# 組別:本土關懷

篇名: 化仁國中學生上學的安全性調查及改善方案

# 作者:

李珮妤。花蓮縣立化仁國中。九年四班

莊昱辰。花蓮縣立化仁國中。九年四班

劉宗昇。花蓮縣立化仁國中。九年三班

指導老師:

賴柏勳老師

高芳瑄老師

## 壹、前言

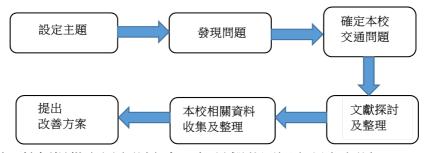
#### 一、研究動機

當家長停在校門口旁接送孩子,險些和後方來車發生意外;或因迴轉不慎,與其他來車發生爭執;學生們上學過馬路時,附近居民總是違規停車,因而產生視線死角,使我們看不見來車;辛苦的導護教師在指揮交通時,卻常有車輛搶快通過,使導護教師也暴露在危險中,這些事情每天都在重演。不論學生、教師或家長,大家的安危皆受到威脅,學校的交通問題卻沒有改善。為此,我們做了簡易的問卷,得出本校家長與師生和我們一樣都很在意這些交通安全問題。

# 二、研究目的

這次的小論文比賽,我們想透過文獻資料的閱讀及統整、相關交通法規的蒐集,來探 討本校近三年來,上學期間交通意外容易發生的原因,以及有哪些可行的改善方案,讓本校 親師生有個相對安全的上學交通環境。

## 三、研究流程



- (一)設定主題:教師提供交通主題方向,組員們共同訂定研究主題。
- (二)發現問題:小組討論後,對於本校交通危險之處有三項共識。利用此三項設計問卷, 發放給本校教師、學生及家長。
- (三)確定本校交通問題:依據問卷的統計,以及警政數據資料,確立本校最需改善之交通問題。
- (四)文獻探討及整理:上網搜尋相關新聞、文獻及法規,了解與主題相關資訊。
- (五)本校相關資料收集及整理:透過生教組提供相關資料,了解本校目前交通安全的作為。
- (六)提出改善方案:回到問題,利用整理出的相關資料、現定法規,針對學校目前交通方式,提出方案,給予學校參考。

#### 貳、正文

#### 一、定義本校主要交通問題

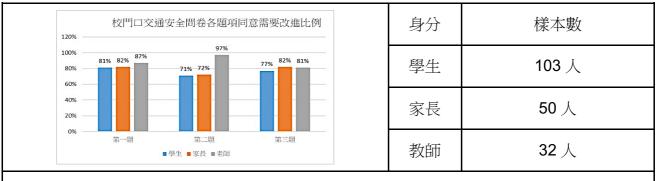
## (一)以人本交通為背景

從文獻中我們發現,近年來,政府積極推動「人本交通」。「人本交通」有別於以往強調車流順暢「以車為本」的道路規劃,內容在「以人為本」的基礎上,希望結合在地需求,進一步提供安全且其人性化、親和力、可靠性、舒適性及健康性的交通環境。以人本交通的理念出發,我們從自己學校下手,欲改善本校交通安全之不足處。

## (二)以本校「校門口交通安全問卷」統計佐證

本組覺得「車輛無視導護指揮、沒有設置家長接送區以及違停車輛妨礙視線」三項,是本校上學期間,交通最有疑慮之處。

因此我們以這三項為基礎設計問卷,透過問卷了解本校親師生是否與我們有相同感受, 此為我們問卷調查的目的。我們在 2022 年 9 月時,設計問卷發放給本校八、九年級教師、 學生及家長,共 185 份。問卷統計結果如下:



