

第五章 結論與建議

本研究旨在探討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，並了解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之行為表現。由個人背景因素與學校因素層面中，進一步分析我國東部地區高中職學生在道路交通安全行為之表現的情形與差異性。首先透過文獻探討蒐集高中職學生在道路交通安全行為之相關理論，然後編制成本研究的預試問卷，經由二次的專家書面審查會議及預試統計分析之後，再發展成本研究的正式問卷，問卷調查所蒐集之資料經統計分析。最後歸納出主要的研究結果與建議，以作為道路交通主管機關、相關單位、教育主管機關及教育工作者之參考依據，本章共分為結論與建議等二節，茲分別敘述如下。’

第一節 結論

本節是依據第四章的研究結果與分析，對應本研究之目的與研究發現，歸納出具體的說明與結論，茲分別敘述如下：

壹、基本資料研究分析

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%，大專院校以上畢業學歷者約佔二成。而我國北部地區高中生母親的教育程度，主要也是以高中職畢業為主佔 46.5%，但大專院校以上畢業學歷者約佔三成，顯示北部地區高中生父母親的教育程度明顯高於東部地區高中職學生的家長。

二、目前主要居住地點

我國東部地區高中職學生，目前主要居住地點以居住在家裡為主，佔

77.0%。而我國高中生以居住在家裡為主佔 86.2%，顯示我國東部地區地域狹長交通不便，學生就學距離變遠，因此學生選則其居住地點如親戚家、學校宿舍和租屋者明顯增多。

三、目前上放學主要交通工具

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%。顯示國中生以走路上學為主，而高中職學生目前主要上放學交通工具是以大眾運輸工具為主。另外學生騎機車的上放學的比率也有 15.2%，相較於葉奕君（民 93）研究報告中，我國高中職學生 6.5% 主要上放學交通工具是以機車為主的比率明顯偏高。

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，主要以偶像代言最吸引學生佔 47.2%，由此可知青少年由較聽從父母親和師長的建議，逐漸變成以偶像崇拜為主。

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是以大眾傳播媒體為主佔 45.5%，由此可知現今資訊傳播發達，學生取得資訊的管道不再以傳統教學為主，網路、電視等多樣化的聲光效果，逐漸取代老師所傳授知識為主要知識來源。

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%。相較於全國高中生有騎車經驗者佔 63.9%，顯示我國東部地區高中職學生有騎車經驗者的比率，明顯高於全國高中生有騎車經驗的學生比率。

七、騎機車習慣與目的

我國東部地區高中職學生，騎機車習慣主要以偶爾騎機車為主佔 32.6%。而騎機車的主要目的，以休閒娛樂與購物為主，共計佔 63.6%。顯

示我國東部地區高中職學生，平常休閒之餘和出外購物的主要交通工具是以機車為主。

八、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是以時速 50km/h 以上-未滿 70km/hr 為主佔 44.6%。顯示東部地區高中職學生騎機車的速度習慣，明顯超過交通法規的限制，也突顯出東部地區高中職學生騎機車的速度過快，可能是發生道路交通事故的主要原因。

九、持有駕照種類

我國東部地區高中職學生，主要持有駕照種類是以普通重型機車駕照為主，佔 19.4%。而 73.3%的學生未持有任何駕駛證照，相較於全國高中生 89.5%的學生未持有任何駕駛證照，顯示東部地區高中職學生持有駕照比率較全國為高，但由上述結果可知我國高中生普遍來說無照騎機車的情況是相當嚴重。

十、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是以 2 年以上為主佔 43.2%。顯示東部地區高中職學生在騎機車的經驗時間上非常高，但也有 21.9%的學生騎機車的經驗不足，尚未滿六個月。

十一、有無發生道路交通事故

我國東部地區高中職學生，近兩年有發生道路交通事故經驗的比率佔百分比為 26.6%，沒有發生過道路交通事故的比率，佔百分比為 73.4%，相較於全國高中生有 55.4%的學生，近兩年有發生道路交通事故經驗，顯示我國東部地區高中職學生，兩年近有發生道路交通事故經驗的比率較全國高中生為低。

