

財團法人靖娟兒童安全文教基金會

2020 年兒童交通安全指標調查

※調查時間：2020 年 4 月至 5 月

※調查對象：1. 家有國小兒童之家長(有效樣本 1,554 份)

2. 國中學生(有效樣本 1,759 份)

3. 高中學生(有效樣本 180 份)

※調查範圍：全國 19 縣市(不含離島)

※抽樣誤差：參考戶政司 2020 年 4 月份之人口統計資料，作為本份問卷調查設定之母群體人口數，因此將全台 6-17 歲兒童人口數是為母體，則在 95%信心水準下，本份抽樣調查的誤差範圍約為±3%。

前言

應該要有讓兒童與大人共同討論彼此對交通路況的機會，
而不是讓兒童成為被動接受管理的群體。

— 高中生 A 同學

2020 年起，靖娟基金會對於往年固定的「全國兒童安全指標調查」做了大幅度的調整。有鑒於過去兒童安全指標，各縣市僅抽選一所國小，忽略了各縣市內的內部城鄉差距所導致的交通狀況差異。其次，每年皆使用相同的問卷調查同樣的項目，調查時間過近，各年度的變化不明顯。再者，兒童安全指標調查的議題包含：居家安全、校園安全、公共場所安全、遊戲安全、交通安全以及學習安全六大面向。面向廣泛，在題數的限制下，問題難以深入，致提問方式宣導意義大於現況調查。

因此自今年起，本會將在過往兒童安全指標六大面向中，每年選定其中一面向，輪流實施調查，期許每次調查更深入，而各議題調查年度間距增長，亦較能看出顯著的變化幅度。

根據交通部道安資訊平台的資料顯示¹，104-108 年間平均每年有 21,984 名 6-17 歲的兒少於交通事故中死亡或受傷，其中 79 名死亡、21,905 名受傷。且傷

¹ 交通部道安資訊平台資料皆使用 30 日死亡交通事故檔

亡數據在五年間並無顯著的下降，104 年 23,599 名、106 年 20,562 名、至 108 年回升至 22,748 名。電動(輔助)自行車則是平均每年有 661 名兒少因電動(輔助)自行車造成之交通事故而死亡或受傷，其中 375 名兒少因騎乘電動(輔助)自行車而死亡或受傷，且傷亡數自 104 年的 215 名增長至 108 年的 626 名，上升趨勢明顯。因交通事故一直以來都佔據兒少事故傷害傷亡首位，且本會深耕此議題已久，因此今年度選擇交通安全領域作為調查方向，並搭配近年來崛起的電動(輔助)自行車議題調查。

為進一步了解當前兒童及少年交通安全的現況與看法，本會針對交通安全以及電動自行車議題設計專題問卷。在調查對象上，依據聯合國《兒童權利公約》中所定義的「兒童」年齡，擴大設定為 18 歲以下兒童，因此除了過往調查的國小學生與家長，更進一步了解國中與高中學生對於目前交通安全狀況之想法。國小的部份欲了解低年級學童的交通安全狀況，再考量到家長對孩子學習與生活的參與，以及學童的生活經驗以及對問卷的理解能力有限，因此國小版是以低年級家長為調查對象。

問卷的發放方式，國中小使用紙本問卷，抽選全台 19 個縣市(離島地區除外)國中小；在學校的抽選上，考量區域內部交通狀況的差異，以區域都市化程度將各縣市內部分為兩層²，各縣市抽選兩所學校，以平均該縣市之交通安全狀況。另高中的部份則採用網路問卷的方式進行調查³。

本問卷於 2020 年 4 月至 5 月期間進行施測，高中組線上問卷共回收 180 個回覆。國中小組以分層隨機抽樣的方式抽選全臺 19 個縣市國中小學校，共計發出 3,900 份問卷，回收 3,313 份有效問卷，整體回收率約 84.9%。三個組別中共有 57.68%為女性、42.37%為男性，44.48%為國小家長、50.35%為國中生、5.15%為高中生，其他詳細回收狀況請參照[附錄](#)。

² 參考文獻：劉介宇，2006，〈臺灣地區鄉鎮市區發展類型應用於大型健康調查抽樣設計之研究〉。《健康管理學刊》，4(1):1-22。

³ 網路問卷發放管道：各縣市兒少代表社群粉絲專頁(Facebook、Instagram)、本會官網與 Facebook 粉絲專頁、兒權盟、台少盟 Facebook 粉絲專頁。

第一部分、國小學生交通安全概況

(一) 9 成的學生由家長接送上放學，都市地區、都市周邊以及台東地區學童自行上放學的比例相對高

此次調查中有 90.5% 的學生由家長接送上放學⁴。家長接送者，台南市之中有 99.9%，是比例最高者，臺中市次之有 99%，再次之為高雄市有 98.9%。

另自行上放學者，臺北市之中有 25.3%，是比例最高者；其次為台東縣有 24.5%；再次之依序為基隆市 19.7%。臺北市與台東縣一個為六都之首，一個則為鄉村地區，但自行上放學者的比例卻相差不大，此現象值得未來進一步深究。

而住家與學校距離以「步行 20 分鐘以上」為最多佔 32.2%，「步行 10 分鐘內」次之佔 29.3%，再次之依序為「步行 20 分鐘內」(24.1%)、「步行 5 分鐘內」(12.5%)；住家距離學校「步行 10 分鐘內」者，家長多選擇讓學童自行上放學，佔 39.4%，「步行 5 分鐘內」讓學童自行上放學者佔 38%，比例不相上下；而住家距離學校「步行 20 分鐘以上」者則多選擇由家長接送，佔 34.5%。

步行 5 分鐘者最常步行上放學(63.7%)、步行 10 分鐘者最常使用機車接送兒童上放學(73.3%)、步行 20 分最常使用機車(71.6%)與小客車(53.1%)接送兒童上放學、步行 20 分鐘以上最常使用小客車接送兒童上放學(69.9%)，顯示出隨著住家與學校距離增加，家長會選擇更加省力之交通工具接送兒童上放學。

表 1 國小生住家與學校距離常使用的交通工具

| 距離 | 最常使用交通工具 | 佔此距離所使用交通工具之比例 |
|------------|-----------------|----------------|
| 步行 5 分鐘 | 步行 | 63.7% |
| 步行 10 分鐘內 | (1)機車 | 73.3% |
| 步行 20 分鐘內 | (1)機車 (2)小客車 | 71.6% 53.1% |
| 步行 20 分鐘以上 | 小客車 | 69.9% |

⁴ 有少部分家長註明孩子由安親班接送。

(二) 接送學童的交通工具以「機車」為最多，佔 45%；使用大眾運輸工具接送者以臺北市為最多

本次調查中，家長接送國小學童最常使用的交通工具為「機車」佔 45%，其次為「小客車」佔 36.2%，再次之為「步行」佔 12.4%，其餘交通工具皆僅佔 0%-1.5%，顯示出使用大眾運輸交通工具接送孩子的家長較少。

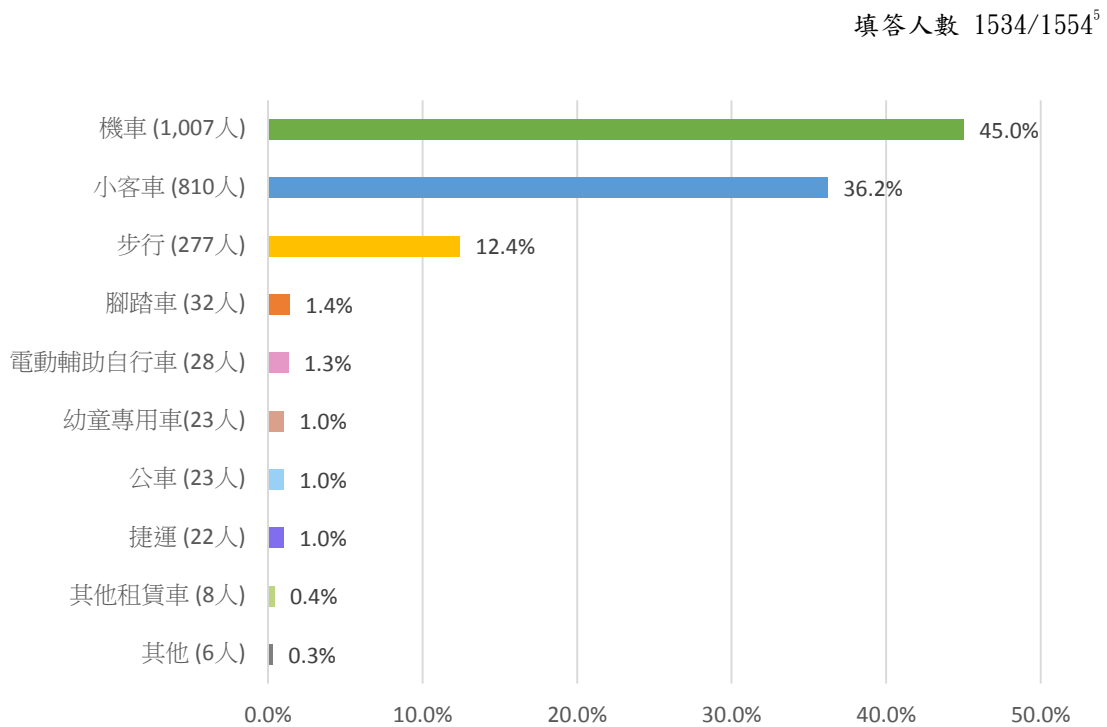


圖 1 國小家長接送孩子所使用交通工具比例

進一步探討縣市在接送學童上放學交通工具上的差異，使用自行車者以「臺北市」為最多佔 21.9%；使用電動(輔助)自行車者以「宜蘭縣」為最多佔 17.9%；使用捷運者以「臺北市」為最多佔 59.1%，「新北市」次之佔 13.6%，然同樣有捷運設施的高雄市卻為 0 人；使用公車者以「臺北市」為最多佔 34.8%，其次為「臺中市」17.4%，其他交通工具則無縣市上的顯著差異。顯示出使用大眾交通工具者多為公共交通建設較為完善的都市地區，但高雄的特殊性值得進一步了解。

⁵ 複選題，遺漏值：20

(三) 5.4%的家長接送孩子時曾發生交通事故，其中使用「機車」接送孩子最容易發生交通事故，佔 53.2%

在本次調查中，有 5.4%的家長表示接送孩子時曾發生交通事故，其中使用「機車」接送孩子最容易發生交通事故，佔 53.2%，比對交通部道安資訊平台之資料，同樣發現國小學童乘坐機車時，發生交通事故傷亡之人數最多，在所有交通方式中約佔 82.01%；其次為「小客車」佔 36.9%；再次之依序為「電動(輔助)自行車」(2.7%)、「自行車」(2.7%)、「捷運」(1.8%)、「步行」(1.8%)、「公車」(0.9%)。

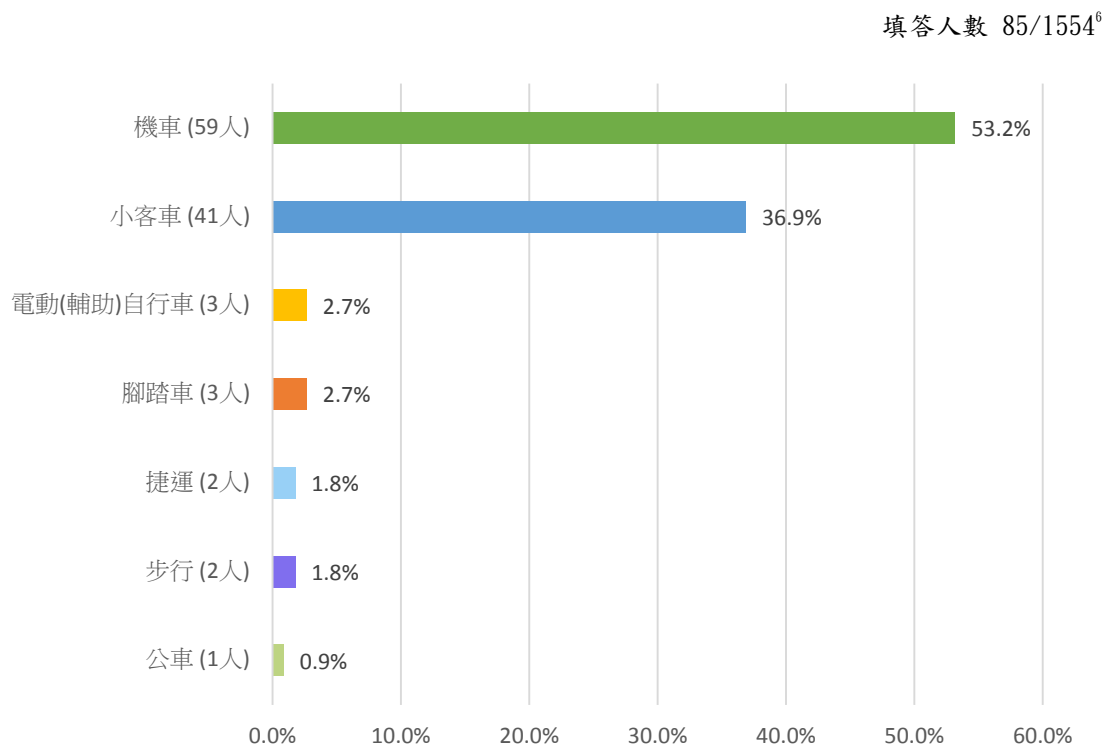


圖 2 國小家長接送孩子發生交通事故時所使用的交通工具

(四) 自行車保護裝備的使用情況較不普遍，近五成兒童騎乘自行車常未戴安全帽；近四分之一的駕駛未使用合格的安全座椅搭載兒童

在各項交通工具的使用上，47.3%的兒童騎乘自行車常未戴安全帽；24.9%的駕駛使用自行車搭載兒童時常未使用合格的安全座椅；10.8%的汽車駕駛常未讓幼童乘坐於安全座椅上；10.3%的汽車駕駛常不要求乘坐的兒童繫安全帶；4.8%的機車駕駛常未要求乘坐的兒童戴安全帽。由上述可見，自行車使用保護裝備的觀念較為薄弱，有近五成的兒童未戴安全帽，近四分之一的自行車駕駛未使用

⁶ 複選題，遺漏值：42

合格的安全座椅搭載兒童，因此「騎乘自行車使用保護裝備的重要性」仍需加強宣導。汽車方面，也有一成的汽車駕駛常未使用保護裝備，機車的保護裝備使用狀況相對較為普遍，但也仍有近 5% 的駕駛人仍未讓附載的學童戴安全帽。

(五) 高達 60.6% 的家長使用機車搭載時會讓兒童站於前踏板

60.6% 的家長使用機車時常會讓孩子站於前踏板，36.9% 的家長表示機車騎士常有三貼行為，16.5% 的家長常讓兒童坐於汽車前座，3.6% 的家長常將兒童單獨留在車內。有些家長尚未意識到上述行為的危險性，因此政府應更強力的向家長強調這些行為的嚴重性，以免一時的方便使寶貴的孩子受到傷害，甚至因此失去他們。

