

強化民間交通安全組織教育宣導功能之初探

A Preliminary Study on Strengthening Traffic Safety Education and Dissemination of Non Government Organization

運輸安全組 喻世祥

研究期間：民國111年1月至111年12月

摘要

本文探討民間交通安全組織（對照標竿案例包括日本交通安全協會、歐盟交通安全教育及網絡，以及我國的靖娟兒童安全文教基金會），若從事交通安全宣導教育工作所應具備功能進行初探，以研提交通安全宣導教育組織所具備關鍵功能，包括經費多元開發能力、專業人力發展能力、跨組織合作能力、議題論述及倡議能力等。考量政府部門與民間組織在交通安全宣導的角色及主導性，交通安全月的辦理方式，可以「政府主導模式」、「公私部門合作模式」及「民間組織辦理」三種模式，後續可逐漸轉由民間組織辦理。本文成果可應用於成立全國性其他交通安全相關議題組織之定位及功能檢視，俾符合社會需求以永續發展，期望民間組織能發展茁壯，成為促進全國交通安全的重要力量。

關鍵詞：

交通安全、宣導

壹、緒論

本緒論中依序說明本計畫緣起與目的、研究範圍與對象、研究內容與工作項目，以及辦理方式。

一、計畫緣起與目的

聯合國為加強全球道路交通安全，由世界衛生組織（WHO）自2007年起，首次開始推動其會員國體系內之「全球道路安全週」活動，自第二屆起每兩年於特定一週內，選定主題做為當年度活動主軸，迄今已辦理了六屆。另日本「交通安全週」更可追溯至1948年，推動至今已70餘年，每年均會擇定特定主題，由民間團體辦理全國共同性活動。辦理模式係透過各種管道，如幼稚園及小學以交通安全教室的形式，舉辦步行與自行車安全宣導及相關競賽；職場上則以禁止飲酒及危險駕駛等主要宣導事項等。在交通安全週期間，目前約有超過一百個協辦團體，由下而上透過全民參與，營造交通安全重要性的氛圍，造就日本在全球交通安全的卓越水準。

改善交通安全最核心的因素是用路人，透過宣導能喚起用路人的安全意識，持續交通安全教育可改變用路人的知能及行為，交通部於109年開始辦理交通安全週，110年擴大辦理為交通安全月，111年仍持續辦理，惟仍以公部門主導的活動為主，民間組織的活動僅為被動配合。

民間組織是促進交通安全不可或缺的一環，相較來自政府部門的宣導，由用路人自動發起的活動能獲得更多的關注及參與，進而將倡議的觀念及行動落實於日常生活。本研究依據鈞長欲了解未來成立民間交通安全組織於宣導教育功能所涉及因素進行初探，期望民間組織能發展茁壯，以成為促進全國交通安全的重要力量。

二、研究範圍與對象

研究範圍為我國辦理相關交通安全宣導、教育之民間組織團體為主，利害關係人包括交通安全宣導、教育之民間組織團體、公部門辦理交通安全宣導業務之交通部(道路交通安全督導委員會)、公路總局及縣市政府，以及接收宣導之民眾。

三、研究內容與工作項目

本研究內容包括以下工作項目：

- (一)現況及界定問題：瞭解我國目前辦理交通安全宣導、教育之民間組織團體，其設立宗旨及運作概況，發掘我國交通安全宣導之現況問題。
- (二)標竿組織案例：蒐集國內或國際從事交通安全宣導、教育之民間組織團體案例，瞭解其設立宗旨及運作概況，分析組織功能及對應社會需求，做為研提組織功能分析面向之參考。
- (三)民間交通安全組織之功能分析：針對現況及問題，參考國內或國際標竿組織案例，分析民間交通安全組織於宣導、教育功能之關鍵因素，以供目前或欲新設之組織團體強化組織功能及配合交通安全月宣導成效。

四、辦理方式

- (一)藉由國內外文獻蒐集，對於發掘我國交通安全宣導教育之現況問題進行整體了解。
- (二)以既有文獻、研究報告或透過網路搜尋組織網站、新聞等方式蒐集國內外標竿組織案例。

貳、我國民間交通安全組織

依據研究範圍及對象，所回顧之民間交通安全組織係指我國辦理相關交通安全宣導、教育之民間組織團體。

一、與交通部合作之組織[1]

(一) 高雄市道路交通安全促進會[2]：

1. 高雄市道路交通安全促進會自民國 50 年依人民團體法以純社會公益社團成立，宗旨為重視道路交通安全，行善由我開始，善盡社會企業責任，交通零事故。
2. 高雄縣市自民國 99 年 12 月 25 日合併後，自第 13 屆起，組織範圍也隨行政區調整擴大，高雄市轄內有 20 餘家公路公會工會及協會，包括汽車貨運、貨櫃、砂石、遊覽車客運、公共汽車客運、汽車保養、汽車駕駛員等。目前共有團體會員及個人會員合計 62 位、顧問 30 位。
3. 自 107 年起，結合交通部路老師成立「有路安道安宣導志工團」，深入高雄市各地進行全年齡層的道安教育宣導。在推廣大型車安全教育方面，透過 14 個高雄市運輸相關會員社團，積極宣導大型車行車安全教育。