十二、道路交通事故發生次數

我國東部地區高中職學生，在道路交通事故次數，以發生過一次道路交通事故者為主佔 62.7%。發生二至三次道路交通事故者，佔百分比為

30.4%，發生四至五次道路交通事故者，佔百分比為 4.0%，發生六次以上次道路交通事故者，佔百分比為 2.9%。

十三、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是以駕駛人為主佔 62.9%。乘客角色佔 20.4%，行人角色佔 16.7%，顯示我國東部地區高中職學生在騎機車的經驗上雖然較為充足，但在道路交通事故次數方面表現，未隨騎機車的經驗時間而表現較為良好。

十四、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，以受傷但沒去醫院為主佔 39.8%。有事故但沒受傷，佔百分比為 27.3%，有受傷但沒去醫院，佔百分比為 39.8%，有受傷且有去醫院，佔百分比為 23.8%，而又有受傷並且住院，佔百分比為 9.1%最低。

十五、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是以假日外出遊玩而發生道路交通事故為主佔 27.1%，平常外出遊玩或遊玩回家途中而發生道路交通事故，佔百分比為 23.6%。在上放學途中而發生道路交通事故，佔百分比為 14.2%，去打工或打工回家途中而發生道路交通事故，佔百分比為 12.9%，外出購物或購物回家途中而發生道路交通事故，佔百分比為 15.1%，補習或補習回家途中而發生道路交通事故，佔百分比為 5.1%，又以其他時段而發生道路交通事故，佔百分比為 2.0%最少。

十六、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%，自己的疏忽佔百分比為 29.8%，合計共佔 69.1%。其他如天候的影響佔百分比為 9.1%，道路狀況不良佔百分比為 9.1%，突發狀況佔百分比為 7.2%，而以道路狀況不熟悉佔百分比為 5.6%最低。由研究資料顯示，追究東部地區高中職學生其道路交通事故發生主要原因，

大部份是由於人為的疏失所引起的。

貳、不同學生背景因素在道路交通安全行為表現方面之影響

一、性別在道路交通安全行為表現方面之影響

東部地區高中職女學生在道路交通安全行為表現，在交通法規遵循、道路使用行為規範與整體道路交通安全行為表現等層面表現較男學生為佳。由調查結果顯示女學生比男學生較會依規定配戴安全帽、繫上安全帶或留意行車道路狀況與交通工具使用等危險因子，且女學生通常較為男學生細心，故其在道路交通行為表現上要較男性學生為佳。

二、年級在道路交通安全行為表現方面之影響

不同年級的學生在交通法規遵循和道路使用行為規範等層面沒有差異性存在。但在交通工具使用行為表現二、三年級學生的表現均優於一年級學生，顯示高年級在交通工具使用表現上優於低年級，且整體表現上三年級學生也優於一年級學生。

三、上放學交通工具在道路交通安全行為表現方面之影響

(一)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的學生

分別與開車上放學的學生在交通法規遵循層面間有明顯的差異性存在，且騎腳踏車、大眾運輸工具和父母親接送上放學的學生在交通法規遵循層面表現上優於開車上放學的學生，由資料顯示高中職學生開車上放學不僅無照開車，在交通法規遵循層面的表現也較差。

(二)騎腳踏車上放學與騎機車上放學的學生在交通工具使用行為表現層

面有明顯的差異性存在，且騎腳踏車上放學的學生在交通工具使用行為表現層面表現優於騎機車上放學的學生，由研究資料顯示機車雖具有操作極為簡單和家中極易取用的便利性，但在交通工具使用上較容易忽略使用的安全性。

(三)父母親接送上放學與開車上放學的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，且父母親接送上放學的學生在整體道路交通行為表現層面表現優於開車上放學的學生，由資料顯示父母親接送上放學，不僅可以增進與父母之間的情感交流，並且在道路交通事故與整體道路交通安全行為表現會有較佳的表現。

