

以計劃行為理論探討國小學童父母指導子女 「安全穿越道路」之研究

Theory of Planned Behavior Analysis on Parents' “Safely Crossing Roads” Instruction on Their Elementary School Students

黃婷暖 Ting-Nuan Huang¹

羅仕京 Shih-Ching Lo²

摘 要

依據交通部統計資料顯示：民國 101 年 1-7 月 A1 類交通事故死亡，平均每 8 人就有 1 位是行人，且行人事故類型以「穿越道路中」最多。行人在交通上是弱勢的一方，其中兒童與其他年齡層之行人相比，較無法分辨危險且作出正確判斷。因此保護和重視兒童行人在穿越道路時的安全，有其必要性。交通安全教育是預防兒童交通事故最有效簡便的方式。一般而言，父母對子女的交通行為影響力大，再加上父母親有責任教育子女。因此本研究旨在運用計劃行為理論，找出影響國小學童父母指導子女「安全穿越道路」行為意向和行為的主要因素並加以宣導改善。本研究先透過開放性引導式問卷篩選出計劃行為理論中各構面的顯著信念之後，並編製成結構式問卷，採便利抽樣抽取臺中市、苗栗縣國小學童父母 300 名進行各項統計分析。研究結果顯示知覺行為控制是父母指導行為意向最重要之決定因子，其次為主觀規範，而態度則不具顯著影響力。行為意向和知覺行為控制兩者決定指導行為的產生，且行為意向的影響力大於知覺行為控制。而具較低之行為意向和知覺行為控制的外在變項則是：父親、無擔任交通志（義）工、無交通事故經驗、家中無交通安全教材、年齡 45—64 歲、低教育程度及低收入之父母。因此本研究針對上述顯著決定因子提出相關建議，且針對不同背景之父母採用不同之策略宣導，以提升父母指導子女「安全穿越道路」之行為意向和行為，進而落實家庭交通安全教育的功能，期能與學校交通教育緊密結合、相輔相成，發揮交通安全教育最大效用，以保障兒童穿越道路之生命安全。

關鍵詞：計劃行為理論、國小學童、父母指導、安全穿越道路

¹ 中華大學運輸科技與物流管理學系碩士。

² 中華大學運輸科技與物流管理學系副教授（通訊作者，聯絡地址：新竹市五福路二段 707 號，電話：03-5186443，Email: sclo@chu.edu.tw）。

Abstract

According to the statistics of the Ministry of Transportation and Communications, one eighth of the A-1 type traffic accidents are pedestrian related in Taiwan in 2012. Among the types of pedestrian traffic accidents, the one that happened while pedestrians were crossing roads ranks first. Pedestrians are vulnerable in traffic environment with children being the most vulnerable group because they cannot identify danger and react correctly to traffic situations. Therefore, enhancing the safety of children while they're crossing roads is necessary. Educating children on traffic safety is the most efficient and simple way to prevent them from getting traffic accidents. Generally, parents have great influences on their children regarding traffic behavior. Besides, parents are responsible for educating their children. Theory of planned behavior (TPB) was employed in this study to identify the factors that influence parents' "safely crossing roads" instructions on their elementary school students. In this study, the significant beliefs of each dimension of TPB were investigated by a questionnaire with open-ended questions. Based on the results, a structured questionnaire was developed. A group of 300 parents of elementary school students in Taichung City and Miaoli County were selected by convenience sampling technique to participate in this survey. The results show that perceived behavioral control is the most important factor of parents' behavioral intention of instructing their children, followed by parents' subjective norm. Parents' attitude, however, does not have significant influence on their behavioral intention. Behavioral intention and perceived behavioral control together determine whether or not parents will engage their instructing behavior, and with behavioral intention being the stronger one. According to our results, other variables regarding to parents with less behavioral intention and perceived behavioral control of instructing their children are such factors as male, lack of experience of being a traffic volunteer, no previous traffic accident experience, no educational traffic safety material at home, age of 45-64 years old, disadvantaged level of education, and low income. Strategies and suggestions of propaganda were proposed to enhance parents' behavioral intention of instructing their children the behavior of "safely crossing roads."

Keywords: Theory of planned behavior, Elementary school student, Parents' instruction, safely crossing roads

一、緒 論

依據交通部統計處於 101 年 7 月份公佈的重要交通統計指標指出 101 年 1-7 月道路交通事故 A1 類交通事故死亡人數 1158 人。其中依照乘坐車種別觀察，行人死亡占 138 人，也就是說，每 8 個死亡事故者中，行人就約佔了 1 人，僅次於機車事故，行人交通事故中，以穿越道路相關事故佔最大比例（趙延祥，2004）。若以國小學童交通事故而言，「穿越道路中」亦為主要事故類型（曾文毅，2000）。張曉萍(2012)以臺中市大甲區和外埔區的 257 位國小教師為問卷調查對象，發現「任意穿越馬路」是國小學童和家長在上放學時最常出現的交通違規行為之一。由上可知，雖然目前兒童行人事故發生率低於高齡者行人，但是兒童受限於身心發展未臻成熟、

缺乏身體控制力，再加上風險感認能力和生活經驗不足等限制（藍武王、溫傑華，1993；陳韻如，2010），在交通上兒童是相對弱勢。因此我們更應該保護和重視兒童行人的生命安全，尤其是在穿越道路時的安全。

家庭是個人生命中最早接觸，也是影響最深的場所，而父母為子女的核心指導者。因此本研究期望藉由探討國小學童父母指導子女「安全穿越道路」行為意向及指導行為，提出輔導協助父母教導學童穿越道路之建議。本研究依據 Ajzen(1985)提出之計劃行為理論，探討國小學童父母指導子女「安全穿越道路」的行為意向及其影響之因素。研究中採結構式問卷進行資料收集，以臺中市、苗栗縣國小學童之父母為抽樣對象探討國小學童父母指導子女「安全穿越道路」的態度、主觀規範、知覺行為控制三構面對其行為意向和指導行為之預測情形。

二、文獻回顧

本節針對研究過程中所涉及的各種相關文獻做回顧及探討，主要分為下列幾個部分：2.1 計劃行為理論及其在交通研究之應用；2.2 父母指導子女安全穿越道路的內容、意涵及對子女的影響。

2.1 計劃行為理論及其在交通研究之應用

「計劃行為理論」(Theory of Planned Behavior, TPB)係由心理學家 Ajzen 於 1985 年提出，是解釋人類行為決策過程的社會心理學理論，主要用來瞭解及預測個人行為發生的原因，並從原因中可以設計出適當的策略來改變個人行為。以理性行動理論(Theory of Reasoned Action, TRA)的態度、主觀規範兩個變項為基礎，再加入第三個變項「知覺行為控制」(Perceived Behavior Control, PBC)，用來解釋行為意向中非意志控制因素，即個人判斷要從事特定行為的難易程度，當個人認為自己所擁有資源與機會等因素越多，而阻礙因素越少，則其知覺行為控制越強，此行為意向越高。另外知覺行為控制除了可以透過意向間接影響行為之外，當知覺行為控制可以個人在特定情境一定的控制力時，就可以直接影響行為(Ajzen, 1991)。理論模式關係如圖 1 所示。

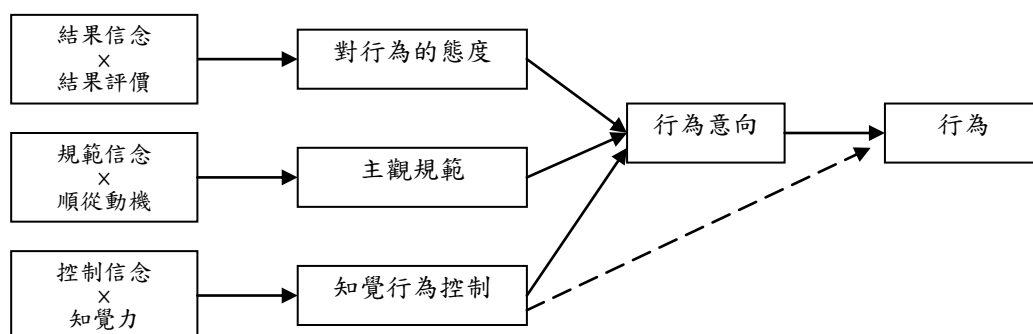


圖 1 計劃行為理論模式

為了要測量「知覺行為控制(PBC)」這個變數對於個人行為意向的影響，與前面兩項「對行為的態度(AT)」和「主觀規範(SN)」變數相同，將「知覺行為控制(PBC)」視為期望值，「知覺行為控制(PBC)」的期望值為控制信念(Control Belief, CB)與知覺力(Perceived Power, P)的相乘積。所謂「控制信念」是個人對促進/阻礙從事特定行為所牽涉到的可能性內外因素之認知，因為具不確定性，可視為期望值中「機率」的部分；而「知覺力」是個人認為這些促進/阻礙內外因素對其行為的影響程度，意即個人對控制因素的價值評估，可視為期望值中「值」的部分。

綜合上述得知，計劃行為理論主張個人對行為的態度和主觀規範越正面，知覺行為控制越強烈時，則其行為意向越高。因此，從計劃行為理論的觀點來說，為要增強一個人的意圖或行為，可從態度、主觀規範和知覺行為控制的來加強。也就是說，改變其對行為結果的信念與評價、改變其規範的信念與順從的動機及改變其控制的信念與知覺力(Ajzen, 1985)。

目前 Ajzen 的計劃行為理論被研究者廣泛應用於探討個人從事特定行為的主要理論基礎，有健康、運動、消費、飲食、學習行為等領域研究。然而計劃行為理論除了應用在上述領域外，在道路交通安全領域之相關研究，也有不錯的預測力及解釋力，更可以找出行為意向模式之影響因子。計劃行為理論於交通安全之應用主要在於駕駛行為（謝智仁，2002；陳正凡，2009）、違規行為（王國川，1999a；趙延祥，2004；陳鵬升，2006；賴祈延，2008；韋志尚，2012；Parker, 1992；Walsh *et al.*, 2008）或守法意願（王國川，1999b）的探討，此外亦應用於計程車駕駛終生學習行為之研究（呂思慧，2009）。由以上相關研究，態度、主觀規範與知覺行為控制三構面對不同的研究對象與研究行為，會有不同強弱的影響。如同樣以青少年為對象，探討無照騎車（王國川，1999a）與搭機車戴安全帽（王國川，1999b）兩不同行為，三構面的影響程度不同。王國川(1999a)於青少年無照騎車行為之探討發現知覺行為控制構面對於行為意向的影響力為最大，態度構面次之，而主觀規範構面則不具影響力。而王國川(1999b)於青少年搭

