

我國交通安全教育之回顧與展望(一)

(國立交通大學運輸與物流管理學系教授 張新立)

一、緒 論



運輸是人類從事經濟與社會活動不可或缺之空間移動行為。隨著經濟文明與科技發展，人類之運輸活動也逐漸從早期之步行、騎馬與坐轎，逐漸演變成使用機械與動力之車輛；而在運輸服務品質之要求上，也由早期之基本需求滿足，逐漸提升為對迅速、方便與舒適之更高要求。而相對地，隨著機動車輛數量之快速增加與行駛速度之大幅提升，人類在享受運輸科技文明所帶來福祉之同時，也面臨遭受快速行駛車輛撞擊之威脅。

既然人類終其一生擺脫不了對交通運輸之需求，也就無法避免道路上穿梭不息車流所帶來之交通事故風險。因此，有人將交通事故比喻為現代社會的一種流行病。這種流行病病毒之強弱與道路及車輛工程設施之設計是否妥適、交通運行之管理是否得宜及國民之交通行為是否符合規範等因素均有關係。因此，一個國家之交通安全品質除能反映一個國家之交通建設文明外，更能反映出反映一個國家國民之交通文明與素養。

交通運輸之大部份活動均在公共場域進行，因此人車之使用權限與優先順序都需要透過完善之規範以維護交通系統之運行效率與安全保護。而這些為維護交通系統有效運作與安全保護所訂定之使用規則與知識，則需要透過各種教育之管道傳遞給全體國民，並利用執法對失序之行為給予必要之督促



與矯正。此外，隨著年齡之增長與老化，國民所從事之交通活動及所遭遇之交通安全威脅亦不斷變化，實有必要配合時代之進步與交通科技文明之發展，適時地透過教育與訓練，提供必要之交通安全知識與技能，以協助不同年齡族群之國民安全地生活在日趨複雜之交通環境中。因此，交通安全教育乃成為維護國家交通安全之最基本工作，也是全面提升國家交通安全品質、減少交通事故死傷之最根本方法。

二、交通安全教育之範疇與類別



人從出生乃至終老，無時無刻不與交通運輸發生關係，也因此就必須隨時注意交通之安全。只是人在不同的人生階段，有時是靠自己之力量來保護自身的交通安全，而有時卻得透過別人之協助始能獲得交通之安全。因此，如果按照國民一生所需要之交通安全照護，適時地給予不同階段之交通安全教育，

傳授日常生活中所需要之交通安全知識與技能，則交通安全教育可依國民年齡之成長而分為學前之家庭交通安全教育、學校之交通安全教育及駕駛教育三個階段，另有與此三個階段平行存在且貫穿國民一生之社會交通安全教育(如表 1 所示)。根據相關之研究指出，一個孩童之交通行為概念與模式在六歲之前就已透過模仿學習而趨於定型，由此可知家庭中父母之身教及生活環境中相關人士之示範，對學齡前兒童之交通行為學習具有多麼重大之影響。

表 1 國民應有之交通安全核心技能與交通安全教育

階段	教育類別		基本交通安全技能	車輛駕駛技能	交通專業技能
學前	家庭	社會教育	1. 守護終身的交通安全觀念		1. 交通工程師
國小	學校		2. 交通系統潛在危機之掌握	自行車	2. 公路監理人員
國中	教育		3. 認識基本路權與交通法規	自行車	3. 交通執法人員
高中			4. 行人與乘客交通安全技能	機車	4. 駕訓班講師
大專	駕駛教育		5. 安全使用公共運輸之技能	機車、小客車、小	5. 學校交安講師
成年			6. 交通維護及事故救護協助	貨車	6. 政策研發人員
老年					計程車、公共汽車、 大客車、遊覽車、 大貨車、聯結車

學校交通安全教育是一種具有系統性規劃與設計之群體學習活動，是一個國家培養其國民具備應有交通安全素養並訓練交通安全核心技能之主要管道。隨著受教者年齡之增加、身心與智能之成長及活動型態之改變，學校交通安全教育之內容則配合其生活之需要及學習者在交通系統中所擔任之角色，分別傳授其所需之交通安全知識與技能，以達成其所規劃之教育目標並培育國民建立其所需要之交通安全核心能力。例如在小學階

