

第四章 研究結果與討論

本章依據前述之研究方法，將所得資料以統計方法分析整理，共分成以下五節討論：一．基本資料之描述、二．教育介入對交通安全知識的影響、三．教育介入對交通安全態度的影響、四．教育介入對交通安全行為意圖的影響、五．實驗組學生對教學活動之評價。

第一節 基本資料之描述

本節主要描述交通安全教育介入前研究對象之社會人口學特徵（性別、主要上學方式、交通事故受傷經驗、家庭狀況）、交通安全知識、交通安全態度、交通安全行為意圖之分佈與差異情形。

本實驗研究在教學計畫介入過程，有 2 位學生因請假和中輟未能全程參與，因此實際參與人數為 159 人（實驗組 80 人，對照組 79 人）。（見表 4-1.1）

表 4-1.1 參與研究實際人數一覽表

組別	男	女	合計
實驗組	40	40	80
對照組	39	40	79
總計	79	80	159

一．研究對象之社會人口學特徵：(見表 4-1.2)

- (一) 性別：研究對象在性別上，實驗組及對照組男女的比率大致相同，其中實驗組男生 40 人 (50%)，女生 40 人 (50%)；對照組男生 39 人 (49.4%)，女生 40 人 (50.6%)，經由卡方檢定結果得知，實驗組和對照組在性別的分佈上並沒有顯著差異。
- (二) 主要上學方式：以走路最多，實驗組有 38 人 (47.5%)，對照組有 39 人 (49.4%)；其次為搭公車或校車者，實驗組有 19 人 (23.75%)，對照組有 20 人 (25.3%)；他人專車接送者，實驗組有 20 人 (25%)，對照組有 12 人 (15.2%)，騎腳踏車者，實驗組有 3 人 (3.75%)，對照組有 8 人 (10.1%)。國中因為是採學區制，因此走路者居多，經卡方檢定後，發現實驗組和對照組在通學方式上沒有顯著差異。
- (三) 交通事故受傷經驗：曾經發生過交通事故者，實驗組有 48 人 (60%)，對照組有 48 人 (56.2%)，不曾發生交通事故者，實驗組有 32 人 (40%)，對照組有 33 人 (41.8%)。經由卡方檢定結果得知，實驗組和對照組在交通事故受傷經驗的分佈上並無顯著差異。曾經發生過交通事故者之受傷情形(見表 4-1.3)，以手腳部受傷者 41 人 (25.8%) 最多，頭部受傷者 6 人 (3.8%)，頸部受傷者 2 人 (1.3%)，胸、腹部受傷者 1 人 (0.6%)，背、臀受傷者 2 人 (1.3%)。
- (四) 家庭社經地位：以研究對象父母親的教育程度和職業類別為主要決定指數，經加權計分後，分為高、中、低三級；以低社經

地位者佔多數，實驗組有 60 人(75%)，對照組有 57 人(72.5%)；社經地位屬於中級者，實驗組有 15 人 (18.75%)，對照組有 19 人 (24%)；高社經地位者，實驗組有 5 人 (6.25%)，對照組有 3 人 (3.8%)；主要因為兩校環境以工業區為主，因此社經地位普遍不高，實驗組和對照組經由卡方檢定後，並無顯著差異。

表 4-1.2 研究對象的基本資料

項目	實驗組	對照組	總數 (%)	X ²	P 值
性別				0.006	0.94
男	40 (50)	39 (49.4)	79 (49.7)		
女	40 (50)	40 (50.6)	80 (50.3)		
主要上學方式				4.305	0.23
走路	38 (47.5)	39 (49.4)	77 (48.4)		
騎腳踏車	3 (3.75)	8 (10.1)	11 (6.9)		
搭公車或校車	19 (23.75)	20 (25.3)	39 (24.5)		
他人專車接送	20 (25)	12 (15.2)	32 (20.1)		
交通事故發生情形				3.99	0.68
曾發生	48 (60)	46 (58.2)	94 (59.1)		
不曾發生	32 (40)	33 (41.8)	65 (40.9)		
家庭社經地位				1.04	0.59
高	5 (6.25)	3 (3.8)	8 (5.0)		
中	15 (18.75)	19 (24)	34 (21.4)		
低	60 (75)	57 (72.2)	117 (73.6)		

表 4-1.3 研究對象因交通事故而受傷情形

分類	人數	百分比
未受傷	42	26.4
頭部受傷	6	3.8
頸部受傷	2	1.3
胸部、腹部受傷	1	0.6
手部、腳部受傷	41	25.8
背部、臀部受傷	2	1.3

二．前測「交通安全知識」得分狀況

交通安全知識部分包括 9 題是非題、14 題選擇題，共 23 題，答對一題得 1 分，答錯或未選者得 0 分，因此總分可能界於 0~23 分，分數越高表示交通安全知識越佳。由表 4-1.4 得知交通安全知識得分最高為 22 分，最低為 10 分，平均為 14.98 分，標準差為 2.17 分。若以中位數 15 分來看，整體而言研究對象對交通安全知識的瞭解屬於中等程度。

表 4-1.4 前測「交通安全知識」得分情形

	分析人數	最小值	最大值	平均值	中位數	標準差
交通安全知識得分	159	10	22	14.98	15	2.17

研究對象交通安全知識各題分析情形見表 4-1.5。

(一) 是非題分析

是非題的答題情形較佳，答對率在 70% 以上的有第 1 題、第 2 題、第 5 題、第 6 題、第 7 題、第 8 題、第 9 題等，共 7 題。分別為：

- (×) 1、腳踏車至少可坐兩人。
- (×) 2、行車速度愈快，其視覺角度愈大。
- (×) 5、交通標誌、標線和號誌是專供駕駛人用的。
- (×) 6、年滿十六歲才可以考機車駕照。

- () 7、汽機車行駛中禁止駕駛人使用手持式行動電話。
- (×) 8、乘坐在汽車前座，可以不必繫安全帶。
- () 9、根據「道路交通管理處罰條例」，未滿十八歲的青少年飆車，除了青少年本身要處罰之外，其家長也要連帶受罰。