機車戴安全帽之行為意向的研究中，則是態度構面的影響力為最大，其次為知覺行為控制構面，最後為主觀規範構面。可知即使是同一年齡層的研究對象，對於不同行為的影響構面與程度亦可能不同，須個別探討，不能僅以年齡層相同或分析之行為相同即推論其影響構面亦相同。以上相關研究所得的結果均能有效預測行為，並分析出影響行為的構面，進而研擬出導正行為或交通安全教育的策略。

2.2 父母指導子女安全穿越道路的內容、意涵及對子女的影響

由父母指導行為的相關研究發現，父母指導的行為對子女會產生一定的影響力。如：Rasinski(1994)指出，對子女在閱讀方面有所指導的父母，會提供良好的閱讀家庭環境，而子女本身則有較高閱讀能力、技巧及正向的閱讀態度。陳富美(2005)研究發現，父母正向的教養行為，其子女的生活適應力較佳。在交通指導行為方面，則是提到父母親對學童口頭指導交通知識、或教導安全過馬路方法及糾正錯誤過馬路行為，其學童的交通行為及能力越佳（張嫻茹、黃國平，1999；邱美珍，2008）。由上所述，除了肯定父母指導行為對子女發展的重要性之外，也從目前的文獻知道學童的交通能力與父母親的指導行為有相關，這彰顯出父母親對學童的影響力以及家庭交通安全教育是落實學校交通教育的關鍵因素。所以本研究想透過計劃行為理論瞭解父母指導子女「安全穿越道路」的外顯行為和內隱的心理層面。因為外顯行為只能代表父母親指導行為的產出，卻不容易看到做出指導行為的決定因素，唯有從父母的心理角度著手，掌握並澄清父母指導子女「安全穿越道路」行為的態度、主觀規範和知覺行為控制，才能真正解釋和預測父母指導子女「安全穿越道路」行為，如此在推展及提升父母指導子女「安全穿越道路」的行為意向及指導行為才具有實質意義。

根據教育部(2008)「學生走路與腳踏車安全指南」、臺北市政府交通局(2010)新聞稿與 Everson(2002)之研究，可列出八項學童穿越道路時應學習的項目。顧及問卷之複雜度與各項目之重要性，本研究將父母指導子女「安全穿越道路」就是父母以口頭叮嚀或動作示範歸納為以下六項指導內容：

1. 穿越道路要走在路口處行人應行走枕木紋穿越道、人行天橋或人行地下道，在路段中穿越道路應行走斑馬紋穿越道。後續文中提及此原則時將簡化為：穿越道路要走行人穿越道（斑馬線）、人行天橋或人行地下道。
2. 站在距離人行道邊緣三大步的位置（例如：告知等候時，要離人行道邊緣三大步，以避免發生視野死角問題）。
3. 在停等時，注意那些會阻擋自己觀察來車的障礙（例如：樹木、路邊車輛等）。

- 4.起步前先看左、看右再看左，等待安全車距再穿越道路，並且保持觀察左右來車。
- 5.穿越道路時用走的，不要奔跑。
- 6.穿越道路時，遵守交通指揮和交通號誌才通過(例如：告知不能闖紅燈等)。

本研究旨在探究父母指導子女「安全穿越道路」行為的決定因素，而Ajzen(1985)所提出的計劃行為理論假設行為的產生來自於行為意向，而行為意向主要受個體對行為的「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」三個構面變項所影響。此三個構面變項顯然涵蓋了親職領域中提及的態度、社會影響、效能感為父母指導子女行為的預測因素。且此理論以期望值為基礎，將三個構面變項分成「信念」和「評價判斷」討論，也就是說由個體對特定行為所認知到的結果可能性、壓力程度及促進（阻礙）因素存在性之顯著信念，和判斷該顯著信念的價值程度。「信念」和「評價判斷」分數兩者交乘積總和即是個體對行為的「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」這三個構面的分數。藉此可了解父母指導子女「安全穿越道路」的誘因與阻力，對於擬訂策略協助父母教導子女將有極大的助益。依據計劃行為理論，根據信念與評價提出每一項的問項。以主觀規範之題項為例：

信念題

「子女的老師」覺得我指導子女「安全穿越道路」是...☐非常應該；☐應該；☐尚可；☐不應該；☐非常不應該。

評價題

要我順從「子女的老師」的意見指導子女「安全穿越道路」，我...☐非常願意；☐願意；☐尚可；☐不願意；☐非常不願意。

此外，本研究亦針對研究對象的人口統計變項進行差異顯著性考驗，欲瞭解不同背景變項的父母在指導子女「安全穿越道路」的「態度」、「主觀規範」、「知覺行為控制」、「行為意向」和「指導行為」上的差異，如此一來更能針對不同背景變項的父母給予不同的協助。

三、研究方法

本研究以計劃行為理論為基礎，設計問卷進行調查。因此本節將先簡述計劃行為理論操作模式，接著說明問卷編製方法。

3.1 計劃行為理論操作模式

由文獻回顧可知計劃行為理論個體行為的產生來自於行為意向，而行為意向主要受個體對行為的態度、主觀規範、知覺行為控制三個構面所影

響。此理論更進一步說明：態度構面的衡量是由「結果信念」及「結果評價」的交乘積和所構成、「主觀規範」構面的衡量是由「規範信念」及「順從動機」的交乘積和所構成、「知覺行為控制」構面的衡量是由「控制信念」及「知覺力」的交乘積和所構成。因此計劃行為理論提出對實際行為衡量的方程式，如公式(1)至(4)：

$$AT = \sum_{i=1}^n B_i \times E_i, \quad (1)$$

公式(1)中， AT 是對行為 B 的態度； B_i 是對行為 B 所有可能導致正向或負向結果的可能性信念； E_i 是對行為 B 所導致可能結果作的價值判斷；而 n 則表示這些結果信念的數目。例如，國小學童父母覺得指導子女「安全穿越道路」會帶來正面結果越多（例如：增進親子互動），且他對這些正面結果的評價越好（例如：增進親子互動這些結果很重要），則其指導子女的態度就越正向，其行為意向就越高。

$$SN = \sum_{j=1}^m NB_j \times MC_j, \quad (2)$$

SN 是對行為 B 的主觀規範，亦即研究對象知覺生活中重要他人或群體對行為 B 的壓力程度； NB_j 是研究對象生活中重要他人或群體是否認同行為 B 的影響或壓力信念； MC_j 是研究對象順從生活中重要他人或群體的意願，而 m 則表示重要參考群體的數目。例如，國小學童父母認為週遭重要他人或群體贊成自己應該指導子女「安全穿越道路」，且自己對這些重要他人或群體意見的順從性越高，則其指導子女的主觀規範就越正向，行為意向就越高。

$$PBC = \sum_{k=1}^n CB_k \times P_k, \quad (3)$$

公式(3)中， PBC 是對行為 B 的知覺行為控制； CB_k 是研究對象主觀認知自己執行行為 B 所牽涉到的阻礙/促進因素； P_k 是研究對象主觀認知自己是否有能力掌控行為 B 之阻礙/促進因素，而 n 則表示控制信念的數目。例如，國小學童父母評估自己指導子女「安全穿越道路」的促進因素愈多（例如：擔心子女發生交通意外），或阻礙因素愈少（例如：指導內容的瞭解性），則其指導子女的知覺行為控制就越大，其行為意向就越高。

$$B \sim BI = w_1 AT + w_2 SN + w_3 PBC, \quad (4)$$

其中， BI 對行為 B 的行為意向，亦即研究對象對行為 B 的主觀機率或可能機會；因為該理論假設個體行為的產生來自於行為意向，因此用 $B \sim BI$ 表示行為 B 趨近行為意向 BI ； w_1 、 w_2 、 w_3 分別代表態度 AT 、主觀規範 SN 、

知覺行為控制 *PBC* 實證所得的標準複迴歸係數。利用階層複迴歸辨別出態度 *AT*、主觀規範 *SN*、知覺行為控制 *PBC* 三個自變項對行為意向 *BI* 的預測及解釋力。圖 2 為本研究架構，各構面及變項之名稱及操作定義則整理如表 1。

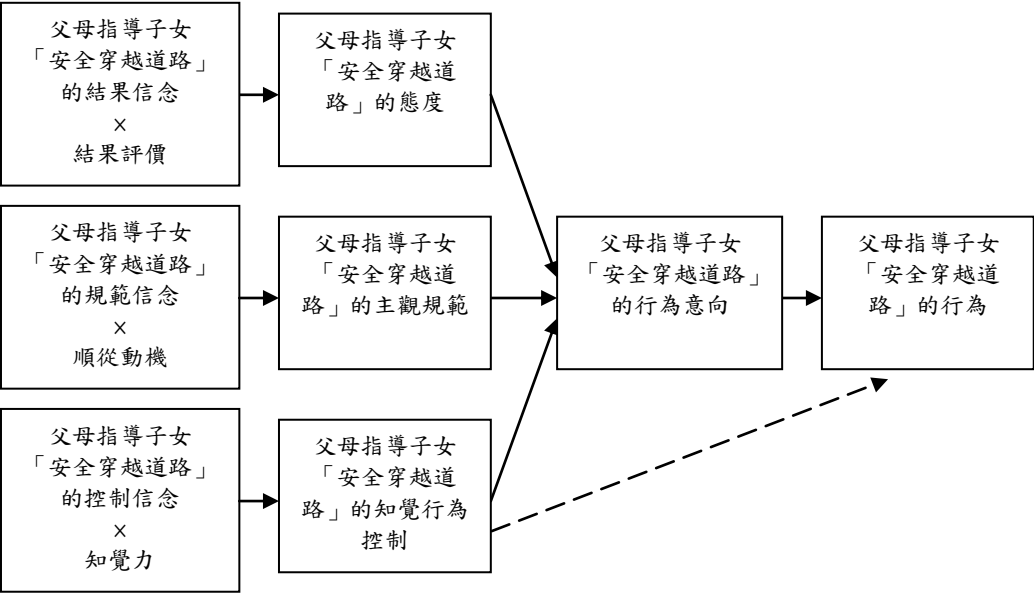


圖 2 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之研究架構圖

註：態度、主觀規範與知覺行為控制的實線箭號表示此三變項影響行為意向，再經由行為意向影響行為；知覺行為控制的虛線箭號指向行為表示其可直接影響行為。

表 1 計劃行為理論各變項之名稱及操作性定義

變項名稱	操作性定義
態度(<i>AT</i>)	研究對象對指導子女「安全穿越道路」具有正向或負向的情感評價高低情形。
結果信念(<i>B_i</i>)	研究對象對指導子女「安全穿越道路」可能導致正向或負向結果的可能性信念。
結果評價(<i>E_i</i>)	研究對象對指導子女「安全穿越道路」產生結果作的價值判斷。
$\sum B_i * E_i$	將各結果信念題項與其相對應的結果評價相交乘後，再將所有題項乘積加總，表示研究對象的態度之預測分數，分數越高，表示指導子女「安全穿越道路」的態度越正向。

