

## 第四章 資料分析與討論

本章依據問卷調查實際所蒐集到的資料，進行統計和分析並討論問卷資料所呈現的結果，以了解我國東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現的現況。第一節中說明問卷之回收率與受測者的基本資料描述，第二節為我國東部地區高中職學生在道路交通安全行為之現況分析，第三節中探討我國東部地區高中職學生不同背景因素對道路交通安全行為之差異性分析，第四節為東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現量表在基本資料各層面分析，第五節為東部地區高中職學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現量表在基本資料各層面分析，第六節為本研究之發現與討論。本章中各節之分析與探討，分別敘述如下。

### 第一節 基本資料描述

本節在說明問卷調查實施的回收率，再進一步分析有效樣本的个人資料包括個人背景因素與學校因素，並將各項基本資料之分佈狀況整理歸納之後，加以分別敘述如下：

#### 壹、回收率

本問卷之研究工具為問卷研究調查型，因此影響本研究最重要的外在效度因素之一即為問卷回收率，因過低的問卷回收率將造成樣本的誤差進而影響本研究的概括性。本研究是採隨機叢集抽樣的方式進行問卷的施測，都市型【省、縣轄市】共發出 900 份，回收有效樣本數計為 806 份，有效回收率為 90.0%；非都市型學校【鄉、鎮市】共發出 990 份，回收有效樣本數計為 883 份，有效回收率為 89.1%。總共寄發出問卷 1890 份，總回收有效問卷 1689 份，總有效回收率為 89.4%，其詳細資料如表 4-1 與表 4-2 所列。

表 4-1 都市型學校【省、縣轄市】抽樣學校表

編號 學校	發出問卷數	有效問卷數	有效回收率(%)
國立宜蘭高級商業職業學校	90	84	93.3
國立花蓮女子高級中學	90	82	91.1
私立四維高級中學	90	79	88.8
國立高級農業職業學校	90	78	88.7
國立台東高級中學	90	84	93.3
國立台東專科學校	90	84	93.3
國立台東高級商業職業學校	90	79	88.8
私立公東高級工業職業學校	90	83	92.2
國立宜蘭高級商業職業學校附設進修學校	60	53	88.8
國立台東專科學校附設進修學校	60	51	86.0
國立台東高級商業職業學校附設進修學校	60	49	81.6
合 計	900	806	90.0

表 4-2 非都市型學校【鄉、鎮市】抽樣學校表

編號 學校	發出問卷數	有效問卷數	有效回收率(%)
宜蘭縣私立慧燈高級中學	90	84	93.3
宜蘭縣私立中道高級中學	90	81	90.0
宜蘭縣私立聖母護校	90	86	95.5
國立羅東高級商業職業學校	90	81	90.0
國立羅東高級工業職業學校	90	84	93.3
國立玉里高級中學	90	84	93.3
花蓮縣私立海星高級中學	90	76	84.4
國立光復高級商工職業學校	90	77	85.6
國立成功商業水產學校	90	81	90.0
國立羅東高級商業職業學校附設進修學校	60	53	88.0
國立羅東高級工業職業學校附設進修學校	60	54	90.0
國立玉里高級中學附設進修學校	60	42	70.0
合 計	990	883	89.1

## 貳、個人背景因素資料分析

從回收的問卷資料中，由基本資料可以了解受測者的個人背景因素之特徵。納入本研究問卷之基本背景變項有性別、年級、父母親的教育程度、目前主要居住地點、目前主要上放學交通工具、最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式、道路交通教育法規常識主要來源、是否有騎車經驗、騎機車習慣、騎機車的主要目的、騎機車的速度習慣、持有駕照種類和騎機車經驗時間等變相。詳如表 4-3 個人基本因素摘要表所列，茲分述如下：

表 4-3 個人基本因素摘要分析表

		男	女	總計					
一、性別	人數	982	707	1689					
	百分比	58.1%	41.9%	100%					
		一年級	二年級	三年級	總計				
二、年級	人數	547	560	582	1689				
	百分比	32.4%	33.2%	34.5%	100%				
		國小	國中	高中、職	專科、大學	研究所以上	總計		
三、父母親	人數	120	425	822	277	45	1689		
教育程度	百分比	7.1%	25.2%	48.7%	16.4%	2.7%	100%		
		家裡	親戚家	住校	在外租屋	朋友家	其他	總計	
四、目前主要	人數	1301	77	218	63	19	11	1689	
居住地點	百分比	77.0%	4.6%	12.9%	3.7%	1.1%	0.7%	100%	
		步行	腳踏車	大眾運輸工具	父母親接送	騎機車	開車	其他	總計
五、目前主要	人數	295	381	463	254	256	30	10	1689
上放學交通工具	百分比	17.5	22.6	27.4	15.0	15.2	1.8	0.6	100%
		專人演講	教官或教師宣導	徵文漫畫比賽	偶像代言	其他	總計		
六、交通安	人數	381	256	202	797	53	1689		
全宣導方式	百分比	22.6	15.2	12.0	47.2	3.1	100%		
		學校	家人	大眾媒體	總計				
七、交通法規	人數	590	322	769	1689				
常識主要來源	百分比	34.5	19.1	45.5	100%				
		有	無	總計					
八、有無騎	人數	1155	534	1689					
車經驗	百分比	68.4	31.6	100%					

	每天騎	非天天但經常	偶而騎	鮮少騎	總計
九、騎機車 人數	289	209	376	280	1154

表 4-3 個人基本因素摘要分析表 (續)

的習慣 百分比	25.0	18.1	32.6	24.3	100%	
	上下學用	打工上下班用	休閒娛樂	購物用	其他	總計
十、騎機車的 人數	127	181	416	318	112	1154
最主要目的 百分比	11.0	15.7	36.0	27.6	9.7	100%
	0-30km/hr 未滿	30-50km/hr 未滿	50-70km/hr 未滿	70 km/hr 以上	總計	
十一、騎機 人數	74	400	515	165	1154	
車的速度習慣 百分比	6.4	34.7	44.6	13.5	100%	
	輕型機車	普通重型機車	普通小型車	未持有駕照	總計	
十二、持有 人數	43	224	41	846	1154	
駕照種類 百分比	3.7	19.4	3.6	73.3	100%	
	未滿半年	半年以上未滿一年	一年以上未滿兩年	兩年以上	總計	
十三、騎機 人數	253	193	209	499	1154	
車經驗時間百分比	21.9	16.7	18.1	43.2	100%	

一、本研究在性別區分上：男生有效人數為 982 人，有效百分比為 58.1%，女性有效人數為 707 人，有效百分比為 41.9%

二、本研究在年級區分上：一年級有效人數為 547 人，有效百分比為 32.4%，二年級有效人數為 560 人，有效百分比為 33.2%，三年級有效人數為 582 人，有效百分比為 34.5%。

三、本研究在父母親的教育程度區分上：未完成國民小學畢業或國民小學畢業人數為 120 人，有效百分比為 7.1%，國中、初中畢業有效人數為 425 人，有效百分比為 25.2%，高中職畢業有效人數為 822 人，有效百分比為 48.7%，專科、大學畢業有效人數為 227 人，有效百分比為 16.4%，研究所或研究所以上畢業有效人數為 45 人，有效百分比為 2.7%。

四、本研究在目前主要居住地點區分上：居住在家裡有效人數為 1301 人，有效百分比為 77.0%，居住在親戚家有效人數為 77 人，有效百分比

為 4.6%，住校有效人數為 218 人，有效百分比為 12.9%，在外租屋有效人數為 63 人，有效百分比為 3.7%，居住在朋友家有效人數為 19 人，有效百分比為 1.1%，其他人數為 11 人，有效百分比為 0.7%。

五、本研究在目前主要上放學交通工具區分上：步行上放學有效人數為 295 人，有效百分比為 17.5%，騎腳踏車上放學有效人數為 381 人，有效百分比為 22.6%，搭大眾運輸工具上放學，有效人數為 463 人，有效百分比為 27.4%，父母親接送上放學，有效人數為 254 人，有效百分比為 15.0%，騎機車上放學，有效人數為 256 人，有效百分比為 15.2%，開車上放學，有效人數為 30 人，有效百分比為 1.8%。以其他方式上放學，有效人數為 10 人，有效百分比為 0.6%。

六、本研究在最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式區分上：校外專業人士專題演講有效人數為 381 人，有效百分比為 22.6%，教官或教師課堂上宣導有效人數為 256 人，有效百分比為 15.2%，徵文或漫畫比賽宣導有效人數為 202 人，有效百分比為 12.0%，偶像代言宣導有效人數為 797 人，有效百分比為 47.2%，其他方式宣導人數為 53 人，有效百分比為 3.1%。

七、本研究在道路交通安全教育法規常識主要來源區分上：來自於學校，有效人數為 590 人，有效百分比為 34.9%，來自於家人與親友有效人數為 322 人，有效百分比為 19.1%，來自於大眾傳播媒體，有效人數為 769 人，有效百分比為 45.5%，來自於其他，有效人數為 8 人，有效百分比為 0.5%。

八、本研究在是否有騎車經驗區分上：

有騎機車經驗者有效人數為 1155 人，有效百分比為 68.4%，無騎機車經驗者，有效人數為 534 人，有效百分比為 31.6%。

九、本研究在騎機車習慣區分上：每天騎機車者，有效人數為 289 人，有效百分比為 25.0，非每天但經常騎機車者，有效人數為 209 人，有效

百分比為 18.1%，偶而騎機車者，有效人數為 376 人，有效百分比為 32.6%，鮮少騎機車者，有效人數為 280 人，有效百分比為 24.3%。

十、本研究在騎機車最主要目的區分上：上下學，有效人數為 127 人，有效百分比為 11.0%，打工上下班，有效人數為 181 人，有效百分比為 15.7%，休閒娛樂，有效人數為 416 人，有效百分比為 36.0%，購物，有效人數為 318 人，有效百分比為 27.6%，其他，有效人數為 112 人，有效百分比為 9.7%。

十一、本研究在騎機車的速度習慣區分上：時速 0km/hr~未滿 30km/hr，有效人數為 74 人，有效百分比為 6.4%，時速 30km/hr 以上~未滿 50km/hr，有效人數為 400 人，有效百分比為 34.7%，時速 50 km/hr 以上~未滿 70km/hr，有效人數為 515 人，有效百分比為 44.6%，時速 70km/hr 以上，有效人數為 165 人，有效百分比為 13.5%。

十二、本研究在持有駕照種類區分上：持有輕型機車駕照者，有效人數為 43 人，有效百分比為 3.7%，持有普通重型機車駕照者，有效人數為 224 人，有效百分比為 19.2%，持有普通小型車駕照者，有效人數為 41 人，有效百分比為 3.6%，未持有任何駕照者，有效人數為 846 人，有效百分比為 73.3%。

十三、本研究在騎機車經驗時間：騎機車經驗時間未滿半年，有效人數為 253 人，有效百分比為 21.9%，騎機車經驗時間半年以上未滿一年，有效人數為 193 人，有效百分比為 16.7%，騎機車經驗時間一年以上，未滿兩年，有效人數為 209 人，有效百分比為 18.1%，騎機車經驗時間兩年以上，有效人數為 499 人，有效百分比為 43.2%。

### 參、學校因素資料分析

從回收的問卷當中，依據基本資料可以了解受測者之學校因素特徵。納入本研究問卷的學校因素變項中，計有學校地域性、學校屬性、學校類別、上課時段和道路交通安全教育宣導次數等六個變相，如表 4-4 學校因素摘要表所列，茲分別敘述如下：

表 4-4 學校因素摘要分析表

		都市型	非都市型	總計				
一、學校	人數	806	883	1689				
地域別	百分比	47.7	52.3	100%				
		公立學校	私立學校	總計				
二、學校	人數	1116	573	1689				
屬性	百分比	66.1	33.9	100%				
		高中	高職	總計				
三、學校	人數	536	1153	1689				
類別	百分比	31.7	68.3	100%				
		日間	夜間	總計				
四、上課	人數	1387	302	1689				
時段	百分比	82.1	17.9	100%				
		小型學校	中型學校	大型學校	總計			
五、學校	人數	368	572	749	1689			
規模	百分比	21.8	33.9	44.3	100%			
		每一學 年一次	每一學 期一次	每三個月 宣導一次	每一個月 宣導一次	不定期 宣導	未宣導	總計
六、交通安全	人數	463	359	37	65	530	235	1689
宣導次數	百分比	27.4	21.3	2.2	3.8	31.4	13.9	100%

一、本研究在學校地域性區分上：都市型學校，有效人數為 806 人，有效百分比為 47.7%，非都市型學校，有效人數為 883 人，有效百分比為 52.3%。

二、本研究在學校屬性區分上：公立學校，有效人數為 1116 人，有效百分

比為 66.1%，私立學校，有效人數為 573 人，有效百分比為 33.9%。

三、本研究在學校類別區分上：高中學校，有效人數為 536 人，有效百分比為 31.7%，高職學校，有效人數為 1153 人，有效百分比為 68.3%。

四、本研究在上課時段區分上：日間學校，有效人數為 1387 人，有效百分比為 82.1%，夜間部及進修學校，有效人數為 302 人，有效百分比為 17.9%。

五、本研究在學校規模區分上：小型學校，有效人數為 368 人，有效百分比為 21.8%，中型學校，有效人數為 572 人，有效百分比為 33.9%，大型學校，有效人數為 749 人，有效百分比為 44.3%。

六、本研究在道路交通安全教育宣導次數區分上：每一學年宣導一次的學校，有效人數為 463 人，有效百分比為 27.3%，每一學期宣導一次的學校，有效人數為 359 人，有效百分比為 21.3%，每三個月宣導一次的學校，有效人數為 37 人，有效百分比為 2.2%，每一個月宣導一次的學校，有效人數為 65 人，有效百分比為 3.8%，不定期宣導一次的學校，有效人數為 530 人，有效百分比為 31.4%，未成辦理宣導的學校，有效人數為 235 人，有效百分比為 13.9%。

### 參、道路交通事故因素基本資料分析

從回收的問卷當中，依據基本資料可以了解受測者在道路交通事故因素之特徵。納入本研究問卷的個人背景因素變項中，計有道路交通事故角色、道路交通事故發生次數、道路交通事故受傷程度、道路交通事故發生時段和道路交通事故發生主要原因等五個變相，詳如表 4-5 所列，茲分別敘述如下：

表 4-5 道路交通事故因素摘要分析表

		有	無	總計					
一、有無道路		450	1239	1689					
交通事故		26.6	73.4	100%					
		行人	駕駛人	乘客	總計				
二、道路交通	人數	75	283	92	450				
事故角色	百分比	16.7	62.9	20.4	100%				
		一次	二至三次	四至五次	六次(含)以上	總計			
三、道路交通	人數	282	137	18	13	450			
事故次數	百分比	62.7	30.4	4.0	2.9	100%			
		有事故但 沒受傷	受傷但沒 沒去醫院	受傷且有 去醫院	受傷並 且住院	總計			
四、交通事故	人數	123	179	107	41	450			
受傷程度	百分比	27.3	39.8	23.8	9.1	100%			
		上放學或 回家途中	打工或打工完 回家途中	外出購物或 購物回家途中	補習或補習 完回家途中	日常外出遊玩 或遊完回家途中	日常外出遊玩 或遊完回家途中	其他	總計
五、交通事故	人數	64	58	68	23	106	122	9	450
發生時段	百分比	14.2	12.9	15.1	5.1	23.6	27.1	2.0	100%
		自己的 疏失	對方的 疏失	天候的 影響	道路狀 不良	道路狀況 不熟悉	其他突 發狀況		總計
六、交通事故	人數	134	177	41	41	25	32	450	
發生主要原因	百分比	29.8	39.3	9.1	9.1	5.6	7.1	100%	

一、本研究有發生道路交通事故的有效人數為 450 人，有效百分比為 26.6%，沒有發生過道路交通事故的有效人數為 1239 人，有效百分比為 73.4%。

二、本研究在道路交通事故角色區分上：

道路交通事故在行人角色方面，有效人數為 75 人，有效百分比為 16.7%，道路交通事故在駕駛人角色方面，有效人數為 283 人，有效百分比為 62.9%，道路交通事故在乘客角色方面，有效人數為 92 人，有效百分比為 20.4%。

三、本研究在道路交通事故次數區分上：

發生一次道路交通事故，有效人數為 282 人，有效百分比為 62.7%，

發生二至三次道路交通事故，有效人數為 137 人，有效百分比為 30.4%，發生四至五次道路交通事故，有效人數為 18 人，有效百分比為 4.0%，發生六次以上次道路交通事故，有效人數為 13 人，有效百分比為 2.9%。

四、本研究在道路交通事故受傷程度區分上：

有事故但沒受傷，有效人數為 123 人，有效百分比為 27.3%，有受傷但沒去醫院，有效人數為 179 人，有效百分比為 39.8%，有受傷且有去醫院，有效人數為 107 人，有效百分比為 23.8%，有受傷並且住院，有效人數為 41 人，有效百分比為 9.1%。

