語等，提醒師生與家長注意交通安全之相關事宜。

- 經常利用各種適當機會或事件，從事交安宣導工作，期能藉由學生的耳濡目染，達成交通安全教育之目的。

(二)訪視所見特色與優點

1. 家長接送區內部化之規劃良好。
2. 學校設有自行車室內停車場
3. 在「綜合活動領域」和「健康與活動領域」各編撰一項交安單元教學與從事交安活動設計。
4. 部分教師採隨機式，配合交通事例、宣導或講述正確的交通行為，部分教室有自編之交安 PPT 教案
5. 學務單位會在課間或集會時際，利用教學影片從事主題式的交通安全宣導與教學。
6. 從事校內交通安全宣導研討及派遣專人參加縣府辦理之交安研習活動。
7. 設自行車專用道，在校區內，男、女生分流進出；人車分道，由不同校門進出；引導家長接送車輛進出校園，接送學生後，即行駛出校園。距駐車彎功能。
8. 校長、學務主任以身作則，在校門口分擔交通導護事宜，值得肯定。
9. 設有交通安全入口網站、LED 燈，交通安全資訊專區，交安教學走廊、公告欄、編印交通安全手冊、設交安資料專櫃、教師自編之交安 PPT 教學、交安藝文櫥窗，以供宣導之用。
10. 校外教學活動具計畫書，核准後依行政程序執行。
11. 採主題教學，進行「社區踏青」活動，以認識校外道路特性及交通狀況；參加國家公園環境教育「認識我們的島」，以增學生之視野、知識，顯能善用社會資源以施教。
12. 校方正積極推動騎乘自行車戴安全帽，應持續宣導執行。
13. 導護志工熱誠，值得佩服。
14. 與警方相關單位訂定支援契約書。
15. 禁止學生路口對角穿越之宣導與執行，立意良善。

(三)改進意見與建議事項

1. 學校停車場規劃可朝空間區域方式重新調整，避免機車任意停放，同時應規範汽車車頭朝外。
2. 民權路／民族路口之各項交通工程設施（標誌、標線）宜請到安全進行會勘與調整。
3. 建議宜建立校外交通安全地圖，標示校外危險地點及愛心作為宣導之基本教材。

4. 針對不同違規行為與樣態，應有必要之輔導作為，以確保學生能了解交通安全知識之真諦。
5. 因應金門多霧特性，宜加強宣導自行車配置反光片、車燈，並加強佩戴安全帽的宣導。
6. 用以佐證評鑑資料所附之照片和圖表，皆須詳加「5W」的說明，俾利於資料之查閱及有助於評鑑工作的順暢、進行。
7. 各學習領域皆須依據選用之教科書，擇取涉及交安教學的單元與教學進度。
8. 需彙編「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供全校教師參酌，期能配合日常教學活動，蒐集相關教材，採取融入式施教交安知能。
9. 班會討論交安議題，未有呈現討論之主題和大綱。
10. 宜多配合校區之地形、地貌，裝置適切之交通標誌、標線及指引之標語，以達成境教效果。校內有待改善、修正之處。
11. 教學空間足夠時，宜闢設「交安資源教室」，以供施教交安知能；並蒐集交安相關書刊資料等，加予編目、造冊、公開展列，以供師生借閱與輔助教學用。
12. 交安常識測驗之命題，需依年級而異；施測後，應加評分，並做題項統計、分析，以及補救教學。
13. 校區內走廊方柱轉角及水槽之尖凸處，皆需貼防撞條或保護墊，以防範碰撞意外。
14. 評鑑書面資料應考量近三學年，並依評鑑四大項目及其分項呈現，而進行量化與質化之分析。
15. 校園外臨近地區道路交通工程與管制，請協商相關單位再檢視予改善。

二十三、 台中市立神岡國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於台中市神岡區社南里中山路 627 號。校地面積：2.7 公頃。校區停車空間：汽車停車位 72 格(含肢障者停車位)、機車停車位 30 格、自行車停車位 30 格(設在地下停車室)。校地規模：設有 28 班(含 1 特教班)、學生人數 762 人、教職員工人數 80 人。

本校學生通學方式：依 104 學年度學生通學使用工具方式，如下：

	步行	自行車	搭公車	家長接送	
				機車	汽車
104 學年度 人數(比例)	407 (53.3%)	38 (5%)	117 (15.3%)	110 (14.4%)	91 (12%)

學生通學情形及導護設施：

1. 上學時段：上學期間學生全由大門進出校區。由於校門外路邊，民眾車輛常易違停，故校方會擺立「請勿停車」警告標誌牌，以提醒民眾。校門右側為學生自行車與教職員工汽車通行處；左側為教職員工機車通行處。學生騎自行車到校門外圍牆下車，以步行牽車方式進校。另有設置家長接送專區。
校門口於上學時間，在中山路與民生路口，有導護教師，從事協助學生過馬路，指揮交通及處理突發情勢。中山路至校門口設導護哨，由導護教師、學務主任、警衛、替代役男、學生交通服務團員共同執行導護勤務，以維護校門對向的學生，能安全跨越馬路進入校區。
2. 放學時段：學生全由大門口通行，騎自行車者出校門時，仍需步行牽車離校，然後騎車；仍禁止學生穿越斑馬線，僅能循人行道往左右兩側行進；家長接送區亦設於校門口外。
3. 除導護老師定點協助交安維護之外，校長、學務主任、學務處組長，每天上、放學之際，都在校門口督導學生通學的交通安。學務主任也採不固定路線，在校區外巡視學生的通學情形，及因應突發狀況，而能適時處置；生教組長也會注意學生離校後的交通安全，並對違規學生即予進行勸導或教育。

(二)訪視所見特色與優點

1. 交通安全委員會均按期召開，從事交通安全教育之宣導、規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，其記錄且經校長核定後執行。
2. 教育局也積極轉發交通安全之各項公文並要求學校加以改進。
3. 已訂定時施交通安全教育年度計畫。配合年度行事曆實施計畫也訂定有相關之執行辦法，並進行檢討與考核。
4. 特針對學校老師、家長、學生有舉辦交通安全教育座談會，對於交通安全有充分之宣導，其記錄充分且具體，決議事項也確實列管與追蹤。
5. 編有「交通安全進度表」，屬各處室之工作內容或會商事項。
6. 僅見在綜合活動教學中編有 135 分鐘之教案，施教交安知能；另在健體領域和國文科教學，各有一次施教交安知能之照片資料，惟未見教案及學習單。
7. 部分教師有採隨機式宣教交安知能。
8. 有邀聘校內外人士從事交安專題演講或宣導；並鼓勵師生參加校際之交安教學研討活動。
9. 校內部分地區裝置交通標誌，設有標誌、專強、拍製交安教學影片、學生自製海報、標語。
10. 舉辦校內交安常識測驗，並獎賞測驗成績優者；交安宣導之學藝競賽，每年定期舉行交安演講、海報製作及書法之項。

11. 學校由美術老師指導，由學生共同努力繪設交安宣導牆面，寓教於樂。

(三)改進意見與建議事項

1. 「交通安全教育委員會成員除學校行政人員外，聘請社口派出所所長與家長會長。建議如能增聘當地里長為顧問，則更佳。
2. 提供佐證評鑑所附的照片、圖表皆須著述其內容之「5W」，俾利於資料之查核。
3. 簡介時所報告之事項，需依照 105 年度「交通安全教育評鑑綜合報告表」的「評鑑項目與重點」之順序逐項陳述，不能有缺漏情形。
4. 評鑑綜合報告中，「執行情形說明」欄必須將本（105）年度學校在辦理（或執行）交通安全教學、宣導的實際情況，逐項一一列舉說明，並非僅選抄三種「得分」依據之文字擇其中一種重錄而已。
5. 須由各領域課發會在選用的教科書中擇取涉及交安之單元進度，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集交安教材，融入日常課堂教學活動中施教交安知能。
6. 學生班會討論交安議題，需依學期、年級分訂討論主題及大綱，並詳做記錄。
7. 需配合校區之地形、地貌裝置正確的標誌，以達成境教效果，校區需改善處，須即改之。
8. 需設自行車考照場；自行車多有加裝「火箭筒」、「牛角」，應嚴加禁設、取締，以策安全。
9. 應編貼「校外安全地圖」及「校園安全地圖」，並刊印在學生手冊內。
10. 需設「交安資源教室」，以蒐存交安教學資料及做為交安知能施教之用。
11. 交安常識測驗，依規定須全校施測，依年級分別命題，並有學校本位交安問題之題項，以促使加強重視學校內外之交安問題。
12. 校外教學租用遊覽車，務必規定車輛須離校之前到校，對車內安全設施加予解說，並確實做開啟安全門、窗、天窗之示範、操作；然後師長及部分學生需有確實的操作開啟及演練，以確保師生安全。
13. 請檢視交通安全之相關辦法、措施、要點、規則及計畫等是否尚有未訂定者、或須改者。
14. 校園內人車動線規劃應有圖示說明，並應配合標線、標誌或標示牌等措施。
15. 校外家長接送區之畫設及標示牌〈時間〉等，應再檢討處理，並請相關單位協助。
16. 自行車停放及違規停車〈一部小客車違停〉應加強宣導。
17. 汽機車、自行車停車場需設置標誌或告示牌，而機車可考量劃設停車格位。
18. 學生交通違規及交通事故統計應以近三年之資料進行深入分析，以供改善與輔導之依據。

19. 建議校園內之標誌設置可再多配合情境，以作境教之效。
20. 校門口左側路邊，應可提供相當之路段作為家長接送區。建議可行交提案至道安會，考慮加掛家長臨停標誌。另右側郵局門口之違停問題，也需改善。

二十四、台東縣立東海國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在台東縣台東市中華路1段179巷51號。鄰近學校：國立台東高中、國立台東大學附小、復興國小、東海國小、豐榮國小、豐里國小、豐源國小、仁愛國小。校內停車空間：汽車停車位90格、機車停車位96格、自行車停車位785格，學校規模：現有44班(含資源班1班)、學校人數1175人、教職員工人數114人。

學生通學方式：騎自行車者503人(佔42.8%)、家長汽車接送者284人(佔24.1%)、家長機車接送者184人(佔15.6%)、搭公車或專車者110人(佔9.4%)、徒步者94人(8.0%)。

上放學情形及導護設施：學生徒步者及家長接送者走大門之右側進出校區；騎乘自行車由鄰近台東高中之側門進出校區；家長接送區設於中華路719巷、桂林南路、719巷轉鐵花路的兩側。各校門口外、重要十字路口，設有導護人員執行交通導護工作；導護人員包含導師、班級值週學生和行政人員等，從事定點執勤工作；學務處行政人員，在校區外之道路，從事不定點巡邏工作。

(二)訪視所見特色與優點

1. 各領域皆有一至二個教案的撰述、從事教學或宣導交安事項，有呈現執行之紀錄，並附有學習單。善利用校內既有交安相關資源施教。
2. 本年進行交安專題研習活動。有多位教師參加校際之交安教學研討活動。
3. 校去的大部分地點，有配合地形、地貌裝設交通標誌、塗繪交通標線，利於境教之進行。
4. 設有交安走廊、交通標誌專牆、師生共製交安教具、拍攝影片、架設交安網頁、LED燈、發行校刊等，以輔助交安宣教活動之進行；並從事「學校周邊交通環境、路口安全與愛心商店使用」之情境教學；設有自行車考照場。
5. 闢設「交通安全資源教室」，蒐存交安書刊，並訂有管理借閱辦法。
6. 實施交通安全常識測驗，測驗內容分年級命題。測後進行評分，題項分析，依答錯情況，公布正確答案立即說明，並做補救教學及給獎成績極優者。

7. 交安宣導之學藝競賽，項目，極多元化，參與者踴躍，教師也參加活動，具普及性，值得肯定。
8. 全體教師參加 CPR 研習取得合格證書；由校外豐田汽車維修廠技師，到校教導教師有關汽車檢驗技巧。
9. 校外教學活動計畫周詳，經核准後，有依規定逐項實施。
10. 辦理 104 年度交通安全教材製作(教育部)及 105 年度輔導計畫，值得肯定。
11. 學生自行設計”注意餐車”告示牌相當有創意。
12. 善用校園環境規劃標線，非常用心。

(三)改進意見與建議事項

1. 已成立交通安全教育委員會，除學校內部委員外，也聘請家長會長及轄區派出所主管擔任顧問。每學期召開二次會議，惟顧問出席會議之出席率不高，建議多鼓勵出席外，也可增聘本地里長為顧問，除可集思廣益之外，如有需宣導之事項，亦可代為宣導。
2. 附以佐證評鑑之照片、圖表等，皆須對其內容做「5W」之敘述，俾利資料查核。
3. 編撰之「交通安全單元教學進度表」，僅呈現大部分學習領域，且選取涉及交安單元的項目有限。
4. 教師參加校外交安教學研討會後，宜舉行研習心得分享。學生班會討論交安議題，須依年級、學期分訂討論主題和大綱，且須詳做紀錄。
5. 宜加強自行車騎術、維修、檢查技能之教導，並建立自行車考照制度。
6. 校區部分地點之交通標誌、標線的置繪須加改善或增設，宜即改之。
7. 內側道路繪設自行車考照場，宜更改設置地點。
8. 須張貼「校外安全地圖」、「校園安全地圖」在校內及刊印於「學生手冊」內。
9. 宜善加利用前後門，通學時段，提供家長接送車輛停候，以交通錐及導護人員指引，限定通行路段、範圍、設置駐車彎已解除校門口人車爭道、學生違規跨越雙黃線進入校區情形。
10. 校舍樑柱、轉角、突出物等應全部裝設防撞條、保護墊以防範通過時遭撞情形。
11. 校外教學活動，租用遊覽車時，須有司機對車內安全設施解說、示範開啟安全門窗、天窗之操作，務必確實規定，師長及部分學生，須有實際操作之演練。
12. 家長接送區之規設應加強，如立牌面規範、上放學時段禁止占用等。
13. 自行車安全設備不合規定比例高，應改進。
14. 學生違規統計分析及對應之輔導應再加強。
15. 學生事故或轄區交通事故之統計分析及對應之輔導應再加強。
16. 執行情形說明應將未滿分項目提出改善建議。

17. 各年級單車都有學生加裝牛角及火箭筒情形，請改善。
18. 約 1/3 學生單車缺乏尾燈建議學校設法提供。
19. 樓梯欄杆鏽蝕破損處，建議即加維修以免成為隱形殺手。

二十五、台中市立潭子國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校設於台中市潭子區潭興路 2 段 419 巷 1 號。校地面積：32518 平方公尺。鄰近學校：台中市立潭陽國小、僑忠國小、潭子國小。校內停車空間：汽車停車個 58 格(含 2 格肢障者停車位)、機車停車位 68 格(含 2 格肢障者停車位)、自行車停車位 240 格。學校規模：學生人數 292 人、教職員人數 67 人。

學生通學方式：徒步者 404 人(佔 51%)、汽機車接送者 192 人(佔 24.2%)、騎自行車者 182 人(佔 23%)、搭乘大眾運輸工具者 14 人(佔 1.8%)。

學生上放學情形及導護措施：

1. 學生上放學主要通行路線

- (1) 正門(潭興路二段 419 巷)：學生徒步者進出、家長機車接送區、教職員工車輛進出使用，並設置行人專用步道。家長汽車接送學生不得進入 419 巷內，須於潭興路上下車，然後進出校區。
- (2) 西北側門(復興路二段潭水亭旁)：此門宮騎自行車及步行者進出校區，外側為家長汽機車接送區。
- (3) 東側門(潭興路二段 216 巷)：僅限上學時段開放，提供徒步者進入校區之用。

2. 導護哨及導護人員組成：

- (1) 上學時段(7:00 至 7:20)之安排，甲、正門(潭興路二段 419 巷)：巷口外由導護教師 1 人，學生 7 人及志工 1 人組成；419 巷內，人行道入口由學生 1 人，人行道出口由學生 2 人，正門內側由行政組長 1 人(7 點至 7 點半)值勤；警衛室門口由警衛人員 1 人(7 點半至 8 點)值勤。乙、復興路 2 段 57 巷口：由導護教師 1 人負責。丙、東側門(潭興路二段 261 巷)：由導護教師 1 人及學生 2 人共同值勤。丁、西北側門(復興路二段潭水亭旁)：由導護教師 1 人及學生 2 人共同負責交安工作。
- (2) 放學時段(15:45 至 15:55)之安排，甲、正門、巷口外由導護教師 1 人及學生 7 人組成；419 巷內之人行道入口由導護學生 4 人，人行道出口設導護學生 1 人；正門內側導護教師 1 人；正門內側由行政組長 1 人(16:40 至 16:50)值勤。乙、西北側門：由導護教師 1 人及學生 2 人負責。

3. 交通警察之協助交安維護：潭子派出所警察人員在學校正門、西北側門皆設巡邏箱，並在學生上放學時段，加強駐點協助交安維護和巡視工作。

(二)訪視所見特色與優點

1. 教育局有轉發交通安全教育相關之各項改進意見與資料。
2. 每年檢視及修正交通安全教育年度計畫，並訂有交通導護值週辦法及對值勤交通安全有功人員，校內進行表揚及給予獎狀。
3. 於行事簡曆及行事曆中排訂交安宣導活動，透過主管會報、行政會報相關會議等管道進行管制，並於班親會及校務會議等加以宣導。
4. 僅在部分學習領域，撰有交安教學活動設計教案。
5. 有舉行校內交安專題研討活動；鼓勵師生參加校際交安教學研習，並有心得分享；每學期有班會，討論交安議題且附有記錄。
6. 校區有配合地形，裝設交通標誌、標誌專牆、LED、布告欄、教學走廊、自拍校外交通影片、編學生手冊、架交安網頁、闢校外安心走廊，有利境教及增進交安知能。
7. 很重視學生自行車騎乘教學、簡易維修技能及設維修站，惟必須須取締有火箭筒的加裝情形。
8. 蒐置交安書籍專櫃、電子交安資訊、光碟、影片、教具等。
9. 校外教學活動計畫明確，經核定後能逐項按行政程序執行。
10. 對學校周遭安全環境及問題，每年皆有引領學生至重要路口做實地的介紹，或拍照、攝影在校內做宣導或教學。
11. 設置安心走廊，有利學生行走通行。
12. 校園內外人車動線，有所規劃與執行。

(三)改進意見與建議事項

1. 已成立交通安全教育推動小組，其成員除學校內人員外，尚包括有當地交通單位主管、志工代表與家長會長的參與，建議如能增加當地里民，則更佳。
2. 提供佐證評鑑所附的照片、圖表皆須著述其內容之「5W」，俾利於資料之查核。
3. 未見規劃交安教學單元進度表，須由各領域課發會在選用的教科書中擇取涉及交安之單元進度，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集相關交安教材，融入日常教學活動中施教交安知能。
4. 需在交通安全資源教室內豐富的交安書籍、資料等，俾利借閱引用。
5. 交安常測之命題需依年級分別命題，內宜含學校本位之交安問題的題目；測後作評分外，須作題項分析及補救教學。

6. 交安學藝競賽項目需規劃更多元，而能逐年變異、吸引學生的參與興趣，更宜激勵老師參加，以求更普及化。
7. 需繪貼「學校周遭安全地圖」及「校園安全地圖」，並附印緊急聯絡電話，並刊印在學生手冊內。
8. 由於學校與菜市場及廟宇緊鄰，仍應隨環境狀態檢討調整保護及交通措施。
9. 校園外家長接送區之劃設、標示牌或其他方式等應再檢視。
10. 應檢視交通安全教育推動之相關辦法、措施、要點等，是否有需修訂定者。
11. 行動不便者停車位之劃設，請檢視並參閱相關規定或請相關單位協助。
12. 學生交通違規及交通事故，應加強近三年之統計資料，及做深入研討，以供改善與輔導之依據。
13. 書面資料之內容應予充實且明確呈現。

二十六、屏東縣立高樹國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校設於屏東縣高樹鄉高樹村南興路 4 號。鄰近學校：縣立高樹國民小學。學校規模：現有 15 班，學生人數 429 人，教師人數 39 人。

學生通學方式：騎自行車者 239 人(佔 55.7%)，家長機車接送者 84 人(佔 19.6%)，家長汽車接送者 54 人(佔 12.6%)，徒步者 48 人(佔 11.1%)，搭公車者 4 人(佔 1%)。

學生上放學情形與導護設施：學生上放學從正門、側門進出校區。在校門及重要交叉路口設置導護哨，由導護教師、糾察隊學生與導護志工組成，執行交通導護事宜。規劃家長接送區於正門外側路邊。

(二)訪視所見特色與優點

1. 交通安全教育推動小組每學年聘請顧問、家長會長、里港分局及高樹分駐所所長顧問，
2. 105 年 3 月，針對教育處所提供 103 學年之交通安全推行輔導暨評鑑資料給予之各項建議加以改進。
3. 已依據期初會議決議將交通安全活動年度計畫及相關之執行辦法或要點訂定於學校行事曆中並據以執行。
4. 已針對學校附近交通安全狀況，加以分析，並訂定其因應策略。
5. 每學期初舉辦親師座談會，針對學生交通事宜進行親師溝通。也透過親師聯絡簿，將學校安全教育執行方針與交安作法告知學生及家長。

6. 部分教師有採隨機式，從事交安宣教事宜。
7. 每年皆舉辦校內交安專題演講、研習活動，本年舉辦事項，有鼓勵師生參加校際交安研討活動。
8. 設有交通標誌牆、梯階設交安英文標語、教學走廊、設布告欄、編有「樹園饗宴」校報，校外教學活動手冊，以協助交安情境宣教。
9. 校外教學活動，計畫周詳，行政作業等，皆依規定執行。
10. 善於運用社區人力資源，以解決校內外所遭遇之交通安全問題。
11. 校園綠化、美化工作完善，濃蔭遮蔽校區通道，頗具特色。
12. 校方重視學生交通安全之宣導(例如戴安全帽)，由學生影響家長，仍持續辦理。
13. 評鑑書面資料有提供三學年之資料，但可再補充資料，以從事量化、質化分析。

(三)改進意見與建議事項

1. 有關導護工作由導護人員先吹哨與替代役操燈事宜，建議可請警察單位派員協助講授號誌操作與導護工作之技術問題。
2. 教育處科長及屏東縣交通隊小隊長曾至本校給予各項輔導及建議。建議事項事例如下:停車場路線規劃、及動線安排於汽、機車棚張貼告示牌，學生腳踏車不得裝置「火箭筒」，校內交通安全情境佈置融入要落實。
3. 附以佐證評鑑資料的照片、圖表等皆須詳述其內容之「5W」，俾便評鑑資料之查核。
4. 配合學習領域編排之交安宣教單元表，未顯示將配合教學單元名稱和將實施的學期、日期及目的。
5. 各領域課發會需在選定教科書後，需擇取涉及交安之教學單元、進度，彙撰成「各學習領域涉及交安單位教學進度表」，提供教師參酌，期能配合之日常課堂教學，蒐集相關交安教材融入以施教交安知能。
6. 班會討論交安議題，需依不同學期、年級，分訂的主題及討論大綱，並需詳加紀錄。
7. 需強調自行車騎乘維修及正確騎車之交通行為的教學，設自行車考照場及實施考照制。
8. 校內需配合地形、地貌裝置正確交通標誌，塗繪交通標線;校區已褪色，損壞之交通標誌，應即加汰除，裝設有誤者或裝備需加更正;校內大門口右柱內側加「停車再開」標誌、肢體障礙者停車位即無障礙坡道之標誌;各停車場標誌，校區車輛「遵行路徑」標示。
9. 交通安全資料拿蒐存之交安資料極少，宜加充實。
10. 交安常識測驗，各年級皆需分別命題施測，測後需評分、做題項分析及補救教學。

11. 宜確實從事交安知能的宣教，每一學習領域皆需有融入施教情形，且凡涉及交安之單元，須鼓勵任教者盡量融入交安知能的施教或宣導。
12. 宜考量爭取辦理區域性與校際交通安全教學研習(研討)活動。
13. 可積極表揚導護教師（或志工）之優良事蹟，以及鼓勵學生參與校外交通安全學藝競賽，以爭取獎項。
14. 校園內建築物有圓柱型之支柱，請檢視走廊轉角，將柱凸出物等設置護墊之需求性。
15. 檢視校園內外之硬體設施，人車線及安全走廊等安全設施，設置正確相關之標誌及標語警示。
16. 校園大門口通道之圍牆及路面整建，請相關單位協助辦理。
17. 側門道路轉角，請與相關單位協商處理方式並執行之。

二十七、基隆市立建德國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在基隆市安樂區安和一街 29 號。校區面積：34000 平方公尺。校區停車空間：汽車停車位 86 格(含肢障者停車位 2 格)。鄰近其他學校：市立安樂中學、市立武崙國民中學、市立安樂國民小學、市立西定國民小學、市立武崙國民小學。學校規模：現有 51 班(含舞蹈班 3 班、資源班 2 班)、學生人數 1210 人、教職員工人數 106 人。

學生通學方式：搭乘公車者 58 人(42%)，徒步者 411 人(34%)，家長汽車接送者 194 人(16%)，家長機車接送者 97 人(8%)。

校外交通導護哨及執勤人員：上校門口處，由學務處行政人員或替代役男一位和學生交通糾察隊員二位組成。活動中心正門口處，由學務主任、組長一至二位及替代役男一位組成。

學校周邊主要道路名及其特性：

1. 安和一街：雙線道，環狀上下坡道路。
2. 安樂路二段：四線道，為安樂社區往返基隆市區之重要道路。
3. 麥金路：四線道，為安樂社區往返大武崙、金山之重要道路。

上放學交通尖峰時段學校周邊情形：

1. 安和一街二處校門口：下雨天時，由於本校及建德國小家長接送學生的車輛增加，且上放學時間相近，極易造成人車壅塞，交通紊亂的情形。
2. 麥金路：大卡車、貨櫃車往返大武崙工業區，部分駕駛人員不太遵守行車規則，對學生的上放學，易造成交通威脅。