表 1 計劃行為理論各變項之名稱及操作性定義（續）

變項名稱	操作性定義
主觀規範(SN)	研究對象知覺生活中重要他人或群體對指導子女「安全穿越道路」的壓力程度。
規範信念(NB_j)	研究對象知覺生活中重要他人或群體是否認同指導子女「安全穿越道路」的影響或壓力信念。
順從動機(MC_j)	就指導子女「安全穿越道路」而言，研究對象順從生活中重要他人或群體的意願。
$\Sigma NB_j * MC_j$	將各規範信念題項與其相對應的順從動機相交乘後，再將所有題項乘積加總，表示研究對象的主觀規範之預測分數，分數越高，表示指導子女「安全穿越道路」的主觀規範越正向。
知覺行為控制(PBC)	研究對象對指導子女「安全穿越道路」所牽涉到的內外部因素是否有能力掌控的主觀判斷。
控制信念(CB_k)	研究對象主觀認知自己指導子女「安全穿越道路」所牽涉到的促進/阻礙因素。
知覺力(P_k)	研究對象主觀認知自己是否有能力掌控指導子女「安全穿越道路」之促進/阻礙因素。
$\Sigma CB_k * P_k$	將各控制信念題項與其相對應的知覺力相交乘後，再將所有題項乘積加總，表示研究對象的知覺行為控制之預測分數，分數越高，表示指導子女「安全穿越道路」的知覺行為控制越強烈。
行為意向(BI)	研究對象指導子女「安全穿越道路」行為的主觀機率或可能機會，分數越高，表示指導子女「安全穿越道路」的可能性越大。
行為(B)	研究對象指導子女「安全穿越道路」行為，分數越高，表示指導子女「安全穿越道路」行為的頻率越高。

3.2 研究工具編制與資料收集

Ajzen 與 Fishbein(1980)建議應用計劃行為理論於研究時，其各量表的工具性操作程序：首先針對研究的行為進行具體定義，可從研究目的或對象、行動、環境和時間四個元素界定此行為；其次是界定與此行為相對的行為意向、行為態度、主觀規範與知覺行為控制；再來是選取代表性樣本，透過三個主要問題蒐集對此行為的開放意見；最後整理出現次數頻率較高

的信念以組成顯著的結果、規範與控制信念，而這些顯著的結果、規範與控制信念即是此理論正式問卷量表的題項來源。本研究將依照上述建議之步驟，進行研究工具編製。

首先，建立開放性引導式問卷。為了蒐集國小學童父母指導子女「安全穿越道路」行為之開放意見，將先以開放性引導式問卷進行調查。如以下五題：

- 1.你認為指導子女「安全穿越道路」會有哪些「好處」？
（例如：子女知道保護自己和其他用路人安全、自己有成就感……）
- 2.你認為指導子女「安全穿越道路」會有哪些「壞處」？
（例如：要瞭解穿越道路相關法規內容很麻煩、指導子女要花時間……）
- 3.你認為哪些人或群體會「影響」你指導子女「安全穿越道路」？
（例如：家人、老師……）
- 4.你認為哪些因素或狀況會「促使」你指導子女「安全穿越道路」？
（例如：自己曾經發生交通事故、擔心子女發生意外……等個人或其他因素）
- 5.你認為哪些因素或狀況會「阻礙」你指導子女「安全穿越道路」？
（例如：對於指導內容的資訊不瞭解、沒有時間指導……等個人或其他因素）

以上第 1 和 2 題為求得指導子女「安全穿越道路」的態度構面之結果信念；第 3 題為求得指導子女「安全穿越道路」的主觀規範構面之規範信念；第 4 和 5 題為求得指導子女「安全穿越道路」的知覺行為控制構面之控制信念。

結構式問卷初稿是根據蒐集開放性引導式問卷的顯著信念發展而成的。王國川(1998)提出反應次數累加百分比代表其相對應的各成份量表之內容效度，當反應次數累加百分比越高，即包含的顯著信念越多，表示其內容取樣適切度越佳，因此建議題目的擷取原則為次數累加百分比為 80%以上，才能成為顯著的信念項目。因此本研究以 10 位國小學童父母對這些問題所回答的信念出現次數累加百分比為 80%作為顯著信念項目的擷取標準。擬定國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之結構式問卷初稿後，再針對問卷初稿上語意不通或是敘述不完整之題項進行修改。其後進行預試檢驗問卷之信效度。

四、資料收集與整理

根據開放性引導式問卷施測結果，設計出結構式預試問卷，其結構式預試問卷共分為九個主要測量變項，其中「結果信念×結果評價」、「規範信念×順從動機」、「控制信念×知覺力」量表之題目對應相乘的乘積數分別為指導子女「安全穿越道路」的態度、指導子女「安全穿越道路」的主觀規範、指導子女「安全穿越道路」的知覺行為控制，如下說明，並將問卷計分及其意義整理成表 2。

本研究採便利抽樣，發出預試問卷 30 份，實施時間為民國 101 年 5 月中旬，其中有效問卷 30 份。預試結果利用 SPSS18.0 統計軟體進行問卷各構面的內部一致性信度考驗，本研究各分量表之 Cronbach's α 值介於 0.711~0.939 之間，顯示各變項具有內部一致信度，故不刪除題目以原量表作為正式之量表。另外本結構式預試問卷結果的效度考驗：1.內容效度：根據王國川(1998)所提反應次數累加百分比代表其相對應的各成份量表之內容效度，擷取反應次數累加百分比越高，其包含的顯著信念越多，所以內容取樣適切度越佳。而本結構式預試問卷是由開放性引導式問卷蒐集次數累加百分比為 80%以上顯著信念而成的，可知本結構式預試問卷具有著良好的內容效度。2.建構效度：本研究採相關分析(Correlation Analysis)即項目—總分相關係數分析，各分量表與總分間之相關值 r 介於 0.505~0.929 之間，各題與量表總分之相關分析皆達 0.5 以上的標準，可見本預試問卷具備建構效度，故不刪除題目以原量表作為正式之量表。

表 2 問卷計分方式及其意義

變項名稱	問項	變項題號	計分方式及代表意義（分）
結果信念 (B)	1.保護自己和其他用路人安全。 2.增進親子良好互動。 3.放心子女獨自穿越道路。 4.自己有成就感。	B1-8 題 (B6-B8 題 反向計分)	(非常不可能~非常可能)(1-5) 得分越高，表示研究對象認為 行為結果的發生越可能。
結果評價 (E)	5.可以盡到父母教養責任。 6.怕指導錯誤或不周全的風險。 7.瞭解穿越道路相關法規很麻煩。 8.指導子女要花時間。	E1-8 題 (B6-B8 題 反向計分)	(非常不重要~非常重要)(1-5) 得分越高，表示研究對象對該 行為結果的評價越重要。

表 2 問卷計分方式及其意義 (續)

變項名稱	問項	變項題號	計分方式及代表意義 (分)
控制信念 (CB)	1.擔心子女發生交通意外。 2.附近道路車流量大或混亂。 3.自己或親友曾經發生交通事故。 4.想增進親子良好互動。 5.擔心交通事故的相關責任和賠償。 6.曾聽到或看到交通事故。 7.沒有時間指導。	CB1-12 題 (CB7-CB12 題反向計分)	(非常不可能~非常可能)(1-5) 得分越高,表示研究對象認為該情況或因素越使其產生指導子女「安全穿越道路」的行為。
知覺力(P)	8.老師會教交通安全教育。 9.自己溝通能力不足。 10.子女本身有足夠穿越道路的能力。 11.對指導內容不瞭解。 12.子女不採納自己的指導。	P1-12 題 (P7-P12 題 反向計分)	(絕對不會~絕對會)(1-5) 得分越高,表示研究對象認為該情況或因素越影響其產生指導子女「安全穿越道路」的行為程度。
行為意向 (BI)	1.現在就會指導子女安全穿越道路。 2.一個星期內就會指導子女安全穿越道路。 3.一個月內就會指導子女安全穿越道路。	BI1-3 題	(非常不願意~非常願意)(1-5) 得分越高,表示研究對象指導子女「安全穿越道路」的可能性越大。
規範信念 (NB)	1.交通主管機關 (如:交通或警察單位) 2.自己的朋友 3.家人	NB1-5 題	(非常不應該~非常應該)(1-5) 得分越高,表示研究對象認為重要他人越支持他指導子女「安全穿越道路」
順從動機 (MC)	4.其他用路人 5.子女的老師	MC1-5 題	(非常不願意~非常願意)(1-5) 分數愈高,表示研究對象就越願意順從重要他人的意見。
行為(B)	1.穿越道路要走行人穿越道(斑馬線)、人行天橋或人行地下道。 2.站在距離人行道邊緣三大步的位置。 3.在停等時,注意那些會阻擋自己觀察來車的障礙(例如:樹木、路邊車輛等)。 4.起步前先看左、看右再看左,等待安全車距再穿越道路,並且保持觀察左右來車。 5.穿越道路時用走的,不要奔跑。 6.穿越道路時,遵守交通指揮和交通號誌才通過(例如:告知不能闖紅燈等)。	B1-6 題	(從不~每天)(1-5) 得分越高,表示研究對象指導子女「安全穿越道路」行為的頻率越高。

