

102-87-3408
MOTC-IOT-100-SEB010

道路交通事故特性與對策 比較研究（2/2）

著者：張勝雄、曾平毅、陳菟蕙、賴淑芳、吳繼虹、高桂娟、
林聖超、盧湘蓁、卓欣慧、陳玟潔、熊宇凡、陳品帆、
麥朗澂、陳宛靜、張耕碩、林欣龍、羅丘涵、王瑞雯、
陳一昌、張開國、葉祖宏、周文靜

交通部運輸研究所

中華民國 102 年 4 月

道路交通事故特性與對策比較研究. (2/2) / 張勝雄等著. -- 臺北市：交通部運研所，民 101.9 面；公分
ISBN (平裝)

1. 交通事故 2. 交通管理 3. 交通安全

道路交通事故特性與對策比較研究 (2/2)

著者：張勝雄、曾平毅、陳菀蕙、賴淑芳、吳繼虹、高桂娟、林聖超、盧湘蓁、卓欣慧、陳玟潔、熊宇凡、陳品帆、麥朗澂、陳宛靜、張耕碩、林欣龍、羅丘涵、王瑞雯、張開國、葉祖宏、周文靜

出版機關：交通部運輸研究所

地址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網址：www.iot.gov.tw (中文版>圖書服務>本所出版品)

電話：(02)23496789

出版年月：中華民國 102 年 4 月

印刷者：連江印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 120 冊

本書同時登載於交通部運輸研究所網站

定價：510 元

展售處：

交通部運輸研究所運輸資訊組・電話：(02)23496880

國家書店松江門市：10485 臺北市中山區松江路 209 號・電話：(02)25180207

五南文化廣場：40042 臺中市中山路 6 號・電話：(04)22260330

GPN：1010200780 ISBN：978-986-03-6672-3 (平裝)

著作財產權人：中華民國（代表機關：交通部運輸研究所）

本著作保留所有權利，欲利用本著作全部或部分內容者，須徵求交通部運輸研究所書面授權。

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：道路交通事故特性與對策比較研究（2/2）			
國際標準書號（或叢刊號） 978-986-03-6672-3 (平裝)	政府出版品統一編號 1010200780	運輸研究所出版品編號 102-87-3408	計畫編號 100-SEB010
本所主辦單位：運輸安全組 主管：陳一昌 計畫主持人：張開國 研究人員：、葉祖宏、周文靜 聯絡電話：02-2349-6856 傳真號碼：02-2545-0429	合作研究單位：淡江大學 計畫主持人：張勝雄 研究人員：曾平毅、陳苑蕙、賴淑芳、吳繼虹、 高桂娟、林聖超、盧湘蓁、卓欣慧、 陳玟潔、熊宇凡、陳品帆、麥朗澂、 陳宛靜、張耕碩、林欣龍、羅丘涵、 王瑞雯 地址：25137 臺北縣淡水鎮英專路 151 號 聯絡電話：02-2621-5656 轉 2598		研究期間 自 100 年 3 月 至 100 年 11 月
關鍵詞：道路安全、績效指標、實驗計畫			
摘要： 道路安全改善工作之面向十分廣泛，現行作法多分析短期之道路交通事故，有必要進一步探討事故特性隨時間之演變。事故特性研究亦需更為嚴謹、多元，以更詳盡地探討不同類型的道路安全課題。本計畫係 2 年期的第 2 年計畫，以第 1 年期研究為基礎，根據各縣市交通安全推動特性、資源條件與事故特性加以歸類分群，從區域觀點探討各縣市面臨之道路交通安全課題與因應的改善對策，並藉由實驗計畫探討道路交通安全改善措施之實施與評估機制，最後總合建議我國改善道路交通安全之短期與長期主題與對策，暨我國道安績效指標與評估機制。			
出版日期	頁數	定價	本 出 版 品 取 得 方 式
102 年 4 月	638	510	凡屬機密性出版品均不對外公開。普通性出版品，公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按定價價購。
機密等級： <input type="checkbox"/> 密 <input type="checkbox"/> 機密 <input type="checkbox"/> 極機密 <input type="checkbox"/> 絕對機密 （解密條件： <input type="checkbox"/> 年 <input type="checkbox"/> 月 <input type="checkbox"/> 日解密， <input type="checkbox"/> 公布後解密， <input type="checkbox"/> 附件抽存後解密， <input type="checkbox"/> 工作完成或會議終了時解密， <input type="checkbox"/> 另行檢討後辦理解密） <input checked="" type="checkbox"/> 普通			
備註：1.本研究之結論與建議不代表交通部之意見。 2.本研究係使用交通部道路交通安全督導委員會之道安經費辦理。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROJECTS
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: Comparative Study on Traffic Accident Characteristics and Countermeasures (2/2)

ISBN(OR ISSN) ISBN 978-986-03-6672-3(pbk.)	GOVERNMENT PUBLICATIONS NUMBER 1010200780	IOT SERIAL NUMBER 102-87-3408	PROJECT NUMBER 100-SEB010
DIVISION: Safety Division DIVISION DIRECTOR: Chang, Kaikuo. PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Kaikuo PROJECT STAFF: Yeh, Tsu-Hung, Chou, Wen-Jing PHONE: 886-2-2349-6856 FAX: 886-2-2545-0429			PROJECT PERIOD FROM March 2011 TO November 2011
RESEARCH AGENCY: Tamkang University PRINCIPAL INVESTIGATOR: Chang, Sheng-Hsiung PROJECT STAFF: Tseng, Pin-yi ; Chen, Wan-Hui ; Lai, Shu-Fang ; Wu, Chi-Hung Evelyn ; Kao, Kui-Chuan ; Cho, Hsin-Hui ; Chen, Wen-Jie ; Lu, Shiang-Jen ; Lin, Sheng-Chao ; Syong, Yu-Fan ; Chen, Pin-Fan ; Mak, Long-Ching ; Chen, Wan-Ching ; Chang, Keng-Shuo ; Lin, Sin-Long ; Low, Qiu-Han ; Wang, Ruei-Wun ADDRESS: 151 Ying-chuan Road Tamsui, Taipei County Taiwan 25137, R.O.C. PHONE: 886-2-2621-5656 ext.2598			
KEY WORDS: road safety, performance evaluation indices, experimental program			
ABSTRACT: <p>The task of improving road safety involves numerous aspects. Most studies in recent years have analyzed road traffic accidents over the short term. However, in order to reveal accident trends, road crash characteristics need to be analyzed over the long term. In addition, road crash characteristics need to be thoroughly analyzed in all aspects in order to carefully explore various types of road safety issues. This study represents year two of an ongoing two-year project. The research results from year one provide the foundation for year two of the study. The project classifies the results into each county's and city's resource condition, promoted measures of road safety and its road accident characteristics. From the regional viewpoint, this study investigates the road safety problems of different types of cities and counties and provides countermeasures for each of them. In addition, this project performs experimental programs to investigate an implementation and evaluation mechanism for solving road safety problems. Finally, this project provides summarized suggestions relating to specific short-term and long-term road safety issues, countermeasures, safety performance evaluation indices, and evaluation mechanisms.</p>			
DATE OF PUBLICATION April 2013	NUMBER OF PAGES 638	PRICE 510	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> RESTRICTED <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> TOP SECRET <input checked="" type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
1. The views expressed in this publication are not necessarily those of the Ministry of Transportation and Communications. 2. The budget of this research project is contributed by Safety Committee, M.O.T.C.			

目錄

目錄.....	III
圖目錄.....	IX
表目錄.....	XV
第一章 緒論.....	1
1.1 計畫緣起.....	1
1.2 計畫目的.....	2
1.3 工作項目.....	3
1.4 第一年期重要研究結果說明.....	6
第二章 全國道路交通事故資料趨勢分析.....	11
2.1 道路交通事故資料長期趨勢分析.....	11
2.1.1 國際道路交通安全比較.....	14
2.1.2 運具別與道路別之道路交通事故分析.....	17
2.1.3 行為別之道路交通事故分析.....	39
2.2 重要道路交通安全法規與沿革.....	41
第三章 道路安全績效指標與各縣市道路安全問題篩選.....	54
3.1 道路安全績效指標.....	54
3.1.1 死亡指標.....	56
3.1.2 重點行為指標.....	59
3.2 縣市歸類分群與整體績效衡量.....	66
3.3 各縣市道路安全問題篩選.....	80
第四章 各國道路安全改善行動方案.....	88
4.1 速度管理.....	88
4.1.1 教育與宣導.....	88

4.1.2 法規與執法.....	90
4.1.3 工程與管理.....	92
4.2 高齡者.....	98
4.2.1 教育與宣導.....	98
4.2.2 法規與執法.....	102
4.2.3 工程與管理.....	103
4.2.4 日本對高齡者實施對策.....	105
4.3 飲酒駕車.....	111
4.3.1 教育與宣導.....	112
4.3.2 法規與執法.....	116
4.3.3 工程與管理.....	118
4.3.4 日本酒駕防制對策.....	120
4.4 安全帶.....	123
4.4.1 教育與宣導.....	124
4.4.2 法規與執法.....	130
4.4.3 工程與鼓勵.....	131
4.5 安全帽.....	133
4.5.1 教育與宣導.....	133
4.5.2 法規與執法.....	137
4.5.3 工程與管理.....	139
第五章 教育宣導實驗計畫.....	142
5.1 教育宣導主題選定與影片偏好調查計畫.....	142
5.1.1 宣導影片蒐集與分類.....	143
5.1.2 問卷設計.....	148
5.1.3 個別訪談與焦點團體討論.....	149
5.1.4 問卷修改與測試調查.....	151

5.2 超速教育宣導影片偏好分析.....	162
5.2.1 超速問卷基本統計分析.....	162
5.2.2 超速影片偏好分析.....	163
5.2.3 超速宣導影片之建議.....	169
5.3 高齡行人教育宣導影片偏好分析.....	170
5.3.1 高齡行人問卷基本統計分析.....	170
5.3.2 高齡行人影片偏好分析.....	171
5.3.3 高齡行人宣導影片之建議.....	173
5.4 酒後駕車教育宣導影片偏好分析.....	175
5.4.1 酒駕問卷基本統計分析.....	175
5.4.2 酒駕影片偏好分析.....	177
5.4.3 酒駕宣導影片之建議.....	182
5.5 安全帽教育宣導影片偏好分析.....	183
5.5.1 安全帽問卷基本統計分析.....	183
5.5.2 安全帽影片偏好分析.....	187
5.5.3 安全帽宣導影片之建議.....	191
5.6 安全帶教育宣導影片分析.....	192
5.6.1 安全帶問卷基本統計分析.....	192
5.6.2 安全帶影片偏好分析.....	196
5.6.3 安全帶宣導影片建議.....	200
5.7 教育宣導影片偏好彙整分析.....	201
5.8 教育宣導實驗計畫設計.....	207
5.9 酒後駕車宣導效果評估結果.....	209
5.9.1 受訪者社經特性.....	209
5.9.2 受訪者駕駛特性.....	210
5.9.3 受訪者飲酒經驗.....	211

5.9.4 受訪者的知識測驗結果.....	213
5.9.5 受訪者對於飲酒駕車行為、意向與態度分析.....	215
5.9.6 宣導成效分析.....	217
5.10 教育宣導與行銷.....	219
第六章 執法實驗計畫.....	226
6.1 縣市酒駕現況分析.....	226
6.1.1 各縣市酒駕現況.....	226
6.1.2 各縣市酒駕嚴重程度比較.....	233
6.2 相關縣市酒駕執法現況比較.....	236
6.3 酒駕執法座談會.....	241
6.4 影響因素界定.....	243
6.5 各縣市酒駕防制策略彙整.....	252
6.6 酒駕防制策略建議.....	259
6.6.1 改變運具使用.....	259
6.6.2 考量城鄉地區差異.....	260
6.6.3 各地區人口和地域性的文化特色.....	260
6.7 取締酒後駕車執法策略.....	261
6.7.1 綜合性的執法策略.....	261
6.7.2 對都會區與鄉村地區之酒駕執法建議.....	263
第七章 工程實驗計畫.....	266
7.1 現況描述.....	267
7.2 影響因素分析.....	269
7.2.1 駕駛者視野.....	270
7.2.2 交通類別因素.....	271
7.2.3 道路類別因素.....	273
7.3 路口比較分析.....	275

7.3.1 交通因素.....	275
7.3.2 道路因素.....	278
7.4 小結.....	279
第八章 道路安全改善整體規劃.....	282
8.1 策略規劃的架構與內涵.....	282
8.1.1 了解問題.....	282
8.1.2 設定目標.....	285
8.1.3 衡量改善績效.....	285
8.1.4 配置改善資源.....	285
8.2 道安防制對策之國際發展趨勢.....	288
8.2.1 基本觀點的轉變.....	288
8.2.2 系統化的防制對策.....	289
8.2.3 建議作為.....	293
8.3 重要課題.....	295
8.4 道安改善策略.....	298
第九章 結論與建議.....	308
9.1 結論.....	308
9.1.1 全國道路交通事故資料趨勢分析.....	308
9.1.2 縣市別道路安全績效比較分析.....	308
9.1.3 教育宣導實驗計畫.....	310
9.1.4 執法實驗計畫.....	311
9.1.5 工程實驗計畫.....	311
9.1.6 道路安全改善的整體規劃.....	312
9.2 建議.....	313
參考文獻.....	316
附錄 1 期中暨期末報告審查意見回覆表.....	331

附錄 2 民國 98 年死亡率與受傷率指標.....	345
附錄 3 安全保護裝置抽樣調查計畫.....	361
附錄 4 國內外宣導影片檢核表與彙整表.....	367
附錄 5 焦點團體會議紀錄.....	503
附錄 6 宣導影片偏好調查問卷.....	527
附錄 7 酒後駕車宣導影片之宣導成效調查問卷.....	549
附錄 8 各縣市取締酒後駕車作業程序.....	555
附錄 9 「酒後駕車執法防制經驗交流」座談會會議紀錄.....	571
附錄 10 調查路口之道路幾何特性圖.....	577
附錄 11 期末審查簡報.....	585

圖目錄

圖 1.3.1 整體研究構想.....	4
圖 2.1.1 民國 88-99 年警政署與衛生署死亡率趨勢圖	16
圖 2.1.2 我國與 OECD 會員國歷年道路交通事故死亡率折線圖	17
圖 2.1.3 民國 88-99 年每十萬人口之死亡人數	19
圖 2.1.4 民國 88-99 年每十萬人口之受傷人數	19
圖 2.1.5 各運具別之死亡當事者人數.....	20
圖 2.1.6 各運具別之死亡當事者百分比.....	21
圖 2.1.7 各運具別之受傷當事者人數.....	22
圖 2.1.8 各運具別之受傷當事者百分比.....	22
圖 2.1.9 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數(以運具駕駛者區分).....	23
圖 2.1.10 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數-不含大客車(以運具駕駛者區分).....	25
圖 2.1.11 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之受傷人數(以運具駕駛者區分).....	26
圖 2.1.12 民國 92-99 年每億延車公里之死亡人數(以運具駕駛者區分).....	27
圖 2.1.13 民國 88-99 年每億延車公里之受傷人數(以運具駕駛者區分).....	28
圖 2.1.14 民國 88-99 年每千公里里程之死亡人數(以運具駕駛者區分).....	29
圖 2.1.15 民國 88-99 年每千公里里程之受傷人數(以運具駕駛者區分).....	30
圖 2.1.16 民國 88-99 年機車之死亡率(以性別與年齡區分).....	33
圖 2.1.17 民國 88-99 年機車之受傷率(以性別與年齡區分).....	33
圖 2.1.18 民國 88-99 年行人之死亡率(以性別與年齡區分).....	34
圖 2.1.19 民國 88-99 年行人之受傷率(以性別與年齡區分).....	34
圖 2.1.20 民國 88-99 年自行車之死亡率(以性別與年齡區分).....	35
圖 2.1.21 民國 88-99 年自行車之受傷率(以性別與年齡區分).....	35

圖 2.1.22 民國 88-99 年小客車之死亡率(以性別與年齡區分).....	36
圖 2.1.23 民國 88-99 年小客車之受傷率(以性別與年齡區分).....	36
圖 2.1.24 民國 88-99 年小型車乘客之死亡率(以性別與年齡區分).....	37
圖 2.1.25 民國 88-99 年小型車乘客之受傷率(以性別與年齡區分).....	37
圖 2.1.26 民國 88-99 年機車乘客之死亡率(以性別與年齡區分).....	38
圖 2.1.27 民國 88-99 年機車乘客之受傷率(以性別與年齡區分).....	38
圖 2.1.28 A1 類與 A2 類事故主要肇因為酒醉駕駛失控百分比.....	40
圖 2.2.1 歷年機動車交通事故死亡人數與重要修法歷程.....	42
圖 2.2.2 每年主要肇因為超速行駛之死亡當事者人數與百分比.....	43
圖 2.2.3 每年主要肇因為超速行駛之受傷亡當事者人數與百分比.....	43
圖 2.2.4 每年主要肇因為酒醉駕駛失控之死亡當事者人數與百分比.....	44
圖 2.2.5 每年主要肇因為酒醉駕駛失控之受傷當事者人數與百分比.....	44
圖 2.2.6 每年呼氣酒精檢測>0mg/L 之死亡當事者人數與百分比.....	45
圖 2.2.7 每年呼氣酒精檢測>0mg/L 之受傷當事者人數與百分比.....	45
圖 2.2.8 每年呼氣酒精檢測>0.25mg/L 之死亡當事者人數與百分比.....	46
圖 2.2.9 每年呼氣酒精檢測>0.25mg/L 之受傷當事者人數與百分比.....	46
圖 2.2.10 每年機車駕駛者未戴安全帽之死亡人數與百分比.....	47
圖 2.2.11 每年機車駕駛者未戴安全帽之受傷人數與百分比.....	47
圖 2.2.12 每年汽車駕駛者未繫安全帶之死亡人數與百分比.....	48
圖 2.2.13 每年汽車駕駛者未繫安全帶之受傷人數與百分比.....	48
圖 3.1.1 道路安全績效指標評估架構.....	55
圖 3.1.2 前座安全帶有效樣本範例圖.....	61
圖 3.1.3 前座安全帶無效樣本範例圖.....	61
圖 3.1.4 安全帽有效樣本範例圖.....	62
圖 3.1.5 安全帽無效樣本範例圖.....	62
圖 3.2.1 華得法分群圖.....	67

圖 4.1.1 澳洲 NSW Government 舉辦的活動.....	88
圖 4.1.2 移動式及固定式測速照相機.....	90
圖 4.1.3 點對點式照相.....	90
圖 4.1.4 澳洲學校附近的龍齒標線.....	93
圖 4.1.5 立體化標線.....	94
圖 4.1.6 美國移動式限速標誌牌.....	95
圖 4.1.7 我國固定式速度顯示看板.....	95
圖 4.1.8 澳洲加重處罰牌面.....	95
圖 4.1.9 我國固定式速限標誌.....	95
圖 4.2.1 臺灣高齡者教育宣導文宣及宣導品.....	98
圖 4.2.2 長者平安號巴士巡禮宣導活動.....	99
圖 4.2.3 為長者提供的免費巴士服務.....	99
圖 4.2.4 我國高齡者健康評估摺頁文宣.....	100
圖 4.2.5 臺南市政府的「高齡駕駛」標誌貼紙.....	100
圖 4.2.6 新加坡延時綠人使用說明.....	104
圖 4.2.7 高齡者交通安全徵文川柳優秀作品.....	105
圖 4.2.8 高齡者交通指導員宣導照片.....	106
圖 4.2.9 日本高齡者宣導文宣.....	106
圖 4.2.10 實施交通安全體操.....	107
圖 4.2.11 自行車實際教學.....	107
圖 4.2.12 東京都高齡者交通安全示範區第十區.....	108
圖 4.2.13 高齡者實際體驗畫面.....	108
圖 4.2.14 駕駛經歷證明書以及活動宣導文宣.....	109
圖 4.2.15 步行者的小型攜帶終端設備.....	111
圖 4.2.16 行者支援情報通訊系統螢幕以及示意圖.....	111
圖 4.3.1 中華民國宣導文宣.....	112

圖 4.3.2 丹麥道路安全宣傳海報.....	112
圖 4.3.3 改裝後的宣導車.....	113
圖 4.3.4 中國美女在大街上攔轎車宣導酒駕的危險.....	113
圖 4.3.5 廁所裡的「會說話的小便蛋糕(Talking Urinal Cake) 」	114
圖 4.3.6 新加坡對酒駕犯進行鞭刑.....	117
圖 4.3.7 日本酒駕宣導海報.....	121
圖 4.3.8 日本宣導活動標誌.....	121
圖 4.3.9 飲酒體驗蛙鏡.....	122
圖 4.3.10 贖罪的碑.....	122
圖 4.4.1 一般人及孕婦使用安全帶正確方式(警察廳網站).....	124
圖 4.4.2 警察廳文宣海報.....	125
圖 4.4.3 「後座安全帶著用示範車」貼紙.....	125
圖 4.4.4 宣導海報.....	125
圖 4.4.5 宣導旗幟.....	125
圖 4.4.6 宣導海報：後座乘客不繫安全帶給駕駛者帶來的後果.....	126
圖 4.4.7 Be Ready. Be Buckled.海報	126
圖 4.4.8 Be Ready. Be Buckled.月曆	126
圖 4.4.9 Click It or Ticket 貼紙.....	127
圖 4.4.10 Click It or Ticket 海報.....	127
圖 4.4.11 小巴士勸告貼紙.....	130
圖 4.4.12 計程車勸告貼紙.....	130
圖 4.4.13 道路標誌 (90%Belt Use)	131
圖 4.5.1 台灣安全帽宣導文宣與照片	134
圖 4.5.2 Good Riders 宣導文宣	134
圖 4.5.3 向民眾贈發免費安全帽.....	135
圖 4.5.4 泰國特別版安全帽.....	136

圖 4.5.5 雨刷安全帽.....	140
圖 4.5.6 SHARP 標誌.....	140
圖 5.1.1 教育宣導評估程序.....	143
圖 5.9.1 受訪者答對題數分配.....	214
圖 6.1.1 我國 92 年至 98 年分月酒駕事故次數.....	227
圖 6.1.2 我國 92 年 98 年分月酒駕事故次數佔所有事故百分比.....	228
圖 6.1.3 臺北至臺中各縣市酒駕次數與酒駕比例.....	230
圖 6.1.4 臺中至臺南各縣市酒駕次數與酒駕比例.....	230
圖 6.1.5 高雄、屏東、東部及離島各縣市酒駕次數與酒駕比例.....	231
圖 6.1.6 臺北至臺中各縣市酒駕人口數比例與酒駕機動車輛比例.....	231
圖 6.1.7 臺中至臺南各縣市酒駕人口數比例與酒駕機動車輛比例.....	232
圖 6.1.8 高雄、屏東、東部及離島各縣市酒駕人口數比例與酒駕機動車輛比例.....	232
圖 6.1.9 集群分析樹狀圖.....	235
圖 6.5.1 雲林縣警察局印製「免喝酒金牌令」.....	253
圖 6.5.2 花蓮縣政府結合豐年祭宣導酒駕.....	255
圖 7.1.1 快慢分隔島路型之右轉方式.....	266
圖 7.2.1 駕駛者視野.....	270
圖 7.2.2 車體骨架阻擋視野.....	271
圖 7.2.3 後視鏡視角.....	271
圖 7.2.4 併入與右轉角度示意圖.....	271
圖 7.2.5 路口右轉之衝突類型.....	272
圖 7.2.6 快慢分隔島長度.....	273
圖 7.2.7 等候轉向示意圖.....	274
圖 7.2.8 併入角度示意圖.....	274
圖 7.3.1 衝突定義.....	276

圖 8.1.1 道安改善策略規劃架構.....	283
圖 8.4.1 中央主管機關道安改善對策之關連.....	298

表目錄

表 2.1-1 民國 88-99 年居住人口數、延車公里、機動車輛登記數、道路里程...	12
表 2.1-2 民國 88-98 年各年齡層之男女居住人口數.....	13
表 2.1-3 民國 88-99 年警政署事故資料之當事者受傷嚴重程度.....	14
表 2.1-4 死亡人數 24 小時內與 30 日內換算調整係數.....	15
表 2.1-5 民國 88-99 年衛生署事故死亡人數與年中總人口數.....	15
表 2.1-6 我國歷年道路交通事故死亡率變動情形.....	17
表 2.1-7 民國 88-99 年使用各運具別之死亡當事者人數與比例.....	20
表 2.1-8 民國 88-99 年使用各運具別之受傷當事者人數與比例.....	21
表 2.1-9 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數(以運具駕駛者區分).....	23
表 2.1-10 民國 88-99 年機動車輛登記數.....	24
表 2.1-11 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之受傷人數(以運具駕駛者區分).....	26
表 2.1-12 民國 88-99 年每億延車公里之死亡人數(以運具駕駛者區分).....	27
表 2.1-13 民國 88-99 年每億延車公里之受傷人數(以運具駕駛者區分).....	28
表 2.1-14 民國 88-99 年每千公里里程之死亡人數(以運具駕駛者區分).....	30
表 2.1-15 民國 88-99 年每千公里里程之受傷人數(以運具駕駛者區分).....	31
表 2.1-16 A1 類事故前五項主要肇因件數、排序與百分比(事件別).....	39
表 2.1-17 A2 類事故前五項主要肇因件數、排序與百分比(事件別).....	40
表 2.2-1 超速相關法規內容與修法意旨.....	49
表 2.2-2 酒駕相關法規內容與修法意旨.....	50
表 2.2-3 安全帽相關法規內容與修法意旨.....	51
表 2.2-4 安全帶相關法規內容與修法意旨.....	52
表 2.2-5 道路交通標誌標線號誌設置規則相關法規內容.....	53
表 3.1-1 道安績效指標資料來源彙整表.....	56

表 3.1-2 死亡指標之定義與計算方式	58
表 3.1-3 各縣市前座安全帶、安全帽調查位地點	60
表 3.1-4 重點行為指標之定義與計算方式	63
表 3.1-5 重點行為指標原始資料	64
表 3.2-1 分群變數資料與各群平均數彙整表	67
表 3.2-2 指標項目與次指標項目彙整表	69
表 3.2-3 94-99 年死亡率(每百萬人口)資料	70
表 3.2-4 97-99 年以人口數為基礎之死亡率指標與各縣市排名	73
表 3.2-5 97-99 年以車輛數為基礎之死亡率指標與各縣市排名	74
表 3.2-6 97-99 年年齡別之死亡率指標與各縣市排名	75
表 3.2-7 97-99 年道路別之死亡率指標與各縣市排名	76
表 3.2-8 97-99 年行為別之死亡率指標與各縣市排名	77
表 3.2-9 重點行為指標與各縣市排名	78
表 3.2-10 97-99 年之死亡率指標與重點行為指標之各縣市排名	79
表 3.3-1 主要道路交通安全議題之指標項目定義與公式	80
表 3.3-2 97-99 年年齡別之死亡率指標與各縣市排名-機車運具.....	82
表 3.3-3 97-99 年以人口數為基礎之死亡率指標與各縣市排名-高齡者.....	83
表 3.3-4 97-99 年酒後駕車行為之死亡率指標與各縣市排名	84
表 3.3-5 97-99 年之各縣市重要交通安全問題—數據版.....	85
表 3.3-6 97-99 年之各縣市重要交通安全問題—圖示版.....	86
表 4.1-1 「速度管理」之教育宣導彙整	89
表 4.1-2 日本超速罰款標準	91
表 4.1-3 「速度管理」之法規與執法彙整	92
表 4.1-4 整體 ISA 控制系統等級.....	96
表 4.1-5 「速度管理」之工程與管理彙整	97
表 4.2-1 「高齡者」之教育與宣導彙整	101

表 4.2-2 「高齡者」之法規與執法彙整	103
表 4.2-3 「高齡者」之工程與管理彙整	104
表 4.2-4 高齡駕駛者標識內容	110
表 4.3-1 「酒駕」之教育與宣導作法彙整	115
表 4.3-2 各國 BAC 法定值	116
表 4.3-3 「酒駕」之法規與執法彙整	118
表 4.3-4 「酒駕」之工程與管理彙整	120
表 4.3-5 日本連坐規定法律罰則	123
表 4.3-6 點數制度規定	123
表 4.4-1 「安全帶」之教育與宣導彙整	129
表 4.4-2 「安全帶」之法規與執法彙整	131
表 4.4-3 「安全帶」之工程與鼓勵彙整	132
表 4.4-4 俄羅斯薩哈林州安全帶使用率提昇成果	132
表 4.4-5 2011 年春季全國交通安全運動實施結果	132
表 4.4-6 「安全帶」之評估面彙整	133
表 4.5-1 「安全帽」之教育與宣導彙整	136
表 4.5-2 「安全帽」之法規與執法彙整	139
表 4.5-3 「安全帽」之工程與管理彙整	140
表 5.1-1 國內外宣導影片蒐集來源與數量	144
表 5.1-2 影片檢核表樣式	147
表 5.1-3 高齡行人個別訪談之影片討論優缺點彙整表	150
表 5.1-4 實施焦點團體討論縣市	151
表 5.1-5 宣導影片問卷調查縣市(社會人士).....	153
表 5.1-6 問卷影片選片原則(社會人士).....	153
表 5.1-7 各主題影片分類與數量(社會人士).....	153
表 5.1-8 各主題之宣導影片(社會人士).....	154

表 5.1-9 高齡者影片挑選方式	155
表 5.1-10 問卷用影片選片原則(大學生).....	155
表 5.1-11 各主題影片分類與數量(大學生).....	156
表 5.1-12 各主題之宣導影片(大學生).....	157
表 5.2-1 超速問卷受訪者基本社經資料統計分析表	163
表 5.2-2 超速的原因與後果認知統計表	164
表 5.2-3 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意遵守速限程度統計分析表	165
表 5.2-4 了解超速是危險的行為與願意遵守速限的程度的多重比較分析	166
表 5.2-5 社會人士超速高分影片之影片內容與感受	167
表 5.2-6 大學生超速高分影片之影片內容與感受	168
表 5.2-7 超速影片之影片內容與感受	169
表 5.3-1 高齡行人問卷受訪者基本社經資料統計分析表	170
表 5.3-2 高齡行人喜歡影片程度與了解影片危險行為程度統計分析表	171
表 5.3-3 高齡行人影片多重比較表	172
表 5.3-4 高齡行人高分影片之影片內容、格式與感受	173
表 5.3-5 增加影片內容和感受前後了解影片中危險行為程度之基本統計分析	174
表 5.3-6 高齡行人現況影片與期望內容比較	175
表 5.4-1 酒駕問卷受訪者基本社經資料統計分析表	176
表 5.4-2 酒駕的原因與後果認知統計表	177
表 5.4-3 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意避免酒駕程度統計分析表	178
表 5.4-4 了解酒駕是危險的行為與願意避免酒後開車的程度的多重比較分析	179
表 5.4-5 社會人士酒駕高分影片之影片內容與感受	180
表 5.4-6 大學生酒駕高分影片之影片內容與感受	181
表 5.4-7 酒駕現況影片與期望內容比較	182
表 5.5-1 安全帽問卷受訪者基本社經資料統計分析表	183
表 5.5-2 未戴安全帽原因統計表	185

表 5.5-3 安全帽配戴示意圖	186
表 5.5-4 未正確佩戴安全帽後果認知統計表	186
表 5.5-5 未正確配戴安全帽認知統計表	186
表 5.5-6 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意配戴安全帽程度統計分析表	187
表 5.5-7 了解未配戴安全帽危險程度與願意配戴安全帽程度的多重比較分析	188
表 5.5-8 社會人士安全帽宣導影片偏好與屬性評分表	189
表 5.5-9 大學生安全帽宣導影片偏好與屬性評分表	190
表 5.5-10 安全帽影片現況問題與期望內容比較表	191
表 5.6-1 安全帶問卷受訪者性別資料統計分析表	192
表 5.6-2 社會人士不繫安全帶的原因統計	193
表 5.6-3 大學生不繫安全帶的原因統計	194
表 5.6-4 未繫安全帶的後果認知統計表	195
表 5.6-5 大學生駕駛座及副駕駛座是否會繫安全帶之次數統計表	195
表 5.6-6 平時乘坐後座會繫安全帶之次數統計	195
表 5.6-7 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意繫安全帶程度統計分析表	197
表 5.6-8 了解未繫安全帶危險程度與願意繫安全帶程度的多重比較分析	197
表 5.6-9 社會人士安全帶宣導影片偏好與屬性評分表	198
表 5.6-10 大學生安全帶高分影片之影片內容與感受	199
表 5.6-11 安全帶影片內容與感受	200
表 5.7-1 超速教育宣導影片分析結果彙整表	202
表 5.7-2 高齡行人教育宣導影片分析結果彙整表	203
表 5.7-3 酒駕教育宣導影片分析結果彙整表	204
表 5.7-4 安全帽教育宣導影片分析結果彙整表	205
表 5.7-5 安全帶教育宣導影片分析結果彙整表	206
表 5.8-1 酒駕教育宣導實驗影片彙整表	207

表 5.8-2 教育宣導成效問卷調查統計	208
表 5.9-1 受訪者社會經濟特性統計	209
表 5.9-2 受訪者的宗教信仰	210
表 5.9-3 受訪者的開(騎)車頻率	210
表 5.9-4 受訪者持有駕照類別統計	211
表 5.9-5 受訪者經常飲用的類別與飲酒過量比例	211
表 5.9-6 通常與受訪者一起喝酒的對象	212
表 5.9-7 受訪者通常喝酒的情況	212
表 5.9-8 受訪者通常喝酒的時間	213
表 5.9-9 受訪者在最近一個月喝酒的次數	213
表 5.9-10 試題答題結果統計	215
表 5.9-11 受訪者對於民眾遵守交通規則與酒駕態度分析	216
表 5.9-12 受訪者對於酒後開(騎)車風險的認知	216
表 5.9-13 受訪者對酒駕執法與因應措施之態度	217
表 5.9-14 受訪者觀看宣導影片前後之認知與態度差異	218
表 5.9-15 教育宣導成效與知識測驗結果分析	219
表 6.1-1 民國 92 年至 98 年各縣市事故次數統計	229
表 6.1-2 KMO 與 Bartlett 檢定 (第一次因素分析)	233
表 6.1-3 解說總變異量 (第一次因素分析)	233
表 6.1-4 主成份矩陣 (第一次因素分析)	233
表 6.1-5 解說總變異量 (第二次因素分析)	234
表 6.1-6 成份矩陣 (第二次因素分析)	234
表 6.2-1 相關縣市酒駕執法現況	239
表 6.2-2 各縣市 99 年酒駕執法勤務次數統計	240
表 6.2-3 各縣市酒駕取締件數與酒駕事故死亡人數統計	241
表 6.4-1 國內酒駕研究之比較	244

表 6.4-2 酒駕影響因素	245
表 6.4-3 民國 98 年縣市別人口數之影響酒駕的指標	246
表 6.4-4 民國 98 年縣市別機動車輛數之影響酒駕的指標	247
表 6.4-5 民國 98 年縣市別年齡、都市化、原住民比例之影響酒駕的指標	248
表 6.4-6 民國 98 年縣市別教育程度比例之影響酒駕的指標	249
表 6.4-7 民國 98 年縣市別大眾運輸工具使用率之影響酒駕的指標	250
表 6.4-8 Pearson 相關係數.....	251
表 6.5.1 各縣市宣導方式.....	257
表 7.1-1 高雄市六路口路口基本特性	267
表 7.1-2 各路段之幾何資料	267
表 7.1-3 各路段之時相	268
表 7.2-1 影響因素之內涵	269
表 7.2-2 車道快慢分隔島長度建議設計值	273
表 7.3-1 調查時間	275
表 7.3-2 路口流量	276
表 7.3-3 調查時間（兩小時）內之衝突統計	277
表 7.3-4 路口分類表	277
表 7.4-1 右轉類型之優點比較	279
表 7.4-2 路口適用於間接右轉之建議情況	279
表 7.4-3 調查路口現行管制方式評估表	280
表 8.2-1 歐盟各類運具的死亡人數	290
表 8.4-1 有關機車事故的防制對策	301
表 8.4-2 有關高齡者事故的防制對策	304
表 8.4-3 有關酒駕事故的防制對策	306

第一章 緒論

1.1 計畫緣起

交通安全改善事涉教育宣導、工程、執法、監理等各部會之權責，全國與各縣市道路交通安全改善對策的研擬與相關資源整合工作概由交通部道路交通安全督導委員會（以下簡稱道安委員會）暨各縣市道安會報負責。近年來，道安委員會將國內主要交通事故態樣之防制工作，如騎乘機車、高齡者、酒後駕車之事故防制工作，以及大客車、行人與自行車安全等課題，納入院頒方案工作計畫執行重點，由各縣市道安會報及中央部會局署等單位，協力推動工程、監理、教育、執法與宣傳等工作，對於改善道路交通安全，已投注相當大之心力。

由於道安改善工作之面向十分廣泛，現行作法多以近年度之道路交通事故基本資料為基礎，以降低高事故族群或肇因作為主要目標。然而每年以近期橫斷面觀察事故特性恐有其侷限性，有必要進一步探討事故特性隨時間之演變，例如近年來自行車的風潮日興，各地方的自行車事故頻傳，然此結果係因自行車交通量的曝光量增加，抑或是現行交通工程設施不符自行車運輸所造成的結果？實需更長期、深入的探討，尋找問題的根源，才能提出正確有效的改善策略。

此外，對於事故特性之探討，亦需建立更為嚴謹、多元的分類架構，以探討更多元的交通安全問題。目前以運具種類及駕駛行為為關注的對象，未來亦需有更多元的年齡層分類，以探討如高齡者、年輕人、學童等交通安全問題；納入更多元的道路類型分類，始能根據不同道路類型的事故型態研擬相應的改善對策，使道安資源的運用更具效率。

至於道安防制對策方面，多以主管機關專業人員的主觀判斷暨民意機關的預算資源分配為主，未來亦需適時引進國外道安績效良好國家的實施經驗，與多元的改善對策，如速度管理、低成本交通工程設施等，以建立廣泛的改善對策知識庫，供我國參考。

綜合前述，道路交通事故之「時間演變」、「特性分類」與「防制對策」等三項維度，係構成發展道路交通安全方案的重要內涵，未來亦須針對此三項維度演進與發展之各項因素進行蒐集與分析，如道路交通環境特性、車種與人口組成、社經發展、執法管理與安全文化結構等因素，藉以影響整體或地區道路系統之安全績效。

1.2 計畫目的

本研究為 2 年期計畫，前期研究(第 1 年期)之目的在於自國際上道路交通安全績效良好、安全績效具正向發展以及與我國特性接近之國家中，歸納國際道路交通安全之良好實務案例及對策。並針對國內交通安全問題，如機車安全、高齡者安全問題以及酒駕問題等進行事故資料分析，藉此找出我國重要的交通問題特性，作為研擬改善對策之方向。爾後進行歸納分類國內區域特性之異同，演化我國全國性及區域性所適用之安全對策。本研究成果將有助於國內發展主軸明確之道路交通安全戰略與對策，並有利於資源有效分配與安全效益之提升。

本期研究(第 2 年期)則從區域的觀點，分析各縣市道路交通安全推動方式與相關資源條件、縣市事故特性，利用統計方法進行縣市分群，歸納具有相似資源條件或事故特性的縣市為同一群，俾能根據縣市特性與課題擬訂適合的改善對策，發揮經費運用的最大效益；另延續第 1 年期所研擬之實驗計畫，協調試辦單位，進行實作與評估。2 個年期之分年目標如下：

1. 第 1 年度(以全國觀點)：

- (1). 分析我國道路交通事故之「時間演變」、「特性分類」與「防制對策」等不同維度，以及可能影響道路系統之安全績效之相關結構性因素，以建立我國道路安全績效指標。
- (2). 蒐集國際道路交通安全之良好實務案例及對策，建立知識對策庫供我國參考。
- (3). 從國際良好之交通安全實務對策所歸納適用國內情境者，並規劃「實驗計畫」於第 2 年期進行實作評估。

2. 第 2 年度(以區域觀點)：

- (1). 針對國內區域特性差異，將各縣市歸類分群，探討各分群地區之事故特性、安全績效與道安策略之異同，發展各分群地區之道路安全防制對策。
- (2). 以第 1 年期規劃之「實驗計畫」為基礎，協調試辦單位，進行實作與評估。

1.3 工作項目

欲強化國內道路安全改善機制，首應建立有效的績效衡量指標，以有效掌握道路安全現況；了解事故特性與課題，並研擬適當的改善對策，評估其效益；透過經費資源的分配，落實改善的成效。

本研究之研究構想如圖 1.3.1 所示，首先分析我國道路交通安全推動方式與相關資源條件，包括組織、經費、改善方案、執行成效、社會經濟環境與文化價值，並在此基礎上探討各年期事故特性與趨勢。再針對道路交通安全發展成效良好國家的課題分析、改善方案與執行成效進行彙整，以藉此建立廣泛的改善對策知識庫，俾供研擬改善方案參考。

經由國內事故特性分析、防制對策與文化結構條件可建立我國道路安全績效指標，用以衡量國內道路安全績效，並發展全國性的安全課題與對策。為檢視績效衡量指標與改善對策之可行性，本研究亦選擇適當的實驗計畫，實際操作，展示其成果。

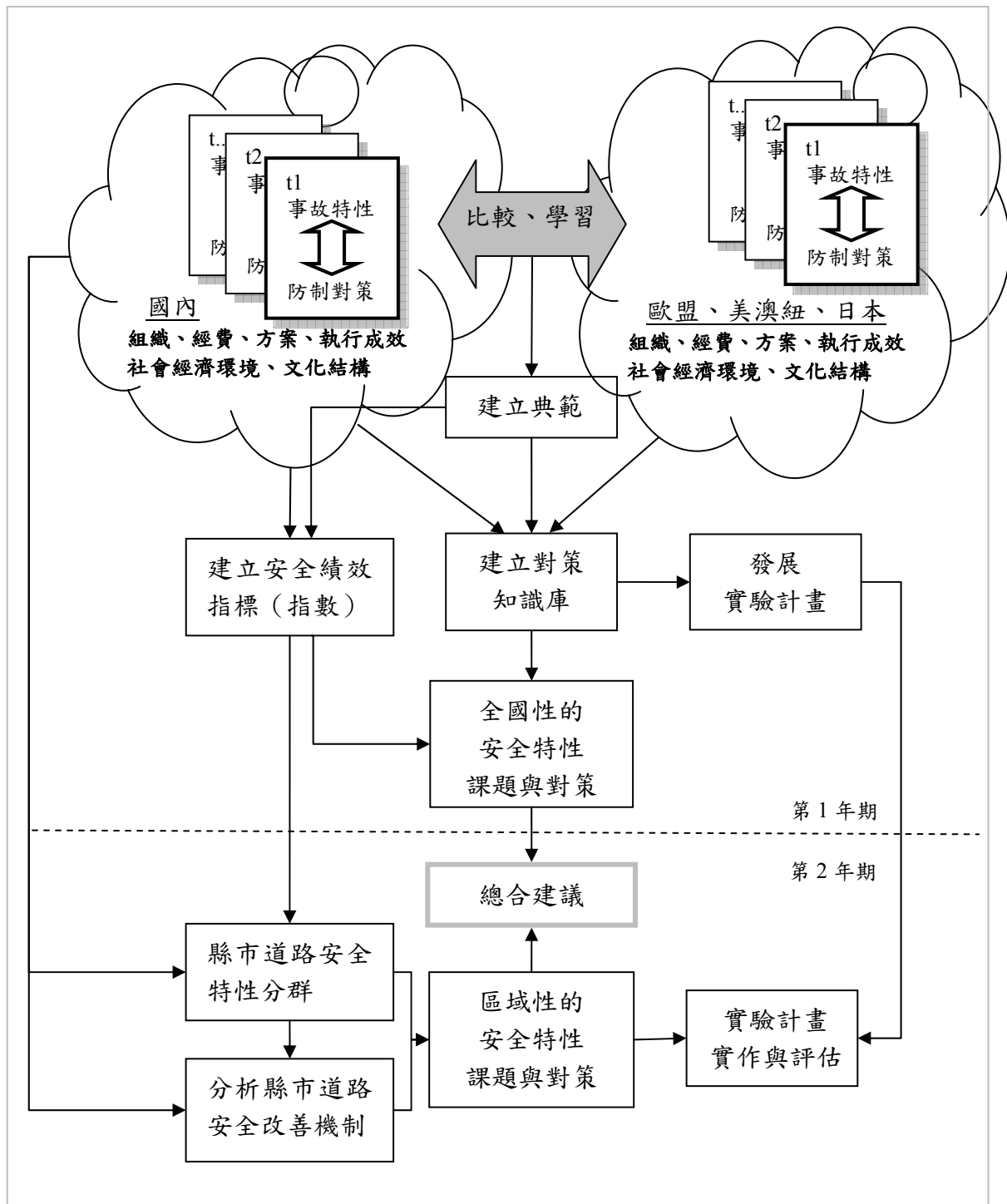


圖 1.3.1 整體研究構想

根據上述研究構想，擬訂本期研究(100 年度)之具體工作項目分述如下：

1. 我國各縣市道安特性之歸類分群與績效評比

利用國內可量化與實際調查所得之各縣市道路交通安全績效指標(SPI)以及各縣市道路交通環境特性、車種與人口組成、社經發展、執法管理、經費資源或安全文化等變數，針對國內道路安全績效之區域特性，進行各縣市之歸類分群與績效評比。

2. 我國不同區域之道路交通安全特性分析與對策建議

參考前述歸類分群結果，探討各分群區域之道路交通事故特性，隨後針對各分群區域特性舉辦座談會進行各縣市良好作法與想法的交流，以提出各群適當對應之改善對策。

3. 各國道路安全改善行動方案之蒐集與彙整

延續第 1 期建立國際良好實務案例及對策知識庫，依據第 1 期研究發現之我國道路交通事故不安全行為重點主題(含超速、高齡者、酒駕、安全帽與安全帶)針對各國之教育宣導、工程與執法等推動方式進行文獻資料蒐集與彙整。

4. 道路安全改善的整體規劃

參考第 1 年期我國道路交通安全推動方式與資源與前述工作項目，建立道路安全改善之規劃架構，並提出我國願景關鍵課題與策略規劃之研擬。

5. 「實驗計畫」之實作與評估

參考第 1 年期規劃之「實驗計畫」，從第 1 期不安全行為重點主題以及本期實際觀察之交通現況問題中選取主題作為「實驗計畫」對象，實作地點則選取有試辦意願之縣市，進行教育宣導、執法與工程等方式之實作評估，實驗計畫之實作經驗可建立實施程序。

6. 總合建議

針對第 1 年期全國性觀點及本年期區域性觀點，建議評估道安績效所需之安全績效指標與定期評估機制，並總合建議我國推動道路安全之短期與長期之主軸、主題與對策等重點。

1.4 第一年期重要研究結果說明

各國道路交通安全及改善措施比較

為引進國外道路安全績效良好國家之經驗，使國內各項道路安全改善工作推動更能發揮效益，以符合社會需要，本研究回顧歐盟、美國、紐西蘭、澳洲、日本等國家之作法，經與我國之特性比較可得下列重點：

1. 回顧國內以往研究事故特性分析結果，包括年輕者與高齡者騎乘機車較危險；高齡者騎機車發生交通事故的嚴重度較年輕者高；高齡者在交岔路口之發生事故風險高於路段；事故發生位置以三岔路、四岔路與直路型態發生事故居多；花蓮縣地區主要肇事原因為酒後駕車與超車；以及酒後駕車事故以機車最多等，惟這些事故特性較缺乏事故形成原因，較不利規劃具體改善對策。
2. 國內道安研究文獻所探討的對象包括所有運具，亦有僅探討單一運具，如汽車、機車和行人等。所有運具探討的交通安全問題包括違規超車、未戴安全帽、未繫安全帶、無照駕駛與酒後駕車，最多研究探討未戴安全帽和酒後駕車等相關議題；汽車交通安全問題包括違規超速、超車、超載與酒後駕車；機車安全問題包括違規超速、跨越分向限制線、闖紅燈、未戴安全帽、無照駕駛與酒後駕車；行人交通安全問題包括未依規定行走行人穿越道以及行人闖紅燈。
3. 歐盟除執行 SUNflower 系列研究提供會員國參考外，並促使各會員國設定 10 年期降低死亡人數 50% 之目標，針對交通安全問題提出對應的改善措施，主要措施包括：
 - 行人事故率較高之地區降低速限為 30kph、鼓勵都市地區加強設置交通寧靜區；
 - 超速自動偵測；
 - 更嚴格的酒駕規定（降低 BAC 值容許值）與執法；
 - 加強年輕駕駛考照制度與經驗培養；
 - 提高安全帶使用率與執法等。
4. 美國政府主要關注的交通安全議題以高齡者駕駛、年輕駕駛、酒駕、超速、兒童安全座椅為主。聯邦政府針對超速行駛與酒後駕車等安全問題，亦提出多項改善措施，如：
 - 超速行駛改善措施：包括建立合理的速限；增加駕駛人感知道路能力，採用 ITS 可變式速限；找出超速之原因；檢討累犯者的罰款與懲罰效果。
 - 酒後駕車改善措施：包括提高執法頻率，加強起訴和審判；對於高危險群的監督。
5. 紐西蘭在 2010 年前主要交通問題包含新手駕駛、重型車輛駕駛、行人、自

行車、機車、酒後駕車、超速累犯。此外，紐西蘭在其新的 10 年計畫(Safer journey)中，將於 2010 年至 2020 年間，針對安全系統、優先領域(疲勞、分心之行人與自行車騎士)、資金(改善交通工程)、著重於機車道路運輸、加強培訓駕駛、執法與守法、酒精與藥物、年輕駕駛、道路與路側(高風險郊區道路)、速度、車輛、步行、自行車(基礎設施)、分心疲勞駕駛、安全設備、高齡者、教育等方面，進行道路安全問題改善。

6. 澳洲道路交通安全主要問題為安全帶與安全帽使用率低、酒後駕車、疲勞與分心駕駛以及機車與自行車事故增加等。澳洲道路安全行動方案係以 OECD 建議之道路安全系統架構為基礎，包含更安全的速度、更安全的道路、更安全的車輛以及更安全的道路使用者等面向。
7. 日本自 1970 年制訂交通安全對策基本法，每 5 年一次訂定交通安全基本計畫，交通事故死亡人數即持續下降，由 1970 年之 16,765 人降至 2009 年 4,914 人。日本減少死亡人數的主要原因為政府實施以下重要措施：
 - 完善的道路交通環境；
 - 普及與徹底的交通安全思想；
 - 確保安全的運輸；
 - 確保安全性之車輛；
 - 完善的救助、急救體制等。
8. 綜合而言，各國之重要交通安全問題，主要可分為下列八項問題，包括：酒後駕車、超速、機車、自行車、行人、年輕駕駛者、高齡者、安全保護裝置的使用。

道路安全績效衡量架構

1. 歐盟援引具有良好道路安全績效之國家經驗，建立道路安全階層之金字塔模型，包括社會成本、最終結果(死傷人數)、中間結果(安全績效指標)、政策產出、結構與文化，並建立一套綜合表達國家道路安全績效的足跡方法論(Footprint methodology)，運用足跡體系(Footprint scheme)、星狀圖進行國家／地區間的道路安全狀況比較。
2. 歐盟發展道路安全績效複合指數(Composite road safety performance index) 整合金字塔模式的所有資訊，用以衡量各國的道路安全績效。此一複合指數主要包括三類指數：
 - 道路安全績效指數，反映道路安全品質；
 - 政策績效指數，反映道路安全政策品質；
 - 執行績效指數，反映道路安全政策的執行品質。
3. 本研究初擬我國之道路安全績效指標，係以歐盟之道路安全績效指標架構為基礎，透過內政部警政署事故資料庫分析主要交通安全問題，建立道路安全

績效指標，包括死傷指標、行為指標與政策指標三類。

道路交通安全推動組織、願景與目標

1. 聯合國繼 2004 年於「世界預防道路交通傷害報告(World report on road traffic injury prevention)」中，呼籲世界各國針對道路交通安全主要危險因素採取行動方案後，2010 年 3 月更要求會員國制訂 2011-2020 年的「10 年道路安全行動方案」，以制止道路交通死亡與受傷事故的上升趨勢。民國 98 年我國每百萬人道路交通事故死亡人數仍達 143 人(換算為 30 日內死亡之基礎)，較 OECD 或歐盟會員國之平均值均高出甚多，10 年平均下降率僅達歐盟會員國平均值約 2/3；我國雖與亞洲部分國家(地區)如香港、新加坡之事故死亡率相近，且 92-98 年事故死亡率平均每年下降約 3.6%，已有顯著進步，但面對事故所造成的高社會成本，實有需要訂定未來之願景與目標，並投入更多的關注。
2. 本研究根據我國歷年道路交通事故死亡率下降趨勢，並參考各國道安組織與願景以及專家學者之意見，建議以「追求永續、安全之運輸系統」為我國道路交通安全之願景，並以「未來 10 年內降低 30% 道路交通事故死亡率」作為追求的目標；為達此目標，政府部門需有更積極的作為與更多的資源投入。
3. 針對酒駕、安全保護裝置與超速等三項嚴重安全問題，本研究假設未來道安改善策略之成效若能針對這三類主要事故風險因子之死亡占率降低 50%，則未來全國道路事故死亡率可降低 31.2%；若前述三項事故風險因子之死亡占率降低 10%，則全國道路事故死亡率約僅降低 6.2%，因此欲大幅改善國內道路交通事故死亡風險，應積極抑制易造成嚴重事故之風險因子。
4. 為求達到道路交通安全提升，參考各國的道安組織層級以及專家學者之意見，專責的道安單位與健全的組織，實為不可或缺的一環，本研究從理論探討角度擬具三個組織方案供政府部門參考：(1)在行政院下成立運輸安全委員會；(2)交通部下設置道安委員會並賦予法制化位階；(3)維持道安委員會設置現況，其中以方案一為建議之理想方案。配合 101 年政府組織再造，依據相關法制作業，未來交通部及建設部下並未設置專責之道安組織，可能以司級之業務單位作為道安運作機制之幕僚單位，因此應思考如何在既定之組織改造限制下強化道安之功能運作機制。

我國道路交通事故特性

為使道安資源運用上更具效率，應先了解我國道路交通事故特性與重要安全議題，以研擬對應之改善對策。本研究以警政署 88-98 年事故資料進行長期趨勢分析，並進行多元事故特性探討，主要結論為：

1. 依道路交通事故長期趨勢與特性分析之結果，我國在年齡層、違規行為、運具別以及道路別等方面，須特別重視之道路交通安全議題包括：
 - 高齡者與年輕者；

- 酒駕問題、安全帽、安全帶與超速問題；
 - 機車、行人與自行車；
 - 市區道路、村里道路、省道與縣道。
2. 由各年期死亡當事者之飲酒情形、年齡、安全帽配戴、安全帶使用情況的分析結果得知：
- 死亡當事者酒駕情形嚴重；
 - 高齡者死亡人數佔全部死亡人數比例高；
 - 許多機車駕駛者和乘客未戴安全帽；
 - 許多小汽車駕駛和乘客未繫安全帶；
- 未來要大幅降低交通事故死亡人數，必須著重改善上述問題。
3. 由安全帶事故特性分析可知，未來應特別注意乘客（包括前後座）繫安全帶；以及凌晨缺乏警方執法時駕駛者未繫安全帶之問題。
4. 由安全帽事故分析可知：
- 機車乘員未配戴安全帽的死亡比例高於配戴安全帽死亡比例，而乘客未配戴安全帽的比例較駕駛者高；
 - 南部地區機車駕駛者與乘客配戴安全帽的比例較低；
 - 機車駕駛者在凌晨 1-6 點配戴安全帽比例較低，機車乘客在各時間之配戴比例則無明顯差異。
5. 酒駕駕駛者之道路類別、事故位置以及事故類型與受傷程度分析，結果可歸納以下幾點：
- 酒駕駕駛者死傷嚴重性高於未飲酒者，尤以男性 18-64 歲族群較為嚴重；
 - 機車酒駕死傷最為嚴重，另機車酒駕以單一車輛發生事故之死亡比例較高；
 - 酒駕事故大部分發生於省道、市區道路、村里道路；事故型態以同向擦撞、追撞為主，屬於跟車行為，顯示飲酒後對於車輛操控能力有明顯影響。
6. 從高齡者事故特性分析可知，高齡者相關之交通安全議題包括：
- 高齡者以機車、行人和自行車事故最嚴重；
 - 高齡機車與自行車駕駛者的主要問題為：不遵守號誌、缺乏讓車觀念、未依規定左轉問題嚴重；
 - 高齡行人的主要問題為：穿越道路未注意左右來車、同向通行、在市區道路上未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路。
7. 由機車事故特性分析可知：
- 男性與酒醉後駕駛失控死傷較嚴重；
 - 機車駕駛者無適當駕照駕駛者死亡較嚴重；
 - 事故道路類型以省道路口、市區道路路口、村里道路為主；
 - 路口事故類型以同向擦撞、側撞較為嚴重，其原因為未注意車前狀態；

- 而市區道路路口事故類型則以路口交叉撞，側撞，其原因未注意車前狀態、未依規定讓車、違反號誌管制或指揮。
8. 由各風險因子之死亡人數占率以及羅吉斯迴歸模式分析各風險因子死亡風險結果可知：
- 機車駕駛者是死亡最嚴重的族群，目前每年機車駕駛者死亡人數超過1,000人，其次依序是行人、乘客和小客車駕駛者，乘客死亡最嚴重的族群是小客車乘客和機車乘客；
 - 羅吉斯迴歸模式驗證下列因素為造成事故死亡之高風險因子：酒駕、未配戴安全帽、未使用安全帶、高齡者、男性駕駛者、無適當駕駛資格，以及道路類別為省道、市區道路與村里道路等因子；
 - 閃光號誌之路口對行人的死亡風險較有管制之號誌路口或無號誌路口高。上述羅吉斯迴歸模式各影響因素勝算比分析結果可作為道安策略改善成效估算之參考。

第二章 全國道路交通事故資料趨勢分析

本研究利用警政署事故資料進行民國 88-99 年道路交通事故資料長期趨勢分析，並蒐集彙整重要道路交通安全法規與沿革，進一步窺探全國道路交通安全問題歷年之變化，以作為研擬重要安全議題相對應改善對策之參考。

2.1 道路交通事故資料長期趨勢分析

為了解我國道路交通安全水準相對於其它國家之表現，本研究以死亡率進行國際道路交通安全比較。另由文獻回顧得知，國內交通事故分析較缺少長期趨勢分析，難以全面了解我國道路交通安全問題歷年之變化，故本研究將針對運具別、道路別與行為別分別進行道路交通事故分析，藉此探討我國道路交通事故資料之長期趨勢。其中，運具別與道路別乃採用死亡率指標與受傷率指標先了解各運具間的趨勢關係，再依年齡別與性別細分，進一步了解各族群間使用不同運具之趨勢差異；行為別則計算主要肇因百分比，藉此找出主要影響之肇因。

上述數值均須利用全國基本統計資料以及內政部警政署道路交通事故資料庫之死亡與受傷人數進行計算，資料內容說明如后。

全國基本統計資料

本研究蒐集全國統計基本資料，包括「戶籍登記現住人口數」、「延車公里數」、「機動車輛登記數」以及「道路里程數」等數據，整理如表 2.1-1 與表 2.1-2 所示，詳細資料說明參見第一期報告。

警政署事故資料

本研究利用內政部警政署 A1 與 A2 道路交通事故資料進行民國 88-99 年各年的受傷嚴重程度人數統計，死亡人數與受傷人數數值如表 2.1-3 所示。其中，民國 88 年趨勢較奇怪，總筆數僅有 57,215 筆，相較於其他年期明顯較少；此外，民國 99 年的遺漏值筆數已大幅減少至 127 筆。

表 2.1-1 民國 88-99 年居住人口數、延車公里、機動車輛登記數、道路里程

變數	類別	年期					
		88	89	90	91	92	93
現住人口數(人)		22,092,387	22,276,672	22,405,568	22,520,776	22,604,550	22,689,122
性別(人)	男	11,312,728	11,392,050	11,441,651	11,485,409	11,515,062	11,541,585
	女	10,779,659	10,884,622	10,963,917	11,035,367	11,089,488	11,147,537
延車公里 (萬車公里)	大客車	-	-	-	-	273,366	310,819
	大貨車	-	-	-	-	902,904	956,142
	小客車	-	-	-	-	8,968,288	9,536,033
	小貨車	-	-	-	-	1,445,480	1,589,345
	機車	-	-	-	-	-	5,013,500
機動車輛 登記數(輛)	大客車	23,798	23,923	24,053	25,079	25,628	26,453
	大貨車	152,878	155,623	155,140	155,805	157,156	160,460
	小客車	4,509,430	4,716,217	4,825,581	4,989,336	5,169,733	5,390,848
	小貨車	627,034	652,963	675,533	700,978	728,624	758,809
	機車	10,958,469	11,423,172	11,733,202	11,983,757	12,366,864	12,793,950
道路里程 數(公里)	國道	594	608	718	789	872	901
	省道	4,424	4,447	4,515	4,573	4,621	4,680
	縣道	2,447	2,455	3,401	3,426	3,426	3,359
	鄉道	12,467	12,475	11,630	11,613	11,613	11,639
	市區道路	15,250	15,375	15,791	16,201	16,352	16,941
	村里道路	-	-	-	-	-	-
	專用道路	-	-	-	-	-	-

表 2.1-1 民國 88-99 年居住人口數、延車公里、機動車輛登記數、道路里程(續)

變數	類別	年期					
		94	95	96	97	98	99
現住人口數(人)		22,770,383	22,876,527	22,958,360	23,037,031	23,119,772	23,193,638
性別(人)	男	11,562,440	11,591,707	11,608,767	11,626,351	11,636,734	11,637,076
	女	11,207,943	11,284,820	11,349,593	11,410,680	11,483,038	11,556,562
延車公里 (萬車公里)	大客車	287,603	290,014	269,675	241,388	218,226	239,386
	大貨車	971,098	1,017,223	967,496	859,923	758,620	780,731
	小客車	10,204,322	10,672,674	9,624,256	8,875,400	8,377,631	8,999,577
	小貨車	1,692,518	1,874,624	1,661,795	1,537,949	1,350,535	1,423,975
	機車	5,248,200	5,248,200	-	-	-	-
機動車輛 登記數(輛)	大客車	26,967	27,522	27,361	27,339	27,667	27,339
	大貨車	164,248	166,211	164,004	161,231	158,812	161,231
	小客車	5,634,362	5,698,324	5,712,842	5,674,426	5,704,312	5,674,426
	小貨車	789,222	805,590	811,646	812,440	827,955	812,440
	機車	13,195,265	13,557,028	13,943,473	14,365,442	14,604,330	14,365,442
道路里程 數(公里)	國道	912	954	954	969	993	993
	省道	4,721	4,843	5,000	5,025	5,092	4,984
	縣道	3,360	3,358	3,360	3,484	3,517	3,544
	鄉道	11,653	11,654	11,654	11,561	11,764	11,765
	市區道路	17,457	18,062	18,139	18,850	19,097	19,701
	村里道路	-	-	-	-	-	-
	專用道路	-	-	-	-	-	-

資料來源：交通部統計處，2005；內政部戶政司，2011；高公局，2011

表 2.1-2 民國 88-98 年各年齡層之男女居住人口數

年齡	性別	年期					
		88	89	90	91	92	93
0-12 歲	男性	2,133,936	2,133,670	2,091,365	2,058,436	2,000,449	1,946,837
	女性	1,961,307	1,959,137	1,919,898	1,888,642	1,836,073	1,787,320
13-17 歲	男性	914,076	870,167	853,563	827,059	827,857	839,312
	女性	859,584	816,095	797,695	770,396	765,571	771,578
18-24 歲	男性	1,415,581	1,434,497	1,413,266	1,404,492	1,371,457	1,314,758
	女性	1,349,121	1,366,677	1,346,816	1,335,864	1,303,492	1,248,031
25-64 歲	男性	5,856,283	5,942,693	6,056,866	6,150,268	6,251,931	6,357,182
	女性	5,737,027	5,832,428	5,952,742	6,054,319	6,159,986	6,273,629
65 歲以上	男性	992,852	1,011,023	1,026,591	1,045,154	1,063,368	1,083,496
	女性	872,620	910,285	946,766	986,146	1,024,366	1,066,979

表 2.1-2 民國 88-99 年各年齡層之男女居住人口數(續)

年齡	性別	年期					
		94	95	96	97	98	99
0-12 歲	男性	1,887,006	1,824,636	1,764,191	1,700,988	1,634,585	1,555,323
	女性	1,733,686	1,674,742	1,618,239	1,558,047	1,497,054	1,423,605
13-17 歲	男性	846,491	838,767	845,004	837,869	838,974	840,112
	女性	775,745	769,036	774,689	771,400	774,546	776,727
18-24 歲	男性	1,269,437	1,238,307	1,197,180	1,180,024	1,159,658	1,153,665
	女性	1,201,458	1,169,298	1,127,264	1,105,132	1,081,454	1,069,770
25-64 歲	男性	6,454,084	6,560,087	6,656,328	6,742,123	6,820,393	6,897,614
	女性	6,385,672	6,514,625	6,632,373	6,739,228	6,855,460	6,957,414
65 歲以上	男性	1,105,422	1,129,910	1,146,064	1,165,347	1,183,124	1,188,511
	女性	1,111,382	1,157,119	1,197,028	1,236,873	1,274,524	1,299,382

資料來源：內政部戶政司，2011；本研究整理

表 2.1-3 民國 88-99 年警政署事故資料之當事者受傷嚴重程度

受傷嚴重程度 (人數)	年期					
	88	89	90	91	92	93
死亡(24 小時內死)	2,392	3,389	3,343	2,861	2,706	2,634
受傷	29,276	66,868	80,058	106,037	156,286	179,100
未受傷	23,764	50,182	60,125	76,965	99,987	112,446
不明	-	-	-	-	5,430	6,527
遺漏值	1,783	3,165	3,732	4,312	9,596	11,519
總計	57,215	123,604	147,258	190,175	274,005	312,226

表 2.1-3 民國 88-99 年警政署事故資料之當事者受傷嚴重程度(續)

受傷嚴重程度 (人數)	年期						總計
	94	95	96	97	98	99	
死亡(24 小時內死)	2,893	3,135	2,570	2,224	2,092	2,047	32,286
受傷	203,077	211,282	216,640	229,509	246,959	293,764	2,018,856
未受傷	125,993	128,517	127,039	130,709	139,974	165,010	1,240,711
不明	7,507	6,735	6,317	6,612	6,221	7,373	52,722
遺漏值	14,591	15,889	17,603	16,975	20,082	127	119,247
總計	354,061	365,558	370,169	386,029	415,328	468,321	2,995,628

註：88-91 年無不明選項。

2.1.1 國際道路交通安全比較

在交通領域上，常以死亡率作為各國道路交通安全程度評比之衡量指標。然而，我國警政署對於事故死亡之定義係以事故發生後 24 小時內死亡為認定標準，與經濟合作暨發展組織(Organization for Economic Cooperation and Development; OECD)及歐盟之事故死亡人數所採計事故發生 30 日內死亡人數的認定標準有異，雖然我國警政署自 97 年後增加 2-30 日內死亡調查欄位，但目前員警在填報時多未根據實際情形填答，填報數值與實際數值仍有差距；而部分國家雖無追蹤調查 30 日內資料，但利用調整係數進行換算後亦能與世界各國以相同基準進行比較。

死亡人數之調整係數

我國現階段可透過交通部運輸研究所 TALAS 網站所提供之 24 小時內與 30 日內死亡之事故資料與死因資料庫碰檔，計算其比值作為 24 小時換算為 30 日死亡人數之調整係數值，如表 2.1-4 所示；截至目前為止 TALAS 網站僅提供 92-98 年相關數據，因此計算出 92-98 年死亡人數調整係數介於 1.45~1.61 之間，而 91 年以前與 99 年的調整係數則採用 92-98 年平均比值為 1.53。

除了可利用交通部警政署資料推算死亡率以外，行政院衛生署亦每年有進行死亡率計算，兩單位之死亡率計算公式如下：

$$\text{警政署死亡率公式} = \text{某年死亡人口數} / (\text{某年現住人口數} / 100,000)$$

衛生署死亡率公式＝某年死亡人口數／(某年年中總人口數／100,000)

兩死亡率值因計算公式不同而有差異，其中，衛生署的死亡人數統計標準為當年內死亡即列入統計，此與警政署之事故發生後 24 小時內的死亡定義不同；此外，警政署與衛生署在死亡率的計算基準上亦有不同，警政署以每十萬現住人口數為基準，而衛生署則以每十萬年中人口數為基準。衛生署之事故死亡人數與年中總人口數資料整理如表 2.1-5 所示。

本研究將警政署 24 小時內死亡率、警政署推估 30 日內死亡率以及衛生署死亡率繪製 88-99 年長期趨勢圖，如圖 2.1.1 所示。發現警政署數值經調整係數換算後(30 日內死亡率)與衛生署死亡率差距小，顯示利用調整係數進行 24 小時內死亡人數換算 30 日內死亡人數的換算方式為可行；且警政署事故資料中有許多道路交通事故相關數據可進行深入分析探討，因此建議我國應定期推估 30 日死亡人數並與國際進行比較。

表 2.1-4 死亡人數 24 小時內與 30 日內換算調整係數

事故資料與 死因資料連 結後	年期							92-98 年 平均
	92	93	94	95	96	97	98	
30 日內	3,714	3,948	4,358	4,411	3,756	3,459	3,219	
24 小時內	2,556	2,525	2,784	3,035	2,471	2,147	2,032	
比值(調整係數)	1.45	1.56	1.57	1.45	1.52	1.61	1.58	1.53

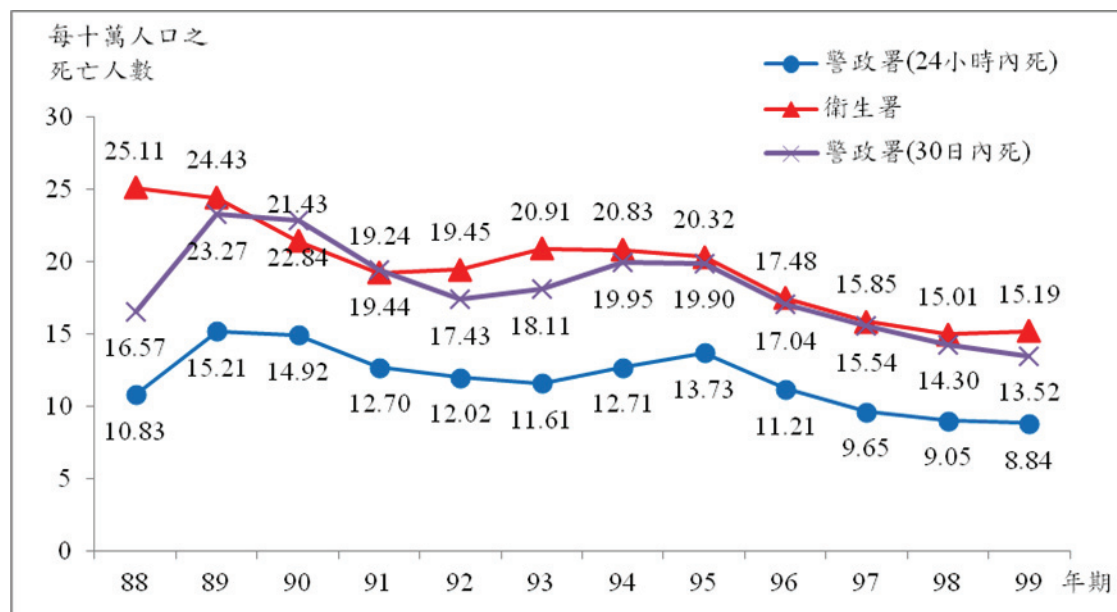
資料來源：運輸研究所 TALAS 網站，2011；本研究整理

表 2.1-5 民國 88-99 年衛生署事故死亡人數與年中總人口數

年期	88	89	90	91	92	93
事故死亡人數	5,526	5,420	4,787	4,322	4,389	4,735
年中總人口數	22,010,489	22,184,530	22,341,120	22,463,172	22,562,662	22,646,836
年期	94	95	96	97	98	99
事故死亡人數	4,735	4,637	4,007	3,646	3,464	3,515
年中總人口數	22,729,752	22,823,455	22,917,444	22,997,696	23,078,402	23,140,948

註：衛生署死亡人數統計標準為不限制日數，當年內死亡者即列入計算。

資料來源：行政院衛生署，2012



註：警政署(24 小時內死)死亡人數統計標準為 24 小時內死亡者。

衛生署死亡人數統計標準為不限制日數，當年內死亡者即列入計算。

警政署(30 日內死)利用放大係數換算警政署(24 小時內死)而得，其代表 30 日內死亡者。

圖 2.1.1 民國 88-99 年警政署與衛生署死亡率趨勢圖

國際道路交通安全比較

本研究利用調整係數換算我國歷年 30 日內死亡率資料，再彙整 OECD 之各國道路交通事故死亡率歷年統計資料進行國際趨勢比較，繪示如圖 2.1.2 所示，詳細數據參見第一期報告。由圖可知，我國每百萬人口事故死亡率於 2009 年已下降至 143 人，但仍是 OECD 國家平均值的近 1.91 倍；若依衛生署之統計值，則為 OECD 國家平均值的 2.00 倍。雖然經由相關單位之不斷努力，我國交通事故死亡率有逐年下降之趨勢，但仍有改善之空間。

另由事故死亡率之變動情形可知，如表 2.1-6 所示，我國道路交通事故死亡率年平均下降率約為 3%，亦即 2003 年至 2009 年總下降率為 18.2%，但同時期歐盟 27 個會員國總計之道路交通事故死亡下降率則為 30.9%。（歐盟各國歷年道路交通事故死亡率變動資料詳見第一期報告）

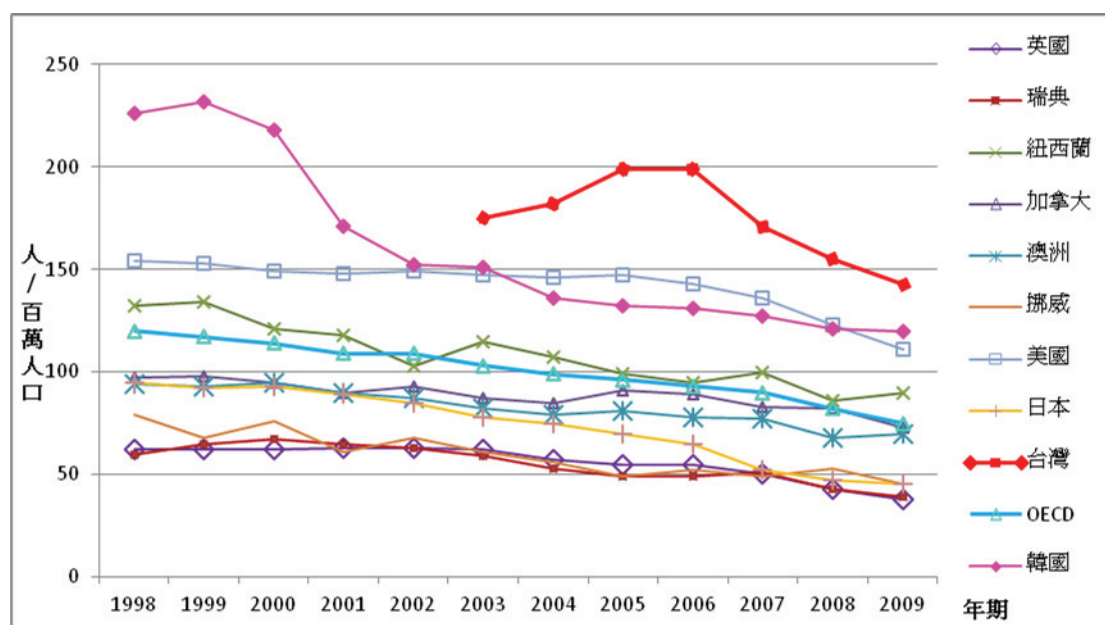


圖 2.1.2 我國與 OECD 會員國歷年道路交通事故死亡率折線圖

表 2.1-6 我國歷年道路交通事故死亡率變動情形

統計單位	年期	92	93	94	95	96	97	98	99*	99-92
警政署&衛生署碰檔資料 (30 日內死)	人/百萬人口	175	182	199	199	171	155	143	135	-39
	百分比	-	3.89%	9.61%	0.27%	-14.60%	-8.76%	-8.02%	-5.42%	-22.45%
衛生署	人/百萬人口	195	209	208	203	175	159	150	152	-43
	百分比	-	7.48%	-0.36%	-2.47%	-13.94%	-9.33%	-5.32%	1.20%	-21.91%