段之學童，其在交通運輸系統中所擔任之主要角色為行人與乘客，因此小學交通安全教育之主要功能乃在教育學童作一個好行人及好乘客所需要之各項知識與技能。而因應小學生使用自行車之風氣日盛，有計畫地訓練小學生學習安全使用自行車之要領，也應列入小學交通安全教育之內容，給予必要之協助與指導。



隨著升入國中及高中，青少年學生因上學距離拉長，獨自使用自行車或搭乘大眾運輸之機會大幅提升，違規無照駕駛機車之情況亦不時發生。此階段之學校交通安全教育可以因應學生生活之需要，逐步引導學生認識道路交通系統之運作方式及其潛藏之交通事故危機，一方面培養其國民應有之交通安全技能與核心能力，一方面則指導其認識各項交通法規及安全使用機車與汽車之必備常識，為即將來臨之車輛使用預作準備。

我國規定年滿十八歲方可參加機車及小客車駕駛執照之考領，通過考驗者始能獲得使用機動車輛之權利。雖然這些年滿十八歲之國民大多仍在大專院校就學，但仍有不少國民已離開學校參與社會之生產行列。因此，除了在高中及大專院校之交通安全教育中可以提供部份安全駕駛之相關知識協助外，政府仍應提供完善之駕駛教育協助準備報考駕駛執照之國民學習正確且安全之駕駛技能。至於國民為了特殊運輸用途，希望能進一步駕駛更大型或特種車輛(大貨車、大客車等)時，政府仍需開闢特殊駕駛教育或訓練管道，提供進一步學習之機會，俾能獲得所需要之專業駕駛知識與技能，以通過測驗並取得駕駛資格之授權。



國民離開學校或獲得駕駛執照之後，許多有關交通安全之新觀念、新技術及新法規，仍需要透過各種新聞媒體、社區宣傳及輔導活動等管道加以傳遞，以達到社會交通安全教育之功能。社會交通安全教育可以彌補學校教育及駕駛教育之不足，對各種不同之目標宣導對象進行策略性之交通安全教育與宣導，例如對機車使用者宣導配戴安全帽之重

要、指導老人如何安全穿越道路、及勸導民眾酒後不開車等工作都是社會交通安全教育之業務。

最後則為交通相關專業人員之交通安全教育，這些專業人員之工作及職責與交通安全息息相關，包括交通工程師、公路監理人員、交通執法人員、駕訓班之講師、學校交通安全之授課教師、交通政策研發人員及交通安全之社會工作者等。為能落實交通安全工作之推動，這些從事交通安全相關工作之專業人員，除了在職前需有完備之交通安全專業訓練外，在職期間仍應隨著環境與技術之改變，定期接受交通安全專業的再訓練，以便在其工作崗位上能發揮其應有之專業功能。

三、我國之學校交通安全教育

3.1 國民小學之交通安全教育



我國國民之交通安全教育長久以來都仰賴國民小學之推動。在未實施九年國民義務教育之前，國民小學是全體國民都會經歷之學校教育。因此，早年培養國小師資之師範學校或師範專科學校，在其課程之規劃中會對即將擔任國小教師之學生提供交通安全之相關知識，以符合未來擔任國小教師之教學需要。由於當

時之交通環境較為單純、車輛也不多，簡單的交通安全教材由「教育專業」之教師團參考國外之教材加以編輯，就足以滿足師範學生未來從事國民小學交通安全教學之需要。

民國五、六十年代，隨著我國經濟之快速成長，機車之使用大幅增加，不論是駕駛人或是行走於道路之行人都開始面臨交通事故傷亡之威脅。國民小學也因應時代之需要，開始注意交通安全教育之重要，惟教師在交通安全教育之專業能力仍因缺乏系統性且專業化之制度培訓，遠遠地落後有效教學的需要；而在交通安全教育教材之提供上，也只能靠少數教師與退休校長憑著多年的教學經驗，或參考鄰國日本之交通安全與駕訓教材，彙編一些教材供老師參考使用。



邁入民國七十年代後，隨著經濟持續成長所帶來的小客車與機車大量使用，我國道路交通事故所造成之死傷人數快速攀升，交通安全問題逐漸引起國人之注意。而在此時，因政府開放國民出國觀光，及大批留美學人及專業技術人員返國參加各項交通與經濟建設，而讓我國對交通安全問題之處理方法又多了歐美國家之經驗學習。雖然國民小學之課程規劃中，並沒有交通安全教育之特定時數，惟此時已開始為國小之各年級學生編撰交通安全手冊，分送每位學生一冊，讓教師能以融入其他課程之作法教導學生簡單之交通安全常識與技能，並透過家庭作業之方式要求學生回家與父母共同討論學習，開啟我國較為正式之國民交通安全教育歷史。

