

第二章 文獻回顧

2.1 國內外機車考照制度與法令概況

國內法律明文規定賦予國人可以使用機車之權利上，依據道路交通管理規則第六十條規定，考領普通駕駛執照或機器腳踏車駕駛執照需年滿十八歲，相較於世界各國之考照制度，我國規定年滿十八歲始得報考汽機車駕駛執照並不算嚴苛，但是國外亦有眾多的國家規定年滿十六歲，甚至十四歲即可報告或者有條件的報考駕駛執照，因此面對國內嚴重之青少年無照使用機車問題，適度的降低機車考照年齡並建立完善之機車駕駛執照分級制度，以教育與管理方式取代以往之放任，並可銜接未來之汽車考照制度，未嘗不是一種化阻力為助力、擴大視野之作法。

另外，在無照駕駛機車之相關法令方面，依「**道路交通管理處罰條例**」第四十三條規定，未滿十八歲青少年駕駛汽車危險蛇行、製造噪音、集體飆車，除需罰鍰外，家長和青少年都要參加**道安講習**，並公布家長姓名；第二十一條規定，未領有駕駛執照駕車者，未滿十八歲青少年無照駕駛，除需罰鍰外，家長和青少年都要參加**道安講習**。第八十五條之四規定，未滿十四歲之青少年違反**道路交通管理處罰條例**，處罰其法定代理人或監護人。而在道路交通規則上，汽車所指的範圍包含普通小汽車以上及機器腳踏車，因此機車的違規使用亦受到交通管理處罰條例之規範。

依據我國民法第十二條與十三條之規定，十六歲至十八歲間之青少年屬於「限制行為能力」之「未成年人」。青少年大部份在就學階段，而就業者亦能多屬提供勞務的受顧者。此一年齡族群之特性為：(1)無經濟能力；(2)不能對自己的行為負完全責任；(3)性格不成熟且不穩定、易生衝動、喜好冒險、過於自信。因此許多先進國家均對青少年在使用機動車輛時給予特別之管理與訓練，以避免發生交通事故並減少事故理賠之民刑事糾紛。因此，我國若嘗試降低機車之考照年齡以滿足青少年之用車需求，其最為迫切之工作乃是建立機車駕駛教育與訓練制度，讓年輕人能在適當之訓練場地上接受正確之指導，而建立一套安全且守法之用路行為。

表 2.1 世界各國機車駕駛資格之要求

國家	機車種類 (排氣量 CC)	駕照種類	最低年齡	測驗	
				筆試	路試
德國	25CC 以下	只需檢定	15	○	○
	50CC 以下	4 級 5 級	16	○	○
	51-80CC	1B 級	16	○	○
	81CC 以上	1A 級	18	○	○
	81CC 以上	1 級	20	○	○
法國	50CC 以下	不需駕照	14	X	X
	51 至 80CC	A MTL 1,2	16	○	○
	81 至 125CC	A MTL 3	17	○	○
	126CC 以上	A MTL	18	○	○
英國	50CC 以下	只需檢定	16	X	X
	51 至 125CC	申請臨時駕照	17	X	○
	126CC 以上	A MTL	17	X	○
美國		機車駕照	16	○	○
			18	○	○
義大利	50CC 以下	不需駕照	14	X	X
	125CC 以下	需要駕照	16	○	○
	126CC 以上	需要駕照	18	○	○
西班牙	50CC 以下	不需駕照	14	X	X
	75CC 以下	A1 駕照	16	○	○
	76CC 以上	A2 駕照	18	○	○
荷蘭	50CC 以下	不需駕照	16	X	X
	51CC 以上	需要駕照	18	○	○
瑞士	50CC 以下	需要駕照	14	○	○
	125CC 以下	需要駕照	18	○	○
	126CC 以上	需要駕照	20	○	○
澳洲	260CC 以下	新駕駛 L	17+3/4	○	○
	260CC 以下	新駕駛 P	17+3/4	○	○
	無限制	一般駕照	17+3/4	○	○
日本	50CC 以下	機踏車	16	○	X
	51 至 125CC	小型機車	16	○	○
	126 至 400CC	中型機車	16	○	○
	401 以上	限定解除	16	○	○

表 2.1 世界各國機車駕駛資格之要求(續)

國家	機車種類 (排氣量 CC)	駕照種類	最低年齡	測驗	
				筆試	路試
韓國	100CC 以下	需要駕照	18	○	○
	101 至 260CC	需要駕照	18	○	○
	261CC 以上	需要駕照	18	○	○
台灣	50CC 以下	輕型機車	18	○	X
	50 至 250CC	普通重型機車	18	○	○
	250CC 以上	大型重型機車	18	○	○