(二) 中華車會：

1. 中華車會（Chinese Taipei Automobile Federation, CTAF）成立於民國 107 年，為經內政部許可設立之社團法人，並獲得國際汽車聯盟（Federation Internationale de l'Automobile, FIA）認可，具 FIA 會員身份。成立宗旨為推廣道路交通安全，促進國際交流（舉辦國際研討會、講習、展覽等）。
2. 中華車會持續改善並強化民眾的道路安全觀念，邀請各領域具正面形象的知名人士擔任道安大使，包括前交通部長林佳龍、世大運百米金牌楊俊瀚與首屆 FIA 賽車世運會參賽車手陳意凡等人，拍攝宣導海報，在臺北市交通匯聚地點露出，未來也將在 FIA 國際會議上分享，讓世界看見臺灣對降低交通傷亡的努力。

(三) 財團法人山葉機車安全駕駛文教基金會：深入校園實施機車安全駕駛教育。

- (四)臺灣酒駕防制社會關懷協會：酒駕防制公益宣導。
- (五)東陽吳篤文教基金會：舉辦交安才藝競賽。
- (六)社團法人台灣酒與社會責任促進會：辦理年度活動記者會號召全民響應。
- (七)財團法人靖娟兒童安全文教基金會：製作交通安全數位研習教材。
- (八)臺灣產物保險股份有限公司：於環保局、消防局、農會、銀行及大型交通公司等辦理交通安全宣導講座。
- (九)富邦產物保險股份有限公司：「車險損害防阻宣導講師團」至各單位宣導行車損防與安全知識，分享事故發生後的處理程序，協助客戶保護自身權益。
- (十)旺旺友聯產物保險：明訂員工禁止酒後駕車管理規範。
- (十一)第一產物保險股份有限公司：參與不酒駕我行之宣誓活動外，並落實於形象廣告中。
- (十二)國泰世紀產物保險股份有限公司：啟動「不意外騎士」專案，深耕於校園交通安全議題。
- (十三)新安東京海上產險：2012年起加入宣導反酒駕及製播廣告。
- (十四)遠通電收股份有限公司：與國光號合作透過車體廣告宣傳。
- (十五)帝亞吉歐：攜手交通部連續五年舉辦全國交通安全創意競賽。
- (十六)和泰汽車：自2011年開始捐贈全台灣國小導護志工警用等級反光背心與指揮旗。

二、其他相關組織

(一)中華民國機車研究發展安全促進協會[3]：

1. 中華民國機車研究發展安全促進協會，自民國64年成立，結合國內各機車製造業者以從事社會公益服務工作，改進交通秩序，維護行車安全，增進國際交流與社會公共福祉為宗旨。

2. 宣導交通安全，推廣交通安全常識教育，研究改進噪音、排放廢氣污染物之防制等為主要推展工作。主要宣導活動為交通安全文藝比賽。

(二)中華民國汽車安全協會[4]：

1. 於民國 70 年成立，協會由汽車相關行業所組成，國內主要的汽車製造廠皆為協會的會員，包括有：中華汽車、國瑞汽車、裕隆汽車、福特六和汽車、台灣本田、納智捷汽車等，經費來源由國內汽車製造廠贊助。
2. 協會與政府單位發揮互補功用，將政府的重點式交通政令化為實際的宣導、教化行動，克盡民間團體職責，以協助政府不容易施力的地方。除了與交通安全相關議題的宣導活動外，協會也適時配合媒體推行廣告宣導教育，協商各會員遵照政府所頒定之各項交通安全法令。主要宣導活動為交通安全文藝比賽。

茲將前述組織彙整如表 1。

表 1 我國民間交通安全組織摘要表

項次	組織名稱	辦理宣導教育內容
1	高雄市道路交通安全促進會	1. 成立「有路安道安宣導志工團」，深入高雄市各地進行全年齡層的道安教育宣導 2. 透過 14 個高雄市運輸相關會員社團，積極宣導大型車行車安全教育
2	中華車會	推廣道路交通安全，舉辦國際研討會、講習、展覽等
3	財團法人山葉機車安全駕駛文教基金會	深入校園實施機車安全駕駛教育
4	臺灣酒駕防制社會關懷協會	酒駕防制公益宣導
5	社團法人台灣酒與社會責任促進會	辦理年度活動記者會號召全民響應
6	東陽吳篤文教基金會	舉辦交安才藝競賽
7	財團法人靖娟兒童安全文教基金會	製作交通安全數位研習教材