五、本研究在道路交通事故發生時段區分上：

道路交通事故發生時段在上放學途中，有效人數為 64 人，有效百分比為 14.2%，道路交通事故發生時段在去打工或打工回家途中，有效人數為 58 人，有效百分比為 12.9%，道路交通事故發生時段在外出購物或購物回家途中，有效人數為 68 人，有效百分比為 15.1%，道路交通事故發生時段在去補習或補習完回家途中，有效人數為 23 人，有效百分比為 5.1%，道路交通事故發生時段在平常外出遊玩或遊玩回家途中，有效人數為 106 人，有效百分比為 23.6%，道路交通事故發生時段在假日外出遊玩或遊玩回家途中，有效人數為 122 人，有效百分比為 27.1%，道路交通事故發生在其他時段，有效人數為 9 人，有效百分比為 2.0%。

六、本研究在道路交通事故發生主要原因區分上：

自己的疏忽，有效人數為 134 人，有效百分比為 29.8%，他人的疏忽，有效人數為 177 人，有效百分比為 39.3%，天候的影響，有效人數為 41 人，有效百分比為 9.1%，道路狀況不良，有效人數為 41 人，有效百分比為 9.1%，道路狀況不熟悉，有效人數為 25 人，有效百分比為 5.6%，其他突發狀況，有效人數為 32 人，有效百分比為

7.1%。

## 第二節 道路交通安全行為表現之現況分析

本節在說明我國東部地區高中職學生，對於問卷內容填答的情況，納入本研究問卷的資料變相，共計分為個人道路交通安全行為表現部份以及道路交通事故經驗與體驗兩大部份。個人道路交通安全行為表現部份區分成「道路交通法規遵循」、「交通工具行為表現」、「道路使用行為表現」等三大層面，以了解受測者在道路交通安全行為表現。個人道路交通行為表現部份採 Likert 五點量尺記分方式，即填答「總是如此」者給 5 分；「時常如此」者給 4 分；「偶而如此」者給 3 分；「很少如此」者給 2 分；「未曾如此」者給 1 分。另外道路交通事故經驗與體驗部份區分成「道路交通事故處理應變能力」與「道路交通事故體驗與學習」等兩大層面，而在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習部份亦採用 Likert 五點量尺記分方式，即填答「非常高」者給 5 分；「高」者給 4 分；「普通」者給 3 分；「低」者給 2 分；「非常低」者給 1 分。每題項得分越高者，表示該題項的行為傾向越高。此外，反向題則為反向計分。茲分別敘述如下：

### 壹、個人道路交通行為表現

#### 一、道路交法法規遵循

如表 4-6 所列，我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現中，對於本問卷在道路交法法規遵循層面，在題目各選項中回答比例最高的前兩項分別是：A1. 我經常因為不遵守交通規則而收到紅單，其行為發生率為未曾如此者，共 921 人，佔 79.8%；其行為發生率為很少如此者，計 172 人，佔 14.9%。A2. 我在騎機車時會戴上安全帽，其行為發生率為總是如此者，計 653 人，佔 56.6%；其行為發生率為時常如此者，計 241 人，佔

20.9%。A3. 我在騎機車時經常使用行動電話，其行為發生率為未曾如此者，計 467 人，佔 40.4%；其行為發生率為時常如此者，計 377 人，佔 32.7%。A4. 我會遵守交通標誌限速騎機車，其行為發生率為總是如此者，計 408 人，佔 35.1%；其行為發生率為時常如此者，計 330 人，佔 28.6%。A5. 我在騎機車時會遵守交通號誌燈號而穿越路口，其行為發生率為總是如此者，計 509 人，佔 44.1%；其行為發生率為時常如此者，計 311 人，佔 26.9%。A6. 我在騎機車時經常違規轉彎，其行為發生率為總是如此者，計 401 人，佔 34.7%；其行為發生率為很少如此者，計 380 人，佔 32.9%。A7. 我在騎機車時經常違規逆向行駛，其行為發生率為未曾如此者，計 557 人，佔 48.3%；其行為發生率為很少如此者，計 393 人，佔 34.1%。A8. 坐在汽車前座時，我會繫上安全帶其行為發生率為總是如此者，計 430 人，佔 37.3%；其行為發生率為偶有而如此者，計 284 人，佔 24.6%。

表 4-6 受測者在道路交通法規遵循層面表現摘要表

題號	行為發生率				人數/百分比
	未曾如此	很少如此	偶而如此	時常如此	
A1. 我經常因為不遵守交通規則而收到紅單	921 79.8	172 14.9	39 3.3	10 0.8	12 1.0
A2. 我在騎機車時會戴上安全帽	27 2.3	52 4.5	181 15.6	241 20.9	653 56.6
A3. 我在騎機車時經常使用行動電話	467 40.4	377 32.7	228 19.6	52 4.5	30 2.6
A4. 我會遵守交通標誌限速騎機車	29 2.5	97 8.4	293 25.4	330 28.6	408 35.1
A5. 我在騎機車時會遵守交通號誌燈號而穿越路口	33 2.8	77 6.7	224 19.4	311 26.9	509 44.1
A6. 我在騎機車時經常違規轉彎	39 3.4	71 6.2	263 22.8	380 32.9	401 34.7
A7. 我在騎機車時經常違規逆向行駛	557	393	139	36	29

表 4-6 受測者在道路交通法規遵循層面表現摘要表

(續)

題號	行為發生率			人數/百分比	
A7. 我在騎機車時經常違規逆向行駛	48.3	34.1	12.0	3.1	2.5
A8. 坐在汽車前座時，我會繫上安全帶	79	153	284	208	430
	6.8	13.3	24.6	18.0	37.3

## 二、交通工具使用行為表現

如表 4-7 所列，我國東部地區高中職學生道路交通行為表現中，對於本問卷在交通工具使用行為表現層面對於題目各選項中回答比例最高的前兩項分別是：B1. 騎機車之前，我經常檢查機車的煞車狀況和燈光系統，其行為發生率為偶而如此者，計 312 人，佔 27.0%；其行為發生率為很少如此者，計 282 人，佔 24.4%。B2. 我經常依照機車製造廠商規範定期保養機車，其行為發生率為總是如此者，計 274 人，佔 23.7%；其行為發生率為偶而如此者，計 266 人，佔 23.1%。B3. 當機車發生異狀時，我會立即送廠維修，其行為發生率為總是如此者，計 446 人，佔 38.6%；其行為發生率為時常如此者，計 220 人，佔 19.0%。B4. 我經常為提高機車的性能而花錢改裝原廠機件，其行為發生率為未曾如此者，計 768 人，佔 66.6%；其行為發生率為很少如此者，計 161 人，佔 14.0%。B5. 我在騎機車時，轉彎行駛或靠邊停車前會打方向燈示意，其行為發生率為總是如此者，計 553 人，佔 47.4%；其行為發生率為時常如此者，計 262 人，佔 22.74%。B6. 我騎機車時行經十字路口時會減速行駛，其行為發生率為總是如此者，計 589 人，佔 43.0%；其行為發生率為時常如此者，計 305 人，佔 30.8%。B7. 我經常在精神壓力大或精神不好的情況下騎機車，其行為發生率為未曾如此者，計 439 人，佔 43.0%；其行為發生率為很少如此者，計 355 人，佔 30.8%。B8. 騎腳踏車之前，我經常檢查腳踏車的煞車狀況和輪胎氣壓，其行為發生率為偶而如此者，計 313 人，佔 27.1%；其行為發生率為總是如此者，計 253 人，佔 22.0%。B9. 我在騎腳踏車

時，前方的號誌轉為黃燈時，我曾經強行通過，其行為發生率為偶而如此者，計 313 人，佔 29.4%；其行為發生率為未曾如此者，計 257 人，佔 23.0%。B10. 我經常邊騎腳踏車邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品其行為發生率為未曾如此者，計 630 人，佔 54.6%；其行為發生率為很少如此者，計 211 人，佔 18.3%。B11. 我經常邊騎機車邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品，其行為發生率為未曾如此者，計 722 人，佔 62.6%；其行為發生率為很少如此者，計 212 人，佔 18.4%。

表 4-7 受測者在交通工具使用行為表現層面摘要表

題號	行為發生率				人數/百分比
	未曾如此	很少如此	偶而如此	時常如此	
B1. 騎機車之前，我經常檢查機車的煞車狀況和燈光系統	223 19.3	282 24.4	312 27.0	136 11.8	201 17.4
B2. 我經常依照機車製造廠商規範定期保養機車	247 21.4	207 17.9	266 23.1	160 13.9	274 23.7
B3. 當機車發生異狀時，我會立即送廠維修	150 13.0	139 12.0	199 17.2	220 19.0	446 38.6
B4. 我經常為提高機車的性能而花錢改裝原廠機件	768 66.6	161 14.0	108 9.7	47 4.1	70 6.1
B5. 我在騎機車時，轉彎行駛或靠邊停車前會打方向燈示意	55 4.8	99 8.6	185 16.0	262 22.7	553 47.4
B6. 我騎機車時行經十字路口時會減速行駛	32 2.8	59 4.5	169 17.5	305 30.8	589 43.0
B7. 我經常在精神壓力大或精神不好的情況下騎機車	439 43.0	355 30.8	202 17.5	52 4.5	48 4.2
B8. 騎腳踏車之前，我經常檢查腳踏車的煞車狀況和輪胎氣壓	156 13.5	244 21.1	313 27.1	188 16.3	253 22.0
B9. 我在騎腳踏車時，前方的號誌轉為黃燈時，我曾經強行通過	257 23.0	256 22.7	339 29.4	174 15.1	128 11.8
B10. 我經常邊騎腳踏車邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品	630 54.6	211 18.3	168 14.6	71 6.2	74 6.4
B11. 我經常邊騎機車邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品.	722 62.6	212 18.4	124 10.7	43 3.7	53 4.6

### 三、道路使用行為規範

如表 4-8 所列，我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現中，對於本問卷在道路使用行為規範層面，在題目各選項中回答比例最高的前兩項分別是：C1. 我曾經遇有天橋或地下道可用時，卻直接穿越道路，其行為發生率為未曾如此者，計 467 人，佔 40.5%；其行為發生率為很少如此者，計 338 人，佔 29.3%。C2. 我曾經在道路邊、騎樓下行走時與朋友併排聊天，其行為發生率為很少如此者，計 322 人，佔 27.9%；其行為發生率為偶而如此者，計 276 人，佔 23.9%。C3. 我曾經邊走邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品，其行為發生率為未曾如此者，計 505 人，佔 43.8%；其行為發生率為很少如此者，計 258 人，佔 22.4%。C4. 我在騎機車時，曾經與後座乘客交談，其行為發生率為偶而如此者，計 361 人，佔 31.3%；其行為發生率為很少如此者，計 297 人，佔 25.7%。C5. 我在騎機車時，行經路口時會禮讓行人優先通行，其行為發生率為總是如此者，計 404 人，佔 35.0%；其行為發生率為時常如此者，計 338 人，佔 29.3%。C6. 我在騎機車時，曾經與他人以相同的速度併排行駛聊天，其行為發生率為很少如此者，計 396 人，佔 34.3%；其行為發生率為未曾如此者，計 364 人，佔 31.5%。C7. 我在騎腳踏車時，經常與他人以相同的速度並排聊天，其行為發生率為很少如此者，計 312 人，佔 27.0%；其行為發生率為偶而如此者，計 303 人，佔 26.3%。

表 4-8 受測者在道路使用行為規範表現層面摘要表

題號	行為發生率				
	未曾 如此	很少 如此	偶而 如此	時常 如此	總是 如此
C1. 我曾經遇有天橋或地下道可用時， 卻直接穿越道路	467 40.5	338 29.3	218 18.9	73 6.3	58 5.0
C2. 我曾經在道路邊、騎樓下行走時 與朋友併排聊天	232 20.1	322 27.9	276 23.9	194 16.8	130 11.3
C3. 我曾經邊走邊聽 CD 或 MP3	505	258	208	99	84

表 4-8 受測者在道路使用行為規範表現層面摘要表

(續)

題號	行為發生率				
	未曾 如此	很少 如此	偶而 如此	時常 如此	總是 如此
隨身聽等 3C 影音產品	43.8	22.4	18.0	8.6	7.3
C4. 我在騎機車時，曾經與後座 乘客交談	162 14.0	297 25.7	361 31.3	206 17.9	128 11.1
C5. 我在騎機車時，行經路口 時會禮讓行人優先通行	33 2.9	91 7.9	288 24.9	338 29.3	404 35.0
C6. 我在騎機車時，曾經與他人以 相同的速度併排聊天	364 31.5	396 34.3	259 22.4	89 7.7	46 4.0
C7. 我在騎腳踏車時，經常與他人以 相同的速度併排聊天	246 21.3	312 27.0	303 26.3	190 16.5	103 8.9

## 貳、道路交通事故處理應變能力與體驗學習

### 一、道路交通事故處理應變能力

如表 4-9 所列，我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現中，對於本問卷在道路交通事故處理應變能力層面，在題目各選項中回答比例最高的前兩項分別是：E1. 當事故發生時，我會迅速記下肇事車輛的車牌，其行為強度為普通者，計 120 人，佔 26.7%；其行為強度為非常高者，計 95 人，佔 21.1%。E2. 當事故發生時，我會立即主動打 110 報警處理，其行為強度為普通者，計 113 人，佔 25.1%；其行為強度為非常低者，計 107 人，佔 23.8%。E3. 當事故發生之後，我會在事故現場作上標記，其行為發生強度為非常低者，計 182 人，佔 40.4%；其行為強度為很低者，計 110 人，佔 24.6%。E4. 當事故發生之後，我會設法利用照相機將事故現場拍攝下來，其行為發生強度為非常低者，計 204 人，佔 45.3%；其行為強度為很低者，計 104 人，佔 23.1%。

表 4-9 受測者在道路交通事故處理應變能力行為表現層面摘要表

題號	行為能力強度				
	非常低	低	普通	高	非常高
E1. 當事故發生時，我會迅速記下肇事車輛的車牌	84 18.7	76 16.9	120 26.7	75 16.6	95 21.1
E2. 當事故發生時，我會立即主動打 110 報警處理	107 23.8	84 18.7	113 25.1	73 16.2	73 16.2
E3. 當事故發生之後，我會在事故現場作上標記	182 40.4	110 24.6	93 20.7	31 6.9	34 7.6
E4. 當事故發生之後，我會設法利用照相機將事故現場拍攝下來	204 45.3	104 23.1	75 16.7	27 6.0	40 8.9

## 二、道路交通事故體驗與學習

如表 4-10 所示，我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現中，對於本問卷在道路交通事故體驗與學習層面，在題目各選項中回答比例最高的前兩項分別是：F1. 交通事故發生之後，會覺得自己很倒楣，其行為感受程度普通者，計 138 人，佔 30.7%；其行為感受程度為非常高者，計 146 人，佔 32.4%。F2. 交通事故發生之後，會覺得丟臉，其行為感受度為普通者，計 169 人，佔 37.6%；其行為感受度為低者，計 81 人，佔 18.0%。F3. 交通事故發生之後，會覺得事故的發生不是自己的責任，其行為感受度為普通者，計 200 人，佔 44.4%；其行為感受度為高者，計 115 人，佔 25.6%。F4. 交通事故發生之後，會覺得自己也應該負擔部份的責任，其行為感受度為普通者，計 189 人，佔 42.0%；其行為感受度為高者，計 130 人，佔 28.9%。F5. 交通事故發生之後，會覺得內疚，其行為感受度為普通者，計 187 人，佔 41.6%；其行為感受度為高者，計 99 人，佔 22.0%。F6. 交通事故發生之後，對事故的發生會感到恐懼害怕，其行為感受度為普通者，計 132 人，佔 29.3%；其行為感受度為高者，計 122 人，佔 27.1%。F7. 交通事故發生之後，會檢討自己的交通行為表現，其行為感受度為普通者，計 150 人，佔 33.3%；其行為感受度高者，計 148 人，佔

32.8%。F8. 交通事故發生之後，對於交通狀況會更加以注意，其行為感受度為非常高者，計 162 人，佔 36.0%；其行為感受度為高者，計 152 人，佔 33.8%。F9. 交通事故發生之後，覺得自己的交通行為並沒有改變，其行為感受度為普通者，計 170 人，佔 37.8%；其行為發生率為少者，計 120 人，佔 26.7%。F10. 交通事故發生之後，會更加的重視自己與他人的生命，其行為感受度非常高者，計 191 人，佔 42.4%；其行為感受度為高者，計 127 人，佔 28.2%。