(六) 國小家長最希望孩子於國小畢業時具備「獨自上放學」的能力

關於家長希望孩子能具備的交通能力方面，國小家長最希望孩子於國小畢業時具備「獨自上放學」的能力，第二位則是「掌握穿越路口的知識與技巧」，第三位為「知道面對不同天氣、路況時該注意的交通安全」，第四位為「能夠判斷作為行人，在交通環境中可能遭遇的風險」。孩子此年齡段較難以(獨自)使用其他交通工具，因此家長尤重孩子作為行人時的交通安全。本會比對交通部道安資訊平台資料，當國小學童作為主動用路人時，身為「行人」時最容易因交通事故而導致傷亡，在所有當事人類別中佔 14.29%，因此，關於國小的交通安全教育可以著重於步行方面。對照家長接送上放學的比例，此次調查有 90.5% 的學童視由家長接送上放學，顯示出家長們對於是否讓孩子自行上放學的矛盾，可能是出自於對整體交通狀況沒有信心，但又希望能夠培養孩子獨立的能力。

表 2 家長希望孩子具備的交通能力

| 順位 | 交通能力 |
|----|------------------------|
| 1 | 獨自上放學 |
| 2 | 掌握穿越路口的知識與技巧 |
| 3 | 知道面對不同天氣、路況時該注意的交通安全 |
| 4 | 能夠判斷作為行人，在交通環境中可能遭遇的風險 |

(七) 國小家長對於整體交通狀況的感受分數為 59.59 分

國小家長對於整體交通狀況的感受分數為不及格的 59.59 分，「汽機車」分數為雖最高，也只有 66.41 分，大眾運輸次之，為 61.76 分，再次之依序為「步

行」55.67分、「自行車」54.53分，兩者皆低於及格分數。

1. 步行狀況：家長不清楚「通學巷」設置

「學區非常需要設人行斑馬線及號誌燈」

「應加強駕駛禮讓行人，到目前台灣普遍還是沒做到」

「上學時間經常有砂石車大型車在校門口迴轉非常危險」

「堆放雜物和占用車道之停車最為危險！但卻絲毫不見取締行為」

「多多增設行人穿越號誌，並強烈實施人行道限制，保護行人安全」

— 國小家長

進一步探討，步行方面，有31.5%的家長「不清楚」是否有車輛在上放學期間進入通學巷內，另有21%的家長不清楚「通學巷」的設置，顯示出家長對於「通學巷」的不熟悉，可能是許多地區的學校未設置通學巷。32%的家長常看到自行車、機車騎行於學校附近的人行道上；30%的家長常看到學校附近的人行道上有堆放店家雜物或停放車輛，顯示出許多民眾沒有意識到自身有上述的行為是對於兒童的不尊重，且不重視兒童安全。另從家長的建議中，可發現許多地方政府對於學校附近的交通安全建設尚不完善，尤其是行人號誌燈的設置不足，以及民眾佔用人行道，甚至侵犯行人用路權利，甚至有大型車於校門口迴轉，各種不禮讓行人的行為，顯示出民眾對於禮讓行人、重視兒童安全的觀念相當有待加強。

2. 自行車狀況：自行車路權界定不清，常遇到與汽機車爭道

「應盡快規劃自行車道及通學巷於各縣市」

「自行車專用道未健全，

自行車沒有車道在一般行車路上安全度不佳且容易妨礙交通順暢」

「道路劃設應清楚規範 不能共用以免危險」

— 國小家長

自行車方面，50%的家長與孩子一同騎乘自行車時經常遇到與汽機車爭道的情況，顯示出大部分的汽機車駕駛不禮讓騎乘自行車之兒童的現象；47%的家長發現兒童騎乘自行車時未戴安全帽，顯示出「騎乘自行車應戴安全帽的觀念」還

尚未得到普遍的重視；44%的家長認為人行道、自行車道、汽機車道三者範圍劃分不清，政府應將行人、自行車騎士、汽機車的路權盡可能的界定清楚，尤其是自行車經常難以界定為車種或是行人，導致用路人的混亂。

3. 汽機車狀況：危險搭載兒童的行為普遍

「對於機車 3 貼問題，雖是違法，
但有些家庭礙於照顧上、接送時間、經濟〈家中無小客車〉等問題
而變成違法，應如何應對？
如果讓兩個孩子分兩趟，但一個小朋友是獨留家中，
無大人照顧也危險。」

— 國小家長

汽機車方面，60%的家長發現汽機車駕駛會讓孩子站在機車前踏板上；42%的家長曾看見機車騎士載兒童時會有三貼的現象，從上述兩者以及家長建議中皆可發現出三貼的情形相當普遍，政府應依需求加強地方的大眾運輸工具之建設，並建議家長善用大眾運輸工具，如此才能真正的保護家中的孩子們。而大眾運輸工具方面，有 25%的家長表示下公車時會有機車闖入公車道或停靠站，再次顯示出機車不禮讓行人之行為，機車騎士用路觀念必須加強，應尊重其他用路人。

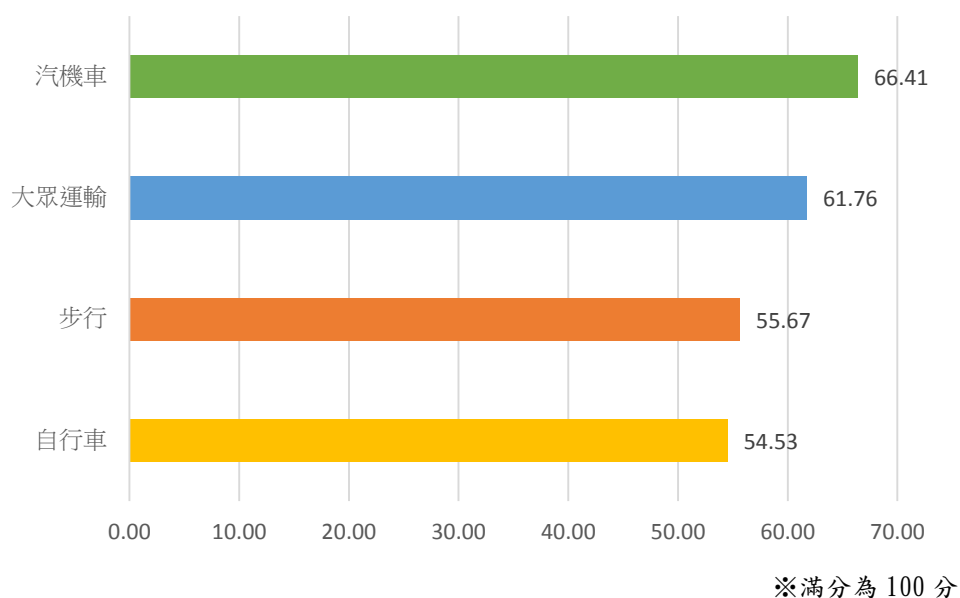


圖 3 國小家長生對於各項交通狀況感受分數

(八) 各縣市國小家長對交通狀況的感受分數相差不大，都市地區(含雙北)分數較高；鄉村地區花蓮與嘉義地區分數較低

各縣市家長對交通狀況感受的比較上，雖沒有達到統計上的顯著性，但仍可看看各縣市上差異。最高分為「新竹市」63.17分，其次為「新北市」61.61分，再次之為「臺北市」61.42分，集中於都市地區；最低分則為「花蓮縣」55.74分，次低為「嘉義縣」57.61分，再次之為「嘉義市」58.15分，集中於非都會地區。因為各縣市分數差距不大，因此將不進一步探討各種交通狀況上的差異。

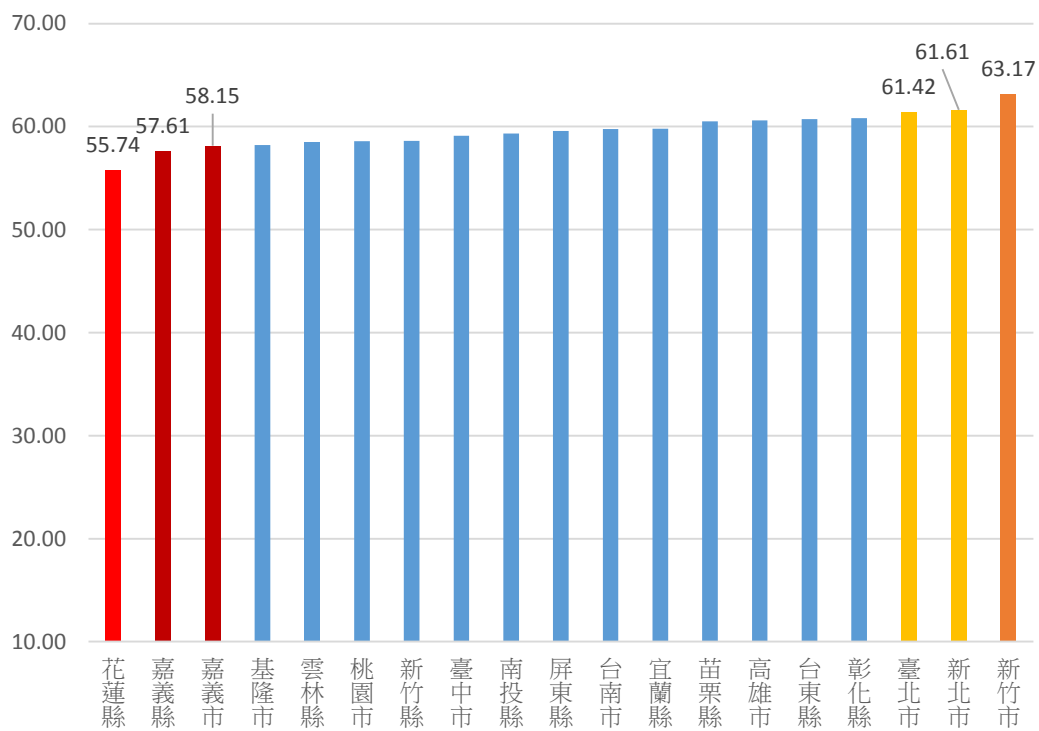


圖 4 各縣市國小家長對各項交通狀況感受分數

(九) 國小家長對於交通環境與管理措施的整體評分為 51.31 分

國小家長對於交通環境與管理措施的整體評分為 51.31 分，與交通狀況的感受分數一樣，皆未達及格分數。駕訓課程雖為最高分，卻也只有 55.6 分，學校交通安全教育次之 50.84 分，再次之為交通執法 50.35 分、交通環境 48.45 分。

1. 交通執法力薄弱，家長不放心

「法規制定應該嚴格」

— 國小家長

進一步探討，52%的家長認為目前的交通環境讓他們無法放心讓孩子自行上放學；37.6%的家長認為政府對於交通違規行為的罰則過輕；33.7%的家長認為政府對於交通違規行為的取締成效不佳，顯示出家長對於當前的交通環境沒有信心，且認為政府對於交通違規的執法能力薄弱，達不到嚇阻的效果，如此一來也會間接造成民眾不重視交通規則與安全。

2. 應調整「以駕駛為中心」的駕訓課程，駕駛除了自身安全同時須考量其他用路人

「應定期補考駕照」

— 國小家長

在交通安全教育方面，有 33.8%的家長認為目前駕訓課程中關於「兒童搭乘車輛的安全知識」所教授的知識量不足，駕訓課程教授的多是「以駕駛為中心」，針對駕駛本身的狀況所設計，對於乘客甚至是兒童的相關知識較為缺乏。

3. 學校交通安全教育應提升其重要性與實用性

「學童的交通安全課程建議連同家長一起出席」

「應從成人行為安全問題再從兒童行為安全認知做起」

「請學校多教育孩子關於交通安全的自我保護意識加強，
深入課本及演練實習中，讓小孩從小了解安全意識的重要性，
幼兒園就該開始教育」

— 國小家長

在學校的交通安全教育方面，74%的家長認為學校的交通安全教育應加強對交通法規觀念的教學；73.2%的家長認為學校的交通安全教育應增加更多的實地示範與演練；甚至有 70.2%的家長認為應將交通安全教育納入義務教育的課綱

之中，在顯示出家長普遍認為當前學校的交通安全教育是無法幫助兒童應付目前複雜的交通狀況的。

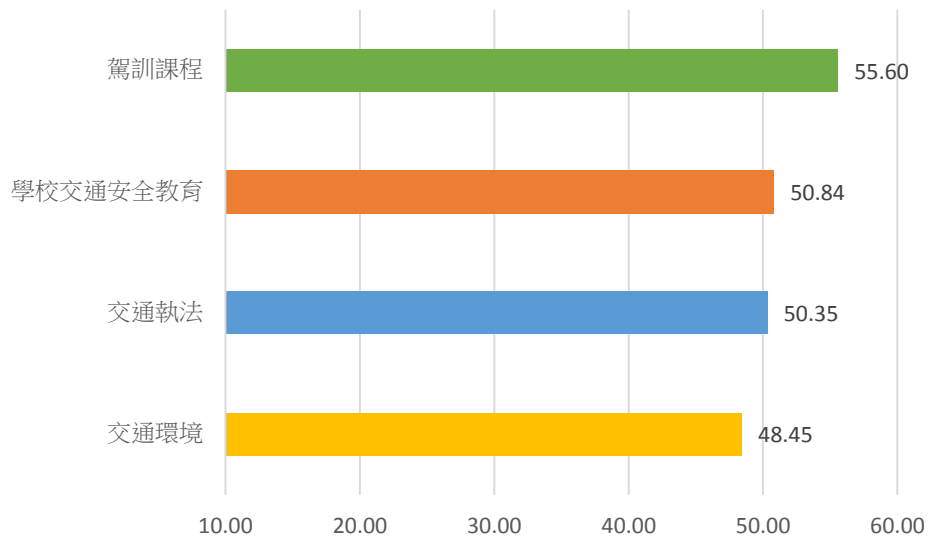


圖 5 國小家長對於交通環境與管理措施感受分數

(十) 各縣市國小家長對交通環境與措施的感受評分相差不大，台東縣與中部地區分數較高；都市以及都市周邊地區分數較低，與交通狀況感受相反

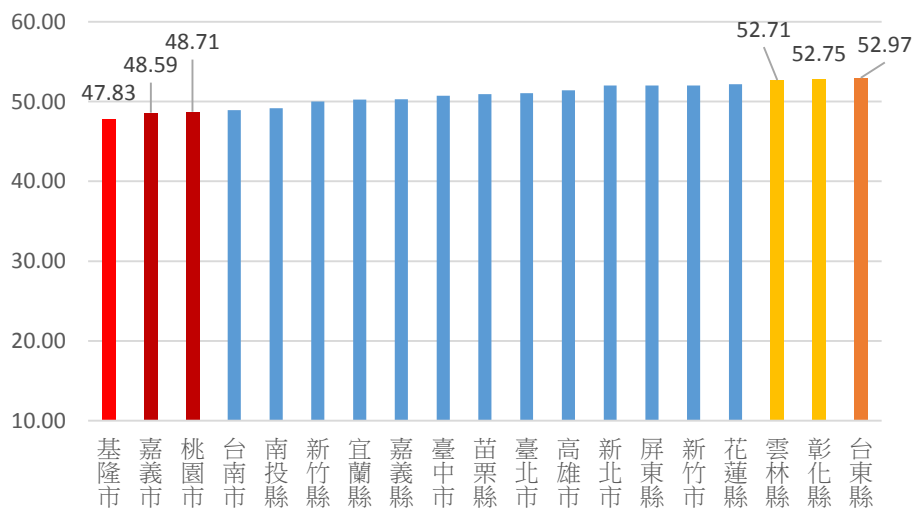


圖 6 各縣市國小家長對各項交通環境與措施感受分數

各縣市國小家長對交通環境與措施的評分比較上，沒有達到統計上的顯著性，但所有縣市分數皆不及格。最高分為「台東縣」52.97分；「彰化縣」次之52.75分；再次之為「雲林縣」52.71分，大多集中於東部、中部鄉村地區；而最低分