四、吸引學生的宣導方式在道路交通安全行為表現方面之影響

- (一)徵文與漫畫比賽宣導方式和其他宣導方式在交通法規遵循層面有明顯的差異性存在，而徵文與漫畫比賽宣導方式在交通法規遵循層面優於其他宣導方式。
- (二)徵文與漫畫比賽宣導方式和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，而徵文與漫畫比賽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)徵文與漫畫比賽宣導方式和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，且徵文與漫畫比賽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)徵文與漫畫比賽宣導方式和偶像代言宣導在整體道路交通安全行為表現層面分別與其他宣導方式之間有明顯的差異性存在，而徵文與漫畫比賽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。

五、道路交通安全教育常識主要來源在道路交通安全行為表現方面之影響

道路交通安全教育常識主要來源在交通法規遵循、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沒有差異性存在。但在道路使用行為規範層面的表現中，道路交通安全教育常識主要來源為學校的表現優於其他道路交通安全教育常識主要來源。

六、騎機車習慣在道路交通安全行為表現方面之影響

- (一)偶而騎機車在交通法規遵循層面表現優於每天騎機車。而在偶而騎機車、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。由研究資料顯示騎機車的次數越多，會較不注重交通法規的遵循。

(二)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，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。由研究資料顯示騎機車的次數越多，會較不注重道路使用行為規範表現。

(三)每天騎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。由研究資料顯示騎機車的次數越多，在整體道路交通安全行為表現越差，騎機車的次數越少，在整體道路交通安全行為表現越好。

七、騎機車主要目的在道路交通安全行為表現方面之影響

(一)騎機車主要目的中休閒娛樂與購物在交通法規遵循及道路使用行為規範表現等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，由此分析可能的原因是在如有特定目的而騎機車者其在交通法規遵循及道路使用行為規範表現會較優於無特定目的而騎機車者，有可能是由於同儕之間如果一同出遊，在遊玩嬉鬧的同時而忽略在交通安全法規與道路使用行為方面的表現。

(二)騎機車主要目的中上下學與打工上下班和購物，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分別與休閒娛樂有明顯的差異性存在，且上下學與打工上下班和購物在交通工具使用行為表現和整體道路交通行為表現等層面優於休閒娛樂，由此分析可能的原因是在如有特定目的而騎機車者其在交通工具使用行為表現及整體道路交通安全行為表現會較優於無特定目的而騎機車者，有可能是由於同儕之間一同出遊，在遊玩嬉鬧的同時而忽略在交通工具

使用及整體道路交通行為的表現。

八、騎機車的速度習慣在道路交通安全行為表現方面之影響

- (一)騎機車的速度習慣中，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和整體道路交通安全行為表現等層面分別與時速 0 km/hr-未滿 30km/hr 有明顯的差異性存在，且時速 0 km/hr-未滿 30km/hr 在交通法規遵循行為表現和整體道路交通安全行為表現等層面優於時速 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和整體道路交通安全行為表現等層面分別與時速 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和整體道路交通安全行為表現等層面優於時速 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和整體道路交通安全行為表現等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 在交通法規遵循和整體道路交通安全行為表現等層面優於時速 70km/hr 以上，由上述分析資料可知騎機車的速度越快在交通法規遵循和整體道路交通安全行為表現等層面表現會越來越差。
- (二)騎機車的速度習慣中，時速 0km/hr-未滿 30km/hr 與時速 30km/hr-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。由上述分析資料可知騎機車的速度越快在交通工具使用行為表現等層面表現會越來越差。
- (三)騎機車的速度習慣中，時速 0km/hr-未滿 30km/hr 和時速 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，且時速 0km/hr-未滿 30km/hr 和時速 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。由上述分析資料可知騎機車的速度越快在道路使用行為規範表現等層面表現就會越來越差。

九、持有照種類在道路交通安全行為表現方面之影響

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的學生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。由資料結果分析可知持有駕照的學生在交通工具使用行為表現上會優於未持有駕照的學生，探究其可能的原因在於除了年滿十八歲之外，通過機車考照制度之後的學生在交通工具使用行為表現會較為良好。