雖然教育部與交通部已合作編製交通安全手冊供國民小學學生使用，惟因並無專有之授課時數，也沒有學習成績之考核，因此各校推動之情況並不一致，有些學校積極推動，而有些學校則敷衍行事。因此在民國八十年代開始，教育部乃透過各級學校交通安全教育評鑑，督促各級學校落實推動交通安全教育，指導並宣傳各項與交通安全有關之知識與技能。此項評鑑工作之進行，初期係由各縣(直轄)市之教育局處推薦交通安全教學績效優良之學校予教育部，再由教育部遴聘評鑑委員前往各推薦學校進行訪視評鑑，評鑑成績特優者由行政院頒授「金安獎」之榮銜，成績未盡理想者則由教育部函請各縣市教育局處加以督促改善，必要時得由教育部指派訪視之評鑑委員於次年再度訪視評鑑，以達落實推動交通安全教育之目標。

民國九十年代開始，隨著網路與資訊技術的發展及政府財政之日趨拮据，在交通部所編列之道安經費被刪減後，不再發送交通安全手冊予國民小學學生使用，改由交通部在專屬網站上提供電子版之交通安全手冊，供學校教師及學生下載使用。由於電子版交通安全手冊之宣傳不足，加上也沒有必修時數之要求，教師對交通安全教育之內容又多不熟悉，各校在交通安全教育之推動上多顯得無精打采，僅有少數學校在校長或主任之認同下積極推動。因此，各縣市教育局處在面對教育部之訪視評鑑要求下，乃在各縣市培養選手學校，輪流分派推薦給教育部進行訪視評鑑(因評鑑制度規定被推薦參與教育部訪視評鑑之學校，五年內不得再推薦)，讓教育部之評鑑制度仍然無法達到督促所有學校，

全面落實推動交通安全教育之目標。因此，教育部乃從民國 100 年起更改各縣市推薦國中與國小參加全國評鑑之學校數量規定，要求各縣市每 20 所國小推薦一所、每 10 所國中推薦一所參加全國之訪視評鑑，且被推薦過之學校五年之內不得再被推薦。而教育部則從各縣市所推薦之學校中隨機抽取一至二所進行實地訪評。此外，教育部每年亦從尚未被推薦過之學校名單中，隨機抽取國中及國小各二至三所參與訪視評鑑，借以督促各學校務必落實交通安全教育之執行。

3.2 國民中學之交通安全教育



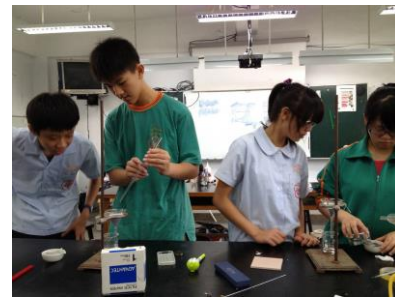
在未實施九年國民義務教育前，我國之學校交通安全教育僅能在國民小學階段實施。然而由於國小學生之年紀畢竟還小，許多交通安全之知識、原理與技能與他們之學習智能及親身之生活體驗似乎仍有相當大之落差，並不適宜在小學階段加以指導並學習。而自民國五十八年推動九年國民義務教育後，國民中學之加入拓展了我國學校交通安全教育之實施空間，許多較為深奧之車輛使用安全技能與理論得以對年齡較大之國中學生施以教育，對我國國民交通安全素養之培育應有極大之幫助。

惟自我國實施九年國民教育以來，國民中學之交通安全教育並沒有針對國民小學已完成之教育內容作適度之延伸，以強化我國國民之交通安全素養與核心能力。究其原因，乃因國民中學之學生無不以升學為其惟一之學習目標，與升學沒有直接關係之教學內容通常不易獲得學生、家長與學校之重視，再加上



沒有特別規定之教學時數要求、沒有教材及專長之師資，早已注定交通安全教育無法在國民中學落實推動之命運。雖然教育部三令五申要求國民中學務必作好交通安全之宣導與教育，並且透過交通安全教育訪視評鑑督促國民中學作好交通安全教育，然而一所國民中學是否積極推動交通安全教育仍取決於校長之良知與決心，再加上學務主任與生活輔導組長等少數幾個人之奉獻投入。在缺乏完善推動體制及資源投入之情況下，對國民中學所能擔負之交通安全教育功能似乎無法寄予太高之期望。