表 1 我國民間交通安全組織摘要表（續）

項次	組織名稱	辦理宣導教育內容
8	臺灣產物保險股份有限公司	於環保局、消防局、農會、銀行及大型交通公司等辦理交通安全宣導講座
9	富邦產物保險股份有限公司	「車險損害防阻宣導講師團」至各單位宣導行車損防與安全知識
10	旺旺友聯產物保險	明訂員工禁止酒後駕車管理規範
11	第一產物保險股份有限公司	參與不酒駕我行之宣誓活動外，並落實於形象廣告中
12	國泰世紀產物保險股份有限公司	啟動「不意外騎士」專案，深耕於校園交通安全議題
13	新安東京海上產險	宣導反酒駕及製播廣告
14	遠通電收股份有限公司	與國光號合作透過車體廣告宣傳
15	帝亞吉歐	攜手交通部連續五年舉辦全國交通安全創意競賽
16	和泰汽車	捐贈全國國小導護志工反光背心與指揮旗
17	中華民國機車研究發展安全促進協會	交通安全文藝比賽
18	中華民國汽車安全協會	交通安全文藝比賽

參、標竿組織

為研提組織功能分析面向之參考，透過蒐集國內或國際從事交通安全宣導、教育之民間組織團體案例，以瞭解其設立宗旨及運作概況，分析組織功能及對應社會需求。

一、日本交通安全協會[5]

日本有全國性的交通安全協會，也有地方性的交通安全協會以及國際交通安全協會。以福岡縣為例，交通安全協會目前共有 250 位職員，從 1948 年 4 月成立至今已有 70 多年。交通安全協會的事業目的是提升交通安全思想，以及提倡交通禮貌運動，並致力於根絕交通事故的發生，以實現安心安全的交通社會。全日本交通安全協會與警察廳主辦年度全國運動，內閣府、文部科學省及國土交通省協辦，並有皇室成員與會響應，如圖 1。



圖 1 全日本交通安全協會主辦全國運動

無論何種交通安全協會都是民間組織，屬於公益財團法人的性質。經費的來源是民眾的捐款，以及來自政府機關的委外辦理事務（例如，辦理交通安全講習活動、辦理駕駛證照的更新工作）的費用收入，也有交通安全協會自己經營的事業（例如，經營汽車駕駛訓練班），亦有民眾認同交通安全協會的理念加入成為會員而繳納的會費[6]。

以福岡縣交通安全協會為例，最主要的活動有：

(一) 講習活動

為防止交通事故的發生，舉辦駕駛執照更新時的講習活動，以及專門為高齡者舉辦的交通安全講習活動。

(二) 交通安全之宣傳、啟蒙活動

1. 為使社會大眾學習交通規則以及交通安全知識，福岡縣交通安全協會發行月刊（福岡交通安全）。
2. 利用於春夏秋冬四季舉辦之福岡縣民交通安全運動，實施街頭宣傳，作成宣導手冊、廣告海報等，發布給各學校及公司行號等，如圖 2。
3. 特別是在夏季與年底舉辦的福岡縣民交通安全運動中，擴大宣導交通安全意識，並在有重大交通死亡事故發生時，透過電視電台廣播等之播送，強烈宣導並提升駕駛人之安全意識，如圖 3。



圖 2 四季交通安全運動海報



圖 3 交通安全協會舉辦交通安全宣傳活動

(三) 交通安全教育活動

1. 從 2003 年 4 月起，由福岡縣交通安全協會派出交通安全指導員(主要是由已退休的女警組成交通安全教育小組)，到托兒所、幼稚園對兒童宣導，建立交通安全教室，快樂學習交通禮貌與交通安全概念。
2. 以高年級的小學生為對象，教導自行車的安全騎車方法，並實施實際操作。再以高齡者為對象，於福岡縣內各地建立交通安全教室，讓高齡者充分學習交通安全知識。
3. 在福岡市東區的貝塚交通公園，以娛樂用小型車讓兒童一邊駕駛一邊學習交通規則，並由福岡縣交通安全協會的交通指導員當場實施交通安全教育，如圖 4。



圖 4 交通公園

(四) 對駕駛人實施提高安全意識的養成活動

1. 藉由比賽讓駕駛人學習機車、自行車安全駕駛的知識與技能以防止交通事故。例如，舉辦騎機車安全大會、兒童騎自行車大會等。
2. 在福岡縣交通安全協會所附屬的「福岡縣汽車駕駛訓練班」，以企業人士為對象，舉辦針對交通事故、交通違規再教育講習班，以及舉辦高齡者安全駕駛教室、實施法定的高齡者講習班等。

二、歐盟交通安全教育及網絡[7]

