

## 第五章 結論與建議

本研究之目的在探討交通教育介入對國中生之「交通安全知識」、「交通安全態度」、「交通安全行為意圖」之影響，本章根據前述研究結果分別提出研究結論與研究建議。

### 第一節 研究結論

根據本研究結果及研究問題，提出以下幾點結論：

- 1-1 在教學介入前，研究對象對交通安全知識的瞭解屬於中等程度。其中在行車速度與視覺角度之關係、繫安全帶、行車時行動電話的使用、機車考照年齡、交通事故發生原因，有足夠的了解；但是有關腳踏車載重規定、交通事故傷害之十大死因排名、交通事故發生地點的知識仍不足。
- 1-2 在教學介入前，研究對象具有中等之交通安全態度。其中在交通規則的遵守以及酒後駕車方面，有極正向之態度；而在騎腳踏車安全、安全路線的選擇、行車時擾亂駕駛人方面之態度則需要加強。
- 1-3 在教學介入前，研究對象之交通安全行為意圖屬中等程度。在上下車安全、搭乘公車安全、戴安全帽、繫安全帶之交通安全行為意圖極佳；但在騎腳踏車戴安全帽、騎腳踏車不雙載、行前的車輛檢查、馬路上行走的安全、安全路線的選擇、行車時不擾亂駕駛人，有較低之意圖。
- 2-1 實驗組在交通安全教育介入後，其後測之「交通安全知識」得分

顯著高於前測，但對照組沒有改變。實驗組在交通安全知識上改進較多包含：腳踏車載重規定、事故傷害死因排名、交通事故死傷最多的位置、駕駛人最常肇事的原因、交通事故的處理步驟等之知識題。

2-2 實驗組交通安全教育介入後，其後測之「交通安全態度」得分顯著高於前測，但對照組沒有改變。實驗組在交通安全態度上有正向的改變的包含：騎腳踏車雙載、上下車安全之態度；但是在安全路線選擇、行車時擾亂駕駛之態度上則沒有改變。

2-3 實驗組交通安全教育介入後，其後測之「交通安全行為意圖」得分顯著高於前測，但對照組沒有改變。實驗組在交通安全行為意圖上有正向的改變的包含：腳踏車載人、馬路上行的安全、乘車安全行為等；但是騎腳踏車戴安全帽、安全路線的選擇以及做好行車前安全檢查之意圖卻沒有改變。

3-1 將前測因素排除後，實驗組「交通安全知識」顯著高於對照組，證明實施交通安全教育在增進國中學生之交通安全知識上有良好的效果。

3-2 將前測因素排除後，實驗組「交通安全態度」顯著高於對照組，證明實施交通安全教育在增進國中學生之交通安全態度上有良好的效果。

3-3 將前測因素排除後，實驗組「交通安全行為意圖」顯著高於對照組，證明實施交通安全教育在增進國中學生之交通安全行為意圖上有良好的效果。

4-1 實驗組對交通安全教育介入活動的滿意情形,超過七成的學生表示喜歡;而將近九成的學生認為教學活動有助於增進其在生活上的應用,以及他們的交通安全知識、態度和行為。整體而言,超過九成的學生對本此教學活動感到滿意。

## 第二節 研究建議

依據研究結果和結論，提出下列數項建議：

### 一．落實學校交通安全教育

根據本研究結果顯示，交通安全教育介入可以有效增進學生的交通安全知識、交通安全態度和交通安全行為意圖，建議學校可以利用相關課程，如：健康教育課、綜合活動課、學校或班級行事時間等，加強國中生之交通安全教育。

### 二．課程活動設計多元化

本研究之課程設計，運用小組討論、競賽遊戲、創作表演、小組互評等方式，使教學更生動活潑，同時在課堂上運用電腦影音簡報系統呈現，學生之學習動機、反應明顯提升，根據教學回饋結果，有四之三的學生對此課程表示滿意，因此建議在交通安全教育課程設計上，能設計多元化的教學活動，以提升學生的學習效果。