為「基隆市」47.83分；其次為「嘉義市」48.59分；再次之為桃園市48.71分，偏向都市以及都市周邊地區。因為各縣市分數差距不大，因此將不進一步探討各個項目上的差異。

(十一) 交通狀況與交通環境以及措施兩大項的整體分數為55.43分，國小家長填寫者年齡越大分數較高，年齡較輕者分數較低

交通狀況與交通環境以及措施兩大項的整體分數為55.43分，國小家長填寫者年齡越大分數較高，年齡較輕者分數較低。「50-60歲」給57.33分為最高，「61歲以上」者次之56.6分，再次之依序為「31-40歲」55.29分、「41-50歲」54.96分、「20-30歲」53.33分、「20歲以下」⁷49.21分。

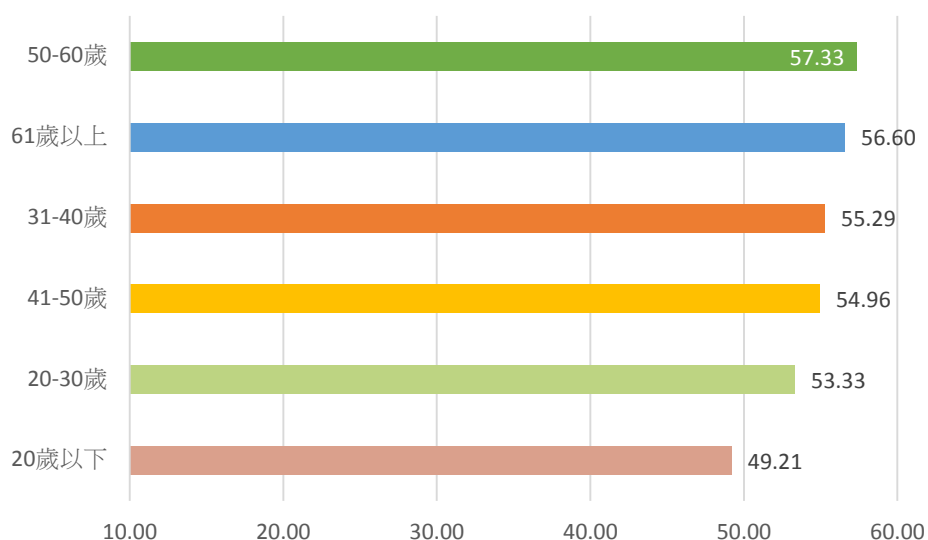


圖 7 國小家長對於整體交通安全分數年齡比較

⁷ 20歲以下者部分為學生的兄姊

第二部份、國中生交通安全概況

(一) 住家與學校距離時程越遠，越多學生上放學由家長接送

國中生通學方式以「自行上放學」為多，佔 64.4%；「家長接送」佔 51.6%，兩種方式約各佔一半⁸。進一步探討，住家與學校間的距離，「步行 20 分鐘以上」者佔 49%，其次依序為「步行 20 分鐘內」(24.4%)、「步行 10 分鐘內」(17.1%)、「步行 5 分鐘內」(9.3%)。依距離檢視學生們的通學方式，「家長接送」者以「步行 20 分鐘以上」為最多，佔 60.1%；其次為「步行 20 分鐘內」24%；再次依序為「步行 10 分鐘內」(12.8%)、「步行 5 分鐘內」(3%)，顯示出住家與學校距離越遠，較需要由家長接送。而「自行上放學」在 4 種距離上分布平均，而在交通方式上，使用「步行」者為最多佔 50.7%，其次為「自行車」佔 41.8%，顯示出會自行上放學者之交通狀況的易得性較高，且並非需要依時間等待之大眾運輸工具。

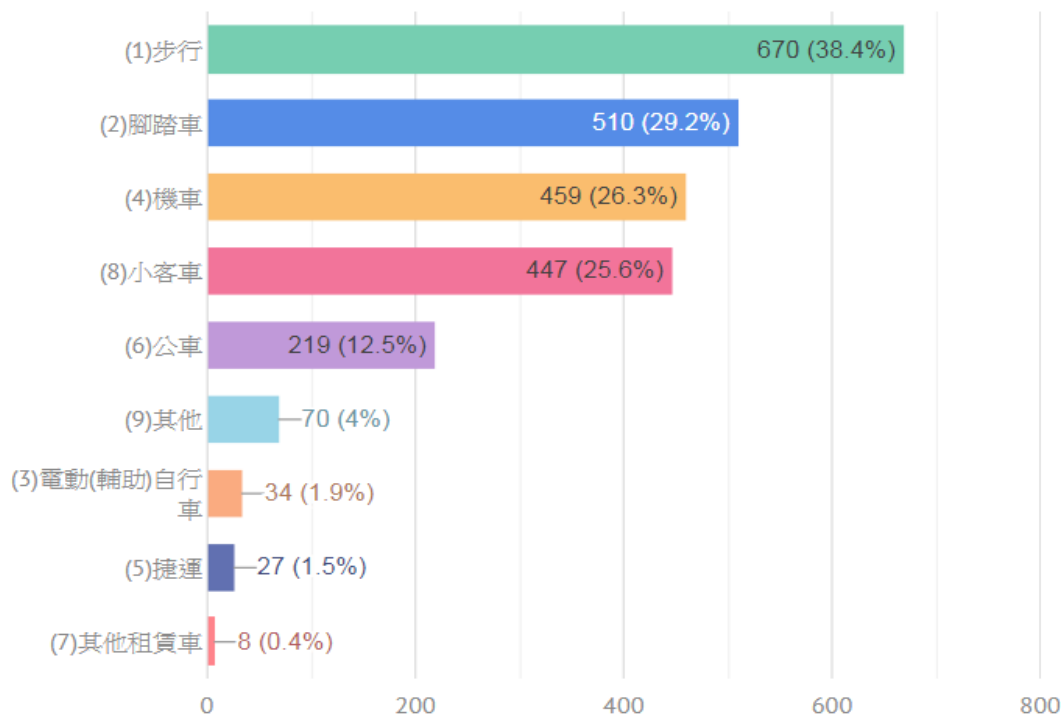
表 3 國中生住家與學校距離常使用的交通工具

| 距離 | 最常使用交通工具 | 佔此距離所使用交通工具之比例 |
|------------|-----------------|----------------|
| 步行 5 分鐘 | 步行 | 83.9% |
| 步行 10 分鐘內 | (1)步行 (2)自行車 | 61.2% 36.2% |
| 步行 20 分鐘內 | (1)步行 (2)自行車 | 48% 36.2% |
| 步行 20 分鐘以上 | 小客車 | 78.9% |

(二) 國中生通學最常使用的方式為「步行」；使用「電動(輔助)自行車」通學者多為花東與中南部地區；使用大眾運輸工具者則多為六都與北部地區

國中生通學最常使用的方式為「步行」佔 38.4%，其次為「自行車」佔 29.2%，再依序為「機車」(26.3%)、「小客車」(25.6%)、「公車」(12.5%)、「其他」(4%)(多為「火車」、「校車」)、「電動(輔助)自行車」(1.9%)、「捷運」(1.5%)、「其他租賃車」(0.4%)。

⁸ 因為複選題，因此相加會超過 100%。



填答人數：1741/1759 人

圖 8 國中生通學使用交通工具⁹

電動自行車在花蓮是非常普及的，
因為學生上下學除了家長接送之外，沒有其他更方便的交通工具了
— B 同學

進一步探討縣市與使用交通工具上的差異，「步行」、「自行車」、「機車」、「小客車」皆無特別的差異，然「電動(輔助)自行車」以「花蓮縣」使用者最多，佔 32.4%；「台南市」次之佔 17.6%，再次之為「台東縣」(14.7%)，其他佔不到一成者為「苗栗縣」、「彰化縣」、「雲林縣」、「嘉義市」等中南部地區縣市。使用「電動(輔助)自行車」多集中於花東以及中南部，大眾運輸工具相對較不發達之地區。

大眾運輸工具方面，「捷運」使用者則以「臺北市」為最多，佔 70.4%；「高雄市」次之佔 18.5%，再次之為「新北市」、「基隆市」各佔 3.7%。「公車」使用者則以「基隆市」為最多，佔 15.5%；「臺北市」次之佔 15.1%，再次之依序為「新北市」(12.8%)、「臺中市」(11.9%)等縣市。使用大眾運輸工具多集中交通建設較為完善的北部以及六都以及周邊地區。從交通工具的使用上，顯現出

⁹ 複選題，遺漏值：18

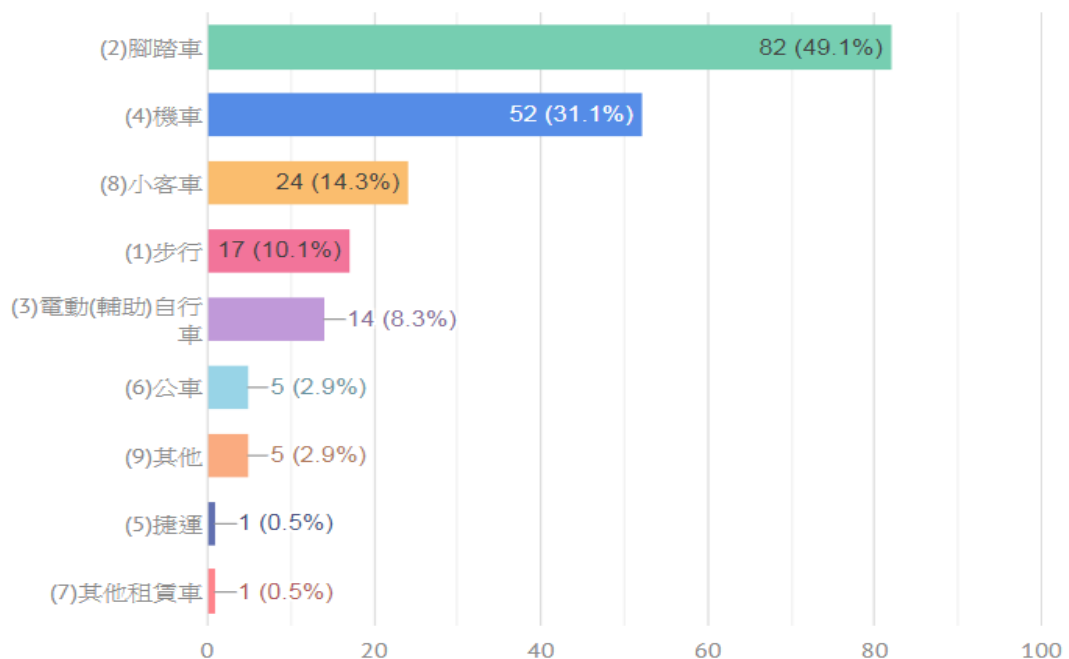
城鄉於交通建設上的差距，而有些鄉村地區的學校，則是會提供「校車」接送學生通學。

(三) 10.3%的國中生曾於通學途中發生交通事故；國中生於上學途中發生交通事故者以使用「自行車」為最多，佔49.1%

本次調查中，有10.3%的國中生曾於通學途中發生交通事故，其中以使用「自行車」者為最多，佔49.1%。根據交通部道安資訊平台的資料顯示，國中年齡層的學生，在身為駕駛的情況下，使用自行車者的交通事故傷亡人數最多，自行車的易得性高、操作也相對簡易，許多學生作為通學之用，發生事故的機率也因此相對高。其次為「機車」，佔31.1%；再次依序為「小客車」(14.3%)、「步行」(10.1%)、「電動(輔助)自行車」(8.3%)、「公車」(2.9%)、「其他」(2.9%)、「捷運」(0.5%)、「其他租賃車」(0.5%)。使用大眾運輸交通工具發生交通事故者較少。

晚間天色昏暗，許多人沒配戴一些安全設施，
以致於意外發生嚴重傷害，可以在比較暗的小路加裝照明裝備。

— C同學



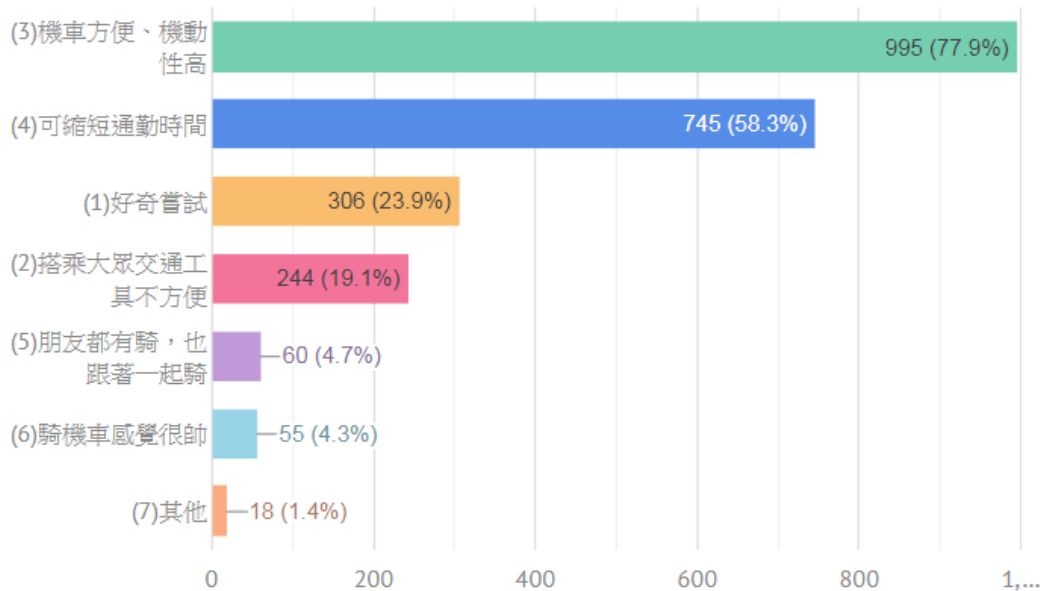
填答人數：167/1759人

圖 9 國中生通學發生交通事故所使用之交通工具¹⁰

¹⁰ 複選題，遺漏值：13

(四) 13.6%的國中生騎過機車，且男性多於女性；未騎過機車者有83.9%未來會想騎機車

本次調查中有13.6%的國中生騎過機車，且男性多於女性，男性佔60.3%；女性佔39.7%。未騎過機車者有83.9%未來會想騎機車。進一步探究，國中生(想)騎機車的原因主要為「機車方便、機動性高」，佔77.9%；「可縮短通勤時間」次之佔58.3%；再次之依序為「好奇嘗試」(23.9%)、「搭乘大眾交通工具不方便」(19.1%)、「朋友都有騎，也跟著一起騎」(4.7%)、「騎機車感覺很帥」(4.3%)、「其他」(1.4%)。