學校特殊交安情形及其因應作為：

1. 地形方面：本校為處於山坡地之學校，部分學生有家長車輛送外，大部分學生徒步上放學，因此，很重視加強宣導，徒步時應注意的交安問題，及

正確的交通行為。

2. 氣候方面：基隆市多雨，道路極易濕滑，因此，也用心宣教雨中用路安全之相關知能。

(二)訪視所見特色與優點

1. 學校宜主動的邀請當地熱心的鄰里長，商家，家長會長，安樂分駐所所長等校外人士加入學校的交通安全推動小組，聘請他們為顧問。
2. 建請學校可以發文給當地警察分駐所索取學校附近最近三年發生交通事故的類型及其原因，並針對這些危險路段進行資料分析，提出更具體的因應措施，以作為對全校師生交安宣導的方向及重點。
3. 編撰交通安全教育課內教學配合單元及教學進度表，訂定各領域教學活動。
4. 大多數學習領域(藝文領域外)皆編撰一個以上之教案單元教案或交安宣導活動實施照片，大部分交安單元之教學部有學習單。
5. 大部分教師會採取隨機式進行交安宣導工作，舉辦校內校安專題研討活動，每年承辦區性交安教學技能研討，而且師、生也常參加校際交安研討活動。
6. 校園各處設有配合地形、地貌之交安標誌，標線、佈告欄、架設網頁 LED 燈、標誌磚牆、教學走廊、拍攝教安教學影片、編印學生手冊等。
7. 每學期舉辦全校交安常識測驗並對易錯誤之交安觀念加以糾正。
8. 校外教學活動實施前擬有計畫，並依行政程序有逐項執行，並有事後檢討。
9. 師生合作編制交通標誌遊戲，活動頗具特色，很能吸引同學參與和興趣。
10. 校長主動積極帶領學校同仁努力於交安教育，值得鼓勵。
11. 學生對於交通安全教育認知清楚，反映其成效。
12. 校方每年主動爭取舉辦全市的交通安全研習。
13. 學校八年級同學皆擔任交通安全糾察。

(三)改進意見與建議事項

1. 附以佐證評鑑之照片、圖表等，應附「5W」，以陳述其活動內容。
2. 評鑑資料之展示，須依評鑑項目與重點之順序分別裝訂，以利查閱。
3. 各領域課發會，須從選用之教科書內，擇取涉及交安教學之單元，進度，彙撰成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供全校教師參酌，期望能據以蒐集相關交安教材，融入課堂教學活動中，施教交安知能。
4. 班會討論交安議題，須確實定期辦理，並須依學期，年級分訂定討論主題及大綱。
5. 校區有需更正或加設之交通標誌、標線及標語頗多處，宜改之。
6. 宜設置自行車練習，考照場及從事自行車之簡易維修，正確騎乘行為和反應的教導。

7. 需繪貼「學校周遭安全地圖」及「校園安全地圖」，並附印緊急聯絡電話，並刊印在學生手冊內。
8. 交安常識測驗命題依年級分別之，並加列學校本位之相關交安題目，宜加入學校本位之命題。
9. 校門口家長接送區之規劃設計須加強，建議與交通局協調。
10. 交通號誌應包含完整的標誌與標線。
11. 學生違規統計分析及周遭肇事路段之分析需加強。
12. 執行情形說明應對未滿分之項目提出改善建議。
13. 交通安全教育，需考量基本觀念與各年級不同重點。
14. 學校大門口之交通改善應積極辦理，例如行穿線與車輛出入衝突，公車停靠區，家長接送區之規劃與標誌設置等。
15. 交通安全教室之路口街道模型中，可考量慢車道，標線之劃設。
16. 上下樓梯之導盲磚處，堆置物品會影響通行。
17. 請檢視校內行動不便者之動線的連續性。

二十八、 桃園市立八德國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在桃園市八德區興豐路 321 號。鄰近學校：桃園市立瑞豐國民小學和桃園市立八德國民小學。校地面積為 31081 平方公尺。校區停車空間：汽車停車位 87 格，機車停車位 35 格，自行車停車位 200 格。

學校規模：現有 48 班(含夜補校 2 班)，學生人數 1218 人，教職員工數 130 人。

學生通學使用之交通工具：徒步者 469 人(41%)，家長機車接送者 268 人(24%)，家長汽車接送者 148 人(13%)，騎自行車者 138 人(12%)。

學生上放學情形：

1. 學生上放學主要通行校門及路線：大門(興豐路)：東側門(建興街、豐德路：溝後路)。
2. 家長接送區及路線：大門兩側，建興街，福德宮。
3. 交通警察，導護人員或學生交通隊管理之路口：興豐路、建興路。

學校特殊交安情形及其因應作為：

1. 校門兩側道路塗繪紅線區不足，車輛停放接近校門口，影響車輛通行及視線。
因應作為：行文市府交通局建請協助改善。
2. 用路人反應上放學時段，交通導護執行人工控管紅綠燈時間過長。
因應作為：上放學時段，改為交通號誌紅綠燈自動顯示：；其餘時段，改為閃黃燈。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已依規定成立推動小組，推動小組成員除本校行政人員外也邀請派出所、家長代表與當地里長參加，組織架構完整。
2. 每學期期初與期末均定期於會議中討論相關交通安全議題。
3. 教育局轉發各項有關交通安全教育的公文學校有依教育局來函辦理。
4. 已訂定有交通安全年度執行計畫，依計畫辦理各項宣導活動並將計畫所列之宣導工作排入本校行事曆並確定加以執行。
5. 編有「交通安全融入教學單元進度表」，部分領域撰有一至二則教案，呈現其教學過程。
6. 每學年度舉辦校內交安研習活動多次，聘邀校內外專家蒞校演說，教師能積極參與，班會討論相關議題，各年級有確實實施。
7. 設有交安標誌專牆，布告欄，交通安全走廊，架設交安網站，自行車考照場等，以利學生獲取交安資訊。
8. 設有交安教育教室與法治教室共用，蒐存交安宣導教材，學校自製之交安影片，積極教學，從事交安。
9. 交安宣導之學藝競賽項目含海報等，教師積極參與。
10. 校外教學活動實施前擬有計畫，並依行政程序有逐項執行，以確保學生安全。
11. 接獲民眾檢舉學生交通違規情形之手機照片，影片，即時透過影音播放，宣導改進教學。
12. 很重視自行車騎乘教學，設有考照場以提供練習與施測，示範筆試及術科相關規定之宣導。
13. 盡心以人車分流改善交通安全。
14. 自行車之教育與考照方式，值得鼓勵。
15. 校外安全地圖加上交通死角，不安全地點及愛心商店之圖示，清楚明白，簡單實用。
16. 學校舉辦自行車考照制度，通過者核予駕照，增加學生的交通安全性。

(三)改進意見與建議事項

1. 提供佐證評鑑資料，所附之照片和圖表，皆須附 5W 以求完整。
2. 各學習領域課發會所選取的涉及交安教學單元，頗為有限，撰述交安單元及教學進度表，提供教師參酌。
3. 班會討論交安議題，宜依年級學期分訂不同之主題及討論大綱並詳做班會紀錄。
4. 須配合地形地貌，懸置或彩繪相切合之交通標誌，標線、號誌之燈罩顏色位置必須符合規定，期能使學生驚活動潛移默化，而達境教之效。
5. 校區有需更正或加設之交通標誌與標線，需加以改善。

6. 宜利用空閒教室佈置成交安教學資源教室，收存交安書刊及非書資料教材，教具，交通標誌，標線，圖表等將交安資料加予編目，造冊以利師生參閱借用。
7. 交安常識測驗命題宜依年級分別之，並加列學校本位之交安題目，以及做題項分析與輔導教學。
8. 地理環境介紹應說明側門環境與限制。
9. 單車與機車考照應考量兩者之差異，建議加強單車兩段左轉之教育。
10. 家長接送區應進行供需分析並提改善建議。
11. 學生交通事故發生率逐年上升，應進行分析，研擬對策。
12. 學生交通安全方面，違規類型以未戴安全帽居多，建議加以宣導。
13. 僅以騎自行車來往學校者，才需考照，因此，比例不高，僅 12%者考得駕照，但校外騎車者眾多建議擴大其考照範圍。
14. 校際及校外交通安全研習以及學生才藝競賽，參與人數較少，需鼓勵師生的多家參與。

二十九、屏東縣立志正國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位在屏東縣屏東市公裕街 300 號。學校面積 2.7 公頃。校內停車空間：汽車停車位 51 格(含 1 格無障礙車位)，機車停車位 120 格，自行車停車位 800 格。鄰近學校：屏東縣立信義國小、縣立和平國中、國立屏東高級中學。學校規模：學生人數 849 人、教職員工人數 78 人。

學生通學方式：

交通工具	家長汽車接送	家長機車接送	公車	自行車	步行	其他
上學	102 人 (12%)	195 人 (23%)	17 人 (2%)	425 人 (50%)	102 人 (12%)	8 人(1%)
放學	79 人(9%)	187 人 (22%)	25 人 (3%)	425 人 (50%)	127 人 (15%)	8 人(1%)

學生上放學情形與導護設施：

- 1.上學時段：學生一律由正門入校。導護教師、替代役男及導護糾察學生分別在校門口；公裕街與北興街路口；總務處旁執行導護勤務。在校門口前兩側空地設有家長機車接送區、汽車接送區及自行車專用道。
- 2.放學時段：從校門口離校，由導護教師、替代役男及導護糾察學生，在各路口分別管制自行車、汽機車、徒步者分道依序通行；部分徒步學生從後門離校，由導護教師和導護糾察隊學生管制通行。

學校周邊臨接的主要路名及其特性：

1.學校正門鄰接公裕街、左側臨廣東路、右側臨接中正路。

2.道路施設

(1)公裕街：為兩線 10 米道路，有機慢車道，鄰近學校路口有閃黃燈及斑馬線，沿路巷口繁多，但除了上放學之外平日車流量並不大。

(2)廣東路：為兩線 20 米道路，有機慢車道，與公裕街交抽口有紅綠燈及斑馬線，車流量極大，行車速度較快，路邊常有店家做生意占用，也常有臨時停車佔用。

(3)中正路：為兩線 20 米道路，有機慢車道，與公裕街交叉口有紅綠燈及斑馬線，車流量極大，行車速度較快，路邊常有店家做生意占用，也常有臨時停車佔用。交叉路口兩側有公車站牌，約每小時一班車。

學校特殊交安情形及其因應作為：

1. 在校門口左側設置自行車專用道，以避免與徒步學生、家長接送車輛衝撞危險。
2. 遇到下雨天時，開放家長車輛進入校區接送學生，並接人車分道，以舒緩學校門口、周遭人車雍塞情況。

(二)訪視所見特色與優點

1. 有舉辦交通安全教育座談會，紀錄充分且具體決議事項有確實列管追蹤。
2. 有依據教育局轉發公文要求改進事項加以改進並列管追蹤。已將主要交通安全活動列入本校交通安全教育年度計畫中，並依行事曆中交通安全教育項目加以落實與完整執行。
3. 通學時段，訂有下雨時，開放家長車輛駛入校區接送學生；接人車分道，師生分流離校。
4. 各學習領域，選有一至兩個交安教學單元，編撰校案，並有具體的教學活動學習單。
5. 校內有舉辦交安研習活動；並鼓勵教師參加校際交安教學研討活動。班會討論交安議題，惟未見班會紀錄。
6. 校區部分地點，有配合地形、地貌，裝置交通標誌、設備，塗繪交通標線，以達成境教之效。
7. 設有交通標誌磚牆，佈告欄，樓梯踏步貼標語，交安教學走廊；校外通學步道設安心走廊。
8. 校外教學活動有實施計畫，經核准後能依行政程序，逐項執行，
9. 校園內走廊轉角，大體上已設置護墊，可檢視需要增加之處。
10. 校內有對 104 學年度各月份學生交通違規人數統計分析與對策。
11. 校內已有近三學年度學生發生交通事故之統計分析。
12. 校內人出動線、停車場規劃良好。
13. 善用社會資源、解決校內外交通問題。

(三)改善事項與建議意見

1. 成立交通安全教育推動小組，聘有家長會長為顧問，每學期開會兩次，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，會議結論有完整追蹤。唯建議如能增聘本地交通單位主管與里長為顧問則更佳。
2. 用以佐證評鑑之照片、圖表等，須附其內容之「5W」，敘述活動的相關事宜，俾利資料之查核。
3. 編撰之「交通安全單元進度表」內容太簡略，需由各學習領域課發會，在選定教科書後，擇取涉及交安單元，進度，彙編成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，內含單元名稱、年級、學期、施教重點等，提供教師參酌，期待能蒐集相關教材，融入日常課堂教學活動，施教交安知能。
4. 班會討論交安議題，需依學期、年級，分訂定討論主題和大綱，並詳加紀錄。
5. 校區有需即加改善或添置之交通標誌、標線情形宜即查改之。
6. 需闢設交安資源教室，以收存交安書刊等，及利於施教交安知能或相關活動。
7. 每年應舉辦交安常識測驗，除分年級命題外，宜加測學校本位之交安問題，施測評分後，需做題項分析及補救教學。
8. 交安宣導之學藝競賽項目，每年皆舉行作文、書法和漫畫三種，宜能逐年更換及多元。
9. 地下停車場內之指引標示及號誌位置，需改正之。
10. 學生通學宜考慮善用各個校門進出。
11. 建議校方可積極爭取辦理區域性與校際性交通安全教學研習（研討）活動。
12. 建議校方積極表揚導護教師（或志工）之優良事蹟，及鼓勵學生參與校外交通安全學藝競賽。
13. 可考量近三學年度學生未報案之交通事故統計、分析與因應措施。
14. 評鑑書面資料應求更充實與完整性。

三十、屏東縣立內埔國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

學校設在屏東縣內埔鄉文化路 262 號。校地面積：19758 平方公尺。學校規模：設有 30 班(含技藝專班、資源班、補校各 1 班)。學生人數：783 人、教職員工人數 85 人。鄰近學校內埔國小、東富國小、育英國小、喬智國小、私立美和高級中等學校。校區內停車空間：汽車停車位 51 格(含無障礙停車位 1 格)、機車停車位 81 格、自行車停車位 1010 格。

學生通學方式：騎自行車者 363(佔 46%)、徒步者 187 人(佔 24%)、家長車輛接送者 159 人(佔 20%)、搭大眾運輸工具者 35 人(佔 10%)。

學生上、放學情形：徒步者(含家長接送者)由校門左方之人行道進出校區；家長接送區設在文化路大門之左側及中華三街後方入口處；汽、機車通行大門進出校區。

導護設施：分別在大門口、南側門及西側門等處，設導護哨，以維護學生之通學安全。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已成立「交通安全教育推動小組」，有校內成員外，亦聘有家長會長與內埔派出所所長為顧問。
2. 期初與期末均有召開會議，討論有關本校交通安全教育亟需改善議題，配合追蹤，成效良好。
3. 教育處有轉發與交通安全相關之公文，學校在校網上與週會有公告各項宣導事項。
4. 已將交通安全教育實施計畫納入學校行事曆中，配合相關之要點或辦法加以執行。
5. 校區方柱、牆角、水槽等，皆設有防撞條、保護條，有助人員通行之安全。
6. 僅在自然與生活科技、綜合活動和藝文三個領域中，各建選教一個交安教學單元，編有教案，且有施教活動情形及學習單。
7. 部分教師採隨機式，從事交安概念、技能的宣教。
8. 本年度有一位交安專業人士蒞校演講，一位教師參加校際交安教學研習活動。
9. 部分校區有配合地形、地貌，裝置交通標誌。
10. 編貼有校外危險路口和愛心服務站之位置標示。
11. 設有交通標誌牆、教學走廊、佈告欄、校外教學活動手冊。
12. 校外教學活動，擬有詳細計畫，經核准後，確實依行政程序逐項實行。
13. 推動走路上學，達到節能減碳效果，並促進同學身心健康。
14. 修護學校老舊通學步道，並開闢新步道，使同學上學更安全，校園更友善。
15. 「品德教育」溶入交通安全計畫之中，培養同學遵守交通安全為良好品德。
16. 校方新建建築物施工期間，有採取因應措施。
17. 校方已規劃營運學生接送專車。

(三)改善事項與建議意見

1. 建議增聘本地交通單位主管與里長為顧問，以增集思廣益之效。
2. 未見呈現交通安全教學單元進度表。宜各領域課發會在選定教科書後，擇取涉及交安之單元、進度，彙撰成「各學習領域涉及交安單元教學進度表」，提供教師參酌，期能蒐集相關教材，融入日常課堂教學活動中，施教交安技能。
3. 應落實交安知能之教學和宣導，每一學習領域皆須有融入施教情形，且凡交安之單元，需鼓勵教師盡量融入交安知能之施教。
4. 宜多舉行校內交安研習，並多鼓勵師生參加校外交安研討活動；學生班會討論交安議題，需依學期、年級，分訂主題及大綱，並詳加記錄。
5. 校區部分配合地形、地貌裝置之交通標誌，需更正或增設者，宜即行查改之。
6. 宜繪貼「校區安全地」和「校外安全地」，附印緊急聯絡電話，並刊於學生安全手冊內。
7. 需加強自行車騎乘、維修技能教導，並設自行車考照及考照制。
8. 應成立交通安全資源教室，蒐存交安書刊、資料等，加予編目、造冊並訂定管理、借閱辦法。
9. 需辦理交安常識測驗，依年級分別命題。施測後，進行評分、題項分析、補救教學等。
10. 宜繪設交通標線及標誌，編印學生安全手冊；架設網頁、拍攝交安教學影片、教具、交通模型、校刊等，以為交安教學之輔助。
11. 交安宣導之學藝競賽，每年只舉辦壁報和漫畫比賽，參加學生不多，而教師也未見有參與之情形，宜改善之。
12. 校園內部分交通標誌標線有誤，顏色剝落，設置位置不明顯，建議酌予修正。
13. 學生勤值時建議要求配戴安全帽，以確保學生執勤之安全。
14. 建議洽請相關單位，針對校門口併同學校附近之標線、標誌與家長接送區，進行整體性之規劃與調整。
15. 校方可積極爭取辦理，區域性或校際之交通安全教學研習活動。
16. 建議校方積極推廣導護教師(或志工)之優良事蹟(例如周先生)，以及鼓勵學生參與校外交通安全學藝競賽，以爭取獎勵。
17. 校園內外之硬體設施、人車動線及安全走廊設施，應加設正確的相關標誌、標線或標語警示。
18. 評鑑書面資料，應再充實，以求優質化，及做量化分析。

三十一、 新北市立淡水國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於新北市淡水區真理街 10 號。校地面積：24475 平方公尺(分為兩個校區，師生經由五育地下道通行兩地)。校內停車空間：汽車停車位 18 格(含 1 肢體障礙者停車位)、機車停車位 65 格、未設自行車停車位。鄰近學校：私立真理大學、私立淡江高級中學、新北市立文化國民小學。

學校規模：現有普通班 40 班、補校 3 班、幼兒園 2 班；學生數 1164 人(未含補校及幼兒園學生數)、教職員 130 人。

學生通學方式：搭乘公車者 436(佔 34.9%)、徒步者 356 人(佔 28.5%)、父母機車接送者 246 人(佔 19.7%)、父母汽車接送者 132 人(佔 13.8%)、其他 38 人(佔 3.0%)。

學校周邊通學環境：

1. 學生通學時段之交通狀況：上、放學時段，最大交通量是家長接送車輛，且附近緊鄰淡江高中、真理大學，使得交通呈現繁忙，而偶有交通堵塞，人車混雜情形，尤其在雨天時；惟因有導護人員之維護，尚稱順暢。
2. 家長接送區之規劃：為確保上、放學時段學校周邊「學生行走順暢及接送時停車安全」，而在一校區、二校區分別規劃家長接送區，以疏導校門口之人車擁擠情形，及減低交通混亂的狀況。

(二)訪視所見特色與優點

1. 已成立交通安全教育推動小組，其成員除校長與行政人員外，也有本校家長會長及里長參與會議。建議宜增聘派出所所長為顧問。
2. 有訂定交通安全教育年度計畫，辦理相關活動並皆有完整執行。
3. 國文、英文及童子軍教學各撰有一項交安教學之教案，惟缺施教活動紀錄。其他領域未見有交安教材融入日常教學情形。部分教師有採隨機教學情形。
4. 能配合地形、地貌，裝設交通標誌、繪製標線。
5. 設有交安布告欄、交通標誌專牆、交安教室布置，架設交通網頁，提供詳盡之交安資訊。
6. 教師拍攝內輪差影片以輔助教學。
7. 學生自製交安宣導影片，自行編製攝影放影，以及從事檢討討論。
8. 校外教學活動實施前，擬有計畫，並依程序，逐項執行。
9. 確實執行遊覽車司機酒測，車輛安全檢查。離校前，能實施安全門窗、天窗之開啟及逃生演練。
10. 學校地形特殊，不僅為上坡路段，還分為二校區，靠地下道連結，所以

有許多特殊的因應措施，以維護學生安全，值得嘉許。

11. 標誌並能正確指引行駛。校門口之右柱內側，需加設「停車再開」標誌，並在地面繪「停止線」。
12. 學生家長接送區為紅線區段，但暫無其他區域可接送，是屬於不得已之規劃，建請透過教育局與交通局協調，宜另闢其他可行方式。
13. 部分學生或因家長不阻止，而無照騎乘機車，建議學校多加關懷，以維持安全。
14. 學校基於安全，不同意學生騎自行車上學，有其必要；惟因學生平日偶爾仍會騎乘，故建議相關之教導及安全事項仍應進行。
15. 如果能對愛心商店的考核辦法及評分標準利用適當時機，如全校性的集會給予表揚，不但可以鼓勵愛心商店，更可以向全校宣導愛心商店的功能。
16. 雖然路跑沿路上有設置各種交通標誌，間接讓學生了解其意義。若能向當地派出所索取路跑沿線過去三年發生的重大交通事故資料，並標註在路線上，更具提醒學生交通安全之概念。

三十二、 新北市立樟樹國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

學校位在新北市汐止區樟樹二路 135 號。學校面積：33318 平方公尺。鄰近學校：新北市立樟樹國民小學、新北市立北峯國民小學。校內停車空間：汽車停車位 89 位。

學校規模：學生人數 930 人、教職員 106 人。

學生通學方式：

使用交通工具	上學時	放學時
徒步者	414 人(佔 47.8%)	513 人(59.9%)
搭公車者	251 人(佔 29.3%)	242 人(佔 28.3%)
家長汽車接送者	92 人(佔 10.7%)	38 人(佔 4.4%)
家長汽車接送者	71 人(佔 8.3%)	38 人(佔 4.4%)
騎自行車者	25(佔 3.0%)	25 人(佔 3.0%)
搭乘校車者	14 人(佔 2.0%)	0(佔 0.0%)

學生上、放學情形：A.上、放學主要通行校門和路線有三條路線：1.出正門右轉，通過公路，往汐止農會；2.出正門左轉，往抽水站；3.出側門右轉，往水都社區。B.家長接送區設於學校正門之正面平台。C 有導護或其他人員管理之路口有二處，1.樟樹二路與樟樹一路 139 巷交叉路口；2.樟樹二路與樟樹一路 141 巷交叉路口。

上、放學尖峰時學校周邊的交通情形：

- 1.上午上學時段往台北市方向(靠學校車道)車輛較多，且會有壅塞情形。

2.下午放學時段車輛較少，但由樟樹路一路轉向樟樹路二路的車輛較多，且汽車路輛多於機車數量。

學校特殊交安情形及其因應作為：放學路隊編排配合學生上放學方式，增加自行車路線。

(二)訪視所見特色與優點

1. 成立交通安全委員會，其成員除校長與相關主任外，也聘請本地派出所員警、里長、家長會代表為顧問。
2. 已按期(學期初、學期末)召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，紀錄並經校長核定執行。
3. 教育局已將評鑑委員評鑑後所提之各項改進意見，整理並提供給學校參考，並給予必要的輔導。
4. 訂定交通安全教育年度計畫，並納入學校行事曆，加以管制、執行。
5. 定期召開全校交通安全教育座談會，向全校教職員、家長宣導交通安全教育重點及措施。
6. 有規劃交通安全教育融入各領域之教學內容及進度表，含六個領域，各有一至三則教學單元。
7. 部分教師採隨機式宣教交安知能。
8. 校區內部分地點設有交通標誌，標線，進行情境教學。
9. 設有交通標誌專牆，布告欄，交通安全走廊，架設交安網站，自行車考照場等，有利學生獲取資訊。
10. 能利用社區資源，洽請民營公車行駛專車，接送學生通學。
11. 實施分年級進行交安常識測驗，分析成績獎懲進行補救教學。
12. 交安宣導項目含簡報及心得寫作，教室布置和海報比賽，部分教師有參與情形。
13. 校外教學活動有明確實施計畫，並能依規定逐項施行。
14. 能進行安全門窗，天窗之開放操演及逃生演練。
15. 交通導護輪值確定，考察紀錄資料完整。
16. 校門口人車分道規劃，提升學生出入安全。

(三)建議改善意見

1. 提供佐證評鑑，所附之照片和圖表等，皆須附五 W 說明內容以求完整。
2. 呈現之教學內容進度表中，僅有一項藝術表演，交通安全及行動劇，附有教學活動內容反映及學習單，其外未見有任何交安單元教學或學習單，以提供評鑑查核。
3. 每學年度皆宜邀請校內外交安專業人士蒞校演講，示範交安知能，選派師生參加校際之交安研習活動。

4. 班會討論交安議題，宜依年級學期分訂不同之組提及討論大綱並詳做班會紀錄。
5. 須配合地形地貌，懸置或彩繪相切合之交通標誌，標線號誌之燈罩顏色位置，必須符合規定，期能使學生經由潛移默化，而達境教之效。
6. 校區有需更正或加設交通標誌、標線的地方，須即查改處置。
7. 交安資源教室設於警衛室，展示部分交安書刊，海報等，並以交通導護設備用具共存，無法進行交通安全教學宣導工作。
8. 宜利用空閒之教室佈置成交安教學資源教室。
9. 103 年度教育局之訪視已建議家長接送區改為紅線路段並予以改善，惟目前仍未調整，建議加以因應，未來並可考慮駐車彎之設置。
10. 學生上、放學統計建議可加上百分比，較易一目瞭然。
11. 建請學校資料檔案的建立，可以用書面或電腦檔案，如愛心商店的實施計畫及考核，獎勵辦法，學生交通違規及事故資料建立等。
12. 建請學校在評鑑表中執行情況說明上，能增加更多具體，明確的資料佐證，