國民中學學生正處於生心理迅速成長發展期，對許多事務不但好奇且有自我之想法，同儕之影響力極高。此階段之交通安全教育對國民用路態度及正確觀念之建立極為重要，惟我國在此階段之學校交通安全教育著力不深，是我國國民交通安全素養無法有效提升之重要關鍵。根據調查研究結果顯示(Yeh et al., 2008)，我國有近三分之一之青少年在國中階段就已經開始無照駕駛機車。沒有完善之安全用車觀念並熟悉交通法規之情況下就冒然使用具有高度殺傷力之動力車輛，其危險程度可見一斑。而更可怕的則是一旦危險駕駛習慣養成後，對其本人及整個社會之交通安全所帶來之永無止境的威脅。



3.3 高中職之交通安全教育



高級中學與職業學校學生之生心理成熟程度已漸趨穩定，雖然其中不乏已無心升學而準備就業之學生，大部份之高中職學生仍多籠罩在升學的壓力下生活。高中職學生由於上放學之旅行距離已明顯較國中學生為高，課餘獨自外出參與活動之機會也相對提高，對運輸之需求強度乃明顯增加，對自由方便且便宜之交通工具的渴望也更為殷切。因此，我國另外之三分之一青少年乃在此種情況下開始其無照駕駛機車之違規行為。

由於部份高中職學生已滿十八歲，只要其通過汽、機車之駕照考驗，是可以合法使用汽機車的。因此在高中職之校園內，不時會有學生請求開放駕駛機車上下學之聲音(尚未見高中學生要求准許開車上學並停放車輛於校園內之請求)，顯示高中職學生已有學習駕駛機、汽車之需求，學校在某種程度上是可以發揮指導其安全使用車輛之交通安全教育功能。我國之高中職校園內因配有教官進行軍事相關課程之教學，並協助學校輔導學生之生活與上下學，因此高中職之交通安全教育重任就落在這些教官身上。由於我國並沒有規定高中職學生必須習修交通安全課程之時數，也沒有完整之教材以協助高中職教官與訓輔教師傳授交通安全知識與技能予學生；這些教官通常透過研習或研討會之機會學習交通安全之相關知識與技能，配合自己從媒體或網路上所獲取之宣傳影片或海報，編製教材以進行其對學生之交通安全教學活動。

雖然教育部仍然透過交通安全教育評鑑督促各高中職落實交通安全教育之推動，惟目前參與全國交通安全教育評鑑之高中職係由各直轄市之教育局及教育部中部辦公室分別推薦，被推薦之學校均為交通安全教育執行績效優異者，交通安全教育推動績效較差之學校通常不會被推薦，似乎達不到教育部期望透過交通安全教育評鑑以督促各高中職落實推動交通安全教育之目標，因為仍有相當高比例之學校被排除在「被評鑑學校」之範圍外。

3.4 大專院校之交通安全教育



大專院校學生(除部份五專學生外)大都已年滿十八歲，只要合法取得汽、機車駕駛執照，他們都可以是合法之汽、機車駕駛人，許多學校甚且安排汽、機車停車位供學生停放其車輛於校園內。大專院校推動交通安全教育之執行方式與高中職頗為類似，主要之推動人力為學校之教官與訓輔相關人員，所不同的是大專院校學生之上課時間較為分散，不易有共同之時間作為交通安全教育宣導使用。同樣地，教育部對大專院校並未有「交通安全教育」時數之要求，各校是否積極推動交通安全之教育，通常與學校所處之交通環境及該校之交通事故傷亡人數有關。參與教育部交通安全教育評鑑之大專院校係由各校主動報名，再由評鑑小組依各校所發生之學生交通事故死傷人數篩選訪評之學校，而學生交通事故死傷頻繁且未主動報名參加評鑑之學校，則由評鑑小組主動指定為接受訪視評鑑之學校，給予必要之協助以改善該校之交通安全。

由於大專院校之數量較少，在每年訪視十五所學校之現行制度下，約有近九成之大專院校已接受過教育部交通安全教育之訪視評鑑，委員們所給予之交通環境改善建議及交通安全宣導教育指導，對大專院校學生之交通安全改善已有明顯之績效出現。我國大專院校每年因交通事故死亡人數已從以往之兩百二十餘人減少至目前之一百六十餘人，成效可謂相當卓著。