



# 第一章 緒論

## 第一節 研究動機與背景

對於現代人來說，汽機車已是現今台灣地區人們代步的交通工之一，台灣經濟繁榮民生富裕大多數的家庭消費能力提高，購買汽機車已不是件難事，依據交通部民國八十八年及歷年交通概況統計資料顯示，我國的道路由民國八十年開始大幅建設後，道路面積長度與面積分別以每年約 3%~5%與 3%~7%的比率成長，民國八十七年各維持在約 4%與 6%之間，但車輛數卻以每年 6%~8%更高的成長率增加，直到民國八十七年與民國八十八年間才以 3%呈穩定的成長。由資料顯示道路長度、道路面積與車輛數雖逐年成長，但相對於車輛的成長在長期觀察下顯然較為快速(林大煜、賴靜慧，民 89)。經由交通部(民 94)的統計顯示，臺閩地區的小客車車輛數由民國八十四年的 3,874,203 輛至民國九十四年七月成長至 5,509,341 輛，而機器腳踏車輛數也由民國八十四年的 8,517,024 輛至民國九十四年七月成長至 12,935,109 輛，在人們不斷追求生活品質與開發經濟之下，卻也造成在交通運輸與行車安全的負面影響。

交通事故的發生不僅是一個悲劇開始，更可能會因此而失去一個寶貴的生命。青少年是國家未來的棟樑，而且現代的台灣正進入老人化的階段，面對人口持續老化的現象問題，對於青少年的問題應該加更以重視。尤其是交通安全方面的問題(葉純志，民 83)。因此長久以來交通安全是各先進國家及我國所關切的問題之一。由於青少年是國家未來最重要的資產，更是國家在國際競爭力的重要指標，因此青少年道路交通行為表現與道路交通事故的發生，是許多研究者研究的方向。道路交通事故的發生對於家庭、社會和國家所帶來的社會成本損失與社會資源是相

當驚人的。道路交通事故的受害者亦會佔用一般病患如癌症病患與心臟病患，在醫院的床位，因而多花費了社會資源(Grant, 1966)。由教育部道路交通安全教育資訊年刊(民 89)資料顯示，近三年學生意外事件的發生案數統計，車禍分別 828 件、842 件與 790 件居首，學生意外使亡人數也以 352 人、408 人和 341 人居首。若以我國道路交通事故發生依年齡成分佈觀察，道路交通事故的發生率顯示大多集中於十五歲至二十二歲之間，全國各級學生在道路交通事故死亡人數中以高職學生 55 人所佔二成五比率為最高，其次為國中學生 40 人佔一成八、再其次為高中學生 34 人佔一成六，其它依序為大學生 28 人佔一成三，國小學童與五專學生各佔一成左右，至於幼稚園兒童方面的死亡人數比率最低，也顯示出青少年是道路交通事故的主要族群(劉韻珠，民 89)。

依據交通安全資訊年刊(民 91)資料顯示，1999 年世界各國全世界汽車擁有數有 7 億 1 千萬輛，絕大多數都分佈於工業先進國家，美國擁有汽車 2 億 1 千餘萬量，日本擁有七千餘萬輛，佔總數 10%，另外德國、義大利、法國和英國等加以累計，則擁有 4 億 2 千餘萬輛，已達全世界總數 54.1%，家庭經濟的富裕我國汽車擁有數平均每 4.1 人持有一車的狀況。而在機車方面，1999 年全世界有 1 億 8 千餘萬輛，屬於亞洲的我國、日本、印度和泰國等累計有 1 億 1 千餘萬輛，而我國是平均每二人持有一機車數位居首位。由於機車持有率高，使得青少年在上下學及假日所使用的交通工具因此而有所改變。青少年日常生活中大部份的時間，上學仍然是青少年最主要的活動(陳子儀，民 91)。由交通部(民 85)對青少年所做的訪查結果發現，有近九成青少年會騎腳踏車，其中國中學生會騎腳踏車比率最高 94.3%，高中學生次之 91.6%，高職學生再次之 89.2%，而以五專學生 88.3%最低，至於會騎機車之比率則以高職學生 69.7%，最高五專學生次之 56.7%，高中學生再次之 49.1%，國中學生最低僅 28.6%，但更令人驚訝的是，已有相當的比率未滿十八歲之青

