



校園事故分析與倡議策略

以通學路為核心的安全改革

靖娟兒童安全基金會 | 執行長 許雅荏

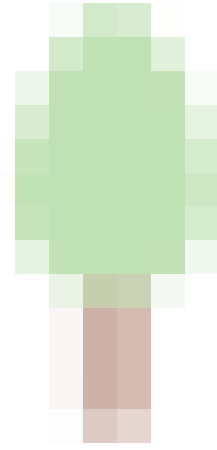


靖娟兒童安全

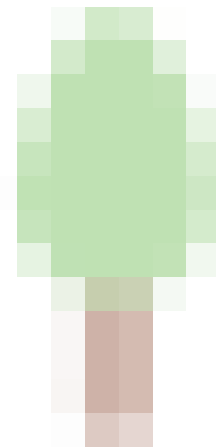
文·教·基·金·會



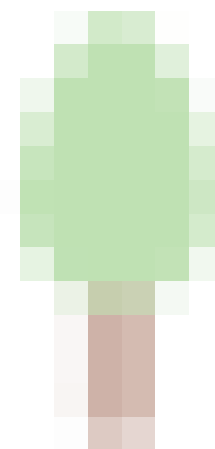
重點摘要



① 臺灣兒少交通事故現況與風險樣態



② 學校周邊通學安全的推動歷程



③ 通學環境改善民團共督計畫



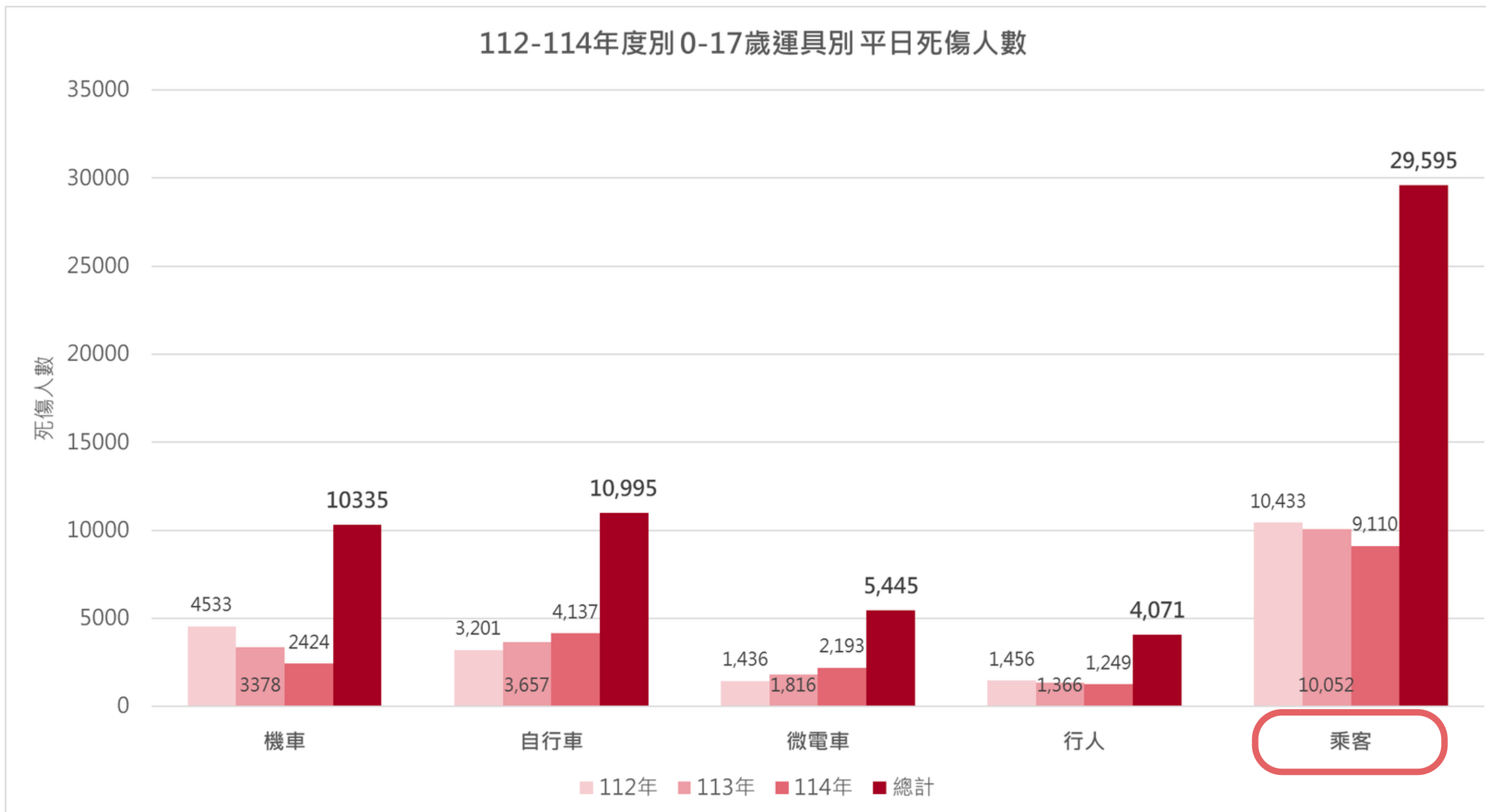
01

臺灣兒少交通事故 現況與風險樣態



01 通學安全現況

近五年臺灣兒少交通事故現況



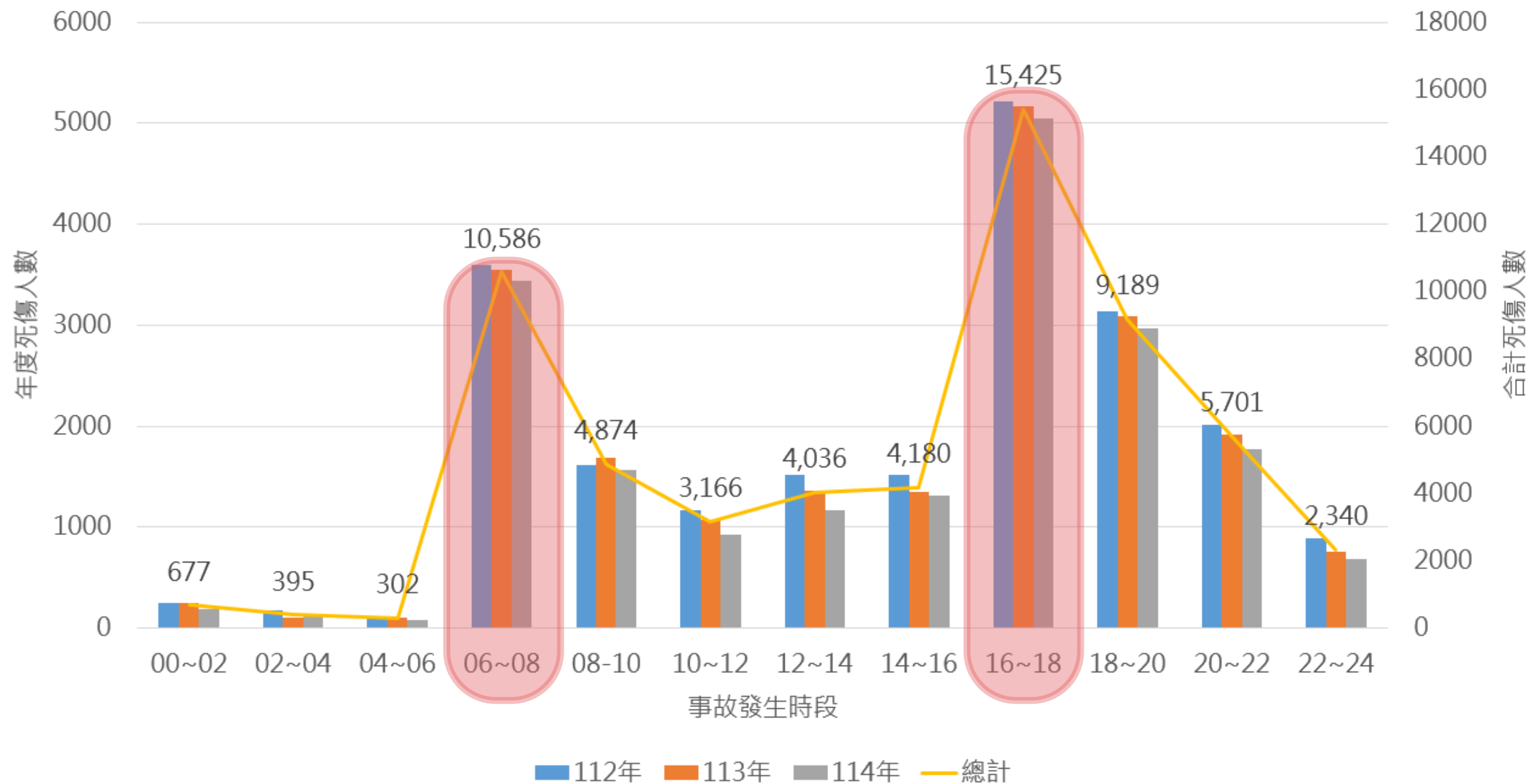
平日死傷最大宗為**乘客**：接送與乘車的風險要納入通學安全的管理，同時顯示**路口與動線**設計的缺口