歐盟的交通安全教育及網絡(Networks and Education for Safety in Traffic, 以下簡稱 NESTs), 其目標在改善歐盟及會員國的道路安全, 並成為道路安全實務應用及執行方案的互動核心。由 9 個歐洲國家所組成的合作聯盟, 包括希臘、比利時、荷蘭、盧森堡、西班牙、保加利亞、波蘭、奧地利及法國, 透過 2010 年歐盟補助的「歐洲弱勢、老年人、新手司機和道路使用者的行動計畫」(Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe, 以下簡稱 AVENUE 計畫), 發展道路安全對策中心(Referral Centre)。

合作聯盟包括政府、民間組織及私部門, 引進體驗式的訓練與學習, 透過科學化的分析, 以期改善道路安全教育及用路人的行為。儘管 AVENUE 計畫初期籌備期很長, 且遭遇融資困難的情況, 但合作聯盟於實施 AVENUE 項目所取得的進展仍感到滿意。

(一) AVENUE 計畫的核心目標

1. 建立道路安全對策中心
2. 提升大眾對道路安全的意識
3. 減少道路事故的死傷人數
4. 倡導安全駕駛及禮儀, 以使不同用路人能彼此瞭解
5. 凸顯道路安全志工的重要

(二) AVENUE 特定目標

1. 設計及發展不同層級, 包括全歐盟、歐盟單一國家層級、區域層級及移動式的道路安全對策中心
2. 發展客製化的教育課程, 道路安全意識提升活動及訓練課程
3. 組織能讓不同道路使用者互動式的研討會
4. 提出能讓 NEST 永續及持續推廣的指導原則
5. 發展能評估道路安全對策中心及宣導展示活動的影響倡導安全駕駛及禮儀, 以使不同用路人能彼此瞭解

(三) 發展的宣導及教育案例

限於篇幅, 僅列出代表類別的宣導及教育案例, 如下:

1. 希臘的道路安全研究所(Road Safety Institute, RSI)

用於演示道路安全的技術先進設備包括：駕駛模擬器、安全帶、翻車模擬器、反應測試、用於展示碰撞時力的特殊秤、模擬飲酒後視力的特殊眼鏡、兒童座椅訓練車艙、夜間反光材料等，如圖 5。於希臘宇宙文化中心投入營運，對所有年齡和文化背景的公民開放，也提供道路安全領域的不同利益相關者共享信息的地方。



圖 5 道路安全研究所的展示設備

體驗設施如利用套裝模擬老年人所感受到的體驗，身體限制例如視力障礙、涉及身體關節的行走問題、聽力障礙等，可能對交通安全產生影響，如圖 6。



圖 6 模擬老年人行動的體驗套裝

該教育設備模擬車禍期間安全氣囊的爆炸和衝擊，還強調了繫好安全帶的重要性，如圖 7。



圖 7 模擬安全氣囊的衝擊

2. 對教師的教育訓練

希臘為中小學教育教師體驗培訓課程，使用設備模擬器翻車碰撞、酒後駕駛、不同速度的反應時間和停車距離，如圖 8。

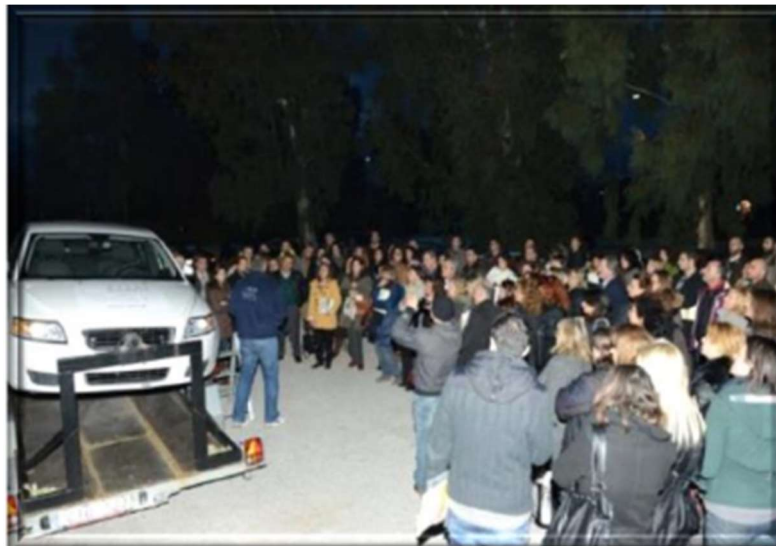


圖 8 教師體驗培訓課程

3. 移動式的宣導設備

在保加利亞的國際青年節辦理宣導活動，以移動式 NEST 的模擬器，讓民眾參與體驗，並聽取專家的道路安全建議，如圖 9。



圖 9 民眾體驗活動

三、我國靖娟兒童安全文教基金會[8]