#### 問卷題目

第一題:車輛違停在紅線,導致過馬路或車輛轉彎時有視線死角。

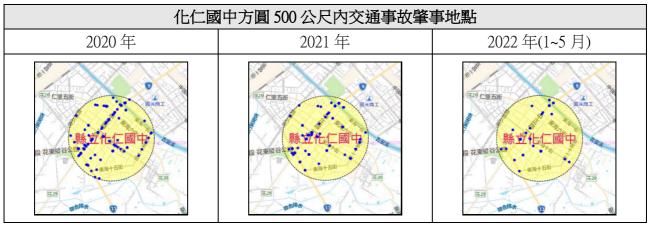
第二題:沒有設立家長接送區,家長只能暫停在路邊,學生也要在路邊上下車。

第三題:部分駕駛車速過快或不遵守交通導護指示,導致走斑馬線也感到不安全。

我們發現有超過半數的填答者,也認為以上三項交通問題都需要改進。

# (三)以本校「方圓 500 公尺內道安資訊」交通事故佐證

在網路搜集文獻時,我們找到「道安資訊查詢網」這個系統,我們參考「通學道」的定義,選定以本校為中心500公尺內,調查交通事故的肇因。



由下表可以看出,此範圍內三年間交通事故的肇因前兩名一樣分別是未規定讓車、未注 意車前狀況,第三名 2020 年為起步未注意其他車(人)安全,從 2021 年開始到現今則為違反 號誌管制或指揮。

化仁國中方圓 500 公尺範圍交通事故總計								
2020年			2021 年	三 2022 年(1~5 月)				
事因	次數	受傷 人數	事因	次數	受傷 人數	事因	次數	受傷 人數
未依規定讓車	47	71	未依規定讓車	40	64	未依規定讓車	19	27

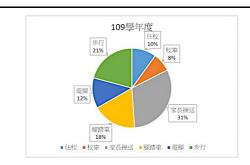
未注意車前狀況	19	20	未注意車前狀況	11	12	未注意車前狀況	3	4
起步未注意其他 車(人)安全	11	17	違反號誌管制或 指揮	8	10	違反號誌管制或 指揮	2	2
其他	46	65	其他	29	39	其他	8	10
約割十	123	173	終計十	41	53	總計十	32	43

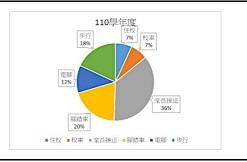
由下表可以看出 7-11、12-18 這兩個時段的事故發生件數明顯高於其他時段。

	化仁國中方圓 500 公尺範圍交通事故時段								
2020年				2021 4	年	2022年(1~5月)			
時段	件數	受傷人數	時段	件數	受傷人數	時段	件數	受傷人數	
0 - 6	4	5	0 - 6	4	7	0 - 6	2	3	
7 - 11	50	70	7 - 11	27	39	7 - 11	12	17	
12 - 18	47	64	12 - 18	41	53	12 - 18	13	14	
19 - 23	22	34	19 - 23	16	26	19 - 23	5	9	

## 二、本校待改善交通問題之相關研究與統計

下圖為「本校學生上放學交通方式」,從圖表可知,本校學生近兩年上放學交通方式「家長接送」的比例明顯高於其他項目,「步行」、「腳踏車」比例相近位於其後。因此我們認為,本校應優先規劃「家長接送區」相關標示與規範,其次其他交通方式也應有相關配套措施。





無論是從本組觀點、警政資料或問卷調查結果,都顯示本校「沒有設置家長接送區、車輛無視導護指揮,以及違停車輛妨礙視線」三項,需要進行改善。

## (一) 待改善問題一、沒有設置家長接送區

## 1.通學道的設立

人本交通規劃設計手冊中,與本研究題目較相關的部分為第五章提到「通學道」規劃設計。「通學道」規劃設計是依據中央和地方政府有關人行與通學道規劃和設計之政策與法律,包括內政部「市區道路及附屬工程設計標準」與「市區道路及附屬工程設計規範」。

通學道在人本交通規劃手冊中的定義為:學校周邊範圍內規畫供學生與地方居民通行之 道路,其範圍界定在校園周邊 500 到 800 公尺範圍內的道路,內包含人行道、自行車道、停 放區、家長接送區等。相關研究認為通學道可以解除人車爭道的現象,也可以減少道路上的障礙物而達到安全性,但也需要引導學童使用才能使安全性發揮至最好。

### 2.家長接送區

家長接送區設置目的在維護交通的順暢、維護學生的安全,培養家長及學生遵守交通安全的好習慣。此區域的劃設主要是依據「教育部執行國民中學交通安全教育實施計畫」、「國民中學訓導工作細則」以及「國民中學交通安全教育教師手冊」等法規。接送區需符合「單向車道寬度需為 5 公尺(含)以上」、「不超過校門口 100 公尺」兩項設置條件,才能在學校出入口單側或雙側,規劃長度介於 15~50 公尺長的接送區。(校園規劃與建築,江哲銘)