01 通學安全現況

風險樣態

112-114年11月 年度別 平日事故發生時段死傷人數



事故集中在**上放學尖峰**：校園周邊改善須要優先介入



01 通學安全現況

風險樣態

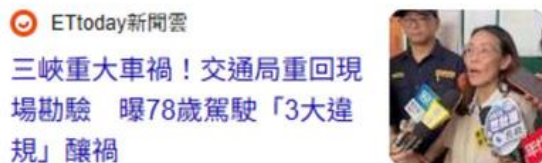
「高風險駕駛」+「校園前道路」的悲劇？

HOT NEWS 「那是我每天走的路…」 三峽12歲女學生、40歲媽媽命喪校門



聯合新聞網
三峽車禍釀3死！肇事者遭起底「違規慣犯」
網轟：道交3惡例搞爛交通

3 小時前



7 小時前

中央社 CNA
新北三峽車禍涉肇事駕駛未脫離險境受傷學童持續治療觀察社會

5 小時前

奇摩新聞
三峽重大車禍肇事軌跡長 警出動空拍機採證 運安會帶回行車電腦

1 小時前

中時新聞網
三峽大車禍今相驗 死者家屬因「這理由」無法領180萬被害補償金

10 小時前

讓靖娟從制度到道路設計層面
讓你更了解這個事件



為什麼「校園周邊」這麼危險？



