

第五章 結論與建議

本研究目的在探討臺灣中部地區國民中學學生道路交通安全行為表現之現況，由個人背景因素與學校因素層面中，進一步分析影響臺灣中部地區國民中學學生對其道路交通安全行為表現之關係。首先透過文獻探討蒐集國民中學學生對道路交通安全行為表現之相關理論，然後編擬調查問卷，經過二次專家書面審查及預試統計分析以編製本研究問卷及實施調查，並將所蒐集之資料加以分析。最後歸納出結論與建議，藉以作為道路交通相關單位及從事道路交通安全教育研究或教學者之參考。本節共分為結論及建議二節，茲說明如下。

第一節 結論

本研究依據研究目的與研究發現，歸納出以下具體結論。

壹、臺灣中部地區國民中學學生在道路交通安全行為表現之現況

根據資料分析結果，台灣中部地區國中學生在上下學交通工具使用方面主要以腳踏車為主，其次為步行，再其次為父母以私人汽車接送為主；在上下學時間方面，根據研究調查結果，有六成六的國中學生上學時間在七點之後(含七點)；有九成以上的學生其放學時間在16:30之後(含16:30)，可見多數學校都有在實施課後輔導活動，而學校在加強學生學科學習成效之餘也應適時考量學生之行的安全，尤其在冬季晝短夜長天色較易昏暗不佳，往往導致道路使用者視線受到限制，無形中對學生之道路行為易產生較多的潛在危險因子，值得學校更應加強重視且多方極力宣導交通安全的重要性，以確保學生自身安全。

在交通安全教育方面，根據研究調查結果，台灣中部地區國中學生認為學校在交通安全教育宣導頻率中，以每學期一次以上所佔的比例最高，其次以每週一次以

上，但仍有一成二的國中學生認為學校未曾辦理過；且國中學生認為學校在實施交通安全教育之宣導方式採校內教師(含教官)辦理專題演講方式所佔的比例最高；另外，只有三成三的國中學生認為學校有在實施放學路隊管理，可見國中階段之交通安全宣導與推動仍有待加強落實。另外，有六成八的國中學生認為學校有在實施交通安全教育之宣導活動，進一步由本研究調查結果發現其中以繪畫、作文、演講比賽等三項印象最為深刻且最具影響力，部份學生建議可採相聲、默劇或模擬演練等多元化的方式來加以呈現，讓同學們有耳目一新的感覺，不至於因有教條式或制式化的宣導活動而衍生出排斥、反抗心理作用，以上諸多方式較易獲得國中學生普遍認同及接受，進而達其最終宣導效益。

根據研究調查得知，學習環境之同儕因素中有五成二的台灣中部地區國中學生認為其道路交通行為表現易受同儕負面行為之影響，進一步由調查結果發現其中影響成面最多為闖紅燈、其次為併排騎車等，即國中學生易會受同儕因素而間接影響其負面行為表現，因此學校更應落實交通安全宣導工作，讓多數學生獲知安全之重要性，進而發揮同儕之影響力，有效扭轉或遏止不正當之行為表現。另外，在學習環境之教師因素中有接近四成的台灣中部地區國中學生認為其道路交通行為表現易受正面影響，進一步由調查結果發現其中最具影響力的為導護老師、其次為導護義工，雖然國中學生對安全已有相當程度之認知，但其行為表現往往仍需借助外力，才有好的行為出現，可見導護老師、義工在執行層面可充份發揮其督導效益，對於國中學生仍具高度牽制影響力，易使學生有正向的道路交通行為表現。

最後，在偶像崇拜方面，有接近二成的國中學生認為偶像團體對本身道路交通行為表現具有正面影響作用，經由調查結果發現其中最具影響力的為演藝人員、其次為政治人物，可見偶像團體之言行動態或形象魅力都具有深層、直接的影響力，其正向行為表現對於國中學生都扮演著極關鍵性之教化作用及使命感，再者亦可藉由傳播媒體之宣導來喚醒國中學生對道路交通安全之重視，進而有效遏止交通事故的發生。

貳、不同的個人背景因素對國民中學學生在道路交通安全行為表現之差異

一、不同性別的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」、「遵守交通工具使用之安全原則」、「道路使用行為與應變能力」、「整體道路交通安全行為表現」等四項層面中「女性學生」組別的得分顯著高於「男性學生」組別，經由調查結果顯示女性學生較會依規定配戴安全帽及繫上安全帶，或留意週遭環境之潛在危險因子，且較會保持適當的安全距離，故其道路交通行為表現較男性學生佳。