少年已學會駕駛汽車，其中高職及五專部學生駕駛汽車的比率更超過 6%。張新立與楊淑娟(民 85)對於青少年學生之調查結果發現，國中生已有違規使用機車的情況，比率為平常日約為 5%，週末假日約為 10%。而高中職學生平常違規使用機車的比率約為 6%，其目的為上下學，週末假日時，學生課外活動愈趨多樣化，因此違規使用機車的比率約為 40% (林大煜、林豐福、張開國，民 87)。

隨著國人所得的提高許多青少年學生甚至擁有自己專屬的機車，由於機車具有操作極為簡單和家中極易取用的便利性之外，加上現代青少年身邊可觀的零用錢與相互炫耀的同儕因素影響，違規使用機車作為代步工具已普遍成為青少年學生視為時尚的表現，這將使青少年學生違規使用機車的現象日益嚴重。此外；方便和私人交通工具是青少年學生所最喜愛選用的交通工具，當距離稍遠時所選擇的交通工具，機車似乎是青少年學生的不二選擇。現今高中學生、高職學生、五專學生違規使用機車之情形嚴重，想必是未來青少年學生在生活管理上與道路交通安全教育上，必須多加以關心的課題。

## 第二節 研究目的

有鑒於青少年上下學及假日交通工具之改變和前述的研究背景與動機，本研究主要是以東部地區(包括宜蘭縣、宜蘭市、花蓮縣、花蓮市、台東縣和台東市)之高中職學校學生作為主要的研究對象，旨在探討我國東部地區高中職學生在交通安全行為表現現況、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兩大層面加以分析探討。藉由研究發現提出具體建議，以提供交通部與教育機構及相關決策機構，在青少年道路交通安全教育推行上之參考依據，依循本研究前述之研究背景與動機，本研究之具體目的為：

- 一、了解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。
- 二、探討我國東部地區高中職學生不同個人背景、學校因素和道路交通事故角色與經驗等變相在道路交通處理應變能力與道路交通事故體驗與學習之關係。
- 三、依據研究結果加以分析進而提出具體建議，以提供交通部或教育主管機關做為推行青少年道路交通安全教育及政策宣導之參考依據。

### 第三節 待答問題與研究假設

#### 壹、待答問題

基於上述之研究目的，將本研究之待答問題歸納如下：

- 一、了解我國東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現之情況為何？
- 二、探討我國東部地區高中職學生不同個人背景、學校因素等變相在道路交通事故上有無差異存在。
- 三、探討我國東部高中職學生在不同個人背景變相、學校因素與道路交通事故經驗和道路交通事故角色與經驗等變相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上之差異性為何？

#### 貳、研究假設

本研究方針在對於我國東部高中生在道路交通安全行為表現之現況提出回答外，並探討不同個人背景與不同學校因素的東部地區高中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與道路交通事故體驗與學習上是否有顯著差異性存在？基於上述的研究目的與待答問題，提出以下的研究虛無假設：

- 一、我國台灣東部地區高中職學生不同的個人背景因素在道路交通安全行為表現方面。

- 1-1 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因性別不同而無顯著差異。
  - 1-2 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因年級不同而無顯著差異。
  - 1-3 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因父母親教育程度不同而無顯著差異。
  - 1-4 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因居住地區不同而無顯著差異。
  - 1-5 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因目前上下學主要交通工具不同而無顯著差異。
  - 1-6 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因吸引學生道路交通安全教育宣導活動方式不同而無顯著差異。
  - 1-7 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因道路交通安全教育法規常識來源不同而無顯著差異。
  - 1-8 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因騎機車習慣不同而無顯著差異。
  - 1-9 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因騎機車的主要目的不同而無顯著差異。
  - 1-10 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因騎機車的速度習慣不同而有顯著差異。
  - 1-11 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因持有駕照種類不同而無顯著差異。
  - 1-12 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面因持有騎機車經驗時間不同而無顯著差異。
- 二、不同學校因素對於我國台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現方面。