2.2 青少年交通行為之相關研究

2.2.1 青少年運輸需求行為

張新立君[12]曾嘗試瞭解青少年學生之旅運需求特及無照駕駛機車之背景、現況與原因進行分析探討。該研究結果顯示高中職學生無照駕駛機車之比率遠較國中學生為高，青少年學生週末假日無照駕駛機車之旅次比率較一般日為高。國中學生無照駕駛機車之動機以好奇居多，而高中職學生則有較高比例屬實用與需求之考量。地域性之比較結果顯示，南部縣市青少年學生無照駕駛機車之現象較北部縣市嚴重甚多，而大眾運輸服務是否服務良好、取締是否嚴苛、及父母是否默許等因素對此現象之影響均甚為重大。

陸人揚君[16]在台北地區學生運輸問題之研究中就針對台北地區學生含小學、初中、高中、高職及專科大學上下學之運輸現況、問題及改善策略予以分析。其結果顯示學生運輸問題十分嚴重且有無照駕駛機車之情形。然就該研究所探討之年代，國內經濟發展尚在起步階段，機車的擁有及使用並未如現今如此普及，因此即便當時已出現青少年學生無照駕駛機車的情形，然其違規使用之氾濫程度並未如現今之嚴重。而之後幾年國內的經濟開始蓬勃發展，國民所得日漸提高、機車的普及化及便利性使得國人使用機車之數量不斷的攀升，另外亦造成青少年學生隨手可以獲得使用機車之機會相對的提高，因此無照駕駛機車之問題亦日益嚴重。

楊淑娟君[17]在青少年旅運活動特性分析研究中指出，國中、高中、高職及五專等不同年齡階段的青少年學生，其一般日依賴他人汽機車接送的比例隨著年齡增長而降低，而自騎機車的比例則明顯增加，於假日自行使用機車的比例，國中、高中、高職及五專學生分別為 4.62%、14.76%、27.87%及 21.76%，更較一般日之使用明顯為高。

表 2.2 青少年之交通工具之使用狀況

學校別\交通工具		步行	腳踏車	火車	公車	專車	機車自騎	機車接送	汽車自駛	汽車接送	計程車	總計
國中	一般日	38.37	36.63	0.00	7.12	0.94	1.02	7.78	0.00	7.92	0.22	100.0
	週末假日	21.94	31.49	0.69	11.55	0.77	4.62	5.23	0.00	22.71	1.00	100.0
高中	一般日	14.22	17.82	5.08	37.77	10.16	4.43	5.26	0.00	5.17	0.09	100.0
	週末假日	13.01	17.85	4.22	30.40	0.26	14.76	7.65	0.26	10.37	1.23	100.0
高職	一般日	9.27	19.87	5.44	32.69	10.93	12.95	5.90	0.09	2.86	0.00	100.0
	週末假日	8.24	12.58	3.66	18.27	0.58	27.90	16.39	0.24	10.60	1.54	100.0
五專	一般日	27.27	4.11	7.79	35.28	0.65	21.00	2.17	0.00	1.73	0.00	100.0
	週末假日	7.32	8.79	7.11	32.43	0.63	21.76	9.00	0.00	9.40	3.56	100.0

2.2.2 青少年交通風險行為

林豐福[5]針對不同年齡層機車駕駛人事故發生率與相對事故風險進行分析研究，結果顯示不同年齡層在性別、持照狀況與用途之區分上，均呈現不同之事故風險差異，整體而言，不同年齡層事故風險呈現L型分佈，女性及無照駕駛人兩次群則呈現U型分佈，且女性、無照者與通勤者均屬事故風險相對較高之族群，而十八歲以下駕駛人，且就事故發生率而言，以十八歲以下無照駕駛者之0.61為例，一年當中100人即有61人發生一次輕微程度以上之交通事故，事故發生率甚高年輕族群高事故發生率尤其值得重視，因此年輕族群高事故發生率尤其值得重視。

Finn 和 Bragg 等人之研究指出[32]，年輕人的機車事故傷害高於年長者主要原因應和其態度有關，因為年輕人騎機車時較常騎快車、闖紅燈、與前車未保持安全距離等，且年輕人較易高估其騎車的技巧而低估了危險性；換言之，亦即年輕人比年長者較傾向於冒險；有許多研究 (Jonah[37])皆已證明年輕人較易傾向於選擇冒險行為。英國 D.R.Rutter[47]等人之研究亦指出，年輕之機車騎士較年長者易死於機車事故傷害之原因，不是由於年輕人之騎車經驗不如年長者，而是由於年輕人有著特殊的「行為模式」，他們較易傾向於違反安全交通規則的騎車。