相較起來第 3 題和第 4 題答對率較低，分別為 62.9%、50.9%

- (×) 3、以車子的特性而言，駕駛人的座位愈高，視野死角愈小。
- (×) 4、當心行人與當心兒童是同一個標誌。

(二) 選擇題分析

各題答對率超過 70%的有第 1 題、第 4 題、第 9 題、第 12 題、第 13 題，共 5 題，分別是：

- (B) 1、正三角形紅邊的交通標誌是：A. 禁制標誌 B. 警告標誌 C. 指示標誌
- (B) 4、有交通號誌也有警察在現場指揮時，人和車應：A. 看交通號誌 B 服從交通警察指揮 C. 看情形隨機應變。
- (C) 9、交通事故發生的最主要原因是：A. 道路環境不良 B. 車輛機件故障 C. 駕駛人過失。
- (B) 12、機車後座載乘客時，乘客應該：A. 要側坐 B. 要跨坐 C. 沒有規定。
- (B) 13、對發生交通事故的現場，應：A. 停步圍觀 B. 衡量自己能做到的情況參與協助 C. 儘快離開現場。

答對率低於 50%的有第 5 題、第 6 題、第 8 題、第 10 題、第 14

題等共 5 題，分別為：

- (C) 5、利用腳踏車載重物，最多不可超過：(A. 10 B.15 C.20)
公斤
- (B) 6、近三年來，台灣地區十大死因中，事故傷害佔：A. 第二位
B. 第四位 C. 第六位
- (C) 8、發生道路交通事故死傷最多的位置是在：A. 岔路口附近
B. 慢車道 C. 快車道
- (A) 10、駕駛人最常肇事的原因是：A. 未注意車前狀況 B. 逆向行
駛 C. 違規超車
- (A) 14、對交通事故的處理方法是：1. 救護傷患 2. 保持現場 3.
通知家屬協助善後處理 4. 儘速報案 5. 作證說明，正確的順
序為：A. 24135 B. 41235 C. 13425

(三) 結果與討論

由答對率超過 70% 之各題發現，是非題第 2、6、7、8 題，以及選擇第 9 題之答對率皆超過 90%，由此可知研究對象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。

由答對率低於 50% 之各題來看，選擇題第 5、6、8 題之答對率不到三成，其中第 5 題「利用腳踏車載重物，最多不可超過 20 公斤」，答對率最低 21.4%，可知學生對於腳踏車載重規定並不是很了解。

第 6 題「近三年來，台灣地區十大死因中，事故傷害佔：第四

位」，答對率為 29.6%，因為學生過於高估事故傷害的死亡率。

第 8 題「發生道路交通事故死傷最多的位置是在快車道」，答對率為 24.5%，主要是因為學生無法釐清「交叉路口」和「交叉路口附近」的差別，以致於容易選擇「交叉路口附近」的選項。

綜上可知學生在腳踏車戴重規定、交通事故傷害在十大死因之排名、發生交通事故死傷之地點的認知仍有待加強。

表 4-1.5 前測「交通安全知識」各題次數分析

題目	選項	人數	百分比
是非題			
1. 腳踏車至少可坐兩人。	是	42	26.4
	否 v	117	73.6
2. 行車速度愈快，其視覺角度愈大。	是	4	2.0
	否 v	155	97.5
3. 以車子的特性而言，駕駛人的座位愈高，視野死角愈小。	是	59	37.1
	否 v	100	62.9
4. 當心行人與當心兒童是同一個標誌。	是	78	49.1
	否 v	81	50.9
5. 交通標誌、標線和號誌是專供駕駛人用的。	是	43	27.0
	否 v	116	73.0
6. 年滿十六歲才可以考機車駕照。	是	15	9.0
	否 v	144	90.6
7. 汽機車行駛中禁止駕駛人使用手持式行動電話。	是 v	144	90.6
	否	15	9.0
8. 乘坐在汽車前座，可以不必繫安全帶。	是	6	3.8
	否 v	153	96.2
9. 根據「道路交通管理處罰條例」，未滿十八歲的青少年飆車，除了青少年本身要處罰之外，其家長也要連帶受罰。	是 v	141	88.7
	否	18	11.3

表 4-1.5 前測「交通安全知識」各題次數分析（續一）

題目	人數	百分比
選擇題		
1. 正三角形紅邊的交通標誌是：		
A. 禁制標誌	21	13.2
B. 警告標誌	123	77.4
C. 指示標誌	15	9.4
2. 管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號是：		
A. 標誌	67	42.1
B. 標線	6	3.8
C. 號誌	86	54.1
3. 畫在路面中央，用以分隔同方向車道，並禁止變換車道的標線是？		
A. 白實線	30	18.9
B. 雙白實線	91	57.2
C. 雙白虛線	38	23.9
4. 有交通號誌也有警察在現場指揮時，人和車應：		
A. 看交通號誌	10	6.3
B. 服從交通警察指揮	131	82.4
C. 看情形隨機應變	18	11.3
5. 利用腳踏車載重物，最多不可超過：		
A. 10 公斤		
B. 15 公斤	69	43.4
C. 20 公斤	56	35.2
	34	21.4
6. 近三年來，台灣地區十大死因中，事故傷害佔：		
A. 第二位	99	62.3
B. 第四位	47	29.6
C. 第六位	13	8.2
7. 台灣地區近三年來，每年因道路交通事故死亡的人數大約有：(24 小時內死亡者)		
A. 2000 人以下		
B. 2001~4000 人	58	36.5
C. 4001 人以上	85	53.5
	16	10.1

表 4-1.5 前測「交通安全知識」各題次數分析（續二）

題目	人數	百分比
8.發生道路交通事故死傷最多的位置是在：		
A. 交岔路口附近	114	71.7
B. 慢車道	6	3.8
C. <u>快車道</u>	39	24.5
9. 交通事故發生的最主要原因是：		
A. 道路環境不良	8	5.0
B. 車輛機件故障	4	2.5
C. <u>駕駛人過失</u>	147	92.5
10.駕駛人最常肇事的原因是：		
A. <u>未注意車前狀況</u>	53	33.3
B. 逆向行駛	11	6.9
C. 違規超車	95	59.7
11.一般人的雙眼視野約		
A. <u>200</u>	85	53.5
B. 250	58	36.5
C. 300 度	16	10.1
12.機車後座載乘客時，乘客應該		
A. 要側坐	14	8.8
B. <u>要跨坐</u>	131	82.4
C. 沒有規定	14	8.8
13.對發生交通事故的現場，應：		
A. 停步圍觀	9	5.7
B. <u>衡量自己能做到的情況參與協助</u>	121	76.1
C. 儘快離開現場	29	18.2
14.對交通事故的處理方法是：		
1. 救護傷患 2.保持現場 3.通知家屬協助 善後處理 4.儘速報案 5.作證說明，正確的順序為：		
A. <u>24135</u>	58	36.5
B. 41235	65	40.9
C. 13425	36	22.6