接送區主要有以下四種設置方式:

- (1)在校門兩側規劃禁止臨停紅線5公尺。
- (2)將接送區段畫上黃線且加上(家長接送區、禁止停車、違者拖吊)的告示牌。
- (3)將規劃為接送區的停車格塗改繪為禁停黃線(未規劃停車格的路段,將規劃為接送區的路段設禁停黃線),並於兩端設置禁停標誌(禁停時間以上放學為原則)。
- (4)若接送區旁有人行道,可在人行道上實施禁停機車管制。

## (二) 待改善問題二、車輛無視導護指揮

教師執行學生交通安全工作始於 1960 年代的師專,當時進行交通安全教學實驗導護工作而延用至今,而家長進入校園協助教師進行交通導護工作,始於<u>行政院</u>於 1991 年訂頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」後。2001 年 1 月 20 日《志願服務法》和 2005 年 7 月 6 日《國民教育階段家長參與學校教育事務辦法》相繼通過後,家長更能積極主動地關心學校的事務。學校導護除了志工家長及導師的協助,部分學校在上放學導護人力不足時段,會請替代役或者義交協助門口的交通導護工作。

教師進行導護值勤造成的爭議時有所聞。2021年時,<u>高雄鳳翔</u>國中梁姓女教師在執行導護工作時,不幸被闖紅燈上班族意外撞飛命危。此事發生之後,各界開始重視導護教師的安全及其權益,希望為教師爭取更多保障。在<u>教育部</u>編的《校園法律實務》一書中,也有案例提到導護教師值勤時在場,但因疏忽導致學生被車撞傷,家長一狀告進法院,法院判定這位導護教師應負《刑法》第284條第1項業務過失傷害責任。而在《道路交通處罰條例》中,顯示有權力的是警察機關、執行交通勤務之警察、其助理員以及義交,而教師卻未具有交通指揮權,因此教師在隻身面對不遵守交通規則的駕駛人時,容易因值勤時交通指揮而與家長或駕駛人有所衝突甚至發生交通事故,並且不具有交通指揮權的教師在事故發生時,所有責任只能自行承擔。

由上可證導護工作對於值勤教師而言,是一件較無保障的工作,且在許多相關法規中, 均未指出教師需要擔任導護。為了保障教師在交通導護過程中的權益時,亦保障學生家長及 所有用路人的權益,部分學者與教師團體建議,讓教師藉由《志願服務法》相關規定來擔任 交通導護工作,並同時施予義交或是助理員之訓練,合法取得交通指揮權。若導護工作納入 聘約當中,則應合計於教師工作時數,並依學校規定給予福利。由各校擬訂擔任導護時有其 他教師能替代照顧之方案,並給予替代教師相同福利。(葉維加,2014)

#### (三) 待改善問題三、違停車輛妨礙視線

依據《道路交通管理處罰條例》第56條,違規停車指的是汽車駕駛人停車時,在學校 等八大場所出、入口或消防栓之前停車,在設有禁止停車標誌、標線之處所停車,或是在顯 有妨礙其他人、車通行處所停車。有上述以上情形者,可處新臺幣六百元以上一千二百元以 下罰鍰。另外,併排停車之情事者,處汽車駕駛人新臺幣二千四百元罰鍰。有以上情形,交 通勤務警察可依其權力,令汽車駕駛人將車移置適當處所或將車輛拖吊。

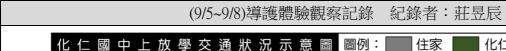
違停是現代交通研究中熱門的議題,儘管交通規劃與取締機制逐漸完善,卻仍難阻止違停造成的車禍傷亡。依照內政部 2021 年 1-8 月道路交通事故舉發統計,在九百多萬件舉發中,以違規停車 305 萬 1,444 件(占 33.82%)最多。汽機車貪圖一時便利,於紅黃線等處違停,甚至占用騎樓、公車站牌、機車慢車道等處,少數民眾只顧及自身利益,不顧自身及他人安全。但是基於人情,警方取締違停時,往往會先「友善通報」,提醒車主盡快移車,也多會以勸導取代開罰,讓車主存有投機心態。

