

國立交通大學教育研究所

碩士論文

成年觀護個案酒駕風險知覺、  
拒酒自我效能與酒後駕車行為之  
關聯性



指導教授：方紫薇 博士  
研究生：何曉飛

中華民國一〇〇 年七月

成年觀護個案酒駕風險知覺、  
拒酒自我效能與酒後駕車行為之關聯性

**The Correlative Study of Risk Perception of Drunk Driving, drinking refusal  
self-efficacy and Drunk Driving Behavior for Adult probation cases**

研究生：何曉飛

Student：Shiau-Fei Ho

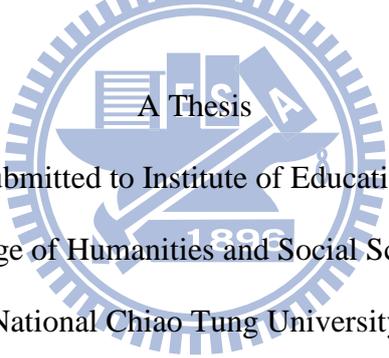
指導教授：方紫薇

Advisor：Tzu-Wei Fang

國立交通大學

教育研究所

碩士論文

The logo of National Chiao Tung University is a circular emblem. It features a gear-like outer border. Inside, there are stylized representations of a book, a lamp, and a graduation cap. The text 'A Thesis' is written across the center of the emblem. Below the emblem, the text 'Submitted to Institute of Education' and 'College of Humanities and Social Science' is printed. At the bottom of the emblem, the year '1896' is visible.

A Thesis  
Submitted to Institute of Education  
College of Humanities and Social Science  
National Chiao Tung University

in partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of

Master

in

Institute of Education

July 2011

Hsinchu, Taiwan, Republic of China

中華民國一〇〇年七月

# 成年觀護個案酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車行爲之關聯性

## 摘 要

本研究的目的是在於瞭解成年觀護個案拒酒自我效能與酒駕風險知覺的情形，並探討此兩者對酒後駕車行爲的影響。本研究以「酒駕風險知覺問卷」與「拒酒自我效能問卷」為測量工具，採便利取樣方式，以北、中、南、東部地區共 16 個地檢署之成年觀護個案為樣本，進行施測，共得1308 位有效樣本，並以 Pearson 積差相關、多元迴歸分析、單變項變異數分析等統計方法進行分析，以考驗假設，其研究結果分述如下：1、酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數有顯著相關。其中「社交壓力」拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關程度最高。2.酒駕風險知覺、拒酒自我效能對酒後駕車次數有顯著預測力。其中以「社交壓力」拒酒自我效能最具預測力，其次是「安全抵達」酒駕風險知覺，再其次是「被取締」酒駕風險知覺。3.不同酒駕被移送法辦次數者，在酒駕風險知覺、拒酒自我效能及酒後駕車次數上有顯著差異。有二次酒駕被移送法辦經驗者，其「安全抵達」與「被取締」風險知覺均比無被移送經歷者及有一次被移送者來得高；但「社交壓力」、「紓解情緒」與「情境因素」等拒酒自我效能，均比無被移送經歷者及有一次被移送者來得低。

根據以上研究發現，本研究提出進一步的討論，並提供輔導應用上之建議及未來之研究方向。

關鍵字：成年觀護個案、酒駕風險知覺、拒酒自我效能、酒駕行爲。

## **The Correlative Study of Risk Perception of Drunk Driving, drinking refusal self-efficacy and Drunk Driving Behavior for Adult probation cases**

### **Abstract**

The purpose of the study were to investigate the drinking refusal self-efficacy and risk perception of drunk driving in adult probation cases, and to explore whether the these two factors could be effectively predicted the score of drunken driving behaviors. Using Risk Perception of Drunk Driving Questionnaire and Drinking Refusal Self-Efficacy Questionnaire-revised (DRSEQ-R) as research tools, with convenience sampling method, this research was carried out on 1308 adult probation cases in 16 district prosecutor offices around northern, middle, southern, and eastern Taiwan. The statistical methods used to analyze the data were Pearson's product-moment correlation, multiple regression analysis, and one-way ANOVA. The main findings were as follows : 1. The drinking refusal self-efficacy, risk perception of drunk driving, and the frequency of drunk driving were significantly correlated. 2. Risk Perception of Drunk Driving and DRSEQ-R have significantly predictive power over the frequency of drunk driving. The "social pressure" drinking refusal self-efficacy, "safe arrival" and "being stopped" in risk perception of drunk driving, could effectively predicted the frequency of drunk driving. 3. There were significant differences among respective caught drunken driver in risk perception of drunk driving, the drinking refusal self-efficacy, and the frequency of drunk driving. Individuals whom were brought to justice with more than twice experience of drunken driving, their "safe arrival" and "being stopped "risk perceptions were both higher than those who were only caught once. However, their drinking refusal self-efficacy were lower than individuals who have never been caught, or just once.

Based on the research findings stated above, the researcher proposed further discussions for the use in the future counseling applications and directions of subsequent researches.

**Key Words:** Adult probation cases, Risk Perception of Drunk Driving, drinking refusal self-efficacy, Drunk Driving Behavior.

## 誌謝

這份論文的完成，首先要感謝指導教授 方紫薇老師，願意接納我這位老學生，在這三年的研究之路，感謝您耐心且睿智地不斷與我討論，幫助我思考我真正想要探索的是什麼，讓我在研究議題的聚焦與邏輯上愈趨清楚，並陪我一起用各種方法找尋眾多資料裡所埋藏的線索與意義，論文寫作過程更是給予充分的鼓勵、尊重與包容，甚至辛苦的與我一起與時間賽跑，謝謝老師的陪伴與指導。

感謝葉美玉教授與許鶯珠教授在論文計畫與論文口試時的指導，謝謝美玉老師在研究方向提供提綱挈領的具體建議，讓我有足夠的勇氣與信心逐步修改與完成資料分析與討論，謝謝鶯珠老師細心審閱全文，提供寶貴的意見，讓論文的書寫與編排容易閱讀，更感謝兩位老師與紫薇老師在論文的資料分析中提出許多好奇，不但為我的論文品質把關，而且指引我未來可以繼續發展的方向。

謝謝法務部保護司黃科長志忠以及各地檢署主任觀護人、觀護人、觀護佐理員，在業務視察的緊要關頭上仍然鼎力協助收集資料，讓我有豐富的材料足以探討影響成年觀護個案酒後駕車的主觀心理因素。

謝謝我的研究家族伙伴們—玫英、芳儀、秋娥、小璐、怡廷、淑玲、佩儀在整個研究歷程的討論中不吝惜地給予最真誠的鼓勵與建議，陪我一起思考想要探索的研究變項，這份論文是我們的共同創作，謝謝你們讓這個研究得以完成。

謝謝在嘉南療養院的學習，讓我有機會與不少酒藥癮、憂鬱症病友相遇，在唐心北部長的指導下，讓我更能理解他們對酒、藥自我監控的難處與控制的不容易，在論文研究方向與討論上讓我對酒後駕車有更完整的理解與視野。

謝謝讓我年輕許多的好同學，乙璇、祺淳、秋娥、聖智，五人同行一起學習的日子裡，你們照顧我這個老人家比我照顧你們還多，這三年來每一次的相聚與分享，成為我生命中非常珍貴的記憶與禮物。

謝謝親愛的老婆憶梅，這份論文的完成，對我與我們的關係，格外覺得有意義，共同唸交大研究所是我們倆的浪漫，謝謝你陪伴我一起討論有的沒的，這段日子裡是我們彼此最靠近、分享最多的時刻，深刻感受到你的付出，有你真好！

謝謝海碩協助我完成英文摘要的撰寫，同時也謝謝所有曾經在研究發想、蒐集資料、論文寫作幫助過我或為我打氣加油的好朋友們，謝謝你們！！

曉飛 100.07.21 於台南

# 目 錄

	頁次
中文摘要	I
英文摘要	II
致謝	III
目錄	IV
表目錄	V
圖目錄	VII
第一章 緒論	1
第一節 研究動機與目的	1
第二節 名詞釋義	6
第二章 文獻探討	8
第一節 酒後駕車	8
第二節 酒駕風險知覺	13
第三節 拒酒自我效能	22
第三章 研究方法	30
第一節 研究對象	30
第二節 研究架構	33
第三節 研究假設	34
第四節 研究工具	35
第五節 研究程序	48
第六節 資料處理與分析	50
第四章 研究結果與討論	51
第一節 酒駕風險知覺、拒酒自我效能之基本描述統計	51
第二節 酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關	55
第三節 酒駕風險知覺、拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測	59
第四節 不同移送次數者在酒駕風險知覺、拒酒自我效能及酒 駕次數上的差異	75
第五章 結論與建議	79
第一節 結論	79
第二節 建議	81
第三節 研究限制與未來研究方向	84
參考文獻	86
附 錄	95

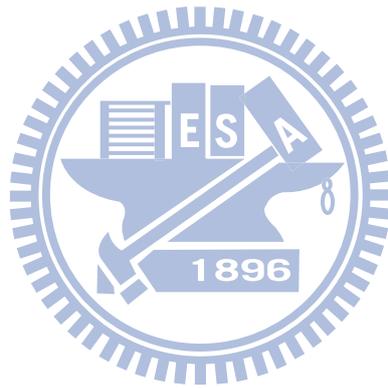
## 表目錄

表3-4-1	拒酒自我效能量表題目與項目分析數據·····	36
表3-4-2	拒酒自我效能量表因素分析摘要表·····	38
表3-4-3	拒酒自我效能量表各因素間相關矩陣·····	39
表3-4-4	風險知覺量表題目與項目分析數據·····	40
表3-4-5	酒駕風險知覺五題因素分析摘要表·····	41
表3-4-6	酒駕風險知覺四題因素分析摘要表·····	42
表3-4-7	風險知覺量表題目與項目分析數據·····	44
表3-4-8	酒駕風險知覺八題因素分析摘要表·····	45
表3-4-9	酒駕風險知覺七題設定三因子因素分析摘要表·····	46
表3-4-10	酒駕風險知覺問卷各因素間相關矩陣·····	46
表4-1-1	所有受試者在各問卷分量表之基本描述統計摘要表··	52
表4-1-2	不同性別受試者在各問卷分量表之統計摘要表（題平均） ·····	53
表4-1-3	不同年齡層受試者在各問卷分量表之統計摘要表（題平均） ·····	54
表4-2-1	酒駕風險知覺各分量表分數與酒後駕車次數的相關摘要表 ·····	56
表4-2-2	拒酒自我效能各分量表分數與酒駕次數的相關摘要表·· ·····	57
表4-3-1	酒駕風險知覺各變項對酒駕次數多元迴歸分析摘要表·· ·····	59
表4-3-2	酒駕風險知覺各變項共線性診斷摘要表·····	60

表4-3-3	拒酒自我效能各變項對酒駕次數多元迴歸分析摘要表……	61
表4-3-4	拒酒自我效能各變項共線性診斷摘要表……	62
表4-3-5	酒駕風險知覺與拒酒自我效能各變項對酒駕次數之逐步多元迴歸分析摘要表……	63
表4-3-6	全體樣本控制背景經驗、拒酒自我效能之階層迴歸分析模式摘要表……	66
表4-3-7	全體樣本控制背景經驗、酒駕風險知覺階層迴歸分析模式摘要表……	67
表4-3-8	有酒駕行為者控制背景經驗、拒酒自我效能之階層迴歸分析式摘要表……	69
表4-3-9	有酒駕行為者控制背景經驗、酒駕風險知覺之階層迴歸分析摘要表……	71
表4-3-10	酒駕風險知覺與拒酒自我效能各變項對酒駕次數之逐步多元迴歸分析摘要表……	72
表4-4-1	不同酒駕被移送法辦次數者在酒駕風險知覺各分量表上的差異……	76
表4-4-2	不同酒駕被移送法辦次數者在拒酒自我效能各分量表上的差異……	77
表4-4-3	不同酒駕被移送法辦次數者在近一個月酒後駕車次數的差異……	78

# 圖目錄

圖 3-2-1 研究架構..... 33



## 第一章 緒論

本研究的主要目的在於瞭解成年觀護個案拒酒自我效能與酒駕風險知覺的情形，並探討此兩者對酒後駕車行爲的影響。本章共分研究動機與目的、名詞釋義二小節。

### 第一節 研究動機與目的

在現代的華人社會文化裡，仍存在「飲酒有助於交際與健康」的觀念（董時叡、王淳妍，2004），無論公司尾牙、朋友慶生、同事聚會、私人應酬、甚至接洽生意，多會以喝酒來助長興致與氣氛（邱立誠，1990），導致啤酒屋、酒吧四處可見。2002年台灣成爲世界貿易組織(WTO)會員後，酒類貨品關稅大幅下降，同時取消菸酒專賣制度，開放民間業者加入市場，各國酒類大量湧入。街角巷弄二十四小時營業的7-11、全家便利商店開始兼賣各種酒類之後，已將酒轉型成爲果汁、咖啡、茶一樣的日常生活飲料，垂手可得、隨時可飲。行政院統計2002年至2008年18歲以上的國人，平均每人每年酒精消費量爲3.1公升，相當於1469罐0.35公升的罐裝台灣啤酒，也就是說平均每人每星期喝掉28罐台灣啤酒（行政院主計處，2009）。學者調查推估台灣地區18歲以上約有94萬人目前仍有飲酒習慣（梁振翊、周肇茂、何佩珊、謝天渝、楊奕馨，2004）。再加上酒精濃度超過標準才處罰的法條規定，使得自認酒量夠好或自信神智清楚控制能力不錯的駕駛人常會出現酒後開車的情形（王邦安，2008），連帶酒後駕車發生事故的報導也時有所聞。國內研究發現，在交通事故中，酒後駕車頭部外傷者的死亡率達10.2%，爲一般肇事頭部外傷者死亡率1.4%的7.2倍（李燕鳴、白璐，2000），可見酒後駕車如果發生事故，傷亡必然慘重。

雖然，1999年立法院將「酒後駕駛違規行爲」納入刑法處罰，訂定第一百

八十五條之三，酒後駕車以重大違背義務致生交通危害的公共危險罪處罰，寄望藉此遏阻酒駕違規行為的發生。然而，2001年屬於當場死亡或24小時內死亡的A1類道路交通事故肇事原因分析，酒後（醉）駕車排名第三，佔當年度死亡車禍件數的13%（內政部警政署，2002）。為了遏阻酒駕違規行為繼續攀升，當年再次修訂的道路交通管理處罰條例，特別加重「酒後（醉）駕駛」的交通違規行政罰並增訂肇事後的刑事罰（陶百川、王澤鑑、劉宗榮、葛克昌，2010）。結果至2006年A1肇事原因的分析，酒後（醉）駕車的排名卻攀升到第一名，佔當年度死亡車禍件數的23.51%（內政部警政署，2008）。2008年1月2日立法院更修正刑法第一百八十五條之三，將原條文「處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金」中之罰金部分提高為「或科或併科十五萬元以下罰金」，警政單位也配合實施交通大執法，希望遏止該類案件的不斷發生，2008年酒後（醉）駕車肇事死亡件數降為22.05%，但仍排名第一（內政部警政署，2009）。2009年1月起，警政署再擴大實施「加強取締惡性交通違規專案」，並規劃辦理「員警道安宣導共識營」、「擴大交通安全宣導專案」，以及成立「交通安全宣導團」擴大宣導。2010年酒後（醉）駕車肇事死亡件數再降為20.22%，但仍維持在第一名，平均每天至少有一件酒駕死亡車禍發生（內政部警政署，2011），但酒駕致使人受傷或死亡車禍之發生，常連帶的也造成肇事者及被撞者之完整的家庭破碎，帶來經濟、身心等方面之問題，故如何降低酒駕及其造成之傷害後果，是很值得探討之主題。

依據道路交通管理處罰條例規定，酒後（醉）駕車呼氣酒精濃度測試值每公升超過0.55毫克時，除了開罰單之外，還需移送地檢署以違背安全駕駛罪法辦。從法務部的歷年統計可以發現，警方移送違背安全駕駛罪（即酒後駕車）的案件逐年增加，從2000年的23044人增加到2008年的58939人，8年間增加了2.6倍；經法院判決確定有罪人數，也從2000年的18679人增加到2008年的41342人，8年間增加了2.2倍（法務部，2009）；顯示國人酒後駕車的人數不但增加，而且駕駛

人飲酒量大到須移送法辦的人數也大幅提升，酒後駕車問題日趨嚴重，已不是修法重罰與加強取締可以遏止的。

自2002年2月起，檢察官對案件輕微且有悔意的酒後（醉）駕車被告給予緩起訴處分，透過要求回饋社會的方式，珍惜自新機會與尊重他人生命，人數從2002年的1018人增加到2008年的15183人，6年間增加了14.9倍（法務部，2009）。在緩起訴期間，檢察官同時命要求酒駕緩起訴被告參加認知輔導教育以改善酒駕習慣的命令也急速增加，2008年較2007年成長303.2%（法務部，2009）。顯示面對酒駕問題，檢察官認為除了重罰與宣導之外，還需要其他更積極的策略介入。這些被要求參加認知輔導教育的緩起訴被告，立刻成為觀護人的輔導個案，這些人數佔了觀護人所有輔導個案量的38%（法務部，2010），衝擊整個觀護人的輔導作為與品質。

地檢署觀護人面對這群人數眾多的酒駕緩起訴被告，在執行認知輔導教育方面，多以生命教育與法律案例講解為主要內容。然而，從法務部2009年出版的違背安全駕駛行為態樣調查報告裡，發現有77.1%的酒後（醉）駕車者知道「酒精濃度測試值超過0.55mg/L，就要移送法辦」，可見即使有法律認知，仍無法阻止酒後駕車的行為；該項調查同時也發現再犯者佔30.2%。這些現象是否意味著觀護人最常用的生命教育輔導策略效果並不理想，需要進行檢討與調整？還是需要再增加某些方面的輔導策略？本研究即想透過針對不同酒駕法辦次數的成年觀護個案，進行影響其酒駕行為因素的探討，找出能有效預測酒駕行為的關鍵因素，讓觀護人能夠針對不同法辦次數的緩起訴酒駕被告進行評估，預測其再犯機率，並規畫較有效的輔導策略，以免其再犯，減少酒駕肇事的發生。

從國內學者的研究發現：警察加強取締，提高酒後駕車被取締的機率與風險，對駕駛人實際酒後駕車行為的影響，尚未有一致明確的結論（王邦安，2008；鍾文獻，2009）。也就是說，藉由外在（警察）的操作（加強取締），並不一定能影響酒駕行為的發生。因此，本研究想從另一個面向，藉由探討駕駛人內在主觀

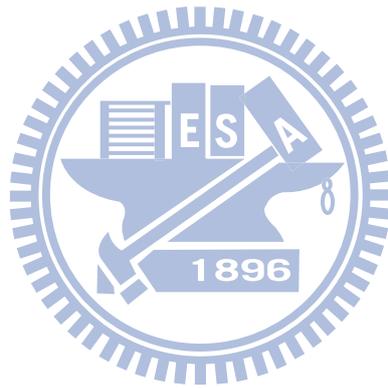
的酒駕風險知覺與拒酒自我效能來瞭解其對酒駕行為的關聯性，以做為擬訂酒駕行為輔導策略的參考。

依據道路交通管理處罰條例第三十五條規定「汽(機)車駕駛人駕駛汽(機)車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，處以罰鍰。」的旨意，只要駕駛人酒精濃度未超過規定標準即容許其開車上路。換句話說，法律規定是允許駕駛人喝酒但不能過量。由此推論，飲酒量的控制是避免違法酒後駕車的主要關鍵之一，飲酒量的控制要如何達到呢？多數學者研究發現拒酒自我效能會影響飲酒頻率與飲酒量 (Hasking & Oei, 2002, 2007; Holloway, Watson, Arthur, Starr, McFadyen, & McIntosh, 2007; Oei & Burrow, 2000; Oei, Hasking, & Phillips, 2007)，因此瞭解及增強駕駛人的拒酒自我效能，將能協助駕駛人控制飲酒頻率與酒量，減少因過量飲酒而違規開車的次數。另外，有學者認為個人對酒後駕車發生事故與被取締的風險知覺評估是影響其是否酒後駕車的重要因素 (汪明生、黃國良、郭文俊，2005; 葉寶文、傅祖壇，2006, 2007; Waller, 2000)；同時，又有學者研究發現被取締經歷與風險知覺有關，有被取締經驗的駕駛人，其風險知覺比沒有被取締經驗的駕駛人低 (汪進財、鍾易詩、蕭力文，2009; 林柏丞，1996; 陳彥合，2003; Marchetti, Morandi, Lombardo, Berzolari, Brunco, & Marinoni, 2009)；然而，在酒後駕車被取締處罰的程度上，可分為較輕的違規行為「罰錢了事」，與較重的違法行為「移送法辦，甚至有可能被關」；至今雖未見有學者探討此不同嚴重程度的被取締處罰經歷對風險知覺的影響，但一般多認為：若經歷過較嚴重的移送法辦結果，可能會提升酒駕風險知覺，日後也可能較少酒駕，故有 2001 年修法增加「移送法辦」的重罰策略，成效卻並不顯著。如果能夠透過實際的調查研究，瞭解不同酒駕被移送法辦次數的駕駛人，其酒駕風險知覺的評估對決定是否酒後駕車的影響與關聯性，將能協助相關輔導人員開展不同的輔導策略。因此，本研究想要瞭解不同酒駕被移送法辦次數背景的成年觀護個案，其拒酒自我效能、酒駕風險知覺與酒後駕車行為的關聯性，做為觀護人與相關人員擬訂酒後駕車違法

人員輔導策略的參考，以提高輔導效能。

綜合以上所述，本研究目的有：

- 一、瞭解成年觀護個案的酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車行為的關聯性。
- 二、瞭解成年觀護個案的酒駕風險知覺與拒酒自我效能對酒後駕車行為的預測性。
- 三、比較不同酒駕被移送法辦次數的成年觀護個案，其在酒駕風險知覺，拒酒自我效能及酒後駕車行為上的差異。



## 第二節 名詞釋義

### 壹、成年觀護個案

本研究所指的成年觀護個案，乃是指目前在法務部所屬各地方法院檢察署接受觀護人執行觀護輔導的所有個案。這些個案約有 38% 是酒後駕車被移送地檢署法辦的個案，也就是說，有些個案不曾因為酒後駕車被移送過，有些個案曾經因為酒後駕車被移送一次，有些個案曾經被移送二次（含）以上。

### 貳、酒駕風險知覺

酒駕風險知覺係指駕駛人對酒後駕車的「情境資訊收集」與「可控制的信心程度」綜合而成的主觀判斷。學者汪明生等人認為酒駕風險知覺主要包括「事故風險」與「被取締風險」。本研究所謂的酒駕風險知覺，係指受試者在研究者所編訂的「酒駕風險知覺問卷」上的分數，其內容包括「事故風險」、「被取締風險」、「安全抵達」三個分量表。分數愈高，代表酒駕風險知覺愈高。

### 參、拒酒自我效能

拒酒自我效能（drinking refusal self-efficacy）係指個體在各種情境下，對自己能拒絕飲酒的信心程度。本研究所定義的拒酒自我效能，係指受試者在研究者所修訂的「拒酒自我效能問卷」上的分數，其內容包括「社交壓力」自我效能、「情緒紓解」自我效能、「情境因素」自我效能三個分量表。分數愈高，代表拒酒自我效能愈高。