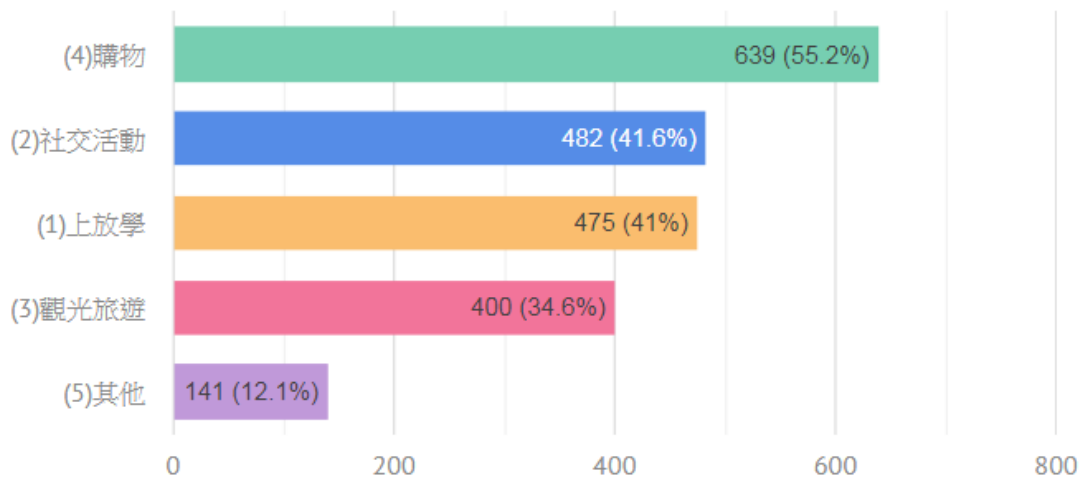


填答人數：1276/1759 人

圖 10 國中生(想)騎機車的原因¹¹

而在(想)騎機車的旅次目的中，最主要為「購物」佔55.2%，也就是作為日常生活之用；其次為「社交活動」佔41.6%，再次之依序為「上放學」(41%)、「觀光旅遊」(34.6%)、「其他」(12.1%)。

¹¹ 複選題，遺漏值：212



填答人數：1156/1759 人

圖 11 國中生騎機車的旅次目的¹²

(五) 少數的「其他」：未成年騎車，存在著家庭的因素，而城鄉交通建設差距，以及親職觀念的差異是潛在原因

「練習」、「爸媽讓我騎的」、「爸媽教我騎」
 「載家長去買東西」、「親人喝酒所以只能由我騎」、
 「幫忙家裡，去田工作」

— 國中同學

進一步探究騎機車的原因，在「其他」之中，可發現家長也會讓孩子接觸機車，並且教孩子騎，也讓他們騎。而旅次目的的「其他」之中，可發現有些學生騎機車的目的是因為家中需要，像是幫忙家中生計，亦或是家人有飲酒，需由學生騎車載回家等家庭需求。

「載別人上教會，反正在部落大部分都騎車」

— 國中同學

「山區未成年都有在騎機車，很危險」

— 國小家長

未成年騎機車在縣市的比較上，「南投縣」最多佔 14.4%，其次為「台南市」

¹² 複選題，遺漏值：332

佔 10.2%，再次之為「屏東縣」佔 9.7%。顯示出交通建設較不發達的偏鄉或南部地區，有較多未成年騎機車的現象。且綜上騎機車的原因與目的，有些學生對於騎機車是相當習以為常，而這有部分是由於家長允許或是家庭需求。本會在此並無譴責家長親職之意，而是希望政府能夠更加注意並改善偏鄉與南部的交通建設，藉由提升整體交通建設，像是增加大眾運輸工具等方式，同時向學生、家長宣導未成年騎車的危險性，以此降低未成年騎機車的風險。

(六) 87.6%的國中生認為考取機車駕照之前有必要上駕訓班，最希望從中「了解交通規則」

調查中有 87.6%的國中生認為考取機車駕照之前有必要上駕訓班，且希望駕訓班能教授的能力中，以第一順位為「了解交通規則」，第二順位為「了解交通相關法律知識」，第三順位為「了解如何在路上自我保護」，第四順位為「處理交通事故的流程與注意事項」。然目前機車駕訓班的授課內容，大多著重於駕駛車輛的方法與技巧，對於國中生所重視的交通規則、相關法律知識，如何保障自身安全，以及如何處理交通事故的方法，此方面的教授內容卻是偏少的。

表 4 國中生希望在機車駕訓班學習到的能力

| 順位 | 希望在機車駕訓班學習到的能力 |
|----|----------------|
| 1 | 了解交通規則 |
| 2 | 了解交通相關法律知識 |
| 3 | 了解如何在路上自我保護 |
| 4 | 處理交通事故的流程與注意事項 |

(七) 國中生對於整體交通狀況的感受分數為 62.06 分，汽機車駕駛行為最需改善

國中生對於整體交通狀況的感受分數為 62.06 分，為及格分數。各類別中以「自行車」66.24 分為最高分，「大眾運輸」次之 61.62 分，再次依序為「步行」60.62 分、「汽機車」59.75 分。前三項皆達及格分數，僅「汽機車」低於及格分數。

再檢視各題項內容，36%的填答者認為常有「機車騎士穿梭於車陣之中」，顯示出機車騎士不遵守交通規則的狀況頻繁，部分縣市開放四線車道內側予機車行駛，目的是為了讓機車騎士不再因為要閃避公車與一般汽車，而成為汽車與公車夾擊的三明治族群，但可以行駛於所有線道，讓機車騎士不斷穿梭於車道與車

輛之間，如此一來機車同樣身處發生交通事故風險之中。

30%的填答者表示常有「公車靠站時，會有機車闖入公車道或停靠站」，乘客下車時有機車闖入公車道，乘客很容易因此受到機車的撞擊而造成傷亡。另26%的填答者表示經常/總是看到「機車騎士會附載2人以上(三貼)」，事實上此現象確實屢見不鮮，因為一時方便而超載，造成親友陷入危險之中；有21%的填答者表示經常/總是有「機車未使用兩段式左轉」，同樣為了方便而不遵守兩段式左轉，容易和直行車相撞。以上皆為負向態度超過20%的項目，且皆為機車相關的題項，顯示出機車騎士的安全觀念，在交通安全上是需要著重改善的面向，不能因為機車是方便的交通工具，在駕駛機車時也為了方便而不遵守交通規則。

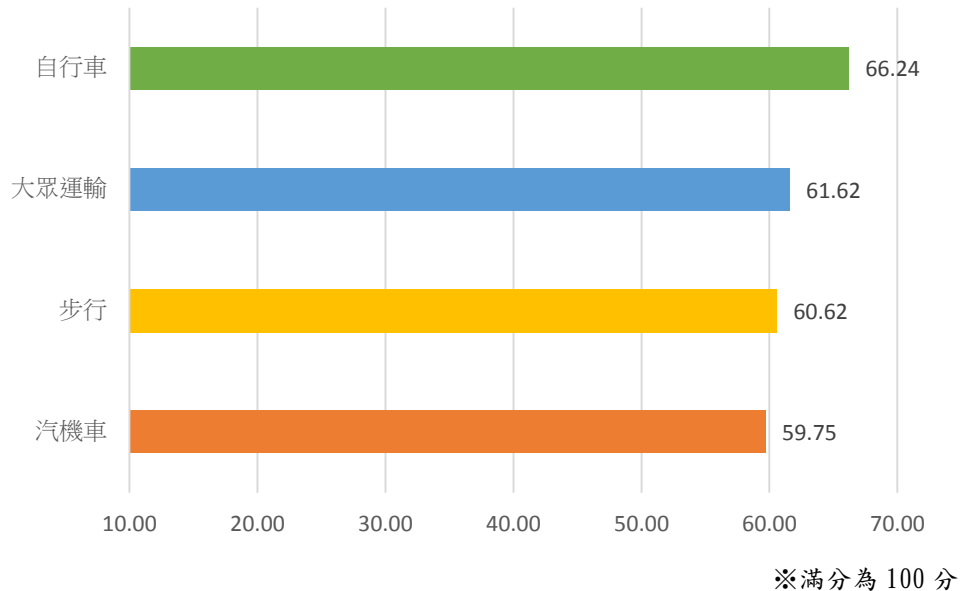


圖 12 國中生對於各項交通狀況感受分數

(八) 花東地區對各項交通狀況的感受較安全；南部地區則感受較不安全

在國中生對交通狀況的感受分數上，分數最高前三名為「台東縣」(70.99)、「花蓮縣」(66分)、「嘉義縣」(65.44分)；分數最低前三名皆不及格，為「高雄市」(56.19分)、「嘉義市」(57.47分)、「台南市」(57.5分)。

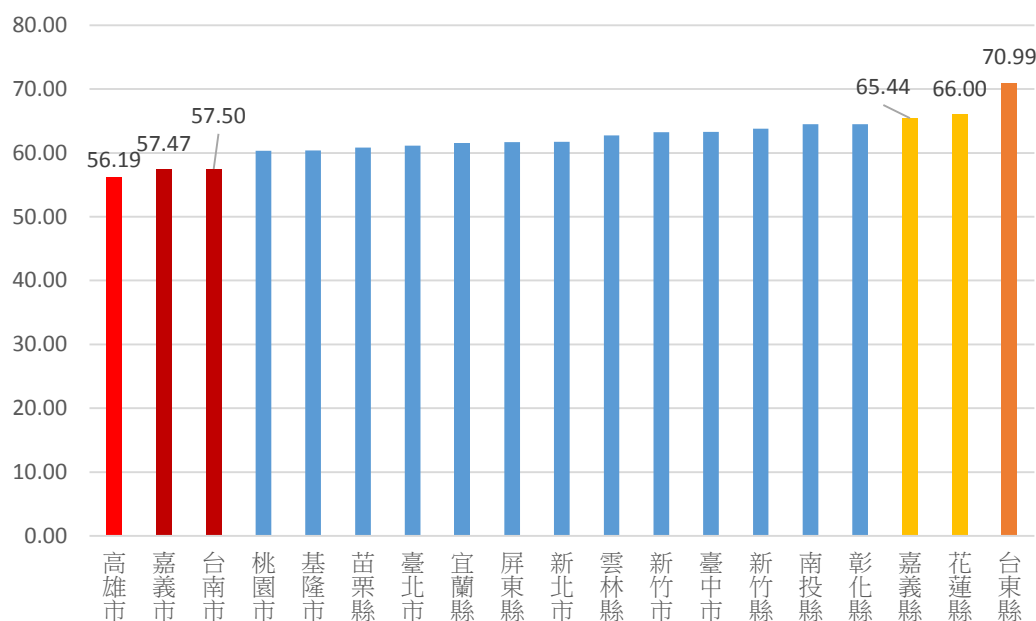


圖 13 各縣市國中生對各項交通狀況感受分數

再檢視各項交通狀況得分，發現除了「大眾運輸」項目以外，高雄市是低分排行的常勝軍，「步行」排名第 1 位，高雄市有 28% 的國中生表示有車輛在上放學期間進入行人徒步區，顯示出高雄市的步行環境有待改善；而嘉義市亦經常出現在低分榜上，「大眾運輸」排名第 1 位，嘉義市有 29.9% 的國中生表示下公車時，會有機車闖入公車道或停靠站，顯示出嘉義市民對大眾運輸系統的不滿意，以及機車騎士的用路行為應加以改進。而以各項交通方式檢視，臺北市國中生對騎乘「自行車」的交通狀況感受最不安全，排名敬陪末座(第 1 位)，細究臺北市的填答者中，有(看)過「騎自行車未戴安全帽」者達 49%；「變換車道或方向不當」者達 30%；「經常遇到與汽機車爭道的情況」者達 27%；「騎自行車單車雙載」者達 22%，臺北市作為臺灣自行車文化發展最高的城市之一，自行車相關建設也相當積極，但自行車騎士的行車觀念卻有待加強，政府應嚴加取締違規與宣導自行車相關法規與安全。另一方面也應保障自行車騎士的路權，不受到汽機車的壓迫。而汽機車方面則是以台南市為首，有 36% 的國中生表示機車騎士會穿梭於車陣之中。

表 5 交通狀況感受各縣市「低分」排行前三名

| 順位 | 步行 | 自行車 | 大眾運輸 | 汽機車 |
|----|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | 高雄市 52.97 分 | 臺北市 61.25 分 | 嘉義市 53.95 分 | 台南市 55.41 分 |
| 2 | 嘉義市 54.93 分 | 高雄市 62.31 分 | 台南市 54.28 分 | 嘉義市 55.84 分 |
| 3 | 基隆市 55.13 分 | 基隆市 63.09 分 | 花蓮縣 54.44 分 | 高雄市 56.35 分 |

(九) 國中生對於交通環境與管理措施的整體分數為 56.44 分

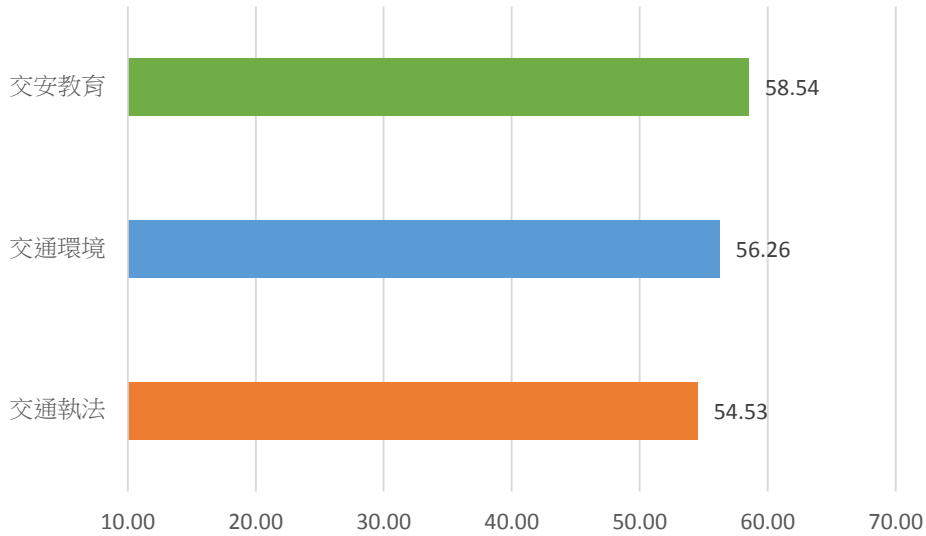
「交通法規相關罰款應加重」

「希望真的可以把交通安全的觀念加入課程裡」

「希望有更多的交通事故的例子讓我們知道交通安全非常重要」

— 國中同學

在交通環境與管理措施方面，調查對象給的整體評分為 56.44 分。其中交通安全教育 58.54 分；交通環境 56.26 分；交通執法 54.53 分，皆落在 50-60 分之間。綜上交通狀況與交通安全環境與管理的分數，顯示出國中同學們對於目前的交通安全環境評價偏低。55% 的同學認為，學校的交通安全教育應加強對交通法規觀念的教學；51% 的同學認為，學校的交通安全教育應增加更多的實地示範與演練；28% 的同學認為，政府對於交通違規行為的罰則過輕。這個結果顯示出目前學校的交通安全教育不足，也無法符合學生們於日常交通上的需求，而國中生認為對交通違規的罰則應更為嚴格，以提升交通法規的重要性。