另外，在「交通事故之應變能力與基本急救處理」層面中「男性學生」組別的得分顯著高於「女性學生」組別，經由調查結果顯示男性學生較會主動撥打110報案或迅速記下肇事車輛號碼，並較懂得簡單急救處理，且較會主動參與急救訓練或相關活動，故其道路交通行為表現較女性學生佳。

一、不同年級的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「道路使用行為與應變能力」、「交通事故之應變能力與基本急救處理」、「整體道路交通安全行為表現」等三項層面中，「三年級」組別的學生得分顯著低於「二年級」及「一年級」組別，經由調查結果顯示三年級學生較不遵守交通規則(如直接穿越道路、與朋友併行聊天等)，且較不參與急救訓練活動，且往往忽視急救器材及安全門的重要性，故其道路交通行為表現較一、二年級學生差。

二、不同居住地點的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」、「整體道路交通安全行為表現」等二項層面中，「住校」組別的學生得分顯著高於「家裡」組別，經由調查結果顯示住校學生較會遵守交通規則，且在搭乘汽車時較會繫上安全帶，故住校學生其道路交通行為表現較住在家裡的學生佳。

三、同上學交通工具的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」層面中，「校車」組別的學生得分顯著高於「步行」及「腳踏車」組別，經由調查結果顯示搭乘校車的學生較會遵守交通規則，並遵從交通

指揮人員的指示通行，故其道路交通行為表現較步行或騎乘腳踏車的學生佳。又「父母接送(私人汽車)」組別的學生得分顯著高於「腳踏車」組別，經由調查結果顯示由父母接送(私人汽車)的學生較會採取停、看、聽的方式穿越過道路或交岔路口，故其道路交通行為表現較騎乘腳踏車的學生佳。

另外，在「遵守交通工具使用之安全原則」層面中，「腳踏車」組別的學生得分顯著低於「校車」及「父母接送(私人汽車)」組別，經由調查結果顯示騎乘腳踏車的學生在搭乘大眾運輸工具時，較不會抓穩握環或扶把，故其道路交通行為表現較搭乘校車或由父母接送(私人汽車)的學生差。

四、不同放學交通工具的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在

「交通法規的遵行」層面中，「校車」組別的學生得分顯著高於「步行」及「腳踏車」組別，經由調查結果顯示搭乘校車的學生較會遵守交通規則，並採取停、看、聽的方式穿越過道路或交岔路口，故其道路交通行為表現較步行或騎乘腳踏車的學生佳。又「腳踏車」組別的學生得分顯著低於「父母接送(私人汽車)」及「其他」組別，經由調查結果顯示騎乘腳踏車的學生較不會採取停、看、聽的方式穿越過道路或交岔路口，故其道路交通行為表現較由「父母接送(私人汽車)」及「其他」組別的學生差。

另外，在「遵守交通工具使用之安全原則」層面中，「腳踏車」組別的學生得分顯著低於「校車」、「父母接送(機車)」及「父母接送(私人汽車)」組別，經由調查結果顯示騎乘腳踏車的學生較會與同學併排且一路聊天，故其道路交通行為表現較搭乘「校車」、「父母接送(機車)」及「父母接送(私人汽車)」的學生差。

五、不同家庭社經地位的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在

「交通法規的遵行」層面中，「高社經地位」、「中社經地位」組別的學生得分顯著高於「低社經地位」組別，經由調查結果顯示「中、高社經地位」的學生較會遵守各項交通安全規範(如:配戴安全帽或繫上安全帶)之道路交通行為表

現較「低社經地位」的學生佳。

另外，在「道路使用行為與應變能力」、「整體道路交通安全行為表現」等二項層面中「高社經地位」組別的學生得分顯著高於「低社經地位」組別，經由調查結果顯示「高社經地位」的學生較會選擇天橋、地下道來穿越道路，或是留意週遭環境之潛在危險性，其道路交通行為表現較「低社經地位」的學生佳。