表 4-10 受測者在道路交通事故體驗與學習表現層面摘要表

題號	行為感受強度				
	非常低	低	普通	高	非常高
F1. 交通事故發生之後，會覺得自己很倒楣	14 3.1	28 6.2	138 30.7	124 27.6	146 32.4
F2. 交通事故發生之後，會覺得丟臉	53 11.8	81 18.0	169 37.6	72 16.0	75 16.6
F3. 交通事故發生之後，會覺得事故的發生不是自己的責任	73 16.2	115 25.6	200 44.4	39 8.7	23 5.1
F4. 交通事故發生之後，會覺得自己也應該負擔部份的責任	20 4.4	39 8.7	189 42.0	130 28.9	72 16.0
F5. 交通事故發生之後，會覺得內疚	31 6.9	53 11.8	187 41.6	99 22.0	80 17.8
F6. 交通事故發生之後，對事故的發生會感到恐懼害怕	41 9.1	73 16.2	132 29.3	122 27.1	82 18.2
F7. 交通事故發生之後，會檢討自己的交通行為表現	18 4.0	41 9.1	150 33.3	148 32.8	93 20.7
F8. 交通事故發生之後，對於交通狀況會更加以注意	10 2.2	17 3.8	109 24.2	152 33.8	162 36.0
F9. 交通事故發生之後，覺得自己的交通行為並沒有改變。	103 22.9	120 26.7	170 37.8	37 8.2	20 4.4
F10. 交通事故發生之後，會更加的重視自己與他人的生命	10 2.2	10 2.2	112 24.9	127 28.2	191 24.9

### 第三節 不同背景因素對道路交通安全行為差異性分析

本節在說明受測者基本變相在各層面之差異性比較，第一部份為學校變相包括學校地域性、學校屬性、學校類別、學校規模、上課時段和交通安全教育宣導次數等六個變相，以及個人基本變相包括性別、年級、父母親的教育程度、目前主要居住地點、目前主要上放學交通工具、最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式、道路交通安全教育法規常識主要來源、騎機車習慣、騎機車的主要目的、騎機車的速度習慣、持有駕照種類、騎機車經驗時間等十二個變相，共計十八個變相對於個人道路交通行為行為表現等各層面之表現影響。第二部份為道路交通事故處理應變能力與體驗學習方面，學校變相則包括學校地域性、學校屬性、學校類別、學校規模、上課時段和交通安全教育宣導次數等六個變相，以及個人基本變相包括性別、年級、父母親的教育程度、目前主要居住地點、目前主要上放學交通工具、最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式、道路交通安全教育法規常識主要來源、是否有騎車經驗、騎機車習慣、騎機車的最主要目的、騎機車的速度習慣、持有駕照種類、騎機車經驗時間、道路交通事故角色、道路交通事故發生次數、道路交通事故受傷程度、道路交通事故發生時段和道路交通事故發生主要原因等，共計二十四個變相對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習方面等層面之影響，其詳細內容說明如下：

#### 壹、個人交通行為表現部份

##### 一、性別

依據表 4-11 中所列，不同性別的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗 (independent sample t test) 分析得知：

表 4-11 男女學生在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	性別	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
交通法規 遵循	男	684	3.9940	.6556	-6.361	.000*
	女	470	4.2114	.5040		2>1
交通工具 使用行為 表現	男	684	3.6306	.6339	-5.051	.089
	女	470	3.8147	.5685		
道路使用 規範行為 表現	男	684	3.5086	.7670	-5.879	.000*
	女	470	3.7538	.6432		2>1
整體交通 行為表現	男	684	3.7096	.5567	-7.089	.002*
	女	470	3.9204	.4502		2>1

\*p<.05 \*\*p<.01

(一) 男性學生在交通法規遵循層面，平均得分為 3.9940 分，標準差為 .6556；女性學生平均得分為 4.2114，標準差為 .5054。t 值 -6.361， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同性別的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在，且女性學生得分高於男性學生，則表示女性學生對交通法規遵循層面上表現優於男性學生。

(二) 男性學生在交通工具使用行為表現層面，平均得分為 3.6306 分，標準差為 .6339；女性學生平均得分為 3.8147 分，標準差為 .5685。t 值 -5.051， $P=.089>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同性別的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三) 男性學生在道路使用行為規範表現層面，平均得分為 3.5086 分，標準差為 .7670；女性學生平均得分為 3.7538 分，標準差 .6432。t 值 -5.879， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同性別的學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在，且女性學生得分高於男性，則表示女性學生對道路使用行為規範表現層面上表現優於男性學生。

(四) 男性學生在整體道路交通安全行為表現面，平均得分為 3.7096 分，

標準差為.5567；女性學生平均得分為 3.9204 分，標準差.4502。t 值-7.089， $P=.002<.05$ ，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同性別的學生對整體道路交通行為表現層面，有顯著的差異性存在，且女性學生得分高於男性學生，則表示女性學生對整體道路交通行為表現層面上表現優於男性學生。

## 二、年級

依據表 4-12 所列，不同年級的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-12 不同年級學生在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	年級	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法規 遵循	一年級	331	4.0510	.6526	組間	.867	2	.433	1.174	
	二年級	371	4.0708	.5753	組內	424.959	1151	.369		
	三年級	452	4.1153	.5993	總和	425.826	1153			
交通工具 使用行為 表現	一年級	331	3.5888	.6255	組間	7.475	2	3.738	10.051*	
	二年級	371	3.7113	.6165	組內	428.008	1151	.372		2>1
	三年級	452	3.7864	.5924	總和	435.483	1153			3>1
道路使用 規範行為 表現	一年級	331	3.5757	.7599	組間	.576	2	.288	.542	
	二年級	371	3.6107	.7462	組內	611.986	1151	.532		
	三年級	452	3.6305	.6911	總和	612.562	1153			
整體交通 行為表現	一年級	331	3.7361	.5479	組間	2.238	2	1.119	4.122*	
	二年級	371	3.8046	.5159	組內	312.453	1151	.271		
	三年級	452	3.8441	.5047	總和	314.691	1153			3>1

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

- (一)單因子變異數分析之 F 值為 1.714， $P=.310>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ ），即不同年級的學生對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。
- (二)單因子變異數分析之 F 值為 10.051， $P=.000<.05$ ，因此故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ ），即不同年級的學生對交通工具使用行為表現

層面，有顯著的差異性存在。再根據 Schaffe 事後比較法。一年級學生與二年級學生在交通工具使用行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且二年級學生在交通工具使用行為表現層面優於一年級學生。且一年級學生與三年級學生在交通工具使用行為表現層面兩組間也有明顯的差異性存在，且三年級學生在交通工具使用行為表現層面優於一年級學生。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 .542， $P=.582>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同年級的學生對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 4.122， $P=.016<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同年級的學生對整體道路交通安全行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Schaffe 事後比較法。三年級學生與一年級學生在整體道路交通行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且三年級學生在整體道路交通安全行為表現層面優於一年級學生。

### 三、父母親教育程度

依據表 4-13 所列，不同父母親教育程度的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-13 家長教育程度在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	教育成度	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法 規遵循	(未)國民小學	90	4.0819	.5929	組間	3.207	4	.802	2.180	
	國民中學	303	4.0817	.5932	組內	422.619	1149	.368		
	高中職	567	4.0602	.6041	總和	425.826	1153			
	二專或大學	162	4.1952	.5573						

表 4-13 家長教育程度在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表 (續)

變異數分析摘要表

因數層面	教育成度	個數	平均數	標準差	變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)	F 值	Scheffe 事後比較
	研究所以上	32	3.9180	.9591						
交通工 具使用 行為表 現	(未)國民小學	90	3.8404	.5636	組間	2.674	4	.668	1.775	
	國民中學	303	3.7039	.6126	組內	432.809	1149	.377		
	高中職	567	3.6745	.5986	總和	435.483	1153			
	二專或大學	162	3.7542	.6294						
	研究所以上	32	3.6477	.8906						
道路使 用規範 行為表 現	(未)國民小學	90	3.7444	.6465	組間	4.982	4	1.246	2.355	
	國民中學	303	3.5549	.728	組內	607.580	1149	.529		
	高中職	567	3.5820	.7179	總和	612.562	1153			
	二專或大學	162	3.7205	.7026						
	研究所以上	32	3.6339	1.1219						
整體交 通行為 表現	(未)國民小學	90	3.8962	.4606	組間	2.518	4	.630	2.317	
	國民中學	303	3.7855	.5083	組內	312.172	1149	.272		
	高中職	567	3.7724	.5049	總和	314.691	1153			
	二專或大學	162	3.8830	.5290						
	研究所以上	32								

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 2.180， $P=.069>.05$ ，故接受絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同父母親教育程度的學生在對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.775， $P=.132>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同父母親教育程度的學生在對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 2.355， $P=.052>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同父母親教育程度的學生在對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 2.317， $P=.055>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同父母親教育程度的學生在對整體道路交通安全行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 四、目前主要居住地點

依據表 4-14 所示，不同目前主要居住地點的學生在個人道路交通安全

行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-14 目前主要居住地點在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	主要居住地點	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表			F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)		
交通法規遵循	家裡	899	4.0986	.5954	組間	2.123	5	.425	1.150
	親戚家	56	4.0915	.6149	組內	423.703	1148	.369	
	住校	122	4.0441	.6951	總合	425.826	1153		
	在外租屋	53	3.9741	.6042					
	朋友家	17	3.8309	.6280					
	其他	7	4.0536	.3670					
交通工具使用行為表現	家裡	899	3.7196	.6197	組間	2.276	5	.455	1.206
	親戚家	56	3.7987	.5878	組內	433.270	1148	.377	
	住校	122	3.6192	.6134	總合	435.483	1153		
	在外租屋	53	3.6160	.5737					
	朋友家	17	3.5936	.5928					
	其他	7	3.6623	.4255					
道路使用規範行為表現	家裡	899	3.6159	.7226	組間	1.603	5	.321	.602
	親戚家	56	3.6429	.7928	組內	610.959	1148	.553	
	住校	122	3.5948	.7455	總合	612.562	1153		
	在外租屋	53	3.5364	.7093					
	朋友家	17	3.3613	.8558					
	其他	7	3.7551	.6374					
整體交通行為表現	家裡	899	3.8126	.5142	組間	1.704	5	.341	1.250
	親戚家	56	3.8592	.5388	組內	312.986	1148		
	住校	122	3.7509	.5652	總合	314.691	1153		
	在外租屋	53	3.6988	.5228					
	朋友家	17	3.6244	.6294					
	其他	7	3.8297	.2481					

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 1.150， $P = .332 > .05$ ，故接受絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$ )，即不同目前主要居住地點的學生在對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.206， $P = .304 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$ )，即不同目前主要居住地點的學生在對交

通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 .602， $P=.698>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同目前主要居住地點的學生在對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存在

(四)單因子變異數分析之 F 值為 1.250， $P=.283>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同父母親教育程度的學生在對整體道路交通安全行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

### 五、目前上放學主要交通工具

依據表 4-15 所列，不同上放學主要交通工具的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-15 目前上放學主要交通工具在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	主要上放學交通工具	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法規遵循	走路	194	4.0238	.6421	組間	10.314	6	1.719	4.745*	
	腳踏車	239	4.1647	.6047	組內	415.512	1147			
	大眾運輸工具	293	4.1265	.5840	總合	425.826	1153			2>6
	父母或親友接送	154	4.1315	.5150						3>6
	機車	242	4.0062	.5750						4>6
	開車	27	3.6713	1.0618						
	其他	5	3.6750	.6034						
交通工具使用行為表現	走路	194	3.6687	.5843	組間	8.139	6	1.356	3.641*	
	腳踏車	239	3.6413	.6449	組內	427.344	1147			
	大眾運輸工具	293	3.6550	.5952	總合	435.483	1153			2>4
	父母或親友接送	154	3.7822	.5930						
	機車	242	3.8336	.5950						
	開車	27	3.5825	1.0099						
	其他	5	3.2909	.8267						
道路使用規範	走路	194	3.5847	.6909	組間	3.913	6	.652	1.229	
	腳踏車	239	3.5953	.7237	組內	608.649	1147	.531		

表 4-15 目前上放學主要交通工具在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表(續)

因數層面	主要上放學	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe
					變異	離均差	自由度	均方		

		交通工具			來源	平方和	(df)	(MS)	事後比較
行為表現	大眾運輸工具	293	3.5675	.7325	總合	612.562	1143		
	父母或親友接送	154	3.7004	.7264					
	機車	242	3.6547	.6803					
	開車	27	3.3810	1.1860					
	其他	7	3.7143	1.0252					
整體交通行為表現	走路	194	3.7625	.4995	組間	3.579	6	.597	2.199*
	腳踏車	23	3.8003	.5460	組內	311.111	1147	.271	
行為表現	大眾運輸工具	293	3.7845	.5101	總合	314.691	1153		4>6
	父母或親友接送	154	3.8749	.4612					
	機車	242	3.8365	.4838					
	開車	27	3.5484	.9802					
	其他	5	3.5385	.7216					

\*p<.05 \*\*p<.01

- (一)單因子變異數分析之 F 值為 4.745， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學主要交通工具的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。騎腳踏車上放學、搭大眾運輸工具上放學和父母親接送上放學分別與開車上放學在交通法規遵循層面間有明顯的差異性存在，且騎腳踏車上放學、大眾運輸工具上放學和父母親接送上放學在交通法規遵循層面表現上優於開車。
- (二)單因子變異數分析之 F 值為 3.641， $P=.001<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學主要交通工具的學生對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。騎腳踏車上放學與騎機車上放學在交通工具使用行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且騎腳踏車上放學在交通工具使用行為表現層面表現優於騎機車上放學。
- (三)單因子變異數分析之 F 值為 1.229， $P=.289>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學交通工具的學生對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存在。
- (四)單因子變異數分析之 F 值為 2.199， $P=.041<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學交通工具的學生對整體道路交通安全行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。父母親接送上放學與開車上放學在整體道路交通安全行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且父母親接送上放學在整體道路交通安全行為表現層面表現優於開車上放學。

## 六、最吸引學生的道路交通安全宣導方式

依據表 4-16 所列，不同最吸引學生的道路交通安全宣導方式，在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-16 最吸引學生的道路交通安全宣導方式在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	吸引學生 宣導方式	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法 規遵循	專業人士	270	4.1454	.6376	組間	3.991	4	.998	2.718*	3>5
	教官或教師	168	4.0521	.5476	組內	421.835	1149	.367		
	徵文漫畫	134	4.0593	.5815	總合	425.826	1153			
	偶像	542	4.0593	.6019						
	其他	40	3.8688	.7408						
交通工 具使用 行為表 現	專業人士	270	3.7785	.6238	組間	5.837	4	1.459	3.903**	3>4
	教官或教師	168	3.6580	.5815	組內	429.646	1149	.347		
	徵文漫畫	134	3.8365	.5575	總合	435.483	1153			
	偶像	542	3.6612	.6252						
	其他	40	3.5773	.6344						
道路使 用規範 為表 現	專業人士	270	3.6429	.7094	組間	11.539	4	2.898	5.541**	3>4 行
	教官或教師	168	3.6352	.7478	組內	600.968	1149	.523		
	徵文漫畫	134	3.8422	.6506	組間	612.562	1153			
	偶像	542	3.5374	.7447						
	其他	40	3.4429	.6397						
整體交 通行為 表現	專業人士	270	3.8617	.5378	組間	6.007	4	1.502	5.590**	3>4
	教官或教師	168	3.7763	.4710	組間	318.684	1149	.269		
	徵文漫畫	134	3.9429	.4628	組間	314.691	1153			
	偶像	542	3.7538	.5330						
	其他	40	3.6423	.5473						

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 2.718， $P = .029 < .05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同最吸引學生的道路交通安全宣導方式對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。徵文和漫畫比賽的宣導方式與其他宣導方式在交通法規遵循層面兩組間有明顯的差異性存在，且徵文和漫畫比賽在交通法規遵循層面優於其他宣導方式。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 3.903， $P=.004<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同最吸引學生的道路交通安全宣導方式對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。徵文和漫畫比賽的宣導方式與偶像代言宣導在交通工具使用行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且徵文和漫畫比賽的宣導方式在交通工具使用行為表現層面優於偶像代言宣導。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 5.541， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同最吸引學生的道路交通安全宣導方式對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。徵文和漫畫比賽的宣導方式與偶像代言宣導在道路使用行為規範表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且徵文和漫畫比賽的宣導方式在道路使用行為規範表現層面優於偶像代言宣導。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 5.509， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同最吸引學生的交通安全宣導方式對整體道路交通安全行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。其他宣導方式與偶像代言宣導在整體道路交通安全行為表現層面分別徵文和漫畫比賽的宣導方式之間有明顯的差異性存在，且徵文和漫畫比賽的宣導方式在整體道路交通安全行為表現層面優於偶像代言宣導與其他宣導方式。