### 肆、酒駕行爲

酒駕行爲的定義，廣義與狹義二種。廣義的定義係指駕駛人喝酒後駕駛機動車輛的行爲。狹義的定義係指駕駛人駕駛機動車輛時，其呼氣酒精濃度超過每公

升 0.25 毫克，此駕車行爲即稱爲酒駕行爲。有研究指出，國人酒後駕車未被警察查獲的比例超過 35%（王邦安，2008），也就是說，官方的違規記錄並無法呈現當事人酒後駕車的真实性。因此，本研究採廣義的定義，以受試者事後回憶的自陳方式，收集其前一個月喝酒後實際駕駛機動車輛的行爲次數（不論其呼氣酒精濃度是否超過多少每公升 0.25 毫克）。

## 伍、酒駕被移送次數

酒駕被移送次數，係指駕駛人酒後駕車，被警察攔檢發現其呼氣酒精濃度超過每公升0.55毫克，移送地檢署法辦的次數。「酒駕被移送法辦」爲犯罪前科的一種，此資料之使用受個人資料保護法的規範，調閱除需經當事人同意外，還需經一定的程序。而本研究主要是探討駕駛人內在主觀的酒駕風險知覺對酒駕行爲的影響，強調「主觀經驗」的影響。因此，採以受試者印象回憶的自陳方式，收集其開（騎）車至今，曾因酒後駕車被移送地檢署法辦的次數。所以本研究探討的酒駕被移送次數，係指駕駛人主觀印象中曾因酒後駕車被移送地檢署法辦的次數。包括有些人在主觀印象中認爲：完全沒有因爲酒後駕車被移送地檢署過（即 0次），有些人曾經被因爲酒後駕車被移送一次，有些人因爲酒後駕車被移送二次（含）以上。

## 第二章 文獻探討

本章將分別探討酒後駕車、酒駕風險知覺與拒酒自我效能之概念、量測工具與相關研究，做為探討本研究的基礎。本章共分酒後駕車、駕駛風險知覺、拒酒自我效能三小節。

### 第一節 酒後駕車

本節旨在探討酒精對人體的影響、量測方法、對駕駛行為與酒後駕車的相關研究。分述如下：

#### 壹、酒精對人體的影響

酒精如同全身麻醉劑，可以降低腦部所有區域的功能，最先受到影響的是腦部較高的整合區域，其次是思考程序，精細的決定力、判斷力、運動功能等也會接著依序失去原有的功能水準（楊聖信、林君穎、許桂森、張國志譯，1998）。

飲酒後，酒精對人體產生多少影響是與人體內血中酒精濃度(Blood Alcohol Concentration, BAC)的高低有密切關係，阮祺文(2000)研究指出：

1. 血中酒精濃度到達 10~50 mg / 100 ml 時：精細工作的控制能力降低，判斷能力、協調能力、注意力等也降低。
2. 血中酒精濃度到達 50~100 mg / 100 ml 時：肌肉協調能力受損，反應遲鈍。
3. 血中酒精濃度到達 150~300 mg / 100 ml 時：平衡感受損，說話含糊，腳步不穩，感覺產生障礙。
4. 血中酒精濃度超過 300 mg / 100 ml 以上時：無法站立、昏睡、肌肉失調明顯、大小便失禁、呈現昏迷狀態。
5. 血中液酒精濃度到達 400~500 mg / 100 ml時：完全失去意識、呼吸循環虛脫可能導致死亡。

由此可知，飲酒後，人精細工作的控制能力、判斷能力、協調能力、注意力、肌肉協調能力、平衡感等都會受到影響，連帶也會影響到駕駛人操控機動車輛與判斷路況及反應的能力。

## 貳、人體內酒精的量測

一般量測人體內酒精含量的方法有下列三種：

1. 血液中酒精濃度(Blood Alcohol Concentration, BAC)：指 100 cc 血液中所含之酒精公克數，即以 *g/dl* 表示之，例如：100 cc 血液中含有 0.05 g 酒精時，即以BAC 為 0.05%表示之。
2. 呼氣中酒精濃度：指每公升吐氣中所含之酒精毫克數，即 *mg/l*。
3. 尿液中酒精濃度：指 100cc 尿液中所含之酒精公克數，即 *g/dl*。

一般而言，尿液中酒精濃度，大多用於醫院病理生化檢驗，較少作為交通執法的標準。歐美等國家交通執法標準較常使用的是血液中酒精濃度，其檢驗結果較為精確，但必須藉由抽血的方式取得檢體，施行較費周章。相對而言，我國交通執法單位則採用取樣較為方便的呼氣酒精濃度做為取締標準。

我國道路交通管理處罰條例第三十五條及道路交通安全規則第一百十四條規定：動力車輛駕駛人飲用酒類或其他類似物後，其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上者為酒後駕車，必須取締受罰。

## 參、酒精對駕駛行為的影響

酒精可以影響一般人的注意力、肌肉協調能力、判斷能力等（阮祺文，2000；楊聖信等人譯，1998）。對於駕駛人而言，酒精對駕駛行為的影響為何？有關的研究如下：

Harrison 與 Fillmore (2005) 以酒精及安慰劑對 28 位有駕駛經驗的受試者進

行模擬駕駛路試實驗，結果發現：酒精會降低駕駛操控的精確度，駕駛技術愈差者受酒精的影響愈大。

傅幸梅（2004）以駕駛模擬器進行酒精對駕駛行為績效影響之研究，結果發現：交通標誌距離判定、分割注意力工作、聽聲辨位、數字加減運算、文字關聯性判斷工作之正確率隨呼氣酒精含量增加而下降，反應時間增加。

朱禮伶（2009）藉由駕駛模擬系統以虛擬實境技術建構出市區道路的場景，以實驗方式探討在不同的呼氣酒精濃度下，酒後駕車對駕駛者造成之影響，分析發現：當駕駛人酒後開車上路時，不但反應較慢、控制較差，而且還會有暴衝、急停、左右蛇行等危險駕駛行為。同時並認為：酒後駕車將提高肇事率，且當駕駛人的呼氣酒精濃度越高時，其肇事率也就會越高。

田文肇（2008）以固定式機車模擬器配合虛擬道路場景進行實驗，探討機車騎士對於道路上突發事件的煞車反應時間，結果顯示，喝酒會讓受測者對於突發事件的剎車反應時間變長，增加可能發生事故的機率。

陳凱唯（2009）以駕駛模擬儀設計符合台灣的駕駛場景與駕駛任務劇情，進行酒駕實驗，研究發現：呼氣酒精濃度對於油門深度、車速、縱向加速、方向盤角度等駕駛績效，都達到顯著性的影響。

綜合以上的研究，可以發現：呼氣酒精濃度的高低確實會影響交通標誌距離判定、突發事件的剎車反應時間、油門控制、車速、方向盤角度等駕駛行為的表現，呼氣酒精濃度越高，駕駛績效越受影響。當駕駛人呼氣酒精濃度越高時，其肇事率也可能會隨之越高。

#### **肆、酒駕行為造成事故之研究**

酒精對駕駛行為的影響包括：駕駛操控的精確度、交通標誌距離的判定、危險駕駛行為的發生、突發事件的煞車反應時間等（田文肇，2008；朱禮伶，2009；傅幸梅，2004； Harrison & Fillmore，2005）。酒後駕車對事故發生的關聯性如

何？現有的相關研究如下：

Lin 與 Kraus（2009）進行機車騎士事故傷亡類型與風險因素的回顧研究，發現每行車一公里，機車騎士的死亡風險為其他機動車輛駕駛人的 34 倍，而酒後駕車是主要的影響因素。

Ramstedt（2008）以時間序列方式分析 1950-2002 年代戰後美國酒精消費量與致命事故的關聯性，結果發現：酒精消費量對男性駕駛機動車輛肇事致命的發生率，具有相當好的解釋力，酒後開車駕駛人血液酒精濃度與機動車輛致命事故間有極為顯著的關聯性。

黃韻芝（2006）分析內政部警政署民國 93 年造成人員當場或 24 小時內死亡的 A1 類道路交通事故原始資料檔案 2502 筆，結果發現：駕駛人的飲酒情形會嚴重影響肇事傷亡程度；酒測結果酒精濃度越高者，死亡預測機率也越高。

郭乃鳳（2010）從內政部警政署九十七年臺閩地區造成人員當場或 24 小時內死亡的 A1 類、及 24 小時後死亡的 A2 類交通事故原始資料檔中，整理出 73407 筆機車事故資料，進行研究，結果顯示：「超過酒測值」者在受傷與否之勝算為「未飲酒或未超過酒測值」者的 3.34（1/0.299）倍，即飲酒超過標準值的機車駕駛比較容易在事故發生中受傷；同時也發現酒後騎車與事故的嚴重度有關，酒精濃度越高，傷亡比例也就越高。

李燕鳴與白璐（2000）研究花蓮地區 621 位因車輛肇事受傷送急診者的死亡率與醫療花費，結果發現：酒後駕車頭部外傷者的死亡率達 10.2%，為一般肇事頭部外傷者死亡率 1.4% 的 7.2 倍，可見酒後駕車如果發生事故，傷亡必然慘重。

綜合以上的研究發現：飲酒超過標準值的酒駕行為較易發生事故，換句話說，飲酒超過標準值的酒駕行為有較高的事故風險。同時也發現：酒精濃度越高，傷亡比例亦越高，也就是說，飲酒量愈多，體內酒精濃度也就愈高，酒駕行為發生傷亡事故的機率也隨之增高，死亡率也比一般肇事車禍高出很多，因此減少飲酒過量的酒後駕車行為，是避免酒駕肇事的主要方法之一。法務部（2009）調查

發現：雖然修法重罰且加強取締，但呼氣酒精濃度超過 0.55mg/l 移送法辦的駕駛人卻仍大幅成長，8 年間增加了 2 倍多，不但如此，再犯率也高達 30%。如何降低飲酒過量的酒後駕車行為與再犯率，以減少酒駕肇事所造成的死傷、家庭破碎與社會成本，是很值得進行深入探討的主題。本研究企圖從不同法辦次數駕駛人的酒駕風險知覺與拒酒自我效能加以探討，找尋其與酒駕行為之間的關聯性與預測力，希望能提供法院與地檢署之觀護人在擬定有效輔導策略的參考。



## 第二節 酒駕風險知覺

本節旨在探討酒駕風險知覺的概念、相關研究與量測工具。分述如下：

### 壹、酒駕風險知覺的概念

#### 一、風險

風險 (risk) 一詞，韋氏 Merriam-Webster 線上字典解釋為損失或損害的可能性；黃清賢 (1996) 認為是傷害、毀損或損失的機率，或是可能的程度；楊紹琦 (2006) 認為是在危害的情境下，受到威脅的危險程度與機率；翁林瀧 (2007) 認為是「事件發生」與「事件後果」兩基本要素的組合；蔡宗銘 (2008) 認為「損失」與「不確定性」是構成風險的核心要件。

歸納以上所述，可以說風險的基本構成要素包括「負面結果」與「可能機率」(Brown & Groeger, 1988；Klinke & Renn, 2001)。雖然「可能機率」可以透過歷次事件發生頻率的統計學方法獲得，但是一般人對危險事物的風險評估大部分還是依賴自己的主觀判斷 (Flin, Mearns, Gordon, & Fleming, 1996；Slovic, 1987)。此種主觀判斷，受到個體對事件的直接經驗、所獲得的相關資訊、所處環境的認知等綜合而成的知覺所影響。因此，在探討個體選擇採取何種行動時的風險評估，應著重於個體主觀對該行動的風險知覺。

#### 二、風險知覺 (risk perception)

「risk perception」一詞，有學者翻譯為風險感認，也有學者翻譯為風險知覺，本研究採用「風險知覺」此一譯詞。

國外學者Brown與Groeger (1988) 認為風險知覺是指處於具有潛在危害的特定環境中，主觀經驗認知的風險。Kronenfeld與Glik (1991) 認為是個體面對某種危險情境、活動或技術時，所做的直覺評估。Sitkin與Pablo (1992) 認為是個

體透過對情境的描述、與控制機率估算後的信心程度，所形成對情境風險性的判斷。

國內學者黃懿慧（1994）認為風險知覺是指個體受到災害的集中程度、熟悉度、控制性、公平性、自願性等，及其是否引起畏懼，所產生的心理狀態。吳清源（2002）認為是個體面對事件時，將先前的觀念、態度與所獲得的資訊加以吸收、轉換與詮釋的心理現象。周長志（2005）認為是個體對情境的不確定性與可控制程度的主觀評估。楊紹琦（2006）認為是個體在特定狀況中，知覺到情境或行為導致危險的程度與可能性。曾舟君（2007）解釋為是個體對環境的不確定性，加上行為可能造成傷害的程度，所感覺到的風險性。

綜合以上學者的詮釋，風險知覺可以說是對未來的情境透過「資訊收集」與「信心程度」綜合評估發生危害可能率的主觀判斷，評估發生危害可能率愈高，其風險知覺即愈高。例如，某甲每天騎車行經相同路線從未遇到警察攔檢（資訊收集），有一天任職部門在該路線上的餐廳舉行慶功宴，自覺酒量很好酒後騎車沒有問題（信心程度），於是主觀判斷酒後騎車的風險極小（風險知覺），因此在慶功宴上喝酒言歡，餐後自行騎車回家。

### 三、酒駕風險知覺

有學者認為影響駕駛行為的風險知覺可以包括：駕駛人自認其未來發生事故可能性、駕駛信心、對高風險駕駛行為的危險認知、對各種駕駛情境憂慮或擔心程度等（汪進財、鍾易詩、蕭力文，2009）。

本研究關心飲酒對駕駛人的影響。由於酒精屬於影響中樞神經系統的藥物之一，駕駛人喝酒後的行為表現與喝酒前有所不同，比較容易發生事故，造成自身、他人生命或財產的危害（郭乃鳳，2010；黃韻芝，2006；Lin & Kraus，2009）。先進國家均立法明定駕駛人限量飲酒、強制受檢與取締處罰的規範。因此，有學者進行有關酒駕的風險知覺研究，認為酒後駕車所引發的風險，主要包括發生事

故風險與被取締風險（汪明生、黃國良、郭文俊，2005；葉寶文、傅祖壇，2006，2007；Waller, 2000）。

## 貳、酒駕風險知覺的相關研究

由上述之概念可知酒後駕車所帶來的風險知覺，主要包括：（1）發生事故的風險知覺（2）呼氣酒精濃度超過標準被取締的風險知覺。在回顧文獻後，研究者認為還需要增加「安全抵達風險知覺」，現將其相關研究分述如下：

### 一、發生事故風險知覺

過去研究顯示出風險知覺的高低會影響駕駛人採取危險駕駛行為的頻率；而風險知覺受到事故發生的頻率與嚴重度影響，所以事故經歷是影響風險知覺的主要因素之一。曾經有酒後駕車發生事故經歷的駕駛人，其酒駕風險知覺會比酒後駕車無發生事故經歷的駕駛人高。如王建仁（2003）以區域隨機抽樣的方式對台灣北部地區七個主要縣市之機車使用者444人，進行實地面對面訪問之問卷調查研究，以事故發生的損失頻率與損失嚴重程度作為事故風險知覺的衡量，結果發現：機車使用者認為本身涉入機車相關交通事故的機率並不高，但認同一旦涉入事故而受傷，其傷亡程度將較為嚴重。對於「酒精濃度可能超過規定，仍然騎車外出」的損失頻率與嚴重度，抱持著較危險的態度，也就是具有較高的風險知覺。機車使用者採行冒險性機車駕駛行為（例如酒後駕車）之頻率高低，以其風險知覺高低的影響程度最大，駕駛能力的自信影響程度最小。類似的研究，張順惠（2008）對30位駕駛人進行碰撞風險實驗研究發現，駕駛人的事故經歷可以降低後續的碰撞風險，對駕駛績效及碰撞均有直接的影響。換句話說，事故經歷會提高後續的風險知覺而減少碰撞的發生。

綜合以上學者的研究，可以發現：事故經歷與風險知覺有關，事故經歷會提高後續的風險知覺。當酒駕風險知覺提高時，酒後駕車行為就會隨之減少；酒駕

行為減少時，被警察攔檢取締移送法辦的機率也隨之降低。因此，事故經歷所引發的事故風險知覺，不但會影響酒駕次數，同時也會影響酒駕被移送法辦的次數。由此推測，事故風險知覺越高的駕駛人，酒駕次數越少，酒駕被移送法辦的次數也越少。因此本研究假設：事故風險知覺的高低，可以預測酒駕行為次數的多少。

## 二、被取締風險知覺

一些研究亦指出被取締經歷的有無，會影響風險知覺的高低。如國外 Marchetti 等學者 2009 年對義大利地區涉及道路交通事故的 2908 位駕駛人進行研究，發現曾有交通違規未被處罰者，發生嚴重受傷的事故風險較高，換句話說，有被取締經歷的駕駛人，其風險知覺較高，發生重大事故的機率較低 (Marchetti, Morandi, Lombardo, Berzolari, Brunco, & Marinoni, 2009)。

國內一些研究亦有類似的結果：陳彥合 (2003) 透過問卷調查的方式，進行機車使用者風險知覺與強制汽車責任保險的研究，發現最主要影響機車使用者風險知覺的因素為違規經歷，包括近一年內有否因騎乘機車違反交通規則而遭舉發、舉發次數、違規罰鍰等。林柏丞 (1996) 利用問卷調查進行青少年交通安全風險知覺的研究，結果發現青少年對交通違規行為之風險知覺與違規頻率有顯著的相關，當對某一交通違規行為的風險知覺越高時，其違規的頻率也越低。也就是說，當駕駛人酒駕 (交通違規行為) 風險知覺越高時，其酒駕 (違規) 頻率也越低，連帶被取締移送法辦的頻率也越低。

張新立與葉純志 (2003) 以台北市為研究對象，收集 1996 年 3 月至 2000 年 12 月共 58 個月的酒後駕車肇事與防治措施相關資料，進行成效評估研究，結果發現警方執法與酒後駕車列入刑法公共危險罪，會顯著降低酒後駕車肇事次數。也就是說，當駕駛人知覺到警察正在嚴加取締酒駕或酒駕有可能會被移送地檢署法辦時，駕駛人酒後駕車肇事次數會降低，形成這種現象有可能就是駕駛人減少酒後

駕車的次數。換句話說，駕駛人的酒駕被取締風險知覺提高時，酒駕次數有可能會隨之降低。

從上述的研究可以發現：被取締經歷的有無與風險知覺有關，有被取締經歷的駕駛人，其被取締的風險知覺較高；被取締風險知覺較高的駕駛人，其酒駕次數較少，連帶酒駕被移送法辦的次數也隨之較少。但亦有研究指出：提高被取締的機率，並不一定能提高酒駕風險知覺，降低酒駕次數。如鍾文獻（2009）對台中縣警察局以及轄區內八個分局進行為期48個月的交通事故發生率與執法強度關聯性的研究，結果顯示：單靠警察加強取締酒後駕車、開立勸導單並無法達到降低交通事故的效果。也就是說，對酒後駕車者而言，單純的提高被取締的機率，並不一定能降低其酒駕行為的發生。亦即單純的提高被取締的機率，並不一定能促使駕駛人提高酒駕風險知覺，其酒駕次數也不一定因此而減少，故無法達到降低交通事故的效果。

另外，王邦安（2008）對高雄縣、市警分局移送地檢署法辦的 304 位酒後駕車者進行問卷調查，研究發現：多數的酒後駕車者是以主觀認知有無喝醉酒與交通便利性來決定酒後是否駕車，至於公部門的處罰規定對酒後駕車者決定是否駕車之影響並不顯著。也就是說，是否會被取締處罰，並不是酒駕的主要考量因素。因此，即使被取締的機率增加、也不一定提高酒駕風險知覺，酒駕次數也不一定隨之減少，故單純的處罰規定無法影響酒駕行為的發生。

由過去這些研究，可以發現被取締經歷與風險知覺可能有關。但政府採取加強取締酒駕的措施，並未確實達到降低酒駕行為的發生與再犯率。因此，酒駕被取締經歷對酒駕風險知覺的關聯性仍有待釐清，

### 三、安全抵達風險知覺

酒駕風險知覺除了上述的「發生事故風險知覺」與「被取締風險知覺」外，研究者認為還有「安全抵達風險知覺」。有關研究敘述如下：

柳永青與傅幸梅（2007）對 8 位有駕照 20-30 歲的駕駛人進行不同呼氣酒精濃度對駕駛行為與執行相關認知工作績效影響之研究，結果發現呼氣酒精濃度需達 0.5mg/l（含）以上，駕駛人的駕車行為表現才會急劇變壞，並且發現許多酒醉駕駛人是因為以前每次均能"安全"抵達目的地，而鬆弛其對酒醉駕駛後果之警戒心理。換句話說，酒駕風險知覺可能會受到駕駛人酒後駕車之「安全抵達目的地」經驗多寡的影響，進而影響酒後駕車行為。當駕駛人無論喝了多少酒、呼氣酒精濃度有多高，只要其酒後駕車安全抵達目的地的次數越多，酒駕風險知覺也就隨之越低。因為駕駛人覺得酒後駕車沒甚麼事故風險，不需要擔心與警戒，酒後駕車行為也會跟著增加。

此種「安全抵達風險知覺」除了評估是否會發生事故之外，研究者認為還可以包括是否會遇到警察攔檢。不論警察攔檢多頻繁，如果駕駛人評估在這段路程中不會遇到警察攔檢，酒駕行為就有可能會出現。

所以，酒後駕車的風險知覺也會受到駕駛人歷次酒後駕車是否能"安全抵達目的地"經驗多寡的影響，如果每次酒後駕車都未發生事故、也未遇到警察攔檢、安全抵達目的地，其酒駕風險知覺就會降低，酒駕行為就會增加。酒駕行為增加時，被警察攔檢取締移送法辦的機率也隨之增高。因此，安全抵達風險知覺不但會影響酒駕次數，同時也會影響酒駕被移送法辦的次數。由此推測，安全抵達風險知覺越高的駕駛人，酒駕次數越少，酒駕被移送法辦的次數也越少。因此本研究假設：安全抵達風險知覺的高低，可以預測酒駕行為次數的多少。

綜合以上三種酒駕風險知覺的文獻回顧，可以發現過去尙未有研究探討「發生事故」、「被取締」、「安全抵達」這三部分的風險知覺與酒駕次數的關係，何者較高？何者較能預測酒駕行為？本研究也將進行這方面之探討。

另外，在酒駕被取締處罰的程度上，可分為較輕的違規行為「罰錢了事」，與較重的違法行為「移送法辦，甚至有可能被關」；至今雖未見有學者探討此不

同嚴重程度的被取締處罰經歷對風險知覺的影響，但一般多認為：若經歷過較嚴重的移送法辦結果，可能會提升酒駕風險知覺，日後也可能較少酒駕，故有2001年修法增加「移送法辦」的重罰策略，但成效卻並不顯著。研究者認為移送法辦的經歷會對酒駕行為有所影響，依其移送經歷可分為：1.完全沒有因為酒駕被移送地檢署經歷的駕駛人，2.曾經因為酒駕被移送一次之駕駛人，3.被移送二次（含）以上之駕駛人。這三種組群對酒駕風險知覺可能會有不同的樣態，研究者認為：當駕駛人酒駕發生事故次數越多時，其酒駕風險知覺越高，後續酒駕次數會越少，連帶酒駕被取締移送法辦的次數也越少，所以酒駕被移送法辦次數與事故風險知覺有關；有二次（含）以上酒駕被移送法辦經歷者的事故風險知覺比只有一次酒駕被移送法辦經歷者高。另外，過去研究顯示，當駕駛人每次酒後駕車都能"安全抵達目的地"時，其酒後駕車的行為不會減少，因此會影響其酒後駕車行為的發生；所以沒有酒駕被移送經歷的受試者，其被取締風險知覺比有酒駕被移送經歷的受試者低。因此，研究者認為值得更細緻的探討，是否不同酒駕被移送法辦次數的成年觀護個案，其酒駕風險知覺會有所不同？其酒駕次數也會有顯著的差異？如果能夠透過實際的調查研究，得到不同酒駕被移送法辦次數的駕駛人，其酒駕風險知覺的評估及酒後駕車行為有所不同時，將能協助相關輔導人員開展不同的輔導策略。