註：*代表 99 年的死亡人數之調整係數係採用 92-98 年平均比值為 1.53。

2.1.2 運具別與道路別之道路交通事故分析

本研究利用死亡率以及受傷率相關指標之長期趨勢來了解道路交通安全問題歷年之變化；至於未納入死傷率指標之原因，係由於受傷人數遠高於死亡人數，故死傷率與受傷率兩指標數值近似，趨勢亦相同，為避免混淆故僅以受傷率作為死亡率指標以外的另一衡量指標。此外，受傷嚴重程度在事故調查報告中被區分為死亡(24 小時內死亡)、受傷、未受傷、不明以及 2-30 日內死亡等五類；其中，2-30 日內死亡類別在 96 年以前並無調查該數據，為統一比較基準，故本研究將 97 年以後才有調查的 2-30 日內死亡數據併入受傷類別，故後續分析所提及之死亡均意指 24 小時內死亡。死亡率與受傷率相關指標計算公式說明如下：

類型	死亡率與受傷率公式
	$\text{人口數死亡率} = \frac{\text{死亡人數}}{\text{現住人口數(每十萬居民)}}$
	$\text{人口數受傷率} = \frac{\text{受傷人數}}{\text{現住人口數 (每十萬居民)}}$
運具別	$\text{車輛數死亡率} = \frac{\text{死亡人數}}{\text{機動車輛登記數(每十萬輛車)}}$
	$\text{車輛數受傷率} = \frac{\text{受傷人數}}{\text{機動車輛登記數(每十萬輛車)}}$
	$\text{延車公里數死亡率} = \frac{\text{死亡人數}}{\text{延車公里數(每億延車公里)}}$
	$\text{延車公里數受傷率} = \frac{\text{受傷人數}}{\text{延車公里數(每億延車公里)}}$
道路別	$\text{道路里程數死亡率} = \frac{\text{死亡人數}}{\text{道路里程數(每千公里里程)}}$
	$\text{道路里程數受傷率} = \frac{\text{受傷人數}}{\text{道路里程數(每千公里里程)}}$

圖 2.1.3~圖 2.1.4 為近十年人口數死亡率與受傷率分析，其中死亡率趨勢以民國 89-90 年為最高，95 年為次高，且自 95 年開始呈現逐年下降趨勢；然而，88-99 年之受傷率反之呈現逐年增加趨勢。

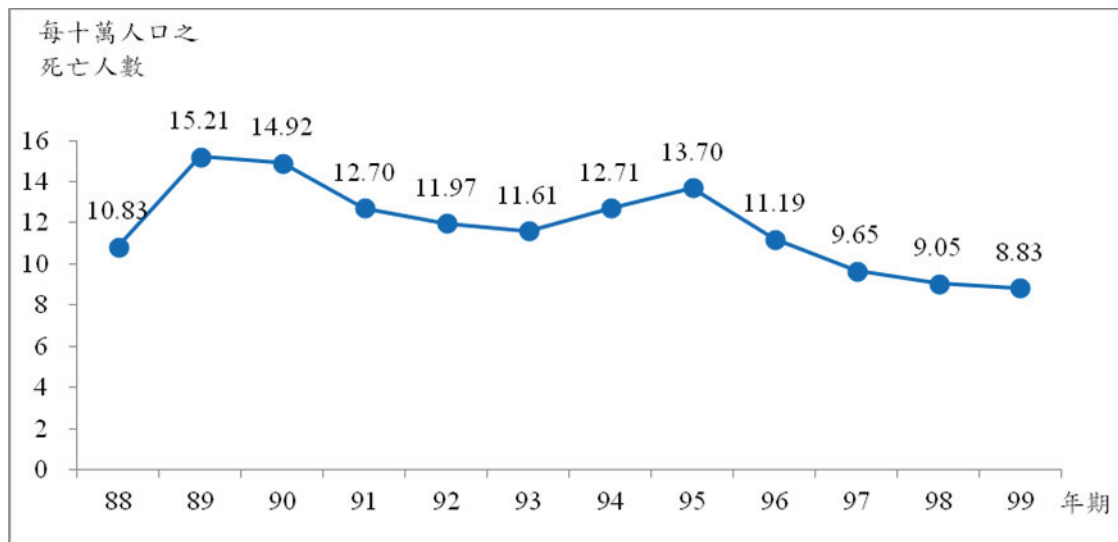


圖 2.1.3 民國 88-99 年每十萬人口之死亡人數

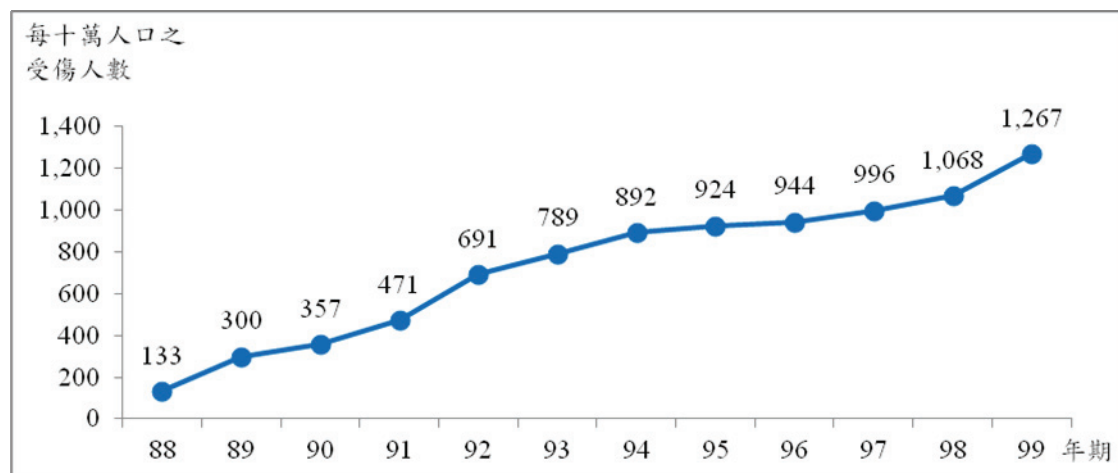


圖 2.1.4 民國 88-99 年每十萬人口之受傷人數

依運具別區分

計算民國 88-99 年期間各運具別之死亡與受傷當事者人數與比例，藉此可先了解各運具別歷年分佈概況，詳見表 2.1-7 至表 2.1-8 與圖 2.1.5 至圖 2.1.8 所示。由圖表可知，每年死亡率與受傷率均以機車的當事者人數最多，所佔百分比亦最高且呈現每年約略上升趨勢。

表 2.1-7 民國 88-99 年使用各運具別之死亡當事者人數與比例

死亡當事者 人數(%)	年期					
	88	89	90	91	92	93
小客車駕駛者	320 (13)	476 (14)	421 (13)	287 (10)	265 (10)	267 (10)
機車駕駛者	933 (39)	1,526 (45)	1,556 (47)	1,429 (50)	1,314 (50)	1,304 (50)
自行車駕駛者	134 (6)	200 (6)	205 (6)	168 (6)	160 (6)	170 (7)
其他車種駕駛者	140 (6)	217 (6)	198 (6)	150 (5)	142 (5)	147 (6)
行人	421 (18)	477 (14)	491 (15)	443 (15)	421 (16)	409 (16)
機車乘客	123 (5)	135 (4)	154 (5)	134 (5)	121 (5)	96 (4)
小型車乘客	287 (12)	331 (10)	279 (8)	219 (8)	189 (7)	199 (8)
其他車種乘客	29 (1)	24 (1)	37 (1)	30 (1)	40 (2)	20 (1)
總計	2,387	3,386	3,341	2,860	2,652	2,612

表 2.1-7 民國 88-99 年使用各運具別之死亡當事者人數與比例(續)

死亡當事者 人數(%)	年期					
	94	95	96	97	98	99
小客車駕駛者	362 (13)	309 (10)	256 (10)	209 (9)	186 (9)	173 (9)
機車駕駛者	1,442 (50)	1,742 (56)	1,415 (55)	1,263 (57)	1,186 (57)	1,221 (60)
自行車駕駛者	142 (5)	183 (6)	141 (6)	139 (6)	140 (7)	130 (6)
其他車種駕駛者	177 (6)	151 (5)	132 (5)	102 (5)	75 (4)	70 (3)
行人	398 (14)	361 (12)	330 (13)	278 (13)	271 (13)	256 (13)
機車乘客	124 (4)	109 (4)	121 (5)	94 (4)	74 (4)	76 (4)
小型車乘客	195 (7)	211 (7)	132 (5)	106 (5)	120 (6)	93 (5)
其他車種乘客	18 (1)	47 (2)	29 (1)	18 (1)	16 (1)	15 (1)
總計	2,858	3,113	2,556	2,209	2,068	2,034

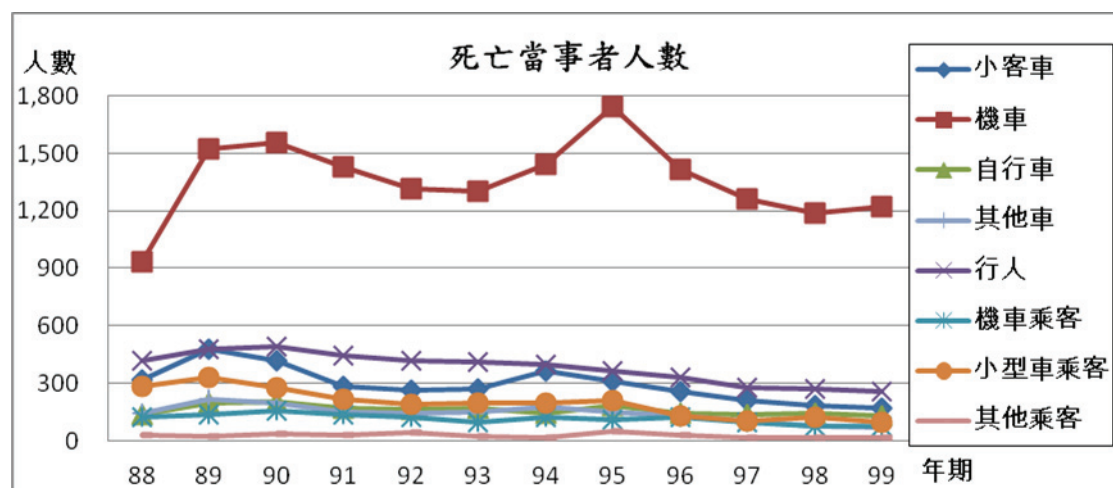


圖 2.1.5 各運具別之死亡當事者人數

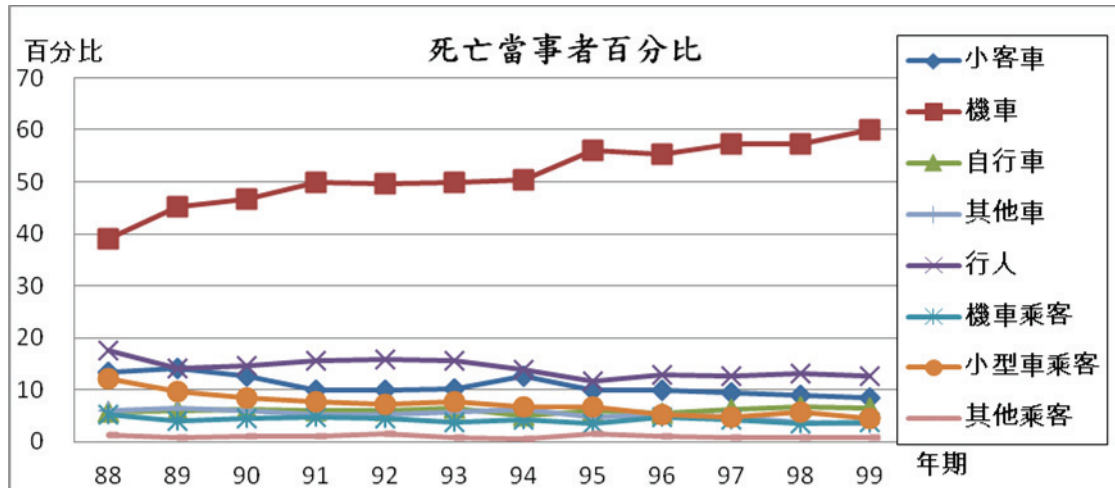


圖 2.1.6 各運具別之死亡當事者百分比

表 2.1-8 民國 88-99 年使用各運具別之受傷當事者人數與比例

受傷當事者 人數(%)	年期											
	88		89		90		91		92		93	
小客車駕駛者	3,107	(11)	6,646	(10)	6,370	(8)	6,256	(6)	9,853	(6)	11,001	(6)
機車駕駛者	17,579	(60)	40,383	(60)	51,015	(64)	71,537	(68)	105,352	(68)	121,960	(68)
自行車駕駛者	938	(3)	2,123	(3)	2,778	(3)	4,044	(4)	5,754	(4)	6,473	(4)
其他車種駕駛者	1,080	(4)	2,278	(3)	2,378	(3)	2,429	(2)	3,863	(2)	4,076	(2)
行人	1,821	(6)	4,488	(7)	5,173	(6)	6,447	(6)	8,570	(6)	9,867	(6)
機車乘客	2,330	(8)	5,934	(9)	7,477	(9)	9,937	(9)	14,948	(10)	17,644	(10)
小型車乘客	2,013	(7)	4,369	(7)	4,147	(5)	4,443	(4)	6,081	(4)	6,601	(4)
其他車種乘客	384	(1)	615	(1)	662	(1)	852	(1)	782	(1)	734	(0)
總計	29,252		66,836		80,000		105,945		155,203		178,356	

表 2.1-8 民國 88-99 年使用各運具別之受傷當事者人數與比例(續)

受傷當事者 人數(%)	年期											
	94		95		96		97		98		99	
小客車駕駛者	12,838	(6)	12,353	(6)	10,922	(5)	10,150	(4)	10,128	(4)	11,881	(4)
機車駕駛者	138,808	(69)	146,372	(69)	153,834	(71)	164,924	(72)	179,490	(73)	216,871	(74)
自行車駕駛者	7,093	(4)	7,356	(3)	7,985	(4)	9,681	(4)	10,736	(4)	11,558	(4)
其他車種駕駛者	4,695	(2)	4,424	(2)	3,968	(2)	3,434	(2)	3,448	(1)	4,031	(1)
行人	10,889	(5)	10,926	(5)	10,814	(5)	11,500	(5)	11,593	(5)	12,986	(4)
機車乘客	19,336	(10)	20,922	(10)	21,257	(10)	22,150	(10)	22,736	(9)	26,976	(9)
小型車乘客	7,674	(4)	7,526	(4)	6,500	(3)	6,317	(3)	5,782	(2)	7,046	(2)
其他車種乘客	927	(0)	755	(0)	753	(0)	612	(0)	597	(0)	597	(0)
總計	202,260		210,634		216,033		228,768		244,510		291,946	

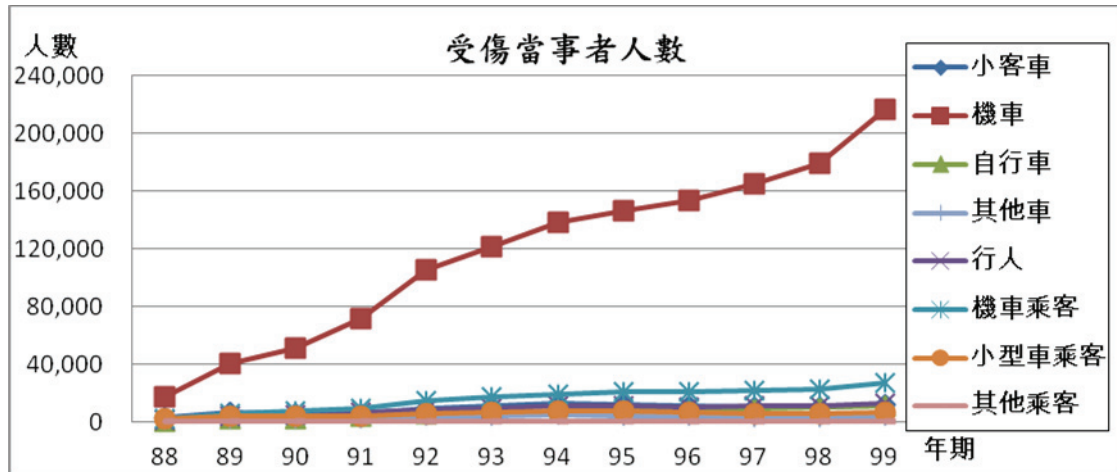


圖 2.1.7 各運具別之受傷當事者人數

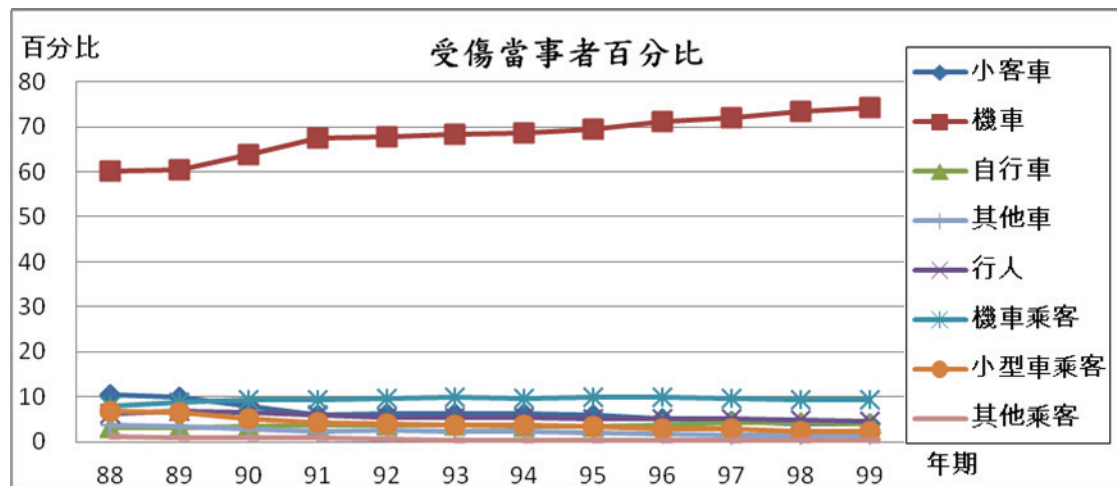


圖 2.1.8 各運具別之受傷當事者百分比

圖 2.1.9 至圖 2.1.13 以及表 2.1-9 至表 2.1-13 為車輛數與延車公里數之死亡率與受傷率分析結果，由圖表可知運具別之長期趨勢分析，分析結果如下：

1. 近十年車輛數死亡率以小客車較低，大貨車近兩年呈下降趨勢至 99 年已低於小客車，機車之車輛數死亡率近兩年間已較其他運具高；而大客車由於機動車輛數較少(見表 2.1-10)，使得各年間死亡率波動變化大而不易看出長期趨勢，故不納入分析(見圖 2.1-10)。
2. 機車之車輛數受傷率明顯高於其他運具，且逐年增加中；大貨車、小貨車以及小客車各年變化趨勢不明顯；而大客車在 92 年有最高車輛數受傷率，隨後便有明顯逐年下降趨勢。
3. 機車之 93-95 年延車公里數死亡率與受傷率均明顯高於其他運具。

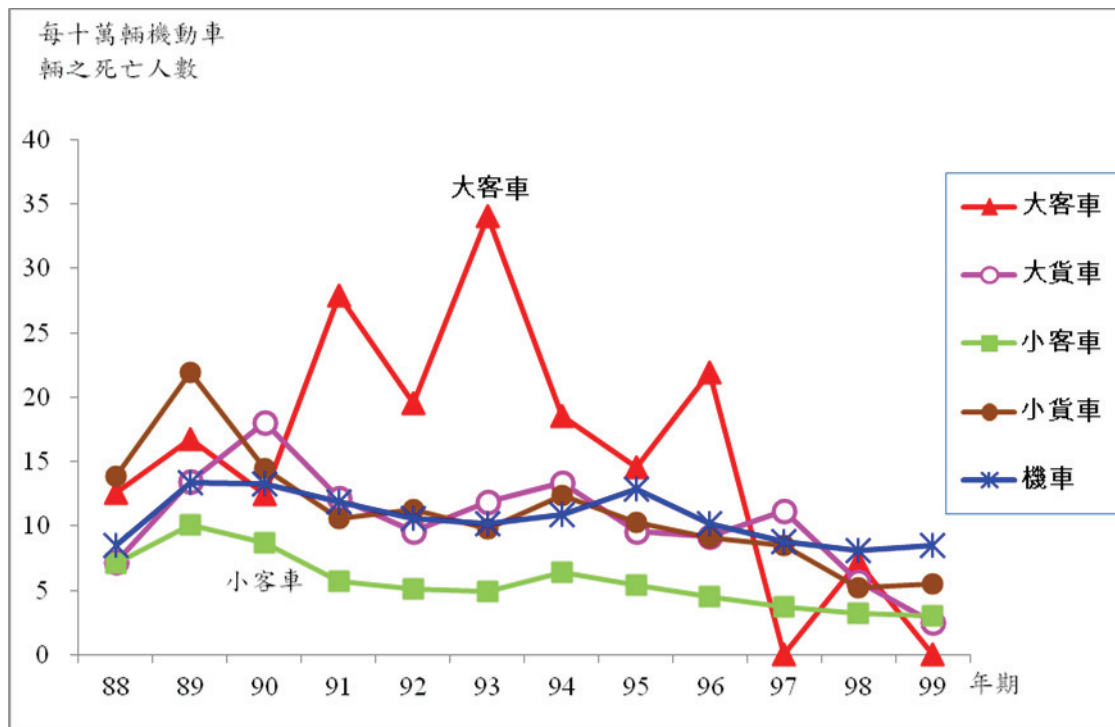


圖 2.1.9 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數(以運具駕駛者區分)

表 2.1-9 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數(以運具駕駛者區分)

每十萬輛機動車輛 之死亡人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
大客車	12.61	16.72	12.47	27.91	19.51	34.02
大貨車	7.20	13.49	18.05	12.19	9.54	11.84
小客車	7.10	10.09	8.72	5.75	5.13	4.95
小貨車	13.87	21.90	14.51	10.56	11.25	9.75
機車	8.51	13.36	13.26	11.92	10.63	10.19

表 2.1-9 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數(以運具駕駛者區分)(續)

每十萬輛機動車輛 之死亡人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
大客車	18.54	14.53	21.93	0.00	7.23	0.00
大貨車	13.39	9.63	9.15	11.16	5.67	2.48
小客車	6.42	5.42	4.48	3.68	3.26	3.05
小貨車	12.42	10.30	9.12	8.49	5.19	5.54
機車	10.93	12.85	10.15	8.79	8.12	8.50

表 2.1-10 民國 88-99 年機動車輛登記數

各運具之死亡人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
大客車	23,798	23,923	24,053	25,079	25,628	26,453
大貨車	152,878	155,623	155,140	155,805	157,156	160,460
小客車	4,509,430	4,716,217	4,825,581	4,989,336	5,169,733	5,390,848
小貨車	627,034	652,963	675,533	700,978	728,624	758,809
機車	10,958,469	11,423,172	11,733,202	11,983,757	12,366,864	12,793,950

表 2.1-10 民國 88-99 年機動車輛登記數(續)

各運具之死亡人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
大客車	26,967	27,522	27,361	27,339	27,667	27,339
大貨車	164,248	166,211	164,004	161,231	158,812	161,231
小客車	5,634,362	5,698,324	5,712,842	5,674,426	5,704,312	5,674,426
小貨車	789,222	805,590	811,646	812,440	827,955	812,440
機車	13,195,265	13,557,028	13,943,473	14,365,442	14,604,330	14,365,442

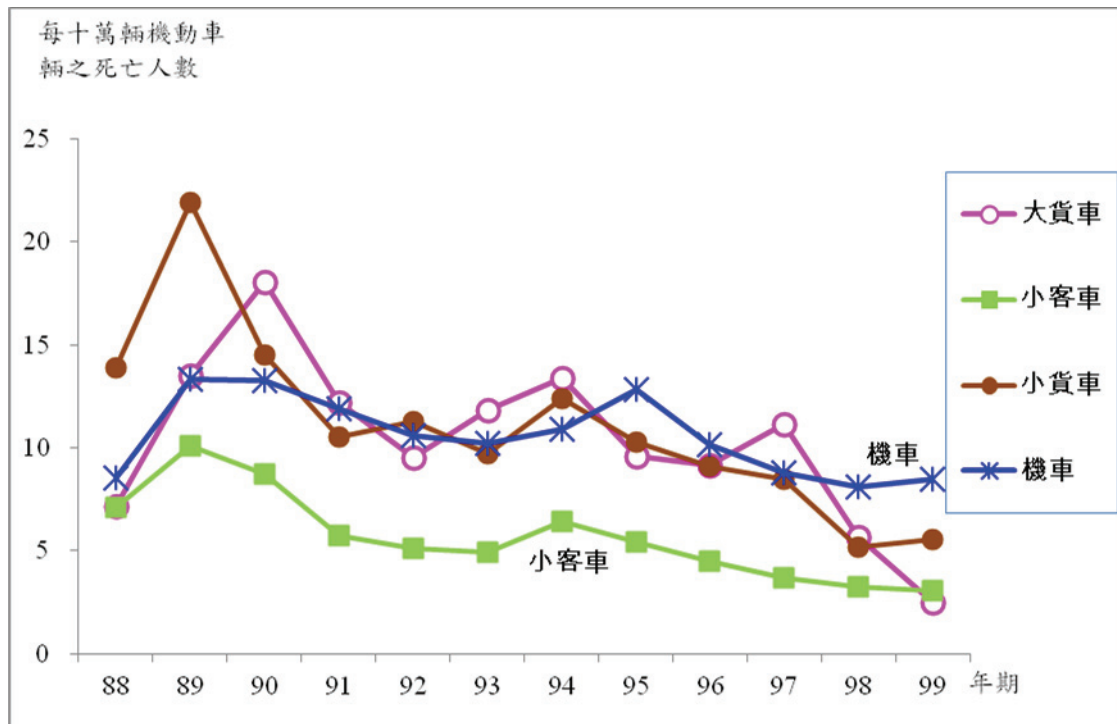


圖 2.1.10 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之死亡人數-不含大客車(以運具駕駛者區分)

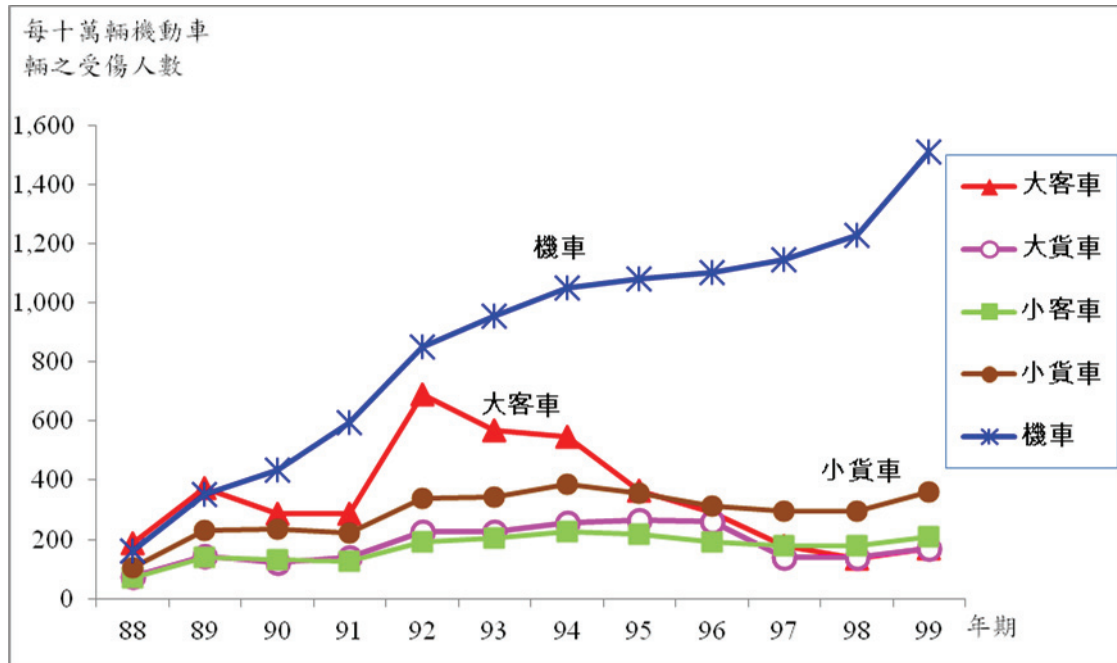


圖 2.1.11 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之受傷人數(以運具駕駛者區分)

表 2.1-11 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之受傷人數(以運具駕駛者區分)

每十萬輛機動車輛之受傷人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
大客車	189	372	287	287	691	571
大貨車	75	145	123	139	225	228
小客車	69	141	132	125	191	204
小貨車	104	230	237	223	340	345
機車	160	354	435	597	852	953

表 2.1-11 民國 88-99 年每十萬輛機動車輛之受傷人數(以運具駕駛者區分)(續)

每十萬輛機動車輛之受傷人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
大客車	549	363	292	179	134	172
大貨車	258	265	262	140	140	168
小客車	228	217	191	179	178	209
小貨車	387	355	313	296	297	359
機車	1,052	1,080	1,103	1,148	1,229	1,510

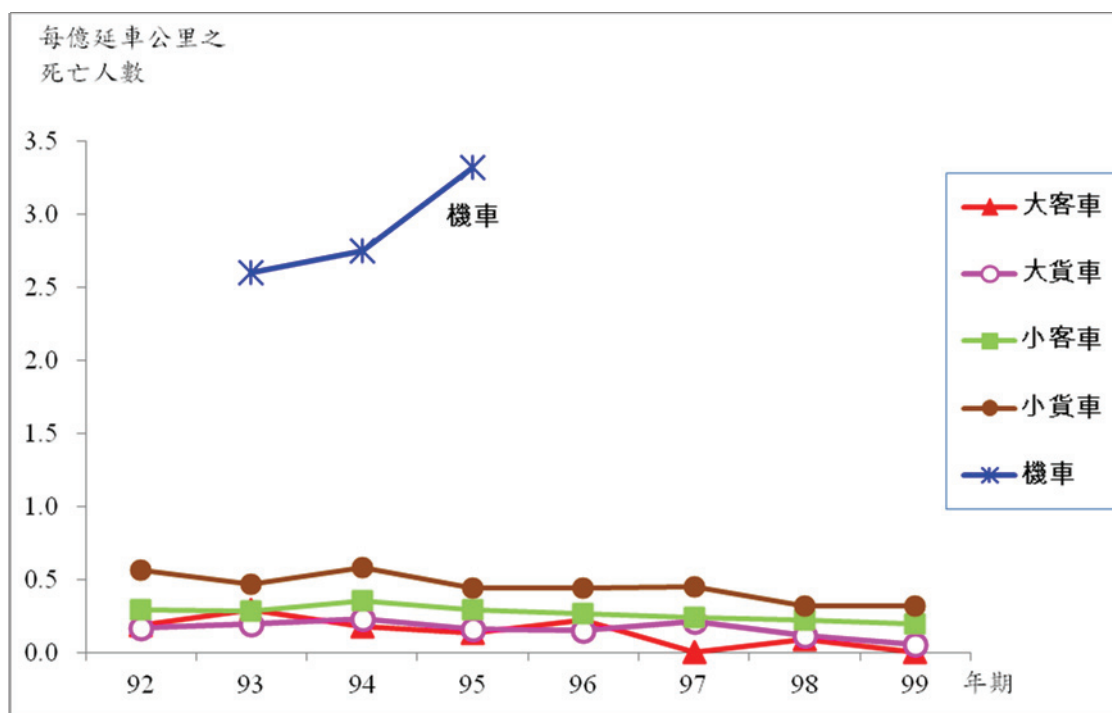


圖 2.1.12 民國 92-99 年每億延車公里之死亡人數(以運具駕駛者區分)

表 2.1-12 民國 88-99 年每億延車公里之死亡人數(以運具駕駛者區分)

每億延車公里之 死亡人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
大客車	-	-	-	-	0.183	0.290
大貨車	-	-	-	-	0.166	0.199
小客車	-	-	-	-	0.295	0.280
小貨車	-	-	-	-	0.567	0.466
機車	-	-	-	-	-	2.601

表 2.1-12 民國 88-99 年每億延車公里之死亡人數(以運具駕駛者區分)(續)

每億延車公里之 死亡人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
大客車	0.174	0.138	0.222	0.000	0.092	0.000
大貨車	0.227	0.157	0.155	0.209	0.119	0.051
小客車	0.355	0.290	0.266	0.235	0.222	0.192
小貨車	0.579	0.443	0.445	0.449	0.318	0.316
機車	2.748	3.319	-	-	-	-

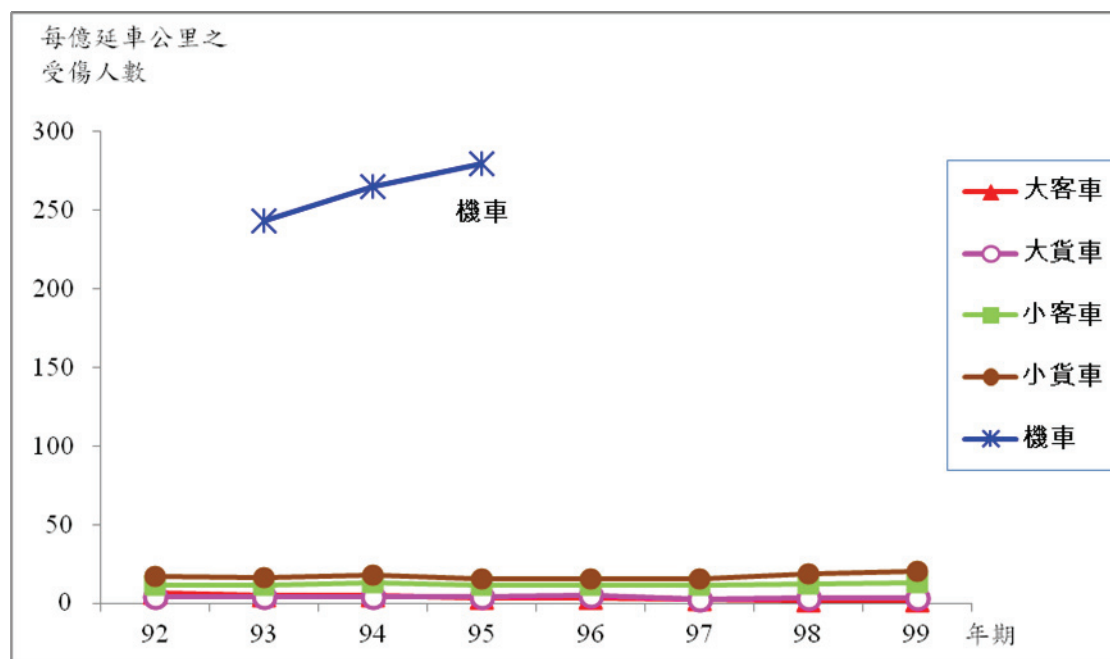


圖 2.1.13 民國 88-99 年每億延車公里之受傷人數(以運具駕駛者區分)

表 2.1-13 民國 88-99 年每億延車公里之受傷人數(以運具駕駛者區分)

每億延車公里 之受傷人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
大客車	-	-	-	-	6.47	4.86
大貨車	-	-	-	-	3.92	3.83
小客車	-	-	-	-	10.99	11.54
小貨車	-	-	-	-	17.16	16.47
機車	-	-	-	-	-	243.26

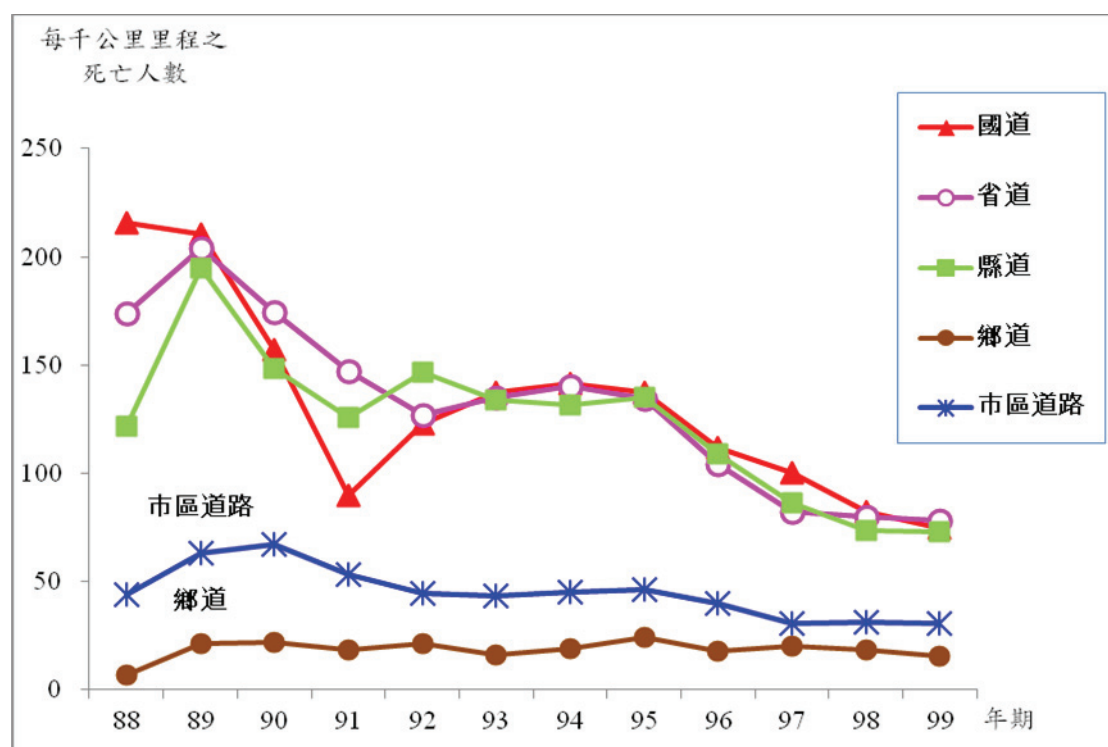
表 2.1-13 民國 88-99 年每億延車公里之受傷人數(以運具駕駛者區分)(續)

每億延車公里 之受傷人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
大客車	5.15	3.45	2.97	2.03	1.70	1.96
大貨車	4.37	4.34	4.44	2.62	2.93	3.47
小客車	12.58	11.57	11.35	11.44	12.09	13.20
小貨車	18.04	15.25	15.28	15.62	18.22	20.48
機車	264.49	278.90	-	-	-	-

依道路別區分

在各種道路類別之「道路里程數」部分，由交通部之臺灣地區道路概況統計，可得知國道、省道、縣道、鄉道與市區道路的里程數，但缺少村里道路與專用道路之里程數資料，故無顯示村里道路類別之道路里程數死亡率與受傷率。圖 2.1.14 至圖 2.1.15 以及表 2.1-14 至表 2.1-15 為道路里程數之死亡率與受傷率分析結果，由圖表可知道路別之長期趨勢分析，分析結果如下：

1. 近十年之道路里程數死亡率均以國道、省道與縣道較高，且三者間趨勢相近；其次為市區道路，而鄉道之道路里程數死亡率為最低。
2. 各道路類型的道路里程數受傷率部分，以市區道路最高，縣道次之，省道第三；其中市區道路近兩年之道路里程數受傷率係十年來所有道路類型中最高。此外國道與鄉道間近幾年亦有越趨相近之趨勢。



註：因缺少村里道路里程數資料，故無顯示村里道路類別。

圖 2.1.14 民國 88-99 年每千公里里程之死亡人數(以運具駕駛者區分)

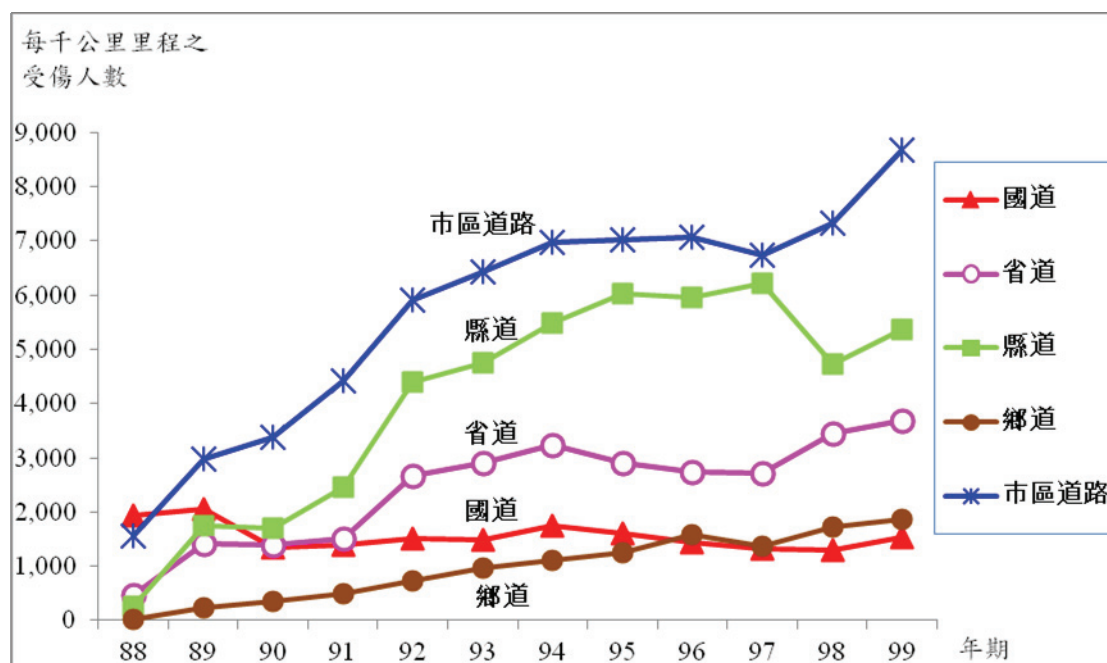
表 2.1-14 民國 88-99 年每千公里里程之死亡人數(以運具駕駛者區分)

每千公里里程之 死亡人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
國道	215	211	157	90	123	138
省道	174	204	174	147	127	135
縣道	122	195	148	126	147	134
鄉道	7	21	22	18	21	16
市區道路	44	63	67	53	44	43
村里道路	-	-	-	-	-	-

表 2.1-14 民國 88-99 年每千公里里程之死亡人數(以運具駕駛者區分)(續)

每千公里里程之 死亡人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
國道	141	137	112	100	83	75
省道	140	135	105	82	80	78
縣道	132	135	109	86	73	73
鄉道	19	24	18	20	19	16
市區道路	45	47	40	31	31	31
村里道路	-	-	-	-	-	-

註：因缺少村里道路里程數資料，故無顯示村里道路類別。



註：因缺少村里道路里程數資料，故無顯示村里道路類別。

圖 2.1.15 民國 88-99 年每千公里里程之受傷人數(以運具駕駛者區分)

表 2.1-15 民國 88-99 年每千公里里程之受傷人數(以運具駕駛者區分)

每千公里里程 之受傷人數	年期					
	88	89	90	91	92	93
國道	1,944	2,061	1,347	1,397	1,508	1,499
省道	474	1,406	1,400	1,524	2,669	2,916
縣道	253	1,758	1,712	2,447	4,401	4,757
鄉道	25	242	359	497	728	958
市區道路	1,553	2,972	3,384	4,411	5,911	6,429
村里道路	-	-	-	-	-	-

表 2.1-15 民國 88-99 年每千公里里程之受傷人數(以運具駕駛者區分)(續)

每千公里里程 之受傷人數	年期					
	94	95	96	97	98	99
國道	1,740	1,618	1,447	1,323	1,298	1,528
省道	3,233	2,903	2,731	2,716	3,451	3,685
縣道	5,476	6,030	5,949	6,213	4,716	5,367
鄉道	1,108	1,246	1,587	1,381	1,730	1,865
市區道路	6,981	7,027	7,068	6,729	7,323	8,670
村里道路	-	-	-	-	-	-

註：因缺少村里道路里程數資料，故無顯示村里道路類別。

依年齡層、性別與運具別區分

為進一步了解不同族群間死亡率與受傷率之差異，故針對小客車駕駛者、機車駕駛者、自行車駕駛者、行人、機車乘客與小型車乘客等當事者，分別進行性別與各年齡層之死亡率以及受傷率長期趨勢分析。死亡率與受傷率之分母部分，須蒐集與整理內政部戶政司之民國 88-99 年各年齡層之男女居住人口數，如表 2.1-2 所示；而分子部分，則採用交通部警政署事故資料之民國 88-99 年各年齡層之男女使用各運具別之死亡人數與受傷人數數據。死亡率與受傷率分析結果詳見圖 2.1.16 至圖 2.1.27 所示，內容說明如下：

1. 死亡率以機車駕駛者為最高，其次為行人，再者為自行車駕駛者和小客車駕駛者，最後為小型車乘客與機車乘客。而受傷率係以機車駕駛者為最高，其次為機車乘客，再者為行人與自行車，最後則是小客車駕駛者與小型車乘客。
2. 機車駕駛者之死亡率以 65 歲以上與 18-24 歲之男性最高，其次為 25-64 歲男性，再者為 13-17 歲男性無照駕駛者，且死亡率從民國 90 年起逐漸平緩漸減，但各年齡層男性機車駕駛者，卻在民國 95 年有突然驟升情形，於隔年才又下降；受傷率以 18-24 歲之男性最高，其次為同年齡層之女性，且呈逐

年增加之趨勢。此外，無論死亡率與受傷率男性均較同年齡層之女性高。

3. 行人之死亡率與受傷率，均以 65 歲以上女性與同年齡之男性明顯高於其他年齡層族群，其中受傷率部份又以 65 歲以上女性最高。此外，受傷率自 13 歲以後之年齡層即為女性高於男性，尤其是 65 歲以上年齡層，此趨勢更加明顯。
4. 自行車駕駛者之死亡率以 65 歲以上男性最高，其次為同年齡層之女性。受傷率以 13-17 歲以及 65 歲以上男性最高，第三高族群為 65 歲以上女性，第四高族群為 13-17 歲女性。無論死亡率或受傷率，男性均高於同年齡層女性。
5. 小客車駕駛者之死亡率與受傷率均以 18-24 歲以及 25-64 歲的男性為最高；此外，無論死亡率或受傷率，男性均高於同年齡層女性。
6. 小型車乘客死亡率略有逐年下降趨勢，以男性 18-24 歲最高。受傷率以 18-24 歲女性最高，其次為同年齡層之男性，再者為其他年齡層之女性，最後為其他年齡層之男性，呈現女性均高於同年齡層男性趨勢。
7. 機車乘客之死亡率波動變化大，但仍可約略看出女性高於同年齡層男性之趨勢。受傷率以 18-24 歲女性最高，女性均高於同年齡層男性，且整體呈逐年上升趨勢。此外，由於民國 98 年警政署事故資料之乘客受傷人數疑漏值太多，無法看出該年趨勢。

綜整而言，無論是車輛數或延車公里數之死亡率或受傷率，均以機車為最嚴重之運具，故須重視機車相關之交通安全問題；另由機車駕駛者之死亡率與死傷率分析得知，機車族群中又以 18-24 歲男性與女性以及 65 歲以上男性族群較為嚴重。

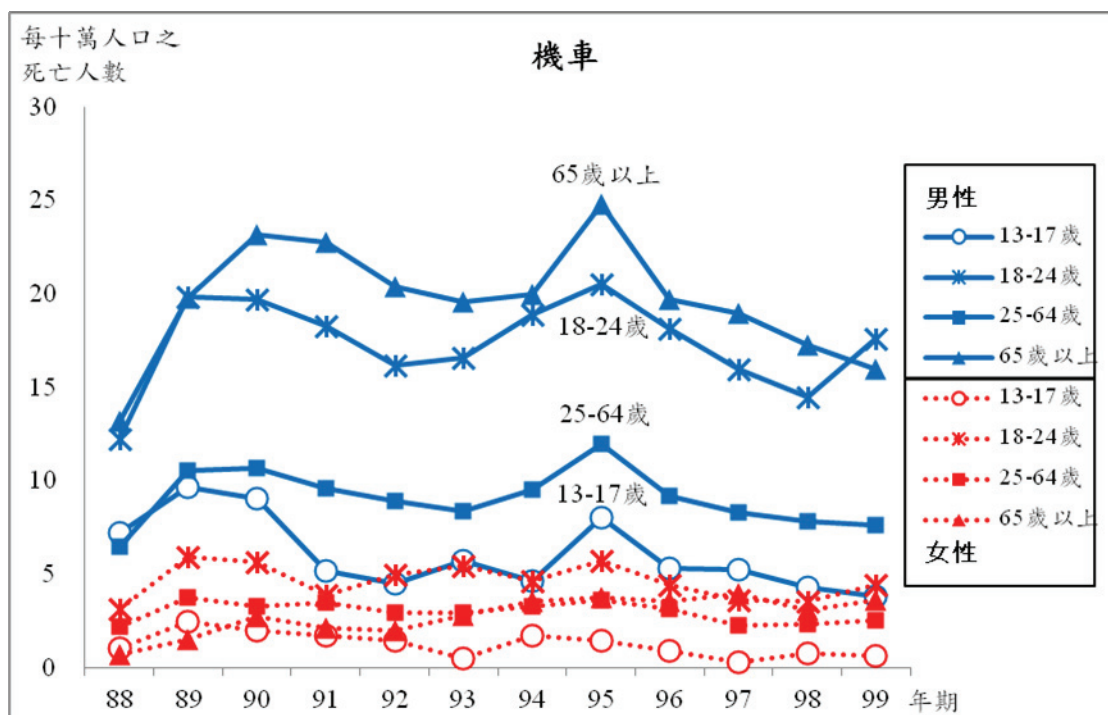


圖 2.1.16 民國 88-99 年機車之死亡率(以性別與年齡區分)

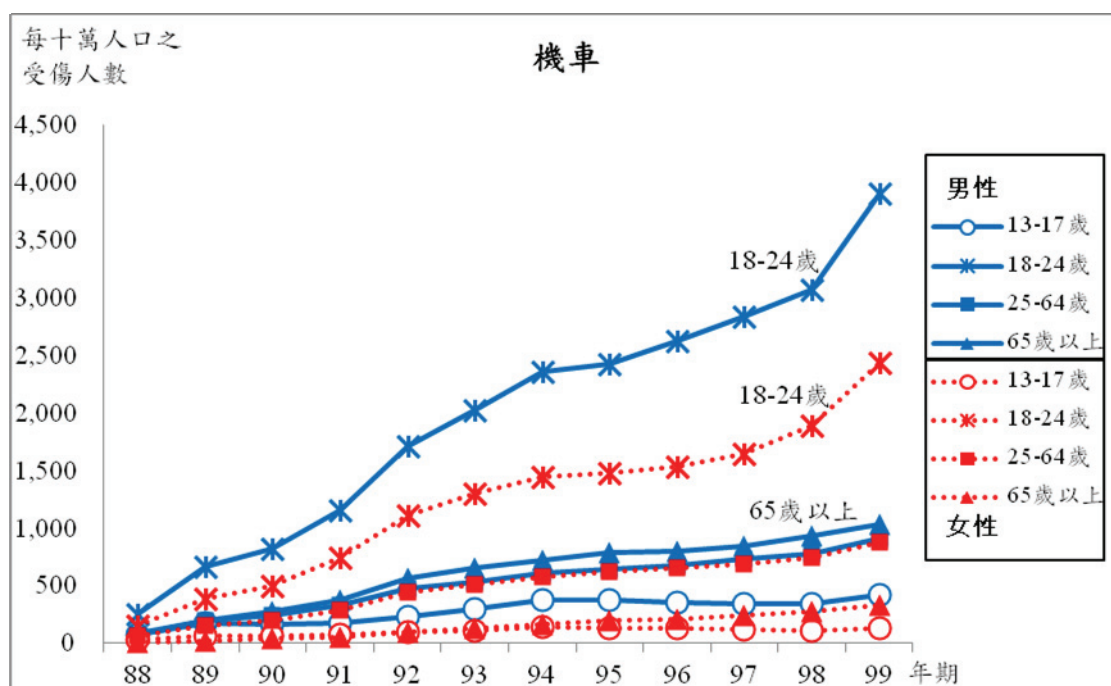


圖 2.1.17 民國 88-99 年機車之受傷率(以性別與年齡區分)

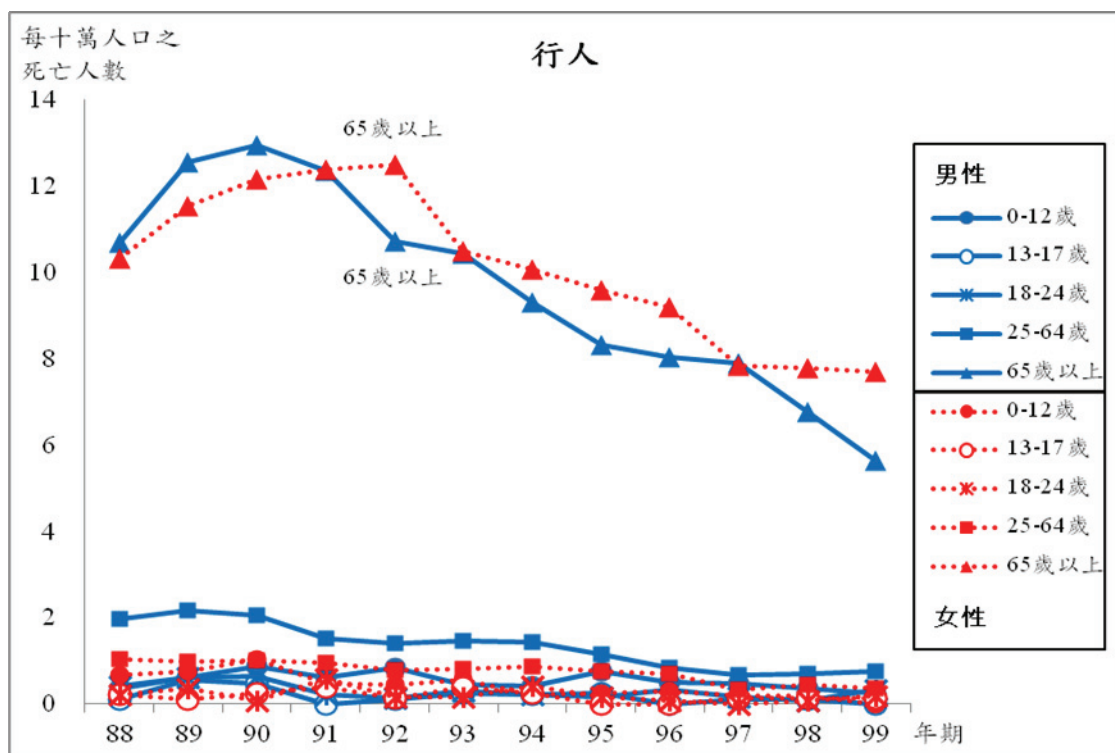


圖 2.1.18 民國 88-99 年行人之死亡率(以性別與年齡區分)

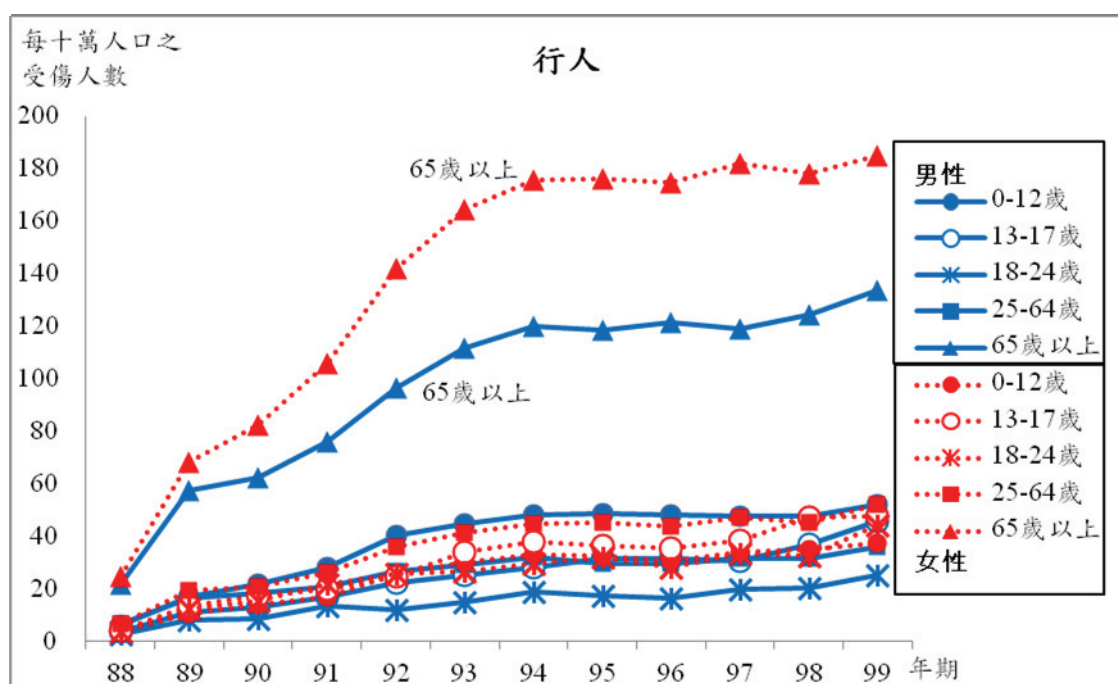


圖 2.1.19 民國 88-99 年行人之受傷率(以性別與年齡區分)

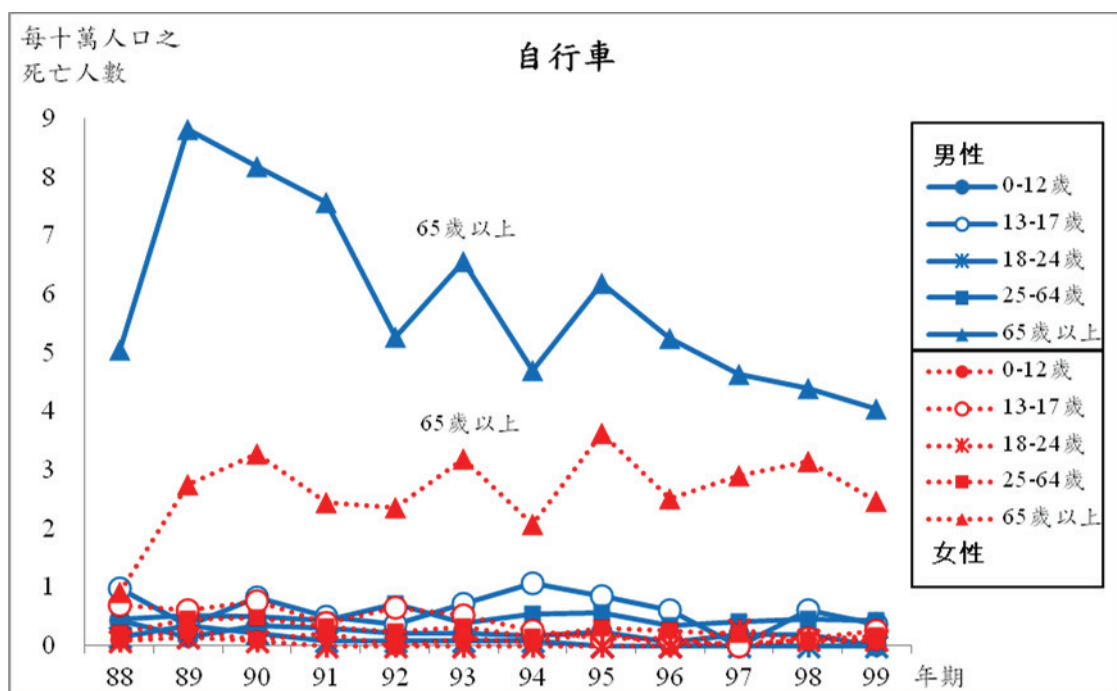


圖 2.1.20 民國 88-99 年自行車之死亡率(以性別與年齡區分)

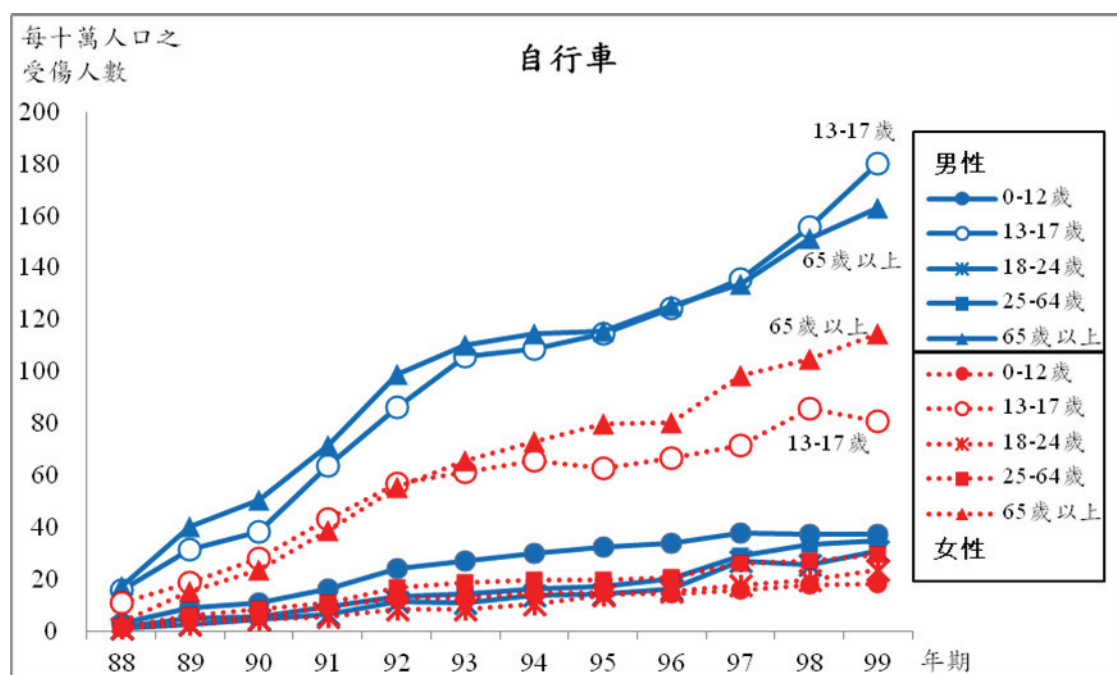


圖 2.1.21 民國 88-99 年自行車之受傷率(以性別與年齡區分)

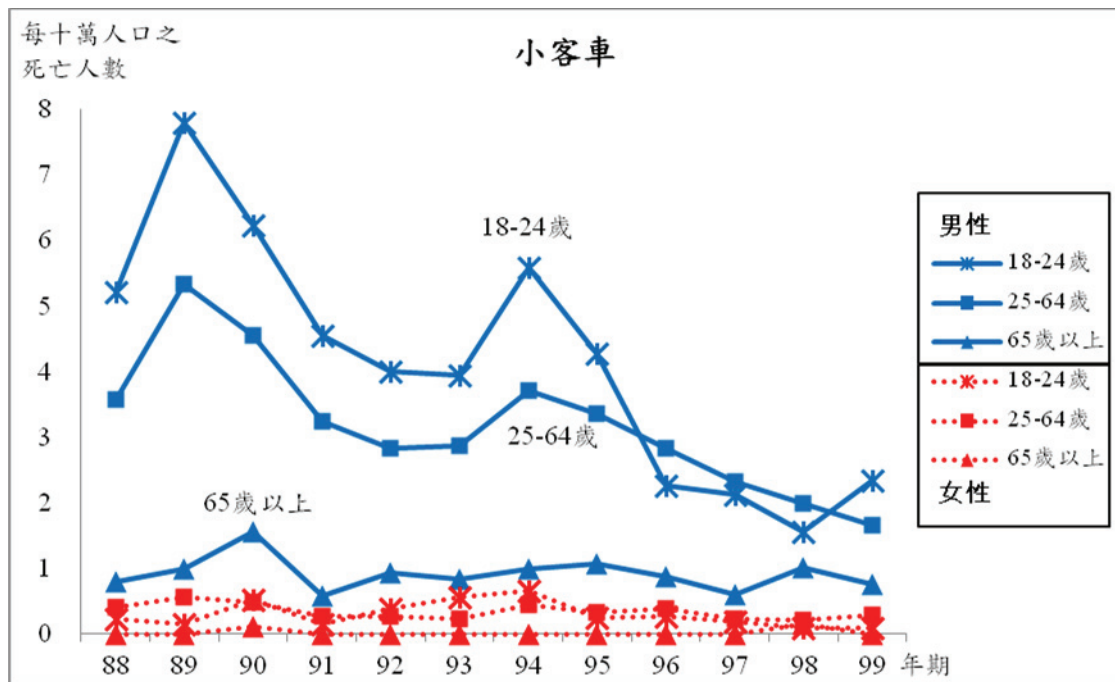


圖 2.1.22 民國 88-99 年小客車之死亡率(以性別與年齡區分)

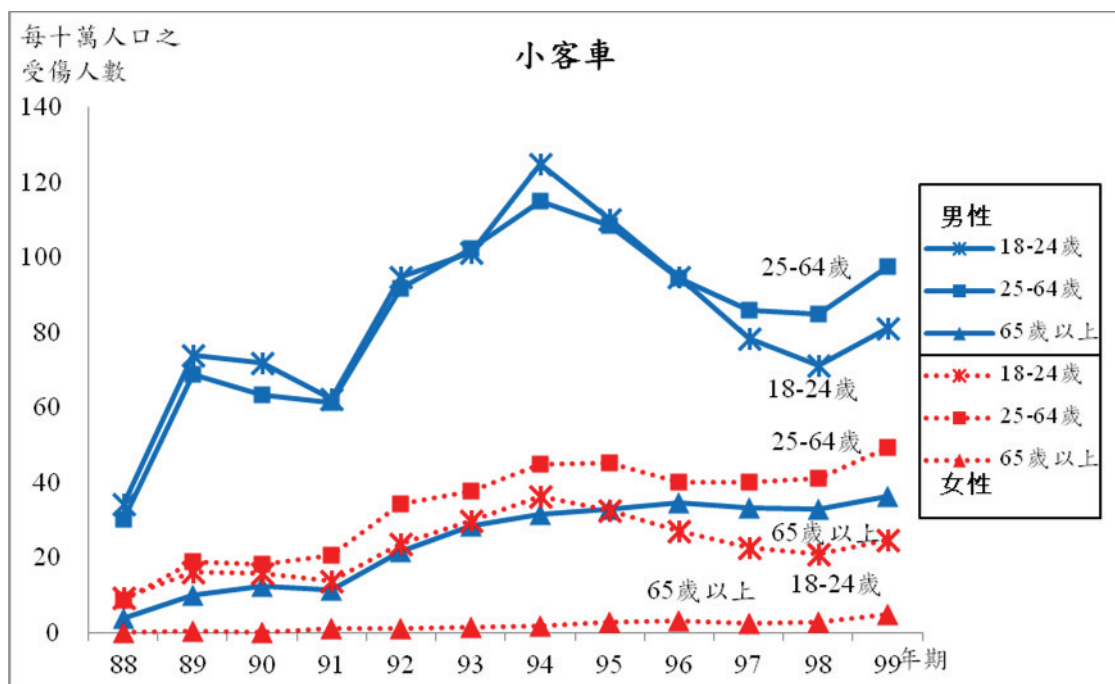


圖 2.1.23 民國 88-99 年小客車之受傷率(以性別與年齡區分)

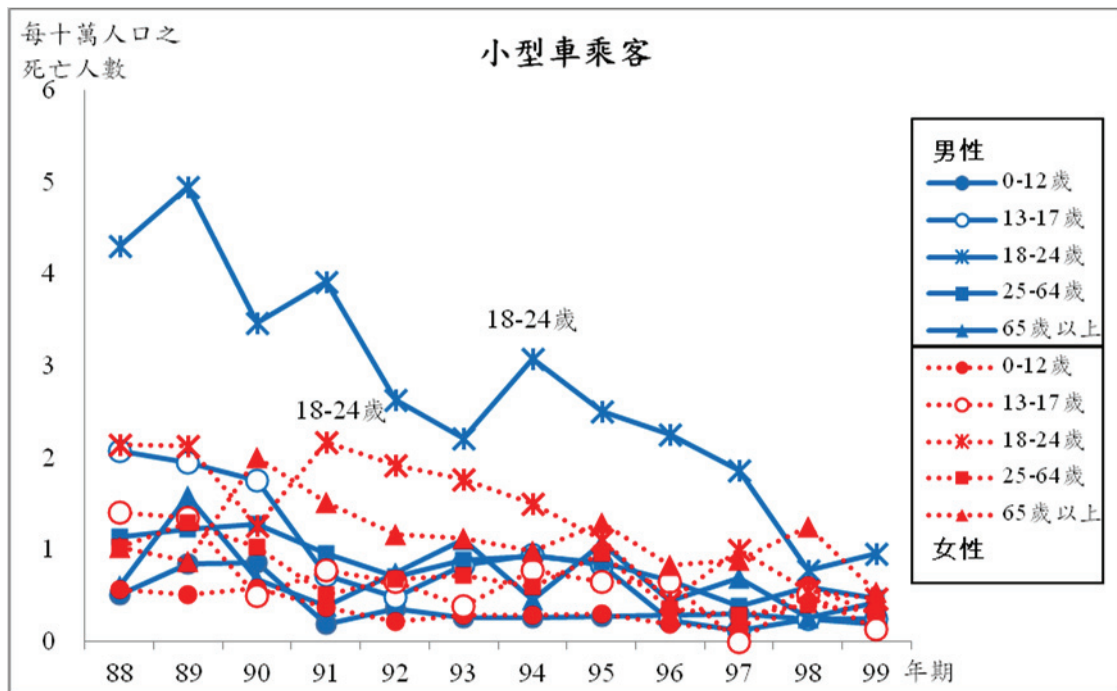


圖 2.1.24 民國 88-99 年小型車乘客之死亡率(以性別與年齡區分)

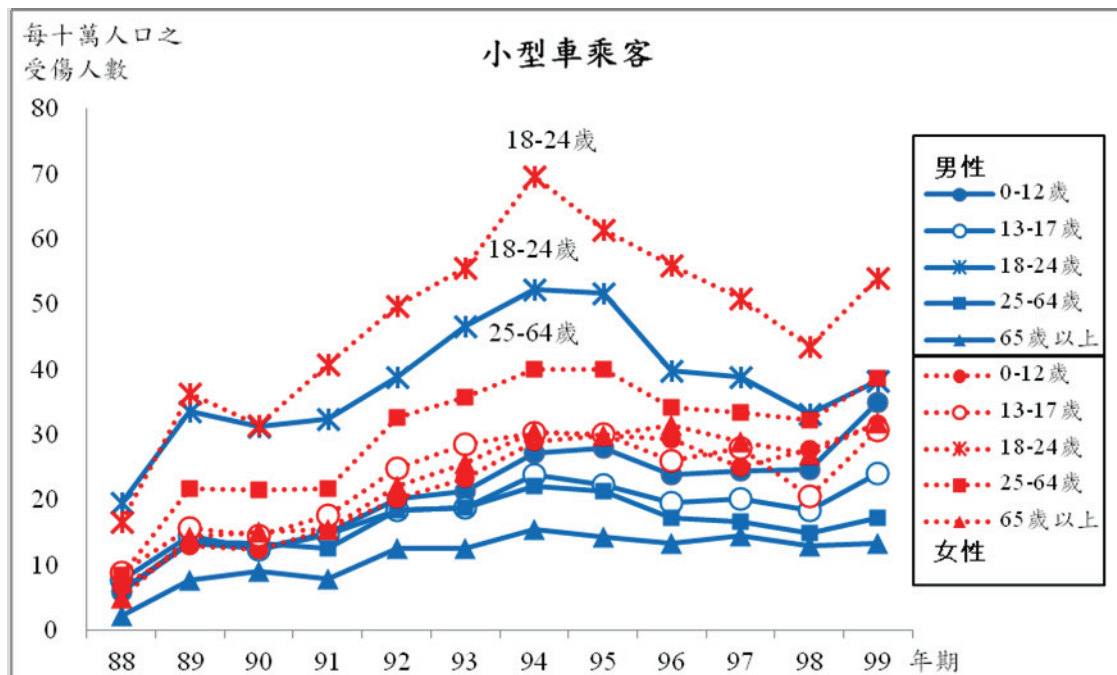


圖 2.1.25 民國 88-99 年小型車乘客之受傷率(以性別與年齡區分)

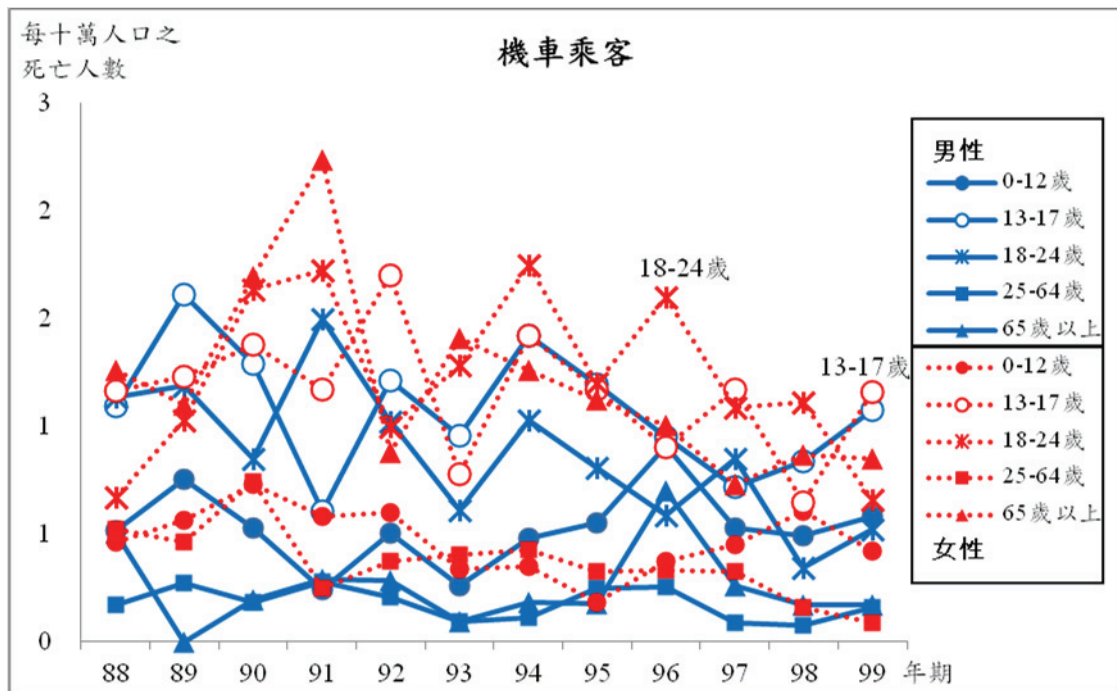


圖 2.1.26 民國 88-99 年機車乘客之死亡率(以性別與年齡區分)