本研究抽樣調查樣本數亦據進行試調中六項指導行為頻率的總量表為變數，假設母體為常態分佈，依以下公式估計

$$n = \frac{Nz^2\sigma^2}{d^2(N-1) + z^2\sigma^2}, \quad (5)$$

其中， z 為常態分佈 z 值， d 為精確範圍， σ 為母群體變異數， N 為母體個數。 N 值遠大於 z , d 與 σ ，公式(5)可簡化為

$$n = \frac{z^2\sigma^2}{d^2}, \quad (6)$$

樣本數在 90%信心水準下， z 值為 1.65，並控制誤差在 $\pm 5\%$ ， σ 約為 0.5 的條件下，推估樣本數應為 273 份。正式施測問卷中，指導態度量表有 16 題、指導主觀規範量表有 10 題、指導知覺行為控制量表有 24 題、指導行為意向量表有 3 題、指導行為量表有 6 題，共計 59 題問項。本研究以臺中市、苗栗縣國小學童父母為研究對象，正式問卷施測日期期間為民國 101 年 6 月至民國 102 年 1 月，共發出 345 份問卷，回收時以一個家庭回收一份問卷為原則，回收後扣除無效問卷 45 份，總計有效問卷為 300 份，回收率為 86.95%。

五、結果分析

本節首先簡述人口變項之統計結果與敘述統計分析，其次進行各變項於各構面之推論分析。

5.1 人口統計變項與敘述統計分析

本研究之基本人口變項整理如表 3 所示，簡述如下：

1. 稱謂：爸爸佔全體 33.3%；媽媽佔全體 66.7%。研究對象以媽媽居多。
2. 年齡：25—34 歲佔全體 21.7%；35—44 歲佔全數 59.0%；45—54 歲為 55 人，佔全體 18.3%；55—64 歲為 3 人，佔全體 1.0%。55—64 歲之樣本只有 3 人，因樣本數過少，將併於 45—54 歲之群組，因此年齡層的分配更正為 45—64 歲，共 58 人，佔全體 19.3%。研究對象以 35—44 歲之中壯年父母為主。
3. 教育程度：國（初）中以下學歷佔全體 18.3%；高中（職）學歷佔全體 55.0%；大學（專科）佔全體 25.7%；研究所以上學歷為 3 人，佔全體 1.0%。研究所以上之樣本只有 3 人，因樣本數過少，將併於大學（專科）以上之群組。研究對象以高中（職）教育程度群組居多。

- 4.家中子女數目：家中子女數目為 1 位者佔全體 15.0%；子女數目 2 位者佔全體 56.7%；子女數目 3 位者佔全體 25.3%；子女數目為 4 位以上者佔全體 3.0%，將之合併成為家中子女數目為 3 位以上群組。其中研究對象的子女數為 2 位者居多。

表 3 社會人口學變項描述性分析

變項名稱	類別	樣本數	百分比%
稱謂	男（爸爸）	100	33.3
	女（媽媽）	200	66.7
年齡	25~34 歲	65	21.7
	35~44 歲	177	59.0
	45~64 歲	58	19.3
教育程度	國（初）中以下	55	18.3
	高中（職）	165	55.0
	大學（專科）以上	80	26.7
家中子女數目	1 位	45	15.0
	2 位	170	56.7
	3 位以上	85	28.3
最幼子女就讀 國小年級	低(含幼稚園、未就讀)	107	35.7
	中	120	40.0
	高	73	24.3
家庭收入來源	自己	57	19.0
	伴侶	68	22.7
	雙方（含家庭中親戚）	175	58.3
家庭月收入	20,000 元以下	47	15.7
	20,001-50,000 元	153	51.0
	50,001 元以上	100	33.3
交通意外事故經驗	有	145	48.3
	無	155	51.7
擔任過交通 志（義）工	有	20	6.7
	無	280	93.3
家中交通安全 教材書籍	有	75	25.0
	無	225	75.0

- 5.最幼子女就讀國小年級：最幼子女就讀國小低年級（含幼稚園、未就讀）佔全體 35.7%；最幼子女就讀國小中年級佔全體 40.0%；最幼子女就讀國小高年級佔全體 24.3%。其中研究對象的最幼子女就讀國小中年級者居多。
- 6.家庭收入來源（即家中的經濟來源，由哪些成員提供）：家庭收入來源為自己者 57 人，佔全體 19.0%；為伴侶者 68 人，佔全體 22.7%；雙方及家庭中親戚者佔全體 58.3%。其中研究對象大都是雙薪家庭。
- 7.家庭月收入：20000 元以下佔全體 15.7%；20,001-50,000 元為 153 人，佔全體 51.0%；50,001 元以上佔全體 33.3%。其中家庭月收入以 20,001-50,000 元最多，表示研究對象大都是一般家庭收入。

- 8.是否曾發生交通意外事故：研究對象曾發生過交通意外事故為 145 人，佔全體 48.3%；不曾發生過交通意外事故為 155 人，佔全體 51.7%。
- 9.是否曾擔任交通志（義）工：研究對象曾擔任過交通志（義）工為 20 人，佔全體 6.7%；不曾擔任過交通志（義）工為 280 人，佔全體 93.3%。
- 10.家中是否有交通安全教材書籍：研究對象家中有交通安全教材書籍為 75 人，佔全體 25.0%；家中沒有交通安全教材書籍為 225 人，佔全體 75.0%。

國小學童父母指導子女「安全穿越道路」行為在計劃行為理論量表之敘述性分析結果如下，整份量表共計有 59 題問項。

1.態度構面

(1)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之結果信念描述性分析

表 4 為態度構面之結果信念的得分狀況。由表中，以讓子女知道「保護自己和其他用路人安全」的信念最高，表示此信念是最有可能的；而反向題中，只有第 6 題的「指導錯誤或不周全的風險」平均值 2.97 分為最低，偏負向。表示大部份研究對象認為指導子女安全穿越道路是有可能發生「指導錯誤或不周全的風險」。

(2)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之結果評價描述性分析

態度之結果評價部分 8 題的得分狀況。如表 4 所示，其中以讓子女知道「保護自己和其他用路人安全」的結果評價平均值 4.53 分為最高，表示此信念最重要；而反向題中，第 6 題「指導錯誤或不周全的風險」平均值 2.81 分為最低，偏負向，表示研究對象認為指導子女安全穿越道路而發生「指導錯誤或不周全的風險」的結果評價是重要。

(3)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之態度描述性分析

根據計劃行為理論的觀點，態度是由結果信念與結果評價的乘積和構成，記分範圍為 1~25 分。由表 4 知，態度的總量表平均值 14.99 分，標準差 6.99，數字愈大，持有看法愈正向，表示研究對象指導子女安全穿越道路之態度的看法愈正向。

表 4 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之態度構面描述性分析

問項	結果信念		結果評價		態度	
	平均值	標準差	平均值	標準差	平均值	標準差
1.讓子女知道「保護自己和其他用路人安全」	4.44	0.70	4.53	0.65	20.32	4.95
2.可以「增進親子良好互動」	4.28	0.65	4.15	0.77	18.04	5.18
3.可以「放心子女獨自穿越道路」	4.10	0.85	4.23	0.88	17.80	6.00
4.可以「有成就感」	3.69	0.92	3.68	0.92	14.06	5.87
5.可以「盡到父母教養責任」	4.25	0.71	4.24	0.75	18.27	5.23
*6.有「指導錯誤或不周全的風險」	2.97	1.06	2.81	1.06	8.29	5.74
*7.「要瞭解穿越道路相關法規很麻煩」	3.40	1.15	3.08	1.11	10.93	6.27
*8.會「花時間」	3.25	1.27	3.18	1.14	11.58	6.98
總量表					14.99	6.99

註：1.結果信念、結果評價，記分範圍 1~5 分（負向：1~2 分、中立：3 分、正向：4~5 分）。

2.總量表是個人在此 8 項子題分數加總後再除以題數。

2.主觀規範構面

(1)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之規範信念描述性分析

表 5 為說明國小學童父母指導子女「安全穿越道路」在主觀規範之得分狀況。這 5 題平均值約 4 分，屬正向，表示研究對象自覺日常生活中「交通主管機關（如：交通或警察單位）」、「家人」、「自己的朋友」、「其他用路人」和「子女的老師」這五種參考對象均持贊同意見，認為其應該指導子女安全穿越道路。其中以「子女的老師」為最高，「家人」次高，「其他用路人」最低。

(2)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之順從動機描述性分析

主觀規範之順從動機的得分狀況亦如表 5 所示，這 5 題平均值約 4 分左右，仍屬正向，表示研究對象願意順從日常生活中「交通主管機關（如：交通或警察單位）」、「家人」、「自己的朋友」、「其他用路人」和「子女的老師」這五種參考對象的意見指導子女安全穿越道路，其中以順從「子女的老師」為最高，順從「交通主管機關（如：交通或警察單位）」次高。

(3)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之主觀規範描述性分析

根據計劃行為理論，主觀規範是由規範信念與順從動機的乘積和構成，記分範圍為 1~25 分。主觀規範的總量表平均值 17.94 分，標準差 4.99，數字愈大，持有看法愈正向，表示研究對象指導子女安全穿越道路之主觀規範的看法愈正向。

表 5 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之主觀規範構面描述性分析

問項	規範信念		順從動機		主觀規範	
	平均值	標準差	平均值	標準差	平均值	標準差
1.「交通主管機關（如：交通或警察單位）」	4.25	0.71	4.29	0.66	18.42	4.74
2.「家人」	4.32	0.63	4.23	0.63	18.48	4.72
3.「自己的朋友」	4.24	0.66	4.06	0.75	17.42	4.95
4.「其他用路人」	4.06	0.76	3.97	0.83	16.41	5.43
5.「子女的老師」	4.34	0.64	4.32	0.61	18.98	4.67
總量表					17.94	4.99

註：1.規範信念、順從動機，記分範圍 1~5 分（負向：1-2 分、中立：3 分、正向：4-5 分）。

2.總量表是個人在此 5 項子題分數加總後再除以題數。

3.知覺行為控制構面

(1)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之控制信念描述性分析

國小學童父母指導子女「安全穿越道路」在知覺行為控制之控制信念的得分狀況顯示於表 6 中，第 1~6 題是促進因素，第 7~12 題是阻礙因素。表中，在促進因素方面，1~6 題平均值也有 4 分以上，屬正向，表示研究對象同意該因素會促進其指導子女安全穿越道路。其中又以「附近道路車流量大或混亂」為最高，為最大的促進因素。以「擔心子女發生交通意外」為次高；而阻礙因素方面，平均值約 3 分以上，偏正向，表示受訪者認為此 6 項阻礙因素不太影響其指導子女安全穿越道路。但是「對指導內容不瞭解」為阻礙因素中最低分的，表示相較之下「對指導內容不瞭解」較容易成為父母指導子女的阻礙因素。