三．前測「交通安全態度」得分狀況

交通安全態度部分共有 16 題，採用 Likert 五分量表，計分方式：「非常同意」給 5 分，「同意」給 4 分，「中立意見」給 3 分，「不同意」給 2 分、「非常不同意」給 1 分，因此總分可能界於 16~80 分，分數越高表示交通安全態度越佳。由表 4-1.6 得知交通安全態度得分最高為 80 分，最低為 49 分，平均為 67.77 分，標準差為 6.68 分。若以中位數 68 分來看，研究對象之交通安全態度屬中等程度。

表4-1.6 前測「交通安全態度」得分情形

	分析人數	最小值	最大值	平均值	中位數	標準差
交通安全態度得分	159	49	80	67.77	68	6.68

表 4-1.7 是研究對象交通安全態度各題得分情形，由表可知每題之平均得分在 3.23~4.72 分之間，總平均為 4.24，表示學生的交通安全態度介於「同意」與「非常同意」之間。其中研究對象之交通安全態度較佳的是第 2、15 題，分別為：

2. 「我認為不論是行人、駕駛和乘客都應該遵守交通規則」
15. 「我認為酒後駕車是很危險的」

研究對象之交通安全態度較差的是第 4、7、10、12 題，分別為：

4. 「我認為騎腳踏車載人很安全」
7. 「我認為放棄危險的捷徑，而繞遠路選擇安全的路線較安全。」

10.「我認為等公車時，走到道路上去招呼開近的公車是很危險的」

12.「我認為乘車時和駕駛人說話，是不會影響行車安全的」

綜上可知：

(一) 研究對象在交通規則的遵守以及酒後駕車方面，有極佳之態度。

(二) 第 4 題反向題「我認為騎腳踏車載人很安全」，回答「不同意」或「非常不同意」僅 30.2%，但高達 54.7%的學生保持「中立意見」，可能是因為學生知道騎腳踏車載人是違反校規的，但是在自我認知上又覺得騎腳踏車載人不會有危險，這樣矛盾的想法，使學生傾向「中立意見」的回答；因此在教學上仍需強調騎腳踏車雙載之危險性，增進學生有關腳踏車安全之態度。

(三) 第 7 題「我認為放棄危險的捷徑，而繞遠路選擇安全的路線較安全」，有 27%的人仍保持中立的態度，所以應該加強學生寧可放棄危險捷徑而選擇安全路線行走之觀念。

(四) 第 10 題「走到道路上去招呼開近的公車是很危險的」之觀念應予以增強，提醒學生注意等公車時上車之安全。

(五) 第 12 題反向題「我認為乘車時和駕駛人說話，是不會影響行車安全的」，事實上行車時與駕駛人說話，會使駕駛人分心，因此這方面之態度有待改進。

表 4-1.7 前測「交通安全態度」各題分佈、平均值、標準差

題目	非常同意 (%)	同意 (%)	中立意見 (%)	不同意 (%)	非常不同意 (%)	平均值 (標準差)
1. 我認為交通安全教育的實施很重要。	59.1	35.2	5.7			4.53 (0.60)
2. 我認為不論是行人、駕駛和乘客都應該遵守交通規則。	74.8	22.6	1.9	0.6		4.72 (0.53)
3. 我認為夜間騎腳踏車時，使用車燈、反光器較安全。	62.9	29.6	5.7	1.9		4.53 (0.69)
4. 我認為騎腳踏車載人很安全。	0.6	14.5	54.7	22.0	8.2	3.23 (0.81)
5. 我認為騎腳踏車或機車戴安全帽可保護頭部、避免受傷害。	40.3	44.0	15.1	0.6		4.24 (0.72)
6. 我認為捨棄天橋或地下道而直接穿越道路是很危險的。	31.4	47.2	15.1	5.7	0.6	4.03 (0.87)
7. 我認為放棄危險的捷徑，而繞遠路選擇安全的路線較安全。	30.8	34.6	27.0	5.0	2.5	3.86 (1.0)
8. 我認為汽車駕駛人與前座乘客，上路即應繫安全帶較安全。	45.9	44.0	8.8	1.3		4.35 (0.69)
9. 我認為未達到法定年齡而騎機車是非常危險的。	39.0	44.0	13.4	2.5	1.3	4.17 (0.84)
10. 我認為等公車時，走到道路上去招呼開近的公車是很危險的。	35.8	36.5	18.9	8.2	0.6	3.99 (0.97)
11. 我認為上下車前，要注意後方有無來車，以確保安全。	47.8	44.7	7.5			4.40 (0.63)
12. 我認為乘車時和駕駛人說話，是不會影響行車安全的。		9.4	22.6	35.8	32.1	3.91 (0.96)
13. 我認為汽機車駕駛人在行車中，使用手持式行動電話是很危險的。	50.3	35.2	7.5	4.4	2.5	4.26 (0.96)
14. 我認為駕駛汽機車超速行駛是很危險的。	57.2	28.9	11.3	1.9	0.6	4.40 (0.81)
15. 我認為酒後駕車是很危險的。	79.2	14.5	2.5	3.1	0.6	4.69 (0.73)
16. 我認為發揮交通禮讓的美德可以減少交通事故的發生。	56.6	32.7	10.7			4.46 (0.86)
交通安全態度 平均得分						4.24 (0.42)

四．前測「交通安全行為意圖」得分狀況

交通安全行為意圖部分共有 16 題，採用 Likert 五分量表，計分方式：「非常可能」給 5 分，「可能」給 4 分，「不確定」給 3 分，「不可能」給 2 分、「非常不可能」給 1 分，因此總分可能界於 16~80 分之間，分數越高表示交通安全行為意圖越佳。由表 4-1.8 得知交通安全行為意圖得分最高為 78 分，最低為 43 分，平均為 59.77 分，標準差為 6.68 分。若以中位數 60 分來看，研究對象之交通安全行為意圖屬中等程度。