道路的問題在哪裡？

路幅過寬／筆直路型／無減速工程設施

引用指引未落實（市區道路設計規範、校園周邊改善指引）

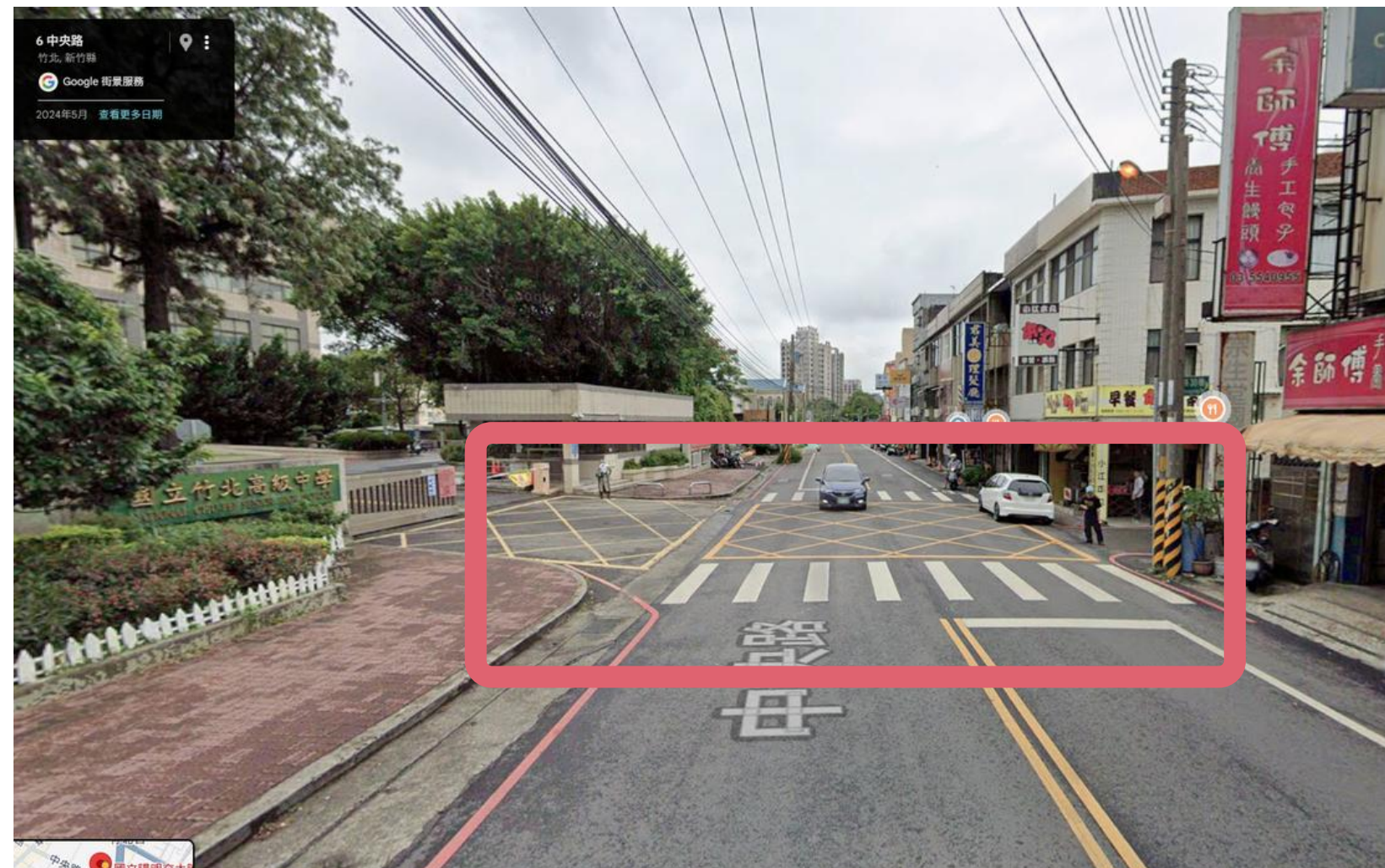


放學尖峰/路口衝突：新北三峽北大國小外，放學時段重大衝撞（3死12傷）



01 通學安全現況

風險樣態



學校路口：無號誌行穿線、車道過寬導致併行與視野死角



02

學校周邊通學安全 的推動歷程



02 推動歷程 通學環境改善計畫

通學環境改善計畫

2006 年迄今，持續協助學校檢視與改善通學環境，以及參與政府通學示範區改善計畫。

導護專業輔導與推動計畫

2010 年招募導護志工，協助學校改善導護值勤情況，志工至今仍持續協助宣導。

校園交通安全政策推動

1992 年迄今，持續推動校園安全相關政策，發起「全國兒童安全日」，以數據分析交通現況，為兒童安全倡議。(事故演習、幼童專用車制度、兒童安全座椅、電動自行車等修法)





