

111年度大專學生 登山安全訓練研習活動

道明中學 李鎮光



▲ 教育部學務特教司鄭文瑤專門委員於結訓典禮致詞

教育部為提升大專學生山難預防與處理能力，特辦理登山安全訓練活動，期能在山野發生意外事件時，能以正確的自救與求救技能，將損害減至最低。活動分為線上課程與實體訓練，其中實體訓練假霞喀羅古道週邊延伸 20 公里範圍之山區辦理。而活動當日由學務特教司陳宗志科長主持開訓典禮，除了感謝台灣師範大學陳永龍教授所領導的行政團隊承辦本次活動，並勉勵學員積極學習所教的技能知識、登山安全及專業營隊管理，能應用於山野活動；同時藉由實作體驗增強山難預防觀念，提升登山技能及建立正確的登山觀念，同時將所學帶回學校教導給其他社團學員，進而減少山域活動傷害及山難傷亡事件的發生。

線上課程講授科目區為山難分析與預防、裝備選用與糧食規劃、等高線圖與手機 App 之運用、登山計畫書與行程規劃設計(6W1HMRE 思考面向)等課程；實體訓練則包含叢林穿越、困難地形通過、個人緊急避難搭設與獨處、登山安全及營隊管理等實作課程。在得知編組後，隊輔也立即建立群組，共同討論公裝的攜帶及食材的準備，而甲組伙伴都有登山

的經驗，所以討論的過程都能提出建議與決定。第一天報到時，主辦單位安排了破冰活動讓彼此認識，並討論如何打包及秤重公糧，然後平均分攤重量，等就緒後由各伙伴分享經驗及介紹登山好用小物作為日後參考，隔天一早在完成敬山儀式後前往目的地。

接下來每日都有不同的實作課程，我們甲組由曹文昌教練領導，同時他也服務於北部搜救大隊及中華山岳，教學經驗豐富，在抵達目的地時，便叫我們取出地圖及指北針，依照現地對照算出發方位角，讓我非常驚訝地圖上的每條等高線都有其意義，且從「谷」跟「陵」的判別，教練都清楚的解說。第二天叢林穿越及困難地形通過，教練再度請我們拿出地圖對照，再配合手機離線地圖實施驗證，可以更加確定方向是否正確。而困難地形通過，則利用繩結及評估現場風險來實施通過，記得教練曾說：當你要通過困難地形時一定要有三個「相信」，就是「相信你打的繩結、相信你選擇的樹木，最後就是相信自己」，先建立信心才有辦法通過，當你都沒辦法說服自己如何指導別人。後來我們依教練指導，選擇樹木然後垂降到林道上完成了這次任務。



▲ 基礎繩結教學

晚上的夜間獨處又是不同的體驗，教練在訓練中說過，當登山迷途時，只要撐過第一個晚上，獲救的機率就會大大提升，因此我們利用白天選定了晚上獨處地點，並架設好天幕，等夜間反思課程完後，就到各自所架設地點。第一次在深山獨處，即便同組的伙伴都在附近，但還是感覺忐忑，剛開始還點著頭燈睡覺，不時蚊蟲飛到臉上，但一想若真的不幸在山中迷途，需要怎麼去克服呢？就這樣慢慢的心也沈靜了下來，雖然聽到一些蟲鳴鳥叫及山羌的叫聲，感覺離我有段距離也比較不這麼擔心，不知不覺就進入了夢鄉渡過了這難得一夜。

而實體訓練課程真的是收獲滿滿，從營地的選定、架設及鋪設蕨類到取水、烹煮，本組都發揮所長在愉快的氛圍下學習了許多技能，過程中遇到困難及需要的勇氣，在彼此的互相鼓勵下，也讓我認識這群志同道合的朋友，也約定往後要一起去登山彼此照應，並將所學應用在實際狀況下。

登山健行為大眾喜愛之戶外休閒活動，然而，臺灣山區地形錯綜複雜易受天候影響。因此從



▲ 教育部學務特教司鄭文瑤專門委員與參訓學員合影

事山野活動時，不論在體能、知識、裝備均須做好事前準備，養成登山的謹慎態度及建立正確的登山觀念。五天四夜的訓練中，各組教練的細心指導，學員們認真的學習，看的出每位學員要將所學習到的知識、技能及觀念帶回到學校社團教導給其他社員，讓這份愛山、敬山之心繼續守護這片得來不易的山林，最後回到竹東高中，測考組還安排了測考項目，每位學員依訓練所學，而表現出自信的眼神，大家也通過了測驗，結業式在鄭專門委員文瑤致詞時表示，希望各位學員可以將所學傳承下去，讓更多喜歡山林同學遇到問題不但可以自救還可以救人，且對於一些技能還要不斷的精進，快樂登山、平安返家，最後鄭專門委員文瑤也頒發了研習證書，並與大家合影留念。