表 4-1.8 前測「交通安全行為意圖」得分情形

	分析人數	最小值	最大值	平均值	中位數	標準差
交通安全行為意圖得分	159	43	78	59.77	60	6.68

表 4-1.9 是研究對象交通安全行為意圖各題分佈與得分情形，由表可知每題之平均得分在 3.16~4.23 之間，總平均為 3.74，表示學生的交通安全行為意圖介於「不確定」與「可能」之間。其中研究對象之交通安全行為意圖較高的是第 4、8、9、14 題，分別為：

4. 「上下車時，我會注意後方有無來車」
8. 「乘坐機車，我會戴安全帽」
9. 「乘坐在汽車前座時，我會繫安全帶」
14. 「搭乘汽車或大眾運輸工具時，我會隨時抓穩扶手」

研究對象之交通安全行為意圖較低的是第 1、5、10、11、12、13 題，分別為：

1. 「騎腳踏車外出時，我會戴安全帽」
5. 「我寧可繞遠路而選擇較安全的路線」
10. 「我騎腳踏車會載人的可能性」
11. 「騎車前，我會先檢查車輛狀況」
12. 「在馬路邊行走時，我會與他人並行聊天」
13. 「搭乘機車時，我會與駕駛人說話」

綜上可知：

(一) 學生在上下車安全、搭公車安全、戴安全帽、繫安全帶之交通安全行為意圖極佳。

(二) 第 1 題「騎腳踏車外出，我會戴安全帽」，回答「可能」或「非常可能」者比率不高，僅 35.2%，回答「不確定」者佔 42.8%，回答「不可能」或「非常不可能」佔 22%，顯示超過六成的學生，對騎腳踏車戴安全帽產生質疑，也許是國內對於騎腳踏戴安全帽之風氣不盛，加上立法僅限於騎機車戴安全帽，因此騎腳踏車戴安全帽之意圖不高；第 10 題「我騎腳踏車會載人的可能性」，回答「非常可能」或「可能」的比率有 17%，但有 42.8% 回答「不確定」，可能的原因是民眾對腳踏車的認定較傾向是「休閒工具」，而不是「車輛」，因此對騎腳踏車的危險認知度較低，以致於騎腳踏車雙載之情形普遍。

(三) 第 11 題「騎車前，我會檢查車輛狀況」回答「非常不可能」或「不可能」佔 14.4%，由此可知學生忽略行車前的車輛檢查，如此容易造成交通事故的發生，其中回答「不確定」佔 40.9%，可能是學生明白行車前檢查的重要性，但是卻沒有成為習慣，以致於在行為意圖上保持中立意見。

(四) 第 2 題「我穿越馬路時會走行人穿越道、天橋或地下道」，回答「不確定」者佔 39.6%，表示學生可能會因一時方便而捨棄行走行人穿越道、天橋或地下道，潛藏著闖越馬路的意圖。第 5 題「我寧可繞遠路而選擇較安全的路線」，仍有 44.1% 的人回答「不確定」，表示學生在安全道路與危險捷徑的選擇上無法做出決定，因此這方面的觀念有待釐清。第 12 題「在馬路邊行走時，我會與他人並行聊天」，回答「可能」或「非常可能」者，佔 30.2%，表示學生忽略馬路上行的安全。

(五) 第 3 題「我會遵守所有的交通號誌」，回答「不確定」者佔 39.6%，表示約四成的學生有可能在特定的情況下違反交通號誌，另一方面也顯示學生守法的行為仍有待加強。第 13 題「搭乘機車時，我會與駕駛人說話」，答「非常可能」或「可能」的比率有 19.5%，因此學生乘坐機車時與駕駛人說話的情形，應改進之。

整體而言，研究對象在交通安全知識、態度和行為仍有一些弱點

急需補強，以學生而言，利用學校教育介入的方式是最合適的，因此本研究採取此方法，以期能增進國中學生的交通安全知識、態度和行為意圖。

表 4-1.9 前測「交通安全行為意圖」各題分佈、平均值、標準差

題目	非常可能 (%)	可能 (%)	不確定 (%)	不可能 (%)	非常不可 能(%)	平均值 (標準差)
1. 騎腳踏車外出時，我會戴安全帽。	6.3	28.9	42.8	18.2	3.8	3.16 (0.92)
2. 我穿越馬路時會走行人穿越道、天橋或地下道。	14.5	41.5	39.6	3.1	1.3	3.65 (0.81)
3. 我會遵守所有的交通號誌。	11.9	41.5	39.6	6.9		3.58 (0.79)
4. 上下車時，我會注意後方有無來車。	32.1	47.2	15.7	4.4	0.6	4.06 (0.84)
5. 我寧可繞遠路而選擇較安全的路線。	16.4	27	44.1	6.9	5.0	3.43 (1.01)
6. 我會聽從交通指揮人員的指揮行走。	31.1	49.7	15.1	3.1		4.11 (0.77)
7. 我騎機車外出的可能性。	3.8	9.4	20.8	15.7	50.3	3.99 (1.20)
8. 乘坐機車，我會戴安全帽。	47.8	34.6	16.4	0.6	0.6	4.28 (0.80)
9. 乘坐在汽車前座時，我會繫安全帶。	54.1	24.5	15.1	2.5	3.8	4.23 (1.04)
10. 我騎腳踏車會載人的可能性。	1.9	15.1	42.8	18.9	21.4	3.43 (1.05)
11. 騎車前，我會先檢查車輛狀況。	15.1	29.6	40.9	13.8	0.6	3.45 (0.93)
12. 在馬路邊行走時，我會與他人並行聊天。	1.3	28.9	32.1	22.6	15.1	3.21 (1.06)
13. 搭乘機車時，我會與駕駛人說話。	1.3	18.2	34.6	28.3	17.6	3.43 (1.02)
14. 搭乘汽車或大眾運輸工具時，我會隨時抓穩扶手。	41.5	42.1	13.8	2.5		4.23 (0.78)
15. 汽機車駕駛人在行車當中使用手持式行動電話時，我會制止他。	13.8	36.5	37.7	11.9		3.52 (0.88)
16. 家人酒後駕車時，我會制止他。	41.5	28.3	21.4	8.2	0.6	4.02 (1.01)
交通安全行為意圖 平均得分						3.74 (0.42)