六、不同偶像崇拜的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「遵守交通工具使用之安全原則」、「道路使用行為與應變能力」、「交通事故之應變能力與基本急救處理」及「整體道路交通安全行為表現」等四項層面中，「有偶像崇拜」組別的學生其得分顯著高於「無偶像崇拜」組別的學生，經由調查結果顯示，「有偶像崇拜」的學生對於各項急救措施或緊急狀況處置(如:CPR、急救器材使用、110報案、安全門的操作等)之道路交通行為表現會優於「無偶像崇拜」的學生。

參、學校因素對國民中學學生在道路交通安全行為表現方面之差異情形

一、不同學校規模、交通安全教育之放學管理方式的學生對整體道路交通安全行為表現上無顯著差異。

二、不同學校屬性的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」、「遵守交通工具使用之安全原則」、「道路使用行為與應變能力」、及「整體道路交通安全行為表現」等四項層面中，「私立學校」組別的學生得分顯著高於「公立學校」組別，經由調查結果顯示，私立學校的學生較會遵守交通規則，並遵從交通指揮人員的指示通行，且較會留意週遭環境之潛在危險因子，故其道路交通行為表現較公立學校的學生佳。

一、不同學校地點的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」、「遵守交通工具使用之安全原則」、「整體道路交通安全行為表現」等三項層面中「都市型」組別的學生得分顯著高於「郊區型」與「鄉村

型」等組別，經由調查結果顯示，「都市型」的學生較會依規定配戴安全帽及繫上安全帶，並遵從交通指揮人員指示通行；在上下學時較會較會選擇人行道而不走快車道，且會選擇天橋、地下道來穿越道路，故其交通行為表現會優於「郊區型」與「鄉村型」的學生。

另外，在「交通事故之應變能力與基本急救處理」層面中「鄉村型」組別的學生得分顯著高於「郊區型」組別，經由調查結果顯示，「鄉村型」的學生較會參加學校舉辦之急救訓練或相關活動，並親自操作過簡易之急救器材或演練過心肺復甦術之技巧，故其交通行為表現會優於「郊區型」的學生。由上述得知，鄉村型的學校因班級人數較少，在實際演練操作過程中學生會有較多的參與機會且雙方互動性良好，致使鄉村型學校在推動宣導交通安全教育理念時普遍會較郊區型學校來的紮實且具成效。

二、不同交通安全教育之宣導頻率的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」層面中「每月一次以上」組別的學生得分顯著高於「每週一次以上」及「未曾辦理」組別，經由調查結果顯示每月宣導一次以上的學生較會遵守各項交通安全規範，故其道路交通行為表現會優於每週宣導一次以上及未曾辦理的學生。又「每學期一次以上」組別的學生得分顯著高於「每週一次以上」及「未曾辦理」組別，經由調查結果顯示每學期宣導一次以上的學生較會採取停、看、聽的方式穿越過道路或交岔路口及遵從指揮人員的指示通行，故其道路交通行為表現會優於每週宣導一次以上及未曾辦理的學生。

另外，在「遵守交通工具使用之安全原則」、「道路使用行為與應變能力」等二項層面中，「每學期一次以上」組別的學生得分顯著高於「未曾辦理」組別，經由調查結果顯示每學期宣導一次以上的學生在搭乘大眾運輸工具時，較會抓穩握環或扶把；且在騎乘腳踏車時，較不會與同學併排且一路聊天，亦較會行走天橋或地下道來穿越道路，故其道路交通行為表現會優於未曾辦理的學

生。

三、不同交通安全教育之宣導方式的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵行」層面中，「外聘學者專家以專題演講方式辦理」組別的學生得分顯著高於「校內教師(含教官)以專題演講方式辦理」、「其它」組別，經由調查結果顯示接受外聘學者專家以專題演講方式辦理的學生較會依規定配戴安全帽，並遵從交通指揮人員的指示通行，故其道路交通行為表現會優於「校內教師(含教官)以專題演講方式辦理」、「其它」組別的學生。

另外，在「道路使用行為與應變能力」層面中，「外聘學者專家以專題演講方式辦理」組別的學生得分顯著高於「其它」組別，經由調查結果顯示接受外聘學者專家以專題演講方式辦理的學生較會在夜間外出時，特別穿著鮮豔（或會反光）的衣服，依規定配戴安全帽，且較會留意週遭環境之潛在危險因子，故其道路交通行為表現會優於「其它」組別的學生。