王建仁[2]曾針對台灣地區機車使用者對於駕駛機車及分項冒險性駕駛行為之風險感認程度進行研究，並從中發掘感認與行為其間之關係。該研究根據 Mathews 等人[38]提出之風險感認理論，並參考過去道路使用者風險感認相關研究，建立機車使用者風險感認研究架構與操作構面；依此架構發展衡量國內機車使用者風險感認程度之量表，以驗證該研究中潛在變數之間因果關係假設是否成

立。該研究結果顯示，國內機車使用者自認涉入交通事故之機率極低，然而駕駛人採取危險駕駛行為之頻率主要取決於其對該行為之風險感認程度；是以交通主管單位應透過學校安全教育、道路工程設計與道安講習等現有管道，設法提高機車使用者對於危險駕駛行為之風險認知。研究結果亦顯示，性別、年齡、機車後照鏡之裝設、汽車駕照的取得與否、事故經歷、駕駛經驗、冒險性駕駛行為頻率、個人刺激尋求傾向，以及對於自身駕駛能力的樂觀態度等不同的個人屬性，均會導致機車使用者對於整體機車駕駛與分項冒險性機車駕駛行為之風險態度有所差異，因此應針對屬性不同之機車使用族群施以不同之交通教育與宣導策略。

王介民[2]分別探討青年學生不同年齡、性別、駕照有無與刺激尋求等特質對機車事故傷害危險認知與冒險行為的影響，以及青年學生騎機車冒險行為與機車事故傷害間的關係。該研究結合刺激尋求量表與青年學生騎乘機車之行為問卷作為評量工具。研究成果指出，青年學生對機車事故的風險認知愈高，愈不易採取冒險行為；但青年學生騎機車的冒險行為愈高，愈容易發生機車交通事故傷害；而青年學生騎機車的冒險行為確實與刺激尋求之人格特質有關。

王淑娥[1]針對青年學生騎機車之冒險行為進行探討，該研究目的在瞭解青年學生的各種冒險行為之特徵、採取冒險行為的動機、以及誘發冒險行為的情境；並嘗試瞭解青年學生第一次騎機車的經驗、考慮戴或不戴安全帽的理由、對未領取駕照騎車及將考照年齡降低到16歲的想法等。此外亦探討冒險行為在車禍經驗與違規紀錄中所扮演的角色，並瞭解青年學生因冒險行為而發生車禍經驗或違規紀錄後，是否會降低其冒險的程度。研究結果顯示在青年學生第一次騎機車的經驗中發現，青年學生第一次騎機車時多由年紀相仿的同儕為指導者，且並未考慮學習場所的適合性及安全性。因此面對青年學生學習騎機車的實際需要，以及青少年日益嚴重的機車事故傷害，負責交通安全的單位實應積極地建立完整的學習制度，並提供良好的學習場所，使青年學生在安全無虞的情況下學習騎機車的技能，且建立良好而安全的駕駛行為與態度。在青年學生對未領取駕照騎車是否危險的看法中，共歸納了8點看法，在這些多樣性的意見中，可刺激我們從更廣博的層面探討該問題。而冒險行為在車禍經驗與違規紀錄中所扮演的角色是重要的，前者會降低青年學生冒險的程度，且其影響會因事件的嚴重程度及所經歷的時間長短而不同；後者如逆向行駛、闖紅燈、紅燈右轉、無照駕駛等，在青年學生的認知中，是『冒被警察取締的風險』甚過『冒可能發生交通意外事故的風險』，故多存有被警察取締是倒楣的心態，因此雖被取締，日後仍會繼續從事該冒險行為。

在年輕族群之道路交通主、客觀風險分類上，首推Harré的研究。Harré蒐集年輕駕駛族群相關文獻，以主觀（實際事故風險）與客觀（事故風險感認）風險作為主軸，將年輕駕駛族群描繪成五種不同之心理狀態：