五．實驗組和對照組在交通安全知識、態度、行為意圖前測之差異

採用 t 檢定分析，以瞭解實驗組和對照組在教學介入前，在交通安全知識、態度、行為意圖方面是否有差異，其結果見表 4-1.10，以下依序論述之：

(一) 教學介入前，實驗組和對照組交通安全知識之比較

實驗組前測之交通安全知識得分平均是 14.96 分，對照組是 15.0 分，分析結果發現，實驗組和對照組在交通安全知識得分上沒有顯著差異 ($t = -0.109$, $p > 0.05$)，此結果符合假設 1-1。

(二) 教學介入前，實驗組和對照組交通安全態度之比較

實驗組前測之交通安全態度得分平均是 68.36 分，對照組是 67.16 分，分析結果發現，實驗組和對照組在交通安全態度得分上沒有顯著差異 ($t = 1.131$, $p > 0.05$)，此結果符合假設 1-2。

(三) 教學介入前，實驗組和對照組交通安全行為意圖之比較

實驗組前測之交通安全行為意圖得分平均是 60.61 分，對照組是 58.91 分，分析結果發現，實驗組和對照組在交通安全行為意圖得分上沒有顯著差異 ($t = 1.613$, $p > 0.05$)，此結果符合假設 1-3。

根據上述三項考驗結果得知，實驗組和對照組之交通安全知識、態度、行為意圖均未達顯著差異，換言之，研究對象交通安全知識、態度、行為意圖之前測成績並未受組別的影響。

表 4-1.10 組別與交通安全知識、態度、行為意圖前測之 t 檢定分析

依變項	組別	實驗組	對照組	t 值 (prob)
		平均值 (標準差)	平均值 (標準差)	
交通安全知識前測		14.96 (2.00)	15.0 (2.34)	-0.109 (0.91)
交通安全態度前測		68.36 (7.03)	67.16 (6.30)	1.131 (0.26)
交通安全行為意圖前測		60.61 (7.02)	58.91 (6.24)	1.613 (0.11)

第二節 教育介入對交通安全知識的影響

本節主要探討交通安全教育介入計畫對國中學生的交通安全知識的影響效果。研究對象前、後測交通安全知識的得分情形（見表 4-2.1），實驗組平均為 14.96 分，後測為 16.975 分；對照組前測平均 15.0 分，後測 15.16 分，經由 *paired-t* 檢定考驗各組交通安全知識前測與後測是否有達到顯著差異，結果發現實驗組後測成績高於前測成績，且達到顯著差異（ $p < 0.001$ ），而對照組並無統計上顯著差異，結果符合假設 2-1 及假設 2-2，由此可知，實驗組在交通安全知識上有顯著進步。

表 4-2.1 研究組別與交通安全知識前測、後測之比較（*paired-t* 檢定）

	前測		後測	
	人數	平均值 (標準差)	平均值 (標準差)	Pair-t 值
實驗組	80	14.96 (2.0)	16.975 (1.86)	-25.623***
對照組	79	15.0 (2.34)	15.16 (2.2)	-1.195

*** $p < .001$

根據表 4-2.2，實驗組學生在交通安全知識各題前後測的比較，發現以下題目有顯著進步：

是非 4「當心行人與當心兒童是同一個標誌（×）」

選擇 1「正三角形紅邊的交通標誌是：B.警告標誌」

選擇 2「管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號是：C.號誌」

選擇 3「畫在路面中央，用以分隔同方向車道，並禁止變換車道的標線是？雙白實線」

選擇 5「利用腳踏車載重物，最多不可超過：C.20 公斤」

選擇 6「近三年來，台灣地區十大死因中，事故傷害佔：B.第四位」

選擇 8「發生道路交通事故死傷最多的位置是在：C.快車道」

選擇 10「駕駛人最常肇事的原因是：A.未注意車前狀況」

選擇 11「一般人的雙眼視野約 A. 200 度」

選擇 14「對交通事故的處理方法是：1.救護傷患 2.保持現場 3.通知家屬協助善後處理 4.儘速報案 5.作證說明，正確的順序為：A. 24135」

由上可知，前測時得分較差之第 5 題、第 6 題、第 8 題、第 10 題、第 14 題，於後測時皆有明顯的進步。表示交通安全教育介入有助於提升學生在腳踏車載重規定、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知識。

沒有進步的題目中，是非第 1、2、6、7、8、9 題，還有選擇第 4、9、12、13 題，可能是因為前測得分高，後測的進步空間小，或者有其他因素，因此統計上沒有達到顯著差異，對此有待日後研究繼續探討。而值得注意的是，知識題中有三題，其平均值顯示仍有進步的空間，但卻未因教學介入而改變，分別為：

是非第 3 題：「以車子的特性而言，駕駛人的座位愈高，視野死角愈小」

是非第 5 題：「交通標誌、標線和號誌是專供駕駛人用的」

選擇第 7 題：「台灣地區近三年來，每年因道路交通事故死亡的人數大約有：(24 小時內死亡者) 2001~4000 人」。

以上三題，在交通安全教學中，除了使用講述法增強認知之外，針對第 3 題，可以採行角色扮演法，模擬實際情境並演練，尤其當學生扮演駕駛人時，更能提高其對「駕駛人座位越高，其視野死角越大」的認知。

表 4-2.2 實驗組學生交通安全知識得分前後測的比較

題目	前測		後測		Pair-t
	平均值	標準差	平均值	標準差	
是非題					
1.腳踏車至少可坐兩人。	0.78	0.39	0.80	0.42	-0.74
2.行車速度愈快，其視覺角度愈大。	0.98	0.16	0.99	0.11	-1.00
3.以車子的特性而言，駕駛人的座位愈高，視野死角愈小。	0.68	0.47	0.70	0.46	-1.42
4.當心行人與當心兒童是同一個標誌。	0.49	0.50	0.60	0.49	-2.83**
5.交通標誌、標線和號誌是專供駕駛人用的。	0.74	0.44	0.76	0.43	-0.87
6.年滿十六歲才可以考機車駕照。	0.94	0.24	0.95	0.22	-0.58
7.汽機車行駛中禁止駕駛人使用手持式行動電話。	0.89	0.32	0.93	0.27	-1.75
8.乘坐在汽車前座，可以不必繫安全帶。	0.99	0.11	0.98	0.12	0.32
9.根據「道路交通管理處罰條例」，未滿十八歲的青少年飆車，除了青少年本身要處罰之外，其家長也要連帶受罰。	0.89	0.32	0.90	0.29	-0.43