四、不同交通安全教育之宣導活動的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「遵守交通工具使用之安全原則」、「整體道路交通安全行為表現」等二項層面中，有「實施宣導活動」組別的學生得分顯著高於「無實施宣導活動」組別的學生，經由調查結果顯示，得知「有實施宣導活動」的學生較會在搭乘大眾運輸工具時，抓穩握環或扶把，且較會在騎乘腳踏車時先測試煞車功能是否正常，並在騎乘過程中多加留意有無人、狗貓或球，從路旁突然出現，故其道路交通行為表現會優於「無實施宣導活動」組別的學生。

五、不同上學時間的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「遵守交通工具使用之安全原則」、「道路使用行為與應變能力」、「整體道路交通安全行為表現」等三項層面中，「未達7:00之前(不含7:00)」組別的上學學生得分顯著高於「經7:00之後(含7:00)」組別的上學學生，經由調查結果顯示，得知未達7:00之前(不含7:00)上學的學生較會在轉彎（或靠邊停車）前注意後方來車，並在騎乘腳踏車前，詳細檢查輪胎胎壓及測試煞車功能等，故其道路

交通行為表現會優於「經7:00之後(含7:00)」的學生。由上述得知，在未達7:00之前(不含7:00)上學的學生因上學時間較充裕，不會因趕時間、怕遲到或求速之心理因素而做出違反交通規則的不當行為，再則也較能審慎注意道路交通環境潛在之危險因子，進而確保自身之安全。

六、不同放學時間的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵守」、「遵守交通工具使用之安全原則」、「整體道路交通安全行為表現」等三項層面中，「在16:30之後」組別放學的學生得分顯著高於「在16:30之前(含16:30)」組別的學生，經由調查結果顯示，得知在16:30之後放學的學生較會在遵守交通規則，並遵從交通指揮人員的指示通行，且較會在上下車前，注意後方有無來車，並在騎乘腳踏車前，詳細檢查輪胎胎壓及測試煞車功能等，故其道路交通行為表現會優於「在16:30之前(含16:30)」放學的學生。

九、學習環境之教師因素對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。即有無教師因素影響的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在各層面及整體道路交通安全行為表現中，「正向作用」組別的學生得分顯著高於「無影響」組別的學生。經由調查結果顯示，得知受教師因素影響的學生較會遵從交通指揮人員的指示；在騎乘腳踏車時會注意有無人、小動物或球，從路旁突然出現，且在轉彎（或靠邊停車）時較會注意後方來車，並隨時保持高度警覺做好煞車的心理準備；且在較會重視急救的基本技能及相關緊急處置措施，故其道路交通行為表現會優於無教師因素影響的學生。由上述得知，有教師因素影響的學生往往會因導護老師、導護義工的規勸或督導而產生嚇阻、教化作用，進而約束其負面行為表現，並讓學生在真實的交通環境下培養出良好的交通安全習性及適時體會出行的安全之重要性，故學校值得在導護老師、導護義工層面投注更多心力，徹底執行各項交通督導工作並發揮其神聖使命感，讓學生得到更完善的保護，致使有效遏止交通事故的發生。

十、學習環境之同儕因素對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。即有無同儕

因素影響的學生對整體道路交通安全行為表現上有顯著差異。且在「交通法規的遵守」、「遵守交通工具使用之安全原則」、「道路使用行為與應變能力」、「整體道路交通安全行為表現」等四項層面中，「正面影響」組別的學生得分顯著高於「負面影響」組別的學生。經由調查結果顯示，得知受同儕因素之正面影響的學生較會做出下列行為之舉，如遵守交通規則、遵從交通指揮人員的指示、選擇天橋、地下道來穿越道路、留意週遭環境之潛在危險因子等道路交通行為表現。可見學校在推動交通安全教育宣導工作上已著有成效，故更應讓多數學生體認生命之可貴與價值，並獲知安全之重要性，進而發揮同儕之正向影響力，有效扭轉或遏止不正當之行為表現。

肆、臺灣中部地區國民中學學生個人背景因素、學校因素與道路交通安全行為表現之關係

一、個人背景因素與道路交通安全行為表現之關係

在道路交通安全行為表現下的「交通法規的遵行」層面與個人背景因素中的性別、年級、居住地點、家庭社經地位、上學方式、放學方式等呈現顯著水準；在道路交通安全行為表現下的「遵守交通工具使用之安全原則」層面與個人背景因素中的性別、居住地點、家庭社經地位、上學方式、放學方式呈現顯著水準；在道路交通安全行為表現下的「道路使用行為與應變能力」層面與個人背景因素中的性別、年級、上學方式、放學方式等呈現顯著水準；在道路交通安全行為表現下的「交通事故之應變能力與基本急救處理」層面與個人背景因素中的性別、年級、家庭社經地位、偶像崇拜等呈現顯著水準；在整體道路交通安全行為表現與個人背景因素中的性別、年級、居住地點、家庭社經地位、上學方式、放學方式、偶像崇拜等呈現顯著水準。

