

第四章 資料回收與分析

本研究於民國 94 年 3 月 15 日至 4 月 30 日間，針對台灣地區青少年學生進行抽樣問卷調查。共計發出問卷 1200 份，回收 1005 份，整體回收率為 78.39%。本章就所獲取之有效問卷進行統計分析。4.1 為樣本結構分析，對於樣本之背景資料進行說明，4.2 為敘述性統計分析，包括各項次數統計與交叉統計分析，4.3 為問問卷之信度與效度分析，4.4 為不同樣本群間無照駕駛機車之 t 檢定。

4.1 樣本結構分析

本研究係透過郵寄方式，請問卷調查學校之老師及教官於課堂上發放問卷給學生填答，並於填答完畢後寄回。本問卷抽取之各級學校如表 4.1 所示，國中部分包括台北縣海山高中國中部、台北市介壽國中、高雄市光華國中、新竹縣中正國中、台中縣大里高中國中部、雲林縣麥寮高中國中部、台南縣新化國中；高中部分包括台北市成淵高中、台北縣海山高中、高雄市鼓山高中、新竹縣竹東高中、新竹縣竹北高中、台中縣大里高中、雲林縣麥寮高中、台南縣新豐高中；高職部分包括台北市開南商工、台北市志仁工家、高雄縣高英工商、新竹市新竹高商、新竹市新竹高工、台中縣沙鹿高工、雲林縣北港高工、台南縣新營高工。

表 4.1 問卷調查抽取學校之名單

縣市區域	國中	高中	高職
台北	海山高中 (國中部)	成淵高中	開南商工
	介壽國中	海山高中	志仁工家
高雄	光華國中	鼓山高中	高英工商
新竹	中正國中	竹東高中	新竹高商
		竹北高中	新竹高工
台中	大里高中 (國中部)	大里高中	沙鹿高工
雲林	麥寮高中 (國中部)	麥寮高中	北港高工
台南	新化國中	新豐高中	新營高工

如表 4.2 所示，在國中學生部分，共對受訪之國中學生中發出 500 份問卷，回收 381 份，回收率 76.20%；在高中學生部分，共對受訪之高中學生中發出 550 份問卷，回收 436 份，回收率 79.27%；在高職學生部分，共對受訪之高職學生中發出 450 份問卷，回收 379 份，回收率 84.22%。共計發出問卷 1500 份，回收 1196 份，整體回收率為 79.73%。

在有效問卷比例方面，在國中學生部分之有效問卷 331 份，有效問卷比例 86.88%；在高中學生部分之有效問卷 368 份，有效問卷比例 84.40%；在高職學生部分之有效問卷 306 份，有效問卷比例 80.74%。共計有效問卷 1005 份，整體有效問卷比例為 84.03%。有效問卷的比例隨著學校樣本群的不同而有所不同，以國中學生樣本的有效問卷比例為最高，其次為高中學生，最低者為高職學生部分，推測其原因在於，國中學生在填答問卷上可能將填寫問卷當作是考試，因此

配合意願可能較高，相對的亦比較不會造成亂答的可能。然而隨著年紀的增長以及升學壓力的不同，學生在填寫類似問卷調查經驗多之後，在填答的配合意願及謹慎度亦可能隨之不同，高中學生與高職學生在主觀意識的比較上，高中學生之成熟度甚於高職學生，因而推測在填寫問卷時的配合意願及謹慎度亦可能高於高職學生，因此，在高中以上學生之有效問卷比例上，高中學生之有效問卷比例高於高職學生。

表 4.2 回收率與有效問卷數目

樣本群	發放問卷 (份)	回收問卷 (份)	回收率	有效問卷 (份)	有效問卷 比例
國中	500	381	76.20%	331	86.88%
高中	550	436	79.27%	368	84.40%
高職	450	379	84.22%	306	80.74%
總計	1500	1196	79.73%	1005	84.03%

表 4.3 至 4.8 為有效樣本社經背景資料之次數統計表，依序顯示學生性別、學生年級、家庭狀況等次數統計資料。

表 4.3 學生性別次數統計表可以看出，國中學生與高中學生的性別比例都相當平均，但高職學生則有較大之差距，分別是男生佔 75.82%，女生佔 24.18%。總樣本數中，男生佔 58.91%，女生則佔 41.09%。

表 4.3 學生性別次數統計表

學生性別		男生	女生	小計
國中	人數	160	171	331
	比例	48.34%	51.66%	100.00%
高中	人數	200	168	368
	比例	54.35%	45.65%	100.00%
高職	人數	232	74	306
	比例	75.82%	24.18%	100.00%
小計	人數	592	413	1005
	比例	58.91%	41.09%	100.00%

表 4.4 學生年級次數統計表可以看出，國中學生的年級以國二學生比例為最多，佔受訪國中學生之 46.22%，其次為國三學生；在高中學生學生部分以高一學生比例為最多，佔受訪高中學生之 50.00%，其次為高三學生；而在高職學生部分以高二學生比例為最多，佔受訪高職學生之 44.44%，其次為高一學生佔 34.64%。總樣本數中，各年級學生比例呈現相當之比例，分別為一年級佔 35.32%，二年級佔 34.23%，三年級佔 30.45%。

表 4.4 學生年級次數統計表

學生年級		一年級	二年級	三年級	小計
國中	人數	65	153	113	331
	比例	19.64%	46.22%	34.14%	100.00%
高中	人數	184	55	129	368
	比例	50.00%	14.95%	35.05%	100.00%
高職	人數	106	136	64	306
	比例	34.64%	44.44%	20.92%	100.00%
小計	人數	355	344	306	1005
	比例	35.32%	34.23%	30.45%	100.00%

