

**【新聞稿】**

發稿日期：2021 年 12 月 2 日

**教師執行交通導護再出意外****全教總抨擊教育部推諉卸責，不排除發起不合作運動**

爭議多年的中小學教師擔任交通導護問題，再次引起關注，這次卻是不幸的意外事件，昨日(12/1)高雄市鳳翔國中梁老師執行導護工作時，遭小客車闖紅燈撞飛，造成頭部外傷，導致顱內出血，送醫進行腦部手術，迄今仍未脫離險境。

全教總理事長侯俊良表示，教師並非指揮交通者，但學校不斷要求老師去指揮交通、擋車，教育部長年以來對此視而不見，難道要不斷發生悲劇，甚至出了人命，才能引起政府的重視嗎？

侯俊良說，常常接到教師為何必須擔任交通導護的詢問，在此次不幸事件之後，來自地方的詢問更多。然而，長期以來，面對教師擔任交通導護疑義，教育部的表現就是消極怠惰、推諉卸責，面對如此重大的爭議，歷任教育官員不思積極作為，縣市政府也不願意讓交通執法人員取代教師，反而理直氣壯的責問教師怎麼可以這樣沒有愛心。

全教總指出，教育部明知教師沒有擔任交通導護的義務，但 20 年來，除了黃榮村部長任內（92 年 10 月 14 日）曾發出新聞稿，指出「法律上並無明定教師擔任導護之義務，但因基於愛心而協助，若發生事故，對教師而言，甚感遺憾之外，卻要負事故之連帶責任，使教師備感壓力，此問題確實值得重視。」此後歷任教育部長對於導護爭議不是裝作視而不見，就是反覆以志業、愛心，「學生在，老師就要在」之類的話語規訓教師，以致爭議延宕至今。

侯俊良強調，希望悲劇到此為止，不要再有第二個不幸，全教總要求教育部盡快提出具體作為，不要再以老師應該有教育愛、感謝老師不辭辛勞當作推諉卸責的護身符，否則不排除發起不合作運動，發動全國教師全面退出校外交通導護工作。

## 【投書】傳統不必然合理——我看「教師擔任校外交通導護」

作者 洪維彬 2016-03-07

近來對於教師擔任校外交通導護一事，教育圈沸沸揚揚，教師與家長都從不同角度提出看法。在各自表述之餘，我們或許也可以回到法規本身，來看看教師擔任導護一事究竟是否合理？

要求老師執行導護，於法有據嗎？

中央法規標準法第 5 條「關於人民權利、義務者，應以法律定之。」教師法第 16 條第 7 項「除法令另有規定者外，教師得拒絕參與教育行政機關或學校所指派與教學無關之工作或活動。」因此，教師執行的校外交通導護，依照上面引述的法條，若非為法律、法規命令下必須執行的工作，則需與教學相關，否則教師是可以拒絕的。

其次，依照「道路交通安全規則」第 139 條：「父母或監護人不得疏縱未滿 14 歲之人，擅自穿越車道，或於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。」「兒童少年福利法」第 32 條：「父母、監護人或其他實際照顧兒童之人不得使兒童獨處於易發生危險或傷害之環境。」及「道路交通管理處罰條例」：「維護交通秩序，確保交通安全，為交通主管機關及警察機關之職責。」所以，學童上學路途中的安全，應該是由父母或監護人擔負責任；而道路交通安全，應該交由交通主管機關及警察機關維護。從這些地方看來，校外交通導護工作顯然並非學校教師應該擔負的工作。

再來，依交通管理處罰條例第 4 條規定「駕駛人駕駛車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。」其中，「依法令執行指揮交通之人員」並未涵蓋教師，而教師也沒有指揮交通的權限。而且，若因教師擔任導護而發生訴訟，依照「教師因公涉訟輔助辦法」，也沒有涵蓋這種狀況，法院的見解判決往往因此對教師不利。

最後，學校教師必須擔負班級學童之安全責任。擔任校外導護自然無法同時顧及那些留在教室內的孩子，但班級內發生事故又必須承擔責任，明顯的矛盾，顯然對於教師工作內容無限上綱，加重教師原本不應承擔的責任。

護送學童上學是教師的責任？

如上面的行政解釋及法規對照，交通導護並非老師的教學工作。同時，從兒童及少年福利與權益保障法、道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例具體規範而言，學童的就學安全應該是由監護人負起的。我們可以看看以下這些法規：

兒童及少年福利與權益保障法第 49 條：「任何人對於兒童及少年不得有下列行為：……迫使或誘使兒童及少年處於對其生命、身體易發生立即危險或傷害之環境。」

道路交通安全規則第 139 條：「父母或監護人不得疏縱未滿 14 歲之人，擅自穿越車道，或於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，阻礙交通。」