02 推動歷程

導護專業輔導與推動計畫

通學環境改善計畫

2006 年迄今，持續協助學校檢視與改善通學環境，以及參與政府通學示範區改善計畫。

導護專業輔導與推動計畫

2010 年招募導護志工，協助學校改善導護值勤情況，志工至今仍持續協助宣導。

校園交通安全政策推動

1992 年迄今，持續推動校園安全相關政策，發起「全國兒童安全日」，以數據分析交通現況，為兒童安全倡議。

(事故演習、幼童專用車制度、兒童安全座椅、電動自行車等修法)





02 推動歷程

校園交通安全政策推動

通學環境改善計畫

2006 年迄今，持續協助學校檢視與改善通學環境，以及參與政府通學示範區改善計畫。

導護專業輔導與推動計畫

2010 年招募導護志工，協助學校改善導護值勤情況，志工至今仍持續協助宣導。

校園交通安全政策推動

1992 年迄今，持續推動校園安全相關政策，發起「全國兒童安全日」，以數據分析交通現況，為兒童安全倡議。

(事故演習、幼童專用車制度、兒童安全座椅、電動自行車等修法)





03

通學環境改善
民團共督計畫



範圍

2024 年針已對六都抽樣 19 所高中以下，且獲補助改善的學校周邊進行檢核。

方法

通學路分析、實地勘察、結果評分、記者會

目標

將「看得見、來得及、用得安心」轉為可檢核的缺失與改善方向

我們不是用檢核來指責學校，

而是用檢核把問題變成**可改善的清單**，再透過NGO的夥伴將檢核變成**可複製的做法**



我們以 **兒童安全**、**通用設計**、**人本交通** 為核心，聚焦 3 件事：



看得見 視距、遮蔽、辨識性

兒童身高矮小、視野範圍較窄（約為成人的2/3），因此「視距」的條件對第一時間判斷及事故是否發生有決定性的影響力。



來得及 速度管理、過街距離、衝突控制

兒童的步速較慢（平均 0.8m/s）、對車速與距離的判斷力尚未成熟，因此環境必須提供足夠的「物理緩衝」與「預警」。



用得安心 連續性、無障礙、動線清楚

確保兒童有獨立、寬敞且無障礙的行走空間，並將潛在的碰撞風險（如突出物、路面破損）降到最低，同時降低的兒童資訊負荷。

03 通學改善計畫

現場勘查



會勘次數：19 次

參加人數：26 人

參與民團：

- 下一代人本交通促進會
- 台灣交通安全協會
- 台灣安全駕駛監督聯盟
- 行人零死亡推動聯盟
- 桃園市人本交通推動協會
- 高雄市行人路權促進會
- 臺南市人本交通促進會
- 還路於民行人路權促進會



視野遮蔽

看不見

→ 反應時間不足

→ 路口衝突更難避免

車道過寬

設計越寬 → 速度自然上升，容易併行

穿越更長 → 碰撞機率與嚴重度上升

人行道不連續

動線斷點

→ 兒童被迫靠近車流、繞行

→ 暴露時間上升





視野遮蔽

看不見

→ 反應時間不足

→ 路口衝突更難避免

車道過寬

設計越寬 → 速度自然上升，容易併行

穿越更長 → 碰撞機率與嚴重度上升

人行道不連續

動線斷點

→ 兒童被迫靠近車流、繞行

→ 暴露時間上升





視野遮蔽

看不見

→ 反應時間不足

→ 路口衝突更難避免

車道過寬

設計越寬 → 速度自然上升，容易併行

穿越更長 → 碰撞機率與嚴重度上升

人行道不連續

動線斷點

→ 兒童被迫靠近車流、繞行

→ 暴露時間上升





我們想要的改變長什麼樣？



校園周邊速度管理常態化



通學路徑的整合與改善



例行稽核與維護機制



守護寶貝每一天

孩子通學的路
不只要有，還要用得安心



靖娟兒童安全
文·教·基·金·會