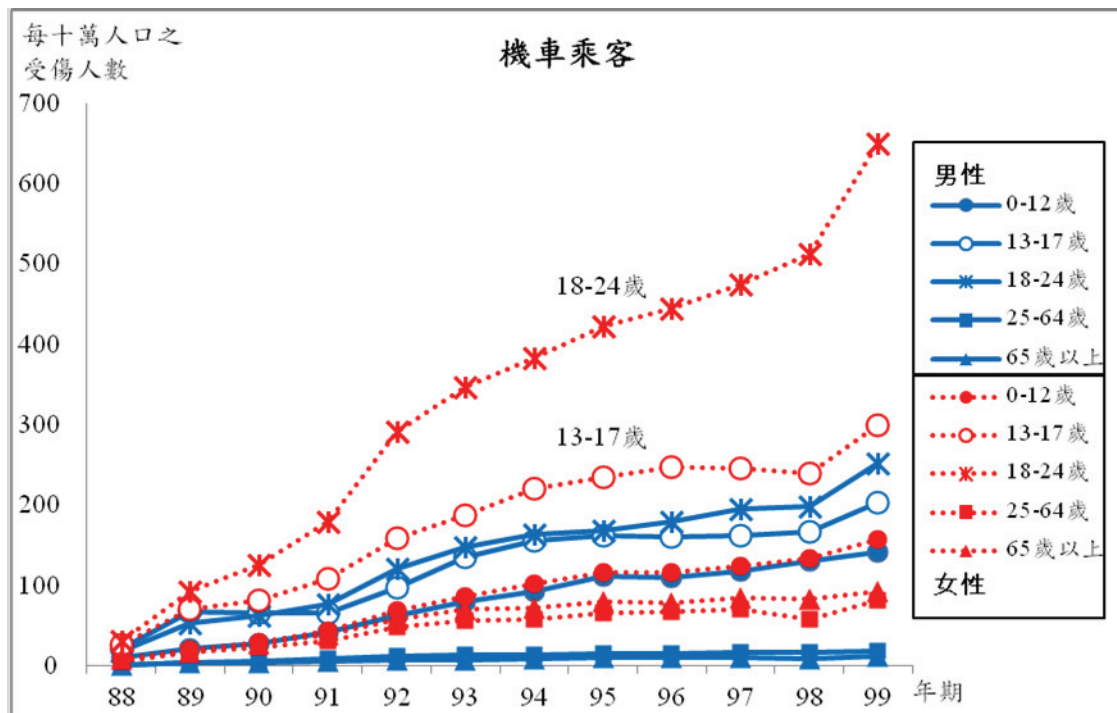


圖 2.1.27 民國 88-99 年機車乘客之受傷率(以性別與年齡區分)

2.1.3 行為別之道路交通事故分析

為了解近年道路交通事故之主要發生原因，故進行與行為別相關之道路交通事故分析。首先，A1類與A2類道路交通事故之肇事因素統計情形分別如表2.1-16與表2.1-17所示，A1類事故之「酒醉(後)駕駛失控」主要肇因件數，自民國88年起其排名即逐年向前，自民國95年起，「酒醉(後)駕駛失控」件數之肇因排名已成為第一，持續至今；A2類事故於88-99年期間以「未依規定讓車」之事故件數排名最高，然而「酒醉(後)駕駛失控」仍排名於前五項主要肇因中。另針對A1類與A2類事故主要肇因為「酒醉(後)駕駛失控」繪製百分比趨勢圖，如圖2.1.28所示，顯示自民國88年起，A1類事故件數百分比呈遞增趨勢，而A2類事故件數則為趨緩下降趨勢。綜整而言，酒駕議題儼然成為我國道安須重視的現況問題。故進一步分析事故資料中呼氣酒精檢測 $>0.25\text{mg/L}$ 與呼氣酒精檢測 $>0.25\text{mg/L}$ 之死亡當事者與受傷當事者人數之歷年變化趨勢，數據詳見2.2節。

表 2.1-16 A1 類事故前五項主要肇因件數、排序與百分比(事件別)

年期	前五項主要肇因 ¹	件數 (%)	年期	前五項主要肇因 ¹	件數 (%)
88	1. 未注意車前狀態	476 (19)	94	1. 未注意車前狀態	530 (19)
	2. 超速失控	351 (14)		2. 酒醉(後)駕駛失控	506 (18)
	3. 酒醉(後)駕駛失控	266 (11)		3. 未依規定讓車	255 (9)
	4. 未依規定減速	160 (6)		4. 超速失控	177 (6)
	5. 未依規定讓車	88 (4)		5. 違反號誌管制或指揮	151 (5)
89	1. 未注意車前狀態	664 (21)	95	1. 酒醉(後)駕駛失控	707 (24)
	2. 超速失控	521 (16)		2. 未注意車前狀態	526 (18)
	3. 酒醉(後)駕駛失控	320 (10)		3. 未依規定讓車	273 (9)
	4. 未依規定減速	211 (7)		4. 違反號誌管制或指揮	149 (5)
	5. 未依規定讓車	151 (5)		5. 超速失控	132 (4)
90	1. 未注意車前狀態	738 (23)	96	1. 酒醉(後)駕駛失控	542 (22)
	2. 超速失控	426 (14)		2. 未注意車前狀態	457 (19)
	3. 酒醉(後)駕駛失控	408 (13)		3. 未依規定讓車	288 (12)
	4. 未依規定減速	164 (5)		4. 違反號誌管制或指揮	125 (5)
	5. 未依規定讓車	152 (5)		5. 超速失控	86 (3)
91	1. 未注意車前狀態	552 (20)	97	1. 酒醉(後)駕駛失控	457 (22)
	2. 酒醉(後)駕駛失控	410 (15)		2. 未注意車前狀態	395 (19)
	3. 超速失控	298 (11)		3. 未依規定讓車	215 (10)
	4. 未依規定讓車	214 (8)		4. 違反號誌管制或指揮	119 (6)
	5. 未依規定減速	126 (5)		5. 超速失控	95 (5)
92	1. 未注意車前狀態	514 (20)	98	1. 酒醉(後)駕駛失控	386 (19)
	2. 酒醉(後)駕駛失控	437 (17)		2. 未注意車前狀態	374 (19)
	3. 未依規定讓車	235 (9)		3. 未依規定讓車	249 (12)
	4. 超速失控	231 (9)		4. 違反號誌管制或指揮	114 (6)
	5. 違反號誌管制或指揮	111 (4)		5. 違反特定標誌(線)禁制	81 (4)
93	1. 未注意車前狀態	423 (17)	99	1. 酒醉(後)駕駛失控	399 (20)
	2. 酒醉(後)駕駛失控	419 (17)		2. 未注意車前狀態	373 (19)
	3. 未依規定讓車	252 (10)		3. 未依規定讓車	269 (14)
	4. 超速失控	168 (7)		4. 違反號誌管制或指揮	125 (6)
	5. 違反號誌管制或指揮	133 (5)		5. 違反特定標誌(線)禁制	66 (3)

註：1.「不明原因肇事」、「尚未發現肇事因素(車輛駕駛人因素)」與「其他引起事故之違規或不當行為」等不甚明確之主要肇因，不納入前五項主要肇因排序。

表 2.1-17 A2 類事故前五項主要肇因件數、排序與百分比(事件別)

年期	前五項主要肇因 ¹	件數	(%)	年期	前五項主要肇因 ¹	件數	(%)
88	1. 未依規定讓車	3,883	(18)	94	1. 未依規定讓車	32,543	(21)
	2. 違反號誌管制或指揮	2,145	(10)		2. 未注意車前狀態	20,049	(13)
	3. 未注意車前狀態	1,943	(9)		3. 違反號誌管制或指揮	12,073	(8)
	4. 酒醉(後)駕駛失控	1,849	(8)		4. 左轉彎未依規定	8,365	(5)
	5. 左轉彎未依規定	1,396	(6)		5. 酒醉(後)駕駛失控	7,945	(5)
89	1. 未依規定讓車	8,113	(16)	95	1. 未依規定讓車	34,353	(22)
	2. 未注意車前狀態	6,511	(13)		2. 未注意車前狀態	21,293	(13)
	3. 違反號誌管制或指揮	4,022	(8)		3. 違反號誌管制或指揮	12,922	(8)
	4. 酒醉(後)駕駛失控	3,999	(8)		4. 左轉彎未依規定	8,727	(5)
	5. 左轉彎未依規定	3,236	(7)		5. 酒醉(後)駕駛失控	7,925	(6)
90	1. 未依規定讓車	10,550	(17)	96	1. 未依規定讓車	36,562	(23)
	2. 未注意車前狀態	8,033	(13)		2. 未注意車前狀態	22,510	(14)
	3. 違反號誌管制或指揮	4,450	(7)		3. 違反號誌管制或指揮	11,605	(7)
	4. 酒醉(後)駕駛失控	4,386	(7)		4. 酒醉(後)駕駛失控	9,339	(6)
	5. 左轉彎未依規定	4,229	(7)		5. 左轉彎未依規定	7,376	(5)
91	1. 未依規定讓車	14,053	(17)	97	1. 未依規定讓車	35,908	(22)
	2. 未注意車前狀態	10,467	(13)		2. 未注意車前狀態	24,173	(15)
	3. 左轉彎未依規定	6,435	(8)		3. 違反號誌管制或指揮	11,748	(7)
	4. 違反號誌管制或指揮	5,352	(7)		4. 酒醉(後)駕駛失控	8,858	(5)
	5. 酒醉(後)駕駛失控	4,783	(6)		5. 左轉彎未依規定	7,727	(5)
92	1. 未依規定讓車	24,025	(20)	98	1. 未依規定讓車	40,065	(22)
	2. 未注意車前狀態	15,780	(13)		2. 未注意車前狀態	26,387	(14)
	3. 違反號誌管制或指揮	8,656	(7)		3. 違反號誌管制或指揮	13,470	(7)
	4. 左轉彎未依規定	7,300	(6)		4. 酒醉(後)駕駛失控	9,410	(5)
	5. 酒醉(後)駕駛失控	6,174	(5)		5. 左轉彎未依規定	9,369	(5)
93	1. 未依規定讓車	29,629	(22)	99	1. 未依規定讓車	48,873	(23)
	2. 未注意車前狀態	17,214	(13)		2. 未注意車前狀態	31,782	(15)
	3. 違反號誌管制或指揮	10,354	(8)		3. 違反號誌管制或指揮	15,604	(7)
	4. 左轉彎未依規定	7,401	(5)		4. 酒醉(後)駕駛失控	10,597	(5)
	5. 酒醉(後)駕駛失控	7,035	(5)		5. 左轉彎未依規定	10,315	(5)

註：1. 「不明原因肇事」、「尚未發現肇事因素(車輛駕駛人因素)」與「其他引起事故之違規或不當行為」等不甚明確之主要肇因，不納入前五項主要肇因排序。

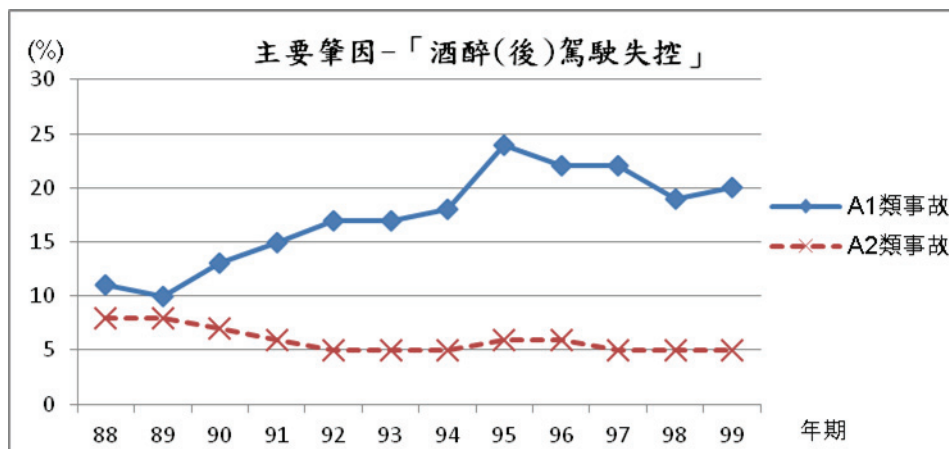


圖 2.1.28 A1 類與 A2 類事故主要肇因為酒醉駕駛失控百分比

2.2 重要道路交通安全法規與沿革

交通法規會改變用路人行爲，進而影響道路交通安全與事故發生率。以 80 年至 99 年的運輸事故死亡人數為例，歷次的重大修法，如配戴安全帽、提高酒駕罰則等，似皆能影響運輸事故死亡人數（如圖 2.2.1 所示）。本節旨在回顧整理歷年主要交通法規的立法/修法沿革，以了解法規的修訂與事故關聯。

表 2.2-1 至表 2.2-4 為道路交通管理處罰條例中有關超速行車（40、43 條）、酒駕（35、86 條，刑法 185-3）、配戴安全帽、繫安全帶（31 條）等相關法規之修法沿革。重要的歷程包括：

- 超速：
94 年刪除使用測速雷達感應器的處罰；94 年增訂超過速限 60KPH 者加重處罰。
- 酒駕：
90 年提高酒駕罰款；96 年與 100 年分別提高刑法「公共危險罪」的罰則。
- 安全帽：
85 年強制所有機車騎士配戴安全帽。
- 安全帶：
90 年強制規範駕駛人及前座乘客需繫安全帶；100 年強制規範所有乘客皆需繫安全帶。

將上述重要法規歷程與主要肇因為超速行駛、主要肇因為酒醉駕駛失控、機車駕駛未戴安全帽與汽車駕駛未繫安全帶之當事者人數與百分比趨勢相對照，可得知以下趨勢：

1. 民國 94 年刪除裝設測速雷達感應器之罰鍰以及提高超速罰鍰金額：

由圖 2.2.2 與圖 2.2.3 可知，民國 94 年後死亡與受傷當事者超速行駛的人數與百分比均呈下降趨勢，由此推測提高超速罰鍰金額法令似能有效遏阻超速行為，但此趨勢應與刪除裝設測速雷達感應器之罰鍰無關。

2. 民國 96 年提高刑法「公共危險罪」的酒駕罰則：

由圖 2.2.4 至圖 2.2.9 可知，自 96 年起，主要肇因為酒醉駕駛失控、呼氣酒精檢測 $>0.0\text{mg/L}$ 與呼氣酒精檢測 $>0.25\text{mg/L}$ 三項變數，其死亡當事者人數與百分比以及受傷當事者百分比均呈微幅下降趨勢，惟有受傷當事者人數呈微幅上升趨勢。

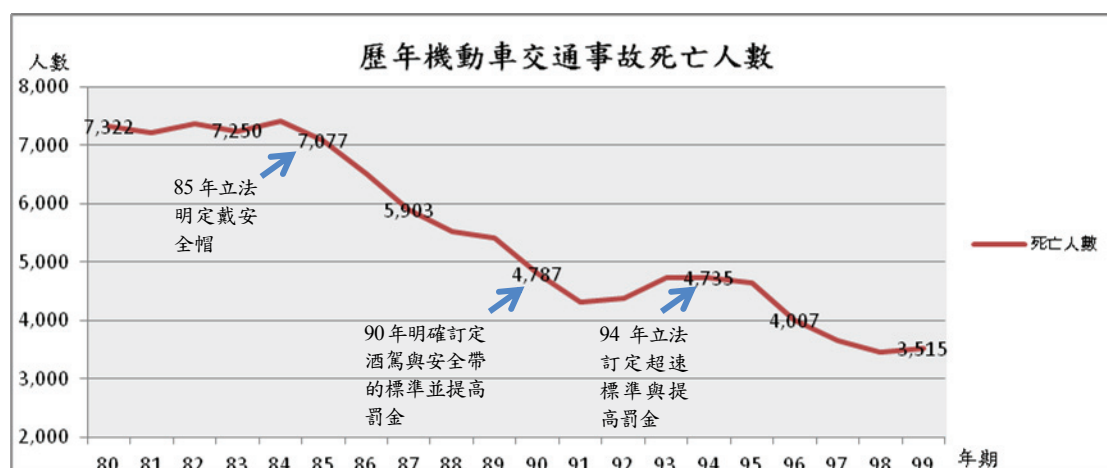
3. 民國 85 年增加未戴安全帽者處駕駛人新臺幣五百元罰鍰：

由圖 2.2.10 與圖 2.2.11 可知，自 88 年起，機車駕駛者之死亡與受傷當事者未戴安全帽百分比均呈下降趨勢，顯示該法令具有一定之成效。惟受傷當事者人數的趨勢並無下降趨勢，可能係與機車受傷當事者人數每年驟升有關。

4. 強制規範汽車駕駛人或前座乘客需繫安全帶之規定，由民國 90 年起擴大範圍且提高罰鍰，範圍從高、快速道路擴大至一般道路：

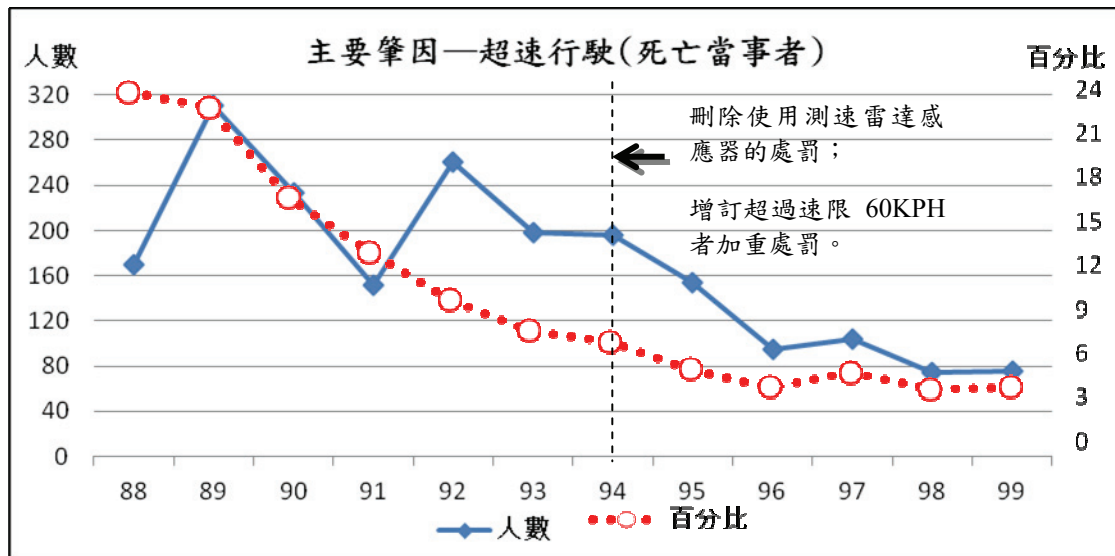
由 2.2.12 與圖 2.2.13 可知，民國 90 年至 92 年期間，死亡當事者與受傷當事者之駕駛者未繫安全帶人數與比例均呈驟降趨勢，且自 92 年後變化幅度不大。由此推測該法令有效降低駕駛者未繫安全帶之死亡與受傷人數，且持續有效。

此外，為提高機車駕駛者之行車安全，交通部亦分別於 92 年與 96 年增訂機車停等區、機車優先道與機車兩段式左轉之標誌標線設置規則（如表 2.2-5 所示），以避免機車駕駛者與汽車駕駛者爭道或在左轉的時候發生事故。



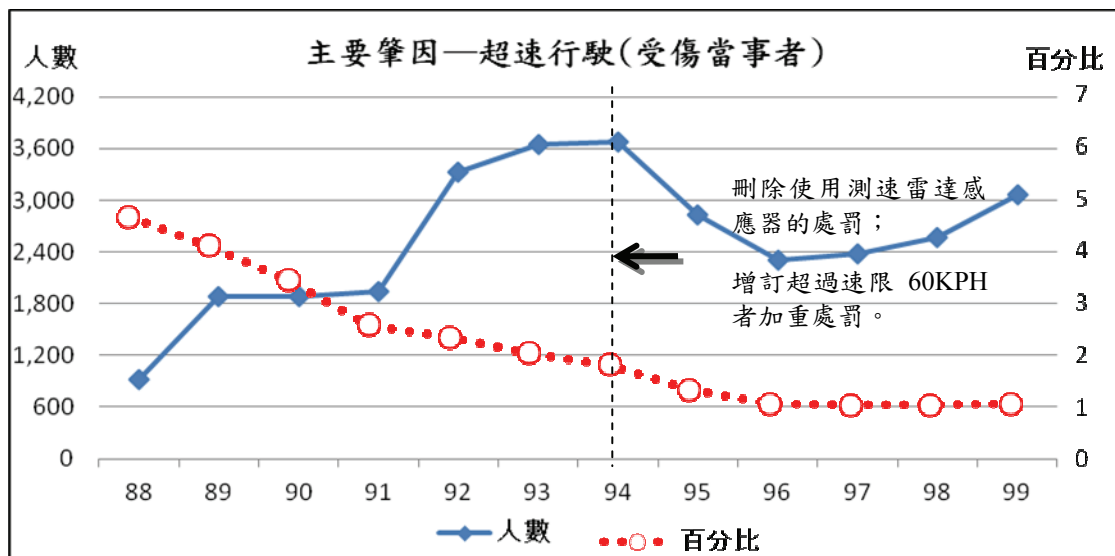
資料來源：行政院衛生署，2012

圖 2.2.1 歷年機動車交通事故死亡人數與重要修法歷程



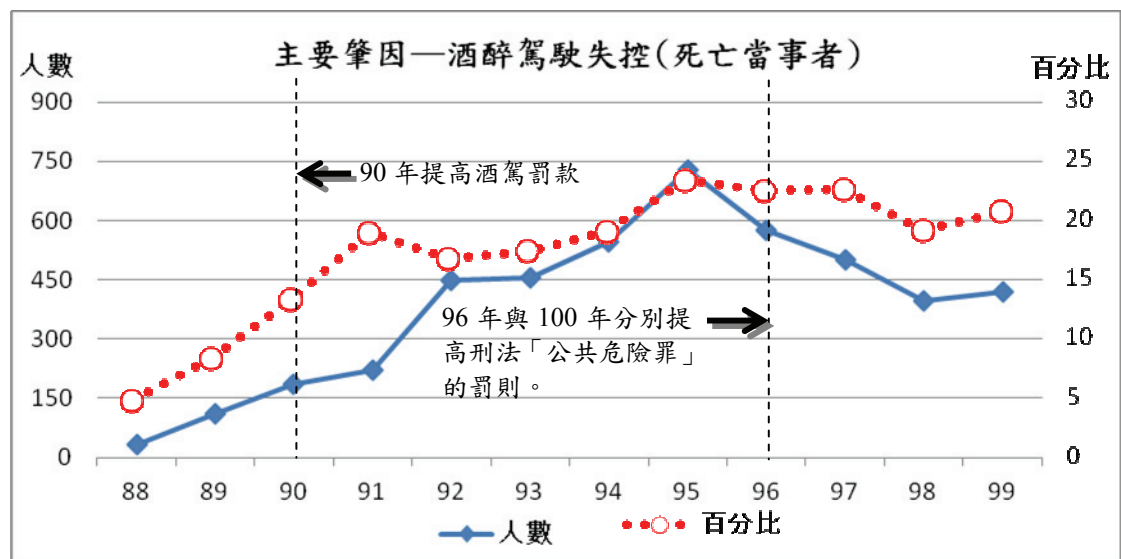
註：死亡當事者百分比=主要肇因是超速行駛的死亡當事者人數/所有死亡當事者人數×100%

圖 2.2.2 每年主要肇因為超速行駛之死亡當事者人數與百分比



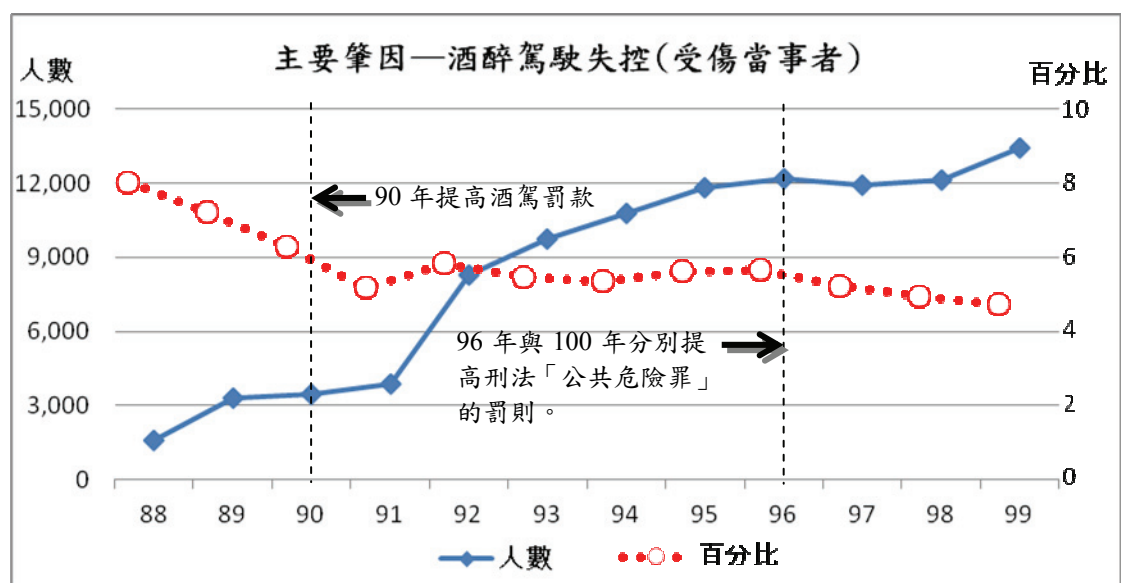
註：受傷當事者百分比=主要肇因是超速行駛的受傷當事者人數/所有受傷當事者人數×100%

圖 2.2.3 每年主要肇因為超速行駛之受傷當事者人數與百分比



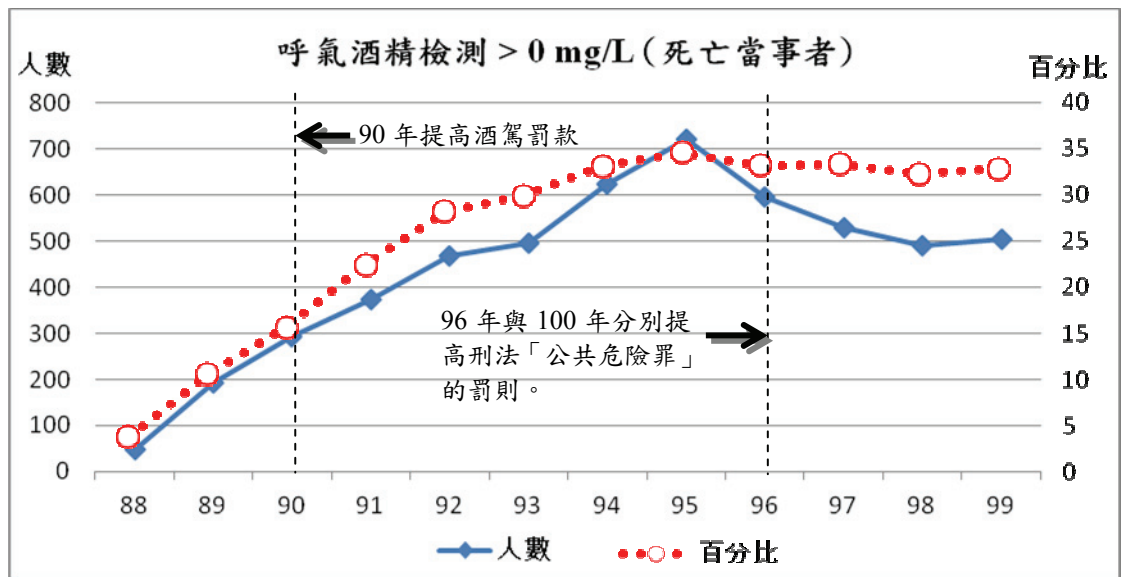
註：死亡當事者百分比=主要肇因是酒醉駕駛失控的死亡當事者人數/所有死亡當事者人數×100%

圖 2.2.4 每年主要肇因為酒醉駕駛失控之死亡當事者人數與百分比



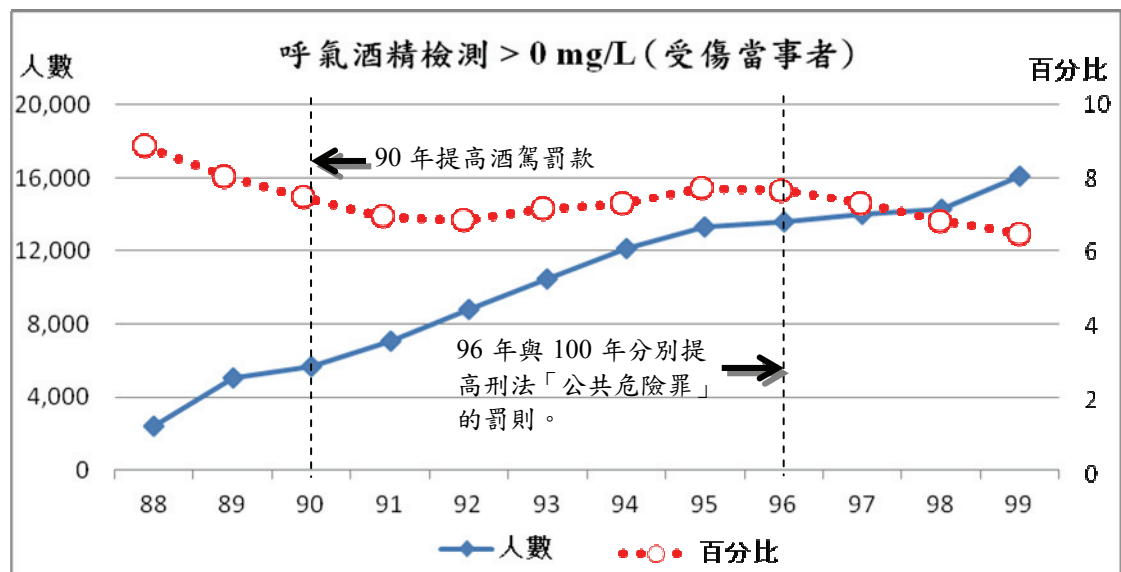
註：受傷當事者百分比=主要肇因是酒醉駕駛失控的受傷當事者人數/所有受傷當事者人數×100%

圖 2.2.5 每年主要肇因為酒醉駕駛失控之受傷當事者人數與百分比



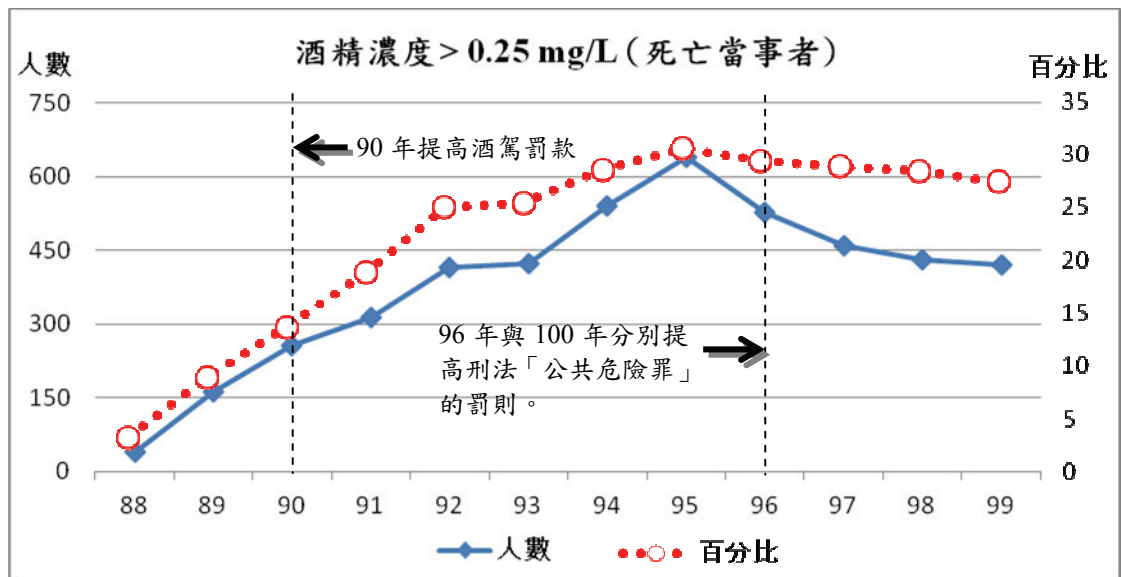
註：死亡當事者百分比=汽機車酒精濃度>0mg/L 的死亡當事者/汽機車所有死亡當事者×100%

圖 2.2.6 每年呼氣酒精檢測>0mg/L 之死亡當事者人數與百分比



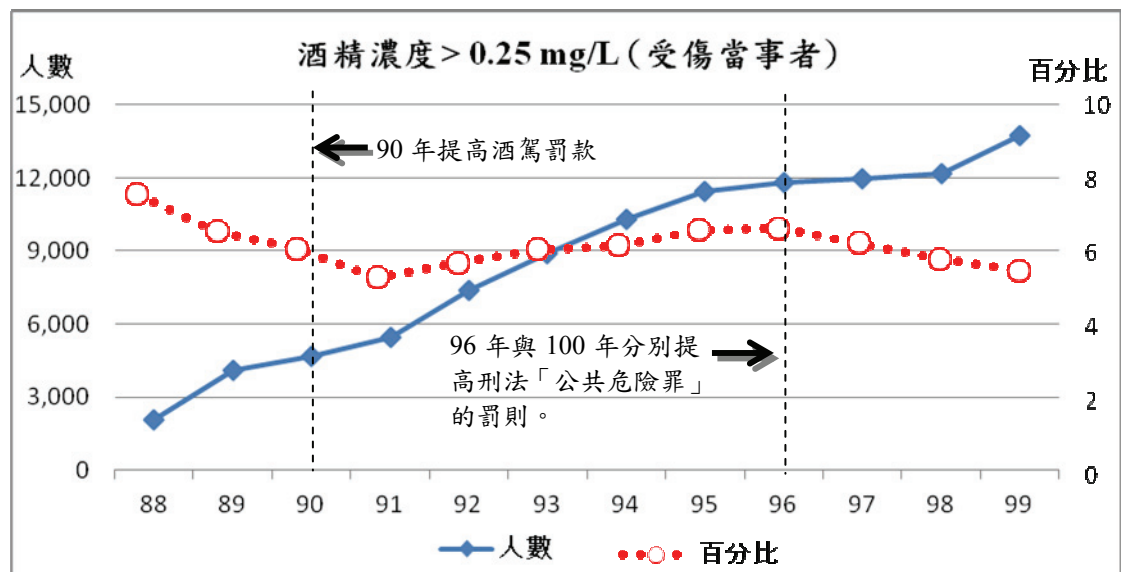
註：受傷當事者百分比=汽機車酒精濃度>0 mg/L 的受傷當事者/汽機車所有受傷當事者×100%

圖 2.2.7 每年呼氣酒精檢測>0mg/L 之受傷當事者人數與百分比



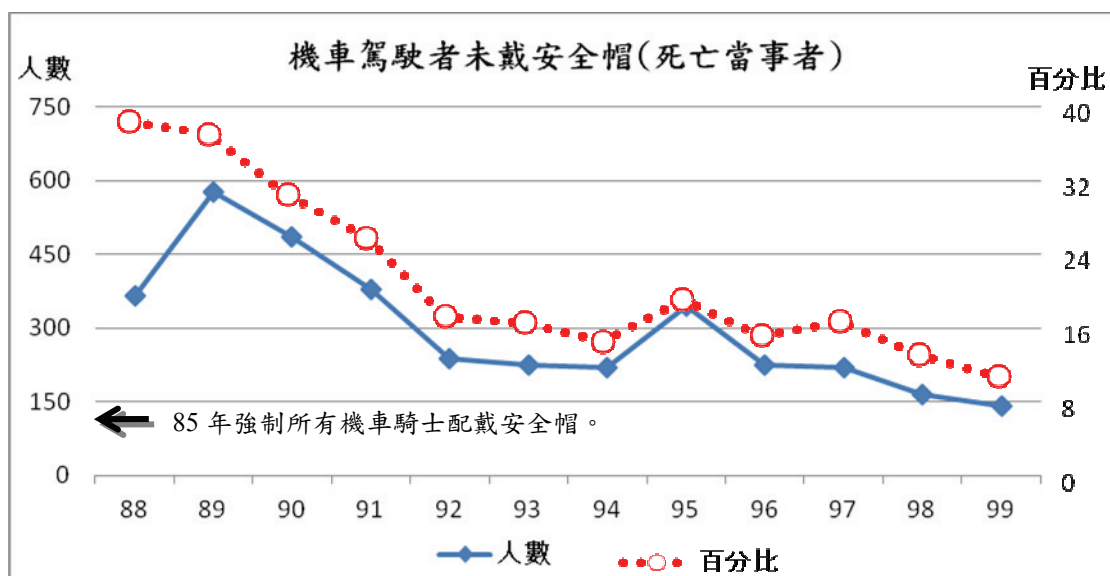
註：死亡當事者百分比=汽機車酒精濃度>0.25mg/L 的死亡當事者/汽機車所有死亡當事者×100%

圖 2.2.8 每年呼氣酒精檢測>0.25mg/L 之死亡當事者人數與百分比



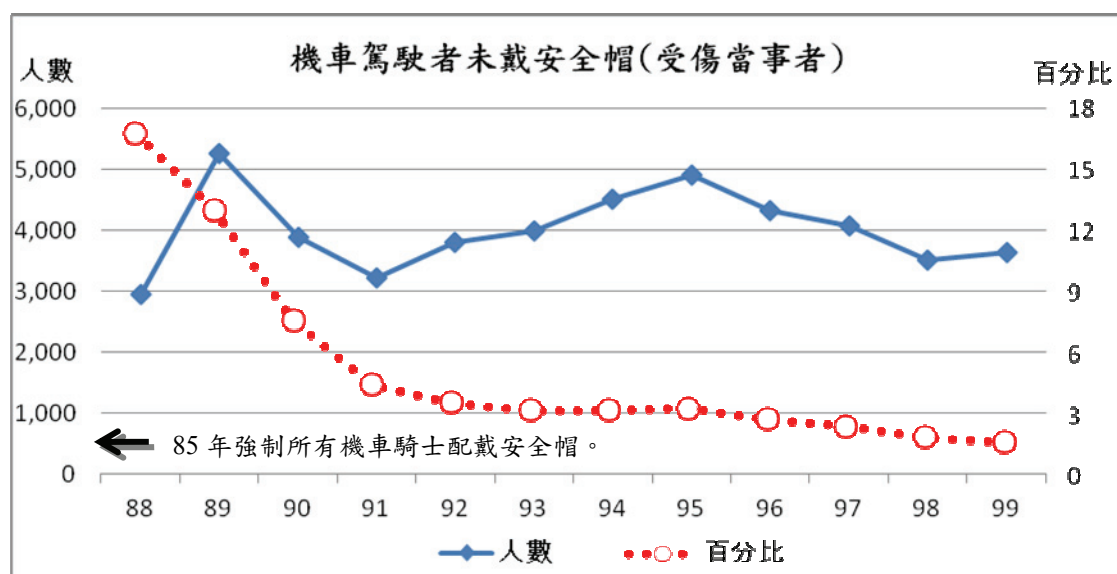
註：受傷當事者百分比=汽機車酒精濃度>0.25mg/L 的受傷當事者/汽機車所有受傷當事者×100%

圖 2.2.9 每年呼氣酒精檢測>0.25mg/L 之受傷當事者人數與百分比



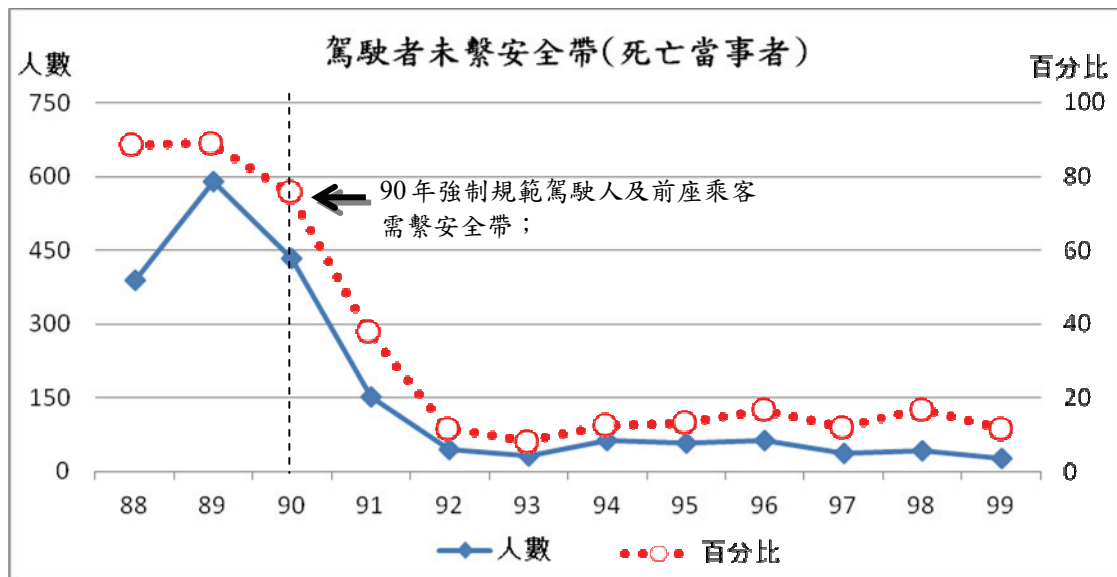
註：死亡當事者百分比=機車未戴安全帽之死亡當事者人數/機車所有死亡當事者人數×100%

圖 2.2.10 每年機車駕駛者未戴安全帽之死亡人數與百分比



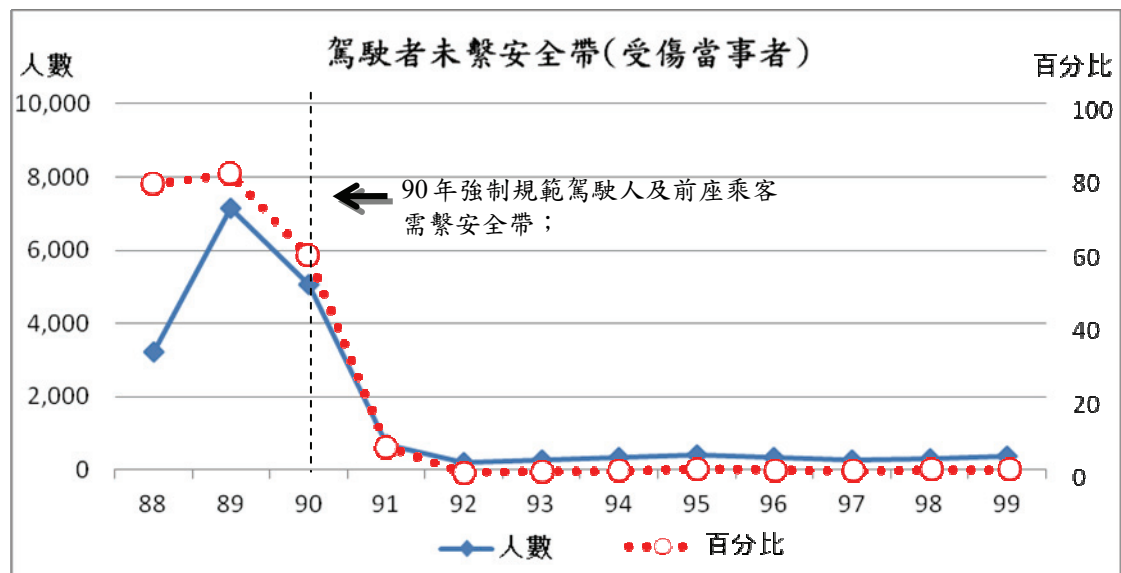
註：受傷當事者百分比=機車未戴安全帽之受傷當事者人數/機車所有受傷當事者人數×100%

圖 2.2.11 每年機車駕駛者未戴安全帽之受傷人數與百分比



註：死亡當事者百分比=汽車未繫安全帶之死亡當事者人數/汽車所有死亡當事者人數×100%

圖 2.2.12 每年汽車駕駛者未繫安全帶之死亡人數與百分比



註：受傷當事者百分比=汽車未繫安全帶之受傷當事者人數/汽車所有受傷當事者人數×100%

圖 2.2.13 每年汽車駕駛者未繫安全帶之受傷人數與百分比

表 2.2-1 超速相關法規內容與修法意旨

時間	法規修訂內容	修法意旨
57 年 1 月 24 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 40 條： 「汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速，或低於規定之最低時速者，處五十元以上二百元以下罰鍰。」 	新增條例以遏阻違規。
64 年 7 月 11 日	提高罰鍰金額至二百元以上四百元以下； 新增如為汽車所有人，並吊扣其汽車牌照一個月。	提高罰鍰，遏阻違規。
75 年 5 月 13 日	提高超速罰鍰； 新增裝用測速雷達感應器者處四百元以上八百元以下罰鍰。	提高罰鍰，遏阻違規。 為避免裝用測速雷達感應器者只在感應區內減低速度。
90 年 1 月 2 日	提高罰鍰金額至新臺幣一千二百元以上二千四百元以下。	提高罰鍰，遏阻違規。 罰鍰金額修正以新臺幣計算。
94 年 12 月 9 日	刪除裝用測速雷達感應器者處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰。 <ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 40 條： 「汽車駕駛人，行車速度，超過規定之最高時速，或低於規定之最低時速，除有第四十三條第一項第二款情形外，處新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰。」 	測速雷達感應器公告為違禁品，亦未禁止廠商製造販售，且現行衛星定位導航，亦有提醒前方路段設有固定桿測速雷達之功能。裝用測速雷達感應器毋需再予禁止裝用，故刪除有關感應器之處罰。
94 年 12 月 9 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 43 條： 「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛： 一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。 二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里以上。 三、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。 前項情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。」 	本條例新增新車速度超過規定之最高時速六十公里以上。

表 2.2-2 酒駕相關法規內容與修法意旨

時間	法規修訂內容	修法意旨
64 年 7 月 11 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 35 條： 「汽車駕駛人駕駛汽車有酒醉情形者，處三百元以上六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照。 汽車所有人明知汽車駕駛人有前項各款情形之一，而不予禁止駕駛者，吊扣其汽車牌照三個月。」 	新增條例以遏阻違規。
75 年 5 月 13 日	提高罰鍰金額至九百元以上一千八百元以下。	提高罰鍰以遏阻違規。
85 年 12 月 31 日	<p>新增汽車駕駛人酒精濃度過量者，拒絕接受測試之檢定者處新臺幣六千元以上一萬二千元以下並當場禁止其駕駛及吊扣其駕駛執照六個月。 因而肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p>	<p>提高罰鍰金額；罰鍰金額修正為新臺幣。 新增若拒絕接受儀器檢定之行爲的處罰。 新增終身吊銷駕照規定。</p>
90 年 1 月 2 日	<p>提高酒駕罰鍰至一萬六千元以上六萬元以下； 「吊扣其駕駛執照六個月」修正為「並吊扣其駕駛執照一年」。 因而肇事致人受傷者「吊扣其駕駛執照一年」修正為「吊扣其駕駛執照二年」。</p>	提高罰鍰與吊扣駕駛執照年限，以遏阻違規。
94 年 12 月 28 日	<p>「禁止其駕駛」修正為「移置保管其車輛」； 「並吊扣」修正為「並當場移置保管其車輛及吊銷」。 駕駛營業大客車之駕駛人酒駕，無論有無治人傷亡，吊銷其駕駛執照(4 年內不得考領)。</p>	新增加重營業大客車駕駛人酒駕吊銷駕照之處罰規定。
100 年 1 月 19 日	增訂酒駕肇事致人受傷且車內載有未滿 14 歲之人，吊扣駕照期限從二年延長為四年。	新增加重載有未滿 14 歲之人酒駕之駕照吊扣期限。
85 年 12 月 31 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 86 條： 「汽車駕駛人，無駕駛執照駕車、酒醉駕車因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。」 	新增「酒醉駕車」加重刑罰遏阻違規。
94 年 12 月 28 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 67 條之 1： 增訂因肇事「終身不得考領駕照」之回復機制。 	依據肇事致人受傷嚴重程度訂定 6-12 年後之回復條款。

表 2.2-2 酒駕相關法規內容與修法意旨(續)

時間	法規修訂內容	修法意旨
88 年 3 月 30 日	<ul style="list-style-type: none"> 刑法第 185 條之 3： 「服用酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或新臺幣三萬元以下罰金。」 	一、本條新增。 二、為維護交通安全，增設服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具之處罰規定，以防止交通事故之發生。
96 年 12 月 18 日	罰鍰金額提高至新臺幣十五萬元以下。	提高罰鍰金額，以遏阻違規。
100 年 11 月 9 日	提高罰責處 2 年以下有期徒刑。 罰鍰金額提高至新臺幣二十萬元以下。 致人重傷者最高處 5 年以下有期徒刑。 致人於死者最高可處 7 年以下有期徒刑。	提高罰鍰金額與罰則，以遏阻違規。

表 2.2-3 安全帽相關法規內容與修法意旨

時間	法規修訂內容	修法意旨
70 年 7 月 17 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 31 條： 「交通部應宣導機器腳踏車駕駛人及附載座人戴安全帽。」 	68 年度機車發生事故 6984 件，傷亡統計，死亡人數 1697 人中，有 1597，未戴安全帽。輕重傷人數在 884 人中，有 797 人未戴安全帽，為使機器腳踏車駕駛人駕駛機器腳踏車及附載人員均應依規定戴安全帽，特修正本條，以為執行之依據。(宣導性質無罰則)
85 年 12 月 31 日	提高未戴安全帽者罰鍰金額，處駕駛人新臺幣五百元。	據肇事結果統計及醫學分析，機車駕駛人肇事後，頭部受傷之可能性較大且較為嚴重，為減少社會成本之支出，爰予明定機車駕駛人或附載人員均應戴安全帽。

表 2.2-4 安全帶相關法規內容與修法意旨

時間	法規修訂內容內容	修法意旨
74 年 3 月 1 日	<ul style="list-style-type: none"> 小客車行駛於高速道路，其汽車駕駛人或前座乘客未繫安全帶者，處汽車駕駛人新臺幣五百元罰鍰。 	<p>定義於高速公路管制規則。</p> <p>75 年 5 月 13 日罰鍰提高至新臺幣一千元、85 年 12 月 31 日罰鍰提高至新臺幣三千元。</p>
85 年 12 月 31 日	<ul style="list-style-type: none"> 處罰條例第 31 條： 「小客車行駛於快速道路，其汽車駕駛人或前座乘客未繫安全帶者，處汽車駕駛人新臺幣一千五百元罰鍰。」 	小客車駕駛人及前座乘客繫上安全帶，對於其因肇事後之生命、身體安全之保障甚大，故爰增訂本條第一項。
90 年 1 月 2 日	<p>擴大範圍：從原先的高、快速道路改為一般道路。</p> <p>提高罰金：道路上未繫安全帶罰鍰為一千五百元。高速公路未繫安全帶罰鍰為三千元以上六千元以下。</p> <p>增加幼兒安全：小客車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處駕駛人新臺幣五百元罰鍰。</p>	強制規範有關未繫安全帶，違規之處罰。
94 年 12 月 9 日	<p>增加幼兒未安置安全座椅的罰金：</p> <p>從原先的五百元，增加到一千五百元以上三千元以下。</p>	為了使民眾更加重視兒童安全，因此提高罰鍰。
100 年 4 月 22 日 (現行條文)	擴大民眾安全：從原先只有車內駕駛人與前座乘客，增加後座乘客未繫安全帶的罰則。但計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客。	鑑於國內屢有小型車後座乘客因未繫安全帶致於發生事故時受到重大傷害或死亡，為建立小型車後座乘客繫安全帶之安全習慣及觀念，爰修正第一項規定小型車行駛於道路，其後座乘客亦應繫安全帶。並於第一項及第二項條文，增列「但計程車駕駛人已盡告知義務，乘客仍未繫安全帶時，處罰該乘客」等文字。

表 2.2-5 道路交通標誌標線號誌設置規則相關法規內容

時間	與機車管理相關之法規修訂內容	修法意旨
67 年 11 月 30 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 機車專用道，設置規則第 174 條： 「車種專用車道標線，用以指示僅限於某車種行駛之專用車道，其他車種及行人不得進入。」 	保護機車駕駛者之專用行駛空間。
78 年 12 月 15 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 機車二段式左轉，設置規則第 65 條： 「機器腳踏車或慢車駕駛人應遵照號誌指示，在號誌顯示允許直行時先行駛至右前方路口之左轉待轉區等待左轉，俟該方向號誌顯示允許直行後，再行續駛，以兩段方式完成左轉。本標誌設於實施機慢車兩段左轉路口附近顯明之處，並配合劃設機慢車左轉待轉區標線。」 	保護機車駕駛者，避免機車駕駛者與汽車駕駛人在左轉時發生事故。
78 年 12 月 15 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 禁行機車標字，設置規則第 65 條： 「禁行機器腳踏車」標字，用以告示本車道禁止大型重型機器腳踏車以外之機器腳踏車通行。繪設於路段起點。路段過長時，得於路段中加繪之。」 	規範禁止機車行駛之車道，一般設於三車道以上道路之(最)內側車道，旨在促進汽車與機車分流行駛，提昇安全性。
89 年 7 月 13 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 機車優先道，設置規則第 174 條之 1： 「用以指示機車優先行駛之車道，其他車種除起步、準備停車、臨時停車或轉向外，不得跨越或佔用行駛。」 	保護機車駕駛者安全，避免與汽車駕駛者爭道。
92 年 9 月 24 日	<ul style="list-style-type: none"> ● 機車停等區，設置規則第 174 條之 2： 「用以指示機器腳踏車駕駛人於紅燈亮時行駛停等之範圍，其他車種除綠燈亮時可以行駛通過外，不得在停等區內停留。」 	提供機車駕駛者專用之停等空間。

第三章 道路安全績效指標與各縣市

道路安全問題篩選

除第二章之全國性交通事故特性分析外，亦需了解各縣市之區域性道路交通事故特性，讓各縣市能著力於其最重要的道路安全議題。本章首先發展道路安全績效指標，本研究另依相似資源條件，將各縣市予以歸類分群，以期在相似資源條件下之縣市可相互學習。應用安全績效指標能瞭解個別縣市的道安績效和道安問題，即某一縣市可進行不同年期之比較（如今年與去年指標值比較），此外，某一縣市也可利用自己與其他縣市之指標值比較，進而尋找可學習標竿。為避免單一年度數值因事故偶發的特性，本研究以三年的平均值作為衡量計算的基礎。例如：民國 100 年時以民國 97 至民國 99 年的平均值來評量我國各縣市道路安全績效。本章節先介紹道路安全績效指標之架構與指標資料蒐集方式，最後透過該指標進行各縣市之道安問題篩選。

3.1 道路安全績效指標

為建立我國道路安全績效指標架構，本研究藉由前期研究結果，找出當前我國主要道路交通安全問題，如下所述。

- 運具別：機車
- 年齡別：年輕族群、高齡者
- 行為別：酒後駕車、超速、安全保護裝置(安全帶、安全帽)
- 道路別：省道

爾後，配合上述之安全問題，擬定道路安全績效指標之架構(如圖 3.1.1)，建立一套適合之道路安全目標階層，並將指標架構分為：死傷指標、行為指標與政策指標三構面。本研究將透過前期專家學者座談會方式，將初步研擬之指標項目進行檢討與分析，作為進一步之參考依據。其道路安全績效指標建構之步驟如下：

- (1)彙整國內外相關道路安全績效指標；
- (2)依道路安全目標階層分為：死傷指標、行為指標與政策指標；
- (3)依指標研選原則，篩選指標；
- (4)以專家學者座談會遴選重要之指標；

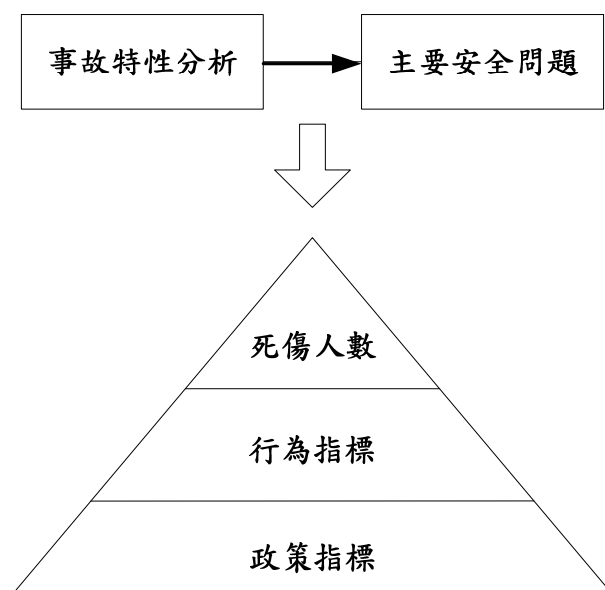


圖 3.1.1 道路安全績效指標評估架構

死傷率為最常見的衡量道路安全之績效指標，但其僅能代表事故發生後之嚴重性，未能有效反映縣市間之道路安全狀態與實際情況，故本研究另進行重點違規行為之實地調查，以呈現較完整的整體道路安全績效。由於超速重點違規行為的現有資料不足，而且實地調查不易，本研究未納入超速違規行為指標，政策指標亦未納入，未來為建立整體道路安全績效指標，應建立制度以完整收集死亡指標、行為指標和政策指標等指標項目資料。表 3.1-1 彙整目前所收集到的各項道安績效指標之資料來源，以供相關單位後續運用時參考。道路里程數資料部分，國內缺少針對「村里道路」（非市轄內之村里道路）之里程數進行統計。

此外，因受傷數量龐大，死亡率與受傷率之趨勢分析結果有所差異，故本研究僅以死亡率進行後續分析。唯仍有計算 98 年死亡率與受傷率相關數據，請參閱附錄二。

表 3.1-1 道安績效指標資料來源彙整表

道安績效指標	分子		分母	
	項目	資料來源	項目	資料來源
死亡以人口數為基礎指標	死亡人數： ● 大貨與聯結車 ● 小型車 ● 機車 ● 自行車 ● 行人	內政部警政署交通事故資料	現住人口數(每百萬人口)	內政部統計月報-歷年單齡人口數
	年齡別 死亡人數： ● 0-12 歲 ● 13-17 歲 ● 18-24 歲 ● 25-64 歲 ● 65 歲以上		現住人口數(每百萬人口)： ● 0-12 歲 ● 13-17 歲 ● 18-24 歲 ● 25-64 歲 ● 65 歲以上	
	以車輛數為基礎 死亡人數： ● 大貨與聯結車 ● 小型車 ● 機車		機動車輛登記數(每十萬輛)： ● 大貨與聯結車 ● 小型車 ● 機車	交通部交通統計-機動車輛登記數
	道路別 死亡人數： ● 省縣道 ● 市區道路		道路里程數(每千公里里程數) ¹ ： ● 省縣道 ● 市區道路	交通統計要覽-臺灣地區道路概況(道路長度)
行為別	死亡人數： ● 機車當事者未戴安全帽 ● 汽車當事者未繫安全帶 ● 汽機車當事者呼吸檢測值超過 0.25 mg/L 以上 ● 汽機車當事者呼吸檢測值超過 0.00 mg/L 以上	內政部警政署交通事故資料	死亡人數： ● 機車當事者 ● 汽車當事者 ● 汽機車當事者	內政部警政署交通事故資料
	重點行為指標 ² 調查人數： ● 機車駕駛人和附載人未戴安全帽 ● 機車駕駛人和附載人未正確戴安全帽 ● 前座駕駛者和前座乘客未繫安全帶 ● 後座乘客未繫安全帶		調查人數： ● 機車駕駛人和附載人 ● 機車駕駛人和附載人 ● 前座駕駛者和前座乘客 ● 後座乘客	實地調查

註：1.國內道路里程數無「村里道路」(非市轄內之村里道路)里程數資料。

3.1.1 死亡指標

一般道路交通系統之組成為人、車、路，故本研究將針對：運具別、年齡別、行為別及道路別為死亡指標之分類基準，所訂定死亡指標項目與計算方式詳見下表 3.1-2。

本研究所擬定之死亡指標皆為負向指標，最佳狀態為無死亡之情況，故指標值趨近於 0。而隨著道路安全績效變差(死亡人數增加)，計算所得之指標值亦隨之增加，即指標值越大代表道路安全績效愈差，數值愈小值反之。

運具別

該指標旨在探討不同類型運具之死亡情況，惟因欲同時考量不同道路使用者之安全情形，故本研究將定義以人口數為基礎與以車輛數為基礎之兩項衡量指標。以人口數為基礎之衡量指標，包括：大貨與聯結車、小型車、機車、自行車與行人，及以車輛數為基礎之衡量指標，包括：大貨與聯結車、小型車與機車。其中，因考量大客車之死亡人數變異性高，故將大客車之相關衡量指標刪除，另因小客車及小貨車之特性較相似，故將小客車、小貨車之衡量指標予以合併為小型車。此指標數值瞭解當年度或某一地區之交通環境特性或可能有重大缺失，政府相關單位應設法改善。

年齡別

該指標旨在探討各年齡層之交通安全情況，惟因不同年齡層之生活形態交通行為不盡相同，導致發生交通事故之特性亦有所不同，故應各別瞭解不同年齡層之死亡情況。本研究將年齡層劃分為：0-12 歲、13-17 歲、18-24 歲、25-64 歲與 65 歲以上，其目的在了解幼年、青少年、年輕人、青壯年與高齡者不同族群之死亡情況，作為交通安全改善與教育之參考依據。

行為別

該指標旨在探討導致交通事故之風險因素與死亡人數之關係，其風險因子可能為未遵守交通法規與交通參與情況兩類。未遵守交通法規包括：酒後駕車、未使用安全保護裝置（安全帽、安全帶）等；交通參與情況則包括所有不適當之行為，如酒精、疲勞等。本研究將針對上述交通安全特性分析所發現之主要肇事原因與事故後嚴重性高之行為，包括：酒後駕車與未使用安全保護裝置為衡量項目，亦可供政府相關單位做為政策改善與執法重點之參考依據。

道路別

該指標旨在探討各道路類型之交通安全情況，其因不同道路類型之交通環境特性不同，故發生事故後之嚴重性亦有所差別。但因目前國內未針對村里道路之里程數進行統計，且臺灣地區道路概況統計資料為「專用公路」里程數，與本研究所採用警政署交通事故統計報告之「專用道路」定義似不一致。

此外，因考量省道與縣道之特性相似，故將省道、縣道之相關資料予以合併計算，另因我國地理環境因素部分縣市無鄉道及國道道路類型，為避免影響後續縣市道安績效評比，本研究僅針對省縣道及市區道路訂定相關衡量指標。

表 3.1-2 死亡指標之定義與計算方式

類別	指標項目	次指標項目	定義與計算方式
運具別	(1) 以人口數為基礎之死亡率	大貨與聯結車、小型車、機車、自行車、行人	死亡率(每百萬人口數)： $\frac{\text{次指標項目之死亡人數}}{\text{現住人口數(每百萬居民)}}$
	(2) 以車輛數為基礎之死亡率	大貨與聯結車、小型車、機車	死亡率(每十萬機動車輛數)： $\frac{\text{次指標項目之死亡人數}}{\text{次指標項目之機動車輛登記數(每十萬輛)}}$
年齡別	(3) 年齡別之死亡率	0-12 歲、13-17 歲、18-24 歲、25-64 歲、65 歲以上	死亡率(每百萬人口數)： $\frac{\text{次指標項目之死亡人數}}{\text{次指標項目之現住人口數(每百萬居民)}}$
道路別	(4) 道路別之死亡率	省縣道、市區道路	死亡率(每千公里里程數)： $\frac{\text{次指標項目之死亡人數}}{\text{次指標項目之道路里程數(每千公里里程)}}$
行為別	(5) 行為別之死亡率	安全保護裝置	總死亡人數中機車事故當事者未戴安全帽百分比： $\frac{\text{機車事故當事者未戴安全帽之死亡人數}}{\text{機車事故當事者之總死亡人數}} \times 100\%$
		未戴安全帽、未繫安全帶	總死亡人數中汽車事故當事者未繫安全帶百分比： $\frac{\text{汽車事故當事者未繫安全帶之死亡人數}}{\text{汽車事故當事者之總死亡人數}} \times 100\%$
		酒後駕車	汽機車當事者死亡人數中呼吸檢測值超過 0.25mg/L 以上百分比： $\frac{\text{呼吸檢測值超過 0.25 mg/L 死亡人數}}{\text{汽機車事故當事者之死亡人數}} \times 100\%$
		呼吸檢測值超過 0.25 百分比、呼吸檢測值超過 0.00 百分比	汽機車當事者死亡人數中呼吸檢測值超過 0.00mg/L 以上百分比： $\frac{\text{呼吸檢測值超過 0.00 mg/L 死亡人數}}{\text{汽機車事故當事者之死亡人數}} \times 100\%$

註：各項指標項目資料蒐集來源包括：內政部警政署交通事故資料、交通部全國機動車輛登記數、主計處全國戶籍登記現住人口數、交通部臺灣地區道路概況統計資料。

3.1.2 重點行為指標

重點行為指標為可量化、可衡量之違規行為指標項目，期以此行為指標反映與道路交通事故死傷之因果關係，有效找出主要改善策略。

本研究以安全保護裝置作為重點行為之衡量指標，該指標之最佳狀態值為 0，隨著安全績效變差，計算所得之指標值亦隨之增加，亦屬負向指標，即指標值越大代表違規情況及不安全行為愈嚴重，數值愈小值反之。

根據過去研究顯示使用安全保護裝置能有效降低事故發生後之嚴重性，雖國內已立法明文規定機車駕駛者與附載人、汽車前座駕駛須使用安全帽、安全帶。然而，實際使用率或正確使用率仍未達理想狀態，礙於目前尚未有此部分之相關統計數據，本研究將以實地調查各縣市之安全帽、安全帶之使用率為績效衡量方式。

本研究於民國 100 年 6~7 月於各縣市實地調查，以縣市政府所在地周邊為調查範圍，為利於調查作業之進行，本研究前座安全帶之調查位置以該區設有行人天橋處為主；安全帽則以行政中心附近主要幹道之路段為主；後座安全帶以學校或加油站為主。

調查時間為上、下午尖峰段(7:00-9:00 及 17:00-19:00)為主，表 3.1-3 為各縣市安全帶、安全帽調查地點，各項調查作業內容如下所述(各縣市詳細調查作業計畫詳見附錄三)：

本研究建議未來針對安全保護裝置之重點行為指標進行定期資料收集，全台灣所有縣市均需進行調查，五都部分應包含縣市合併前之臺中縣、臺南縣與高雄縣，其調查時段方式包含尖峰與非尖峰時段，調查地點建議在縣市政府所在地 500 公尺範圍內選取 2 個調查地點，此範圍應逐年擴大，此實地調查經費估算約為 100 萬元。

表 3.1-3 各縣市前座安全帶、安全帽調查位地點

縣市	地區	前座安全帶－行人天橋	安全帽調查位置
臺北市	信義區	基隆路/信義路五段	基隆路/信義路五段
臺北縣	板橋區	縣政大道二段/新站路	縣政大道二段/新站路
臺中市	西區	自由路一段/民生路	自由路一段/民權路
臺中縣	豐原市	中正路/圓環南路	博愛街/南陽路
臺南市	北區	開元路/開元路 71 巷	中華西路二段/府前路二段
臺南縣	永康市	中正北路/鹽行路	鹽行路
高雄市	苓雅區	中正一路 56 巷	四維三路/復興二路
高雄縣	鳳山市	博愛路/經武路	光復二路/澄清路
基隆市	仁愛區	忠一路與孝一路口	義一路/信二路口
桃園縣	桃園市	復興路/復興路 114 巷	中山路/復興路口
新竹縣	竹北市	光明六路和博愛路路口	光明六路/博愛路路口
新竹市	東區	光復路二段/水源街	光復路二段/水源街
苗栗縣	苗栗市	中山路/建功街	中山路/建功街
彰化縣	彰化市	中山路二段/光復路	中山路二段/光復路
雲林縣	斗六市	大學一路/文化路	大學路三段/府文路
南投縣	南投市	南崗二路/祖祠路	南崗二路/中興路
嘉義縣	民雄鄉	民族路/和平路口	嘉卦東路/太保三路
嘉義市	西區	垂楊路/新明路	中山路/和平路
屏東縣	屏東市	民生路	中山路/自由路
宜蘭縣	宜蘭市	民權新路/泰山路口	中山路一段/縣民大道二段
花蓮縣	花蓮市	中山路一段/中央路三段	府前路/介壽五街
臺東縣	臺東市	中山路/正氣路	中山路/正氣路

註：粗體字為調查路段

安全帶

1. 汽車駕駛者與前座乘客：

於調查區域內主要道路上設有行人天橋處，以架設攝影機方式，於調查時段內隨機拍攝 1~2 車道。再以觀察影片方式，以可明顯辨別是否有繫安全帶者為有效樣本，並擷圖存取以便判讀，如圖 3.1.2 為本研究所擷取判定為有效樣本者，圖左為有繫安全帶者，圖右則為未繫安全帶者；若因擋風玻璃太黑或無法明顯辨別者為無效樣本，如圖 3.1.3 所示。

2. 汽車後座乘客：

於調查區域之小學校門口及加油站出入口，以人員觀察方式調查停靠或進出車輛其後座乘客是否有繫安全帶。

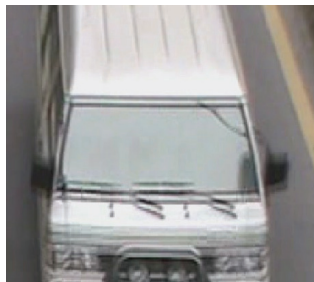


(有繫安全帶)

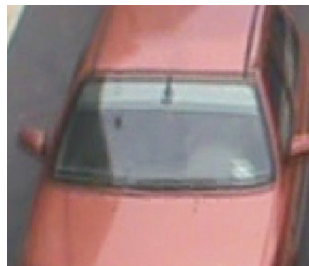


(未繫安全帶)

圖 3.1.2 前座安全帶有效樣本範例圖



(擋風玻璃太黑)



(無法判別)

圖 3.1.3 前座安全帶無效樣本範例圖

安全帽

於各縣市行政中心周邊之主要幹道路側或人行道旁，同樣以錄影方式調查。再以觀察影片方式，以可明顯辨別是否正確配戴安全帽及帽帶之扣戴方式者為有效樣本，並擷圖存檔以便後續判讀；若無法明顯辨別者為無效樣本。

圖 3.1.4 為本研究所擷取之有效樣本範例，(1)、(2)為有正確配戴，(3)為未戴安全帽，(4)~(6)則為帽帶未繫、未繫緊及不符合頭圍等因素屬未正確配戴者。圖 3.1.5 為安全帽無效樣本之範例，大多為無法明顯判別及後座附載人易被前座駕駛遮擋，則屬無效樣本。



圖 3.1.4 安全帽有效樣本範例圖



圖 3.1.5 安全帽無效樣本範例圖

安全保護裝置之指標說明與計算方式詳見表 3.1-4。表 3.1-5 則為本研究前後座安全帶、安全帽未使用率以及安全帽未正確使用率之實地調查數據，上述調查結果，可概略了解目前縣市間安全保護裝置之使用情況如下：

- 未戴安全帽：

- (1) 臺北市、基隆市、臺北縣、花蓮縣、桃園縣未戴比例最低；
- (2) 臺南市、彰化縣、南投縣、新竹縣、嘉義市未戴比例最高。

- 未正確配戴安全帽：

- (1) 屏東縣、高雄市、桃園縣未正確佩戴比例最低；
- (2) 新竹市、臺東縣、臺中縣未正確佩戴比例最高。

- 前座未繫安全帶：
 - (1)新竹市、臺北縣、臺北市前座未繫比例最低；
 - (2)嘉義縣、嘉義市、臺東縣前座未繫比例最高。
- 後座未繫安全帶：

各縣市普遍後座均未繫安全帶，比例高達九成五以上。

考量研究時間、人力與經費有限，本研究僅能概略性地進行實地調查，故在選取地點與調查樣本數等方面仍未盡完善，以致目前數據代表性稍嫌不足。建議後續政府單位應擴大調查地點與樣本數，持續性地進行長期調查，並納為基礎調查工作項目之一。

表 3.1-4 重點行為指標之定義與計算方式

指標項目	次指標項目	定義與計算方式
重點行為指標	未戴安全帽、	機車駕駛人和附載人未戴安全帽之百分比：
	未正確戴安全帽、	$\frac{\text{機車駕駛與附載人未戴 安全帽人數}}{\text{機車駕駛與附載人總調 查人數}} \times 100\%$
	前座未繫安全帶、	
	後座未繫安全帶	機車駕駛人和附載人未正確戴安全帽之百分比：
		$\frac{\text{機車駕駛與附載人未正 確戴安全帽人數}}{\text{機車駕駛與附載人總調 查人數}} \times 100\%$
		前座駕駛者和前座乘客未繫安全帶之百分比：
		$\frac{\text{前座駕駛與乘客未繫安 全帶人數}}{\text{前座駕駛與乘客總調查 人數}} \times 100\%$
		後座乘客未繫安全帶之百分比：
		$\frac{\text{後座乘客未繫安全帶人 數}}{\text{後座乘客總調查人數}} \times 100\%$

表 3.1-5 重點行為指標原始資料

縣市	機車流量 (veh/小時)	總調查 人數(A)	安全帽					
			未戴		有戴			
			未戴人數 (B)	未戴百分比 (B/A)%	無法判別是 否正確戴人 數(N)	有正確戴 人數 (C)	未正確戴 人數 (D)	未正確戴 百分比 (D/A)%
臺北市	921	626	0	0.0	308	232	86	13.7
基隆市	838	183	0	0.0	96	66	21	11.5
新竹市	1,176	179	0	0.0	87	61	31	17.3
花蓮縣	185	211	0	0.0	126	67	18	8.5
臺北縣	1,412	1,412	2	0.1	590	633	187	13.2
桃園縣	2,448	524	1	0.2	103	336	84	16.0
臺中市	578	722	2	0.3	135	449	136	18.8
高雄縣	2,473	832	3	0.4	492	246	91	10.9
宜蘭縣	498	248	1	0.4	154	66	27	10.9
屏東縣	1,040	694	3	0.4	471	182	38	5.5
高雄市	516	1,178	7	0.6	423	599	149	12.6
苗栗縣	587	300	2	0.7	182	79	37	12.3
嘉義縣	145	145	1	0.7	18	96	30	20.7
雲林縣	345	286	3	1.0	99	137	47	16.4
臺東縣	336	163	2	1.2	91	44	26	16.0
臺南縣	353	487	9	1.8	134	229	115	23.6
臺中縣	726	543	11	2.0	109	249	174	32.0
臺南市	613	823	18	2.2	218	464	123	14.9
彰化縣	2,636	420	13	3.1	71	223	113	26.9
南投縣	282	222	7	3.2	77	91	47	21.2
嘉義市	490	224	9	4.0	133	54	28	12.5
新竹縣	145	114	5	4.4	18	62	29	25.4
台灣地區	18,743	29,279	99	0.3	4135	4,665	6,302	21.5

資料來源：安全帽、安全帶為實地調查資料。

表 3.1-5 重點行為指標原始資料(續)