(1) 習慣、謹慎的駕駛狀態 (Habitual、Cautious Driving)：此類駕駛者風

險感認與實際風險均較低；事實上多數駕駛頻率高的駕駛者均屬於此類；自認本身事故涉入風險低，且實際事故機率亦不高。

- (2) 主動的風險趨避狀態 (Active Risk Avoidance)：此類型駕駛者能知覺於道路潛在危險，對風險的主觀態度是負面的，並且主動避免事故發生。年輕的駕駛新手大多屬於此類。
- (3) 降低的知覺風險狀態 (Reduced Risk Perception)：駕駛者低估環境中潛在的危險因子。依實際資料，此類型駕駛者又可分成「低估特定駕駛狀況的風險」、「低估相對於他們同儕團體的事故機率」，與「特別容易受情境變數影響而暫時降低對危險的監控能力」等三類。
- (4) 接受風險為成本狀態 (Acceptance of Risk as a Cost)：該族群承認危險的駕駛行為會增加自身的事務機率，但仍願意接受此風險以作為達到其它目的之成本、代價。
- (5) 刺激、風險尋求狀態 (Risk Seeking)：此類型年輕人受到冒險與刺激的吸引，並認為此種心理狀態是值得追求的。風險對於此類駕駛者的評價是正面的，風險愛好者專注於尋求更多危險的駕駛經驗以沉浸於該經驗所引起的情緒、感受。

Heino 為了發掘刺激尋求需求特質是否是系統性地影響風險知覺，根據 Zuckerman 所發展的刺激尋求尺度 (Sensation Seeking Scale, SSS)，將 42 位男性受訪者分成風險愛好與風險趨避兩群，設計道路跟車實驗以量測風險愛好者與風險趨避者在駕駛行為、心理認知與生理反應三種不同風險評估指標上是否有明顯差異。實驗結果顯示，風險趨避者偏好較長跟車距離，但在風險之口語評等與脈搏跳動頻率上與風險愛好者無明顯不同；此結果說明：

- (1) 刺激尋求程度的差異與外顯的行為表現特別有關；
- (2) 刺激尋求者並不自覺其行為比風險趨避者更具危險，此可說明刺激尋求者並非故意冒險；
- (3) 風險趨避者偏好較長之跟車距離，但該群受試者並不認為此較長之車間距離較為安全；
- (4) 普瓦松迴歸模式 (Poisson Regression Model) 分析結果顯示，刺激尋求者在駕駛歷程初期較容易涉入意外事故。

2.2.3 青少年無照駕駛行為

根據交通部所發佈之統計資料顯示，機車駕駛人肇事總件數中有 24.9% 屬無照駕駛，而未達 18 歲之青少年則為無照駕駛機車之最主要族群。另外一項對未滿 18 歲青少年學生所作之無照駕駛機車情況調查亦指出，近四成國中學生有騎機車之經驗，而經常使用機車者佔約一成；近七成之高中職學生有騎機車之經驗，而經常使用機車者約佔三成。這些無照駕駛機車之青少年學生中，國中學生平均每人每年發生 0.73 次破皮跌傷以上之交通事故，高中職學生則為 0.60 次，

較諸大專學生之 0.40 次高出甚多。且這些因機車交通事故受傷之青少年學生中，約有百分之五雖然已痊癒，但卻無法從事劇烈運動。因此青少年學生無照駕駛機車所帶來之交通安全問題確實值得關心。

儘管青少年學生無照使用機車之情形嚴重，但卻僅有不到兩成之違規者有被取締之經驗，顯見現行法令在執行上並不徹底，對青少年之嚇阻功效不大。加以不少家長、學校對青少年無照駕駛機車並未積極禁止，國中學生之家長僅有 47.8% 反對並嚴格禁止其使用機車，而高中職學生之家長中更僅有 24.2% 反對並嚴格禁止其使用機車。另外，僅有 43.0% 之受訪國中學生表示其學校嚴格取締學生使用機車，而受訪之高中職學生則僅有 38.3% 表示其學生嚴格取締學生無照使用機車。至於如何解決青少年學生無照駕駛機車之問題方面，則多數受訪青少年學生認為均認為他們已具備足夠之能力使用機車，在大眾運輸服務品質無法合理提升之情況下，降低機車考照年齡且加以輔導管理才是最有效之方法。

為解決青少年旅運之需要及無照使用機車所帶來之交通安全問題，交通與教育主管部門均曾審慎評估並提出有條件降低考照年齡之作法。惟在與學校及家長溝通後，咸以青少年使用機車之事故風險過高，開放其合法使用後將衍生更多之交通安全問題而作罷。至於問題背後之「青少年運輸需求服務」及「青少年為何成為高事故風險群」等問題則沒有引起更廣泛之關懷與注意。青少年無照駕駛機車問題在樂列討論後已漸趨冷卻，在沒有具體改善方案出現之情況下，陳年老問題依然存在。在缺乏貫徹取締決心之情況下，青少年無照駕駛機車之情形依舊普遍，而交通法規之規範效果在青少年之心目中似乎也已蕩然無存，長此以往勢將對我國推動交通安全產生相當負面之影響。