※滿分為 100 分

圖 14 國中生對於交通環境與管理措施感受分數

(十) 偏鄉地區交通環境與措施得分較高，中南部縣市得分較低

在各縣市交通環境與措施的得分方面，分數最高前三名，第一名為「台東縣」62.63 分，其次為「嘉義縣」60.47 分，再次為「南投縣」59.19 分；分數最低前三名，第 19 名與上題交通狀況相同，仍是「高雄市」的 53.4 分，其次為「臺中市」53.52 分，再次為「嘉義市」54.22 分。

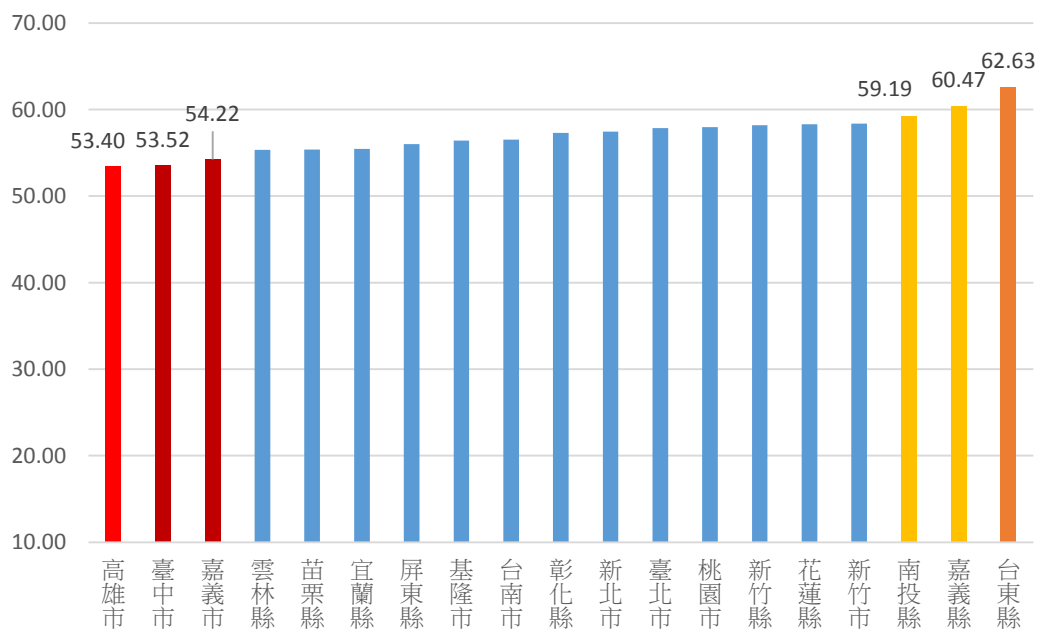


圖 15 各縣市國中生對各項交通環境與措施感受分數

高雄市在交通環境與措施上的分數，依然是處於低分組，「交通環境」排名第 18 位，「交通執法」排名第 17 名，「交通安全教育」排名第 18 名。顯示高雄市無論是在針對各項交通狀況、交通安全環境與措施等的建構上皆有待加強。

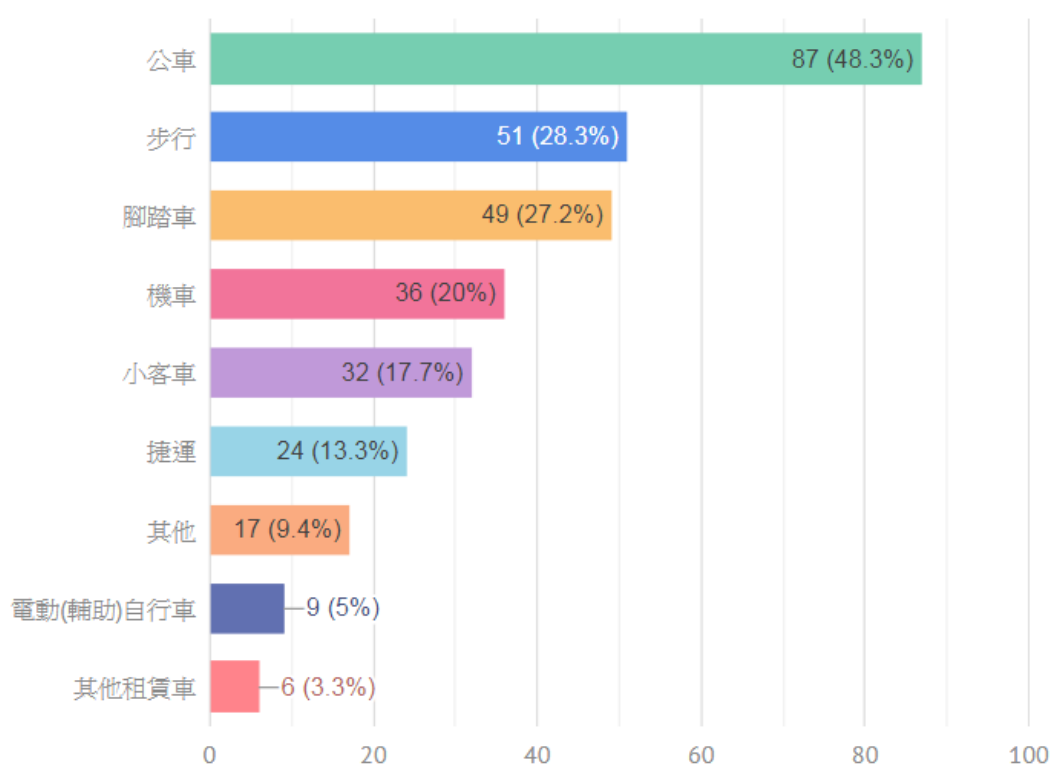
表 6 交通環境與措施感受各縣市「低分」排行前三名

| 順位 | 交通環境 | 交通執法 | 交通安全教育 |
|----|------|------|--------|
| 1 | 桃園市 | 屏東縣 | 臺中市 |
| 2 | 高雄市 | 嘉義市 | 高雄市 |
| 3 | 苗栗縣 | 高雄市 | 嘉義市 |

第三部分、高中生交通安全概況

(一) 通學的交通工具主要為「公車」佔 48.3%¹³

高中生通學最常使用的交通工具為「公車」佔 48.3%，其次為「步行」佔 28.3%，再次依序為「自行車」(27.2%)、家長接送或自行騎「機車」(20%)、「小客車」(17.7%)、「捷運」(13.3%)、「其他」(多為「火車」)(9.4%)、「電動(輔助)自行車」(5%)、「其他租賃車」(3.3%)。



填答人數：180/180 人

圖 16 高中生通學常使用的交通工具¹⁴

進一步檢視學生的住家與學校距離，72.7%需「步行 20 分鐘以上」，其次依序為「步行 20 分鐘內」(11.6%)、「步行 10 分鐘內」(10.5%)、「步行 5 分鐘內」(5%)。依距離檢視學生們常使用的交通工具，發現步行 5 分鐘內者最常「步行」通學(100%)，步行 10 分鐘與 20 分鐘內者則最常使用「自行車」(63.2%)；

¹³ 複選題

¹⁴ 無遺漏

38.1%)，步行 20 分鐘以上者最常使用「公車」(56.5%)。顯示出隨著住家與學校距離增加，會選擇更加省力之交通工具。

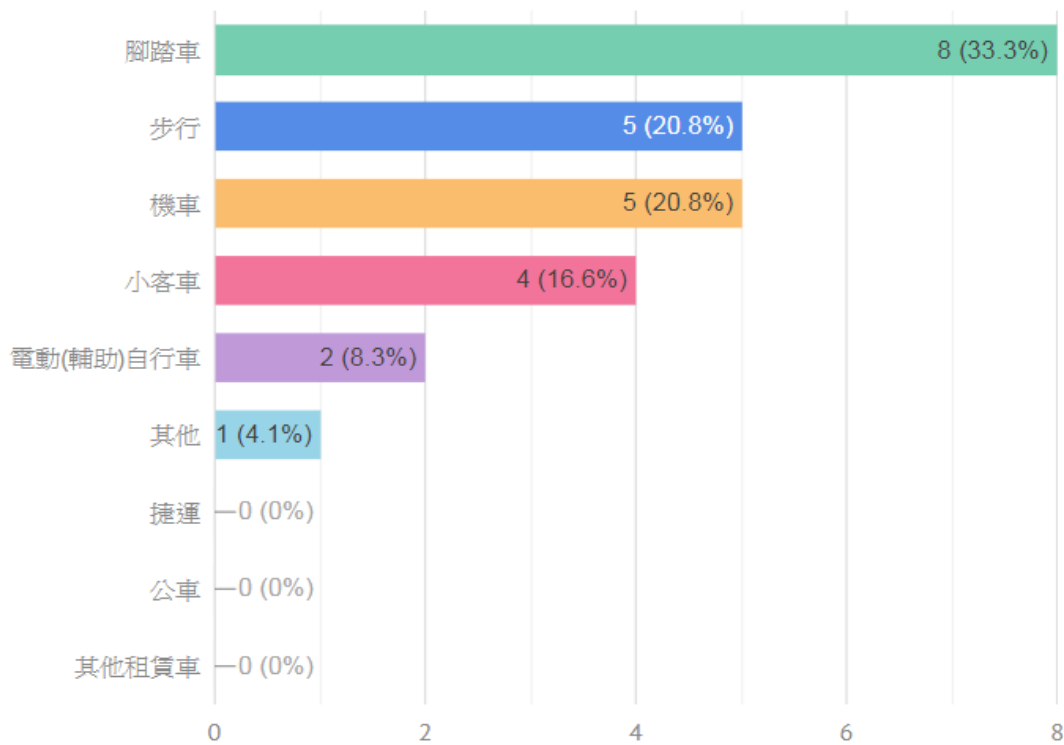
表 7 高中生住家與學校距離常使用的交通工具

| 距離 | 最常使用交通工具 | 佔此距離所使用交通工具之比例 |
|------------|-----------------|------------------------|
| 步行 5 分鐘 | 步行 | 100% |
| 步行 10 分鐘內 | 自行車 | 63.2% |
| 步行 20 分鐘內 | (1)自行車 (2)公車 | (1) 38.1% (2) 28.6% |
| 步行 20 分鐘以上 | 公車 | 56.5% |

(二) 13.3%的高中生本身於通學途中發生過交通事故；高中生於上學途中發生交通事故者以使用「自行車」為最多，佔 33.3%

本次調查中有 66.6%的高中生於通學途中目睹過交通事故，有 13.3%的高中生本身於通學途中發生過交通事故，其中又以使用「自行車」者為最多，佔 33.3%；其次為「步行者」與「機車」¹⁵皆 20.8%，佔 20.8%；再次之依序為「小客車」(16.6%)、「電動(輔助)自行車」(8.3%)。「捷運」與「公車」大眾運輸工具則無人因此發生交通事故。

¹⁵ 無區分駕駛或乘客



填答人數：24/180 人

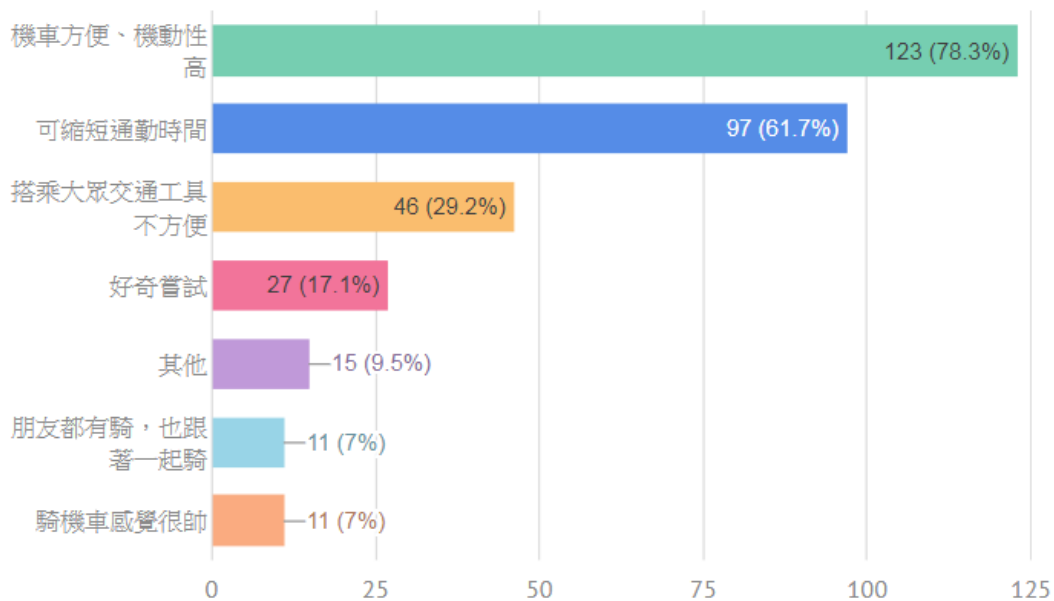
圖 17 高中生通學發生交通事故所使用之交通工具¹⁶

(三) 12.71% 「未成年騎過機車」，未騎過機車者中有 77.6% 「未來會想騎機車」

填答的高中生有 12.71% 在未成年時騎過機車，未騎過機車者中有 77.6% 「未來會想騎機車」。進一步探究，高中生(想)騎機車的原因主要為「機車方便、機動性高」佔 78.3%，其次為「可縮短通勤時間」佔 61.1%，再其次依序為「搭乘大眾交通工具不方便」(29.2%)、「好奇嘗試」(16.5%)、「其他」(10.1%)(多為「練習」¹⁷)、「朋友都有騎，也跟著一起騎」(7%)、「騎機車感覺很帥」(7%)。