縣市	前座安全帶					後座安全帶		
	汽車流量 (veh/小時)	有效樣本 數(D)	無效樣本 數(O)	未繫人數 (E)	未繫百分 比(E/D)	樣本數 (F)	未繫人數 (G)	未繫百分 比(G/F)
新竹市	1,288	126	203	6	5	70	69	98.6
臺北縣	1,452	871	1,324	49	6	118	114	96.6
臺北市	1,735	607	785	42	7	98	95	96.9
彰化縣	1,219	370	1,296	28	8	86	82	95.4
臺中市	570	503	502	62	12	102	101	99.0
新竹縣	843	162	1,007	22	14	53	52	98.1
高雄市	2,720	714	1,409	107	15	85	82	96.5
桃園縣	906	556	1,158	113	20	97	94	96.9
南投縣	879	162	717	34	21	52	49	94.2
基隆市	1,184	91	145	22	24	53	52	98.1
臺南市	1,003	534	141	140	26	70	68	97.1
高雄縣	941	340	914	94	28	72	72	100.0
苗栗縣	490	164	548	53	32	50	49	98.0
雲林縣	274	220	144	76	35	51	50	98.0
臺南縣	878	353	650	124	35	73	72	98.6
屏東縣	928	248	1,033	101	41	60	60	100.0
臺中縣	157	434	1,143	185	43	66	63	95.5
花蓮縣	664	100	564	43	43	36	36	100.0
宜蘭縣	277	118	111	60	51	54	52	96.3
嘉義縣	148	152	151	80	53	42	40	95.2
嘉義市	181	150	129	82	55	54	52	96.3
臺東縣	293	61	232	41	67	49	48	98.0
台灣地區	19,030	7,036	14,306	1,564	22	1,491	1,452	97.4

資料來源：安全帽、安全帶為實地調查資料。

3.2 縣市歸類分群與整體績效衡量

我國各縣市之主要交通安全問題與事故特性皆不盡相同，且各縣市社會經濟條件和資源不同，本研究將各縣市予以歸類分群，期能在相似資源條件下可相互學習。

縣市歸類分群

分群結果可提供各縣市參考，因此本研究採用目前縣市狀態(即合併後之行政區)為基礎進行分群。考慮以 99 年各縣市社會經濟條件及相關交通主管機關之道安預算為分群變數，其中，曾將道安預算與土地面積兩變數納入分析後發現分群結果不佳，故最後未予以納入，分群最後採用之變數包括：

- 機動車輛數
- 人口數
- 每人機動車輛數
- 每單位面積機動車輛數

將上述各縣市之資源條件採用華得法(Ward's method)進行分群，分群結果將地區分為三群；第一群為五都合併前縣市加上桃園縣與彰化縣共計十個縣市，第二群為基隆市、新竹市與嘉義市三個省縣市，第三群為新竹縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣與臺東縣共計有九個縣市，各群差異說明如下(華得法分群圖與相關數據詳見圖 3.2.1 與表 3.2-1)。

- 第一群
「機動車輛數」、「人口數」與「單位面積機動車輛數」較高；「每人機動車輛數」較低。
- 第二群
「單位面積機動車輛數」較高；「機動車輛數」、「人口數」與「每人機動車輛數」較低。
- 第三群
「每人機動車輛數」較高、「機動車輛數」、「人口數」與「單位面積機動車輛數」較低。

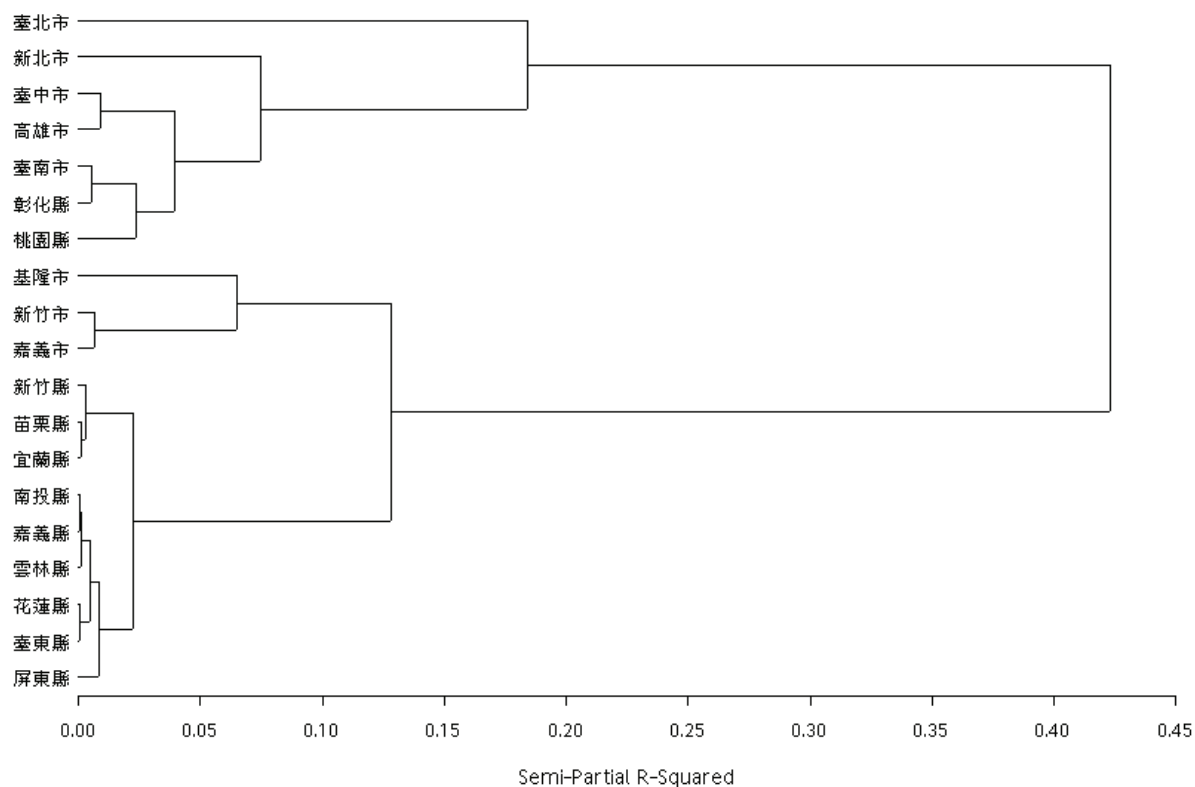


圖 3.2.1 華得法分群圖

表 3.2-1 分群變數資料與各群平均數彙整表

群組	地區別	分群變數原始資料				各分群之平均數(群組排序)			
		機動車輛數	人口數	每人 機動車輛數	單位面積 機動車輛數	機動車輛數	人口數	每人 機動車輛數	單位面積 機動車輛數
第一群	臺北市	1,819,685	2,618,772	0.6949	6,695	2,254,114 (1)	2,445,883 (1)	0.9389 (2)	2,010 (2)
	新北市	3,210,172	3,897,367	0.8237	1,564				
	臺中市	2,604,639	2,648,419	0.9835	1,176				
	臺南市	1,993,708	1,873,794	1.0640	910				
	高雄市	3,057,079	2,773,483	1.1023	1,038				
	桃園縣	1,742,311	2,002,060	0.8703	1,427				
	彰化縣	1,351,205	1,307,286	1.0336	1,258				
第二群	基隆市	280,868	384,134	0.7312	2,116	321,854 (3)	357,289 (3)	0.9140 (3)	3,571 (1)
	新竹市	397,821	415,344	0.9578	3,820				
	嘉義市	286,872	272,390	1.0532	4,779				
第三群	新竹縣	459,664	513,015	0.8960	322	534,874 (2)	529,428 (2)	1.0075 (1)	255 (3)
	苗栗縣	549,106	560,968	0.9789	302				
	南投縣	542,103	526,491	1.0297	132				
	雲林縣	725,923	717,653	1.0115	562				
	嘉義縣	546,817	543,248	1.0066	287				
	屏東縣	959,702	873,509	1.0987	346				
	宜蘭縣	432,389	460,486	0.9390	202				
	花蓮縣	351,276	338,805	1.0368	76				
	臺東縣	246,882	230,673	1.0703	70				

註：縣市別均為五都縣市合併後之行政區。

各縣市各項道安績效指標值

本研究利用簡單權重建立易操作與運用之道路安全績效指標。其整體指標是由多個指標與其次指標項目進行加權後所組成，因此在計算整體道路安全績效指標之前，必須先決定各項指標與各項次指標之權重。本研究將運具別-以人口數為基礎、運具別-以車輛為基礎、年齡別、道路別、行為別以及重點行為等六項指標視為同等重要項目，而次指標部份，除了行為別次指標與重點行為次指標外，其他次指標項目皆以臺灣地區死亡率為權重值；至於行為別與重點行為兩項次指標乃由不同類型之次指標項目所組成，在不同基準下權重無法僅由臺灣地區死亡率單一值表示之，故兩項次指標之權重值將取決於次指標類型數目，將各類型項目視為均等權重。例如：行為別次指標共分為安全帽、安全帶與酒後駕車三種類型，每種類型均等權重值為 1；其中，酒後駕車類型又包括兩項次指標，因此其權重值再均分，各為 0.5 權重值，如表 3.2-2 所示。

表 3.2-2 指標項目與次指標項目彙整表

類別	指標項目(I)	次指標項目(J)	權重值(W)
死亡 率 指 標	運具別		
			臺灣地區次指標值
	(A) 以人口數為基礎	(A1) 大貨與聯結車	
		(A2) 小型車	
		(A3) 機車	
		(A4) 自行車	
		(A5) 行人	
	(B) 以車輛數為基礎	(B1) 大貨與聯結車	
		(B2) 小型車	
		(B3) 機車	
	(C) 年齡別	(C1) 0-12 歲	臺灣地區次指標值
		(C2) 13-17 歲	
		(C3) 18-24 歲	
		(C4) 25-64 歲	
		(C5) 65 歲以上	
	(D) 道路別	(D1) 省縣道	臺灣地區次指標值
		(D2) 市區道路	
	(E) 行為別	安全帽	
		(E1) 駕駛者未配戴安全帽	1
		安全帶	
		(E2) 駕駛者未繫安全帶	1
		酒後駕車	
		(E3) 呼吸檢測值超過 0.25 mg/L	0.5
		(E4) 呼吸檢測值超過 0.00 mg/L	0.5
(F) 重點行為指標		安全帽	
		(F1) 駕駛與附載人未配戴安全帽	1
		(F2) 駕駛與附載人未正確配戴安全帽	1
		安全帶	
		(F3) 前座未繫安全帶	1
		(F4) 後座未繫安全帶	1

表 3.2-3 為 94-99 年各縣市每年的死亡率(每百萬人口)資料，由該表可知，若以一年資料進行分析，會因單一年可能的偶發或特殊情況，而使趨勢變異過大，如嘉義市 96 年死亡率(每百萬人口)相較嘉義市其他年期資料特別低。因此，本研究採用計算各項道安績效指標值之三年平均值，以獲得各縣市各項道安績效指標值。由 94 至 99 年平均的死亡率(每百萬人口)資料可知，縣市合併後之五都需特別注意合併縣的道安問題，即臺中市、臺南市和高雄市需特別注意臺中縣、臺南縣和高雄縣的道安問題，第三群縣市道安績效指標值較不佳。

表 3.2-3 94-99 年死亡率(每百萬人口)資料

群組	縣市	94-99 年 平均	94 年	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年
	臺灣地區	106	138	113	94	91	89	109
1	臺北市	32	31	36	29	32	32	32
	臺北縣	50	67	52	46	41	45	51
	臺中市	67	85	64	64	54	62	72
	臺中縣	120	150	148	105	95	98	123
	臺南市	49	70	48	40	51	30	52
	臺南縣	167	216	179	160	142	136	169
	高雄市	59	72	63	48	62	49	61
	高雄縣	159	213	167	143	132	138	158
	桃園縣	96	151	101	77	72	74	103
	彰化縣	125	166	130	117	106	107	126
2	基隆市	69	105	69	51	62	55	70
	新竹市	92	155	93	74	78	55	96
	嘉義市	81	95	99	47	84	73	88
3	新竹縣	180	201	224	171	139	152	190
	苗栗縣	167	246	179	130	141	135	172
	南投縣	172	232	159	177	145	142	176
	雲林縣	211	299	237	171	181	164	215
	嘉義縣	203	242	190	208	183	182	210
	屏東縣	191	215	205	176	173	185	193
	宜蘭縣	171	215	187	158	165	128	174
	花蓮縣	212	261	189	193	217	180	232
	臺東縣	265	335	282	224	232	247	272
	澎湖縣	62	44	43	54	104	52	75
	金門縣	71	78	74	47	75	72	77
	連江縣	0	0	0	0	0	0	0

註：縣市為五都合併前之行政區

臺灣地區 25 縣市中，本研究未將離島之澎湖縣、金門縣與連江縣納入實地行為調查範圍中，為避免因缺少重點行為指標數據而影響後續整體道路安全績效之評量，故澎湖、金門與連江縣將只計算至第一步驟之次指標值，至於排序等其他後續步驟則不納入分析，僅由臺灣地區其他 22 個縣市進行之。整體道路安全績效指標之計算步驟，依序說明如下：

1. 計算次指標值與次指標序位：

依據表 3.1-1 與表 3.1-3 公式計算出各縣市之次指標值，並依值之高低進行縣市排序，共納入 22 個縣市進行排序，故序位低者(1)代表有最低次指標值，反之(22)代表有最高次指標值。

計算範例：					
縣市	指標		次指標 1		次指標 2
	A	As	A1	(a1)	A2 (a2)
臺灣地區			8		15
甲			10	2	10 1
乙			5	1	20 2
丙			15	3	30 3
			①	②	① ②
①：計算次指標值(A1、A2)					
②：依指標值①之高低進行縣市排序(a1、a2)					

2. 計算指標值與指標序位：

以臺灣地區次指標值為權重值(或依類別數目給予之權重值)，乘上次指標序位後，依所有次指標項目進行加總，即得到各項指標值。另因澎湖縣、金門縣與連江縣等地區仍可計算其次指標值，故上述臺灣地區次指標值乃將其涵蓋其中，以 25 縣市進行計算。

計算範例：					
縣市	指標		次指標 1		次指標 2
	A	As	A1	(a1)	A2 (a2)
臺灣地區	—		8		15
甲	31		10	2	10 1
乙	38		5	1	20 2
丙	69		15	3	30 3
	③		①	②	① ②
③：指標值(A)=將各次指標之序位值②乘上臺灣地區次指標值(或權重值)後相加總。 例如：甲縣市指標(A)=(2×8)+(1×15)=31					

3. 計算整體道路安全績效指標(總指標值)：

依指標值的高低給予指標序位，再將各項指標序位相加總，此即為整體道路

安全績效指標，各項數值詳見表 3.2-10。

計算範例：						
縣市	指標		次指標 1		次指標 2	
	A	As	A1	(a1)	A2	(a2)
臺灣地區	—		8		15	
甲	31	3	10	2	10	1
乙	38	2	5	1	20	2
丙	69	1	15	3	30	3
	③	④	①	②	①	②

指標		次指標 1		次指標 2	
B	Bs	B1	(b1)	B2	(b2)
		10		20	
90	3	30	3	30	3
60	2	15	2	25	2
30	1	8	1	10	1
③	④	①	②	①	②

④：依指標值③之高低進行縣市排序(As)

計算範例：				
縣市	總指標		指標	
	G	總排序	As	Bs
甲	31	1	3	3
乙	38	2	2	2
丙	69	3	1	1
	⑤	⑥	④	④

⑤：總指標值(G)=將各指標的排序值④相加總(As、Bs)

表 3.2-4~表 3.2-9 是各縣市 97~99 年之各指標值計算結果，另列出指標序位。表 3.2-10 彙整各縣市整體道路安全績效總指標值和排序結果，由該表可知，縣市合併後之五都需特別注意合併縣的道安問題，即臺中市、臺南市和高雄市需特別注意臺中縣、臺南縣和高雄縣的道安問題，許多第三群縣市之道安績效指標值較不佳，更需了解這些縣市的道安問題，以投入資源進行重要道安問題改善，並進行績效評估。每個縣市可利用表 3.2-4~表 3.2-9 之各指標值計算結果，進一步了解個別縣市的道安問題。

表 3.2-4 97-99 年以人口數為基礎之死亡率指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	指標 (排序加權合計) A ⁴ As ⁵		每百萬人口數 (縣市排名) ³									
				大貨與聯結車		小型車		機車		自行車		行人	
				A1	(a1)	A2	(a2)	A3	(a3)	A4	(a4)	A5	(a5)
	臺灣地區 ²	—		0.88		10.40		52.32		5.86		11.45	
	前 80%數值	—		2.45		23.57		96.26		11.67		16.99	
1	臺北市	144.8	1.0	0.00	3.0	1.91	2.0	15.54	1.0	1.66	2.0	10.07	5.0
	臺北縣	303.4	4.0	0.34	7.0	3.10	4.0	26.80	4.0	2.15	4.0	6.98	2.0
	臺中市	454.0	6.0	0.63	8.0	4.34	5.0	36.30	6.0	2.80	6.0	9.93	4.0
	臺中縣	807.2	10.0	1.50	15.0	13.24	11.0	57.40	10.0	5.76	13.0	10.88	7.0
	臺南市	210.8	2.0	0.00	3.0	1.73	1.0	26.39	3.0	2.17	5.0	3.90	1.0
	臺南縣	1167.9	15.0	1.21	13.0	16.61	13.0	86.09	14.0	12.68	18.0	14.50	16.0
	高雄市	394.3	5.0	0.00	3.0	2.62	3.0	32.07	5.0	4.36	11.0	9.38	3.0
	高雄縣	1109.5	13.0	0.80	10.0	13.41	12.0	88.74	15.0	8.58	15.0	11.53	9.0
	桃園縣	678.3	8.0	0.33	6.0	10.43	9.0	36.38	7.0	4.19	9.0	14.00	14.0
	彰化縣	904.3	11.0	1.02	12.0	11.95	10.0	59.76	11.0	11.95	17.0	11.95	10.0
2	基隆市	283.9	3.0	0.86	11.0	8.62	8.0	24.97	2.0	1.73	3.0	10.36	6.0
	新竹市	652.1	7.0	0.00	3.0	7.28	7.0	40.62	8.5	1.63	1.0	12.19	11.0
	嘉義市	762.9	9.0	0.00	3.0	4.88	6.0	41.46	8.5	3.67	8.0	17.07	18.0
3	新竹縣	1289.8	16.0	1.96	17.0	17.74	15.0	91.05	16.0	3.29	7.0	19.64	21.0
	苗栗縣	1042.7	12.0	4.16	21.0	21.98	17.0	65.95	12.0	5.94	14.0	13.07	12.0
	南投縣	1161.8	14.0	4.40	21.5	27.05	19.0	78.01	13.0	5.04	12.0	17.00	17.0
	雲林縣	1427.8	18.0	1.38	14.0	27.71	20.0	98.89	18.0	10.62	16.0	14.32	15.0
	嘉義縣	1575.0	20.0	2.44	18.0	28.66	21.0	100.61	19.0	20.73	22.0	17.67	19.0
	屏東縣	1461.2	19.0	0.75	9.0	17.41	14.0	117.42	21.0	14.02	20.0	11.37	8.0
	宜蘭縣	1333.8	17.0	2.89	20.0	18.80	16.0	92.55	17.0	13.01	19.0	13.74	13.0
	花蓮縣	1622.8	21.0	1.95	16.0	22.52	18.0	112.62	20.0	15.65	21.0	23.49	22.0
	臺東縣	1684.4	22.0	2.87	19.0	41.70	22.0	136.76	22.0	4.33	10.0	18.72	20.0
		澎湖縣			0.00		0.00		41.66		0.00		21.11
	金門縣			0.00		10.53		25.78		0.00		20.80	
	連江縣			0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為包含離島的 25 縣市

3.(.)內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

4.以人口數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

5.As：為指標(A)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

6.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.2-5 97-99 年以車輛數為基礎之死亡率指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	指標 (序位加權合計)		每十萬車輛數(縣市排名) ³					
		B ⁴	Bs ⁵	大貨與聯結車		小型車		機車	
				B1	(b1)	B2	(b2)	B3	(b3)
	臺灣地區 ²	—		12.68		3.67		8.28	
	前 80%數值	—		29.14		7.96		13.92	
1	臺北市	62.0	2.0	0.00	3.0	0.71	2.0	3.73	2.0
	臺北縣	165.6	6.0	9.07	9.0	1.38	5.0	4.59	4.0
	臺中市	174.1	7.0	8.38	8.0	1.32	4.0	6.03	7.0
	臺中縣	309.0	12.0	14.68	14.0	4.04	11.0	8.88	11.0
	臺南市	50.0	1.0	0.00	3.0	0.62	1.0	3.48	1.0
	臺南縣	357.6	14.0	15.99	15.0	5.41	14.0	11.78	14.0
	高雄市	73.9	3.0	0.00	3.0	0.98	3.0	4.04	3.0
	高雄縣	240.5	9.0	8.17	7.0	4.76	12.0	10.86	13.0
	桃園縣	180.0	8.0	3.82	6.0	3.44	8.0	6.66	9.0
	彰化縣	242.7	10.0	10.92	10.0	3.80	9.0	8.68	10.0
2	基隆市	243.0	11.0	13.78	13.0	3.96	10.0	5.07	5.0
	新竹市	130.0	5.0	0.00	3.0	2.37	7.0	6.40	8.0
	嘉義市	109.8	4.0	0.00	3.0	1.68	6.0	5.61	6.0
3	新竹縣	424.5	17.0	22.84	16.0	5.28	13.0	17.12	21.0
	苗栗縣	428.1	18.0	44.83	21.0	6.70	17.0	10.56	12.0
	南投縣	473.0	20.0	50.92	22.0	8.00	19.0	11.84	15.0
	雲林縣	366.4	15.0	13.44	12.0	9.09	20.0	14.67	17.0
	嘉義縣	475.4	21.0	30.47	19.0	9.34	21.0	15.06	19.0
	屏東縣	343.6	13.0	11.57	11.0	6.40	15.0	14.81	18.0
	宜蘭縣	419.5	16.0	30.31	18.0	6.68	16.0	14.62	16.0
	花蓮縣	447.3	19.0	26.46	17.0	7.57	18.0	15.86	20.0
	臺東縣	516.6	22.0	41.89	20.0	15.35	22.0	17.79	22.0
	澎湖縣			0.00		0.00		5.86	
	金門縣			0.00		4.82		6.03	
	連江縣			0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為包含離島的 25 縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4.以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$B = (b1 \times 12.68) + (b2 \times 3.67) + (b3 \times 8.28)$$

5.Bs：為指標(B)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

6.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.2-6 97-99 年年齡別之死亡率指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	指標 (序位加權合計)		每百萬人口數(縣市排名) ³									
		C ⁴	Cs ⁵	0-12 歲		13-17 歲		18-24 歲		25-64 歲		65 歲以上	
				C1 (c1)	C2 (c2)	C3 (c3)	C4 (c4)	C5 (c5)	C6 (c6)	C7 (c7)	C8 (c8)	C9 (c9)	C10 (c10)
	臺灣地區 ²	—	—	11.81	40.70	133.81	82.08	230.68					
	前 80%數值	—	—	26.96	81.41	217.19	158.16	368.92					
1	臺北市	831.0	1.0	1.96	3.0	2.03	2.0	68.56	3.0	22.40	1.0	89.51	1.0
	臺北縣	1505.4	2.0	4.57	5.0	17.43	5.0	81.37	4.0	40.76	3.0	99.22	2.0
	臺中市	3506.1	8.0	2.05	4.0	19.82	6.0	124.99	10.0	54.44	6.0	168.73	6.0
	臺中縣	5105.5	10.0	10.32	11.0	58.42	14.0	163.11	13.0	96.87	10.0	214.83	8.0
	臺南市	1875.6	3.0	6.63	8.0	6.15	3.0	101.66	6.0	30.89	2.0	109.55	3.0
	臺南縣	7730.0	15.0	14.66	12.0	41.50	10.0	204.59	17.0	123.94	12.0	377.80	17.0
	高雄市	2619.0	5.0	5.01	7.0	32.40	8.0	66.05	2.0	43.82	4.0	170.06	7.0
	高雄縣	7533.5	14.0	19.44	15.0	63.44	16.0	223.34	18.0	127.88	13.0	299.13	14.0
	桃園縣	4276.0	9.0	9.49	10.0	49.81	12.0	105.44	7.0	68.46	8.0	219.36	9.0
	彰化縣	5673.1	11.0	26.87	17.0	36.14	9.0	121.16	9.0	100.13	11.0	287.40	13.0
2	基隆市	2462.0	4.0	0.00	1.5	0.00	1.0	114.85	8.0	51.61	5.0	126.02	4.0
	新竹市	2916.9	6.0	4.84	6.0	22.57	7.0	97.92	5.0	71.85	9.0	165.47	5.0
	嘉義市	3426.4	7.0	0.00	1.5	15.78	4.0	51.62	1.0	55.46	7.0	280.92	11.0
3	新竹縣	8027.0	17.0	7.80	9.0	116.02	22.0	327.89	22.0	145.25	16.0	286.76	12.0
	苗栗縣	6640.6	12.0	26.59	16.0	101.02	21.0	204.18	16.0	129.96	14.0	236.63	10.0
	南投縣	7354.1	13.0	29.17	18.0	99.18	20.0	125.32	11.0	158.75	17.0	305.42	15.0
	雲林縣	8402.1	18.0	34.85	20.0	58.27	13.0	191.36	15.0	159.04	18.0	378.34	18.0
	嘉義縣	9387.6	20.0	30.86	19.0	49.23	11.0	234.55	19.0	169.20	19.0	428.32	20.0
	屏東縣	9464.8	21.0	15.16	13.0	60.20	15.0	238.26	20.0	170.61	20.0	385.70	19.0
	宜蘭縣	7734.1	16.0	16.92	14.0	98.91	19.0	185.30	14.0	134.37	15.0	356.77	16.0
	花蓮縣	9154.3	19.0	36.71	21.0	96.80	18.0	143.26	12.0	195.55	21.0	458.54	21.0
	臺東縣	10642.5	22.0	43.76	22.0	85.62	17.0	260.61	21.0	234.65	22.0	476.36	22.0
	澎湖縣			57.57		117.06		67.33		42.52		166.67	
	金門縣			0.00		79.38		134.38		42.32		173.05	
	連江縣			0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為包含離島的 25 縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，1.0 代表最低指標值，反之 22.0 代表最高指標值

4.年齡別之指標公式(次指標序位加權合計)：

5.Cs：為指標(C)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

6.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.2-7 97-99 年道路別之死亡率指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	指標 (序位加權合計)		每千公里里程(縣市排名) ³			
		D ⁴	Ds ⁵	市區道路		省縣道	
				D1	(d1)	D2	(d2)
臺灣地區 ²		—		31.00		78.10	
前 80%數值		—		50.14		98.09	
1	臺北市	2088.9	22.0	47.03	17.0	127.34	20.0
	臺北縣	2059.1	21.0	66.67	21.0	4.57	7.0
	臺中市	1730.6	20.0	61.41	19.0	32.98	8.0
	臺中縣	1702.0	19.0	49.85	18.0	3.62	6.0
	臺南市	1653.7	18.0	18.87	11.0	141.14	22.0
	臺南縣	1638.8	17.0	29.11	12.0	0.00	3.0
	高雄市	1558.3	16.0	12.85	5.0	108.94	19.0
	高雄縣	1373.5	15.0	63.64	20.0	0.00	3.0
	桃園縣	1213.8	14.0	7.53	2.0	129.56	21.0
	彰化縣	1202.4	13.0	33.36	13.0	83.97	17.0
2	基隆市	1201.3	12.0	14.30	9.0	58.17	9.0
	新竹市	1197.7	11.0	35.87	14.0	0.00	3.0
	嘉義市	1169.1	10.0	80.36	22.0	0.00	3.0
3	新竹縣	1030.2	9.0	42.91	16.0	0.00	3.0
	苗栗縣	1026.6	8.0	13.10	7.0	61.33	10.0
	南投縣	998.0	7.0	7.62	3.0	68.71	12.0
	雲林縣	981.9	6.0	15.25	10.0	61.71	11.0
	嘉義縣	916.3	5.0	7.19	1.0	75.18	15.0
	屏東縣	854.3	4.0	14.10	8.0	102.24	18.0
	宜蘭縣	730.3	3.0	10.35	4.0	83.54	16.0
	花蓮縣	668.3	2.0	12.87	6.0	71.25	13.0
	臺東縣	606.3	1.0	42.76	15.0	71.66	14.0
	澎湖縣				10.58		59.83
金門縣				—		—	
連江縣				—		—	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.金門與連江縣缺省縣道與市區道路之長度數據(次指標分母)，故臺灣地區未包括此兩縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，1.0 代表最低指標值，反之 22.0 代表最高指標值

4.道路別之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$D = (d1 \times 31.00) + (d2 \times 78.10)$$

5.Ds：為指標(D)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

6.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.2-8 97-99 年行為別之死亡率指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	指標 (序位加權合計)		死亡百分比(縣市排名) ³							
		E ⁴	Es ⁵	未戴安全帽 ⁶		未繫安全帶 ⁶		飲酒超過 0.25% ⁷		飲酒超過 0.00% ⁷	
				E1 (e1)		E2 (e2)		E3 (e3)		E4 (e4)	
	權重值	—		1.0		1.0		0.5		0.5	
	臺灣地區 ²	—		14.22		13.57		20.54		23.81	
	前 80%數值	—		20.36		22.25		27.57		31.19	
1	臺北市	8.0	5.0	1.71	4.0	4.76	3.0	3.41	1.0	5.07	1.0
	臺北縣	14.0	13.0	3.84	2.0	8.63	5.0	18.13	7.0	20.81	7.0
	臺中市	34.0	21.0	2.69	3.0	25.00	20.0	21.39	10.0	25.59	12.0
	臺中縣	47.5	22.0	10.80	11.0	17.50	16.0	29.20	20.0	34.95	21.0
	臺南市	33.5	17.0	6.00	10.0	33.33	21.0	11.69	2.0	14.48	3.0
	臺南縣	30.5	9.0	20.33	17.0	13.31	11.0	12.07	3.0	14.36	2.0
	高雄市	38.0	18.0	7.52	10.0	16.67	13.5	22.90	15.0	25.95	14.0
	高雄縣	23.5	11.0	23.43	7.0	10.85	8.0	19.67	9.0	21.62	8.0
	桃園縣	38.5	20.0	9.12	6.0	19.40	18.0	22.99	16.0	25.90	13.0
	彰化縣	20.0	2.0	6.51	8.0	9.07	7.0	15.01	5.0	16.64	5.0
2	基隆市	22.0	4.0	7.41	9.0	11.11	9.0	13.57	4.0	15.16	4.0
	新竹市	31.0	15.0	4.55	6.0	16.67	13.5	21.91	12.0	25.51	11.0
	嘉義市	22.5	10.0	0.00	1.0	0.00	1.0	33.98	21.0	33.98	20.0
3	新竹縣	38.0	14.0	13.54	8.0	17.41	15.0	22.69	14.0	27.35	16.0
	苗栗縣	32.5	12.0	16.35	9.0	8.92	6.0	24.58	17.0	31.56	18.0
	南投縣	35.5	8.0	12.07	13.0	14.98	12.0	21.53	11.0	24.79	10.0
	雲林縣	30.0	1.0	26.70	20.0	5.68	4.0	17.90	6.0	20.27	6.0
	嘉義縣	29.5	7.0	17.54	4.0	19.04	17.0	18.19	8.0	23.51	9.0
	屏東縣	24.5	3.0	23.72	5.0	3.97	2.0	26.07	18.0	28.62	17.0
	宜蘭縣	45.0	6.0	28.97	21.0	11.67	10.0	22.39	13.0	26.79	15.0
	花蓮縣	43.0	16.0	4.27	5.0	19.76	19.0	26.26	19.0	32.26	19.0
	臺東縣	66.0	19.0	29.12	22.0	36.66	22.0	39.11	22.0	40.93	22.0
	澎湖縣			6.67		0.00		10.00		16.67	
	金門縣			0.00		0.00		4.76		4.76	
	連江縣			0.00		0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為包含離島的 25 縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

4.行為別之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$E = (e1 \times 1.00) + (e2 \times 1.00) + (e3 \times 0.50) + (e4 \times 0.50)$$

5.Es：為指標(E)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

6.未戴安全帽與未繫安全帶兩項次指標，分母含變數所有選項，包括不明

7.酒後駕車相關次指標，分母含變數所有選項，其中包括無法檢測與不明

8.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.2-9 重點行為指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	指標 (序位加權合計)		百分比(縣市排序) ²							
				未戴安全帽		未正確戴安全帽		前座未繫安全帶		後座未繫安全帶	
		F ³	Fs ⁴	F1	(f1)	F2	(f2)	F3	(f3)	F4	(f4)
	權重值	—		1		1		1		1	
	平均數	—		1.22		16.42		29.04		97.43	
	前 80%數值	—		2.36		21.82		44.06		98.79	
1	臺北市	25.5	2.0	0.00	2.5	13.74	10.0	6.92	3.0	96.94	10.0
	臺北縣	24.0	1.0	0.14	5.0	13.24	9.0	5.63	2.0	96.61	8.0
	臺中市	47.0	11.5	0.28	7.0	18.84	16.0	12.33	5.0	99.02	19.0
	臺中縣	60.0	19.0	2.03	17.0	32.04	22.0	42.63	17.0	95.45	4.0
	臺南市	51.0	15.0	2.19	18.0	14.95	11.0	26.22	11.0	97.14	11.0
	臺南縣	68.0	22.0	1.85	16.0	23.61	19.0	35.13	15.0	98.63	18.0
	高雄市	33.0	3.5	0.59	11.0	12.65	8.0	14.99	7.0	96.47	7.0
	高雄縣	45.0	10.0	0.36	8.0	10.94	4.0	27.65	12.0	100.00	21.0
	桃園縣	36.0	6.0	0.19	6.0	16.03	13.0	20.32	8.0	96.91	9.0
	彰化縣	47.0	11.5	3.10	19.0	26.90	21.0	7.57	4.0	95.35	3.0
2	基隆市	33.0	3.5	0.00	2.5	11.48	5.0	24.18	10.0	98.11	15.5
	新竹市	35.5	5.0	0.00	2.5	17.32	15.0	4.76	1.0	98.57	17.0
	嘉義市	54.5	17.0	4.02	21.0	12.50	7.0	54.67	21.0	96.30	5.5
3	新竹縣	63.5	21.0	4.39	22.0	25.44	20.0	13.58	6.0	98.11	15.5
	苗栗縣	44.0	9.0	0.67	12.0	12.33	6.0	32.32	13.0	98.00	13.0
	南投縣	48.0	13.5	3.15	20.0	21.17	18.0	20.99	9.0	94.23	1.0
	雲林縣	56.0	18.0	1.05	14.0	16.43	14.0	34.55	14.0	98.04	14.0
	嘉義縣	52.0	16.0	0.69	13.0	20.69	17.0	52.63	20.0	95.24	2.0
	屏東縣	48.0	13.5	0.43	10.0	5.48	1.0	40.73	16.0	100.00	21.0
	宜蘭縣	36.5	7.0	0.40	9.0	10.89	3.0	50.85	19.0	96.30	5.5
	花蓮縣	43.5	8.0	0.00	2.5	8.53	2.0	43.00	18.0	100.00	21.0
	臺東縣	61.0	20.0	1.23	15.0	15.95	12.0	67.21	22.0	97.96	12.0
	澎湖縣			—		—		—		—	
	金門縣			—		—		—		—	
	連江縣			—		—		—		—	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.重點行為指標公式(次指標序位加權合計)：

4.Fs：為指標(F)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

5.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.2-10 97-99 年之死亡率指標與重點行為指標之各縣市排名

群組	縣市 ¹	總指標		死亡率指標序位					重點行為指標序位
		(序位合計)		人口數為基礎	車輛數為基礎	年齡別	道路別	行為別	
		G ³	總排序	(As) ²	(Bs)	(Cs)	(Ds)	(Es)	(Fs)
1	臺北市	33.0	2.0	1.0	2.0	1.0	22.0	5.0	2.0
	臺北縣	37.0	3.0	4.0	6.0	2.0	11.0	13.0	1.0
	臺中市	67.5	10.0	6.0	7.0	8.0	14.0	21.0	11.5
	臺中縣	81.0	17.0	10.0	12.0	10.0	8.0	22.0	19.0
	臺南市	59.0	7.0	2.0	1.0	3.0	21.0	17.0	15.0
	臺南縣	76.0	13.0	15.0	14.0	15.0	1.0	9.0	22.0
	高雄市	51.5	5.0	5.0	3.0	5.0	17.0	18.0	3.5
	高雄縣	61.0	8.0	13.0	9.0	14.0	4.0	11.0	10.0
	桃園縣	70.0	11.5	8.0	8.0	9.0	19.0	20.0	6.0
	彰化縣	65.5	9.0	11.0	10.0	11.0	20.0	2.0	11.5
2	基隆市	31.5	1.0	3.0	11.0	4.0	6.0	4.0	3.5
	新竹市	40.0	4.0	7.0	5.0	6.0	2.0	15.0	5.0
	嘉義市	52.0	6.0	9.0	4.0	7.0	5.0	10.0	17.0
3	新竹縣	88.0	19.0	16.0	17.0	17.0	3.0	14.0	21.0
	苗栗縣	70.0	11.5	12.0	18.0	12.0	7.0	12.0	9.0
	南投縣	77.5	15.0	14.0	20.0	13.0	9.0	8.0	13.5
	雲林縣	80.0	16.0	18.0	15.0	18.0	10.0	1.0	18.0
	嘉義縣	97.0	21.0	20.0	21.0	20.0	13.0	7.0	16.0
	屏東縣	87.5	18.0	19.0	13.0	21.0	18.0	3.0	13.5
	宜蘭縣	77.0	14.0	17.0	16.0	16.0	15.0	6.0	7.0
	花蓮縣	95.0	20.0	21.0	19.0	19.0	12.0	16.0	8.0
	臺東縣	121.0	22.0	22.0	22.0	22.0	16.0	19.0	20.0

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.總指標(G)公式(指標序位合計)：

$$G = As + Bs + Cs + Ds + Es + Fs$$

3.3 各縣市道路安全問題篩選

有鑑於各縣市經費與人力資源有限，因此若能針對各縣市之重要交通安全問題進行改善，則能使有限資源達到最佳效益。機車未正確配戴安全帽係目前各縣市皆存在之現況問題，尤其當發生事故時，未正確配戴安全帽作用等同於未戴，更直接增加事故當事者的受傷嚴重性，故本研究將未正確配戴安全帽議題納入，尤其實地調查結果顯示，各縣市仍有此問題，全國各縣市皆須重視此一議題。此外，超速是另一項重要道安議題，但目前並無資料可了解此問題現況。本研究依據第二章全國道路交通事故分析結果，得知我國特別需注重的主要道路交通安全議題包括以下各項，其所需相關指標定義如表 3.3-1 所示。

- 機車運具：年輕人族群、高齡者族群
- 高齡族群：行人、自行車運具
- 酒後開車超過 0.25mg/L 行為：機車運具、汽車運具

表 3.3-1 主要道路交通安全議題之指標項目定義與公式

類別	指標項目		定義與公式
重點行為指標	機車運具	<ul style="list-style-type: none"> ● 未正確配戴安全帽 	機車駕駛人和附載人未正確戴安全帽之百分比： $\frac{\text{機車駕駛與附載人未正確戴安全帽人數}}{\text{機車駕駛與附載人總調查人數}} \times 100\%$
死亡率指標	機車運具	<ul style="list-style-type: none"> ● 18-24 歲 ● 65 歲以上 	死亡率(每百萬人口)： $\frac{\text{次指標項目之死亡人數}}{\text{次指標項目之現住人口數(每百萬居民)}}$
	高齡族群	<ul style="list-style-type: none"> ● 自行車 ● 行人 	死亡率(每百萬人口)： $\frac{\text{次指標項目之死亡人數}}{\text{高齡者之現住人口數(每百萬居民)}}$
	酒後駕車 (呼吸檢測 >0.25mg/L)	<ul style="list-style-type: none"> ● 汽車 ● 機車 	汽車死亡人數中呼吸檢測值超過 0.25mg/L 百分比： $\frac{\text{呼吸檢測值超過 0.25 mg/L 之汽車死亡人數}}{\text{汽車事故當事者死亡人數}} \times 100\%$ 機車死亡人數中呼吸檢測值超過 0.25mg/L 百分比： $\frac{\text{呼吸檢測值超過 0.25 mg/L 之機車死亡人數}}{\text{機車事故當事者死亡人數}} \times 100\%$

為有效篩選各縣市有哪些需加以重視的道安問題，故針對上述七項重要議題分別進一步探討相關之死亡率數值(如表 3.3-2 至表 3.3-4 所示)，並彙整至表 3.3.5 與表 3.3-6。本研究訂定兩項縣市問題篩選準則，詳細內容說明如下：

1. 高於臺灣地區死亡率：

當某縣市之指標數值大於臺灣地區死亡率，表示該縣市須特別注意此問題，且當數值越大，即顯示該縣市的問題越嚴重。

2. 高於 80%死亡率：

當某縣市的死亡率數值高於 80%以上，即代表該縣市的問題較嚴重，需納為立即改善項目。80%數據的計算方式，係利用常態分佈設定標準化之 $Z(c.p.=0.80)=0.84$ ，再利用平均值以及標準差轉換計算出標準。

本研究篩選出各縣市應優先改善議題之分析結果如表 3.3-6 所示，如：花蓮與臺東縣應優先改善機車酒駕問題與高齡者騎機車問題，另臺東縣另需優先改善年輕人騎機車問題；此外，花蓮與臺東縣在未正確配戴安全帽、高齡行人與汽車酒駕則是需加以注意之議題。縣市合併後之五都需特別注意合併縣的道安問題，即臺中市、臺南市和高雄市需特別注意臺中縣、臺南縣和高雄縣的道安問題，如：臺南市除需重視正確配戴安全帽和汽車駕駛者酒駕二項議題外，合併前的台南縣需重視高齡者騎自行車問題，其次是高齡者騎機車和步行安全問題，另需注意青少年騎機車安全問題。許多第三群縣市之道安績效指標值較不佳，需了解這些縣市的道安問題，以投入資源進行重要道安問題改善，此分析結果亦可作為政府經費補助分配之參考。

表 3.3-2 97-99 年年齡別之死亡率指標與各縣市排名-機車運具

群組	縣市 ¹	每百萬人口數(縣市排序) ³									
		0-12 歲		13-17 歲		18-24 歲		25-64 歲		65 歲以上	
		C1 (c1)		C2 (c2)		C3 (c3)		C4 (c4)		C5 (c5)	
	臺灣地區 ²	0.85		25.00		100.36		50.70		100.79	
	前 80%數值	2.29		51.10		163.44		94.25		189.51	
1	臺北市	0.00	8.0	0.00	2.0	60.91	3.0	14.15	1.0	15.32	2.0
	臺北縣	0.66	16.0	9.96	5.0	68.53	6.0	26.70	4.0	28.27	3.0
	臺中市	0.00	8.0	7.88	4.0	86.51	9.0	38.25	7.0	57.00	5.0
	臺中縣	0.00	8.0	30.60	12.0	123.96	13.0	58.13	11.0	89.60	9.0
	臺南市	0.00	8.0	0.00	2.0	70.62	7.0	24.41	2.0	50.05	4.0
	臺南縣	0.00	8.0	32.30	13.0	137.48	15.0	78.69	13.0	187.62	17.0
	高雄市	1.69	18.0	25.92	9.0	54.40	2.0	31.33	5.0	62.18	7.0
	高雄縣	0.00	8.0	23.78	8.0	198.81	21.0	85.36	17.0	151.39	15.0
	桃園縣	1.07	17.0	32.58	14.0	65.28	5.0	37.86	6.0	62.12	6.0
	彰化縣	0.00	8.0	28.92	10.0	89.71	11.0	62.22	12.0	110.77	11.0
2	基隆市	0.00	8.0	0.00	2.0	88.36	10.0	25.77	3.0	7.96	1.0
	新竹市	0.00	8.0	22.57	7.0	62.36	4.0	45.12	9.0	69.96	8.0
	嘉義市	0.00	8.0	15.78	6.0	51.62	1.0	42.65	8.0	101.09	10.0
3	新竹縣	0.00	8.0	53.74	18.0	258.27	22.0	83.69	14.0	146.48	14.0
	苗栗縣	4.35	21.0	58.90	20.0	134.07	14.0	57.56	10.0	120.29	12.0
	南投縣	0.00	8.0	72.05	21.0	75.20	8.0	86.59	18.0	122.19	13.0
	雲林縣	3.49	20.0	43.84	17.0	105.64	12.0	94.23	19.0	223.22	20.0
	嘉義縣	0.00	8.0	29.60	11.0	176.16	19.0	85.17	16.0	219.98	19.0
	屏東縣	3.01	19.0	43.74	16.0	152.53	17.0	121.29	21.0	227.83	21.0
	宜蘭縣	5.53	22.0	79.14	22.0	171.06	18.0	84.50	15.0	167.21	16.0
	花蓮縣	0.00	8.0	55.30	19.0	143.26	16.0	116.31	20.0	213.51	18.0
	臺東縣	0.00	8.0	42.85	15.0	184.00	20.0	137.21	22.0	287.98	22.0
	澎湖縣	28.79		58.53		67.33		30.20		95.07	
	金門縣	0.00		0.00		70.37		19.14		57.12	
	連江縣	0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為死亡率指標之縣市排序，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

4.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.3-3 97-99 年以人口數為基礎之死亡率指標與各縣市排名-高齡者

群組	縣市 ¹	每百萬人口數 (縣市排序) ³									
		大貨與聯結車		小型車		機車		自行車		行人	
		A1	(a1)	A2	(a2)	A3	(a3)	A4	(a4)	A5	(a5)
	臺灣地區 ²	0.41		6.80		100.79		35.27		71.77	
	前 80%數值	2.67		19.72		189.51		60.67		95.90	
1	臺北市	0.00	10.0	2.02	7.0	15.32	2.0	6.09	1.0	63.02	5.0
	臺北縣	0.00	10.0	1.03	6.0	28.27	3.0	10.57	3.0	52.90	2.0
	臺中市	0.00	10.0	0.00	3.0	57.00	5.0	11.63	4.0	76.89	11.0
	臺中縣	0.00	10.0	2.47	8.0	89.60	9.0	33.87	14.0	72.01	10.0
	臺南市	0.00	10.0	0.00	3.0	50.05	4.0	18.30	8.0	36.67	1.0
	臺南縣	0.00	10.0	11.77	16.0	187.62	17.0	79.87	21.0	82.19	17.0
	高雄市	0.00	10.0	0.00	3.0	62.18	7.0	28.58	12.0	68.32	8.0
	高雄縣	0.00	10.0	12.90	18.0	151.39	15.0	51.87	16.0	64.94	6.0
	桃園縣	0.00	10.0	4.23	10.0	62.12	6.0	24.60	11.0	113.90	21.0
	彰化縣	0.00	10.0	6.41	13.0	110.77	11.0	76.57	19.0	68.14	7.0
2	基隆市	0.00	10.0	7.96	14.0	7.96	1.0	15.71	5.0	78.57	14.0
	新竹市	0.00	10.0	0.00	3.0	69.96	8.0	8.85	2.0	86.66	18.0
	嘉義市	0.00	10.0	0.00	3.0	101.09	10.0	33.44	13.0	146.39	22.0
3	新竹縣	0.00	10.0	5.83	11.0	146.48	14.0	17.61	6.0	99.45	20.0
	苗栗縣	0.00	10.0	22.28	19.0	120.29	12.0	17.91	7.0	71.69	9.0
	南投縣	4.69	20.0	32.75	20.0	122.19	13.0	23.59	10.0	79.82	16.0
	雲林縣	0.00	10.0	12.40	17.0	223.22	20.0	58.91	17.0	59.06	4.0
	嘉義縣	0.00	10.0	3.91	9.0	219.98	19.0	90.39	22.0	78.63	15.0
	屏東縣	0.00	10.0	6.10	12.0	227.83	21.0	76.01	18.0	57.58	3.0
	宜蘭縣	5.55	21.0	11.05	15.0	167.21	16.0	78.14	20.0	78.01	13.0
	花蓮縣	7.96	22.0	39.65	22.0	213.51	18.0	47.40	15.0	86.86	19.0
	臺東縣	0.00	10.0	33.14	21.0	287.98	22.0	22.19	9.0	77.61	12.0
	澎湖縣	0.00		0.00		95.07		0.00		71.60	
	金門縣	0.00		0.00		57.12		0.00		115.93	
	連江縣	0.00		0.00		0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為死亡率指標之縣市排序，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

4.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.3-4 97-99 年酒後駕車行為之死亡率指標與各縣市排名

群組	縣市 ¹	死亡百分比(縣市排序) ³							
		飲酒超過 0.25% mg/L				飲酒超過 0.00% mg/L			
		機車		汽車		機車		汽車	
		E1 (e1)		E2 (e2)		E3 (e3)		E4 (e4)	
	臺灣地區 ²	25.35		34.94		29.31		39.22	
	前 80%數值	34.57		54.95		37.13		58.29	
1	臺北市	6.23	1.0	0.00	1.0	9.20	1.0	0.00	1.0
	臺北縣	24.66	9.0	33.15	10.0	27.11	7.0	33.15	7.0
	臺中市	25.43	11.0	50.00	17.0	29.43	9.0	63.89	20.0
	臺中縣	30.37	15.0	61.22	19.0	35.84	19.0	63.12	18.0
	臺南市	9.75	2.0	83.33	22.0	14.08	2.0	83.33	22.0
	臺南縣	16.95	3.0	17.60	4.0	20.00	3.0	17.68	2.0
	高雄市	31.64	17.0	33.33	11.0	34.44	16.0	33.33	8.0
	高雄縣	28.44	12.0	15.58	2.0	29.06	8.0	19.06	3.0
	桃園縣	28.63	13.0	47.17	15.0	34.28	15.0	46.30	12.0
	彰化縣	20.94	5.0	21.83	5.0	20.97	4.0	23.91	4.0
2	基隆市	24.37	8.0	16.67	3.0	23.61	6.0	25.00	5.0
	新竹市	25.39	10.0	63.33	20.0	31.46	13.0	63.33	19.0
	嘉義市	36.39	21.0	66.67	21.0	35.28	18.0	66.67	21.0
3	新竹縣	30.69	16.0	28.89	7.0	34.91	17.0	35.93	10.0
	苗栗縣	32.69	19.0	40.72	13.0	38.77	21.0	48.50	14.0
	南投縣	29.49	14.0	35.43	12.0	30.19	11.0	39.53	11.0
	雲林縣	20.53	4.0	27.47	6.0	22.34	5.0	29.98	6.0
	嘉義縣	23.42	6.0	30.20	8.0	30.22	12.0	35.10	9.0
	屏東縣	32.70	20.0	47.92	16.0	33.79	14.0	49.51	16.0
	宜蘭縣	23.89	7.0	45.56	14.0	29.44	10.0	48.33	13.0
	花蓮縣	32.27	18.0	30.36	9.0	38.35	20.0	50.12	17.0
	臺東縣	52.63	22.0	50.61	18.0	49.91	22.0	49.12	15.0
	澎湖縣	13.33		0.00		20.00		0.00	
	金門縣	0.00		33.33		0.00		16.67	
	連江縣	0.00		0.00		0.00		0.00	

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區為未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為死亡率指標之縣市排序，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

4.灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.3-5 97-99 年之各縣市重要交通安全問題—數據版

群組	縣市 ¹	機車			高齡者		酒駕(超過 0.25%)	
		未正確配戴安全帽	年輕人	高齡者	行人	自行車	機車	汽車
	臺灣地區	16.42	100.36	100.79	71.77	35.27	25.35	34.94
	前 80%數值	21.82	163.44	189.51	95.90	60.67	34.57	54.95
1	臺北市	13.74	60.91	15.32	63.02	6.09	6.23	0.00
	臺北縣	13.24	68.53	28.27	52.90	10.57	24.66	33.15
	臺中市	18.84	86.51	57.00	76.89	11.63	25.43	50.00
	臺中縣	32.04	123.96	89.60	72.01	33.87	30.37	61.22
	臺南市	14.95	70.62	50.05	36.67	18.30	9.75	83.33
	臺南縣	23.61	137.48	187.62	82.19	79.87	16.95	17.60
	高雄市	12.65	54.40	62.18	68.32	28.58	31.64	33.33
	高雄縣	10.94	198.81	151.39	64.94	51.87	28.44	15.58
	桃園縣	16.03	65.28	62.12	113.90	24.60	28.63	47.17
	彰化縣	26.90	89.71	110.77	68.14	76.57	20.94	21.83
2	基隆市	11.48	88.36	7.96	78.57	15.71	24.37	16.67
	新竹市	17.32	62.36	69.96	86.66	8.85	25.39	63.33
	嘉義市	12.50	51.62	101.09	146.39	33.44	36.39	66.67
3	新竹縣	25.44	258.27	146.48	99.45	17.61	30.69	28.89
	苗栗縣	12.33	134.07	120.29	71.69	17.91	32.69	40.72
	南投縣	21.17	75.20	122.19	79.82	23.59	29.49	35.43
	雲林縣	16.43	105.64	223.22	59.06	58.91	20.53	27.47
	嘉義縣	20.69	176.16	219.98	78.63	90.39	23.42	30.20
	屏東縣	5.48	152.53	227.83	57.58	76.01	32.70	47.92
	宜蘭縣	10.89	171.06	167.21	78.01	78.14	23.89	45.56
	花蓮縣	8.53	143.26	213.51	86.86	47.40	32.27	30.36
	臺東縣	15.95	184.00	287.98	77.61	22.19	52.63	50.61
	澎湖縣	—	67.33	95.07	71.60	0.00	13.33	0.00
	金門縣	—	70.37	57.12	115.93	0.00	0.00	33.33
	連江縣	—	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	單位	百分比	每百萬人口數死亡率				百分比	百分比

註：—未進行實地調查，故無相關數據。

1. 灰底數值代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於台灣地區數值；粗體數字代表該縣市以人口數為基礎之死亡率高於前 80%。

表 3.3-6 97-99 年之各縣市重要交通安全問題—圖示版

群組	縣市 ¹	機車			高齡者		酒駕(超過 0.25%)	
		未正確配戴安全帽	年輕人	高齡者	行人	自行車	機車	汽車
1	臺北市	△						
	臺北縣	△						
	臺中市	○			○			○
	臺中縣	●	○				○	●
	臺南市	△						●
	臺南縣	●	○	○	○	●		
	高雄市	△					○	
	高雄縣	△	●	○		○	○	
	桃園縣	△			●		○	○
	彰化縣	●		○		○		
2	基隆市	△			○			
	新竹市	○			○			●
	嘉義市	△			●		●	●
3	新竹縣	●	●	○	●		○	
	苗栗縣	△	○	○			○	○
	南投縣	○		○	○		○	
	雲林縣	○	○	●		○		
	嘉義縣	○	●	●	○	●		
	屏東縣	△	○	●		●	○	○
	宜蘭縣	△	●	○	○	●		○
	花蓮縣	△	○	●	○	○	○	
	臺東縣	△	●	●	○		●	○

註：●代表該縣市死亡率指標值超過所有縣市的前 80%累計值。

○代表該縣市死亡率指標值超過台灣地區平均值。

△死亡率指標值雖低於台灣地區平均值，但全國各縣市均有未正確配戴安全帽問題，這些縣市仍須進行該問題之改善。

第四章 各國道路安全改善行動方案

為健全我國道路交通安全改善機制，本章主要回顧整理國內外對於道路安全的改善計畫或經驗，內容包括速度管理、高齡者安全、飲酒駕車、安全帶以及安全帽等五大課題，探討層面分別是教育與宣導、法規與執法、工程與管理等。

4.1 速度管理

超速常常造成一些嚴重的交通事故問題，許多國家皆提出不同的方法與措施來預防或降低超速的情形，以避免超速造成的交通危害，而這些方法可歸類為教育、執法與工程三個方面進行說明。

4.1.1 教育與宣導

教育宣導的目的是透過舉辦公眾活動、透過媒體、廣播等方式來告訴民眾超速是不合法的行為，且容易發生交通事故。

舉辦公眾活動

美國的 National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)，透過定期舉辦『Speed Shatters Life』活動，以提升民眾對速度的認知，並希望民眾可以給予適當的意見提供制定速限(speed limit)的標準 (NHTSA, n.d)，另外透過公眾意見與過去、新訂法規的有效配合與批准來訂定合理的速限，歐盟也有類似的活動。

我國也辦理網路推廣活動：包括「2009 燈會小提燈交通安全有獎徵答」、「168 交通安全隨堂考」、「機車超速安全宣導標語徵選暨票選」，機車超速安全宣導標語徵選暨票選是由民眾設計創意標語，並票選出前 15 名，提供各縣市作為標語來警醒騎車時不要超速(交通部道路交通安全督導委員會, 2011)。

澳洲在廣告宣傳方面，NSW Government 拍攝了許多與超速有關的宣導影片，也舉辦一些活動(圖 4.1.1)，『The pinkie campaign』宣導對象主要是年輕超速駕駛者，一般民眾皆可參與此活動。該活動透過電視、平面廣告、戶外活動等方式宣傳，向民眾宣導超速駕駛為社會不能接受的行為；另外也針對已掛上 P 牌的駕駛者(過去曾有超速違規紀錄的駕駛者)用宣導影片說明將加強對他們的執法，並勸阻超速(NSW Government, 2010)。



圖 4.1.1 澳洲 NSW Government 舉辦的活動

影片宣導

英國諾福克郡的宣導影片內容告訴民眾，超速造成死亡車禍後，對死者的愧疚與陰影會無法抹去(THINK, 2011)。澳洲製作以舉小指的影片告訴民眾超速駕駛不為大家所接受，也以影片宣導的方式，提醒民眾於鄉村道路行駛不要超速駕駛，此外，也提醒汽車業者，要求其汽車廣告應減少激進駕駛畫面(NSW Government, 2010)。

公布測速照相位置於網站

在網站上公布測速照相的位置不但提醒民眾該路段是危險路段，也能讓駕駛者在該路段行駛時降低速度。新加坡與我國內政部警政署在網站上提供了各個縣市測速照相機位置點查詢(內政部警政署,無日期)，而英國 (KENT & MEDWAY Safety Camera Partnership, n.d)與澳洲維多利亞區(State Government Victoria, 2011)也透過網站內 Google 地圖，提供民眾查詢測速照相機的位置。

勸導

在公司營運車輛車貼上公司貼紙或申訴號碼，而當司機開車超速時，其他用路人可以透過車身的貼紙得知該車輛所屬的公司，或者是透過電話號碼申訴，以達到減少司機超速駕駛的目的。

表 4.1-1 「速度管理」之教育宣導彙整

構面	方案與計畫	對象	國家
舉辦公眾活動	提供民眾適當法規建議	全民	美國、歐盟
	伸出小指，告訴超速者沒有人會覺得超速駕駛是了不起的行為	超速駕駛、年輕駕駛者	澳洲
	安全標語設計、舉辦猜燈名、有獎徵答活動	全民	中華民國
影片宣導	超速會造成難以抹去的陰影	全民	英國
	以舉小指的手勢宣導	超速駕駛、年輕駕駛者	澳洲
	汽車廣告宣導於鄉村道路行駛不要超速，同時提醒汽車業者廣告時應減少激進駕駛行為	超速駕駛、年輕駕駛者	澳洲
公布測速照相機位置	文字敘述路段或提供測速照相位置	全民	中華民國、新加坡
	搭配地圖提供測速照相位置	全民	澳洲維多利、英國
勸導	在公司車輛貼上公司貼紙或申訴專線，透過用路者檢舉超速司機	---	英國、中華民國

4.1.2 法規與執法

執法方面主要係透過主要事故地點的分析，在高風險地區嚴格取締超速駕駛，或是隨機佈署執法地點，以讓超速駕駛者清楚認知於任何時間與地點均有執法取締，以減少其超速駕駛之行為。執法的方式可分為固定式與移動式測速照相，超速者處以罰鍰，最嚴重甚至可吊銷駕駛執照。

架設固定式或移動式照相機

防止駕駛者超速最常見也最為有效方法為架設固定式或移動式測速照相機，如圖 4.1.2 所示，固定式測速照相與錄影機設於路旁或中央，24 小時監控是否有人超速並拍照錄影取證；而移動式即為員警於某一時間在特定路段架設拍攝儀器，或透過測速槍來取締違規超速駕駛，其維修與維護費用較固定式低。



圖 4.1.2 移動式及固定式測速照相機

澳洲對重車(4.5 噸以上車輛)採用點對點式照相(圖 4.1.3)，而通常是衡量兩個距離 2~5 公里測速照相機，駕駛者的速度將會根據通過這兩個測速照相機的時間計算，若平均速度超過速限將會被寄罰單(NSW Government, 2011)，且在特定狀況下，允許自動化速度執法技術的使用；結合高能見度(增加測速照相機提高超速違規取締的能見度)與低寬容值(降低速限寬容值)的無預警式(每次取締位置皆不同)超速執法。



圖 4.1.3 點對點式照相

嚇阻

除了設立真實的測速照相機外，也有許多國家在某些路段設立無照相功能的照相盒，在英國許多鄉村道路皆設有這種照相機。我國位於國道上有部分的照相盒皆為警告作用(有閃光燈)無真實照相功能，另外為了增加嚇阻效果也將 10 年以上車齡的國道警車停放於高速公路路肩，雖然車內無員警執勤，但達到了警告駕駛者不要超速的效果。

懲處

超速違規通常以違規取締的速度對應的範圍速度罰款，速度範圍值依照國家而有所不同，通常都會有寬容值，各國所訂寬容值也不同，超過寬容值即被取締。表 4.1-2 為日本所訂定的罰款標準(長野縣警察, 2009)，而目前澳洲維多利亞區、葡萄牙、韓國、日本、我國等地區皆有使用，由於我國機車數量龐大，因此另外訂定機車罰款標準；法國、希臘則採用超過所訂寬容值後罰款並吊銷駕照；而瑞士罰款標準是依照個人財富而進行罰款，高罰款金額同時也可嚇阻超速行為；芬蘭(Traffic Technology Today, 2008)與紐西蘭(The Dominion Post, 2011)分別有採取零寬容值政策與降低寬容值政策，在平日維持平常標準寬容值，而假日時降低寬容值。記點即違規經取締後依照標準紀錄違規點數，達一定標準就吊銷駕照，而英國則是移送法辦，出庭接受審判(Geneva, 2008)。

表 4.1-2 日本超速罰款標準

超過速度範圍 (km/h)	罰款金額 (円)
30~35	50000~60000
36~39	60000~70000
40~44	60000~80000
45~49	70000~80000
50~60	80000~90000
61~70	90000~100000
70~79	100000

連帶懲處

澳洲規定貨車超速時，貨主、運送公司、收貨者間有連帶處罰關係。例如貨車(重車)為了趕上班表規定時間，超速駕駛發而生事故，則負責運送的公司，甚至是貨主，有可能都需要負車禍的連帶責任，施行目的主要是為了減少重車所造成的事故比率(Geneva, 2008)。

累犯者加強取締與執法

對於曾經因超速而被取締者又再次因超速而取締，澳門採用提高罰金並吊銷駕照的方法(無名氏, 2007)；瑞士、我國除提高罰款、吊銷駕照外，還會押扣車輛(全國法規資料庫, 2005)；澳洲對於超速累犯者會強制其在車牌旁掛一面 P 牌，由於 2006 年掛有 P 牌的駕駛者造成事故的比率大幅增加，因此 2007 年開始，警察藉由 P 牌辨識，會特別注意掛有 P 牌的駕駛者，以降低超速駕駛者因超速而又造成嚴重事故(City of Ryde, 2007)

降低學區或住宅區速限

為了保護學童安全，將學校附近改為低執法寬容值區域，警察會加強對超速的執法，例如紐西蘭(New Zealand Police, n.d)、澳洲、美國均訂定了相關法規。住宅區也可規劃為交通寧靜區，控制流量且設計低速限，以降低機動車輛在交通寧靜區之事故發生風險與事故嚴重性，給予住宅區之居民良好之道路安全環境與居住環境，並重新檢討罰款金額，同時採取高違規點數低罰款的策略可搭配標誌標線號誌等方法達到目標，例如日本、澳洲等皆施行此方法(謝銘鴻、邱燦坤 2009)。

表 4.1-3 「速度管理」之法規與執法彙整

構面	方案與計畫	國家
照相錄影機	固定式照相錄影機 架設固定式照相錄影機	美國、澳洲、英國、中華民國、歐盟
	架設點對點式照相機	澳洲、紐西蘭
	移動式照相錄影機 在重要時段，由警察以測速槍取締	美國、澳洲、英國、中華民國、歐盟
嚇阻	固定式無照相功能照相盒	英國、中華民國
	將淘汰警用車輛停放於國道旁以嚇阻超速	中華民國
懲處	以違規取締的速度對應的範圍速度罰款	澳洲維多利亞區、葡萄牙、韓國、日本、中華民國
	寬容值 罰款並吊銷駕照	法國、希臘
	依照個人財富罰款	瑞士
	平日維持正常值，假日降低寬容值，加強取締超速車輛	紐西蘭
	零寬容值	芬蘭
	到達規定點數標準即吊銷駕照或移送法辦	澳門、中華民國
	貨主、貨運公司、收貨者負連帶責任	澳洲
累犯者加強取締與執法	累犯加重罰款金額	瑞士、澳門、中華民國
	警方特別注意P牌駕駛者	澳洲
降低學區或住宅區速限	降低學區速限	紐西蘭、澳洲、美國
	降低住宅區速限，並規劃成交通寧靜區	日本、澳洲等

4.1.3 工程與管理

利用安裝車內的輔助系統或道路基礎設施的設計，可改變駕駛者的用路習慣，使駕駛者降低車速，例如在道路設計採用路寬漸窄、圓環、減速標線與減速墊等。

路寬漸窄與道路彎曲

英國與日本採用路寬漸窄的方式，以縮小路寬使交通速度趨緩。不論是從路邊漸窄或是從中央分隔島漸窄，均能有效減低車流速度。此類設計之影響相當廣泛，部分道路可能要重新設計，包括縮小原車道寬度或建立路邊保留等(OECD, 2006)。

道路彎曲是利用車輛運動軌跡所產生之側方向力，以擾亂駕駛人直線行進時加速慾望，藉由物理原理及車輛操作慣性來達到強制減速目的。類型可分為曲柄型設計、狹窄化設計、曲線型設計與迴旋型設計，日本在大阪市區即有許多這類型的設計(謝銘鴻、邱燦坤，2009)。

拱門、安全島與圓環

拱型閘門設計原理為利用駕駛者感知能力，使駕駛者認為通過拱型閘門必須要降低速度，以達到降低速度之效果，而拱型閘門適用環境為速限轉換區、不同道路類型轉換區、不同城市或鄉鎮轉換區，德國即有採用此類道路設計。

安全島不僅將車輛分流也間接阻止車輛進行加速超車的動作，以達到速度管理的目的。安全島與分隔島之設計主要為改變車道數與車道寬度，可防止超車、增加行人安全並降低速度，美國、澳洲、紐西蘭、法國、新加坡、我國等許多國家皆有使用。

圓環在十字路口可有效減低速度，並且可改善行車效率與減少道路事故。圓環在國外已越來越普遍，尤其是歐洲地區，荷蘭、法國、德國等道路上皆有不少圓環的設置 (OECD, 2006)。

標線

澳洲為了使學區更為安全，防止激進的超速駕駛行為，在學區內劃設了龍齒（如圖 4.1.4），此方法可以使駕駛者更清楚學校附近的速限，在進入學校範圍的前端先在地上標明學區速限為每小時 40 公里，道路沿線皆有龍齒於左右側提醒駕駛者目前正在學區速限為 40 的區域，須注意行駛速度，以免違規受罰或造成交通事故 (Soames Job & Peter Collins, 2009)。



圖 4.1.4 澳洲學校附近的龍齒標線

立體標線的設計概念類似於減速標線與減速墊，繪製的位置可以分為道路中央與道路兩側，利用標線立體化的效果（如圖4.1.5），以影響駕駛之視覺大腦認知，而逐漸降低速度。歐盟、加拿大與美國、日本、澳洲、我國等大多將此類標線繪製於道路中央，而中國將標線繪製於道路兩側，產生所見路寬窄於實際路寬

的效果(Geneva, 2008)。立體標線設計之優點為不會產生噪音，能達到減速的效果，適用於交通寧靜區與住宅區，中國等皆有採用此方法降低速度。



圖 4.1.5 立體化標線

減速丘係以直接改變路面設計以降低車輛速度，缺點為當車輛經過時，常有噪音產生。另外一種形式為減速墊，減速墊以「墊」的方式置於路面，長度較長、寬度與高度較小，減速效果較差，且對於車身較寬之大貨車與大客車無作用，但其噪音音量小，適用環境介於住宅區與非住宅區之間(OECD, 2006)。依照 WHO Speed Management 所調查，在西非迦納採用的 6 種不同型式減速丘中，效果最佳的為 3.7 公尺寬的減速丘(Geneva, 2008)。減速丘使用廣泛，歐盟、亞洲、美洲、非洲迦納等皆有採用。

號誌設計

感應號誌是當車輛行駛速度過快時，下一個號誌會感應到訊息，使其變為紅燈，具有懲罰效果，亦可應用在郊區車輛較少之地區，例如將號誌設置為紅燈常駐，當感應到有車輛經過時，轉換為綠燈，可降低車輛在郊區的行駛速度。

調整綠燈帶寬是利用號誌來調節交通流量，儘量減少行車與停車時間，包含週期長度、綠燈帶寬、時距。利用縮短綠燈帶寬使號誌周期時間減短，車輛行駛速度便會下降，達到控制速度的目的，此種減速方式於郊區較為適用(OECD, 2006)。

牌面與看板

美國 Automated Speed Enforcement(ASE)系統透過許多路邊流動設施，如可移動看板、車輛(圖 4.1.6)或固定式速度限制牌面，以提醒駕駛者不要超速(NHTSA, 2008)，澳洲、紐西蘭、我國等亦有類似作法。另外，美國、澳洲、我國也設置固定式速度顯示器，以提醒駕駛者當前速度(如圖 4.1.7)。澳洲在時常發生事故的路段，提醒駕駛者若超速會加重處罰，如圖 4.1.8 (NSW Government, 2011)。一般的最高速限通常是採固定式速限標誌，我國另有「最低速限標誌」(如圖 4.1.9)；美國、澳洲、我國另使用了「可變限速標誌」，可依交通狀況視需要降低速限。



圖 4.1.6 美國移動式限速標誌牌



圖 4.1.7 我國固定式速度顯示看板



圖 4.1.8 澳洲加重處罰牌面



圖 4.1.9 我國固定式速限標誌

安裝車內系統

車內實體設施的安裝方面，歐盟道路安全委員會較為強調，透過黑盒子、電子車輛識別(EVI)與(ISA)的配合達到速度管制的目的。

(1)黑盒子：

黑盒子可以記錄駕駛行車紀錄，例如轉向、加速與駕駛者的速度，透過黑盒子可以與實際速限做比較，若事故發生，就由此蒐證，達到嚇阻超速的效果。

(2)電子車輛識別(EVI)：

電子車輛識別(Electric Vehicle Identification, EVI)是一個可以透過電子方式辨識出每台獨立車輛的系統，具體而言，該系統是一個可靠的辨識車輛通訊系統，有適合且安全的介面，通常組合了車輛安全系統基本元件，負責車輛與實體設施的溝通。

(3)智慧型速度輔助系統(ISA)：

智慧型速度輔助系統(Intelligent Speed Assistant, ISA)系統可以取得車輛在路網中的位置，並比對所處路段速限，感測車輛是否有超速並告訴駕駛者，ISA 的安置目標就是預防超速，其系統的控制等級區分為四級，如表 4.1-4 所示。目前歐盟、澳洲與中國皆有著手進行研發 (European Commission Road Safety, n.d)。

表 4.1-4 整體 ISA 控制系統等級

支援等級	回饋模式	回饋
資訊告知	可見的訊息提示	系統顯示速度提醒駕駛者速度的改變
警告(開放式)	可見或語音的訊息提示	當駕駛者超速，系統警告並提醒該區速度，告知他減速，駕駛者可自行決定要略過警告或減速
干涉控制(半開放式)	觸覺煞車(適中型/執行力較低的回饋機制)	如果駕駛者想要超速話，他會受到系統的控制，但是如果駕駛者執意超速，那還是可以超過速限行駛
自動控制(封閉式)	觸覺煞車(強制執行的回饋機制)/絕對煞車	最高車速自動由系統控制，駕駛者無法超速行駛

各項「速度管理」之工程面作法，彙整如表 4.1-5。

表 4.1-5 「速度管理」之工程與管理彙整

構面	方案與計畫	國家
路寬漸窄與道路彎曲	以縮減路邊寬度或是從中央分隔島以控制車速	英國、日本
	改變道路平面線型，以曲線控制行車速度	日本
	設計拱門使得視覺上路寬縮減而降低行駛速度	德國
拱門安全島圓環	將車道以安全島分開，改變車道數與車道寬度，並間接阻止車輛進行加速超車的動作	美國、澳洲、紐西蘭、法國、中華民國、新加坡
	將路口設計成圓環以降低穿越時的速度	荷蘭、法國、德國
	學校附近道路兩側繪製龍齒標線，提醒駕駛者減速	澳洲
標線	立體標線 在道路中央繪製立體標線，使駕駛產生立體幻覺而降低速度	歐盟、加拿大、美國、日本、澳洲、中華民國
	在道路兩側繪製立體標線，使駕駛產生立體幻覺而降低速度	中國
	減速丘 改變路面設計，將路面墊高，車子經過時為避免震動因此會減低速度	歐盟、亞洲、美洲、非洲迦納
號誌	感應號誌 當感應到車輛行駛速度過快時，會將下一路口由綠燈轉為紅燈以降低速度	美國
	綠燈帶寬 利用縮短綠燈帶寬，減少號誌周期時間來降低行車速度	美國、法國
牌面與看板	不可變式速限牌面	澳洲、紐西蘭、美國、中華民國
	固定式速限牌面	美國、澳洲、中華民國
	可變式速限牌面	美國、澳洲、中華民國
	設置「測速照相並加重處罰」牌面	澳洲
車內輔助系統	設置移動或固定式速度顯示看板	美國、中華民國
	黑盒子	澳洲、紐西蘭
	電子車輛識別(EVI)	歐盟
	智慧型速度輔助系統(ISA)	歐盟、澳洲、中國

4.2 高齡者

隨著人類壽命延長，社會結構逐漸轉為中高齡階層，高齡者出外頻繁，各國相對於此狀況分別提出不同策略，尤其在亞洲地區屬高齡層人口較多的日本，對於老年人交通安全措施，更是提出諸多制度與規範，十分值得學習，因此本計畫特別將各國對於高齡者的安全措施獨立出來詳述說明。以下分別以教育宣導面、執法面以及工程面的方向，進行分析與探討。

4.2.1 教育與宣導

面對高齡化社會的來臨，各國對於高齡者道路安全有很多教育宣導的作法，一般可區分為行人及駕駛者兩方面，前者分別有媒體宣導、提高對高齡者的警覺性、舉辦活動及提供免費巴士接駁等作法，後者則一般以媒體宣導及高齡駕駛標誌等，分述如下。

媒體宣導

因應高齡化社會，我國道安委員會提出一連串的教育宣導活動，包括：印製宣導摺頁、海報、宣導品等(編印長者用路安全摺頁、製作反光帽，空心帽及棒球帽、「高齡者行的安全」個人化郵票等文宣)，如圖 4.2.1 所示。透過各縣市警察局分送於高齡資源學習中心、高齡者易肇事地點、附近鄰里公園及社區運動之高齡者，以加強高齡者的行人觀念 (道安委員會，民 98 年)。