** $p < .01$

表 4-2.2 實驗組學生交通安全知識得分前後測的比較 (續一)

題目	前測		後測		Pair-t
	平均值	標準差	平均值	標準差	
選擇題					
1.正三角形紅邊的交通標誌是：警告標誌	0.78	0.42	0.84	0.37	-2.295*
2.管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號是：號誌	0.55	0.50	0.68	0.47	-3.36**
3.畫在路面中央，用以分隔同方向車道，並禁止變換車道的標線是？雙白實線	0.54	0.50	0.60	0.49	-2.295*
4.有交通號誌也有警察在現場指揮時，人和車應：服從交通警察指揮	0.86	0.35	0.90	0.30	-1.754
5.利用腳踏車載重物，最多不可超過：20 公斤	0.24	0.43	0.48	0.50	-4.65***
6.近三年來，台灣地區十大死因中，事故傷害佔：第四位	0.25	0.44	0.95	0.22	-12.2***
7.台灣地區近三年來，每年因道路交通事故死亡的人數大約有：(24 小時內死亡者) 2001~4000 人	0.55	0.50	0.61	0.49	-1.921
8.發生道路交通事故死傷最多的位置是在：快車道	0.21	0.41	0.46	0.50	-4.56***
9.交通事故發生的最主要原因是：駕駛人過失	0.89	0.32	0.93	0.27	-1.75
10.駕駛人最常肇事的原因是：未注意車前狀況	0.30	0.46	0.49	0.50	-3.96***
11.一般人的雙眼視野約：200	0.49	0.50	0.68	0.47	-3.96***
12.機車後座載乘客時，乘客應該：要跨坐	0.85	0.36	0.86	0.35	-0.575
13.對發生交通事故的現場，應：衡量自己能做到的情況參與協助	0.76	0.43	0.79	0.45	-0.65
14.對交通事故的處理方法是：1 救護傷患 2. 保持現場 3. 通知家屬協助善後處理 4. 儘速報案 5. 作證說明，正確的順序為：A. 24135	0.35	0.48	0.51	0.50	-3.599**

* $p < .05$ ** $p < .01$ *** $p < .001$

表 4-2.3 是研究對象的交通安全知識後測共變數分析，進行共

變數分析前，已符合組內迴歸係數同質性的假定（ $F = 3.522$ $p > 0.05$ ）。以交通安全知識前測分數為共變量，組別為自變項，交通安全知識後測分數為依變項，進行共變數分析，結果顯示排除前測的影響因素後，實驗組與對照組在交通安全知識上有顯著差異（ $F = 16.280$ ， $p < 0.001$ ）。調整後的交通安全知識後測平均值，實驗組是 16.99，而對照組是 15.15（見表 4-2.4）；由此可知在控制交通安全知識的前測得分後，實驗組交通安全知識的後測得分較對照組高，且達統計上顯著差異，結果符合假設 3-1，表示交通安全教育介入可有效地增進學生之交通安全知識。

表 4-2.3 研究對象交通安全知識後測共變數分析摘要表

變異來源	S S	D F	M S	F
組間	135.219	2	67.610	16.280***
誤差	647.876	156	4.153	
全體	783.094	158		

*** $p < .001$

表 4-2.4 研究組別與交通安全知識後測平均值及調整後平均值一覽表

	後測 平均值（標準差）	調整後 平均值（標準差）
實驗組	16.98 (1.86)	16.99 (0.104)
對照組	15.16 (2.20)	15.15 (0.105)

第三節 教育介入對交通安全態度的影響

本節主要探討交通安全教育介入計畫對國中學生的交通安全態度的影響效果。全體學生前、後測交通安全態度的總分得分情形見表 4-3.1，實驗組平均為 68.36 分，後測為 69.28 分；對照組前測平均 67.16 分，後測 66.76 分，經由 *paired-t* 檢定考驗各組交通安全態度前測與後測是否有達到顯著差異，結果發現實驗組態度後測成績高於前測成績，且達到顯著差異 ($p < 0.001$)，而對照組並無統計上顯著差異，結果符合假設 2-1 和假設 2-2，由此可知，實驗組在交通安全態度上有顯著進步。

表 4-3.1 研究組別與交通安全態度前測、後測之比較 (*paired-t* 檢定)

	前測		後測	
	人數	平均值 (標準差)	平均值 (標準差)	Pair-t 值
實驗組	80	68.36 (7.03)	69.28 (6.23)	-3.69***
對照組	79	67.16 (6.3)	66.76 (6.25)	1.32

*** $P < .001$

根據表 4-3.2，實驗組學生在交通安全態度各題前後測的比較，發現第 3 題、第 4 題、第 10 題等有顯著進步，分別為：

第 3 題「我認為夜間騎腳踏車時，使用車燈、反光器較安全」

第 4 題「我認為騎腳踏車載人很安全」

第 10 題「我認為等公車時，走到道路上去招呼開近的公車是很危險的」

其中第 4 題和第 10 題進步最多，由上可知，交通安全教學介入有助於學生對騎腳踏車安全、上下車安全之態度有正向的改變。

在沒有進步的各題當中，第 1、2、5、6、8、9、11、13、14、15、16 題，可能是因為前測分數較高，使得進步空間小，或者有其他因素，因此統計上未達顯著差異，有待日後研究繼續探討。但是前測分數較低的第 7 題和第 12 題，並沒有因為教育介入而進步，分別為：

7、「我認為放棄危險的捷徑，而繞遠路選擇安全的路線較安全」

12、「我認為乘車時和駕駛人說話，是不會影響行車安全的」

由上可知，交通安全教學情意部分仍有待加強，針對第 7 題，教學上可以採用價值澄清法，以釐清學生對安全路線選擇的觀念；第 12 題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，以增強學生們行車時不擾亂駕駛的安全態度。