三十三、基隆市立武崙國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本地地址在基隆市安樂區武崙街 205 號。校地面積:16,273 平方公尺。校區停車空間:汽車停車位 49 格(含一肢障者停車格)、機車停車位 39 格。鄰近學校有基隆市立武崙國小、隆勝國小、建德國中等校。學校規模:設有 30 班，學生人數 837 人、教職員人數 92 人。

學生通學方式:

1. 上學時段:徒步者 472 人(佔 51.9%)、家長機車接送者 213 人(佔 23.4%)、搭乘大眾運輸工具者 133 人(佔 14.6%)、家長汽車接送者 91 人(佔 10.0%)。
2. 放學時段: 徒步者 501 人(佔 55.1%)、家長機車接送者 184 人(佔 20.2%)、搭乘大眾運輸工具者 165 人(佔 18.2%)、家長汽車接送者 59 人(佔 6.5%)。

學生上、放學情形:學生通學十，皆從正門進出。家長用車輛接送者，會在正門坡道下方之人行道旁，劃定的家長接送區上，下車若有同學身體不適情況，家長向校方通報後，可將車輛開入校區的肢體障礙者停車格，暫停以方便同學的上、下車。搭乘公車的學生，除有公車站牌，大型巴士的停靠處有設置"學生上下公車地點"的告示牌，以避免一般民眾將車輛停靠該處。學校每天有指派組長、導護教師及替代役男輪值在各導護哨執行交安維護勤務。轄區派出所人員，也會機動支援導護及交通維護工作。學校周邊臨接的主要路名及其特性:

1. 武崙街:為學區的主要道路，周邊臨接基金一路與武嶺街。屬雙向單線道，

- 兩側有人行道，路邊偶有民眾違規停車情況。轄區派出所警員會不定時稽查，與校方密切配合，需要時皆會即刻支援。
2. 武嶺街：屬雙向單線道路，但較狹窄，兩側商家有少數會占用路邊之情況。本校同學較少數居住此社區，學校也不斷宣導用路安全，及不定時巡視同學行走於此的情形。

(二)訪視所見特色與優點

1. 每一學習領域各撰寫一則教案，配合進度實施教學活動，並附有施教主題及學習單。
2. 大部分教師採隨機式宣導交安技能。
3. 有邀請校內外專業人士蒞校舉辦交安演講，示範活動。
4. 有配合部分校內之地形設置交通標誌，繪製標線，從事境教，設有交安專用布告欄，交通標誌專牆，標線走廊並有交安書刊，架設網站等。
5. 設有交安資源教室能提供交安技能教學，收存書刊，光碟等，皆有編目，造冊及展示，頗便師生借閱。
6. 交安常識測驗，施測後有評量及做題項分析，追蹤輔導教學。
7. 校外教學活動實施前擬有計畫，依行政程序逐項執行，並有事後檢討。
8. 校外教學前，確實對之遊覽車的逃生門、窗、天窗等做實際的操控，開啟之運作練習；對司機做酒測，車輛安全檢查。
9. 繪製並公告校園安全地圖，校區內之方柱及水泥水槽皆加貼安全護條，以防範師生之碰撞意外。
10. 家長接送區比去年完善，值得鼓勵。
11. 學校學生雖無使用自行車上下學，但設有自行車情境區，以提供師生學習與了解，值得肯定。

(三)建議意見與改善事項

1. 建議學校宜主動積極邀請當地熱心的鄰里長，商家，家長會長，安樂分駐所所長等校外人士，加入交通安全推動小組，聘為顧問，並且對於交通安全教育委員會議所提出的檢討及改進事項，進一步追蹤其執行成效。
2. 建請學校可以發文給當地警察分駐所索取學校附近最近三年發生交通事故的類型及其原因，並針對這些危險路段進行資料分析，提出更具體的因應措施，作為對全校師生交安宣導的方向及重點。
3. 附以佐證評鑑資料之照片、圖表等，應附「5W」，以陳述其活動內容。
4. 宜由各學習領域課發會，在所採用教材中擇取與交通安全有關之單元，送由教務處彙編成「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，期能蒐集教材，在日常教學中，融入交安相關教材施教。
5. 須鼓勵師生參與校際交安專題研討活動。

6. 學生班會討論交安議題，宜依年級、學期分訂討論主題、大綱，並詳做紀錄。
7. 校區之地下室停車場入口門須加繪高度及請開大燈，室內通道設遵行，指示標語，無障礙停車位之標誌及位置，交安資源中心標線塗繪的號誌有誤，各通道之轉角處及升降坡道須加設標誌。
8. 交安教學資源教室所蒐存交安書刊及非書資料教材，教具，交安標誌，標線，圖表等，皆須加予編目，造冊以利師生參閱借用。
9. 學生交通常識測驗，宜依年級分別命題，並加測學校本位的交通情況。
10. 需繪製校外安全地圖，內含學校周遭之危險路口，具潛在威脅及危險之區段，警局，醫院，愛心服務站等地方，與重要緊急連絡電話等。
11. 執行情形說明應針對未滿分的項目提出改善建議。
12. 校內人車動線尤其是校門口之自行車道規劃設在門口之雙向道之標誌應改善。
13. 學生違規統計分析及周遭肇事路段分析需加強。
14. 學生對愛心服務站之了解應加強。
15. 應加強檢視走廊轉角，樑柱等凸出物之護墊的設置，以增安全。
16. 考量承辦區域性或校際性交通安全研習活動。
17. 校門口動線行向應檢討車輛行向及對應標線，標誌，以及反射鏡之配合位置。
18. 行動不便者之動線及配合標誌，指示牌請檢視且做調整。
19. 設置交通安全教室，掛圖中的標線，標誌有不符合標準之處請檢視、更正。

三十四、雲林縣立宜梧國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於雲林縣口湖鄉梧南村光明路 1 號。鄰近學校:縣立文光國小、金湖國小。校內停車空間:汽車停車位 20 格(含 1 格肢障者停車位)、機車停車位 6 格、自行車停車位 180 格。學校規模:現有 6 班、學生人數 133 人、教職員工人數 22 人。

學生通學方式:家長機車接送者 41 人(佔 30.8%)、騎自行車者 36 人(27.1%)、徒步者 33 人(佔 24.8%)、家長汽車接送者 22 人(佔 16.5%、搭客運者 1 人(佔 0.8%))。

學生通學情形及導護設施:

1. 前門右側為汽、機車接送區所在，此類同學及徒步者由正門出入；前門左側為騎自行車的出入口，由導護教師與替代役男協助騎自行車者穿越馬路。正門口由行政組長任導護之工作。校區外環道設交通號誌支路口，由導護教師和志工執行導護工作。

2. 雲林 146 號縣道路口，上、放學時段車流量大，此處雖設有號誌燈，但仍常有交通違規事件，極易發生交通危險、事故。
3. 通學時段出入校區，擇人車分道、行人分流。

(二)訪視可見特色與優點

1. 成立交通安全教育推動小組，按期召開會議，討論有關本校交通安全教育事宜。
2. 交通安全教育年度計畫落實於學校行事曆中。
3. 針對口湖宜梧地區有行文至北港分局索取 104 年 1 月至 105 年 4 月路口交通事故之統計資料，並特別依據資料加強路口宣導建立兩段左轉及紅燈停車禁行觀念。
4. 編撰各領域涉及交安單元教學進度表，部分單元附有教案、施教實際情境及學習單。
5. 學務人員採主題式之交安宣教；或依應時之交安事故，利用集會，採隨機式宣導交安知能。
6. 有聘邀專業人士，在校中舉辦交安專題研討活動。
7. 重視自行車騎乘、維修技能研習活動及實施考照制，設單車成人禮。
8. 設置交通標誌專牆、架設網頁、布告欄、交安教學走廊，配合地形、地貌設置交通標誌、塗繪標線以進行境教；在校區空間，模擬校外危險路口，設置情境模型，從事交安宣教。
9. 校外教學活動，擬定有詳細計畫。經核准後，皆能依行政程序逐項執行。
10. 學校舉辦多元活動，例如：單車成年禮、自行車安全騎士認證研習活動等，豐富有趣。
11. 校園內交通安全教育宣導之情境布置，由師生一起動手做，攜手協力宣導，更具效果。

(三)建議意見與改善事項

1. 附以佐記評鑑之照片、圖表等，皆須對其內容做「5W」之解說，俾利資料之查閱。
2. 宜多倡導、鼓勵教師在涉及交安知能之教學單元能多蒐集交安教材，融入日常教學活動中，施教交安知能。
3. 須多鼓勵師生參加校際之交安教學技能研習活動。
4. 須專設交安資源教室，以蒐存交安書籍、光碟、影片、海報、模型、教具、教材等，皆應編目、造冊、公用陳列，俾利教師引用。
5. 宜編繪「校外安全地圖」、「學區安全地圖」並張貼專牆，編印於學生手冊中，以使師生知悉及引用。

6. 交安宣導之學藝競賽，項目宜更多元化並鼓勵師生之踴躍參加，而達普及化。
7. 學生交通違規與交通事故可增加近三年之統計資料，作深入分析，以供改善及輔導之依據。
8. 校園內人車動線規畫仍請明確呈現，並輔以正確的標誌、標線或告示牌。
9. 校園外家長接送區之告示牌請補上放學接送時間，並劃設家長接送區格位，以示明確。
10. 無障礙坡道之標誌設置與處置請再檢討。
11. 書面資料可再分類補實，進行量化與質化分析。
12. 簡報內容需依據評鑑表之項目順序編寫。
13. 學校之交安教學研習活動應可增加，亦可考慮與他校合辦。
14. 可鼓勵學生參加與交通安全有關之校外才藝競賽。
15. 校內標線、標誌之設置，需與真實情況盡量符合，或按比例縮小，更應配合情境以達境教之效。

三十五、雲林縣土庫國民中學

(一)學校基本資料與周邊環境簡介

本校位於雲林縣立土庫鎮復興路 16 號。校地面積:5049 公頃。校內停車空間:汽車停車位 75 格(含 1 肢障者停車位)、機車停車位 20 格、自行車停車位 800 格。鄰近學校:土庫國小、土庫國小分部、大屯國小、後埔國小、秀潭國小、敦生國小、仁德國小。學校規模:學生人數 880 人，教職員工數為 85 人。**學生通學方式:**騎自行車者 403 人(佔 45.8%)、家長接送者 301 人(佔 34.2%)、徒步者 176 人(佔 20%)。學生上、放學情形與導護設施:上學時段，學生由復興路北側門進校區；放學路段，徒步學生由中興路南側門離校，大部分由復興路北側門出校區。學生交安導護勤務，每日由導師和專任教師輪值，率領學生糾察隊員，分別在馬光路口、本校側門、南側門等交通要道，負責學生交安之維護；學務處主任及各組組長從事機動性巡查、考核；家長志工隊員定點協助交安維護事宜。

學校周邊道路之困難問題:

1. 中興路旁以圖紅色禁停車等標線，仍有民眾違停，而致影響學生上、放學之通行安全。
2. 校門前復興路及東西向省道 78 號交流道，往來車流量大，且車速快，影響學生上、放學安全。

(二)訪視可見特色與優點

1. 交安教育年度計畫中，有充分交安項目。
2. 對於學校門口與附近之危險路段(口)有提出導護之因應對策。
3. 於集會時，有密集宣導交通安全，並針對違規學生，加強輔導。
4. 僅見在健體領域擇取「踏板上的勇者〈自行車〉」一單元編撰教案，但未呈現實際教學活動之資訊，亦未見有教師評閱過的學習單之呈現。
5. 民國 103 年度至 105 年度邀請二位校外人士到校從事交安宣導、自行車維護技能示範。
6. 重視自行車騎乘、維修技能教學、舉辦自行車考照活動。
7. 部分校園地點有配合地理情況裝置交通標誌，從事交安境教。
8. 設有交安教學走廊、布告欄、標誌專牆、編印新生訓練手冊---新鮮人導航、「路心橋」週刊、架設交安網頁等從事交安宣教。
9. 校外教學活動有實施計畫，經核准後，皆依行政程序實施，如：人員編組、行前教育、交通工具安檢、司機資格審核、安全內窗、天窗之實際開啟操練、逃生演練等。
10. 已訂有主要交通安全之相關辦法、計畫等。
11. 導護志工參加者踴躍。
12. 學校設計專屬之單車車牌以辨認騎乘者為何人，頗具效果。
13. 學校老師擔任導護，甘心無怨，令人感佩。

(三)改進意見與建議事項

1. 有成立交通安全委員會，參與成員除本校行政同仁外，尚有本校愛心志工、家長會、護士等。建議如能增加本地交通單位主管與村里長參與，則更佳。
2. 教育處有轉發公文給學校並要求改進，但是否有輔導與追蹤，未見詳細資料。
3. 交通安全教育座談會等之記錄不充分。
4. 提供佐證評鑑所附的照片、圖表皆須敘述其內容之「5W」，俾利於資料之查核、執行。
5. 未見規劃交安教學單元進度表，須由各領域課發會在選用的教科書中擇取涉及交安之單元進度，彙編成「各學習領域涉及交通安全單元教學進度表」，提供教師參酌。
6. 全校教師日常教學中，需在涉及交安單元之課文教學時，即需另行蒐集相關的交安教材，施教交安知能或進行隨機教學。
7. 須鼓勵師生參加校際之交安知能教學研習活動。
8. 學生班會討論交安議題，需依學期、年級，分別訂定交安主題及其討論大綱，及作詳盡的記錄。

9. 應繪編「學校週遭安全地圖」及「校園安全地圖」，張貼校內，並編印於學生手冊中。
10. 應有「交通標線」、「交通號誌」之教學設置。
11. 需闢設「交安資源教室」以蒐存交安書籍，並加予編目、造冊、公開展示，以供交安教學之輔助及施教之場域。
12. 交安常識測驗依規定全校學生皆應參加，需依年級分別命題，並加編測學校本位之交通問題，測後需評分，作題項分析和補救教學。
13. 校園內人車動線規劃應以圖示及書面計畫顯示，並輔以標誌、標線或標示牌予以配合。
14. 校園外家長接送區，宜協調相關單位劃設「家長接送區」格位。
15. 交通違規及交通事故應加強近三年之統計及深入研析，以供改善與輔導之依據。
16. 無障礙坡道可設置標誌，以示明確。
17. 相關交通安全之教學研習活動，建議可以考慮和鄰近學校合辦。

肆、結語

本(一零五)年度國民中學交安教育評鑑工作，自民國 105 年 4 月 7 日起至同年 6 月 7 日止，本組全體委員密集地在二個月期間，採實地採訪的方式，走訪台灣島 34 所國中(其中 9 校屬復評學校)及金門縣一所，合計 35 校，以了解各校在推展交安教育工作之實際情形。被抽取及復評學校分處各縣市，由於各種環境、條件因素相異，有位在都會區或偏處鄉村，因而學生的通學時，採用的運輸工具不同，或僅能徒步往返。各校在實施交通安全教育上，運用之理念和措施，即各具學校本位的特色，而在執行層面上，所實施的交安知能教學，宣傳活動及學生的交通安全導護設施，也各具自創的差異性。整體言之，本年各縣市政府教育行政機關，多很重視交安教育之督導、協助，也較以往更重視交通安全教育評鑑結果，而積極予以各受訪學校的輔導，或人力和經費補助；惟仍有極少數教育單位，可能由於種種原故，而較少有對學校之督促。

本年度之評鑑報告，由全校評鑑成員，將訪視所見，列出整體勝平學校較醫治特色和優點，以及提出一些改善意見和建議；同時，也針對在各校訪查所見，分列其特色和優點，及提供改善意見與建議，僅供各校參考。

評鑑委員各自對受訪評學校，分別評分與書面的訪視紀錄後，及交由助理同學做綜合彙整，再經本組全體評鑑委員會議，討論後決議，提出評鑑結果如下：

1. 獲得等第"優"即同時提報"金安獎"學校為新竹縣立忠孝國民中學、台北市立萬華國民中學、苗栗縣立三灣國民中學，高雄市立苓雅國民中學、嘉義市立南興國民中學。
2. 獲得等第"甲"學校，計有彰化縣立大城國民中學等二十九校。
3. 獲得等第"乙"學校，有雲林縣立土庫國民中學。

伍、國中組訪視照片



交通安全佈告欄
臺北市立萬華國中



交通安全宣導海報
高雄市立苓雅國中



交通安全書法作品
臺北市立民族國中



交通安全常識宣導
高雄市立陽明國中



交通安全教育相關教材
新北市立樟樹國中



交通安全教室
台中市立中山國中



交通安全創意海報
苗栗縣立三灣國中



交通安全標誌專牆
彰化縣立大城國中



自行車相關知識海報
新竹縣立忠孝國中



校內地形動線規劃
宜蘭縣立員山國中



校內自行車練習場
台南市立安定國中



校內創意實境
嘉義市立南興國中

國小組評鑑報告

撰稿人：林月琴

壹、前言

一百零五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菴蕙教授、成功大學交通管理學系胡守任副教授(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。

今年度持續依照一百零二年度開始改變的提報方式及評鑑指標，今年度是執行的第五年，今年除了按照此提報方式抽出二十六所學校，再加上前年度乙等的學校二所，共計二十八所國小接受評鑑，今年度的學校較為均等，有大校、中型學校，也有小型學校。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。評鑑日期自一百零五年三月二十五日至五月二十四日，茲就評鑑綜合結果列述說明如下。

貳、105年評鑑委員總評意見

一、學校整體特色與優點概述

(一) 組織、計畫與宣導

1. 多數學校會成立交通安全教育委員會，邀約參與的委員包括村里長、派出所主管、校內家長會委員、志工團團長、義警、安親班代表等地方人士，甚至有些學校邀請議員及曾得金安獎學校的校長，定期召開會議，充分研討學校與社區通學的環境，針對學校環境及交通安全困境進行分析，訂定年度交通安全教育目標，規劃交通安全教育實施計畫，並結合社區資源，

包括鄰里、家長、大樓警衛、志工、愛心商店、以及運用交通、警政、道安體系等共同投入交通安全改善事宜，維護學童上下學之安全。

2. 多數學校運用多元的管道進行交通安全宣導，包括利用新生座談、班親會、家長會、教師晨會、安親班座談會、親職教育活動、校慶運動會等各種集會，以及結合學校網站、LED牆、親師聯絡簿、公布欄、海報、布條、網站、通知單、安心小卡等各種不同的管道，對家長、社區進行宣導，強化交通安全觀念，多元而富創意。

(二) 教學與活動

1. 多數學校為達教學目標，設計課程進度總表，部分學校的主題是依據交通部或是地方政府的交通安全教材為主，部分學校則以學校規劃的主題為依據，設計教案及學習單，並以單堂課實施交通安全教育，每學期實施的時數各校不一，從一學期二次至六次皆有，而融入到各學習領域，則有社會、自然、數學、生活、音樂、電腦等等，為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，多數學校設計相當多的教具，例如擊破器、視野死角、電子白板、撲克牌，以及提供場地作為交通道路情境模擬區及交通安全遊戲學習區，繪製交通標線，規劃成道路環境，讓教學能更加生動，增加學童的理解，是值得肯定的。
2. 多數學校訂定交通安全相關活動辦法作為推動交通安全教育活動的依據，交通安全教育活動多樣化，除了舉辦交通安全學藝競賽等較傳統的活動以外，也有很多創意活動，例如交通安全教育週、交通安全闖關活動、交通安全主題書展、視野死角體驗、自行車騎乘體驗、常識測驗、有獎徵答、自行車考照、推動走一段路等活動，也結合校慶運動會、各種節慶，辦理以交通安全教育為主題的活動，透過表演、闖關、設攤等方式宣導交通安全須知與相關知能。
3. 多數學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作校外教學說明、觀看大客車逃生影片、設計大客車逃生學習單等安全教育並落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。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，也讓學生了解如何使用車窗擊破器。
4. 多數學校為強化學童交通安全相關的概念，設定交通安全相關主題於班會作討論，邀請交通相關政府單位或民間組織，以講座或宣導活動的形式強化學童知能，校方有時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。

(三) 交通安全與輔導

1. 多數學校充分掌握學校周遭之道路與交通環境，善加利用學校出入口之特性，將學生上放學之路隊、汽機車接送區、及安親班車輛接送區作妥善之規劃與安排，甚至通學環境不理想時，學校努力協調交通局等單位，對外部交通環境進行改善，提供學生一個安全且順暢之上放學環境。
2. 多數學校校內人車動線及對上放學路隊之規劃得宜，區分教職員車輛上班動線與學生走路進校動線，落實出入校區人車分流之管控，並透過校區周遭道路網地圖之繪製，將路隊之行進動線及導護崗哨之位置均明確標示，學生及家長均能配合學校之接送規劃。
3. 多數學校均能推動組織導護志工服務隊及愛心商店的設置，維護學童之上、放學交通安全與秩序，訂有工作實施要點、獎勵措施，並針對志工定期辦理組訓研習，以增進執勤素養及自身安全，同時加強宣導提醒學童注意其自身安全及危險時可立即尋求愛心商店的協助。
4. 多數學校對於老師及來賓開車進入校園後，停車方式採用倒車入庫的相關措施及宣導，相當積極。

二、改進意見

(一) 組織計畫與宣導

1. 多數學校的資料整理上較弱，成果往往以照片呈現，建議無論主計畫、分項計畫或方案活動等都應包括計畫、執行與考核等各階段工作完整作整理並存檔，朝資料系統化建立的方向作努力，以利各項作業永續推動。
2. 部分學校未能進行有系統的學童走路上學環境的調查與健診，且在制定交通安全相關計劃時，未能透過討論收集各方意見，且缺乏歷年資料、量化統計、問題診斷、評估與後續的改善作為，建議學校可將每年固定辦理的業務單獨列檔，內容包括訂定辦法、執行過程（照片）、發現問題、改善作為等，以便持續了解問題的發展歷程，並藉此評估改善成效。
3. 部分學校針對家長的宣導呈現量與質皆不足，以致於家長對學童交通安全的關注較弱，學校應努力找出與家長有效溝通之方法，以及針對家長推廣交通安全觀念有效之具體作為。

(二) 教學與活動

1. 多數學校請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，但未能對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，及收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教案、學習單，以作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導

時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。

2. 部分學校交通安全教育涵蓋自行車安全教育，並實施自行車考照制度，由於事故發生原因人為因素多，除了騎自行車之技能學習及認識自行車機械構造之外，建議亦須強化學童自行車風險問題的安全教育，除了少數騎自行車通學學生，許多學生平日也都會騎自行車，自行車安全教育應更全面實施。
3. 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。
4. 針對情境教育部份，多數學校皆採用標誌牆的方式作為學習區，然而學童透過實際或類似的情境佈置成交通環境學習效果較佳；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，進行校外社區交通情境的認識，並設計隨時、隨地之貼心叮嚀與提醒標語，讓學生可在生活中隨時學習，以有利於境教的實施。
5. 部分學校未能針對各項交通安全的措施或教學，規劃配套的強化印象的活動，也未能依據學校的交通安全校本問題及兒童應學習的交通角色：行人與乘客設計活動，而多數學校未能於結束後評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另行開創其他的活動。
6. 多數學校未能提供全校師生大客車逃生演練機會，讓每位師生有機會作逃生的練習。

（三）交通安全與輔導

1. 多數學校對學童上、放學資料之調查內容較為簡略，應更詳盡些，除了依班級、年級、及全校進行統計分析外，更應該對逐年之資料進行比較檢討，以充分掌握學區學童上、放學方式之變化與趨勢，利用此項資料了解家長接送區的空間配置與數量之適宜性及研擬相對應之教學與輔導活動。
2. 部分學校未能與社區共同合作，檢視上放學的路況及上放學時校門口因接送所產生的交通問題，巷弄中人車爭道的問題，共同擬定對策解決社區之問題，甚或建立學童通學巷道，以利學童安全之行走，維護其安全。
3. 部分學校針對家長接送區的部分，未能將接送區分成機車接送區、汽車接送區等區分開來，以降低潛在危險性；另外針對安親班接送的方式，步行或車輛似乎缺乏明確的說明與評估。
4. 部分學校愛心商店缺乏具體之實施成效記錄與檢討，建議學校應建立與愛心商店之互動模式，例如設計學生使用愛心商店情形調查表格，供愛心商

店記錄學生使用時的時間、事件、提供何種協助等，借以分析並強化愛心商店之功能。

5. 部分學校放學時安親班以車輛接送者有違規的狀況，學校在放學時應多加注意，如發現有違法的車輛應做規勸或要求，或告知家長其危險性，由家長要求安親班。
6. 部分學校未將學生違規事項進行統計與分析，訂定違規學生輔導與矯正辦法，學校應訂定相關辦法且多朝向正面學習之方向設計，如要求學童剪報閱讀交通安全新聞並寫下心得等作法。

叁、各校評鑑意見

一、臺南市中西區進學國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，納入二分局長、里長、家長會長等校外人士，組織架構完整，分工明確，並能定期召開會議，對於各項決議事項能追蹤執行。
2. 透過SWOTS分析，了解掌握校本問題，因應研訂定動策略，包括開放接送機車進入校園、自編教案教具、適時機會教育等，顯示學校對於交通安全課題有一定的關注及掌握。
3. 學校與鄰近中山國中、家齊女中、警政單位等組成策略聯盟，相互結合支援擴大安全維護網，值得其他學校參考。
4. 運用多元的管道對教職員、家長進行交通安全宣導外，並自製及拍攝校本化交通安全影片宣導。
5. 學校依校內地形地物之實境設置符合實境的交通標誌，並利用QR code設計，讓學生可利用平板學習相關內容，學校另在交通安全資源教室設計路口實境，讓學生利用平板學習相關交通安全知識，增加學習活潑性。
6. 學校製作校園危險地圖和學區危險地圖，學區危險地圖並附危險地點照片。學校另自製交通安全宣導影片，說明常見的家長和同學的交通安全問題，影片故事中若學生有錯誤違規行為，則會遭到淘汰。
7. 學校重視實際體驗的交安教學和活動設計，例如：校園圍牆和人行道差相當大，高度相差一個人高，若由學校往人行道丟出石塊，相當危險，學校帶領學生體認地勢高差帶來的危險嚴重程度，學生印象深刻。校外教學讓學生了解如何開啟緊急逃生口、了解擊破器操作和檢驗胎紋深度。
8. 積極推動家長和學生騎機車戴安全帽，且成效顯著。
9. 學校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。
10. 學校能將「一袋石塊」危機轉為對學生行為宣教案例，相當用心。