圖 4.2.1 臺灣高齡者教育宣導文宣及宣導品

提高對高齡者的警覺性

各地政府宣導長者上街時可配戴裝飾物，在過馬路的時應享有權利，駕駛者需禮讓長者，停止行駛讓長者可以安全通行，例如：巴拿馬建議長者上街過馬路時，頭戴一頂紅色安全帽作警示信號；挪威奧斯陸市的長者則是上街胸前要配戴一枚特別的綠色胸章，鮮艷奪目 (張開國、楊智凱、周文靜，2003)。

舉辦活動

為了提高長者於交通方面的自我保護能力、宣導文明交通，中國上海市公安局

交巡警總隊和上海市老齡工作委員會一起舉辦「保護長者出行宣導文明交通宣傳活動暨高齡者交通安全啟示錄贈書活動」。市交巡警總隊收集及整理了有關長者走路、騎車、乘車的典型交通事故案例，分析高齡者的心理和交通行為，配以圖畫，編成《高齡者交通安全啟示錄》一書贈予長者 (劉興偉、錢承飛 編輯，2003)。

香港交通總部及道路安全議會特別於 2009 年推廣長者行人安全並創辦「長者平安號巴士巡禮」，如圖 4.2.2 所示。活動內容包括道路安全問答比賽，影視名人唱出道路安全願景歌，藉由社會知名人士對長者社群的號召力，將「愛自己、愛家人，做個精叻過路人」的資訊廣泛地推廣，提醒長者行人要善用過路設施及遵守過路規則。另外，「長者平安號」巴士則在熱鬧街區發放宣傳單及紀念品，希望參與者及傳媒向其他地區的長者宣揚道路安全，以減低長者的交通事故率。在成效方面，深水埗區內的交通意外死亡人數由 2008 年的 19 人下降到 2009 年的 9 人 (道路安全議會，2010)。



圖 4.2.2 長者平安號巴士巡禮宣導活動

提供免費巴士接駁

高齡者自行駕駛困難，加上使用捷運對他們而言不只是種負擔，也有相當危險性，因此美國 BACS(Bay Area Community Services)提供阿拉米達郡(Alameda County)的長者免費接駁車服務。接駁車於星期一及星期二早上十點半到下午兩點半免費提供服務，居住服務協調員根據長者所定的日期，時間和目的地在預定好的地方提供運輸服務。長者只需在坐車的前一天以傳真或是電子信箱的方式跟 BACS 預約，隔天將會準時接送 (BACS, n.d)。而在英國地區，只要符合條件的長者在登車的時候向駕駛出示 BUS PASS 或是以透過接觸車上的感應器，即可享有於星期一到星期五、週末及公眾假期早上九點半到晚上十一點免費搭乘公車的優惠 (THINK, n.d)。



圖 4.2.3 為長者提供的免費巴士服務

媒體宣導

交通部道安委員會曾邀請藝人擔任「年長者騎車安全」宣導短片代言人，運用電視媒體密集播放宣導，並分送全國有線系統播放宣導。在文宣方面，道安委員會委託運研所，針對高齡駕駛健康評估和交通安全印製了宣導摺頁，如圖 4.2.4 所示。摺頁中放置高齡駕駛能力的自我健康評估表，適當的提醒高齡者駕駛前應事前評估其狀況是否可駕車，才不會影響行車安全（謝蕙蓮，2011）。

圖 4.2.4 我國高齡者健康評估摺頁文宣

高齡駕駛標誌

臺南市政府曾設計「高齡駕駛」標誌貼紙(如圖4.2.5所示)貼在高齡駕駛者的車上，由勤區員警逐家發送，呼籲所有駕駛人，禮讓車上貼有「高齡駕駛」標誌的車輛，給與高齡駕車者安全的路權（道安委員會，民98年）。



圖 4.2.5 臺南市政府的「高齡駕駛」標誌貼紙

各項有關「高齡者」之教育宣導作法，經彙整如表4.2-1。

表 4.2-1 「高齡者」之教育與宣導彙整

類別	構面	方案與計畫	對象	國家	評估
行人	宣導	製作交通安全節目印製各式交通安全文宣品（如摺頁、海報、貼紙等）以及短片於電子媒體通路加強宣導	全民	日本、中華民國	---
		電視及平面媒體加強宣導	全民	中華民國	---
		高齡者交通指導員	高齡者	日本	---
	提高對高齡者警覺性	長者上街頭戴一頂紅色安全帽作警示信號	高齡者	巴拿馬	---
		長者上街頭胸前要配戴一枚特別的綠色胸章，鮮艷奪目	高齡者	挪威奧斯陸市	---
	舉辦活動	保護長者出行宣導文明交通宣傳暨高齡者交通安全啟示錄贈書活動	高齡者	中國上海	---
		長者平安號巴士巡禮活動	全民	中國香港	深水埗區交通意外死亡人數由 2008 年 19 人下降到 2009 年的 9 人
		川柳徵文募集	全民	日本	---
		交通安全體操	全民	日本	---
		自行車實際教室	高齡者	日本	---
	體驗	交通安全示範區	高齡者	日本	---
		步行者教育系統	全民	日本	---
		提供免費巴士接駁服務	高齡者	美國、英國	---
駕駛者	媒體宣導	邀請藝人擔任「年長者騎車安全」宣導短片代言人，運用電視媒體密集播放宣導	全民	中華民國	---
		印發行「高齡駕駛人健康評估與交通安全常識摺頁」	全民	中華民國	---
		「高齡駕駛」標誌貼紙貼在高齡駕駛者的車上	高齡者	日本、中華民國	---
		繳納駕照優惠	高齡者	日本	---

4.2.2 法規與執法

除教育宣導外，以下針對高齡者之行人及駕駛者兩方面，整理國內外相關法規；在行人方面，包括了提高對高齡者的警覺性及不得對長者鳴喇叭兩項；在駕駛者方面，主要是高齡者限制換照的規定(參考表 4.2-2)。

提高對高齡者的警覺性

為了確保長者安全過街，部分國家和地區制定長者過街交通法規，在德國慕尼黑規定市內交通路口都必須有警示牌，上面畫一長者手持拐杖，告誡司機過路口時要注意長者交通安全，預防發生交通事故。奧地利維也納則規範長者過街要有人陪護，交通路口還有一名交警手持彩旗為長者過街發號施令，車輛和行人自覺讓路給長者。在荷蘭阿姆斯特丹，長者上街時要配戴一條黃色綬帶，使車輛和行人一目了然，夜間過馬路時綬帶還會閃閃發光，按當地交通法規，長者配戴黃色綬帶受法律保護，一切車輛都要讓長者安全過街（楊麗瓊，2011）。

不得對長者鳴喇叭

紐西蘭惠靈頓規定行駛在大街上的車輛遇有長者過馬路時不得鳴喇叭，以免長者因聽力差且緊張中出錯，釀成車禍，而隨意鳴喇叭者將受到處罰；愛爾蘭都柏林規定：長者上街和過馬路時，需有一名親人或其他成年人陪同，遇有長者過馬路時車輛要慢行、禁止鳴喇叭，違章者將被吊扣駕照 3~5 個月（楊麗瓊，2011）。

高齡者換照限制

我國一般民眾的駕照是六年換發一次，職業大客車和大貨車則限制超過 60 歲不能考照，計程車駕駛年齡限制雖然延長到 68 歲，但 60 歲以後每年體檢通過才能換職業駕照（謝蕙蓮，2011）。

美國司機的年齡沒有上限，但目前美國已有 20 多個州制定了特別法規，針對高齡者在申請延期駕照時，必須接受身體或視力檢查、強制參加路考、縮短駕照有效期等，以確保高齡者駕車安全。例如，佛羅里達州從 2004 年 1 月 1 日起實行了一項新法律，規定 80 歲以上的駕駛人在申請延期駕照時，必須親自到監理站接受視力測驗，或提供由眼科醫師開具的視力測驗證明；伊利諾伊州的法律則規定，75 歲到 80 歲的長者必須每 4 年換發延期駕照一次，並接受路考；81 歲到 86 歲的長者須每兩年接受一次路考，87 歲以上的長者須每年接受路考；內華達州規定 70 歲以上的長者用郵寄方式申請延期駕照時，必須附帶身體檢查報告；加利福尼亞州規定，一年有兩次以上事故記錄的 70 歲以上持駕照者，必須接受駕駛測驗（無名氏，2007）。

表 4.2-2 「高齡者」之法規與執法彙整

類別	構面	方案與計畫	對象	國家	評估
行人	提高對高齡者的警覺性	路口都必須有警示牌， 圖案為長者手持拐杖， 告誡司機過路口時要注意 長者交通安全	全民	德國慕尼黑	---
		長者過街需人陪護。 交警手持彩旗為長者過街 發號施令	高齡者	奧地利維也納	---
		長者上街時要配戴黃色綬 帶	高齡者	荷蘭阿姆斯特丹	---
		不得對長者鳴喇叭	全民	紐西蘭惠靈頓、 愛爾蘭都柏林	---
駕駛者	高齡者職業 駕照資格	職業大客(貨)車限制超過 60 歲不能考照	高齡者	中華民國	---
		計程車駕駛年齡限制延長 到 68 歲，但 60 歲後每年體 檢通過才能換職業駕照	高齡者	中華民國	---
		高齡者必須接受駕駛測試 以及身體檢查合標準者始 得駕駛許可	高齡者	美國	---

4.2.3 工程與管理

各地區針對高齡者在工程與管理方面亦提出因應措施，主要是改善人行空間、延時綠人系統、改善道路號誌以及腦力測試四項(參考表 4.2-3)。

改善人行空間

南韓在高齡者密集的地方增加更多的行人專用設施，如在路旁設置護欄以避免高齡者違規穿越馬路；紐西蘭(New Zealand)也改善了上下坡道的設計，讓輪椅及代步車(Mobility scooters)通行 (張開國、楊智凱、周文靜，2003)。

延時綠人系統

新加坡於路口安裝「智慧標示燈」(intelligent road studs)，利用設置在路面上的閃爍黃燈來提醒駕駛者前方有行人過馬路，而高齡者只需把他們的優惠卡輕觸裝置在交通燈柱子上的閱卡器即可啟動「延時綠人」的功能，閱卡器上的紅色線條會立刻亮起，顯示綠人閃亮時間將延長通行秒數，讓高齡者有更充裕的時間越過馬路，如圖 4.2.6 所示 (Land Transport Authority, 2011)。



圖 4.2.6 新加坡延時綠人使用說明

改善道路號誌

我國在道路建設方面，得依道路狀況允許標誌、標線大型化及加強夜間識別，使老年者可以清楚識別號誌；新加坡在老年行人密度較高的地區，亦使用反光效果較佳的反光片做交通與導引標誌，改善標誌並加強號誌（張開國、楊智凱、周文靜，2003）。

腦力測試

英國 70 歲以上的長者若要保留駕駛資格，則需每 3 年填寫一份表格，聲明自己沒有癲癇、糖尿病、心臟病等病癥並適於開車。英政府修改交通規定，高齡駕駛者需每 5 年接受一次「腦力測試」以確保道路交通安全題目與智商測試相近。接受測試的高齡者需從一系列圖形中選出特殊的一個。此外，高齡駕駛者還需接受視力測試，但這項測試結果的好壞並不會影響他們是否還能保留駕照。另外，英國交警目前正嘗試開發一種路邊測試儀，檢測駕駛者是否處於某種不適宜駕駛狀態，包括『醉酒、吸毒、疲勞甚至年老』（趙海濤，2008）。

表 4.2-3 「高齡者」之工程與管理彙整

類別	方案與計畫	對象	國家	評估
行人	延時綠人系統	高齡者	新加坡、 日本	---
	在路旁設置護欄以避免違規穿越馬路	高齡者	南韓	---
	改善上下坡道的設計，讓輪椅及「代步車(Mobility scooters)」通行	高齡者 殘障者	紐西蘭	---
	步行者支援情報通訊系統	高齡者 殘障者	日本	---
駕駛者	標誌線大型化及加強夜間識別	全民	中華民國	---
	利用反光效果較佳的反光片改善標誌並加強號誌	全民	新加坡	---
	75 歲及以上駕照持有者每隔 5 年需參加一次腦力測試	高齡者	英國	---

4.2.4 日本對高齡者實施對策

高齡人口為日本主要人口結構之一，幾乎占近整體國家總人數的四分之一，因此相對地衍生出日本高齡人口在食衣住行等方面的社會問題。隨著日本政府對於高齡人口的重視程度與日俱增，其對於高齡者交通安全已訂定一套具合理規範與法律效力的完善制度，對於高齡者環境政策實施措施亦皆較為完善周詳。由於日本無論在科技或醫療技術和資源方面皆屬亞洲地區領先地位，且由於日本屬四面環海島國國家，在相對地理位置及中日社會文化交流與臺灣本土相近，因此本計畫摘述日本對於高齡人口交通安全政策落實之成功案例，作為我國之參考。

教育與宣導

以東京都警視廳的高齡者交通事故防止對策為例，宣導方法包含了交通安全川柳徵文募集、高齡者交通指導員推廣、於高齡者常用交通工具張貼交通安全海報、交通安全體操、高齡者腳踏車實際教室、高齡者交通安全示範區、步行者教育系統、駕照回收活動等。

- 川柳徵文募集

藉由日本本土詩歌「川柳」獨特的型態來進行徵文作為宣導標語(如圖 4.2.7 所示)，高齡者能借由日本傳統文學對交通安全有更深體悟與印象（東京都政府，無日期）。



圖 4.2.7 高齡者交通安全徵文川柳優秀作品

- 高齡者交通指導員推廣

為防止正在穿越馬路的高齡者發生交通事故，東京都從平成 11 年 9 月(1999 年)開始導入了「交通保護誘導員」制度，後在平成 16 年 3 月(2004 年)擴大服務範圍並改名為「高齡者交通指導員」，從事交通安全教育推廣、高齡者家庭訪問宣導、重點路口高齡者協助等。高齡者交通指導員是都內各警察署署長委任的志工，從事活動時必須配帶「高齡者交通指導員證」，穿著藍色帽子、背心，並配帶腕章，如圖 4.2.8 所示。至 2011 年止，東京都內約有 2400 名指導員在 23 個區域內進行宣導與協助。另外，負責單位每年都會定期為志工舉辦研討會來教育最新道路安全措施與規範（東京都政府，無日期）。



圖 4.2.8 高齡者交通指導員宣導照片

- 於高齡者常用交通工具張貼交通安全海報

政府選擇在高齡者常搭乘的東京都路面輕軌電車上張貼海報進行宣導，宣導內容主要為教育高齡者要留心注意號誌及穿上反光物料、不要在禁止穿越的地方橫越馬路、確實遵守交通規則並於夜間和下雨天讓駕駛注意到自己，如圖 4.2.9 所示（東京都政府，無日期）。



圖 4.2.9 日本高齡者宣導文宣

- 交通安全體操

日本政府委託日本女子體育大學的坂本副教授編了一系列簡單的「交通安全體操」，為長者到小孩都能簡單上手的防止交通事故體操，包括了從行穿線橫越馬路時的左右安全確認到橫越時的基本動作，如圖 4.2.10 所示（東京都政府，無日期）。



圖 4.2.10 實施交通安全體操

- 高齡者自行車實際教室

警視廳以居住在高齡者交通安全示範區的高齡者為對象，教導安全騎乘自行車的方式、正確騎乘規則、禮儀等的自行車實際教學，如圖 4.2.11 所示（東京都政府，無日期）。



圖 4.2.11 自行車實際教學

- 高齡者交通安全示範區

高齡者交通安全示範區係針對高齡者交通安全教育及基於交通事故實例的取締處罰、交通安全設施整備等，以防止交通事故為導向的講習會舉行的地區。東京都的高齡者交通安全示範區分為十個區域，每個區域裡有數個交通安全示範區，如圖 4.2.12 所示。透過高齡者交通安全示範區這種活動，能使當地的住民一同推進地區交通安全意識，並加以擴及旁邊的地區，以減少目前日益增加的高齡者交通事故（東京都政府，無日期）。

方面	署 名	名 称	住 所
十 方 面	滝野川	滝野川東高齢者交通安全モデル地区	北区滝野川1・2丁目
	王 子	かみなか高齢者交通安全モデル地区	北区上十条1～5丁目
			北区中十条1～4丁目
			北区十条仲原1～4丁目
	赤 羽	赤羽高齢者交通安全モデル地区	北区志茂1～5丁目
	板 橋	常盤台高齢者交通安全モデル地区	板橋区常盤台1～4丁目
			板橋区南常盤台1・2丁目
	志 村	志村高齢者交通安全モデル地区	板橋区志村1丁目13～32番
			板橋区志村2丁目
			板橋区小豆沢2丁目17～23番
			板橋区小豆沢3丁目
	高島平	高島平高齢者交通安全モデル地区	板橋区高島平2・3丁目
	練 馬	春日町・早宮高齢者交通安全モデル地区	練馬区春日町1・3丁目
			練馬区早宮2・4丁目
	光が丘	光が丘高齢者交通安全モデル地区	練馬区高松1～6丁目
	石神井	石神井高齢者交通安全モデル地区	練馬区東大泉1～7丁目
			練馬区大泉学園町1・2丁目

圖 4.2.12 東京都高齢者交通安全示範區第十區

- 步行者教育系統

東京都政府的交通安全課備有可模擬透過穿越馬路時危險映像的「步行者教育系統」出租，以供東京都各區、市、町、村、警察署、學校、交通安全團體、事業單位舉辦交通安全講習時使用。該系統用特殊的墊子當做道路來模擬橫越馬路時的狀況，再根據不同的狀況與步行影像進行模擬合成，讓使用者體驗穿越馬路時的危險性，如圖 4.2.13 所示（東京都政府，無日期）。



圖 4.2.13 高齢者實際體驗畫面

- 繳納駕照優惠

在東京 65 歲以上高齡駕駛者造成的交通事故比例持續增加，為了降低高齡駕駛者帶來的安全問題，東京都政府與警視廳共同宣導「自主繳回駕照運動」，提出當高齡者感到自己開車的技術下降，或是會讓家人擔心駕駛安全時，就是可考慮繳納駕照的時候。駕照繳納後，高齡者可以申請「駕駛經歷證明」以及東京都警視廳交通部長核發的「達成證」，如圖 4.2.14 所示，以後只要持有該經歷證明，就可在貼有自主繳回駕照運動圖示的店家、公共場所享有各種特約優惠（東

京都警視庁，無日期）。

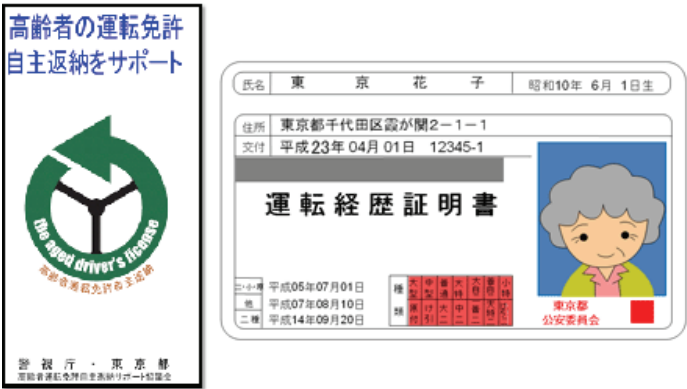


圖 4.2.14 駕駛經歷證明書以及活動宣導文宣

● 高齡駕駛標誌

日本自 2002 年始鼓勵 70 歲以上的高齡者在他們的汽車上貼一個特殊的標誌，讓其他駕駛者提高警覺。2010 年，警局欲將象徵 70 歲以上高齡駕駛者的紅葉標誌改為四葉幸運草圖案，由原本喻為「飄零的落葉」改為新標誌象徵幸福的「幸運四葉草」，其中還隱含有取自“Senior”中的“S”圖案，而對於高齡駕駛者標識內容如表 4.2-4 所示（東京都警視庁，無日期）。

表 4.2-4 高齡駕駛者標識內容

高齡駕駛者標識	
【2010 年 2 月 1 日開始】	
圖畫樣式	新 舊
	 
	變更前標示也同樣可以使用
需要張貼對象	領有普通自小客車駕照年齡在七十歲以上的人，因為伴隨著加齡產生身體機能低落經醫師判斷恐影響駕駛安全的人
表示義務	符合上述對象的人鼓勵張貼（無強迫，沒有罰則）
張貼對象車輛	對象車輛： 一般自小客車（125cc~250cc 機車也包含在內） ※計程車等的營業用車輛也包含
張貼位置	貼於車體的前面與後面兩方，離地面 0.4 公尺以上 1.2 公尺以下容易被辨認的位置
其他駕駛看到此標誌的遵守事項	<p>貼有上述兩種標誌的車輛在行駛時，在不可避免地為防止事故發生的情況除外，對該行進車輛側向超車或切入時，違反道路交通法</p> <p>罰鍰：大型車與中型車 7000 日元、普通車與二輪機車：6000 日元、小型車與特殊車：5000 日元</p> <p>行政處分：點數 1 點</p>

- 工程與管理

日本政府對於提昇高齡者交通安全，在工程與管理上主要作為係設置步行者支援情報通訊系統，以下為該系統的介紹。

「步行者等支援情報通信システム」（中譯：步行者支援情報通訊系統，英譯：Pedestrian Information and Communication Systems, PICS）針對高齡者及身心障礙者步行者提供適當時間、適切內容的道路情報，使其能更安心、安全、便利、快速舒適的移動。系統的組成是藉由提供給步行者的小型攜帶終端設備(如圖 4.2.15 所示)，從道路基礎設施(如紅綠燈)提供讓步行者能安全移動的各種輔助情報，本系統的基本機能是使用語音、文字、影像提供步行者有用的導引、指示、通知資訊。

交通號誌相關功能方面，提供了行人穿越號誌的號誌情況(綠燈、綠閃燈、

紅燈)、障礙者或是高齡等弱勢族群也可以延長特定的行人穿越號誌綠燈時間。實施該系統的有效性方面，期待能讓步行者更容易參與各種社會活動、更符合他們理想生活的計劃，更容易利用各種社會上各種設施。最重要是能即時傳達正確道路情報，提升步行者道路交通安全，進而降低事故發生率 (Universal Traffic Management Society of Japan, 2004)。



圖 4.2.15 步行者的小型攜帶終端設備

另外，系統中的影像情報導引方式是透過情報蒐集系統得到的資訊進行加工，在有 IR station 的路口周邊地圖進行疊圖同時顯示在步行者終端機的螢幕上，主要功能有綠燈時間延長、緊急聯絡、路線導引、周邊情報等，如圖 4.2.16 所示。觸控螢幕式影像情報導引系統操作時只要將手持設備朝著 IR station 選擇想要的功能即可，延長綠燈時間是在下一個綠燈始亮時進行延長；緊急聯絡是可以把手持設備持有人與現在位置等資訊傳送到相關支援中心；路線導引是透過情報要求能顯示現在位置及現在周邊地圖，點選目的地能顯示導引路徑；周邊情報是可以透過選擇想知道的地點顯示該地點相關資訊 (渋谷秀悦，2000)。

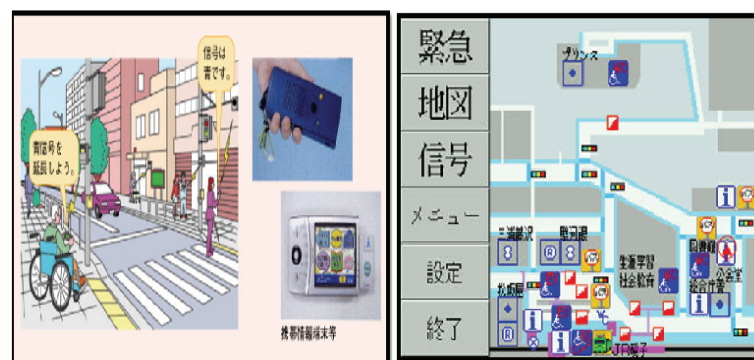


圖 4.2.16 行者支援情報通訊系統螢幕以及示意圖

4.3 飲酒駕車

飲酒駕車（以下簡稱酒駕）一直都是各國政府所關注的交通安全議題，因此各國均採用各種改善方案以減少酒駕的事故率。以下分別以教育宣導、法規與執法及工程與管理三方面說明國內外打擊酒駕的方法；此外，由於日本對於酒駕的防制有一些嚴格的作法，另分小節說明。

4.3.1 教育與宣導

各國酒駕教育宣導的工作，主要包括大眾廣播媒體宣導、教育活動、酒駕體驗、勸阻以及鼓勵等五類(參考表 4.3-1)，說明如下。

大眾廣播媒體宣導

我國配發各縣市警察局懸掛印製的宣導布旗宣導酒後駕車之危險，且結合民間資源製作短片，運用電子媒體通路加強宣導，並委託全國公民營電台製播交通安全節目宣導交通安全法令(道安委員會，民 95 年)。另印製各式交通安全文宣品，如摺頁、海報、貼紙等，如圖 4.3.1，並藉由道安體系分送全民。在宣導影片方面英國、美國、泰國等地都有類似活動，交通部道安會則以「酒後不開車-遺照篇」及「酒後不開車-還車篇」等短片於尾牙、跨年聚會時刻提醒民眾酒後駕車之危險性(道安委員會，民 97 年)。

丹麥被逮捕的酒駕者中有八成的駕駛者在酒駕前都與他人在一起，而這些人可在他酒駕前阻止他。為此丹麥政府針對成年人透過電視宣傳、電台廣播及臉書：“I dare to ask –do you?”(我敢問，你呢?)的宣傳(如圖 4.3.2)，把正確的態度化為行動以達到防止酒駕的目的(Jesper Solund, 2008)。



圖 4.3.1 中華民國宣導文宣



圖 4.3.2 丹麥道路安全宣傳海報

美國康乃狄克州在酒駕的高峰時期，如感恩節、聖誕節和新年的冬季假期期間，透過大眾傳媒加強酒駕宣導。其宣導對象為 18 至 34 歲年輕男性，內容主要為酒駕相關的執法資訊，以提醒民眾在節日酒後不開車(Zwicker, *et al.*, 2007)。另外，美國喬治亞州普勒市的警察部門會於社區和公眾場合展出一種專門反酒駕的宣導車(如圖 4.3.3)，宣導車由要報廢的警車改裝而成，前半部分為警車的模樣，後半部分為計程車的樣式，其目的為提醒民眾員警將會加強打擊酒駕，同時教育

民眾「酒駕所付出的成本遠高於一趟計程車的費用」的訊息 (Sandy Roach, 2011)。



圖 4.3.3 改裝後的宣導車

泰國於新年慶祝活動期間進行「禁止酒後駕車」的宣傳和執法活動，請來 500 位酒駕事故中的受害者至警員所設定的 100 個檢查點加入警員的宣導行列，於假日期間向民眾說明有關酒後駕車的危險性 (Ministry of Transport, 2004)。

中國重慶市透過成立「女子禁酒隊」於週末、節假日上街舉「禁酒標語」及發禁酒宣傳單，另也在大街上攔住轎車勸誡駕駛者不要酒駕，並索取他們的認同簽名，如圖 4.3.4 (楊新宇，2011)。德國布萊梅市推動過一項名為「守護天使」的活動，參與該活動的年輕女孩運用自己的影響力督促男朋友安全駕駛，並在其酒後開車時拒絕上車 (劉暢，2009)。



圖 4.3.4 中國美女在大街上攔轎車宣導酒駕的危險

酒駕體驗

泰國每年潑水節期間都會舉辦酒駕教育宣導活動，警方在中學校園裡設置了模擬車禍現場，從小教育少年兒童酒後駕車的危險 (李文雲，2011)。而德國北部小城呂納堡政府則舉辦中學生交通安全教育，學生們坐在一種類似遊戲機的類比駕駛裝置中，設定不同的酒醉程度，酒醉程度越嚴重，煞車和控制裝置的反應就越慢，讓學生們體驗以一場車禍為結局的酒駕經驗 (王欲然，2011)。

勸阻

中國濟南市交警部門與飯店聯手進行錄影取證以勸阻酒駕活動，希望普及酒後不開車的安全意識，另外交警與飯店業協會聯合推出「預防門」的活動，業者須盡社會責任不讓「紅臉」客人「出門」，除非醒酒後才能自行開車回家。而美國新墨西哥推出防酒駕的「會說話的小便蛋糕(Talking Urinal Cake)」(如圖

4.3.5)，此項的措施主要針對男性，當感測到尿液中含有酒精成份，則會發出宣導的訊息提醒駕駛者酒後不開車（張娜，2011）。



圖 4.3.5 廁所裡的「會說話的小便蛋糕(Talking Urinal Cake) 」

鼓勵

英國 THINK 與可口可樂公司合作於 2010 年聖誕節期間，讓選擇不喝酒的駕駛者在合作的 8000 個場所中得到買一送一的「免費」有汽飲料。在為期 3 個星期的宣導活動中，政府目的為推廣以有汽飲料替代酒精飲料的訊息，並提醒駕駛者酒駕被起訴的後果 (THINK, 2011)。

指定駕駛

比利時 BOB 活動為推廣餐宴聚會後，由志願不喝酒者，開車載其他喝酒朋友平安回家，以增強人們對酒後駕駛的風險意識。除提供酒後駕駛一般資訊外，該活動在接近聖誕節和新年期間增加了員警的監督。此活動於 1995 年於比利時展開，另有荷蘭、希臘、法國、丹麥、英國、波蘭、葡萄牙和臺灣等國家也相繼實施此計畫。根據 2010 年比利時的官方資料，BOB 活動引起人們的態度轉變，80%的比利時人認為酒後駕駛是不可接受的(Global Road Safety Partnership, 2011)。

而美國的 NightRiders Incorporated 計畫則雇傭配備折疊式電動自行車的駕駛，由這些駕駛用顧客的車將顧客送回家，收取服務費後，再取出其置放於顧客車輛後車箱的自行車，組裝後再自行離開，並再尋找下一名顧客 (Global Road Safety Partnership, 2011)。

表 4.3-1 「酒駕」之教育與宣導作法彙整

類別	構面	方案與計畫	對象	國家	評估
大眾 廣播 媒體 宣導	電子 與平 面媒 體	宣導布旗	全民	中華民國	---
		製作交通安全節目、印製各式交通安全文宣品以及短片於電子媒體通路加強宣導	全民	中華民國、美國、泰國英國、	---
		購買廣播時間及開發廣告	18-34 歲男性	美國康涅狄格州	---
		電視廣播 Facebook: "I dare to ask - do you?"	成年人	丹麥	---
	公眾 活動	慶祝活動期間舉辦「禁止酒後駕車」宣傳	全民	泰國	---
		美女在大街上攔轎車宣導酒駕的危險，並索取司機們的簽名	全民	中國重慶市	---
		「守護天使」活動	年輕人	德國布萊梅	車禍率降低 6%
		將要報廢的警車改裝為宣導車	全民	美國喬治亞州	---
		方向盤守護者運動	全民	日本	---
		飲酒運轉活動	全民	日本	---
酒駕 體驗	學生們坐在模擬駕駛裝置中，體驗酒後駕車的感覺		學生	德國呂納堡	---
	在中學校園裡設置模擬車禍現場		中學生	泰國	---
	酒醉眼鏡體驗活動		駕校生	日本	---
勸阻 與警惕	飯店詢問客人是否開車，並對飲酒客人進行登記；禁止紅臉客人駕駛		全民	中國濟南市	---
	會說話的小便蛋糕(Talking Urinal Cake)		男性民眾	美國 新墨西哥州	---
	贖罪的碑		全民	日本	---
鼓勵	駕駛者在指定酒吧獲得政府提供買一送一的「免費」有汽飲料		全民	英國	---
指定 駕駛	BOB 活動		全民	比利時、荷蘭、希臘、法國、丹麥、英國、波蘭、葡萄牙、中華民國	---
	折疊式電動自行車的駕駛用顧客的車將其送回家再自行騎自行車離開		全民	美國	---

4.3.2 法規與執法

各國亦訂定相關的交通法規與執法規範，以防制酒駕行為，本計畫彙整為立法與政策、懲罰、再教育等三種策略，各策略之目的均是希望藉由公權力的介入達到有效嚇阻酒駕行為，並降低事故率的發生，以維護社會秩序及保障他人安全(參考表 4.3-3)。

立法與政策

世界各國為了有效的打擊酒駕，已陸續提高對血液酒精濃度值(Blood Alcohol Concentration, BAC)之執法標準；目前 BAC 值的變化趨勢有兩方面。第一，將 BAC 執法標準向下修訂(如表 4.3-2)，甚至有些國家設定為「零容忍」。第二，針對不同駕駛員的 BAC 值作出不同規定，在澳洲首都直轄區和新南威爾斯規定，持有學習駕照、臨時駕照、25 歲以下新手及駕齡少於 3 年、駕駛公共運輸交通工具及運輸車輛總重超過 15 噸者，BAC 限定值為 0.02 (張紅霞、鄧振華、謝娜，2006)。

表 4.3-2 各國 BAC 法定值

BAC 值法定標準 (g/100ml)	國家
0.08	貝寧、博茨瓦納、加拿大、象牙海岸、斯威士蘭、愛爾蘭、萊索托、新西蘭、聯合王國、坦桑尼亞、尚比亞、辛巴威、瑞士、新加坡、香港
0.05	英國、澳大利亞、奧地利、比利時、捷克共和國、丹麥、芬蘭、法國、德國、希臘、匈牙利、義大利、盧森堡、荷蘭、挪威、葡萄牙、南非、西班牙、阿根廷、美國、臺灣、越南
0.05 ~0	荷蘭、愛沙尼亞、俄羅斯聯邦、烏幹達、瑞典、日本
「0」	巴西、斯洛伐克、捷克

資料來源：Global Road Safety Partnership (2011). Drinking and Driving: A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners .

在政策方面，美國實行加重酒類稅金政策，希望透過增加酒稅來抑制酒類消費能力，以減少酒類消費量，而所獲得的稅金將作為防制酒駕專案之用，強制相關產品營業單位與場所必宣導防制酒後駕車 (蔡中志，2008)。

懲罰

各國依據酒精濃度不同對酒駕者進行不同程度的罰鍰、監禁以及吊銷駕照等處罰動作。較特別的是德國一旦駕駛者被禁駕就不能在歐洲其他國家開車 (趙海建，2011)。

在身體懲罰方面，新加坡以身體刑替代自由刑對酒駕者進行「鞭刑」(如圖

4.3.6) (朱禮玲，2009)。在土耳其，警方會將酒駕者押出城外 20 公里外的地方，然後強迫他步行回城，以達到嚇阻之效力(世華報，2010)。



圖 4.3.6 新加坡對酒駕犯進行鞭刑

在心靈層面上，哥倫比亞酒駕違規者需觀看酒駕事故影片；在美國則需到醫院專門看護那些住院的事故受害者，對於屢犯者更需參觀停屍間，讓他們看車禍中死亡者的殘破屍體，希望藉此警醒酒駕者，使其了解酒駕之危害（黃鑫，2010）。

另外，澳洲與波蘭將酒駕者的姓名、年齡、所駕車型號和牌照、被扣地點以及當時血液中的酒精含量甚至是駕駛者近照等，公佈於警方專設的網站以及發刊登於全國各大報刊，利用酒醉司機的羞恥心對酒駕行為進行處罰，以求達到對酒駕行為「老鼠過街、人人喊打」的警戒效果（湖州交警，2009）。

再教育

我國道路交通安全講習設有「酒後駕車講習專班」，講習的內容包括酒駕違規的處罰、酒駕對身心的影響以及駕駛道德等。而講習的時間按地區而有所不同，如臺北市監理處上課 8 小時、高雄市監理處上課 3 小時，臺北區監理所酒駕違規講習是與其他違規講習一起混合上課 3 小時(周文生，2010)。

德國對青少年酒後駕車行為實施「零容忍」政策，凡是未滿 21 歲或者尚在實習期的駕駛員，一旦抽檢發現血液中含有酒精者，無論是否達到法定的酒精濃度標準，均視為酒後駕車，並將處以 125 歐元和扣兩分的處罰。在實習期內者，警員將對其加重處罰，將實習期從 2 年延長到 4 年，並強制其參加交通法規培訓班，直至畢業才能重新拿回駕照（錢江，2010）。

表 4.3-3 「酒駕」之法規與執法彙整

類別	構面	方案與計畫	對象	國家	評估
立法與政策	BAC 值規範	降低酒精濃度(BAC)的標準	全民	歐盟、美國、巴西	---
		BAC 值有特殊規定	全民	澳洲	---
		「酒精零容忍」法令	全民	法國	---
		連坐處罰	酒駕者與關係人	日本	---
		點數制度	酒駕者	日本	---
		加重酒類稅金	全民	美國	---
懲罰		禁駕後不能在歐洲其他國家開車	酒駕者	德國	---
	身體	酒駕者被押出城至 20 公里外的地方，然後被強迫步行回城	酒駕者	土耳其	---
		以鞭刑的身體刑方式來代替自由刑	全民	新加坡	---
	心靈	將酒駕者姓名、年齡、車型號和牌照、被扣地點和當時血液中的酒精含量以及司機近照登在當地報紙上	酒駕者	澳洲、波蘭	---
		觀看一部令人心驚肉跳的交通事故紀錄片	酒駕者	哥倫比亞	---
		累犯者要參觀停屍房	累犯者	美國	---
再教育		「零容忍」、實習期從 2 年延長到 4 年，並強制參加交通法規培訓班	未滿 21 歲或尚在實習期的駕駛員	德國	---
		酒後駕車講習專班	酒駕者	中華民國	---

4.3.3 工程與管理

各國家或地區在工程與管理方面亦有不同預防及打擊酒駕行為的方法，以下就酒精鎖、車牌辨識及醫學心理測試、工作場所飲酒計畫等四項，作一說明(參考表 4.3-4)。

酒精鎖

酒精鎖是安裝在汽車內以阻止駕駛者在酒精濃度超過安全標準時啟動汽車的裝置。酒精鎖需要駕駛者在啟動引擎前先進行呼氣測試，測試合格後，儀器才允許駕駛者發動汽車，如果測試結果超過安全水準，酒精鎖將會被啟動。為了防

止駕駛人欺騙系統，汽車引擎發動之後，裝置還會隨機不定時地要求駕駛人再呼一口氣，如果駕駛人沒有因應要求提供呼吸樣本，裝置會對駕駛人發出警告，直至駕駛者把車子引擎熄火（池中玉，無日期）。而目前使用的國家包括：比利時、芬蘭、法國、德國、義大利、挪威、西班牙、瑞典、英國、澳洲、加拿大、美國等（Traffic injury Research Foundation, 2008）。

車牌辨識

有酒駕前科者需於車牌末尾加註英文字母才能駕駛，其目的不僅對酒醉開車的累犯者產生嚇阻作用，另外也提醒用路人若遇到此類車牌之車輛時應「敬而遠之」，此作法在執法方面也具有方便辨識的功能，取締人員可加強檢查。在美國華盛頓州酒駕前科者需在車牌加註英文字母 Z(顏伶如，2011)；而立陶宛、愛沙尼亞、拉脫維亞則推行以字母「O」開頭的特殊車牌（劉莉，2010）。

醫學心理測試

醫學心理測試亦稱傻瓜測試，即若有 3 次酒駕紀錄的駕駛者必須做傻瓜測試。傻瓜測試主要不是測試人的能力及知識，而是測試其性格和思維是否正常。測試內容包括手眼協調，以及手、腳、眼及聽力的活動能力測試，另外需進行血液測試評估駕駛者的喝酒習慣。心理學家會問駕駛者一系列的問題以評估他們在日常生活是否能控制及節制喝酒的程度。例如：你是我兒子，但我不是你爸爸，這話誰說的？這些腦筋急轉彎問題考的是人的智力。在德國人的思維裡，智商正常的人不會連續兩次酒後駕車（Peter Horvath, n.d）。

工作場所飲酒計畫

卡納塔克邦公路運輸公司（KRSTC）制定了一項防止在工作場所飲酒的計畫（WAPPA）以對員工進行反對酒後駕駛的教育和培訓，並禁止在工作場所飲酒。該計畫在車站使用呼氣酒精測試儀對接班的駕駛進行上路前測試。對於初次違反制度的違規者將由公司出資參加處置培訓；對於二次違規者，則由個人出資參加；而對於第三次違規的人，則處以嚴厲的紀律處分，包括可能被開除。1997~2000 年間的酒駕事故率降低了 20%以上（Global Road Safety Partnership, 2011）。

表 4.3-4 「酒駕」之工程與管理彙整

方案與計畫	對象	國家	評估
酒精鎖	酒駕者	加拿大、比利時、法國、德國、義大利、挪威、西班牙、英國、芬蘭、紐西蘭、瑞典、美國、澳洲	---
車牌 車牌號碼將加註 英文字母 Z	有酒駕前科者	美國華盛頓州	---
辨識 特殊號牌都以字 母「O」開頭	酒後開車被拘留過的駕駛者	立陶宛、愛沙尼亞、拉脫維亞	---
醫學心理測試 (傻瓜測試)	3 次酒駕者	德國	---
工作場所飲酒計畫	專案員工	印度	1997~ 2000 年 事故降 低 20% 以上

4.3.4 日本酒駕防制對策

日本交通環境舉世聞名，堪稱全亞洲道路安全指標最高的國家，對於酒後駕車的教育宣導與行政罰責更是積極執行與行動。臺灣地狹人稠的交通環境與日本十分相近，對於日本訂定出諸多高成效的方法與規定值得我們效法借鏡，以提升臺灣的交通安全。

教育與宣導

日本致力於推動酒駕的宣導，其中包含方向盤守護者運動、東京警視廳道路安全推動方向酒駕(飲酒運轉)、東京警視廳道路安全推動方向酒駕(飲酒運轉)、酒駕體驗、店家與關係企業配合活動以及贖罪的碑等，希望透過上述活動來達到防範酒駕之目的。

- 方向盤守護者運動：ハンドルキーパー(英譯：Handle Keeper)運動

所謂「方向盤守護者運動」，是由全日本交通安全協會提出，獲員警廳支持推廣，該活動內容就是與朋友夥伴去餐飲店等地方時，選定一位當時不喝酒的人(方向盤守護者)，委託那位駕駛開車把其他人送回自宅的運動(日本警視廳，無日期)。

- 東京警視廳道路安全推動方向酒駕(飲酒運轉)

不要允許酒後開車 TOKYO Campaign 活動，東京警視廳利用日本人飲酒頻繁的時期，實施此一活動。日本員警廳以根絕酒後開車為目標，舉辦各種宣導、

取締活動，同時對於民眾酒後開車價值觀提供省思。也請日本傳統藝人、明星等發表禁止酒後開車宣言於電視、東京街頭播出（日本警視廳，無日期）。

主要參與內容：

- (1)強化酒後駕車取締
- (2)於飲食店推廣宣導教育活動
- (3)協同自願者等共同參與反酒後開車活動



圖 4.3.7 日本酒駕宣導海報

政府列舉的根絕酒後開車政策也依賴店家、關係業界配合強化達成效率，製酒業者、啤酒製造商在商品上標記著宣導防止酒後開車行為，飯店關係業者製作「STOP!飲酒運轉」標示牌置於房間桌上，另外在飲食店等地方，業者備有「KEY HOLDER BOARD」，可能會喝酒的客人可以把車鑰匙寄放在此，萬一有喝酒，業者會主動提供計程車折扣券及停車場折扣券，當晚先由計程車護送駕駛回自宅。（日本警視廳，無日期）



圖 4.3.8 日本宣導活動標誌

● 酒醉體驗

2009 年開始日本駕駛學校把「酒醉眼鏡」納入學習內容的一部分，當戴上「酒醉眼鏡」後駕駛者會產生類似喝了 5 大瓶啤酒、血液酒精濃度達 0.02 的頭暈目眩感覺，使配戴者實際體會到酒駕的危險，告誡廣大學員切勿嘗試醉酒駕駛（張娜，2011）。



圖 4.3.9 飲酒體驗蛙鏡

- 贖罪的碑

碑文建於昭和 53 年 3 月(1978 年)，座落在法務省矯正局的東京矯正管區所屬之市原刑務所，該刑務所主要收容交通事故犯。主要是為了供俸因為交通事故而喪命的被害者，而與這些被害者有關的酒後駕車事故的犯人獨白則被收錄在一本由財團法人東京交通安全協會編撰的《償罪的那些日子》(日文: 贖いの日々)中，以給後人一個慘痛深刻的警惕 (市原刑務所，2008)。



圖 4.3.10 贖罪的碑

法規與執法

除了利用教育宣導降低酒駕事故外，尚需配合訂定法令和行政處分來規範酒駕違反者；其中日本在執法方面對於防制酒駕採取更嚴格的規定，係利用連坐處罰和點數制度的方式對違規者嚴加懲處，以有效抑制酒駕風氣。

- 連坐處罰

日本為了防制酒駕所造成的危害，依據日本交通法令規定修定「道路交通安全法」，對酒駕採取更為嚴格的規定與行政處分，訂定連坐規定，除對酒後駕車者本人嚴加懲處之外，還設有「車輛提供罪」、「酒水提供罪」以及「同乘罪」等新罪種，從各方面減少酒後駕車現象 (葉子，2010)。

表 4.3-5 日本連坐規定法律罰則

	駕駛車輛者	車輛提供者	提供酒精飲料者、 勸誘飲酒及共乘者
(駕駛) 酒醉駕車	五年以下徒刑或 100 萬日元以下罰金	五年以下徒刑或 100 萬日元以下罰金	三年以下徒刑或 50 萬日元以下罰金
(駕駛) 帶酒氣駕車	三年以下徒刑或 50 萬日元以下罰金	三年以下徒刑或 50 萬日元以下罰金	二年以下徒刑或 30 萬日元以下罰金

資料來源：<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/insyuunten/index.htm>

- 點數制度

日本針對駕駛過去三年內之交通規則違反與交通事故採行「點數制度」，依照不同違反事項訂定點數；具體上分成違反交通規則的「基礎點數」和因不注意造成事故死傷的「附加點數」，並以兩項點數合計數作為撤銷、停止駕駛許可等行政處分依據。依照採點方法，如果帶酒氣駕駛濃度超過 0.25mg/l，即使只有一次也立刻達到撤銷駕照點數標準。例如：某甲酒醉駕車，撞死正在通過行穿線的路人並逃逸時的點數：酒醉駕車(35 點)+因交通規則違反者不注意造成的死亡事故(20 點)+擅自逃逸(35 點)=90 點，達吊銷駕照標準並 10 年內不得報考（長野縣警察，2009 年）。

表 4.3-6 點數制度規定

	酒醉駕車	帶酒氣駕車	
基礎點數	35 點	呼氣酒精濃度為 0.15mg/l 至 0.25mg/l	呼氣酒精濃度為 0.25mg/l 以上
		13 點	25 點
駕照吊銷、 停止程度	撤銷駕照 三年內不得報考	扣押駕照 90 天	撤銷駕照 兩年內不得報考

資料來源：<http://www.pref.nagano.jp/police/koutsu/menkyo/tensu.htm>

4.4 安全帶

汽車使用安全帶近來已成為各國政府所關注的交通安全問題，因此各國政府均針對安全帶的交通問題實施不同的改善方案，根據聯合國世界衛生組織「預防道路交通傷害報告概要」（2004 年）顯示，最有效的提升安全帶使用率措施為

嚴厲執行法規、廣泛的宣傳、特定期間展開嚴厲的執法檢查。以下將以教育宣導、執法立法、工程與鼓勵、評估等四方面說明國內外提升安全帶使用率的方法。

4.4.1 教育與宣導

從國內外看安全帶的教育宣導，最常見的方法以大眾廣播媒體宣傳與舉辦活動兩項措施為主。

大眾廣播媒體宣導

美國某些州以社群網站、電視遊樂器來幫助宣傳訊息，或是與著名連鎖速食餐廳、商店合作來吸引大家對國家安全的注意，如使用貼紙、禮物卡(GIFT CARDS)和優惠卷。另外，交通部在各大汽車展覽中，發放安全帶的相關文宣，文宣有兩種，第一種是車禍倖存者寫安全帶救了他們全家的性命，並且附上具宣傳效果的照片，第二種是不願使用安全帶的後果。

日本在警察廳網站宣導如何正確使用安全帶，並放置相關文宣、統計數據、相關連結供民眾瀏覽。且與相關業者(汽車販賣製造商、租車公司)、相關法人機構共同宣導「後座安全帶使用推進活動」，汽車商於說明書增加安全帶的宣導章節；租車店則在車外貼上「後座安全帶使用示範車」等字樣；法人機構則是印製傳單與海報發放給商業車輛駕駛、店家等。東京乘用旅客自動車協會，則呼籲400家會員公司安裝語音提醒器，當司機按下計費器時，有10秒鐘的英日語嚮導廣播，提醒客人繫安全帶(東京都道路整備保全公社, 2008)。

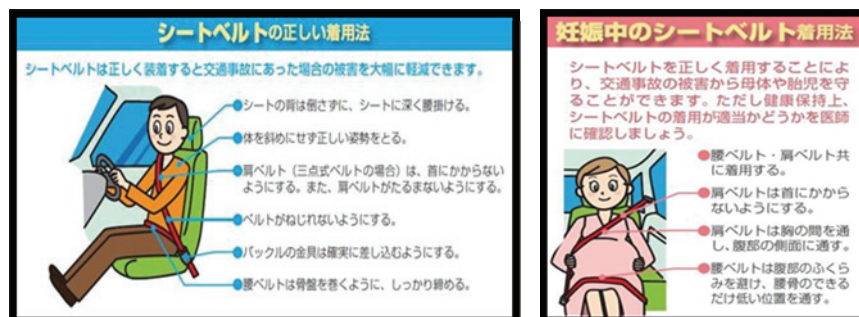


圖 4.4.1 一般人及孕婦使用安全帶正確方式(警察廳網站)



圖 4.4.2 警察廳文宣海報



圖 4.4.3 「後座安全帶著用示範車」貼紙

我國宣導安全帶的機關有交通部道路安全委員會、各縣市政府警察機關、各級學校，宣導方式為影片、藝文競賽、海報、貼紙等等。

嘉義市的新南派出所與嘉義市天玄宮合作，宣導行車要記得繫上安全帶，因此在 100 尊媽祖專用座車上，通通繫上「安全帶」，以確保媽祖「行」的安全，以身作則向民眾做另類的交通宣導 (郭政隆，2011)。



圖 4.4.4 宣導海報



圖 4.4.5 宣導旗幟

英國以付費媒體宣導安全帶，也拍攝宣導影片，內容強調未繫安全帶在發生事故後，將造成一個溫馨家庭的破碎，以突顯安全帶之重要性。

另外，透過線上碰撞模擬器(crash simulator)突顯未繫安全帶的風險，該套模擬器可以設置不同的速度以及顯示車內不同成員數在繫與未繫安全帶間事故發

生時的差異性，用此方法來加強宣導繫安全帶的重要性 (THINK! EDUCATION, 2011)。

馬來西亞政府機關、學校、國產車公司皆以影片、海報、廣告牌、付費媒體方式宣導安全帶的重要性，強調『後座乘客若不繫安全帶，在發生事故時將以5倍的衝擊力殺害前座駕駛者』觀念。



圖 4.4.6 宣導海報：後座乘客不繫安全帶給駕駛者帶來的的後果

活動

美國汽車運輸管理部門計劃的「Be Ready. Be Buckled.」商用汽車安全帶活動，宣導的對象為一般汽車的駕駛及卡車司機，宣導方式為製作英語與西班牙語的安全帶手冊、海報、模擬有繫與沒繫安全帶的影片、名人拍攝的宣導短片供教育與展覽使用。另外與相關業者協會合作，共同舉辦兒童藝術競賽，以宣傳「Be Ready. Be Buckled.」，獲選作品將會被製作成明年的月曆或被使用於其他宣傳活動上(FMCSA, n.d)。

美國運輸部每年的5月23到6月6日都會推出「Click It or Ticket」(繫上安全帶或罰款)的活動，並增派警力執行攔檢，密集宣導民眾繫上安全帶，若不繫安全帶很可能會被罰款。根據美國 NHTSA 在 2009 年調查，有 62%的人在夜間發生車禍死亡是因為沒有繫安全帶，因此警方在夜晚更加密集的執行攔檢，希望民眾能繫上安全帶，保障自己性命。除了加強執法外，並推出英語和西班牙語兩種版本的全國性廣告、新聞、廣播、海報來宣傳。且加州公路警察在各高速公路沿線設立「繫上安全帶或罰款」警告標示，提醒民眾注意交通安全 (NHTSA, n.d)。



圖 4.4.7 Be Ready. Be Buckled.海報



圖 4.4.8 Be Ready. Be Buckled.月曆



圖 4.4.9 Click It or Ticket 貼紙

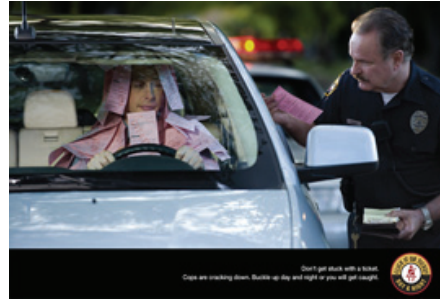


圖 4.4.10 Click It or Ticket 海報

俄羅斯薩哈林州為提高安全帶使用率及減少車禍死亡率，於 2005 年 3 月至 2008 年進行為期 4 年安全帶運動（Seat Belt Campaign）。政府在活動之前對薩哈林居民進行詳細的民調，了解居民不使用安全帶的原因，設計出適合的方案宣導安全帶的重要性。安全帶運動共分為四個階段：教育階段、執法階段、加強執法與宣導階段、安全帶使用率調查研究。

- 第一階段：教育階段

俄羅斯透過各級政府機關單位、學校教育、付費媒體（電視、廣播、報紙、跨街橫幅），宣導安全帶的重要性和不使用安全帶的風險，且提出了一個口號：『使用法律的安全帶-而不是你的腰帶-否著你將會被罰款(Use of seat belts is law - and not using your belt is - and will be - punishable by a fine.)』。

- 第二與三階段：執法階段（2005 年 11 月 1 日至 2006 年 1 月 31 日）
增派警力加強對於不使用安全帶之乘客與司機之執法。

- 第四階段：安全帶使用率調查研究

俄羅斯調查年齡 18 至 35 歲駕駛者（因為此年齡為最不聽勸告的駕駛者）安全帶的使用率，進而據以研擬改進方案，以使安全帶使用率提高（Russia GIBDD,2009）。

加拿大每年約 4 月份有為期 11 天的「春天安全帶運動」，目的為宣導加拿大人民正確扣上安全帶的重要性，並減少車禍傷亡率。活動期間警察會加強執法與臨檢，注意駕駛者與乘客是否正確使用安全帶。活動也強調 16 歲以上的乘客必須繫上安全帶，兒童也必須得到適當的保護。

「春天安全帶運動」之警察臨檢內容有：

- 小客車安全帶是否有效
- 是否正確的繫上安全帶
- 搭乘客運的乘客是否繫上安全帶
- 確保兒童有使用兒童安全座（得到適當的保護）

違法駕駛者或乘客將得到處罰，罰款總額為 240 美金(200 美金罰款，35 元

受害者附加費，5 元法律訴訟費)，且司機將被扣除 2 分，扣分紀錄將維持 2 年 (Ministry of Transportation, 2011)。

英國運輸部發現民眾在低速駕駛或熟悉的道路上會不繫安全帶而導致其發生嚴重車禍。因此英國運輸部舉辦「Three Strikes」活動，宣導對象為全國人民，尤其是年齡介於 17 到 34 歲的青年男女，因為此年齡層是繫安全帶比率最低、發生事故率最高的族群。藉宣導廣告『3 crashes in 1』傳達即使在低速時，不繫安全帶也會遭受到致命傷害的訊息，廣告播放於電視，電台，電影院和戶外廣告，以宣導重要的訊息『 THINK! Always wear a seat belt. 』(THINK, 2011)。

日本則由日本警政廳與國土交通部、日本自動車聯盟等等 25 個相關單位，共同舉辦每年春季與秋季為期 10 天的全國交通安全運動。在「2011 年春季全國交通安全運動」推動的重點分全國性與地域性，全國推動的重點有促進自行車安全使用、正確使用安全帶與兒童安全座椅、減少酒後駕車；地域性則要依地區的交通事故，來制定推動重點 (日本警政廳, 2011)。

表 4.4-1 「安全帶」之教育與宣導彙整

類別	方案與計畫	對象	實施國家
大眾廣播媒體宣導	付費媒體宣傳（電視、電影、廣告、社群網站、電視遊樂器）	全民	美國、英國、馬來西亞、俄羅斯
	在汽車展覽中發放安全帶宣傳文宣	全民	美國
	各國交通部與警政署官網交通安全文宣、統計數據	全民	美國、日本、英國、香港、中華民國、馬來西亞
	宣傳冊子、海報、貼紙、影片	全民	日本、美國、香港、俄羅斯、馬來西亞、中華民國
	語音提醒器	司機、乘客	日本、英國
	藝文競賽	全民	美國、中華民國
	配合宗教節慶做宣傳	信眾	中華民國
活動	「Be Ready. Be Buckled.」，以海報、手冊、影片、藝文競賽做宣導。	汽車及卡車駕駛	美國
	「Click It or Ticket」，加強執法、設立標示牌、海報、付費媒體宣傳	全民	美國
	「Seat Belt Campaign」分為 4 個階段，第一階段教育階段；第二與三階段執法階段；第四階段安全帶使用率調查研究	薩哈林州民眾	薩哈林州俄羅斯
	「春天安全帶運動」- 加強執法與臨檢有違法之駕駛者或乘客警察將發出罰單且司機將被扣除 2 分	全民	加拿大
	「Three Strikes」，拍攝” 3 crashes in 1” 廣告，播放於電視，電台，電影院和戶外廣告，以宣導重要的訊息” THINK! Always wear a seat belt.”	全民 (著重 17-34 歲)	英國
	在每年春季與秋季為期 10 天的全國交通安全運動，每年推動的重點均不相同	全民	日本

4.4.2 法規與執法

從國外文獻發現對於安全帶之執法與立法面，最常見的方法為制定法規、罰鍰與牢獄為主。美國有 32 個州再加上哥倫比亞特區、美屬薩摩亞、關島、北馬里亞納群島、波多黎各和維爾京群島，將不繫安全帶視為主要違規（primary law），警方執法人員一旦發現未繫安全帶便可攔車開罰；另外 17 個州則把不繫安全帶視為次要違規（secondary law），警察只能在發現乘員其他交通違法行為時，才能同時對其不繫安全帶之行為進行處罰。因此各州對於安全帶配帶的規定（包含年齡與乘客位置）皆不相同，也使各州的安全帶使用率不相同。比較特別的是新罕布什爾州並沒有成人安全帶法律，只有規定所有 18 歲以下的駕駛與乘客必須繫上安全帶（Governors Highway Safety Association, 2011）。

紐西蘭政府規定 8 歲以下的兒童必須坐在嬰兒椅上，14 歲以下的兒童必需使用安全帶，並且坐在後座，成人必須使用安全帶外，駕駛者必需確定兒童使用安全帶或嬰兒椅（NE Transport Agency, 2010）。

英國自 1983 年立法強制使用安全帶，1991 年開始強制後座成人使用安全帶，法律規定所有乘客(14 歲以上)，都必須繫安全帶，若未繫安全帶的乘客，可被罰款最高 500 英鎊。2001 年 10 月之後登記的巴士，包括機場巴士及學校巴士，座位均須備有安全帶。且巴士業者必須透過駕駛司機，或播放錄影錄音提醒乘客繫安全帶及注意安全，若業者沒有提供正確告示，將被罰款最高 2500 英鎊(無名氏，2010)。

香港在 1983 年首次立法，規定小客車司機及前座必須繫上安全帶，1996 年小客車後座乘客需繫上安全帶。2001 年規範計程車後座乘客必須繫上安全帶且計程車都貼有勸告前後座乘客必須繫上安全帶之標籤。為避免計程車司機遇到不願意繫安全帶之乘客，司機受到交通條例賦予權力有權拒絕搭載不繫安全帶的乘客。2003 年規範巴士的後座乘客都必須繫上安全帶，若沒有繫上安全帶，最高可罰款折合台幣 2 萬元和拘禁 3 個月（香港特別行政區政府運輸署, 2005）。



圖 4.4.11 小巴士勸告貼紙

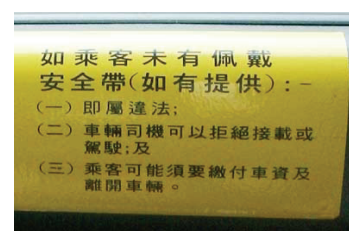


圖 4.4.12 計程車勸告貼紙

馬來西亞於 2009 年立法規範後座乘客必需繫安全帶，沒有繫上安全帶將面臨折合新台幣 3000 元之罰款或兩年內牢獄，或者兩者兼施。凡是不遵守交通條例的學生除會被發出傳票外也會通知該學生就讀得學校及家長，以便採取後續行動如公佈學生名字等等（Proton Holding Berhad, 2009）。

表 4.4-2 「安全帶」之法規與執法彙整

類別	方案與計畫	對象	國家
執法 與立法	美國有些州將不繫安全帶視為主要違規； 有些州則把不繫安全帶視為次要違規； 新罕布什爾州只規定所有 18 歲以下的駕駛與乘客 必須繫上安全帶	全民	美國
	紐西蘭政府規定成人必須使用安全帶， 兒童使用安全帶或嬰兒椅	全民	紐西蘭
	1991 年開始強制所有乘客都必須繫安全帶 2001 年 10 月起登記的巴士，座位須備有安全帶且須透過司 機或播放錄影錄音提醒乘客繫安全帶及注意安全	全民	英國
	1996 年小客車後座乘客必需繫上安全帶 2001 年規範計程車後座須繫上安全帶 2003 年規範巴士後座乘客都必需繫上安全帶沒繫上 安全帶最高可罰款折合台幣 2 萬元和拘禁 3 個月	全民	香港
	2009 年強制後座乘客必需繫安全帶，不遵守交通條 例的學生，除會被發出傳票外也會通知該學生就讀 得學校及家長以便採取後續行動，如公佈學生名字 等等	全民	馬來西亞

4.4.3 工程與鼓勵

聯合國世界衛生組織「預防道路交通傷害報告概要」（2004 年）特別提到提高安全帶使用率的新技術，即安全帶智能提醒裝置。以瑞典為例，增加智能提醒裝置使安全帶使用率提升至 97%，乘客傷亡人數下降 20%。

美國於主要道路設置標誌(sign)以提醒使用安全帶，經調查顯示有設置標誌地區的安全帶使用率較其他地區高。另外，可於流量較高地區設置可變訊息標誌，顯示不同的文字內容，例如『正在進行安帶檢查(Seat belt checkpoints in operation)』，『上禮拜有 200 張未繫安全帶罰單』，『目標-零罰單(200 seat belt tickets issued last week; goal—no tickets.)』。

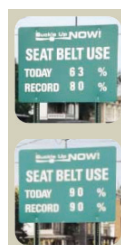


圖 4.4.13 道路標誌（90%Belt Use）

我國於主要道路或是流量較高的地區設置可變訊息標誌，以提醒後座乘客使

用安全帶。歐盟鼓勵民衆在車輛內安裝安全帶智能提醒裝置(Esafety)，智能裝置可感測各個座位是否有繫上安全帶，並發出警告的聲音直到乘客繫上安全帶為止。歐盟會員國之各個成員國若完成汽車安全帶提醒裝置配備（含其它安全配備如安全氣囊）並符合各會員國之規定，即可獲得汽車減免稅也給與購買者擁有汽車保險保費優惠。

表 4.4-3 「安全帶」之工程與鼓勵彙整

類別	方案與計畫	對象	國家
工程	主要道路設置標誌或流量高的地區設置可變訊息標誌，提醒使用安全帶。	全民	美國、 中華民國
鼓勵	會員國有完成汽車安全帶提醒裝置配備（含其它安全配備如安全氣囊）並符合各會員國規定，可獲得汽車減免稅也給購買者擁有汽車保險保費優惠。	全民	歐盟

俄羅斯薩哈林州安全帶運動 4 年來執行後的結果是，安全帶使用率已上升至 80%。薩哈林 2005 年至 2008 年持續宣傳與執法，民眾使用安全帶的比率逐漸提高。表 4.4-4 顯示了從 2005 年至 2008 年前後安全帶在郊區與市區的使用率比率 (Global Road Safety Partnership, 2009)。

表 4.4-4 俄羅斯薩哈林州安全帶使用率提昇成果

地點	2005 前	2005 後	2006 前	2006 後	2007 前	2007 後	2008 後
市區	3.8%	13.9%	14.3%	22.7%	32.7%	44.5	79.42%
郊區	25.8%	51.8%	49.2%	59.17%	64.8%	76.6%	N/A

日本「2011 年春季全國交通安全運動」實施結果如下表 4.4-5：

表 4.4-5 2011 年春季全國交通安全運動實施結果

	發生狀況	比前一年
發生件數	18,879 件	-1,947(-9.3%)
死者人數	119 人	+1 人(0.8%)
受傷人數	23,136 人	-2,512(-9.8%)

資料來源：日本警政廳（2011）

香港立法規範小客車後座安全帶實施後 12 個月內，小客車後座乘客傷亡人數減少了 17%，效果十分顯著，2001 更以法律規範計程車後座乘客必需繫上安全帶（香港特別行政區政府運輸署，2005）。

歐盟安全帶智能提醒裝置(Esafety)用戶實驗研究顯示，安全帶智能提醒裝置

是目前最有效提醒系統。研究發現，93%的司機對於此提醒裝置產生聽覺效果並繫上安全帶，且提醒裝置可以改善司機及乘客使用安全帶的習慣。2010 年開始，歐盟政策目標為所銷售的新車應該有安全帶智能提醒裝置 (European Commission Road Safety, n.d)。

表 4.4-6 「安全帶」之評估面彙整

類別	方案與計畫	對象	國家
評估	「Seat Belt Campaign」4 年執行結果是安全帶使用率已上升至 80%。	全民	俄羅斯
	「2011 年春季全國交通安全運動」活動期間發生的交通事故件數減少 9.3%、死亡人數增加 0.8%、受傷人數減少-9.8%。	全民	日本
	小客車後座座位安全帶實施後 12 個月內，後座乘客傷亡人數減少了 17%。	全民	香港
	安全帶智能提醒裝置(Esafety)用戶實驗研究中顯示，93%的司機對於提醒裝置產生聽覺效果並改變使用安全帶習慣。 2010 年開始，歐盟政策目標為所銷售的新車應該有安全帶智能提醒裝置。	全民	歐盟

4.5 安全帽

除酒駕和超速外，騎車未戴安全帽而導致死亡亦是世界各地十分關注的問題。各國因而針對此一問題提出因應對策。以下將就教育宣導、法規與執法及工程與管理三方面對機車及自行車配戴安全帽的問題作出說明。

4.5.1 教育與宣導

各國為減少因騎車未戴安全帽而死亡的故事率，因此十分努力於教育民眾配戴安全帽的意識。以下將就大眾媒體宣導、向民眾贈發安全帽及推出特別版安全帽三方面加以說明並進行彙整(表 4.5-1)。

大眾媒體宣導

我國多年致力於騎乘機車及自行車時應配戴安全帽的宣導，除印製各式交通安全文宣品(如摺頁、海報等)並藉由道安體系分送全國民眾外，更製作了宣導廣播帶於廣播電台播放，以及印製自行車安全的紀念郵票等以提高國民配戴安全帽的意識。如民國 97 年，雲林縣警察局採鼓勵替代處罰，凡騎乘機車戴安全帽者，就送養樂多或鉛筆 (道安委員會，民 97 年)；民國 98 年，臺北市政府警察局準備特製之兒童警用安全帽及小件反光背心供參觀之學童配戴，在模擬情境下讓民眾瞭解配戴安全帽的重要性，如圖 4.5.1 所示(道安委員會，民 98 年)。



圖 4.5.1 台灣安全帽宣導文宣與照片

另日本舉辦了一「Good Riders 宣言，主角是你」活動，其中包括正確繫上安全帽帶的宣導活動，透過海報、影片播放及利用知名藝人進行宣導，如圖 4.5.2 所示；同時警視廳也舉辦了「2011 Safety Rider Contest」，以職場、學校、朋友等騎士三人一組競賽，競賽期間以無事故、無違反交通規則為目標，若達成目標可以獲得「達成證」(日本警視庁，無日期)。



圖 4.5.2 Good Riders 宣導文宣

印度海得拉巴在實施強制配戴安全帽前，所有戲院在電影播放前都會播放三段有關機車安全的宣導影片，包括警告不要配戴不合格的安全帽。另外國家媒體配合舉辦辯論、講座、繪畫比賽、遊行及邀請知名人士對安全帽和道路安全宣導等活動；其中沒有配戴安全帽者不僅最低罰款 50 盧比 (1.10 美元)，還需要參加一個強制性的講習班(Geneva, 2006)。

在學童自行車方面，英國 BHIT(The Bicycle Helmet Initiative Trust) 選擇了當地高事故率和貧困地區的學校進行講座宣導。導師會向學生做簡報以加強自行車安全教育。內容包括：事故案例影片播放、用雞蛋及安全帽模擬沒有配戴安全帽的後果、正確配戴安全帽及一般的自行車安全的資訊。BHIT 亦計畫在貧困地區免費提供安全帽(MacKay M, Vincenten J, Brussoni M, Towner L, 2006)。

在丹麥自行車安全帽宣導活動中，所有學童在活動期間都會攜帶自己的安全帽，沒有安全帽的學童可從縣政府借到自己喜歡的安全帽。另印製教學手冊發給學童及家長，在活動結束時學童並能以較低的價格購買安全帽。計畫的另一部分是安全帽交換計畫，計畫中兒童和成人如果在發生碰撞後提交他們損壞的安全帽並描述安全帽損壞的事故情形，都會收到新的安全帽；這些損壞的安全帽日後會

用於展示並敘述兒童事故，學校及相關機構都可借用這些安全帽用以展覽 (MacKay M, Vincenten J, Brussoni M, Towner L, 2006)。

為了提高駕駛的安全意識，馬來西亞霹靂道路安全局在公路旁分發有關配戴前後座安全帶小冊子給駕車人士，同時帶了 40 個成人安全帽和 10 個兒童安全帽，與機車騎士及後座乘客交換(無名氏，2011)。

向民眾贈發安全帽

為鼓勵民眾在騎乘機車時配戴安全帽，我國新竹縣推動「頭目安全帽」措施，提供原住民借用安全帽服務，深獲原住民同胞好評並持續推動；另外，新竹縣警員則自掏腰包購買安全帽，如在巡邏執勤時攔到未戴安全帽者即贈予安全帽 (97 道安會報)。

在低收入的國家，一般民眾需要比高收入國家的民眾多 11 倍的工作時數才能負擔一頂安全帽的價格。因此，為增加安全帽的配戴率，各地區均實行向民眾贈發安全帽的活動。在越南，非政府組織 Asia Injury Prevention Foundation (AIPF) 配發適齡的上學兒童免費的安全帽。2010 年止，已有 165,000 頂安全帽已通過該計劃分發至越南各地的兒童。而 AIPF 同時在尼加拉瓜、塞內加爾、黎巴嫩、菲律賓、泰國、烏干達等低收入國家進行此活動(Geneva,2006)。

而在柬埔寨，hello 公司贊助 500 頂安全帽贈予王家大學的大學生(無作者，2011)；日本協力、比利時殘疾人等組織和 TOTAL 汽油公司也向該汽油公司的 200 位職員分發安全帽，以宣傳遵守交通規章、戴安全帽出行更安全的理念(美珠，2010)；福特汽車公司在金邊文化中心舉辦「提倡市民戴安全帽」活動，贈送 600 個安全帽給載客機車駕駛和學生(無作者，2011)；2004 年 HI 與 MOEYS 合作，在金邊三所高風險的小學派發 1500 頂安全帽(Geneva,2006)。在馬來西亞國慶當天，彭亨道路安全局在關丹的行道路安全運動中準備了 100 個成人安全帽和 20 個小孩的安全帽贈予民眾，如圖 4.5.3(無名氏，2009)。



圖 4.5.3 向民眾贈發免費安全帽

推出特別版安全帽

為了吸引民眾購買並使用安全帽，我國在 2009 年 5 月 10 日舉辦的「微笑有禮」活動中，申辦 YouBike 微笑單車一年長期卡前 500 名的民眾都獲贈由捷安特出品

的「YouBike 微笑單車」限量紀念安全帽，此安全帽除了造型穩重兼具流線感，更具備超越市售安全帽的獨家專利設計，環繞帽緣的光纖導管連接到尾端的 LED 光源，夜間行車時可以同時點亮(無名氏，2009)。

另外，泰國在 2007 年 8 月 18 日，為慶祝泰王 80 歲生日，於 Laan Kon Muang 外曼谷市政廳以優惠價購買印有泰王圖徽和代表皇家顏色的黃色機車安全帽，頭 10,000 頂安全帽以特價每件 80 銖販售，此舉吸引了上千的民眾排隊購買，如圖 4.5.4 所示(Somporn,2007)。



圖 4.5.4 泰國特別版安全帽

表 4.5-1 「安全帽」之教育與宣導彙整

類型	構面	方案與計畫	對象	國家	評估
大眾 媒體 宣導	媒體 宣 導	交通安全文宣品、 宣 導 廣 播	全 民	中 華 民 國、英 國、丹 麥、 東 埔 寨、馬 來 西 亞、日 本	---
		電影院播放機車 安全宣 導 影 片	全 民	印 度	---
	舉 辦 活 動	學 校 宣 導 講 座	學 生	英 國、丹 麥、東 埔 寨	---
		辯 論、繪 畫 比 賽、 遊 行 及 邀 請 知 名 人 士 對 安 全 帽 進 行 宣 導	全 民	中 華 民 國、日 本	---
		騎 乘 機 車 戴 安 全 帽 者，送 養 樂 多 或 鉛 筆	機 車 騎 士	中 華 民 國	---
		安 全 帽 以 舊 換 新	騎 士、 學 生、 後 座 乘 客	丹 麥、馬 來 西 亞	---
向 民 眾 贈 發 安 全 帽			騎 士、 學 生、 後 座 乘 客	中 華 民 國、尼 加 拉 瓜、 塞 內 加 爾、黎 巴 嫩、 菲 律 賓、泰 國、烏 干 達、 越 南、東 埔 寨、馬 來 西 亞	---
推 出 特 別 版 安 全 帽	「YouBike 微 笑 單 車」限 量 紀 念 安 全 帽		全 民	中 華 民 國	---
全 帽	印 有 泰 王 圖 徽 和 代 表 皇 家 顏 色 的 黃 色 機 車 安 全 帽		全 民	泰 國	---

4.5.2 法規與執法

除了利用宣導面推行騎乘機車或自行車須配戴安全帽之教育外，各國政府尚配合制定法規與執法等立法規範強制大眾使用安全帽，以減少頭部傷害之事故傷亡率。為了提升安全帽之使用率，各國針對機車及自行車兩運具建立相關法律制度，包括罰鍰、點數扣點、監禁、年齡限制等四方面處罰條例加以敘述說明並進行彙整(表 4.2-2)。

立法與規範

各國政府為了提升機車駕駛者及附載者的安全帽配戴率，在當地道路交通法規中訂定出不同的規範與執法措施，並配合當地的執法機關嚴格實行並取締違規者，以達到 100% 的配戴率。各國政府均表示從執法面實施以來，執行的成效相當良好。主要的處罰規定多以罰鍰為主，舉凡越南、泰國、日本、韓國、香港、新加坡、馬來西亞、印尼及澳洲等國均是，少部分國家另以點數扣點累積制度(如：新加坡、澳洲)或處以監禁(如：印尼)等處罰條件(陳經緯，民 91 年)。

以新加坡為例，道路交通法 (Road Traffic Acts) 規定機車駕駛者及附載者均須戴安全帽，違規者處罰每次扣 3 分。若是取得駕照未滿一年者，一年內如扣滿 12 分，吊銷駕照，重考；取得駕照滿一年以上者，二年內如扣滿 24 分，吊銷駕照，重考(陳經緯，民 91 年)。