### 參、酒駕風險知覺的量測

對於酒後駕車風險知覺的量測，學者汪明生等人（2005）採用資訊整合理論的實驗程序來進行，其依據高機率低結果（以酒後駕車被取締為案例）及低機率高結果（以酒後駕車發生事故為案例）兩種風險類型，再分別配合三種不同程度，設計刺激變項，如酒後駕車被取締風險知覺分「未達處罰標準放行」、「開單告發」、「開單告發並移送法院」三種不同程度，以及酒後駕車發生事故風險知覺「導致車輛損毀」、「導致有人受傷」、「導致有人死亡」三種不同程度，

並設計以一長六十公分的鐵尺做為評估尺度，鐵尺上有一磁鐵游標，直尺面向受試者之一面沒有任何刻度，只有在其右端點標上「風險極大」、左端點標上「風險極小」，而直尺面向主試者的一面則有1-60 公分的估計值刻度；主試者採一對一個別施測的方式，將寫有各種問題狀況的卡片逐張呈現給受測者，並請受測者依其主觀評估移動鐵尺上的游標，主試者加以記錄，做為受測者對該風險判斷的評估值；而每位受測者約耗時30~40 分鐘。

另有學者葉寶文與傅祖壇（2006）認為駕駛人酒後駕車受到（1）酒後駕車發生意外事故風險機率，以及（2）警察取締酒後駕車的執法強度，此兩種主觀認知的影響。因此設計「您認為警察取締酒後駕車的情況是如何？」四點量尺的問題，以及「100 次酒後駕車，您認為可能發生意外事故之次數為？」與「在100 次平時的開車上路，您認為可能發生意外事故的次數為？」十點量尺的問題，以電話訪問方式，進行酒後駕車行為風險知覺的測量，建立「酒後駕車行為決策」的實證模型。

本研究主要目的是想要了解成年觀護個案的酒駕風險知覺，是否隨著酒駕被移送法辦次數的多寡而有所不同？以做為各地檢署擬訂輔導策略的參考，因此需要廣泛收集成年觀護個案酒駕風險知覺的樣態，並建立信效度，研究結果才具有參考價值。以實驗設計模式量測酒駕風險知覺，每位受測者約需耗時30~40 分鐘，相當費時，成年觀護個案不容易配合，所取得的研究數據參考性也隨之降低，因此本研究捨棄以實驗設計模式來量測成年觀護個案的酒駕風險知覺。而學者葉寶文與傅祖壇僅以籠統的「您認為警察取締酒後駕車的情況是如何？」、「100 次酒後駕車，您認為可能發生意外事故之次數為？」、「在100 次平時的開車上路，您認為可能發生意外事故的次數為？」等三個題項作為風險知覺的量測，忽略發生事故不同結果狀況與被取締受罰輕重程度，所引發的成本負擔對風險行為之影響（葉寶文、傅祖壇，2007）。研究者認為此種影響也可能會波及到風險知覺的評估。另外，不論酒喝多少，酒醉駕駛人存有每次都能"安全"抵達目的地的經驗，

會鬆弛其對酒醉駕駛後果之警戒心理（柳永青、傅幸梅，2007），酒駕風險知覺也就會隨之受到影響；同樣的，當酒醉駕駛人存有每次都能"安全"抵達且不會被攔檢到的經驗，也會降低其對酒醉駕駛後果之警戒心理，酒駕風險知覺也就會受到影響。因此，為能更周詳的量測酒駕風險知覺，本研究參考葉寶文與傅祖壇的設計模式與汪明生等學者的各種風險問題狀況之外，也將柳永青與傅幸梅研究發現的"安全"因素納入題項，另行編製「酒後駕車風險知覺問卷」。其內容為：猜想在10次酒後駕車（騎車）當中，1「應該會有\_\_次安全抵達目的地」、2「可能會有\_\_次發生事故導致車輛損毀」、3「可能會有\_\_次發生事故導致有人受傷」、4「可能會有\_\_次發生事故導致有人死亡」、5「應該有\_\_次不會被攔檢到。」、6「可能會有\_\_次被攔檢卻沒有事情，就讓您走了。」、7「可能會有\_\_次攔檢後被開紅單，罰錢。」、8「可能會有\_\_次攔檢後被移送地檢署法辦。」，較精細的對發生事故的各種樣態、被取締受罰的各種程度以及主觀的安全評估，進行酒後駕車風險知覺的量測。



### 第三節 拒酒自我效能

本節旨在探討拒酒自我效能的概念、量測工具與相關研究。分述如下：

#### 壹、拒酒自我效能的概念

##### 一、自我效能

在社會學習理論裡，自我效能指的是個體爲了處理特定情境，對自己是否有能力達到某種預期水準表現所做的主觀判斷（Bandura, 1982）。在預防復發模式中，自我效能是指一個人因應特定高風險情境的信念或期望（Marlatt & Gordon, 1985）。林寶生（2005）彙整國內外學者對自我效能的意涵後認爲「自我效能是個體在特定情境中，判斷自我能完成指定任務的主觀信心程度。」。無論是主觀判斷、因應信念、或主觀信心程度，都是個體對自身能力的一種知覺。因此，自我效能可以說是個體知覺自己能夠完成某件事情的信心程度。

##### 二、拒用自我效能

拒用自我效能是個體對自己拒絕使用某種物品的信心程度（劉亦純，2006）。Li、Yu、Hu與Huang（2003）針對檳榔濫用者進行研究，發現較高的拒用自我效能，能預測日後較少的嚼食檳榔行爲。林旻沛（2004）的研究顯示提升個體之拒網自我效能，可以降低網路使用者演變成網路成癮的可能性。劉亦純（2006）的研究指出同時使用安非他命與海洛因的受戒治者，拒用自我效能較高者，出所一年內較不易再犯毒品罪；而拒用自我效能較低者，不論使用毒品的種類爲何，在經驗到強的物質使用線索誘發渴求時，會再度使用毒品。鄭秀月與李茹萍（2009）對醫院戒菸門診病人進行研究，發現戒菸自我效能較低者持續戒菸的行爲也較差。綜合以上研究的結果，可以推論拒用自我效能的高低會影響日後再度使用該物品的情形。

### 三、拒酒自我效能

Marlatt (1985) 認為拒酒自我效能 (drinking refusal self-efficacy) 是指個體以拒絕飲酒來因應情境壓力的信念, Annis (1982) 則認為是個體在高危險情境中拒絕飲酒的信心程度 (引自黎士鳴, 2000)。學者Lee及Oei (1993) 將拒酒自我效能定義為個體對自己意志上能拒絕飲酒的信念。國內學者林梅香 (2002) 認為拒酒自我效能是指個體自己是否能克制不喝酒的信心程度; 葉美玉 (2007) 將拒酒自我效能視為一種效能預期, 係指個體拒絕飲酒的信心。總括而言, 拒酒自我效能是指個體在各種情境下, 對自己能拒絕飲酒的信心程度。拒酒自我效能越高者, 越有可能在各種飲酒情境下拒絕飲酒, 連帶的飲酒次數、飲酒量也有可能減少。

### 貳、拒酒自我效能的量測

在拒酒自我效能的研究中, 學者較常使用的量表有: Annis (1982, 1987, 1988) 發展的情境信心問卷 (Situational Confidence Questionnaire, SCQ) 與 Young、Oei、Crook 等學者 (1991) 編製的拒酒自我效能問卷 (Drinking Refusal Self-Efficacy Questionnaire, DRSEQ)。

情境信心問卷 (SCQ) 是評估個體在高危險情境 (high-risk situation) 下, 拒絕飲酒的信心程度。該量表 1982 年編訂時題目為 100 題、八個分量表, 分別測量: 不愉快的情緒 (Unpleasant emotions), 身體上的不適 (physical discomfort), 測試控制 (testing control), 衝動與誘惑 (urges and temptations), 與他人愉快的時光 (pleasant times with others), 與他人發生衝突 (conflict with others), 愉快的情緒 (pleasant emotions), 社交壓力下的飲酒 (social pressure to drink)。1987 年之後陸續修訂為 39 題與 35 題, 仍有令人滿意的再測信度和內部一致性 (Annis & Graham, 1988; Sandahl, Lindberg, & Ronnberg, 1990)。39 題版的情境信心問卷, 經

由因素分析發現八個分量表可以集結為三個因素：（1）負向影響的情境：包含不愉快的情緒，身體上的不適，與他人發生衝突，（2）正向影響的情境：包含與他人愉快的時光、愉快的情緒、社交壓力的飲酒，（3）衝動與控制(Annis & Graham,1988)。35題版也有類似的發現(Sandahl et al., 1990)。

拒酒自我效能問卷(DRSEQ)為Young、Oei與Crook三位學者1991年研究編製，其主要是測量個體在意志上能拒絕飲酒的信念程度。該量表1991年編製時題目為31題，共有三個分量表，分別測量：（1）社交壓力自我效能(social pressure self-efficacy)－在看到伴侶、朋友、他人飲酒等情境下的拒酒自我效能。（2）情緒紓解自我效能(emotional relief self-efficacy)－在感到心情低落、悲傷等情緒時的拒酒自我效能。（3）情境因素自我效能(opportunistic self-efficacy)－在路上、看電視、運動完等情境時的拒酒自我效能。本量表也有良好的再測信度（ $r = 0.84-0.93$ ）與內部一致性（Cronbach's  $\alpha = 0.87-0.94$ ）。另外也可以預測飲酒情形及區辨問題飲酒者與非問題飲酒者(Young, Oei, & Crook, 1991)。Oei 等學者2005年以大學生、社區與酒精依賴三個族群為樣本，以隨機分配的方式，重新對拒酒自我效能問卷，分別進行探索性因素分析與驗證性因素分析，發現題目刪減成19題(DRSEQ-R)後，仍然可以集結成社交壓力自我效能、情緒紓解自我效能與情境因素自我效能三個因素結構，同時也有良好的內部一致性以及可以區辨出臨床樣本與非臨床樣本（Oei, Hasking, & Young, 2005）。

雖然100題的情境信心問卷(SCQ)在研究上有些優勢，但在臨床應用上它的題數與複雜的計分系統反而成爲缺點，即使是使用39題的修訂版，仍然有人嫌太長(Sobell, Cunningham, Sobell, & Agrawal, 1996)。而拒酒自我效能問卷修訂版(DRSEQ-R)只有19題，且經過跨文化研究發現也適用於亞洲地區(AlMarri, Oei, & AbRahman, 2009；Tak, An, & Woo, 2008)。國內學者葉美玉與陳雅欣（2007）曾使用此問卷進行「原住民青少年飲酒的認知模式－飲酒效果預期與拒酒自我效能的影響」研究，發現有良好的再測信度（ $r = 0.91-0.96$ ）與內部一致性（Cronbach's

$\alpha = 0.93-0.98$ )。同時，其分量表之一「社交壓力自我效能」所量測的情境（包括：宴會、提供酒類飲料、親朋好友也在場飲酒等），亦符合華人社會飲酒文化所形成的社交壓力情境。因此，本研究拒酒自我效能的量測採用Oei等學者2005年拒酒自我效能問卷修訂版（DRSEQ-R），並參考學者葉美玉與陳雅欣2007年所使用的拒酒自我效能中文版問卷加以修訂。

### 參、拒酒自我效能的相關研究

飲酒行為的測量，許多學者會從「飲酒頻率」與「飲酒量」這兩個方向進行研究（楊明仁、何啓功、樊聯仁、楊美賞，1996；黎士鳴，2000；Hasking、Oei，2002；Oei、Burrow，2000；Oei、Hasking、Phillips，2007），飲酒頻率越高表示飲酒行為越多，飲酒量越大表示越喜歡喝酒；因此，拒絕喝酒也就包括拒喝的次數與拒喝的量。學者對拒酒自我效能與飲酒頻率、飲酒量之間的相關研究，分述如下：

#### 一、飲酒頻率

拒酒自我效能對飲酒頻率的影響方面，主要是 Hasking 與 Oei 所進行之研究：Hasking 與 Oei (2002)對 18-60 歲的 300 位社區受試者及 300 位酒精依賴病人進行研究，發現在社區樣本中拒酒自我效能可以對飲酒頻率提供將近 40%預測力，以及對酒精消費量提供 22%預測力；在酒精依賴病人樣本中拒酒自我效能可以對飲酒頻率提供 44.7%的預測力。及 Hasking 與 Oei (2007)對 296 位酒精依賴患者進行研究，發現拒酒自我效能中的情緒紓解與酒精消費頻率有關，酒精的情緒紓解功能愈高，拒酒自我效能愈低，酒精的消費頻率愈高。

從這兩篇研究可以發現：飲酒頻率的高低或酒精消費頻率的多少，與拒酒自我效能的強弱有密切關係，拒酒自我效能越高，面對飲酒情境時，其飲酒頻率越少。因此，研究者推論：駕駛人拒酒自我效能越高，面對多次飲酒情境時，不喝

酒的比率也越高，其酒後駕車的比率可能也會連帶隨之減少。

## 二、飲酒量

另有一些研究是針對拒酒自我效能對飲酒量的影響方面進行探討，分別對大學生、住院病人或社區民眾進行研究，茲分述如下：

Oei 與 Burrow (2000)對 161 位 17-41 歲的大學生進行酒精預期與拒酒自我效能對酒精消費量影響的研究，發現拒酒自我效能是唯一可以解釋酒精消費量的變項，有 8%變異量的顯著解釋力。Hasking 與 Oei (2002)對 18-60 歲的 300 位社區受試者及 300 位酒精依賴病人進行研究，發現在社區樣本中拒酒自我效能可以對酒精消費量提供 22%預測力。但對酒精依賴病人而言，拒酒自我效能無法對酒精消費量提供統計上有效的預測力。Oei、Hasking 與 Phillips(2007)對 298 位社區樣本與 296 位臨床樣本進行自我效能研究，發現拒酒自我效能可以預測社區樣本的酒精消費量，而一般自我效能可以預測臨床樣本的酒精消費量。

另有研究針對拒酒自我效能可否降低酒精消費量進行研究，Holloway 等人 (2007)將 215 位 18-75 歲的住院病人分成拒酒自我效能提升、自助小冊、一般護理照護三組，進行為期六個月的酒精消費影響研究，發現增加住院病人的拒酒自我效能，可以明顯減少其每週的酒精消費量。

以上研究顯示：拒酒自我效能可以預測大學生、住院病人或社區民眾的酒精消費量。酒精消費量也就是所謂的飲酒量，換句話說：拒酒自我效能可以預測大學生、住院病人或社區民眾的飲酒量。

呼氣酒精濃度與飲酒量有密切的關係，飲酒量越多呼氣酒精濃度越高。許多研究發現呼氣酒精濃度越高駕駛績效越受影響（田文肇，2008；朱禮伶，2009；陳凱唯，2009；傅幸梅，2004；Harrison & Fillmore，2005），肇事率也可能會隨之越高（黃韻芝，2006；郭乃鳳，2010；Ramstedt，2008）。換句話說，飲酒量越多駕駛績效越會受到影響、肇事率也可能會隨之越高。然而，少有學者研究

拒酒自我效能與酒後駕車的關連性。研究者推測，對駕駛人而言，拒酒自我效能越高，表示越能控制飲酒量，也就有可能使呼氣酒精濃度不超過取締標準，因此可能在酒後駕車被警察攔檢時，因酒精濃度過量被取締受罰的次數也隨之減少。

### 三、拒酒自我效能與酒後駕車行爲

拒酒自我效能依據Young等學者的研究，包括三個面向：（1）社交壓力自我效能(social pressure self-efficacy)－在看到伴侶、朋友、他人等飲酒等情境下的拒酒自我效能。（2）情緒紓解自我效能(emotional relief self-efficacy)－在感到心情低落、悲傷等情緒時的拒酒自我效能。（3）情境因素自我效能(opportunistic self-efficacy)－在路上、看電視、運動完等情境時的拒酒自我效能。這三面向拒酒自我效能與酒駕行爲之間的相關研究與探討並不多，茲分述如下：

#### 1、社交壓力自我效能

中國傳統價值及現今華人社會仍然存在「只要適量，喝酒沒有關係」的觀念（吳麗玉、黃乾全，2003；董時叡、王淳妍，2004），在社交同樂（楊明仁等人，1996）、同飲者勸酒、乾杯文化的影響下，被迫而喝酒的人為數不少（鄧碧珍、陳仕佳，2001）。如果社交壓力下的拒酒自我效能較差，可能極易導致不能控制飲酒的量而愈喝愈多，甚至成為飲酒的最大困擾（翁萃芳，2003）。由於不能控制飲酒量，呼氣酒精濃度也就容易超過取締標準，有可能因此而被開罰單或移送法辦。在學者王邦安（2008）「酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究－以高雄地區為例」的研究中，可以發現被移送法辦的酒後駕車者，喝酒的原因以朋友小酌及餐會居多，占三分之二。這種現象，研究者認為在本國這種勸酒、乾杯、不喝就不給面子的華人文化中，喝酒的社會壓力相當大；在此種社會壓力下，若無法發揮其拒酒自我效能，極容易飲酒過量，酒駕時呼氣酒精濃度也因此易超過取締標準而受罰或移送法辦，故推測拒酒自我效能中的社交壓力自我效能與酒後駕車行爲之間，可能有某些關聯性存在，同時也推測：拒酒自我效能中的社交壓力自

我效能越高者，其酒後駕車行爲的次數會越少，酒後駕車之風險知覺亦較高。

## 2、情緒紓解自我效能

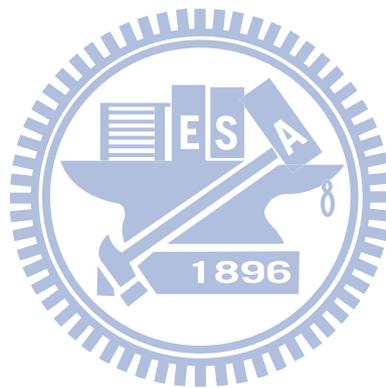
國內學者曾對工廠員工、基層員警等進行研究發現：工作壓力與飲酒行爲之間有顯著相關（王英傑，2007；楊明仁等人，1996），同時也發現爲解除工作壓力而飲酒者，其飲酒量與飲酒問題都高於飲酒理由爲社交同樂者（楊明仁等人，1996）。另外，有學者選取台灣地區二十三個縣市1997 -2003年的各項政府統計資料進行研究分析，發現當失業率上升1%，酒精成癮患者比率約上升0.07%。也就是說，當經濟壓力過大時，會造成較多的人利用飲酒來紓解壓力，甚至造成酗酒來逃避經濟壓力（莊建娟，2005）。研究者認爲，在現今的台灣社會裡，可能有些人是藉著飲酒來紓解壓力與情緒的：對這群人而言，酒後駕車也可能是一種潛在的經濟壓力。因爲，酒後駕車可能會帶來經濟損失，包括：車輛受損賠償、人員傷亡的醫療費用、被取締罰錢等；所以，當這群人事先沒有準備好酒後駕車替代方案時，飲酒就可能引發酒後駕車潛在經濟壓力的情緒焦慮，再藉由飲酒來紓解這種情緒，形成飲酒循環，而削弱拒酒自我效能中的情緒紓解自我效能，導致酒後駕車的次數增加。也就是說，研究者推測：拒酒自我效能中的情緒紓解自我效能越差者，酒後駕車的次數可能會越多，酒後駕車之風險知覺亦較低。

## 3、情境因素自我效能

Lee 及Oei（1993）的研究顯示，當個體飲酒機會增加時，飲酒頻率也會隨之增加，也就是說，外在飲酒刺激越多，個體的飲酒機會越大，飲酒頻率也會隨之越大。而行政院主計處（2009）調查發現台灣地區18歲以上的國人，平均每人每星期喝掉28罐台灣啤酒；學者推估其中約有94萬人目前仍有飲酒習慣（梁振翊等人，2004）。研究者懷疑：這群有飲酒習慣的人，會不會因爲外在飲酒刺激增加，習慣性看到酒就想要喝的頻率也因此而增加？導致拒酒自我效能中的情境因素自我效能也就隨之降低，可能也造成酒後駕車行爲的次數增加。因此研究者認爲：情境因素自我效能與酒後駕車次數可能有關係，情境拒酒自我效能越差者，喝

酒頻率越高，導致酒後駕車的次數可能也越多。

綜合以上所述，拒酒自我效能涵蓋的社交壓力、情緒紓解、情境因素等三個面向，對酒後駕車行為各有不同層次的影響。何者與酒後駕車次數及酒後駕車之風險知覺關聯性較高？何者又較能預測酒駕行為？另外，研究者認為酒駕被移送法辦次數與拒酒自我效能可能有關，有二次（含）以上酒駕被移送法辦經歷者的拒酒自我效能可能會比只有一次酒駕被移送法辦經歷者低，但過去未有這方面之研究，值得再進一步去比較不同移送法辦次數的成年觀護個案，在拒酒自我效能三分量表的得分是否會有差異？這些均是本研究想要探討與釐清的，並希望所得之結果能提供更多之資訊，以供觀護人能針對不同層面之拒酒自我效能差之個案或不同酒駕被移送法辦次數的個案提供不同之輔導策略。



### 第三章 研究方法

本研究的主要目的，在於瞭解成年觀護個案拒酒自我效能與駕駛風險知覺因素對酒後駕車行為的影響，研究採問卷調查方式蒐集資料。本章將針對本研究的研究對象、研究架構、研究假設、研究工具、研究程序、以及資料處理與分析等進行說明。

#### 第一節 研究對象

本研究需要編製酒後駕車風險知覺問卷以及修訂拒酒自我效能問卷，因此研究對象分為兩群樣本，一群為預試樣本，另一群為正式樣本。

##### 壹、預試樣本

本研究採便利取樣的方式，分二個階段，請台南地檢署觀護人於指定時間內，隨機對報到約談的受保護管束人及接受認知輔導教育的緩起訴被告與社會勞務個案，每一階段各抽取 250 人進行預試問卷施測。在預試問卷施測前一個月，研究者先對協助施測的觀護人進行問卷施測程序解說與討論，盡量使每位觀護人施測過程與指導趨於一致。

##### 一、第一階段預試：完成拒酒自我效能問卷的修訂

2010 年 11、12 月進行第一階段預試，於同年 12 月 31 日完成，回收有效問卷 203 份，回收率 81.2%。其中男性 172 人（佔 84.7%），女性 31 人（佔 15.3%）。20~29 歲（含）48 人（佔 23.6%），30~39 歲（含）53 人（佔 26.1%），40~49 歲（含）67 人（佔 33%），50 歲（含）以上 35 人（佔 17.2%）。自陳未曾因酒後駕（騎）車被移送地檢署法辦者 117 人（佔 57.6%），因酒後駕（騎）車被移

送地檢署法辦一次者 59 人（佔 29.1%），因酒後駕（騎）車被移送地檢署法辦二次以上（含）者 27 人（佔 13.3%）。

## 二、第二階段預試：完成酒駕風險知覺問卷的編製

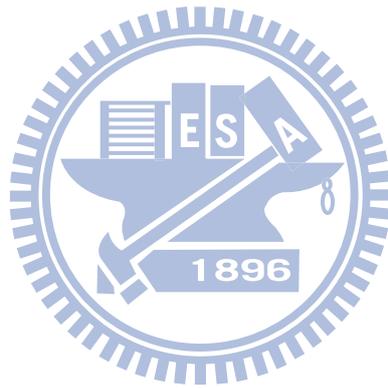
2011 年 4 月進行第二階段預試，於同年 4 月 25 日完成，回收有效問卷 206 份，回收率 82.4%。其中男性 194 人（佔 94.2%），女性 12 人（佔 5.8%）。20~29 歲（含）45 人（佔 21.8%），30~39 歲（含）71 人（佔 34.5%），40~49 歲（含）56 人（佔 27.2%），50 歲（含）以上 34 人（佔 16.5%）。自陳未曾因酒後駕（騎）車被移送地檢署法辦者 103 人（佔 50%），因酒後駕（騎）車被移送地檢署法辦一次者 78 人（佔 37.9%），因酒後駕（騎）車被移送地檢署法辦二次以上（含）者 25 人（佔 12.1%）。