表 4.5 為學生年齡次數統計表，由表可知受訪學生中以 17 歲為最多數，佔受訪者之 29.15%；其次為 16 歲，佔受訪學生之 24.48%；比例最少者為 13 歲，僅佔 2.99%。

表 4.5 學生年齡次數統計表

學生年齡		13 歲	14 歲	15 歲	16 歲	17 歲	18 歲	小計
國中	人數	30	111	157	33	-	-	331
	比例	9.06%	33.53%	47.43%	9.97%	-	-	100.00%
高中	人數	-	-	19	133	131	85	368
	比例	-	-	5.16%	36.14%	35.60%	23.10%	100.00%
高職	人數	-	-	11	80	162	53	306
	比例	-	-	3.59%	26.14%	52.94%	17.32%	100.00%
小計	人數	30	111	187	246	293	138	1005
	比例	2.99%	11.04%	18.61%	24.48%	29.15%	13.73%	100.00%

表 4-6 為學期中，學生居住地點之次數統計表，由表可知絕大部份之受訪學生學期中均與家人同住，占整體受訪者比例高達 94.23%。在國中部分，有 3.32% 之比例學期中居住地點為住親戚家，其樣本多來自於台北區域的學生，推測其原因乃由於台北地區國中學生越區就讀的情況嚴重，家長望子成龍、望女成鳳的情況下有可能將孩子由台北縣送至台北市的明星學校就讀，因此為了避免通勤上的不便，而將孩子寄放在親戚家裡，因此得到此結果。而在高中學生部分，依照國內高中學生目前的就學狀況，學生多以區域就讀為主，例如新竹地區可能涵蓋新竹縣市及苗栗縣市之學生，因此倘若居住離學校較遠地區的學生，若要避免往返學校通勤之苦，最佳的方式則是住在學校宿舍或是學校附近，而國內高中學校亦多有提供學生住宿的環境，因此再高中學生除了高達九成的比例是平常與家人同住外，仍有 6.52% 的高中學生平常係居住在學校宿舍，1.90% 則是在外面租房子。

表 4.6 學生居住狀況次數統計表

居住狀況		與家人同住	住親戚家	在外租房子住	住學校宿舍	其他	小計
國中	人數	317	11	2	-	1	331
	比例	95.77%	3.32%	0.60%	-	0.30%	100.00%
高中	人數	332	-	7	24	5	368
	比例	90.22%	-	1.90%	6.52%	1.36%	100.00%
高職	人數	298	5	-	2	1	306
	比例	97.39%	1.63%	-	0.65%	0.33%	100.00%
小計	人數	947	16	9	26	7	1005
	比例	94.23%	1.59%	0.90%	2.59%	0.70%	100.00%

表 4.7 為家庭狀況次數統計表，絕大多數家庭均為雙親家庭，佔所有樣本之 83.98%，惟單親家庭之樣本數亦有 133 人，占整體受訪者之 13.23%，比例並不算低。

表 4.7 學生家庭狀況次數統計表

家庭狀況		單親家庭	雙親家庭	隔代教養	小計
國中	人數	50	272	9	331
	比例	15.11%	82.18%	2.72%	100.00%
高中	人數	35	329	4	368
	比例	9.51%	89.40%	1.09%	100.00%
高職	人數	48	243	15	306
	比例	15.69%	79.41%	4.90%	100.00%
小計	人數	133	844	28	1005
	比例	13.23%	83.98%	2.79%	100.00%

由表 4.8 得知，在受訪學生之家庭月收入當中，以每月二萬元至五萬元為最多，其次為五萬元至十萬元，另外仍有 6.87% 的學生不知道家庭的月收入狀況。

表 4.8 學生家庭月收入次數統計表

家庭月收入		不到 2 萬元	2~5 萬元	5~10 萬元	10~15 萬元	15 萬元以上	不知/未填	小計
國中	人數	32	131	89	36	20	23	331
	比例	9.67%	39.58%	26.89%	10.88%	6.04%	6.95%	100.00%
高中	人數	36	148	124	21	15	24	368
	比例	9.78%	40.22%	33.70%	5.71%	4.08%	6.52%	100.00%
高職	人數	74	119	65	14	12	22	306
	比例	24.18%	38.89%	21.24%	4.58%	3.92%	7.19%	100.00%
小計	人數	142	398	278	71	47	69	1005
	比例	14.13%	39.60%	27.66%	7.06%	4.68%	6.87%	100.00%

4.2 青少年學生機車使用經驗調查

4.2.1 機車使用經驗與動機

本部分根據青少年學生過去之機車使用經驗作敘述統計，藉由各族群之分析比較，試圖瞭解目前國內青少年學生駕駛機車之行為特性。

由表 4.9 根據調查之結果顯示，受訪之國中學生中有違規駕駛機車經驗者佔受訪國中學生之 23.26%；在高中學生方面，有違規駕駛機車經驗者佔受訪高中學生之 48.10%；在高職學生方面，有違規駕駛機車經驗者佔受訪高職學生之 76.47%。在整體有效樣本中，曾經有無照駕駛機車經驗者佔總樣本之 48.56%，顯示國內無照駕駛比例仍非常嚴重。在各抽樣組群比較上，隨著年紀的增長以及升學壓力的不同，青少年學生在無照駕駛機車的經驗上也有所不同，在受訪學生中以高職學生有無照駕駛機車經驗者最為嚴重，平均每四個人即有三個就有無照機車駕駛經驗，顯示高職學生在無照駕駛機車嚴重程度可以說相當氾濫。另外，高中學生部分可能由於升學壓力較大、行為謹慎度上亦比較勝於高職學生，因此有違規駕駛機車經驗者較不至於如同高職學生嚴重，但仍然平均每兩個人即有一個有違規駕駛機車經驗。而相對年齡層較低之國中學生，平均每四個人中，僅有一個人有機車使用經驗，比例相較於高中及高職學生並不算高，但仍值得相關單位的注意。