2.3 青少年機車使用行為與心理

Rutter 等探討駕駛者對安全駕駛、用路行為之信念與交通事故間之關係。指出駕駛者安全駕駛之信念可預測出駕駛者的駕駛行為，而此兩者可交互推測駕駛者是否會影響交通事故。

Matthews 與 Moran[38] 的研究則將樣本分為年輕組(18-25 歲)與老年組(35-50 歲)，再分別詢問其駕駛能力與交通事故危險感受預測等相關問題，雖然年輕組估計其發生交通事故的可能程度遠高於老年組，但在一些較為危險的交通事故上，其評估結果則與年長者類似！總體而言，年輕組對於其駕車技術是較有自信的。研究顯示自我技術感受程度與交通事故危險感受程度是存在相互影響的。

日本針對該國 16 至 24 歲知青少年駕駛特性所做的統計分析，發現青少年的超速行為與疏忽週遭環境的變化是最嚴重的肇事原因，並且歸納出青少年駕駛機車最常有的錯誤態度如下：

- (一) 攻擊性的駕駛態度：青少年行駛道路中喜歡藉著超越他人來獲得優越感，顯示征服者的姿態
- (二) 衝動性的駕駛態度：只在乎自己的暢行無阻，不管其他人車之反應，亦鮮少注意路邊標誌、標線的警示。
- (三) 過度相信自己的駕駛技術：喜歡藉著危險動作，如蛇行、高速飆車、與汽車競速，來展現自己高超的駕駛技術
- (四) 改裝機車：例如常見的加裝馬力加速器、拆卸後照鏡、高功率音響喇叭等，忽視機械電路的安全運作與安全配備的功能。

2.4 青少年與家庭、學校及社會之關係

2.4.1 青少年與家庭關係

青少年是未來家庭的主體，大多數青少年在成年後也會組成家庭、成為父母，吳麗娟[8]曾指出個人經驗及發展會影響著未來的家庭互動及教養態度，因此青少年目前對於家庭的感受與認知情形，勢必會影響他對未來的婚姻態度、家人互動關係、教養態度、家庭生活及未來家庭的經營與付出。所以青少年的家庭概念不僅會影響其目前與家人間的互動關係、對家庭的認同與歸屬，甚且會影響其未來的家庭。鍾思嘉[18]即指出當家庭氣氛為溫暖接納時，則青少年多數是願意待在家中與家人共同生活，亦即，當青少年感受到家庭是個溫暖且能分享與接納其情感時，則青年就會認同家庭。此外，根據研究顯示，孩子會以家中的氣氛來作為生活的準則，形成對自己、對他人及對外在世界的概念[7]，因此若青少年生長於受暴、不溫暖的家庭環境，感受不到親情的支持，其對家庭的看法必定會受影響，因此「青少年的家庭概念」實有加以研究之必要性。

青少年正處於人格發展的轉變期，其個人心理、生理、情緒之發展都不相同，再加上從教師、教科書或同儕互動中、不同教育文化背景的薰陶下，以及身處不同的家庭及社經地位，其對家庭的價值觀、認知與感受也會有所差異，這些差異對於青少年家庭概念的形成勢必有其影響，且綜觀國內相關研究中，以青少年為對象來探討其家庭概念之研究付之闕如。因此青少年個人及家庭之背景變項的不同，及其家庭概念究竟為何，實有探討之必要。

Van der veen[48]將家庭概念定義為個人對於其家庭之價值、態度和感受的總和，用Family Concept Assessment Method (FCAM) 量表來測量受試者的家庭概念，然後從家庭一致性、家庭滿意度及家庭功能三方面來分析。Parish 和 Parish[39]採用The Personal Attitude Inventory for Children (PAIC) 量表來測量426 位國中二年級學生，題目共有48 個形容詞，受試者從中選出15 個形容詞，如果正向形容詞為13-15 個，那麼表示其感受到的是高家庭概念，而若低於12 個正向形容詞則為低家庭概念，感受到較不快樂的家庭境遇。Grice[35]認為家庭概念是用以了解青少年婚前性行為的重要因素，因此參考Van der veen的Family Concept Inventory來測量有婚前性行為的青少年之家庭概念，其中家