十、騎機車的經驗時間在道路交通安全行為表現方面之影響

- (一) 騎機車的經驗時間一年以上未滿兩年與騎機車的經驗時間兩年以上在交通法規遵循層面分別與騎機車的經驗時間未滿半年之間有明顯的差異性存在，而且騎機車的經驗時間未滿半年在交通法規遵循層面優於騎機車的經驗時間一年以上未滿兩年與騎機車的經驗時間兩年以上。
- (二) 騎機車的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的經驗時間兩年以上兩組間有明顯的差異性存在，且騎機車的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的經驗時間一年以上未滿兩年。
- (三) 騎機車的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的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

車的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的經驗時間一年以上未滿兩年。

參、不同學校背景因素在道路交通安全行為表現方面之影響

一、學校地域性在道路交通安全行為表現方面之影響

(一)不同地域性的學生對交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在，分析資料後得知，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。其主要原因除了都市地區警察取締違規較為頻繁之外，都市地區學生騎機車與腳踏車上學的比率也較非都市型學生低，故在交通法規遵循的表現較為良好。

(二)都市型學生在整體道路交通行為表現層面，得分高於非都市型學生平均得分，分析得知都市型學生在整體道路交通安全行為表現層面上表現會優於非都市型學生。

二、學校屬性在道路交通安全行為表現方面之影響

公私立學校學生在道路使用行為規範表現和整體道路交通安全行為表現等層面，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和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。經由調查結果顯示公立學校學生較會留意交通法規的遵循，而且在交通工具及道路的使用也較少出現危險的行為表現，故在道路使用行為規範表現和整體道路交通安全行為表現等會優於私立學校的學生。

三、學校規模在道路交通安全行為表現方面之影響

學校規模在交通法規遵循層面，有顯著的差異性存在。其中中型學校學生與大型學校學生在交通法規遵循層面兩組間有明顯的差異性存在，並且中型學校學生在交通法規遵循層面會優於大型學校學生。

四、上課時段在道路交通安全行為表現方面之影響

不同上課時段的學生對交通法規遵循和道路使用行為規範表現等層面，有顯著的差異性存在，且日間部學生得分高於夜間部學生，則表示日間部學生在交通法規遵循和道路使用行為規範表現等層面上表現優於夜間部學生。由研究資料顯示夜間部的學生由於本身需上下班或打工工作，騎機車的頻率也較日間部學生為高，且有時候可能會因為加班而趕時間上課，故在交通法規遵循道路使用行為規範表現較日間部學生為差。

五、道路交通安全教育宣導次數在道路交通安全行為表現方面之影響

(一)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，且每一學年度宣導一次與不定期宣導在交通法規遵循層面優於未曾宣導。

(二)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)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)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。

由研究資料顯示，學校交通安全宣導的次數越多，可以提醒學生在道路交通安全行為上的表現，學生在整體道路交通安全行為表現也會隨者學校交通安全宣導的次數越多表現也會較為良好。

肆、道路交通事故經驗之分析

一、本研究有發生道路交通事故的人數為 450 人，百分比為 26.6%，沒有

發生過道路交通事故的人數為 1239 人，百分比為 73.4%。由資料分析後得知，我國東部地區高中職學生平均每 4.2 位學生，就有一位學生有道路交通事故經驗。

二、本研究在道路交通事故角色區分上：

道路交通事故角色以駕駛人角色，百分比為 62.9%最高，其次為乘客角色，百分比為 20.4%，而以行人角色百分比為 16.7%最低。

三、本研究在道路交通事故次數區分上：

道路交通事故次數以發生一次道路交通事故，百分比為 62.7%最高，發生二至三次道路交通事故，百分比為 30.4%次之，發生四至五次道路交通事故，百分比為 4.0%再次之，又以發生六次以上次道路交通事故，百分比為 2.9%最低。

四、本研究在道路交通事故受傷程度區分上：

道路交通事故受傷程度以有事故但沒受傷，百分比為 27.3%最高，有受傷但沒去醫院，百分比為 39.8%次之，有受傷且有去醫院，百分比為 23.8%再次之，又以有受傷並且住院，百分比為 9.1%最低。由資料分析顯示東部地區高中職學生因道路交通事故而受傷比率為 32.9%，由資料分析得知每 3.4 次發生道路交通事故的學生，就有一位學生因道路交通事故而去醫院就醫。