## 貳、正式樣本

本研究採便利取樣的方式，先以寄發電子郵件與撥打電話方式向各地檢署主任觀護人（排除台南地檢署）說明研究目的並徵詢其意願，再請其邀請對本研究有興趣的觀護同仁協助，以其觀護的個案為研究樣本，隨機對報到約談的受保護管束人及接受認知輔導教育的緩起訴被告與社會勞務個案進行問卷施測。施測前，研究者以電子郵件與電話對協助施測的觀護人進行問卷施測程序解說與討論，盡量使每位觀護人施測過程與指導趨於一致。

2011 年 5 月 1 日開始進行正式樣本施測，於同年月 31 日完成。包括台北、板橋、士林、桃園、新竹、苗栗、南投、彰化、雲林、嘉義、高雄、屏東、台東、花蓮、基隆、澎湖等 16 個地檢署，受試者 2249 人。刪除有漏答、一題二答、答案呈規律現象、或在第一部分猜想次數有題項填答超過 10 等，列為無效問卷，共 941 份刪去後，回收有效問卷 1308 份，有效回收率 58.2%。其中男性 1167 人（佔 89.2%），女性 141 人（佔 10.8%）。20~29 歲（含）273 人（佔 20.9%），

30~39 歲(含) 418 人(佔 32%)，40~49 歲(含) 367 人(佔 28.1%)，50 歲(含) 以上 250 人(佔 19.1%)。自陳未曾因酒後駕(騎)車被移送地檢署法辦者 536 人(佔 41%)，因酒後駕(騎)車被移送地檢署法辦一次者 601 人(佔 45.9%)，因酒後駕(騎)車被移送地檢署法辦二次以上(含)者 171 人(佔 13.1%)。



## 第二節 研究架構

根據本研究之研究目的與文獻探討，研究者擬出本研究之研究架構，架構圖如下：

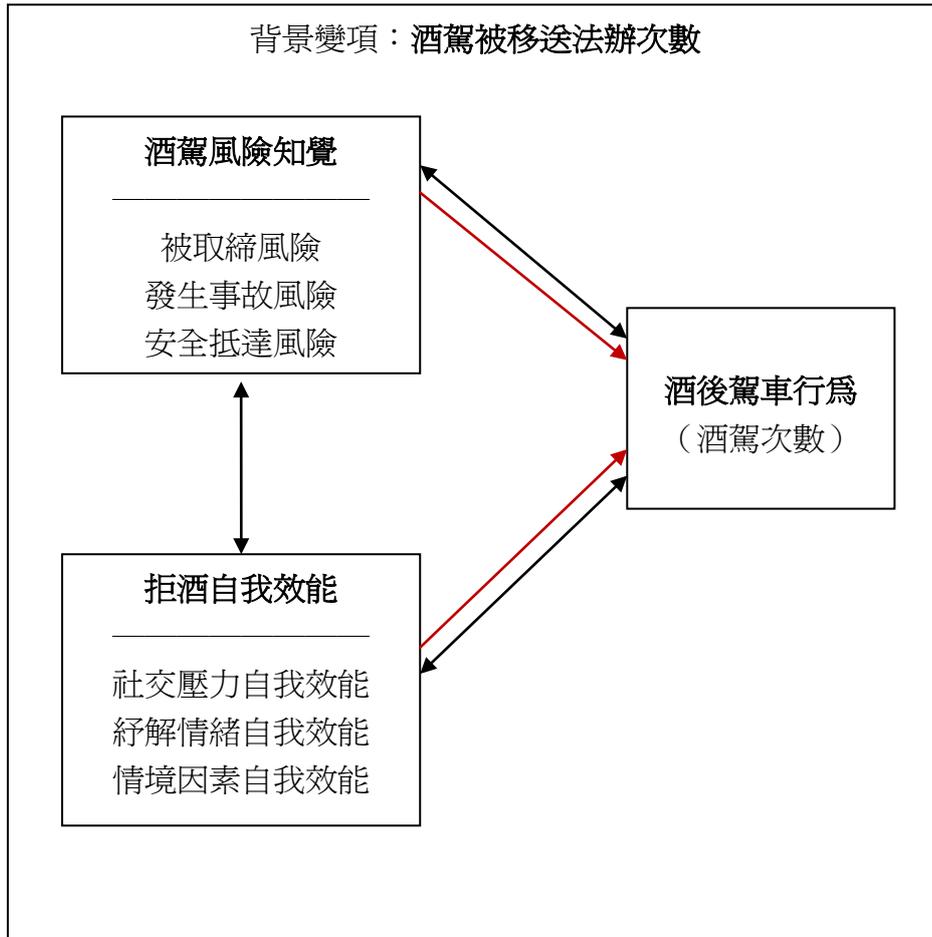


圖 3-2-1 研究架構

### 第三節 研究假設

根據本研究的研究動機與目的，在參閱文獻之後，本研究的研究假設為：

一、成年觀護個案的酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數有顯著相關。

1-1、成年觀護個案的酒駕風險知覺分量表分數與酒後駕車次數有顯著相關。

1-2、成年觀護個案的拒酒自我效能分量表分數與酒後駕車次數有顯著相關。

二、酒駕風險知覺、拒酒自我效能，對酒後駕車行為次數具有顯著的預測力。

2-1、酒駕風險知覺三分量表對酒後駕車行為次數具有顯著的預測力。

2-2、拒酒自我效能三分量表對酒後駕車行為次數具有顯著的預測力。

三、不同酒駕被移送法辦次數者，在酒駕風險知覺、拒酒自我效能及酒後駕車行為次數上有顯著差異。

3-1、不同酒駕被移送法辦次數者，在酒駕風險知覺分量表的分數上有顯著差異。

3-2、不同酒駕被移送法辦次數者，在拒酒自我效能分量表的分數上有顯著差異。

3-3、不同酒駕被移送法辦次數者，在酒後駕車行為次數上有顯著差異。



## 第四節 研究工具

本研究採用「拒酒自我效能問卷」與「酒駕風險知覺問卷」二份自陳量表，分述如下：

### 壹、拒酒自我效能問卷

#### 一、拒酒自我效能問卷

拒酒自我效能問卷(Drinking Refusal Self-Efficacy Questionnaire-revised, DRSEQ-R)為Oei、Hasking與Young等學者2005年所修訂，測量個體在意志上能拒絕飲酒的信念程度。量表共19題，三個分量表，分為測量：(1) 社交壓力自我效能(social pressure self-efficacy) — 在看到伴侶、朋友、他人飲酒等情境下的拒酒自我效能；(2) 紓解情緒自我效能(emotional relief self-efficacy) — 在感覺挫折、心煩意亂、悲傷等情緒時的拒酒自我效能；(3) 情境因素自我效能(opportunistic self-efficacy) — 在路上、看電視、獨處等情境時的拒酒自我效能。各分量表內部一致性Cronbach  $\alpha$  值介於.84至.95之間，三因素的累積總變異解釋量為71.92%，計分方法採用1-6 分的 Likert 六點計分量表，分數愈高代表拒酒自我效能愈高。

國內學者葉美玉與陳雅欣(2007)將此量表翻譯成中文版進行「原住民青少年飲酒的認知模式—飲酒效果預期與拒酒自我效能的影響」研究，發現有良好的再測信度 ( $r = 0.91-0.96$ ) 與內部一致性 (Cronbach's  $\alpha$  值介於 .93至.98之間)。何曉飛 (2009) 也將此量表翻譯成中文版，對地檢署受觀護個案與電腦網路民眾共 365人進行「不同情境拒酒自我效能與酒後駕車行為之區辨研究」，也發現有良好的內部一致性 (Cronbach's  $\alpha$  值介於 .90至.96之間)，三因素的累積總變異解釋量為76.63%。

因此，本研究綜合何曉飛與葉美玉兩種版本加以修訂，採用葉美玉所翻譯中

文版問卷的分量表、題數與大部份的題目內容，而將葉美玉版本問卷的第10題「當我放學在回家的路上」與第12題「當我的男/女朋友正在喝酒時」，分別替換成較貼近本研究成年受試者生活情境的版本：「當我下班或放學在回家的路上」與「當我的配偶、伴侶或男/女朋友正在喝酒時」，另外為使受試者能更精確評估抗拒不喝酒的信心程度，將葉美玉版本計分量尺欄「肯定不能拒絕、不能拒絕、或許不能拒絕、或許能拒絕、能拒絕、肯定能拒絕」，替換為成年觀護個案比較容易理解的通俗說法「完全沒有信心不喝酒；有二成以下的信心不喝酒；有三、四成的信心不喝酒；有五、六成的信心不喝酒；有七、八成的信心不喝酒；有九成以上的信心不喝酒」六個程度等級，採0-5 分的計分方式，分數愈高代表拒酒自我效能愈高。

## 二、拒酒自我效能問卷預試修訂結果

### (一) 項目分析

本研究以 SPSS 12.0 中文版，對量表題目進行項目分析，採用高、低分組 CR 值 t-test 檢定，結果 CR 值介於 6.588 與 18.495 之間，詳見表 3-4-1，絕對值均大於 3.5，表示量表題目鑑別度高。

表3-4-1 拒酒自我效能量表題目與項目分析數據

	平均數	標準差	CR值
01當我在參加一個聚會時。	2.51	1.727	9.601
02當我看電視時。	3.89	1.838	11.616
03當我生氣時。	3.31	1.740	15.329
04當有人給我一杯酒時。	2.67	1.767	12.705
05當我中午用餐時。	4.05	1.714	9.669
06當我感到挫折時。	3.14	1.718	14.630
07當我感到心煩意亂的時候。	3.15	1.658	16.084
08當我感到心情低落的時候。	3.07	1.773	18.495
09當我緊張的時候。	3.69	1.751	14.174
10當我在路上經過有喝酒的地方。	3.91	1.699	9.931
11當我感到悲傷時。	3.20	1.692	16.038
12當我的配偶、伴侶或男/女朋友正在喝酒時。	2.54	1,713	9.233
13當我聽音樂或者讀書時。	4.10	1.709	10.019

14當我的朋友正在喝酒時。	2.62	1.623	11.527
15當我獨處時。	3.93	1.691	11.425
16當我剛剛運動完的時候。	4.15	1.700	9.195
17當我在PUB或音樂祭時。	2.63	1.734	6.588
18當我第一個回到家的時候。	4.01	1.749	10.595
19當我焦慮的時候。	3.41	1.731	15.754

## (二) 效度分析

本研究以探索性因素分析法考驗量表建構效度，對個體拒酒自我效能感的內涵結構進行主成份分析抽取共同因素。探索性因素分析之前，一般都必須先檢定取樣適切性量數值(Kaiser-Meyer-Olkin, KMO 值) 以及 Bartlett 球形考驗。KMO 值越大，表示變項間的共同因素越多，越適合進行因素分析。Bartlett's 球形檢驗乃是用來判斷各變數所組成的相關矩陣間是否有共同因素存在，當  $\chi^2$  值達到顯著，表示這些題項具有可以抽取的共同因素。本量表的 KMO = .942，根據 Kaiser(1974)所設定之執行因素分析判準，可進行因素分析，而且 Bartlett 球形檢定中的卡方值達到顯著水準 ( $\chi^2 = 3514.558, p < .001$ )，因而判定本量表適宜進行因素分析。

在探索性因素分析方面，本研究採用主成份分析 (principal components methods) 及斜交轉軸 Promax 法來抽取因素，保留特徵值大於 1 的成分因素，並選用因素負荷量絕對值大等於 .40 之題項。經由 SPSS 12.0 分析，結果顯示可萃取出三個因素，因素分析後之架構與命名如表 3-4-2 所示。

從因素分析結構摘要表顯示，因素結構為三個主成份，第一個因素涵蓋之題項為第 16、18、13、10、15、5、2、9 題等八題，研究者依題目內容並配合原英文量表因素將其命名為「情境因素」，其變異解釋量為 53.014%；第二個因素則命名為「紓解情緒」，題項為第 7、8、6、11、3、19 題等六題，其變異解釋量為 12.726%，第三個因素則命名為「社交壓力」，題項為第 12、14、4、1、17 題等五題，其變異解釋量為 8.234%，三個因素的累積總變異解釋量為 73.974%。

表 3-4-2 拒酒自我效能量表因素分析摘要表

題 目	因素成分		
	情境因素	紓解情緒	社交壓力
16當我剛剛運動完的時候。	.986		
18當我第一個回到家的時候。	.941		
13當我聽音樂或者讀書時。	.927		
10當我在路上經過有喝酒的地方。	.887		
15當我獨處時。	.869		
05當我中午用餐時。	.839		
02當我看電視時。	.803		
09當我緊張的時候。	.756		
07當我感到心煩意亂的時候。		.967	
08當我感到心情低落的時候。		.937	
06當我感到挫折時。		.925	
11當我感到悲傷時。		.774	
03當我生氣時。		.723	
19當我焦慮的時候。		.623	
12當我的配偶、伴侶或男/女朋友正在喝酒時。			.831
14當我的朋友正在喝酒時。			.826
04當有人給我一杯酒時。			.754
01當我在參加一個聚會時。			.738
17當我在PUB或音樂祭時。			.665
特徵值	10.073	2.418	1.564
可解釋變異量%	53.014	12.726	8.234
累積可解釋變異量%	53.014	65.741	73.974
內部一致性信度Alpha	.961	.936	.825
整體內部一致性信度Alpha	.946		

萃取方法：主成分分析。 旋轉方法：含 Kaiser 常態化的 Promax 法。

a 轉軸收斂於 5 個疊代。

另外，進行拒酒自我效能量表各因素間相關檢驗，由表 3-4-3 因素相關矩陣可知，因素與因素的相關值介於.364~.696 之間，均小於該因素與總量表的相關值，顯示量表由三因素構成的適當性。

表3-4-3 拒酒自我效能量表各因素間相關矩陣

	情境因素	紓解情緒	社交壓力
情境因素	1.00		
紓解情緒	.696**	1.00	
社交壓力	.364**	.449**	1.00
總量表	.901**	.881**	.648**

\*\* $P < .01$

## (二) 信度分析

本研究於探索性因素分析過程中同時以內部一致性 Cronbach  $\alpha$  係數進行信度考驗，整個量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值達 .946；各分量表的信度為：「社交壓力 SP」分量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .825、「紓解情緒 ER」分量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .936、「情境因素 OP」分量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .961。顯示本量表內部一致性良好，有相當好的信度。

整體而言，本量表大致上仍與原英文版Oei等人（2005）發展的拒酒自我效能問卷(Drinking Refusal Self-Efficacy Questionnaire -revised；DRSEQ - R)、R. M. Young等人(2007)發展的青少年版問卷(DRSEQ-RA)，以及葉美玉與陳雅欣(2007)發展的拒酒自我效能問卷中文版之理論架構一致，可謂具有適當效度與信度的量表。

## 貳、酒駕風險知覺問卷

### 一、第一次的編製與預試：

本研究在第一階段預試，進行拒酒自我效能問卷修訂的同時，也以同批樣本受試者進行酒駕風險知覺問卷的第一次編製與預試。

#### (一) 問卷題項：

研究者參考學者葉寶文與傅祖壇（2006）以及汪明生等人（2005）對酒後駕車風險知覺的測量方式與問題情境內容，自行編製「酒後駕車風險知覺問卷」自

陳量表，共6題，包含二個分量表，分別為：「發生事故風險」、「被取締風險」。

「發生事故風險」分量表的題項包括：猜想在10次酒後駕車當中，你發生事故「可能會有\_\_次導致車輛損毀」、「可能會有\_\_次導致有人受傷」、「可能會有\_\_次導致有人死亡」；「被取締風險」分量表的題項包括：猜想在10次酒後駕車當中，被警察攔檢你「可能會有\_\_次沒有事情，就讓您走了。」、可能會有\_\_次被開紅單，罰錢。」、「可能會有\_\_次被移送地檢署法辦。」。計分方式為記錄受試者在各個題項填寫的次數，一次一分。除了「可能會有\_\_次沒有事情，就讓您走了。」題項（反向題）所得的分數記錄為負分外，其餘題項所得的分數均記錄為正分，分數愈高代表酒駕風險知覺愈高。

## （二）第一次預試結果

### 1、項目分析

本研究以 SPSS 12.0 中文版，對量表題目進行項目分析，採用高、低分組 CR 值 t-test 檢定，結果 CR 值介於 -.405 與 17.722 之間（見表 3-4-4），除了第 4 題「可能會有\_\_次沒有事情，就讓您走了。」CR 值為 -.405（題目鑑別度低）外，其他第 1、2、3、5、6 題的 CR 值絕對值均大於 3.5，表示各該題目鑑別度高，因此後續的因素分析與信度分析，以第 1、2、3、5、6 題等五題為主。

表3-4-4 風險知覺量表題目與項目分析數據

	平均數	標準差	CR值
1. 可能會有____次導致車輛損毀。	2.97	3.084	17.722
2. 可能會有____次導致有人受傷。	1.76	1.944	8.736
3. 可能會有____次導致有人死亡。	1.69	2.264	9.793
4. 可能會有____次沒有事情，就讓您走了。	-1.19	2.076	-.405
5. 可能會有____次被開紅單，罰錢。	1.94	2.261	3.733
6. 可能會有____次被移送地檢署法辦。	3.45	3.585	13.119

### 2、效度分析

本研究以探索性因素分析法考驗量表建構效度，對個體風險知覺感的內涵結

構進行主成份分析抽取共同因素。探索性因素分析之前，一般都必須先檢定取樣適切性量數值(Kaiser-Meyer-Olkin, KMO 值) 以及 Bartlett 球型考驗。KMO 值越大，表示變項間的共同因素越多，越適合進行因素分析。Bartlett's 球形檢驗乃是用來判斷各變數所組成的相關矩陣間是否有共同因素存在，當  $\chi^2$  值達到顯著，表示這些題項具有可以抽取的共同因素。本量表刪除鑑別度低的第 4 題（第一次刪題）後，KMO 值為 0.592，根據 Kaiser(1974)所設定之執行因素分析判準，勉強可以進行因素分析，另外 Bartlett 球型檢定中的卡方值球型檢定中的卡方值也達到顯著水準（ $\chi^2 = 309.243, p < .001$ ），因此判定本量表還是可以進行因素分析。

在探索性因素分析方面，本研究採用主成份分析（principal components methods）及斜交轉軸 Promax 法來抽取彼此獨立的因素，保留特徵值大於 1 的成分因素，並選用因素負荷量絕對值大等於.40 之題項。經由 SPSS 12.0 分析，結果顯示可萃取出二個因素。

表 3-4-5 酒駕風險知覺五題因素分析摘要表

題目	因素成分	
	因素一	因素二
1. 可能會有____次導致車輛損毀。	.892	
3. 可能會有____次導致有人死亡。	.826	
6. 可能會有____次被移送地檢署法辦。	.759	
2. 可能會有____次導致有人受傷。	.569	.445
5. 可能會有____次被開紅單，罰錢。		.903
特徵值	2.375	1.172
可解釋變異量%	47.507	23.431
累積可解釋變異量%	47.507	70.938
內部一致性信度Alpha	.787	.240
整體內部一致性信度Alpha	.653	

萃取方法：主成分分析。旋轉方法：含 Kaiser 常態化的 Promax 法。

a 轉軸收斂於 3 個疊代。

因素分析結構摘要表 3-4-5 顯示，因素結構為二個主成份，第一個因素有四題，分別是：第 1 題「可能會有\_\_次導致車輛損毀」、第 2 題「可能會有\_\_次導致有人受傷」、第 3 題「可能會有\_\_次導致有人死亡」、第 6 題「可能會有\_\_次被移送地檢署法辦」。第二個因素有二題，分別是：第 2 題「可能會有\_\_次導致有

人受傷」、第 5 題「可能會有\_\_次被開紅單，罰錢」。其中第 2 題出現因素一與因素二相互沾黏情形。

由於因素二的內部一致性信度 Alpha 值僅有.240，因此將因素二中與因素一沾黏的第 2 題保留，刪除只有單純因素二成分的第 5 題（第二次刪題），形成只有四個題項一個因素成份的量表，其 KMO = .602，Bartlett 球型檢定  $\langle \chi^2 = 285.122, p < .001 \rangle$ ，經過整理後的因素分析架構如表 3-4-6 所示，由一個主成份因素所構成，涵蓋之題項為第 1、3、6、2 題等四題，依題目內容直接命名為「酒駕風險知覺」，變異解釋量為 59.374%，內部一致性信度 Alpha 值為 .760。

表 3-4-6 酒駕風險知覺四題因素分析摘要表

題目	因素成分
1. 可能會有____次導致車輛損毀。	.892
3. 可能會有____次導致有人死亡。	.826
6. 可能會有____次被移送地檢署法辦。	.756
2. 可能會有____次導致有人受傷。	.571
特徵值	2.375
可解釋變異量%	59.374
累積可解釋變異量%	59.374
內部一致性信度Alpha	.760

萃取方法：主成分分析。

a 萃取了1個成分。

### 3、信度分析

本研究於探索性因素分析過程中同時進行量表的信度檢驗，以內部一致性 Cronbach  $\alpha$  係數進行信度考驗，經過第二次刪題後，整個量表僅剩四個題項（第 1、2、3、6 題），內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .760，以標準化項目為準的 Cronbach  $\alpha$  值為 .762。

綜合而言，酒駕風險知覺問卷，第一次的預試與信、效度考驗，可編製為四題一因素，內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .76，變異解釋量為 59.374% 的量表。

#### 二、第二次的增修與預試：

研究者在第一次預試編製的酒駕風險知覺問卷，只能量測出一個酒駕風險知

覺的整體分數，無法分別量測出研究者想要探討一般學者認為酒駕風險知覺的二個重要層面：「發生事故風險」與「被取締風險」（汪明生、黃國良、郭文俊，2005；葉寶文、傅祖壇，2006，2007；Waller, 2000）。因此，研究者進行第二次的問卷編製與預試。

（一）問卷題項的增修：

研究者除了保留第一次編製的所有原始問卷題項六題外，參考柳永青與傅幸梅（2007）的研究發現，增加「安全」抵達的概念，再增加「應該會有\_\_次安全抵達目的地」（發生事故風險）與「應該有\_\_次不會被攔檢到。」（被取締風險）2題，增編成 8題。另外，將「應該會有\_\_次安全抵達目的地」、「應該有\_\_次不會被攔檢到。」、「可能會有\_\_次被攔檢卻沒有事情，就讓您走了。」這三題項所填答的次數，轉換成「次數越少表示風險知覺越高」的風險程度概念，記錄時將 0次登錄為10分、1次登錄為9分、2次登錄為8分、3次登錄為7分、4次登錄為6分、5次登錄為5分、6次登錄為4分、7次登錄為3分、8次登錄為2分、9次登錄為1分、10次登錄為0分。將所有題項分數累加成為風險知覺分數，分數愈高代表酒駕風險知覺愈高，進行第二次預試。

（二）第二次預試結果：

研究者於 2011 年 4 月請台南地檢署觀護人再隨機對報到約談的受保護管束人及接受認知輔導教育的緩起訴被告與社會勞務個案，抽取 250 人進行第二階段預試，即酒駕風險知覺問卷第二次的預試與編製。結果分析如下：