表 4.9 青少年學生無照駕駛機車經驗

無照駕駛經驗		有	無	小計
國中	人數	77	254	331
	比例	23.26%	76.74%	100.00%
高中	人數	177	191	368
	比例	48.10%	51.90%	100.00%
高職	人數	234	72	306
	比例	76.47%	23.53%	100.00%
小計	人數	488	517	1005
	比例	48.56%	51.44%	100.00%

而在違規駕駛機車頻率方面，由表 4.10 可以得知，受訪者之國中學生幾乎每天騎或一週騎三至四次者佔 21.79%，每月騎三至四次者佔 20.51%，最多為其他者佔受訪者之 44.87%，其中填答其他選項者其使用頻率大多每月一至兩次或沒有固定使用習慣，可能一年只有幾次的機車使用經驗。在受訪之高中學生中，幾乎每天騎或一週騎三至四次者佔 22.5%，與國中學生比例相當，每月騎三至四次者佔 24.86%，其他者佔受訪者之 30.51%。在受訪之高職學生部分，幾乎每天騎或一週騎三至四次者佔受訪者之 45.73%，其比例遠高於國中及高中學生部分，其次為每週約一至二次者佔受訪比例之 19.66%。由上述結果顯示高中職學生在違規駕駛機車之頻率有較高之趨勢，高職學生之違規使用頻率更甚於高中學生，而國中學生則相對較低，由此可見高職及高中學生仍為青少年學生中較常違規使用機車的族群。

表 4.10 青少年學生機車使用頻率

使用頻率		幾乎每天騎	每週約三~四次	每週約一~二次	每月約三~四次	其他	小計
國中	人數	10	7	10	16	35	78
	比例	12.82%	8.97%	12.82%	20.51%	44.87%	100.00%
高中	人數	22	18	39	44	54	177
	比例	12.43%	10.17%	22.03%	24.86%	30.51%	100.00%
高職	人數	80	27	46	44	37	234
	比例	34.19%	11.54%	19.66%	18.80%	15.81%	100.00%
小計	人數	112	52	95	104	126	489
	比例	22.90%	10.63%	19.43%	21.27%	25.77%	100.00%

由表 4.11 青少年學生第一次使用機車年齡次數統計表中顯示，有違規駕駛機車經驗之受訪國中生中，第一次使用機車的年齡最多為 14 歲，佔受訪國中生之 26.9%，其次為 12 歲，佔 24.4%；15 歲及 16 歲比例則相對較少。在有違規使用機車經驗之高中學生方面，以 17 歲為最多，佔受訪者之 25.99%，其次為 15 歲佔 20.9%。在有違規使用機車經驗之受訪高職學生中，以 15 歲為最多，佔受訪者之 25.6%，其次為 16 歲佔 21.4%。綜上所述國中生在國二及國一開始騎機車的情形較為嚴重，其後國三則降為最低，可見學生在進入國中後可能受其他同的影響，騎機車人數明顯增多。而國三學生在面臨學測的壓力下較無時間從事其他課餘活動，故僅有較少比例的學生在國三時期開始騎機車。而國中生在畢業後轉入高中職階段違規使用機車的情形則又大為增加，高職學生部分以高一為最嚴重，其後隨年級的增加成逐年遞減的趨勢。

表 4.11 青少年學生第一次使用機車年齡

第一次使用年齡		11 歲以下	12 歲	13 歲	14 歲	15 歲	16 歲	17 歲	小計
國中	人數	9	19	16	21	12	1		78
	比例	11.54%	24.36%	20.51%	26.92%	15.38%	1.28%	0.00%	100.00%
高中	人數	5	17	11	23	38	37	46	177
	比例	2.82%	9.60%	6.21%	12.99%	21.47%	20.90%	25.99%	100.00%
高職	人數	16	27	22	33	60	50	26	234
	比例	6.84%	11.54%	9.40%	14.10%	25.64%	21.37%	11.11%	100.00%
小計	人數	30	63	49	77	110	88	72	489
	比例	6.13%	12.88%	10.02%	15.75%	22.49%	18.00%	14.72%	100.00%

由表 4.12 青少年學生第一次使用機車的動機次數統計表顯示，受訪之國中生違規使用機車的主要動機為好奇，佔受訪國中生比例之 66.7%；其次為方便，佔受訪國中生比例之 48.7%。另外，省力、酷拉風亦都佔有相當之比例。在高中學生受訪者方面，違規使用機車的動機主要為方便及好奇，分別佔受訪高中學生比例之 48.6%、46.3%，其次為省力，佔受訪高中學生比例之 39.5%。在

高職學生方面，違規使用機車的動機主要為方便，佔受訪高職學生比例之 62.1%、其次為好奇，佔受訪高職學生比例之 44.4%，第三及第四則為速度快與同學騎自己也跟著騎，分別佔受訪高職學生比例之 34.9%與 34.5%。由此可知機車的方便性、省力仍為受到青少年學生青睞的主要特性，這些特性正也是機車機車最具魅力的特點，它有許多汽車所具備的優點，如高可及性，卻沒有汽車的缺點，如停車位難求等，甚至在某些塞車路段上能通行無阻，且操作簡單，以至於青少年學生干冒無照違規的風險騎乘機車。另外，在高職學生部分，同儕模仿之效應亦為導致青少年無照使用機車的主要原因之一。總而言之，高中職學生主要心態為追求方便性之考量，國中生則偏向好奇。