81 年 5 月 15 日，一場遊覽車火燒車意外事件奪去了臺北市私立健康幼稚園 23 位師生及家長的寶貴生命，林靖娟老師捨身護童的偉大情操令人敬佩，她的義行，喚起了社會各界對兒童安全的重視。82 年由受難者家屬以及社會熱心人士共同發起成立「靖娟幼兒安全文教基金會」，85 年更名為「靖娟兒童安全文教基金會」，89 年正式成為全國性基金會。

基金會組織架構包括董事會、董事長、執行長及兒童安全委員會，其下包括企劃宣導、南區辦事及社會工作等三個處，涵蓋幼兒園、托嬰中心、育兒資源中心、親子館及家庭諮商服務（OK 繃服務中心），組織詳如下圖 10 所示。

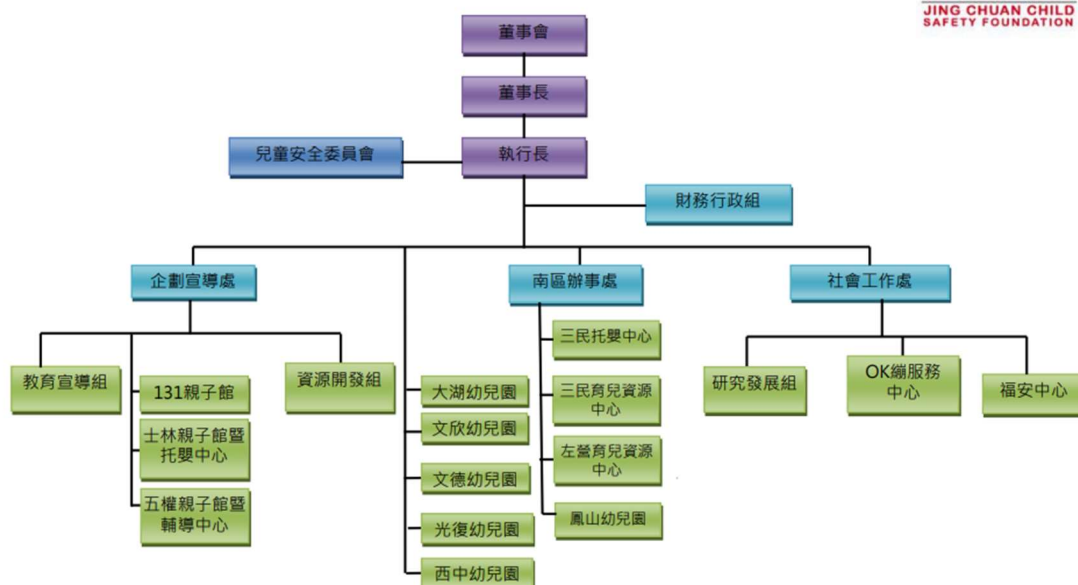


圖 10 基金會之組織圖

(一) 重要服務面向

1. 預防工作：

包括交通(交通宣導及教育)、遊戲(專業培訓及宣導)、居家(示範空間及宣導)、校園(挑選資訊及宣導)、資訊(兒童安全資訊平台)、515 兒童安全日等。

2. 倡議工作：

包括政策法令修訂與倡導及兒童安全議題記者會。

3. 療癒工作：

為創傷兒童和他們的家庭所需要的協助，包括醫療、法律、心理重建、照顧者的喘息與支持。

4. 公私協力

包括福安兒童服務中心、親子館暨托嬰中心，非營利幼兒園、南區辦事處(三民陽明公共托育中心、育兒資源中心)。

(二) 交通安全宣導與教育

若聚焦於交通安全宣導與教育相關的工作，則包括：

1. 協助學校周遭通學環境改善，爭取設置人行道、學校鄰

近道路口設置交通號誌、行人專用號誌。95-101 年共協助 61 所學校。

2. 於 103 年開始邀請專家學者編輯符合各年齡層學童及其身心發展特性之教學課程，並培訓種子講師，藉由種子講師的協力推廣，讓國小交通安全教育確實的落實於課堂中。
3. 交通安全宣導，走進校園，深入社區，以講座及闖關形式進行宣導，如圖 11；利用親子場館，透過活動設計安排在館內外與學齡前親子宣導正確的交通安全觀念；培訓志工帶領親子共同學習安全過馬路四步驟、認識馬路上常見的交通標誌，讓親子從遊戲中學習，加深印象，如圖 12、13。106 至 108 年來跟家長與幼童透過活動遊戲設計方式宣導交通安全，共服務了 10,196 人次。
4. 92-94 年參與修改或協助制定幼童專用車相關法令、107 年說明六歲以上兒童乘坐機車的安全原則、108 年兒童汽車安全座椅推動修法記者會、110 年與交通部合力完成五階段交通安全的基本能力交通教材，依照不同的年齡層去溝通他們會遇到的各種狀態做設計，讓孩子可以更輕鬆的學習各式交通情境。
5. 在安全研究方面，109 年出版兒童交通安全指標調查及兒童電動(輔助)自行車使用狀況調查。111 年的所進行調查計畫，從兒童與少年的角度出發，針對國內各項交通工程與環境面向進行調查，檢視國內目前各類型基礎交通設施與設備的設置情形，舉凡如最基本的實體人行道路空間的配置、家長接送區和道路設計的檢討與改善、以及交通寧靜區與通學巷道的規劃政策等。邀請各領域專業人士、學者專家、兒少代表、政府等不同類型的利益關係人團體，一同研商日本《交通基本法》的制度移植可行性，掌握未來修法核心原則、方向與重點，正式開啟台灣版本《道路交通基本法》的立法工程。