11. 校內人車動線規劃良好，人車動線分離，交通工具停放設施良好。雨天規劃汽機車進入校園接送，目前從校門進入，從東側門駛離。
12. 學校訂有生活糾察隊選拔及表揚辦法，且有良好訓練計畫。
13. 目前學校有43位導護人員（組長、老師）及9位導護志工及替代役。且訂有導護志工工作實施要點及考核獎勵措施。
14. 目前有10家愛心商店，學校能定期追蹤與檢討，且有完整的訪問紀錄表。紀錄表上若「無具體協助紀錄」，也會據實登載。
15. 學校有詳細的學生違規統計及輔導作為，更能邀請交通大隊組長蒞校交通安全講習。
16. 學校依校內地形地物之實境設置符合實境的交通標誌，並利用QR code設計，讓學生可利用平板學習相關內容，學校另在交通安全資源教室設計路口實境，讓學生利用平板學習相關交通安全知識，增加學習活潑性。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校提請市府研議規劃招募退休警察協助導護護童工作，以改善導護人力與執勤困難問題，建議縣府納入評估考量。
2. 學校對於校本問題已有基本掌握及改善對策，後續可再強化相關措施改善成效的評估檢討，以回饋了解問題改善狀況與整體目標的達成度。
3. 樓梯間張貼許多交通安全標語和海報(如標誌名稱海報)，學生走樓梯間要注意安全，不宜分心。
4. 建議學校交通安全常識測驗題目可進行錯誤題目分析，以了解交通安全應加強之處，或許也有可能是題目有問題。
5. 學校能利用校外教學機會辦理逃生演練，建議未來能辦理大客車或大貨車「駕駛座體驗」，讓學生能確實感受大車的視線死角，以學習如何與大型車輛於道路上和平相處。
6. 交通導護的相關人員於進行導護工作時，務必記得要注意危險來源、面對來車。
7. 雨天規劃汽機車進入校園接送，建議研議改為東側門駛進，從校門口駛離，俾利於汽機車能靠右停車。
8. 學校學生步行到校比率還有大幅提升的空間，學校校區為一完整街廓且有環校人行道，建議學校研議推動「安全認證點」規劃，鼓勵學生走一段路到校。
9. 目前學校有蒐集臺南市全體的交通事故資料，但建議學校能蒐集分析學校所在地之臺南市第二分局轄區的事故特性態樣(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。

二、臺北市北投區石牌國民小學

(一)訪視所見特色

1. 學校推動交通安全教育以務實規劃、生活實踐為理念，聚焦於「境、教、人」三方向，即環境改造、教育扎根、安全維護等面向，計畫性地推動落實各項工作。
2. 學校與社區緊密結合，相互共榮，學校方面願意退縮校地來改造更友善的通行環境、新建校舍共構地下停車場疏解社區停車問題、爭取提供家長接送車輛免費車位等，社區方面的導護志工、企業志工、樂齡巡守隊、義交隊以及通學巷等支援配合，可謂共創雙贏。
3. 學校依照規定成立交通安全教育委員會，委員會組織完整，組織成員除了學校成員，還包含家長會會長、導護志工隊長、交通分隊主管與地方代表擔任顧問，顯示學校相當善用社區及家長資源，並每學期召開兩次會議。
4. 學校依照規定擬訂年度交通安全教育實施計畫、訂有實施辦法，並將推動事項與計畫納入學年度行事曆內執行。建議學校針對計畫項建立檢核表，具體檢討評估計畫執行情形並檢討執行成效，以作為擬訂未來年度計畫之參考。
5. 學校積極掌握校本問題，善用外部資源並主動改善學校周邊通學問題。
6. 學校利用多元管道及舉辦活動，如學校日、新生家長座談會、電子看板、社區踏查等，向學校教職員、家長與社區民眾進行宣導，積極結合社區資源與支援。
7. 學校針對教學規劃進度，能針對不同年級實施不同的教學活動與內容，規劃交通安全教學計畫，並請各學年規劃運用晨光時間進行交通安全教學與宣導活動，每學期至少 2 節課實施完整教學活動為讓學童有效獲得交通安全的相關知識，老師以簡報、影片播放、實務操作、體驗等活潑多樣化教學方式，並有 e 化相關資訊及聯結網站，是值得肯定的。
8. 學校針對老師邀請交通領域的學者講授交通相關課程，以及辦理小型交通安全研習活動，邀請五百羅漢交通平安作者劉旭恭老師到校與老師家長學生進行小型分享會，提升教學知能。
9. 針對學生的知能提升部分，學校提供學童學習心肺復甦術的機會，播放交通安全相關影片、班會討論，以強化學童的交通觀念，透過學生主席報告活動，班級自治活動討論及壁報製作以學生觀點，分享交通安全觀，最為特別的是學生自拍影片報導交安志工，以達到宣導效果。
10. 學校在境教部分，於校內路口設置交通標誌，提醒學生減速、慢，減少校園安全事件發生，並於校園車輛行經路線繪製行人穿越線，讓學童了解並遵守過馬路要走行人穿越道，讓遵守交線成為身體力行的一部分。

11. 在學校主要通道仿石牌路情境繪製交通安全道路體驗區，當作學校重要集會時進出場動線，並設置教學重點說明，成為教學、自學區域，且活動中心一樓走廊區設置小型情境體驗區，配合交通標誌認識牆面，也仿捷運站設計設置情境牆面，讓老師可以進行教學。
12. 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、書籍，陳列交通安全有關的書籍及影帶清冊。
13. 訂定交通安全相關活動辦法作為推動交通安全教育活動的依據，舉辦各項交通安全活動，包括學藝競賽、主題書展，及製作假期交安實踐單，讓學生檢核達成自我實踐，並與推廣閱讀結合，繪本融入交通安全宣導，分 2 場次，由校方閱讀種子教師及愛媽擔任主講工作，學校也結合外接資源辦理多項體驗活動，例如自行車騎乘、大客車逃生活動、公車藝起來等，讓學生活動體驗學習交通安全活動。
14. 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。
15. 學校規劃學生由前門與後門進出，學生上下學時間實施前校門車輛禁止通行，教職員工車輛付費停放於地下停車場，訪客臨時停車區域妥善規劃，校園人車分道實施情形良好。
16. 學校能將學生上下學通學方式、路隊編組人數與課後照顧服務中心接送等資料調查分析完整，藉以瞭解家長、安親班接送與上下學導護人力等需求，並針對外部交通問題透過多次會勘協調，逐步改善學生通學環境。
17. 學校透過圍籬退縮設置學生等候區、於校內規劃家長機車臨時接送區，以及運用地下停車場提供家長免費 30 分鐘停車等措施，藉以改善接送秩序。
18. 學校訂定交通糾察隊選拔及表揚辦法，由五年級推薦績優學生值勤。現有糾察隊 32 位，相關執勤背心、雨衣、交通錐連桿等裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。
19. 學校現有導護志工計 76 名，訂有導護工作實施及獎勵辦法，定期辦理導護志工研習、培訓工作坊，以及感恩表揚等活動，整體運作情形良好。
20. 學校訂定愛心服務站實施計畫，從 103 學年度計 13 間，至 104 學年度增為 20 間。透過認識愛心商店教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機，建議應持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
21. 學校已請警政單位提供交通事故統計資料，並依據資料設置導護崗哨，減少意外發生。針對學校週邊上下學之交通狀況及媒體報導之重大交通事故，適時加以宣導，增進學童交通安全的知能。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校對於校本問題已有基本掌握及改善對策，後續可再強化相關措施改善成效的評估檢討，以回饋了解問題改善狀況與整體目標的達成度。

2. 由於簡報資料中的交通安全教育委員會組織表與自評表內容不一致，建議修訂並定期予以更新。
3. 請學校更新本年度與安親班座談之資料(受評資料為102年與103年)，能將課後接送學生方式，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。
4. 針對情境教育部份，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。
5. 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。
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. 學校放學汽車、機車與安親班接送達總數26%，在外部接送空間(致遠二路)路幅有限的情況下，建議朝增設與調整現有接送區(紅線例外開放停車或繪黃線等措施)、鼓勵車輛進入路外停車場、增加步行比例減少車輛接送(安親班、家長)...等措施，持續努力。
8. 學校學生糾察隊建議能擴大參與規模，讓更多學生能透過組訓與執勤學習交通安全，並獲得服務同學的機會。有關服務隊訓練建議以專屬訓練課程，加強建立安全空間與面向來車的執勤觀念，以補強現行學長姐帶學弟妹的訓練方式。
9. 學校針對違規停車情形有實施開單輔導提醒車主的作法。建議學校針對學生常見交通違規類型，如未行走人行道、違規穿越道路或未戴安全帽...等違規，呈現登記資料統計與對應具體輔導機制，以糾正與輔導學生違規行為。
10. 學校取得周邊道路交通事故統計分析資料，建議結合現地已知的交通狀況，設計活動或社區踏查課程，幫助學生瞭解通學路徑交通安全應注意事項與正確觀念。

三、苗栗縣竹南鎮竹興國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育推動組織完整，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋校長、業務處室主管、承辦人、業務相關行政人員、各年級教師代表、幼稚園園長，另聘請家長會長、轄區分駐所所長、里長、學校交通義工隊長、社區守望相助隊隊長等地方賢達與熱心人士擔任顧問。

2. 於學期初、學期末召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，並且依實記錄後送請校長審閱核定執行。
3. 每一次交通安全會議，均對於前一次會議結論之推動項目進行檢視與追蹤，各推動計劃及考核工作確實。
4. 有具體交通安全教育計劃，目標明確，教材及相關資料出處標明清楚。能將交通安全教學活動項目具體，依年級設定教學目標及綱要，建議依學童年級設定核心能力並發展出教學計劃，並落實於不同學級同學的交通安全教育中。
5. 利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。
6. 交通安全座談會均有社區民眾參與，並在會後進行滿意度，且滿意度相當高。
7. 分級性的交通安全專案教育，值得持續推動。
8. 在融入課程方面，將交通安全概念融入數學領域的立體幾公分課程，以及自然領域的反光標誌的原理等作法，相當具創意，值得鼓勵與學習。
9. 針對校本交通安全問題，自行編寫教案，並針對教學成效的評估，不僅有學習單的設計，同時有教學自評回饋單的檢討，相當具參考價值。
10. 透過辦理教師交通安全教學觀摩，提升老師交通安全知能與知識分享，累積學校的交通安全相關教學能量；同時透過交通安全廣播管道，宣導交通安全常識，以提升學童對自身交通安全的思辨能力。
11. 在舉辦交通安全相關活動方面，透過"速度越快、幸福越遠"等口號的設計，以增進師生的對於交通安全的印象；同時透過"破風安全 GO"等活動，宣導騎乘自行車的安全常識，值得肯定。
12. 辦理校外教學輔導活動，皆有完善的計畫，且能按計畫實施，事後並召開檢討會議，內容詳實，且能針對交安問題提出檢討，值得肯定。
13. 學校積極推動交通安全相關工作，相當務實認真，值得肯定。訪評當日苗栗縣鄧副縣長桂菊蒞會鼓勵，也顯示縣府及教育主管單位的重視。
14. 評鑑資料之準備相當充分、完備，交通服務隊、導護志工、愛心商店等工作均訂有相關規章或辦法。學生違規統計與積極輔導作為、辦理交通安全文章廣播、一至三年級「愛的叮嚀小語」、四至六年級交通安全書法與漫畫活動、交通特派員協助幼兒園及高齡者交安宣導、交通安全相聲等活動均顯示學校相當用心及務實。
15. 設有 6 家愛心商店，且有訪視記錄。
16. 訪視資料簡報時能利用 SWOT 分析，充分掌握校本問題與對策。
17. 功明街之校門口人車動線規劃雖還有改進空間，但學校能積極改善進出校門問題，以及臨接道路人形空間問題，相當切實、用心。
18. 學校有蒐集竹南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。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議每次會議時能加入前次會議決議事項的追蹤，將有助於交通安全教育及相關事務的考核。
2. 透過廣播方式報導交通安全相關文章的做法相當有創意，惟其對於深化學童交通安全知識與知能的程度，雖然有檢討資料，不過對策較不明確(例如：書面資料提及"加強學校環境教育"的說法，即無法有效連結)。
3. 如何透過舉辦相關動、靜態活動，改善校本交通安全問題，建議再加以補充說明。
4. 學生對於基本的交通安全常識與標誌、標線、號誌等交通管制設施有一定程度的了解，惟在實際的通學環境中，仍有少數盲點。建議透過校外環境考察的機會，適當地介紹學校周遭的通學環境與風險熱點，以確保學童走路上學的安全性。
5. 學生對於對於騎乘自行車在轉向時，舉手示警的做法，尚有加強的空間。
6. 學校上午家長汽機車接送高達 84%，下午放學家長或安親班接送也高達 65%，建議學校正視此一課題，且營造步行一段路到校的通學環境。
7. 目前學校校園車輛停放規劃與使用合宜，汽車且均能車頭朝外停放。但校門口的不行空間宜規劃在東北側(單側進出校門)，汽機車進出則使用西南側空間直接進出停車處所，可以有效區隔人車動線，建議學校未來可朝此一方向改善。
8. 有調查學生上、放學交通方式資料，若能進一步區分週一至週五不同日，及雨天或天候不良之調查資料，更有助於學生上放學相關規劃。

四、嘉義市東區崇文國民小學

(一)視所見特色

1. 交通安全教育委員會每學期召開一至二次會議，應依規定每學期召開兩次會議且保留近三年的歷次會議紀錄與資料，以完整呈現學校的執行成果，並加強學校內部計畫管考與行政管理效能。
2. 訂定年度交通安全教育實施計畫，並納入學校行事曆執行。學校針對年度計畫內容與執行情形進行追蹤檢討，並製表列管，如實地調查學生上放學使用天橋的人數，以評估推行交通小尖兵集點卡的改善成效。期盼未來能持續推動計畫追蹤檢討機制，以確實掌握學校周邊交通問題改善方向與重點。
3. 學校利用學區里長座談會、安親班座談會、親師聯誼會、發行刊物、電子看板、糾察隊舉牌勸導卡與給家長的一封信等多元管道向家長與社區民眾

進行宣導，並透過學校網頁迅速回覆家長建議事項，建立良好的宣導、溝通管道。

4. 在融入課程方面，課程內容主要以學童交通安全相關問題為主，其中設計自行車考照活動，以及交安教案徵選等活動，積極開發合宜的交安教材，值得肯定。
5. 各年級的學年會議中，針對防範交通違規事件與勸導做法，進行深入的討論與紀錄，值得肯定。
6. 舉辦學童交安創意發想活動，同時辦理交安改善作法之徵選計畫，有效培養學童對於自身交安問題之思辨能力。
7. 善用校內、外資源，配合校園地形、地物，設置自行車考照場與交通號誌模擬場地，有效提升學童的學習興趣與成效。
8. 針對各項教學成效與活動內容之評估，進行前、後測之比較，同時找出關鍵問題，進行交安教育的回饋，值得鼓勵與學習。
9. GT King 交通安全闖關活動的 App 設計，內容豐富有趣，對於學童探索交通安全相關知識，應有一定程度的助益。
10. 學校能有系統性訂定相關計畫，並彙整與呈現近 3 年資料。
11. 學校訂有門禁實施辦法，教職員車輛停車管理辦法等，建議落實上學放學時間車輛進出管制，並將時段性限制亦納入管理辦法規範，以維護校園人車安全。
12. 學校調查學生通學方式，透過路隊規劃與定期訓練、召開安親班協調會議與規劃安親班接送區域，顯示學校對交通安全與輔導的問題分析清楚且有對應的作法。
13. 學校規劃適當接送區讓學生能夠多走一段路上學，利用給家長的一封信，以及獎勵貼紙集點卡活動，讓學生養成多走一段路或走天橋上學的習慣。
14. 學校將家長機車與汽車接送區分別規劃，於學生放學路隊說明接送區分布，並宣導家長瞭解，再輔以糾察隊舉牌、放置看板宣導。現地則以填寫違規勸導單與發送宣導字條等方式，改善家長接送區交通秩序與擁擠問題。
15. 學校訂定交通糾察隊組織計畫、有執勤訓練與配備完整裝備，由六年級每班 12 人擔任，參與學生可獲得服務獎表揚，整體運作狀況良好。
16. 學校運用導護志工與協調交通單位支援維護學生交通安全，有關導護志工實施計畫、研習活動、值勤訓練、時數統計，以及聯誼表揚活動等資料完整，顯示組織運作良好。102-104 年度共有 6 位導護志工與 3 位導護老師獲市政府表揚。
17. 學校取得周邊道路交通事故統計分析資料，訪談學生多能說出學校外部交通環境的危險點。建議將前述資料、結合現地已知的交通狀況，設計活動或課程，幫助學生瞭解通學路徑交通安全應注意事項與正確觀念。

18. 學校能針對學生發生交通事故進行交通安全改善措施並做為案例宣導，建立學生發生交通事故處理流程。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校依照規定成立交通安全教育委員會，並訂有組織辦法。組織成員除了學校成員，還聘請家長會會長與派出所所長擔任顧問。建議可增聘學區里長、志工代表與地方代表擔任顧問，多加善用社區資源協助學校推動相關工作。
2. 學校在改善對策上，建議可多結合社區資源，邀請交通安全教育委員會顧問與專業人士研討改善/因應對策，找出有效之改善策略，如家長違規超載與在快車道讓學童上下車的問題。
3. 搭乘汽、機車與走路上學等安全課題，為該校的校本交通問題，建議進行更詳細的校本交通問題分析，同時自編合宜的交通安全相關教材，以強化學童對於校本交通安全的認識。
4. 針對校外教學的活動檢討會議紀錄，內容較偏重活動設計、領隊活力、礦泉水的數量等活動或民生問題之檢討，缺乏交通安全相關課題之檢視，建議予以加強與補充，作為未來舉辦類似活動之改進參考。
5. 學校可將車道阻隔盆栽向後挪移，將正門廣場區隔為專供人員步行的空間，車輛一律行駛二側車行通道，確實實施空間人車分流。
6. 請學校更新本年度與安親班座談之資料(受評資料為 103 年 9 月)，建議將課後接送學生方式，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等資料建檔，以利瞭解業者接送情形。
7. 學校訂有愛心服務站設置辦法，有實際與愛心服務站簽訂同意書等佐證資料可稽。建議學校幫愛心服務站的店門有貼上明顯識別貼紙，且應透過聯絡簿等宣導方式週知學生。有關學生使用情形亦能定期瞭解，作為檢討調整的依據。
8. 學校能登記學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未行走人行道、違規穿越道路等違規，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，以糾正與輔導學生交通違規行為。

五、臺東縣長濱鄉竹湖國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，組織架構完整，聘請分駐所主管、家長會長、村長、社區發展協會理事長為顧問，定期召開會議，運作正常。

2. 檢討掌握校本問題，因應研擬改善策略，除爭取外部資源，改善圍牆及周邊交通設施提升通學環境安全外，並搭配納入課程教案，研訂學習護照，讓孩子有進階地學習。
3. 利用親師座談、節慶活動、運動會等時機，對社區、家長進行宣導，其中請高年級學生為家長及社區民眾進行知能導覽的方式，可提高家長、學生的參與度和宣導效果。
4. 針對提昇安全帽配戴議題，除加強對學生、家長的宣導外，學校並提供大人及學童合格安全帽以備臨時借用，教室內設置安全帽放置區方便學生攜帶放置，有效提昇學童及家長的戴帽率。
5. 透過學童進行交通安全導覽方式，相當具有創意，也可以提升學童對於交通安全知識的學習效果。
6. 校長親自簡報，對於交通安全工作嫻熟且有理想，同時善用道安共同體的資源，例如請警員配合校外教學針對駕駛員進行酒測、監理處的自行車考照體驗，以及向派出所募集安全帽等作法，有效提升學校的交通安全環境，值得高度肯定。
7. 在融入課程方面，各年級皆有明確的教學計畫與活動時間，同時融入七大領域課程，尤其繪製玉里鎮社區交通模擬地圖，提升學童認識家鄉與學校周遭通學環境的機會，值得肯定。
8. 善用校內、外各項資源，並自行編寫合宜教案，針對校本交通安全問題，研擬相關主題教學，強化學童的學習效果，值得肯定。
9. 在落實情境教學方面，配合學校地形地物，尋求地方交通單位的支援，於校內、外設置必要的交通管制設施，同時配合情境教學，例如：交通標誌來配對，以加深學童的學習興趣與效果，值得鼓勵與學習。
10. 交通安全教育檢討會議紀錄內容詳實，且定期追蹤成效，有助於改進後續類似活動之規劃與執行。
11. 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。並有 102-104 各年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。
12. 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式等統計上放學人數。走路上學人數從歷年資料觀之，確有具體成效。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校小，相關事務較為單純，交通安全教育委員會議可合併於校務會議一併召開，但應區隔交通安全議題，於期初、期末進行討論並作出決議。
2. 戶外教學除讓學生實際進行逃生演練外，有機會可讓學生體驗開啟安全門，及親自坐上駕駛座體驗大型車視覺死角問題。
3. 有關校外教學活動的事後檢討會議紀錄，內容相對簡略，請再行補充與加強。

4. 部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可參考導護志工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。
5. 校內動線單純，惟僅有單一校門口，教師車輛出入與行人共用，目前以三角錐橫桿隔離。建議可採取時段分隔，並加大行人步行空間。
6. 將家長汽機車接送區分別設置。機車接送區置於校園內，並分段放學可減少衝突。
7. 學生人數僅 23 位，交通服務隊的選拔與執行較為困難，但可能也是機會。建議可加強高年級同學擔任路隊帶領的責任。
8. 導護工作由教師擔任，校外教學輔導時需注意值勤的安全意識（面對來車）。
9. 教師擔任導護工作並非指揮交通，而是觀察學生是否有學會正確的安全行為，例如走路是否專注？如何通過馬路？等
10. 配合學校防災工作，愛心商店也已經建立詳細的資料。建議可逐年持續檢討評估，並增加使用狀況的回饋
11. 學校針對學生違規行為（未戴安全帽）的糾正輔導（畫標線）應檢討其成效。尤其應注意其教育目的性，並維護學生的自尊心。
12. 學校周邊交通事故頗多，應針對事故的型態了解學生常面臨的問題，並妥為教導。例如：校門口位於台 11 線兩個彎道中間的直線段，視線略受阻礙，需教導學生如何判斷並安全通過路段。
13. 南側彎道可利用紅布條提醒駕駛人減速慢行。例如「死亡事故彎道，減速」「前方學童通過，減速」。
14. 利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境，並教導學生如何在真實的情境下做出適當的應對。校園放置標誌並非真實的境教，不僅影響校園美感，更可能讓學生日後在真實情境下忽略該標誌。

六、臺北市松山區松山國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育推動組織完整，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、家長會長、導護志工與家長會顧問；以及松山派出所郭文釋副所長、慈祐里、玉成里里長、愛心商店代表、交通大隊。
2. 有具體交通安全教育計劃，目標明確，教材及相關資料出處標明清楚。
3. 建立校外：方便有效、安全與合理；校內為路平、道順、止滑、防撞。的交通安全教育目標，以檢討與改善通學環境與校園安全

4. 各項教學執行計劃清楚，並有完整活動紀錄，且對於教學成果有具體考核。
5. 利用宣言、文宣筆、海報、特展、電視牆、短文、跑馬燈等宣導交通安全事宜。
6. 103 年度獲得交通安全金輪獎。
7. 在交安校本課程的架構下，以低、中、高年段設定不同之學習目標融入各領域學習科目，呈現各年級課程中融入交通主題的課程架構，主題涵蓋不行、捷運、火車、汽機車、自行車五大類，且有詳細的說明教學方式，教學內容豐富、教學方式多元值得肯定。
8. 針對教學，每學期至少 2 節課實施完整教學活動，融入課程有簡案說明，並有教學省思做課程調整的依據，也請各學年規劃運用晨光時間進行交通安全教育與宣導活動，學期結束後在學年會議針對課程做檢討。
9. 善用外部教學資源，例如運用靖娟安全文教基金會與交通部合作編擬教材、使用(交通部)臺北市教育局所研發之電子書進行教學，也鼓勵教師運用 168 交通安全入口網站上之學習資源。
10. 善用 google 地圖及 360 環景攝影進行行前探勘拍攝，讓師生能身歷其境，校外教學及全校大健行出發前能先瞭解當地交通安全狀況，再結合 VR 3D 眼鏡，更有立體效果，更能瞭解地理位置。
11. 針對老師的知能提升部分，學校邀請外部專家分享 3 場交安研習活動並有詳實的交安觀課紀錄及定期參加松山分局舉辦之校園安全座談會。
12. 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。
13. 針對學生的知能提升部分，以學年為主的交安說明會、松山交安宣言的背誦、以學校為本的交安影片宣導等方式增強，也運用文宣筆、電視牆、電子看板等資源，並結合交通安全守護團到校做宣導。
14. 為了落實情境教育，有設計教案搭配實地進行校外交通環境之情境教學，並製作學區交通安全立體模型圖(建置在松山樓 4 樓處)，並有搭配的教學活動，讓學童親自製作體驗，了解學區周遭交通環境。
15. 在松山樓 4 樓設置交安教室，並訂定管理辦法由悅讀園協助鑰匙借用、物品借閱登記管理工作，且將主管機關發送交通安全相關書籍及光碟，為增加使用便利性，將教學架構教材電子檔（安全紮根），分學年放置於校內功用資料夾，讓老師方便教學使用。
16. 訂定交通安全相關活動辦法作為推動交通安全教育活動的依據，交通安全教育活動多樣化，活動包括結合各年級校外教學及每學期交通安全全校大健行活動進行交通環境實地教學，透過學生親身體驗並落實於生活之中，也辦理各年級的體驗活動，如大客車體驗、腳踏車騎乘體驗、交通安全晨