¹⁶ 無遺漏

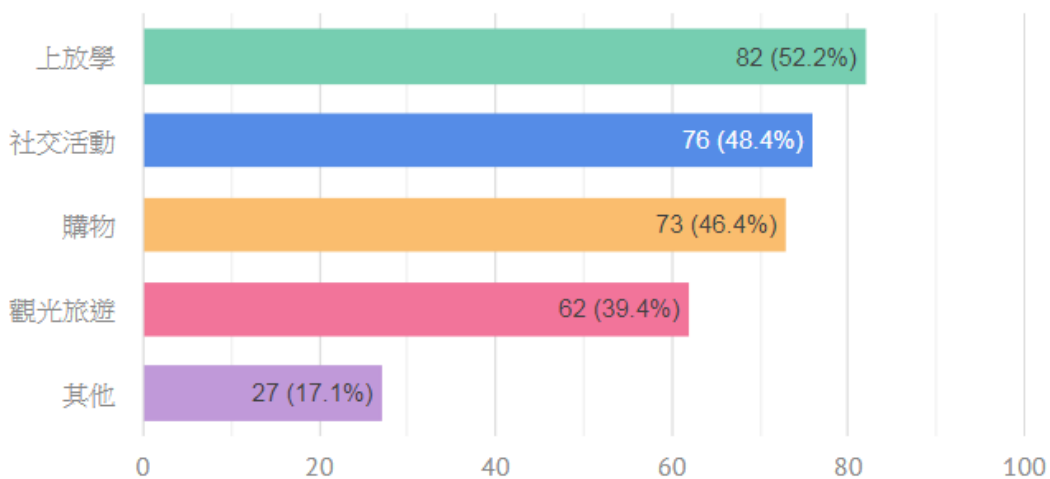
¹⁷ 有些練習者有家人陪同或是無上路



填答人數：157/180 人

圖 18 高中生(想)騎機車的原因¹⁸

其中未成年(想)騎機車的旅次目的為主要為「通學」佔 52.2%，其次為「社交活動」佔 48.4%，再次依序為「購物」(46.4%)、「觀光旅遊」(39.4%)、「其他」(17.1%)(多為「練習」)。



填答人數：157/180 人

圖 19 高中生騎機車的旅次目的¹⁹

¹⁸ 無遺漏

¹⁹ 無遺漏

(四) 66.1%的高中生認為考取機車駕照前有必要至駕訓班上課

66.1%的高中生認為考取機車駕照前有必要至駕訓班上課，最希望從駕訓班學習到的能力依序是：第一順位「駕駛機車的方法與技巧」、第二順位「了解交通規則」、第三順位「預知危險避免發生事故」、第四順位「處理交通事故的流程與注意事項」。

目前機車駕訓班多注重於術科，也就是第一位「駕駛機車的方法與技巧」，其次為筆試的內容也就是第二位「了解交通規則」，至於第三位「預知危險避免發生事故」以及第四位「處理交通事故的流程與注意事項」，這些關於在道路駕駛時會遇到的危險以及處理方式，則較不是駕訓班在教學上所著重的項目。

表 8 高中生希望在機車駕訓班學習到的能力排行

| 順位 | 希望在機車駕訓班學習到的能力 |
|----|----------------|
| 1 | 駕駛機車的方法與技巧 |
| 2 | 了解交通規則 |
| 3 | 預知危險避免發生事故 |
| 4 | 處理交通事故的流程與注意事項 |

(五) 高中生對於整體交通狀況的感受分數為 58.73 分

本次填答的高中生對於整體交通狀況的感受分數平均為 58.73 分，各項分數依序為「大眾運輸」66.04 分、「自行車」58.29 分、「汽機車」57.8 分、「步行」52.8 分。僅「大眾運輸」超過 60 分，其餘皆落在 50-60 分之間。

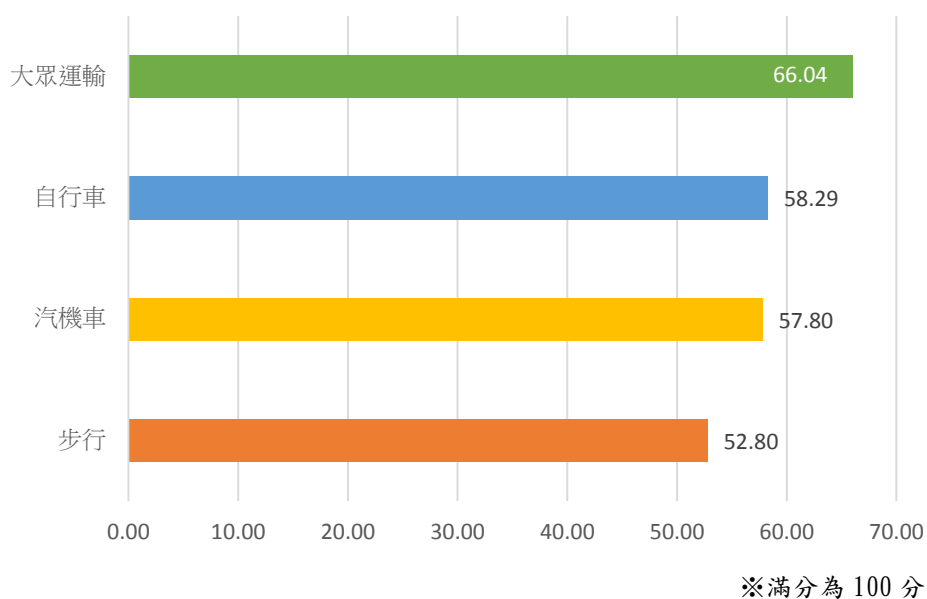


圖 20 高中生對於各項交通狀況感受分數

(六) 高中生對於交通安全環境與管理措施的整體分數為 53.25 分

在交通安全環境與管理措施方面，高中生給予的整體分數為 53.25 分。其中交通環境 58.56 分；交通安全教育 53.22 分；交通執法甚至低於 50 分，來到 48 分。綜上交通狀況與交通安全環境與管理的分數，顯示出同學們對於目前的交通安全環境評價偏低。

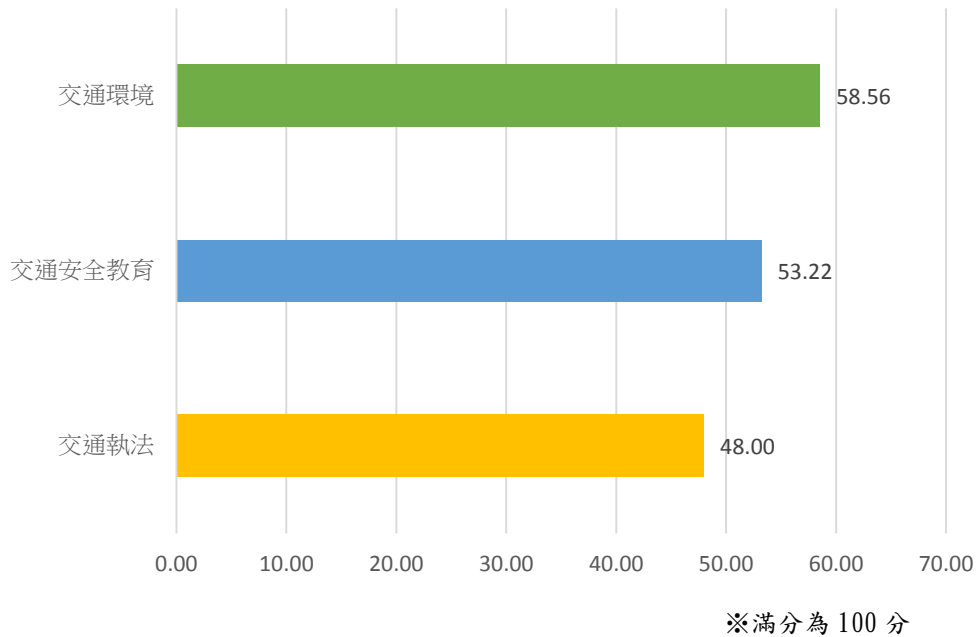


圖 21 高中生對於交通安全環境與管理措施感受分數

(七) 「不要抓我無照就好」

由上可知高中生對於目前整體交通安全評價偏低，對於交通執法甚是不滿意，但此調查中有 12.71% 的高中生未成年騎機車。另交通部道安資訊平台的資料中顯示，2019 年高中生無照駕駛的交通事故共計 7,859 件，造成 6,431 人傷亡。此現象顯現出雖部份同學們對於交通安全狀況不太滿意，但本身對於駕駛機車的能力與所掌握的知識過於自信，又尚未到達考照年齡，因此有無照駕駛之行為，另一方面也代表同學們的交通安全知識與觀念有待加強。

第四部份、結論與未來展望

一、結論

(一) 整體兒童交通安全皆未達及格分數，國小家長給分較國中學生低，國小家長對於交通環境的感受 48.45 分為最低分，也因此有 9 成家長接送孩子上放學

將兒童交通安全分數依調查對象類別比較(高中生組因人數與國中小組相差過多，因此不列入比較)，整體而言，分數皆不達及格分數，國小家長給分較國中生給分低，僅「大眾運輸」分數相當；「汽機車」分數國小家長給分較國中生給分高。家長組中「汽機車」分數最高，國中生組中「自行車」分數最高，可推測因當填答者作為主動駕駛者時，由於自身掌握交通工具，因此對於該交通工具的感受會較為安全。而國小家長組還是國中生組在交通環境與措施方面同樣深感不足，皆給予不及格分數，其中分數最低者為國小家長對於交通環境的感受 48.45 分，顯示目前的交通環境讓家長無法放心讓孩子自行外出與上放學，因而有高達 9 成的家長選擇接送孩子上放學。自行外出與上放學是孩子學習獨立與認識世界過程中很重要的一環，因此在提倡培養孩子獨立能力的同時，建立一個能讓家長安心的逐步放手的交通環境，是必不可少的。

表 9 兩組調查對象之各項交通安全分數

| | 國小家長組 | 國中學生組 |
|-----------------|--------------|--------------|
| 整體兒童交通安全 | 55.43 | 59.05 |
| 步行 | 55.67 | 60.62 |
| 自行車 | 54.53 | 66.24 |
| 大眾運輸 | 61.76 | 61.62 |
| 汽機車 | 66.41 | 59.75 |
| 交通環境 | 48.45 | 56.26 |
| 交通執法 | 50.35 | 54.53 |
| 交通安全教育 | 50.84 | 58.54 |
| ※100 分為滿分 | | |

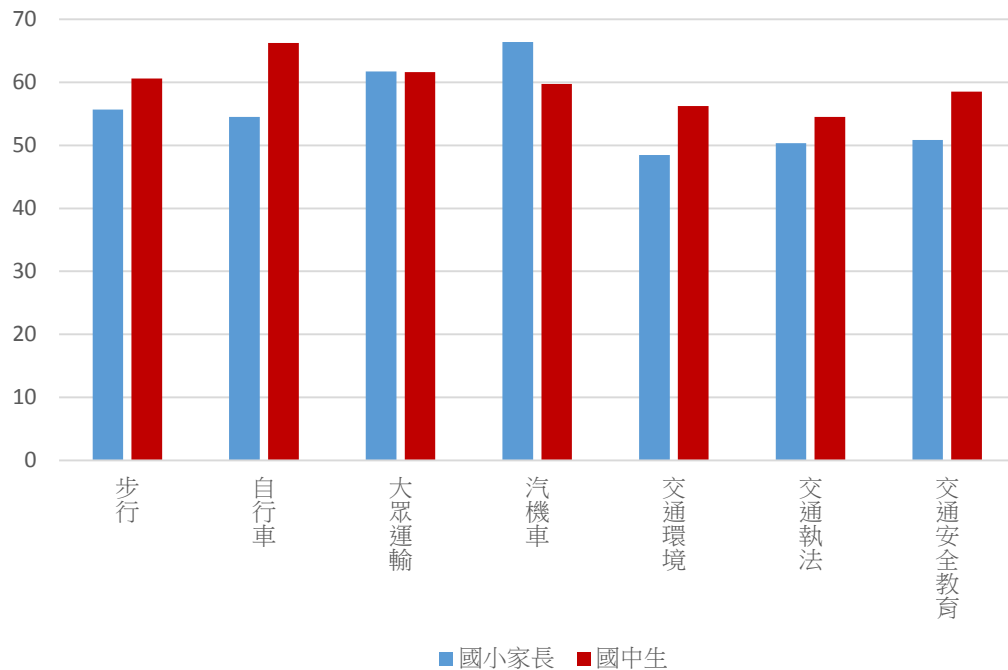


圖 22 國中家長與國中生各項交通安全分數比較

(二) 國中小兩組六都比較，整體交通安全都不及格，分數以臺北市最高分 59.59 分、高雄市最低分 56.59 分

六都比較方面，整體交通安全臺北市分數最高 59.59 分，其次為新北市 59.34 分，再次之依序為臺中市 57.99 分、桃園市 57.34 分、台南市 57.24 分、高雄市 56.59 分。進一步檢視，「步行」方面以新北市為最高分 58.12 分、高雄市為最低分 55.15 分；「自行車」則以台南市為最高分 60.78 分、臺北市最低分 57.87 分；「大眾運輸」以臺北市為最高分 68.27 分、台南市為最低分 56.87 分；「汽機車」以臺中市為最高分 64.74 分、台南市為最低分 59.4 分；「交通環境」臺北市最高分 59.76 分、高雄市為最低分 46.01 分；「交通執法」新北市為最高分 54.72 分、高雄市 51.4 分；「交通安全教育」以桃園市為最高分 56.21 分、台南市為最低分 55.41 分。整體而言，雙北地區分數較高，而南部都市地區分數較低，僅「自行車」的分數較為不同，此現象很值得深入探究。