道路交通管理處罰條例第 85-4 條：「未滿 14 歲之人違反本條例之規定，處罰其法定代理人或監護人。」

上述的法規，是全體國民都應遵守的基本原則。因此，護送孩子就學路上的安全，不管在情感面或法律面，本來就是身為家長必盡的職責。若是把學童就學安全納進學校教育，也應該是著重教導學童認識及遵守交通安全的重要性，如果把實際的護送工作硬性規定為教師的義務，那無疑是過度擴張了學校教育的範疇。

一個健全的國家社會，應該是學校教育、家庭教育及社會教育三者平衡發展，各司其職、各盡其職，而非讓其中一者無限擴張，導致另一邊偏頗甚至萎縮。這都不是學生之福。

教師依法可以在路口管制交通嗎？

在法治社會中，當人們有所衝突時，常訴諸法律訴訟，也常以法律的規範為最後裁決基準。教師管制交通、護送學童上學，教育部雖曾明示這是教師的「愛心工作」，但此「愛心工作」卻是陷教師於不義。今天若有用路人因教師管制交通而對老師提告，教師能因基於愛心而免責嗎？教師能因出於執行公務而免責嗎？

就像 3 年前卡玫基颱風襲台，台南縣救難協會的 3 名義工，救援一對買姓夫妻，但救難船被大水打翻，義工獲救，老夫妻卻溺死了。家屬怒告義工沒有讓老夫妻穿上救生衣，法官判決 3 個人要關 4 個月，家屬要求 600 萬賠款。他們曾因出於善意救援而得到免責嗎？

依交通管理處罰條例第 4 條所規定之「駕駛人……應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。」教師不是警察、不是依法令執行交通或稽查的人員，在缺乏法律保障的情況下，真能讓教師安心執行導護嗎？甚至，他們本身去管制交通，就是違法的。

教師管制交通，政府供的保障「足夠」嗎？

教師在危險路口執行導護，看似執行公務，若因此產生事故或糾紛，似乎適用「教師因公涉訟輔助辦法」。但仔細對照此辦法的適用項目第 4 條：「教師認為該管業務主管人員於職務監督範圍內所下達之命令違法，經向該主管人員報告，該主管

人員認其命令未違法，並以書面下達時，教師服從該命令執行職務涉訟者，視為依法執行職務。但其命令違反刑事法律者，不得視為依法執行職務。」也就是說，除非校方以書面命令要求，否則老師進行導護工作不會被認為是「依法執行職務」。

台中市教師工會會員曾向學校主管要求下達書面命令，但校方卻不願意處理，可見「執行導護」是否為執行公務，已排除此項工作的適法範圍。路口並非教師的教學場域，其危險程度涉及各種因素，若發生事故僅給予「公務人員因公傷殘死亡慰問金發給辦法」、「公傷假」之便，會不會略顯薄弱？

校內班級教學與校外交通導護，哪個重要？

教師執行校外交通導護的時間與班級教學時間，在時間上有時會產生衝突。究竟是照顧班級教學比較重要，還是到交通導護崗位比較重要？常產生不必要的困擾。雖然法律上有不能苛責的規定，但若於班級教學時間的「空窗期」發生意外，直接面對的就是家長的指責，家長能否在孩子受到傷害的時候完全體諒教師的無奈？這又是另一個棘手的問題。

況且，教師在班級內教學的時間，本來就應對班級中的學童負起責任。因此，學校能否建立工作管理機制，以免於導護期間發生其他事故，則是另一重點。但依目前的運作機制而言，大家都只能自求多福、希望不要出事而已。

（作者為台中市教師職業工會理事長）

## 別讓「教育愛」成為政府卸責的藉口

作者 羅德水 2016-03-14

由於遲遲無法與台中市教育局達成共識，台中市教師職業工會計畫針對教師導護工作的爭議，請台中市勞工局進行仲裁。這原本是國家解決勞資爭議事項的法定機制，卻依然引起家長團體與校長協會的強烈批評。

### 沉重的愛心 廉價的正義

對主張中小學教師應該擔任導護工作的家長與校長來說，老師擔任導護工作就是天經地義、不用討論的事，所持理由不外乎：教師待遇優渥，應該有愛心、不該斤斤計較，如果不想做就請離開，還有很多人想擔任老師等等；就連教育部官員也照例重申，教師是「志業」而不只是職業，強調不論什麼狀況，學生在，老師就要在，期待老師能承擔更多責任、發揮更多熱忱。

對從事教育工作，特別是中小學、幼兒教育工作者來說，教育是志業、老師要有愛心，都是再熟悉不過的教育圭臬，要說的是，在逐漸重視法治、鼓勵釐清權利義務的台灣社會及教育現場，凡是以「愛心」、「志業」要求教育人員，甚至化身道德警察加以審判，真能釐清爭議、解決問題？

誠如所見，對言必稱「志業」、認為教師該無怨無悔付出的官員與校長來說，「愛心」已經成為評價教師是否適任的指標，更彷彿成了解決教育問題的萬靈丹，全然無視教育人員不具交通指揮權的事實，也絲毫不理會歷來因執行導護發生的各種民刑事糾紛案例。在他們看來，拒絕擔任導護的老師就是錙銖必較、沒有大愛、因此不夠格擔任教育工作；他們也相信，老師的說法都只是卸責的藉口而已，如果他們愛學生，就應該可以解決擔任導護時面對的各種問題。