表 4-3.2 實驗組學生交通安全態度得分前後測的比較

題目	前測		後測		Pair-t
	平均值	標準差	平均值	標準差	
1. 我認為交通安全教育的實施很重要。	4.95	0.57	4.6	0.56	-0.575
2. 我認為不論是行人、駕駛和乘客都應該遵守交通規則。	4.70	0.60	4.76	0.51	-1.395
3. 我認為夜間騎腳踏車時，使用車燈、反光器較安全。	4.58	0.65	4.46	0.75	2.00*
4. 我認為騎腳踏車載人很安全。	3.25	0.88	3.65	0.92	-4.205***
5. 我認為騎腳踏車或機車戴安全帽可保護頭部、避免受傷害。	4.31	0.74	4.41	0.74	-1.727
6. 我認為捨棄天橋或地下道而直接穿越道路是很危險的。	4.08	0.81	3.98	0.91	1.584
7. 我認為放棄危險的捷徑，而繞遠路選擇安全的路線較安全。	3.98	0.98	4.05	0.87	-1.097
8. 我認為汽車駕駛人與前座乘客，上路即應繫安全帶較安全。	4.40	0.72	4.35	0.81	1.00
9. 我認為未達到法定年齡而騎機車是非常危險的。	4.21	0.76	4.24	0.75	-0.498
10. 我認為等公車時，走到道路上去招呼開近的公車是很危險的。	4.04	0.93	4.20	0.86	-2.253*
11. 我認為上下車前，要注意後方有無來車，以確保安全。	4.47	0.59	4.43	0.63	1.27
12. 我認為乘車時和駕駛人說話，是不會影響行車安全的。	3.83	1.02	3.84	0.96	-0.148
13. 我認為汽機車駕駛人在行車中，使用手持式行動電話是很危險的。	4.28	0.95	4.26	0.91	0.179
14. 我認為駕駛汽機車超速行駛是很危險的。	4.51	0.83	4.45	0.81	1.092
15. 我認為酒後駕車是很危險的。	4.71	0.78	4.63	0.77	1.47
16. 我認為發揮交通禮讓的美德可以減少交通事故的發生。	4.44	0.71	4.41	0.72	0.532

* $p < .05$ *** $p < .001$

進一步比較兩組效果之差異，表 4-3.3 是研究對象的交通安全態度後測共變數分析，進行共變數分析前，已符合組內迴歸係數同質性的假定 ($F = 0.376$ $p > 0.05$) 以交通安全態度前測分數為共變量，組別為自變項，交通安全態度後測分數為依變項，進行共變數分析，結果顯示排除前測的影響因素後，實驗組與對照組在交通安全態度後測上有差異 ($F = 11.908$, $p < 0.001$)。調整後的交通安全態度後測平均值，實驗組是 68.76，而對照組是 67.28 (表 4-3.4)；由此可知在控制交通安全態度的前測得分後，實驗組交通安全態度的後測得分較對照組高，且達統計上顯著差異，結果符合假設 3-2。表示交通安全教育的介入能有效提升學生之交通安全態度。

表 4-3.3 研究對象交通安全態度後測共變數分析摘要表

變異來源	S S	D F	M S	F
組間	843.13	2	421.57	11.908***
誤差	5522.769	156	35.402	
全體	6365.899	158		

*** $p < .001$

表 4-3.4 研究組別與交通安全態度後測平均值及調整後平均值一覽表

	後測 平均值 (標準差)	調整後 平均值 (標準差)
實驗組	69.28 (6.23)	68.76 (0.260)
對照組	66.76 (6.25)	67.28 (0.262)

第四節 教育介入對交通安全行為意圖的影響

本節主要探討交通安全教育介入計畫對國中學生的交通安全行為意圖的影響效果。全體學生前、後測交通安全行為意圖的總得分情形見表 4-4.1，實驗組前測平均為 60.61 分，後測為 64.48 分；對照組前測平均 58.91 分，後測 59.58 分，經由 *paired-t* 檢定考驗各組交通安全行為意圖前測與後測是否有達到顯著差異，結果發現實驗組後測成績高於前測成績，且達到顯著差異 ($p < 0.001$)，而對照組並無統計上顯著差異，結果符合假設 2-1 和假設 2-2，由此可知，實驗組在交通安全行為意圖上有顯著進步。

表 4-4.1 研究組別與交通安全行為意圖前測、後測之比較 (*paired-t* 檢定)

		前測	後測	
	人數	平均值 (標準差)	平均值 (標準差)	Pair-t 值
實驗組	80	60.61 (7.02)	64.48 (6.85)	-8.316***
對照組	79	58.91 (6.24)	59.58 (5.91)	-1.501

*** $p < .001$

根據表 4-4.2，實驗組學生在交通安全行為意圖各題前後測的比較，發現第 10、12、13、15、16 等五題有明顯的進步，分別為：

第 10 題「我騎腳踏車會載人的可能性」

第 12 題「在馬路邊行走時，我會與他人並行聊天」

第 13 題「搭乘機車時，我會與駕駛人說話」

第 15 題「汽機車駕駛人在行車當中使用手持式行動電話時，
我會制止他」

第 16 題「家人酒後駕車時，我會制止他」

其中以第 10 題、第 12 題和第 13 題進步最多，表示學生對於腳踏車載人、馬路上行的安全、乘車安全行為意圖有正向的改變；

在沒有改進的各題當中，第 4、6、7、8、9、14 題，可能是因為前測分數高，進步空間較小，或者有其他因素，使得統計上未達顯著差異，因此有待日後研究繼續探討。但是第 1 題、第 2 題、第 3 題、第 5 題和第 11 題並沒有因為教育介入而進步，且平均值顯示其仍有進步的空間，分別為：

1. 「騎腳踏車外出時，我會戴安全帽」
2. 「我穿越馬路時會走行人穿越道、天橋或地下道」
3. 「我會遵守所有的交通號誌」
5. 「我寧可繞遠路而選擇較安全的路線」
11. 「騎車前，我會先檢查車輛狀況」

由上可知，本研究以 KAP 模式介入對行為意圖改變的效果有限，主要原因是行為的改變，除了態度的影響之外，其影響因素還包括行為控制信念、自我效能、社會支持等因素，因此有待日後研究針對以上因素進行介入。