會宣導、交通安全相聲、交通大隊宣導、交通部交安政策及海報張貼宣導等系列活動，也辦理相聲表演。

17. 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。
18. 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。校本課程（如大健走體驗、松山小學堂）並有各年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 於學期初、學期末召開委員會議，會議中多為建議事項及報告事項，建議主席對於會議仍應有結論與裁示，以便日後追蹤。
2. 建議於次一次交通安全會議，對於前一次會議結論之推動項目進行檢視與追蹤，以使各行動計劃及考核工作確實。
3. 由交通安全座談會照片可知均有召開全校交通安全教育座談會，但仍建議每次會議均能整理出書面會議資料。
4. 導護交接會議紀錄均有加強宣導事項及注意事項，建議定期整理出議題，於交通安全教育會議提出討論。
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。
6. 針對各項交通安全的活動，應有辦法作依據，再規劃詳細的計畫，並將執行過程留存，且能進一步的做統整分析及評估其效果性，對於成效不彰者則予以淘汰，另外再開創其他的活動。
7. 應提供全校師生至少一次的大客車逃生演練時學習開啟安全門的機會，讓每位師生有機會作練習，而非僅提供影片的觀看，因為學童需要實際的操作經驗，以利其應變能力的提升。
8. 部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、導護志工招募訓練、校本課程松山小學堂等）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。
9. 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具等統計。建議利用此資料於家長接送區的空間規劃，並檢討推動策略，如走路上學的成效。
10. 校內人車動線規劃無明確說明。
11. 家長接送區的空間適宜性宜根據前述統計資料為之，目前只知道設置的區位，空間是否充足仍應仔細評估。
12. 機車接送設置於大門口廣場應注意其區位，避免與與行人衝突。

13. 交通服務隊的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足（每班六人），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
14. 導護的過程所發現的安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。
15. 部分導護志工值勤的安全意識（面對來車）需加強。
16. 導護工作旨在了解交通安全教育的成效與學生的行為問題，未必是在完全保護學生的安全。
17. 愛心商店的招募已訂定完整的辦法。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。愛心商店非僅著重於數量的增長，要注意是否符合學生的通學路徑需求。
18. 導護志工的年齡偏高，顯示大部分非屬在校家長，此對於交通安全概念的傳承並非好事，也弱化學生家長的責任與參與。
19. 學生違規事項以走廊奔跑遊戲為大宗，對學生違規行為的糾正輔導則以愛校服務為主，其連結性與成效亦應隨時檢討改善。
20. 學校周邊交通環境相對複雜，以現有的統計資料難以完全了解學生常面臨的問題，設計安全地圖資料分析值得肯定。但針對危險路段的危險說明尚顯不足（如汽機車很多，危險！十字路口很大），宜更明確應注意的危險情況為何？或請管區警員提供經驗分享。

七、屏東縣佳冬鄉塏子國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，納入家長會長、志工、派出所等校外人士，組織架構完整，定期召開會議。
2. 學校對於交通安全教育年度計畫以及各項執行工作的推動，除能具體落實執行外，並有完整成效檢討分析，具體提出未來精進與修正方向，回饋作為下期計畫推動修訂依據。
3. 除利用新生入學、親子講座、校慶、班親會等各種集會對教職員、家長進行宣導外，並能結合節慶或社區活動，如母親節活動、社區農漁特產活動、舞獅表演等，向社區居民進行宣導。
4. 學校積極分析校本交通安全問題，例如：學校側面圍牆高，影響駕駛人視野，教導學生利用反射鏡注意橫向道路是否有車輛駛近，學生亦了解騎自行車經過視線不足地區須放慢速度，看到大車必須離大車遠一點（視野死角和內輪差問題），學校交通安全教學內容相當實用。
5. 繪製學區安全地圖，教導學生必須注意的交通安全問題。

6. 學校屬較偏遠（靠海）小型學校，但交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，均相當用心。且另外製作完善的交通安全成效分析與精進展望彙整表，相當務實。
7. 學校能利用 SWOT 分析，依據學校特性進行相關的作業。
8. 學校學生路隊規劃除放學之外，也規劃學生集結排隊走路到校。
9. 於校內規劃設置雨天遮雨棚接送區，於雨天狀況允許家長車輛進入校內。
10. 校門口利用標線區劃人車動線，且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；小汽車皆車頭朝外停放。
11. 學校對於生活糾察隊、導護工作、愛心商店等均訂有相關辦法，且有佐證資料。
12. 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。
13. 學校另外製作完善的交通安全成效分析與精進展望彙整表，相當務實。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 交安委員會成員可考慮邀請村長加入，協助推動交通安全事宜，例如學區魚塢及大排水溝多，但護欄或照明設施不足等社區性之安全改善問題。
2. 委員會議能針對相關議題進行討論，建議每次開會能就前次會議決議事項先進行確認，以追蹤了解執行情形。
3. 部分交通標誌牌面缺乏相關「情境」，無法發揮情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片作為輔助，讓學生透過熟悉環境了解這些照片情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。建議學區安全地圖加入照片（如 google 實境照片），讓學生能更清楚地點在那裡、交通安全問題為何以及如何因應。
4. 建議學校交通安全常識測驗題目可進行錯誤題目分析，以了解交通安全應加強之處，或許也有可能是題目有問題。
5. 交通導護的相關人員於進行導護工作時，務必記得要注意危險來源、面對來車。
6. 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。
7. 校園的交通情境布置，建議能儘量符合校園環境來規劃設置。
8. 學校周遭的社區無號誌交叉路口目前沒有明確的交通管制設施，建議縣政府協助設置「停」、「讓」或「慢」等標誌或標線。
9. 目前有 6 家愛心商店，建議學校能定期追蹤與檢討。
10. 建議學校檢查學生騎乘到校的自行車，切勿不要有「火箭筒」或「牛角」等裝置。
11. 建議學校蒐集枋寮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。

八、宜蘭縣冬山鄉清溝國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，委員會成員納入村里長、派出所所長、鄉民代表、家長會會長等地方人士，定期召開會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，並能追蹤前次會議決議事項，具體落實各項工作。
2. 積極向外爭取校園安全改善資源，協助改善校園周邊通學步道、綠美化及交通工程設施，提升通學環境安全。
3. 調查、蒐集校內、校外事故資料，並進行分析統計，協助發現問題，並因應加強教育宣導。
4. 在融入課程方面，各年級皆有明確的教學計畫與活動時間，同時融入七大領域課程，尤其將家鄉的運輸(宜蘭縣交通網絡)融入社會科領域課程，相當具創意，同時提升學童的學習興趣與效果。
5. 善用校內、外各項資源，並自行編寫教案，針對學校周邊交通安全相關問題，以實際走訪教學的方式，強化學童學習效果，值得肯定。
6. 透過辦理教師交通安全知能研習活動，提升老師交通安全相關知能，同時進行教學觀摩與經驗交流，有效增進交通安全教學的能量。
7. 在落實情境教學方面，辦理清溝小巨人活動、設置交通標誌牆等作法，提升學童的學習興趣，同時融入日常生活中，值得肯定。
8. 在舉辦交通安全相關活動方面，透過藝文競賽活動與中小學自行車推廣種子教師研習活動，以強化師生的交通安全知識，並落實於日常的行的安全。
9. 各項活動與教學工作皆有完善的計畫，且能按計畫實施，事後並進行檢討與評估會議，詳細記錄活動經過與需要改進之處，相當難得。
10. 學校規劃校內人車分道，規劃家長接送區、教師停車場，學生安全步道，教職員車輛均倒車入庫停放良好，交通管制得宜。
11. 學校有關學生通學方式有詳細的調查，學生路隊按照家長接送的交通工具與安親班動線，建立學生路隊資料，有助學校進行交通安全與輔導問題分析的基礎。
12. 學校訂有交通安全違規發放愛的叮嚀計畫，從步行、停車與乘坐機車等違規項目，對學生與家長的違規現況予以登記，透過發放愛的叮嚀單給家長簽名，讓違規件數顯著減少實施成效良好，建議學校持續推動。
13. 學校訂有交通服務隊選拔及表揚辦法，服務隊工作負責通學時間於校門口擺放警示交通錐，以及各接送區的秩序維護與開立違規單，從學校提供組訓、執勤與裝備保管與使用情形，均顯示整體運作良好。
14. 學校訂有校園愛心志工實施要點與考核措施，鼓勵家長與社區人士協助導護工作，維護學生交通安全。現有交通志工 31 名，每日編排 3 組 6 人

於正門、永光路與義成路，同時亦編排 3 組導護老師共同執勤，顯示交安維護情形良好。

15. 學校訂有愛心商店實施辦法，愛心商店目前有 5 家(102 年 3 家、103 年 6 家)，且通過警政單位查核，實地發給聘書及感謝狀。
16. 學校取得派出所提供的轄區交通事故統計數據，有助瞭解整體交通事故發生概況。對於學生更有用的資訊，應是於通學路徑所面臨的路口或地點，交通事故如何發生，如車種、原因、時段、型態...等。建議結合現地已知的交通狀況，做為提醒學生通學路徑道安應注意事項，瞭解外部危險點。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校建立期末工作檢核表檢核各項工作執行進度，建議可增加文字欄位以補充說明檢討，作為後續修正或調整依據。
2. 與學生訪談發現，學生平日未戴安全帽、超載等違規情況普遍，建議進行了解，家中有多人接送需求且在步行可及範圍者，可鼓勵其中較高年級子女改為走路上學，以改善超載問題。
3. 交通管制設施基本上包括：標誌、標線、號誌等三項，校內部分標示與書面資料用法有誤，請參考改正。
4. 在校外教學活動的檢討會議紀錄中，相對較偏重路線與餐飲安排的妥適性檢討，並未見針對交通安全規劃工作進行討論與檢討，建議予以適當加強，以作為未來舉辦類似活動之參考。
5. 有關教師普遍關心的交通導護工作的權責問題，短期內建議先透過申請交警、義交等管道，尋求必要的協助；長期而言，必須由中央與地方教育主管機關共同研商解決之道，以利全國教師執行交通導護工作時有所依循。
6. 訪談過程學生表示，安親班接送車輛有 16-17 人超載或違規車輛等情形，建請進一步瞭解實情，若確有違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映縣府實施稽查取締。
7. 學校外部近期完成通學步道及綠美化景觀改善工程，建置完善的步行空間，周邊腹地大有很好的條件實施走一段路上學。建議選定適合的停車驛站點，政策上能以獎勵方式多鼓勵學生走一段路上學。
8. 學校學生交通服務隊以五、六年級僅各招募 9 名，建議能擴大參與規模讓更多學生參與，能透過組訓執勤學習交通安全與服務機會。
9. 建議學校透過宣導單、教學活動或地圖圖示等方式，加強宣導周知學生使用愛心商店的資訊，並持續完成 104 年學生滿意度與使用情形分析，做為愛心商店的考核與後續簽訂的參考依據。

九、基隆市安樂區長樂國民小學

(一)訪視所見特色

1. 學校位處山坡地，附近多為巷道，鄰近客運總站、貨櫃公司等，交通安全維護工作有相當大的挑戰，學校也努力尋求改善，包括增設行人專用號誌、建立各年級交安課程架構等，用心努力值得肯定。
2. 結合校慶活動、監理站到校體驗活動等多元方式推展宣導，而生活化的徵稿活動引導學生主動思考，成效良好。
3. 學校積極掌握校本交通安全問題，如：大客車和大貨車（學校附近有貨櫃場）之內輪差和視野死角問題。
4. 學校積極辦理交通安全活動，以提升學生對自身交通安全之思辨能力。例如：舉辦「走廊不奔跑-我有妙招」活動，由學生提出走廊奔跑問題及如何因應。
5. 由學生票選交通安全危險地點，並由老師和學生互動討論討論校園和學區交通安全危險地點，相關活動學生印象深刻。
6. 交通標誌牌面附註注音符號，並附上標誌功能說明，學生更能了解標誌設置意義與功能。建議學校可進一步利用基隆地區設置標誌的情境照片作為輔助，讓學生透過熟悉環境，了解這些照片情境地點設置這些交通標誌的功能與意義。
7. 學校能充分掌握校本交通問題，並進行各項上放學規劃及融入教學，成效良好。
8. 簡報由校長進行，校長能全盤掌握各項事務，並成功帶領學校團隊執行各項交通安全相關工作（空間規劃、上放學導護工作、學生服務隊等）。
9. 學校校內人車動線規劃良好，善用交通管制設施來達到人車動線分離；各種交通工具停放設施及使用合宜。
10. 學校確實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。其中「平安回家去」放學路隊人數回報單的作法，相當用心與務實。
11. 學校有「校園交通安全地圖」、「社區交通安全地圖」及「愛心商店」，且有學生討論單，相當務實。
12. 校園內設有「等待接送區」，安親班可以在校內編整路隊，再帶隊離開學校。
13. 學校學生服務隊、導護工作、愛心商店等均訂有相關辦法，且有佐證資料。
14. 學校有詳細的學生違規統計及輔導作為。
15. 本效能結合資訊教育推展 SCRATCH 軟體設計，將學生作品提供作為交通安全資源中心教材。
16. 學校為社區型小學，目前上學步行比例 51%，放學步行比例 64%。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議邀請與學校社區關係極為密切的社區發展協會、以及客運、貨櫃公司管理階層人員為交通安全教育委員會成員，協助學校推動改善交通安全事宜。
2. 建議強化計畫管理和成效評估作業，例如學校推動走一段路上學，應有完整的問題分析、診斷、規劃與評估，而非僅以照片呈現。
3. 學校校內掛有許多交通標誌牌面，但缺乏相關「情境」，無法發揮情境教學功能。
4. 建議學校以交安教學或交安活動內容製作交通安全常識測驗題目可，並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效。
5. 建議戶外教學或畢業旅行能加入交通安全議題的學習或討論，高年級也可以辦理社區交通管制設施檢視與討論，以深化交通安全教育工作。
6. 建議可利用影像檔製作區交通環境及上放學注意事項的宣教工具。
7. 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。
8. 學校有能蒐集基隆市及安樂區之事故特性態樣(如時間、空間、違規型態、碰撞型態等)，建議能適當轉換作為交通安全之宣教資料。
9. 建議長期能儘量提高步行比例。

十、高雄市大社區嘉誠國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，委員會成員納入村里長、派出所所長、鄉民代表、家長會會長等地方人士，定期召開會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，並能追蹤前次會議決議事項，具體落實各項工作。
2. 積極向外爭取校園安全改善資源，協助改善校園周邊通學步道、綠美化及交通工程設施，提升通學環境安全。
3. 調查、蒐集校內、校外事故資料，並進行分析統計，協助發現問題，並因應加強教育宣導。
4. 學校依照規定成立交通安全教育委員會，訂有組織辦法。組織成員除了學校行政人員，還邀請家長會會長、里長以及轄區警員擔任顧問。
5. 委員會每學期依規定召開二次會議，並保留三年的會議紀錄，會議內容針對學校周邊通學問題檢討，確實掌握校本問題並發揮委員會的功能。
6. 學校訂有年度實施計畫，包括年度交通安全教育實施計畫與多項年度交通安全教育教學活動、訂有年度計畫執行檢核表，並將計畫納入學校行事曆

執行。學校針對相關工作的執行成效與執行情形進行檢討，並保留檢討紀錄。

7. 學校能夠掌握校本問題並主動改善通學環境與校園相關安全問題。
8. 學校利用全校交通安全教育座談會向全校教職員進行宣導，並利用多元管道與家長和社區民眾進行宣導與溝通。惟建議學校能追蹤宣導效果，以確保達到宣導效果，並建立與家長和社區民眾良好的溝通模式。
9. 建議學校能多善用社會資源，可邀請相關專業人士以及宣導團到校演講，或是派員參與相關研習，以提升全校教職員之相關知能，並增進學校對於校本問題的分析能力。
10. 各年段訂有明確的課程主題與活動時間，同時針對校本交通安全，研擬改善方案與自編教材。此外，透過不同領域課程，融入交通安全觀念，值得肯定。
11. 學校利用研習時間，不定時向教師宣導交通安全觀念，同時教師積極投入在職專業進修計畫有關交通安全的研習，值得嘉許。
12. 學校訂有上放學交通動線規劃辦法，建立校園人車動線配置圖，上放學行人由校門口步行進出、車輛禁止進出、側門車輛入口處由警衛管制指揮車輛進出等方式實施人車分道。此外亦能細緻考量學生於球場與遊憩區的活動安全，於車道設置感應器遇車輛啟動鈴聲響起，藉以提醒學生注意。
13. 學校能發揮小校優勢，對教職員與每位學生的通學方式，包括騎腳踏自行車、家長汽機車接送與安親班等進行完整調查，再依據這些基礎資訊據以規劃辦理相關安全輔導工作。惟學校所處位置較偏僻的關係，目前無步行學生。
14. 學校能主動與安親班業者座談，建立接送資料瞭解業者接送情形，並讓安親班交通車可進籃球場等待接送區。
15. 學校訂定糾察隊組織與訓練實施要點，經由選拔與訓練，選定6位學生值勤。相關執勤反光背心、雨衣、交通錐連桿等裝備充足，且有期末服務學習獎勵等措施，整體運作情形良好。
16. 學校依據教育局校園安心走廊之愛心服務站建置流程，尋找學校附近合適店家4間，在學校網頁和交通安全教材室公告商店位置與地圖，辦理認識愛心商店等教學活動，讓學生瞭解商店位置與可使用的時機。
17. 學校對學生未戴安全帽交通違規，能以交通安全違規勸導單，對學生進行規勸輔導。除了學生外，建議利用親師座談機會向家長說明校門迴轉風險與安全帽的保護作用，輔以待用安全帽與獎勵配戴者等措施，以期持續降低違規情形。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校建立期末工作檢核表檢核各項工作執行進度，建議可增加文字欄位以補充說明檢討，作為後續修正或調整依據。

2. 與學生訪談發現，學生平日未戴安全帽、超載等違規情況普遍，建議進行了解，家中有多人接送需求且在步行可及範圍者，可鼓勵其中較高年級子女改為走路上學，以改善超載問題。
3. 有關教學成效之檢討與回饋方面，透過學習單的方式相對無法有效評估相關成效，建議可以針對實施成效，進行前、後測與相關的統計分析，據以檢討對應的改善對策。
4. 校園“安全”地圖的繪製非常詳盡，也有一定的功能；但是校園“安全”地圖的名詞是否會造成低年級同學的誤解，建議再行檢討。例如是否可以改成校園“危險”或“風險”地圖？
5. 有關官方教材運用與製作方面，其中訂有管理辦法，並有借閱紀錄，不過在如何進行成效評估方面，可以再進行深入檢討。
6. 學校校園在無法實施空間人車分流時(特別是側門仍存有人車衝突)，建議應經常性於校務相關會議宣導教職員車輛進出動線、時間管制與車頭朝外等事項，並持續落實執行。
7. 學校對學生使用自行車的管理，除現有自行車情境教學外，亦能對使用自行車學生不定期實施駕駛人與車輛安全配備(如裝設火箭筒、未裝車燈、未戴安全帽等)的檢查，維護自行車騎乘安全。
8. 學校外部家長接送區部分，建議協調交通單位研議校門快慢車道分隔線改繪為路面邊線，並視需求是否增設接送區停車格位與制式牌面。
9. 訪談過程學生表示安親班接送車輛有人數超載等違規，建請進一步瞭解實際情形，若確有違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映市府實施稽查取締。
10. 學校學生人數少，糾察隊建議能以全部高年級生輪值方式擴大參與規模，讓更多學生能透過組訓、執勤學習交通安全與服務機會。
11. 學校訂有導護志願服務計畫，現有導護志工計 18 名，志工主要於學校辦理活動時參與協助。建議仍能編排志工於上下學協助執行交通導護工作，以維護接送區與校門口的通學安全。
12. 學校取得周邊道路交通事故統計分析資料，建議結合現地已知的交通狀況，設計活動或社區踏查課程，幫助學生瞭解通學路徑交通安全應注意事項與正確觀念。

十一、新竹縣新埔鎮照東國民小學

(一)訪視所見特色

1. 與鄰近學校照門國中、照門國小、清水國小、照門托兒所，建立「工作圈」模式，共築嚴密之交安守護網。

2. 針對每一個學生通學資料設計個別化教育計畫(交安 IEP)，並實地進行家庭訪問，將「交安 IEP」與「年長者安全」宣導帶進 35 個社區家庭，主動承擔值得肯定。
3. 在融入課程方面，有關「橫向」與「縱向」的課程設計，有效加深、加廣學童的交通安全知識，值得高度肯定。
4. 在教學成效評估方面，學生的交安上課心得與教師的教學省思紀錄相當詳實，同時具參考價值。
5. 針對校本交通安全問題，設計「交安守護員」的校本課程，有效改善學童搭乘汽、機車的校本交通安全問題。
6. 善用校外道安夥伴之人力與物力資源，配合學校地形、地物，設置必要的交通管制設施，以改善學校周遭的交通安全問題。
7. 各項校外教學輔導活動，訂有完善的實施計畫，同時舉辦行前說明會與逃生演練，並確實演練操作逃生門，培養學童緊急逃生的基本技能。
8. 學校依據評鑑指標整理執行狀況照片，顯示這些都是學校持續執行的工作內容。
9. 學生自治里的規劃方式極佳，不僅可以讓所有學生共同參與，也可學習民主的運作模式。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校位於下坡彎道環境，建請交通隊協助檢視相關交通設施是否還有檢討改善空間。
2. 針對各年級的交通安全課程主題與活動內容，自編課程與教材相對有限，建議針對校本交通安全問題，自編合宜的教材，落實於教學現場中。
3. 有關活動成效的評估，多偏重照片的呈現，缺乏文字的檢討，以及如何回饋到活動計畫內容，建議予以適當的補充。
4. 有關校外教學輔導活動的事後檢討方面，僅見檢討會議的照片與宣導事項，缺乏書面的檢討紀錄，礙難窺知校外教學在交安方面的問題，作為未來舉辦類似活動之改進參考。
5. 部分項目較缺乏完整的辦法(目的、執行辦法、相關調查統計表)、量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。學校行政人力較為缺乏，為有效運用建議應逐步建立學校本位業務的標準作業流程以供參考。並藉由持續的歷史資料評估改善成效。
6. 校內動線規劃，落實人車分道，停車場不與學生活動區域衝突。但車輛進出與學生出入使用同一大門，應注意採取嚴格的時間區隔。
7. 學校已經調查各班級之路隊資料，並統計放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。
8. 汽機車家長接送區建議能區劃明確的位置，並由交旅處設立制式的標誌。
9. 竹 71 線彎道的警告標誌建議由新竹縣交旅處評估設置正式的警告標誌。

10. 應提高導護志工值勤的安全意識（面對來車）需加強。
11. 導護工作旨在了解交通安全教育的成效與學生的行為問題，未必是在完全保護學生的安全。
12. 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。
13. 學校人數極少，學校針對學生違規行為的糾正輔導方式應注意維護學生的自尊心。
14. 學校周邊交通事故調查亦可透過周邊派出所員警的經驗分享，應探討學生常面臨的問題，並妥為教導。
15. 校園環境相當幽美，樓梯走廊通道尤應保持淨空，避免不必要的文字造成學生分心，利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的交通情境。

十二、新北市中和區景新國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育推動組織完整，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋校長、業務處室主管、承辦人、業務相關行政人員、各年級教師代表、家長會長，另聘請轄區秀山派出所所長、里長、學校導護志工隊長擔任顧問。
2. 於學期初、學期末召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜。
3. 對於校本交通問題的改善進行深入的討論，並有很強的執行力，但仍建議利用 SWOT 分析對於學校交通安全進行系統性的策略分析並發展出不同單位的行動方案，有助於發展系統性的改善交通安全環環的行動策略。
4. 通學環境的改善均有改善前與改善後的對照，對於推動執行與檢討考核計畫確實。
5. 交通安全座談會可廣邀社區民眾參與，並可在會後進行滿意度調查。
6. 利用其他型式或管道向全校教職員、家長與社區民眾進行宣導：利用親師活動，電子媒體、海報、家長會議進行。
7. 將學校的交通安全推動方案到社區的佈告欄宣導，值得持續推動。
8. 步行的學童比例上、放學各佔 60%與 76%，比例相當高，值得肯定。
9. 週五綠園 VOICE 宣導節目，宣導交安觀念，有效利用不同管道進行交安教育宣導工作。
10. 「交通安全熊平安」的活動設計，具啟發效果。另童軍課程設計交通安全大富翁活動，有效提升學童的學習興趣，值得肯定。
11. 針對校本交安問題，自製影片於綠園 VOICE 中播放，有效宣導交安知識與交通風險概念。

12. 將交安教材融入圖書館圖書借閱管理系統，另外交通安全相關資料納入交安教材專區，方便教學使用。
13. 學校依據各項評鑑指標分別呈現該項工作的執行狀況照片，顯示學校持續執行的工作項目。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 各推動計劃及考核工作確實。建議於次一次交通安全會議，對於前一次會議結論之推動項目進行檢視與追蹤。
2. 有具體交通安全教育計劃，目標明確，教材及相關資料出處標明清楚。能將交通安全教學活動項目具體，建議依學童年級設定教學目標及綱要，並設定核心能力，以並發展出教學計劃，並落實於不同學級同學的交通安全教育中。
3. 建議每次交通安全教育會議時能有會議紀錄或會議紀要說明文件，以利交通安全知識的成長與管理。
4. 校園安全走廊的名詞定義與更新，抑或校園風險地圖之區別，請再檢討相關作法。
5. 各項指標之檢討較偏質化的學習單(例如：綠園 VOICE 抽獎單)，較缺乏量化的評估結果與統計分析，甚至於前、後測，建議詳細評估交安教育的學習成效。
6. 校外教學會議記錄較偏合約內容的飲食與活動等安排之檢討，交安事項的檢討相對不足，建議再予以加強。
7. 部分項目缺乏執行辦法規劃、相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年均固定辦理的業務(如上放學統計、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。
8. 校內動線規劃，落實人車分道，不與學生活動區域衝突。放學時嚴格採取時段性管制，成效良好。
9. 上學時大門使用三角錐區隔學生與教師車輛，建議縮小車道寬度，以降低車速，並提供學生(人行)更大的通行空間。
10. 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式等統計上放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。
11. 放學走路人數大於上學走路人數，顯示走路上學仍有推廣的空間。除了家長觀念溝通外，建議可先推動走一段路上學，在校園周邊稍遠處設置接送區，並檢視通學路徑的安全性，尋求家長的支持與合作。學校過去在通學環境的改善著墨甚多，也與社區有良好的互動合作，建議持續辦理，並配合推動學生走路上學。