表 4.12 青少年學生第一次使用機車的動機

使用動機		好奇	趕時間	方便	省力	速度快	省時	酷拉風	同學騎	其他
國中	人數	52	10	38	25	17	17	25	14	8
	比例	66.70%	12.80%	48.70%	32.10%	21.80%	21.80%	32.10%	17.90%	10.30%
高中	人數	82	30	86	70	50	56	24	29	15
	比例	46.30%	16.90%	48.60%	39.50%	28.20%	31.60%	13.60%	16.40%	8.50%
高職	人數	103	29	144	72	81	75	40	80	30
	比例	44.40%	12.50%	62.10%	31.00%	34.90%	32.30%	17.20%	34.50%	12.90%

4.2.2 機車駕駛之學習經驗

本部份主要調查青少年學生係由誰教導其學會使用機車，以及在他學會使用機車後，是否曾經教導其他人學習機車。由教導青少年學生學會使用機車的主要對象次數統計顯示，在由誰教導青少年學生學會使用機車方面，國中學生自己偷偷學者佔最多數，佔受訪國中學生之 38.5%；其次為兄弟姐妹，佔受訪國中學生之 24.4%。在高中學生部份，父母教導騎學會使用機車者佔最多數，達受訪高中學生之 42.4%、其次為自己偷偷學，佔 25.4%。在高職學生部分，父母教導騎學會使用機車者佔最多數，達 33.3%，其次為自己偷偷學，佔 34.2%。由整體調查結果顯示，教導高中職學生學會使用機車的主要對象是父母親，國中學生亦位居第三，顯見父母親放任青少年學生違規學習使用機車乃造成國內青少年無照駕駛機車亂象的禍首，父母親實為交通安全常識教育上最須被教育的對象。

表 4.14 青少年學生學會使用機車後教導其他人的主要對象次數統計表，青少年學生在學會使用機車後，絕大部份的受訪者皆未再去教導其他人，然各組受訪者中亦有將近兩成的比例曾去教導其他人使用機車。在教導的對象中以朋友及同學為最多，佔整體受訪學生之 14.11%，其次為教導兄弟姐妹，佔整體受訪者之 5.52%。

表 4.13 教導青少年學生學會使用機車的主要對象

受教對象		自己學	父母	兄弟姐妹	朋友及同學	其他	小計
國中	人數	30	17	19	10	2	78
	比例	38.46%	21.79%	24.36%	12.82%	2.56%	100.00%
高中	人數	45	75	33	23	1	177
	比例	25.42%	42.37%	18.64%	12.99%	0.56%	100.00%
高職	人數	80	78	35	31	10	234
	比例	34.19%	33.33%	14.96%	13.25%	4.27%	100.00%
小計	人數	155	170	87	64	13	489
	比例	31.70%	34.76%	17.79%	13.09%	2.66%	100.00%

表 4.14 教導青少年學生學會使用機車的主要對象

教導對象		沒有	父母	兄弟姐妹	朋友及同學	其他	小計
國中	人數	61	1	6	10	0	78
	比例	78.21%	1.28%	7.69%	12.82%	0.00%	100.00%
高中	人數	129	2	15	29	2	177
	比例	72.88%	1.13%	8.47%	16.38%	1.13%	100.00%
高職	人數	189	6	6	30	3	234
	比例	80.77%	2.56%	2.56%	12.82%	1.28%	100.00%
小計	人數	379	9	27	69	5	489
	比例	77.51%	1.84%	5.52%	14.11%	1.02%	100.00%

4.2.3 機車類型與可獲性

本部份主要探討青少年學生違規使用機車所使用的類型，以及欲了解當青少年本身需要用到機車時是否即隨手可得或者甚至其本身已擁有自己專用的機車。在了解其使用機車的來源後，再繼續探討其違規無照駕駛機車的車輛來源。

在使用機車類型方面，由表 4.15 機車使用類型可以得知，整體調查對象三個組別並無太大的差異性，青少年學生主要所使用的機車類型為普通重型機車，也就是 50~125c.c.之機車皆屬之，分別佔所有受訪學生之六成以上，而輕型機車與大型重型機車分別次之。

表 4.16 為青少年學生是否有自己的專用機車次數統計表，其結果顯示，在詢問受訪者是否擁有自己專用的機車方面，填答擁有自己專用的機車者依國中、高中、高職學生分別佔 12.82%、12.99%、26.92%，結果顯示國內青少年機車的持有性並不高，但是高職學生近三成的比例仍值得重視。另外，儘管由前述國內青少年學生持有機車的比例不高，但當詢問受訪者需要用機車時，是否隨時有機車可用的狀況則有明顯的差異性，由表 4.17 青少年學生是否機車隨手可得次數統計表中得知，在違規使用機車的受訪者上，以高職學生的機車可獲性為最高，佔受訪高職學生之 51.17%，其次為高中學生 35.0%，最低者為國中學生為

26.0%，顯示高職學生違規駕駛機車之所以相較於其他兩族群嚴重，其機車的可獲性高為造成高職學生習慣使用機車的主要原因之一。

表 4.15 使用機車主要類型

機車之使用類型		輕型機車	普通重型機車	大型重型機車	超重型機車	其他	小計
國中	人數	21	47	10	0	0	78
	比例	26.92%	60.26%	12.82%	0.00%	0.00%	100.00%
高中	人數	37	107	26	2	5	177
	比例	20.90%	60.45%	14.69%	1.13%	2.82%	100.00%
高職	人數	41	154	31	0	8	234
	比例	17.52%	65.81%	13.25%	0.00%	3.42%	100.00%
小計	人數	99	308	67	2	13	489
	比例	20.25%	62.99%	13.70%	0.41%	2.66%	100.00%