庭概念的層面包含家庭滿意度、家庭功能、家庭互動、調適與處理等四個。Geer[34]則認為家庭概念在於探討概念化和研究家庭情感氣氛的構成，是一種個人知覺其家庭的感受、態度和期望的總合，使用Family Concept Inventory 來測量收養家庭之父母及小孩的家庭概念，該量表分為「關心、尊重 vs. 衝突」、「積極面對問題、努力實現 vs. 不積極」、「敞開心胸、表達內心想法」、「社區互動」、「家庭抱負」、「家庭內在因素 vs. 與自身無關，外在因素的影響」、「家人共處 vs. 各自分離」、「對家的忠誠」和「家人相處的親密、安心與了解 vs. 不了解（貌合神離）」等九個層面。Hertel[36]將家庭概念定義為：個人知覺他的家庭是快樂或不快樂的，使用The Personal Attitude Inventory— Family 來測量高中生的家庭概念，量表內有100 個形容詞，依據受試者勾選的得分，來判斷其家庭概念為正向或負向。

2.4.2 青少年與學校之關係

學校對於青少年使用機車之影響主要在於學校教育之成效以及同儕團體之影響，其中又以後者影響最劇。同儕團體一般指兒童或青少年們自由組成的友朋團體，成員們的年齡、權力、地位相近，有共同的語言、態度、興趣，成員間的關係密切，認同團體的行為標準，持有類似的價值觀，有隸屬感。

關於「同儕」(peer)的意義，學者們有不同說法，但意思相近。其在韋氏字典的定義是：與別人有相同立足點的人。Coleman 則認為同儕是指一種同質的青少年文化，會帶著他們獨特的價值觀與地位系統。而Gray and Tindall 認為同儕是指彼此分享互相熟悉的價值、經驗、生活及風格且年齡相近的人。發展心理學家們認為同儕是「同等地位」或至少在目前以相似的行為複雜程度運作的個體。簡單的說，就是同年齡的同學、朋友或同伴。而「同儕關係」是屬於人際關係的一種，對青少年來說，是影響最深的一種，有助於個體的發展及社會化。同儕關係又稱為「社會關係」或「友伴關係」，即指個人和同輩間的交互關係。

黃德祥亦提出兒童期與青少年期同儕關係的差異五點，包含相處時間增加、父母的監控減少、與異性的接觸增加、人數與親密度增加，不同的是黃德祥特別提及青少年同儕間的忠誠度與信任感較高。近代研究同儕關係的學者，從兩方面來探討同儕關係：1、受歡迎的程度 (popularity)：指兒童感受到被團體喜歡或接納的經驗。2、友誼 (friendship)：指擁有親近的、相互的兩人關係的經驗。前者從團體的觀點來看個人和團體成員間的關係，後者指的是只發生於兩個體間一種互惠形式的經驗。此種區分並非將同儕關係劃分為兩個互相對立的觀點，兩者是一體多面、相輔相成的，因兩人間的關係往往鑲嵌於團體之中[11]。

同儕接納 (peer acceptance) 亦是學者評估青少年同儕關係的指標。同儕接納有兩項特質，一是人緣，二是地位。通常人緣好的青少年社會地位較高，受到多數同儕的歡迎[4]。

青少年時期，個體必須藉著人際關係的經驗，才能發展出成人生活所必須具備的各種能力。相較於童年時期與家庭或玩伴的互動，青少年階段與同儕團體的互動，可算是較正式的社會性發展的開始。

Erwin[31]指出個體需要同儕關係的原因有：(一)滿足交朋友的動機，(二)一個訓練社交技巧的良好場合，(三)在親密關係中尋求自信，(四)社會知識的交換與測試，(五)刺激社會認知的發展，(六)合作關係與社會支持，(七)情緒緩衝的提供。

Parker 和Seal與Saffer認為青少年的友情具有幾項功能：(一)情誼 (companionship)：青少年由於具有熟悉的夥伴，能共度時光一起活動；(二)刺激 (stimulation)：同儕提供青少年感興趣的資訊與興奮、新鮮的題材；(三)物理支持 (physical support)：提供青少年時間、資源與協助；(四)自我支持 (ego support)：提供支持、鼓勵與回饋，使青少年能感受勝任感與價值感；(五)社會比較 (social comparison)：經由與相似他人的比較覺察自己是否妥適；(六)親密與情感 (intimacy/affection)：供給青少年溫暖、親密與信任的關係。

莊懷義、劉焜輝、曾端真、張鐸嚴[22]認為同儕關係可促進青少年人際互動能力的發展，亦可滿足青少年發展上的需求。歸納學者們的意見，有下列數點：

- (一) 同儕關係提供青少年社會化所需要的經驗
- (二) 同儕關係紓緩青少年發展獨立性時的情緒衝突
- (三) 青少年需要同儕分享經驗
- (四) 同儕關係提供青少年所需的心理支持
- (五) 同儕關係提供青少年建立統整的自我形象的機會

