

# 還給學童一個安全的交通環境

會員：羅孝賢

## 一、前言

學童交通安全是校園安全的重要課題之一。資料顯示，國民小學校園意外事件中，以交通事故死亡人數所佔比例居首，達三分之一以上；五至十四歲學齡兒童因運輸事故死亡之比例佔所有死亡原因亦達百分之廿至百分之廿五之間，顯見交通事故對於學童安全之重大威脅與危害。向為國人詬病的交通環境中，行人顯居弱勢，未成年之學童因身心發育仍未臻完全，更屬弱勢中之弱勢，致常成為交通事故之犧牲者。在倡議「人本」、「尊重行人」口號價響的今天，如何落實安全的交通環境，保護弱勢，即成為交通專業者首應關切與努力之目標。

學童交通事故多發生於上下學途中，地點則多在居家或學校附近。小學之設置係以「鄰里單元」為規劃之指導，在理想的情況下，小學生應能自行安全地步行上學，然而實際情況並非如此，常見社區交通系統凌亂，行人設施付之闕如，行人與車輛以及路邊停車競逐有限的道路空間，特別是學童上下學期間，益顯威脅。另由於教育資源分配不均，部分家長迷信明星學校，「跨區就讀」現象層出不窮；或因新開發地區居住人口稀疏，不足以支持新學校運作；或因學校歷史悠久，學生數量龐大，有如天文數字等等；諸多原因，造成今日學童必須由家長以汽機車接送到校，更加重校園周遭交通問題。面對此一嚴峻考驗，實有賴政府交通與教育主管機關、學校師長、家長與社區共同努力，儘速謀求改善之道。

## 二、維護學童交通安全之具體作法—教育、工程與執法

塑造安全的交通環境應從「3E」著手。所謂的「3E」係指教育 (Education)、工程 (Engineering)與執法 (Enforcement)三途徑，「教育」是藉由學校、家庭及社會等不同層面的教育，培養用路人正確的交通安全觀念與行為；「工程」係指透過相關交通工程設施的改善，提昇用路人的安全；而「執法」則是透過警力針對違規的用路行為進行強力取締與裁罰，以杜絕交通違規行為的產生。三者皆為維護學童交通安全不可或缺之手段。

就實體交通環境而言，以台北市為例，經過多年之努力與改善，「找回失落的行人空間」已非空洞口號，從掃除路霸、機車退出騎樓、機車退出人行道、以及都市發展局對於留設道路人行空間的嚴格要求等諸多措施，已在大部分的主次道路上見到成效，然則在巷道與地區道路部分仍有極大努力空間，此一部份其實就是威脅學童上下學安全的主要隱憂。「通學巷」、「學童安全走廊」與「愛心導護商店」的構想與具體落實雖稍可彌補道路空間不足的缺憾，然民眾的「用車道德」與守法觀念，仍有待養成；「家長接送區」之佈設，整頓了積習已久的校門口接送習慣，亦減輕了各學校門口於上下學時間之交通亂象，然仍常見接送家長罔顧他人安全任意停車或將機車騎上人行道，在在仍有待嚴格執法以為匡正。

嚴格執法為遏止交通設施不當使用的重要手段，目前影響學童交通安全最鉅者，莫過於巷道內隨處可見之違規停車，如路口（巷口）十公尺內之違停，嚴重影響視距及視線之通透性，對於個頭矮小之學童尤具威脅。然則目前民眾皆有未劃紅線即可停車之觀念，曲解法令莫此為甚，執法人員對於巷道內之違規停車亦多自動退讓不予處理，民眾日久積非成是，交通問題於焉惡化。其他諸如任意停車上下乘客（學童）、騎乘機車行駛人行道等行為亦充滿危機，且常為民眾所忽視。

至於教育，其乃「治本」之道。透過教育，才能全面性地建立用路人正確的交通觀念，減少用路疏忽與違規行為的產生，進而減低交通事故的發生機會，保障用路人的安全。交通安全教育可經由家庭、學校與社會進行，自小培養學童正確的交通安全知識與行為習慣，讓學童擁有保護自己行的安全之能力。家庭教育以著重家長身教為主，此為目前普遍之困境，由加強執法導正大人的偏差行為，可能是唯一的對策。對學童而言，「寓教於樂」是最高教育指導原則，善用各種媒體，製作有趣之互動教材遊戲，吸引學童注意；避免呆板、照本宣科或血淋淋單刀直入之負面教法與教材，應為努力方向。除學校之外，兒童交通博物館亦是良好的交通教育場所，可透過實體的互動與導覽教學，達成交通教育目標。在具體作法上，交通博物館可設計適合高中低年級之套裝行程，提供各中小學校校外教學之選擇，學童在學六年或九年期間需到訓三次，取得學習護照積點，應為可行。