## 七、道路交通安全教育法規常識主要來源

依據表 4-17 所列，不同道路交通安全教育常識主要來源的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-17 道路交通安全法規常識主要來源在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	交通常識 主要來源	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法 規遵循	學校	426	4.1071	.5828	組間	.716	3	.239	.645	
	家人與親友	193	4.0699	.6011	組內	425.110	1150	.904		
	傳播媒體	531	4.0654	.6280	總合	425.862	1153			
	其他	4	4.0825	.6077						
交通工 具使用 行為表 現	學校	426	3.6995	.6215	組間	1.024	3	.341	.904	
	家人與親友	193	3.6731	.5892	組內	434.459	1150	.378		
	傳播媒體	531	3.7252	.6197	總合	435.483	1153			
	其他	4	3.3182	.1517						
道路使 用規範 行為表 現	學校	426	3.6633	.7134	組間	4.446	3	1.482	2.802*	
	家人與親友	193	3.5448	.7269	組內	608.116	1150	.529		1 > 3
	傳播媒體	531	3.5932	.7400	總合	612.562	1153			
	其他	4	3.8571	.2020						
整體交 通行為 表現	學校	426	3.8206	.5164	組間	.632	3	.211	.772	
	家人與親友	193	3.7627	.5074	組內	314.058	1150	.273		
	傳播媒體	531	3.7996	.5338	總合	314.691	1153			
	其他	4	3.5865	.3035						

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 .645， $P = .586 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生來源對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 .904， $P = .439 > .05$ ，故接受虛無假設，

即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 2.802， $P = .039 < .05$ ，故拒絕虛無假

設，即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。學校與大眾傳播媒體在道路使用行為規範表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且學校在道路使用行為規範表現層面優於大眾傳播媒體。

(四)單因子變異數分析之 F 值為.772， $P=.510>.05$ ，故接受虛無假設，即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生對整體道路交通安全行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 八、騎機車習慣

依據表 4-18 所列，不同騎機車習慣的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-18 騎機車習慣在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面的習慣	騎機車	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法規遵循	每天騎	289	3.9381	.6538	組間	20.924	3	6.975	19.809**	3>1 4>1 4>2, 4>3
	非天天但經常騎	209	3.9659	.6156	組內	404.902	1150	.352		
	偶而騎	376	4.1051	.5667	總合	425.826	1153			
	鮮少騎	280	4.2884	.5440						
交通工具使用行為表現	每天騎	289	3.7688	.6474	組間	1.656	3	.552	1.463	
	非天天但經常騎	209	3.6681	.6277	組內	433.828	1150	.377		
	偶而騎	376	3.6828	.6007	總合	435.483	1153			
	鮮少騎	280								
道路使用行為表現	每天騎	289	3.5507	.7639	組間	7.616	3	2.539	4.826**	4>2
	非天天但經常騎	209	3.4819	.7257	組內	604.946	1150	.526		
	偶而騎	376	3.6512	.7235	總合	612.562	1153			
	鮮少騎	280								
整體交通行為表現	每天騎	289	3.7622	.5685	組間	4.749	3	1.583	5.874**	4>1 4>2
	非天天但經常騎	209	3.7074	.5337	組內	309.941	1150	.270		
	偶而騎	376	3.8116	.5098	總合	314.691	1153			
	鮮少騎	280	3.8944	.4643						

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 19.809， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同騎車習慣的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。偶而騎機車與天天騎機車在交通法規遵循層面間有明顯的差異性存在。且偶而騎機車在交通法規遵循層面表現優於每天騎機車。另外偶而騎機車與非天天但經常騎機車和每天騎機車分別與鮮少騎機車在交通法規遵循層面間有明顯的差異性存在，且鮮少騎機車在交通法規遵循層面表現優於每天騎機車、非天天但經常騎機車與偶而騎機車。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.463， $P = .223 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同騎車習慣的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 4.826， $P = .002 < .05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同的騎車習慣學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。鮮少騎機車與非天天但經常騎機車在道路使用行為規範表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且鮮少騎機車在道路使用行為規範表現層面優於非天天但經常騎機車。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 5.874， $P = .001 < .05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同騎車習慣的學生對整體道路交通安全行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。每騎天機車與非天天但經常騎機車在整體道路交通行為表現層面分別與鮮少騎機車有明顯的差異性存在，且鮮少騎機車在整體道路交通安全行為表現層面優於每騎天機車與非天天但經常騎機車。

## 九、騎機車的主要目的

依據表 4-19 所列，不同騎機車的主要目的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-19 騎機車的主要目的在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	騎機車的主要目的	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法規遵循	上、下學用	127	4.0522	.5899	組間	7.354	4	1.838	5.048**	4>3
	打工上下班	181	4.0649	.6089	組內	418.472	1149	.364		
	悠閒娛樂用	416	3.9976	.6582	總和	425.826	1153			
	購物	318	4.1800	.5276						
	其他	112	4.1842	.5994						
交通工具使用行為表現	上、下學用	127	3.7874	.6121	組間	16.088	4	4.022	11.019**	1>3 2>3 4>3
	打工上下班	181	3.8564	.6150	組內	419.396	1149			
	悠閒娛樂用	416	3.5549	.6284	總和	435.483	1153			
	購物	318	3.7770	.5690						
	其他	112	3.7265	.5821						
道路使用行為表現	上、下學用	127	3.6637	.6928	組間	12.776	4	3.186	6.104**	4>3
	打工上下班	181	3.6551	.6578	組內	599.816	1149	.522		
	悠閒娛樂用	416	3.4791	.7598	總和	612.562	1153			
	購物	318	3.7336	.7010						
	其他	112	3.5957	.7718						
整體交通行為表現	上、下學用	127	3.8313	.4991	組間	10.386	4	2.596	9.804**	2>3 4>3
	打工上下班	181	3.8695	.5056	組內	304.305	1149	.265		
	悠閒娛樂用	416	3.6777	.5661	總和	314.691	1153			
	購物	318	3.8978	.4600						
	其他	112	3.8331	.4916						

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 5.048，P=.000<.05，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。休閒娛樂與購物在交通法規遵循層面兩組間有明顯的差異性存在，且購物在交通法規遵循層面優於休閒娛樂。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 11.019，P=.000<.05，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。上下學、打工上下班與購物，在交通工具使用行為表現層面分

別與休閒娛樂有明顯的差異性存在，且上下學、打工上下班與購物在交通工具使用行為表現層面優於休閒娛樂。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 6.104， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。休閒娛樂與購物在道路使用行為規範表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且休閒娛樂在道路使用行為規範表現層面優於購物。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 9.804， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對整體道路交通安全行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。打工上下班與購物在整體道路交通行為表現層面分別與休閒娛樂有明顯的差異性存在，且打工上下班與購物在整體道路交通行為表現層面優於休閒娛樂。

#### 十、騎機車的速度習慣

依據表 4-20 所列，不同騎機車的速度習慣學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-20 騎機車的速度習慣在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	騎機車的速度習慣	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法 規遵循	0-30km/hr 未滿	74	4.3108	.6557	組間	27.668	3	9.223	26.637**	
	30-50km/hr 未滿	400	4.2203	.5402	組內	398.158	1150	.346		1>3
	50-70km/hr 未滿	515	4.0403	.5323	總合	425.826	1153			1>4, 2>3
	70km/hr 以上	165	3.7780	.7990						2>4, 3>4
交通工 具使用 行為表	0-30km/hr 未滿	74	3.7961	.6266	組間	8.611	3	2.870	7.733**	
	30-50km/hr 未滿	400	3.7907	.5755	組內	426.872	1150	.371		1>4
	50-70km/hr 未滿	515	3.6812	.5803	總合	435.483	1153			2>4

表 4-20 騎機車的速度習慣在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表 (續)

變異數分析摘要表

因數層面	騎機車的速度習慣	個數	平均數	標準差	變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)	F 值	Scheffe 事後比較
現	70km/hr 以上	165	3.5350	.7528						
道路使	0-30km/hr 未滿	74	3.7606	.6363	組間	20.217	3	6.739	13.083**	
用規範	30-50km/hr 未滿	400	3.7193	.6503	組內	529.345	1150	.515		1>4
行為表	50-70km/hr 未滿	515	3.5920	.6930	總合	612.562	1153			2>4
現	70km/hr 以上	165	3.3229	.9475						3>4
整體交	0-30km/hr 未滿	74	3.9688	.4966	組間	17.146	3	5.715	22.089**	
通行為	30-50km/hr 未滿	400	3.9065	.4566	組內	297.545	1150	.259		1>3
表現	50-70km/hr 未滿	515	3.7733	.4686	總合	314.691	1153			1>4, 2>3
	70km/hr 以上	165	3.5522	.7135						2>4, 3>4

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 26.237, P=.000<.05, 故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車的速度習慣學生對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在交通工具使用行為表現層面分別與時速 0km/hr-未滿 30km/hr 有明顯的差異性存在，且時速 0km/hr-未滿 30km/hr 在交通工具使用行為表現層面優於時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上。此外時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在交通工具使用行為表現層面分別與時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 有明顯的差異性存在，且時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 在交通工具使用行為表現層面優於時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上。最後時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在交通工具使用行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且時速 50km/hr-未滿 70km/hr 在交通法規遵循層面優於時速 70km/hr 以上。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 7.733, P=.000<.05, 故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車的速度習慣學生對交通法規遵循行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。時速 0km/hr-未滿 30km/hr 與時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 在交

通工具使用行為表現層面分別與時速 70km/hr 以上有明顯的差異性存在，且時速 0km/hr-未滿 30km/hr 與時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 在交通工具使用行為表現層面優於時速 70km/hr 以上。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 13.083， $P=.00005$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車的速度習慣學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。時速 0km/hr-未滿 30km/hr、時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 與時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 在道路使用行為規範表現層面分別與時速 70km/hr 以上有明顯的差異性存在，而且時速 0km/hr-未滿 30km/hr、時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 與時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 在道路使用行為規範表現層面優於時速 70km/hr 以上。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 22.089， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車的速度習慣的學生對整體道路交通行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在整體道路交通安全行為表現層面分別與時速 0km/hr-未滿 30km/hr 有明顯的差異性存在，且時速 0km/hr-未滿 30km/hr 在整體道路交通安全行為表現層面優於時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上。此外時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在整體道路交通安全行為表現層面分別與時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 有明顯的差異性存在，且時速 30km/hr 以上-未滿 50km/hr 在交通工具使用行為表現層面優於時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上。最後時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在整體道路交通安全行為表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 在整體道路交通安全行為表現層面優於時速 70km/hr 以上。

## 十一、持有駕照種類

依據表 4-21 所列，不同持有駕照種類的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-21 持有駕照種類在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	持有駕照種類	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法規遵循	輕型機車	43	4.1453	.5728	組間	1.810	3	.603	1.636	
	普通重型	224	4.0039	.6778	組內	424.016	1150	.369		
	普通小型車	41	4.1098	.6289	總合	425.826	1153			
	未持有任何駕照	846	4.0988	.5878						
交通工具使用行為表現	輕型機車	43	3.8161	.6155	組間	4.850	3	1.617	4.317**	
	普通重型	224	3.7833	.6281	組內	430.633	1150	.374		
	普通小型車	41	3.9180	.6353	總合	435.483	1153			
	持有任何駕照	846	3.6691	.6063						
道路使用行為表現	輕型機車	43	3.7973	.7090	組間	2.116	3	.705	1.329	
	普通重型	224	3.5848	.7514	組內	610.446	1150	.531		
	普通小型車	41	3.7073	.7934	總合	612.562	1153			
	未持有任何駕照	846	3.6003	.7202						
整體交通行為表現	輕型機車	43	3.9249	.5412	組間	1.144	3	.381	1.399	
	普通重型	224	3.7995	.5518	組內	313.546	1150	.273		
	普通小型車	41	3.8968	.5657	總合	314.691	1153			
	未持有任何駕照	846	3.7897	.5108						

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 1.636， $P = .179 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同持有駕照種類的學生對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 4.317， $P = .005 < .05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同持有駕照種類的學生對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。持有輕型機車駕照的學生與持有普通重型機車駕照的學生在交通工具使用層面分別與未持有任何駕照有明顯的差異性存在，且持有輕型

機車駕照的學生與持有普通重型機車駕照的學生在交通工具使用層面優於未持有任何駕照的學生。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.329,  $P=.263>.05$ , 故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ ), 即不同持有駕照種類的學生對道路使用行為規範表現層面, 沒有顯著的差異性存在

(四)單因子變異數分析之 F 值為 1.399,  $P=.241>.05$ , 故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ ), 即不同持有駕照種類的學生對整體道路交通安全行為表現層面, 沒有顯著的差異性存在。

## 十二、騎機車經驗時間

依據表 4-22 所列, 不同騎機車經驗時間的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形, 以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ , 則進一步以雪費法進行事後比較分析得知:

表 4-22 騎車經驗在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	騎車經驗	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法 規遵循	未滿半年	253	4.2297	.5705	組間	8.817	3	2.939	8.105**	
	半年以上未滿一年	193	4.1205	.5679	組內	417.009	1150	.363		1>3
	一年以上未滿兩年	209	3.9904	.6314	總合	425.826	1153			1>4
	兩年以上	499	4.0318	.6179						
交通工 具使用 行為表 現	未滿半年	253	3.7233	.6046	組間	3.770	3	1.257	3.347*	
	半年以上未滿一年	193	3.6326	.6534	組內	431.713	1150	.375		4>3
	一年以上未滿兩年	209	3.6286	.5798	總合	435.483	1153			
	兩年以上	499	3.7579	.6139						
道路使 用規範	未滿半年	253	3.7064	.6953	組間	3.379	3	1.125	2.125	
	半年以上未滿一年	193	3.5722	.7440	組內	609.185	1150	.503		

表 4-22 騎機車經驗在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	騎車經驗	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
行為表 現	一年以上未滿兩年	209	3.5543	.6931	總合	612.562	1153			
	兩年以上	499	3.5955	.7514						
整體交	未滿半年	253	3.8819	.4091	組間	2.990	3	.997	3.677*	

通行為 表現	半年以上未滿一年	193	3.7698	.5405	組內	311.701	1150	.271	1>3
	一年以上未滿兩年	209	3.7269	.5064	總合	314.691	1153		
	兩年以上	499	3.8018	.5335					

\*p<.05 \*\*p<.01

- (一)單因子變異數分析之 F 值為 8.105， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。騎機車經驗時間一年以上未滿兩年與騎機車經驗時間兩年以上在交通法規遵循層面分別與騎機車經驗時間未滿半年之間有明顯的差異性存在，且騎機車經驗時間未滿半年在交通法規遵循層面優於騎機車經驗時間一年以上未滿兩年與騎機車經驗時間兩年以上。
- (二)單因子變異數分析之 F 值為 3.347， $P=.019<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。騎機車經驗時間一年以上未滿兩年在交通工具使用行為表現層面與騎機車經驗時間兩年以上兩組間有明顯的差異性存在，且騎機車經驗時間兩年以上在交通工具使用行為表現層面優於騎機車經驗時間一年以上未滿兩年。
- (三)單因子變異數分析之 F 值為 2.125， $P=.095>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存在。
- (四)單因子變異數分析之 F 值為 3.677， $P=.012<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對整體道路交通行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。騎機車經驗時間未滿半年在交通工具使用行為表現層面與騎機車經驗時間一年以上未滿兩年兩組間有明顯的差異性存在，且騎機車經驗時間未滿半年在交通工具使用行為表現層面優於騎機車經驗時間

一年以上未滿兩年。

### 十三、學校地域性

依據表 4-23 中所列，不同學校地域性的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-23 學校地域性在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校地域性	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
交通法規	都市型	513	4.1369	.5629	2.766	.044*
遵循	非都市型	641	4.0390	.6384		
交通工具	都市型	513	3.7723	.5931	3.311	.398
使用行為	非都市型	641	3.6522	.6266		
表現						
道路使用	都市型	513	3.6926	.7065	3.525	.105
規範行為	非都市型	641	3.5411	.7400		
表現						
整體交通	都市型	513	3.8703	.4814	4.092	.016*
行為表現	非都市型	641	3.7445	.5470		

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)都市型學生在交通法規遵循層面，平均得分為 4.1369 分，標準差為.5629；非都市型學生平均得分為 4.0390 分，標準差.6384。t 值 2.766，P=.044<.05，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1 = \mu_2$ ），即不同學校地域性的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在，且都市型學生得分高於非都市型學生，則表示都市型學生對交通法規遵循層面上表現優於非都市型學生。

(二)都市型學生在交通工具使用行為表現層面，平均得分為 3.7723 分，標準差為.5931；非都市型學生平均得分為 3.6522 分，標準差為.6266。t 值 3.311，P=.398>.05，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1 = \mu_2$ ），即不同學校地域性的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)都市型學生在道路使用行為規範表現層面，平均得分為 3.6932 分，