二、學校因素與道路交通安全行為表現之關係

在道路交通安全行為表現下的「交通法規的遵行」層面與學校因素中的學校屬性、學校地點、交通安全教育之放學管理方式、學習環境之教師因素、學

習環境之同儕因素等呈現顯著水準；在道路交通安全行為表現下的「遵守交通工具使用之安全原則」層面與學校因素中的學校屬性、學校地點、學校規模、交通安全教育之宣導活動、學習環境之教師因素、學習環境之同儕因素等呈現顯著水準；在道路交通安全行為表現下的「道路使用行為與應變能力」層面與學校因素中的學校屬性、學習環境之教師因素、學習環境之同儕因素等呈現顯著水準；在道路交通安全行為表現下的「交通事故之應變能力與基本急救處理」層面與學校因素中的學校地點、學習環境之教師因素等呈現顯著水準；在整體道路交通安全行為表現與學校因素中的學校屬性、學校地點、學校規模、交通安全教育之宣導活動、學習環境之教師因素、學習環境之同儕因素等呈現顯著水準。

第二節 建議

綜合本研究所獲得的研究發現及結論，歸納出下列幾項建議，以作為相關單位及人員在改善道路交通安全上之參考。

壹、對交通、教育主管部門的建議

- 一、根據本研究發現，制定明確的道路交通法規及落實加強取締執法工作，能正面有效嚇阻及降低國中學生違規行為的發生，養成學生遵守交通規則及守法觀念，進而有效減少交通事故的發生。
- 二、根據本研究發現，交通、教育主管單位應提撥經費，徹底改善或更換已殘破不堪的導護指揮安全裝備，讓導護人員有完善的執勤工具，學生也能獲得更深一層的安全保障。另外，應透過媒體鄭重告知社會大眾關於學校導護教師、導護義工及學生於學校周邊路口指揮交通時，其權力應視同交通稽查任務人員，對於硬闖學生路隊者，有權利開予罰單，如此才能真正達到維護交通的順暢及學生安全，亦才能真正遏止不良駕駛者的投機心態或視若無睹的偏差行為，不在

為所欲為強行通過導護人員所下達的停車命令，進而維護到導護人員的尊嚴及學生的生命安全。

三、根據本研究發現，學生在騎乘腳踏車時，常會因閃避道路的缺陷而釀成交通意外事件。再則，我國道路施工品質一直為人所詬病，施工單位常未經申請就私自開挖且事後隨意填平了事，未曾見過執法人員開予罰單，故期盼有關單位能訂定出一套完整的配套措施，或成立稽查小組予以定期或不定期的稽查，並做好嚴格監督把關機制，亦可有效降低交通事故的發生。

四、根據本研究發現，國中學校在實施交通安全教育仍以校內教師(含教官)辦理專題演講之宣導方式所佔的比例較高，為培養交通安全專業知識及素養之優秀講師，所以相關單位應定期規劃辦理交通安全講座或相關急救技能研習等活動，並透過彼此間心得分享及各項活動交流，進而提昇其交通安全教育之成效。

五、根據本研究發現，交通、教育之相關單位應可結合學校次文化之偶像崇拜力量，妥善運用形象清新、健康之偶像團體來做宣導，讓學生透過對偶像的喜好與認同感，進而發現對交通安全之重要性，無形中亦可改正其不良習性及偏差錯誤觀念等，建議有關單位可以採用海報、廣告或其它之交通安全宣導策略，廣泛的灌輸其正確的交通安全資訊及規範，讓學生終身受益無窮。

六、根據本研究發現，部份學校周邊欠缺完善的交通設施，往往導致交通事故層出不窮，故學校周邊應增設天橋或地下道，並加以宣導使學生養成行走天橋或地下道的習慣，以降低交通事故的發生，期能建立安全優質的學習環境。