表 4-4.2 實驗組學生交通安全行為意圖得分前後測的比較

題目	前測		後測		Pair-t
	平均值	標準差	平均值	標準差	
1. 騎腳踏車外出時，我會戴安全帽。	3.26	0.92	3.38	0.88	-1.491
2. 我穿越馬路時會走行人穿越道、天橋或地下道。	3.64	0.83	3.68	0.91	-0.505
3. 我會遵守所有的交通號誌。	3.64	0.78	3.81	0.94	-1.938
4. 上下車時，我會注意後方有無來車。	4.16	0.91	4.24	0.83	-0.883
5. 我寧可繞遠路而選擇較安全的路線。	3.59	0.99	3.68	0.85	-1.095
6. 我會聽從交通指揮人員的指揮行走。	4.13	0.80	4.14	0.82	-0.207
7. 我騎機車外出的可能性。	4.01	1.20	4.22	0.97	-1.896
8. 乘坐機車，我會戴安全帽。	4.33	0.84	4.24	0.89	1.306
9. 乘坐在汽車前座時，我會繫安全帶。	4.26	1.05	4.33	0.88	-0.727
10. 我騎腳踏車會載人的可能性。	3.51	1.14	3.96	0.99	-3.617**
11. 騎車前，我會先檢查車輛狀況。	3.54	0.90	3.68	0.92	-1.697
12. 在馬路邊行走時，我會與他人並行聊天。	3.21	1.12	3.69	1.07	-3.855***
13. 搭乘機車時，我會與駕駛人說話。	3.48	0.99	3.91	0.92	-4.166***
14. 搭乘汽車或大眾運輸工具時，我會隨時抓穩扶手。	4.24	0.80	4.31	0.84	-0.847
15. 汽機車駕駛人在行車當中使用手持式行動電話時，我會制止他。	3.59	0.90	3.89	0.86	-2.875**
16. 家人酒後駕車時，我會制止他。	4.04	1.08	4.26	0.90	-2.35*

* $p < .05$ ** $p < .01$ *** $p < .001$

表 4-4.3 是研究對象的交通安全行為意圖後測共變數分析,進行

變數分析前，已符合組內迴歸係數同質性的假定（ $F = 0.938$ ， $p > 0.05$ ）。以交通安全行為意圖前測分數為共變量，組別為自變項，交通安全行為意圖後測分數為依變項，進行共變數分析，結果顯示排除前測的影響因素後，實驗組與對照組在交通安全行為意圖後測上有顯著差異（ $F = 34.164$ ， $p < 0.001$ ）。調整後的交通安全行為意圖後測平均值，實驗組是 63.82，而對照組是 60.25（表 4-4.4）；由此可知在控制交通安全行為意圖的前測得分後，實驗組交通安全行為意圖的後測得分較對照組高，且達統計上顯著差異，符合假設 3-3。表示交通安全教育介入對國中生之交通安全意圖具有提升的效果。

表 4-4.3 研究對象交通安全行為意圖後測共變數分析摘要表

變異來源	S S	D F	M S	F
組間	2247.470	2	1123.735	34.164***
誤差	5131.222	156	32.892	
全體	7378.692	158		

*** $p < .001$

表 4-4.4 研究組別與交通安全行為意圖後測平均值及調整後平均值一覽表

	後測 平均值（標準差）	調整後 平均值（標準差）
實驗組	64.48（6.85）	63.82（0.426）
對照組	59.58（5.91）	60.25（0.429）

第五節 實驗組學生對教學活動之評價

本研究之教學活動評價於最後一次上課結束時，利用問卷請學生填答，內容包括對各單元教學活動的喜好、幫助程度及滿意度的評價，以下為評價的結果：

如表 4-5.1 所示，實驗組學生共 80 人，對於整體教學活動有 70.73% 的學生表示「喜歡」或「非常喜歡」，其中以第 4 項教學活動：「交通安全教育宣導動畫」的喜好程度最高（80%），其次是第 12 項：「交通安全大富翁遊戲」（76.25）；由此可知，學生較偏好動畫多媒體以及遊戲式的教學活動。

教學的助益方面（表 4-5.2），88.76% 的學生認為本次教學活動，對交通安全知識、態度、行為和生活應用上有幫助，其中以「交通安全知識」和「生活應用上」的幫助效果最明顯（93.75%）。

整體滿意度方面（表 4-5.3），有 91.25% 的學生對此教學感到「非常滿意」或「滿意」，代表超過九成的學生肯定本研究的教學內容。

表 4-5.1 實驗組學生教學活動之喜好評價 人數 (%) N=80

教學活動	非常喜歡	喜歡	有點喜歡	不喜歡	很不喜歡
1.了解交通安全的重要性	20 (25)	35 (43.75)	22 (27.5)	1 (1.25)	0
2.認識各種交通標誌、標線與號誌	21 (26.25)	34 (42.5)	23 (28.75)	2 (2.5)	0
3.了解道路交通法令與規章	19 (23.75)	36 (45)	24 (30)	1 (1.25)	0
4.交通安全教育宣導動畫	27 (33.75)	37 (46.25)	16 (20)	0	0
5.行的安全	22 (27.5)	30 (37.5)	25 (31.25)	3 (3.75)	0
6.騎腳踏車之安全	21 (26.25)	35 (43.75)	22 (27.5)	2 (2.5)	0
7.乘車安全	21 (26.25)	37 (46.25)	19 (23.75)	3 (3.75)	0
8.交通安全歌 - 作詞 D I Y	22 (27.5)	32 (40)	23 (28.75)	3 (3.75)	0
9.交通事故發生的地點、原因和傷害	20 (25)	33 (41.25)	25 (31.25)	2 (2.5)	0
10.交通事故的預防之道	23 (28.75)	35 (43.75)	21 (26.25)	1 (1.25)	0
11.學生如何處理交通事故	20 (25)	38 (47.5)	20 (25)	2 (2.5)	0
12.交通安全大富翁遊戲	25 (31.25)	36 (45)	18 (22.5)	1 (1.25)	0
平均	27.19%	43.54%	26.88%	2.19%	0%

表 4-5.2 實驗組學生教學活動之幫助程度評價 人數 (%) N=80

項目	非常有幫助	有幫助	一點點幫助	沒有幫助
13.增加你的交通安全知識	30 (37.5)	45 (56.25)	5 (6.25)	0
14.增進你的交通安全態度	12 (15)	57 (71.25)	10 (12.5)	1 (1.25)
15.在交通安全行為表現上	10 (12.5)	55 (68.75)	13 (16.25)	2 (2.5)
16.對你而言，本課程在生活的應用上	14 (17.5)	61 (76.25)	4 (5)	1 (1.25)
平均 (%)	20.63%	68.13%	10%	1.2%

表 4-5.3 實驗組學生教學活動之整體滿意度評價 人數 (%) N=80

	人數	百分比
非常滿意	35	43.75%
滿意	38	47.5%
還可以	6	7.5%
不滿意	1	1.25%
非常不滿意	0	0%