(2)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之知覺力描述性分析

國小學童父母指導子女「安全穿越道路」在知覺行為控制之知覺力的得分狀況如表 6 所示，第 1~6 題是促進因素，第 7~12 題是阻礙因素。在促進因素方面，1~6 題平均值有 4 分以上，屬正向，表示研究對象有能力掌控指導子女安全穿越道路的促進因素，其中以「附近道路車流量大或混亂」為最高，以「擔心子女發生交通意外」為次高，表示這兩項因素是研究對象自覺最容易掌控的促進因素；而阻礙因素方面，平均值約 3 分以上，偏正向，表示研究對象對 6 項阻礙因素尚有能力掌控，但其中「對指導內容不瞭解」平均值 3.09 分為阻礙因素中最低分的，表示這項阻礙因素是父母自覺較不容易掌控的，可能會阻礙父母指導子女。

(3)國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之知覺行為控制描述性分析

根據計劃行為理論的觀點，知覺行為控制是由控制信念與知覺力的乘積和構成，記分範圍為 1~25 分。由表 6 可知，知覺行為控制

的總量表平均值 15.26 分，標準差 7.07，其數字愈大，持有看法愈正向，表示研究對象指導子女安全穿越道路之知覺行為控制的想法愈正向。

表 6 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之知覺行為控制構面描述性分析

問項	控制信念		知覺力		知覺行為控制	
	平均值	標準差	平均值	標準差	平均值	標準差
1.「擔心子女發生交通意外」	4.52	0.64	4.43	0.72	20.31	4.89
2.「附近道路車流量大或混亂」	4.54	0.58	4.44	0.72	20.42	4.96
3.「自己或親友曾發生交通事故」	4.29	0.75	4.32	0.71	18.86	5.48
4.「想增進親子良好互動」	4.08	0.78	4.01	0.82	16.80	5.74
5.「交通事故的相關責任和賠償」	4.05	0.72	4.13	0.78	16.99	5.19
6.「曾聽到或看到交通事故」	4.23	0.73	4.27	0.69	18.29	5.10
*7.「沒有時間」	3.27	1.23	3.26	1.28	11.50	7.38
*8.「老師會教交通安全教育」	3.75	1.13	3.47	1.20	13.83	7.03
*9.「自己溝通能力不足」	3.39	1.13	3.35	1.13	12.16	6.73
*10.「子女有足夠穿越道路能力」	3.54	1.06	3.43	1.08	12.82	6.43
*11.「對指導內容不瞭解」	3.07	1.17	3.09	1.11	10.18	6.60
*12.「子女不採納自己的指導」	3.21	1.19	3.15	1.17	10.92	6.86
總量表					15.26	7.07

註：1.控制信念、知覺力，記分範圍 1~5 分（負向：1~2 分、中立：3 分、正向：4~5 分）。

2.總量表是個人在此 12 項子題分數加總後再除以題數。

4.行為意向構面

表 7 為國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之整體行為意向，三問項平均值約 3~4 分，均屬正向。表示研究對象指導子女「安全穿越道路」的行為意向高，其中以「現在」就會指導子女「安全穿越道路」平均值 4.13 分為最高。

表 7 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之行為意向描述性分析(N=300)

問項	行為意向	
	平均值	標準差
1.我現在就會指導子女「安全穿越道路」	4.13	0.84
2.我一個星期內就會指導子女「安全穿越道路」	3.85	0.87
3.我一個月內就會指導子女「安全穿越道路」	3.88	0.94

5.指導行為構面

由表 8 得知，六項指導行為的頻率，以經常性指導（每星期 4~6 次）最高，達 33.8%；次高為有時性指導（每星期 1~3 次），達 29.5%。在指導行為項目方面，以「穿越道路時，遵守交通指揮和交通號誌才通過」該項目最高；次高為「起步前先看左、看右再看左，等待安全車距再穿越道路，並且保持觀察左右來車」；指導頻率最低為「站在距離人行道邊緣三大步的位置」。整體而言，六項指導行為的總量表平均

值為 3.34，屬中高頻率的指導行為。由以上的數據顯示，63.3% 的父母會經常或有時對子女提供指導，但令人注意的是六項指導項目中以「站在距離人行道邊緣三大步的位置」和「穿越道路要走行人穿越道（斑馬線）、人行天橋或人行地下道」這兩項是比較容易讓父母忽略的指導項目。

表 8 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之指導行為描述性分析

問項 (從不/每天)	從不	偶爾	有時	經常	每天	平均值	標準差
1.穿越道路要走行人穿越道（斑馬線）、人行天橋或人行地下道	6.3%	22.7%	32.0%	28.7%	10.3%	3.14	1.08
2.站在距離人行道邊緣三大步的位置（例如：告知等候時，要離人行道邊緣三大步，以避免發生視野死角問題）	9.7%	21.7%	31.7%	26.3%	10.7%	3.07	1.14
3.在停等時，注意那些會阻擋自己觀察來車的障礙（例如：樹木、路邊車輛等）	5.7%	19.7%	30.7%	30.3%	13.7%	3.27	1.10
4.起步前先看左、看右再看左，等待安全車距再穿越道路，且保持觀察左右來車	1.7%	14.7%	27.3%	40.7%	15.7%	3.54	0.98
5.穿越道路用走的，不要奔跑	4.0%	17.0%	26.7%	38.3%	14.0%	3.41	1.05
6.穿越道路時，遵守交通指揮和交通號誌才通過（例如：告知不能闖紅燈等）	2.0%	12.3%	28.7%	38.3%	18.7%	3.59	0.99
總量表	4.9%	18.0%	29.5%	33.8%	13.8%	3.34	0.92

5.2.1 計劃行為理論各構面之獨立樣本 t 檢定分析

將計劃行為理論各構面與國小學童父母基本資料進行獨立樣本 t 檢定分析，如表 9，檢測各構面在父母基本資料是否有顯著的差異($p < 0.1$)，並將各項敘述如下：

1. 稱謂

(1)態度構面：「爸爸」平均值 14.23 分，「媽媽」平均值 15.37 分，二組具有顯著性差異($p=0.011 < 0.05$)，表示媽媽指導子女的態度明顯比爸爸積極。

(2)主觀規範構面：「二組無顯著差異($p=0.482 > 0.1$)。

(3)知覺行為控制構面：「爸爸」平均值 14.44 分，「媽媽」平均值 15.67 分，二組有顯著差異($p=0.020 < 0.05$)，表示媽媽指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力明顯比爸爸強。

(4)行為意向構面：「爸爸」平均值 3.77 分，「媽媽」平均值 4.05 分，二組有顯著差異($p=0.004<0.05$)，表示媽媽指導子女的意願明顯比爸爸高。

(5)指導行為構面：「爸爸」平均值 3.09 分，「媽媽」平均值 3.46 分，二組有顯著差異($p=0.001<0.05$)，表示媽媽指導子女的頻率明顯比爸爸高。

表 9 國小學童父母基本資料在計劃行為理論各變項的 t 檢定

構面/稱謂	爸爸 (N=100)	媽媽 (N=200)	平均值差異	t 值	p 值
態度	14.23	15.37	-1.14	-2.553	0.011**
主觀規範	17.70	18.07	-0.36	-0.705	0.482
知覺行為控制	14.44	15.67	-1.23	-2.338	0.020**
行為意向	3.77	4.05	-0.28	-2.918	0.004**
指導行為	3.09	3.46	-0.37	-3.361	0.001**
構面/交通事故經驗	有 (N=145)	無 (N=155)	平均值差異	t 值	p 值
態度	14.75	15.22	-0.47	-1.097	0.274
主觀規範	18.33	17.58	0.75	1.558	0.120
知覺行為控制	15.32	15.20	0.12	0.238	0.812
行為意向	4.03	3.88	0.16	1.716	0.087*
指導行為	3.46	3.22	0.24	2.277	0.023**
構面/擔任交通志 (義)工	有 (N=20)	無 (N=280)	平均值差異	t 值	p 值
態度	14.95	14.99	-0.04	-0.052	0.959
主觀規範	19.72	17.82	1.90	1.966	0.050*
知覺行為控制	16.80	15.15	1.66	1.660	0.098*
行為意向	4.27	3.93	0.34	1.851	0.065*
指導行為	3.74	3.31	0.43	2.048	0.041**
構面/交通安全教材	有 (N=75)	無 (N=225)	平均值差異	t 值	p 值
態度	15.44	14.84	0.59	1.209	0.227
主觀規範	18.10	17.89	0.21	0.361	0.718
知覺行為控制	16.92	14.70	2.210	3.473	0.001**
行為意向	4.10	3.91	0.19	1.836	0.067*
指導行為	3.59	3.25	0.34	2.746	0.006**

* $p<0.1$ ；** $p<0.05$ 達顯著水準

有些研究指出，父母參與的形式是有所差異的，媽媽最主要照顧子女的日常生活需求與教養，爸爸則主要是陪伴孩子玩耍（利翠珊、陳富美，2004；王舒芸，余漢儀，1997）。與本研究推論媽媽指導子女安全穿越道路的態度、知覺行為控制、行為意向和指導行為較爸爸佳相符。

2. 有無交通意外事故經驗

- (1) 態度構面：有、無交通事故經驗者二組無顯著性差異($p=0.274>0.1$)。
- (2) 主觀規範構面：有、無交通事故經驗者二組無顯著性差異($p=0.120>0.1$)。
- (3) 知覺行為控制構面：有、無交通事故經驗者二組無顯著性差異($p=0.812>0.1$)。
- (4) 行為意向構面：「有交通事故經驗者」平均值 4.03 分，「無交通事故經驗者」平均值 3.88 分，二組有顯著差異($p=0.087<0.1$)，「有交通事故經驗者」指導子女安全穿越道路的意願明顯較高。
- (5) 指導行為構面：「有交通事故經驗者」平均值 3.46 分，「無交通事故經驗者」平均值 3.22 分，二組有顯著差異($p=0.023<0.05$)，表示「有交通事故經驗者」指導子女安全穿越道路的行為現況頻率明顯較高。

Adams(1995)指出真正發生意外事故的人通常會正視事故的嚴重性，故本身或親朋好友具有某類受傷或意外經驗時，通常會因為高估該風險，而引導著人們選擇行為的表現方式。與本研究得到「有交通事故經驗者」的父母較願意且進行指導子女安全穿越道路的推論相符。