12. 將家長接送區分別設置，可分散問題，作法極佳。但其設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃，並由交通局設立制式的標誌。
13. 家長（與課後照顧）走路接送散見於學校周邊，是否納入學校空間規劃可與家長會共同商議。
14. 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足（每班六人），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
15. 導護志工人數頗多，惟部分導護志工值勤的安全意識（面對來車）與相關服儀仍需加強，並避免催促學生通過路口。
16. 學校推廣勿斜切穿越路口，但導護志工的指揮與行為是否相配合需檢討。
17. 招募愛心服務站，並於標示牌中加入更新年度與學校。並透過尋找愛心服務站的活動發揮其效益，具有特色。
18. 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見。
19. 學生違規行為以走廊奔跑為主，學校設置漂書站與運動角改善，其成效仍須由後續成效評估。
20. 以舉牌宣導作為糾正輔導方式也應注意維護學生的自尊心。
21. 學校參與中和一分局的治安會報，了解學校周邊交通事故情況。但應進一步了解轄區事故的型態，藉此了解學生常面臨的問題，並妥為教導。
22. 利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境。
23. 放學是否真的沒有課後輔導機構的車輛接送？請再予釐清。

十三、花蓮縣吉安鄉南華國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育推動小組，組織架構完整，定期召開會議，具體討論交通安全相關議題，並能作成決議。
2. 善用外部資源，參與道安會報、治安座談等會議，積極爭取建置通學步道，改善通學環境安全。
3. 針對危險路段，除透過工程改善外，並搭配相關教學活動及安全措施，例如禮讓小旗、辦理學生觀察與體驗等，提昇學生安全知能。
4. 在融入課程方面，交通安全的主題教學相當有特色，其中融入生活、彈性、健體等領域的相關課程，內容豐富，也具創意。
5. 在 104(2)的交通安全檢討會議中，對於中、高年級的禮讓小旗之運用，以及走出校園體驗之作法，有效提升學童對於自身交通安全思辨之能力，值得肯定。

6. 在落實情境教學部分，校園通學步道的規劃與巡禮，提供學童認識學校周遭通學環境的機會，並鼓勵學童走路上學，值得鼓勵與學習。
7. 在舉辦交通安全相關活動方面，透過交通標誌九宮格的設計，提升學童對於學習交通安全知識的興趣，相當有創意。
8. 各項校外教學輔導活動，訂有完善的實施計畫，且舉辦行前說明會，並確實演練操作逃生門，使學童建立緊急逃生的基本技能。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 小型學校學生人數很少，有機會做到「個人化」的學習與輔導，不只教育孩子，希望進而透過孩子影響家長。
2. 建議戶外教學時機，讓學生有機會體驗安全門的開啟，以及親自坐上駕駛座，實際體驗大型車視覺死角問題。
3. 搭乘汽、機車與走路上學的安全相關課題，為該校的校本交通問題，建議自編合宜的交通安全相關教材，以加強學童在校本交通安全的知識。
4. 各項交通安全相關知識的測驗，其評估結果如何回饋到教學現場，建議進一步加以檢討與補充。
5. 舉辦交通安全相關活動，包括：朗讀、書法等藝文活動，其對於交通安全知識的建立與知能的培養有何具體助益，宜再加以說明。
6. 有關校外教學租用花蓮客運部分，針對客運業者無法有效履約的明顯違約事件，應依約予以懲罰，同時報請主管機關查處。
7. 以學校規模而言，評鑑工作負荷相對較重。學校均依據各項評鑑指標分別造冊說明，包括執行該項工作的辦法與執行狀況照片。
8. 部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可將學校每年均固定辦理的業務（如上放學統計、愛心商店選定評估）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。
9. 校內動線規劃，完全落實人車分道，停車場所充足，停車有序，不與學生活動區域衝突。
10. 學校已經調查各年級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具、出入動線（門）等統計放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。
11. 家長接送區臨接省道台九丙，車速較快，要注意接送區的臨停秩序與車輛動線（減少迴轉），其設置空間大小、動線安排宜配合通學路隊資料妥為規劃。必要時，讓機車家長接送區納入校園內管控可有效確保接送過程的安全。
12. 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定計畫並落實執行。但可改為交通服務隊的形式讓更多的學生參與可再加強。

13. 導護日誌記錄詳盡。導護過程所發現的問題其後續處理程序，可再加強檢討。
14. 教師擔任導護工作並非指揮交通，而是觀察學生是否有學會正確的安全行為，過度的保護也不宜。
15. 愛心商店已經建立詳細的資料，並透過教學活動（認識愛心商店）讓學生了解。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。
16. 學校針對學生違規行為的糾正輔導方式宜檢討其成效，尤其應注意其教育目的性，並維護學生的自尊心。不宜要求學生去影響家長，以免影響親子關係。
17. 針對未配戴安全帽的學生可由學校先提供借用，以展示學校照顧學生的目的。
18. 學校周邊交通事故多，應詳細探討其事故型態，以了解學生常面臨的問題，並妥為教導。
19. 利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境，校園放置標誌並非真實的境教，不僅影響校園美感，更可能讓學生日後在真實情境下忽略該標誌。

十四、新竹市東區水源國民小學

(一)訪視所見特色

1. 學校所處地理環境道路狹窄、人行設施欠缺、砂石車多、機車比例高等，學校也努力尋求改善，包括開放校園供車輛接送、校地退縮設置人行道、加強路隊整編與演練等，顯示學校對於交通安全議題有一定的用心與關注。
2. 辦理新竹市交通安全小天使育樂營及交通安全創意卡片與影片製作，結合社區廟宇慶典、社區元宵節活動、學校校慶活動等時機，多元方式推展宣導。
3. 針對學童相關的交通安全問題，自製教具與活動設計(例如：大富翁、套環遊戲等)，提升學童的學習興趣。
4. 交通安全相關教材，統一收錄於「交通安全教育電腦(課程)教學教材」，方便教師授課使用，並有系統的累積交安教學能量。
5. 善用校內、外交通安全資源，辦理「行路安全、保腦教育」活動，並邀請監理站講師蒞校教導學童騎乘自行車安全知識，以及自我防衛的觀念，值得肯定。

6. 在提升教師交通安全教學知能方面，透過不定期辦理特定主題的研習，以加強教師的交安知識。另外，以動、靜態的不同活動設計，例如：空中廣播、藝文競賽等活動，強化學童對於交安的思辨能力。
7. 配合學校地形、地物，設置交通號誌模擬情境，以及自行車考照之情境教學，有效提升學童對於通學環境的認識。
8. 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。並有 102-104 各年度的紀錄，顯示這些工作都是學校持續執行的項目，值得讚賞。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校可先了解附近道路是否是合法公告的砂石車行駛路線，亦可與業者協調，避免於上放學時間出車，以改善砂石車通過問題。
2. 學生票選十大不安全點，並製作成地圖以供教育宣導，或是由學生進行交安新聞的空中播報，作法極具創意，建議進一步推展，以擴大成效。
3. 簡報資料上看到安親班違規使用幼童專用車的照片，要請教育局協助加強聯合稽查；另外建議學校能調查安親班使用車輛、司機員等資料並造冊，針對具體的問題去協調業者改善，適當時機可讓家長知道安親班車輛使用情況，由家長對安親班形成要求。
4. 有關教學成效的檢討，建議搭配前、後測的比較分析，並回饋至課程設計，以落實交安教育之目標。
5. 有關交安教材的運用與借閱，建議訂定管理辦法，同時妥善保留借閱紀錄，以作為後續檢討之用。
6. 校外教學輔導活動雖然訂有詳細的實施辦法，並進行行前說明與逃生演練，惟未見活動結束後之檢討會議紀錄，建議加以補充。
7. 建議各項目再加強相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議可參考如自行車車隊管理、導護工作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。
8. 資料的呈現應注意溝通的對象為何，老師、家長或學生應有不同的用語、方式。
9. 校內動線規劃，尚能落實人車分道，不與學生活動區域衝突。但車輛進出與學生出入使用同一大門，應注意採取嚴格的時間區隔。
10. 學校已經調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、交通工具等統計放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。

11. 以顏色分路隊，並妥適規劃行進動線，於校門口公告周知，值得讚賞。惟其溝通的形式宜再針對特定的對象（如機車接送、汽車接送、安親班接送）簡化，以發揮其成效。
12. 家長接送區設置區位的空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。讓機車接送入校園可改善接送的安全性，值得繼續推行。雨天接送規劃之成效亦佳。
13. 校門口的汽車停車位應有明確的標誌，說明禁止臨時停車的時段，令民眾與執法者可茲依循。
14. 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足（每班 3 人，共六人），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
15. 導護日誌記錄詳盡。導護的過程是否發現安全問題及其後續處理程序，可再加強檢討。
16. 導護志工要注意本身的風險，面對來車。
17. 導護工作旨在了解交通安全教育的成效與學生的行為問題，未必是在完全保護學生的安全。
18. 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見，並逐年持續檢討評估。
19. 學校對於學生違規行為的背後原因應多以了解，才能方能減少後續違規的比例。
20. 有關學校周邊交通事故調查亦可透過周邊派出所員警的經驗分享，應探討學生常面臨的問題，並妥為教導。
21. 校園環境相當幽美，樓梯走廊通道尤應保持淨空，避免不必要的文字、圖片造成學生分心，利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的交通情境。

十五、臺中市潭子區頭家國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育委員會定期召開會議，每學期於期初與期末召開兩次會議，並保留多年期會議紀錄。
2. 訂定年度交通安全教育實施計畫，並納入行事曆執行。建議學校能針對年度計畫執行的情形與成效進行評估與檢討，以作為擬訂未來年度計畫之參考。
3. 針對學生的知能提升部分，學校透過升旗朝會宣導、頭家派出所交通隊警官來校宣導、自製影片宣導上下學交通安全注意事項、布告欄採主題式宣導而內容與學童生活切身相關，及自製交通安全宣導旗幟-騎乘機車要戴安全帽，放置機車機送區加強宣導。

4. 推動交通安全教育活動，活動內容除了有舉辦壁報、藝文比賽，最特別的是舉辦學年金頭腦比賽，讓學生進行交通安全相關知識競賽，強化學生交通知能，也針對學生辦理腳踏車隊、路隊訓練活動。
5. 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作車窗擊破器、視野死角等安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
6. 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。
7. 學校針對學生於外部交通通學路徑上所遭遇的問題，有深入的分析，也能協調相關單位進行非常多元的改善，作法值得肯定。有關店家違規占用人行空間、無人行通道與交通標誌標線號誌調整等事項，仍請持續與警政、交通主管單位溝通協調改善。
8. 學校調查學生通學方式，將學生分為3大路隊，確實建立路隊名冊統一管理，有詳實佐證資料可稽。並分析各路口通行人數，協請交通局調整路口行車管制號誌綠燈時段秒數，作法值得肯定。
9. 學校交通導護制度健全，透過導護教師與導護學生認真執勤，以及交通志工全力支援參加人數逐年增加，學區之民防隊協助交通導護工作等，學校在交通安全教育有關安全輔導部分推動情形良好。
10. 學校針對老師導護有訂立導護工作內容，並製作導護輪值表，每週五實施導護交接，協助維護學生通學安全，運作良好。建請學校鼓勵導護老師於導護日誌記載導護所見問題，學校對應能有完整的處置，使問題反映者與接續處置者形成良性互動，落實改善學生通學問題。
11. 學校考量外部道路路幅狹窄，能於通學時間利用校內空間區隔成2線車道實施接送，並能兼顧上下學人車分道，學校對於通學路線與接送規劃完善，是將外部交通影響內部化的優良作法。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校依照規定成立交通安全教育委員會，並訂有組織辦法。組織成員除了學校成員，還聘請家長代表與志工隊隊長擔任顧問。建議可增聘學區里長、地方代表與當地派出所所長擔任顧問，多加善用社區資源協助學校推動相關工作。
2. 學校除了配合市府相關機關進行會勘之外，並針對學校周邊交通問題，主動函請交通局改善。建議學校宜訂定計畫評估指標，確實追蹤考核計畫之執行成效，以作為學校計畫管考與行政管理的重要參考，確實改善學生通學的交通問題。
3. 學校利用教師晨會、行政會議與學年會議向全校教職員進行宣導，並讓師生參與市政府舉辦之研習課程。惟建議學校可邀請校外專家到校演講，如市府宣導團、創世紀基金會、相關領域學者等，以提升全校教職員生相關的交通安全知能與觀念。

4. 學校利用新生家長座談、班親會與聯絡簿向家長說明路隊與家長接送安排情形，以及透過學校網頁、跑馬燈與社區聯合運動會向家長與社區民眾進行宣導，學校善用多元管道作為宣導工具，但是建議宜加強推動事項執行成效之檢討，以作為未來推動相關計畫改進之參考。
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；另外可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案，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。
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. 應加強導護志工、老師的訓練，執行導護工作時其位置應面向車輛非面向學童，方能維護學童的安全，學校目前導護值勤時的位置恰好相反，將對導護本身及學童的安全產生威脅。
10. 座談會中學童表示其違規的狀況相當多包括，機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
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. 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，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。
13. 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，例如機車事故多而行走的事故少，宣導時機車安全的宣導比重應較多，上放學搭乘交通工具以汽車居多，則汽車安全的宣導宜增加。
14. 學校校園在無法實施空間人車分流時，建議應經常性於校務相關會議宣導教職員車輛進出動線、時間管制與車頭朝外等事項，甚至訂定車輛管理辦法規範，並持續落實執行。
15. 學校通學時間利用校內空間區隔成 2 線車道實施接送，為將外部交通內部化減少交通衝擊很好的做法。由於放學時間相較上學更為分散，請評估放學時間外部交通若仍持續擁擠，且在學校有可運用人力等因素下，可推動為常態性的接送方式，或以安親班接送車輛先試行。
16. 學校向警察機關取得學校周邊通學路徑交通事故如何發生，如車種、原因、時段、型態...等資料，建議結合現地已知的交通狀況，轉化為學生能瞭解的方式，透過規劃課程或活動教導學生安全通學應注意事項，並瞭解學校外部危險點。
17. 學校能登記學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未行走人行道、違規穿越道路等違規，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，以糾正與輔導學生交通違規行為。

十六、高雄市三民區愛國國民小學

(一)訪視所見特色

1. 學校依照規定成立交通安全推動委員會，並訂有交通安全教育實施要點。組織成員除了學校成員，聘請家長會會長、里長、派出所所長、志工團團長與安親班代表擔任顧問。
2. 學校善用社會資源，邀請分局警員、少年警察隊、監理所到校演講，並邀請靖娟文教基金會與和泰汽車協助宣導，有助於提升學生交通安全觀念與相關知能。
3. 交通安全 PaPaGo 的設計，有效引發學童學習交通安全的興趣，值得肯定。
4. 針對騎乘機車戴安全帽與搭乘車輛應該配戴安全帶等校本交通安全\問題，研提對應的課程計畫與宣導方式，值得嘉許。

5. 針對交通安全教育，融入不同領域的課程，同時自編教材，針對校本交通安全問題加以宣導與改善。
6. 設置交通安全教室，陳設積木與不同遊戲設施，提升學童學習交安知識的興趣，值得肯定。
7. 透過愛國國小交通安全標語徵選，以及腳踏車手提物品會導致危險等宣導，有效提升學童對於交安知識的思辨能力。
8. 交通安全小尖兵與大手牽小手安全帶著走等活動設計，相當有創意，且有一定的成效。
9. 學校規劃校門口於上放學時段禁止車輛進出，地下停車場人車動線與分離時段管制並設置警示燈，人車分道實施情形良好。
10. 學校能透過學生通學調查表，建立學生分年級、分時段細緻的通學方式統計資料，並據以規劃編製晴天及雨天放學路線，以及家長與安親班接送區。建議通學方式汽車接送再細分家長與安親班接送，步行再細分學生與安親班。
11. 學校針對外部交通問題，如居民停車占用而影響交通視線情形，能主動協請警察機關派員舉發與拖吊，改善學生通學環境的安全。
12. 學校訂定糾察隊組訓辦法，由五、六年級受推薦學生擔任糾察，選定 34 位學生於 4 處崗位值勤。相關糾察隊背心與糾察棍等裝備充足，且有期末頒發獎狀給予服務優良隊員等措施，整體運作情形良好。
13. 學校訂定導護工作實施辦法，制訂導護工作輪值表分 7 組導護老師輪流執勤，教師值勤給予補休時數，每周五進行導護交接工作；導護志工人數則有 19 人，分 3 處導護崗位值勤，由志工隊長協助調派導護值勤崗位與時間並製作輪班表，整體運作情形良好。建議實施組訓時，多提醒工作注意事項、建立具備安全空間觀念與面向來車等執勤知能。
14. 學校依規定徵詢愛心商店合作對象，並簽屬同意書，愛心商店計有 8 家，透過製作愛心服務站地圖於聯絡簿中宣導學生與家長瞭解。建議持續瞭解紀錄學生使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
15. 學校取得周邊道路交通事故統計且有相關分析資料，建議結合現地已知的交通狀況，設計活動或社區踏查課程，幫助學生瞭解通學路徑交通安全應注意事項與正確觀念。
16. 學校利用多元管道向學校教職員及家長進行交通安全宣導，例如透過志工研習、宣導講座、晨會與校務會議向教職員進行宣導；利用班親會、LED 看板與跑馬燈向家長進行宣導。
17. 學校近年推動數項交通安全改善措施，如停車違規舉發與安全帽宣導。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校依照規定每學期召開兩次會議，並保留會議紀錄，但是建議學校應存檔保留至少三年的會議記錄，並針對前次會議決議事項執行結果進行追蹤

與檢討，以完整呈現學校的執行成果，並加強學校內部計畫管考與行政管理效能。

2. 建議學校能完整記錄計畫擬定、討論過程與執行成果。
3. 建議學校能針對宣導之成效進行後續之追蹤與檢討，以了解有效宣導之方式以及宣導之成效。
4. 為何參加不同交通安全會議的人員都是交通安全推行委員會的全體委員？請再行釐清。
5. 校外教學前的逃生演練，建議可以讓學童試開逃生門，以及在緊急狀況之下，車內、外如何逃生或避難之演練。
6. 各子項的成效評估方面，提供相關表格數字與統計分析，不過各別的改善方案，則有進一步精進的必要。
7. 學校校園仍有無法實施空間人車分流的情形，建議應經常性於校務相關會議宣導教職員車輛進出動線、時間管制與車頭朝外等事項，並持續落實執行。
8. 學校通學時間，家長、安親班等接送比例達 58%(計 263 人)，建議可研議試行推動安親班接送車輛進入校園中庭待停，藉以維護學生接送安全，並將外部交通影響內部化。
9. 學校於校門兩側、校園榕樹下與後門設置家長送區，建議協調交通單位設置制式化接送區，以及檢視行人穿越道線與禁停紅黃線的正確性。
10. 學校對學生未戴安全帽有具體宣導活動進行輔導。建議針對學生走路、騎腳踏自行車或未戴安全帽等常見交通違規，以及學生交通事故發生情形進行資料統計，並輔以具體輔導措施。

十七、南投縣南投市僑建國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，成員納入家長會長、派出所所長、市民代表等地方人士，導護人員整合社區守望相助隊志工等，充分整合運用校內外資源，協助推動交通安全事宜。
2. 主動邀集相關單位，會勘討論行穿線積水、路樹修剪、交通工程設施等問題，改善校園周邊環境安全，積極用心值得肯定。
3. 運用多元管道進行宣導，包括利用成人教育班、家長參觀日、校慶運動會等時機。將生命教育融入道安教育，辦理創世一日志工讓學生透過體驗學習，進而重視交通安全。
4. 學校重視校本的交通安全問題，例如：學校學區環境彎道、車速快，另學區巷弄多且有視線不佳問題。學校務實地將其納入交通安全教育重點，另

- 行文工務段設置相關標誌和反射鏡，並教導學生如何利用反射鏡留意視野不足之處是否有車輛駛近。學校推行交通安全四守則。
5. 舉辦交通安全教學觀摩，並設計觀察紀錄表，老師們提出許多心得和意見，學校對提升老師交通安全教學知能相當用心。
 6. 學校於家長參觀日請國道警察開警車到校宣導交通安全，二部警車到校可引起家長和同學注意，以藉此機會宣導交通安全。
 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照片。顯示這些工作都是學校持續執行的項目。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 能列表檢核各項工作是否完成，建議可增加文字欄位以補充說明檢討，作為後續計畫修正或調整依據。
2. 學校鼓勵走路或走一段路上學，要有方法、有步驟地推動，例如要先進行有系統的學童走路上學環境調查、診斷，再提出規劃方案（包括適當規劃停靠驛站、問題點的改善等）與推動計畫，事後並進行評估檢討以了解執行成效。
3. 學校校內掛有許多交通標誌牌面，但缺乏相關「情境」，無法符合情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片作為輔助，讓學生透過熟悉環境了解這些照片情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
4. 鄰近住家違停，以致家長無法停車接小孩，家長車輛會停到學校對面等候小孩，建議教導學生如何安全走到學校對面和隨意穿越馬路的風險，例如：從車縫間穿出過馬路的危險，彎路視野差問題之因應。
5. 部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年固定辦理的業務（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。
6. 校內動線規劃清楚。但停車場出入口與學生進出使用同一出入口，應透過時段性管制落實人車分道，避免與學生活動衝突。
7. 學校已詳細調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、出入動線（門）等統計上放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。
8. 上放學走路的學生人數有相當差距（放學走路人數>上學走路人數），顯示走路上學仍有推廣的空間。除了家長觀念溝通外，建議可先推動走一段路上學，在校園周邊稍遠處設置接送區，並檢視通學路徑的安全性，尋求家長的支持與合作。
9. 安親般的接送人數仍多，其接送通學方式仍須納入學校作業妥為規劃。

10. 家長接送區設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。以目前有限的空間而言，其交通安全問題宜審慎評估分析，如何納入家長會的參與共同規劃可作為後續的改進方向。
11. 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足（每班五人則優錄取），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
12. 教師導護工作有詳盡的編組，但導護的過程是否發現學生通學安全問題，及其後續處理程序，可再加強檢討。
13. 部分導護志工值勤的安全意識（面對來車）需加強。
14. 導護工作旨在了解交通安全教育的成效與學生的行為問題，未必是在完全保護學生的安全。
15. 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並逐年持續檢討評估。
16. 學生違規行為以校內為主，校外的行為觀察也可列為後續的改善方向。
17. 學校周邊交通事故頗多，應探討學生常面臨的問題，並妥為教導。可請管區員警蒞校宣導說明常見的事故型態與因應作為。
18. 校園環境宜人，但難以真實呈現道路的實境，建議利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境。

十八、臺南市西港區西港國民小學

(一)訪視所見特色

1. 學校能主動發現問題、尋求解決方法，包括提升安全帽配戴率、改善家長逆向行車、改善接送區被占用問題等，並有改善成效評估過程，回饋了解問題改善的效果。
2. 成立交通安全教育委員會，納入里長、派出所所長、家長會長等校外人士，組織架構完整、分工明確。
3. 學校結合榮譽護照，以鼓勵方式加強學生及家長配戴安全帽，實施成效良好。
4. 積極發現交通安全問題並進行改善，例如：交通設施不足之工程面改善；利用交通安全卡鼓勵學生搭乘機車戴安全帽，實施後戴帽率達九成，成效顯著；重新規劃家長接送區，解決家長逆向行駛問題；發放告知單給佔用家長接送區的車輛。
5. 學校繪製危險地點和愛心服務站地圖，另由學生自製交通標誌牆。
6. 學校屬郊區國小，交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，相當用心、務實。

7. 進出學校之人車動線規劃良好、交通工具停放設施良好，汽車均車頭朝外停放。
8. 老師規劃交由學生自製標誌牆，辦理交通安全標語競賽與張貼，具有實際安全教育及體驗之功效。
9. 學校規劃雨天接送車輛能進入校園接送學生。
10. 學校訂有生活糾察隊選拔及表揚辦法，且有良好訓練計畫，目前由六年級學生每班及均有機會參與。
11. 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。
12. 目前有 10 家愛心商店，學校能定期追蹤且有考核表。
13. 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。
14. 學校辦理多項交通安全宣導活動，利用「交通安全卡」有效提高安全帽戴帽率。
15. 學校有分析佳里分局及西港分駐所之事故特性態樣（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。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校上學接送比例高達 9 成以上，除了居住地點真的較遠需要接送外，建議進一步了解步行可及範圍內學生選擇接送的原因，例如步行環境因素、家長考量因素等，檢討核心問題並因應改善。
2. 學校目前推動走一段路上學，減輕、分散接送車輛對校園周邊的交通衝擊，執行措施方向正確。建議針對走一段上學的環境，進行有系統的調查、診斷、規劃（包括適當規劃停靠驛站）及改善，搭配活動設計來鼓勵學生參與，執行一段時間後，則需要進行更細緻的調查統計，以評估執行成效。
3. 簡報照片發現仍有安親班違規使用幼童專用車作為接送學生之車輛，請教育局協助加強聯合稽查；另外建議學校能調查安親班資料並造冊，針對具體的問題去協調業者改善，適當時機可讓家長知道安親班車輛使用情況，由家長對安親班形成要求。
4. 交通標誌牆缺乏相關「情境」，較無法發揮情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片作為輔助，讓學生透過熟悉環境了解這些照片情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
5. 建議學校交通安全常識測驗題目可進行錯誤題目分析，以了解交通安全應加強之處，或許也有可能是題目有問題。
6. 建議學校相關資料之呈現，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。
7. 建議交通導護的相關人員於進行導護工作時，務必記得要注意危險來源、面對來車。