圖 11 兒童交通安全體驗營



圖 12 學習安全過馬路之體驗



圖 13 大型車視角之體驗

(三) 收入與支出

依據基金會 111 年 3 月年度成果專刊，110 年度收入來源，70%為補助款、15%為業務收入（幼托月費/學費）、14%為捐款、1%為孳息收入。支出項目，50%為托育與幼兒園服務、17%為兒童安全教育宣導、15%為家庭支持性服務、12%為事故傷害療癒及弱勢家庭服務、6%為行政支出。

結合外部資源的合作則包括企業合作、活動志工招募及館務志工等。

肆、宣導教育現況問題

交通安全宣導是社會宣導的一種，涉及宣導活動的規劃、設計、評估等專業工作，亦須對宣導對象、利害關係人、社會文化能深入了解。基於交通安全主題缺乏對民眾的吸引力、同時須面對其他主題宣導、商業廣告的競爭，交通安全宣導必須更精緻及專業，才能讓民眾關心進而參與。

茲參考各縣市辦理交通安全宣導活動的現況[9]、本所參與交通安全月的分工及建議[10]、對交通安全宣導教育組織之部分利害關係人進行焦點訪談、對照標竿組織案例等，所觀察到的問題如下：

一、如何維持經費的穩定性

民間交通安全宣導組織的永續性，有賴連續且充裕的經費來源，及具專業及熱情的執行團隊，否則將難以為繼。經與酒與社會責任促進會執行長訪談，對外募款為會務運作最主要的來源，且執行者必須具備專業才能結合外部人力及資源，以順利推動工作；而所回顧的案例亦印證，不論是歐盟 AVENUE 計畫初期遭遇融資困難或我國成立已久的高雄市道路交通安全促進會，草創初期資源缺乏，對於辦理各項會務工作已感吃力，故也難以再執行宣導交通安全工作。

二、人力須提升專業

民間交通安全宣導組織雖依宗旨成立，有的賦予交通安全宣導之任務，但未必執行較專業的宣導活動，或主題與交通部年度的交通安全宣導重點較無關聯。例如辦理繪畫活動真的可以提升民眾的用路觀念？僅是一種趣味的活動？或者可以實作、體驗的方式教導民眾學習？此與組織領導者或經費贊助者之工作需求或其專業有

關，惟因組織的自主性高，未必願意與政府合作進行專案式的交通安全宣導。

政府部門，如交通部、公路總局、國道高速公路局及各縣市政府，交通安全宣導工作雖有專責的宣導窗口及交通領域的人員，且能配合政府年度交通安全重點，但受限於宣導的經費額度小，且交通人員僅是兼辦交通安全宣導，非專職宣導的人員，在缺乏創意、資源的公務體系下，所呈現交通安全宣導活動的規模、強度及深度仍有待提升。

三、組織間缺乏長期合作

交通部與民間交通安全組織公私部門的合作，對活動設計的主動權在民間組織，目前所呈現的宣導範圍屬點狀、區域性的，而非常態性、週期性、全國性的。受限於目前規定，交通部對於民間組織無法直接補捐助，僅能以年度計畫的方式對外招標，讓符合資格及專業的民間組織參與宣導相關的工作，例如天空傳媒協助交通部有關 168 網站、臉書、line 及懶人包等。

而民間組織之間在交通安全宣導教育的合作，較多是個別組織與企業執行單一活動，如與汽車公司共同辦理體驗營，而無法像日本辦理交通安全活動，可結合很多組織企業共同合作辦理，能形成群聚效應，所創造龐大的聲勢也較能吸引更多民眾瞭解及參與。

四、如何爭取社會資源

若需新設全國性交通安全組織，以專職從事宣導與教育工作，面對本研究所回顧之同質性的既有組織，要如何定出新組織的優勢及功能以做出區隔？

交通安全性質的組織需與其他不同性質之民間組織，如學術文化、醫療衛生、宗教、社福等，共同向社會大眾及企業尋求支持或募款，能否凸顯自身組織的公益性，以得到企業與民眾的青睞？

伍、組織之功能及運作模式

針對前述現況問題，參考標竿組織案例、對交通安全宣導教育組織之部分利害關係人進行焦點訪談，並透過專家座談會檢視初擬內容，茲研提民間交通安全宣導教育組織能發揮功能之關鍵因素如下：