表 4.16 青少年學生是否有自己的專用機車

專用機車		有	無	小計
國中	人數	10	68	78
	比例	12.82%	87.18%	100.00%
高中	人數	23	154	177
	比例	12.99%	87.01%	100.00%
高職	人數	63	171	234
	比例	26.92%	73.08%	100.00%
小計	人數	96	393	489
	比例	19.63%	80.37%	100.00%

表 4.17 青少年學生是否機車隨手可得

專用機車		有	無	小計
國中	人數	20	57	77
	比例	25.64%	73.08%	98.72%
高中	人數	62	115	177
	比例	35.03%	64.97%	100.00%
高職	人數	121	113	234
	比例	51.71%	48.29%	100.00%
小計	人數	203	285	488
	比例	41.51%	58.28%	99.80%

在機車的來源上，如表 4.18 所示，青少年學生的機車來源大多來自於家裡本身現有的機車，佔整體受訪者之 66.05%，其次為父母買給自己的佔 12.68%，而各族群在父母買給自己使用的比例上，國中學生及高中學生分別佔有 8.97%與 9.04%、高職生則佔 16.7%，顯示仍然有眾多的父母親在交通守法觀念甚至是交通安全危機觀念上非常薄弱，青少年身心尚未成熟，父母親冒然的購買機車給青少年學生使用極有可能造成不可挽回的悲劇。另外，青少年學生除了與家人共用機車或自己持有外，另一個主要的來源則是向朋友借用，其比例佔受訪者將近一

成之多。

表 4.18 使用機車之來源

使用機車來源		自己買	父母買 給自己	家裡的	向朋友 借	其他	小計
國中	人數	7	7	50	11	3	78
	比例	8.97%	8.97%	64.10%	14.10%	3.85%	100.00%
高中	人數	5	16	137	14	5	177
	比例	2.82%	9.04%	77.40%	7.91%	2.82%	100.00%
高職	人數	25	39	136	22	12	234
	比例	10.68%	16.67%	58.12%	9.40%	5.13%	100.00%
小計	人數	37	62	323	47	20	489
	比例	7.57%	12.68%	66.05%	9.61%	4.09%	100.00%

4.2.4 無照駕駛機車之取締

表 4.19 及表 4.20 分別為青少年學生在違規使用機車受到警察及學校師長的取締次數，根據受訪者之統計資料顯示，絕大部份的青少年未曾因為無照使用機車而遭警察單位取締，同樣的，也都超過九成的比例未曾受到學校師長的取締，由此可知，警察單位對於青少年無照違規使用機車的取締情形並不嚴格，再加上近年來，由於安全帽的強制配戴，相對的也造成警察單位在取締青少年無照使用機車上的困難。另外，學校乃教導學生交通安全教育守法觀念的場所，但是卻發現學校亦未對學生無照使用機車的情形加以遏止，而被取締到的學生的處罰頂多也只是記警告甚至只是被叫去罵一罵而已。因此，青少年學生的無照使用機車氾濫，學校及政府警察單位的放任亦造成此結果的原因之一。

表 4.19 無照駕駛機車遭警察取締之次數

警察取締		從未被 取締	1 次	2 次以上	合計
國中	人數	72	5	0	77
	比例	93.51%	6.49%	0.00%	100.00%
高中	人數	169	5	3	177
	比例	95.48%	2.82%	1.69%	100.00%
高職	人數	215	13	6	234
	比例	91.88%	5.56%	2.56%	100.00%
小計	人數	456	23	9	488
	比例	93.44%	4.71%	1.84%	100.00%

表 4.20 無照駕駛機車遭學校師長取締之次數

學校師長取締		從未被取締	1 次	2 次以上	合計
國中	人數	76	1	1	78
	比例	97.44%	1.28%	1.28%	100.00%
高中	人數	171	6	0	177
	比例	96.61%	3.39%	0.00%	100.00%
高職	人數	220	7	7	234
	比例	94.02%	2.99%	2.99%	100.00%
小計	人數	467	14	8	489
	比例	95.50%	2.86%	1.64%	100.00%

4.3 青少年對解決無照駕駛機車之意見調查

本研究在研擬青少年學生無照使用機車之處罰方案時，除顧及青少年本身及提供機車供使用人之受罰外，亦慮及未成年學生違法監護人所應負擔之處罰，最後研擬出六種可能的處罰方案，分別是：(1)罰金 6000 元以內；(2)學校記大過乙次；(3)延後其考照年限一年；(4)父母一併接受處罰；(5)吊扣機車牌照三個月；(6)沒收機車。本研究將此六種處罰方案透過問卷方式，由受訪者認為處罰的輕重程度依序由最重者填 1，最輕者填 6。由結果可知受訪學生認為處罰最重，最具效力者為「父母一併接受處罰」以及「沒收機車」，其次為「罰金 6000 元以內」，而最不具效力者為「吊扣機車牌照三個月」。