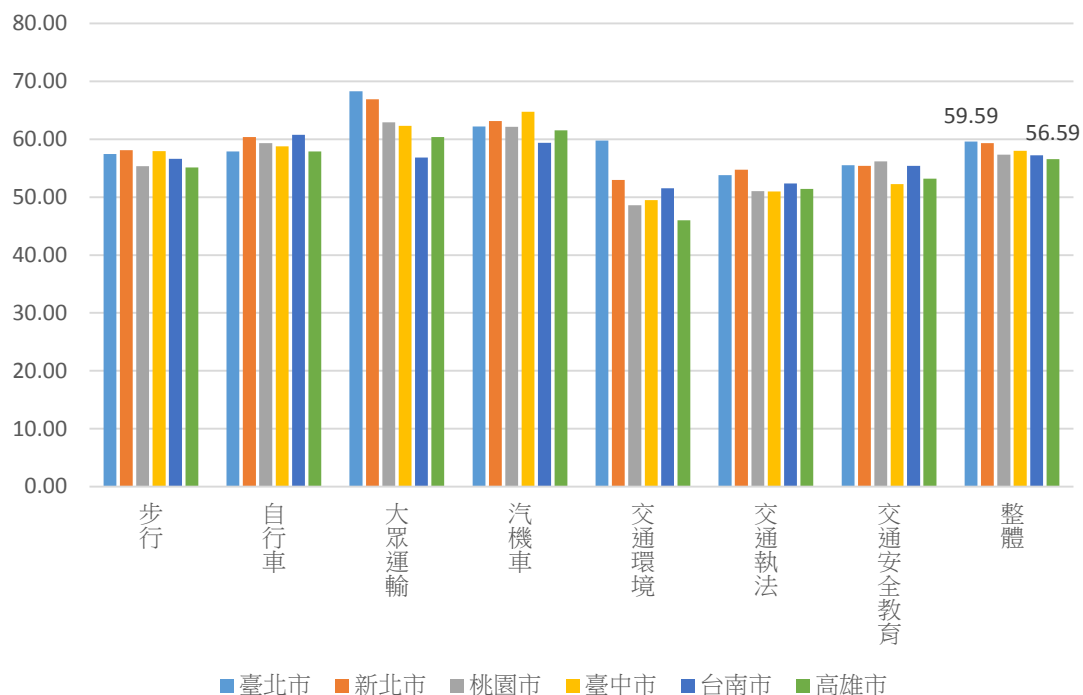


圖 23 各項交通安全分數六都比較

表 10 各項交通安全分數六都分數表

| 順位 | 步行 | 自行車 | 大眾運輸 | 汽機車 | 交通環境 | 交通執法 | 交通安全教育 | 整體 |
|----|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 1 | 新北市 58.12 | 台南市 60.78 | 臺北市 68.27 | 臺中市 64.74 | 臺北市 59.76 | 新北市 54.72 | 桃園市 56.21 | 臺北市 59.59 |
| 2 | 臺中市 57.97 | 新北市 60.37 | 新北市 66.91 | 新北市 63.15 | 新北市 52.96 | 臺北市 53.78 | 臺北市 55.53 | 新北市 59.34 |
| 3 | 臺北市 57.45 | 桃園市 59.33 | 桃園市 62.94 | 臺北市 62.21 | 台南市 51.52 | 台南市 52.36 | 新北市 55.43 | 臺中市 57.99 |
| 4 | 台南市 56.62 | 臺中市 58.76 | 臺中市 62.31 | 桃園市 62.14 | 臺中市 49.49 | 桃園市 51.03 | 台南市 55.41 | 桃園市 57.34 |
| 5 | 桃園市 55.33 | 高雄市 57.9 | 高雄市 60.38 | 高雄市 61.57 | 桃園市 48.62 | 臺中市 50.97 | 高雄市 53.19 | 台南市 57.24 |
| 6 | 高雄市 55.15 | 臺北市 57.87 | 台南市 56.87 | 台南市 59.4 | 高雄市 46.01 | 高雄市 51.4 | 台南市 55.41 | 高雄市 56.59 |

(三) 家長接送比例高，國小有 9 成，國中有 5 成

國小家長接送孩子的比例有 90.5%，到了國中依然有 51.6%，顯示出目前家長接送的比例相當高。但在國小家長期待孩子能具備的交通能力上，卻希望孩子能夠具備獨自上放學的能力，顯示出家長希望能將孩子養育為獨立之人，但內

心對於交通環境等因素有所顧慮。依據此次調查，國小學生交通事故比例為 6.3%，國中生為 10.3%，國中生家長接送的比例雖減少，發生交通事故的比例卻增加，或許也因此讓家長無法真正的放手讓孩子學習獨自上放學。當前社會強調獨立的能力，獨立的培養需從小學習，政府應改善整體交通狀況與環境，給予家長一個能夠安心放手讓孩子學獨立的社會。

(四) 自行車安全觀念不足，中學生騎乘自行車事故多

目前國人對於自行車的安全觀念普遍不足，許多家長未要求孩子騎乘自行車時配戴安全帽，但國、高中生通學路途中發生交通事故卻又以自行車為最多，自行車不僅作為通學的交通工具，同時騎乘自行車也與「健康」的意象連結，因此蔚為風潮，許多地方政府也積極建設自行車相關設施，但民眾的安全觀念似乎還未跟上。因此需要再嚴加宣導，也應更清楚的定義自行車，以免自行車騎士騎乘於人行道時危及行人的安全，騎乘於車道上又受到汽機車的壓迫，亦或是自行車騎士一會作為人，一會作為機車的隨心使用道路，造成道路交通的混亂，對於所有用路人而言都是相當危險的。

(五) 一成以上未成年人駕駛機車，且機車駕訓班課程重技巧輕安全，搭載兒童最危險

這次調查中，有一成以上的國、高中生未成年駕駛機車，且從半開放性的回答中，可發現許多學生對於騎機車習以為常，且有些是家長許可，存在著家庭需求，因此需要積極向國、高中生及家長宣導未成年騎機車的嚴重性，另政府也須積極建設各地方的大眾運輸工具，以大眾運輸工具替代機車作為代步工具。

從國、高中學生們對於機車駕訓班課程的期望中，可發現國中生與高中生不同，國中生較注重交通安全方面的知識，而高中生則較重視駕駛技巧，可能與年齡有關，高中生較接近考照年齡，因此對於會較在意是否能夠通過駕照考試。但目前駕照考試與駕訓課程，重視駕駛技巧，而同樣關乎性命的交通安全卻只佔一小部分。

而國小組的交通事故中，學童以作為機車乘客為最多，顯見政府對於機車的管理與教育需要更加重視並提升強度，有家長建議應定期補考駕照，以確保駕駛技術與知識，另外本會認為駕照考試應更加強調交通安全的部分，而非將大部分重點都放在駕駛技術上。

(六) 家長與民眾的交通安全觀念同樣有待加強

從未成年駕駛的現象中也發現有些家長淡化此行為的危險性，讓孩子接觸並允許他們騎機車，還有家長使用機車搭載 2 名以上兒童的行為，皆顯現出家長本身的交通安全觀念不足，也因此有家長建議交通安全教育，不應只針對兒童更需要針對家長實施。另民眾駕駛車輛不禮讓兒童，以及佔用人行道等現象，在在顯示出社會對於兒童的友善程度還不足，甚至是不夠重視兒童群體。因此對於成人的交通安全教育，更是重要，有著守法重視安全與生命的成人，才能作為兒童的榜樣教育下一代。

(七) 政府應更加重視交通安全，並回應兒少對交通安全的需求

通過此次兒童交通安全調查，不僅發現社會對於兒童的友善程度不足，政府當前的交通安全相關措施，也不夠重視兒童群體，像是有家長表示國小經常有工業用車在校門口迴轉，亦或是佔用人行道等現象，政府卻不常對此取締，執法力度不足，以致民眾屢次忽視其他用路人安全且違反相關規則。且同學們也表示目前交通安全教育不足以讓他們處理各種交通狀況，有將七成的國小家長、近五成的國中生以及 9 成以上的高中生表示應將交通安全教育納入課綱之中。

當政府在大力提倡增加生育率以減緩少子女化的衝擊時，卻是將兒童的生命安全置於一旁，顯現出政府似乎僅重視生育率，不重視兒童的生存率，依然將養育與保護兒童的責任歸給了個別的家庭。還望政府能夠重新正視兒童的交通與生命安全，加強交通執法，制定相關改善的政策，以及改善交通建設缺乏地區的交通設施，並回應家長與兒少們對交通安全教育等各項需求，讓民眾看到當局應對少子女化衝擊的誠意。

二、調查限制：整體而言，國小家長部分的交通安全狀況分布不均，但因此從中瞥見親職的一角

相較於第二、第三部分的國中生與高中生的調查狀況，國小家長的交通安全狀況分布較無規律性。根據受調查學校老師的反應，些同學是隔代教養家庭或是跨國婚姻家庭，(外)祖父母以及新移民家長的文化資本有限，有的孩子是由哥哥姊姊代為填寫，甚至少部分可能是由孩子自行填寫。雖然因此無法完全的反應出國小家長對於交通安全的真實感受，但另一種層面而言，卻讓我們看到家庭間的差異性，以及弱勢家庭親職的有限性，但因此也提醒我們在設計問卷之時，必須再以貼近填寫者的角度設計，對此往後將會再作進一步的修改。另交通安全教育

也須考慮各個地區差異與家庭的處境，是需要嚴謹設計之處。

三、未來展望

本會多年來透過各種方式，例如：問卷調查、入校宣導、推動修法、召開記者會、投入研究計畫、辦理講習訓練等，協助政府與一般大眾關注兒童安全相關議題，藉此扮演好第三方的監督者角色，雖從每個年度的調查結果中，都可以看到些許推動成效，但仍然有許多不足或感力不從心之處，下面為本會預計於未來持續努力的目標：

(一)加強兒童安全教育宣導：

藉由宣導活動、繪本、戲劇或課程等多元管道，提供兒童及照護者有關兒童安全的訊息與知識。例如從過去的指標調查中我們發現，成人及兒童對於交通安全的擔憂，每年皆名列前茅，我們隨即發展「小黃帽」計畫，透過募款、教案研發及進校推廣等方式，落實交通安全培力課程，培養兒童正確的交通觀念。另外，我們也每年不間斷地藉由兒童安全日的機會，設計各項親子活動，邀請民眾實際體驗、瞭解兒童安全議題的重要性。2018年，我們便以「安全通過路口」為主題，與遠通電收攜手合作，拍攝交通安全宣導影片，讓學童確實理解並遵守交通規則。此外，本會也持續推廣「小黃帽」交通安全課程，盼能透過課程宣導方式，提升兒童與家長有關交通行為的危險感知與安全知識。我們相信，創新是 NGO 的優勢，我們也期許，未來的日子裡，我們能夠持續提高效益，並同時引導政府。

(二)加強跨國合作交流：

本會未來將積極與國外兒童安全組織建立聯繫管道，吸收先進國家兒童安全倡議的工作經驗，並分析這些國家兒童安全政策推動要領，作為我國政策倡議與推動之參考。去(2018)年本會延續前年全程參與「兒童權利公約」(Convention on the Rights of Children, CRC)國際審查的經驗，持續與其他兒少團體合作，協助政府各部會進行法規盤點的工作，進一步檢視國內兒少權益的落實狀況。其次，今年本會也積極研究並引介鄰近國家如日本、南韓等國的交通安全法規現況，舉凡交通寧靜區的推動經驗、幼童專用車相關安全裝備與法規等，期待透過跨國政策的比較分析，反思國內兒童安全現況中潛在的盲點，並提出更能符合我國社會環境的兒童安全政策內容。

(三)精進兒童安全相關領域的研究：

延續過去本會對於國內外兒童安全相關領域的投入，本會除每年定期執行的兒童安全指標調查計畫外，也將持續努力為國內引進世界各國有關兒童事故傷害的統計數據，以及各類最新發表的研究報告。2019 本會便曾與立法委員蔣萬安國會辦公室共同召開記者會，傳達美國兒科醫學會有關「兒童安全座椅」的研究建議及法令規範的最新動態，期待藉此推動相關部會進行修法，有效維護兒童行車時的人身安全。關於過去的研究成果，本會已於 2016 年彙整出版《兒少安全現況報告》，未來我們也計畫與國內外兒童安全相關團體聯繫合作，透過彼此經驗的交流，並投入相關研究計畫的產出，以提升政策倡議的能量。

(四)積極監督各級政府：

一直以來，本會持續參與政府各級會議的討論，要求政府正視兒童安全議題，提高主辦機關層級，以改善政府不同主管單位目前平行部會間互動關係不良的窘境，期待政府部門能夠擺脫本位主義，以更積極的態度與作為，為兒童安全把關。接下來我們也將持續於兒童安全相關議題之各級官方委員會提案，有效反映實務現場遭遇的困境與政策規範實際執行時面臨的障礙，藉此改善不合時宜的陳規舊令。此外，我們也將不定期追蹤盤點兒童安全相關法規的建置進度，緊盯立法機構的提案與修法方向，並結合實務現場的狀況，就法規未能落實執行之處，適時提出質疑與檢討，避免類似兒童安全座椅違規稽查不利的現象再次發生。

(五)提供事故傷害兒童後續處遇服務：

除事故傷害發生前的安全教育宣導外，基金會也持續推動關於事故傷害發生後可能的必要性協助，提供因事故導致身心靈受傷的孩童與家庭，修復式的服務內容包括醫療、法律、心理重建及權益倡導、經費補助等，陪伴他們走出陰影、平安長大。而未來也將與法律、醫療、教育等團體進行跨領域合作交流，為事故傷害兒童尋求更多資源的協助。

「2020 兒童交通安全指標調查」分數不及格，提醒我們目前交通安全程度有許多需要改善之處，這也代表我們還有非常大的進步空間。另感謝全臺 76 所國中、小老師、同學與國小家長，以及兒少代表協助發放與填寫問卷。你們的回饋我們將謹記於心，作為未來努力的目標，並化作向前的動力。靖娟基金會與您一同為兒童的安全把關，我們明白「養育一個孩子需要整個村子的力量」，期望在本會與政府單位以及社會大眾的同心協力下，許孩子一個能夠安心成長的環境。

附錄

一、回收狀況

(一) 縣市

1. 國小家長組

| | | 次數 | 有效百分比 |
|-----|------|-------|-------|
| 有效的 | 臺北市 | 75 | 4.8 |
| | 新北市 | 98 | 6.3 |
| | 桃園市 | 93 | 6.0 |
| | 臺中市 | 105 | 6.8 |
| | 台南市 | 86 | 5.5 |
| | 高雄市 | 99 | 6.4 |
| | 基隆市 | 81 | 5.2 |
| | 新竹市 | 68 | 4.4 |
| | 新竹縣 | 104 | 6.7 |
| | 苗栗縣 | 79 | 5.1 |
| | 彰化縣 | 53 | 3.4 |
| | 南投縣 | 74 | 4.8 |
| | 雲林縣 | 59 | 3.8 |
| | 嘉義市 | 64 | 4.1 |
| | 嘉義縣 | 103 | 6.6 |
| | 屏東縣 | 87 | 5.6 |
| | 宜蘭縣 | 94 | 6.0 |
| | 花蓮縣 | 72 | 4.6 |
| | 台東縣 | 60 | 3.9 |
| 總和 | 1554 | 100.0 | |

2. 國中組

| | | 次數 | 有效百分比 |
|-----|-----|-----|-------|
| 有效的 | 臺北市 | 90 | 5.1 |
| | 新北市 | 102 | 5.8 |
| | 桃園市 | 96 | 5.5 |
| | 臺中市 | 75 | 4.3 |
| | 台南市 | 126 | 7.2 |
| | 高雄市 | 95 | 5.4 |
| | 基隆市 | 97 | 5.5 |

| | | | |
|--|-----|------|-------|
| | 新竹市 | 99 | 5.6 |
| | 新竹縣 | 93 | 5.3 |
| | 苗栗縣 | 100 | 5.7 |
| | 彰化縣 | 95 | 5.4 |
| | 南投縣 | 98 | 5.6 |
| | 雲林縣 | 104 | 5.9 |
| | 嘉義市 | 98 | 5.6 |
| | 嘉義縣 | 100 | 5.7 |
| | 屏東縣 | 93 | 5.3 |
| | 宜蘭縣 | 99 | 5.6 |
| | 花蓮縣 | 50 | 2.8 |
| | 台東縣 | 49 | 2.8 |
| | 總和 | 1759 | 100.0 |