莊懷義等人[22]認為影響同儕關係的因素有三項：

(一) 順從性

順從性是指受到別人實際存在或想像的影響，而產生的行為改變。根據學者Feldman的研究結果指出，受試者在團體中的被接納程度和順從性有關，受試者對團體期待的順從比例和團體的統整程度成正相關。青少年想藉由順從同儕的過程中得到安全感與親密感，且被自我認同的發展危機驅動，想藉由同儕互動，瞭解自己是什麼樣的人。家庭適應良好者較適應不良者對同儕的順從性少，女生對同儕的順從性高於男生。青少年對同儕壓力的知覺亦會影響其順從性。

(二) 成就和參與

學業成就、運動能力或參與各式活動亦是影響青少年被同儕接納程度的因素之一，但活動的種類必須是同儕所重視的。Coleman的研究指出學業和運動成就兼備者，最受歡迎。並發現女生認為群體領導者最受歡迎，男生認為運動傑出質

者最受歡迎。

(三) 人格特質

影響青少年同儕關係的眾多因素中，以人格特質最重要。受歡迎的人格特質包括仁慈、合作、樂於助人、樂觀的、負責、誠實、幽默感及自信謙虛等，不受歡迎的人格特質包括觀欺侮弱小、脾氣暴躁、自私、悲觀、抱怨、說謊、不負責、驕傲等。而青少年受歡迎的特質與行為亦會隨團體的價值觀而異。

2.5 理性行為理論與計畫行為理論

姜渝生在內在環境影響因素中，個別差異之所以影響消費者行為，主要原因為消費者資源、知識、態度、動機與人格、價值觀等特性。消費者資源即消費者在決策時會考量花費時間、金錢等；知識即代表消費者對選擇物品如交通工具特性的認知、消費環境的瞭解等；態度即消費者對交通工具的態度，有可能是正面或負面的評估；動機即消費者行為發生、起動的原因，為消費者行為探究的前身；人格為消費者對環境刺激的一致性反應，使消費者產生有秩序、連貫的行為與經驗，而心理程序影響消費者行為的原因則是透過外在資訊的接收與處理，經由學習所獲得之經驗導致行為與態度改變的過程。

一、理性行為理論(Theory of Reasoned Action,TRA)

理性行為理論為 Fishbein 與 Ajzen[43]在 1975 共同發展的之行為理論架構，該理論是以期望值(expected value)來解釋個人行為決策過程的社會心理學理論，其主要目的在於瞭解與預測個人行為。理性行動理論認為個人在此採取某行動之前，會「理性」考慮其行為，其有以下基本假設：人們大部份之行為表現是在自己的意志控制下，並且合乎理性，且人們是否採取某行為之行為意向是該行為發生與否之立即決定因子。

所謂「行為意向」(Behavior Intention, BI)是指對於採取某行為的個人主觀機率的判斷，亦指從事某特定事物的意願。理性行為理論認為個人採行某一特定行為為最直接的決定因子就是行為意向，而其他可能影響行為因素，都是經由此行為意向間接影響行為的表現。行為意向主要由態度與主觀規範兩構面所組成，一為個人的內在因素，即對於採取某行為的「態度」；另一為個人外在的因素，即影響個人採取某項行為的「主觀規範」。理性行為理論假設態度與主觀規範兩者間互為獨立，並經由行為意向間接影響行為如圖 2.1，以下分述兩構面的組成內容：

- (1) 態度：在此態度非指個人對於一般事物的廣泛態度，而是指個人從事特定行為的感受，正負評價，例如好壞、高興、不高興、有利、有害、有趣、無聊、健康、不健康、快樂、痛苦。態度是由重要信念(Salient Beliefs)又稱為行為信念(Behavioral Beliefs)與結果評價(Outcome Evaluation)的乘積

所構成；所謂行為信念是指個人採取某項行為可能導致某些結果的信念，而結果評價就是對這些結果的評價。例如闖紅燈可能對其他道路使用者產生威脅，闖紅燈為行為信念。結果評價是指個人對此闖紅燈行為的評價如為刺激或有害等。