在執法成效方面，越南自從於 2007 年訂定相關法律並嚴格取締後，醫院報告表示頭部受傷風險與前一年相比降低了 16%，並在一年內拯救約 1500 多人的生命、預防了 2500 多起嚴重受傷事故；由於機車在越南占有所有註冊車輛 95%，因此制定相關安全帽使用政策很可能對道路安全效益有顯著的貢獻 (世界衛生組織，2011)。

在泰國，曼谷為強制實施之地區，由於罰鍰金額對於當地民眾而言負擔甚重，因此少有違規駕駛者。在韓國，凡警察指揮之交通要道及取締違規月份戴安全帽比率幾乎達 100%，惟在小巷及夜間不易被警察發現之地段及時間內偶有違規未戴安全帽之情形(陳經緯，民 91 年)。

再教育

印度海德拉巴對於騎乘機車違規沒戴安全帽的駕駛者所制定的政策與規範則是以沒收駕駛執照和機車相關文件做為處罰條件，而違規者並須於次日出席講習班。其輔導課程包括播放有關道路安全和配戴安全帽重要性的電影，結束後參與者必須在問卷上回答看到了什麼，另外要求出示新買的安全帽及傳票通知，才允許取回駕駛執照和機車的相關文件。對於民眾而言參加兩小時的講習所帶來的不方便比小額罰鍰更有嚇阻力，使其提升整體安全帽的戴帽率 (世界衛生組織，2004)。

立法與規範

在自行車方面，1990 年澳洲率先在世界上頒布了首部強制性要求騎自行車者使用頭盔的法規。新法規頒布的第二年，整體安全帽使用率從立法前的 31% 上升到 75%；而在維多利亞州，頭部受傷比例則下降 41% (世界衛生組織,2004)。

在澳洲開始立法強制規定騎乘自行車須戴安全帽的規範下，各國紛紛先後跟進訂定相關政策，目的希望能降低自行車頭部受傷的事故率，如紐西蘭、美國、加拿大、瑞典、義大利、英國、冰島、西班牙、丹麥、芬蘭、捷克、法國、日本及杜拜等國。

各國制定相關法律條例及實施政策後，自行車配戴安全帽的使用率均有明顯上升，且因騎乘自行車頭部受傷的事故率也有下降的趨勢。例如紐西蘭於 1994 年開始強制使用自行車安全帽立法後，非機動車事故中的頭部受傷人數減少了 24%~32%，機動車事故中的騎車者頭部受傷人數減少了 19%(世界衛生組織，2004)。目前紐西蘭自行車安全帽使用率達到了 90%。而芬蘭雖於 2003 年通過一項騎乘自行車需配戴安全帽的強制性法律，但沒有罰鍰與罰則等相關法規 (Bicycle Helmet Safety Institute,2011)。

除了立法強制性規範外，許多國家在法律規定下有附帶年齡層限制條件，舉凡美國、冰島、英國、加拿大、捷克、日本等國均是。其中美國、英國和加拿大於部分州、省有年齡階層需強制配戴安全帽之條件限制。例如美國佛羅里達州規定 16 歲以下的所有青少年，騎自行車都須戴安全帽，同時輔之以學校自行車安全項目和免費為窮人提供安全帽等支持策略。結果使每十萬人口與自行車相關的傷害人數從 73.3 人下降到 41.8 人。捷克年齡限制也是在 16 歲以下之青年；冰島則訂為 15 歲以下；英國新澤西州及加拿大部分省分(如安大略省、艾伯塔省)則規定年齡限制在 18 歲以下；日本則要求 13 歲以下學童騎乘自行車需配戴安全帽 (Bicycle Helmet Safety Institute,2011)。

在杜拜於 2010 年通過強制規定配戴安全帽之相關法令，對於騎乘自行車違規沒帶安全帽者罰鍰為 500 AED，約美金 136 元，折合新臺幣約 4000 元左右 (Bicycle Helmet Safety Institute,2011)。

表 4.5-2 「安全帽」之法規與執法彙整

類別	構面	方案與計畫	對象	國家	評估
機車	立法與規範	罰鍰	違規者	越南、泰國、日本、韓國、香港、新加坡、馬來西亞、印尼、澳洲	整體達 90% -100%
		點數制度	違規者	新加坡、澳洲	---
		監禁	違規者	印尼	---
	再教育	沒收駕駛執照和機車相關文件並出席輔導講習班	違規者	印度海德拉巴	---
自行車	立法與規範	訂定強制性法律規定	全民	紐西蘭、美國、加拿大、瑞典、義大利、英國、冰島、西班牙、丹麥、芬蘭、捷克、法國、日本、杜拜	紐西蘭自行車安全帽使用率達 90%
		法規附帶年齡限制	青少年	美國、冰島、英國、加拿大、捷克、日本	美國每十萬人自行車受傷數從 73 人下降到 42 人
		罰鍰	違規者	杜拜	---

4.5.3 工程與管理

除了教育宣導以及執法與立法的方法外，安全帽在工程與管理方面主要分為三種，一為增加告示牌告知民眾需要配戴安全帽，二為增加安全帽的性能，使民眾提高其配戴的意願，最後為替安全帽評比，給予民眾最佳選擇，彙整表如表 4.5-3 所示。

馬來西亞道路使用者都非常善忘，一旦警方沒有採取罰款行動，就會忘記戴上安全帽，道路安全局為了提醒汽車後座乘客及機車騎士緊扣安全帶及頭盔，故與停車場管理機關合作，在停車場內置放溫馨提示牌，希望提醒道路使用者緊扣安全帶及頭盔，以免觸犯交通法令(無名氏，2009)。

在台灣安全帽除了安全性外，現在更講求功能性。國內業者致力研發在安全帽加上雨刷及 LED 燈，甚至是內建藍芽系統，讓機車族在行進中更為方便，如圖 4.5.5 所示。下雨天，機車騎士騎車就像霧裡看花，安全距離難以拿捏。現在只要輕輕按下遙控器，安全帽上的小雨刷就會左右擺動，視線比較清晰沒有死角。另外業者為了加強行車安全，在安全帽側邊加裝 LED 燈，即使晚上騎在暗

黑的小路上，也能加強來車駕駛的注意。而且藍芽可直接內建在安全帽上，只需直接按下安全帽上的接聽鍵就可以直接通話，增加了民眾使用安全帽的方便性(無名氏，2011)。

基本上所有機車安全帽都應該符合最低法定的安全標準，英國 SHARP 已為 202 種安全帽進行評級，SHARP 測試由一顆星到五顆星，用以顯示安全帽的安全性能，如圖 4.5.6 所示。安全帽的價格範圍廣泛，但價格高低跟安全性的的高低並無直接相關，騎士在可支付的範圍內找到適合自己的安全帽。例如 Arai 的一流 RX -7 只是三星級卻要 450 英鎊，而 Lazer 60 英鎊的安全帽卻有五星級(THINK，2010)。



圖 4.5.5 雨刷安全帽



圖 4.5.6 SHARP 標誌

表 4.5-3 「安全帽」之工程與管理彙整

方案與計畫	對象	國家	評估
設置提示牌提醒	全民	馬來西亞	---
安全帽配置雨刷、LED 燈、藍芽	全民	中華民國	---
安全帽評比	全民	英國	---

第五章 教育宣導實驗計畫

5.1 教育宣導主題選定與影片偏好調查計畫

教育宣導媒材有許多不同的型式，包括影片、動畫、漫畫、文宣、廣播、歌曲等，其中我國最常使用的教育宣導媒材為影片，為了確保能達到教育宣導的成效，必須確實掌握有效宣導影片應具備之元素，如：影片內容、拍攝方式、傳遞感受等。本研究針對交通安全宣導影片進行評估，評估程序如圖 5.1.1 所示，首先蒐集國內外交通安全宣導影片並進行分類與檢核，設計問卷和訪談內容，招募社會人士與高齡者召開焦點團體討論與個別訪談，依據討論的結果修改問卷並進行問卷初調，回收經修正後進行正式的問卷調查。除了高齡行人主題外，其餘主題皆由於在監理站調查所得到的有效問卷較少，為擴大對各主題教育宣導影片之了解，本研究選擇大學生為調查對象，再次進行大學生之影片偏好評估規劃，並進行兩類族群對於影片偏好之比較，最後針對各主題交通安全宣導影片提出建議。

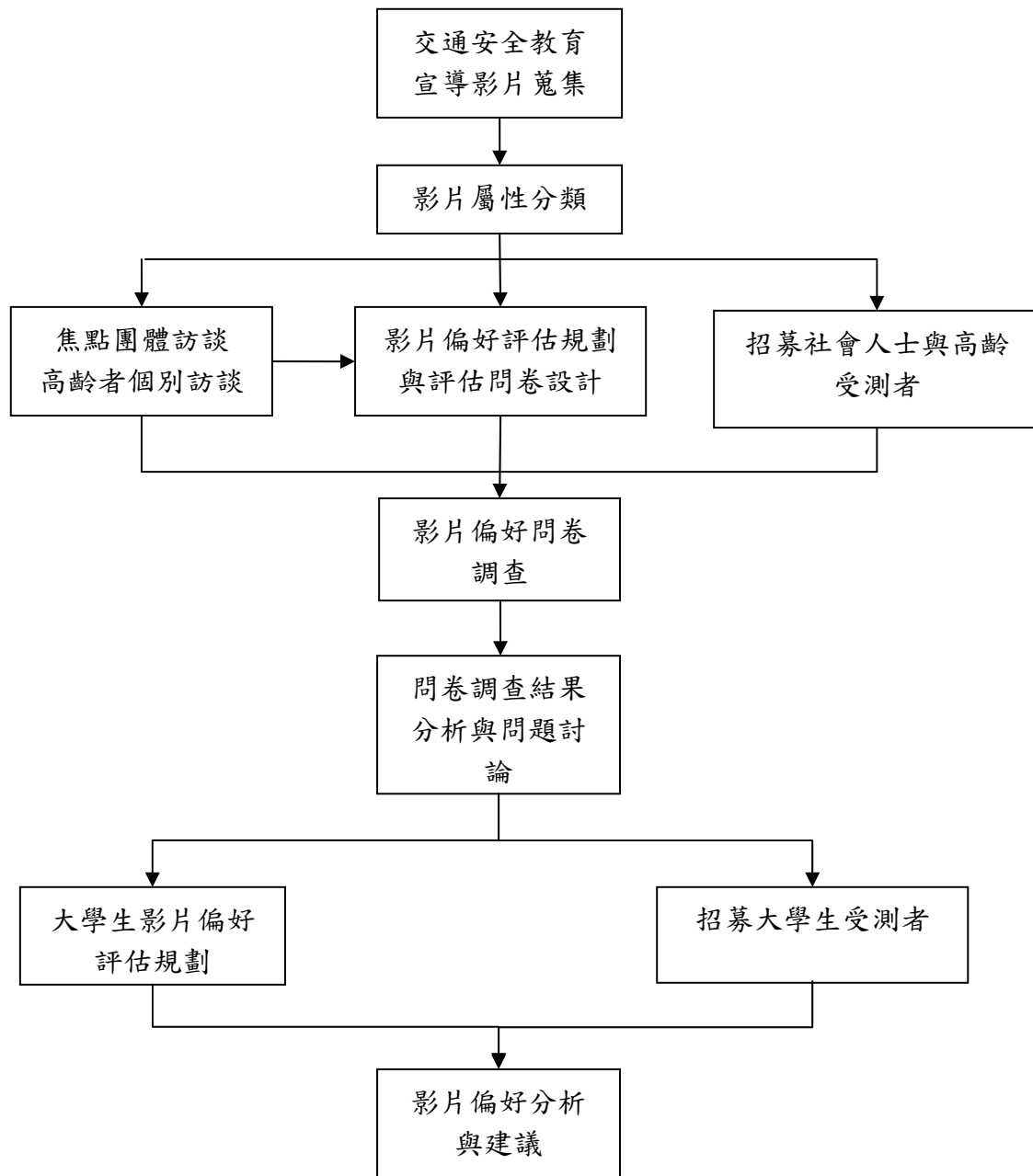


圖 5.1.1 教育宣導評估程序

5.1.1 宣導影片蒐集與分類

為了解有效的宣導影片需具備之元素，本研究針對各主題蒐集國內外之宣導影片，試圖找出國內外影片之差異性，影片之來源與數量整理如表 5.1-1。由於各國文化、環境與交通問題有所差異，多數國家的交通宣導影片主題以超速、酒後駕車、安全帶或其他主題(包含自行車、分心駕駛、疲勞駕駛、藥物駕駛等)為主，故本研究在影片蒐集上遇到許多問題，分述如下：

1. 有關安全帽的影片非常少，由於國外多以其他車種為主要交通工具，故在安全帽宣導影片之蒐集以國內為主。
2. 高齡行人相關的影片非常少，國外與高齡者相關的宣導影片以汽車駕駛為主，有關高齡行人宣導影片內容主要分為兩類：
 - (1). 教導高齡者如何安全出門活動
 - (2). 教導其他用路人要協助與禮讓老人家過馬路。

由於本研究重點在於教導高齡者如何自己安全出門活動，因此協助老人家過馬路的影片不予以考慮。

表 5.1-1 國內外宣導影片蒐集來源與數量

國家	網站名稱	影片數量				
		超速	高齡行人	酒後駕車	安全帽	安全帶
台灣	交通安全入口網、各縣市 政府交通局、警察局…等	15	13	16	23	8
英國	THINK、Youtube	0	0	4	0	2
澳洲	TAC	4	0	0	0	0
日本	Youtube	0	1	0	0	1
香港	道路安全議會	0	1	1	0	0
新加坡	Youtube	0	2	0	0	0
紐西蘭	NZ Transport Agency	0	0	0	0	0
美國	Youtube、AAA	2	2	2	6	2
歐盟	TIPSOL	0	0	0	0	0
波蘭	Youtube	1	0	0	0	0
加拿大	SAAQ	1	0	0	0	0
捷克	Czech road safety council	2	0	0	0	0
泰國	Youtube	1	0	0	0	0
越南	Youtube	0	0	0	1	0
馬來西亞	Youtube	0	0	0	0	1
丹麥	Youtube	0	0	0	0	1
其他	Youtube	4	0	7	0	8
總數		30	19	30	30	23

本研究根據影片內容，將蒐集到的國內外宣導影片進行初步分類，並製作成可勾選清單式之檢核表(如表 5.1-2 所示)。在進行分類之前，先針對影片內容定義屬性，由於影片屬性較多元，本研究以大家較認同的屬性來歸類，各分類屬性定義如下：

1. 傳遞訊息

- (1). 標語：利用簡短語句，傳達想表達的概念與內容。
- (2). 法規：以相關法規、罰鍰或刑責作為主要宣導內容。
- (3). 車輛性能影響：以因違規行為導致車輛性能不足為主要宣導內容。
- (4). 駕駛能力影響：以因違規行為導致駕駛本身能力受到影響為主要宣導內容，。
- (5). 行人與高齡者之生心理影響：影片中有提及高齡者生理特性對交通安全的影響。
- (6). 事故風險與後果：敘述事故發生的嚴重性。
- (7). 自覺能力：敘述用路人應加強感受道路環境危險的能力。
- (8). 安全帽(帶)使用知識：敘述須選購有合格標章及全罩式的安全帽較安全，以及如何正確配戴與使用安全帽(帶)作為宣導內容。
- (9). 安全帽(帶)保護能力：敘述安全帽(帶)所能承受的衝擊力道，受到衝擊後、拆除內層、不合格的材質等情況會影響到安全帽無法有效保護頭部安全。
- (10). 正確行為：影片中有教導正確的安全用路行為。
- (11). 其他：不屬於上述十項之傳遞訊息內容。

2. 表達方式

- (1). 真實案例：利用真實案例影片、照片或數據呈現。
- (2). 明星代言：透過明星的個人魅力與知名度提高民眾的觀看興趣。
- (3). 現身說法：請有親身經歷者現身講述發生交通事故帶來的傷痛。
- (4). 專業分析：請專家現身做解說，讓影片更具說服力。
- (5). 戲劇表演：利用故事鋪陳的方式，傳達想表達的概念與內容。
- (6). 動畫：利用卡通或非真實人物的動畫設計拍攝影片。
- (7). 音樂：利用編曲的方式，將想傳達的交通安全內容編製成一首歌曲。
- (8). 模擬：利用模擬器模擬交通安全問題帶來的影響或後果。
- (9). 其他：屬於旁人或旁白直述之方式，不包括上述八項之表達方式。

3. 敘述手法

- (1). 教導：直接陳述要傳達的概念與內容。

- (2). 比喻：不直接陳述要傳達的概念與內容，而是用其他相似的事物來表達，以使人容易理解或產生聯想。
- (3). 比較：比較有無交通安全問題兩者所帶來的影響或事故發生後之嚴重程度。
- (4). 情境敘述：有故事鋪陳的表達方式。
- (5). 報導：如新聞報導般的表達方式。

4. 感受類型

- (1). 逗趣：內容詼諧有趣，使民眾以較輕鬆態度接收相關資訊。
- (2). 溫馨：以生活中溫馨互動的方式，說明要傳達的交通安全內容。
- (3). 感傷：以親身經歷或感傷之話語，說明交通安全問題與事故所造成的傷害。
- (4). 震撼：所呈現的交通安全問題或所教導的交通安全行為讓人感到衝擊，或有觸動人心的感覺。
- (5). 血腥：呈現因交通安全問題所造成事故之血腥畫面。
- (6). 實用：影片呈現出來的交通安全知識或做法讓人覺得很實用。
- (7). 平淡無感覺：影片內容平淡無奇，讓人沒有任何上述或其他特殊的感覺。

5. 宣導對象

- (1). 全民
- (2). 小學生
- (3). 青少年
- (4). 中年人
- (5). 高齡者。

根據上述的屬性定義，本研究將所蒐集到的宣導影片依照每一項分類填入檢核表中，再利用多位研究人員參與評分的方法，使檢核表的勾選較為客觀。首先由一位負責該單元的研究人員填寫檢核表後，再採群體決策之方式由其他三位研究人員進行互評，幫忙檢驗檢核表的勾選是否合理。互評的方式為看完影片後，每人針對該分類圈選出心目中認為最恰當的屬性，若有相異之處則進行討論與表決，並註記每部影片之優缺點，互評後將結果交回各單元負責的研究人員，最後由各研究人員依優缺點進行評分(以星等計算之)。評分時基本分為三顆星，針對

各影片之優缺點進行加減分，除了影片感受外，其內容中有兩個優點加一顆星，反之有兩個缺點則扣一顆星。影片感受為平淡無感覺者扣一顆星，反之有感受者則加一顆星，依此方式進行影片評分。

表 5.1-2 影片檢核表樣式

影片名稱《 》	
簡介：	
傳遞訊息： <input type="checkbox"/> 1.標語	
<input type="checkbox"/> 2.法規	<input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響
<input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響	<input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響
<input type="checkbox"/> 7.自覺能力	<input type="checkbox"/> 6.事故風險與後果
<input type="checkbox"/> 8.安全帽使用知識	<input type="checkbox"/> 9.安全帽保護能力
<input type="checkbox"/> 10.正確行為	<input type="checkbox"/> 11.其他
表達方式： <input type="checkbox"/> 1.真實案例	
<input type="checkbox"/> 5.戲劇表演	<input type="checkbox"/> 2.明星代言
<input type="checkbox"/> 6.動畫	<input type="checkbox"/> 3.現身說法
<input type="checkbox"/> 7.音樂	<input type="checkbox"/> 4.專業分析
<input type="checkbox"/> 8.模擬	<input type="checkbox"/> 9.其他
敘述手法： <input type="checkbox"/> 1.教導	
<input type="checkbox"/> 2.比喻	<input type="checkbox"/> 3.比較
<input type="checkbox"/> 4.情境敘述	<input type="checkbox"/> 5.報導
感受類型： <input type="checkbox"/> 1.逗趣	
<input type="checkbox"/> 2.溫馨	<input type="checkbox"/> 3.感傷
<input type="checkbox"/> 4.震撼	<input type="checkbox"/> 5.血腥
<input type="checkbox"/> 6.實用	<input type="checkbox"/> 7.其他(如：平淡或無感覺)
宣導對象： <input type="checkbox"/> 1.全民	
<input type="checkbox"/> 2.小學生	<input type="checkbox"/> 3.青少年
<input type="checkbox"/> 4.中年人	<input type="checkbox"/> 5.高齡者
影片來源： <input type="checkbox"/> 1.DVD	
<input type="checkbox"/> 2.網站：	
<input type="checkbox"/> 3.其它：	
國家：	製作年期：
影片長度： 分 秒	主題長度： 分 秒
評分：☆☆☆☆☆	
評論	
優點：1.	缺點：1.
2.	2.

將各主題影片屬性分類並依檢核表勾選完成後，統計各屬性之次數(如附錄四所示)，以檢視國內與國外影片差異性，包括影片內容、影片感受、表達方式與敘述手法等，各主題的比較結果分述如下：

1. 國外有關超速影片組合的方式大多數為事故後果嚴重、標語、戲劇表演、以情境敘述為主，並呈現不同感受類型與宣導對象。反觀國內影片，雖以事故風險與後果為主，但因為缺乏標語，難以突顯出影片之重點所在。國內影片表達方式以動畫為主，雖然拍攝手法較有趣，但難以呈現事故的嚴重性。國內與國外敘述手法均以情境敘述為主，但國外另採用比較與比喻的方式，反觀國內僅有教導，手法較簡單。國外感受類型以震撼、血腥與實用為主，國內則以其他佔大多數，顯示國內影片的呈現方式較平淡。
2. 國內高齡行人影片主要以宣導出門要穿鮮豔的衣服為主，缺少與生理特性相

關的宣導影片；在影片感受的部分，目前國內的影片主要以平淡無感覺的感受居多，缺少溫馨的影片。

3. 綜整酒後駕車宣導影片內容可知，國內影片傳遞訊息多以標語為主，例如開車不喝酒，喝酒不開車等，對於觀看者可能較無深刻體會及感受。相較於國外以陳述事故風險與後果的影片居多，使觀看者了解因酒駕發生事故後果的嚴重性。國內外敘述手法皆以情境敘述為主，國內亦有部分教導影片，但是內容較為平淡。國外感受類型以感傷、血腥、震撼為主，易觸動觀賞者；國內多數影片則以平淡無感覺居多。
4. 國外安全帽影片中傳遞訊息以事故風險與後果為主，多以真實的案例表達，敘述手法以教導和情境敘述，適合青少年以及中年人觀看；國內影片多為事故風險與後果，以及教導如何正確配戴安全帽與未正確配戴安全帽之風險等知識；國內影片多採用真實案例及教導等表達方式，影片的敘述手法以教導為多數，較容易讓人產生無感覺或平淡的感覺，不容易使人改變行為。因國外比國內影片少，國外影片無較吸引人的影片，而國內相關影片多混雜許多的主題、影片時間稍長且多以教導的敘述手法。未來製作安全帽的宣導影片，應可減少影片時間，內容可著重於教導民眾選購安全帽、正確配戴安全帽方式以及因未正確配戴安全帽而產生的後果。
5. 國外安全帶宣導影片所傳遞的訊息以事故風險與後果為主，同時多附有標語輔助強調影片重點，然而，國內影片雖同樣以傳遞事故風險與後果為主，但標語的比例卻較少，可能會使觀看者較難了解影片所要傳遞重點。國外影片以情境敘述為主，國內影片除了情境敘述之外，教導亦是主要手法之一。此外，國外影片的感受多為震撼，反觀國內則以平淡無感受為多數，較無法吸引民眾觀看的意願。

5.1.2 問卷設計

藉由檢核表之屬性分類，初步設計問卷題目，每道題目設計概念應與檢核表屬性分類具有相對應之關聯性。安全帽與高齡行人議題在問卷設計上與其他主題略有差異，以下說明問卷內中所探討議題：

1. 影片觀後感：詢問受測者對於宣導影片的感想與感受，並請受測者針對「喜歡的程度」、「了解的程度」與「願意遵守的程度」給予評分，並詢問受測者認為最好的宣導影片應有之內容與感受。此部分主要目的為分析有效的宣導影片應具備之內容與感受。本研究為了清楚區分其偏好，故採用四等量表，分別為4-完全同意、3-同意、2-不同意、1-完全不同意。
2. 原因與後果認知：詢問受測者對於危險行為的認知程度，主要目的為了解不同認知的人，對於宣導影片感受是否有差異，作為後續製作宣導影片之參考。
3. 正確配戴安全帽認知：此議題為安全帽問卷特有部分，國內安全帽宣導影片

有教導民眾正確配戴安全帽方式，藉由問卷來了解民眾是否了解如何正確配戴安全帽。

4. 個人基本資料：包括個人社經特性(居住地、性別、出生年次、教育程度、婚姻狀況等)、語言能力(聽得懂國語、聽得懂台語、看得懂國語)和喜愛的休閒活動種類。
5. 高齡行人之宣導影片並無特定危險行為，無法深入討論其危險行為之原因與後果，故刪除「原因與後果認知」。此外，高齡者的影片類型中，缺乏感傷與血腥之影片，本研究利用其他具有感傷與血腥主題之影片，使其體驗感傷與血腥之感受。

5.1.3 個別訪談與焦點團體討論

由於高齡者相關的問題較複雜，且研究人員本身並非高齡者，所以無法了解高齡者的思考模式。故本研究藉由標準化開放式訪談的方式，以廣泛收集高齡者的意見與想法。透過個別訪談了解高齡者平常過馬路的經驗以及是否看得懂宣導影片的內涵、看到什麼和看完影片後的感受程度。

由於本研究為同時考慮南北地區的高齡行人問題，特將訪談地點選擇在新北市與高雄市兩地區進行，共訪問五位長者。個別訪談的討論大綱如下：

議題一、自己或看到別人過馬路行為的經驗談：詢問受訪者平常是如何在路口與路段中穿越馬路及其選擇穿越方式的原因。

議題二、影片討論

影片二探討之主題為「教導其他用路人要協助與禮讓老人家過馬路」與本研究不符，但其拍攝手法為縣長代言，本研究欲了解此手法是否合適，故先納入討論。

- 看完宣導影片 1~3 後，請問您印象最深刻的是哪部？最喜歡與最不喜歡的又分別是哪部？其優缺點有什麼？
- 看完宣導影片 4 和 5 後，請問您印象最深刻的是哪部？最喜歡與最不喜歡的又分別是哪部？其優缺點有什麼？
- 看完這五部影片，請問您印象最深刻的是哪部？最喜歡與最不喜歡的又分別是哪部？原因為何？

由個別訪談議題一結果發現，大多數高齡者的不安全問題為路段中穿越馬路和闖紅燈。表 5.1-3 為個別訪談影片優缺點彙整表，由議題二討論的結果發現高齡者們表示喜歡影片教導正確知識，也就是告訴高齡者如何過馬路的正面內容，而且影片速度要慢，表達方式要直接不要拐彎抹角。影片宣導要做得到的，也就是正面宣導對高齡者比較有效果，讓他們知道自己該怎麼做，儘量減少負面宣導。

表 5.1-3 高齡行人個別訪談之影片討論優缺點彙整表

影片	優點	缺點
<p>影片一</p> 	---	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片速度太快。 ● 影片內容一次教太多東西，容易忘記。 ● 影片中的人物走路太快，有點用衝的，像年輕人不像老人家。 ● 影片不有趣，但知道內容。 ● 影片中的人物走路時沒有左看右看。 ● 國語聽不懂。 ● 卡通比較看不懂。
<p>影片二</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 縣長現身宣傳，有敦親睦鄰的感覺，會讓人比較深刻。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片速度比較慢。 ● 講台語比較清楚。 ● 五字訣不好記，太長了，且儘量不要用單字，短句或是字詞比較容易記，例如：舉→要舉手。 ● 要有意象老人家較容易記住，字訣比較適合年輕人。 ● 怕該影片會誤導老人家，以後都要等別人協助才可過馬路。
<p>影片三</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 雖然恐怖但有警惕效果，可以提醒大家注意。 ● 宣導片時間要久一點，因為老人家反應比較慢，把宣導的速度放慢點，才能把宣導的重點都講清楚。 ● 畫面是黑的，只是撞到不是流血不會很恐怖。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 真實案例有點恐怖，不喜歡這個。
<p>影片四</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 比較活潑。 ● 有真人實景拍攝讓人印象比較深刻，但有些畫面似乎不太正確。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 國語聽不懂，會誤會影片所要傳達的意思。

焦點團體訪談主要目的為收集不同受訪者的意見以補充問卷不足之處。本研究利用各種不同感受之宣導影片，探討各主題宣導影片之優缺點，以作為選擇問卷宣導影片之依據，期望藉由討論發現本研究未考慮到的重要問題。

超速、酒後駕車、安全帽與安全帶焦點團體討論對象為參加道安講習違規者，原則上，會優先挑選事故次數統計總數高的縣市作為實施焦點團體討論之縣市，其次考慮各縣市之安全問題佔事故比例。本研究有關高齡者行人安全之宣導影片焦點團體討論的對象係請中華民國老人福利推動聯盟幫忙尋找有意願協助調查的老人團體。實施焦點團體討論的縣市與日期如表 5.1-4 所示。

表 5.1-4 實施焦點團體討論縣市

實驗計畫		地點(日期)
機車	速度管理	台中市(4/12)、台北市(4/11)
	提升安全帽使用與正確配戴	高雄縣(4/9)、雲林縣(4/20)
酒駕防制		桃園縣(4/14)、高雄縣(4/16)
安全帶		高雄縣(4/13)、台中市(4/20)
高齡者行人安全		台北市(4/21)、台北縣(4/16)

註：縣市別為五都縣市合併前之行政區。

焦點團體議題設計與問卷設計具有關聯性，安全帽與高齡行人之議題特性與其他主題略有差異，安全帽議題增加探討「民眾對於安全帽的配戴經驗」，高齡行人議題增加探討「高齡者過馬路經驗談」，附錄五為各主題焦點團體會議記錄，以下說明各議題之意義：

1. 危險行為原因探討：詢問受訪者對議題之基本認知，使受訪者彼此間互相熟悉，增進整體焦點團體的運作流程。本議題預計進行 15 分鐘。
2. 危險行為後果認知探討：觀察不同受訪者對危險行為的認知差異性，亦可能會影響到後續受訪者對影片的感受程度。各議題討論進行 15 分鐘。
3. 民眾對於安全帽的配戴經驗：藉由當場民眾配戴安全帽的方式，了解民眾對於正確配戴安全帽的認知是否正確。本議題進行 15 分鐘。
4. 高齡者過馬路經驗談：由於高齡行人在影片呈現上，並無特定危險行為，故不詢問對危險行為之認知，此議題為測試高齡者對影片基本了解能力，幫助下一議題更能了解影片偏好與感受。本議題進行 15 分鐘。
5. 宣導影片偏好與感受探討：各主題從所有國內外宣導影片中，考量所有評分與感受類型，選擇 6 部不同屬性或評分影片。影片討論方式首先播放六部影片，使受訪者對宣導影片產生第一印象並詢問偏好與感受，爾後逐部播放並討論影片偏好與感受。該議題進行 90 分鐘。

5.1.4 問卷修改與測試調查

本研究藉由焦點團體討論結果進行問卷修改，使問卷更周詳，以下分述各主題修改結果：

1. 超速

在影片觀後感的部分，新增「事故害人家庭破碎」、「令人印象深刻的片段」、「超速容易撞到人」、「人生無常，隨時可能發生意外」。在超速原因認知的部分，新增「速限過低，容易超速」、「職業需求」、「路上沒車，無意間超速」、「車子性能普遍較好」。

2. 高齡行人

新增「自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人」問項，並刪除「印象深刻的事故案例」問項，因為此問項與「印象深刻的撞擊畫面」意思太相似，因此將兩者合併。

3. 酒後駕車

在影片觀後感的部分，「酒後駕車的法規知識」可更詳細描述，故更改為「被罰款最低1萬5千元，最高15萬元或吊銷駕照」，「酒精對於駕駛者的生理影響」可更詳細描述生理影響為何，故更改為「意識不清，判斷能力變差」、「緊急狀況下，反應變慢」，另外新增「容易發生事故」、「若發生車禍，自己的家人會傷心」。

在酒駕原因認知的部分，刪除「計程車車費太貴」，可更簡單描述，故更改為「想省錢」，容易讓受測者了解。刪除「對路況熟，了解警察臨檢地點」，因路況熟與警察臨檢地點並無因果關係，故更改為「家住附近，對路況熟悉」、「對警察臨檢較少」及「路況熟，躲過臨檢容易」。在酒駕後果認知的部分，刪除「因為酒駕事故而吃上官司」及「吊銷駕照」。

4. 安全帽

在影片觀後感的部分，新增「若發生事故，會造成家庭負擔」、「未戴安全帽的事故死傷數據」與「騎乘機車必須配戴安全帽」。在駕駛者或乘客不戴安全帽的原因部分，刪除「被偷走」、「車不多」，「在家附近很安全」修改為「在住家附近，路況熟很安全」；「天氣熱有悶熱感」修改為「天氣熱有悶熱感，不想戴」；「穿戴麻煩」修改為「安全帽須脫和戴太麻煩」。

5. 安全帶

在影片觀後感的部分，新增「實用的知識」、「事故害人家庭破碎」、「令人印象深刻的片段」、「事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重」。在未繫安全帶原因與後果認知部份，新增「距離近，繫解麻煩」、「路況熟，很安全」、「知道該路段沒警察」以及「跟別人不一樣才酷」。

超速、酒後駕車、安全帽與安全帶之宣導影片問卷調查對象為參加道安講習的違規者，高齡者則是請中華民國老人福利推動聯盟協助尋找，道安講習實施焦點團體討論的縣市均是實施宣導影片問卷調查縣市，此外，本研究另考慮城鄉差

異的影響，城市地區包括五都縣市和桃園縣，本研究亦在位於鄉村地區的縣市(非五都縣市或桃園縣)中挑選進行宣導影片問卷調查的地點。表 5.1-5 為各主題問卷調查縣市。

表 5.1-5 宣導影片問卷調查縣市(社會人士)

實驗計畫	地點
機車 速度管理	台中市、台北市、彰化縣
提升安全帽使用與正確配戴	高雄縣、雲林縣
酒駕防制	桃園縣、高雄縣、屏東縣
安全帶	高雄縣、台中市、屏東縣
高齡行人安全	台北市、台北縣、宜蘭縣

註：縣市別為五都縣市合併前之行政區。

超速、酒後駕車、安全帽與安全帶的問卷主要搭配三部宣導影片進行調查，但各主題宣導影片的數量與感受類型有所差異，本研究以感受類型與評分將影片分類，並統計各影片分類後之數量，分類原則與各主題之影片數量，如表 5.1-6、5.1-7 與 5.1-8 所示，表 5.1-8 為分層(分類)隨機選擇結果。

表 5.1-6 問卷影片選片原則(社會人士)

感受類型	逗趣、溫馨、感傷	血腥、震撼	平淡
評分			
低	①	無	④
高	②	③	無

表 5.1-7 各主題影片分類與數量(社會人士)

感受類型		逗趣、溫馨、感傷	血腥、震撼	平淡	總數
評分					
超速	低	7	無	13	20
	高	2	8	無	10
酒後駕車	低	4	無	8	12
	高	4	4	無	8
安全帽	低	6	無	5	11
	高	2	2	無	4
安全帶	低	4	無	9	13
	高	3	7	無	10

表 5.1-8 各主題之宣導影片(社會人士)

主題	組別	片名	地點	評分	感受類型
超速	第一組	青少年不飆車-遊戲機篇	台灣	低	逗趣
		Australian Speeding Advert	澳洲	高	震撼
		處罰條例超速篇	台灣	低	平淡
	第二組	Queensland Transport - 50k	不明	高	感傷
		泰國的超速宣導廣告	泰國	高	震撼
		開車勿超速	台灣	低	平淡
高齡 行人	第一組	長者行人安全(Elderly Pedestrian Safety)	香港	中	溫馨
		臺北縣政府交通安全宣導短片-年長者行的安全	台灣	低	平淡
		老人看不清	新加坡	高	溫馨
	第二組	注意高齡者安全篇	台灣	低	平淡
		行人模擬器	日本	高	實用
		笑咪咪	新加坡	中	溫馨
	第三組	老人看不清	新加坡	高	溫馨
		老人平安，全家幸福	台灣	中	逗趣
		安全是一種時尚-「反光服飾篇」	台灣	低	平淡
	第四組	高齡者行的安全-過馬路篇	台灣	低	平淡
		行人模擬器	日本	高	實用
		交通安全宣導-行人篇(事故案例)	台灣	中	震撼
酒後 駕車	第一組	載錯老婆篇	台灣	低	平淡
		切勿酒後駕駛	香港	高	血腥
		金門縣交東安全宣導-酒駕篇	台灣	低	平淡
	第二組	酒後不開車-遺照篇	台灣	高	感傷
		Don't Drink and Drive -英國交通宣導	英國	高	震撼
		公視 安全 120 交通安全宣導-再歡樂也不酒駕	台灣	低	平淡
安全帽	第一組	防制機車事故	台灣	低	感傷
		Wear a helmet - No Excuse	越南	高	震撼
		安全帽的作用	台灣	低	平淡
	第二組	頭戴安全帽 安全一把罩	台灣	高	逗趣
		醫療處理：實際傷害處理	台灣	高	血腥
		馬上雄姿照過來	台灣	低	平淡
安全帶	第一組	後座繫安全帶-畫圖篇	台灣	低	逗趣
		DOE Michael Road Safety Ad	美國	高	震撼
		行車安全-安全帶篇	台灣	低	平淡
	第二組	Embrace Life - always wear your seat belt	英國	高	溫馨
		桃園縣政府宣導光碟-汽車篇	台灣	高	震撼
		安全束縛! 後座擬強制繫安全帶	台灣	低	平淡

表 5.1-9 高齡者影片挑選方式

評分	高	中	低
影片感受類型 (數量)	溫馨(1) 實用(1)	逗趣(1) 溫馨(2) 震撼(1)	溫馨(1) 平淡無感覺(6)
影片總數	2	4	7

根據分類的結果，血腥與震撼類型無低分之影片，平淡類型無高分之影片。本研究採隨機抽樣的方法，逗趣、溫馨與感傷為一類；血腥與震撼為一類；平淡為一類，超速、酒後駕車、安全帽與安全帶挑選兩組影片進行調查，每組採每類每次挑選一片，故每組共計有三類影片。如表 5.1-7 所示，第一組影片組合為①③④，第二組影片組合為②③④。由於高齡者影片較少，且影片感受類型多，故評分分為高、中、低三類，每類分數根據感受類型有的影片數量進行挑選。表 5.1-9 為影片挑選方式，每人每次看三部影片稱為一組，每組的挑選原則為每類每次以挑選一片為主，由於初評分數高的影片只有 2 片，故除了初評分數高的組別影片可重複挑選外，其餘皆不得重複，依此原則總共抽出四組計 10 部影片。

由於監理站調查結果有效問卷較少，為擴大對各主題教育宣導影片之了解，本研究選擇學生為調查對象，藉以比較兩類族群對影片偏好的差異。針對大學生問卷調查前，亦需重新將影片分類，因大多數的逗趣感受影片皆為低分影片，僅安全帽與安全帶影片各具有少數逗趣且高分之影片，且安全帶具有實用類型的高分影片，故將安全帽與安全帶之逗趣與實用之高分影片歸為一類，超速與酒後駕車之逗趣低分與平淡影片歸為一類。另外，本研究將各主題之震撼與血腥影片分為國內與國外，以了解受測者對國內與國外影片感受差異。表 5.1-10 為大學生選片之分類表，主要可分為三類，分別為溫馨/感傷類、高分類與逗趣/平淡類。針對這三類影片依序進行隨機挑選，因大學生能夠接受較長的受測時間，因此可以觀看較多影片，故高分類影片挑選兩次，因此影片組合為①②②③，本研究共挑選兩組影片進行問卷調查，各主題挑片數量與結果如表 5.1-11 與表 5.1-12。

表 5.1-10 問卷用影片選片原則(大學生)

感受類型 評分	溫馨/感傷	震撼/血腥 (國內)	震撼/血腥 (國外)	逗趣(高)/ 實用	逗趣(低)/ 平淡
低	①	無	無	無	③
高		②	②	②	無

表 5.1-11 各主題影片分類與數量(大學生)

評分	感受類型	感受類型					總數
		溫馨/感傷	震撼/血腥 (國內)	震撼/血腥 (國外)	逗趣(高)/ 實用	逗趣(低)/ 平淡	
超速	低	1	無	無	無	19	20
	高	2	1	7	無	無	10
酒後駕車	低	無	無	無	無	1	1
	高	2	2	2	無	無	6
安全帽	低	1	無	無	無	13	14
	高	1	1	無	1	無	3
安全帶	低	無	無	無	無	11	11
	高	3	1	6	2	無	無

表 5.1-12 各主題之宣導影片(大學生)

主題	組別	片名	地點	評分	感受類型
超速	第一組	Queensland Transport - 50k	不明	高	感傷
		Australian Speeding Advert	澳洲	高	血腥
		Don't Drive Fast. Speed Kills	不明	高	震撼
		開車勿超速	台灣	低	平淡
	第二組	Speeding. Theres No Excuse	澳洲	低	溫馨
		Accident - The faster you go, the bigger the mess	波蘭	高	震撼
		泰國的超速宣導廣告	泰國	高	震撼
		青少年不飆車-遊戲機篇	台灣	低	逗趣
酒後駕車	第一組	防制酒後駕車-洪其德篇	台灣	高	感傷
		切勿酒後駕駛	香港	高	血腥
		DOE NEVER EVER Drink & Drive	不明	高	震撼
		Think drink and drive	英國	低	平淡
	第二組	酒後不開車-遺照篇	台灣	高	感傷
		切勿酒後駕駛	香港	高	血腥
		Don't Drink and Drive -英國交通宣導	英國	高	震撼
		Don't Drink & Drive	不明	低	平淡
安全帽	第一組	Wear a helmet - No Excuse	越南	高	感傷
		防制機車事故	台灣	低	感傷
		桃園縣政府宣導光碟	台灣	高	震撼
		騎機車要戴安全帽	美國	高	逗趣
	第二組	Wear a helmet - No Excuse	越南	高	感傷
		桃園縣政府宣導光碟	台灣	高	震撼
		騎機車要戴安全帽	美國	高	逗趣
		馬上雄姿照過來	台灣	低	平淡
安全帶	第一組	桃園縣政府宣導光碟-汽車篇	台灣	高	震撼
		正確繫安全帶提高行車安全-民視新聞	台灣	高	實用
		DOE Michael Road Safety Ad (4)	英國	高	震撼
		行車安全-安全帶篇	台灣	低	平淡
	第二組	Car crash ad 4	不明	高	震撼
		Embrace Life - always wear your seat belt	英國	高	溫馨
		Malaysia Proton Car Ad - Seat Belt Safety	馬來西亞	高	逗趣
		後座繫安全帶-畫圖篇	台灣	低	逗趣

依照社會人士之選片原則，進行問卷試調與修改，以下說明各問卷修改內容：

1. 超速

本研究在民國 100 年 4 月 28 日隨機尋找 8 名社會人士之受訪者於淡江大學進行試調，記錄受訪者填答問卷之時間，填答完畢後詢問受訪者每道題目的想法是否與設計概念相同，以了解受訪者與設計者之認知是否有落差，以下說明修改之內容項目：

- (1). 刪除第一部分影片觀後感之「錯誤的示範」問項，本題主要想了解影片是否有傳達錯誤的知識內容，但多數受訪者均意會為影片內容有超速的行為即為錯誤的示範，與原始語意不同。
- (2). 修改第一部分影片觀後感之第 32 題，原始題目為「針對第 32 題中最高分的影片，您認為該影片再新增哪些內容可以讓你更願意遵守速限」更正為「您認為最好的超速宣導影片應具備下列哪些內容」，原始題目是以 32 題為基礎，詢問應增加的感受，但受訪者認為 32 題可能產生同分的狀況，且問法過於複雜，故進行語意變更，使受訪者更容易填答。
- (3). 修改第一部分影片觀後感之第 33 題，原始題目為「承上題，該影片再新增哪些感受可以讓你更願意遵守速限？(單選)」更正為「您認為最好的超速宣導影片應具備下列哪些感受(可複選，最多兩項)」，一般受訪者認為影片不應為單一感受。
- (4). 修改第一部分影片觀後感之第 34 題，原始題目為「新增第 33 與 34 題的影片內容與感受後，會讓您更願意遵守速限的程度，請評分。」更正為「針對具備第 32 與 33 題的影片內容與感受的影片，會讓您更願意遵守速限的程度，請評分。」，因此題為承接 32 與 33 題，語意應隨 32 與 33 題變更。
- (5). 修改第四部分個人基本資料之第 12 題，原始題目為「參加道安講習被取締的事項(可複選，最多三項)」更正為「您曾經被取締的違規行為(可複選)」，因本問卷請參加道安講習人員填答，故不必再詢問參加道安講習被取締的事項，可直接詢問被取締之違規行為。
- (6). 新增第四部分個人基本資料之第 13 題，詢問受訪者是否曾發生交通事故，以了解發生過之事故次數是否會影響影片的偏好與感受。

2. 高齡行人

本研究在民國 100 年 5 月 11 日至 12 日間至新北市淡水區受訪者家中與台北市介壽里里民服務處進行問卷之試調，一共獲得 8 個測試樣本。除了記錄受訪者填答問卷所需之時間外，並詢問受訪者對於問卷內容是否有不懂及問卷用語需要修改的部分，此外更利用反問之方式，詢問受訪者看到某問題

時期想到的是什麼，以了解受訪者與設計者的認知間是否有落差。本研究將試調時發現之問題與修改結果整理如下：

- (1). 問卷第二部分原先的問法-“你覺得影片有讓人...”(如:你覺得影片有讓人印象深刻的標語)，會讓受訪者以為是他自己本身有沒有感覺而不是針對影片的內容是否有傳達該內容來回答，故本研究在正式問卷中將問法修改為”您覺得這部影片的內容有...”受訪者會比較知道是在問內容而不是在問他自身是否有這種認知。
- (2). 問卷第二部分的第一題-印象深刻的標語，試調時發現長者不知道標語是什麼，即使做了解釋也很難讓他們了解，反問他們覺得影片中的標語是什麼回答的都是影片內容，因此代表長者缺少對標語的認知，故本研究在影片中加入一段標語的介紹，以教導高齡者何為標語，方便其進行後續問卷之填答。
- (3). 問卷第二部分的第四、五、六題的「了解」會讓受訪者誤以為是本身是否了解而不是內容是否有讓他了解，預計刪除此問項的「了解」，另外第四題問項「年紀大身體較脆弱承受不了重擊」中的「年紀大」，高齡者覺得年輕人也會有身體脆弱的問題，所以會有點被歧視的感覺，故在正式問卷中將第四題的年紀大刪除。
- (4). 問卷第二部分的第七題「感受到不要出車禍就是愛家人，不要讓家人擔心」，這種問法不是很能讓高齡者了解，故修該問法為「自己出門要注意安全，不要出車禍就是愛家人」。
- (5). 問卷感受類型「實用」幾乎每一部影片只要內容有教導如何過馬路或告知他們知識者，它們都會覺得實用，因此修改第四章「實用」屬性的定義。更改前「實用」屬性的定義為：影片有實用或特別的知識；更改後「實用」屬性的定義為：影片呈現出來的交通安全知識或教導的安全行為讓人覺得很實用。
- (6). 問卷感受類型「震撼」，有些長者的回答認為只要該影片能夠觸動人心就算震撼，因此修改第四章「震撼」屬性的定義。更改前「震撼」屬性的定義為：呈現交通安全問題所造成的事故狀況或嚴重後果之畫面。；更改後「震撼」屬性的定義為：影片呈現的交通安全問題或所教導的交通安全行為讓人覺得很觸動人心。
- (7). 在試調的過程中發現有兩部影片的表達方式太抽象，導致高齡者看不懂影片內容，因此刪除此兩部影片，未來在正式問卷調查中將不使用該兩部影片。

3. 酒後駕車

本研究於民國 100 年 6 月 20 日於淡江大學針對 7 名社會人士之受訪者進行試調，記錄調查時播放影片與填答問卷所需時間，並在調查後詢問受訪者填答時是否有不明白或不清楚之問項。了解受訪者認知與問卷間差異後，針對問項進行修改及語意調整。修改與調整結果如下：

- (1). 修改問卷第一部分，填答方式解說。原題為“請看完一部影片後，就您觀看後的感覺填答(勾選)下列問題”，經詢問受訪者後發現，若影片播放前未詳加敘述“依影片觀後感來填寫問卷”，多數受訪者會依自己本身觀感填寫問卷。為避免上列問題，將該部分註明“請就影片內容勾選，非自己的認知”，使受訪者可更加清楚問卷填寫方式。
- (2). 問卷第一部分問項內容設計為酒後駕車後果，而原本問法為“您覺得這部影片有讓人瞭解...”，考慮受訪者閱讀容易性，勾選問項應以簡單明瞭為主，將該問法改為“您覺得這部影片讓您了解酒後開車的後果有”。而本研究中，酒後駕車無分汽車及機車，為避免受訪者混淆，最後將問題改為“您覺得這部影片讓您了解酒後開車或騎車機車的後果有”，除簡潔以下問項外，加粗黑體與雙底線強調問題重點。
- (3). 問卷第一部分八至十四題，該部分主題為酒後駕車後果，原先問題有十題，訪問後得知，許多問項相似度過高，受訪者較不易區分。歸納後發現，該部分主要可分為生理反應、心理反應(如事故後果感受)、金錢損失三部分。將問項由上列三部分為主軸，縮減至七題。
- (4). 問卷第一部分第八題，原先問法為“酒精使駕駛者反應變慢”，該處題意不清，經詢問後將酒精對駕駛者影響分為兩項。一為酒精使駕駛者意識不清，而導致判斷能力變差，二為駕駛者在發生緊急情況下，酒精使其反應變慢。

4. 安全帽

本研究在民國 100 年 6 月 28 日隨機尋找 10 名社會人士之受訪者於淡江大學進行試調，記錄受訪者填答問卷之時間，填答完畢後詢問受訪者每道題目的想法是否與設計概念相同，以了解受訪者與設計者之認知是否有落差，以下說明修改之內容項目：

- (1). 修改第一部分影片觀後感第 12 題，原始題目為「安全帽可能無法保護頭部的情況」更正為「安全帽在某些情況下可能無法保護頭部 (例如：騎車速度過快時或安全帽受過撞擊後已喪失吸撞功能等情況)」，受訪者在看原題目時，不知道此題目意思為何，不知如何填答，故進行語意修改並加入例子，使受訪者更容易填答。
- (2). 修改第一部分影片觀後感第 28 題，原始題目為「你覺得新增哪些以下影片感受可以讓你更瞭解配戴安全帽的重要性？」更正為「您覺得最好

的安全帽宣導影片為下列哪些感受？(可複選，最多二項)」，使此題的語意讓受訪者更加明瞭。

- (3). 新增第一部分影片觀後感第 29 題，題目為「若安全帽宣導影片的內容能具備您在第 27 題與 28 題所勾選的所有項目，您覺得這部影片讓您了解未配戴安全帽是危險行為的程度，請評分。(0：不了解 10 分：了解) _____ 分。」，受訪者認為台灣目前已經立法騎乘機車須配戴安全帽，應該要加此題讓受訪者了解未配戴安全帽是危險行為。
- (4). 修改第一部分影片觀後感第 30 題，原始題目為「續 27 與 28 題，新增內容與感受的影片會讓您更願意配戴安全帽的程度，請評分。_____ 分。」更正為「若安全帽宣導影片的內容能具備您在第 27 題與 28 題所勾選的所有項目，您覺得這部影片讓您騎乘機車時願意配戴安全帽的程度，請評分(0：不願意 10 分：願意) _____ 分。」，原始題目受訪者無法了解此題目的題意，故進行語意修改，使受訪者更容易填答。
- (5). 修改第二部分了解不戴安全帽的原因、安全帽配戴方式與未戴安全帽的後果認知第 3 題，原始題目為「在事故發生時，為何我們都戴了安全帽，還是容易造成頭部受傷命不保？(可複選，最多選三項)」更正為「在事故發生時，為何我們都配戴了安全帽，還是容易造成命不保？(可複選)」，受訪者在填答時，看到原題目中出現頭部受傷，填答與安全帽相關答案，因此將題目修改，使受訪者不受題目干擾。

5. 安全帶

本研究在民國 100 年 4 月 29 日隨機尋找 8 名社會人士之受訪者於淡江大學進行試調，記錄受訪者填答問卷之時間，填答完畢後詢問受訪者每道題目的想法是否與設計概念相同，以了解受訪者與設計者之認知是否有落差，以下說明修改之內容項目：

- (1). 刪除第一部分影片觀後感之「錯誤的示範」問項，本題主要想了解影片是否有傳達錯誤的知識內容，但多數受訪者均意會為影片內容有未繫安全帶的行為即為錯誤的示範，與原始語意不同。
- (2). 修改第一部分影片觀後感之第 27 題，原始題目為「針對第 27 題中最高分的影片，您認為該影片再新增哪些內容可以讓你更願意繫安全帶」更正為「您認為最好的安全帶宣導影片應具備下列哪些內容」，原始題目是以 27 題為基礎，詢問應增加的感受，但受訪者認為 27 題可能產生同分的狀況，且問法過於複雜，故進行語意變更，使受訪者更容易填答。
- (3). 修改第一部分影片觀後感之第 28 題，原始題目為「承上題，該影片再新增哪些感受可以讓你更願意繫安全帶？(單選)」更正為「您認為最好的安全帶宣導影片應具備下列哪些感受(可複選，最多兩項)」，一般受

訪者認為影片不應為單一感受。

- (4). 修改第一部分影片觀後感之第 29 題，原始題目為「新增第 27 與 28 題的影片內容與感受後，會讓您更願意繫安全帶的程度，請評分。」更正為「針對具備第 27 與 28 題的影片內容與感受的影片，會讓您願意繫安全帶的程度，請評分。」，語意隨所承接的 27 與 28 題進行變更。
- (5). 修改第四部分個人基本資料之第 9 題，原始題目為「參加道安講習被取締的事項(可複選，最多三項)」更正為「您曾經被取締的違規行為(可複選)」，因本問卷請參加道安講習人員填答，故不必再詢問參加道安講習被取締的事項，可直接詢問曾經被取締之違規行為。
- (6). 新增第四部分個人基本資料之第 10 題，詢問受訪者是否曾發生交通事故，以了解發生過之事故次數是否會影響影片的偏好與感受。

整體而言，本研究問卷在經過試調與修改後，已無語意不通或定義不清楚的地方。詳細的正式問卷內容可參考附錄六。

5.2 超速教育宣導影片偏好分析

5.2.1 超速問卷基本統計分析

社會人士問卷回收 259 份，扣除調查過程中作答不完全以及亂填答的問卷(利用數題可檢查項目進行確認)，剩餘的有效問卷共 63 份，主要調查地點為台北監理處、台中監理站以及彰化監理站三個地點。大學生問卷回收 152 份，主要調查對象為淡江大學之學生，回收率 100%。研究樣本結構資料整理如表 5.2-1 所示，多數的有效樣本中，社會人士與大學部的受訪者年齡主要集中於 15-29 歲，其次以 30-49 歲(41%)居多，性別顯示男性比例高於女性；另外教育程度社會人士中有五成以上為高中(職)；此外，受訪者的婚姻狀況以未婚的比例最高。

表 5.2-1 超速問卷受訪者基本社經資料統計分析表

問項	選項	社會人士		大學生	
		次數	(%)	次數	(%)
性別	男	52	(84)	116	(76)
	女	10	(16)	36	(24)
年齡	15-29 歲	32	(50)	152	(100)
	30-49 歲	26	(41)	0	(0)
	50-58 歲	5	(8)	0	(0)
教育程度	小學	1	(2)	0	(0)
	國中	4	(7)	0	(0)
	高中(職)	31	(51)	0	(0)
	大學(專)以上	22	(36)	152	(100)
	研究所以上	3	(5)	0	(0)
婚姻狀況 (複選)	未婚	42	(70)	152	(100)
	已婚	15	(25)	0	(0)
	離婚	3	(5)	0	(0)
	育有子女	8	(13)	0	(0)

5.2.2 超速影片偏好分析

由表 5.2-2 可知社會人士認為超速主要原因為「路上沒車，無意間超速」(66%)與「可以節省時間」(62%)；大學部的問卷中主要認為超速原因為「可以節省時間」(63%)、「路況在自己的掌握之中」(47%)、「尋求刺激的感覺」(45%)、「習慣性超速」(42%)。由此觀之，社會人士與大學生均認為超速的主要原因為「節省時間」。然而相較於大學生，更多的社會人士偏向選擇「路上沒車，無意間超速」的原因；反之，大學生較於社會人數則偏向認為「尋求刺激的感覺」、「路況在自己的掌握之中，所以超速」、「習慣性超速」是主要超車因素。

社會人士主要認為超速會產生的後果為「發生意外後非死即傷」(72%)、「擔心被罰錢」(57%)「自己會發生危險」(52%)「影響其他駕駛者或路人」(50%)；大學生為「發生意外意外後非死即傷」(84%)及「影響駕駛者或路人」(66%)。社會人士及大學生都有七成以上的受測者認為超速主要後果為「發生意外後非死即傷」，其中社會人士以「擔心被罰錢」的比例高於大學生，而大學生則以「影響其他駕駛者或路人」的感受較社會人士中比例高。

表 5.2-2 超速的原因與後果認知統計表

你覺得駕駛者超速的原因是什麼？(可複選，最多 3 項)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
路上沒車，無意間超速	40	(66)	56	(37)
可以節省時間	38	(62)	96	(63)
速限過低，容易超速	18	(30)	16	(11)
發洩壓抑的心情	17	(28)	36	(24)
尋求刺激的感覺	16	(26)	68	(45)
路況在自己的掌控之中，所以超速	15	(25)	72	(47)
習慣性超速	12	(20)	64	(42)
車子性能普遍較好	8	(13)	8	(5)
使你心情快樂	5	(8)	12	(8)
表現帥氣的一面	4	(7)	16	(11)
職業需求	2	(3)	0	(0)
當作休閒活動	1	(2)	0	(0)
測試自己的極限	1	(2)	4	(3)
勾選人數	61		152	
你覺得駕駛者超速會產生什麼後果？(可複選，最多 3 項)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
發生意外後非死即傷	43	(72)	128	(84)
擔心被罰錢	34	(57)	56	(37)
自己會發生危險	31	(52)	68	(45)
影響其他駕駛者或路人	30	(50)	100	(66)
製造交通問題	26	(43)	68	(45)
別人會有壞印象	2	(3)	4	(3)
勾選人數	60		152	

監理站(社會人士)的受測者每次會觀看三部影片，後需針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解超速是危險的行為的程度」與「影片讓您願意遵守速限的程度」三項變數進行 0-10 評分。由表 5.2-3 可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 5.36 分、中位數為 5.0 分、標準差為 3.27 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 7.45 分、中位數為 8.0 分、標準差為 3.02 分；受訪者願意遵守速限的平均分數為 7.57 分、中位數為 9.0 分、標準差為 3.09 分。

大學生受測者則需觀看四部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程

度」、「影片讓您了解超速是危險的行為的程度」與「影片讓您願意遵守速限的程度」三項變數進行評分。由表可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 5.84 分、中位數為 6.0 分、標準差為 2.29 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 6.91 分、中位數為 7.0 分、標準差為 2.27 分；受訪者願意遵守速限的的平均分數為 7.21 分、中位數為 8.0 分、標準差為 2.23 分。

影片偏好分析大學部以及社會人士的顯示出「影片讓你喜歡的程度」與其他兩項變數的趨勢不同，「了解超速的危險性」或「願意遵守速限的影片」不一定能獲得受測者的喜愛。

表 5.2-3 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意遵守速限程度統計分析表

變數名稱	社會人士				大學生			
	樣本數	平均數	中位數	標準差	樣本數	平均數	中位數	標準差
喜歡影片程度	183	5.4	5.0	3.3	152	5.8	6.00	2.3
了解超速是危險的行為	184	7.5	8.0	3.0	152	6.9	7.00	2.3
願意遵守速限的程度	184	7.5	9.0	3.1	152	7.2	8.00	2.2

LSD 多重比較分析如下表 5.2-4 所示，社會人士中屬於甲級影片的為「泰國超速影片」、「Australian Speeding Advert(澳洲)」及「Queensland Transport-50k」；大學生族群屬於甲級影片的為「泰國超速影片」、「Australian Speeding Advert(澳洲)」、「Queensland Transport-50k」、「Accident-the faster you go the bigger the mess」、「Speeding. Theres No Excuse」及「Don't Drive Fast. Speed Kills」，而其他則歸為乙級影片。

與社會人士問卷相較下，大學部問卷新選入的影片「Don't Drive Fast. Speed Kills」、「Accident-the faster you go the bigger the mess」以及「Speeding. Theres No Excuse」與預期的結果相符，血腥以及震撼都歸屬於反應較佳的甲級影片。而原先的乙級影片「青少年不飆車-遊戲機篇」、「開車勿超速」與先前結果相同，再次驗證「血腥」以及「震撼」屬性的影片類型較能得到大家的肯定與接受，而「平淡無感覺」以及「逗趣」的主題則較不受喜愛。

對於高分影片內容由表 5.2-5 與 5.2-6 可看出較使觀賞者得到共鳴的內容為「人生無常，隨時可能發生意外」、「駕駛者遇到緊急狀況會反應不及」、「超速車輛不容易煞車」、「超速事故容易傷及無辜」以及「發生事故會造成一輩子的遺憾」。上述中可以發現這是一連續的過程，會讓人們進行省思與反省，達到教育的目的，但在大學生中，影片更需要透過「明確的主題」、「印象深刻的片段」以及「超速容易撞到人」等內容較能得到大眾注意。

表 5.2-4 了解超速是危險的行為與願意遵守速限的程度的多重比較分析

影片編號	影片名稱	影片	LSD 多重比較法 (LSD, $\alpha=0.05$)			
			了解影片中 危險行為的程度		影片讓你 願意遵守的程度	
			社會人士	大學生	社會人士	大學生
1	泰國超速影片 (泰國)		甲	甲	甲	甲
2	Australian Speeding Advert(澳洲)		甲	甲	甲	甲
3	Queensland Transport-50k		甲	甲	甲	甲
4	處罰條例超速篇		乙	---	乙	---
5	開車勿超速		乙	乙	乙	乙
6	青少年不飆車-遊 戲機篇		乙	乙	乙	乙
7	Accident-the faster you go the bigger the mess		---	甲	---	甲
8	Speeding. There's No Excuse		---	甲	---	甲
9	Don't Drive Fast. Speed Kills		---	甲	---	甲

表 5.2-5 社會人士超速高分影片之影片內容與感受

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片			乙等影片		
	1	2	3	4	5	6
影片偏好 (滿分：10 分)						
喜歡的程度，請評分	6.6	6.4	7.0	3.9	4.8	3.8
了解超速是危險的行為，請評分	<u>8.8</u>	<u>8.3</u>	<u>8.1</u>	6.7	6.6	6.2
願意遵守速限的程度，請評分	<u>8.8</u>	<u>8.3</u>	<u>8.1</u>	7.2	6.3	6.7
影片內容 (滿分：4 分)						
人生無常，隨時可能發生意外	<u>3.4</u>	<u>3.2</u>	<u>3.4</u>	2.2	2.8	2.7
駕駛者遇到緊急狀況會反應不及	<u>3.1</u>	<u>3.3</u>	<u>3.2</u>	2.1	2.3	2.7
超速車輛不容易煞車	<u>3.2</u>	<u>3.3</u>	<u>3.3</u>	2.2	2.4	2.7
超速事故容易傷及無辜	<u>3.0</u>	<u>3.4</u>	<u>3.1</u>	2.2	2.1	2.6
發生事故會造成一輩子的遺憾	<u>3.3</u>	<u>3.4</u>	<u>3.1</u>	2.1	2.7	2.7
超速容易撞到人	2.7	<u>3.3</u>	<u>3.1</u>	2.4	2.1	<u>3.0</u>
明確的主題	2.9	<u>3.0</u>	<u>3.1</u>	2.9	<u>3.0</u>	2.8
事故害人家庭破碎	2.8	<u>3.4</u>	<u>3.2</u>	2.0	2.2	2.5
印象深刻的片段	<u>3.1</u>	<u>3.2</u>	2.9	2.5	2.4	2.7
超速會有罪惡感	2.5	<u>3.2</u>	2.5	2.0	2.1	2.3
超速時駕駛者視覺範圍會變小	2.8	<u>3.1</u>	2.9	2.1	2.1	2.5
實用的知識	2.7	2.7	<u>3.0</u>	2.8	2.5	2.5
超速撞到人要負擔龐大費用	2.5	2.8	2.8	2.4	2.1	2.3
印象深刻的標語	2.8	2.6	2.7	2.9	2.9	2.8
不合邏輯的內容	2.1	2.2	2.4	2.2	2.1	2.3
超速撞到人會有刑事責任	2.6	2.8	2.9	2.4	2.0	2.5
看不懂的劇情	2.0	2.0	2.0	2.2	2.3	2.5
時間太長	2.0	1.9	1.8	1.9	1.5	1.9
影片感受 (滿分：4 分)						
逗趣	<u>3.1</u>	1.6	1.8	2.0	2.1	2.7
溫馨	1.8	1.9	2.3	1.8	1.8	2.2
震撼	2.7	<u>3.2</u>	2.3	2.0	1.7	2.0
感傷	2.1	<u>3.2</u>	2.2	1.9	1.6	1.9
血腥	2.2	<u>3.1</u>	1.6	1.9	1.6	1.9
平淡無感覺	1.8	1.6	2.3	2.7	2.8	2.8

表 5.2-6 大學生超速高分影片之影片內容與感受

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片						乙等影片		
	3	9	2	7	1	8	6	5	
影片偏好 (滿分：10 分)									
喜歡的程度，請評分	7.6	7.3	6.1	6.3	6.5	6.3	3.9	4.4	
了解超速是危險的行為，請評分	8.3	8.3	7.9	7.9	7.6	7.2	4.7	4.4	
願意遵守速限的程度，請評分	8.0	7.7	8.1	8.0	7.6	7.8	5.4	5.6	
影片內容 (滿分：4 分)									
人生無常，隨時可能發生意外	3.0	3.1	3.1	3.2	3.0	3.2	2.0	1.6	
駕駛者遇到緊急狀況會反應不及	2.6	3.6	3.7	3.1	3.1	2.9	2.2	2.1	
超速車輛不容易煞車	3.9	3.1	2.9	3.2	3.1	3.1	2.3	1.9	
超速事故容易傷及無辜	2.6	3.9	3.9	3.5	2.4	3.4	2.0	1.7	
發生事故會造成一輩子的遺憾	3.3	3.9	3.1	3.2	2.5	2.7	2.0	1.7	
超速容易撞到人	3.6	3.0	3.6	3.3	2.6	3.1	2.0	1.4	
明確的主題	3.6	3.3	3.4	3.1	3.0	3.1	3.1	3.6	
事故害人家庭破碎	2.6	3.6	4.0	3.0	2.2	2.8	1.8	1.7	
印象深刻的片段	2.9	3.4	3.0	3.1	3.1	2.8	2.1	1.7	
超速會有罪惡感	2.0	3.3	3.4	3.1	1.9	2.0	1.8	1.4	
超速時駕駛者視覺範圍會變小	2.4	2.6	2.4	2.1	2.3	2.4	1.9	1.7	
實用的知識	3.7	2.1	2.0	2.7	2.5	2.5	2.4	2.0	
超速撞到人要負擔龐大費用	1.7	2.3	1.9	1.8	1.9	1.8	1.8	1.4	
印象深刻的標語	3.3	2.9	2.3	2.6	2.5	3.5	2.8	3.3	
不合邏輯的內容	1.1	2.0	1.7	2.1	2.6	2.0	2.7	2.1	
超速撞到人會有刑事責任	1.7	3.3	0.7	2.1	1.8	1.9	1.8	1.4	
看不懂的劇情	1.3	1.9	1.7	1.8	1.9	1.8	2.3	1.4	
時間太長	1.7	1.6	1.4	2.5	2.0	1.5	2.0	1.0	
影片感受 (滿分：4 分)									
感傷	1.6	3.3	3.8	3.2	1.7	2.4	1.5	1.1	
血腥	1.3	3.1	3.3	2.5	2.1	1.6	1.5	1.1	
震撼	1.9	2.9	2.0	3.1	2.4	2.6	1.7	1.3	
溫馨	2.9	1.4	1.4	1.6	1.7	1.5	1.8	1.6	
逗趣	1.7	1.1	2.9	1.5	3.0	1.4	3.0	3.1	
平淡無感覺	1.7	1.1	2.6	1.9	2.1	2.4	3.2	3.0	

表 5.2-7 超速影片之影片內容與感受

影片內容與屬性	期望內容				現有 影片數量 (15 片)	
	社會人士		大學生		次數	(%)
	次數	(%)	次數	(%)		
影片內容(可複選，最多五項)						
發生事故會造成一輩子的遺憾	39	(63)	68	(45)	---	---
印象深刻的片段	34	(55)	116	(76)	---	---
事故害人家庭破碎	27	(44)	64	(42)	---	---
印象深刻的標語	26	(42)	88	(58)	2	(13)
實用的知識	19	(31)	28	(18)	6	(40)
超速事故容易傷及無辜	18	(29)	64	(42)	3	(20)
簡短的播放時間	15	(24)	68	(45)	7	(47)
駕駛者遇到緊急狀況會反應不及	15	(24)	28	(18)	6	(40)
明確的主題	14	(23)	64	(42)	6	(40)
人生無常，隨時可能發生意外	14	(23)	44	(29)	3	(20)
超速車輛不容易煞車	14	(23)	16	(11)	7	(47)
超速容易撞到人	12	(19)	32	(21)	5	(33)
超速撞到人要負擔龐大費用	12	(19)	8	(5)	1	(7)
超速時駕駛者視覺範圍會變小	11	(18)	8	(5)	1	(7)
超速會有罪惡感	4	(6)	16	(11)	1	(7)
超速撞到人會有刑事責任	---	---	12	(8)	---	---
影片感受(可複選，最多二項)						
震撼	50	(79)	132	(87)	1	(7)
感傷	19	(30)	92	(61)	---	---
血腥	20	(32)	28	(18)	---	---
逗趣	15	(24)	24	(16)	5	(33)
溫馨	12	(19)	12	(8)	---	---
平淡無感覺	---	---	---	---	9	(60)

5.2.3 超速宣導影片之建議

社會人士與大學生在高分影片中皆認為主要內容為「人生無常，隨時可能發生意外」、「駕駛者遇到緊急狀況會反應不及」、「超速車輛不容易煞車」、「超速事故容易傷及無辜」及「發生事故會造成一輩子的遺憾」。大學生更需透過「明確的主題」、「印象深刻的片段」及「超速容易撞到人」等影片內容以吸引大眾注意；在影片感受方面，多數高分影片以「感傷」、「血腥」及「震撼」較能符合大眾期待，其中有一片「逗趣」的影片入選為高分影片，但多數「逗趣」的影片皆偏向於乙級影片。由此觀之，大家對「逗趣」的定義範圍較廣，如國外影片的內容較能引人發笑，而國內的影片雖偏向輕鬆但較易變得平淡無趣，所以對於「逗趣」影片的內涵須拿捏得宜。

另外，多數人期望的影片內容(參考表 5.2-7 所示)須具備「印象深刻的片段」、「發生事故會造成一輩子的遺憾」及「印象深刻的標語」。印象深刻的片段較容易停留在腦中以提醒自己不要超速，「發生事故會造成一輩子的遺憾的經驗」，透過生命價值省思，提醒駕駛者不要超速，「印象深刻的標語」置於影片中，不僅簡單好記憶也易於在日常生活中勸導別人。

在期望影片類型中以「震撼」、「感傷」為主，但檢視國內現有影片可發現，多數影片偏向「平淡無感覺」，而內容方面以「超速車輛不容易煞車」、「簡短的播放時間」、「實用的知識」、「明確的主題」、「人生無常，隨時可能發生意外」為主要內容。相較下發現目前國內並沒有錄製受大家喜愛的影片類型，故若想要有效宣導，應針對民眾喜好改善，才能達到教育民眾之目的。

5.3 高齡行人教育宣導影片偏好分析

5.3.1 高齡行人問卷基本統計分析

本研究共調查 180 份問卷，扣除調查過程中作答不完全及篩選出符合本研究限制「識字且聽得懂國語」的有效問卷為 165 份。本研究樣本結構資料整理如表 5.3-1 所示。有效樣本受訪者性別顯示男性(52%)比例微高於女性(48%)。受訪者年齡主要集中於 65-69 歲(41%)；受訪者的教育程度主要集中在國小以下，包含識字但未就學者(39%)，其次為高中(職)(27%)；此外受訪者的婚姻狀況以已婚且配偶健在的比例最多(67%)。

表 5.3-1 高齡行人問卷受訪者基本社經資料統計分析表

問項	選項	次數	比例
性別	男	85	52%
	女	80	48%
年齡	65-69 歲	68	41%
	70-74 歲	47	28%
	75 歲以上	50	30%
教育程度	國小以下(包含識字班)	65	39%
	國中	34	21%
	高中(職)	41	25%
	大學(專)以上	25	15%
婚姻狀況	已婚配偶健在	111	67%
	非已婚 (包含喪偶、離婚或分居)	54	33%
居住地區	台北市	62	38%
	新北市	40	24%
	宜蘭縣	63	38%

5.3.2 高齡行人影片偏好分析

每位受測者會觀看三部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」和「影片讓您了解危險行為的程度」兩項變數進行 0-10 評分，表 5.3-2 為受訪者對上述三項的統計分析表，由表可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 7.41 分、中位數為 8 分、標準差為 1.89 分、最小值為 1 分以及最大值為 10 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 7.61 分、中位數為 8 分、標準差為 1.95 分、最小值為 1 分以及最大值為 10 分。

「影片讓你喜歡的程度」和「影片讓你了解危險行為的程度」兩變數經相關分析後得知，「兩變數呈現高度正相關(相關係數為 0.7；P-value<.0001)且趨勢相近，然而宣導影片的目的應以「影片讓您了解危險行為的程度」較為重要，因此本研究以此項變數作為影片篩選的依據，利用 LSD 多重比較分析(如表 5.3-3 所示)，得知共有三部影片係受測者評分較高的宣傳影片，本研究統稱為甲等影片，其他則歸類為乙等影片。

受測者觀看影片後，另須針對影片內容與影片感受進行四等尺度之同意程度勾選(完全不同意、不同意、同意、完全同意)，本研究將其轉換為 1-4 的分數後進行平均分數計算，數值如表 5.3-4 所示；平均數值為 3 分以上代表受測者同意該影片符合此項內容，本研究進一步歸類出三部甲等影片均有的影片內容包括「安全過馬路的行為」、「年紀大反應慢」、「自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人」和「看得懂影片在演什麼」四項；甲等影片的感受為「實用」、「溫馨」和「震撼」，但由於高齡者對於「實用」的定義為影片中呈現出來的交通安全知識或行為讓人覺得很實用，並非感受的一種分類，在此存在認知差異，故不予以考慮；此外，甲等影片的影片格式非一致屬於某種屬性。

表 5.3-2 高齡行人喜歡影片程度與了解影片危險行為程度統計分析表

變數名稱	樣本數	平均數	中位數	標準差	最小值	最大值
喜歡影片程度	516	7.41	8	1.89	1	10
了解影片危險行為程度	516	7.61	8	1.95	1	10