3. 是否擔任過交通志（義）工

- (1) 態度構面：「有擔任交通志（義）工」平均值 14.95 分，「無擔任交通志（義）工」平均值 14.99 分，二組無顯著差異($p=0.959>0.1$)。
- (2) 主觀規範構面：「有擔任交通志（義）工」平均值 19.72 分，「無擔任交通志（義）工」平均值 17.82 分，二組有顯著差異($p=0.05<0.1$)，表示「有擔任交通志（義）工」針對參考對象的意見指導子女安全穿越道路的順從度（即受外界影響後配合執行的意願）較高。
- (3) 知覺行為控制構面：「有擔任交通志（義）工」平均值 16.80 分，「無擔任交通志（義）工」平均值 15.15 分，二組具有顯著性差異($p=0.098<0.1$)，表示「有擔任交通志（義）工」指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力明顯比「無擔任交通志（義）工」強。
- (4) 行為意向構面：「有擔任交通志（義）工」平均值 4.27 分，「無擔任交通志（義）工」平均值 3.93 分，二組有顯著差異($p=0.065<0.1$)，表示「有擔任交通志（義）工」指導子女安全穿越道路的意願較高。
- (5) 指導行為構面：「有擔任交通志（義）工」平均值 3.74 分，「無擔任交通志（義）工」平均值 3.31 分，二組具有顯著差異($p=0.041<0.05$)，表示「有擔任交通志（義）工」指導子女安全穿越道路的行為現況頻率較高。

通常擔任交通志（義）工的國小學童父母可能具備服務熱忱、不計較時間、對組織承諾與投入之人格特質，再加上本身認同安全穿越道路的重要，會盡心盡力展現應有的義務與責任。所以擔任志（義）工的國小學童父母在主觀規範、知覺行為控制、行為意向和指導行為的表現較佳。

4. 家中有無交通安全教材書籍

- (1) 態度構面：「有交通安全教材書籍者」平均值 15.44 分，「無交通安全教材書籍者」平均值 14.84 分，二組無顯著差異($p=0.227>0.1$)。
- (2) 主觀規範構面：「有交通安全教材書籍者」平均值 18.10 分，「無交通安全教材書籍者」平均值 17.89 分，二組無顯著差異($p=0.718>0.1$)。
- (3) 知覺行為控制構面：「有交通安全教材書籍者」平均值 16.92 分，「無交通安全教材書籍者」平均值 14.70 分，有顯著差異($p=0.001<0.05$)。表示「有交通安全教材書籍者」指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力較強。
- (4) 行為意向構面：「有交通安全教材書籍者」平均值 4.10 分，「無交通安全教材書籍者」平均值 3.91 分，具顯著性差異($p=0.067<0.1$)，表示「有交通安全教材書籍者」指導子女安全穿越道路的意願較高。
- (5) 指導行為構面：「有交通安全教材書籍者」平均值 3.59 分，「無交通安全教材書籍者」平均值 3.25 分，二組具有顯著性差異($p=0.006<0.05$)。表示「有交通安全教材書籍者」指導子女安全穿越道路的行為頻率較高。

「有交通安全教材書籍者」的父母指導子女安全穿越道路的知覺行為控制、行為意向和指導行為三構面明顯比「無交通安全教材書籍者」顯著，可能是因為家中有交通安全教材書籍的資源提供，讓父母指導子女安全穿越道路較有所依據。

5.2.2 計劃行為理論各構面之單因子變異數分析

將計劃行為理論各構面與國小學童父母基本資料進行單因子變異數分析，檢測計劃行為理論各構面在國小學童父母基本資料是否有顯著的差異($p<0.1$)，如表10，並將各項敘述如下：

1. 年齡

- (1) 態度構面： F 值為 1.639，年齡各群組間並無顯著差異($p=0.196>0.1$)。
- (2) 主觀規範構面： F 值為 0.989，年齡各群組間並無顯著差異($p=0.373>0.1$)。

(3)知覺行為控制構面： F 值為 3.643，年齡各群組間具有顯著性差異($p=0.027<0.05$)，進一步以 Scheffe 法進行 Post Hoc 檢定，結果得知父母年齡為「35—44 歲」平均得分 15.66 分在 95% 信心水準下，顯著高於「45—64 歲」的父母，其平均值為 13.91 分，表示年齡介於「35—44 歲」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力明顯比年齡介於「45—64 歲」的國小學童父母強。

(4)行為意向構面： F 值為 3.011，年齡各群組間具有顯著差異($p=0.051<0.1$)，進行 Post Hoc 檢定，結果得知父母年齡為「35—44 歲」平均得分 4.04 分高於「45—64 歲」的父母，其平均值為 3.77 分，表示年齡介於「35—44 歲」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的意願明顯比年齡介於「45—64 歲」的國小學童父母高。

表 10 國小學童父母基本資料在計劃行為理論各變項的單因子變異數檢定

構面/年齡 (1)24-34歲(N=65) (2)35~44歲(N=177) (3)45-64歲(N=58)	F 值	p 值	事後比較	Scheffe法 之顯著性
態度	1.639	0.196		
主觀規範	0.989	0.373		
知覺行為控制	3.643	0.027**	(2)>(3)	0.028**
行為意向	3.011	0.051*	(2)>(3)	0.072*
指導行為	4.663	0.010**	(2)>(3)	0.010**
構面/教育程度 (1)國(初)中以下(N=55) (2)高中(職)(N=165) (3)大學(專科)以上(N=80)	F 值	p 值	事後比較	Scheffe法 之顯著性
態度	0.095	0.909		
主觀規範	2.795	0.063*	(3)>(1)	0.09*
知覺行為控制	6.794	0.001**	(3)>(1)	0.001**
行為意向	9.478	0.000**	(2)>(1) (3)>(1)	0.013** 0.000**
指導行為	5.374	0.005**	(3)>(1)	0.005**
構面/子女數目 (1)1位(N=45) (2)2位(N=170) (3)3位以上(N=85)	F 值	p 值	事後比較	Scheffe法 之顯著性
態度	1.553	0.213		
主觀規範	1.432	0.241		
知覺行為控制	0.405	0.668		
行為意向	0.233	0.793		
指導行為	0.535	0.586		

表 10 國小學童父母基本資料在計劃行為理論各變項的單因子變異數檢定（續）

構面/最幼子女就讀年級 (1)低年級(含幼稚園、未就讀)(N=107) (2)中年級(N=120) (3)高年級(N=73)	F值	p值	事後比較	Scheffe法之顯著性
態度	2.596	0.076*		
主觀規範	1.108	0.332		
知覺行為控制	0.261	0.770		
行為意向	0.429	0.651		
指導行為	0.066	0.936		
構面/工作收入來源 (1)自己(N=57) (2)伴侶(N=68) (3)雙方(含家庭中親戚)(N=175)	F值	p值	事後比較	Scheffe法之顯著性
態度	0.216	0.806		
主觀規範	0.458	0.633		
知覺行為控制	0.930	0.396		
行為意向	0.185	0.831		
指導行為	0.300	0.741		
構面/月收入 (1)20,000元以下(N=47) (2)20,001-50,000元(N=153) (3)50,001元以上(N=100)	F值	p值	事後比較	Scheffe法之顯著性
態度	0.141	0.869		
主觀規範	1.155	0.317		
知覺行為控制	4.895	0.008**	(3)>(1)	0.016**
行為意向	4.167	0.016**	(3)>(1)	0.016**
指導行為	2.865	0.059*	(3)>(1)	0.061*

* $p < 0.1$ ；** $p < 0.05$ 達顯著水準

(5)指導行為構面： F 值為 4.663，年齡各群組間具有顯著性差異($p=0.010<0.05$)，以 Scheffe 法進行檢定，結果得知父母年齡為「35—44 歲」平均得分 3.43 分高於「45—64 歲」的父母，其平均值為 3.01 分，表示年齡介於「35—44 歲」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的行為現況頻率明顯比年齡介於「45—64 歲」的國小學童父母高。

由以上可知，各年齡群組的國小學童父母在指導子女安全穿越道路的知覺行為控制、行為意向和指導行為三構面有顯著差異，且「35—44 歲」的國小學童父母平均值高於「45—64 歲」的父母，推論可能是「35—44 歲」的國小學童父母因為心理較年輕父母成熟、理性，而身體狀態比年長父母佳，所以在指導子女安全穿越道路方面有較好的表現。

2.教育程度

- (1)態度構面： F 值為 0.095，教育程度各群組間並無顯著差異($p=0.909>0.1$)。
- (2)主觀規範構面： F 值為 2.795，教育程度各群組間有顯著差異($p=0.063<0.1$)，進行 Post Hoc 檢定，結果得知「大學（專科）以上」組之平均值 18.37 分高於「國（初）中以下」組之 16.76 分，表示學歷為「大學（專科）以上」的國小學童父母針對參考對象的意見指導子女安全穿越道路的順從度（即受外界影響後配合執行的意願）明顯比學歷為「國（初）中以下」的國小學童父母高。
- (3)知覺行為控制構面： F 值為 6.794，教育程度各群組間具有顯著性差異($p=0.001<0.05$)，以 Scheffe 法進行 Post Hoc 檢定，結果得知「大學（專科）以上」組之平均值 16.45 分高於「國（初）中以下」組之 13.72 分，表示學歷為「大學（專科）以上」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力明顯比學歷為「國（初）中以下」的國小學童父母強。
- (4)行為意向構面： F 值為 9.478，教育程度各群組間具有顯著性差異($p=0.000<0.05$)，而進行 Post Hoc 檢定，結果得知「高中（職）以上」組之平均值 3.96 分高於「國（初）中以下」組之 3.61 分；「大學（專科）以上」組之平均值 4.19 分高於「國（初）中以下」組之 3.61 分，表示學歷為「大學（專科）以上」和「高中（職）以上」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力明顯比學歷為「國（初）中以下」的國小學童父母強。
- (5)指導行為構面： F 值為 5.374，教育程度各群組間具有顯著性差異($p=0.005<0.05$)，進一步以 Scheffe 法檢定，結果得知「大學（專科）以上」組之平均值 3.55 分高於「國（初）中以下」組之 3.03 分，表示學歷為「大學（專科）以上」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的行為現況頻率明顯比學歷為「國（初）中以下」的國小學童父母高。