### 三、社區交通環境之整體營造

小學為社區鄰里的中心，在強調社區總體營造的今日，許多社區之環境改善與具體作為皆環繞小學為之，此係因小學學童多為社區子弟，社區居民或為該小學畢業，或為學生家長，或經常到學校活動，關係密切。因此對於提升學童交通安全之諸多作法，應與社區充分互動，這是非常重要的。筆者擔任義交導護多年，並曾協助台北市多所中小學提供改善校園周遭交通環境之諮詢工作，過程中發現，推動「通學巷」或「時段性禁止停車」等相關改善交通之作法時曾面臨相當多來自社區居民之阻力，包括發動民意代表抗議阻撓、直接到校找校長拍桌理論，甚或潛入校園破壞設施，在所多有。當然成功正面之案例亦不勝枚舉，以台北市士林區文昌國小海砂屋校舍拆除改建期間遷校至美國學校舊址為例，對於暫用校址之爭取，學童上下學動線之規劃與交通導護之執行等事務，皆有社區居民的參與和大力協助，讓校舍改建期間學童仍能安全上下學，此顯示凝聚與善用社區力量的重要性。對於整體社區交通環境之營造與改善，更需要社區的全力支持，始能竟其全功。

另，由於交通實體環境之改善與提升並非一蹴可及，因此，為維護學童交通安全，仍需較多導護人力投入以彌補設施之不足。導護人力之招募與訓練向為志工工作，特別在小學教師退入校園呼聲漸起之際，導護志工人力即顯不足。台北市約有一萬人投入學童導護工作，其中兩千人左右為納編義交，陣容不可謂不龐大，然則分散至全市各校，加以並非每日值勤，實際上仍有不足，特別是中下午時段，缺人情況嚴重，需由學校教師替補。近一年來，導護志工流失相當嚴重，家長參與意願偏低，除應加強招募工作外，亦應進一步思考招募「社區志工」的可能性；另則應加強與社區內之企業聯繫，尋求支援，過去台北市交通文教基金會曾發起「交換爸媽」活動，並上網媒介，鼓吹在地企業協助當地小學之交通導護工作，然經過三年，仍是需多供少，原尚有某知名飯店集團認養台北市中山國小之交通導護工作，由於經營團隊更換，無意再續，目前僅剩鼎漢國際工程顧問公司員工協助台北市松山國小交通導護仍持續進行。此外，各大專院校將協助社區小學交通導護納入大專學生「服務課程」亦為可行之方向，值得大力推動。

### 四、政府主管機關之指導與支援

長期而言，政府應致力營造良好的交通環境，讓學童能安全地自行走路上學，不受車輛的侵害與威脅。落實學區制度是杜絕學童長時間暴露於危險交通環境的根本之道，亦有助於減少接送行為衍生之交通問題；都市發展與交通單位則需於道路規劃與建設階段即妥為考慮行人需求，特別是學校周圍地區性交通系統之規劃應將人行設施視為首要，不應再以車道之附屬設施對待。短期應著重於校園周遭之交通改善，以學校為單位，個別診斷其交通問題，

協助提出有效之改善策略，並定期評估其效果；嚴格執法為短期可收效之猛藥，亦需請執法之警察同仁適時展現公權力，勿讓學校或導護志工直接面對不可理喻之民眾，特別是違規停車問題，警方正常之取締告發或拖吊工作通常於上午八時開始，小學生於七時十分左右開始上學，緩不濟急，亦於事無補。

導護志工制度在可見的未來仍有其存在的必要，善用此一社會資源將有助於改善交通問題，政府應予重視，包括教育局、交通局、交通大隊等相關主管機關需給予輔導與必要之協助，特別是教育訓練部分，始能更有效發揮其功能。

## 五、結語

學童安全交通環境的營造，有賴於教育、工程與執法三管齊下，學校與社區的良性互動更是影響成敗的重要關鍵。如何善用民間資源，推動學童交通安全工作，是現階段政府主管機關應亟思突破的環節，思考輔導民間進行社區交通環境改造之具體作法；藉由社區自發性的作為，達成改善環境之目標，當可減少或避免改善過程中直接面臨之抗爭與可能引發之社會成本。

長期而言，政府仍應善盡義務，規劃提供適當之交通設施，滿足學童安全行路的基本需求，導護志工方有「功成身退」的一天。