在統計青少年學生對於未來提供哪些交通安全宣導內容最容易引起其注意的看法上，最容易引起青少年注意的前三項分別為車禍事故案例、車禍肇事照片以及事故當事人的經驗。

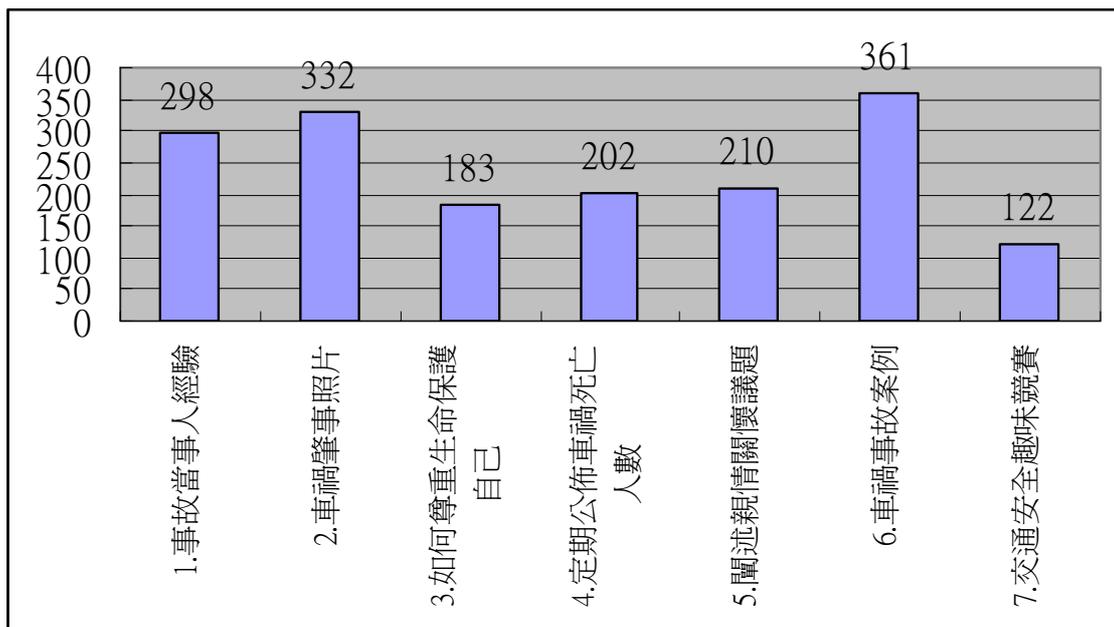


圖 2 最容易引起青少年學生注意的交通安全宣導方式

在青少年學生對交通安全宣導媒體之接受程度方面，青少年學生比較能接受的是利用演唱會活動來宣導交通安全教育，其次為輕鬆活潑的電視宣導短片及電視廣告，而教條式的宣導冊子及宣導海報則最不受到學生的青睞，因此若能有效的透過演唱會及電視來宣導交通安全教育觀念，則必能讓青少年在收視之餘亦能達到寓教於樂的目的。另外，青少年學生最能認同的宣導者分別為青春偶像及事故當事人，因此若能善用青春偶像及事故當事人的力量，則較能達到灌輸青少年交通安全相關知識，達到宣傳的目的。