本研究中各教育程度群組的國小學童父母在指導子女安全穿越道路的主觀規範、知覺行為控制、行為意向和指導行為四構面有顯著差異，且學歷為「大學（專科）以上」的國小學童父母平均值顯著高於學歷為「國（初）中以下」者，推論可能是高教育程度的國小學童父母因為對資訊的接受度較高，偶而也會閱讀相關教養的報章雜誌或參加親職講座，對於教養困境也較會想辦法解決等，所以在指導子女安全穿越道路方面有較好的表現。

3.家中子女數目

本研究中子女數目各群組間在五個構面並無顯著差異，表示子女數目多寡不影響父母行為。而各群組間在五構面平均得分是態度值為 14.51~15.32 分；主觀規範值為 17.31~18.40 分；知覺行為控制值為 14.91~15.51 分；行為意向值為 3.91~3.99 分；指導行為值為 3.22~3.38 分，所以表示研究對象在五個構面均偏向正向。也就是不論子女數目多寡，國小學童父母均願意指導且付諸行動。

4.最幼子女年級就讀國小年級

最幼子女年級各群組間在五個構面並無顯著差異，表示子女就讀年級不影響父母行為。各群組在五構面平均得分是態度值為 14.35~15.47 分；主觀規範值為 17.62~18.55 分；知覺行為控制值為 15.05~15.47 分；行為意向值為 3.92~4.03 分；指導行為值為 3.32~3.36 分，所以表示研究對象在五個構面均偏向正向。也就是說不論子女就讀年級的國小學童父母，均願意指導且付諸行動。

5.家庭收入來源（即家中的經濟來源，由哪些成員提供）：

本研究家庭收入來源各群組間在五個構面並無顯著差異，表示家庭收入來源不影響父母的指導行為，各群組間在五構面平均得分是態度值為 14.92~15.28 分；主觀規範值為 17.64~18.36 分；知覺行為控制值為 14.68~15.53 分；行為意向值為 3.91~3.99 分；指導行為值為 3.25~3.36 分，所以表示研究對象在五個構面均偏向正向。也就是不論家庭收入來源的國小學童父母，均願意指導且付諸行動。

6.家庭月收入：

- (1)態度構面： F 值為 0.141，月收入各群組間並無顯著差異 ($p=0.869>0.1$)。
- (2)主觀規範構面： F 值為 1.155，月收入各群組間並無顯著差異 ($p=0.317>0.1$)。
- (3)知覺行為控制構面： F 值為 4.895，月收入各群組間具有顯著性差異 ($p=0.008<0.05$)，以 Scheffe 法進行 Post Hoc 檢定，結果得知月收入在「50,001 元以上」的父母平均得分 16.25 分高於月收入在「20,000 元以下」的父母，其平均值為 14.06 分，表示月收入在「50,001 元以上」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的時間、能力與技巧、對促進或阻礙因素的控制能力明顯比月收入在「20,000 元以下」的國小學童父母強。
- (4)行為意向構面： F 值為 4.167，月收入各群組間具有顯著性差異 ($p=0.016<0.05$)，進行 Post Hoc 檢定，得知月收入在「50,001 元以上」

的父母平均得分 4.08 分高於月收入在「20,000 元以下」的父母，其平均值為 3.68 分，表示月收入在「50,001 元以上」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的行為意願明顯比月收入在「20,000 元以下」的國小學童父母高。

- (5)指導行為構面： F 值為 2.865，月收入各群組間具有顯著性差異 ($p=0.059<0.1$)，以 Scheffe 法進行檢定，得知月收入在「50,001 元以上」的父母平均得分 3.45 分高於月收入在「20,000 元以下」的父母，其平均值為 3.06 分，表示月收入在「50,001 元以上」的國小學童父母指導子女安全穿越道路的行為頻率明顯比月收入在「20,000 元以下」的國小學童父母高。

一般而言，高收入的家長，相對的教育程度可能較高。在指導子女學習或參與相關教育活動時，比較容易將所得的知識，類化到教養經驗中。若遇到阻礙因素，也會設法解決，甚至對自己的教養具備一定的自信。而本研究各月收入群組的國小學童父母在指導子女安全穿越道路的知覺行為控制、行為意向和指導行為三構面有顯著差異，且月收入在「50,001 元以上」的國小學童父母平均值高於月收入在「20,000 元以下」者，推論可能高收入的國小學童父母在指導子女安全穿越道路方面有較好的表現。

5.2.3 計劃行為各構面對指導行為之影響情形

為了解父母指導子女安全穿越道路的態度、主觀規範、知覺行為控制、行為意向對指導行為的影響情形，可從表 11 之相關矩陣看出，首先可以知道態度、主觀規範、知覺行為控制三變項與行為意向的相關性皆達顯著水準，其中以知覺行為控制和行為意向的相關性最高($r=0.601, p<0.01$)，其次為主觀規範和行為意向的相關性($r=0.491, p<0.01$)，態度和行為意向的相關性最低($r=0.441, p<0.01$)。且三者與行為意向均呈現正相關。表示研究對象指導子女安全穿越道路的態度、主觀規範與知覺行為控制愈正向，其行為意向愈強。其次，行為意向和指導行為呈現顯著的正向關係($r=0.600, p<0.01$)，知覺行為控制和指導行為間亦呈現顯著的正向關係($r=0.588, p<0.01$)，表示研究對象指導子女安全穿越道路的行為意向與知覺行為控制愈正向，其指導行為也愈正向。接著將以階層複迴歸分析探討各構面對行為意向及指導行為的預測情形。

表 11 態度、主觀規範、知覺行為控制、行為意向及指導行為的相關矩陣表

構面	態度	主觀規範	知覺行為控制	行為意向	指導行為
態度	1				
主觀規範	0.588**	1			
知覺行為控制	0.559**	0.506**	1		
行為意向	0.441**	0.491**	0.601**	1	
指導行為	0.330**	0.417**	0.588**	0.600**	1

**在顯著水準為 0.01 時（雙尾），相關顯著

5.2.4 態度、主觀規範、知覺行為控制對行為意向之預測情形

以階層複迴歸分析之結果如表12所示，第一階層以態度為自變項，對研究對象的行為意向具有19.1%的預測力，達到統計上的顯著水準($F=71.809$, $p<0.05$)，表示態度可以預測行為意向；第二階層加入主觀規範之後，態度與主觀規範兩變項對行為意向具有27.2%的預測力，達到統計上的顯著水準($F=56.750$, $p<0.05$)。另外，檢視方程式中的標準化複迴歸係數（ β 值），發現態度($\beta=0.232$)與主觀規範($\beta=0.355$)皆可顯著影響行為意向，且主觀規範對行為意向的影響力大於態度。第三階層將知覺行為控制加入複迴歸模式中使之成為第三個自變項，可發現整體的解釋能力從27.2%增加到40.4%，顯著增加了13.2%($F=68.502$, $p<0.05$)，並代入公式(4)，得知本研究之複迴歸式如下：

$$B \sim BI = 0.050 AT + 0.231 SN + 0.456 PBC, \quad (7)$$

檢視方程式中的複迴歸係數（ β 值），發現態度($\beta=0.05$, $p=0.401$)未達顯著水準。主觀規範($\beta=0.231$)與知覺行為控制($\beta=0.456$)皆可顯著影響行為意向。以態度、主觀規範、知覺行為控制三構面探討父母指導子女安全穿越道路的行為意向，具有40.4%的解釋能力，而主觀規範和知覺行為控制構面是扮演預測的因子，且知覺行為控制對行為意向的影響力大於主觀規範，態度則不顯著。

表 12. 態度、主觀規範、知覺行為控制對行為意向的階層複迴歸分析

	構面	β	R^2_{adj}	F值	t值	p值
第一階層	態度	0.441**	0.191	71.809**	8.474**	0.000**
第二階層	態度	0.232**	0.272	56.750**	3.803**	0.000**
	主觀規範	0.355**			5.813**	0.000**
第三階層	態度	0.050	0.404	68.502**	0.841	0.401
	主觀規範	0.231**			4.030**	0.000**
	知覺行為控制	0.456**			8.176**	0.000**

* $p<0.1$ ；** $p<0.05$ 達顯著水準

5.2.5 行為意向、知覺行為控制對指導行為之預測情形

依前述相關分析結果發現，行為意向與知覺行為控制皆與指導行為呈現顯著正相關，因此以階層複迴歸分析來探討行為意向、知覺行為控制對指導行為的預測力。如表 13 所示，第一階層以行為意向為自變項，對研究對象的指導行為具有 35.8% 的預測力，達到統計上的顯著水準($F=167.386$, $p<0.05$)，表示行為意向可以有效預測指導行為；第二階層以知覺行為控制為自變項，對研究對象的指導行為具有 34.3% 的預測力，達到統計上的顯著水準($F=157.355$, $p<0.05$)，表示知覺行為控制可以有效預測指導行為，顯示知覺行為控制可以直接預測行為，不需要透過行為意向的中介，就可以直接影響指導行為；第三階層加入行為意向和知覺行為控制，預測研究對象的指導行為，發現行為意向和知覺行為控制兩變項對指導行為具有 43.7% 的預測力，達到統計上的顯著水準($F=116.955$, $p<0.05$)，且預測力比單純只有行為意向和知覺行為控制構面時均有提高。另外，檢視方程式中的標準化複迴歸係數 (β 值)，發現行為意向($\beta=0.386$)與知覺行為控制($\beta=0.356$)皆可顯著影響指導行為，且行為意向的重要性大於知覺行為控制，即行為意向對指導行為的影響力大於知覺行為控制。這顯示以計劃行為理論的行為意向、知覺行為控制兩構面探討父母指導子女安全穿越道路的指導行為，皆可扮演預測的因子，同時考慮兩者的模式具有 43.7% 的解釋能力。由圖 1 與表 12、13 之結果，將模式結構圖繪於圖 3。

表 13 行為意向、知覺行為控制對指導行為的階層複迴歸分析

	構面	β	R^2_{adj}	F值	t值	p值
第一階層	行為意向	0.600**	0.358	167.386**	12.938**	0.000**
第二階層	知覺行為控制	0.588**	0.343	157.355**	12.544**	0.000**
第三階層	行為意向	0.386**	0.437	116.955**	7.103**	0.000**
	知覺行為控制	0.356**			6.554**	0.000**