- 2-1 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現因學校屬性不同而無顯著差異。
  - 2-2 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現因學校區域不同而無顯著差異。
  - 2-3 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現因學校類別不同而無顯著差異。
  - 2-4 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現因學校規模不同而無顯著差異。
  - 2-5 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現因學校上課時段不同而無顯著差異。
  - 2-6 台灣東部地區高中職學生在道路交通安全行為表現因學校交通安全教育宣導次數不同而無顯著差異。
- 三、我國台灣東部地區高中職學生不同個人背景變相在道路交通事故處理應變能力方面。
- 3-1 我國台灣東部地區高中職學生因性別不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
  - 3-2 我國台灣東部地區高中職學生因年級不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
  - 3-3 我國台灣東部地區高中職學生因父母親教育程度不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
  - 3-4 我國台灣東部地區高中職學生因目前主要居住地點不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
  - 3-5 我國台灣東部地區高中職學生因目前上放學主要交通工具不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
  - 3-6 我國台灣東部地區高中職學生因最吸引道路交通安全教育宣導方式不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

- 3-7 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通安全教育法規常識主要來源不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 3-8 我國台灣東部地區高中職學生因有無騎車經驗不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 3-9 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車習慣不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 3-10 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車最主要目的不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 3-11 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車的速度習慣不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 3-12 我國台灣東部地區高中職學生因持有駕照種類不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 3-13 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車經驗時間不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

四、我國台灣東部地區高中職學生不同學校背景變相在道路交通事故處理應變能力方面。

- 4-1 我國台灣東部地區高中職學生因學校屬性不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 4-2 我國台灣東部地區高中職學生因學校區域不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 4-3 我國台灣東部地區高中職學生因學校類別不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 4-4 我國台灣東部地區高中職學生因學校規模不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。
- 4-5 我國台灣東部地區高中職學生因學校上課時段不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

4-6 我國台灣東部地區高中職學生因學校交通安全教育宣導次數不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

五、我國台灣東部地區高中職學生不同道路交通事故經驗背景在道路交通事故處理應變能力方面。

5-1 我國台灣東部地區高中職學生因發生過道路交通事故次數不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

5-2 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通事故角色不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

5-3 我國台灣東部地區高中職學生因最嚴重一次事故受傷程度不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

5-4 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通事故發生時段不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

5-5 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通事故發生最主要原因不同在道路交通事故處理應變能力方面無顯著差異。

六、我國台灣東部地區高中職學生不同個人背景變相在道路交通事故體驗學習方面。

6-1 我國台灣東部地區高中職學生因性別不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-2 我國台灣東部地區高中職學生因年級不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-3 我國台灣東部地區高中職學生因父母親教育程度不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-4 我國台灣東部地區高中職學生因目前主要居住地點不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-5 我國台灣東部地區高中職學生因目前上放學主要交通工具不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。



6-6 我國台灣東部地區高中職學生因最吸引道路交通安全教育宣導方式不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-7 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通安全教育法規常識主要來源不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-8 我國台灣東部地區高中職學生因有無騎車經驗不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-9 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車習慣不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-10 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車最主要目的不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-11 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車的速度習慣不同在道路交通事故處理體驗學習方面無顯著差異。

6-12 我國台灣東部地區高中職學生因持有駕照種類不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

6-13 我國台灣東部地區高中職學生因騎機車經驗時間不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

七、我國台灣東部地區高中職學生不同學校背景變相在道路交通事故體驗學習方面。

7-1 我國台灣東部地區高中職學生因學校屬性不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

7-2 我國台灣東部地區高中職學生因學校地域性不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

7-3 我國台灣東部地區高中職學生因學校類別不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

7-4 我國台灣東部地區高中職學生因學校規模不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。

- 7-5 我國台灣東部地區高中職學生因上課時段不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。
- 7-6 我國台灣東部地區高中職學生因學校交通安全教育宣導次數不同在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。
- 八、我國台灣東部地區高中職學生不同道路交通事故經驗在道路交通事故體驗學習方面無顯著差異。
- 8-1 我國台灣東部地區高中職學生因發生過道路交通事故經驗不同在道路交通事故體驗與學習方面無顯著差異。
- 8-2 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通事故角色不同在道路交通事故體驗與學習方面無顯著差異。
- 8-3 我國台灣東部地區高中職學生因最嚴重一次事故受傷程度不同在道路交通事故體驗與學習方面無顯著差異。
- 8-4 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通事故發生時段不同在道路交通事故體驗與學習方面無顯著差異。
- 8-5 我國台灣東部地區高中職學生因道路交通事故發生最主要原因不同在道路交通事故體驗與學習方面無顯著差異。