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以假日外出遊玩或遊玩回家途中發生道路交通事故，百分比為 27.1%最高，平常外出遊玩或遊玩回家途中發生道路交通事故，百分比為 23.6%，外出購物或購物回家途中發生道路交通事故，百分比為 15.1%，上放學途中發生道路交通事故，百分比為 14.2%，而去打工或打工回家途中發生道路交通事故，百分比為 12.9%，去補習或補習完回家途中發生道路交通事故，百分比為 5.1%，又以其他時段發生道路交通事故，百分比為 2.0%最低。

六、本研究在道路交通事故發生主要原因區分上：

道路交通事故發生主要原因，以他人的疏忽，百分比為 39.3%，自己的疏忽，百分比為 29.8%，天候的影響，百分比為 9.1%，道路狀況不良，百分比為 9.1%，道路狀況不熟悉，百分比為 5.6%，又以其他突發狀況，百分比為 7.2%最低。

伍、不同學生背景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方面之影響

一、性別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方面之影響

(一)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上優於女性學生。

(二)不同性別的學生對道路交通事故體驗與學習表現面，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上表現上優於男性學生。

(三)不同性別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，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、交通工具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方面之影響

目前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。而騎機車上下學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。分析其主要原因可能是在於騎機車發生道路交通事故的感受度遠較搭大眾運輸工具強烈，因此在道路交通事故體驗與學習表現層面表現行為強度較強。

三、騎車經驗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方

面之影響

(一)有無騎車經驗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，且有騎車經驗學生得分高於沒有騎車經驗的學生，則顯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。

(二)有無騎車經驗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應變能力與體驗學習層面上表現優於沒有騎車經驗的學生。

四、騎車的速度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方面之影響

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。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。由此分析其可能原因騎車的速度越快，所造成的事故傷害也越深，故在道路交通事故體驗與學習表現層面體驗學習感受度也越深。

五、持有駕照種類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方面之影響

不同的持有駕照種類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。而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。

陸、學校背景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方面之影響

學校不同的交通安全教育宣導次數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。每一學年宣導一次與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。

柒、事故經驗背景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方面之影響

一、不同道路交通事故角色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方面之影響

不同道路交通事故角色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。而行人角色和乘客角色在整體道路交通事故應變能力與體驗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應變能力與體驗學習層面表現優於行人角色。

二、道路交通事故次數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方面之影響

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。發生一次道路交通事故與發生四至五次道路交通事故，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，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。

三、道路交通事故發生之主要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方面之影響

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。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因對方的疏忽所發生的道路交通事故。由資料分析其可能原因，在於自己的疏忽而造成道路交通事故其感受度遠高

於對方的疏忽所造成道路交通事故，且更能知道道路交通事故的發生的主要情況與其因素，故自己的疏忽而造成道路交通事故在道路交通事故體驗與學習表現行為強度會較因對方的疏失而造成道路交通事故為高。

第二節 建議

壹、對交通單位及教育主管機關的建議

一、重視學校道路交通安全教育之宣導

依本研究發現受測學生認為學校未宣導道路交通安全教育約佔 13.9%，而每年實施一次道路交通安全教育宣導者佔 27.3%，因此建議未來相關主管單位能將道路交通安全教育宣導與道路交通事故事後輔導的實施成效，列入學校評鑑與選為績優學校之參考依據。

二、應開放 16 歲至 18 歲高中職學生考駕照

依本研究發現東部地區高中職學生，無照騎機車的比率為 73.3%，有騎車經驗者佔 68.4%，又就研究資料分析得知，有駕照的學生在交通工具使用行為表現明顯優於無駕照騎機車的學生，因此若開放 16 歲至 18 歲高中職學生考駕照，應可減少高中職學生因不正當交通工具使用危險因素，所造成的道路交通事故傷害。

三、加強取締工作

依本研究發現無照騎機車的比率為 73.3%，但因不遵守交通規則而收到紅單的經驗學生只佔 20.2%，由此可知這是因為學生的投機心態和貪圖一時之方便，所造成的負面結果，如能加強日常執法的取締工作尤其是假日，除能讓學生養成遵守交通規則及守法的觀念，更進而能減少道路交通事故的發生。