貳、對學校的建議

一、根據本研究發現，落實學校交通安全教育，可有效導正學生的道路交通安全行為表現，建議學校可以利用相關課程，如健康與體育領域、綜合活動課、學校或班級行事時間等，加強學生對交通安全的觀念與認知，進而提昇其交通安全危機意識，有效降低隱藏在道路中危險因子的威脅，以確保學生生命安全。

二、經由研究結果得知，各級學校在大型集會中宣導交通安全之注意事項時，亦可

採用輕鬆、活潑的多元方式呈現，如交通安全之短劇、默劇或相聲演出，有效吸引學生目光，讓學生在相關的情境中學習到交通安全之法令規章及其重要性。另外，也可在學校成立「交通安全宣導社團」或配合學校行事訂定「交通安全資訊週」，定期發行交通安全刊物、適時張貼標語、編製話劇或宣導短片等，以期獲得學生高度之共鳴與認同，進而有效落實交通安全教育之宣導理念及其成效。

三、經由研究結果得知，學校可利用非正式課程舉辦相關學藝競賽，如作文、繪畫、書法、安全標語、壁報或網頁競賽，讓學生透過資料的尋找及蒐集過程中，獲得更完整的交通安全知識及概念，期能導正其先前錯誤之認知及偏差的行為，並且將正確的交通安全觀念有效運用在日常生活中。

四、經由研究結果得知，學校可利用寒暑假規劃實施腳踏車護照考證或相關的交通事故模擬演練，期能提早讓學生面對真實的交通情境，進而強化其交通安全之危險意識，並從中學習相關急救知識及危機處理能力。經由研究結果得知，應加強與生活情境的配合，交通安全教育須落實於生活中，唯有從真實生活的問題中找出需求之所在，才能加強學生學習交通安全的意願與動機，並從實際的交通事故案例中讓學生深刻體會出交通安全的重要性與必要性，致使學生不再任意做出違反交通規則的行為，進而有效避免交通事故的重覆發生。

五、經由研究結果得知，學校可藉由家長會的力量，邀集熱心家長投入學校交通安全之義工行列，讓學校與家長成為夥伴關係，並進一步組織成立「交通安全聯絡網」或「導護義工團隊」等，共同為學子創造一個祥和安全的交通環境。另外，也可不定期藉由親師座談會或親職教育座談會向家長宣導交通安全之重要性，懇請學生家長們能重視「身教」的影響力，並能以身做則成為學生的表率或楷模，勿做出違反交通安全之行為，才能真正讓學生體會知行合一的重要性，不致於產生價值觀的混淆與迷失，如此學校交通安全教育亦才能發揮真實效益，進而保障學生行的安全。

六、經由研究結果得知，學生會因貪圖自身方便或受同儕之負面行為影響，而做出違反交通規則的行為，故學校單位應訂定一套管理機制及獎勵辦法，亦可藉由社團活動或舉辦全校性有關交通安全的競賽，透過情境演練的過程和觀念的溝通，進而凝聚同儕之間的向心力與影響力，間接導正學生之偏差行為，並讓同學們深知交通安全的重要性，而不再任意做出違反交通的行為，達到所預期的交通安全教育目標。

參、給後續研究者的建議

- 一、研究樣本方面：研究者限於經費及樣本回收率之考量，故只針對台灣中部地區國民中學學生做為研究之母群體，但若各條件許可不妨進行台灣地區全面性之研究，當可一窺國民中學學生對道路交通安全行為表現的全貌。
- 二、研究工具方面：本研究所使用的工具乃研究者自編的國民中學學生對道路交通安全行為表現之研究問卷，其使用對象為學生。今後在研究工具上，亦可再增編教師、家長所使用的調查問卷，則更能具體呈現學生對道路交通安全行為表現之真貌，使其研究結果將更有意義。
- 三、研究方法方面：本研究方法主要以問卷調查為主，配合相關文獻的內容探討。在未來的研究上，如欲獲得更詳細而客觀的資料，除問卷調查外，亦可採訪問調查、晤談或實際觀察等方式，以獲得質與量並重的研究效果。
- 三、研究變項方面：本研究自變項為個人背景變項與學校變項，依變項為道路交通安全行為表現。在未來相關研究上，可把父母、教師對學生在道路交通安全行為表現等體認做交差比對，納入研究的自變項中，並詳加考慮中介變項之影響，最後再觀察所有相關變項所造成的影響力，使研究結果更為具體有意義。