(二) 性別

1. 國小家長組

| | | 次數 | 百分比 | 有效百分比 |
|-----|----|------|------|-------|
| 有效的 | 女性 | 1069 | 68.7 | 70.3 |
| | 男性 | 451 | 29.0 | 29.7 |
| | 總和 | 1520 | 97.7 | 100.0 |
| 遺漏值 | | 34 | 2.2 | |

2. 國中組

| | | 次數 | 百分比 | 有效百分比 |
|-----|----|------|------|-------|
| 有效的 | 男性 | 923 | 52.4 | 53.0 |
| | 女性 | 817 | 46.4 | 47.0 |
| | 總和 | 1740 | 98.9 | 100.0 |
| 遺漏值 | | 20 | 1.1 | |

(三) 國小家長年齡

| | | 次數 | 百分比 | 有效百分比 |
|-----|--------|-----|------|-------|
| 有效的 | 20歲以下 | 33 | 2.1 | 2.1 |
| | 20-30歲 | 58 | 3.7 | 3.8 |
| | 31-40歲 | 714 | 45.9 | 46.3 |
| | 41-50歲 | 637 | 41.0 | 41.3 |
| | 50-60歲 | 70 | 4.5 | 4.5 |
| | 61歲以上 | 31 | 2.0 | 2.0 |

| | | | | |
|-----|----|------|------|-------|
| | 總和 | 1543 | 99.2 | 100.0 |
| 遺漏值 | | 11 | .7 | |

(四) 國小家長教育程度

| | | 次數 | 百分比 | 有效百分比 |
|-----|-------|------|------|-------|
| 有效的 | 國小或以下 | 41 | 2.6 | 2.7 |
| | 國中 | 59 | 3.8 | 3.9 |
| | 高中/職 | 352 | 22.6 | 23.0 |
| | 專科 | 277 | 17.8 | 18.1 |
| | 大學 | 558 | 35.9 | 36.5 |
| | 研究所 | 243 | 15.6 | 15.9 |
| | 總和 | 1530 | 98.4 | 100.0 |
| 遺漏值 | | 24 | 1.5 | |

(五) 國小家長職業

| | | 次數 | 百分比 | 有效百分比 |
|-----|-----------------|------|------|-------|
| 有效的 | 主管人員 | 86 | 5.5 | 5.7 |
| | 專業人員 | 354 | 22.8 | 23.3 |
| | 技術員及助理專業人員 | 107 | 6.9 | 7.0 |
| | 事務工作人員 | 160 | 10.3 | 10.5 |
| | 服務及銷售工作人員 | 187 | 12.0 | 12.3 |
| | 農林漁牧業生產人員 | 70 | 4.5 | 4.6 |
| | 技術有關人員 | 49 | 3.2 | 3.2 |
| | 機械設備操作及組裝人員 | 27 | 1.7 | 1.8 |
| | 基層技術工作人員及勞力工作人員 | 66 | 4.2 | 4.3 |
| | 軍人 | 4 | .3 | .3 |
| | 家管 | 319 | 20.5 | 21.0 |
| | 其他 | 89 | 5.7 | 5.9 |
| | 總和 | 1518 | 97.6 | 100.0 |
| 遺漏值 | | 36 | 2.3 | |

二、六都比較分數

| | 步行 | 自行車 | 大眾運輸 | 汽機車 | 交通環境 | 交通執法 | 交通安全教育 | 整體 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| 臺北市 | 57.45 | 57.87 | 68.27 | 62.21 | 59.76 | 53.78 | 55.53 | 59.59 |
| 新北市 | 58.12 | 60.37 | 66.91 | 63.15 | 52.96 | 54.72 | 55.43 | 59.34 |
| 桃園市 | 55.33 | 59.33 | 62.94 | 62.14 | 48.62 | 51.03 | 56.21 | 57.34 |
| 臺中市 | 57.97 | 58.76 | 62.31 | 64.74 | 49.49 | 50.97 | 52.26 | 57.99 |
| 台南市 | 56.62 | 60.78 | 56.87 | 59.40 | 51.52 | 52.36 | 55.41 | 57.24 |
| 高雄市 | 55.15 | 57.90 | 60.38 | 61.57 | 46.01 | 51.40 | 53.19 | 56.59 |

三、各項分數

國小家長交通狀況感受分數

| | 個數 | 平均數 | 標準差 |
|--------------|------|---------|----------|
| 步行 | 1552 | 55.6753 | 18.74455 |
| 自行車 | 1552 | 54.5361 | 19.18311 |
| 大眾運輸 | 1551 | 61.7602 | 19.30597 |
| 汽機車 | 1554 | 66.4109 | 13.64066 |
| 交通狀況 TOTAL | 1554 | 59.5303 | 12.51551 |
| 有效的 N (完全排除) | 1549 | | |

國小家長交通環境與措施感受分數

| | 個數 | 平均數 | 標準差 |
|--------------|------|---------|----------|
| 交通環境 | 1552 | 48.4536 | 21.12699 |
| 交通執法 | 1554 | 50.3518 | 16.98467 |
| 駕訓課程 | 1554 | 54.6203 | 15.66817 |
| 交安教育 | 1526 | 50.8475 | 11.42245 |
| 交通環境措施 TOTAL | 1554 | 50.8237 | 11.27397 |
| 有效的 N (完全排除) | 1524 | | |

國小家長交通狀況分數縣市比較

| 學校所在縣市 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|--------|---------|----------|-----|
| 臺北市 | 61.4211 | 10.87573 | 75 |
| 新北市 | 61.6148 | 8.91122 | 98 |
| 桃園市 | 58.5721 | 11.35042 | 93 |
| 臺中市 | 59.1095 | 12.17266 | 105 |
| 台南市 | 59.7636 | 10.71922 | 86 |
| 高雄市 | 60.6120 | 10.77875 | 99 |
| 基隆市 | 58.2160 | 13.02979 | 81 |

| | | | |
|-----|---------|----------|------|
| 新竹市 | 63.1697 | 10.75379 | 68 |
| 新竹縣 | 58.6270 | 12.53645 | 104 |
| 苗栗縣 | 60.5095 | 15.47531 | 79 |
| 彰化縣 | 60.8168 | 16.76801 | 53 |
| 南投縣 | 59.3356 | 15.46292 | 74 |
| 雲林縣 | 58.5000 | 13.29307 | 59 |
| 嘉義市 | 58.1497 | 13.31490 | 64 |
| 嘉義縣 | 57.6133 | 12.76921 | 103 |
| 屏東縣 | 59.5771 | 10.31768 | 87 |
| 宜蘭縣 | 59.8041 | 12.74779 | 94 |
| 花蓮縣 | 55.7425 | 10.34163 | 72 |
| 台東縣 | 60.7201 | 16.62433 | 60 |
| 總數 | 59.5303 | 12.51551 | 1554 |

國小家長交通環境與措施分數縣市比較

| 學校所在縣市 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|--------|---------|----------|------|
| 臺北市 | 53.4667 | 9.05754 | 75 |
| 新北市 | 52.0238 | 8.79071 | 98 |
| 桃園市 | 49.4265 | 11.14652 | 93 |
| 臺中市 | 50.1111 | 9.62787 | 105 |
| 台南市 | 49.1667 | 11.53214 | 86 |
| 高雄市 | 50.3367 | 8.42124 | 99 |
| 基隆市 | 47.8601 | 13.34696 | 81 |
| 新竹市 | 51.9118 | 7.90315 | 68 |
| 新竹縣 | 50.1282 | 9.69795 | 104 |
| 苗栗縣 | 52.1308 | 13.97224 | 79 |
| 彰化縣 | 52.6415 | 14.68484 | 53 |
| 南投縣 | 49.5946 | 13.95200 | 74 |
| 雲林縣 | 53.7571 | 11.90477 | 59 |
| 嘉義市 | 48.9323 | 16.02843 | 64 |
| 嘉義縣 | 49.8867 | 11.54762 | 103 |
| 屏東縣 | 51.5326 | 8.44582 | 87 |
| 宜蘭縣 | 50.4787 | 9.21216 | 94 |
| 花蓮縣 | 51.5509 | 9.52029 | 72 |
| 台東縣 | 53.6944 | 15.08011 | 60 |
| 總數 | 50.8237 | 11.27397 | 1554 |

國中生交通狀況感受分數

| | 個數 | 平均數 | 標準差 |
|--------------|------|---------|----------|
| 步行 | 1751 | 60.6282 | 21.88673 |
| 自行車 | 1755 | 66.2450 | 21.40307 |
| 大眾運輸 | 1751 | 61.6288 | 24.39835 |
| 汽機車 | 1756 | 59.7551 | 17.89562 |
| 交通狀況 TOTAL | 1759 | 61.8621 | 15.58648 |
| 有效的 N (完全排除) | 1740 | | |

國中生交通環境與措施感受

| | 個數 | 平均數 | 標準差 |
|--------------|------|---------|----------|
| 交通環境 | 1734 | 56.2630 | 23.42542 |
| 交通執法 | 1738 | 54.5378 | 19.40408 |
| 交安教育 | 1736 | 58.5438 | 13.98753 |
| 交通環境與措施 | 1738 | 56.9032 | 13.84288 |
| 有效的 N (完全排除) | 1732 | | |

國中生交通狀況分數縣市比較

| 學校所在縣市 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|--------|---------|----------|-----|
| 臺北市 | 61.1556 | 12.85356 | 90 |
| 新北市 | 61.7255 | 15.02771 | 102 |
| 桃園市 | 60.3464 | 16.49066 | 96 |
| 臺中市 | 63.3200 | 15.62253 | 75 |
| 台南市 | 57.4990 | 16.99846 | 126 |
| 高雄市 | 56.1868 | 20.76195 | 95 |
| 基隆市 | 60.3802 | 13.37427 | 97 |
| 新竹市 | 63.2462 | 16.16364 | 99 |
| 新竹縣 | 63.7809 | 15.20792 | 93 |
| 苗栗縣 | 60.8538 | 14.55016 | 100 |
| 彰化縣 | 64.4921 | 14.02984 | 95 |
| 南投縣 | 64.4770 | 13.82107 | 98 |
| 雲林縣 | 62.7584 | 15.35955 | 104 |
| 嘉義市 | 57.4732 | 14.96080 | 98 |
| 嘉義縣 | 65.4438 | 15.04536 | 100 |
| 屏東縣 | 61.7016 | 15.03521 | 93 |
| 宜蘭縣 | 61.5101 | 15.67380 | 99 |
| 花蓮縣 | 66.0025 | 12.51258 | 50 |

| | | | |
|-----|---------|----------|------|
| 台東縣 | 70.9872 | 14.26350 | 49 |
| 總數 | 61.8621 | 15.58648 | 1759 |

國中生交通環境與措施分數縣市比較

| 學校所在縣市 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|--------|---------|----------|------|
| 臺北市 | 57.8527 | 12.40655 | 89 |
| 新北市 | 57.4635 | 13.23855 | 99 |
| 桃園市 | 57.9883 | 8.78230 | 95 |
| 臺中市 | 53.5160 | 19.55876 | 73 |
| 台南市 | 56.5256 | 15.09933 | 126 |
| 高雄市 | 53.4043 | 17.96630 | 94 |
| 基隆市 | 56.4120 | 13.84353 | 96 |
| 新竹市 | 58.3838 | 12.32719 | 99 |
| 新竹縣 | 58.1975 | 11.79138 | 90 |
| 苗栗縣 | 55.3984 | 15.29175 | 99 |
| 彰化縣 | 57.3099 | 10.42262 | 95 |
| 南投縣 | 59.1898 | 11.86942 | 96 |
| 雲林縣 | 55.3614 | 13.73790 | 103 |
| 嘉義市 | 54.2177 | 16.08726 | 98 |
| 嘉義縣 | 60.4667 | 12.97419 | 100 |
| 屏東縣 | 55.9951 | 13.93782 | 91 |
| 宜蘭縣 | 55.4422 | 15.45664 | 98 |
| 花蓮縣 | 58.2870 | 9.72692 | 48 |
| 台東縣 | 62.6304 | 8.09757 | 49 |
| 總數 | 56.9032 | 13.84288 | 1738 |

高中生交通狀況感受分數

| | 個數 | 平均數 | 標準差 |
|--------------|-----|---------|----------|
| 步行分數 | 180 | 52.8000 | 18.49487 |
| 自行車分數 | 180 | 58.2917 | 19.37479 |
| 大眾運輸分數 | 180 | 66.0444 | 16.75049 |
| 汽機車分數 | 180 | 57.8025 | 16.93696 |
| 交通狀況 TOTAL | 180 | 58.7346 | 12.79531 |
| 有效的 N (完全排除) | 180 | | |

高中生交通環境與措施感受分數

| | 個數 | 平均數 | 標準差 |
|---------------|-----|---------|----------|
| 交通環境分數 | 180 | 58.5556 | 24.74726 |
| 執法交通分數 | 180 | 48.0000 | 23.90131 |
| 交安教育分數 | 180 | 66.0222 | 24.82924 |
| 交通環境與措施 TOTAL | 180 | 57.5259 | 16.27552 |
| 有效的 N (完全排除) | 180 | | |

步行分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 55.6753 | 18.74455 | 1552 |
| 國中生 | 60.6282 | 21.88673 | 1751 |
| 總數 | 58.3009 | 20.61620 | 3303 |

自行車分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 54.5361 | 19.18311 | 1552 |
| 國中生 | 66.2450 | 21.40307 | 1755 |
| 總數 | 60.7499 | 21.20940 | 3307 |

大眾運輸工具分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 61.7602 | 19.30597 | 1551 |
| 國中生 | 61.6288 | 24.39835 | 1751 |
| 總數 | 61.6905 | 22.14949 | 3302 |

汽機車分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 66.4109 | 13.64066 | 1554 |
| 國中生 | 59.7551 | 17.89562 | 1756 |
| 總數 | 62.8799 | 16.37732 | 3310 |

交通環境分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 48.4536 | 21.12699 | 1552 |
| 國中生 | 56.2630 | 23.42542 | 1734 |
| 總數 | 52.5746 | 22.70330 | 3286 |

交通執法分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 50.3518 | 16.98467 | 1554 |
| 國中生 | 54.5378 | 19.40408 | 1738 |
| 總數 | 52.5618 | 18.41811 | 3292 |

交通安全教育分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 50.8475 | 11.42245 | 1526 |
| 國中生 | 58.5438 | 13.98753 | 1736 |
| 總數 | 54.9434 | 13.41125 | 3262 |

整體交通安全分數

| 組別 | 平均數 | 標準離差 | 個數 |
|------|---------|----------|------|
| 國小家長 | 57.7566 | 11.29683 | 1554 |
| 國中生 | 59.2253 | 13.22046 | 1759 |
| 總數 | 58.5364 | 12.37541 | 3313 |