標準差為.7065；非都市型學生平均得分為 3.5411 分，標準差為.7400。t 值 3.525， $P=.105>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校地域性的學生對道路使用行為規範表層面，沒有顯著的差異性存在。

(四)都市型學生在整體道路交通安全行為表現層面，平均得分為 3.8703 分，標準差為.4814；非都市型學生平均得分為 3.7445 分，標準差為.5470。t 值 4.092， $P=.016<.05$ ，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校地域的學生對整體道路交通行為表現層面，有顯著的差異性存在，且都市型學生得分高於非都市型學生，則表示都市型學生對整體道路交通安全行為表現層面上表現優於非都市型學生。

#### 十四、學校屬性

依據表 4-24 中所列，不同學校屬性的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-24 學校屬性在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校屬性	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
交通法規 遵循	公立	782	4.0654	.6117	-1.402	.444
	私立	372	4.1186	.5985		
交通工具 使用行為 表現	公立	782	3.7152	.6198	.767	.720
	私立	372	3.6855	.6038		
道路使用 規範行為 表現	公立	782	3.6103	.7151	.126	.014*
	私立	372	3.6045	.7580		

表 4-24 學校屬性在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	學校屬性	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
整體交通 行為表現	公立	782	3.8005	.5203	.003	.049*
	私立	372	3.8004	.5275		

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)公立學校學生在交通法規遵循層面，平均得分為 4.0654 分，標準差

為.6117；私立學校學生平均得分為 4.1186 分，標準差為.5985。t 值-1.391， $P=.444>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校屬性的學生對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)公立學校學生在交通工具使用行為表現層面，平均得分為 3.7152 分，標準差為.66198；私立學校學生平均得分為 3.6855 分，標準差為.6038。t 值.767， $P=.720>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校屬性的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)公立學校學生在道路使用行為規範表現層面，平均得分為 3.6103 分，標準差為.7151；私立學生平均得分為 3.6045 分，標準差為.7580。t 值.126， $P=.014<.05$ ，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校屬性的學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在，且公立學校學生得分高於私立學校學生，則表示公立學校的學生對道路使用行為規範表現層面上表現優於私立學校學生。

(四)公立學生在整體道路交通安全行為表現層面，平均得分為 3.8005 分，標準差為.5203；私立學校學生平均得分為 3.8004 分，標準差為.5275。t 值.003， $P=.049<.05$ ，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校屬性的學生對整體道路交通行為表現層面，有顯著的差異性存在，且公立學校學生得分高於私立學校學生，則表示公立學校的學生對整體道路交通安全行為表現層面上表現優於私立學校學生。

## 十五、學校類別

依據表 4-25 中所列，不同學校類別的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-25 學校類別在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校類別	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
交通法規 遵循	高中	331	4.1461	.5732	2.288	.375
	高職	817	4.0563	.6198		
交通工具 使用行為 表現	高中	331	3.6582	.5700	-1.684	.120
	高職	817	3.7252	.6287		
道路使用 規範行為 表現	高中	331	3.6316	.6948	.694	.705
	高職	817	3.5989	.7427		
整體交通 行為表現	高中	331	3.8085	.4993	.337	.754
	高職	817	3.7971	.5319		

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一) 高中學生在交通法規遵循層面，平均得分為 4.1461 分，標準差為 .5732；高職學生平均得分為 4.0563 分，標準差為 .6198。t 值 2.288， $P = .375 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2$ )，即不同學校類別的學生對交通法規遵循層面，沒有顯著的差異性存在。

(二) 高中學生在交通工具使用行為表現層面，平均得分為 3.6582 分，標準差為 .5570；高職學生平均得分為 3.7252 分，標準差為 .6287。t 值 -1.684， $P = .120 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2$ )，即不同學校類別的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三) 高中學生在道路使用行為規範表現層面，平均得分為 3.6316 分，標準差為 .6948；高職學生平均得分為 3.5989 分，標準差為 .6948。t 值 .694， $P = .705 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2$ )，即不同學校類別的學生別對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存

在。

(四)高中學生在整體道路交通安全行為表現層面，平均得分為 3.8085 分，標準差為.4993；高職學生平均得分為 3.7971 分，標準差為.5319。t 值.337，P=.754>.05，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同的學校類別的學生對整體道路交通安全行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

## 十六、學校規模

依據表 4-26 所列，不同學校規模的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-26 學校規模在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校規模	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表			F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)		
交通法規遵循	小型學校	274	4.0666	.6156	組間	5.350	2	2.675	7.322**
	中型學校	352	4.1822	.5522	組內	420.476	1151	.365	
	大型學校	528	4.0244	.6312	總和	425.826	1153		
交通工具使用行為表現	小型學校	274	3.7037	.5935	組間	.315	2	.158	.471
	中型學校	352	3.7293	.5923	組內	435.168	1151	.378	
	大型學校	528	3.6908	.6400	總和	435.483	1153		
道路使用規範行為表現	小型學校	274	3.6726	.6846	組間	2.350	2	1.175	2.216
	中型學校	352	3.6270	.7288	組內	610.212	1151	.530	
	大型學校	528	3.5628	.7492	總和	612.562	1153		
整體交通行為表現	小型學校	274	3.8149	.5126	組間	1.466	2	.733	2.693
	中型學校	352	3.8446	.4900	組內	313.225	1151	.272	
	大型學校	528	3.7635	.5407	總和	314.691	1153		

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 7.322， $P=.001<.05$ ，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ ），即不同學校規模的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。中型學校的學生與大型學校的學生在交通法規遵循層面兩組間有明顯的差異性存在，

且中型學校的學生在交通法規遵循層面優於大型學校的學生。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 .417， $P=.659>.05$ ，故接受虛無假設，即不同學校規模的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 2.216， $P=.109>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同學校規模的學生對道路使用行為規範表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 2.693， $P=.068>.05$ ，因此故無法拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同學校規模的學生對整體道路交通安全行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十七、上課時段

依據表 4-27 中所列，不同上課時段的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-27 上課時段在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	上課時段	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
交通法規 遵循	日間	901	4.1004	.6196	2.001	.035*
	夜間	253	4.0188	.5599		
交通工具 使用行為 表現	日間	901	3.6783	.6232	-2.854	.206
	夜間	253	3.8027	.5736		
道路使用 規範行為 表現	日間	901	3.6420	.6739	-.876	.025*
	夜間	253	3.5990	.7437		
整體交通 行為表現	日間	901	3.8238	.4729	-.805	.079
	夜間	253	3.7939	.5356		

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)日間部學生在交通法規遵循層面，平均得分為 4.1004 分，標準差為 .6196；夜間部學生平均得分為 4.0188 分，標準差為 .5599。t 值 2.001， $P=.035<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同上課時

段的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在，且日間部學生得分高於夜間部學生，則表示日間部學生對交通法規遵循層面上表現優於夜間部學生。

(二)日間部學生在交通工具使用行為表現層面，平均得分為 3.6783 分，標準差為.6232；夜間部學生平均得分為 3.8027 分，標準差為.5736。t 值-2.854， $P=.206>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同上課時段的學生對交通工具使用行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)日間部學生在道路使用行為規範表現層面，平均得分為 3.6420 分，標準差為.6739；夜間部學生平均得分為 3.5990 分，標準差為.7437。t 值-.876， $P=.025<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同上課時段的學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在，且日間部學生得分高於夜間部學生，則表示日間部學生對道路使用行為規範表現層面上表現優於夜間部學生。

(四)日間部學生在整體道路交通安全行為表現層面，平均得分為 3.8238，標準差為.4729；夜間部學生平均得分為 3.7939 分，標準差為.5356。t 值-.864， $P=.079>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同上課時段的學生對整體道路交通安全行為表現層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十八、道路交通安全教育宣導次數

依據表 4-28 所列，不同道路交通安全教育宣導次數的學生在個人道路交通安全行為表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ 。則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-28 道路交通安全教育宣導次數在個人道路交通安全行為表現之 t 考驗摘要表

因數層面	安全教育 宣導次數	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
交通法 規遵循	每學年一次	329	4.1060	.5726	組間	6.942	5	1.388	3.805**	
	每學期一次	270	4.0940	.5622	組內	418.883	1148	.365		1>6
	每三個月一次	21	3.9524	.6079	總合	425.826	1153			5>6
	每一個月一次	42	4.1101	.5871						
	不定期宣導	348	4.1358	.5853						
	未曾辦理	144	3.8898	.7751						
交通工 具使用 行為表 現	每學年一次	329	3.7660	.5891	組間	10.978	5	2.196	5.937**	
	每學期一次	270	3.7552	.5903	組內	424.505	1148	.370		1>6
	每三個月一次	21	3.3766	.4189	總合	435.483	1153			2>6
	每一個月一次	42	3.6753	.6281						5>6
	不定期宣導	348	3.7228	.5785						
	未曾辦理	144	3.4899	.7580						
道路使 用規範 行為表 現	每學年一次	329	3.6531	.6876	組間	7.046	5	1.409	2.672*	
	每學期一次	270	3.6212	.6971	組內	605.516	1148	.527		3>1
	每三個月一次	21	3.1565	.7504	總合	612.562	1153			
	每一個月一次	42	3.6436	.8415						
	不定期宣導	348	3.6264	.7034						
	未曾辦理	144	3.4940	.8680						
整體交 通行為 表現	每學年一次	329	3.8467	.4730	組間	8.553	5	1.711	6.415**	
	每學期一次	270	3.8309	.4861	組內	306.137	1148	.267		1>6
	每三個月一次	21	3.5000	.4679	總合	314.691	1153			2>6
	每一個月一次	42	3.8132	.5733						5>6
	不定期宣導	348	3.8297	.4852						
	未曾辦理	144	3.6068	.6978						

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 3.805， $P=.002<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。每一學年度宣導一次與不定期宣導在交通法規遵循層面分別與未曾宣導有明顯的差異性存在，且在每一學年度宣導一次與不定期宣導交通法規遵循層面優於未曾宣導。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 5.937， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對交通工具使用行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。每一學年度宣導一次、每一學期宣導一次與不定期宣導在交通工具使用行為表現層面與未曾宣導有明顯的差異性存在，且每一學年度宣導一次、每一學期宣導一次與不定期宣導在交通工具使用行為表現層面優於未曾宣導。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 2.672， $P=.021<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對道路使用行為規範表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。每三個月宣導一次與每一學年度宣導一次在道路使用行為規範表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且每三個月宣導一次在道路使用行為規範表現層面優於每一學年度宣導一次。

(四)單因子變異數分析之 F 值為 6.415， $P=.000<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對整體道路交通安全行為表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。每一學年度宣導一次、每一學期宣導一次與不定期宣導在整體道路交通行為表現層面分別與未曾宣導有明顯的差異性存在，且每一學年度宣導一次、每一學期宣導一次與不定期宣導在整體道路交通安全行為表現層面優於未曾宣導。

## 貳、道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現部份

### 一、性別

依據表 4-29 中所列，不同性別的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-29 男女學生在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	性別	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
事故處理	男	255	2.6431	1.0945		.047*
應變能力	女	195	2.3923	.9689	2.572	1>2
事故體驗	男	255	3.4612	3.6610		.031*
與學習	女	195	3.6610	.5564	-3.557	2>1
整體事故	男	255	3.2275	.6002		.037*
應變能力	女	195	3.2985	.5121		2>1
與體驗學習						

\*p<.05 \*\*p<.01

- (一) 男性學生在道路交通事故處理應變能力表現層面，平均得分為 2.6431 分，標準差為 1.0945；女性學生平均得分為 2.3923 分，標準差為 .9689。t 值 2.572，P=.047<.05，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1 = \mu_2$ ），即不同性別的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，有顯著的差異性存在，且男性學生得分高於女性學生，則表示男性學生對交通事故處理應變能力表現層面上表現優於女性學生。
- (二) 男性學生在道路交通事故體驗與學習表現層面，平均得分為 3.4612 分，標準差為 .6325；女性學生平均得分為 3.6610 分，標準差為 .5564。t 值 -3.557，P=.031<.05，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1 = \mu_2$ ），即不同性別的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，有顯著的差異性存在，且女性學生得分高於男性學生，則表示女性學生對道路交通事故體驗與學習表現層面表現優於男性學生。
- (三) 男性學生在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，平均得分為 3.2275 分，標準差為 .6002；女性學生平均

得分為 3.2985 分，標準差為 .5121。t 值-1.354，P=.037<.05，故拒絕虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同性別的學生對整體道路交通事故應變能力與體驗學習層面，有顯著的差異性存在，且女性學生得分高於男性學生，則表示女性學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面上表現優於男性學生。

## 二、年級

依據表 4-30 所列，不同年級的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-30 不同年級的學生在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	年級	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理 應變能力	一年級	134	2.5485	1.0040	組間	1.576	2	.788	.716	
	二年級	149	2.6023	1.0316	組內	491.765	447	1.100		
	三年級	167	2.4626	1.09820	總合	493.341	449			
事故體驗 與學習	一年級	137	3.5896	.5602	組間	.345	2	.173	.465	
	二年級	149	3.5235	.6060	組內	165.758	447	.371		
	三年級	167	3.5359	.6478	總合	166.103	449			
整體事故 應變能力 與體驗學習	一年級	137	3.2921	.5323	組間	.295	2	.147	.462	
	二年級	149	3.2603	.5416	組內	142.626	447	.319		
	三年級	167	3.2293	.6087	總合	142.921	449			

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為.716， $P=.489>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同年級的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為.465， $P=.628>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同年級的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為.462， $P=.630>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ )，即不同年級的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

### 三、家長教育程度

依據表 4-31 所列表，不同家長教育程度的學生在道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-31 家長教育程度在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	教育成度	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	(未)國民小學	28	3.6429	1.0939	組間	3.350	4	.838	.761	
	國民中學	108	3.5028	1.0404	組內	489.991	445	1.101		
	高中職	230	3.5657	.9916	總合	493.341	449			
	大學或二專	71	3.5648	1.2240						
	研究所以上	13	3.3077	.9940						
事故體驗與學習	(未)國民小學	28	3.3138	.5731	組間	1.315	4	.329	.888	
	國民中學	108	3.2044	.7095	組內	164.788	445	.370		
	高中職	230	3.2724	.5755	總合	166.103	449			
	大學或二專	71	3.3169	.5026						
	研究所以上	13	3.0165	.8431						
整體事故處理應變能力與體驗學習	(未)國民小學	28	3.3138	.5325	組間	1.450	4	.362	1.140	
	國民中學	108	3.2044	.6478	組內	141.471	445	.318		
	高中職	230	3.2724	.5179	總合	142.921	449			
	大學或二專	71	3.3169	.5230						
	研究所以上	13	3.0165	.8341						

$p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 .761， $P=.551>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同家長教育程度的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 .888， $P=.471>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同家長教育程度的學生對道路交通事故

故體驗與學習表現面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.140， $P=.337>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同家長教育程度的學生對整體道路交通事故應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 四、目前主要居住地點

依據表 4-32 所列，不同目前主要居住地點的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-32 目前主要居住地點在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	主要居住地點	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表			F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)		
事故處理應變能力	家裡	355	2.5394	1.0438	組間	6.944	5	1.425	1.268
	親戚家	22	2.4205	1.0448	組內	486.397	444	1.095	
	住校	49	2.5663	1.1108	總合	493.341	449		
	在外租屋	14	2.4286	.7932					
	朋友家	9	2.3333	1.1388					
	其他	1	3.2525	.9587					
事故體驗與學習	家裡	355	3.5586	.6028	組間	2.215	5	.443	1.200
	親戚家	22	3.4091	.7514	組內	163.887	444	.369	
	住校	49	3.4980	.5897	總合	166.103	449		
	在外租屋	14	3.6929	.5414					
	朋友家	9	3.3889	.6030					
	其他	1	4.6000	.4538					
整體事故應變能力與體驗學習	家裡	355	3.2674	.5465	組間	2.904	5	.581	1.842
	親戚家	22	3.1266	.7347	組內	140.017	444	.315	
	住校	49	3.2318	.5956	總合	142.921	449		
	在外租屋	14	3.3316	.4801					
	朋友家	9	3.8073	.6037					
	其他	1	4.7143	.4691					

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 1.268， $P=.277>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同目前主要居住地點的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.200， $P=.308>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同目前主要居住地點的學生對道路交通事故體驗與學習表現面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.842， $P=.103>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同目前主要居住地點的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 五、目前主要上、放學主要交通工具

依據表 4-33 所列，不同目前上放學主要交通工具的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-33 目前主要上放學交通工具在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	主要居住地點	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	走路	60	2.6208	1.0731	組間	8.252	6	1.375	1.256	
	腳踏車	107	2.4065	1.0138	組內	485.090	443	1.095		
	大眾運輸工具	115	2.6674	1.0830	總合	493.341	449			
	父母或親友接送	59	2.5932	1.0626						
	機車	95	2.4211	1.0290						
	開車	11	2.7955	.9275						
	其他	3	1.7500	.6614						
事故體驗與學習	走路	60	3.4633	.4944	組間	5.361	6	.893	2.462*	
	腳踏車	107	3.4963	.5954	組內	160.742	443	.363		
	大眾運輸工具	115	3.4557	.5682	總合	166.103	449			
	父母或親友接送	59	3.6966	.5831						
	機車	95	3.6926	.6991						
	開車									
	其他									