表 5.3-3 高齡行人影片多重比較表

影片編號	影片名稱	影片	LSD 多重比較法 (LSD, $\alpha=0.05$)	
			了解影片中危險行為的程度	影片讓你喜歡的程度
1	老人看不清 (新加坡)		甲	甲
2	笑咪咪 (新加坡)		甲 乙	甲
3	交通安全宣導-行人篇(事故案例)		甲 乙	乙
4	老人平安，全家幸福		乙 乙	乙 乙
5	行人模擬器 (日本)		乙 乙 乙	乙 乙 乙
6	臺北縣政府交通安全宣導短片-年長者行的安全		乙 乙 乙	乙 乙 乙
7	長者行人安全 (香港)		乙 乙 乙	乙 乙
8	安全是一種時尚-「反光服飾篇」		乙 乙	乙 乙
9	高齡者行的安全-過馬路篇		乙 乙	乙
10	注意高齡者安全篇		乙	乙

表 5.3-4 高齡行人高分影片之影片內容、格式與感受

影片編號	甲等影片			乙等影片						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
影片偏好(滿分:10 分)										
喜歡影片的程度	8.70	8.55	7.76	7.19	7.47	7.17	6.85	6.81	6.57	5.69
了解影片中危險行為的程度	8.57	8.30	8.24	7.74	7.69	7.33	7.29	6.97	6.78	6.07
影片內容(滿分:4 分)										
安全過馬路的行為	<u>3.67</u>	<u>3.51</u>	<u>3.50</u>	<u>3.29</u>	<u>3.04</u>	<u>3.21</u>	<u>3.28</u>	2.79	<u>3.20</u>	2.91
年紀大反應慢	<u>3.65</u>	<u>3.02</u>	<u>3.00</u>	1.47	<u>3.31</u>	2.70	<u>3.31</u>	1.24	1.31	1.27
自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人	<u>3.42</u>	<u>3.15</u>	<u>3.04</u>	<u>3.29</u>	<u>3.03</u>	<u>3.25</u>	<u>3.44</u>	<u>3.03</u>	2.27	2.30
看得懂影片在演什麼	<u>3.52</u>	<u>3.43</u>	<u>3.35</u>	<u>3.27</u>	2.93	<u>3.54</u>	<u>3.10</u>	2.78	2.89	2.78
印象深刻的標語	1.22	1.32	1.29	2.67	1.25	2.03	1.87	2.32	2.47	1.76
印象深刻的車禍撞擊畫面	2.25	2.81	<u>3.72</u>	1.27	2.89	1.59	2.48	1.39	1.85	1.12
身體較脆弱承受不了重擊	<u>3.11</u>	2.93	3.28	1.37	2.91	2.08	<u>3.20</u>	1.41	1.32	1.16
年紀大越來越看不清楚和聽不清楚	<u>3.44</u>	2.71	2.70	1.33	<u>3.10</u>	2.93	<u>3.08</u>	1.29	1.33	1.33
出門要穿鮮豔的衣服	<u>3.63</u>	1.13	1.25	<u>3.55</u>	1.21	<u>3.86</u>	1.05	<u>3.51</u>	<u>3.35</u>	2.83
內容剛好	<u>3.10</u>	2.93	2.60	2.95	<u>3.01</u>	<u>3.45</u>	2.59	2.81	2.74	2.96
影片格式(滿分:4 分)										
字幕大小剛好/有字幕	<u>3.38</u>	<u>3.51</u>	2.50	<u>3.02</u>	2.83	2.85	2.62	2.65	2.60	2.58
內容來得及看	<u>3.17</u>	2.80	2.65	2.55	2.39	2.57	2.00	2.42	2.02	1.83
講話速度剛好	<u>3.14</u>	2.95	2.93	2.43	--	2.65	--	2.23	2.09	1.83
影片感受(滿分:4 分)										
逗趣	<u>3.49</u>	<u>3.45</u>	1.74	2.88	2.52	2.43	2.39	2.44	2.91	2.59
溫馨	<u>3.52</u>	<u>3.49</u>	2.17	2.97	2.90	2.98	<u>3.24</u>	2.83	2.80	2.52
震撼	1.95	1.94	<u>3.30</u>	1.90	2.49	1.88	2.13	1.69	2.09	1.64
血腥	1.37	1.17	2.24	1.50	1.48	1.29	1.59	1.56	1.52	1.20
實用	<u>3.55</u>	<u>3.49</u>	<u>3.42</u>	<u>3.38</u>	<u>3.46</u>	<u>3.43</u>	<u>3.41</u>	<u>3.11</u>	2.98	2.82
平淡無感覺	1.53	1.45	1.83	2.10	1.65	1.90	1.73	2.33	2.35	2.18

5.3.3 高齡行人宣導影片之建議

本研究欲了解影片現況問題和期望內容與感受，首先針對問卷第二大項了解影片中危險行為程度的評分和第四大項增加內容和感受後，了解影片中危險行為程度的評分進行基本統計分析，如表 5.3-5 所示。由該表可知增加了民眾所期望的影片內容與感受後，確實可增加其評分。

表 5.3-5 增加影片內容和感受前後了解影片中危險行為程度之基本統計分析

變數名稱	平均數	中位數	標準差	最小值	最大值
了解影片中危險行為的程度	7.61	8	1.95	1	10
增加內容、感受後，了解影片中危險行為的程度	8.64	9	1.38	4	10

本研究將所蒐集到的高齡行人宣導影片，重新依據問卷內容進行國內現有影片數量的統計。同時由問卷分析結果，統計受測者期望高齡行人宣導影片之內容項目，統計次數如表 5.3-6 所示，由該表可知國內現有高齡行人宣導影片之內容大多為「安全過馬路的行為」、「出門要穿鮮豔的衣服」，且多有製作標語，但受測者期望的內容則為「自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人」、「安全過馬路的行為」和「年紀大反應慢」，其中只有「安全過馬路的行為」與國內影片現況相符合，其餘兩項國內皆無相關之宣導影片。

現況影片感受大多數為「平淡無感覺」，高齡者期望感受以「溫馨」和「實用」較高，但國內目前缺乏溫馨之影片，此外高齡者對於「實用」的定義為影片中呈現出來的交通安全知識或行為讓人覺得很實用，但並非感受的一種分類，在此存在認知差異，故不予以考慮。

表 5.3-6 高齡行人現況影片與期望內容比較

影片內容與屬性	期望內容		國內現有影片數量(共 13 片)	
	次數	%	次數	%
影片內容(可複選，最多四項)				
自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人	118	72%	0	0%
安全過馬路的行為	115	70%	5	38%
年紀大反應慢	100	61%	0	0%
印象深刻的標語	33	20%	6	46%
印象深刻的車禍撞擊畫面	39	24%	1	8%
身體較脆弱承受不了重擊	57	35%	1	8%
年紀大越來越看不清楚和聽不清楚	76	46%	1	8%
出門要穿鮮豔的衣服	77	47%	6	46%
印象深刻的交通意外死亡或受傷的數目	31	19%	0	0%
影片感受(可複選，最多二項)				
逗趣	31	19%	4	31%
溫馨	95	58%	0	0%
實用	75	46%	0	0%
震撼	52	32%	1	8%
感傷	41	25%	0	0%
血腥	6	4%	0	0%
平淡無感覺	--	--	8	69%

5.4 酒後駕車教育宣導影片偏好分析

5.4.1 酒駕問卷基本統計分析

社會人士問卷回收 398 份，扣除調查過程中作答不完全以及亂填答的問卷(利用數題可檢查項目進行確認)，剩餘的有效問卷共 136 份，主要調查地點為桃園監理處、高雄監理站以及屏東監理站三個地點。大學生問卷回收 85 份，主要調查對象為淡江大學之學生，回收率 100%。研究樣本結構資料整理如表 5.4-1 所示，多數的有效樣本中，社會人受訪者年齡主要集中於 30-49 歲(49%)其次為 15-29 歲，而大學部為 15-29 歲；教育程度社會人士中有五成以上為高中(職)；此外，受訪者的婚姻狀況以未婚的比例最高。

表 5.4-1 酒駕問卷受訪者基本社經資料統計分析表

問項	選項	社會人士		大學生	
		次數	(%)	次數	(%)
年齡	15-29 歲	55	(40)	85	(100)
	30-49 歲	66	(49)	0	(0)
	50-58 歲	8	(6)	0	(0)
	60 歲以上	7	(5)	0	(0)
教育程度	小學	2	(2)	0	(0)
	國中	15	(11)	0	(0)
	高中(職)	58	(44)	0	(0)
	大學(專)以上	53	(40)	85	(100)
	研究所以上	4	(3)	0	(0)
婚姻狀況 (複選)	未婚	79	(54)	85	(100)
	已婚	36	(25)	0	(0)
	離婚	16	(11)	0	(0)
	育有子女	15	(10)	0	(0)

由表 5.4-2 酒駕的原因與後果認知部分統計表中發現，社會人士酒後駕車的主要因素為「覺得自己沒醉」(79%)、「家住附近，對路況熟悉」(67%)、「開來的車輛隔天必須使用」(59%)；大學生認為酒後駕車的因素為「覺得自己沒醉」(94%)、「家住附近，對路況熟悉」(67%)、「開來的車輛隔天必須使用」(59%)、「面子問題」(40%)，由此可知多數人認為酒後駕車主要因為「覺得自己沒醉」「家住附近，對路況熟悉」、「開來的車輛隔天必須使用」，但相較社會人士大學生中認為「覺得自己沒醉」也是導致酒後駕車的主要因素。

在酒後駕車後果認知發現社會人數主要認為酒後駕車產生的後果為「發生意外後死傷嚴重」(65%)、「影響其他駕駛或路人」(46%)以及「自己會發生危險」(44%)；大學生為「發生意外後死傷嚴重」(78%)、「影響其他駕駛或路人」(52%)以及「自己會發生危險」(44%)，前後發現兩族群的認知是一樣的。

表 5.4-2 酒駕的原因與後果認知統計表

你覺得駕駛者酒後駕車的原因是什麼？(可複選，最多 4 項)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
覺得自己沒醉	107	<u>(79)</u>	80	<u>(94)</u>
家住附近，對路況熟悉	90	<u>(67)</u>	57	<u>(67)</u>
開來的車輛隔天必須使用	79	<u>(59)</u>	50	<u>(59)</u>
面子問題	29	(21)	40	<u>(47)</u>
對警察臨檢時間及地點熟悉	24	(18)	23	(27)
自己的車不喜歡給別人開	48	(36)	19	(22)
想省錢	40	(30)	17	(20)
喝醉後怕忘記車子停哪，隔天找不到	11	(8)	6	(7)
勾選人數	136		85	
你覺得酒後駕車最可能造成什麼樣的後果？(可複選，最多 2 項)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
發生意外後死傷嚴重	87	<u>(65)</u>	66	<u>(78)</u>
影響其他駕駛或路人	61	<u>(46)</u>	44	<u>(52)</u>
自己會發生危險	59	<u>(44)</u>	37	<u>(44)</u>
製造交通問題	45	(34)	20	(24)
造成財物損失	34	(25)	4	(5)
勾選人數	136		85	

5.4.2 酒駕影片偏好分析

社會人士受測者每次會觀看三部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解酒後駕車是危險的行為的程度」與「影片讓您願意避免酒後駕車的程度」三項變數進行 0-10 評分，由表 5.4-3 可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 5.7 分、中位數為 6.0 分、標準差為 3.3 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 7.8 分、中位數為 10 分、標準差為 3.0 分；受訪者願意遵守速限的平均分數為 8.3 分、中位數為 10.0 分、標準差為 3.7 分。

大學生受測者則需觀看四部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解超速是危險的行為的程度」與「影片讓您願意遵守速限的程度」三項變數進行評分。由表可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 6.0 分、中位數為 6.0 分、標準差為 2.5 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 7.3 分、中位數為 8.0 分、標準差為 2.4 分；受訪者願意遵守速限的平均分數為 7.7 分、中位數為 8.0 分、標準差為 2.3 分。

影片偏好分析大學部以及社會人士的顯示出「影片讓你喜歡的程度」與其他

兩項變數的趨勢不同，「了解超速的危險性」或「願意遵守速限的影片」不一定能獲得受測者的喜愛。

表 5.4-3 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意避免酒駕程度統計分析表

變數名稱	社會人士				大學生			
	樣本數	平均數	中位數	標準差	樣本數	平均數	中位數	標準差
喜歡影片程度	405	5.7	6.0	3.3	340	6.0	6.0	2.5
了解酒後駕車是危險的行為	402	7.8	10.0	3.0	340	7.3	8.0	2.4
願意避免酒後駕車的程度	402	8.3	10.0	3.7	340	7.7	8.0	2.3

「影片讓您喜歡的程度」與其他兩項變數的趨勢不同，顯示能讓受測者「了解到危險性」或「願意避免酒後開車的影片」不一定能獲得受測者喜愛，然而宣導影片的目的應以「影片讓您了解危險行為的程度」與「影片讓您願意避免酒後開車的程度」兩變數較「影片讓您喜歡的程度」更為重要。

利用 LSD 多重比較分析得知(表 5.4-4)，社會人士認為「開車勿喝酒-英國交通宣導」、「酒後不開車-遺照篇」屬於甲級影片，其他為乙級影片；大學生中屬於甲級影片的為「DOE NEVER EVER Drink & Drive」、「防制酒後駕車-洪其德篇」，其餘為乙級影片。兩者相較之下，可發現原屬於甲級影片的「開車勿喝酒-英國交通宣導」、「酒後不開車-遺照篇」後因選入的「DOE NEVER EVER Drink & Drive」以及「防制酒後駕車-洪其德篇」予以取代，證明震撼與感傷兩類型影片更具影響力，更受大家的喜愛。

對於高分影片內容由表 5.4-5 與 5.4-6 可看出較能使社會人士及大學生得到共鳴的內容為「容易發生事故」、「一旦發生車禍，事故死傷嚴重」、「若發生車禍，會讓他人的家庭破碎」及「明確主題」；但社會人士的高分影片較之於大學生則多了「緊急狀況下，反應會變慢」、「意識不清，判斷能力變差」及「印象深刻的片段」3 個選項，可見社會人士更偏於想了解喝酒後生理反應會對駕駛產生的困難。

表 5.4-4 了解酒駕是危險的行為與願意避免酒後開車的程度的多重比較分析


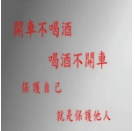



影片編號	影片名稱	影片	LSD 多重比較法 (LSD, $\alpha=0.05$)			
			了解影片中危險行為的程度		願意避免酒後駕車的程度	
			社會人士	大學生	社會人士	大學生
1	開車勿喝酒-英國交通宣導		甲	乙	甲	乙
2	酒後不開車-遺照篇		甲	乙	甲	乙
3	切勿酒後駕駛		乙	乙	乙	乙
4	公視安全 120 交通安全宣導-再歡樂也不酒駕		乙	---	乙	---
5	金門縣交通安全宣導-酒駕篇		乙	---	乙	---
6	載錯老婆篇		乙	---	乙	---
7	DOE NEVER EVER Drink & Drive		---	甲	---	甲
8	防制酒後駕車-洪其德篇		---	甲	---	甲
9	Don't Drink & Drive		---	乙	---	乙
10	Think drink and drive		---	乙	---	乙

表 5.4-5 社會人士酒駕高分影片之影片內容與感受

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片			乙等影片		
	1	2	3	4	5	6
影片偏好 (滿分：10 分)						
喜歡的程度，請評分	7.4	6.4	6.0	5.6	5.0	4.9
了解超速是危險的行為，請評分	<u>9.6</u>	<u>9.1</u>	8.2	8.1	6.8	6.4
願意遵守速限的程度，請評分	<u>9.4</u>	<u>9.2</u>	8.4	8.1	7.9	7.2
影片內容 (滿分：4 分)						
容易發生事故	<u>3.5</u>	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	<u>3.5</u>	2.7	2.9
一旦發生車禍，事故死傷嚴重	<u>3.6</u>	<u>3.4</u>	<u>3.4</u>	<u>3.5</u>	2.8	<u>3.0</u>
若發生車禍，會讓他人的家庭破碎	<u>3.6</u>	<u>3.6</u>	<u>3.4</u>	<u>3.3</u>	2.7	<u>3.1</u>
若發生車禍，自己的家人會傷心	<u>3.5</u>	<u>3.6</u>	<u>3.3</u>	<u>3.4</u>	2.7	<u>3.1</u>
明確的主題	<u>3.2</u>	<u>3.3</u>	<u>3.1</u>	<u>3.3</u>	<u>3.2</u>	<u>3.0</u>
緊急狀況下，反應會變慢	<u>3.4</u>	<u>3.4</u>	<u>3.3</u>	<u>3.4</u>	2.6	<u>3.0</u>
意識不清，判斷能力變差	<u>3.4</u>	<u>3.4</u>	<u>3.2</u>	<u>3.5</u>	2.6	3.2
印象深刻的片段	<u>3.3</u>	<u>3.2</u>	<u>3.1</u>	<u>3.0</u>	2.8	2.7
被罰款最低 1 萬 5 千元，最高 15 萬元	<u>3.2</u>	<u>3.2</u>	2.8	<u>3.3</u>	<u>3.5</u>	2.8
印象深刻的標語	2.7	<u>3.3</u>	2.9	<u>3.2</u>	<u>3.0</u>	2.5
實用的知識	2.9	<u>3.3</u>	2.8	<u>3.1</u>	2.9	2.7
不合邏輯的內容	2.2	2.3	2.1	2.2	2.2	2.5
看不懂的劇情	1.8	2.1	1.9	1.9	2.2	2.4
時間太長	1.9	1.8	1.8	2.1	2.1	1.9
影片感受 (滿分：4 分)						
震撼	<u>3.1</u>	2.7	<u>3.3</u>	2.2	2.0	2.0
感傷	<u>3.4</u>	<u>3.0</u>	2.6	2.2	2.1	1.9
血腥	<u>3.1</u>	2.0	2.8	2.0	1.9	1.7
逗趣	1.9	1.9	1.8	2.7	1.8	2.7
溫馨	2.6	2.3	1.8	2.1	2.0	1.9
平淡無感覺	1.8	2.3	2.0	2.4	2.7	2.7

表 5.4-6 大學生酒駕高分影片之影片內容與感受

影片偏好與屬性(平均分數)	甲等影片		乙等影片				
	7	8	3	1	2	9	10
影片偏好 (滿分：10 分)							
喜歡的程度，請評分	8.0	6.5	5.1	7.0	4.9	6.7	4.3
了解超速是危險的行為，請評分	<u>9.0</u>	<u>8.3</u>	7.7	7.7	6.5	5.9	4.7
願意遵守速限的程度，請評分	<u>9.2</u>	<u>8.5</u>	8.0	8.2	6.9	7.0	5.2
影片內容 (滿分：4 分)							
容易發生事故	<u>3.5</u>	<u>3.4</u>	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	<u>3.0</u>	2.1	2.5
一旦發生車禍，事故死傷嚴重	<u>3.6</u>	<u>3.2</u>	<u>3.6</u>	<u>3.3</u>	2.7	2.0	2.2
若發生車禍，會讓他人的家庭破碎	<u>3.6</u>	<u>3.7</u>	2.5	<u>3.6</u>	2.3	1.7	1.4
若發生車禍，自己的家人會傷心	<u>3.7</u>	2.7	2.4	2.3	<u>3.7</u>	1.7	1.4
明確的主題	<u>3.7</u>	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	2.7	2.9	<u>3.3</u>	2.2
緊急狀況下，反應會變慢	2.4	2.8	2.6	2.8	2.0	1.9	1.8
意識不清，判斷能力變差	2.4	<u>3.2</u>	2.5	2.7	2.6	2.0	2.0
印象深刻的片段	<u>3.5</u>	2.7	2.9	<u>3.5</u>	2.7	<u>3.0</u>	2.1
被罰款最低 1 萬 5 千元，最高 15 萬元或吊銷駕照	1.3	2.7	1.5	1.5	1.3	1.6	1.2
印象深刻的標語	<u>3.1</u>	2.7	2.7	2.1	2.9	<u>3.5</u>	2.0
實用的知識	<u>3.0</u>	2.6	2.5	2.3	2.7	2.9	1.6
不合邏輯的內容	1.5	1.6	1.9	2.2	2.3	1.8	2.6
看不懂的劇情	1.4	1.5	1.9	2.0	2.1	1.7	2.3
時間太長	1.7	1.8	1.8	2.1	1.6	1.7	1.7
影片感受 (滿分：4 分)							
感傷	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	2.4	<u>3.2</u>	2.9	1.6	1.4
震撼	<u>3.2</u>	2.5	<u>3.0</u>	<u>3.3</u>	2.2	1.6	1.5
溫馨	2.0	1.8	1.2	2.3	1.7	1.9	1.7
逗趣	1.3	1.2	1.4	1.7	1.6	<u>3.3</u>	<u>3.1</u>
血腥	2.4	1.6	2.8	<u>3.0</u>	1.4	1.5	1.5
平淡無感覺	1.3	1.8	1.9	1.5	2.6	1.9	2.8

表 5.4-7 酒駕現況影片與期望內容比較

影片內容與屬性	期望內容				現有 影片數量 (15 片)	
	社會人士		大學生		次數	(%)
	次數	(%)	次數	(%)		
影片內容(可複選，最多五項)						
印象深刻的片段	80	(59)	66	(78)	2	(13)
發生車禍事故死傷嚴重	74	(54)	57	(67)	3	(19)
發生車禍使他人家庭破碎	73	(54)	47	(55)	1	(6)
發生車禍家人會傷心	61	(45)	45	(53)	0	(0)
印象深刻的標語	59	(43)	44	(52)	10	(63)
明確的主題	70	(51)	45	(53)	4	(25)
容易發生事故	53	(39)	36	(42)	6	(38)
意識不清使判斷能力下降	40	(29)	13	(15)	4	(25)
緊急狀況下，駕駛者反應會變慢	33	(24)	12	(14)	2	(13)
實用的知識	52	(38)	11	(13)	1	(6)
被罰款最低 1 萬 5 千元最高 15 萬元或吊銷駕照	45	(33)	9	(11)	5	(31)
影片感受(可複選，最多二項)						
震撼	96	(72)	78	(92)	3	(19)
感傷	67	(50)	53	(62)	2	(13)
溫馨	26	(19)	15	(18)	0	(0)
血腥	50	(37)	14	(16)	0	(0)
逗趣	12	(9)	11	(13)	3	(19)
平淡無感覺	---	---	---	---	8	(50)

5.4.3 酒駕宣導影片之建議

社會人士與大學生在高分影片中皆認為主要內容為「容易發生事故」、「一旦發生車禍，事故死傷嚴重」、「若發生車禍，會讓他人的家庭破碎」及「明確主題」。而社會人士更需要透過「緊急狀況下，反應會變慢」、「意識不清，判斷能力變差」及「印象深刻的片段」的影片內容以吸引大眾的注意力及加深對酒駕的認知。在影片感受方面，高分影片較偏向於「震撼」與「感傷」，而這兩類型的影片較為大眾所喜愛。

雖然「開車勿喝酒-英國交通宣導」和「DOE NEVER EVER Drink & Drive」同樣擁有「震撼」與「感傷」的感受，但前者多了「血腥」的感受類型，這項選項在大學生中並未被接受為高分影片。再者，大學生認為「DOE NEVER EVER Drink & Drive」比「開車勿喝酒-英國交通宣導」多表達了「一旦發生車禍，事故死傷嚴重」及「若發生車禍，會讓他人的家庭破碎」的內容，使其表現得更為觸動，因此在總體評分上較高於「開車勿喝酒-英國交通宣導」。

另外，多數人期望的影片內容(參考表 5.4-7 所示)須具備「印象深刻的片段」、「一旦發生車禍，事故死傷嚴重」及「若發生車禍，會讓他人的家庭破碎」。印象深刻的片段較容易停留在腦中以提醒自己不要酒駕，「一旦發生車禍，事故死傷嚴重」及「若發生車禍，會讓他人的家庭破碎」，透過對他人產生難以彌補影響及生命價值得省思，提醒駕駛者不要酒駕。

在期望影片類型中以「震撼」、「感傷」為主，但檢視國內現有影片可發現，多數影片偏向「平淡無感覺」，而內容方面以「印象深刻」和「容易發生事故」為主要內容。相較下發現目前國內並沒有錄製受大家喜愛的影片類型，故若想要有效宣導，應針對民眾喜好改善，才能達到教育民眾之目的。

5.5 安全帽教育宣導影片偏好分析

5.5.1 安全帽問卷基本統計分析

社會人士問卷回收 200 份，扣除調查過程中作答不完全以及亂填答的問卷(利用數題可檢查項目進行確認)，剩餘的有效問卷共 43 份，主要調查地點為雲林監理站與高雄區監理站二個地點。大學生問卷回收 126 份，主要調查對象為淡江大學之學生，回收率 100%。研究樣本結構資料整理如表 5.5-1 所示，多數的有效樣本中，社會人士受訪者男性(76%)比例高於女性(24%)，大學生性別比例各半，社會人士年齡層多集中 15-29 歲(50%)，其次 30-49 歲(45%)，教育程度有五成以上為高中(職)(56%)，婚姻狀況多為未婚(47%)。社會人士在擁有安全帽種類大多為半露臉式(31%)與半罩式安全帽(33%)，最常使用為半罩式安全帽(42%)，而大學生主要擁有半露臉式安全帽且也最常戴。此外，在大學生問卷中新增認為自己配戴安全帽是否正確，有九成的大學生認為自己安全帽配戴正確。

表 5.5-1 安全帽問卷受訪者基本社經資料統計分析表

問項	選項	社會人士		大學生	
		次數	(%)	次數	(%)
性別	男	32	(76)	72	(57)
	女	10	(24)	54	(43)
年齡	15-29 歲	21	(50)	126	(100)
	30-49 歲	19	(45)	0	(0)
	50-59 歲	2	(5)	0	(0)
教育程度	小學	0	(0)	0	(0)
	國中	7	(17)	0	(0)
	高中(職)	23	(56)	0	(0)
	大學(專)以上	9	(22)	126	(100)
	研究所以上	2	(5)	0	(0)

表 5.5-1 安全帽問卷受訪者基本社經資料統計分析表(續)

問項	選項	社會人士		大學生	
		次數	(%)	次數	(%)
婚姻狀況(複選)	未婚	23	(47)	126	(100)
	已婚	15	(31)	0	(0)
	離婚	4	(8)	0	(0)
	育有子女	7	(14)	0	(0)
安全帽的種類	沒有安全帽	2	(5)	18	(10)
	全罩式	5	(11)	18	(10)
	半露臉式	14	(31)	69	(39)
	露臉式	9	(20)	41	(23)
	半罩式	15	(33)	31	(1)
最常使用安全帽種類	全罩式	1	(2)	10	(8)
	半露臉式	12	(32)	68	(55)
	露臉式	9	(24)	29	(24)
	半罩式	16	(42)	16	(13)
是否正確配戴安全帽	是	-	-	114	(90)
	否	-	-	12	(10)

本研究為深入了解受訪者不配戴安全帽的可能原因、配戴安全帽為何還是容易造成命不保的認知以及了解安全帽不正確配戴方式，進而設計數題問項，其分析結果彙整於表 5.5-2、表 5.5-3 與表 5.5-4。社會人士認為駕駛者或乘客不配戴安全帽的主因原因為「天氣熱有悶熱感，不想戴」(67%)、「有束縛感不舒服」(65%)、「在住家附近，路況熟很安全」(65%)及「不習慣戴安全帽」(60%)；大學部的問卷中主要認為駕駛者或乘客不配戴安全帽的主因原因為「有束縛感不舒服」(73%)、「在住家附近，路況熟很安全」(68%)、「天氣熱有悶熱感，不想戴」(60%)、「怕頭髮亂」(60%)及「路況熟，知道沒有警察」(60%)。由此觀之，社會人士與大學生均認為駕駛者或乘客不配戴安全帽的主因原因為「天氣熱有悶熱感，不想戴」、「有束縛感不舒服」、「在住家附近，路況熟很安全」。然而社會人士「不習慣戴安全帽」可能是因為有多種的交通工具可以選擇，而不習慣戴安全帽，而大學生不戴安全帽原因多「怕頭髮亂」與「路況熟，知道沒有警察」，大學生交通範圍為學校附近或從家裡到學校路程，駕駛者對路況熟悉，能掌握路況，且大學生在打扮上也會注重頭髮是否整齊。

在事故發生時，為何我們都配戴了安全帽，還是容易造成命不保？其正確選項應為「騎車速度快」、「安全帽帽帶未扣好」、「安全帽受過嚴重撞擊」、「事故時，撞到身體其他部位」及「安全帽無衝擊吸收性材質」等五項。社會人士與大學生多數均能回答出正確解答，但大學生在「安全帽無衝擊吸收性材質」此選項明顯低於社會人士，因「安全帽無衝擊吸收性材質」在社會人士安全帽影片中

出現比大學生多次，顯示大家在此選項認知有不足。

表 5.5-3 為安全帽配戴示意圖，由問卷結果顯示民眾對於安全帽的錯誤配戴方法，不論社會人士或大學生不到五成的人能選出「安全帽戴太後面及帽帶還是太鬆」與「安全帽太小」此錯誤的選項，顯示受訪者對於安全帽的正確配戴的認知仍較缺乏。

由表 5.5-4 與表 5.5-5 得知社會人士與大學生在安全帽配戴問題中仍有進步的空間，由為何我們都配戴安全帽，還是容易命不保此問題選項中「安全帽帽帶未扣好」近九成的人認為此選項會造成命不保，但在安全帽的配戴方式此題中，許多受訪者仍無法選擇未正確配戴錯誤的選項，及在大學生問卷您認為自己配戴安全帽是否正確，有九成的大學生認為自己安全帽配戴正確，但在填答安全帽未正確配戴此題一半的大學生不認為「安全帽戴太後面」與「安全帽太小」是不正確的戴法，由此可知，一般民眾對於安全帽正確戴法仍一知半解，因此仍須加強安全帽配戴正確之宣導。

表 5.5-2 未戴安全帽原因統計表

你覺得駕駛者/乘客不戴安全帽的原因是什麼？(可複選，最多選 6 項)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
天氣熱有悶熱感，不想戴	29	(67)	76	(60)
有束縛感不舒服	28	(65)	92	(73)
在住家附近，路況熟很安全	28	(65)	86	(68)
不習慣戴安全帽	26	(60)	37	(29)
怕頭髮亂	21	(49)	75	(60)
路況熟，知道沒有警察	19	(44)	76	(60)
安全帽須脫和戴太麻煩	18	(42)	48	(38)
路況熟，知道警察不會取締	13	(30)	45	(36)
安全帽不符合頭型	9	(21)	13	(10)
周遭朋友未戴安全帽	8	(19)	20	(16)
駕駛技術好很安全	6	(14)	30	(24)
車速慢很安全	3	(7)	28	(22)
勾選人數	43		126	

表 5.5-3 安全帽配戴示意圖



表 5.5-4 未正確佩戴安全帽後果認知統計表

在事故發生時，為何我們都配戴了安全帽，還是容易造成命不保？(可複選)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
騎車速度快	40	(93)	120	(95)
安全帽帽帶未扣好	39	(91)	112	(89)
事故時，撞到身體其他部位	33	(77)	113	(90)
安全帽受過嚴重撞擊	32	(74)	97	(77)
安全帽無衝擊吸收性材質	32	(74)	74	(59)
護目鏡已刮花	16	(37)	33	(26)
勾選人數	43		126	

表 5.5-5 未正確配戴安全帽認知統計表

你覺得以下安全帽何種戴法不正確？(複選)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
未扣帽帶(表 5.5-3 (1))	37	(86)	124	(98)
帽帶太鬆(表 5.5-3(2))	35	(81)	120	(95)
安全帽戴太後面及帽帶太鬆 (表 5.5-3 (3))	16	(37)	54	(43)
安全帽太小(表 5.5-3 (4))	15	(35)	54	(43)
帽帶扣在頭後面(表 5.5-3 (5))	34	(79)	98	(78)
勾選人數	43		126	

5.5.2 安全帽影片偏好分析

社會人士受測者每次會觀看三部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解未配戴安全帽是危險的行為的程度」與「影片讓您願意配戴安全帽的程度」三項變數進行 0-10 評分，由表 5.5-6 可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 6.4 分、中位數為 6.0 分、標準差為 2.8 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 8.3 分、中位數為 10.0 分、標準差為 2.5 分；受測者願意配戴安全帽的平均分數為 8.5 分、中位數為 10.0 分、標準差為 2.5 分。

大學生受測者則觀看四部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解未配戴安全帽是危險的行為的程度」與「影片讓您願意配戴安全帽的程度」三項變數進行評分，由表 5.5-6 可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 6.0 分、中位數為 6.0 分、標準差為 2.2 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 7.2 分、中位數為 8.0 分、標準差為 2.7 分；受測者願意配戴安全帽的平均分數為 8.5 分、中位數為 10.0 分、標準差為 2.3 分。

從表 5.5-6 中可知影片偏好分析社會人士以及大學部的顯示出「願意配戴安全帽程度」與其他兩項變數的趨勢不同，「喜歡影片的程度」或「了解影片危險行為程度趨勢較相同。

表 5.5-6 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意配戴安全帽程度統計分析表

變數名稱	社會人士				大學生			
	樣本數	平均數	中位數	標準差	樣本數	平均數	中位數	標準差
喜歡影片程度	129	6.4	6.0	2.8	504	6.0	6.0	2.2
了解影片危險行為程度	129	8.3	10.0	2.5	504	7.2	8.0	2.7
願意配戴安全帽程度	129	8.5	10.0	2.5	504	8.5	10.0	2.3

多重比較分析如下表 5.5-7 所示，社會人士在觀看完影片較無法分出甲等影片和乙等影片的差異，任何感受都是一樣的，而大學生能分辨出甲等影片和乙等影片。大學生族群屬於甲級影片的為「Wear a helmet - No Excuse(越南)」與「桃園縣政府宣導光碟」，其他則歸類為乙級影片。

與社會人士問卷相較下，大學部選入的甲級影片 Wear a helmet - No Excuse(越南)」與「桃園縣政府宣導光碟」與預期結果相符合，震撼與感傷都歸屬於反應較佳的甲級影片。而原先的乙級影片「防制機車事故」、「馬上英姿照過來」與「騎機車要戴安全帽」與預期結果相符合，逗趣、平淡無感覺的主題較不受喜愛。

對於高分影片內容可由表 5.5-8 與表 5.5-9 可看出讓受測者得到共鳴的內容為「未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害」、「騎乘機車必須配戴安全帽」、「明確的主題」、「實用的知識」與「印像深刻的片段」，顯示出受測者未戴安全帽受傷的嚴重性及對受測者有能留下印象與實用的知識，達到受測者願意配戴

安全帽的目的，但在社會人士認為影片說明到「若發生事故，會造成家庭負擔」、「安全帽在某些情況下可能無法保護頭部」內容能獲得大家認同。

表 5.5-7 了解未配戴安全帽危險程度與願意配戴安全帽程度的多重比較分析

影片編號	影片名稱	影片	LSD 多重比較法 (LSD, $\alpha=0.05$)			
			了解影片中危險行為的程度		騎乘機車時願意配戴安全帽	
			社會人士	大學生	社會人士	大學生
1	醫療處理：實際傷害處理		甲	---	甲	---
2	頭戴安全帽 安全一把罩		甲	---	甲	---
3	防制機車事故		甲	乙	甲	乙
4	安全帽的作用		甲	---	甲	---
5	Wear a helmet - No Excuse(越南)		甲	甲	甲	甲
6	馬上雄姿照過來		乙	乙	乙	乙
7	桃園縣政府宣導光碟		---	甲	---	甲
8	騎機車要戴安全帽		---	乙	---	乙

表 5.5-8 社會人士安全帽宣導影片偏好與屬性評分表

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片					乙等影片
	1	2	3	4	5	6
影片偏好 (滿分：10 分)						
喜歡程度	<u>8.4</u>	6.4	6.6	7.0	7.0	5.9
了解危險程度	<u>9.7</u>	<u>9.6</u>	<u>8.3</u>	<u>8.3</u>	<u>8.2</u>	7.1
願意繫安全帶程度	<u>9.8</u>	<u>9.2</u>	<u>8.7</u>	<u>8.1</u>	<u>8.2</u>	7.4
影片內容 (滿分：4 分)						
未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害	<u>3.6</u>	<u>3.6</u>	<u>3.6</u>	<u>3.2</u>	<u>3.2</u>	2.9
騎乘機車必須配戴安全帽	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	<u>3.3</u>	<u>3.3</u>	<u>3.2</u>	<u>3.3</u>
若發生事故，會造成家庭負擔	<u>3.4</u>	<u>3.3</u>	<u>3.3</u>	2.6	<u>3.2</u>	2.8
明確的主題	<u>3.4</u>	2.9	2.9	<u>3.2</u>	2.7	<u>3.0</u>
實用的知識	<u>3.4</u>	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	<u>3.9</u>	2.8	3.2
安全帽在某些情況下可能無法保護頭部	<u>3.3</u>	<u>3.1</u>	<u>3.1</u>	<u>3.1</u>	2.7	2.8
印象深刻的片段	<u>3.2</u>	<u>3.2</u>	<u>3.2</u>	2.9	2.9	2.7
須選購具有合格標章的安全帽	<u>3.2</u>	<u>3.1</u>	<u>3.1</u>	<u>3.3</u>	2.9	<u>3.4</u>
全罩式比半罩式安全帽更安全	<u>3.1</u>	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	2.7	<u>3.0</u>
未戴安全帽的事故死傷數據	<u>3.0</u>	2.7	2.7	2.8	2.8	2.6
印象深刻的標語	<u>3.0</u>	2.8	2.8	2.9	2.5	2.7
看不懂的劇情	2.5	2.2	2.2	2.4	1.8	2.2
時間太長	1.7	2.1	2.1	2.5	2.2	2.2
不合邏輯的內容	1.6	2.2	2.2	2.2	2.3	2.3
影片感受 (滿分：4 分)						
血腥	<u>3.3</u>	2.0	2.0	1.9	2.1	1.8
震撼	<u>3.1</u>	2.5	2.5	2.1	2.8	1.8
感傷	2.7	2.4	2.4	2.1	2.9	1.8
逗趣	1.7	2.0	2.0	2.0	1.9	1.8
平淡無感覺	1.7	2.1	2.1	2.8	1.9	<u>3.2</u>

表 5.5-9 大學生安全帽宣導影片偏好與屬性評分表

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片		乙等影片		
	7	5	3	6	8
影片偏好 (滿分：10 分)					
喜歡程度	7.3	6.0	6.2	5.2	5.2
了解危險程度	<u>8.6</u>	<u>8.3</u>	6.8	6.5	5.2
願意繫安全帶程度	<u>9.4</u>	<u>9.2</u>	<u>8.7</u>	<u>8.0</u>	6.9
影片內容 (滿分：4 分)					
未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害	<u>3.5</u>	<u>3.7</u>	2.7	2.4	2.1
騎乘機車必須配戴安全帽	<u>3.6</u>	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	<u>3.5</u>	<u>3.0</u>
若發生事故，會造成家庭負擔	1.8	<u>3.3</u>	2.6	1.7	1.5
明確的主題	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	<u>3.2</u>	<u>3.2</u>	2.4
實用的知識	<u>3.1</u>	2.7	<u>3.0</u>	<u>3.4</u>	2.1
安全帽在某些情況下可能無法保護頭部	2.8	2.1	2.7	2.5	1.7
印象深刻的片段	<u>3.5</u>	<u>3.3</u>	2.6	2.0	2.6
須選購具有合格標章的安全帽	2.9	2.0	2.0	<u>3.6</u>	1.6
全罩式比半罩式安全帽更安全	2.4	2.0	2.1	2.6	1.7
未戴安全帽的事故死傷數據	1.7	2.5	2.4	1.6	1.5
印象深刻的標語	2.6	2.5	<u>3.1</u>	2.0	2.0
看不懂的劇情	1.6	2.0	1.7	1.8	2.4
時間太長	1.6	1.6	1.7	2.2	1.5
不合邏輯的內容	1.8	2.0	2.0	1.7	2.7
影片感受 (滿分：4 分)					
血腥	2.0	2.4	1.7	1.5	1.4
震撼	1.8	<u>3.2</u>	2.5	1.5	1.4
感傷	2.7	<u>3.0</u>	2.2	1.5	1.7
逗趣	<u>3.0</u>	1.3	2.1	1.5	<u>3.0</u>
平淡無感覺	1.7	1.7	2.2	<u>3.1</u>	2.4

表 5.5-10 安全帽影片現況問題與期望內容比較表

影片內容與屬性	期望的影片				國內現有影片(23 片)	
	社會人士		大學生			
	次數	(%)	次數	(%)	次數	(%)
影片內容(可複選，最多五項)						
未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害	26	(63)	71	(56)	10	(43)
若發生事故，會造成家庭負擔	26	(63)	62	(49)	2	(9)
騎乘機車必須配戴安全帽	24	(59)	83	(66)	23	(100)
實用的知識	23	(56)	47	(37)	8	(35)
印象深刻的片段	18	(44)	106	(84)	4	(17)
須選購具有合格標章的安全帽	16	(39)	38	(30)	9	(39)
安全帽在某些情況下可能無法保護頭部	15	(37)	37	(29)	11	(48)
印象深刻的標語	15	(37)	61	(48)	5	(22)
未戴安全帽的事故死傷數據	12	(29)	24	(19)	6	(26)
全罩式比半罩式安全帽更安全	7	(17)	21	(17)	3	(13)
影片感受(可複選，最多二項)						
震撼	24	(59)	105	(83)	2	(9)
感傷	18	(44)	48	(38)	2	(9)
溫馨	14	(34)	18	(14)	0	(0)
逗趣	11	(27)	51	(40)	4	(17)
血腥	8	(20)	19	(15)	1	(4)
無感受	---	---	---	---	14	(61)

5.5.3 安全帽宣導影片之建議

社會人士與大學生受測者得到共鳴的內容為「未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害」、「騎乘機車必須配戴安全帽」、「明確的主題」、「實用的知識」與「印象深刻的片段」，影片感受類型，多數高分影片以「血腥」、「震撼」與「感傷」較能讓受測者有所共鳴，而受測者感受為「逗趣」的影片不一定能歸屬於甲級影片，還須看影片的內容是否能對受測者產生影響，並非有趣而無內容的影片能獲得社會大眾接受。

本研究蒐集國內現有影片與受訪者認為最好的安全帽宣導影片之期望(表 5.5-10)，社會人士以及大學生對於宣導影片之建議都希望影片內容具備「未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害」以及「騎乘機車必須配戴安全帽」，對於一般民眾來說，未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害，會造成無法挽回的遺憾，另外社會人士想法變成熟，已組成家庭且有子女，對家庭有負擔和責任和想直接獲得安全帽其他知識，所以在「若發生事故，會造成家庭負擔」以及「實用的知識」比例也相當高，而大學生在「印象深刻的片段」佔的比例高達八成，期望安全帽要印象深刻的片段容易停留在腦中，在血氣方剛、意氣用事時，容易提醒自

己是否配戴安全帽，來保護頭部。在影片感受中，大學生與社會人士都以震撼片較能得到共鳴，然而國內現有影片多屬「無感受」類型。

5.6 安全帶教育宣導影片分析

5.6.1 安全帶問卷基本統計分析

社會人士問卷回收 231 份，主要調查地點為台中監理站、屏東監理站以及高雄區監理所三個地點，扣除調查過程中作答不完全以及亂填答的問卷，剩餘的有效問卷共 64 份。大學生問卷回收 59 份，主要調查對象為淡江大學之學生，扣除調查過程中作答不完全的問卷，剩餘的有效問卷共 58 份。研究樣本結構資料整理如下表 5.6-1 所示，社會人士與大學生主要年齡族群集中 15-29 歲，另外社會人士第二族群為 30-49 歲(39%)，其中性別比例社會人士男性(78%)高於女性(22%)，大學部性別比例各半。教育程度社會人士多以高中(63%)為主，大學部以的教育程度以大學(專)以上為主，婚姻狀況社會人士(54%)以及大學生(100%)多數者為未婚，其次社會人士為已婚(35%)。

表 5.6-1 安全帶問卷受訪者性別資料統計分析表

問項	選項	社會人士		大學生	
		次數	(%)	次數	(%)
性別	男	51	(78)	30	(51)
	女	14	(22)	29	(49)
年齡	15-29 歲	30	(47)	59	(100)
	30-49 歲	25	(39)	0	(0)
	50-58 歲	9	(14)	0	(0)
教育程度	小學	0	(0)	0	(0)
	國中	11	(17)	0	(0)
	高中(職)	40	(63)	0	(0)
	大學(專)以上	11	(17)	59	(100)
	研究所以上	2	(3)	0	(0)
婚姻狀況(複選)	未婚	35	(54)	59	(100)
	已婚	23	(35)	0	(0)
	離婚	7	(11)	0	(0)
	育有子女	9	(14)	0	(0)

從表 5.6-2 顯示社會人士認為駕駛者不繫安全帶的主要原因有「有束縛感不舒服」(85%)、「不習慣」(68%)、「會忘記」(58%)以及「距離近，繫解麻煩」(52%)；前座乘客不繫安全帶的主要原因有「有束縛感不舒服」(85%)、「不習慣」(68%)、「會忘記」(58%)以及「距離近，繫解麻煩」(52%)；後座乘客不繫安全

帶的主要原因為「有束縛感不舒服」(69%)、「不習慣」(68%)、「會忘記」(45%)。

大學生認為駕駛者不繫安全帶的主要原因為「有束縛感不舒服」(85%)、「距離近，繫解麻煩」(61%)、「會忘記」(49%)、「不習慣」(49%)；前座乘客不繫安全帶的主要原因為「有束縛感不舒服」(90%)、「會忘記」(66%)、「不習慣」(54%)以及「距離近，繫解麻煩」(51%)；後座乘客不繫安全帶的主要因素為「不習慣」(83%)、「有束縛感不舒服」(73%)、「會忘記」(46%)以及「無法規規定要繫」(42%)。

由上述可知，不管是社會人士還是大學生認為駕駛者、前座乘客以及後座乘客主要不繫安全帶的原因為「有束縛感不舒服」、「不習慣」、「會忘記」，其中大學生中更認為後座乘客不繫安全帶的原因為「無法規規定要繫」。

表 5.6-2 社會人士不繫安全帶的原因統計

針對不同座位者，您覺得他們不繫安全帶的原因是什麼？(可複選，最多 4 項)						
選項	駕駛者		前座乘客		後座乘客	
	次數	(%)	次數	(%)	次數	(%)
有束縛感不舒服	55	(85)	55	(85)	45	(69)
不習慣	44	(68)	46	(71)	44	(68)
會忘記	38	(58)	42	(65)	29	(45)
距離近，繫解麻煩	34	(52)	35	(54)	15	(23)
路況熟，很安全	15	(23)	0	(0)	0	(0)
車速慢，很安全	12	(18)	10	(15)	8	(12)
駕駛技術好，很安全	5	(8)	3	(5)	2	(3)
知道該路段沒警察	5	(8)	6	(9)	0	(0)
警察不太會取締未繫安全帶	5	(8)	5	(8)	0	(0)
跟別人不一樣才酷	0	(0)	0	(0)	0	(0)
睡覺不好翻身	0	(0)	7	(11)	15	(23)
無法規規定要繫	0	(0)	0	(0)	9	(14)
不知道後座有安全帶或扣環	0	(0)	0	(0)	21	(32)
舊型車無安全帶裝置	0	(0)	0	(0)	10	(15)
勾選人數	65 人					

表 5.6-3 大學生不繫安全帶的原因統計

針對不同座位者，您覺得他們不繫安全帶的原因是什麼？(可複選，最多 4 項)						
選項	駕駛者		前座乘客		後座乘客	
	次數	(%)	次數	(%)	次數	(%)
有束縛感不舒服	50	(85)	53	(90)	43	(73)
距離近，繫解麻煩	36	(61)	30	(51)	11	(19)
會忘記	29	(49)	39	(66)	27	(46)
不習慣	29	(49)	32	(54)	49	(83)
路況熟，很安全	16	(27)	0	(0)	0	(0)
知道該路段沒警察	16	(27)	9	(15)	0	(0)
車速慢，很安全	7	(12)	9	(15)	3	(5)
駕駛技術好，很安全	6	(10)	4	(7)	4	(7)
警察不太會取締未繫安全帶	6	(10)	6	(10)	0	(0)
跟別人不一樣才酷	2	(3)	0	(0)	0	(0)
睡覺不好翻身	0	(0)	13	(22)	23	(29)
不知道後座有安全帶或叩環	0	(0)	0	(0)	11	(19)
無法規規定要繫	0	(0)	0	(0)	25	(42)
舊型車無安全帶裝置	0	(0)	0	(0)	9	(15)
勾選人數	59 人					

遭受撞擊時，未繫安全帶者會有什麼後果？，其正確選項應為「撞向擋風玻璃或車體」、「摔出車外」、「傷亡更嚴重」以及「衝撞車內的其他人」等四項。從表 5.6-4 中顯示，社會人士可有效回答出「撞向擋風玻璃或車體」(92%)、「摔出車外」(78%)以及「傷亡更嚴重」(75%)三項；大學生可有效回答「撞向擋風玻璃或車體」(97%)、「摔出車外」(97%)、「傷亡更嚴重」(86%)以及「衝撞車內的其他人」(73%)，有此可知，多數社會人士對於未繫安全帶可能會導致「衝撞車內的其他人」的觀念是沒有的，另外在大學生中也有 17%的人認為未繫安全帶「能更快的逃出車外」的錯誤觀念。

從表 5.6-5 顯示大學部平時開車(駕駛座)時是否繫安全帶，平常不開車的比例較高(83%)，每次都繫為 17%，若是平時乘坐副駕駛座時「每次都繫」安全帶的比例為 70%，相對的「爾偶才會繫」以及「不會繫」的狀況也佔三成。

從表 5.6-6 顯示社會人士以及大學生平時乘坐後座時會繫安全帶的比例分別為 19%以及 17%，其中大學生「不會繫」的比例為 80%，社會人士為 59%，代表者不管是社會人士還是大學生於「後座需繫安全帶」的觀念尚未建立，是急需宣導的重點之一。

表 5.6-4 未繫安全帶的後果認知統計表

您認為遭受撞時，未繫安全帶者會有什麼後果？(可複選)				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
撞向擋風玻璃或車體	58	(92)	57	(97)
摔出車外	49	(78)	56	(97)
傷亡更嚴重	47	(75)	51	(86)
衝撞車內的其他人	32	(51)	43	(73)
能更快的逃出車外	9	(14)	10	(17)
勾選人數	63 人		58 人	

表 5.6-5 大學生駕駛座及副駕駛座是否會繫安全帶之次數統計表

您平時開車(駕駛座)是否會繫安全帶?		
選項	次數	(%)
平常不開車	49	(83)
每次都繫	10	(17)
不會繫	0	(0)
偶爾才會繫	0	(0)
勾選人數	58 人	
您平時坐副駕駛座是否會繫安全帶?		
選項	次數	(%)
每次都繫	41	(70)
偶爾才會繫	15	(25)
不會繫	3	(5)
勾選人數	58 人	

表 5.6-6 平時乘坐後座會繫安全帶之次數統計

您平常坐車輛後座時是否會繫安全帶？				
選項	社會人士		大學生	
	次數	(%)	次數	(%)
不會繫	38	59	47	80
會繫	12	19	10	17
偶爾才會繫	14	22	2	3
勾選人數	64 人		58 人	

5.6.2 安全帶影片偏好分析

社會人士受測者每次會觀看三部影片，並針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解未繫安全帶是危險的行為的程度」與「影片讓您願意繫安全帶的程度」三項變數進行 0-10 評分，由表 5.6-7 可知受訪者喜歡影片程度的平均分數為 6.1 分、中位數為 6.0 分、標準差為 3.9 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 8.1 分、中位數為 10.0 分、標準差為 2.7 分；受測者願意繫安全帶的平均分數為平均分數為 8.5 分、中位數為 10.0 分、標準差為 2.8 分；大學生受測者則觀看四部影片，也是針對每部影片的「影片讓您喜歡的程度」、「影片讓您了解未繫安全帶是危險的行為的程度」與影片讓您願意繫安全帶的程度」三項變數進行評分，受訪者喜歡影片程度的平均分數為 5.9 分、中位數為 6.0 分、標準差為 2.2 分；受訪者了解影片危險行為程度的平均分數為 7.0 分、中位數為 8.0 分、標準差為 2.8 分；受測者願意繫安全帶的平均分數為 7.8 分、中位數為 8.0 分、標準差為 2.2 分。

影片偏好分析中，社會人士及大學生問卷顯示出「影片讓你喜歡的程度」與其他兩項變數的趨勢不同。表示能讓受測者「了解不繫安全帶的危險性」或「願意繫安全帶的影片」不一定能獲得受測者的喜愛。其中兩者相較下更可以大學生的分數會較社會人士低，其主要原因為為社會人士在給分時，通常會比較爽快或是顧情面，因此給予高分，但對大學生而言事物的喜好反應直接，給分的落差就會較大。

根據多重比較分析表 5.6-8，社會人士中屬於甲級影片的有「桃園縣政府宣導光碟-汽車篇」、「正確繫安全帶 提高行車安全」、「DOE Michael Road Safety Ad (4)」以及「Embrace Life - always wear your seat belt」其於為乙級影片；大學生屬於甲級影片為「桃園縣政府宣導光碟-汽車篇」、「正確繫安全帶 提高行車安全」、「DOE Michael Road Safety Ad (4)」以及「Car crash ad 4」。兩者相較之下，可發現原先於社會人士中屬於甲級影片的「Embrace Life - always wear your seat belt」，在大學生裡後選入的「Car crash ad 4」取代，降為乙級影片。其主要原因為後加入的影片屬於「震撼」片較能打動大學生，相較下「Embrace Life - always wear your seat belt」偏向於「溫馨」，而在大學生中較不受到喜愛。

另外從表 5.6-9、5.6-10 歸類出社會人士以及大學生認為高分影片均有的影片內容包括：「事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重」、「明確的主題」以及「能讓人理解的劇情」三項。另外社會人士高分影片還包括「事故害人家破碎」、「事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人」兩特性，多數社會人士具備責任心以及同理心，替人著想的想法較能獲得到共鳴；在大學生中「印象深刻的片段」以及「簡短的播放時間」則也是高分片主題之一，主要原因為年輕人耐心不足，時間短且強烈深刻的片段為他們的訴求，才能使年輕人印象深刻。在高分影片感受中，甲級影片主要類型為「震撼」片，乙級影片則多偏向於「溫馨」。

表 5.6-7 喜歡影片程度、了解影片危險行為與願意繫安全帶程度統計分析表

變數名稱	社會人士				大學生			
	樣本數	平均數	中位數	標準差	樣本數	平均數	中位數	標準差
喜歡影片程度	197	6.1	6.0	3.9	232	5.9	6.0	2.2
了解影片危險行為程度	197	8.1	10.0	2.7	232	7.0	8.0	2.8
願意繫安全帶程度	198	8.5	10.0	2.8	232	7.8	8.0	2.2

表 5.6-8 了解未繫安全帶危險程度與願意繫安全帶程度的多重比較分析

影片編號	影片名稱	影片	LSD 多重比較法 (LSD, $\alpha=0.05$)			
			了解不繫安全帶 是危險的行為		願意繫安全帶的程度	
			社會人士	大學生	社會人士	大學生
8	桃園縣政府宣導光碟-汽車篇		甲	甲	甲	甲
1	正確繫安全帶提高行車安全		甲	甲	甲	甲
11	DOE Michael Road Safety Ad (4)		甲	甲	甲	甲
12	Embrace Life - always wear your seat belt		甲	乙	甲	乙
10	Car crash ad 4		---	甲	---	甲
13	Malaysia Proton Car Ad - Seat Belt Safety		---	乙	---	乙
3	行車安全-安全帶篇		乙	乙	乙	乙
7	後座繫安全帶-畫圖篇		乙	乙	乙	乙

表 5.6-9 社會人士安全帶宣導影片偏好與屬性評分表

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片				乙等影片	
	8	1	11	12	3	7
影片偏好 (滿分：10 分)						
喜歡程度	6.0	5.4	6.6	6.0	7.1	5.5
了解危險程度	<u>9.2</u>	<u>8.9</u>	<u>8.6</u>	<u>8.1</u>	7.5	7.0
願意繫安全帶程度	<u>8.7</u>	<u>8.7</u>	<u>8.4</u>	<u>8.3</u>	7.4	7.1
影片內容 (滿分：4 分)						
事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重	<u>3.6</u>	<u>3.3</u>	<u>3.4</u>	<u>3.3</u>	2.7	2.9
事故害人家庭破碎	<u>3.2</u>	<u>3.0</u>	<u>3.5</u>	<u>3.1</u>	2.6	<u>3.0</u>
明確的主題	<u>3.3</u>	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	<u>3.1</u>	<u>3.3</u>	2.9
事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人	<u>3.6</u>	<u>3.2</u>	<u>3.4</u>	2.9	2.5	2.9
能讓人理解的劇情	<u>3.1</u>	<u>3.2</u>	<u>3.1</u>	2.8	<u>3.2</u>	2.7
無不合邏輯的內容	<u>3.3</u>	<u>3.0</u>	2.9	2.8	<u>3.1</u>	2.8
印象深刻的片段	<u>3.0</u>	2.8	<u>3.2</u>	<u>3.0</u>	<u>3.1</u>	2.7
實用的知識	<u>3.1</u>	2.8	<u>3.0</u>	2.8	<u>3.1</u>	2.9
簡短的播放時間	2.8	2.8	<u>3.2</u>	<u>3.1</u>	<u>3.3</u>	<u>3.2</u>
印象深刻的標語	<u>3.0</u>	2.8	2.8	2.4	<u>3.3</u>	2.9
未繫安全帶會被處以罰鍰	2.1	2.9	2.1	2.1	<u>3.0</u>	2.6
有繫但未正確繫好安全帶，反而會造成傷害	2.6	2.9	<u>3.0</u>	2.6	2.8	2.8
正確繫好安全帶的方法	2.5	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	2.7	<u>3.3</u>	<u>3.0</u>
影片感受 (滿分：4 分)						
逗趣	1.6	1.7	1.9	2.2	2.5	2.6
溫馨	1.6	1.8	1.9	2.9	<u>3.2</u>	2.8
震撼	<u>3.2</u>	2.7	<u>3.1</u>	2.4	1.9	2.0
感傷	2.9	2.6	2.9	2.4	1.8	2.0
血腥	2.8	2.3	<u>3.1</u>	1.7	1.7	1.8
平淡無感覺	1.8	2.2	1.8	2.3	1.9	2.7

註：分數越高代表越同意程度越高

表 5.6-10 大學生安全帶高分影片之影片內容與感受

影片偏好與屬性 (平均分數)	甲等影片				乙等影片			
	8	10	1	11	13	12	3	7
影片偏好 (滿分:10 分)								
喜歡的程度	5.0	6.3	5.6	6.2	6.7	6.5	5.7	5.1
了解不繫安全帶是危險的行為	<u>8.6</u>	<u>8.5</u>	<u>8.4</u>	7.5	7.1	6.2	5.0	4.7
願意繫安全帶的程度	<u>8.7</u>	<u>8.9</u>	<u>8.3</u>	<u>8.1</u>	7.4	7.3	7.2	6.2
影片內容 (滿分:4 分)								
事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重	<u>3.7</u>	<u>3.8</u>	<u>3.5</u>	<u>3.1</u>	2.8	2.5	1.6	1.6
事故害人家庭破碎	2.7	1.9	2.4	2.6	1.2	<u>3.0</u>	1.6	1.7
明確的主題	<u>3.3</u>	<u>3.6</u>	<u>3.4</u>	2.8	<u>3.3</u>	<u>3.4</u>	<u>3.6</u>	<u>3.8</u>
事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人	<u>3.0</u>	2.9	2.6	<u>3.3</u>	2.1	1.7	1.5	1.6
無看不懂的劇情	<u>3.4</u>	<u>3.7</u>	<u>3.6</u>	2.3	<u>3.6</u>	<u>3.7</u>	<u>3.5</u>	<u>3.9</u>
無不合邏輯的內容	2.9	<u>3.4</u>	<u>3.7</u>	2.5	<u>3.0</u>	<u>3.4</u>	<u>3.5</u>	<u>3.6</u>
印象深刻的片段	<u>3.1</u>	<u>3.3</u>	2.9	<u>3.4</u>	<u>3.6</u>	<u>3.2</u>	2.3	1.7
實用的知識	2.5	2.5	<u>3.2</u>	2.3	2.4	2.2	<u>3.4</u>	2.7
簡短的播放時間	<u>3.4</u>	<u>3.7</u>	<u>3.5</u>	<u>3.5</u>	<u>3.9</u>	<u>3.5</u>	<u>3.6</u>	<u>3.6</u>
印象深刻的標語	2.7	<u>3.2</u>	2.7	2.2	2.2	2.9	<u>3.4</u>	<u>3.3</u>
未繫安全帶會被處以罰鍰	1.5	1.3	<u>3.3</u>	1.3	1.2	1.2	<u>3.3</u>	1.4
「有繫但未正確繫好」安全帶，在事故時反而會造成傷害	1.9	1.7	2.0	2.0	1.3	1.6	1.7	1.3
正確繫好安全帶的方法	1.5	2.0	1.7	1.7	1.3	2.1	<u>3.2</u>	2.1
影片感受 (滿分:4 分)								
逗趣	1.9	2.1	1.6	2.0	<u>3.7</u>	1.9	1.8	1.9
溫馨	1.4	1.3	1.5	1.5	1.3	<u>3.5</u>	<u>3.0</u>	2.7
震撼	2.7	<u>3.1</u>	2.4	<u>3.0</u>	2.0	1.6	1.2	1.1
感傷	2.2	1.6	2.2	2.3	1.2	1.6	1.2	1.1
血腥	2.3	1.7	1.7	2.5	1.3	1.1	1.3	1.1
平淡無感覺	2.2	2.0	2.3	1.7	1.5	1.7	2.5	2.7

註：分數越高代表越同意程度越高

表 5.6-11 安全帶影片內容與感受

影片內容與屬性	期望內容				現有 影片數量 (8 片)	
	社會人士		大學生		次數	(%)
	次數	(%)	次數	(%)		
影片內容(可複選，最多五項)						
事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重	34	<u>(53)</u>	40	<u>(68)</u>	4	<u>(50)</u>
印象深刻的片段	33	<u>(52)</u>	50	<u>(85)</u>	1	(13)
實用的知識	32	<u>(50)</u>	14	(24)	1	(13)
明確的主題	30	<u>(47)</u>	28	<u>(47)</u>	6	<u>(75)</u>
印象深刻的標語	28	<u>(44)</u>	33	<u>(56)</u>	4	<u>(50)</u>
事故害人家庭破碎	26	<u>(41)</u>	24	<u>(41)</u>	3	(38)
正確繫好安全帶的方法	25	(39)	23	(39)	1	(13)
事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人	24	(38)	18	(31)	0	(0)
簡短的播放時間	22	(34)	20	(34)	7	<u>(88)</u>
未繫安全帶會被處以罰鍰	20	(31)	9	(15)	3	(38)
「有繫但未正確繫好」安全帶，在事故時 反而會造成傷害	12	(19)	10	(17)	1	(13)
影片感受(可複選，最多二項)						
震撼	40	<u>(63)</u>	50	<u>(85)</u>	1	(13)
溫馨	24	(38)	13	(22)	0	(0)
逗趣	15	(23)	17	(29)	2	(25)
感傷	14	(22)	17	(29)	0	(0)
血腥	11	(17)	17	(29)	0	(0)
平淡無感覺	0	0	0	0	5	<u>(63)</u>

5.6.3 安全帶宣導影片建議

最好的安全帶影片內容與感受從表 5.6-11 顯示，社會人士與大學部均認為最好的安全帶影片內容應要有「事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重」、「印象深刻的片段」、「明確的主題」、「印象深刻的標語」以及「事故害人家庭破碎」五項，感受主題為「震撼」。

然而「社會人士」與「大學生」在「實用的知識」選項落差較大，分別為 50% 以及 24%，其主要原因為大學生還在學校接受教育，所得到的資訊較完整，然而社會上針對社會人士的教育方面較少，因此會認為實用的知識對於他們來說較有益處。

藉由以上安全帶宣導影片暨有效性分析，在安全帶宣導影片偏好與屬性評分表中，得知社會人士與大學部認為高分影片應有「事故時未繫安全帶會使自身傷

亡更嚴重」、「明確的主題」以及「能讓人理解的劇情」三項。社會人士高分影片還包括「事故害人家庭破碎」、「事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人」兩特性，大學生為「印象深刻的片段」以及「簡短的播放時間」，回顧國內現有影片中，雖主題都包含其中，但是在影片感受中可發現，多數為平淡無感覺的較多數，相反的「震撼」的影片較為少數，若想要有效的宣導，不僅主題要包含其中，得到觀賞者的喜愛與接受是更為重要的。

5.7 教育宣導影片偏好彙整分析

本研究為了解民眾對教育宣導影片的偏好屬性，舉辦焦點團體討論和問卷調查，問卷對象包含社會人士和大學生，影片主題包含超速、高齡行人、酒駕、安全帽和安全帶五項安全問題。表 5.7-1 至表 5.7-5 彙整各影片主題之焦點團體討論和問卷結果中甲等影片與受訪者期望影片的影片內容、感受、訊息傳遞、表達方式及敘述手法，這些影片屬性偏好分析結果可作為未來相關主題影片製作之參考。另從彙整表可發現，社會人士和大學生有共同偏好，有些偏好也有差異，教育宣導影片製作時須考慮它的目標族群，多收集及考慮他們的意見，也需進一步針對目標族群進行教育宣導影片之成效分析。

表 5.7-1 超速教育宣導影片分析結果彙整表

影片屬性	焦點團體	社會人士問卷		大學生問卷	
		甲等影片	期望影片	甲等影片	期望影片
內容	<ul style="list-style-type: none"> ● 恐怖的真实車禍，不打馬賽克比較有效果。 ● 可加上一些事故照片。 ● 影片最多兩分鐘，除非內容有趣。但無趣的內容，再短也不想看。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人生無常，隨時可能發生意外 ● 駕駛者遇到緊急狀況會反應不及 ● 超速車輛不容易煞車 ● 超速事故容易傷及無辜 ● 發生事故會造成一輩子的遺憾 	<ul style="list-style-type: none"> ● 發生事故會造成一輩子的遺憾 ● 印象深刻的片段 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人生無常，隨時可能發生意外 ● 駕駛者遇到緊急狀況會反應不及 ● 超速車輛不容易煞車 ● 超速事故容易傷及無辜 ● 發生事故會造成一輩子的遺憾 ● 超速容易撞到人 ● 明確的主題 ● 印象深刻的片段 	<ul style="list-style-type: none"> ● 印象深刻的片段 ● 印象深刻的標語
感受	<ul style="list-style-type: none"> ● 血腥的深刻印象比較好。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 逗趣 ● 震撼 ● 感傷 ● 血腥 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 感傷 ● 血腥 ● 逗趣 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 血腥
訊息傳遞	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故風險與後果 		<ul style="list-style-type: none"> ● 標語 ● 超速對車輛操控影響 ● 事故風險與後果 	
表達方式	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 戲劇表演 		<ul style="list-style-type: none"> ● 戲劇表演」 	
敘述手法	<ul style="list-style-type: none"> ● 情節短且有故事情節，比較可以引人注意。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 情境敘述 		<ul style="list-style-type: none"> ● 情境敘述 	

註：令人印象深刻的標語包含：「50km/h on local streets will save lives.」，「Speeding. There is no excuse.」。

表 5.7-2 高齡行人教育宣導影片分析結果彙整表

影片屬性	焦點團體/訪談內容	高齡行人問卷	
		甲等影片	期望影片
內容	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片內容記的較深刻的都是第一個出現的畫面 ● 影片教導正確知識 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全過馬路的行為 ● 年紀大反應慢 ● 自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人 ● 看得懂影片在演什麼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人。 ● 安全過馬路的行為 ● 年紀大反應慢
感受	<ul style="list-style-type: none"> ● 恐怖畫面有警惕效果 	<ul style="list-style-type: none"> ● 溫馨 ● 震撼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 溫馨
訊息傳遞	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故風險與後果 ● 正確行為 	
表達方式	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 戲劇表演 ● 音樂 	
敘述手法	<ul style="list-style-type: none"> ● 真人實景的方式更容易讓人印象深刻 ● 暗喻的畫面短時間不容易看懂，直接教導正確的內容老人家比較容易吸收。 ● 簡單明瞭，給老人家的東西要一看就看懂，語言也要讓人聽得懂。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 情境敘述 	

表 5.7-3 酒駕教育宣導影片分析結果彙整表

影片屬性	焦點團體	社會人士問卷		大學生問卷	
		甲等影片	期望影片	甲等影片	期望影片
內容	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片時間以短的較佳，建議 30 秒至 1 分鐘。 ● 寫實的片段較易使人留下深刻印象，如車禍真實片段或照片。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 容易發生事故 ● 一旦發生車禍，事故死傷嚴重 ● 若發生車禍，會讓他人的家庭破碎 ● 若發生車禍，自己的家人會傷心 ● 明確的主題 ● 緊急狀況下，反應會變慢 ● 意識不清，判斷能力變差 ● 印象深刻的片段 	<ul style="list-style-type: none"> ● 印象深刻的片段 ● 發生車禍事故死傷嚴重 ● 發生車禍使他人家庭破碎 	<ul style="list-style-type: none"> ● 容易發生事故 ● 一旦發生車禍，事故死傷嚴重 ● 若發生車禍，會讓他人的家庭破碎 ● 明確的主題 	<ul style="list-style-type: none"> ● 印象深刻的片段 ● 發生車禍事故死傷嚴重 ● 發生車禍使他人家庭破碎 ● 發生車禍家人會傷心 ● 印象深刻的標語 ● 明確的主題
感受	<ul style="list-style-type: none"> ● 多呈現車禍事故後果，越血腥越佳 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 感傷 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 感傷 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 感傷 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 感傷
訊息傳遞	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 標語 ● 事故風險與後果 		<ul style="list-style-type: none"> ● 標語 ● 法規 ● 事故風險與後果 	
表達方式	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 戲劇表演 		<ul style="list-style-type: none"> ● 明星代言 ● 現身說法 ● 戲劇表演 	
敘述手法	<ul style="list-style-type: none"> ● 故事性，以家人或親人的擔心觀點為主軸較佳。 ● 制式化的內容無趣且無啟發性，無法留下深刻印象。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 情境敘述 		<ul style="list-style-type: none"> ● 教導 ● 情境敘述 	

註：令人印象深刻的標語包含：「酒後開車遺客身，勿讓親人家中等。」，「Never Ever Drink & Drive」。

表 5.7-4 安全帽教育宣導影片分析結果彙整表

影片屬性	焦點團體	社會人士問卷		大學生問卷	
		甲等影片	期望影片	甲等影片	期望影片
內容	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片時間不宜太長，要簡單明瞭、簡潔有力。 ● 安全帽相關知識內容說明哪些標章可買或哪家廠商較好等。 ● 未戴安全帽不僅造成自己一輩子無法挽回的後果，也會造成家庭沈重的負擔。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害 ● 騎乘機車必須配戴安全帽 ● 若發生事故，會造成家庭負擔 ● 實用的知識 ● 安全帽在某些情況下可能無法保護頭部 ● 須選購具有合格標章的安全帽 ● 全罩式比半罩式安全帽更安全 	<ul style="list-style-type: none"> ● 未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害 ● 若發生事故，會造成家庭負擔 ● 騎乘機車必須配戴安全帽 ● 實用的知識 	<ul style="list-style-type: none"> ● 未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害 ● 騎乘機車必須配戴安全帽 ● 明確的主題 ● 印象深刻的片段 	<ul style="list-style-type: none"> ● 未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害 ● 騎乘機車必須配戴安全帽 ● 印象深刻的片段
感受	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 血腥 ● 震撼 ● 感傷 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼
傳遞訊息	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故風險與後果 		<ul style="list-style-type: none"> ● 事故風險與後果 	
表達方式	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 真實案例 ● 戲劇表演 		<ul style="list-style-type: none"> ● 真實案例 ● 戲劇表演 	
敘述手法	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片可加入發生事故時，頭部受傷的過程(可用動畫或慢動作表達)，增加民眾的記憶力。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 情境敘述 			

表 5.7-5 安全帶教育宣導影片分析結果彙整表

影片屬性	焦點團體	社會人士問卷		大學生問卷	
		甲等影片	期望影片	甲等影片	期望影片
內容	● 影片太短可能無法呈現出主題重點，但非重要劇情太多則會模糊焦點。	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重 ● 事故害人家庭破碎 ● 明確的主題 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重 ● 印象深刻的片段 ● 實用的知識 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重 ● 簡短的播放時間 ● 無看不懂的劇情 ● 明確的主題 ● 印象深刻的片段 	<ul style="list-style-type: none"> ● 印象深刻的片段 ● 印象深刻的標語 ● 事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重
感受	● 有真實碰撞畫面與呈現後果較能讓人印象深刻。	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 ● 溫馨 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼 	<ul style="list-style-type: none"> ● 震撼
傳遞訊息	—	● 事故風險與後果		<ul style="list-style-type: none"> ● 事故風險與後果 ● 安全帶使用知識 ● 安全帶保護能力 	
表達方式	—	● 真實案例		<ul style="list-style-type: none"> ● 真實案例 ● 模擬 	
敘述手法	<ul style="list-style-type: none"> ● 影片若有暗示意義，可讓人深思，但也容易看不懂，須搭配說明。 ● 比較有繫與沒繫安全帶的後果差異，較能強調出有繫安全帶的好處。 	● 情境敘述		<ul style="list-style-type: none"> ● 教導 ● 比較 ● 情境敘述 	

5.8 教育宣導實驗計畫設計

本研究利用 5.4 小節酒駕教育宣導影片偏好分析結果，選定三部一般大眾與社會人士所評選為甲等的影片進行後續酒後駕車宣導效果評估，這三部影片由社會人士與一般大眾所評定的風險了解與遵守意願程度，以及影片的類型分別整理如表 5.8-1 所示。本研究小組將選定的三部影片重新剪接為播放長度為 2 分 31 秒的影片，播放順序為編號 7、3、1。

表 5.8-1 酒駕教育宣導實驗影片彙整表

影片	社會人士		一般大眾		影片 類型	播放時間 (秒)
	風險 了解	遵守 意願	風險 了解	遵守 意願		
1.開車勿喝酒－英國交通宣導	9.6	9.4	8.8	9.0	震撼	62
3.切勿酒後駕駛	8.2	8.4	8.4	8.4	血腥	32
7.DOE NNEVER EVER Drink and Drive	—	—	8.5	8.9	震撼	60

為了解此三部影片的宣導效果，本研究設計一份調查問卷，利用問卷內容探討民眾觀看影片前、後在酒後駕車風險的了解與避免酒後駕車的意願強度的差異，問卷內容包括五部份，分別說明如下：

第一部份：包括 14 題安全與相關法規試題；

第二部份：包括 40 題有關酒駕行為、意向與態度問項；

第三部份：包括 23 題刺激尋求量表；

第四部份：包括 7 題飲酒習慣與經驗；

第五部份：包括 18 題受訪者基本資料。

在完成問卷設計後，本研究招募 5 位有酒駕經驗的男性民眾進行一對一的前測，根據前測結果，本研究小組修改了問卷的內容與問項排列的順序。在問卷第二部份有關酒駕行為、意向與態度問項的設計包含有正面與負面敘述方式，例如：“如果可以搭乘公共運輸工具(例如公車)，我不會酒後開(騎)車”，以及“如果在住家(或公司)附近，對路況很熟，即使喝了酒，我還是會開(騎)車回家”，前測的結果發現原問卷的設計將正面與負面敘述問項穿插排列，導致民眾耗費相當多的時間閱讀與了解題目。為避免問卷調查時間過長以及民眾誤答的可能性，本研究重新調整問項的排列順序，正式調查所使用的問卷內容詳如附錄七。由於本次