1、項目分析

本研究以 SPSS 12.0 中文版，對量表題目進行項目分析，採用高、低分組 CR 值 t-test 檢定，結果 CR 值介於 3.518 與 21.364 之間（見表 3-4-7），均大於 3.5，表示所有題目鑑別度高，均可進行後續的因素分析與信度分析。

表3-4-7 風險知覺量表題目與項目分析數據

	平均數	標準差	CR值
1. 應該會有__次安全抵達目的地。	3.50	3.490	11.095
2. 可能會有____次導致車輛損毀。	2.17	2.812	11.111
3. 可能會有____次導致有人受傷。	1.93	2.772	10.315
4. 可能會有____次導致有人死亡。	1.30	2.374	7.240
5. 應該有__次不會被攔檢到。	5.14	3.480	9.717
6. 可能會有____次沒有事情，就讓您走了。	8.99	2.085	3.518
7. 可能會有____次被開紅單，罰錢。	3.95	3.756	21.364
8. 可能會有____次被移送地檢署法辦。	3.29	3.688	14.688

## 2、效度分析

本研究以探索性因素分析法考驗量表建構效度，對個體風險知覺感的內涵結構進行主成份分析抽取共同因素。探索性因素分析之前，一般都必須先檢定取樣適切性量數值(Kaiser-Meyer-Olkin, KMO 值) 以及 Bartlett 球型考驗。KMO 值越大，表示變項間的共同因素越多，越適合進行因素分析。Bartlett's 球形檢驗乃是用來判斷各變數所組成的相關矩陣間是否有共同因素存在，當  $\chi^2$  值達到顯著，表示這些題項具有可以抽取的共同因素。本量表 KMO 值為.752，根據 Kaiser(1974)所設定之執行因素分析判準，可以進行因素分析，另外 Bartlett 球型檢定中的卡方值球型檢定中的卡方值也達到顯著水準 ( $\chi^2 = 954.635, p < .001$ )，因此判定本量表可以進行因素分析。

在探索性因素分析方面，本研究採用採用主成份分析 (principal components methods) 及斜交轉軸 Promax 法來抽取彼此獨立的因素，保留特徵值大於 1 的成分因素，並選用因素負荷量絕對值大等於 .40 之題項。經由 SPSS 12.0 分析，結果顯示可萃取出三個因素。

表 3-4-8 酒駕風險知覺八題因素分析摘要表

題 目	因素成分		
	因素一	因素二	因素三
8. 可能會有_____次被移送地檢署法辦。	.910		
7. 可能會有_____次被開紅單，罰錢。	.850		
3. 可能會有_____次導致有人受傷。	.823		
4. 可能會有_____次導致有人死亡。	.806		
2. 可能會有_____次導致車輛損毀。	.720		
5. 應該有__次不會被攔檢到。		.893	
1. 應該會有__次安全抵達目的地。		.867	
6. 可能會有_____次沒有事情，就讓您走了			.926
特徵值	4.081	1.166	1.001
可解釋變異量%	51.012	14.579	12.508
累積可解釋變異量%	51.012	65.591	78.099

萃取方法：主成分分析。 旋轉方法：含 Kaiser 常態化的 Promax 法。

a 轉軸收斂於 5 個疊代。

因素分析結構摘要表 3-4-8 顯示，因素結構為三個主成份，第一個因素有五題，分別是：第 8 題「可能會有\_\_\_\_\_次被移送地檢署法辦」、第 7 題「可能會有\_\_\_\_\_次被開紅單，罰錢」、第 3 題「可能會有\_\_\_\_\_次導致有人受傷」、第 4 題「可能會有\_\_\_\_\_次導致有人死亡」、第 2 題「可能會有\_\_\_\_\_次導致車輛損毀」。第二個因素有二題，分別是：第 5 題「應該有\_\_次不會被攔檢到」、第 1 題「應該會有\_\_次安全抵達目的地」。第三個因素有一題，第 6 題「可能會有\_\_\_\_\_次沒有事情，就讓您走了」。

由於第三個因素只有一題，不適合成爲一個因素，故將該題（第 6 題）「可能會有\_\_\_\_\_次沒有事情，就讓您走了」刪除。

刪除第 6 題後，所留下的七題重新再進行因素分析。其 KMO 值爲 .751，且 Bartlett 球型檢定 ( $\chi^2 = 933.817, p < .001$ ) 亦達到顯著水準，因此判定可以繼續進行因素分析。設定萃取三個因素。結果如表 3-4-9。

表 3-4-9 酒駕風險知覺七題設定三因子因素分析摘要表

題目	因素成分		
	因素一	因素二	因素三
4. 可能會有_____次導致有人死亡。	.905		
3. 可能會有_____次導致有人受傷。	.890		
2. 可能會有_____次導致車輛損毀。	.841		
7. 可能會有_____次被開紅單，罰錢。		.981	
8. 可能會有_____次被移送地檢署法辦。		.881	
5. 應該有__次不會被攔檢到。			.981
1. 應該會有__次安全抵達目的地。			.775
特徵值	4.018	1.163	.790
可解釋變異量%	57.393	16.615	11.284
累積可解釋變異量%	57.393	74.008	85.292
內部一致性信度Alpha	.885	.914	.765
整體內部一致性信度Alpha	.858		

萃取方法：主成分分析。 旋轉方法：含 Kaiser 常態化的 Promax 法。

a 轉軸收斂於 5 個疊代。

從因素分析結構摘要表 3-4-9 顯示，因素結構為三個主成份，因素一涵蓋之題項為第4、3、2題等三題，研究者依題目內容將其命名為「發生事故風險」，變異解釋量為57.393%；因素二涵蓋之題項為第7、8二題，依題目內容命名為「被取締風險」，變異解釋量為16.615%，因素三涵蓋之題項為第5、1二題，依題目內容命名為「安全抵達風險」，變異解釋量為11.284%，三個因素的累積總變異解釋量為85.292%。

另外，進行酒駕風險知覺問卷各因素間相關考驗，由表3-4-10 各因素相關矩陣可知，因素與因素的相關值介於.332~.618之間，均小於該因素與總量表的相關值（.747~.875），顯示量表由三因素構成的適當性。

表3-4-10 酒駕風險知覺問卷各因素間相關矩陣

	發生事故風險	被取締風險	安全抵達風險
發生事故風險	1.00		
被取締風險	.618**	1.00	
安全抵達風險	.490**	.332**	1.00
總量表	.875**	.803**	.747**

\*\* $P < .01$

### 3、信度分析

本研究於探索性因素分析過程中同時進行量表的信度檢驗，以內部一致性 Cronbach  $\alpha$  係數進行信度考驗。設定三因子的酒駕風險知覺七題問卷，整個量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值達 .858，且各分量表的信度為：「發生事故風險」分量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .885，「被取締風險」分量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .914，「安全抵達風險」分量表內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .765。顯示此量表內部一致性良好，有相當好的信度。

經由以上的因素分析與信度考驗過程，本研究最後選定以第二次增修萃取出三因子七題的酒駕風險知覺問卷為研究工具，量測受試者的酒駕「發生事故」、「被取締」、「安全抵達」等三個層面的風險知覺。此量表有「發生事故風險」、「被取締風險」、「安全抵達風險」等三個分量表，整體內部一致性 Cronbach  $\alpha$  值為 .858，總變異解釋量為 85.292%。



## 第五節 研究程序

本研究的實施程序，可分為：準備階段、研究工具編製階段、預試問卷施測階段、預試結果分析階段、正式問卷施測階段、及資料處理與分析階段。簡要說明如下：

### 壹、準備階段：

依據研究動機，蒐集相關文獻資料，確定研究主題，並根據文獻擬訂研究架構，進行研究工具的蒐集。

### 貳、研究工具編製階段：

本研究採問卷調查法，所使用的問卷包括「拒酒自我效能問卷」與「酒駕風險知覺問卷」，問卷編製過程請參閱本章第四節研究工具部分。

### 參、預試問卷施測階段：

問卷編製完成後，先進行預試施測。研究者找尋一個願意合作的地檢署（台南地檢署），親自前往該地檢署向觀護人說明研究目的。在預試問卷施測前一個月，研究者先對協助施測的觀護人進行問卷施測程序解說與討論，盡量使每位觀護人施測過程與指導趨於一致。並請協助施測的觀護人於約談個案期間進行問卷施測與回收，同時記錄個案的疑問與建議，做為問卷修改的參考。問卷填答所需時間約十分鐘。

由於酒駕風險知覺問卷第一次預試的結果分析，發現無法萃取出研究者想要探討的「發生事故風險」與「被取締風險」。研究者與研究團隊討論後增修部份題項，再親自前往台南地檢署向協助施測的觀護人重新說明施測程序與修正重點，並請其於約談個案期間重新隨機挑選另一批受試者進行問卷施測與回收，同

時記錄個案的疑問與建議，做為問卷再修訂的參考。問卷填答所需時間約十分鐘。

#### **肆、預試結果分析階段：**

問卷回收後，隨即由研究者進行項目分析與因素分析工作，並根據分析結果與個案的疑問與建議，對問卷加以修訂，形成正式問卷。

#### **伍、論文計畫口試階段：**

在論文前三章完成後，先進行論文計畫口試，根據三位口委的意見，進行修改與確認研究架構。

#### **陸、正式問卷施測階段：**

本研究採便利取樣的方式，先以寄發電子郵件與撥打電話方式向各地檢署主任觀護人（排除台南地檢署）說明研究目的並徵詢其意願，再請其邀請對本研究有興趣的觀護同仁協助，以其觀護的個案為研究樣本，隨機對報到約談的受保護管束人及接受認知輔導教育的緩起訴被告與社會勞務個案進行問卷施測。施測前，研究者以電子郵件與電話對協助施測的觀護人進行問卷施測程序解說與討論，盡量使每位觀護人施測過程與指導趨於一致。並請協助施測的觀護人於約談個案期間進行問卷施測與回收。問卷填答所需時間約十分鐘。

#### **柒、資料處理與分析階段：**

問卷回收後，研究者隨即進行資料處理與分析，完成研究結論與建議。

## 第六節 資料處理與分析

本研究之資料處理，採用統計套裝軟體「SPSS for Windows 12.0 中文版」進行資料編碼與分析，於問卷回收後，利用次數分配與百分比進行資料檢誤，將無效問卷去除，接著進行驗證各研究假設，採用的統計方法如下：

### 一、積差相關分析：

本研究以積差相關分析分別考驗研究假設1-1、1-2。

### 二、多元迴歸分析：

本研究以多元迴歸分析考驗研究假設2-1、2-2。

### 三、變異數分析：

本研究以單因子變異數分析考驗研究假設3-1、3-2、3-3。



## 第四章 研究結果與討論

本章將依據「酒駕風險知覺問卷」與「拒酒自我效能問卷」所獲得的結果與基本背景資料進行分析，並驗證各項研究假設。全章共分四節，第一節呈現酒駕風險知覺、拒酒自我效能之基本描述統計；第二節分析成年觀護受試者，在酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數的關聯性；第三節分析酒駕風險知覺、拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測；第四節分析不同移送法辦次數經歷的成年觀護受試者，在酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數上的差異情形。以下將分別討論之。

### 第一節 酒駕風險知覺、拒酒自我效能之基本描述統計

此部份採用平均數、標準差、題平均等描述性統計方法，探討成年觀護受試者在酒駕風險知覺問卷、拒酒自我效能問卷各分量表分數之分佈情形。同時，為了解不同性別與不同年齡層的受試者，在各分量表分數之分佈情形是否也有所不同，分別進行  $t$  考驗與  $F$  考驗，若有顯著，則在後續之迴歸分析中，當成控制變項。

#### 壹、所有受試者在各問卷分量表之基本描述統計

此部份係以平均數、標準差、題平均等描述性統計方法，探討所有受試者在酒駕風險知覺問卷、拒酒自我效能問卷各分量表分數之分佈情形。其摘要如表 4-1-1。

由表4-1-1可知，所有受試者在酒駕風險知覺方面，各分量表的題平均數，介於1.793~4.429之間，分數愈高代表風險知覺愈高，可見本研究之成年觀護個案，在酒駕風險知覺方面，以是否能「安全抵達」目的地的風險知覺最高( $M=4.429$ )，

是否會「發生事故」的風險知覺最低 ( $M= 1.793$ )；在拒酒自我效能方面，各分量表的題平均數，介於2.607~3.981之間，分數愈高代表拒酒自我效能愈高，即在喝酒情境中自信愈不會喝酒，可見本研究之成年觀護個案的拒酒自我效能，以「情境因素」的拒酒自我效能最高 ( $M= 3.981$ )，「社交壓力」的拒酒自我效能最低 ( $M= 2.607$ )。

表4-1-1所有受試者在各問卷分量表之基本描述統計摘要表

項目	題數	個數	平均數	標準差	題平均
發生事故風險	3	1308	5.38	7.291	1.793
被取締風險	2	1308	6.36	6.465	3.179
安全抵達風險	2	1308	8.86	5.766	4.429
風險知覺總分	7	1308	20.60	15.707	2.942
情境因素	8	1308	31.85	10.974	3.981
紓解情緒	6	1308	18.85	9.069	3.141
社交壓力	5	1308	13.04	6.618	2.607
拒酒效能總分	19	1308	63.74	22.153	3.354

## 貳、不同性別受試者在各問卷分量表之基本描述統計

由於各問卷分量表的題數並不相同，為求比較的精準與一致性，本研究採以題平均數、題標準差與  $t$  考驗來探討不同性別受試者在酒駕風險知覺問卷、拒酒自我效能問卷各分量表分數之分佈與差異情形。結果如表 4-1-2。

由表 4-1-2 可知，只有在「社交壓力」拒酒自我效能方面有顯著的性別差異，女性比男性有較高的拒酒自我效能。其他項目均無性別上的差異。

表4-1-2 不同性別受試者在各問卷分量表之統計摘要表（題平均）

項目	性別	人數	平均數	標準差	<i>t</i> 值
發生事故風險	男	1167	1.78	2.419	-.470
	女	141	1.88	2.257	
被取締風險	男	1167	3.20	3.237	.656
	女	141	3.01	3.198	
安全抵達風險	男	1167	4.40	2.866	-1.097
	女	141	4.68	3.019	
風險知覺總分	男	1167	2.93	2.231	-.351
	女	141	3.01	2.356	
情境因素	男	1167	3.95	1.364	-1.837
	女	141	4.18	1.422	
紓解情緒	男	1167	3.13	1.504	-.712
	女	141	3.23	1.578	
社交壓力	男	1167	2.58	1.315	-2.103*
	女	141	2.83	1.381	
拒酒效能總分	男	1167	3.33	1.157	-1.830
	女	141	3.52	1.231	

\* $p < .05$

### 參、不同年齡層受試者在各問卷分量表之基本描述統計

此部份係以題平均數、題標準差與  $F$  考驗來探討不同年齡層受試者在酒駕風險知覺問卷、拒酒自我效能問卷各分量表之分佈與差異情形。在進行考驗過程中，當變異數違反同質性的假定期時，本研究即改用 Welch 法進行  $F$  考驗（吳明隆，2007）；同時，由於各年齡層人數均超過 50 人，事後比較改採 Games-Howell 法以求得出較正確的機率估算（邱皓政，2007）。結果如表 4-1-3。

由表 4-1-3 可知，在酒駕風險知覺中，20~39 歲受試者的「發生事故」、「被取締」與「風險知覺總分」顯著高於 50 歲（含）以上的受試者。在拒酒自我效能方面，50 歲（含）以上受試者的「紓解情緒」拒酒自我效能顯著高於 20~39 歲的受試者；另外，50 歲（含）以上受試者的「社交壓力」拒酒自我效能也顯著高於 20~29 歲的受試者。

表4-1-3 不同年齡層受試者在各問卷分量表之統計摘要表（題平均）

項目	年齡	人數	平均數	標準差	F 值	事後比較
發生事故風險	20~29	273	2.08	2.758	4.547** (Welch 法)	20~29 > 50~ 30~39 > 50~ (Games-Howell 法)
	30~39	418	1.92	2.531		
	40~49	367	1.69	2.363		
	50~	250	1.42	1.866		
被取締風險	20~29	273	3.51	3.618	6.458*** (Welch 法)	20~29 > 50~ 30~39 > 50~ 40~49 > 50~ (Games-Howell 法)
	30~39	418	3.32	3.196		
	40~49	367	3.24	3.302		
	50~	250	2.50	2.607		
安全抵達風險	20~29	273	4.48	3.009	1.972	
	30~39	418	4.43	2.894		
	40~49	367	4.18	2.864		
	50~	250	4.75	2.731		
風險知覺總分	20~29	273	3.17	2.589	2.879* (Welch 法)	20~29 > 50~ 30~39 > 50~ (Games-Howell 法)
	30~39	418	3.04	2.311		
	40~49	367	2.85	2.165		
	50~	250	2.68	1.765		
情境因素	20~29	273	4.05	1.431	1.876	
	30~39	418	4.02	1.393		
	40~49	367	3.89	1.391		
	50~	250	3.98	1.236		
紓解情緒	20~29	273	2.98	1.609	4.273** (Welch 法)	50~ > 20~29 50~ > 30~39 (Games-Howell 法)
	30~39	418	3.08	1.538		
	40~49	367	3.15	1.462		
	50~	250	3.41	1.397		
社交壓力	20~29	273	2.42	1.389	4.978**	50~ > 20~29
	30~39	418	2.55	1.287		
	40~49	367	2.66	1.322		
	50~	250	2.84	1.282		
拒酒效能總分	20~29	273	3.28	1.200	1.772	
	30~39	418	3.33	1.157		
	40~49	367	3.33	1.173		
	50~	250	3.50	1.125		

\* $p < .05$  , \*\* $p < .01$  , \*\*\* $p < .001$

## 第二節 酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關

爲了瞭解酒駕風險知覺問卷、拒酒自我效能問卷各分量表分數與酒後駕車次數的相關，乃透過Pearson 相關來考驗。

### 壹、酒駕風險知覺各分量表分數與酒後駕車次數的相關

由表4-2-1 的數據顯示，無論成年觀護受試者是否有因爲酒駕發生事故或被移送法辦的經驗，其酒後駕車次數與酒駕被取締風險知覺沒有顯著相關，而與安全抵達風險知覺有顯著負相關；安全抵達的風險知覺越高，酒後駕車的次數會越少。曾經發生事故經驗的受試者，其酒後駕車次數與事故風險知覺有顯著負相關，相較於未曾發生事故者，曾發生事故一或二次者，事故風險知覺越高，酒後駕車的次數也會越少。

在有否酒駕被移送法辦經驗的受試者部份，未曾有過因酒駕被移送法辦經驗的受試者，其酒後駕車次數與安全抵達風險知覺有顯著負相關；安全抵達的風險知覺越高，酒後駕車的次數會越少。曾經因酒駕被移送法辦一次的受試者，其酒後駕車次數與發生事故風險知覺、安全抵達風險知覺、風險知覺總分均有顯著負相關；發生事故風險知覺越高、安全抵達的風險知覺越高、或風險知覺總分越高，酒後駕車的次數會越少。然而，曾經因酒駕被移送法辦二次的受試者，其酒後駕車次數與發生事故風險知覺、被取締風險知覺、安全抵達風險知覺、風險知覺總分均無顯著相關。此結果，部分符合研究者的假設1-1「成年觀護受試者的酒駕風險知覺分量表分數與酒後駕車次數有顯著相關。」。

表4-2-1 酒駕風險知覺各分量表分數與酒後駕車次數的相關摘要表

酒駕次數	發生事故風險	被取締風險	安全抵達風險	風險知覺總分
所有受試者	-.089**	-.011	-.173***	-.109***
未曾發生事故	-.071	-.003	-.167***	-.092*
曾發生事故一次	-.102*	-.057	-.176***	-.144**
曾發生事故二次	-.153*	.008	-.207**	-.154*
未曾被移送者	-.056	-.025	-.168***	-.092*
曾移送一次者	-.083*	-.010	-.203***	-.122**
曾移送二次者	-.146	.036	-.114	-.109

\*  $p < .05$  , \*\*  $p < .01$  , \*\*\*  $p < .001$

本研究發現曾經發生事故經驗的受試者，其酒後駕車次數與事故風險知覺有顯著負相關，發生事故經驗越多的受試者，事故風險知覺越高，酒後駕車的次數也會越少，此結果與張順惠（2008）的研究發現「駕駛人的事故經歷可以降低後續的碰撞風險，對駕駛績效及碰撞均有直接的影響。換句話說，事故經歷會提高後續的風險知覺而減少碰撞的發生。」相符合。

本研究發現酒駕被取締風險知覺與酒後駕車次數無顯著相關的結果，亦符合王邦安（2008）的研究發現「公部門的處罰規定對酒後駕車者決定是否駕車之影響並不顯著」。另外，研究者依受試者曾經被移送法辦次數的不同，分別考驗其酒後駕車次數與酒駕被取締風險知覺的相關情形，亦發現，不論過去被移送法辦次數的多寡，其酒後駕車次數與酒駕被取締風險知覺都沒有顯著相關。也就是說，過去的處罰經歷並不會顯著影響酒駕被取締的風險知覺與酒後駕車次數之間的關係，此結果可以說明為什麼酒駕再犯率高達30.2%（法務部，2009）與加強取締效果不彰的現象。

安全抵達的風險知覺與酒後駕車次數呈負相關的研究結果，則符合柳永青與傅幸梅（2007）的研究發現「許多酒醉駕駛人是因為以前每次均能"安全"抵達目的地，而鬆弛其對酒醉駕駛後果之警戒心理。」，即因認為能"安全"抵達，故風險知覺降低，酒醉駕駛的情形就會出現，酒後駕車的次數也就會隨之增多。同時，安全抵達風險知覺與酒後駕車次數的相關程度，隨著過去曾被移送法辦或發生事

故的有無而提高；也就是說，過去曾有被移送法辦或發生事故的受試者，其安全抵達的風險知覺與酒後駕車次數的相關程度，有高於無前述經驗者的傾向。

## 貳、拒酒自我效能各分量表分數與酒後駕車次數的相關

由表4-2-2 的數據顯示，如果不區分是否有事故或被取締的經驗背景，所有受試者酒後駕車次數與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒效能總分」均有顯著負相關。符合研究者的假設1-2「成年觀護受試者的拒酒自我效能分量表分數與酒後駕車次數有顯著相關。」。然而，若區分不同被移送經歷或不同發生事故經歷的組群，研究發現無論何種組群，其酒後駕車次數與「情境因素」拒酒自我效能沒有顯著相關。另外，曾經發生事故二次(含)以上的組群，其酒後駕車次數與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒效能總分」等均沒有顯著相關。除了曾經發生事故二次(含)以上的組群外，其他各種組群，其酒後駕車次數與拒酒自我效能的「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒效能總分」等均有顯著負相關。

表4-2-2 拒酒自我效能各分量表分數與酒駕次數的相關摘要表

酒駕次數	情境因素	紓解情緒	社交壓力	拒酒效能總分
所有受試者	-.069*	-.154***	-.216***	-.162***
未曾被移送者	-.022	-.108*	-.226***	-.121**
曾移送一次者	-.045	-.148***	-.174***	-.136**
曾移送二次者	-.129	-.171*	-.220**	-.206**
未曾發生事故	-.019	-.098**	-.190***	-.108**
曾發生事故一次	-.054	-.194***	-.278***	-.186***
曾發生事故二次	-.103	-.107	-.099	-.130

\*  $p < .05$  , \*\*  $p < .01$  , \*\*\*  $p < .001$

本研究發現，除了曾經發生事故二次(含)以上的組群外，其他各種組群，其酒後駕車次數與拒酒自我效能的「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒效能總分」等均有顯著負相關的結果。其中「紓解情緒」拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關程度，隨著過去曾被移送法辦或發生事故的有無而提高；也就是說，過去