貳、對於學校、學生及家長的建議

一、加強學校交通安全宣導次數

依本研究發現學校道路交通安全教育的實施對於事故體驗與學習及道路交通安全行為表現，有其正面的影響，可加強學生對於道路交通安全的觀念與認知，進而減少危險因子的發生，以降低道路交通事故的發生率。

二、道路交通安全教育宣導重點

依本研究發現學校在道路交通安全教育的實施，除了道路交通安全法規的宣導之外，對於事故發生之後的輔導與體驗道路交通安全的重要性也是相對的重要，可使學生不再任意做出違反道路交通安全的違規行為，且更能尊重自我與他人的生命，如此才能進而有效的避免與減少青少年在道路交通事故的發生。

三、學校應落實相關管理

依本研究發現學生騎機車上放學的比率高達 11.0%，學校對於騎機車上放學的學生應多加以關心，對於無照騎機車的同學，應輔導其搭乘大眾運輸工具上放學，以減少學生上放學的道路交通事故之發生，尤其是對於夜間部騎機車上放學的學生，更應該注重其管理的重要性。

四、正確的交通工具使用

依本研究發現東部地區高中職學生在騎機車或騎腳踏車時，有使用 CD 或 MP3 隨身聽等 3C 影音產品習慣的學生比率都佔五成以上，行駛至路口會打方向燈示意，以及行經十字路口會減速行駛的學生，其行為發生率為總是如此者也約佔五成，顯示東部地區高中職學生在交通工具的使用上，明顯有許多危險行為的存在，故學校在交通工具的正確使用的宣導上，也應列為宣導的重點之一。

五、增加搭乘大眾運輸工具次數

東部地區高中職學生在交通工具的使用上有偏好於機車的傾向，其原因在機車具有便利性與容易取得和容易操作等特性，但其結構在安全性上遠較於汽車為低，再加上騎機車的速度較快，因而在道路交通事故的風險上較高，因此在交通工具的選用上，盡可能選擇搭乘大眾運輸工具，以降

低道路交通事故的發生。

六、事故處理應變能力方面

東部地區高中職學生，應加強道路交通事故處理應變能力，對於事故的發生處理程序應多加強，例如在事故現場作上標記、保持現場的完整性、拍照存證和打電話報警等處理程序。

七、父母應制止學生無照騎機車

少子化的關係父母對於子女過於溺愛，對於子女騎機車的情況無法有效的制止，致使青少年無照騎機車的情況日益嚴重，因此父母親應對於未成年子女騎車的情形需加以制止，以減少青少年因無照騎機車所造成的道路交通事故。

八、父母應配合學校加強宣導

由研究資料顯示，東部地區有將近三成的高中職學生，道路交通法規常識主要來源是來自於家長及親人，而家長平常騎機車或開車時，也應遵守道路交通法規的規定，以做為子女學習的榜樣。

參、給後讀研究者的建議

一、研究樣本方面：

本研究是以高中職學生作為研究之母群體，但若條件允許之下不妨作全面性的調查，當可一窺我國高中職學生在道路交通安全行為表現與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的現況。

二、研究範圍：

本研究的範圍包括交通法規遵循、交通工具使用行為表現、道路使用行為規範表現、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五個層面的調查，因研究者限於經費、能力及時效性的考量無法針對道路交危險行為以及青少年飆車行為等作更深入的探討，因此；後續的讀者可針對以上之建議再深入的研究與分析。

三、研究工具方面：

本研究所發展出的研究工具，其研究對象為學生。今後在研究工具上可在增編教師和家長所使用的調查問卷，如此則更能具體呈現我國高中職學生在道路交通安全行為表現、道路交通事故處理應能力與道路交通事故體驗與學習表現之全貌，其研究結果將更具有意義。

四、研究方法方面：

本研究方法主要是以問卷調查為主，未來在研究方法上，除了問卷調查法之外，建議可採用較實際的訪問法、晤談法或觀察法等方式，將可獲得更詳細且客觀的研究資料，以獲得質與量並重的研究結果，其研究成果必將更臻完善。