國立屏東科技大學推動公車進入校園經驗

國立屏東科技大學 郭紋菁

屏東科技大學於民國 75 年自屏東市區遷入內埔鄉老埤地區，倚大武山，傍東港溪，校地幅員遼闊，達 298.3 公頃，居全國大專院校單一校區之冠。校舍依地勢規劃而建，極具淳樸特色，且視野遼闊，風景優美，媲美國家公園，素有「國家公園大學」之美稱。

然而本校雖擁有美麗的廣闊校園，但校舍依北大武山山勢而建，形成緩坡地形且建築分散，一萬餘名教職員工生大抵以機車作為代步工具，使得交通擁擠與事故頻傳。學校自校長以下各級師長，莫不殫思竭慮，積極尋求能盡量讓學生減少騎乘機車機會，如自 100 年起便與交通部公路總局高雄區監理所

商討屏東汽車客運股份有限公司部分班次公車行駛入校園方案；101 年與高雄捷運股份有限公司商討公共腳踏車租賃系統校園建置計畫方案；102 年與環保署申請屏東縣電動巴士運行與環境教育示範計畫…等，然各計劃申請與協商均未果，但學生交通車禍頻傳，改善交通刻不容緩，故自 102 年起運用校務基金辦理往返校園與屏東火車站的校園交通車，增添交通便利性，提高學生改搭乘市區公車意願，以改變學生交通習性，從而減少騎乘機車機會，藉此降低車禍事故率，消弭所肇之交通傷害。

自 104 年起積極爭取交通部公路總局「大專院校公車進校園」專案補助，研議將原校園交通車路線提昇納入市區公車體系並配合交通部計畫以高品質的服務、完善的路線規劃與更多元且周全相關配套措施，維護校園交通安全，提供教職員工生以及沿線民眾優質的大眾運輸服務。

參與「大專院校公車進校園」計畫以來，在校方的努力之下，目前已有 509 屏科大聯外公車路線、510 屏科大學生賃居路線、510A 賃居公車（延駛內埔）、DRTS 幸福巴士及校園巡迴幸福巴士等路線服務教職員工生，並實施「公車進校園預約平台」，結合使用 APP 預約 DRTS 乘車服務，對於降低私人運具使用、車禍傷亡事故率以及公共運輸運量之提升，迄今已獲成效。

目前繞行校園公車路線為 509 屏科大聯外公車路線、510 屏科大學生賃居路線、510A 賃居公車（延駛內埔）及 DRTS 預約幸福巴士等共計四條路線。

校園公車推行至今，學校積極透過各項推廣措施及活動宣導，逐漸改變學生交通習慣，除提升公車載運量外，更達節能減碳之效益。對於降低汽、機車運具使用、車禍傷亡事故率以及公共運輸運量之提升，迄今已獲良好成效。自 104 年至 109 年搭乘已達 50 萬 7,356 人次，以 509 屏科大聯外公車為例，初期 104 年搭乘人數計有 2 萬 3,492 人次，之後逐步緩慢成長，於學校持續積極推廣宣導下，107 年搭乘人次達 5 萬 1,518 人次，較 104 年增加 2 萬 8,026 人次，成長率超過 200%，到了 108 年度時又較 107 年增加了 5,849 人次。109 年全球公共運輸面臨新冠肺炎疫情衝擊，

學校於此困境中仍不遺餘力的持續推動校園公車。

論者有云，我國青年頭號殺手，姓摩名托車…。依交通部 2021-10-19 發佈統計，今年一至七月的道路交通事故的死亡人數已高達一千七百零九人，平均每日約八人死亡，以我國人口嚴重負成長的國安危機，可謂重中之重！日前方才舉辦之「中華民國第 18 屆交通安全教育研討會」線上會議資料也重申：（一）全國交通事故統計，機車車輛數與死亡趨勢相同（二）交通工具比例機車高達 61%（三）路口死亡車禍以機車佔多數（四）109 年年輕族群（18-24 歲）死亡事故，以機車佔 83.4%！

眾所皆知我中南部區域，大眾搭乘公共運具的環境與習慣非常困難，行的問題在偏鄉地區向來是政府需要努力的一環，隨著我國逐漸邁入超高齡社會，城鄉差距愈大，偏鄉運輸將成為日益迫切需要解決的問題。大專是學校教育的最後一環，倘能把握這最後的機會，藉由「大學生搭公車」接觸、甚或養成搭乘公共運具習慣，不只著眼於現下減少學生交通的事故，更希望將此發揚、延伸到進入社會，進入到中南部區域民眾的生活。再以教育端而言，就學生搭乘校園公車的經驗分享，能將眼光放向沿線美好的風景，強化與環境的連接感，養成友善環境的態度；發展社會覺知與互動的技能，培養尊重與關懷他人的情操；開啟學生的視野，涵養健康的身心。