曾有被移送法辦或發生事故的受試者，其「紓解情緒」拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關程度，有高於無前述經驗者的傾向。

而在「社交壓力」拒酒自我效能方面則起伏的現象，「社交壓力」拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關程度，隨著過去曾被移送法辦次數的多寡先降後升；而卻隨著過去曾發生事故的多寡先升後降。也就是說，過去曾有被移送法辦一次經驗的受試者，其「社交壓力」拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關程度，有低於無移送經驗者或有移送經驗二次（含）以上者的傾向。而過去曾有事故經驗一次的受試者，其「社交壓力」拒酒自我效能與酒後駕車次數的相關程度，有高於無事故經驗者或有事故經驗二次（含）以上者的傾向。除了有事故經驗二次（含）以上的組群外，其他組群的「社交壓力」拒酒自我效能與酒後駕車次數之相關程度，均有高於「紓解情緒」拒酒自我效能、「情境因素」拒酒自我效能、拒酒效能總分等與酒後駕車次數之相關程度的傾向，可見「社交壓力」拒酒自我效能對酒後駕車次數有一定程度的影響力。整體而言，「社交壓力」拒酒自我效能越高者，酒後駕車次數也會越少。



### 第三節 酒駕風險知覺、拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測

本節主要在探討酒駕風險知覺、拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測力。本研究分別以酒駕風險知覺的「事故風險」、「被取締風險」、「安全抵達」風險與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」等因素為預測變項，以「酒後駕車次數」為效標變項，進行逐步多元迴歸分析。

#### 壹、酒駕風險知覺對酒後駕車次數的預測力

本研究係以酒駕風險知覺理論編製問卷，故採用強迫選入法進行迴歸分析，一次將與酒駕風險知覺理論有關的「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」變項全部選入，來檢驗各變項的關係，以及對於依變項的影響。分析結果如表 4-3-1。

由表 4-3-1 結果顯示，酒駕風險知覺全部分量表得分可以解釋酒後駕車次數的3.3% 變異量 ( $F_{(3,1304)} = 14.773, p < .001$ )，以調整後 $R^2$ 來表示，仍有 3.1% 的解釋力。進一步檢視各變項的個別解釋力，發現只有「安全抵達」與「被取締」風險知覺具有顯著的解釋力。「安全抵達」風險知覺的 $\beta$ 值為  $-.173$  ( $t = -5.519, p < .001$ )，由負的係數可知，安全抵達風險知覺較高者，酒後駕車次數會較少。而「被取締」風險知覺的 $\beta$ 值為  $.065$  ( $t = 1.969, p < .05$ )，由正的係數可知，被取締風險知覺較高者，酒後駕車次數也會較多。

表4-3-1 酒駕風險知覺各變項對酒駕次數多元迴歸分析摘要表

酒駕次數	未標準化係數		$\beta$	$t$	$p$	共線性	
	B	$S_e$				允差	VIF
(常數)	2.654	.205		12.930	.000		
事故風險	-.065	.058	-.041	-1.121	.262	.560	1.786
被取締	.079	.040	.065	1.969	.049	.671	1.589
安全抵達	-.233	.042	-.173	-5.519	.000	.754	1.326
整體模型			$R^2 = .033$	$adj R^2 = .031$			
				$F_{(3,1304)} = 14.773^{***}$			

\*\*\* $p < .001$

另外，從表 4-3-1 中可以得出未標準化迴歸方程式如下：

酒後駕車次數 = 2.654 - .065×事故風險 + .079×被取締風險 - .233×安全抵達風險

若以非標準化迴歸方程式進行實際的酒後駕車次數預測，其估計標準誤為 3.822。

經過標準化後，得到的標準化迴歸方程式如下：

酒後駕車次數 = -.041×事故風險 + .065×被取締風險 - .173×安全抵達風險

本研究同時觀察整個模型各變項的條件指數（conditional index; CI），進行整體迴歸模式的共線性診斷。CI值越高，表示共線性嚴重，當CI值低於 30，表示共線性問題緩和，30至100間，表示迴歸模式具有中至高度共線性，100以上則表示嚴重的共線性（邱皓政，2007）。診斷結果如表 4-3-2。

由表 4-3-2 結果顯示，整個模型各變項的 CI指標值均低於 30，表示共線性問題緩和。

表 4-3-2 酒駕風險知覺各變項共線性診斷摘要表

維度	特徵值	CI指標	變異數比例			
			常數	事故風險	被取締	安全抵達
1	3.152	1.000	.02	.03	.03	.02
2	.450	2.647	.22	.34	.08	.05
3	.267	3.435	.01	.32	.76	.13
4	.131	4.906	.75	.32	.14	.79

綜合以上分析，本研究結果部分符合研究者的假設2-1「酒駕車風險知覺三分量表對酒後駕車行為次數具有顯著的預測力。」。

## 貳、拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測力

本研究係以拒酒自我效能理論修訂問卷，故採用強迫選入法進行迴歸分析，一次將與拒酒自我效能理論有關的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」變項全部選入，來檢驗各變項的關係，以及對於依變項的影響。分析結果如表 4-3-3。

由表 4-3-3 結果顯示，拒酒自我效能全部分量表得分可以解釋酒後駕車次數的 5.0% 變異量 ( $F_{(3,1304)} = 22.874, p < .001$ )，以調整後  $R^2$  來表示，仍有 4.8% 的解釋力。進一步檢視各變項的個別解釋力，發現只有「社交壓力」與「紓解情緒」拒酒自我效能具有顯著的解釋力。「社交壓力」拒酒自我效能的  $\beta$  值為  $-.195$  ( $t = -5.927, p < .001$ )，由負的係數可知，社交壓力拒酒自我效能較高者，酒後駕車次數會較少。同樣的，「紓解情緒」拒酒自我效能  $\beta$  值為  $-.075$  ( $t = -1.981, p < .05$ )，由負的係數可知，紓解情緒拒酒自我效能較高者，酒後駕車次數也會較少。

表 4-3-3 拒酒自我效能各變項對酒駕次數多元迴歸分析摘要表

酒駕次數	未標準化係數					共線性	
	B	$S_e$	$\beta$	$t$	$p$	允差	VIF
(常數)	3.254	.335		9.711	.000		
情境因素	.149	.096	.053	1.558	.120	.639	1.566
紓解情緒	-.192	.097	-.075	-1.981	.048	.514	1.947
社交壓力	-.572	.096	-.195	-5.927	.000	.674	1.484
整體模型			$R^2 = .050$	$adj R^2 = .048$			
$F_{(3,1304)} = 22.874^{***}$							

\*\*\* $p < .001$

另外，從表 4-3-3 中可以得出未標準化迴歸方程式如下：

酒後駕車次數 = 3.254 + .149×情境因素 - .192×紓解情緒 - .572×社交壓力

若以非標準化迴歸方程式進行實際的酒後駕車次數預測，其估計標準誤為

3.788。

經過標準化後，得到的標準化迴歸方程式如下：

$$\text{酒後駕車次數} = .053 \times \text{情境因素} - .075 \times \text{紓解情緒} - .195 \times \text{社交壓力}$$

本研究同時觀察整個模型各變項的條件指數 (conditional index; CI)，進行整體迴歸模式的共線性診斷。CI值越高，表示共線性嚴重，當CI值低於 30，表示共線性問題緩和，30至100間，表示迴歸模式具有中至高度共線性，100以上則表示嚴重的共線性 (邱皓政，2007)。診斷結果如表 4-3-4。

由表 4-3-4 結果顯示，整個模型各變項的 CI指標值均低於 30，表示共線性問題緩和。

表 4-3-4 拒酒自我效能各變項共線性診斷摘要表

維度	特徵值	CI指標	變異數比例			
			常數	情境因素	紓解情緒	社交壓力
1	3.746	1.000	.01	.00	.01	.01
2	.123	5.519	.26	.07	.04	.55
3	.087	6.544	.21	.03	.58	.39
4	.044	9.237	.52	.90	.37	.05

綜合以上分析，本研究結果部分符合研究者的假設2-2「拒酒自我效能三分量表對酒後駕車行為次數具有顯著的預測力。」。

### 參、酒駕風險知覺與拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測力

本研究想了解酒駕風險知覺與拒酒自我效能之各變項中，那些變項較具有預測力，故將酒駕風險知覺的「事故風險」、「被取締風險」、「安全抵達」與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」等六個因素一起進行逐步多元迴歸分析，探索找尋較具預測力的變項。分析結果如表 4-3-5。

由表4-3-5結果顯示，在逐步多元迴歸分析中，第一個會以最佳預測變項角色

進入的是「社交壓力」，其在第一階段（模式一）即被選入，社交壓力分量表得分可以獨立解釋酒後駕車次數的4.7%變異量，（ $F_{(1,1306)} = 64.137, p < .001$ ），以調整後 $R^2$ 來表示，仍有4.6%的解釋力。第二個被選入的預測變項為「安全抵達」，該變項可以單獨解釋酒後駕車次數的2.4%變異量， $F$ 改變量為33.956（ $p < .001$ ），符合被選入的標準，所以模式二共有「社交壓力」與「安全抵達」二個預測變項，總計可以解釋酒後駕車次數的7.1%變異量，調整後為7.0%，以 $F$ 考驗結果，此一解釋力具有統計意義（ $F_{(2,1305)} = 49.856, p < .001$ ）。第三個被選入的預測變項為「被取締風險」，該變項可以單獨解釋酒後駕車次數的0.4%變異量， $F$ 為5.213（ $p < .05$ ），符合被選入的標準，所以模式三共有「社交壓力」、「安全抵達」與「被取締風險」等三個預測變項，總計可以解釋酒後駕車次數的7.5%變異量，調整後為7.3%，以 $F$ 考驗結果，此一解釋力具有統計意義（ $F_{(3,1304)} = 35.082, p < .001$ ）。

表4-3-5 酒駕風險知覺與拒酒自我效能各變項對酒駕次數之逐步多元迴歸分析摘要表

效標變項	步驟	投入變數	R	$R^2$	$\Delta R^2$	B	$\beta$	$t$
酒駕次數	1	社交壓力	.216	.047	.047	-.611	-.208	-7.761***
	2	安全抵達	.266	.071	.024	-.236	-.175	-6.253***
	3	被取締風險	.273	.075	.004	.077	.064	2.283*

\* $p < .05$ ，\*\*\* $p < .001$

從個別變項預測力的高低來看，在酒駕風險知覺的「事故風險」、「被取締風險」、「安全抵達」風險與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」等六個因素一起進行逐步多元迴歸分析，對「酒後駕車次數」最具有預測力的變項是「社交壓力」，其個別解釋變異量為4.7%；其次為「安全抵達」風險，其個別解釋變異量為2.4%；再其次為「被取締風險」，其個別解釋變異量為0.4%；而「事故風險」、「情境因素」與「紓解情緒」並沒有顯著的預測力。從標準化的迴歸係數來看，迴歸模式中的預測變項「社交壓力」之 $\beta$ 值為-.208、「安全抵達」之 $\beta$ 值為-.175，表示「社交壓力」拒酒自我效能與酒駕「安全抵

達」風險知覺對「酒後駕車次數」的影響是負向的，即社交壓力拒酒自我效能較高者、酒駕安全抵達風險知覺較高者，其酒後駕車次數會較少；而「被取締風險」之 $\beta$ 值為.064，表示其對「酒後駕車次數」的影響是正向的，即被取締風險知覺較高者，酒後駕車次數也會較高。

透過逐步多元迴歸分析，所得到的非標準化迴歸方程式如下：

酒後駕車次數 = 4.147 - .611×社交壓力 - .236×安全抵達風險 + .077×被取締風險

若以非標準化迴歸方程式進行實際的酒後駕車次數預測，其估計標準誤為3.738。

經過標準化後，得到的標準化迴歸方程式如下：

酒後駕車次數 = -.208×社交壓力 - .175×安全抵達風險 + .064×被取締風險

#### 肆、酒駕風險知覺、拒酒自我效能與各種背景變項對酒駕次數的預測力

本研究將性別、年齡、曾發生事故經歷、曾被移送法辦經歷等可能會影響酒後駕車的因素視為背景經驗當成控制變項，與酒駕風險知覺、拒酒自我效能等形成三個區組，進行階層迴歸分析，下面將分兩次進行，一次是在階層二先投入拒酒自我效能，一次是在階層二先投入酒駕風險知覺，以了解先控制其影響後之預測效果。

階層一先投入背景經驗變項，階層二再投入拒酒自我效能變項，階層三最後投入酒駕風險知覺變項。分析結果如表 4-3-6。從表4-3-6 結果顯示，如果未投入酒駕風險知覺「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」三個變項，則背景經歷四個層面變項與拒酒自我效能三個層面變項共可以解釋酒後駕車次數依變項 7.2%的變異量。多元線性迴歸整體考驗的  $F$  值為14.332 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，表示「性別」、「年齡」、「曾發生事故經歷」、「曾被移送法辦經歷」、「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」

七個預測變項中至少有一個變項的迴歸係數達到顯著。此七個預測變項中「曾發生事故經歷」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .067 (  $t = 2.146, p < .05$  )、 「曾被移送法辦經歷」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .075 (  $t = 2.405, p < .05$  )、 「情境因素拒酒自我效能」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .068 (  $t = 2.021, p < .05$  )、 「社交壓力拒酒自我效能」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 -.182 (  $t = -5.531, p < .001$  ) 均達顯著水準，由於「曾發生事故經歷」、「曾被移送法辦經歷」、「情境因素拒酒自我效能」三變項的  $\beta$  值為均為正值，表示此三個預測變項對酒後駕車次數的影響均為正向；而「社交壓力拒酒自我效能」變項的  $\beta$  值為負值，表示此預測變項對酒後駕車次數的影響為負向。

如果再投入酒駕風險知覺「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」三個變項，則整體解釋變異增加 2.8%，顯著性改變的  $F$  值為 13.246 (  $p < .001$  )，達到顯著水準，表示「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」三個變項對酒後駕車次數也有顯著的影響，階層參多元現性迴歸整體考驗的  $F$  值為 14.290 (  $p < .001$  )，達到顯著水準，顯示此十個預測變項對酒後駕車次數有顯著的解釋力，其共同解釋變異為 9.9%。

表 4-3-6 全體樣本控制背景經驗、拒酒自我效能之階層迴歸分析模式摘要表

階層變項	階層內預測變項	階層一		階層二		階層三	
		$\beta$	$t$	$\beta$	$t$	$\beta$	$t$
背景經歷	性別	-.058	-2.109*	-.051	-1.875	-.043	-1.622
	年齡	.011	.413	.044	1.615	.050	1.831
	事故經歷	.097	3.096**	.067	2.146*	.065	2.133*
	移送經歷	.094	2.977**	.075	2.405*	.073	2.362*
拒酒自我效能	情境因素			.068	2.021*	.041	1.211
	紓解情緒			-.070	-1.845	-.072	-1.935
	社交壓力			-.182	-5.531***	-.163	-4.981***
酒駕風險知覺	事故風險					-.027	-.771
	被取締					.079	2.449*
	安全抵達					-.166	-5.369***
迴歸模式摘要	$F$ 值	11.044***		14.332***		14.290***	
	$R^2$	.033		.072		.099	
	$\Delta F$ 值	11.044***		18.136***		13.246***	
	$\Delta R^2$	.033		.039		.028	

\*  $p < .05$  , \*\*  $p < .01$  , \*\*\*  $p < .001$

研究者再重新調整投入的先後次序，階層一先投入背景經驗變項，階層二再投入酒駕風險知覺變項，階層三最後投入拒酒自我效能變項。分析結果如表 4-3-7。從表 4-3-7 結果顯示，如果未投入拒酒自我效能「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」三個變項，則背景經歷四個層面變項與酒駕風險知覺三個層面變項共可以解釋酒後駕車次數依變項 6.4% 的變異量。多元線性迴歸整體考驗的  $F$  值為 12.792 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，表示「性別」、「年齡」、「曾發生事故經歷」、「曾被移送法辦經歷」、「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」七個預測變項中至少有一個變項的迴歸係數達到顯著。此七個預測變項中「曾發生事故經歷」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .097 ( $t = 3.153, p < .01$ )、「曾被移送法辦經歷」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .091 ( $t = 2.934, p < .01$ )、「安全抵達風險知覺」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 -.175 ( $t = -5.649, p < .001$ ) 均達顯著水準，由於「曾發生事故

經歷」、「曾被移送法辦經歷」二變項的  $\beta$  值為均為正值，表示此二個預測變項對酒後駕車次數的影響均為正向；而「安全抵達風險知覺」變項的  $\beta$  值為負值，表示此預測變項對酒後駕車次數的影響為負向。如果再投入拒酒自我效能「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」三個變項，則整體解釋變異增加 3.5%，顯著性改變的  $F$  值為 16.703 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，表示「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」三個變項對酒後駕車次數也有顯著的影響，階層參多元現性迴歸整體考驗的  $F$  值為 14.290 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，顯示此十個預測變項對酒後駕車次數有顯著的解釋力，其共同解釋變異為 9.9%。

表 4-3-7 全體樣本控制背景經驗、酒駕風險知覺階層迴歸分析模式摘要表

階層 變項	階層內 預測變項	階層一		階層二		階層三	
		$\beta$	$t$	$\beta$	$t$	$\beta$	$t$
背景 經歷	性別	-.058	-2.109*	-.051	-1.876	-.043	-1.622
	年齡	.011	.413	.018	.646	.050	1.831
	事故經歷	.097	3.096**	.097	3.153**	.065	2.133*
	移送經歷	.094	2.977**	.091	2.934**	.073	2.362*
酒駕風 險知覺	事故風險			-.029	-.814	-.027	-.771
	被取締			.060	1.835	.079	2.449*
	安全抵達			-.175	-5.649***	-.166	-5.369***
拒酒自 我效能	情境因素					.041	1.211
	紓解情緒					-.072	-1.935
	社交壓力					-.163	-4.981***
迴歸模 式摘要	$F$ 值	11.044***		12.792***		14.290***	
	$R^2$	.033		.064		.099	
	$\Delta F$ 值	11.044***		14.660***		16.703***	
	$\Delta R^2$	.033		.032		.035	

\*  $p < .05$ ，\*\*  $p < .01$ ，\*\*\*  $p < .001$

從表 4-3-6 與表 4-3-7 不同投入次序的階層分析結果，若以增加整體解釋變異的大小觀之，在階層二投入拒酒自我效能的增加解釋變異量大於在階層二投入酒駕風險知覺的變項；在階層三投入拒酒自我效能的增加解釋變異量也大於在

階層三投入酒駕風險知覺的變項。可見對酒後駕車次數的預測解釋力，拒酒自我效能的預測解釋力有優於酒駕風險知覺預測解釋力的傾向。也就是說，對本研究的全體受試者而言，拒酒自我效能較能預測酒後駕車次數，其中拒酒自我效能的「社交壓力拒酒自我效能」最具有預測力，「社交壓力拒酒自我效能」越高者，酒駕次數越越少。

#### 伍、最近一個月有酒駕行為之受試者，其酒駕風險知覺、拒酒自我效能與各種背景變項對酒駕次數的預測力

研究者進一步針對最近一個月有酒駕行為之受試者 624人，進行其酒駕風險知覺、拒酒自我效能與各種背景變項對酒駕次數預測力的探討。同樣將性別、年齡、曾發生事故經歷、曾被移送法辦經歷等可能會影響酒後駕車的因素視為背景經驗當成控制變項，與酒駕風險知覺、拒酒自我效能等形成三個區組，進行階層迴歸分析，下面將分兩次進行，一次是在階層二先投入拒酒自我效能，一次是在階層二先投入酒駕風險知覺，以了解先控制其影響後之預測效果。

階層一先投入背景經驗變項，階層二再投入拒酒自我效能變項，階層三最後投入酒駕風險知覺變項。分析結果如表 4-3-8。從表4-3-8 結果顯示，如果未投入酒駕風險知覺「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」三個變項，則背景經歷四個層面變項與拒酒自我效能三個層面變項共可以解釋酒後駕車次數依變項 7.1%的變異量。多元線性迴歸整體考驗的  $F$  值為 6.712 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，表示「性別」、「年齡」、「曾發生事故經歷」、「曾被移送法辦經歷」、「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」七個預測變項中至少有一個變項的迴歸係數達到顯著。此七個預測變項中「曾發生事故經歷」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .159 ( $t = 3.704, p < .001$ )、「社交壓力拒酒自我效能」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 -.214 ( $t = -4.504, p < .001$ )均達顯著水準，由於「曾發生事故經歷」變項的  $\beta$  值為為正值，表示此預測變項

對酒後駕車次數的影響均為正向；而「社交壓力拒酒自我效能」變項的  $\beta$  值為負值，表示此預測變項對酒後駕車次數的影響為負向。

如果再投入酒駕風險知覺「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」三個變項，則整體解釋變異增加 5.5%，顯著性改變的  $F$  值為 12.815 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，表示「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」三個變項對酒後駕車次數也有顯著的影響，階層參多元現性迴歸整體考驗的  $F$  值為 8.813 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，顯示此十個預測變項對酒後駕車次數有顯著的解釋力，其共同解釋變異為 12.6%。

表 4-3-8 有酒駕行為者控制背景經驗、拒酒自我效能之階層迴歸分析式摘要表

階層變項	階層內預測變項	階層一		階層二		階層三	
		$\beta$	$t$	$\beta$	$t$	$\beta$	$t$
背景經歷	性別	-.023	-.591	-.011	-.276	-.002	-.044
	年齡	.050	-1.258	-.022	-.543	-.007	-.173
	事故經歷	.173	4.044***	.159	3.704***	.155	3.694***
	移送經歷	.013	.300	.012	.270	.027	.639
拒酒自我效能	情境因素			1.8075	1.627	.030	.662
	紓解情緒			.034	.644	.042	.813
	社交壓力			-.214	-4.504***	-.187	-4.027***
酒駕風險知覺	事故風險					-.028	-.614
	被取締					.109	2.541*
	安全抵達					-.228	-5.424***
迴歸模式摘要	$F$ 值	5.672***		6.712***		8.813***	
	$R^2$	.035		.071		.126	
	$\Delta F$ 值	5.672***		7.847***		12.815***	
	$\Delta R^2$	.035		.036		.055	

\*  $p < .05$ ，\*\*  $p < .01$ ，\*\*\*  $p < .001$

研究者再重新調整投入的先後次序，階層一先投入背景經驗變項，階層二再投入酒駕風險知覺變項，階層三最後投入拒酒自我效能變項。分析結果如表 4-3-9。從表 4-3-9 結果顯示，如果未投入拒酒自我效能「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」三個變項，則背

景經歷四個層面變項與酒駕風險知覺三個層面變項共可以解釋酒後駕車次數依變項 10.1% 的變異量。多元線性迴歸整體考驗的  $F$  值為 9.847 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，表示「性別」、「年齡」、「曾發生事故經歷」、「曾被移送法辦經歷」、「事故風險」、「被取締」、「安全抵達」七個預測變項中至少有一個變項的迴歸係數達到顯著。此七個預測變項中「曾發生事故經歷」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .168 ( $t = 4.031, p < .001$ )、「被取締風險知覺」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 .100 ( $t = 2.316, p < .05$ )、「安全抵達風險知覺」變項的標準化迴歸係數  $\beta$  值為 -.251 ( $t = -6.031, p < .001$ ) 均達顯著水準，由於「曾發生事故經歷」、「被取締風險知覺」二變項的  $\beta$  值為均為正值，表示此二個預測變項對酒後駕車次數的影響均為正向；而「安全抵達風險知覺」變項的  $\beta$  值為負值，表示此預測變項對酒後駕車次數的影響為負向。如果再投入拒酒自我效能「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」三個變項，則整體解釋變異增加 2.5%，顯著性改變的  $F$  值為 5.857 ( $p < .01$ )，達到顯著水準，表示「情境因素拒酒自我效能」、「紓解情緒拒酒自我效能」、「社交壓力拒酒自我效能」三個變項對酒後駕車次數也有顯著的影響，階層參多元現性迴歸整體考驗的  $F$  值為 8.813 ( $p < .001$ )，達到顯著水準，顯示此十個預測變項對酒後駕車次數有顯著的解釋力，其共同解釋變異為 12.6%。