表 4-33 目前主要上放學交通工具在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	主要居住地點	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表			F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)		
	開車	11	3.3818	.7653					
	其他	3	3.7000	.4853					
整體事故應變能力與體驗學習	走路	60	3.2226	.5229	組間	2.176	6	.363	1.141
	腳踏車	107	3.1849	.5501	組內	140.745	443	.318	
	大眾運輸工具	115	3.2304	.5168	總合	142.921	449		
	父母或親友接送	59	3.3814	.6053					
	機車	95	3.3293	.6143					
	開車	11	3.2143	.7186					
	其他	3	3.1429	.3113					

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 1.256， $P=.277>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學主要交通工具的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 2.462， $P=.024<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學主要交通工具的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。搭大眾運輸工具上下學的學生與機車上下學的學生在道路交通事故體驗與學習表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且騎機車上下學的學生在道路交通事故體驗與學習表現層面優於搭大眾運輸工具上下學的學生。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.141， $P=.337>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同上放學主要交通工具的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

## 六、最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式

依據表 4-34 所列，不同最吸引學生的道路交通安全宣導方式在道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗學習表現之差異情形，以單因子

變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-34 最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	最吸引學生宣導方式	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	專業人士	82	2.5671	1.0327	組間	2.392	4	.598	.542	
	教官或教師	75	2.4333	.9545	組內	490.949	445	1.103		
	徵文或漫畫	54	2.5139	1.0028	總合	493.341	449			
	偶像	220	2.5818	1.1083						
	其他	19	2.3026	.9074						
事故體驗與學習	專業人士	82	3.5683	.5809	組間	.643	4	.161	.433	
	教官或教師	75	3.4760	.6434	組內	165.459	445	.372		
	徵文或漫畫	54	3.5593	.5075	總合	166.103				
	偶像	220	3.5686	.6096						
	其他	19	3.4684	.8314						
整體事故應變能力與體驗學習	專業人士	82	3.2822	.5126	組間	.994	4	.249	.779	
	教官或教師	75	3.1781	.6086	組內	141.927	445	.319		
	徵文或漫畫	54	3.2606	.4863	總合	142.921				
	偶像	220	3.2867	.5723						
	其他	19	3.1353	.7063						

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 .542， $P = .705 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6 = \mu_7$ )，即不同最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 .433， $P = .758 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6 = \mu_7$ )，即不同最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 .779， $P = .539 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6 = \mu_7$ )，即不同最吸引學生的道路交通安全教

育宣導方式對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 七、道路交通安全教育法規常識主要來源

依據表 4-35 所列，不同道路交通安全教育常識主要來源的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-35 道路交通安全常識主要來源在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	主要居住地點	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	學校	152	2.5313	1.0198	組間	.637	2	.319	.289	
	家人與親友	94	2.4681	1.0371	組內	492.704	447	1.102		
	傳播媒體	204	2.5674	1.0774	總合	493.341	449			
事故體驗與學習	學校	152	3.4724	.5361	組間	2.025	2	1.013	2.795	
	家人與親友	94	3.5138	.6567	組內	164.078	447	.367		
	傳播媒體	204	3.6196	.6300	總合	166.103	449			
整體事故應變能力與體驗學習	學校	152	3.2035	.5243	組間	1.384	2	.692	2.185	
	家人與親友	94	3.2150	.5755	組內	141.537	447	.317		
	傳播媒體	204	3.3190	.5840	總合	142.921	449			

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

- (一)單因子變異數分析之 F 值為 .289， $P = .749 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$ )，即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。
- (二)單因子變異數分析之 F 值為 2.759， $P = .064 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$ )，即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。
- (三)單因子變異數分析之 F 值為 2.185， $P = .114 > .05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$ )，即不同道路交通安全教育常識主要來源的學生對

整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 八、是否有騎車經驗

依據表 4-36 中所列，是否有騎車經驗的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-36 是否有騎車經驗在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	是否有騎車經驗	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
事故處理	有	345	2.5355	1.0584	.039	.291
應變能力	無	105	2.5610	1.0189		
事故體驗	有	345	3.5771	.6269	2.025	.026*
與學習	無	105	3.4514	.5337		
整體事故	有	345	3.2795	.5820	1.576	.046*
應變能力	無	105	3.1884	.4974		
與體驗學習						

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)有騎車經驗的學生在道路交通事故處理應變能力表現層面，平均得分為 2.5655 分，標準差為 1.0584；沒有騎車經驗的學生平均得分為 2.5610 分，標準差為 1.0189。t 值.039，P=.291>.05，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即是否有騎車經驗的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)有騎車經驗的學生在道路交通事故體驗與學習表現層面，平均得分為 3.5771 分，標準差為.6269；沒有騎車經驗的學生平均得分為 3.4514 分，標準差為.5337。t 值 2.025，P=.026<.05，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即有無騎車經驗的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，有顯著的差異性存在，且有騎車經驗的學生得分高於沒有騎車經驗的學生，則表示有騎車經驗的學生對道路交通事故

體驗與學習表現層面上表現優於沒有騎車經驗的學生。

(三)有騎車經驗的學生在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，平均得分為 3.2975 分，標準差為.5820；沒有騎車經驗的學生平均得分為 3.1884 分，標準差為.4974。t 值 1.576， $P=.046<.05$ ，故拒絕虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即有無騎車經驗的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，有顯著的差異性存在，且有騎車經驗的學生得分高於沒有騎車經驗的學生，則表示有騎車經驗的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面上表現優於沒有騎車經驗的學生。

## 九、騎機車習慣

依據表 4-37 所列，不同騎機車習慣的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-37 騎機車習慣在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	騎機車的習慣	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	每天騎	112	2.6138	1.6538	組間	3.104	3	1.035	.923	
	非天天但經常騎	70	2.3536	1.6156	組內	382.274	341	1.121		
	偶而騎	98	2.5561	1.0579	總合	385.378	344			
	鮮少騎	65	2.5654	1.0051						
事故體驗與學習	每天騎	112	3.6982	.6602	組間	2.550	3	.850	2.185	
	非天天但經常騎	70	3.4957	.6236	組內	132.659	341	.389		
	偶而騎	98	3.5449	.5781	總合	135.209	344			
	鮮少騎	65	3.5046	.6254						

表 4-37 騎機車習慣在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	騎機車	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe
					變異	離均差	自由度	均方		

	的習慣				來源	平方和	(df)	(MS)	事後比較
整體事故	每天騎	112	3.3884	.5885	組間	2.327	3	.776	2.316
應變能力	非天天但經常騎	70	3.1694	.5976	組內	114.201	341	.335	
與體驗學	偶而騎	98	3.2624	.5393	總合	116.528	344		
習	鮮少騎	65	3.2363	.5981					

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為.923，P=.430>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車習慣的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 2.185，P=.090>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車習慣的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子異數分析之 F 值為 2.316，P=.076>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車習慣的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十、騎機車的主要目的

依據表 4-38 所列，不同騎機車的主要目的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-38 騎機車的主要目的在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	騎機車的主要目的	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理	上、下學用	48	2.3125	1.0112	組間	6.439	4	1.610	1.444	
理應變	打工上下班	70	2.5750	.9587	組內	378.939	340	1.115		

表 4-38 騎機車的主要目的在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	騎機車的主要目的	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		

	主要目的				來源	平方和	(df)	(MS)	事後比較
能力	悠閒娛樂用	129	2.5019	1.0581	總合	385.378	344		
	購物用	72	2.5694	1.1943					
	其他	26	2.9135	.9564					
事故體 驗與學 習	上、下學用	48	3.6083	.6937	組間	1.239	4	.310	.786
	打工上下班	70	3.6271	.6218	組內	133.970	340	.394	
	悠閒娛樂用	129	3.5186	.6043	總合	135.209	344		
	購物用	72	3.5597	.6711					
	其他	26	3.7231	.4885					
整體事故 應變能力 與體驗學 習	上、下學用	48	3.2381	.6350	組間	1.749	4	.437	.271
	打工上下班	70	3.3265	.5408	組內	114.778	340	.338	
	悠閒娛樂用	129	3.2281	.5619	總合	116.528	344		
	購物用	72	3.2768	.6498					
	其他	26	3.4918	.4586					

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 1.444，P=.219>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為.786，P=.535>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為.271，P=.571>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5$ )，即不同騎機車的主要目的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十一、騎機車的速度習慣

依據表 4-39 所列，不同騎機車速度習慣的學生在道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-39 騎機車的速度習慣在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考

驗摘要表

因數層面	騎機車的速度習慣	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理能力	0-30km/hr 未滿	11	2.6364	.9176	組間	.641	3	.214	.188	
	30-50km/hr 未滿	99	2.4722	.9809	組內	384.736	341	1.128		
	50-70km/hr 未滿	161	2.5512	1.0742	總合	385.378	344			
	70km/hr 以上	74	2.5709	1.1457						
事故體驗與學習	0-30km/hr 未滿	11	3.3631	.5447	組間	3.753	3	1.251	3.246*	
	30-50km/hr 未滿	99	3.6313	.6582	組內	131.456	341	.386		4>3
	50-70km/hr 未滿	161	3.6398	.5938	總合	135.209	344			
	70km/hr 以上	74	3.4014	.6287						
整體事故應變能力與體驗學習	0-30km/hr 未滿	11	3.1494	.3913	組間	1.605	3	.535	1.587	
	30-50km/hr 未滿	99	3.3001	.5953	組內	114.923	341	.337		
	50-70km/hr 未滿	161	3.3287	.5745	總合	116.528	344			
	70km/hr 以上	74	3.1641	.5390						

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為.188，P=.904>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同騎機車速度習慣的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 3.246，P=.022<.05，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同騎機車速度習慣的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 與時速 70km/hr 以上在道路交通事故體驗與學習表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 在道路交通事故體驗與學習表現層面優於時速 70km/hr 以上。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.587，P=.192>.05，因此故無法拒絕

虛無假設 ( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同騎機車速度習慣的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存。

## 十二、持有駕照種類

依據表 4-40 所列，不同持有駕照種類的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-40 持有駕照種類在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	持有駕照種類	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	輕型機車	24	2.2604	1.1829	組間	11.478	3	3.826	3.489*	
	普通重型	67	2.8358	1.1032	組內	373.900	341	1.096		3>4
	普通小型車	13	2.9423	.9418	總合	385.378	344			
	未持有任何駕照	214	2.4575	1.0222						
事故體驗與學習	輕型機車	24	3.4375	.6658	組間	.646	3	.215	.546	
	普通重型	67	3.6090	.6741	組內	134.563	341	.395		
	普通小型車	13	3.6692	.6969	總合	135.209	344			
	未持有任何駕照	214	3.5772	.6074						
整體事故應變能力與體驗學習	輕型機車	24	3.1012	.6230	組間	2.103	3	.701	2.089	
	普通重型	67	3.3881	.6171	組內	114.425	341	.336		
	普通小型車	13	3.4615	.4988	總合	116.528	344			
	未持有任何駕照	214	3.2573	.5678						

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 3.489， $P = .016 < .05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同持有駕照種類的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。持有普通小型車駕照的學生與未持有駕照的學生在道路交通事故處理應變能力表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且持有普通小型車駕照的學生在道路交通事故處理應變能力表現層面優於未持有駕照的學生。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 .546， $P = .651 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同持有駕照種類的學生對道路交通事故體

驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 2.089， $P=.101>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同持有駕照種類的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

### 十三、騎機車經驗時間

依據表 4-41 所示列不同騎機車經驗時間的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-41 騎機車時間經驗在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	騎車經驗	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	未滿半年	63	2.6230	1.0933	組間	3.333	3	1.111	.397	
	半年以上未滿一年	49	2.4031	.8939	組內	382.045	341	1.120		
	一年以上未滿兩年	58	2.3793	1.0526	總合	385.378	344			
	兩年以上	175	2.5929	1.0892						
事故體驗與學習	未滿半年	63	3.4825	.6369	組間	.745	3	.248	.629	
	半年以上未滿一年	49	3.6061	.4785	組內	134.465	341	.394		
	一年以上未滿兩年	58	3.5707	.5493	總合	135.209	344			
	兩年以上	175	3.6051	.6828						
整體事故應變能力與體驗學習	未滿半年	63	3.2370	.6104	組間	.501	3	.167	.491	
	半年以上未滿一年	49	3.2624	.4321	組內	116.027	341	.340		
	一年以上未滿兩年	58	3.2303	.5389	總合	116.528	344			
	兩年以上	175	3.3159	.6224						

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為.990， $P=.397>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為.629， $P=.596>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 .491， $P=.689>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同騎機車經驗時間的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十四、學校地域性

依據表 4-42 中所列，不同學校地域性的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-42 學校地域性在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校地域性	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
事故處理	都市型	192	2.4076	1.0746	-2.225	.296
應變能力	非都市型	258	2.6289	1.0200		
事故體驗	都市型	192	3.5750	.6191	.819	.525
驗與學習	非都市型	258	3.5275	.6004		
整體事故	都市型	192	3.2414	.5766	-.545	.708
應變能力	非都市型	258	3.2708	.5556		
與體驗學習						

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)都市型學生在道路交通事故處理應變能力表現層面，平均得分為 2.4076 分，標準差為 1.0746；非都市型學生平均得分為 2.6289 分，標準差為 1.0200。t 值-2.225， $P=.296>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同地域性的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)都市型學生在道路交通事故體驗與學習表現層面，平均得分為 3.5750 分，標準差為 .6191；非都市型學生平均得分為 3.5275 分，標準差為 .6004。t 值 .819， $P=.525>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0:$

$\mu_1=\mu_2$ )，即不同地域性的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)都市型學生在整體道路交通事故應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，平均得分為 3.2414 分，標準差為.5766；非都市型學生平均得分為 3.2708 分，標準差為.5556。t 值-.545， $P=.708>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同地域性的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

### 十五、學校屬性

依據表 4-43 中所列，不同學校屬性的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-43 學校屬性在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校屬性	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
事故處理 應變能力	公立	306	2.4681	1.0504	-1.962	.788
	私立	144	2.6753	1.0331		
事故體驗 與學習	公立	306	3.5644	.6155	.844	.828
	私立	144	3.5152	.5930		
整體事故 應變能力 與體驗學習	公立	306	3.2512	.5670	-.388	.859
	私立	144	3.2773	.5599		

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)公立學生在道路交通事故處理應變能力表現層面，平均得分為 2.4681 分，標準差為 1.0504；私立學校的學生平均得分為 2.6753 分，標準差為 1.0331。t 值-1.962， $P=.788>.05$ ，故接受虛無假設 ( $H_0: \mu_1=\mu_2$ )，即不同學校屬性的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)公立學校的學生在道路交通事故體驗與學習表現層面，平均得分為 3.5664 分，標準差為.6155；私立學校的學生平均得分為 3.5125

分，標準差為.5930。t 值.844， $P=.828>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校屬性的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)公立學校的學生在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，平均得分為 3.2512 分，標準差為.5670；私立學校的學生平均得分為 3.2773 分，標準差為.5670。t 值-.388， $P=.859>.05$ ，故接受虛無假設，即不同學校屬性的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

## 十六、學校類別

依據表 4-44 中所列，不同學校類別的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-44 學校類別在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校類別	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
事故處理	高中	126	2.6131	1.0539	.993	.803
應變能力	高職	324	2.5039	1.0460		
事故體驗 與學習	高中	126	3.5770	.6006	.635	.810
	高職	324	3.5364	.6117		
整體事故 應變能力 與體驗學習	高中	126	3.3016	.5776	1.016	.818
	高職	324	3.2414	.5589		

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)高中學生在道路交通事故處理應變能力表現層面，平均得分為 2.6131 分，標準差為 1.0539；高職學生平均得分為 2.5039 分，標準差為 1.0460。t 值.993， $P=.803>.05$ ，故接受虛無假設，（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ）即不同學校類別的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)高中學生在道路交通事故體驗與學習表現層面，平均得分為 3.5770 分，標準差為.6006；高職學生平均得分為 3.5364 分，標準差

為.6117。t 值.635， $P=.810>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校類別的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)高中學生在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，平均得分為 3.3016 分，標準差為.5776；高職學生平均得分為 3.2414 分，標準差為.5589。t 值 1.0160， $P=.818>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同學校類別的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