* $p<0.1$ ；** $p<0.05$ 達顯著水準

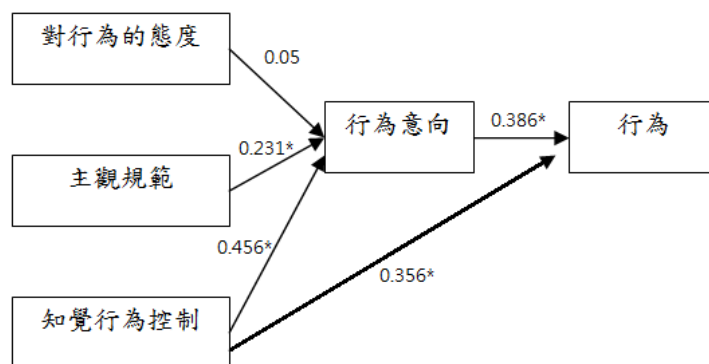


圖 3 國小學童父母指導子女「安全穿越道路」之模式結構圖(* $p<0.05$)

5.3 小結

由以上分析，以計劃行為理論分析國小學童父母指導學童安全穿越道路之行為可知父母主要受到主觀規範、知覺行為控制影響，也就是會受到周遭的人的影響，如：子女的老師、交通主管機關或其他家人等；也會受到促進因素激勵與阻礙因素攔阻，如：擔心子女安全或交通混亂等會促使父母提高指導意願；擔心指導錯誤或不知道該如何指導則會阻礙父母指導子女。而雖然不同背景與家庭環境狀況的父母對於指導子女的行為與意願略有強弱差異，但依調查所得父母均傾向願意指導子女。因此，可應用分析結果提供適當的輔導與協助，必能提升父母從事指導子女穿越道路的行為。

六、結論與建議

本研究運用計劃行為理論來探討父母指導子女安全穿越道路之行為，本節將先依所得的結果提出結論與其意涵，再進一步據此提出提升國小學童父母指導子女穿越道路行為之策略與建議。

6.1 結論

本研究結果符合計劃行為理論的主張，結果顯示行為受行為意向及知覺行為控制的影響，以行為意向及知覺行為預測行為具有 43.7%的解釋能力。而行為意向受態度、主觀規範與知覺行為控制的影響，以此三者預測行為意向具有 40.4%的解釋能力。本研究之發現與父母指導子女穿越道路之實際情況、影響因素與影響團體歸納如下：

1. 整體而言，國小學童父母均願意指導子女「安全穿越道路」，主因在於可以「讓子女知道保護自己和其他用路人安全」。但同時又很擔心「指導錯誤或不周全的風險」。
2. 影響父母指導子女的團體或人物以「子女的老師」最具影響力。「家人」與「交通主管機關」也會影響父母採取行動。
3. 促使父母指導子女穿越道路的主要原因是「附近道路車流量大或混亂」及「擔心子女發生交通意外」。而阻礙父母指導子女穿越道路的主要原因則是「對指導內容不瞭解」。
4. 父母較常指導子女的項目為「穿越道路時，遵守交通指揮和交通號誌才通過」與「起步前先看左、看右再看左，等待安全車距再穿越道路，

並且保持觀察左右來車」。較少指導「站在距離人行道邊緣三大步的位置」與「穿越道路要走行人穿越道(斑馬線)、人行天橋或人行地下道」。

由以上可知，父母對於指導子女穿越道路均表示願意，但擔憂教導不正確而有阻礙。同時，父母的教導無法涵蓋國小學童安全穿越道路所需的完整內容。因此，若能提供適當的教材與資源，能有效協助父母進行指導行為，並提升其指導意願。而老師可影響父母指導的意願，所以透過學校可進一步促使家長從事指導行為。本研究之研究對象僅限於國小學童父母，並無涵蓋其他學校階段，所以無法推論至其他階段之學童父母的情況，如：幼兒園幼童父母的指導行為。此外，本研究調查之樣本數雖滿足信心水準為 90% 的情況，但總量仍不足以採用結構方程式分析，僅以階層迴歸作為預測分析的方式。因此，僅能分析外顯變數，無法探討潛在變數的影響。未來或可增加調查量，並利用結構方程式分析以探討潛在變數的影響，進而提高模式解釋能力。

6.2 建議

根據研究結果與討論，在宣導與鼓勵父母教導國小子女穿越道路時可採取以下方式：

1. 安全穿越道路之教育和政策宣導

(1) 找可信賴的宣導代言人，提升有效性

由主觀規範構面可知「子女的老師」、「家人」、「交通主管機關(如：交通或警察單位)」是父母願意順從的參考對象，因此可以透過此三者多利用學校親師活動、親子活動、親職講座或傳播媒體方式對父母進行教育宣導。

(2) 製作合於父母需求的宣導內容，引起父母共鳴

由知覺行為控制構面可知「附近道路車流量大或混亂」、「擔心子女發生交通意外」是父母自覺可掌控的最大和次大之促進因素。因此可對父母強調指導子女安全穿越道路，就能讓子女平安穿越複雜如虎口的道路。另外「對指導內容不瞭解」是父母比較不容易掌控的阻礙因素。因此可統一製作家庭宣導手冊或影音光碟，透過文字的說明及聲光影片，輔助父母正確指導子女。

2. 加強宣導的對象

以增進父母的指導行為而言，行為意向和知覺行為控制構面皆是顯著的預測因子，透過本研究針對不同背景之父母的差異檢定，得知

父親、無擔任交通志(義)工、無交通事故經驗、家中無交通安全教材、年齡 45-64 歲、低教育程度及低收入之父母在行為意向和知覺行為控制構面的得分顯著較低。因此建議可針對以上的父母做加強宣導。

3.未來研究建議

(1)針對「停等穿越道路時的安全位置」和「正確穿越道路的範圍」之項目做主題研究

研究發現六項指導項目中以「站在距離人行道邊緣三大步的位置」和「穿越道路要走行人穿越道(斑馬線)、人行天橋或人行地下道」此兩項是最容易讓父母忽略的項目。因此建議未來研究針對此主題做深入調查。

(2)針對顯著的信念進行實驗介入研究

根據本研究結果，在主觀規範和知覺行為控制構面，對行為意向有顯著預測力，建議可以針對顯著之信念進行實驗介入，以證實行為意向對指導行為的影響力。

(3)以計劃行為理論的變項為架構，加入其他的變項(例如：習慣行為)可望有助於預測力之提昇

參考文獻

- 王國川(1998)，「計劃行為理論各成份量表之設計發展與建立」，*師大學報*，第 43 卷第 2 期，頁 67-91。
- 王國川(1999a)，「青少年無照騎車行為之探討—計劃行為理論之應用」，*運輸學刊*，第 11 卷第 2 期，頁 87-108。
- 王國川(1999b)，「探討青少年搭機車戴安全帽之行為意向—計劃行為理論之應用」，*運輸計劃季刊*，第 28 卷第 2 期，頁 321-351。
- 王舒芸、余漢儀(1997)，「奶爸難為：雙薪家庭之父職角色初探」，*婦女與兩性學刊*，第 8 期，頁 115-149。
- 臺北市府交通局(2010)，穿越道路學問大?!學童穿越道路安全應重視，擷取日期：2012 年 10 月 25 日，網站：<http://www.cfc.taipei.gov.tw/ct.asp?xItem=1269108&ctNode=22621&mp=101001>。
- 利翠珊、陳富美(2004)，「配偶親職角色的支持與分工對夫妻恩情的影響」，*本土心理學研究*，第 21 期，頁 49-83。

呂思慧(2009)，以計劃行為理論探討計程車駕駛人之終生學習行為，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文。

邱美珍(2008)，以多向度試題反應理論量測兒童步行上放學之能力，國立交通大學運輸科技與管理學系碩士論文。

韋志尚(2012)，應用計劃行為理論探討路上常見之小客車違規行為，逢甲大學運輸科技與管理學系碩士論文。

教育部(2008)，學生走路與腳踏車安全指南。

陳鵬升(2006)，應用計劃行為理論探討機車交叉路口違規行為之研究，逢甲大學交通工程與管理研究所碩士論文。

陳正凡(2009)，影響機車駕駛人兩段式左轉行為意向因素之研究，國立交通大學運輸科技與管理學系碩士論文。

陳韻如(2010)，學齡兒童通學步行行為分析—以臺北市福林國小與東園國小為例，國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。

陳富美(2005)，「親職效能感、教養行為與孩子生活適應之關係研究」，*輔導與諮商學報*，第 27 期第 1 卷，頁 47-64。

張嫻茹、黃國平(1999)，「學齡對學習交通行為及認知交通安全研究」，*中華民國第六屆運輸安全研討會*，頁 95-106。

張曉萍(2012)，應用問題導向學習法於國民小學親子交通安全教育之教案設計，*中華大學運輸科技與物流管理學系碩士論文*。

趙延祥(2004)，應用計劃行為理論探討行人違規行為之研究，逢甲大學運輸科技與管理學系碩士論文。

曾文毅(2000)，國民小學交通安全教育之探討研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。

賴祈延(2008)，影響我國機車駕駛人違規闖紅燈行為決策之因子研究，交通大學運輸科技與管理學系碩士論文。

謝智仁(2002)，道路暴力行為意向之研究，交通大學運輸科技與管理學系碩士論文。

藍武王、溫傑華(1993)，「兒童步行事故之比較分析」，*都市交通*，第 68 期，頁 37-53。

Adams, J.(1995), *Risk*, London: University College Press.

- Ajzen, I. and Fishbein, M. (1980) *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior*, Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall.
- Ajzen, I. (1985) ,“From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior,” in Kuhl, J. and Beckmann, J. (Eds.), *Action Controls: From Cognition to Behavior*, New York: Springer Verlag, pp.11-39.
- Ajzen, I. (1991) ,“The Theory of Planned Behavior,” *Organization Behavior and Human Decision Processes*, Vol. 50, pp.179-211.
- Everson, T. (2002), 10 Ways to say,“I love you”to help keep your child safe. Retrieved October 4, 2012, from http://www.keepkidsalivedrive25.org/parent_tips.html.
- Parker, D. (1992),“Intention to Commit Driving Violations : An Application of the Theory of Planned Behavior,” *Journal of Applied Psychology*, Vol. 77, pp.94-101.
- Rasinski, T. V.(1994), Fast start: A Parental Involvement Reading Program for Primary Grade Students, ERIC: ED 378 544.
- Walsh, S. P., Katherine, M. W., Melissa K. H.& Watson, B. (2008), “Dialling And Driving: Factors Influencing Intentions to Use a Mobile Phone While Driving,” *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 40, pp.1893-1900.

(收稿2013/9/21 , 第一次修改2013/10/17 , 定稿2013/10/31)