表 4-3-9 有酒駕行爲者控制背景經驗、酒駕風險知覺之階層迴歸分析摘要表

階層變項	階層內預測變項	階層一		階層二		階層三	
		$\beta$	$t$	$\beta$	$t$	$\beta$	$t$
背景經歷	性別	-.023	-.591	-.013	-.331	-.002	-.044
	年齡	.050	-1.258	-.029	-.753	-.007	-.173
	事故經歷	.173	4.044***	.168	4.031***	.155	3.694***
	移送經歷	.013	.300	.034	.810	.027	.639
酒駕風險知覺	事故風險			-.020	-.444	-.028	-.614
	被取締			.100	2.316*	.109	2.541*
	安全抵達			-.251	-6.031***	-.228	-5.424***
拒酒自我效能	情境因素					.030	.662
	紓解情緒					.042	.813
	社交壓力					-.187	-4.027***
迴歸模式摘要	$F$ 值	5.672***		9.847***		8.813***	
	$R^2$	.035		.101		.126	
	$\Delta F$ 值	5.672***		14.904***		5.857**	
	$\Delta R^2$	.035		.065		.025	

\*  $p < .05$  , \*\*  $p < .01$  , \*\*\*  $p < .001$

從表 4-3-8 與表 4-3-9 不同投入次序的階層分析結果，若以增加整體解釋變異的大小觀之，在階層二投入酒駕風險知覺的增加解釋變異量大於在階層二投入拒酒自我效能的變項；在階層三投入酒駕風險知覺的增加解釋變異量也大於在階層三投入拒酒自我效能的變項。可見對酒後駕車次數的預測解釋力，酒駕風險知覺的預測解釋力有優於拒酒自我效能預測解釋力的傾向。

若再以逐步多元迴歸分析探討酒駕風險知覺與拒酒自我效能之各變項中，那些變項對這群受試者較具有預測力時，結果如表 4-3-10 。

由表 4-3-10 結果顯示，在逐步多元迴歸分析中，第一個會以最佳預測變項角色進入的是「安全抵達」，其在第一階段（模式一）即被選入，安全抵達風險知覺分量表得分可以獨立解釋酒後駕車次數的5.5%變異量，（ $F_{(1,622)} = 35.985$  ,  $p < .001$ ），以調整後 $R^2$ 來表示，仍有5.3%的解釋力。第二個被選入的預測變項為「社交壓力」，該變項可以單獨解釋酒後駕車次數的3.1%變異量， $F$ 改變量為

20.866 ( $p < .001$ )，符合被選入的標準，所以模式二共有「社交壓力」與「安全抵達」二個預測變項，總計可以解釋酒後駕車次數的8.5%變異量，調整後為8.2%，以 $F$ 考驗結果，此一解釋力具有統計意義 ( $F_{(2,621)} = 29.000$ ,  $p < .001$ )。第三個被選入的預測變項為「被取締風險」，該變項可以單獨解釋酒後駕車次數的1.3%變異量， $F$ 為8.766 ( $p < .01$ )，符合被選入的標準，所以模式三共有「社交壓力」、「安全抵達」與「被取締風險」等三個預測變項，總計可以解釋酒後駕車次數的9.8%變異量，調整後為9.4%，以 $F$ 考驗結果，此一解釋力具有統計意義 ( $F_{(3,620)} = 22.497$ ,  $p < .001$ )。

表4-3-10 酒駕風險知覺與拒酒自我效能各變項對酒駕次數之逐步多元迴歸分析摘要表

效標變項	步驟	投入變數	R	$R^2$	$\Delta R^2$	B	$\beta$	$t$
酒駕次數	1	安全抵達	.234	.055	.055	-.423	-.236	-6.055***
	2	社交壓力	.292	.085	.031	-.701	-.180	-4.678***
	3	被取締風險	.313	.098	.013	.190	.115	2.961**

\*\* $p < .01$ ，\*\*\* $p < .001$

從個別變項預測力的高低來看，在酒駕風險知覺的「事故風險」、「被取締風險」、「安全抵達」風險與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」等六個因素一起進行逐步多元迴歸分析，對「酒後駕車次數」最具有預測力的變項是「安全抵達」，其個別解釋變異量為5.5%；其次為「社交壓力」，其增加之解釋變異量為3.1%；再其次為「被取締風險」，其增加之解釋變異量為1.3%；而「事故風險」、「情境因素」與「紓解情緒」並沒有顯著的預測力。從標準化的迴歸係數來看，迴歸模式中的預測變項「安全抵達」之 $\beta$ 值為-.236、「社交壓力」之 $\beta$ 值為-.180，表示酒駕「安全抵達」風險知覺與「社交壓力」拒酒自我效能對「酒後駕車次數」的影響是負向的，即酒駕安全抵達風險知覺較高者、社交壓力拒酒自我效能較高者，其酒後駕車次數會較少；而「被取締風險」之 $\beta$ 值為.115，表示其對「酒後駕車次數」的影響是正向的，即被取締風險知覺較高者，酒後駕車次數也會較高。

透過逐步多元迴歸分析，所得到的非標準化迴歸方程式如下：

$$\text{酒後駕車次數} = 6.534 - .423 \times \text{安全抵達風險} - .701 \times \text{社交壓力} + .190 \times \text{被取締風險}$$

若以非標準化迴歸方程式進行實際的酒後駕車次數預測，其估計標準誤為 4.714。

經過標準化後，得到的標準化迴歸方程式如下：

$$\text{酒後駕車次數} = -.236 \times \text{安全抵達風險} - .180 \times \text{社交壓力} + .115 \times \text{被取締風險}$$

綜合階層與逐步多元迴歸分析，可以發現對最近一個月有酒駕行為的受試者而言，酒駕風險知覺較能預測酒後駕車次數，其中酒駕風險知覺的「安全抵達」最具有預測力，「安全抵達」風險知覺越高者，酒駕次數越越少。

## 陸、小結

綜合以上研究發現，「社交壓力」拒酒自我效能與酒駕「安全抵達」風險知覺，均能負向預測酒後駕車次數，顯示成年觀護受試者社交壓力的拒酒自我效能或酒駕安全抵達風險知覺越高，其酒後駕車次數越少。也就是說，面對喝酒情境時，愈能夠抗拒社交壓力的勸酒與敬酒，就愈會減少酒後駕車的次數；越自覺喝酒後無法安全抵達目的地或會被攔檢到，越會減少酒後駕車的次數。其中，對最近一個月有酒駕行為發生的受試者而言，「安全抵達」風險知覺有比「社交壓力」拒酒自我效能更能負向預測酒後駕車次數的傾向，也就是說，這群受試者在思考是否要酒後駕車的整個歷程中，最在乎的是能否安全抵達而不是社交壓力，如果越自覺喝酒後可以安全抵達目的地或不會被攔檢到，則越會增加酒後駕車的次數。

「曾發生事故次數」與「曾被移送法辦次數」對酒後駕車次數的預測為正向，也就是說曾發生事故次數較多者、或曾被移送法辦次數較多者，預測其日後酒後駕車的次數也較多。顯示過去酒駕所產生的負向經驗，並不能減少後續的酒後駕車次數，此種現象並不符合學者張順惠（2008）「駕駛人的事故經歷可以降低後

續的碰撞風險」減少碰撞發生的研究結果；此種無法從過去負向經驗中學習修正風險行為的現象，研究者猜測是否可能是受到某些人格特質（例如：反社會人格傾向、偏好冒險性格）、或無法控制之酒癮等因素之影響，有待進一步之研究。

本研究進一步發現，對最近一個月有酒駕行為發生的受試者而言，「曾被移送法辦次數」對酒後駕車次數並無顯著的預測力，也就是說，這群受試者在思考是否要酒後駕車的整個歷程中，並不會受到過去曾被移送法辦的負向經驗影響，而只專注於眼前這一次酒駕被攔檢的風險有多少。此外，其「曾發生事故次數」對酒後駕車次數的預測不僅是正向，而且解釋變異量 3.5%（見表 4-3-8）有高於本研究的全體受試者背景變項的解釋變異量 3.3%傾向（見表 4-3-6），研究者推測是否這群受試者飲酒後對自己的駕駛操控能力常存有過度誇大的自信，或其他認知、人格、因應方式等因素之影響，亦有待後續之研究。

至於酒駕「被取締」風險知覺為何也出現正向預測酒後駕車次數的現象，研究者認為，酒駕被取締風險知覺越高者，面對是否要酒後駕車的情境時，除了思考要不要酒駕之外，為了交通的便利性（王邦安，2008），可能也會思考「如何閃躲警察的取締」，例如：繞道而行、喝解酒液、干擾酒測等，如果覺得可以成功閃躲警察的取締，就有可能酒駕，因此形成酒駕被取締風險知覺能正向預測酒後駕車次數的現象。

#### 第四節 不同移送次數者在酒駕風險知覺、拒酒自我效能及酒駕次數上的差異

本節主要在探討不同酒駕被移送法辦次數者，在酒駕風險知覺問卷分數、拒酒自我效能問卷分數，及酒後駕車次數上的差異性。本研究將受試者自陳因酒後車駕被移送法辦次數的不同分為三組：第一組為被移送法辦 0次者、第二組為被移送法辦 1次者、第三組為被移送法辦 2次（含）以上者。以單因子變異數分析的方法分別探討這三組在酒駕風險知覺問卷分數、拒酒自我效能問卷分數，及酒後駕車次數上的差異性。

##### 壹、不同酒駕被移送法辦次數者在酒駕風險知覺各分量表分數的差異

本研究採用單因子單變量變異數分析。在分析前，進行Levene 單變項的變異數同質性檢定，發現「事故風險」、「被取締風險」、「風險總分」等三個變項的變異數均不同質（ $p < .001$ ），故此三個變項採用Welch法進行違反變異數同質性假定的  $F$ 值考驗（吳明隆，2007）；同時，由於酒駕移送次數各組人數均超過50 人，為求較精確的顯著性估計機率，故採用Games-Howell法進行事後多重比較（邱皓政，2007）。分析結果如表 4-4-1。

表 4-4-1結果顯示，被移送法辦 0次者，其在「事故風險知覺」分量表分數與「風險總分」的分數，顯著大於被移送法辦 1次者。也就是說，未曾被移送法辦的受試者，因其事故風險知覺較高，在一般狀況駕車時，就會注意行車情形，以免發生事故，連帶對於酒後駕車的風險行為也會盡量避免，導致酒駕行為較少，連帶被移送法辦的機率降低。因此，提高駕駛人的事故風險知覺有可能可以降低酒後駕車的次數。

研究同時發現，被移送法辦 2次者，其在「被取締風險知覺」、「安全抵達」分量表分數與「風險總分」的分數，顯著大於被移送法辦 1次者。此結果與Marchetti等學者 2009年的研究發現「曾有交通違規未被處罰者，發生嚴重受傷的

事故風險較高」類似，也就是說，有被取締經歷的駕駛人，其風險知覺較高，發生重大事故的機率較低。被移送法辦 2次者，因有二次被取締處罰的經歷，促使其提高「被取締」與「安全抵達」的風險知覺，以減少其日後酒駕被取締移送法辦的機率。

表4-4-1 不同酒駕被移送法辦次數者在酒駕風險知覺各分量表上的差異

變項	酒駕移送次數	人數	平均數	標準差	單變量F 值	事後比較
事故風險	0次	536	2.06	2.651	6.312** (Welch 法)	0次 > 1次 (Games-Howell 法)
	1次	601	1.54	2.204		
	2次	171	1.85	2.390		
被取締風險	0次	536	3.35	3.453	4.531* (Welch 法)	2次 > 1次 (Games-Howell 法)
	1次	601	2.91	3.096		
	2次	171	3.58	2.909		
安全抵達	0次	536	4.58	2.984	5.144**	2次 > 1次 (Scheffe 法)
	1次	601	4.17	2.808		
	2次	171	4.86	2.748		
風險總分	0次	536	3.15	2.506	8.025*** (Welch 法)	0次 > 1次 2次 > 1次 (Games-Howell 法)
	1次	601	2.68	2.049		
	2次	171	3.20	1.920		

\* $p < .05$     \*\* $p < .01$     \*\*\* $p < .001$

## 貳、不同酒駕被移送法辦次數者在拒酒自我效能各分量表分數的差異

本研究採用單因子單變量變異數分析。在分析前，進行Levene 單變項的變異數同質性檢定，發現「情境因素」的變異數不同質 ( $p < .001$ )，而「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒總分」等三個變項的變異數均同質 ( $p > .05$ )；故「情境因素」採用Welch法進行違反變異數同質性假定的  $F$ 值考驗 (吳明隆，2007)，而「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒總分」等三個變項則採用變異數同質性假定的  $F$ 值考驗。由於酒駕移送次數各組人數均超過50 人且各組人數不同，為求較精確的顯著性估計機率，「情境因素」採用Games-Howell法進行違反變異數同質性假定的事後多重比較 (邱皓政，2007)；「紓解情緒」、「社交壓力」、「拒酒總分」等三個變項則採用Scheffe法進行變異數同質性假定的事後多重比

較。分析結果如表 4-4-2。

表 4-4-2 結果顯示，被移送法辦 0次者，其在拒酒自我效能各分量表分數與拒酒自我效能總分，均顯著性的大於被移送法辦 1次者，以及被移送法辦 2次者。此結果與何曉飛（2009）不同情境拒酒自我效能與酒後駕車行為之區辨研究發現雷同，也就是說，酒後駕車被移送法辦的族群，其拒酒自我效能確實與未被移送法辦的族群不同；曾被移送法辦者，其拒酒自我效能顯著低於未曾被移送法辦者。

在「情境因素」拒酒自我效能分量表方面，被移送法辦 0次者的分數顯著大於被移送法辦 1次者；被移送法辦 1次者的分數顯著大於被移送法辦 2次者。也就是說，「情境因素」拒酒自我效能分量表分數，確實可以區辨出酒駕被移送法辦次數不同的族群；被移送法辦次數越多者，其「情境因素」拒酒自我效能越差。此種現象，是否隱約顯示移送法辦次數越多者，其本身就有飲酒習慣，較不能抵擋各種情境下的飲酒誘惑，因為其「情境因素」拒酒自我效能差，導致有機會就想喝酒，喝酒的頻率比一般人多，連帶酒後駕車的機率也隨之增加，移送法辦的機會也增加了。因此，對被移送法辦 2次者進行酒癮篩檢，篩檢出酒癮者，輔導其接受酒癮治療，較有可能降低其酒駕行為的發生。

表4-4-2 不同酒駕被移送法辦次數者在拒酒自我效能各分量表上的差異

變項	酒駕移送次數	人數	平均數	標準差	單變量F值	事後比較
情境因素	0次	536	4.14	1.327	10.023*** (Welch 法)	0次 > 1次 > 2次 (Games-Howell 法)
	1次	601	3.95	1.350		
	2次	171	3.58	1.501		
紓解情緒	0次	536	3.38	1.490	12.106***	0次 > 1次 0次 > 2次 (Scheffe 法)
	1次	601	3.02	1.510		
	2次	171	2.83	1.486		
社交壓力	0次	536	2.88	1.301	19.266***	0次 > 1次 0次 > 2次 (Scheffe 法)
	1次	601	2.44	1.305		
	2次	171	2.37	1.323		
拒酒總分	0次	536	3.57	1.157	18.045***	0次 > 1次 0次 > 2次 (Scheffe 法)
	1次	601	3.26	1.145		
	2次	171	3.03	1.156		

\*\*\*  $p < .001$

### 參、不同酒駕被移送法辦次數者在近一個月酒後駕車次數的差異

在單因子單變量變異數分析前，進行Levene 單變項的變異數同質性檢定，發現「酒駕次數」變項的變異數不同質 ( $p < .001$ )，故採用Welch法進行違反變異數同質性假定的  $F$ 值考驗 (吳明隆，2007)。由於酒駕移送次數各組人數均超過50 人，為求較精確的顯著性估計機率，故採用Games-Howell法進行事後多重比較 (邱皓政，2007)。分析結果如表 4-4-3。

表 4-4-3 結果顯示，被移送法辦 0次者，其在最近一個月的酒後駕車次數顯著少於曾被移送法辦 1次與 2次者。也就是說，有酒駕被移送法辦經歷者，其最近一個月的酒駕次數，並不會因為有此負向經驗而顯著減少。此種現象，符合王邦安 (2008) 的研究發現「公部門的處罰規定對酒後駕車者決定是否駕車之影響並不顯著」。也就是說，處罰歸處罰，酒駕歸酒駕，雖然處罰的經歷可以提高「被取締」與「安全抵達」的風險知覺，但是也促使駕駛人對酒駕是否會被攔檢到的評估更為精細，如果評估不會被攔檢，其酒駕行為還是會產生，因此，酒駕次數並不會因為有被移送法辦的經驗而顯著減少。

表4-4-3 不同酒駕被移送法辦次數者在近一個月酒後駕車次數的差異

變項	酒駕移送次數	人數	平均數	標準差	單變量 $F$ 值 (Welch 法)	事後比較 (Games-Howell 法)
酒駕次數	0次	536	1.13	3.256	14.443***	2次 > 0次
	1次	601	2.03	4.087		1次 > 0次
	2次	171	2.77	4.583		

\*\*\* $p < .001$

## 第五章 結論與建議

本章共分為三節，分別說明本研究之結論、建議，最後提出本研究的限制與未來研究方向。

### 第一節 結論

本研究的目的是在於瞭解成年觀護個案拒酒自我效能與酒駕風險知覺的情形，並探討此兩者對酒後駕車行為的影響。以不同酒駕被移送法辦次數為背景變項，探討其在酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數的差異與相關，以及酒駕風險知覺、拒酒自我效能對酒後駕車次數的預測力。本研究以「酒駕風險知覺問卷」與「拒酒自我效能問卷」為測量工具，以北、中、南、東部地區共16個地檢署之成年觀護個案為研究樣本，共2249位施測，回收有效問卷1308份（回收率 58.2%）。再根據受試者在問卷上之得分情形，計算其平均數、標準差，並以 Pearson 積差相關、逐步多元迴歸分析、以及單變項變異數分析等統計方法進行分析，以考驗假設，其研究結果分述如下：

#### 壹、酒駕風險知覺、拒酒自我效能與酒後駕車次數有顯著相關。

根據研究結果，酒後駕車次數與酒駕風險知覺的「事故風險」、「安全抵達」，以及與拒酒自我效能的「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」等均有顯著的負相關。其中與「社交壓力」拒酒自我效能的相關程度最高。

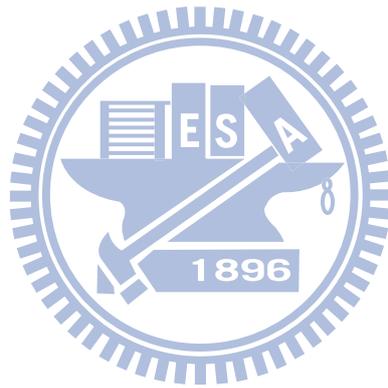
#### 貳、酒駕風險知覺、拒酒自我效能部分分量表分數對酒後駕車次數有預測力。

根據研究結果，酒駕風險知覺的「安全抵達」、「被取締風險」與拒酒自我效能的「社交壓力」這三個分量表分數可以預測酒後駕車次數，調整後有 7.3% 的解釋變異量。從個別的預測力高低來看，對「酒後駕車次數」最具有預測力的變項是「社交壓力」，其個別解釋變異量為4.7%；其次為「安全抵達」，其個別

解釋變異量為2.4%；第三是「被取締風險」，其個別解釋變異量為0.4%。

**參、不同酒駕被移送法辦次數者，在酒駕風險知覺、拒酒自我效能及酒後駕車次數上有顯著差異。**

根據研究結果，在酒駕「事故風險」知覺方面，被移送法辦 0次者的分數顯著高於被移送法辦 1次者；在酒駕「安全抵達」與「被取締風險」知覺方面，被移送法辦 2次者的分數顯著高於被移送法辦 1次者。在拒酒自我效能方面，包括「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」分量表分數與拒酒自我效能總分，被移送法辦 0次者的分數顯著高於被移送法辦 1次與 2次者。在最近一個月酒後駕車次數方面，被移送法辦 0次者的次數顯著少於被移送法辦 1次與 2次者。



## 第二節 建議

依據本研究的研究結果，提出以下建議：

### 壹、為減少酒後駕車行為的發生，需加強拒酒自我效能的訓練。

根據研究結果，酒後駕車次數與拒酒自我效能有顯著的負相關，其中與「社交壓力」拒酒自我效能的相關程度最高，同時「社交壓力」拒酒自我效能對酒後駕車次數的個別預測力也最高。因此，為減少酒後駕車次數的發生率，可從拒酒自我效能方面著手，尤其要加強「社交壓力」方面的拒酒自我效能，如此面對華人社會常見的各種敬酒、勸酒情境時，才能夠控制飲酒，進而減少酒後駕車行為的發生。以研究者從事觀護輔導實務工作的經驗，認為可以從幾個小地方著手降低飲酒的「社交壓力」與增加自我效能：

- 1、不主動敬酒、不參與勸酒。國人社交飲酒經常出現「禮上往來」與「面子問題」，造成敬酒、勸酒不斷循環，唯有不主動敬酒、不參與勸酒，才能打破這種社交飲酒循環，減少社交壓力。
- 2、善用「好朋友不相害」的酒國文化，建立飲酒界限。「好朋友不相害」是國人飲酒文化所建立的好規矩，通常是用來勸酒的，同樣也可以用來停止對方勸酒。當選擇停止喝酒時，使用各種理由再加上「好朋友不相害」，實務經驗上都很有效果。
- 3、找適當的朋友坐陪。社交飲酒常會遇到無法抵擋的敬酒勸酒壓力，如果有適當的朋友坐陪，通常都能適時提供協助，增加拒酒效能或分擔飲酒壓力。

### 貳、除了「加強取締與嚴刑峻罰」之外，應該要有其他配套措施才有可能降低酒後駕車行為的發生。

根據研究結果，酒駕風險知覺的「被取締風險」與酒後駕車次數並沒有顯著

的關聯性，同時「被取締風險」對酒後駕車次數的預測力非常小，個別解釋變異量僅有0.4%；再加上許多駕駛人是為了交通的便利性而酒後駕車（王邦安，2008），並未考量被取締的風險。加強取締與嚴刑峻罰，實際上對預防發生酒後駕車行為的效果非常有限。因此，除了「加強取締與嚴刑峻罰」之外，應該要有其他配套措施才有可能降低酒後駕車行為的發生。本研究發現酒駕風險知覺中「安全抵達」最能預測酒駕行為，「安全抵達」風險知覺越高，酒後駕車次數越少。因此，培養駕駛人建立飲酒量與酒後行為的自我監測能力，了解自己喝多少酒之後會有甚麼樣的行為表現，進行酒精控制及適時調整「安全抵達」的風險知覺，降低「過度誇大的自信」，有可能可以控制酒後駕車行為的產生。培養駕駛人建立酒量與酒後行為的自我監測能力，可以先從飲酒量如何影響行為表現的教育訓練著手，讓飲酒者清楚自己身體對各種飲酒量的反應，從而建立較正確的自我監測能力並減少誇大的自信。