堅持教師應擔任導護的一方，可以主張「愛心至上」，反對者卻連釐清關係人權利義務，都要被扣上推卸責任、沒有愛心的大帽子。這究竟是什麼公共對話品質？這是何其沉重的愛？又是何其廉價的正義？

### 法治教育亮起紅燈

許多人批評台灣社會理盲而又濫情，然而到目前為止，針對教師是否應擔任導護工作的討論，何嘗不是如此呢？

沒有人不想維護學童上下學的交通安全，但究竟接送孩子上下學是誰的工作？政府單位、學校、教育人員、家長各自該負起什麼責任？

事實上，正因為教師不具交通指揮權，長期以來，中小學教師導護一直處於模糊狀態，各地方、各學校通常依當地的主客觀條件而有不同作法。為避免爭議，絕少有縣市政府統一規定教師必須擔任導護。

這也是引爆此次導護爭議的關鍵，台中市教育局明知教師不具交通指揮權，卻於民國 100 年片面訂定「台中市國民中小學執行學生交通導護工作實施要點」，並強制規定「教師不得拒絕站導護」。台中市教師職業工會多次指出，就法制面而言，此一行政規則並無法律授權，但教育局都無意處理。面對無視法治的主管機關，教師工會在溝通無效後，依法請求勞工局進行仲裁，何錯之有？

調解、裁決、仲裁，本來就是國家用來處理勞資爭議的機制，讓人氣餒的是，在教育界卻成了製造混亂的洪水猛獸。校長代表、家長代表嚴詞批評導護協商、仲裁是黑箱作業，教育部官員也明確表達反對；台中蕙格國際學校校長林正佑甚至表示：「馬路如虎口是口號，發揮愛心是行動」、「讓真正需要關懷孩子的老師為了孩子路口的安全，訴諸勞資仲裁，讓人啼笑皆非、讓人不齒何需如此？」「真不知道如何跟學生解釋什麼叫做『良知』。」

試問，這種唯我獨尊、動輒對不同意見者進行道德審判的心態，究竟解決了什麼問題？又要如何在校園推動法治教育？據悉，在家長團體壓力下，台中市政府疑似刻意拖延仲裁進程，果真如此，不啻又是一個違反法治的錯誤示範。

教育部是當事人？還是和事佬？

與如出一轍，原本應該積極面對問題、尋求解決方案的教育部，再次在爭議聲中消失，甚至荒謬的扮演起和事佬來。筆者以為，比起導護事件中的法治教育問題，教育部的角色同樣值得關注。

作為最高主管教育行政機關，教育部明知教師不具交通指揮權，但十多年來，除了黃榮村部長任內（92 年 10 月 14 日）曾發出新聞稿，指出「法律上並無明定教師擔任導護之義務，但因基於愛心而協助，若發生事故，對教師而言，甚感遺憾之外，卻要負事故之連帶責任，使教師備感壓力，此問題確實值得重視。」此後歷任教育部長杜正勝、鄭瑞城、吳清基、蔣偉寧、吳思華對於導護爭議不是裝作視而不見，就是反覆以志業、愛心，「學生在，老師就要在」之類的話語規訓教師，以致爭議延宕至今。

不客氣的說，這實在是一個消極怠惰、推諉卸責的教育主管機關。面對如此重大的爭議，歷任教育官員不思積極作為，縣市政府也不願意從改善交通環境、導正用路習慣的根本面做起，反而理直氣壯的責問教師怎麼可以這樣沒有愛心。這難道是主管機關應有的態度嗎？

在資源困窘的年代，中小學教師曾經協助國家分攤許多教學以外的額外工作，不少老師都有兼辦學校人事、主計、出納、甚至校護的經驗，這些明顯不屬於教師工作內容的業務，在廉價國教、行政高權壓迫與教育愛的大帽子下，都曾不由分說成了台灣中小學教師的執掌。這難道不會影響教師正常教學？難道有助保障學生受教的權利？時至今日，我們當真還要讓這所謂的「教育愛」成為解決教育問題的萬靈丹？

也難怪之前在討論降低班級人數時，會有校長團體負責人稱：「降低班級人數，不是提升教學品質的唯一辦法，早期每班 40、50 人時，仍有老師教得很好」。殊不知，國內外各種教育研究都指出，小班教學能顯著提升學生學習成果，在少子女化下，難不成我們還要重回大班教學，以彰顯教師的教育熱忱？

就這個脈絡觀察，無限上綱的「愛心說」，其實已經成為官員卸責、阻礙教育進步的廉價藉口。導護工作不該成為評價教師專業的標準，更不該成為檢驗愛心的量尺，請支持老師回歸正常教學吧。

（作者現為全國教師工會總聯合會文宣部主任）