一、經費多元開發能力

以辦理交通安全宣導教育的非營利民間組織，單憑政府補助或募款難以穩定永續，必須執行對利害關係人有關的業務或活動才能創造營運的收入。以所回顧的標竿案例，日本交通安全協會經費的來源包括政府機關委外辦理事務的費用收入、交通安全協會自己經營的事業、民眾的捐款、民眾加入成為會員的會費等，而我國靖娟兒童安全文教基金會經費的來源除 70%補助款為最大比例，其他部分尚包括業務收入、捐款及孳息收入等。組織若能規劃多元的經費收入，並能落實執行，在財務上能穩定發展，才能達成組織的永續運作。

二、專業人力發展能力

組織的人力必須具備交通安全宣導教育的專業能力，所設計的教育課程教案或宣導活動才能針對不同的對象系統性的傳達正確的知識及觀念。所回顧的標竿案例，歐盟交通安全教育及網絡合作聯盟包括政府、民間組織及私部門，引進體驗式的學習及科學化的分析，而日本交通安全協會及我國靖娟兒童安全文教基金會亦有對交通安全議題進行研究，因此我國交通安全宣導教育組織在專業上可發展以下面向功能：

1.分析及規劃

根據事故統計或用路人、車輛、道路等資料，分析及研判未來應強化宣導的主題及對象。規劃年度性的宣導活動，包括主題如反酒駕、使用兒童專用座椅，對象如汽車、機車、自行車、行人、兒少、身障族群，範圍如全國、區域、縣市或單一地點範圍，形式如電視、廣播、網路媒體、現場活動等，以使每年度均能儘可能觸及不同的族群或主題，進而形成每年週期性的宣導活動，以保持宣導的強度及廣度，利於民眾接觸及記憶。

2.執行及評估

能對宣導對象、利害關係人、社會文化深入了解，設計適合的宣導內容，選擇適合的宣導方法，能自主執行或與專業的團隊合作執行，並進行評估以了解民眾對交通安全主題的態度行為、回饋未來的宣導活動設計、展現宣導的績效等。

3.研究與發展

對於新興議題如高齡者行為、行人代步器的使用，能調查、蒐

集使用問題及未來可宣導的內容。依據不同交通安全主題舉辦工作坊、公民咖啡館與民眾、團體、企業或研究單位交流。能蒐集國際對於交通安全的議題、宣導活動的資料，與國際相關組織聯繫及參訪，以更新及強化既有的宣導能力。

三、跨組織合作能力

能盤點及掌握既有政府機關、社會組織、企業等在交通安全教育發展的內容，以及宣導的主題、週期、性質等，能界定自身辦理宣導教育內容的獨特性，避免與其他主題重複。能與其他組織間保持良好的溝通關係，於響應交通安全月活動，或執行大規模交通安全宣導專案時，能邀集其他組織協助，協調分工及合作，使經費人力的資源發揮最高效益。

四、議題論述及倡議能力

組織必須清楚其設立的目的及定位，選擇交通安全相關時事議題，提出問題及可能的處理方案，並運用管道對外發表以累積專業形象，以使相關利害關係人如用路人、學生或政府機關能認知組織的存在。當重大交通安全事件發生或民眾高度關注特定議題時，除能發表專業意見外，亦能倡議改善機制或辦理活動，以結合利害關係人的需求，凸顯自身組織的公益性，進而建立社會大眾及企業長期性的支持。

交通部於 109 年開始辦理交通安全週，110 年擴大辦理為交通安全月，111 年仍持續辦理，惟仍以公部門主導的活動為主，民間交通安全組織的活動僅為被動配合。考量政府部門與民間組織在交通安全宣導與教育的角色，以及前述具備交通安全宣導教育功能之專業組織，交通安全月後續的辦理方式，亦可以下列模式推動：

1. 政府主導模式

中央部會辦理交通安全宣導與教育的機關為交通部道路交通安全督導委員會（以下簡稱道安會），惟交通安全宣導與教育涉及專業及持續性，若未來仍須由道安會主導辦理交通安全月工作，宜擴增宣導與教育業務的編制人力，各縣市配合執行的單位亦宜同步提升人員的質量。

道安會可檢視前一年度宣導的對象、主題、宣導通路形式、範圍等，於次年度據以修訂宣導活動，由交通部、各縣市及公路總局對前一年度所欠缺的部分等再予以補強，並邀請民間組織及企業就年度主題協助宣導。

2.公私部門合作模式

道安會可強化與交通安全相關民間組織及企業的合作機制，使其成為組織合作的平台，將所規劃年度的宣導活動，部分委託專業的民間組織執行宣導的研發、執行及評估工作。

同時強化宣導交通安全的公益性，與企業組成合作夥伴，以爭取贊助經費挹注宣導活動。與民間組織合作的過程，亦可能促成既有組織的轉型或合併，逐漸朝向全國性交通安全組織，以協助交通部進行專業的宣導活動。