圖 2.1 理性行為理論架構

- (2) 主觀規範：另一項影響行為意向的因素為「主觀規範」，主觀規範是指個人在採取某種行為時所受的社會壓力的情況。更明確的說就是個人在是否採取某項行為時，具有影響的個人或團體，如父母、老師、宗教。主觀規範的衡量是由「規範信念」(Normative Belief, NB)及「順從動機」(Motivation to Comply, MC)的乘積所構成。「規範信念」是指個人知覺到重要他人或團體認為他是否應該採取某項特定行為的壓力；「順從動機」則是指個人在是否採取某項特定行為時，對於這些重要的個人或團體對其所抱有期望的順從意願，如父母認為「開車超速」是不好行為，此為規範信念。個人於開車時遵守父母看法程度，則為順從動機。

二、計畫行為理論(Theory of Planned Behavior, TPB)

Ajzen[44,45]認為理性行為理論僅適用於理性下個人的行為，但實際情況下有許多因素會影響個人意志控制的程度，如受到內在的心理因素以及外在的環境因素影響均會影響個人意志控制程度，內容如下所述：

內在因素：

個別差異(individual difference)：個人對於控制自我行為的能力本身就具有個別的差異性。

資訊、技術、能力(information, skills, and abilities)：個人若缺乏完成某項行為的資訊、技術或能力時，則該行為便無法實踐。

意志力(power of will)：許多行為目標的達成是需要相當的意志力，如減重、戒酒、抗拒誘惑等。

情緒及強迫作用(emotions and compulsions)：當個人處於壓力或強烈情緒狀態下時，對自身行為的控制能力會較差；其他某些行為無法由個人意志自由控制，例如作夢、打嗝等強迫性行為。

遺忘(forgotten)：有些行為無法完成是因為個人遺忘了。

這些影響個人意志控制程度的內在因素中，有些可經由訓練或經驗累積而改變，但強迫性行為較難以外力加以改變。

外在因素

時間與機會(time and opportunity)：若缺乏時間與適當的機會，則許多行為是難以發生的。

依靠他人(dependence on others)：當行為完成時需要他人的協助時，個人對於此行為就可能無法完全控制。

這些影響個人意志控制的外在因素中，缺乏時間、機會及依靠他人，通常只會導致行為意念暫時的改變。例如情境妨礙行為的發生時，個人會等待更好的機會；當他人無法協助時，個人會試圖尋找更適合的同伴。但經過多次的失敗後，行為意向很可能有重大的改變。

因此 Ajzen 認為在理性行為理論，若加第三個變項「感認行為控制」，應可更完整的解釋個人行為。而以態度、主觀規範、感認行為控制來分析行為意向與實際行為的計畫行為理論，其模式架構如圖 2.2 所示，其中感認行為控制不但對行為意向有影響，更可進一步地直接來預測個人的實際行為。

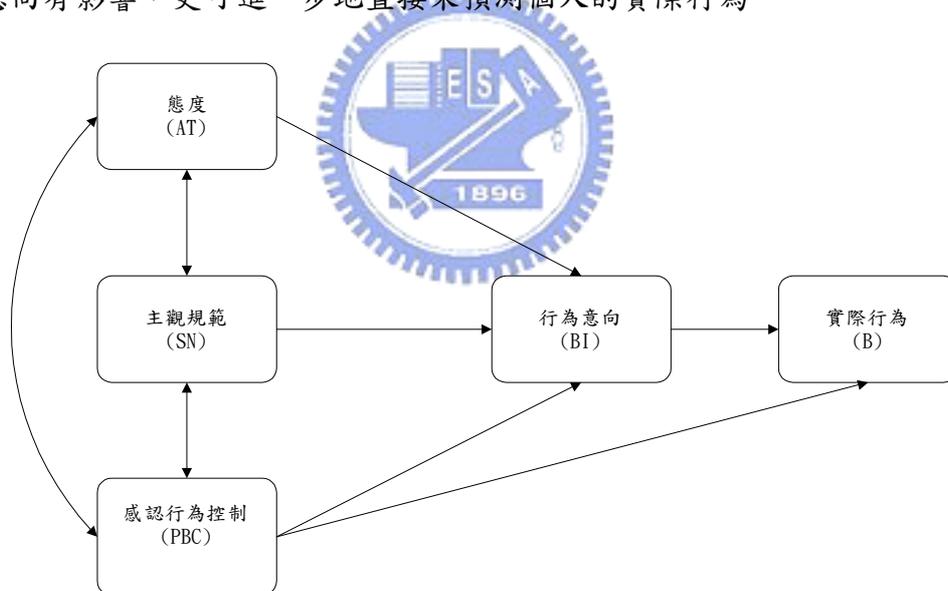


圖 2.2 計畫行為理論架構