## 十七、學校規模

依據表 4-45 所列，不同學校規模的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-45 學校規模在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校規模	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	小型學校	76	2.5691	.9638	組間	1.784	2	.892	.811	
	中型重型	147	2.6105	1.0631	組內	491.557	447	1.100		
	大型學校	227	2.4736	1.0648	總和	493.341	449			
事故體驗與學習	小型學校	76	3.4908	.6212	組間	.796	2	.398	1.077	
	中型學校	147	3.6048	1.0631	組內	165.307	447	.370		
	大型學校	227	3.5300	1.0648	總和	166.103	449			
整體事故應變能力與體驗學習	小型學校	76	3.2274	.6212	組間	.851	2	.426	1.339	
	中型重型	147	3.3207	.5658	組內	142.070	447	.318		
	大型學校	227	3.2281	.6297	總和	142.921	449			

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為.811， $P=.445>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ ），即不同學校規模的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.077， $P=.342>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ ），即不同學校規模的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.339， $P=.263>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3$ ），即不同學校規模的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十八、上課時段

依據表 4-46 中所列，不同上課時段的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以獨立樣本 t 考驗分析得知：

表 4-46 上課時段在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	上課時段	個數	平均數	標準差	t 值	顯著水準
事故處理 應變能力	日間	314	2.5396	1.0656	.184	.315
	夜間	109	2.5183	.9964		
事故體驗 與學習	日間	314	3.5334	.5970	-.885	.998
	夜間	109	3.5927	.6427		
整體事故 應變能力 與體驗學習	日間	314	3.2495	.5682	-.583	.387
	夜間	109	3.2857	.5531		

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)日間部學生在道路交通事故處理應變能力表現層面，平均得分 2.5396 為分，標準差為 1.0656；夜間部學生平均得分為 2.5183 分，標準差為 .9964。t 值 .184， $P=.315>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同上課時段的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)日間部學生在道路交通事故體驗與學習表現層面，平均得分為 3.5334 分，標準差為 .5970；夜間部學生平均得分為 3.5927 分，標

準差為.6427。t 值-.885， $P=.998>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同上課時段的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)日間部學生在整體道路交通事故應變能力和道路交通事故體驗學習層面，平均得分為 3.2495 分，標準差為.5682；夜間部學生平均得分為 3.2857 分，標準差為.5531。t 值-.583， $P=.387>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2$ ），即不同上課時段的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 十九、道路交通安全教育宣導次數

依據表 4-47 所列，不同道路交通安全教育宣導次數的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-47 道路交通安全宣導次數在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	交通安全 宣導次數	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheff'e 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處 理應變 能力	每學年一次	113	2.4403	1.0576	組間	3.956	5	.791	.718	
	每學期一次	92	2.5788	.9600	組內	489.385	444	1.102		
	每三個月一次	12	2.7917	1.0862	總合	493.341	449			
	每一個月一次	19	2.4474	.9376						
	不定期宣導 未曾辦理	142 7	2.4947 2.6840	1.0516 1.1598						
事故體 驗與學 習	每學年一次	113	3.4628	.6230	組間	4.171	5	.834	2.287*	
	每學期一次	92	3.6620	.5410	組內	161.932	444	.365		
	每三個月一次	12	3.6500	.6230	總合	166.103	449			

表 4-47 道路交通安全宣導次數在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	交通安全 宣導次數	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheff'e 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		

	每一個月一次	19	3.7789	.5922				
	不定期宣導	142	3.5613	.6118				
	未曾辦理	72	3.4306	.6333				
整體事	每學年一次	113	3.1707	.6036	組間	2.436	5	.487 1.540
故應變	每學期一次	92	3.3525	.4657	組內	140.484	444	.316
能力與	每三個月一次	12	3.4048	.4933	總合	142.921	449	
體驗學	每一個月一次	19	3.3985	.6164				
習	不定期宣導	142	3.2565	.5615				
	未曾辦理	72	3.2173	.6047				

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 .718， $P=.610>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對道路交通事故處理應變能力表現面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 2.287， $P=.045<.05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。每一學年宣導一次、未曾宣導在道路交通事故體驗與學習表現層面分別與每一個月宣導一次有明顯的差異性存在，且每一個月宣導一次在道路交通事故體驗與學習表現層面優於每一學年宣導一次與未曾宣導。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.540， $P=.176>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通安全教育宣導次數的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

## 二十、道路交通事故角色

依據表 4-48 所列，不同道路交通事故角色的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-48 事故角色在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	學校規模	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	行人	75	2.4232	1.0266	組間	2.100	2	1.050	.059	
	駕駛人	283	2.5274	1.0499	組內	491.241	447	1.099		
	乘客	92	2.6467	1.0608	總合	493.341	449			
事故體驗與學習	行人	75	3.4240	.5916	組間	1.920	2	.960	2.613	
	駕駛人	283	3.5509	.6413	組內	164.183	447	.367		
	乘客	92	3.6391	.4952	總合	166.103	449			
整體事故處理應變能力與體驗學習	行人	75	3.1381	.5723	組間	1.955	2	.977	3.099*	
	駕駛人	283	3.2585	.5848	組內	140.966	447	.315		
	乘客	92	3.3556	.4723	總合	142.921	449			

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 .059，P=.385>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$ )，即不同道路交通事故角色的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 2.613，P=.074>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$ )，即不同道路交通事故角色學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 3.099，P=.046<.05，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3$ )，即不同道路交通事故角色的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。行人角色與乘客角色在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面兩組間有明顯的差異性存在，且乘客角色在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面表現優於行人角色。

## 二十一、道路交通事故次數

依據表 4-49 所列，不同道路交通事故次數的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統

計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P < .05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-49 道路交通事故次數在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	道路交通 事故次數	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	一次	282	1.8881	1.0474	組間	8.679	3	2.893	2.662*	
	二至三次	137	2.5000	1.0454	組內	484.663	446	1.087		
	四至五次	18	2.5940	.8670	總和	493.341	449			
	六次(含以上)	13	2.5000	1.1180						
事故體驗與學習	一次	282	3.5323	.5961	組間	1.499	3	.500	1.354	
	二至三次	137	3.5964	.6135	組內	164.603	446	.369		
	四至五次	18	3.6222	.6044	總和	166.103	449			
	六次(含以上)	13	3.2692	.7836						
整體事故應變能力與體驗學習	一次	282	3.2642	.5607	組間	.971	3	.324	1.017	
	二至三次	137	3.2831	.5590	組內	141.949	446	.318		
	四至五次	18	3.1270	.4421	總和	142.921	449			
	六次(含以上)	13	3.0465	.8052						

\* $p < .05$  \*\* $p < .01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 2.662， $P = .048 < .05$ ，故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同道路交通事故次數的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。發生一次與發生四至五次道路交通事故的學生在道路交通事故處理應變能力層面表現兩組間有明顯的差異性存在，且發生四至五次道路交通事故的學生在道路交通事故處理應變能力表現層面優於發生一次道路交通事故的學生。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.354， $P = .256 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$ )，即不同道路交通事故次數的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.017， $P = .385 > .05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同道路交通事故次數的學生對整體道路交通事故處理應變能力與體驗學習層面，沒有顯著的差異性存在。

## 二十二、道路交通事故受傷程度

依據表 4-50 所列，不同道路交通事故受傷程度的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-50 道路交通事故受傷程度在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	受傷程度	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處理應變能力	有事故，沒受傷	123	2.5427	1.0508	組間	2.490	3	.830	.754	
	受傷、但沒去醫院	179	2.4595	1.0018	組內	490.851	446	1.101		
	受傷，有去醫院	107	2.6519	1.1014	總合	493.341	449			
	受傷、並且住院	41	2.5305	1.0482						
事故體驗與學習	有事故，沒受傷	123	3.4439	.6273	組間	1.975	3	.658	1.789	
	受傷、但沒去醫院	179	3.5844	.6072	組內	146.127	446	.368		
	受傷，有去醫院	107	3.6093	.5798	總合	166.103	449			
	受傷、並且住院	41	3.5390	.6095						
整體事故應變能力與體驗學習	有事故，沒受傷	123	3.1864	.5785	組間	1.284	3	.428	1.384	
	受傷、但沒去醫院	179	3.2630	.5572	組內	141.446	446	.318		
	受傷，有去醫院	107	3.3358	.5589	總合	142.921	449			
	受傷、並且住院	41	3.2509	.5577						

\* $p<.05$  \*\* $p<.01$

(一)單因子變異數分析之 F 值為 .754， $P=.520>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同道路交通事故受傷程度的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.789， $P=.148>.05$ ，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同道路交通事故受傷程度的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.384， $P=.258>.05$ ，故接受虛無假設  
 ( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4$ )，即不同道路交通事故受傷程度的學生對整體道  
 路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯  
 著的差異性存在。

### 二十三、道路交通事故發生時段

依據表 4-51 所列，不同道路交通事故發生時段的學生在道路交通事故  
 處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異  
 數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步  
 以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-51 道路交通事故發生時段在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之  
 t 考驗摘要表

因數層面	事故發生 時段	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		
事故處 理應變 能力	放學途中	64	2.4961	.9975	組間	8.712	6	1.452	1.327	
	打工途中	58	2.7198	.9118	組內	848.629	443	1.094		
	補習途中	68	2.2684	1.0096	總合	493.341	449			
	購物途中	23	2.5761	1.0856						
	日常外出遊玩途中	106	2.6250	1.0523						
	假日外出遊玩途中	122	2.5061	1.0878						
	其他	9	2.8333	1.6154						
事故體 驗與學 習	放學途中	64	3.5656	.5524	組間	2.918	6	.486	1.320	
	打工途中	58	3.5414	.6744	組內	163.185	443	.368		
	補習途中	68	3.4221	.6355	總合	166.103	449			
	購物途中	23	3.5826	.6073						
	日常外出遊玩途中	106	3.5415	.5501						
	假日外出遊玩途中	122	3.6336	.6224						
	其他	9	3.2333	.7263						
整體事 故應變	放學途中	64	3.2600	.4997	組間	2.605	6	.434	1.371	
	打工途中	58	3.3067	.5525	組內	140.316	443	.317		

表 4-51 道路交通事故發生時段在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之  
 t 考驗摘要表 (續)

因數層面	事故發生 時段	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表				F 值	Scheffe 事後比較
					變異 來源	離均差 平方和	自由度 (df)	均方 (MS)		

能力與	補習途中	68	3.0924	.6000	總合	149.921	449
體驗學	購物途中	23	3.2950	.6412			
學習	日常外出遊玩途中	106	3.2796	.5118			
	假日外出遊玩途中	122	3.3115	.5864			
	其他	9	3.1190	.7833			

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 1.327，P=.243>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同道路交通事故發生時段的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 1.320，P=.246>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同道路交通事故發生時段的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，沒有顯著的差異性存在。

(三)單因子變異數分析之 F 值為 1.371，P=.225>.05，故接受虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6=\mu_7$ )，即不同道路交通事故發生時段的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 二十四、道路交通事故發生主要原因

依據表 4-52 所列，不同道路交通事故發生主要原因的學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現之差異情形，以單因子變異數統計分析方式進行。若分析結果的 F 值達到顯著水準  $P<.05$ ，則進一步以雪費法進行事後比較分析得知：

表 4-52 道路交通事故發生主要原因在道路事故處理應變能力和道路事故體驗與學習表現之 t 考驗摘要表

因數層面	數故發生主要原因	個數	平均數	標準差	變異數分析摘要表					
					變異來源	離均差平方和	自由度 (df)	均方 (MS)	F 值	Scheffe 事後比較
事故處理能力	自己的疏忽	134	2.3843	.9746	組間	13.446	5	2.689	2.488*	
	對方的疏忽	177	2.4845	1.0523	組內	479.895	444	1.081		3>1
	天候的影響	41	2.9268	1.0843	總合	493.341	449			
	道路狀況不良	41	2.8232	1.0711						
	道路狀況不熟悉	25	2.4800	1.0024						
	其他突發狀況	32	2.6094	1.1517						
事故體驗與學習	自己的疏忽	134	3.6791	.6237	組間	4.695	5	.939	2.583*	
	對方的疏忽	177	3.4367	.5645	組內	161.408	444	.364		1>2
	天候的影響	41	3.5341	.7347	總合	166.103	449			
	道路狀況不良	41	3.5732	.5138						
	道路狀況不熟悉	25	3.6280	.6387						
	其他突發狀況	32	3.5344	.6126						
整體事故處理能力與體驗學習	自己的疏忽	134	3.3092	.5709	組間	2.791	5	.558	1.769	
	對方的疏忽	177	3.1646	.5226	組內	140.130	444	.316		
	天候的影響	41	3.3606	.6904	總合	142.921	449			
	道路狀況不良	41	3.3589	.5184						
	道路狀況不熟悉	25	3.3000	.5397						
	其他突發狀況	32	3.2701	.6146						

\*p<.05 \*\*p<.01

(一)單因子變異數分析之 F 值為 2.488, P=.031<.05, 故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通事故發生主要原因的學生對道路交通事故處理應變能力表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。天候的影響與自己的疏忽在道路交通事故處理應變能力表現面兩組間有明顯的差異性存在，且天候的影響在道路交通事故處理應變能力表現層面優於自己的疏忽。

(二)單因子變異數分析之 F 值為 2.583, P=.026<.05, 故拒絕虛無假設

( $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ )，即不同道路交通事故發生主要原因的學生對道路交通事故體驗與學習表現層面，有顯著的差異性存在。再根據 Scheffe 事後比較法。自己的疏忽與對方的疏忽在道路交通事故體驗與學習表現層面兩組間有明顯的差異性存在，且自己的疏忽在

道路交通事故體驗與學習表現層面優於對方的疏忽。

- (三)單因子變異數分析之 F 值為 1.769， $P=.118>.05$ ，故接受虛無假設（ $H_0: \mu_1=\mu_2=\mu_3=\mu_4=\mu_5=\mu_6$ ），即不同道路交通事故發生主要原因的學生對整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面，沒有顯著的差異性存在。

#### 第四節 東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現量 表在基本資料及各層面分析

本研究為了解個人背景因素、學校因素與道路交通行為表現各層面之關係，因此依據問卷調查所得到的資料以皮爾森(Pearson)積差相關分析，以了解其間彼此之間的相關性情形，茲就分析結果加以敘述如下。

##### 壹、個人基本因素對道路交通安全行為表現各層面之相關分析

如表 4-53 所列，個人背景因素與道路交通行為表現各層面之皮爾森(Pearson)積差相關考驗結果發現：

表 4-53 個人基本因素對道路交通安全行為表現各層面之相關係數表

因數層面 背景因素	交通法規 遵循	交通工具使用 行為表現	道路使用 行為規範	整體道路交通 行為表現
性別	.000**	.089	.000**	.002**
年級	.310	.000**	.582	.016*
父母親教育程度	.069	.132	.052	.055
目前主要居住地點	.332	.304	.698	.283
上放學主要交通工具	.000**	.001**	.289	.041*
最吸引學生的宣導方式	.029*	.004**	.000**	.000**
交通法規常識主要來源	.586	.439	.039*	.510
騎機車習慣	.000**	.223	.002**	.001**
騎機車的主要目的	.000**	.000**	.000**	.000**
騎機車的速度習慣	.000**	.000**	.000**	.000**
持有駕照種類	.179	.005**	.263	.241
騎機車經驗時間	.000**	.019*	.095	.012*

\* $p < .05$  ; \*\* $p < .01$

- 一、個人背景因素中的性別層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、道路使用行為規範和整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在交通工具使用行為表現層面呈現非顯著相關性。
- 二、個人背景因素中的年級層面對於道路交通安全行為表現中，在交通工

具使用行為表現和整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在交通法規遵循、道路使用行為規範等層面呈現非顯著相關性。

三、個人背景因素中的父母親教育程度層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。

四、個人背景因素中的目前主要居住地點層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。

伍、個人背景因素中的目前上放學主要交通工具層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在道路使用行為規範層面呈現非顯著相關性。

六、個人背景因素中的最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。

七、個人背景因素中的道路交通法規常識來源層面對於道路交通安全行為表現中，在道路使用行為規範層面呈現顯著相關性。而在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。

八、個人背景因素中的騎機車習慣層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在交通工具使用行為表現層面呈現非顯著相關性。

九、個人背景因素中騎機車的主要目的層面對於道路交通安全行為表現

中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。

十、個人背景因素中的騎機車的速度層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面現顯著相關性。

十一、個人背景因素中的持有駕照種類層面對於道路交通安全行為表現中，在交通工具使用行為表現層面呈現顯著相關性。而在交通法規遵循、道路使用行為規範、整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。

十二、個人背景因素中的騎機車經驗時間層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在道路使用行為規範層面呈現非顯著相關性。

#### 貳、學校因素對道路交通安全行為表現各層面之相關分析

如表 4-54 所列，學校因素與道路交通安全行為表現各層面之皮爾森積差相關考驗結果發現：

表 4-54 學校因素對道路交通安全行為表現各層面之相關係數表

因數層面 學校因素	交通法規 遵循	交通工具使用 行為表現	道路使用 行為規範	整體道路交 通行為表現
學校地域性	.044*	.398	.105	.016*
學校屬性	.444	.720	.014*	.049*
學校類別	.375	.120	.705	.754
學校規模	.001**	.659	.109	.068
上學時段	.035*	.206	.025*	.079
道路交通安全 教育宣導次數	.002**	.000**	.021*	.000**