3.民間組織辦理

由目前具交通安全宣導教育專業組織辦理，或由政府撥款成立民間全國性的交通安全組織，成立後的年度經費部分由交通部補捐助，部分由組織自籌。可參考日本案例，由民間組織之交通安全協會每年辦理全國性的交通安全活動，邀請政府機關、企業、相關組織及學校共同參與。

新成立的組織可以運輸、教育、警政領域的在職或退休的學者、業者、教師、警察等擔任組織的主要幹部，招募會員或建立志工制以擴大會員的來源，讓有志參與交通安全服務工作的民眾，進入組織擔任宣導工作。目前既有的宣導人力如路老師，亦可以納入組織的會員體系。

民間組織是促進交通安全不可或缺的一環，相較政府部門，由民間組織發起的倡議及活動能獲得更多民眾的關注及參與，因此交通安全月可逐漸轉由公私部門合作，若有民間組織願意主辦或結合形成如歐盟交通安全教育及網絡的運作方式，則可由民間交通安全組織辦理。

宣導的層面可透過各種管道，如像日本在幼稚園及小學以交通安全教室的形式，舉辦步行與自行車安全宣導及相關競賽；在職場上則以禁止飲酒及危險駕駛等主要宣導事項等。或如歐盟利用節慶辦理宣導活動，以移動式 NEST 的模擬器，讓民眾參與體驗，並聽取專家的道路安全建議等，更觸及更多民眾進行宣導及教育工作。

陸、結語

本文先瞭解我國目前辦理交通安全宣導、教育之民間組織，運用文獻蒐集、組織網站、訪談方式發掘我國交通安全宣導之現況問題，並蒐集國內或國際從事交通安全宣導、教育之民間組織標竿案例，瞭解其設立宗旨及運作概況，並透過專家座談會檢視組織功能分析內容，以提出建議。

所回顧我國 18 個民間交通安全組織，範圍包括保險公司、車輛、酒商、兒童安全、防制酒駕、企業文教、電信公司等領域。我國交通安全宣導之現況，各組織依宗旨成立，有的賦予交通安全宣導之任務，但未必執行較專業的宣導活動，或主題與交通部年度的交通安全宣導重點較無關聯。目前各組織所呈現的宣導範圍屬點狀、區域性的，而非非常態性、週期性、全國性的。而對外募款為組織運作最主要的來源，新組織在草創初期容易缺乏資源，亦須具備專業人力才能順利推動工作。

本文所選擇的標竿組織包括日本交通安全協會、歐盟交通安全教育及網絡及我國的靖娟兒童安全文教基金會。分析其組織發展歷程、辦理工作及經費來源，研提交通安全宣導教育組織所具備關鍵功能包括經費多元開發能力、專業人力發展能力、跨組織合作能力及議題論述及倡議能力，無論是新設或既有民間組織要辦理交通安全宣導教育工作，如具備此四大關鍵能力，可達成組織的永續運作，所設計的教育課程教案或宣導活動才能針對不同的對象系統性的傳達正確的知識及觀念。

考量政府部門與民間組織在交通安全宣導與教育的角色及主導性，交通安全月後續的辦理方式，可以「政府主導模式」、「公私部門合作模式」及「民間交通安全組織辦理」三種模式。

民間交通安全組織是促進交通安全不可或缺的一環，相較政府部門，由民間組織發起的倡議及活動能獲得更多民眾的關注及參與，因此交通安全月可逐漸轉由公私部門合作，若有民間組織願意主辦或結合形成如歐盟交通安全教育及網絡的運作方式，則可由民間交通安全組織辦理，更能觸及更多民眾進行宣導及教育工作。

參考文獻

1. 168 交通安全入口網, <https://168.motc.gov.tw/>, 111.5.5。
2. 高雄市道路交通安全促進會, <https://ksts1961.org/>, 111.5.11。
3. 中華民國機車研究發展安全促進協會,
<http://www.motorsafety.org.tw/>, 111.5.25。
4. 中華民國汽車安全協會,
<https://carsafety.com.tw/Frontend/Home.aspx>, 111.6.1。
5. 全日本交通安全協會, <https://www.jtsa.or.jp/>, 111.6.17。
6. 蔡中志等, 代客駕車服務制度之研究, 交通部運輸研究所, 108 年。
7. European Commission, AVENUE for Traffic Safety, Final Technical Implementation Report, 2014。
8. 靖娟兒童安全文教基金會, <https://www.safe.org.tw/>, 111.6.9。
9. 喻世祥等, 交通安全宣導活動評估方法初探, 109 年。
10. 本所 111 年 1 月 22 日函報交通部「交通安全月未來精進建議」, 111 年。