## 第四節 研究範圍與限制

### 壹、研究範圍

在本節針對研究目的，旨在了解我國台灣東部地區高中職學生之道路交通行為表現之現況，以及道路交通事故處理應變能力和道路交通事故體驗與學習進行相關研究分析，將從研究範圍與研究限制兩方向說明，期望對本研究有更清楚的了解。

#### 一、研究地區

本研究地區範圍以我國東部地區公私立高中職學校為主，包括宜蘭

縣、宜蘭市、花蓮縣、花蓮市、台東縣和台東市等區域。

## 二、研究對象

本研究對象為國內台灣東部地區公私立高中職學校之日夜間部的學生，以分層(分年級)方式選取母群體，亦包括夜間部、附設進修補習學校之學生。

## 三、研究範圍

- (一)本研究對象只限於東部地區(含蓋範圍為宜蘭縣、宜蘭市、花蓮縣、花蓮市、台東縣和台東市等縣市)之公私立學校高中職的學生，亦包括夜間部及進修部之學生。
- (二)本研究範圍中之道路交通事故經驗，包括行人、駕駛人及乘客等層面，在道路進行有關於交通有關之活動，因不安全的個人行為表現，所造成個人本身受傷或是財產損失之交通事故。
- (三)本研究範圍之道路交通事故經驗，僅在探討個人本身行為所造成的交通事故，其它如道路狀況、車輛、交通環境和天候等外在因素影響部份，不在本研究之範圍。
- (四)研究範圍中之道路交通行為表現行為，僅在探討公私立高中職之日夜間部及進修部學生在交通法規遵行、交通工具使用之安全行為與道路使用行為以及道路交通事故應變能力和道路交通事故體驗與學習等方面做探討。

## 貳、研究限制

基於研究者能力之考量，本研究在研究對象及研究工具上有下列之限制：

- 一、本研究採填答問卷之調查方式，其中所得有關於公私立高中職學校的學生在交通安全行為表現之相關變相資料，可能因受測者當時情境與填答問卷的正確性所影響，對於實際研究對象在填答問卷的真實性則無法做更深入的實証調查。

- 二、本研究工具設有反向題之設計，用以避免實施問卷調查時填答者亂填答，但其反向問題會涉及道德評價的問題，其所造成之偏誤問題 (non-response bias 或 non-reporting bias) 則是為本研究限制之一。
- 三、本研究在高中職學生道路交通安全個人行為研究部份，僅就研究對象在道路交通安全行為原因調查問卷上所做的填答為依據，對於實際研究對象在道路交通安全行為表現上則無法做更深入的實証調查。
- 四、問卷是以回溯的方式填答問卷，不免會受到時間及記憶所影響此為本研究之主要研究限制。

## 第五節 名詞解釋

為使本研究內文更加清晰明確，以便了解本研究之意涵，茲將有關名詞簡單的詮釋如下：

- 一、台灣東部地區：本研究所指我國台灣東部地區，係指包括宜蘭縣、宜蘭市、花蓮縣、花蓮市、臺東縣和臺東市等縣市地區。
- 二、高中職學生：本研究所指的高中職學生指就讀我國台灣東部地區公、私立高中職學校的學生為主(包括夜間部、進修補校)。
- 三、道路：依據道路交通管理處罰條例，泛指公路、街道、巷弄、廣場、騎樓和走廊或其它供公共通行車輛或行人之地方。
- 四、道路交通安全行為表現：指對於交通安全行為實際表現程度，本文泛指在遵行交通安全行為表現、交通工具之正確使用及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個人行為表現。
- 五、交通事故：指人行、車輛駕駛人、乘客等角色、在道路進行與交通行為有關的活動，因不安全的行為表現，造成身命財產損失的行車事故。
- 六、車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車(包括機器腳踏車)或以人力或獸力行駛之車輛。
- 七、臺閩地區：本文所指台閩地區包括台灣省台北縣、高雄縣等十六個縣市及福建省金門縣、連江縣等兩個縣市。
- 八、A1 類交通事故係指機動車輛在道路上行駛，致有人傷亡，且在二十四小時之內死亡者。
- 九、A2 類交通事故係指機動車輛在道路上行駛，致有人受傷或超過二十四小時死亡者。