8. 目前學校學生步行上放學的比率很低，還有大幅提升的空間。建議朝向儘量提供步行空間（例如標線型人行道）或通學巷方式規劃。
9. 目前校門口於車道上劃設之「家長接送區」占用車道，明顯有誤，建議儘速塗銷。剛劃設的「禁止停車線」(黃色標線)，宜搭配修改先前設置之「家長接送區告示牌」相關用語。
10. 學校有調查學生上、放學交通方式資料，建議可以再細緻調查，且區分週一至週五不同日，以及使用各校門情形。
11. 由書面資料顯示有幼兒園車輛接送學童情形，建議學校儘量宣導安親班使用合格接送車輛的觀念予家長。
12. 學校利用社區踏查機會教導學生認識交通標誌與危險地點問題，但學生印象不深刻，可再進一步了解可能問題。

十九、彰化縣和美鎮和仁國民小學

(一)訪視所見特色

1. 成立交通安全教育委員會，成員納入家長會長、志工團團長、派出所主管、工務處主管等地方人士，組織架構完整，定期召開會議，規劃、檢討交通安全教育相關事宜。
2. 檢討改善通學環境與校園安全，包括學校電動門的警示及防夾裝置、校園路面平整工程、協調會勘改善周邊標誌標線等交通設施。
3. 有基本計畫管考機制，對於各活動執行情形，能利用年度工作檢核表進行追蹤檢討。
4. 學校鼓勵學生走路上學，例如：鼓勵家長接送的小孩，在學校附近下車，走一段路上學，且行之有年。
5. 學校積極辦理自行車考照，制訂筆試和路考之教學與測驗程序，先教導學生騎自行車知識，進行筆試後，會先進行路考講解，再實際進行路考，以測驗學生騎車技術和安全知能。
6. 校內動線規劃，落實人車分道。地下停車場有獨立的出入口，平面停車場則採取時段性管制，不與學生生活動衝突。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 安親班違規使用幼童專用車、超載等問題，要請教育局協助加強聯合稽查；另外建議學校能調查安親班資料並造冊，針對具體的問題去協調業者改善，適當時機可讓家長知道安親班車輛使用情況，由家長對安親班形成要求。

2. 與學生訪談發現，學生平日未戴安全帽、超載等違規情況普遍，建議進行了解，家中多人有接送需求且在步行可及範圍者，可鼓勵其中較高年級子女改為走路上學，以改善超載問題。
3. 學校校園內圓環等標誌符合實地情境需求，然學校另有許多交通標誌牌面缺乏相關「情境」，無法符合情境教學功能。建議學校可利用學區內設置標誌的情境照片作為輔助，讓學生透過熟悉環境了解這些照片情境地點設置特定交通標誌的功能與意義。
4. 建議學校以交安教學或交安活動內容製作交通安全常識測驗題目可，並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效。
5. 校內動線規劃，落實人車分道。地下停車場有獨立的出入口，平面停車場則採取時段性管制，不與學生活動衝突。
6. 在學校走廊與樓梯推廣「靠右邊走」的概念，但此是否影響日後在道路行走的習慣值得深思。另語言宣導設置於樓梯與行進「專注」的理念也有違。
7. 學校已有全校路隊統計。建議可以利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。
8. 走路上學的推動似缺乏具體的作法與成效評估。
9. 家長汽機車接送區與安親班車輛集中設置於大門口兩側，接送環境與過程較為混亂。建議可分區設置，例如將安親班車輛設於後門，機車接送設置於側門等。必要時，讓機車家長接送區納入校園內管控可有效確保接送過程的安全。
10. 配合走路上學的策略可於離校較遠處設置接送區，並規劃安全進入校園的行進路徑與適當的導護點。
11. 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足（每班四人），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
12. 導護日誌記錄詳盡。導護志工團隊向心力強，但若缺乏新陳代謝，也會影響家長參與的意願。
13. 導護志工值勤的安全意識（面對來車）與值勤的功能需加強。
14. 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並包括警政單位的協同意見。逐年持續檢討評估除了訪視外，應多了解學生使用狀況的回饋。
15. 學生違規行為（校園奔跑）與糾正輔導方式（校園清掃）的連結性，建議再檢討其成效。尤其應注意其教育目的性與其成效。
16. 學生本身並無事故發生。但可請管區派出所協助了解轄區常見的事故型態，讓學生多所了解並妥為教導如何因應。
17. 利用 Google 街景教學可獲得較校園境教更完整的情境。

二十、新北市板橋區後埔國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育推動組織完整，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋學校行政團隊、校內委員、校外顧問。
2. 利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。有具體交通安全教育計劃，目標明確，教材及相關資料出處標明清楚。
3. 委員會議召開正常，每次會議中報告事項、建議事項及決議事項。
4. 積極改善校園週邊交通環境，清除校區週邊障礙物，並設立人行道，以及時段性通學單行道。
5. 各項教學執行計劃清楚，但且教學成果應更加強評估。
6. 推動執行座談會決議事項，對於教學融入課程仍需進一步評估結果。
7. 利用地方媒體將學校所舉辦的交通安全活動宣導到社區，值得持續推廣。
8. 自編交通安全歌 MV、自創交通安全舞；設計交安小记者與透過後埔知音宣導交安觀念，推動交安教育不遺餘力。
9. 學生自製交安宣導短片，有助於提升學童對於交通安全知識之思辯能力。
10. 新增交通安全教育資訊車，提供即時的交通安全教育之需求。
11. 設置戶外模擬實境之教學環境，提供教師實際教授戶外交通安全與路權等相關知識，有效提升學童的交安常識。
12. 配合自然科等不同領域課程，自編教材，同時在遊戲中，融入交通安全觀念，從做中學、學中做，潛移默化中融入交通安全知識。
13. 舉辦交安知識擂台賽筆試工作，激發學童的學習興趣，作法具創意且有效果。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議於次一次交通安全會議，對於前一次會議結論之推動項目進行檢視與追蹤，以使各行動計劃及考核工作確實。
2. 建議將各年級教師代表加入推動組織中，並能依學童年級設定核心能力並發展出教學計劃，以及將交通安全各項教學活動，依年級設定教學目標及綱要，並落實於不同學級同學的交通安全教育中，另應花足夠時間進行交通安全教育。
3. 全校交通安全教育座談會通常與其他會議併會舉辦，建議針對交通安全教育議題單獨辦理。
4. 學校基本資料分析中，有以下三件事需要釐清：1. 第一與第二頁的各年級學生人數與上放學使用交通工具的分布人數有落差。2. 第三頁的第一至五

- 路隊數，地圖與圓餅圖的內容不一致。3. 第四頁中導護志工執勤時的面對學童之方向不正確，應予以更正。
5. 有關校本交安問題，可以進一步釐清，例如騎乘機車不可站在前踏板、搭乘汽車的下車方向，以及必須使用安全帶等，並適當的融入各領域課程中。
 6. 在各項指標的成效檢討與回饋方面，缺乏質化或量化的評估結果，甚至於前、後測的比較或統計分析，建議再行改進。
 7. 校外教學輔導活動的檢討會議，僅見照片與驗收紀錄，未見詳細的檢討會議紀錄，建議再予加強。
 8. 學生訪談方面，學生很天真與活潑，也樂於回答；不過在交安教育的融入課程方面，各班學生的反應不一。建議將交安教育的年級或年段進行標準化的做法，以有效落實交安知識於日常生活中。
 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。顯示這些工作都是學校持續執行的項目。
 10. 部分項目缺乏相關量化資料統計、問題診斷、評估與後續的改善作為。建議將學校每年固定辦理的業務（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。
 11. 校內動線規劃清楚。但停車場出入口與學生進出使用同一出入口，應透過時段性管制落實人車分道，避免與學生活動衝突。
 12. 學校已詳細調查各班級之路隊資料，並依照上放學、年級、交通方式、出入動線（門）等統計上放學人數。建議利用此資料於家長接送區的規劃，並檢討走路上學的成效。
 13. 上放學走路的學生人數有相當差距（放學走路人數>上學走路人數），顯示走路上學仍有推廣的空間。除了家長觀念溝通外，建議可先推動走一段路上學，在校園周邊稍遠處設置接送區，並檢視通學路徑的安全性，尋求家長的支持與合作。
 14. 安親般的接送人數仍多，其接送通學方式仍須納入學校作業妥為規劃。
 15. 家長接送區設置的區位空間大小宜配合通學路隊資料妥為規劃。以目前有限的空間而言，其交通安全問題宜審慎評估分析，如何納入家長會的參與共同規劃可作為後續的改進方向。
 16. 導護生的選拔、組訓、執行均已訂定完善的計畫並落實執行。但參與的人數相對而言較為不足（每班五人則優錄取），如何規劃更多的工作讓更多的學生參與可再加強。
 17. 教師導護工作有詳盡的編組，但導護的過程是否發現學生通學安全問題，及其後續處理程序，可再加強檢討。
 18. 部分導護志工值勤的安全意識（面對來車）需加強。

19. 導護工作旨在了解交通安全教育的成效與學生的行為問題，未必是在完全保護學生的安全。
20. 愛心商店已經建立詳細的資料。惟愛心商店的選定建議應有完整的評估程序，並逐年持續檢討評估。
21. 學生違規行為以校內為主，校外的行為觀察也可列為後續的改善方向。
22. 學校周邊交通事故頗多，應探討學生常面臨的問題，並妥為教導。可請管區員警蒞校宣導說明常見的事故型態與因應作為。
23. 校園環境宜人，但難以真實呈現道路的實境，建議利用 Google 街景教學可獲得較校園更完整的情境。

二十一、臺中市石岡區石岡國民小學

(一)訪視所見特色

1. 委員會每學期召開二次會議，並保留近三年的會議紀錄。
2. 學校主動檢視學校周邊道路的交通問題，並協調交通局劃設公車停靠區，積極改善學生的通學環境與安全。
3. 規劃教學進度表，利用週四交通安全教育日、導師時間、綜合活動、彈性課程進行交通安全教育手冊、融入領域課程之教學。
4. 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員透過朝會加強學童交通安全相關概念，並於交通安全教育宣導週加強在朝會宣導，也針對學生辦理心肺復甦術訓練。
5. 設置交通安全教育資源中心，並致力充實自製教具，包括模型、大富翁、標誌大冒險、拼圖等，也將交通事故案例張貼，及陳列學生的交通安全作品。
6. 為了落實情境教育，設置穿堂交通安全教育主題專欄與交通標誌教學牆、交通安全教育專欄等，進行情境教學。
7. 推動交通安全教育活動，規劃交通安全教育週主題，活動內容有班級壁報、繪畫、書法等藝文活動競賽。
8. 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作車窗擊破器、視野死角等安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
9. 學校屬新校舍，興建時已將人車動線分道納入設計考量，汽車、機車與腳踏自行車停車放區完善，於停車場進出車道口設有警示燈與警告標語，設施良好交通管制得宜。
10. 學校對於外部交通通學路徑上所遭遇的問題，如違規停車與增設公車格位等，能主動協調警政與交通相關單位進行改善，作法值得肯定。

11. 學校調查學生上學放學通學方式，分 1-6 年級、區分 7 種方式，且編排 5 線路隊，有詳實分析資料可稽。經現場實際檢視放學情形，路隊運作秩序良好。
12. 學校交通服務隊現有 12 位，相關執勤器材裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。
13. 學校導護老師訂有導護工作實施要點，教師亦能投入協助維護學生通學安全。
14. 學校於學生通學路徑設置 8 家愛心商店，並設置大圖呈現，讓學生可以很容易看出商店所在位置。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校依照規定成立交通安全教育委員會，訂有組織辦法。組織成員除了學校成員，還邀請家長會會長與石岡分駐所所長參與，顯示學校相當善用社區及家長資源。建議可增聘學區內的里長擔任顧問，協助推動交通安全教育。
2. 訂定年度交通安全教育計畫、訂定相關之執行辦法或要點，並納入學校行事曆執行。建議學校能針對年度計畫執行的情形與成效進行評估與檢討，以作為擬訂未來年度計畫之參考。
3. 學利用晨會、週三進修時間進行教職員交通安全教育宣導與講習。建議學校能派員參與相關的研習與觀摩，並能將研習所學與全校教職員分享，以提升相關經驗與知能。
4. 學校透過親職教育，如新生家長說明會與班親會與家長溝通並宣導交通安全教育措施。建議能增加對社區民眾進行溝通與宣導，以爭取社區民眾的支持與協助。
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. 建議應邀請交通領與的專家學者講授交通安全相關課程給老師，提升老師的交通相關知能。

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，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識周遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案，且針對目前所繪製的情境應有配套措施落實執行，例如走廊繪製標線，便應要求師生都應能遵守。
9. 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。
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，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. 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，且放學時現場觀察安親班車輛超載，家長車輛違規的狀況亦相當嚴重，機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示安親班、家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向安親班、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. 學校停車場車道為斜坡豎曲線頂點，駕駛人視線不佳，且車道出口橫交為人行道，建議研議於人行道前增加停止線，並經常性於校務相關會議宣導教職員車輛進出時應減速暫停，以免發生人車衝突。
14. 學校東側接送區停車場被非接送車輛占用問題，建議透過家長會與住戶溝通，從維護學生接送安全的考量，於上放學通學時段應排除占用情形，以提供家長汽機車接送使用。
15. 學校學生步行比例僅 11.6%，建議學校政策上多以鼓勵學生步行。
16. 學校有專屬公車路線供學生搭乘，為很好的做法。建議亦能安排大型客車交通安全教育體驗活動，讓學生有機會演練親自開逃生門，甚至坐上駕駛座體會視野死角，並教導內輪差觀念。
17. 學校現有導護志工計 25 名，建議能強化交通志工組訓，建立志工具備安全空間觀念與面向來車等執勤知能
18. 學校能針對學生走路或未戴安全帽等交通違規進行統計分析，建議仍應有對違規者實施的具體輔導措施，以導正學生違規行為。

19. 建議學校向警察機關取得學校周邊通學路徑交通事故如何發生，如車種、原因、時段、型態...等資料，建議結合現地已知的交通狀況，轉化為學生能瞭解的方式，透過規劃課程或活動教導學生安全通學應注意事項，並瞭解學校外部危險點。
20. 建請學校鼓勵導護老師於導護日誌記載導護所見問題，學校對應能有完整的處置，使問題反映者與接續處置者形成良性互動，落實改善學生通學問題。
21. 建議實施組訓時，提醒工作注意事項、建立具備安全空間觀念與面向來車等執勤知能。
22. 建議持續瞭解學生使用愛心商店情形，定期檢討調整。
23. 有關增設公車格位部分，仍請持續與主管單位溝通協調改善。

二十二、宜蘭縣五結鄉利澤國民小學

(一)訪視所見特色

1. 邀集縣府相關單位會勘檢討，協助學校改善通學環境安全，主動積極，值得肯定。
2. 學校成立交通安全教育委員會，定期召開會議，並能實質討論相關交通安全議題，且作成決議。
3. 規劃辦理自行車考照、自行車教案設計、落實自行車配戴安全帽等，強化學生騎自行車之訓練與安全。
4. 在融入課程方面，各年級皆有明確的教學計畫與活動時間，尤其針對學童走路與騎乘自行車安全等課題，設計不同課程與教材，以加強學生有關路權與交通安全等相關觀念。
5. 透過交通安全教育網的建置，提供老師與學生交通安全相關資訊來源，藉以提升教師有關交通安全教育的知能，同時提供親師生交流的園地，值得肯定。
6. 在強化教學與安全思辨方面，全面性檢視校內交通安全管制設施的正確性，同時妥善規劃校內汽、機車行車動線與停車位，避免人車衝突，有效提升交通安全與秩序。
7. 在落實情境教學方面，透過道路模擬環境，進行自行車模擬考照測驗，以提升學生學習興趣與騎乘自行車的技能，值得肯定與學習。
8. 在舉辦交通安全相關活動方面，透過學藝競賽與交通安全常識測驗等活動，增加活動的趣味性與學習效果，落實交通安全教育之成果。
9. 各項校外教學輔導活動皆有完善的計畫，且能按計劃實施，事後並進行檢討與評估會議，作為未來舉辦相關活動之參考。

10. 學校針對人車分道之動線，分別規劃行人專用區、機車汽車及安親班接送區，另規劃雨天接送方案。在上、放學時段於校內規劃車輛由側門進、正門出之單行道迴圈，行車動線安全順暢，讓家長能安全方便接送學生。
11. 學校透過動員導護老師、替代役與行政團隊共同維護學生通學安全。上學、放學時間安排 2 位導護老師維護學童安全，並於車輛頻繁之側門路口及校內機車停車區，各加派 1 位替代役男協助學生行走的安全，另外在校內汽車臨停區，安排 1 位愛心志工協助學生的安全。
12. 學校尋求外部資源協助通學安全維護情形：上學時間有 2 位愛心志工及派出所警員、交通義警協助車輛進出控管；放學時段則有志工及導護老師協助側門、後門與腳踏車隊的交通安全維護，整體運作情形良好。
13. 學校學生糾察交通服務隊以高年級擔任，相關配備保管良好，固定於週五導護交接日進行檢討，整體運作良好。
14. 學校具 24 人規模的交通志工，訂有志工章程及組織表，並辦理交通指揮與法規介紹等課程，於校慶時有頒發感謝狀及紀念品等活動資料可稽，顯示整體組織運作良好。
15. 學校選定通學路徑上 7 個店家納為愛心商店，有相關計畫書、以及招募情形、張貼標章、感謝狀表揚等佐證資料可稽。更與宜蘭縣羅東分局合作簽署「維護校園安全支援約定書」，進一步維護學生安全。訪談學生對於使用時機與商店名稱能明確回答，顯示學校有進行宣導，來增加學生對商店的認識與運用。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議每次交通安全教育委員會開會前，能就前次會議決議事項進行確認或討論，透過追蹤檢核以落實執行。
2. 學校設置交通安全教育網，並已建置基本資料，建議加強各工作問題診斷分析及後續評估檢討過程，以利工作推動與掌握問題改善狀況。
3. 校園基本環境造方面，包括人車動線、相關管制措施等，建議利用標誌取代標語式牌面（例如慢、速限），以利情境教學。
4. 在教材運用與製作方面，自編教材相對較有限，尤其可以融入校本問題(例如：騎乘機車必須配戴安全帽、搭乘課後安親班車輛的安全常識等)，以強化學童的交通安全知能與臨場應變能力。
5. 在校外教學活動的檢討會議紀錄中，相對較偏重路線與餐飲安排的妥適性檢討，並未見針對交通安全規劃工作進行討論與檢討，建議未來可以適當的加強。
6. 有關教師普遍關心的交通導護工作的權責問題，短期內建議先透過申請交警、義交等管道，尋求必要的協助；長期而言，必須由中央與地方教育主管機關共同研商解決之道，以利全國教師執行交通導護工作時有所依循。

7. 有關部分家長違規、屢勸不聽之情事，建議予以拍照告發或請警察單位協助處理。
8. 有關校長訪視後來電建議教育部統一提供道路交通標誌、標線、號誌設置規則的圖檔，以利各校方便製作相關宣導品與圖卡乙事，請主辦單位參考辦理。
9. 學生上學、放學通學方式分開統計，以利掌握學生通學方式轉移情形。有關調查中”以娃娃車接送”的選項，請予刪除修正。
10. 訪談過程學生表示安親班接送車輛有人數超載等違規，建請進一步瞭解實際情形，若確有違規情事，請學校能規勸業者、提醒家長，以及反映縣府實施稽查取締。
11. 學校規劃家長車輛進入校門接送之告示牌面內容、遵行方向標誌等設施，建議持續檢討調整。
12. 學校將車輛導入校園的接送動線相關設施應持續檢討設置完整，如車輛行駛至天橋之前，能加繪停止線與無障礙坡道的近障礙物線等設施。
13. 學校校園空間仍存在人車衝突，建議持續落實校園車輛進出管理機制。針對教職員車輛進出動線與出入時間等進行經常性的宣導或訂定管理辦法，以維護校內行車安全。
14. 學校資料照片腳踏車停車場停放車輛數遠多於使用自行車通學之統計人數(9 位)，請確認統計資料或照片正確性。自行車騎乘為國小階段學生應具備交通安全教育的核心能力，建議學校設計專門課程或專屬活動，讓所有學生具備自行車騎乘安全知能。
15. 學校對學生使用自行車之管理，除現有自行車考照、貼反光貼紙等做法外，亦能對使用自行車學生不定期實施駕駛人與車輛之安全配備(如未裝車燈、裝設火箭筒...等)檢查，維護自行車騎乘安全。
16. 學校能登記學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未靠邊行走、違規穿越道路等步行違規，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，以糾正與輔導學生交通違規行為。
17. 學校能進一步整合警政單位交通事故發生概況，歸納學校周邊重要路口或路段交通概況與事故發生情形等資訊，納入學校外部危險點地圖，並透過課程或活動讓學生更認識交通環境。
18. 建議能擴大參與規模，讓更多學生能透過組訓與執勤學習交通安全，並獲得服務同學的機會。有關服務隊訓練建議也能加強建立安全空間與面向來車的執勤觀念。

二十三、桃園市平鎮區復旦國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育推動組織完整，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋校內及校外顧問。
2. 於學期初、學期末召開委員會議，規劃、檢討與改進交通安全教育有關事宜，並且依實記錄後送請校長審閱核定執行。
3. 有具體交通安全教育計劃，目標明確，教材及相關資料出處標明清楚。由於已有各年級教師代表加入推動組織中，建議依學童年級設定核心能力並發展出教學計劃，以及將交通安全各項教學活動，依年級設定教學目標及綱要，並落實於不同學級同學的交通安全教育中。
4. 利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並發展出因應行動策略。
5. 運用家長會與管區派出所聯繫改善校門口交通。
6. 利用親師活動，家長會議、校園內張貼海報或利用跑馬燈宣導交通安全事宜。
7. 學校的課程發展委員開開會議，針對交通安全融入課程設計教學計劃，每學期列出二個交通安全主題，有教學內容、步驟。
8. 針對師生的知能提升部分，學校辦理心肺復甦術訓練，並透過交通安全影片播放、電子看板上宣導交通知能，加強學童交通安全相關概念。
9. 推動交通安全教育活動，除了舉辦書法、繪畫、有獎徵答、常識測驗等較傳統的活動以外，也邀請國瑞汽車公司主辦的交通安全列車到校做戲劇演出。
10. 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
11. 學生放學安親班接送比例達 20%，學校能主動與安親班業者溝通接送方式，設置安親班校內集結區和校外接送區，作法值得肯定。建議學校建檔課後接送學生方式等資料，如機構名稱、駕駛者姓名、持照情形、使用車輛、車號、接送方式、停等位置...等，以掌握瞭解業者接送情形。
12. 學校導護老師訂有導護工作要點、每年輪值 4-5 次，協助維護學生通學安全，運作良好。建請學校鼓勵導護老師於導護日誌記載導護所見問題，學校對應能有完整的處置，使問題反映者與接續處置者形成良性互動，落實改善學生通學問題。
13. 學校訂定交通安全服務隊選拔辦法與表揚辦法，現有糾察隊 56 位，相關執勤裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。建議能為其實施基本組訓，藉以提醒執勤工作注意事項與建立安全意識。
14. 學校現有導護志工計 26 名，訂有志工工作實施要點、研習訓練與考核獎勵措施，並配發完整的裝備、紀錄值勤時數，辦理保險等，整體運作情形良好。

15. 學校結合社區安全商店推廣溫馨導護站工作，於學生通學路徑設置 6 家愛心商店，並請店家張貼標章貼紙，訪談中學生也能說出具體位置與使用時機。建議持續瞭解學生使用情形，定期檢討調整。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議於次一次交通安全會議，對於前一次會議結論之推動項目進行檢視與追蹤，以使各行動計劃及考核工作確實。
2. 由交通安全座談會照片可知均有召開全校交通安全教育座談會，建議每次會議時能加入前次會議決議事項的追蹤，將有助於交通安全教育及相關事務的考核。
3. 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學型態，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。
4. 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。
5. 建議應邀請交通領與的專家學者講授交通安全相關課程給老師，提升老師的交通相關知能。
6. 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。
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，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案，且針對目前走廊所繪製的標線應做檢討，應繪製正確的標線，並規劃配套措施落實執行，例如要求師生都應能遵守標線。
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. 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. 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. 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
13. 學校校園在無法實施空間人車分流時，建議應經常性於校務相關會議宣導教職員車輛進出動線、時間管制與車頭朝外等事項，甚至訂定車輛管理辦法規範，並持續落實執行。
14. 建議學生上學、放學通學方式分開統計，以利掌握學生通學方式轉移情形。有關調查方式中「以娃娃車安親班接送」為錯誤的選項，請予刪除修正。
15. 建議學校協調交通單位針對東側接送區外部環境，取消路口接送區、增加機車接送格位與更新已歪斜標誌等，實際會勘進行改善。
16. 建議能強化交通志工組訓，提醒執勤人員工作注意事項，以及建立其安全空間觀念與面向來車等執勤知能。
17. 學校能登記學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未行走人行道、違規穿越道路等違規，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，以糾正與輔導學生交通違規行為。
18. 建議向警察機關取得學校周邊通學路徑交通事故如何發生，如車種、原因、時段、型態...等，結合現地已知的交通狀況，轉化為學生瞭解的方式，透過規劃課程或活動教導學生安全通學應注意事項，並瞭解學校外部危險點。