### 三．充實交通安全教育內容

根據研究結果，學生在接受交通安全教育之後，其交通安全知識、交通安全態度、交通安全行為意圖上，仍有部分未見改善，因此建議之教學重點如下所示：

#### （一）交通安全知識部分

建議國中生之交通安全教學，除了使用講述法增強交通事故發生

與傷害情形之認知之外，角色扮演的模擬演練方式，也有助於提升學生交通知識，尤其在駕駛人座位與視野死角關連的認知方面，學生可以藉由操作練習，使其對交通事故預防有更深入的認識。

## （二）交通安全態度部分

由本研究結果得知，國中生交通安全教學之情意部分仍有待加強，尤其在安全路線的選擇上，學生容易投機取巧而選擇危險的捷徑，因此建議在設計教學活動時，可以採用價值澄清法，以釐清學生對安全路線選擇的觀念；有關增強學生們於行車時不擾亂駕駛的安全態度，教學上可以採用角色扮演法，使學生感受到當駕駛人受到乘客干擾時對行車安全的影響。

## （三）交通安全行為意圖部分

研究結果顯示，國中生之腳踏車安全行為意圖很低且不容易改變，如騎腳踏車戴安全帽、行前的車輛檢查等，此外，騎腳踏車雙載行為也不易改善。為了使學生能夠產生行為改變，建議教學上增加行為改變技術介入；而行為技巧演練教學可用於騎腳踏車戴安全帽、行前的車輛檢查，在課堂中請學生正確練習戴安全帽的動作以及車輛檢查應注意的事項，此有助於學生將此行為技巧運用於實際生活中。

由於國人普遍缺乏騎腳踏車戴安全帽的習慣，除了交通安全教育的加強之外，可依國內騎機車戴安全帽立法經驗之效果，配合騎腳踏車戴安全帽之立法實施，將更能有效提升民眾騎腳踏車戴安全帽的行為；此外，腳踏車安全帽取得或購買的問題，也是

影響學生戴安全帽的重要因素之一，因此若能解決腳踏車安全帽資源提供的問題，也有助於增進學生騎腳踏車戴安全帽的行為。

#### 四．未來研究建議

- (一) 本研究的研究對象是一般國中學生，建議在未來的研究上，可以針對特定交通行為違規者進行交通安全教育介入，例如：騎腳踏車未戴安全帽者、任意闖越馬路者，如此一來，更能發揮交通安全教育的效用。
- (二) 本研究之後測設定為教學後一星期內實施，僅能看出交通安全教育介入的立即效果，至於短期、延宕效果則無法得知，建議未來的研究可以規劃為長期性的介入計畫，以深入了解交通安全教育之成效。
- (三) 本研究之工具是由研究者自編一份問卷，在內容上無法窮盡交通安全涉及之全部範圍，諸如：人、車、路特性因素、交通法令規章、人體功能等，建議未來的研究可針對本次未討論的議題加以考量，再進一步修改發展適用於本土化的有效測量工具，以利交通安全教育的實施與推廣。
- (四) 本研究的教學場地只以學校教室為主，實地教學部分則未涉及，建議未來的研究可進行交通公園的設置，並探討其交通安全教育實施成效。
- (五) 以 KAP 模式做為教育介入之優點是能有效增進研究對象的認知，但對於態度和行為改進的效果較不易顯現，本研究亦有相同

的發現，換言之，以 KAP 模式為主之交通安全教學介入，對國中生交通安全知識的確有正向的提升，但在行為意圖上之改變則有限，其原因除了 KAP 模式本身的弱點之外，可能是因為行為改變之影響因素眾多，加上本研究所涉及之交通安全行為不只一項，因此建議未來的研究有必要應用一套理論模式來設計介入計畫，例如：健康信念模式、理性行動論、社會認知理論、PRECEDE-PROCEED model 等，並針對單一交通安全行為進行介入，尤其是以國中生在交通事故上較嚴重之行為，如此有系統地促進學生交通安全行為之改變。