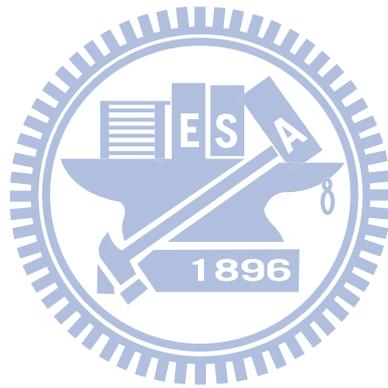
#### **參、應加強推動「共乘或替代駕駛」的觀念與政策。**

根據研究發現，酒駕被取締風險知覺可以正向預測酒後駕車次數，即酒駕被取締風險知覺越高者，預測其酒後駕車的次數也越多，出現此預測模式，研究者認為被取締風險知覺越高者，為了交通的便利性，思考會較偏向於「會不會被取締到」而設想如何繞道而行、喝解酒液、干擾酒測等「安全抵達」的風險，而不是一開始就思考「要不要酒駕」。因此，針對交通的便利性，聚會餐飲時，推動共乘、替代駕駛的觀念，直接取代「會不會被取締到」的風險思考，即可有效降低酒後駕車行為的發生。

#### **肆、對因酒駕被移送法辦二次以上者，進行酒癮篩檢，篩檢出酒癮者，轉介醫療單位進行治療。**

本研究發現，有二次被移送法辦經歷的受試者，其「被取締風險」、「安全

抵達」、「風險總分」等風險知覺均比沒有被移送法辦經歷者、有一次被移送法辦經歷者來得高；但拒酒自我效能，包括「情境因素」、「紓解情緒」、「社交壓力」均比沒有被移送法辦經歷者、有一次被移送法辦經歷者來得低，尤其是「情境因素」拒酒自我效能有顯著的差距。也就是說，有二次被移送法辦經歷的受試者面對各種有機會飲酒的情境，就比較想要喝酒，此種情形似乎類似酒癮者。因此，對於有二次被移送法辦經歷的成年觀護個案，應特別加強拒酒自我效能的輔導，同時進行酒癮篩檢，篩檢出酒癮者，將其轉介醫療單位接受酒癮治療。



### 第三節 研究限制與未來研究方向

#### 壹、研究限制：

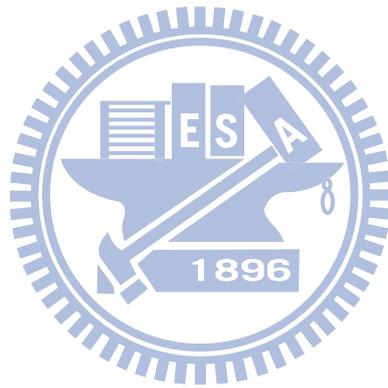
- 一、本研究的受試者是各地檢署的成年觀護個案，並非一般成年人，同時係以通訊方式商請並指導各地檢署觀護人協助收集成年觀護個案的資料，而非研究者親自前往收集資料，造成有效問卷僅有 58.2%，其中被移送法辦 2次（含）以上者的人數僅有 171人，未超過 200人，且與其他二組人數差異甚大（為被移送法辦 1次者的28.5%、被移送法辦 0次者的31.9%），因此，研究結果的推廣應用，有其限制。
- 二、本研究係採自陳方式收集資料，對於諸多酒駕次數、發生事故次數、被開罰單次數等較負面的資料，受試者雖然可以不記名填答，但仍會有隱瞞或造假的情事發生，此現象可從僅有 58.2%的有效回收率得到證實，因此，本研究的結果運用，需小心謹慎。
- 三、本研究僅收集一個月的酒駕次數資料，時間較為短暫，而且是在國曆四月間，較少廟會及喜慶活動，因此所收集的酒駕次數資料，是否可以以此推估其真實的酒駕次數，值得再三評估，因此，本研究的結果運用，需小心謹慎。

#### 貳、未來研究方向：

- 一、本研究主要是各地檢署的成年觀護個案，研究族群特殊，未來的研究，可以將受試者推展到一般成年人，可以比較各種不同族群在酒駕風險知覺、拒酒自我效能、酒後駕車次數的差異性。
- 二、本研究僅探討不同酒駕被移送次數者在酒駕風險知覺、拒酒自我效能、酒後駕車次數的差異性。然在研究中，以階層分析第一階層投入性別、年齡、事故經歷、移送經歷，第二階層再投入其他變項時，發現性別、事故經歷、移送經歷，對酒駕次數也有預測力。因此，未來的研究，可以增加比較不同性

別、事故經歷、移送經歷等因素，對酒駕風險知覺、拒酒自我效能、酒後駕車次數的影響情形。

三、本研究僅以酒駕風險知覺、拒酒自我效能二個層面來探討酒後駕車次數，研究結果雖然有顯著性的相關與預測力，但是相關程度與預測力均不理想，顯示還有其他影響酒後駕車次數的變項存在。本研究的資料收集都是採用受試者的自述與回憶，收集的資料包括事故經歷、移送經歷、酒駕次數等屬於較負面印象的資料，可能會影響受試者填答或回憶的真實性。因此，未來的研究，可以加入較客觀的變項資料，例如官方的違規資料（檢測是否有違規習慣）、健保醫療紀錄（篩檢是否有酒癮或常發生意外等），探討一般違規習慣、酒癮程度、喜好冒險程度等變項，對酒後駕車的影響情形。



## 參考文獻

### 壹、中文參考文獻

- 內政部統計處（2010）。**內政統計年報人口年齡分配**。2010年4月19日，取自 <http://sowf.moi.gov.tw/stat/year/list.htm>
- 內政部警政署（2002）。**道路交通事故狀況分析**。2010年9月3日，取自 <http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=11398&nowPage=2&pagesize=15&mp=1>
- 內政部警政署（2008）。**95年道路交通事故分析**。2010年9月3日，取自 <http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=11398&nowPage=1&pagesize=15&mp=1>
- 內政部警政署（2009）。**97年全國道路交通事故概述及交通執法績效分析**。2010年9月3日，取自 <http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=11398&nowPage=1&pagesize=15&mp=1>
- 內政部警政署（2011）。**99年警察機關受(處)理 A1 類道路交通事故概況**。2011年4月2日，取自 <http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=55978&ctNode=11393&mp=1>
- 王邦安（2008）。**酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究－以高雄地區為例－**（未出版之碩士論文）。中正大學，嘉義縣。
- 王建仁（2003）。**台灣地區機車使用者風險感認與駕駛行為關聯之研究**（未出版之碩士論文）。交通大學，新竹市。
- 王英傑（2007）。**基層警察人員工作壓力、情緒智力對其飲酒行為影響之研究－以嘉義縣為例**（未出版之碩士論文）。中正大學，嘉義縣。
- 田文肇（2008）。**應用固定式機車駕駛模擬器探討酒精濃度對騎士煞車反應時間之影響**（未出版之碩士論文）。中央大學，桃園縣。
- 朱禮伶（2009）。**應用駕駛模擬器探討酒後駕駛行為反應之研究**（未出版之碩士論文）。成功大學，台南市。
- 行政院主計處（2010）。**中華民國98年統計年鑑**。2010年11月14日，取自 <http://>

win.dgbas.gov.tw/dgbas03/ca/yearbook/data/pdf/5-all.pdf

何曉飛（2009，12月）。不同情境拒酒自我效能與酒後駕車行為之區辨研究。論文發表於第48屆中華心理學年會，台北市。

吳清源（2002）。公共設施之環境風險認知函數建構與解析（未出版之碩士論文）。中華大學，新竹市。

吳麗玉、黃乾全（2003）。台北地區某三所高中職學生飲酒態度及相關因素之初探。《學校衛生》，42，20-38。

李詠秋（2002）。原住民大學生生涯發展狀況、生涯自我效能與其生涯阻礙因素之關係研究（未出版之碩士論文）。新竹教育大學，新竹市。

汪明生、黃國良、郭文俊（2005）。酒後駕車風險知覺之實驗研究－資訊整合理論之應用。《管理學報》，22（4），429-447。

汪進財、鍾易詩、蕭力文（2009，12月）。年輕機車族群高風險駕駛行為異質性剖析。論文發表於中華民國運輸學會98年學術論文研討會，桃園縣。

阮祺文（2000）。酒醉駕車一飲不盡的悲歌。《台灣醫界》，43（4），69-70。

周長志（2005）。高齡者交通安全風險感認影響因素之探討（未出版之碩士論文）。交通大學，新竹市。

林旻沛（2004）。大專校院學生網路成癮盛行率及認知因子之研究（未出版之碩士論文）。成功大學，台南市。

林柏丞（1996）。青少年交通安全風險感認之研究（未出版之碩士論文）。交通大學，新竹市。

林梅香（2002）。衛生教育介入對都市原住民吸菸飲酒行為之影響研究（未出版之博士論文）。臺灣師範大學，台北市。

林寶生（2005）。組織氣候、工作特性、內外控人格、自我效能與工作績效之關係研究－以陸軍某基地進訓基層單位為例（未出版之碩士論文）。大葉大學，未出版，彰化縣。

- 法務部（2009）。**違背安全駕駛行為態樣調查報告**。台北市：法務部。
- 邱立誠（1990）。酒醉駕駛行為之特性與防制方法。**都市交通**，52，13-23。
- 柳永青、傅幸梅（2007）。酒精對駕駛行為與認知工作執行績效的影響研究。**人因工程學刊**，9（1），75-83。
- 韋氏 Merriam-Webster 線上字典。2010年9月3日，取自 <http://www.merriam-webster.com/dictionary/risk>
- 翁林瀧（2007）。大型重型機車路段行駛交通特性與潛在肇事風險因素之研究（未出版之碩士論文）。中華大學，新竹市。
- 翁萃芳（2003）。台灣警察人員的飲酒行為。**應用心理研究**，18，227-248。
- 張順惠（2008）。應用駕駛績效預測車輛碰撞風險之研究（未出版之博士論文）。中央大學，桃園縣。
- 張新立、葉純志（2003）。酒後駕車防治措施成效之監控與評估—以台北市為例。**運輸計畫季刊**，32（1），131-150。
- 梁振翊、周肇茂、何佩珊、謝天渝、楊奕馨（2004）。台灣地區飲酒盛行率調查報告。**台灣口腔醫學衛生科學雜誌**，20，91-104。
- 莊建娟（2005）。酒精飲用與地區健康因素之研究（未出版之碩士論文）。銘傳大學，台北市。
- 郭乃鳳（2010）。**臺閩地區機車交通事故之研究**（未出版之碩士論文）。中央大學，桃園縣。
- 陳彥合（2003）。機車使用者風險感認與強制汽車責任保險（未出版之碩士論文）。臺灣大學，台北市。
- 陳凱唯（2009）。**應用駕駛模擬儀探討酒駕對於駕駛績效及生理狀態之影響**（未出版之碩士論文）。中央大學，桃園縣。
- 陶百川、王澤鑑、劉宗榮、葛克昌（2010）。**最新綜合六法全書**。台北市：三民。
- 傅幸梅（2004）。酒精對駕駛行為績效影響之研究（未出版之碩士論文）。雲林

- 科技大學，雲林縣。
- 曾舟君（2007）。消防人員工作特性、風險知覺、工作壓力與休閒需求之研究—以台中縣消防人員為例（未出版之碩士論文）。朝陽科技大學，台中縣。
- 程國琳（2006）。台灣地區高速公路交通執法管理暨酒後駕駛取締之研究（未出版之碩士論文）。台灣大學，台北市。
- 黃清賢（1996）。危害分析與風險評估。台北市：三民。
- 黃韻芝（2006）。臺閩地區道路交通事故之研究（未出版之碩士論文）。中央大學，桃園縣。
- 黃懿慧（1994）。科技風險與環境抗爭—台灣民眾風險認知個案研究。台北市：五南。
- 楊明仁、何啓功、樊聯仁、楊美賞（1996）。工作壓力與飲酒行爲。The Kaohsiung Journal of Medical Sciences，12（12），670-684。
- 楊紹琦（2006）。性別與年齡對於交通風險知覺的影響（未出版之碩士論文）。清華大學，新竹市。
- 楊聖信、林君穎、許桂森、張國志（譯）（1998）。人體藥理學（上冊）（原作者：Wingard, Brody, Lerner, Schwartz）。台北市：藝軒圖書。
- 葉美玉、陳雅欣（2007）。原住民青少年飲酒的認知模式—飲酒效果預期與拒酒自我效能的影響。衛生教育學報，27，177-194。
- 葉寶文、傅祖壇（2006）。酒後駕車行爲決策之研究。運輸計劃季刊，35（3），337-364。
- 葉寶文、傅祖壇（2007）。酒後駕車行爲之取締的願付風險價值研究。運輸計劃季刊，36（4），509-533。
- 董時叡、王淳妍（2004）。社交性飲酒價值觀：台灣基層農業推廣工作者之分析。應用心理研究，23，223-248。
- 劉亦純（2006）。多重用藥、渴求向度、拒用自我效能對男性戒治者毒品一年後

再犯的預測（未出版之碩士論文）。成功大學，台南市。

蔡宗銘（2008）。從風險認知的角度看主觀認知的改變－以樂透彩券之頭彩效應

映射環境巨災之風險認知（未出版之碩士論文）。南華大學，嘉義縣。

鄭秀月、李茹萍（2009）。戒菸門診個案持續戒菸行為與自我效能之研究。台灣

醫學，13，223-230。

鄧碧珍、陳仕佳（2001）。大專男子籃球選手之飲酒習性調查。大專體育，53，

25-29。

黎士鳴（2000）。酒精暴露、正負向效果預期以及拒酒自我效能感與飲酒行為之

關係（未出版之碩士論文）。成功大學，台南市。

鍾文獻（2009）。交通事故發生率與執法強度關聯性研究－以臺中縣為例（未出

版之碩士論文）。逢甲大學，台中市。



## 貳、英文參考文獻

- AlMarri, T. S. K., Oei, T. P. S., & AbRahman, R. M. (2009). Validation of the drinking refusal self-efficacy questionnaire in Arab and Asian samples. *Addictive Behaviors, 34* (9), 776-778.
- Annis, H.A., & Graham, J.M. (1988). *Situational Confidence Questionnaire (SCQ 39): User's Guide*. Addiction Research Foundation, Toronto.
- Bandura, A. (1982). Self-efficacy mechanism in human agency. *American Psychologist, 37*, 122 - 147.
- Brown, I. D., & Groeger, J. A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics, 31*, 585-597.
- Chang, H. L., & Yeh, T. H. (2007). Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour, 10* (2), 109-122.
- Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research, 30*, 225-236.
- Finn, P. & Bragg, B. W. E. (1986). Perception Of The Risk Of An Accident By Young and Older Drivers, *ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION, 18* (4), 289-298.
- Flin, R., Mearns, K., Gordon, R., & Fleming, M. (1996). Risk perception by offshore workers on UK oil and gas platforms. *Safety Science, 22*, 131-145.
- Harrison, E. L. R., & Fillmore, M. T., (2005). Are bad drivers more impaired by alcohol? Sober driving precision predicts impairment from alcohol in a simulated driving task. *Accident Analysis and Prevention 37*(5), 882-889.
- Hasking, P. A., & Oei, T. P. S. (2007). Alcohol expectancies, self-efficacy and

- coping in an alcoholdependent sample. *Addictive Behaviors*, 32, 99-113.
- Hasking, P., & Oei, T. P. S. (2002). The differential role of AE, DRSE and coping resources n predicting alcohol consumption in community and clinical samples. *Addiction Research & Theory*, 10, 465–494.
- Holloway, A. S., Watson, H. E., Arthur, A. J., Starr, G., McFadyen, A. K., & McIntosh, J. (2007). The effect of brief interventions on alcohol consumption among heavy drinkers in a general hospital setting. *Addiction*, 102 (11), 1762-1770.
- Klinke, A., & Renn, O. (2001). Precautionary Principle and Discursive Strategies: Classifying and Managing Risks. *Journal of Risk Research*, 4 (2), 159-173.
- Kronenfeld, J. J., & Glik, D. (1991). Peception of risk:it’s application in medical sociological research. *Research in the Sociology of Health Care*, 9, 307-334.
- Lee, N. K., & Oei, T. P. S. (1993). The importance of alcohol expectancies and drinking refusal self-efficacy in the quantity and frequency of alcohol consumption. *Journal of Substance Abuse*, 5, 379-390.
- Li, S. M., Yu, R .L., Hu, H. C., & Huang, J. S. (2003). Areca quid chewing by Taiwanese adolescents: application of the Attitudes Social Influence Self-efficacy (ASE) model. *Addiction*, 98, 1723-1729.
- Lin, M. R., & Kraus, J. F., (2009). A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries. *Accident Analysis and Prevention*, 41(4), 710-722.
- Marchetti, P., Morandi, A., Lombardo, C., Berzolari, F. G., Brunco, V., & Marinoni, A. (2009). Human risk factors and injuries due to road accidents: analysis of current data. *Epidemiologia & Prevenzione*, 33 (4-5), 154-160.
- Marlatt, A., & Gordon, J. (1985). *Relapse prevention: Maintenance strategies in addictive behavior change*. New York, Guilford Press,.

- Oei, T. P. S., & Burrow, T. (2000). Alcohol expectancy and drinking refusal self-efficacy: A test of specificity theory. *Addictive Behaviors, 25*, 499–507.
- Oei, T. P. S., Hasking, P. A., & Young, R. M. (2005). Drinking refusal self-efficacy questionnaire-revised (DRSEQ-R): a new factor structure with confirmatory factor analysis. *Drug and Alcohol Dependence, 78* (3), 297-307.
- Oei, T. P. S., Hasking, P., & Phillips, L. (2007). A comparison of general self-efficacy and drinking refusal self-efficacy in predicting drinking behavior. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse, 33* (6), 833-841.
- Ramstedt, M. (2008). Alcohol and fatal accidents in the United States—A time series analysis for 1950–2002. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 1273–1281.
- Sandahl, C., Lindberg, S., & Rönnerberg, S. (1990). Efficacy expectations among alcohol-dependent patients: A Swedish version of the situational confidence questionnaire. *Alcohol and Alcoholism, 25*, 67–73.
- Sitkin, S., & Pablo, A. (1992). Reconceptualizing the determinants of riskbehavior. *Academy of Management Review, 17*, 9-38.
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. *Science, 236*, 280-285.
- Sobell, L.C., Cunningham, J.A., Sobell, M.B., & Agrawal, S. (1996). Fostering self-change among problem drinkers: A proactive community intervention. *Addictive Behaviors, 21*, 817–833.
- Tak, Y. R., An, J. Y., & Woo, H. Y. (2008). The reliability and validity of a Drinking Refusal Self-Efficacy Questionnaire-Revised (DRSEQ-R) in Korean college students. *Journal of Korean Academy of Nursing, 38* (2), 344-352.
- Waller, P. F. (2000). Epidemiology of Alcohol-Related and the Grand Rapids Study. *Forensic Science Review, 12* (1/2), 107-119.

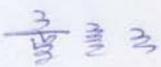
Young, R. McD., Oei, T. P. S., & Crook, G. M.(1991). Development of a drinking self-efficacy questionnaire. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment, 13*, 1-15.



## 附 錄

### 壹、研究工具使用同意書

#### 研究工具使用同意書

長庚技術學院 護理系 葉美玉教授 簽名：

茲同意「交通大學教育研究所教育心理與諮商組」研究生何曉飛，使用本人於民國 96 年 6 月發表於「衛生教育學報」，第 27 期，第 177-194 頁，論文篇名為「原住民青少年飲酒的認知模式-飲酒效果預期與拒酒自我效能的影響」之中文版問卷——「拒酒自我效能及飲酒效果預期問卷」於碩士論文。

該論文之中文版問卷及問卷使用詳如附件。

此致

交通大學教育研究所 何曉飛

中華民國九十九年九月八日

## 貳、問卷

親愛的朋友：

您好，感謝您撥時間填答本問卷。

每個人多少都會碰到喝酒的場合，可能也都會有「喝或不喝」的經驗與感受。這份問卷，主要目的在了解您碰到喝酒的場合時，對自己抵抗喝酒慾望的信心程度有多少，以及喝酒以後，認為自己還可以就自行開車的可能性有多少。**您的意見非常寶貴，填答的內容並無對、錯、好、壞之分，請依最符合您的情形作答。本問卷不記名，問卷內容，除供作研究以外，並不作其他用途，內容絕對保密且不外流，請您放心填答，非常謝謝您的協助！**

敬祝

安好

國立交通大學教育研究所

指導教授：方紫薇 博士

研究生：何曉飛

第一部分：

猜想您在 10 次酒後駕車（騎車）當中，您認為可能的情況：（請將次數填在橫線上）

事故方面：

應該會有\_\_\_\_\_次安全抵達目的地。

可能會有\_\_\_\_\_次發生事故導致車輛損毀。

可能會有\_\_\_\_\_次發生事故導致有人受傷。

可能會有\_\_\_\_\_次發生事故導致有人死亡。

攔檢方面：

應該會有\_\_\_\_\_次不會被攔檢到。

可能會有\_\_\_\_\_次被攔檢卻沒有事情，就讓您走了。

可能會有\_\_\_\_\_次攔檢後被開紅單，罰錢。

可能會有\_\_\_\_\_次攔檢後被移送地檢署法辦。

第二部分：

在過去的一個月裡，您實際：

碰到喝酒的場合有\_\_\_\_\_次。

有\_\_\_\_\_次喝酒了。

有\_\_\_\_\_次喝到不省人事。

有\_\_\_\_\_次喝酒後認為自己還可以，就自行開車。

後面還有題目，請您繼續作答！

第三部分：

這是完全匿名的問卷，請盡量誠實回答。下面都是一些喝酒的人會碰到的情況，“想像”你正處在那樣的情況裡；你覺得你自己有幾成的信心可以抵抗喝酒的慾望呢？請將適當的數字圈起來。

	完全沒有信心不喝酒	有二成以下的信心不喝酒	有三、四成的信心不喝酒	有五、六成的信心不喝酒	有七、八成的信心不喝酒	有九成以上的信心不喝酒
01當我在參加一個聚會時。	0	1	2	3	4	5
02當我看電視時。	0	1	2	3	4	5
03當我生氣時。	0	1	2	3	4	5
04當有人給我一杯酒時。	0	1	2	3	4	5
05當我中午用餐時。	0	1	2	3	4	5
06當我感到挫折時。	0	1	2	3	4	5
07當我感到心煩意亂的時候。	0	1	2	3	4	5
08當我感到心情低落的時候。	0	1	2	3	4	5
09當我緊張的時候。	0	1	2	3	4	5
10當我在路上經過有喝酒的地方。	0	1	2	3	4	5
11當我感到悲傷時。	0	1	2	3	4	5
12當我的配偶、伴侶或男/女朋友正在喝酒時。	0	1	2	3	4	5
13當我聽音樂或讀書時。	0	1	2	3	4	5
14當我的朋友正在喝酒時。	0	1	2	3	4	5
15當我獨處時。	0	1	2	3	4	5
16當我剛剛運動完的時候。	0	1	2	3	4	5
17當我在PUB或音樂祭時。	0	1	2	3	4	5
18當我第一個回到家的時候。	0	1	2	3	4	5
19當我焦慮的時候。	0	1	2	3	4	5

第四部分：基本資料

性別： 男  女。 年齡：\_\_\_\_歲。

平常大部分是： 開車  騎機車。

從會開車或騎車到現在，有\_\_\_\_次是因為酒後駕車而發生事故的。

從會開車或騎車到現在，有\_\_\_\_次是因為酒後駕車被移送地檢署的。

問卷到此結束，謝謝您！ ..