二十四、桃園市蘆竹區龍安國民小學

(一)訪視所見特色

1. 交通安全教育推動組織完整，成立「交通安全教育委員會」，成員涵蓋校內及校外顧問。
2. 定期召開委員會，並且依實記錄後送請校長審閱核定執行。
3. 可利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢，並對於不同年級學童及關係人發展出因應行動策略。
4. 由會議紀錄可知均有召開全校交通安全教育座談會，建議每次會議時能加入前次會議決議事項的追蹤，將有助於交通安全教育及相關事務的考核。
5. 推動文中路側交通安全改善，會勘紀錄完整。
6. 利用龍安新風報、寒假、暑假生活須知、親職教育日、志工相關活動、新生家長說明會進行推動交通安全教育。
7. 利用星光大道的方式，鼓勵學童願意走路上學。
8. 針對學生的知能提升部分，學校邀請警員入校宣導，學童透過朝會戲劇演出，並透過交通安全影片播放、電子看板上宣導交通知能，加強學童交通安全相關概念。
9. 為了落實情境教育，學校於校園內設置標誌，「通學安全地圖」融入中、高年級資訊課以 google map 進行交通環境情境教學。
10. 推動交通安全教育活動，活動內容有標語、書法、交通工具立體創作等比賽，及自行車騎乘有獎徵答、交通安全親子宣導活動、交通安全常識測驗、交通安全四格漫畫按年級設計主題、交通標誌九宮格遊戲等。
11. 學校為維護校外教學的安全，不僅事前召開會議，對學童作安全教育、落實車輛檢查，並於事後召開檢討會。
12. 針對校內的平面停車場，校方要求老師使用該停車場者以「倒車入庫」的方式停車，減少因視野的限制撞傷學童事件發生之可能性。
13. 學校停車場人車動線，無人車衝突，教學區無車輛進入。教職員汽機車停放北正門及東側門地下停車，且於放學時間禁止停車場車輛出入，硬體設施良好，交通管制得宜。
14. 學校將東側門兩側人行道規劃為汽車及機車接送區，加上東側圍牆內縮，沿著圍牆邊規劃校園通道，平時禁止車輛進入，於上、放學時間實施車輛單向通行迴圈，實施情形良好。
15. 學校每學期調查學生通學方式，區分上學放學，並將學生路隊區分 5 線路隊，有佐證資料可稽。建議安親班接送再細分走路與車輛接送，據以規劃接送區與瞭解安親班業者接送方式。
16. 學校讓學生專車及校外教學車輛能停放入停車場，學生上下車安全獲得保障。

17. 學校現有導護志工計 25 名，訂有導護志工實施要點、配發完整的裝備、紀錄值勤時數，以及辦理表揚活動；另現有學生糾察隊 36 位，訂定交通糾察隊選拔及獎勵辦法，相關執勤裝備充足，且有期末獎勵等措施，整體運作情形良好。
18. 學校訂定建構校園與通學安全實施計畫，依校園周邊安心走廊的愛心服務站審查標準，104 學年度有 10 家，並請店家張貼標章貼紙。建議持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
19. 學校利用資訊課程進行通學地圖教學，以 google map 進行交通環境情境教學，並指導學生製作「通學安全地圖」。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議於次一次交通安全會議，對於前一次會議結論之推動項目進行檢視與追蹤，以使各行動計劃及考核工作確實。
2. 有具體交通安全教育計劃，目標明確，建議依學童年級設定核心能力並發展出教學計劃，以及將交通安全各項教學活動，依年級設定教學目標及綱要，並落實於不同學級同學的交通安全教育中。
3. 學校可請當地交通執法單位提供所轄縣市的交通事故資料，並對其發生原因進行分析，將分析的結果歸納出當地的交通事故特性，並收集目前的法規、時事、學童上放學的型態，依據此四項資料來規劃設計教學或活動，方能充分掌握校本的交通安全問題，並且作為宣導比重之依據，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。
4. 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。
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. 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。
7. 針對情境教育部份，學校可考慮配合社會課的「認識社區」單元，建議進行校外社區交通情境的認識，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，或者使用帆布繪製學校週遭的地圖，讓學生認識週遭的道路環境及如何自我保護，並應針對境教設計教案。

8. 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. 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. 座談會中學童表示其違規的狀況相當多，機車未戴安全帽或站前座違規者、三貼，汽車坐前座或不繫安全帶，顯示家長的守法觀念待加強，請家長會與學校加強宣導，透過向家長宣導及提供對學童的獎勵措施，學校與家長會通力合作，避免違規事件。
14. 學校大門口車道T型鋼建議退縮，確實實施人車區隔。
15. 請學校主動協調專車業者提供大客車，讓學生坐上駕駛座體會視野死角、並進行內輪差教學，以及開啟逃生門演練等活動。
16. 學校學生交通事故以自行車及走路事故較多，建議對於學生常見交通違規類型或危險行為，如繞越公車前過馬路、未戴安全帽、自行車雙載逆向、行人未行走人行道違規穿越道路等，並建立適當的輔導機制糾正學生違規行為。
17. 學校能強化交通志工組訓，提醒執勤人員工作注意事項，以及建立其安全空間觀念與面向來車等執勤知能。另請補強交通志工組訓與導護老師執勤紀錄等資料。
18. 學校學生糾察隊建議能擴大參與規模，讓更多學生能透過組訓與執勤學習交通安全，並獲得服務同學的機會。
19. 學校取得周邊道路交通事故統計分析資料，建議結合現地已知的交通狀況，設計活動或社區踏查課程，幫助學生瞭解通學路徑交通安全應注意事項與正確觀念。

二十五、嘉義縣梅山鄉梅北國民小學

(一)訪視所見特色

1. 依照規定成立交通安全教育委員會，訂有組織辦法，並聘請學區內分駐所所長與家長會長擔任顧問。建議可依實際狀況，考慮增聘學區里長、志工與地方代表擔任顧問，多加善用社區資源協助學校推動相關工作。
2. 委員會每學期至少召開兩次會議，並保留會議紀錄。
3. 學校訂定交通安全教育年度實施計畫、相關執行辦法及執行要點，並納入學校行事曆執行。建議學校確實檢討實施計畫的執行情形與成效評估，以作為未來擬定與改進相關計畫執行方式之參考。
4. 學校主動積極檢視學校周邊通學環境、掌握校本問題，並針對問題提出改善對策。由於學校資源有限，建議學校能善用外部資源，尋求社區民眾與縣政府的協助與支援。
5. 學校召開全校性交通安全座談會、邀請梅山分駐所警員到校進行交通安全宣導。建議學校可善用外部資源，例如派員參與交通安全教育相關之研習與訓練、邀請相關專業人士到校演講或舉辦座談會，以提升全校教職員工生之相關知能。
6. 學校利用給新生家長座談會、邀請家長參與全校性交通安全座談會、班親會、運動會、海報與 LED 跑馬燈等管道向家長與社區民眾宣導與說明學校推動交通安全教育的做法。建議學校可進一步檢視並評估對家長與社區的宣導效果。
7. 在強化教師交通安全知能方面，全校多位老師曾參加「全國教師在職進修資訊網」有關交通安全宣導之研習活動，學習最新的交通安全常識，以落實於交安教育上，值得肯定。
8. 主辦交通安全情境布置比賽，讓學童主動構思交安情境，同時提升自身交通安全的思辨能力，化被動為主動，值得學習。
9. 透過舉辦梅北愛路跑、親子健行等活動，宣導學校周遭的交通風險地點，以維護學童通學環境之安全。
10. 透過交通標誌九宮格的設計與交通安全秘密基地的規劃，誘發學童對於學習交通安全知識的興趣，相當有創意。
11. 校刊中特別設計「交通安全我遵守」的親子回饋單，有效推廣交通安全觀念於家庭與生活教育中。
12. 學校能有系統性訂定相關計畫，並彙整與呈現近 3 年資料。
13. 學校依照汽機車停放位置，規劃上學放學人車動線，並請導護志工與導護老師協助車輛疏導，加上鄉公所新建通學步道的完成，校內人車分道、行進動線更加順暢、安全。

14. 學校調查學生各種通學方式，編排 6 個路線路隊，並規劃家長汽機車接送區、安親班專車接送區等，相關安排得宜。
15. 學校規劃導護老師、導護志工及糾察隊，於學校大門、側門、中山路等 3 處地點進行上放學導護，維護學生上放學之交通安全。檢視導護工作相關實施計畫，以及執勤表編排等資料紀錄均完整。
16. 學校學生交通糾察隊以高年級 16 人擔任，訂有選拔、組訓、實習、交接與表揚辦法等，整體運作良好。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 在交通安全知識融入課程方面，未見校本交通問題之檢討，同時針對校本交通安全問題所設計的自編課程與教材，亦相對不足，建議自編合宜的交通安全相關教材，以提升學童對校本交通安全問題的認識。
2. 透過交安常識測驗以評估教學成效方面，多為原稿之呈現，缺乏原因之檢討與回饋之作法，建議再予以加強。
3. 有關學童參加不同交通安全相關活動或競賽之成效評估方面，多偏照片的輔助說明，無法檢視學習成效，同時亦礙難據以研提回饋之作法。
4. 有關校外教學之活動檢討方面，會議紀錄相對較簡略，建議針對交通安全事項深入檢討，以作為未來舉辦類似活動之改進參考。
5. 學校校園人車動線仍有潛在衝突，建議強化教職員上放學時段車輛進出人車分流管理或訂定規範，並持續落實執行。
6. 學校外部近期通學步道已完成，建議選定適合的停車驛站點(如夜市停車場等)，政策上能以獎勵方式多鼓勵學生走一段路上學。
7. 學校大門口及週邊家長接送區區域狹窄，建議透過學校交通安全委員會研議，將部分接送車輛內部化至校內接送的可行性。
8. 學校能主動召開協調會與安親班業者進行學生交安座談，有助學校對於安親班業者接送學生情形(走路或車輛，接送位置...等)的掌握。
9. 學校能擴大學生參與糾察隊的規模，讓更多學生能透過組訓、執勤學習交通安全與服務機會。並請強化建立學生執勤應有安全空間與面向來車的安全觀念。
10. 學校導護志工計 9 人，僅編排上學時間協助學生通學安全。建議學校能再尋覓增加志工人數，投入放學時間之的護協勤。
11. 學校訂有愛心服務站設置辦法，並選定 6 家愛心商店。建議於中華街增加商店，以涵蓋通學路徑。訪談時學生對愛心商店位置與使用時機不甚瞭解，建請加強周知學生，定期瞭解使用情形，作為檢討調整的依據。
12. 學校進一步索取警政單位針對周邊道路交通事故發生概況的分析，納入學校危險點地圖或結合社區鄉土踏查等教學活動，讓學生更瞭解外部交通環境。

13. 學校登記學生常見交通違規類型，如未戴安全帽、未行走人行道、違規穿越道路等，並建立適當的輔導機制(如待用安全帽、獎勵配戴者等)，以糾正與輔導學生交通違規行為。

二十六、新北市淡水區新興國民小學

(一)訪視所見特色

1. 定期檢討改善通學環境，爭取資源會勘改善，同時搭配重點宣導，工程改善與教育宣導併重。
2. 新北市政府召集交通安全教育精進會議，邀請訪視委員暨金安獎得獎學校提供建議與分享經驗，安排至績優學校實地觀摩參訪，作為標竿學習轉化，相關作法值得各縣市參考。
3. 學校依照規定成立交通安全委員會，委員會組織成員除了學校成員，還包含家長會會長、志工大隊、地方分局局長與里長擔任顧問。建議學校可考慮邀請淡水客運參與委員會，擔任顧問，協助改善學校周邊的交通問題。
4. 委員會依規定每學期召開兩次會議，保留會議紀錄，並針對決議事項之執行情形分派專人負責管考。
5. 學校依照規定擬訂年度交通安全教育實施計畫、訂有實施辦法，並納入學年度行事曆。
6. 針對計畫項建立檢核表，具體檢討評估計畫執行情形並檢討執行成效，以作為擬訂未來年度計畫之參考。
7. 學校完成通學環境檢核與問題分析改善，並利用外部資源積極改善學校周邊通學環境。惟對於校內人車動線安排、校內停車場出入口管理等問題，宜加強內部溝通、訂定相關之管理辦法，並嚴格規範車行動線與時段，以確保學生在校園內活動之安全。
8. 學校利用教師晨會與導護會議向教職員工進行宣導，並派員參加市府舉辦的會議、競賽與參訪。
9. 學校利用新生家長座談會、家長日、給家長的一封信、廣播、發放通知單與 LED 電子看板等多元管道向家長與社區民眾進行宣導，建議學校可進一步追蹤並檢討宣導成效，並針對家長與社區民眾建議事項予以追蹤檢討。
10. 學校針對教學規劃進度，使用新北市政府教育局編印之「國民小學交通安全教材教案」課程內容排定進度表，依據課程架構進行教學，針對不同年級實施不同的教學活動與內容，配合電子教材指導，完成學習單撰寫，並配合單元課程，融合新興國小周遭情境，設計學習單落實教學。

11. 針對學生的知能提升部分，學校利用兒童朝會及彈性學習時間或相關集會時間，針對學生曾經發生過的行為、時事做宣導，並邀請警員入校宣導，加強學生對交通安全有正確的觀念。
12. 為了落實情境教育，學校在校園內外設置合宜交通設施或警語，並利用空中聯絡廊道牆壁設置交通安全學習專區，及配合校園附近地形地物設置交通安全號誌讓學生學習，且於樓梯間，各教學大樓布置交通安全標誌及標線，進行情境教學。
13. 推動交通安全教育教學與活動多樣化，規劃整學年度一到六年級交通安全教育宣導活動及配合圖書館作業進行書展及主題說故事活動，各項活動包括一年級闖關活動；二年級主題宣導；三年級有獎徵答；四年級標語設計；五年級海報繪製；六年級歌詞改編，並給予表現優良作品發表舞台，如學習單張貼；標語、海報展出；歌曲演唱發表等。
14. 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。
15. 學校推行教職員工「倒車入庫、車頭朝外」措施，落實人車分流措施(7:10-8:00 車輛只進不出；11:50-12:20 及 16:00-16:20 所有車輛禁制出入)，大門提供行人進出校園，維護人車安全。
16. 學校依據學生資料編組路隊(7 條路線)，與安親班協調規劃接送區及交通車載送地點，相關放學路隊清冊與安親班接送造冊資料詳細。
17. 學校訂定導護工作執行要點，有導護老師交接會議、導護日誌等資料，志工部分具 49 人規模，包括家長會長、里長等均參與。學生糾察隊 54 人，有組訓計畫、校長表揚等，顯示整體導護工作推動運作良好。
18. 學校訂定愛心服務站實施計畫，104 學年度有 12 家，設計學習單指導學生認識商店，並請店家張貼標章貼紙。
19. 學校取得警政單位資料，分析校園周邊道路肇事原因，強化交通導護工作落實執行。
20. 利用親師活動，電子媒體、海報、家長會議、有獎徵答、通知單等形式對家長進行宣導。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 學校鄰近公車總站，除了加強教育學生認識行經公車總站可能的安全問題與因應之道外，亦可嘗試邀請淡水客運主管人員參與學校交安委員會，對方會更了解公車進出對學生的威脅，希望能要求其駕駛執行與追蹤檢討會議決議事項；於次一次交通安全會議前幾日先進行前一次交通安全決議項目的檢視與追蹤。
2. 有具體交通安全教育計劃，目標明確。建議將交通安全教學活動項目具體，依年級設定教學目標及綱要，提出教學計劃，並規劃教育時數，另可將參考教材規範於計劃中，可參考交通部 168 網站內容、交通部道安會相

關宣導片、道路交通安全規則、道路交通標誌標線號誌設置規則及道路交通安全處罰條例做為參考資料。

3. 利用 SWOT 分析對於學校交通安全的劣勢及威脅進行系統性的體檢並發展出因應行動策略。
4. 學校小，相關事務較為單純，交通安全教育委員會議可合併於校務會議一併召開，但仍應有交通安全議題討論及完整會議紀錄。
5. 學校著重宣導配戴安全帽，建議補充量化分析，以具體評估實施成效。
6. 學校推動走一段路上學，應先進行有系統的走一段路環境問題分析、診斷與改善，並據以提出規劃方案，包括停靠驛站的空間位置等，導引學生安全步行入校；執行一段時間後，則需要進行更細緻的調查統計，以評估方案成效。
7. 建議應邀請交通領與的專家學者講授交通安全相關課程給老師，提升老師的交通相關知能，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。
8. 針對情境教育部份，建議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，實際步行走至學校四周做體驗式教學，如何穿越道路，情境式的體驗，強化孩子的能力，並應針對境教設計教案，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。
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. 103 年訪視意見建議能有處置情形對照表，以利瞭解學校推動情形。
13. 學校環校道路交通標線標誌等設施若有計畫進行調整時，建議能邀請交通安全委員會外聘委員協助全面檢視檢討調整，如校園車道標線繪設、現有枕木紋改為斑馬紋行穿線、以及校園交通情境布置等。

14. 校園主要為教職員學生的教學活動空間，建議持續落實校園車輛進出管理機制。從進出校園送餐或清運等貨車納入合約規範管理，以及教職員車輛進出動線與出入時間等經常性宣導或制定管理辦法，以維護校內行車安全。
15. 通學方式建議增加安親班接送統計，並評估將課後接送車輛暫停於校園候等的可行性，將外部交通問題內部化。
16. 導護老師於導護日誌之建議事項，如安親班接送秩序問題，學校能將處置情形讓老師瞭解，使問題反映者與接續處置者形成良性互動，落實改善學生通學問題。
17. 學校對於交通違規學生會請其進行愛校服務。建議呈現登記學生常見交通違規類型統計，如未戴安全帽、未行走人行道、違規穿越道路等，並建立對應適當的輔導機制。
18. 建議學校主動與淡水客運協調，學生上放學通學經過維修場空地，律定安全的行走方向，以及公車運行時應派人導引，並注意學生通行安全等事項。
19. 建議學校主動與淡水客運協調提供大客車，辦理讓學生坐上駕駛座體會視野死角、教導學生內輪差觀念，以及實際讓學生開啟逃生門等活動。
20. 建議可邀請宣導團或相關專業人士，如交通大隊員警到校演講，以提升全校教職員之相關知能，並增進學校對於校本問題的分析能力。
21. 建議應持續瞭解學生實際使用情形，定期檢討做為後續調整的依據。
22. 建議結合現地已知的交通狀況(如淡水客運維修場前道路)，設計活動或社區踏查課程，幫助學生瞭解通學路徑交通安全應注意事項與正確觀念。

二十七、雲林縣莿桐鄉莿桐國民小學

(一)訪視所見特色

1. 依照規定成立交通安全教育委員會，並訂定組織辦法。組織成員除了學校成員，還聘請家長會會長、分駐所主管與交通志工擔任顧問。
2. 交通安全教育委員會每學期召開兩次委員會會議，並保留會議紀錄。
3. 學校訂有年度交通安全教育實施計畫以及相關執行辦法要點，並納入行事曆執行。
4. 學校利用晨會與週三進修召開交通安全教育座談會，向教職員進行宣導。
5. 各年級皆有明確的交通安全課程主題與活動時段，且善用交通安全相關資源與教材，值得肯定。
6. 各項校外教學輔導活動皆有完善的計畫，且能按計畫實施，並有詳實的會議紀錄與事後檢討表，作為後續相關活動改善之參考。
7. 學校正值新建教室期間，校園內有臨時教室與建築工地等設施，且學校周圍的人行道也正在進行工程改善，正是進行學校周遭通學環境與校園內人車動線整體規劃與調整的時機。

8. 自行設計聯絡簿，內容包含行事曆、上放學地圖等，相當有特色，若內容能適當規劃並納入家長、學生配合事項尤佳。
9. 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，及雨天或天候不良之調查資料。
10. 訪視資料簡報時能利用 SWOT 分析，以掌握校本問題與對策，內容還有精進空間。
11. 交通服務隊、導護志工、愛心商店等工作均訂有相關規章或辦法。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議可增聘學區里長與地方代表擔任顧問，多加善用社區資源協助學校推動相關工作。
2. 建議學校宜保留歷年的會議紀錄與資料，並針對上次會議決議事項的執行情形進行說明與檢討，以確實發揮委員會的功能，並可作為學校內部計畫管考與行政管理的重要參考。
3. 建議學校能建立計畫考核的機制，利用計畫檢核表檢視計畫的執行情形並檢討計畫之實施成效，以確實計畫之管考，並作為未來訂定交通安全教育計畫之參考。
4. 建議學校可善用外部資源，例如以派員參與交通安全教育相關之研習與訓練以及邀請相關專業人士到校演講或舉辦座談會等方式，提升全校教職員生之相關知能。
5. 學校利用班親會向家長進行宣導，考量部分家長未參加班親會，宣導成效恐有限。建議能增加宣導管道與改善宣導方式，並建立追蹤、回饋機制，以作為了解宣導效果以及家長建議之管道。
6. 交通安全課程內容設計，應以學童相關的問題為主，尤其應針對校本交通問題(例如：走路、自行車、安親班車輛、搭乘汽機車等)，據以規劃不同主題之課程與活動內容，以有效改善自身相關的交通安全問題。
7. 在教學成效的檢討回饋中，較偏重照片之呈現，缺乏相關成效評估的統計資料與檢討回饋之作法，宜加以改善。
8. 在衡量教師有關交通安全教學知能的提升，以及學童對自身交通安全知識的思辨能力方面，偏重研習活動與藝文活動的照片呈現，未見具體的評估方式說明與檢討內容，建議予補充說明。
9. 校園內所設置的交通安全相關標誌、標線與號誌等交通管制設施，有少數誤植的情形；另可以考慮增加校園內外交通風險熱點的呈現，以提醒師生予以注意。
10. 針對交通安全課程的自製教材相對較有限，建議針對校本交通安全問題，考量自製對應的交通安全教材(具)，以利學童建立在地的交通安全觀念。
11. 雖然全校性的各項交通安全相關活動皆訂有明確的活動實施辦法與時程規劃，然而未見事後的評估與檢討會議紀錄，請再予以補充與說明。

12. 學校位於荊桐鄉人口較稠密地區，但家長或安親班接送高達 83%，且家長常有騎機車直闖校園情形，建議務必正視此校本問題，逐步推動提升學生步行上學或步行一段路到校比例、重新規劃接送空間與動線、禁止機車進入校園等改善措施。
13. 建議學校適當規劃校園之人車動線規劃良好及交通工具停放設施，若有動線衝突之處，可利用時間分隔及空間分隔或交通管制的方式來處理。
14. 建議學校利用學校周遭人行道空間整建工程的機會，適當調整學生上放學動線與空間規劃，尤其是接送空間與如何鼓勵學生走路上放學或走一段路上放學。
15. 有 104 年的學生違規統計及輔導作為、學生事故資料，建議能有每年建立基本資料，不僅是記錄學校的改變，也可以讓相關同仁知悉依該定期辦理的工作事項。
16. 愛心商店有訪視記錄，建議內容可以表格化及建立行政簽核資料。
17. 建議學校能蒐集斗六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。

二十八、金門縣金城鎮賢庵國民小學

(一)訪視所見特色

1. 學校與社區、鄰里、家長等關係緊密，並主動積極與相關單位溝通，包括校門前公車停靠站的調整、相關設施的檢討等，以改善通學環境安全。
2. 召開全校交通安全教育座談會，對於交通安全工作在每次開會時均有簡報。
3. 辦理公車實際到校上下車逃生演練，建議可進一步讓學生有機會親自坐上駕駛座，實際體驗大型車視覺死角問題。
4. 有組織辦法及架構表，成員擴及校外人士，包括當地派出所所長陳所長、及家長會長歐志龍為顧問，建議依年級設置老師委員，並可進一步增聘當地村里長為顧問。
5. 每學期至少開會 2 次，內容具體，建議在每次會議前，宣讀並檢討前次會議決議事項的追蹤，將更有助於交通安全教育及相關事務的考核。
6. 教學內容務實，例如：學校重視大型車輛相關交通安全教育內容(如：利用事故案例教導內輪差)，另教導騎自行車左轉或右轉前必須以手勢示意轉向，並撇頭注意是否後方有來車。
7. 學校屬於離島小型學校，但交通安全工作之計畫、執行及各項規劃，均相當用心、務實。能掌握學校周遭道路狀況，並作適當規劃，十分用心。
8. 校方努力思索交通專車之停放空間，儘量減少對鄰近道路之衝擊，相當用心。
9. 善用盆景作為學生活動空間與停車空間之區隔，成效良好。
10. 能善用交通部 168 交通安全入口網站來進行交通安全教育教學。

11. 目前家長接送區之設置與運作狀況良好；導護志工均相當熱心且投入。
12. 利用公車到校實際演練學生上下公車安全事宜。

(二)評鑑委員建議改善事項

1. 建議每次會議時能加入前次會議決議事項的追蹤，將有助於交通安全教育及相關事務的考核。
2. 交通安全座談會建議持續邀請社區民眾參與。
3. 當車輛進出老師停車區域和垃圾場車輛區域時，若有學生通過，可能有視線遮蔽和視野死角問題，建議改善，並將相關知識納入教學主題內容，讓學生了解視線遮蔽和視野死角的風險問題。
4. 交通安全常識測驗題目可包含交安教學或交安活動內容，並進行測驗成績與錯誤題目分析，以評估教學與活動的成效。
5. 建議學校相關資料之呈現，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。
6. 建議學校善用交通錐及連桿進行交通管制，建議可增加警示燈、指揮棒、反光背心等裝備，以確實執行交通管制。
7. 建議學校對於各種文書、活動記錄、資料等，能留存有相關的記錄資料，不僅能作為訪視時之佐證資料，也能作為相關業務傳承之具體事項。
8. 建議學校推行汽車停車時「車頭朝外停放」策略，以避免人車之可能衝突；另建議停車位可以製作「停車擋」設施。
9. 學校分析蒐集金城分局轄區之事故特性態樣（包括事故時間、空間、違規型態、碰撞型態等），並製作事故斑點圖及大幅掛圖，並作為交通安全之宣教工作。
10. 評鑑表之「執行情形說明」必須明確說明各項工作之實際執行狀況，請能儘量利用數據及佐證資料來顯現。

肆、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，並經全體委員開會確認後，得出評鑑結果如下：

1. 獲得「金安獎」殊榮的學校計有台南市進學國小、台北市石牌國小、苗栗縣竹興國小、嘉義市崇文國小、台東縣竹湖國小等五校。
2. 獲得「優等」的學校除前述五校外，計有台北市松山國小等五所國小。
3. 獲得「甲等」的學校計有新竹縣照東國小等十八所國小。

從上述結果來看，國小組一如往年努力不懈的推動學校內外的交通安全教育及交通安全相關措施，且今年度因 104 年度乙等而被複評的學校也有長足的進步，甚至獲得優等的等第，值得肯定。

伍、國小組訪視照片

	
<p>交通安全教室布置 花蓮縣南華國民小學</p>	<p>標誌足球射門遊戲 花蓮縣南華國民小學</p>
	
<p>交通安全教室布置 臺東縣竹湖國民小學</p>	<p>交通標誌海報設計 臺東縣竹湖國民小學</p>



GT 交通安全常識測驗軟體
嘉義市崇文國民小學



標誌裝飾藝術
嘉義市崇文國民小學



大型號誌展示
新北市新興國民小學



校園安全地圖
新北市新興國民小學