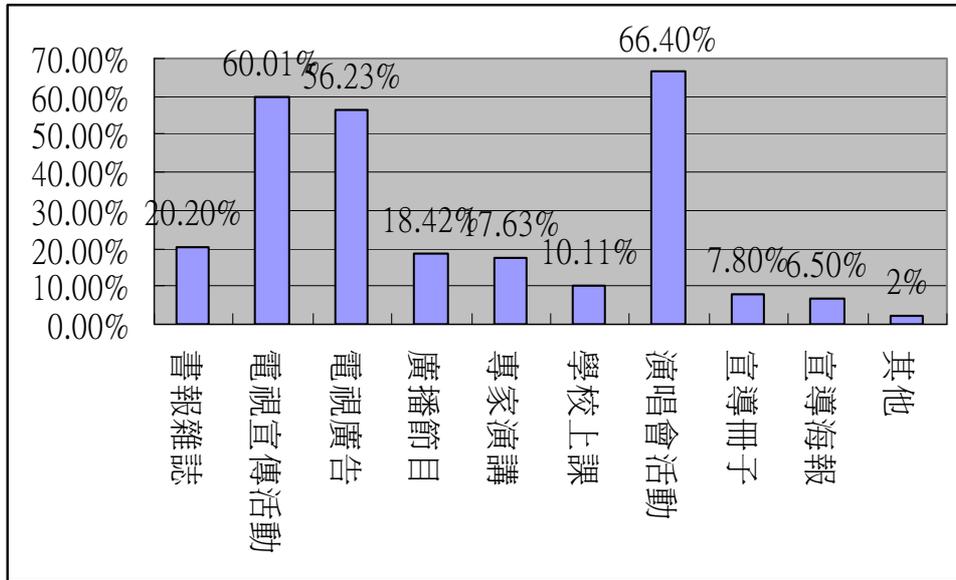


圖 3 青少年學生對交通安全宣導媒體之認同程度

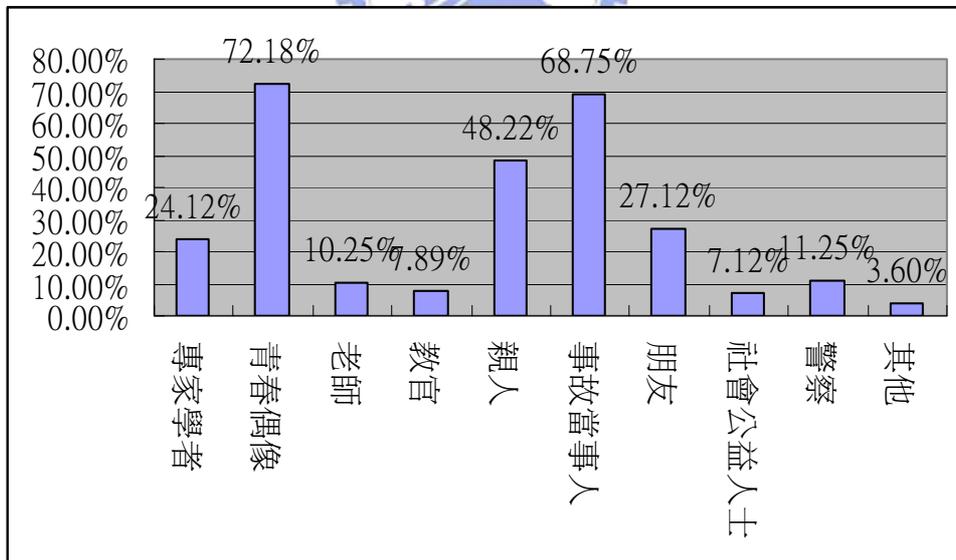


圖 4 青少年學生對交通安全宣導者之認同程度

4.4 信度

信度分析是用來測試問卷的穩定性與一致性。具有信度的測量工具表示受訪者在回答相同或類似問題時，具有一致性或穩定性。本研究採用 Cronbach's α 係

數來進行問卷信度分析，針對潛在變數的內容一致性進行檢定，Cronbach's α 係數之大小以及所代表的可信程度，根據不同研究性質，須達到最低之水準。而本研究分析的潛在變數包括自我控制能力、家庭生活、學校教育、同儕團體影響、社會影響、法律認知與執行、旅次特性與運輸服務、運具可獲性及觀感共八個構面。

表 4.21 信度檢測係數大小與可信程度

α 值	可信程度	不同研究性質之最低 α 水準
$\alpha \leq 0.3$	不可信	
$0.3 < \alpha \leq 0.4$	初步的研究，勉強可信	沒有文獻參考時
$0.4 < \alpha \leq 0.5$	稍微可信	探索性、有關案例很少時
$0.5 < \alpha \leq 0.7$	可信(最常見的範圍)	
$0.7 < \alpha \leq 0.9$	很可信(次常見的範圍)	對研究問題相當了解時
$\alpha > 0.9$	十分可信	

在總樣本方面，問卷量表之潛在變數的信度係數如表 4.22 所示，在模式中各個構面的信度係數分別為自我控制能力構面為 0.7933、家庭生活構面為 0.7943、學校教育構面為 0.7920、同儕團體影響構面為 0.7251、社會影響構面為 0.6124、法律認知與執行構面為 0.6658、旅次特性與運輸服務構面為 0.7395、運具可獲性及觀感構面為 0.8493。一般而言，0.5 到 0.7 為 Cronbach's α 最常見之落點，Cronbach's α 在 0.7 以上者即表示衡量工具可信度相當高，當 Cronbach's α 大於 0.9 時，更表示衡量工具相當可信。而本研究所有構面之信度係數值皆在 0.6 以上，顯示本問卷具有良好的信度，因此本問卷用來衡量各潛在變數的問項可具有相當程度的精確性與穩定性，且衡量同一潛在變數之各項目間一致程度也很好。

表 4.22 各衡量構面之 Cronbach's α 係數值

	國中	高中	高職	總樣本
行為意向	0.8905	0.8513	0.8526	0.8726
自我控制能力	0.8205	0.7813	0.7739	0.7933
家庭生活	0.8240	0.7736	0.7775	0.7943
學校教育	0.8559	0.7891	0.7719	0.7920
同儕團體影響	0.7836	0.6719	0.7170	0.7251
社會影響	0.8494	0.7256	0.7725	0.7512
法律認知與執行	0.8337	0.7897	0.7693	0.8258
旅次特性與運輸服務	0.7560	0.6319	0.8021	0.7395
運具可獲性及觀感	0.8753	0.8124	0.8077	0.8493

4.5 青少年學生無照駕駛機車行為意向特性分析

本節針對青少年學生無照駕駛機車行為意向進行相關分析，針對駕駛人違規停車行為意向做基本敘述統計分析，以了解台北市駕駛人違規停車意向之概況，並與受訪者基本資料做單因子變異數分析，探討駕駛人違規停車意向與人口社經特性之關係。

4.5.1 青少年學生無照駕駛機車行為意向敘述統計分析

本研究在參考計劃行為理論對「行為意向」之定義，並分析國內青少年在平常生活上可能會遇到使用機車機會的各種狀況，於問題中第壹部份採用七題敘述性問項來衡量青少年學生無照駕駛機車行為之意向，並採用五尺度語意問法，從極少會至總是會，共分五個選項。青少年學生無照駕駛機車行為意向之敘述統計分析如表 4.4 所示，其中填答極少會者為 1 分，偶爾會者為 2 分，可能會者為 3 分，通常會者為 4 分，總是會者為 5 分，平均分數越高則表示此受訪者青少年學生無照駕駛機車行為之意向越高。

由表 4.X 可以發現，結果顯示與同學、朋友相關的選項皆呈現出較低之行為意向，在總樣本中當本來可以搭公車或捷運即可到達的地方，受訪者會因同學的慫恿而改以駕駛機車之意向最低，有超過六成五的青少年會選擇偶爾會和極少會的選項。而次低的為 A 選項，詢問當您的朋友們已經決定某個假期要駕駛機車一塊去出遊時，受訪者是否會為了參加朋友們的聚會，而想辦法弄到一部機車來跟他們一起出遊？結果顯示，在整體樣本中，有七成的受訪者選擇偶爾會和極少會的選項；但是在個別族群樣本上，在高職學生及高中學生亦分別有近五成的受訪者選擇可能會以上的選項。而得分最高的 D 選項中，詢問受訪者如果有能力自己打工賺錢的話，是否會自己打工賺錢買一部機車供自己使用？結果顯示在整體樣本中，有將近七成的受訪者選擇可能會自己去買部機車來用，其中在各樣本族群上，以高職學生之意向最高，有超過八成的受訪高職學生選擇可能會以上的選項。另外在平均得分較高的兩個問項中，C 選項是因為高職學生及高中學生的意向較高，導致得分較高。