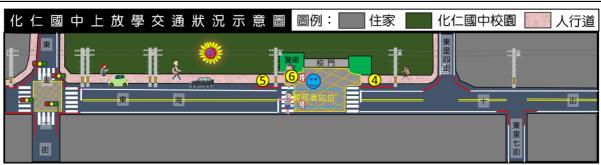
<u>兒童福利聯盟文教基金會</u>公布 2017 年<u>台灣</u>兒少上學環境友善狀況調查,數據顯示, 24.9%的兒童曾在上放學途中差點被撞,約 13%曾在上學途中受傷,58%覺得上學路途 危險。調查也發現,47.3%兒童表示人行道被占用,44.3%表示沒有人行道可以走。顯 然,台灣的行人友善環境離先進國家還有一大段遙遠的距離。

# 三、當一週的導護教師-----實地觀察與紀錄

為了更詳細探討本校上放學期間,交通安全有哪些需要改善的細節,因此,我們進行為期一個禮拜的交通導護體驗。透過實地觀察與紀錄,將不同狀況加以說明,希望能釐清責任歸屬,以利後續對合適目標對象提出改善建議。







狀況 編號 ④ 紅線處有違停,以致家長把車停在黃網格跟斑馬線的交界處放學生下車,使騎摩托車的家長無法將學生放在安全的區域下車。

狀況 編號 **5** 

社區民眾停在校門口右側紅線 上,不僅違停,還可能會造成 導護教師或路人的視線死角。 狀況 編號 **6** 

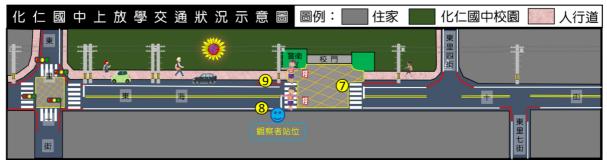
社區民眾一時需要停車,所以將摩托車騎到人行道上。







# (9/5~9/8)導護體驗觀察記錄 紀錄者:李珮妤



狀況 編號 **7**) 上學時段車流量大,部分家 長接送學生後,直接於黃網 格及雙黃線處迴轉,或受紅 線違停車輛阻礙視線,迴轉 時不易觀察後方來車。可能 導致交通事故,造成交通堵 塞。

狀況 編號

(8)

學生為了閃避左側來車,將腳 踏車往內側行使,加上騎樓與 柏油路的高低差影響,以致於 摔倒。

狀況 編號 **9**  家長未讓學生按導護路線行 走,接送時常直接跨越雙黃 線,讓學生在逆向紅線處下 車。







## 參、結論

本組依據所查找之文獻資料及法規,並與本校生教組、<u>花蓮縣</u>警察局吉安分局仁里派出 所警員以及仁里守望相助隊進行訪談,最終提出合理且可行的校門口交通改善方案。以下為 本組針對本校上學交通安全的改善方案:

## 一、違停車輛的妥善處理

在我們實際執行導護工作的一週中發現,有許多社區民眾仍違停於校門兩側紅線上,導致家長接送只能與違停車輛並排,或者停靠在校門口的黃網線讓學生上下車。家長的臨停也造成其他的影響,像是後方來車因趕時間而跨越雙黃線、閃避不及而緊急煞車,諸如此類危險的行為。此外,部分車輛違停擋住人行道無障礙出口,導致行人只能繞道走在車道上。以上情形皆使得行人與用路人暴露在危險之中。

在一週的執勤中,我們曾報警請求協助排除違停車輛,警察到場後將違停車輛開單,警方在開單時,社區民眾向警方抱怨附近停車位不足,在不得已之下才違停。以下為本組提出方案及訪談之內容:

7371/2013/10/13/10							
	我們將社區民眾的想法與學務處討論,最終決定						
	先以放置「勸導單」取代第一時間報警。關於勸導單						
	之細項,以下事項仍需討論:						
	1.應先確定學校是否有權力將勸導單放置在社區民眾的						
我們所提出的方案	違停車輛上。						
	2.我們僅進行一週的觀察,難以持續執行導護工作,因						
	此需要指派專門負責人放置勸導單。						
	3.我們不知道勸導單應該放置多少次後才能予以舉發,						
	須與學校等相關單位討論,再向用路人公開宣導。						
	1.學校放置勸導單是以柔性勸導為主,許多社區大樓也						
	有放置勸導單的案例,但都以車輛不留痕跡為基準。						
訪談學務處(生教組)	2.目前擬定以當週值週導護教師來放置勸導單,並將車						
	牌號碼轉傳給生教組長或學務主任。						
	3.目前擬定勸導單於放置第二次時報警處理。						
<u>⇒七字火都女房</u> 子 [-]	勸導單不屬於《民法》上的契約,並無強制力,						
訪談警察局   (古文八号/1985/1986)	為道德上之勸說,放置時以不破壞車輛為主。若能於						
(吉安分局仁里派出所)	放置時錄影,可以減少雙方爭議。						

最終結論



違停車輛的處理,學校目前規劃由 導護教師放置勸導單,於放置時錄影存 證,並將違停車牌照片轉傳給生教組長 或學務主任,於第二次放置勸導單時予 以報警處理。

# 二、設立安全的家長接送區

因本校未設置明確的家長接送區,導致家長都停放在違停車輛間,或是停靠在方便處讓 學生上下車。家長時常會忽略其它車輛及學生,造成交通堵塞或發生違規事件,影響所有用 路人的安全。以下為本組提出方案及訪談之內容:

	延續前一項,若能順利排除學校校門口兩側違停車輛,					
	校門口兩側是我們目前想到最理想可行,且家長接送學生最					
	方便的地方,我們希望此區能規劃成家長接送區。但仍然需					
	要與學校相關人員進一步討論,並與警政單位確認可行性。					
我們所提出的方案	家長接送區如果順利規劃完成,我們可以進行以下作為:					
	1.安排校内活動向學生及教師宣傳家長接送區之規劃。					
	2.發放通知單向家長推廣家長接送區之規劃。					
	3.安排人員於校門口引導家長車輛,停放於規劃的指定區域。					
	4.設置明確的的告示牌,以便家長及社區民眾辨認。					
	學校已向鄉公所發文申請家長接送區,希望能將人行道					
訪談學務處(生教組)	旁的道路都畫設為「上放學時間分段禁止停車黃線」。如果					
	成功設置,學校可以做宣導。					
	校門口的黃網線和紅線停放問題,因爲學校是特殊場					
	所,如果家長是要接送學生而臨停,可以按照「特別法規」					
   訪談警察局	停放,但停放時間不能太長,停放時間長度也會依照道路狀					
(吉安分局仁里派出所)	況及時段,而有所不同。					
	如果學校將兩側畫設為「上放學時間分段禁止停車黃					
	線」,警方在上放學時段也會加強巡邏,若不是因接送學生					
	停放在黃線,警方會依法開罰。					

最終結論



校門口兩側如能成功規劃為上放學時間分段禁止停車黃線,學校也會做宣導,讓學生家長老師都知道。而警方也會加強巡邏。目前校門口兩側紅線及黃網線也依照特別法規讓家長可以臨停接送學生。

#### 三、維護導護教師權益

本校目前導護輪值方式為每位任課教師每學期平均一到兩次,一次導護工作為期一週。工作內容為維護學生過斑馬線的安全,以及提醒學生注意校門口出入車輛。

學生、家長及校方都認為由教師擔任導護工作是很習以為常的事,但我們查詢相關新聞以及實際導護體驗發現,全台灣有許多導護教師曾發生交通事故,事故原因大多都是車輛不聽指揮。我們閱讀相關法規後發現導護教師並沒有交通指揮的公權力。以下為本組提出方案及訪談之內容:

	74.关的长司门往关入一部(点土)4.17.17.17.14					
	建議學校可以請義交或警察來幫忙站導護,若教師執行導護工作暫時無法排除,學校應該將導護工作					
我們所提出的方案	細項列入聘約中,且將擔任導護工作時數列入補休或					
	給薪且有完整妥善的規定及方式。					
	學校曾申請派遣交警來站導護,申請單送出去					
	後,收到的回覆是要親自向在地的警察局申請,學校					
	聯絡吉安分局,分局回應因為人手不足沒有辦法派人					
訪談學務處(生教組)	過來。					
	为於將擔任導護工作時數列入補休或給薪,目前 對於將擔任導護工作時數列入補休或給薪,目前					
	已經有把導護時間列入補休但沒法給薪。					
	申請交警協助導護工作要配合分局業務組的人員					
	調度,而不是直接向派出所申請。由於派出所人手不					
	足,建議可以去社區巡守隊請義工、義警或是志工媽					
	媽來幫忙。					
	因為本所目前轄區內有五所學校,所以很難在上					
訪談警察局	放學期間的交通繁忙時段派人定點在學校門口,但還					
(吉安分局仁里派出所)	是可以機動式安排員警處理妨害交通的問題。					
	老師沒有交通指揮的公權力,但學校門口有畫設					
	斑馬線,行人有優先通過權,因此導護老師只要執勤					
	時沒有以威脅的手段要求車輛停下,就不會有法律的					
	問題。					
	本隊目前每週一、二固定有在化仁國小進行導護					
	工作,其他天由學校事先預約,排定時間協助。					
」   訪談守望相助隊	守望相助隊除了少數具備義交身分以外,多數與					
(仁里守望相助隊)	導護老師相同未具公權力,多以額外投保自保。					
(	若學校想與本單位合作,可以先發公文到相助					
	隊,是否有通過,團隊會再回覆學校,雙方再討論細					
	項。					
	上放學時段同時也是交通高峰時段,派出所表示人					
	手不足,但建議學校還是可以向分局業務組提出交通指					
最終結論	揮申請。					
	守望相助隊和導護老師一樣沒有公權力,是否要申					
	請協助還需要再跟學校討論。					

#### 肆、參考書目

- https://myway.cpami.gov.tw/wiki/wikimain/1 人本手冊
- <a href="https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSingle.aspx?pcode=K0040012&flno=56">https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSingle.aspx?pcode=K0040012&flno=56</a> 道路交通管理處罰條例 第 56 條
- 趙宥寧(2022)。 師生肉墊?9成學校仍要教師當交通導護,教團籲政院協調。聯合新聞網。 <a href="https://www.google.com/amp/s/udn.com/news/amp/story/6885/6088034">https://www.google.com/amp/s/udn.com/news/amp/story/6885/6088034</a>
- 張佩雯(2021)。鳳山老師站導護遭闖紅燈車撞飛、顱內出血陷昏迷!全教總:不排除發起不合作運動。https://reurl.cc/m3b5xi
- 李琦瑋(2022)。導護師沒保障?全教產批體制僵化。 https://times.hinet.net/news/24048007
- 吳淑玲(2022)。上學更安全 南市 5 年完成 16 校通學步道 19 校闢建中。聯合新聞網。https://udn.com/news/story/6898/6286424
- 蘋果新聞網(2009)。校門□學童最易遭擦撞。
  <a href="https://www.appledaily.com.tw/headline/20090228/4YYWZ2OOJN35JTNXD3DDUB4">https://www.appledaily.com.tw/headline/20090228/4YYWZ2OOJN35JTNXD3DDUB4</a>
  S7I
- 台中新聞網(2022)。中市南屯區學校交通事故多 議員要求交通局協助改善接送區。 https://tnews.cc/04/newscon391678.htm
- 范榮達(2022)。人、車分離保護安全 銅鑼鄉第一條通學步道暑假施工。聯合新聞網。https://udn.com/news/story/7324/6435400
- 劉懿萱(2022)。通學巷改善挨批成效不彰 新北:每月平均受傷人數少 13%。聯合新聞網。https://udn.com/news/story/7323/6495128
- 游絨絨(2022)。一到放學,學校周遭交通大打結?英國禁止車輛進入學區,90% 家長舉雙手贊成。CitiOrange 公民報橋。https://reurl.cc/QbIAVq
- 中華民國內政部(2021)。第 40 週內政統計通報(1-8 月道路交通事故死傷人數)

  https://www.moi.gov.tw/News\_Content.aspx?n=9&sms=9009&s=237072&fbclid=lwAR
  1GfYLaK8GTToJQZ0jvH-dlOt8E38lHpaXeNXBZSEfxaLAY2qP8LwUoP5g