\* $p < .05$ ；\*\* $p < .01$

一、學校地域性層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循和體  
道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在交通工具使用行

為表現與道路使用行為規範等層面呈現非顯著相關性。

- 二、學校屬性層面對於道路交通安全行為表現中，在道路使用行為規範及整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。而在交通法規遵循和交通工具使用行為表現等層面呈現非顯著相關性。
- 三、學校類別層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範和整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。
- 四、學校規模層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循層面呈現顯著相關性。而在交通工具使用行為表現、道路使用行為規範和整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。
- 伍、學校上課時段層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循和道路使用行為規範等層面呈現顯著相關性。而在交通工具使用行為表現和整體道路交通安全行為表現等層面呈現非顯著相關性。
- 六、學校道路交通安全教育宣導次數層面對於道路交通安全行為表現中，在交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範和整體道路交通安全行為表現等層面呈現顯著相關性。

## 第五節 東部地區高中職學生在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習表現量表之各層面分析

本研究為了解個人背景因素、學校因素對道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習各層面之關係，因此依據問卷調查所得到的資料以皮爾森積差相關分析，以了解彼此之間的相關情形，茲就分析結果加以敘述如下。

### 壹、個人基本因數對道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習各層面之相關分析

如表 4-55 所列，個人基本因素在道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗及學習各層面之皮爾森(Pearson)積差相關考驗結果發現：

表 4-55 個人基本因數對道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面之相關係數

因數層面 背景因素	道路交通事故 處理應變能力	道路交通事故 體驗與學習	整體道路交通事故應變能力和 道路交通事故體驗與學習表現
性別	.047*	.031*	.037*
年級	.489	.628	.630
父母親教育程度	.551	.471	.337
目前主要居住地點	.277	.308	.103
目前上放學主要交通工具	.277	.024*	.337
最吸引學生的宣導方式	.705	.785	.539
道路交通法規常識主要來源	.749	.064	.114
有無騎機車經驗	.291	.026*	.046*
騎機車習慣	.430	.090	.076
騎機車的主要目的	.219	.535	.571
騎機車的速度習慣	.094	.022*	.192
持有駕照種類	.016*	.651	.101
騎機車經驗時間	.397	.596	.689
道路交通事故角色	.385	.074	.046*
道路交通事故次數	.048*	.256	.385

表 4-55 個人基本因數對道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面之  
相關係數 (續)

因數層面 背景因素	道路交通事故 處理應變能力	道路交通事故 體驗與學習	整體道路交通事故處理應變能力和 道路交通事故體驗與學習表現
道路交通事故受傷程度	.520	.148	.258
道路交通事故發生時段	.243	.246	.225
道路交通事故最主要原因	.031*	.026*	.118

\* $p < .05$ ; \*\* $p < .01$

- 一、個人背景因素中的性別層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現顯著相關性。
- 二、個人背景因素中的年級層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 三、個人背景因素中的父母親教育程度層面對於道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗與學習層面表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 四、個人背景因素中的目前主要居住地點層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 五、個人背景因素中的目前上放學主要交通工具層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面行為表現中，在道路交通事故體驗與學習層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故處理應變能力、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層

面呈現非顯著相關性。

- 六、個人背景因素中的最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 七、個人背景因素中的道路交通法規常識主要來源層面對於道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 八、個人背景因素中的有無騎車經驗層面對於道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故處理應變能力層面呈現非顯著相關性。
- 九、個人背景因素中的騎機車習慣層面對於道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 十、個人背景因素中的騎車主要目的層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 十一、個人背景因素中的騎機車的速度習慣層面對於道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故體驗與學習層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故處理應變能力、整體

道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十二、個人背景因素中的持有駕照種類層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十三、個人背景因素中的騎機車經驗時間層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十四、個人背景因素中的道路交通事故角色層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十五、個人背景因素中的道路交通事故次數層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十六、個人背景因素中的道路交通事故受傷程度層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十七、個人背景因素中的道路交通事故發生時段層面對於道路交通事故處

理應變能力與道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

十八、個人背景因素中的道路交通事故發生最主要原因層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習等層面呈現顯著相關性。而在整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習層面呈現非顯著相關性。

貳、學校因素對道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習各層面之相關分析

如表 4-56 所列，學校因素在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習各層面之皮爾森積差相關考驗結果發現：

表 4-56 學校因數對對道路交通事故處理應變能力與道路交通事故體驗與學習層面之相關係數

因數層面 背景因素	道路交通事故 應變能力	道路交通事故安 體驗與學習	整體道路交通事故應變能力與 道路交通事故體驗與學習表現
學校地域性	.296	.525	.708
學校屬性	.788	.828	.859
學校類別	.803	.810	.818
學校規模	.445	.342	.263
上學時段	.315	.998	.387
道路交通安全教育宣導次數	.610	.045*	.176

\* $p < .05$  ; \*\* $p < .01$

- 一、學校地域性層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 二、學校屬性層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 三、學校類別層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 四、學校規模層面在道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 伍、學校上學時段層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故處理應變能力、道路交通事故體驗與學習、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。
- 六、學校道路交通安全教育宣導次數層面對於道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習行為表現中，在道路交通事故體驗與學習層面呈現顯著相關性。而在道路交通事故處理應變能力、整體道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習等層面呈現非顯著相關性。

## 第六節 研究發現與討論

本節針對我國東部地區高中職學生之基本資料現況統計分析、道路交通安全行為表現方面之研究發現、道路交通事故經驗基本資料之研究發現、道路交通事故處理應能力和道路交通事故體驗與學習方面之研究發現等四部份進行探討，茲分別說明如下：

### 壹、基本資料現況統計分析

依據本章第二節道路交通行為表現之現況分析，我國東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現之現況，經由量表加以分析敘述如下：

#### 一、父母親教育程度

我國東部地區高中職學生，父母親教育程度主要是以高中職畢業為主佔 48.7%。

#### 二、目前主要居住地點

我國東部地區高中職學生，目前主要居住地點主要是以居住在家裡為主佔 77.0%。

#### 三、目前主要上放學交通工具

我國東部地區高中職學生，目前主要上放學交通工具主要是以大眾運輸工具為主佔 27.4%。

#### 四、最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式

我國東部地區高中職學生，最吸引學生的道路交通安全教育宣導方式，主要是以偶像代言最能吸引學生佔 47.2%。

#### 五、道路交通法規常識主要來源

我國東部地區高中職學生，道路交通法規常識主要來源主要是以大眾傳播媒體為主佔 45.5%。

#### 六、有無騎車經驗

我國東部地區高中職學生，有騎車經驗者佔 68.4%，而無騎車經驗者

佔 31.6%。

#### 七、騎機車習慣

我國東部地區高中職學生，騎機車習慣主要是以偶爾騎機車為主佔 32.6%。

#### 八、騎機車的主要目的

我國東部地區高中職學生，騎機車的主要目的主要是以休閒娛樂為主佔 36.0%。

#### 九、騎機車的速度習慣

我國東部地區高中職學生，騎機車的速度習慣主要以時速 50km/hr 以上-未滿 70km/hr 為主佔 44.6%。

#### 十、持有駕照種類

我國東部地區高中職學生，持有駕照的種類主要是以普通重型機車駕照為主佔 19.4%。然而也有 73.3% 的學生，未持有任何駕駛證照。

#### 十一、騎機車的經驗時間

我國東部地區高中職學生，騎機車的經驗時間主要以 2 年以上為主佔 43.2%。

### 貳、道路交通安全行為表現方面之研究發現

#### 一、交通法規遵循行為表現層面

(一)在交通安全行為表現之研究發現，我經常因為不遵守交通規則而收到紅單，行為發生率以未曾如此者佔 79.8% 最多。

(二)在交通安全行為表現之研究發現，我在騎機車時會戴上安全帽，行為發生率以總是如此者佔 56.6% 最多。

(三)在交通安全行為表現之研究發現，我在騎機車時經常使用行動電話，行為發生率以未曾如此者佔 40.4% 最多。

(四)在交通安全行為表現之研究發現，我會遵守交通標誌限速騎機車，行為發生率以總是如此者佔 35.1% 最多。

- (五)在交通安全行為表現之研究發現，我在騎機車時會遵守交通號誌燈號而穿越路口，行為發生率以總是如此者佔 44.1%最多。
- (六)在交通安全行為表現之研究發現，我在騎機車時經常違規轉彎，行為發生率以未曾如此者佔 34.7%最多。
- (七)在交通安全行為表現之研究發現，我在騎機車時經常違規逆向行駛，行為發生率以未曾如此者佔 48.3%最多。
- (八)在交通安全行為表現之研究發現，坐在汽車前座時，我會繫上安全帶，行為發生率以總是如此者佔 37.3%最多。
- (九)我國東部地區高中職學生，在交通法規遵循行為表現層面研究發現，其整體性若以考驗值(3)進行分析已達到顯著性，平均分數是 4.0825 分屬於中上門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現方面，在交通法規遵循行為表現層面表現係趨向正面的情況。

## 二、交通工具使用行為表現層面

- (一)在交通工具使用行為表現之研究發現，騎機車之前，我經常檢查機車的煞車狀況和燈光系統，行為發生率以偶而如此者佔 27.0%最多。
- (二)在交通工具使用行為表現之研究發現，我經常依照機車製造廠商規範定期保養機車，行為發生率以未曾如此者佔 23.7%最多。
- (三)在交通工具使用行為表現之研究發現，當機車發生異狀時，我會立即送廠維修，行為發生率以總是如此者佔 38.6%最多。
- (四)在交通工具使用行為表現之研究發現，我經常為提高機車的性能而花錢改裝原廠機件，行為發生率以未曾如此者佔 66.6%最多。
- (五)在交通工具使用行為表現之研究發現，我在騎機車時，轉彎行駛或靠邊停車前會打方向燈示意，行為發生率以總是如此者佔 47.4%最多。

- (六)在交通工具使用行為表現之研究發現，我騎機車時行經十字路口時會減速行駛，行為發生率以總是如此者佔 50.1% 最多。
- (七)在交通工具使用行為表現之研究發現，我經常在精神壓力大或精神不好的情況下騎機車，行為發生率以未曾如此者佔 43.0% 最多。
- (八)在交通工具使用行為表現之研究發現，騎腳踏車之前，我經常檢查腳踏車的煞車狀況和輪胎氣壓，行為發生率以偶而如此者佔 27.1% 最多。
- (九)在交通工具使用行為表現之研究發現，我在騎腳踏車時，前方的號誌轉為黃燈時，我曾經強行通過，行為發生率以偶而如此者佔 29.4% 最多。
- (十)在交通工具使用行為表現之研究發現，我經常邊騎腳踏車邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品，行為發生率以未曾如此者佔 54.6% 最多。
- (十一)在交通工具使用行為表現之研究發現，我經常邊騎機車邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品，行為發生率以未曾如此者佔 62.6% 最多。
- (十二)我國東部地區高中職學生，在交通工具使用行為表現層面之研究發現，其整體性若以考驗值 (3) 進行分析已達到顯著性，平均分數是 3.7056 分屬於中上門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現方面，在交通工具使用行為表現層面整體表現係趨向正面的情況。

### 三、道路使用行為規範行為表現層面

- (一)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我曾經遇有天橋或地下道可用時，卻直接穿越道路，行為發生率以未曾如此者佔 40.5% 最多。
- (二)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我曾經在道路邊、騎樓

下行走時與朋友並排聊天，行為發生率以很少如此者佔 27.9% 最多。

(三)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我曾經邊走邊聽 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品，行為發生率以未曾如此者佔 43.8% 最多。

(四)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我在騎機車時曾經與後座乘客交談，行為發生率以偶而如此者佔 31.3% 最多。

(五)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我在騎機車時，行經路口時會禮讓行人優先通行，行為發生率以總是如此者佔 35.0% 最多。

(六)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我在騎機車時，曾經與他人以相同的速度並排行駛聊天，行為發生率以很少如此者佔 34.3% 最多。

(七)在道路使用行為規範行為表現之研究發現，我在騎腳踏車時，經常與他人以相同的速度並排聊天，行為發生率以很少如此者佔 27.0% 最多。

(八)我國東部地區高中職學生，在道路使用行為規範行為表現層面研究發現，其整體性若以考驗值 (3) 進行分析已達到顯著性，平均分數是 3.6084 分屬於中上門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現方面，在道路使用行為規範行為表現層面整體表現係趨向正面的情況。

#### 四、整體道路使用行為規範行為表現層面

我國東部地區高中職學生，在道路交通安全行為整體表現層面研究發現，其整體性若以考驗值 (3) 進行分析已達到顯著性，平均分數是 3.8004 分屬於中上門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為整體表現係趨向正面的情況。

## 參、道路交通事故經驗基本資料之研究發現

### 一、有無發生道路交通事故

我國東部地區高中職學生，有發生道路交通事故的人數為 450 人佔百 26.6%，沒有發生過道路交通事故的人數為 1239 人佔 73.4%。

### 二、道路交通事故發生次數

我國東部地區高中職學生，在道路交通事故發生次數上，以發生過一次道路交通事故為主佔 62.7%。

### 三、道路交通事故角色

我國東部地區高中職學生，在道路交通事故角色上，以駕駛人角色為主佔 62.9%。

### 四、道路交通事故受傷程度

我國東部地區高中職學生，在道路交通事故受傷程度上，以受傷但沒去醫院為主佔 39.8%。

### 五、道路交通事故發生時段

我國東部地區高中職學生，在道路交通事故發生時段，以假日外出遊玩而發生道路交通事故為主佔 39.8%。

### 六、道路交通事故主要原因

我國東部地區高中職學生，在道路交通事故發生主要原因，以對方的疏失為主佔 39.3%。

## 肆、道路交通事故處理應能力和道路交通事故體驗與學習方面之研究發現

### 一、道路交通事故處理應變能力表現層面

(一)在道路交通事故處理應能力研究發現，當事故發生時，我會迅速記

下肇事車輛的車牌，行為強度為普通者佔 26.7%最多。

(二)在道路交通事故處理應能力研究發現，當事故發生時，我會立即主

動打 110 報警處理，行為強度為普通者佔 25.1%最多。

(三)在道路交通事故處理應能力研究發現，當事故發生之後，我會在事

故現場作上標記，行為強度為非常低者佔 40.4%最多。

(四)在道路交通事故處理應能力研究發現，當事故發生之後，我會設法利用照相機將事故現場拍攝下來，行為強度為非常低者佔 45.3%最多。

(五)我國東部地區高中職學生，在道路交通事故處理應能力研究發現，其整體性若以考驗值(3)進行分析已達到顯著性，平均分數是 2.5344 分屬於中下門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現方面，在道路交通事故處理應變能力整體表現係趨向負面的情況。

## 二、道路交通事故體驗與學習表現層面

(一)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會覺得自己很倒楣，行為感受度為普通者佔 30.7%最多。

(二)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會覺得丟臉，行為感受度為普通者佔 37.6%最多。

(三)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會覺得事故的發生不是自己的責任，行為感受度為普通者佔 44.4%最多。

(四)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會覺得自己也應該負擔部份的責任，行為感受度為普通者佔 42.0%最多。

(五)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會覺得內疚，行為感受度為普通者佔 41.6%最多。

(六)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，對事故的發生會感到恐懼害怕，行為感受度為普通者佔 29.3%最多。

(七)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會檢討自己的交通行為表現，行為感受度為普通者佔 33.3%最多。

(八)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，對於交通狀況會更加以注意，行為感受度為非常高者佔 36.0%最多。

- (九)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，覺得自己的交通行為並沒有改變，行為感受度為普通者佔 37.8% 最高。
- (十)在道路交通事故體驗與學習研究發現，交通事故發生之後，會更加的重視自己與他人的生命，行為感受度非常高者佔 42.4% 最多。
- (十一)我國東部地區高中職學生，在道路交通事故體驗與學習層面研究發現，其整體性若以考驗值 (3) 進行分析已達到顯著性，平均分數是 3.5478 分屬於中間偏上的門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現方面，在道路交通事故體驗與學習層面整體表現係趨向正面的情況。

### 三、整體道路交通事故處理應能力和道路交通事故體驗與學習表現層面

我國東部地區高中職學生在整體道路交通事故處理應能力和道路交通事故體驗與學習表現研究發現，其整體性若以考驗值 (3) 進行分析已達到顯著性，平均分數是 3.2583 分屬於中間偏上的門檻，故就目前我國東部地區高中職學生道路交通安全行為表現方面，在整體道路交通事故處理應能力和道路交通事故體驗與學習表現層面係趨向正面的情況。