表 4.4 青少年學生無照駕駛機車行為意向敘述統計表

A.當您的朋友們已經決定某個假期要駕駛機車一塊去出遊時，請問您會為了參加朋友們的聚會，而想辦法弄到一部機車來跟他們一起出遊嗎？							
	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	57.4%	12.7%	19.9%	5.1%	4.8%	1.87	1.184
高中	48.4%	12.0%	23.4%	7.3%	9.0%	2.17	1.340
高職	33.0%	16.0%	30.1%	11.4%	9.5%	2.48	1.309
總樣本	46.7%	13.4%	24.3%	7.9%	7.8%	2.17	1.302

B.看到身邊的朋友有機車作為代步之工具，您常會抱以羨慕的眼光。請問您會希望父母親也能夠提供您一部機車，讓您也可以同樣拉風嗎？

	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	44.7%	16.9%	25.7%	6.6%	6.0%	2.12	1.226
高中	42.7%	18.5%	17.1%	12.5%	9.2%	2.27	1.364
高職	35.3%	19.9%	18.0%	11.1%	15.7%	2.52	1.458
總樣本	41.1%	18.4%	20.2%	10.1%	10.1%	2.30	1.358

C.當父母要您幫忙跑腿去購買東西時，您會因為距離遙遠或者其他任何因素，而要求父母允許讓您可以使用機車出門？

	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	46.8%	13.3%	28.1%	5.7%	6.0%	2.11	1.231
高中	36.4%	14.1%	18.5%	13.3%	17.3%	2.62	1.516
高職	28.4%	11.4%	14.1%	21.6%	24.5%	3.02	1.567
總樣本	37.4%	13.0%	20.3%	13.3%	15.9%	2.57	1.489

D.您一直盼望能擁有一部機車，如果有能力的話，您會自己打工賺錢買一部機車供自己使用？

	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	32.0%	9.1%	30.2%	10.9%	17.8%	2.73	1.459
高中	23.4%	9.5%	25.3%	17.4%	24.5%	3.10	1.476
高職	11.1%	7.2%	25.5%	19.6%	36.6%	3.63	1.334
總樣本	22.5%	8.7%	27.0%	15.9%	26.0%	3.14	1.472

E.您會因為一週的某幾天要參加課後補習，因而那幾天就改變原來的交通方式而改為以駕駛機車上下課？

	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	52.6%	11.2%	26.0%	5.4%	5.8%	1.99	1.290
高中	40.8%	11.7%	22.6%	9.0%	16.0%	2.48	1.487
高職	35.9%	16.7%	19.0%	10.1%	18.3%	2.58	1.507
總樣本	43.3%	13.0%	22.6%	8.2%	13.0%	2.35	1.428

F.本來可以搭公車或捷運即可到達的地方，我會因為同學的慫恿而改以駕駛機車？

	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	58.6%	17.5%	15.7%	4.2%	3.9%	1.77	1.104
高中	38.3%	17.9%	22.8%	4.1%	16.8%	2.43	1.453
高職	45.8%	18.6%	21.2%	4.6%	9.8%	2.14	1.312
總樣本	47.3%	18.0%	20.0%	4.3%	10.4%	2.13	1.330

G.某一天當您起床發現上學快遲到了，您會為了趕時間，而改以駕駛機車趕赴學校上課？

	極少會	偶爾會	可能會	通常會	總是會	平均值	標準差
國中	57.1%	9.4%	18.7%	7.6%	7.3%	1.98	1.311
高中	42.7%	8.7%	21.2%	10.1%	17.4%	2.51	1.534
高職	44.8%	9.5%	17.0%	11.1%	17.6%	2.47	1.560
總樣本	48.1%	9.2%	19.2%	9.6%	14.1%	2.33	1.491

4.5.2 青少年學生無照駕駛機車行為意向與人口統計變數關連性分析

在初步探討青少年學生無照駕駛機車行為意向後，本研究進一步分析青少年學生無照駕駛機車行為意向與人口統計變數間是否有關連。本研究先將上述中衡量青少年學生無照駕駛機車行為意向構面之七題進行加總並取平均值，再進行單因子變異數分析，分析結果如表 4.5 所示。

由表 4.5 可知，性別對於青少年學生無照駕駛機車行為意向之影響為顯著性，其中男生為 3.025，女生為 1.987，顯示在青少年學生中男生比女生有較高之無照駕駛機車行為意向，且具有顯著性之差異。

在受訪學生之年齡方面分為 13 至 18 歲共六組，其中 14 歲、16 歲、17 歲皆有顯著性之差異，其中以年齡 17 歲之受訪者學生之無照駕駛機車行為意向最高。

另外就擁有兄弟姐妹是否會造成顯著性的影響上，以擁有哥哥之變項對於青少年之駕駛機車行為意向有顯著性之差異，而且擁有的哥哥數越多對青少年本身之駕駛機車行為意向就越高，推測其原因在於哥哥對於青少年本身比較有模仿之作用，如果兄長已在使用機車，則青少年本身則可能有較高之意向想使用機車。

表 4.5 青少年學生無照駕駛機車行為意向與人口統計變數之 ANOVA 分析

變項	F 值	P 值
性別	5.261	0.003*
年齡	3.503	0.016*
就讀年級	3.193	0.025
居住狀況	3.284	0.259
家庭狀況	2.567	0.028
哥哥	4.26	0.006*
姐姐	2.790	0.533
弟弟	1.138	0.334
妹妹	2.544	0.56
家庭月收入	3.75	0.245

註：*表示 t 檢定顯著水準 $p < 0.1$