調查使用的問卷內容相當多，研究團隊考量若是以大量發放問卷的方式進行調查，樣本的有效率可能相當低，因此本研究採一對一的方式進行調查，並將調查對象鎖定在教育程度在國中以上，曾有酒駕經驗的男性。

為了解教育宣導影片的宣導成效，本調查進行的方式設計如下：

1. 受訪民眾填寫第一、第二部份問項；
2. 觀看教育宣導影片；
3. 填寫第三、四、五部份問項。

本研究團隊於民國 100 年 10 月 5 日至 11 日分別在臺北市監理處、臺北區監理所與臺北區監理所，針對參加道安講習的學員進行調查。由於在臺北市監理處與高雄市監理處兩處係採招募的方式抽取樣本，且由本研究團隊採一對一或一對二方式進行調查，因此有效樣本比例相當高。由於在臺北區監理所係針對全部參與講習的學員進行調查，除了調查對象包括女性之外，經本研究團隊檢核後發現有效樣本僅有 36 份，調查的統計結果如表 5.8-2 所示。

表 5.8-2 教育宣導成效問卷調查統計

地點	調查日期	調查份數	有效份數
臺北市監理處	10/05	21	20
臺北區監理所	10/06	54	36
高雄市監理處	10/11	9	9

由於參與講習的學員參與調查的意願相當低，雖然完成問卷填答者可獲得 200 元的調查費，民眾參與調查的意願不高，因此本研究改採分別於臺北市、新北市與基隆市招募受訪者的方式，進行一對一或一對二的調查，本研究支付每位自願參與調查的受訪者 300 元調查費，在 10 月 16 至 23 日間共完成 44 份有效問卷，加上在各監理單位調查所得到的 65 筆有效樣本，本研究共蒐集 109 筆有效樣本數。

5.9 酒後駕車宣導效果評估結果

5.9.1 受訪者社經特性

在本研究所蒐集的 109 筆有效樣本中，受訪者年齡介於 20 至 70 歲之間，平均年齡 38.1 歲，年齡標準差為 14.1。就年齡層比例分析，34%受訪者的年齡在 26 至 35 歲之間，36 至 45 歲者佔約 24%、46 至 55 歲者佔 18%，25 歲以下受訪者約佔 17%，雖然 56 歲以上受訪者所佔比例不高，但是根據交通事故資料分析結果觀察，酒後駕車發生交通事故的當事人多為中年人，本調查對象的年齡分佈應與實際酒駕人口的年齡分佈情況相近，受訪者的社會經濟特性整理如表 5.9-1 所示。

表 5.9-1 受訪者社會經濟特性統計

變數	分類	人數	百分比 (%)	變數	分類	人數	百分比 (%)
年齡	20-25	19	17.4	教育程度	小學	1	0.9
	26-35	37	33.9		國中	19	17.4
	36-45	26	23.9		高中	36	33.0
	46-55	20	18.3		大學	41	37.6
	56 以上	7	6.4		研究所以上	12	11.0
職業	農林漁牧狩獵	2	1.8	職位	無	27	25.5
	製造業	14	12.8		管理人員	22	20.8
	水電燃氣業	2	1.8		專業人員	23	21.7
	營造業	7	6.4		助理專業人員	5	4.7
	商業	14	12.8		司機或送件人員	8	7.5
	運輸、倉儲與通信	11	10.1		一般工作人員	21	19.8
	公共行政、社會服務	5	4.6	所得	20,000 元以下	24	22.6
	金融、保險、不動產	14	12.8		20,001~40,000 元	34	32.1
	與工商服務業				40,001~60,000 元	23	21.7
	退休人員	4	3.7		60,001~80,000 元	14	13.2
	學生	13	11.9		80,001~100,000 元	6	5.7
	其他	23	21.1		100,001 元以上	4	3.8

在 109 位受訪者中有 46 位(42%)受訪者沒有宗教信仰，僅有 7 位表示有宗教信仰且信仰限制飲酒，約佔總樣本數的 6%，37 位(34%)表示其宗教信仰並不限制飲酒，19 位(17%)表示有宗教信仰，但是不知道是否限制飲酒，結果整理如表 5.9-2 所示。由於本研究調查結果僅有 7 位表示有宗教信仰且信仰限制飲酒，因此無法透過統計分析推論宗教對於防制酒駕的影響。

表 5.9-2 受訪者的宗教信仰

宗教	人數	百分比
無信仰	46	42.2
宗教信仰不限制飲酒	37	33.9
宗教信仰限制飲酒	7	6.4
有宗教信仰，但是不知道是否限制飲酒	19	17.4
合計	109	100.0

5.9.2 受訪者駕駛特性

就受訪者最常使用的交通工具分析，65 位(60%)受訪者經常騎乘機車；44 位(40%)較常開車。大部份的受訪者開(騎)車的頻率都相當高，約有 68%的受訪者幾乎每天開(騎)車，每週開(騎)車 4 天以上者約佔 83%，僅有不到 5%的受訪者每週開(騎)車少於 1 天，調查結果如表 5.9-3 所示。

表 5.9-3 受訪者的開(騎)車頻率

開(騎)車頻率(週)	人數	百分比
每週 6~7 天	73	67.6
每週 4~5 天	17	15.7
每週 2~3 天	12	11.1
每週 1 天	1	0.9
每週少於 1 天	5	4.6
未知	1	-
合計	109	100.0

就持有駕照別分析，在 109 位受訪者中有 2 位被吊銷駕照，持有輕型機車駕照者有 10 位；持有普通重型機車駕照者有 76 位；持有大型重型機車駕照者有 7 位；小型汽車有 74 位；大型汽車有 15 位，詳如表 5.9-4 所示。就受訪者持有駕照數量與種類比較，在 109 位受訪者中，有 1 位持有各種駕照，6 位持有 3 張駕照，除了持有普通重型機車與小型汽車駕照外，另持有輕型、大型重型機車或大型汽車。59 位持有 2 張駕照，其中有 48 位持有普通重型機車與小型汽車駕照，其餘者均為持有一張機車與一張小型/大型汽車駕照。41 位僅有一張駕照，其中 18 位持有普通重型機車駕照；12 位持有小型汽車駕照；8 位持有大型汽車駕照；2 位持有輕型機車駕照；1 位持有大型重型機車駕照。

表 5.9-4 受訪者持有駕照類別統計

駕照類別	人數	百分比
目前無任何駕照	2	1.8
輕型機車	10	9.2
普通重型機車	76	69.7
大型重型機車	7	6.4
小型汽車	74	67.9
大型汽車	15	13.8

在 109 位受訪者中，52 位(48%)曾經酒駕被取締；50 位(46%)曾經在最近五年內發生過交通事故；26 位(24%)在最近五年內曾經飲酒後發生交通事故，其中 5 位(5%)曾經在飲酒後發生一次以上的交通事故。就受訪者自述的事故經驗分析，52%曾經在最近五年內發生過交通事故的受訪者係在飲酒後發生交通事故。

5.9.3 受訪者飲酒經驗

在 109 位受訪者中，將近 60%的受訪者經常飲用啤酒，約 1/3 經常喝烈酒(例如高粱酒、參茸酒、鹿茸酒、茅台、竹葉青、大麴、五加皮、威士忌、伏特加、白蘭地等)，僅有約 7%的受訪者經常喝淡酒(例如葡萄酒、花雕酒、紹興酒、米酒、玫瑰紅、紅露酒、稻香酒、烏梅酒、黃酒、清酒等)。根據本研究調查結果，經常飲用啤酒者平均每次喝酒的量約為 1791.5cc(將近 3 瓶啤酒)，經常飲用淡酒者平均每次喝酒的量約為 427.5cc(約 4¼ 杯啤酒杯)，經常飲用烈酒者平均每次喝酒的量約為 286.1cc(將近 3 杯高粱酒一口杯)。

本研究根據受訪者經常飲用的類別與飲酒量分類，將一次飲酒量在 4 瓶啤酒以上受訪者定義為飲酒過量，其他飲用淡、烈酒者以等酒精量計算，得知經常飲用烈酒者過量的比例較高，約佔 42%，經常飲用啤酒過量的比例約 22%，經常飲用淡酒過量的比例最低，約 13%，統計結果如表 5.9-5 所示。

表 5.9-5 受訪者經常飲用的類別與飲酒過量比例

飲用酒類	人數	百分比	過量人數	過量比例(%)
啤酒	65	59.6	14	21.5
淡酒	8	7.3	1	12.5
烈酒	36	33.0	15	41.7
合計	109	100.0	30	27.5

有關與受訪者一起喝酒的對象，通常自己獨飲者佔 29%；與朋友、同學一起喝酒者佔 75%；約有 52%喝酒的伴是同事和客戶。就喝酒的伴與平均每次飲酒有

過量的情形分析發現，約有 1/3 經常喝酒的伴是同事和客戶的受訪者平均飲酒過量，約有 32%經常喝酒的伴是朋友、同學的受訪者有平均每次飲酒過量的現象，調查結果整理如表 5.9-6 所示。

表 5.9-6 通常與受訪者一起喝酒的對象

喝酒的對象	人數	百分比	過量人數	過量比例(%)
自己獨飲	32	29.4	5	15.6
朋友、同學	82	75.2	26	31.7
家人、親戚	19	17.4	4	21.1
鄰居	2	1.8	0	0.0
同事、客戶	57	52.3	19	33.3

根據表 5.9-7 調查結果，約 72%的受訪者通常是在與朋友相聚時喝酒，其次為應酬時(39%)、心情不好時(32%)與快樂時(21%)，約有 11%的受訪者在睡覺前飲酒，約 4%的受訪者在吃飯時就習慣喝酒；有 3%幾乎習慣隨時喝。就通常飲酒的情況與平均有飲酒過量的情況分析發現，幾乎習慣隨時喝酒的受訪者均有飲酒過量的情形，50%吃飯時就習慣喝酒的受訪者有飲酒過量的情形，此外，在快樂時、應酬時和與朋友相聚時飲酒的受訪者中，約有 30%會有飲酒過量的現象。

表 5.9-7 受訪者通常喝酒的情況

喝酒的情況	人數	百分比	過量人數	過量比例(%)
心情不好時	35	32.1	8	22.9
快樂時	23	21.1	7	30.4
與朋友相聚時	78	71.6	23	29.5
應酬時	43	39.4	13	30.2
疲倦時	3	2.8	0	0.0
無聊時	7	6.4	1	14.3
寒冷時	2	1.8	0	0.0
祭祀時	4	3.7	1	25.0
睡覺前	12	11.0	2	16.7
吃飯時就習慣喝酒	4	3.7	2	50.0
幾乎習慣隨時喝	3	2.8	3	100.0

在 109 位受訪者中，將近 79%的受訪者通常在晚上飲酒，38%在晚餐時飲酒，約 22%會在半夜飲酒。就通常飲酒的時間與平均有飲酒過量的情況分析發現，在其他時間飲酒的受訪者中有 40%有平均飲酒過量的情形，在晚上及下午飲酒者，約有 31%平均有飲酒過量的情況，在晚餐時飲酒者約有 29%平均有飲酒過量的情況，詳如表 5.9-8。

表 5.9-8 受訪者通常喝酒的時間

喝酒的時間	人數	百分比	過量人數	過量比例(%)
上午	2	1.8	0	0.0
中餐時	3	2.8	0	0.0
下午	13	11.9	4	30.8
晚餐時	41	37.6	12	29.3
晚上	86	78.9	27	31.4
半夜	24	22.0	6	25.0
其他	5	4.6	2	40.0

在 109 位受訪者中，約有 10%的受訪者在最近一個月內沒有喝酒，15%喝次，29%喝 2~4 次，19%喝 5~6 次，27%喝 7 次以上。就飲酒的頻率與平均有飲酒過量的情況分析發現，基本上隨著飲酒頻率的增加，平均飲酒過量的比例亦隨之增加，在最近一個月內喝 2~4 次者有飲酒過量的比例最低，約佔 16%，詳如表 5.9-9。

表 5.9-9 受訪者在最近一個月喝酒的次數

喝酒的次數	人數	百分比	過量人數	過量比例(%)
無(0 次)	11	10.1%	2	18.2%
1 次	16	14.7%	3	18.8%
2~4 次	32	29.4%	5	15.6%
5~6 次	21	19.3%	7	33.3%
7 次以上	29	26.6%	13	44.8%

5.9.4 受訪者的知識測驗結果

本研究共設計 14 題與酒駕相關之安全與法規試題，經分析後發現 109 位受訪者平均答對題數為 9.9 題，平均得分率為 70%，標準差為 1.7 題。受訪者最少答對 5 題，最多答對 13 題，受訪者答對題數的分配如圖 5.9.1 所示。答對題數的分配為單峰且略呈左偏分佈，根據統計分析結果，第 25 百分位為 9 題、中位數為 10 題、第 75 百分位為 11 題，顯示大部份受訪者答對的題數為 9 至 11 題；根據統計結果顯示，僅有 17%的受訪者能夠答對 12 題(86%)以上。

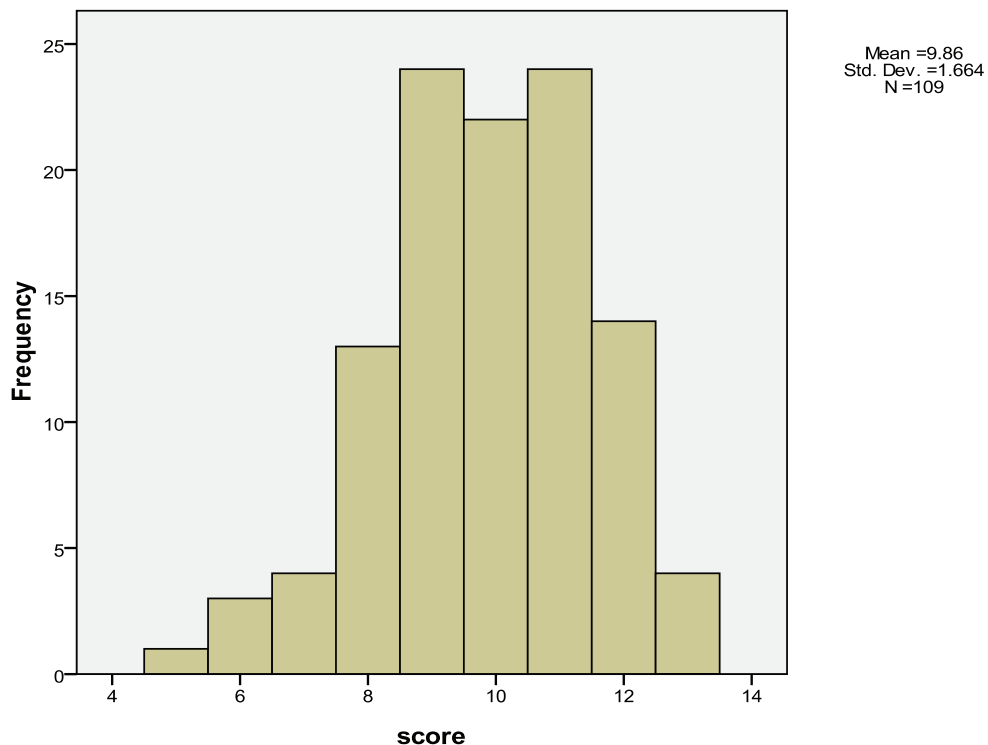


圖 5.9.1 受訪者答對題數分配

就表 5.9-10 各題答題狀況分析，除了第 2 題(若飲酒量和體重相同時，女性的血液酒精濃度值比男性高)與第 13 題(駕駛人經測試檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.25 mg/l，因而肇事致人受傷者，將處以吊銷駕照)的答錯率大於 50%，其餘都在 34%以下，其中第 6 題(只要喝酒精濃度低於 5%的酒，多喝一點也可以開車)僅有 1 人答錯、1 人不確定正確答案為何，其原因可能為絕大多數的民眾都熟記酒後不開車的宣導，也可能因為題目中的“只要…，多喝一點也可以…”語意具有明顯的暗示，以致絕大多數的民眾都可以答對此題。第 8 題(酒精會使人反應變遲鈍，讓駕駛人對於號誌的反應時間變長)僅有 2 人答錯，1 人不確定正確答案為何，顯示大多數的民眾都熟知酒精對駕駛人反應的影響。

在第 12、13、14 法規題中，僅有約 12%的受訪者答對第 13 題(駕駛人經測試檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.25 mg/l，因而肇事致人受傷者，將處以吊銷駕照)，答錯的比例高達 74%，不確定答案的比例也高達 14%。其原因可能為第 12、13、14 分別測驗酒駕(檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.25 mg/l)、酒駕肇事致人受傷和檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.55 mg/l 的相關行政與刑事責任，大部份的受訪者了解違規情節的嚴重度與其相關責任的高低，但是對於相關的行政處罰內容並沒有深刻了解。在這三題法規題中，有關呼氣所含酒精濃度超過 0.55 mg/l 刑事責任的答對率較高，其原因可能為相關的宣導與案例報導較多，因此一般民眾對於相關規定的印象較深刻。

表 5.9-10 試題答題結果統計

題號	答錯		不確定答案		答對	
	人數	百分比	人數	百分比	人數	百分比
1	19	17.4%	17	15.6%	73	67.0%
2	70	64.2%	24	22.0%	15	13.8%
3	37	33.9%	8	7.3%	64	58.7%
4	34	31.2%	6	5.5%	69	63.3%
5	13	11.9%	1	0.9%	95	87.2%
6	1	0.9%	1	0.9%	107	98.2%
7	32	29.4%	3	2.8%	74	67.9%
8	2	1.8%	1	0.9%	106	97.2%
9	30	27.5%	3	2.8%	76	69.7%
10	5	4.6%	2	1.8%	102	93.6%
11	6	5.5%	4	3.7%	99	90.8%
12	9	8.3%	15	13.8%	85	78.0%
13	81	74.3%	15	13.8%	13	11.9%
14	3	2.8%	9	8.3%	97	89.0%

在 109 位受訪者中，曾經在飲酒後發生交通事故受訪者的平均測驗成績為 10.08，平均略高於未曾在飲酒後發生交通事故的受訪者的成績(9.80)，但是兩者的差異在統計上並不顯著。

本研究比較飲酒過量者(10.07)與未過量者(9.78)的平均知識測驗分數，發現並未有顯著差異。比較受訪者經常飲用的酒類別，發現飲用啤酒、淡酒、烈酒受訪者之平均知識測驗分數分別為 9.92、9.00 與 9.94，在統計上未有顯著差異。

5.9.5 受訪者對於飲酒駕車行為、意向與態度分析

根據表 5.9-11 所整理的調查結果顯示，約 16%的受訪者不認同大部分的駕駛人會遵守交通規則，但是在 109 位受訪者中有 37%表示無意見，顯示大部份的受訪者並不認為一般民眾均遵守交通規則，顯示我國在遵守交通規則的文化上還有再提升的需要。約有 42%的受訪者不認為大部分的駕駛人會酒後開(騎)車，顯示大部份的受訪者認為酒駕的現象相當普遍。就警察執法取締的效果分析，僅有 4%的受訪者不認為警察取締酒駕可以保障民眾的安全，顯示絕大多數的民眾肯定警察執法取締酒駕可以有效保障民眾安全。

有 68%的受訪者不認為騎機車比開車較不容易被警察攔檢；67%的受訪者表示當應酬要喝酒時並不會選擇騎機車赴約，本研究發現兩者的卡方檢定統計量值為 7.89，其顯著值為 0.01，顯示兩者之間具有相關性，表示有部份的受訪者認為騎機車比開車較不容易被警察攔檢，因此當應酬要喝酒時並會選擇騎機車赴約。

僅有約 8%的受訪者認為喝酒後能夠自己開(騎)車是有面子的事，顯示大部份民眾並非因為面子問題而酒駕；約有 91%的受訪者表示不認同酒後開(騎)車，但是值得注意的是有 14%的受訪者表示喝酒不開(騎)車是很難做到的事，有 66%的受訪者不認為喝酒不開(騎)車是很難做到的事。

表 5.9-11 受訪者對於民眾遵守交通規則與酒駕態度分析

問項	非常不同意	不同意	普通	同意	非常同意
我認為大部分的駕駛人都會遵守交通規則	2%	14%	37%	36%	12%
我認為大部分的駕駛人都會酒後開(騎)車	5%	37%	28%	27%	4%
我認為警察取締酒後開(騎)車可以保障大家的安全	1%	3%	11%	48%	38%
我認為喝酒後騎機車，比開車較不容易被警察攔檢	25%	43%	12%	17%	4%
如果應酬要喝酒，我會選擇騎機車赴約	28%	39%	20%	12%	1%
我認為喝酒後能夠自己開(騎)車是有面子的事	37%	46%	9%	7%	1%
我認為酒後開(騎)車是件值得做的事	44%	47%	6%	3%	0%
對我而言，喝酒不開(騎)車是很難做到的	25%	41%	20%	10%	4%

根據本研究調查結果發現，約 91%的受訪者認為酒後開(騎)車會增加發生交通事故的可能性；約 90%的受訪者認為酒後開(騎)車會增加被警察取締罰款的可能性；約 88%的受訪者認為酒後開(騎)車會增加發生嚴重死傷交通事故的可能性。顯示大部份的受訪者均認同酒後開(騎)車的風險，但是約有 12%的受訪者並不認為酒後開(騎)車會增加發生嚴重死傷交通事故的可能性，調查結果詳如表 5.9-12 所示。

表 5.9-12 受訪者對於酒後開(騎)車風險的認知

問項	非常不同意	不同意	普通	同意	非常同意
我認為酒後開(騎)車會增加我發生交通事故的可能性	1%	1%	7%	56%	35%
我認為酒後開(騎)車會增加我被警察取締罰款的可能性	0%	4%	6%	54%	36%
我認為酒後開(騎)車會增加我發生嚴重死傷意外的可能性	0%	1%	11%	49%	39%

根據表 5.9-13 調查結果顯示，若是民眾可搭乘公共運輸工具，約有 77%的

受訪者表示不會酒後開(騎)車；66%的受訪者表示應酬後會選擇搭計程車；若是有人協助將車子開(騎)回家/公司，約有 87%的受訪者表示不會選擇酒後開(騎)車；若是警察加強取締酒駕，66%的受訪者不會酒後開(騎)車；若是政府大幅提高酒駕罰金，63%的受訪者不會酒後開(騎)車；假設政府修法規定除了處罰酒駕者之外，將連帶處罰同車的乘客，56%的受訪者會因此不酒後開(騎)車。

根據受訪者對於本研究探討之酒駕執法與因應措施的態度比較，請人協助將車子開(騎)回家/公司與提供公共運輸服務對於減少酒駕的效果均較佳，政府加強執法或是加重處罰顯然並不能有效減少酒駕，尤其民眾最不認同連坐處罰同車乘客。整體而言，受訪者認為提供便民措施，例如提供公共運輸與代客開車服務對於降低酒駕的效果優於加重處罰或加強執法強度。

表 5.9-13 受訪者對酒駕執法與因應措施之態度

問項	非常不同意	不同意	普通	同意	非常同意
如果可以搭乘公共運輸工具(例如公車)，我不會酒後開(騎)車	3%	6%	14%	49%	28%
雖然應酬後自己開(騎)車，可以省下計程車錢，但我還是會搭計程車，不會酒後開(騎)車	2%	9%	23%	48%	18%
如果有人可以幫我把車子開(騎)回家/公司，我就不會酒後開(騎)車	2%	3%	8%	52%	35%
如果警察加強取締酒駕，我就不會酒後開(騎)車	6%	13%	16%	36%	30%
如果政府大幅提高酒駕罰金，我就不會酒後開(騎)車	11%	14%	13%	28%	35%
假設政府修改酒駕罰則，除了處罰酒駕者之外，將連帶處罰同車的乘客；在這種情況下，我就不会酒後開(騎)車	11%	18%	15%	30%	26%

5.9.6 宣導成效分析

在觀看完教育宣導影片後，29 位受訪者(27%)對於酒後開(騎)車危險的了解程度有增加，平均增加 2.5 分，57 位(52%)無改變、23 位(21%)在看完宣導影片後對於危險的了解程度反而降低。54 位受訪者(50%)表示會避免酒後開(騎)車的意願增加，平均增加 2.8 分，39 位(36%)無改變、16 位(15%)在看完宣導影片後避免酒後開(騎)車的意願反而降低。本研究認為在看完宣導影片後對於危險的了解程度與避免酒後開(騎)車的意願降低的原因係受訪者本身在填答問卷時的記憶誤差，本研究假設這些在觀看宣導影片後了解程度與避免意願降低者為無改變

者。

本研究將 109 位受訪者在觀看完教育宣導影片後對於危險的認知與避免酒駕態度的量測結果整理如表 5.9-14 所示，整體來說，在觀看教育宣導影片前，受訪者自認對於酒駕危險的了解程度相當高，平均得分為 8.68 (滿分為 10 分)，由於僅有 29 位受訪者在觀看宣導影片後自評對酒駕危險的了解程度有增加，整體平均得分數略微增加為 8.95 分，根據統計檢定結果發現，其差異的 t 檢定統計量為 1.41，其顯著值為 0.16，顯示即使是利用震撼或血腥手法拍攝的影片，在有關酒駕危險的宣導效果上還是很有限，其原因可能為影片的內涵多著墨於“酒駕的後果”，民眾難以認同或接受相同結果發生在自己身上的可能性，且民眾無法從影片的內涵中具體了解到酒精對於駕駛能力的影響。

在觀看教育宣導影片前，大多數受訪者自認避免酒駕的意願相當高，平均有 7.67 分。在觀看宣導影片後約有一半的受訪者表達願意避免酒駕的行為，平均得分數為 8.72，整體平均增加 1.05 分，根據統計檢定結果發現，其差異的 t 檢定統計量為 4.60，其顯著值為 0.00，顯示受訪者在觀看宣導影片後避免酒駕的意願程度顯著增加。

整體而言，無論在觀看教育宣導影片前、後，受訪者自評對酒駕危險的了解程度均略高於避免酒駕的意願，根據統計檢定結果發現，在觀看教育宣導影片前，兩者差異的 t 檢定統計量為 4.70，其顯著值為 0.00；在觀看教育宣導影片後，兩者差異的 t 檢定統計量為 1.05，其顯著值為 0.29。顯示受訪者在觀看宣導影片前，自評對酒駕危險的了解程度明顯高於避免酒駕的意願，但是在觀看宣導影片後兩者並無顯著的差異。本研究發現在觀看宣導影片前、後，受訪者自評對於酒駕危險了解的改善程度與避免酒駕意願的改善程度有顯著相關(在 0.01 的顯著水準下)，其相關係數值為 0.385。

表 5.9-14 受訪者觀看宣導影片前後之認知與態度差異

問項	宣導前	宣導後
了解酒後開(騎)車的危險	8.68	8.95
總是避免酒後開(騎)車	7.67	8.72

本研究分析結果發現，在觀看宣導影片後對於酒後開(騎)車危險的了解程度與避免酒後開(騎)車的意願有改善者的平均測驗成績高於無改變者，如表 5.9-15 所示。根據檢定結果，受訪者自認觀看影片後有改善與無改變者的測驗成績變異數均無顯著差異，且對於酒後開(騎)車的危險了解程度不同的受訪者，其平均測驗分數並無顯著差異，但是自認在避免酒後開(騎)車的意願有改善者的受訪者，其平均測驗成績顯著高於避免意願無改變者。

表 5.9-15 教育宣導成效與知識測驗結果分析

問項		有改善	無改變
了解酒後開(騎)車的危險	測驗分數	10.07	9.79
	人數	29	80
總是避免酒後開(騎)車	測驗分數	10.26*	9.47*
	人數	54	55

*：在 5% 的顯著水準下有差異

本研究發現在觀看宣導影片後對於酒後開(騎)車危險的了解程度有改善者的平均年齡為 37.4 歲，無改變者的平均年齡為 36.8 歲，經統計檢定結果發現其 t 統計量值為 0.22，顯著值為 0.83，顯示兩者並無顯著差異。在觀看宣導影片後對於酒後開(騎)車危險的了解程度有改善者的平均測驗分數為 10.07，無改變者的平均測驗分數為 9.79，其 t 檢定統計量值為 0.78，顯著值為 0.44，顯示兩者並無顯著差異。

在觀看宣導影片後對於避免酒後開(騎)車的意願有改善者的平均年齡為 35.43 歲，無改變者的平均年齡為 38.51 歲，經統計檢定結果發現其 t 統計量值為 1.41，顯著值為 0.16，顯示兩者並無顯著差異。在觀看宣導影片後對於避免酒後開(騎)車的意願有改善者的平均測驗分數為 10.26，無改變者的平均測驗分數為 9.47，其 t 檢定統計量值為 2.53，顯著值為 0.01，顯示兩者有顯著差異。

5.10 教育宣導與行銷

許多人認為交通事故是無法預防的「意外事故」，甚是認為這就如「命運」般注定發生，但根據研究顯示，道路交通事故往往都以一定模式(pattern)發生，而且不斷反覆的出現。如果能夠掌握事故原因，並訂定對策，道路交通事故是可以防止的（全日本交通安全協會，1972）。英國道路交通研究所曾於 1970 年及 1978 年進行兩階段的個體（micro）分析研究，結果顯示道路交通事故原因 94.8 % 與人的因素有關者（IATSS, 1993）。故只要我們從生活安全知識基礎做起，透過道路安全教育宣導，學習安全技能，即能培育為具有安全概念及技能的用路人。

若期望我們能生活在良好的道路交通安全社會，除了設立各種交通規則與工程設施外，最重要的是，必須透過教育宣導的手段與方法讓所有用路人均了解並且願意從基礎交通安全知識做起，使每個人與交通環境共同趨向安全的互動模式，建立良好的道路交通安全社會。

本研究以速度管理、高齡行人、酒後駕車、配戴安全帽/安全等五項主題進

行教育宣導影片的有效性評估，並藉此提出未來的改善方向。本節將進一步以「服務行銷」組合的概念為基礎，提出如何運用行銷策略特性來加強道路交通安全教育宣導工作的成效。一般而言，服務行銷組合（8P's）包括：

- 產品要素(product element)
- 價格與其他消費代價(price and other user outlays)
- 通路(place)
- 推廣與教育(promotion and education)
- 實體環境(physical environment)
- 人員(people)
- 流程(process)
- 績效評估(performance evaluation)等。

資訊快速蛻變的時代下，來自四面八方的廣泛訊息，促使消費者對於需求與生活型態模式也隨之改變，為了能成功發展與推廣道安教育之理念，唯有藉由特殊且創新的行銷手法才能成功將宣導理念傳遞給社會大眾，達到對症下藥之目標。以下將說明八項服務行銷策略之基本概念與實際作法：

● 產品要素

服務產品是行銷的策略核心。計畫行銷組合時，首先要創造服務觀念，提供能滿足目標顧客群的需求價值，主要由有形和無形的要素組成，透過這些要素為顧客創造價值。而期望達成的目的包括：符合標的團體與市場的需求、被大眾所接受與採納、有益於社會。

以速度管理、高齡行人、酒後駕車、配戴安全帽/安全帶主題而言，未來若欲對社會大眾進行教育宣導，可採取的核心議題即包括：

1. 了解超速、酒駕、未正確配戴安全帽(帶)以及高齡者未注意安全等用路行為可能的原因及可能產生的危險行為程度與後果認知。例如：什麼原因造成開(騎)車速度快？會有什麼危險？會影響到什麼？
2. 教導高齡者如何安全出門活動。例如：深夜穿著鮮明衣物、安全過馬路的行為
3. 教導其他用路人要協助與禮讓高齡者過馬路
4. 了解『酒』對人的生理會產生什麼影響？對開(騎)車會產生什麼影響？
5. 教導如何選購及正確配戴與使用安全帽(帶)以有效發揮其保護能力

● 價格與其他消費代價

行銷的價格是具體顯示價值交換的表面指標，是指物品銷售的認同價值。從顧客觀點而言，消費者在接收教育宣導的行銷或涉入行銷活動的同時，必須負擔某些代價，包括額外的財物成本和非財務成本。

1. 額外的財物成本

行銷的接收者在參與教育宣導活動後其負擔額外的財務成本，包括顧客的購買與使用服務的成本。例如：民眾為了避免超速而購買測速器所付出的費用；飲酒者為了遵守酒後不開車的宣導，利用代客駕駛或搭乘計程車等替代方式負擔之費用，亦或須承擔個人運具停放在外發生的損害等額外維修風險之費用；騎士配合騎車配戴安全帽之宣導而花錢購買安全帽之費用等。

2. 非財務成本

行銷接收者的非財務成本則反應在時間、心力、體力、習慣或使用上的改變，也就是接收者有時將成本認定是一種「心力」或「麻煩」。在參與、涉入行銷活動過程，所要負擔的各種非財務成本，可分為時間成本、生理成本、心理成本等三種：

(1). 時間成本

接收宣導行銷傳遞的時間花費是必然的。現在民眾往往都有因忙碌而時間受限的問題。而時間只要花在某一活動上就代表著機會成本的產生。例如：民眾願意參與行銷活動的時間；駕駛者配合教育宣導不產生超速行為而增加的旅行時間；高齡者遵守不任意穿越馬路增加行走或等待號誌的時間。

(2). 生理成本

通常是在接受行銷服務時發生的，尤其是如果民眾必須親自到行銷活動場所、排隊或是配合宣導理念在習慣或使用上的行為改變都會產生生理成本。如親自參與宣導活動、排隊兌換贈品等產生生理疲勞的反應；駕駛人、高齡者改變用路行為。

(3). 心理成本

類似心智上的努力、知覺風險、感覺不適等心理因素，有時候是伴隨接受行銷服務而來。民眾接收了教育宣導行銷傳遞出的訊息，並從中了解各議題可能產生之風險與形成後果之認知，如超速、酒駕容易造成別人傷亡，亦或未配戴安全帽(帶)造成死傷的風險較配戴安全帽(帶)來得高。

● 通路

傳遞產品元素給顧客涉及時間、地點、方法、通路的決策。以社會行銷而言，要將產品普遍推廣，需要設計、配置大量且暢通的通路，提供行銷者與目標對象充分接觸的機會。而不同產品需運用不同交換管道，如實體產品，要有交換地點；服務，要有利用管道；訊息，則透過傳播媒體接觸標的對象。

道路交通安全宣導應依不同主題針對不同目標人群，於其活動範圍內選擇適當的時間、地點及方式做為教育行銷通路。適合所有主題宣導的地點有：學校、

政府機關、大眾運輸場站、重要交通路口(如台北車站週遭車流龐大之路口)等人口密集之地方，吸引等待交通號誌或運具時間的群眾目光。使用的媒體則包括：電視媒體、報章雜誌、簡訊、社群網路、捷運看板(車廂)、公車、計程車、警車等車身。適合各主題宣導行銷之時間、地點、方式略如以下說明：

超速

1. 時間：平日晚上時段、假日、寒暑假時段
2. 地點：監理站、駕訓班、年輕族群較易聚集之鬧區、廣場、國道交流道
3. 方法：
 - (1) 與私人車商合作，於車商舉辦車展活動或車商的廣告短片中宣導或呈現標準行駛速度或加註請勿超速警語於影片或活動場景中，教育消費者正確的行車行為。
 - (2) 政府機關應與汽車廠商或汽車租賃業者合作，在汽車駕駛方向盤左前方增設測速器或超速提醒裝置，以降低駕駛者超速之機率。
 - (3) 依據本研究分析各年齡層對超速影片偏好的感受類型選擇適合的播放影片，於上述地點密集播放，增加目標群眾對於宣導理念的接受度。
 - (4) 在靜態宣導標語方面，可於雜誌、書報中張貼事故圖片、撰寫警語或相關處罰規範，提醒讀者勿做超速之行為。
 - (5) 口頭宣導部分，亦可與道路檳榔攤業者合作，駕駛人如停靠購買物品即以口頭宣導超速之危險性。

酒後駕車

1. 時間：平日晚餐後時段、週末假日
2. 地點：KTV、飲酒餐廳、販賣酒水店鋪、飲酒場所(如酒店)、宗教信仰場所、公園廣場或人潮聚集區(如百貨公司內外廣場)
3. 方式：
 - (1) 動態宣導影片除了於上述地點播放外，尚可在飲酒文化較濃厚之私人企業做宣導，亦或於電影院中之預告片時段播放宣導短片。
 - (2) 文字宣導則以好記、順口之標語張貼在酒瓶瓶身、鬧區路口等易吸引大眾目光之地方或報章雜誌中為佳。
 - (3) 於年終尾牙期間對各大主要尾牙餐廳廣發小文宣倡導「酒後不開車」及「指定駕駛」之概念，亦或由酒促小姐代為宣導。
 - (4) 於上述地點、時間不定期舉辦活動，並透過活動方式與民眾達到近距離

之教育宣導，加速大眾對宣導目標的認知與了解。

高齡者

1. 時間：早上時段
2. 地點：學校、醫院、股票證券交易所、公園、圖書館、運輸場站、運動中心、高齡者較多之地區等配合高齡者易出現之作息地點
3. 方式：
 - (1) 於上述地點播放高齡者宣導影片或放置大型廣告圖騰與標語做宣導行銷。
 - (2) 請地方里長針對有高齡者家戶進行地毯式宣導，發放文宣、贈品等，以鄉親大眾影響力，及敦親睦鄰方式達到宣導效果。

安全帽與安全帶

1. 時間：任何時段皆適宜
2. 地點：匝道口、車流擁擠十字路口、監理站
3. 方式：
 - (1) 在主要交通路口舉宣導牌或標語之廣告看板
 - (2) 宣導影片除了在上述地點播放外亦可於電影開場預告片播放。
 - (3) 與車商合作在車展放置安全帽或安全帶宣傳海報或冊子提供取閱。
 - (4) 結合廣告或偶像劇中以置入性行銷方式做正確配戴措施，如在汽車廣告中呈現駕駛者與同乘者皆須繫安全帶，另若有嬰兒隨車同行，則需於後座放置嬰兒專用安全座椅等宣導內文。

● 推廣與教育

此要素扮演三個重要角色：提供實際資訊與建議、說服目標客群接受特定服務產品好處、鼓勵顧客在適當時候採取行動。社會行銷中，許多溝通屬於教育性質，為了讓目標群眾較易明白行銷理念，必須發展獨特、適切的行銷策略。Kotler 和 Andreasen(1996)認為非營利組織推廣可運用廣告、促銷、個人行銷、公共關係等策略進行。

初期推廣，可利用通路之地點與管道設置廣告影片或海報，讓目標群眾可更加認識、瞭解道安行銷的教育理念。而影片內容部分，建議以創意短劇方式，將不同安全議題串連成有故事性的短劇以引起民眾好奇心，使影片傳達出的訊息能在他們心中留下更深刻的印象。

中期以近距離互動方式貼近目標群眾，如不定期安排互動式講座、舉辦活動(如舊帽換新帽)、創意徵集、短片創作比賽等，運用活潑、有趣但不失教育意義的活動方式作教育宣導，藉由與民眾互動交流間達到其效果。例如：宣導防止酒駕活動，可學習中國重慶利用美女於假日車流量大之道路上，舉防酒駕標語牌子吸引駕駛者目光，並邀請大眾一同響應防止酒駕之互動式行銷活動。

長期則以深入基層之學校教育為根本方針，透過學校將正確的用路觀念傳遞出去。如開立道路交通相關課程或社團，利用課堂所學之方式，透過學生進一步傳遞給周遭同儕或親人，以影響其用路行為，作為建立社會良好的道路安全使用環境。

● 實體環境

在高度接觸的行銷服務裡，實體環境在塑造服務經驗和傳遞顧客滿意的過程中，扮演重要的角色。服務環境又稱服務場景，是傳達且決定服務的定位，接目標群眾也將其視為服務品質的重要線索，它可以形塑行銷者的生產力，帶領目標群眾進入服務傳遞系統，並作為教育宣導的核心能力。

道路安全宣導策略中，舉辦戶外式活動的行銷服務通路，由於是第一線直接面對接觸目標群眾，因此營造出服務環境之概念及感覺好壞將直接影響接收者對於教育行銷活動所傳遞訊息之接收程度，即是否留下良好的深刻印象，接受訊息並執行之，亦或是無法體認到環境傳達的概念而降低接受訊息的動力，甚至產生負面反應影響主觀意識的想法，因此如何設計服務環境並塑造出訊息傳遞的價值將攸關整體宣導行銷的教育績效。

如在戶外廣場舉辦宣導活動，場地布置需明確讓群眾知道宣導的主題與概念，注意設備擺放位置與流程動線的規劃是否清楚明瞭，在活動進行階段，需將現場整體氣氛控制得宜，讓參與民眾能一同感受到活動傳遞的訊息並產生認同感，且願意以正面的態度和行為支持活動的理念，讓接收者在行銷活動環境中留下良好的滿意程度與服務經驗。

● 人員

在既定目標下，接觸現有與潛在顧客群，主要任務即尋找、傳播及行銷。行銷者可採行個人、講習會等方式行銷。

道路安全教育之行銷人員可由專業道路安全知識人員、專業講師、具高說服力之交通安全宣導團體等交通領域者擔任宣導行銷工作，亦可由親身經歷者現身講述發生交通事故帶來的傷痛，也可請高知名度、高曝光率且具話題性之明星擔任形象代言人角色，透過媒體、出席活動等方式傳遞宣導行銷之理念，並利用通路與推廣教育等一連串的行銷手法找尋潛在的接收者，利用高成效的行銷策略傳播給現有或潛在的民眾，以有效推廣教育宣導行銷觀念與目標。

● 流程

流程係建構在價格、促銷、實體設施及通路等要素的內容與機制，清楚界定行銷的本質與態度，傳遞組織所要求的責任與目標。流程管理涵蓋理念傳達之規劃，除需考慮組織結構、資源分配、權力、責任等安排外，也包括方案執行後的評量與回饋，做為後續方案內容的參考。

如計畫舉辦一場戶外活動時，首先須明確了解宣傳的主題與目標，再依據活動所觸及到的要素內容與本質訂定一套標準的流程管理與程序，包含合作的單位(企業或廠商)、舉辦活動的時間、地點及方式、人員分佈、行銷的環境與活動場景等，並建構資源與權責的配置條件，評估每項要素需花費的金額與成本，擬定好整體流程的規劃，透過一連串積極、有效率的安排，提升活動的成效與施行的流暢度，使其達到最高的績效結果與目標。

● 績效評估

綜合前述施行的行銷策略之執行結果及成效，進行評估衡量及檢討。可運用大眾態度及認知調查了解實施的行銷策略是否符合其績效與目標，對於執行成效良好者，應加以推荐並持續進行，不佳者則需修正改進。

績效評估可以政府每年撥出之道路安全教育宣導行銷之預算為基準，量化各項目可行作法之相關成本，並鎖定一固定區域，例如台北市，於政府編列道路安全教育之預算範圍內實施，待實施期程結束後，以電話訪問或街頭問卷方式，調查道路教育宣導各項行銷措施之民眾滿意度與附加價值影響，如此方可在預算內作出最適決策。

● 小結

除了利用法規與工程手段遏止交通事故率的成長外，教育宣導是目前道路安全領域中必須且迫切徹底執行的層面，唯有利用行銷方式將教育理念向下扎根、打穩基礎，提升用路人的素養與觀念，才是對社會最直接且最能有效幫助建立一個安全、良好的交通環境的方法。

運用服務業行銷之理念於道路安全宣導上，透過有效之行銷策略向目標群眾傳播、推廣其理念，讓大眾均能瞭解並且支持；然而，行銷策略處於不斷創新的階段，道路安全行銷亦須持續朝向創新且符合社會期望之變革，本文除了說明行銷之意涵與運用方式外，亦提出道路安全教育行銷應用的可能做法，期望突破傳統宣導行銷限制，活化道路安全教育宣導之行銷策略。

第六章 執法實驗計畫

根據前期計畫之研究成果，酒後駕車為我國事故主要肇因之首，故本研究乃針對如何改進酒駕狀況進行探討。根據張新立與葉純志(2003)、蔡中志(2008)、羅光中(2008)、蔡緒安(2008)、程玉傑(2008)、林明泉(2009)、朱禮伶(2008)等人之研究顯示，加強酒駕宣導與落實執法對於酒駕防制有相當直接的成效，故本章乃分析我國各縣市之酒駕狀況，並蒐集各縣市酒駕執法以及相關的社經資料，以探討各縣市酒駕情形嚴重性及可能的影響因素，以作為酒駕宣導與執法之參考。

6.1 縣市酒駕現況分析

根據前期計畫對於民國 92 年至 98 年之全國事故資料分析結果，酒後駕車失控是造成道路交通事故死傷最主要的肇事原因。從圖 6.1.1、圖 6.1.2 可知，我國酒駕事故次數較多之月份大多為每年的 11 月、12 月以及隔年的 1 月，可能與此期間因節日較多又適逢尾牙及農曆春節有關。另由表 6.1-1 可知，多年以來，我國與飲酒有關之事故比例一直維持在 5.6%~6.5%之間，雖自民國 96 年開始酒駕事故比例有逐年略為下降的趨勢，但酒駕事故件數卻仍是逐年上升，顯示改善酒後駕車仍需有更多、更積極的作為。

近年來我國不斷針對酒駕問題進行許多的加強執法與宣導，本研究蒐集縣市別酒駕執法的相關資料，並邀請全國各縣市交通大隊和專家學者針對酒駕執法作業現況進行交流，藉由座談會了解並比較各縣市之實際作業現況，包含其執法強度（頻率）、地點、時間、人力配置等執法策略進行交流，並作為改善酒駕可行作為之研擬參考。

6.1.1 各縣市酒駕現況

本研究以民國 92 年至 98 年之事故資料，分析各縣市之酒駕嚴重性。由表 6.1-1 可知，各縣市之道路交通事故中有飲酒次數較多縣市為桃園縣、高雄縣市、臺中縣；有飲酒比例較高之縣市為連江縣、金門縣、澎湖縣；若再依有飲酒次數與各縣市人口數之比例進行比較，以 92 到 98 年各縣市有飲酒次數除以 98 年各縣市人口數的比例而言，有飲酒次數佔人口數比例較高之縣市則為臺東縣、花蓮縣、屏東縣。再以 92 到 98 年各縣市有飲酒次數除以 98 年機動車輛數的比例來看，有飲酒次數佔車輛數比例較高之縣市則為花蓮縣、臺東縣、屏東縣、嘉義市。

有飲酒次數較低縣市則為連江縣、金門縣、澎湖縣；有飲酒比例較低的縣市是臺北市、臺中市、新北市；臺北市、連江縣、金門縣、新北市為有飲酒次數佔人口數比例較低的縣市；有飲酒次數佔車輛數比例較低之縣市則為臺北市、連江縣、新北市及金門縣。

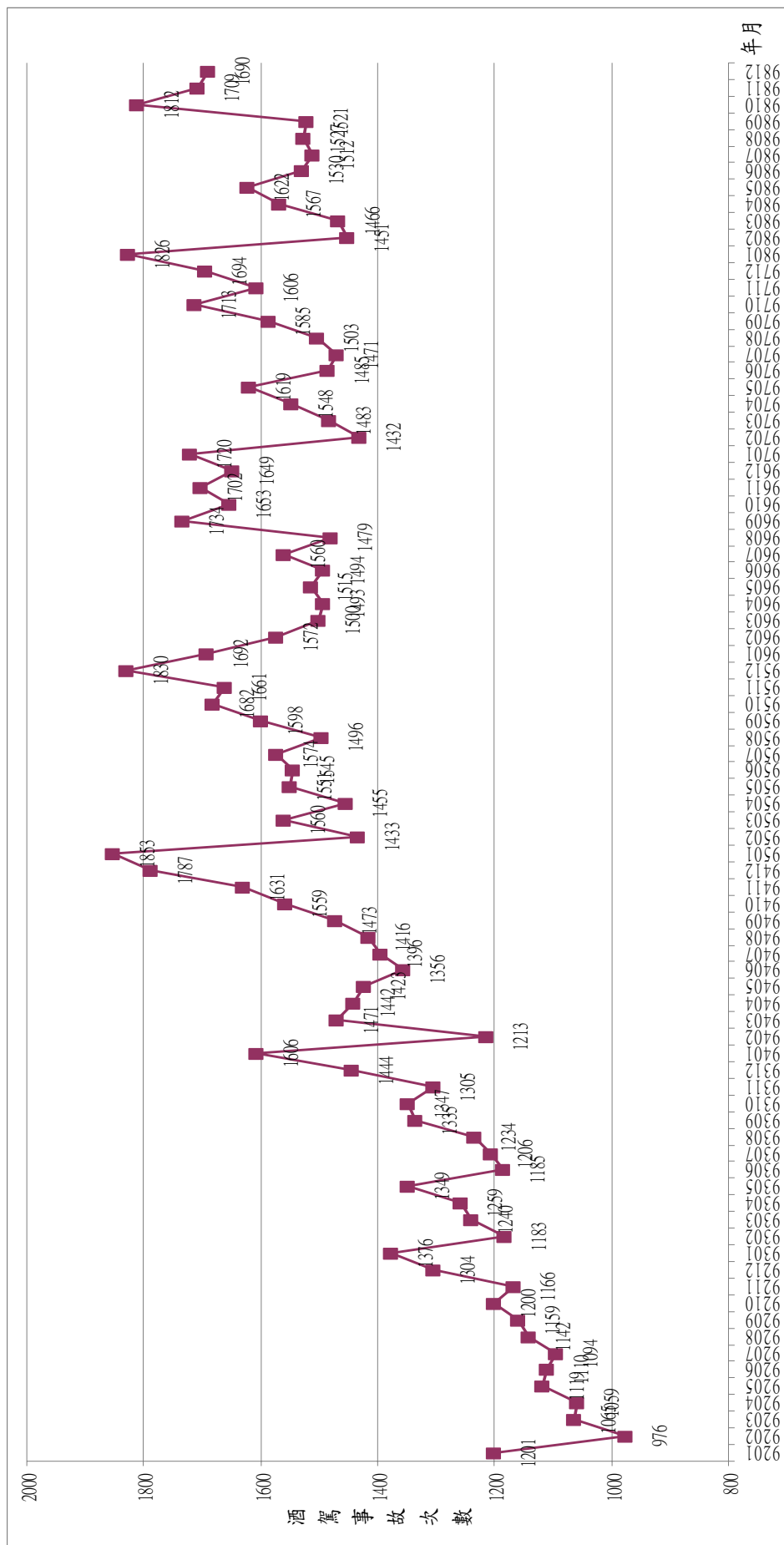


圖 6.1.1 我國 92 年至 98 年分月酒駕事故次數

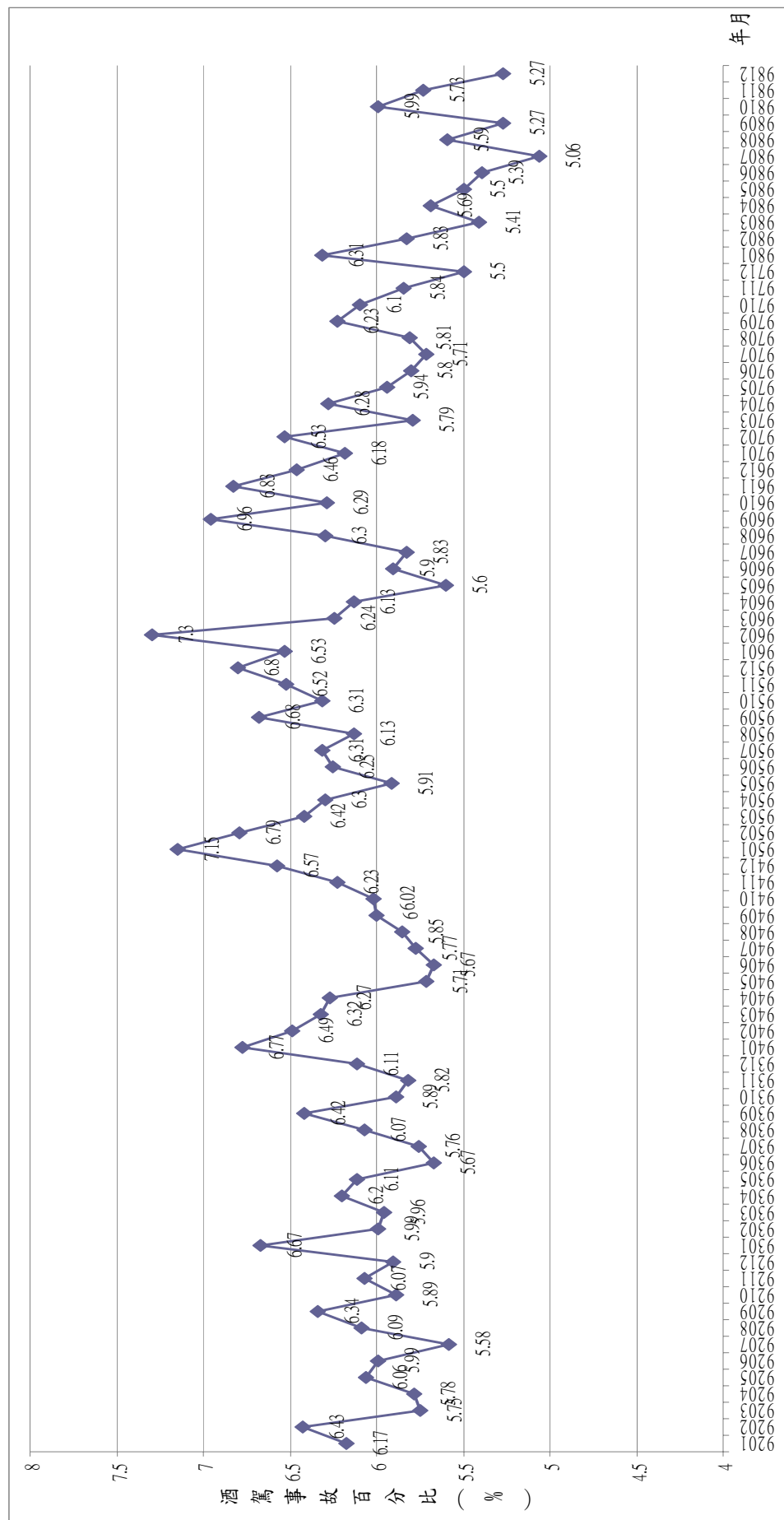


圖 6.1.2 我國 92 年 98 年分月酒駕事故次數佔所有事故百分比

表 6.1-1 民國 92 年至 98 年各縣市事故次數統計

地區	未飲酒 次數	有飲酒 次數	無法檢 測次數	事故 總次數	有飲酒 比例	98 年各縣 市人口數	有飲酒次 數/98 年 人口數	98 年機動車 輛登記數	有飲酒次數 /98 年機動車 輛數
臺北市	197,104	4,298	902	202,304	2.12%	2,607,428	0.16%	1,814,114	0.24%
新北市	194,430	9,556	3,610	207,596	4.60%	3,873,653	0.25%	3,152,096	0.30%
基隆市	23,127	1,498	660	25,285	5.92%	388,321	0.39%	278,568	0.54%
桃園縣	114,739	12,021	1,615	128,375	9.36%	1,978,782	0.61%	1,702,386	0.71%
新竹市	50,874	2,894	1,252	55,020	5.26%	411,587	0.70%	392,140	0.74%
新竹縣	27,324	2,332	352	30,008	7.77%	510,882	0.46%	447,519	0.52%
苗栗縣	25,942	2,753	372	29,067	9.47%	561,744	0.49%	540,259	0.51%
臺中市	164,251	6,555	842	171,648	3.82%	1,073,635	0.61%	1,009,889	0.65%
臺中縣	149,206	10,368	1,512	161,086	6.44%	1,562,126	0.66%	1,540,338	0.67%
南投縣	42,032	4,139	1,233	47,404	8.73%	530,824	0.78%	535,087	0.77%
彰化縣	106,702	6,513	1,242	114,457	5.69%	1,312,467	0.50%	1,330,390	0.49%
雲林縣	44,611	4,078	2,417	51,106	7.98%	722,795	0.56%	715,691	0.57%
嘉義市	36,701	2,246	933	39,880	5.63%	273,861	0.82%	285,456	0.79%
嘉義縣	25,759	2,761	490	29,010	9.52%	547,716	0.50%	538,837	0.51%
臺南市	60,946	4,809	658	66,413	7.24%	771,060	0.62%	803,945	0.60%
臺南縣	104,674	8,111	2,560	115,345	7.03%	1,104,346	0.73%	1,155,072	0.70%
高雄市	215,812	10,638	420	226,870	4.69%	1,527,914	0.70%	1,631,078	0.65%
高雄縣	121,657	10,156	2,982	134,795	7.53%	1,242,973	0.82%	1,380,177	0.74%
屏東縣	62,954	7,470	1,866	72,290	10.33%	882,640	0.85%	944,168	0.79%
宜蘭縣	41,412	2,453	829	44,694	5.49%	461,625	0.53%	428,423	0.57%
花蓮縣	30,459	3,568	684	34,711	10.28%	340,964	1.05%	346,875	1.03%
臺東縣	19,496	2,464	429	22,389	11.01%	232,497	1.06%	243,411	1.01%
澎湖縣	4,635	592	16	5,243	11.29%	96,210	0.62%	90,477	0.65%
金門縣	2,712	201	83	2,996	6.71%	93,803	0.21%	60,821	0.33%
連江縣	113	19	8	140	13.57%	9,919	0.19%	6,958	0.27%

將各縣市之酒駕事故次數與酒駕事故佔總事故次數比例分別繪圖比較，則由圖 6.1-1 至圖 6.1-5 可知，桃園縣、屏東縣及臺中縣為酒駕事故與比例均較高；苗栗縣、南投縣、嘉義縣及連江縣為酒駕次數不高，但酒駕比例明顯偏高的縣市；新北市、高雄市、高雄縣則為酒駕次數較高，但佔事故比例較低的縣市。由於各縣市人口數與機動車輛數差異極大，故以 98 年之人口數與機動車輛登記數作為一個標準化的比較基準，則由圖 6.1-6 至圖 6.1-8 可知，花蓮縣與臺東縣之酒駕人口數比例與酒駕機動車輛數比例均明顯高於其它縣市，為酒駕情形最為嚴重的縣市。由上述分析可知，各縣市酒駕情形有明顯的不同，其是否與各縣市之執法情形、社經特性或其它因素有關，實有必要進一步加以探討。

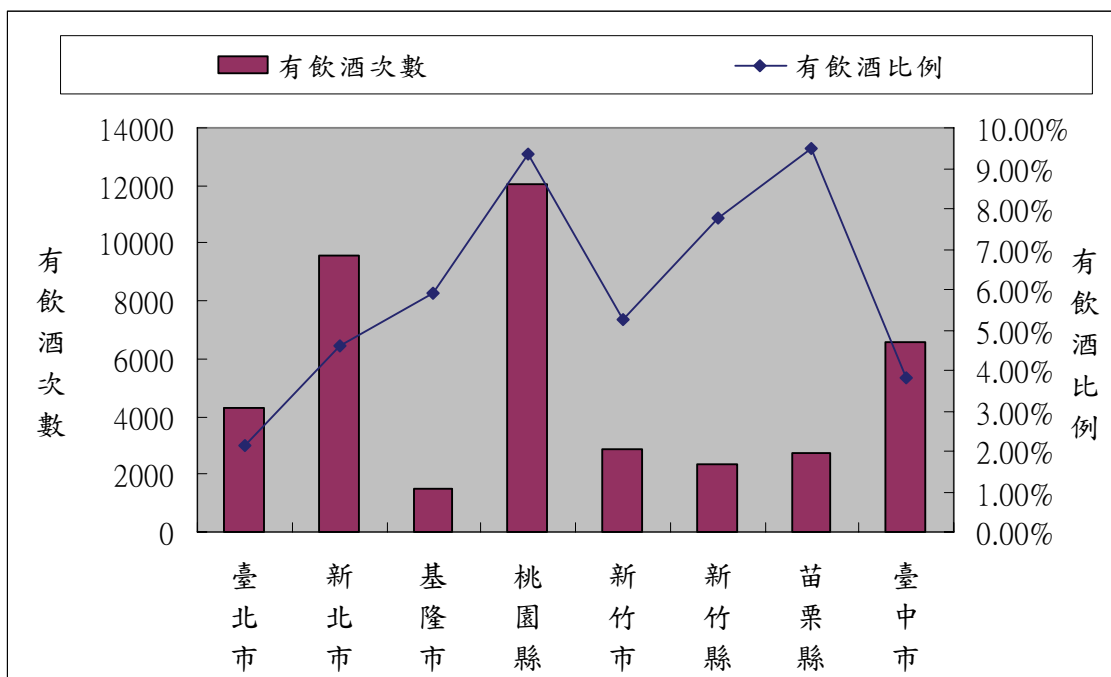


圖 6.1.3 臺北至臺中各縣市酒駕次數與酒駕比例

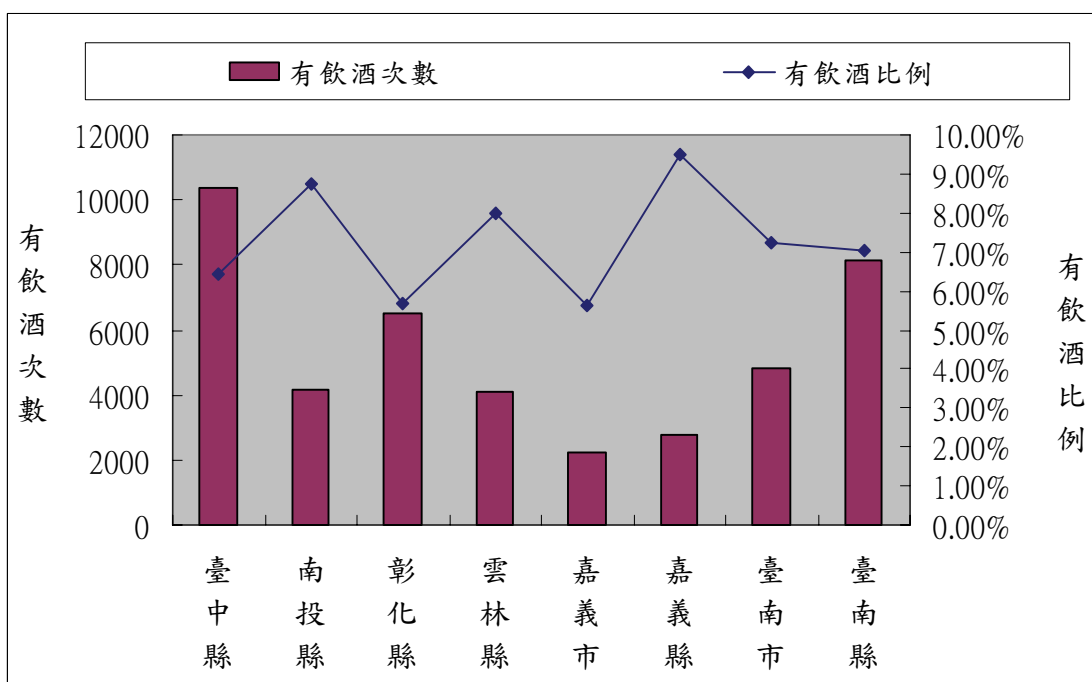


圖 6.1.4 臺中至臺南各縣市酒駕次數與酒駕比例

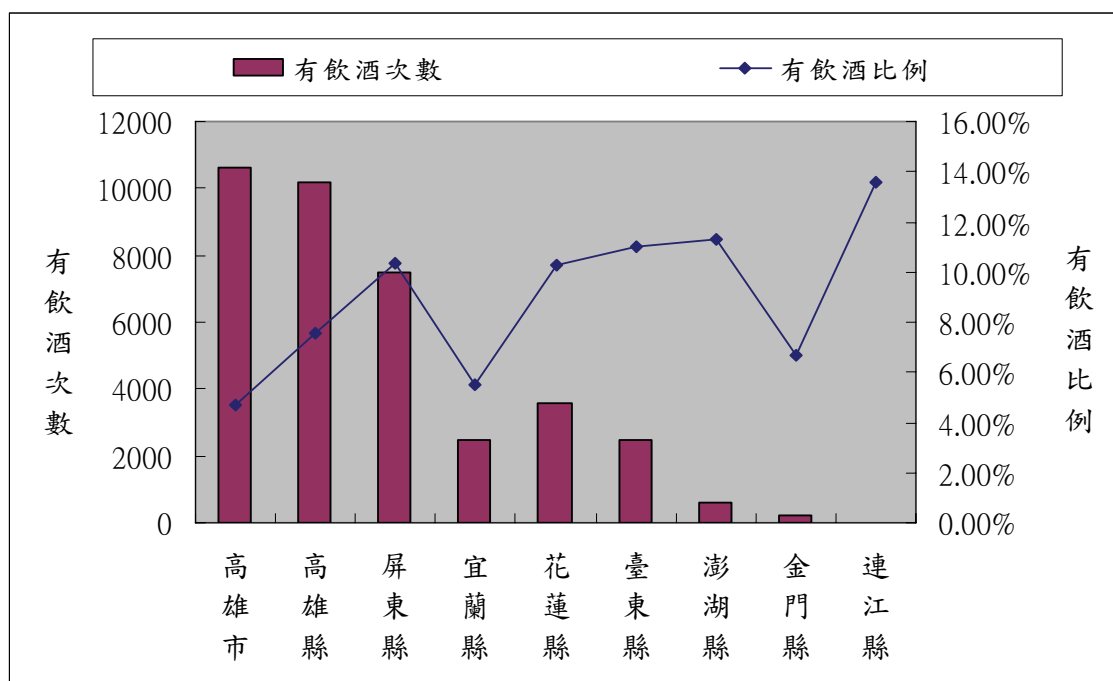


圖 6.1.5 高雄、屏東、東部及離島各縣市酒駕次數與酒駕比例

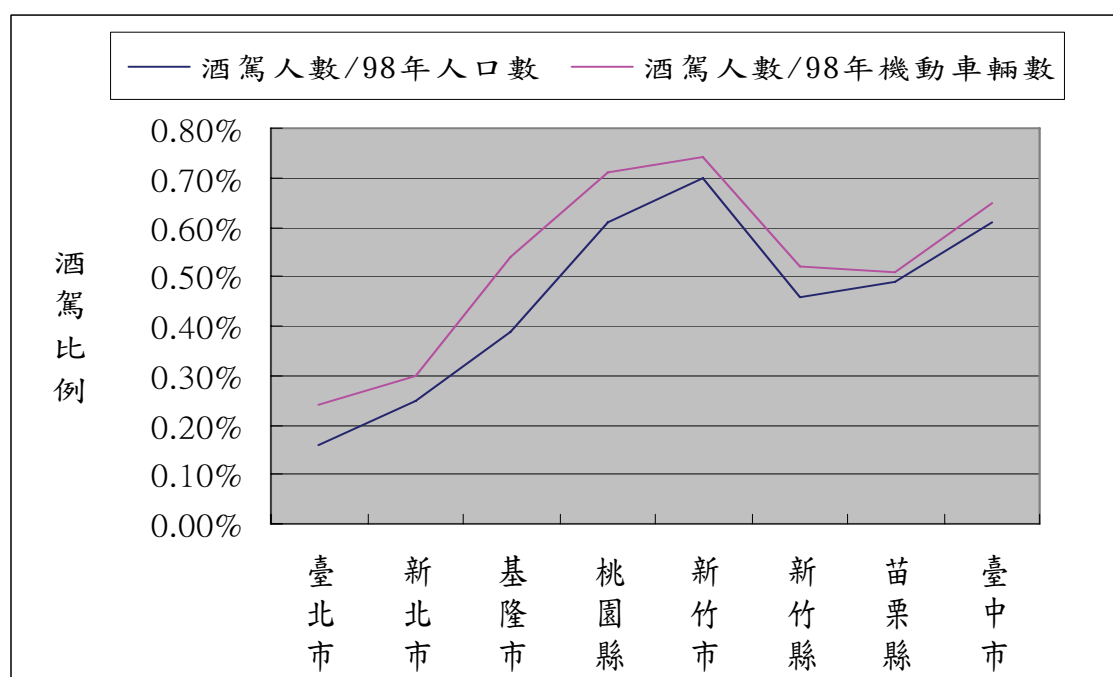


圖 6.1.6 臺北至臺中各縣市酒駕人口數比例與酒駕機動車輛比例

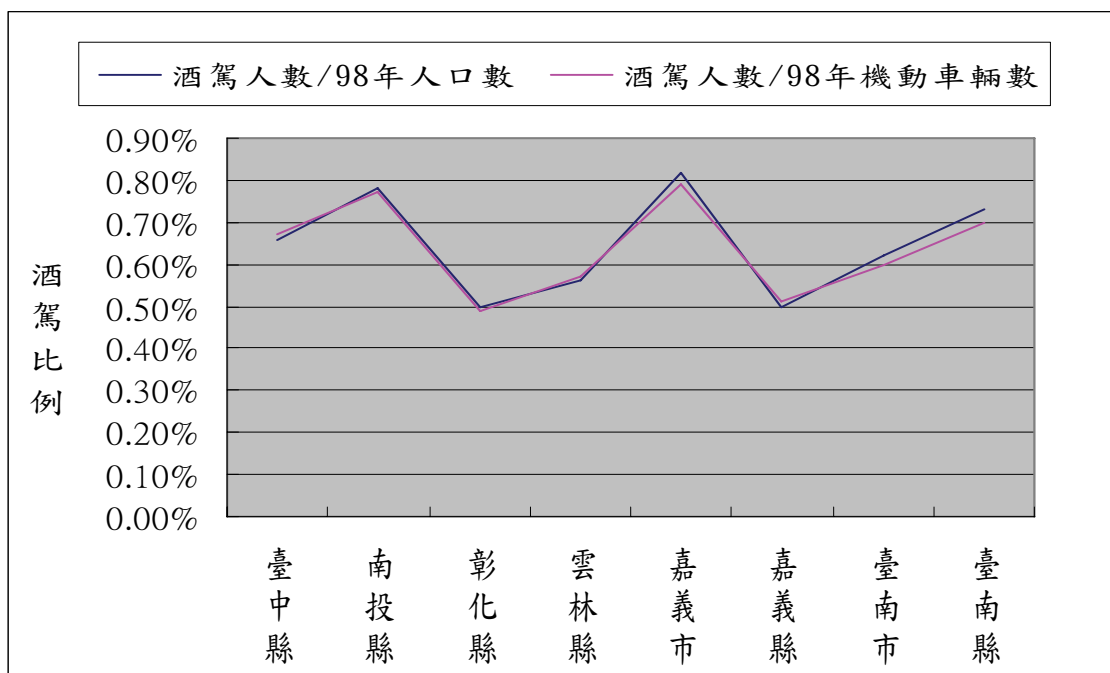


圖 6.1.7 臺中至臺南各縣市酒駕人口數比例與酒駕機動車輛比例

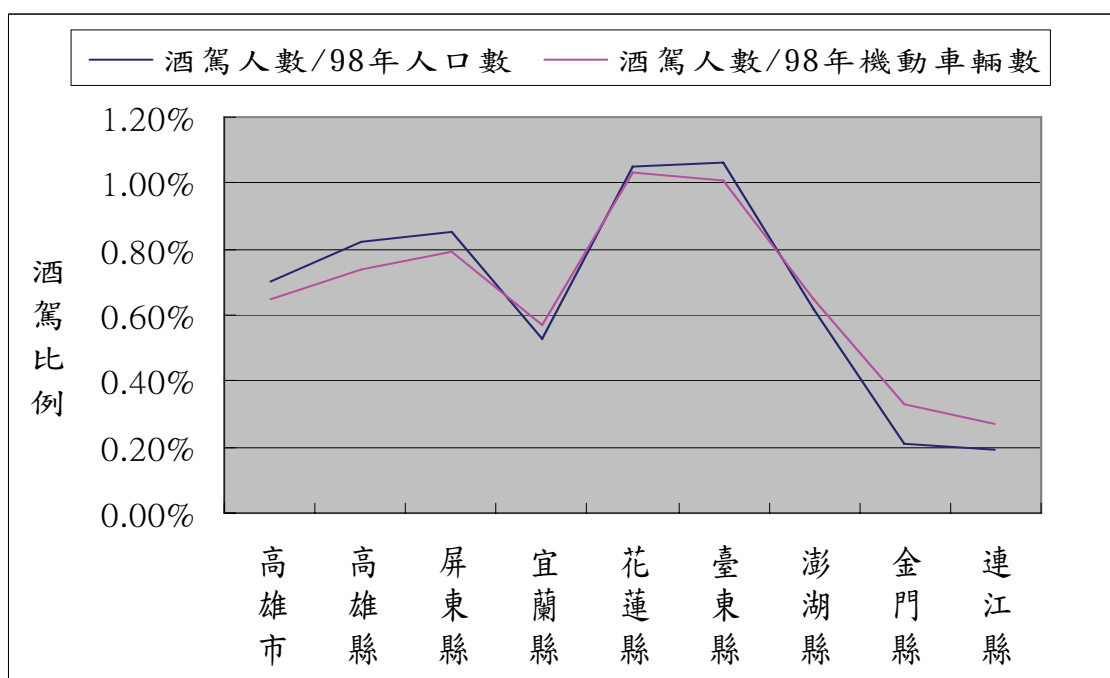


圖 6.1.8 高雄、屏東、東部及離島各縣市酒駕人口數比例與酒駕機動車輛比例

6.1.2 各縣市酒駕嚴重程度比較

為進一步區分各縣市之酒駕嚴重程度，並將不同嚴重程度之縣市予以區分，本研究利用因素分析萃取主成份後進行集群分析。

1. 因素分析

依前節表 6.1.1 之各項變數進行因素分析後，由表 6.1-2 可知 Bartlett 球形檢定的顯著性小於 0.5，表示資料內容適合進行因素分析；由表 6.1-3 可知，萃取兩個主成份，其累積解釋變異量為 99.388%，表示此分析結果可接受；但由表 6.1-4 可知，92-98 年有飲酒事故比例的因子負荷量小於 0.5，因此，刪除再進行第二次的因素分析。

第二次因素分析後，從表 6.1-5 解說總變異量裡的因素累積解釋變異量為 99.074%，表示分析結果非常具參考性；進一步由表 6.1-6 成份矩陣中可知，只分出一個主成份，且兩個比例的因子負荷量均大於 0.5，顯示酒駕人口數比例和機動車輛登記數比例較適合作為集群分析的變數。

表 6.1-2 KMO 與 Bartlett 檢定（第一次因素分析）

Kaiser-Meyer-Olkin 取樣適切性量數		0.533
Bartlett 球形檢定	近似卡方分配	75.275
	自由度	3
	顯著性	0.000

表 6.1-3 解說總變異量（第一次因素分析）

成份	初始特徵值			平方和負荷量萃取		
	總和	變異數的%	累積%	總和	變異數的%	累積%
1	2.120	70.670	70.670	2.120	70.670	70.670
2	0.862	28.719	99.388			
3	0.018	0.612	100.000			

表 6.1-4 主成份矩陣（第一次因素分析）

變數名稱	成份1
92-98年有飲酒事故比例	0.483
98年酒駕人口數比例	0.969
98年機動車輛登記數比例	0.973

表 6.1-5 解說總變異量（第二次因素分析）

成份	初始特徵值			平方和負荷量萃取		
	總和	變異數的%	累積%	總和	變異數的%	累積%
1	1.981	99.074	99.074	1.981	99.074	99.074
2	0.019	0.926	100.000			

表 6.1-6 成份矩陣（第二次因素分析）

變數名稱	成份1
有飲酒人口數/98年人口數	0.995
有飲酒人口數/98年機動車輛登記數	0.995

2. 集群分析

從第二次因素分析的結果，以酒駕人口數比例和機動車輛數比例這兩個變數進行集群分析。由圖 6.1-9 的樹狀圖可知，以集群分析常採用之分群距離 10 為基準，各縣市酒駕嚴重共分為三群，在此分別標示為嚴重、普通及良好。亦即花蓮縣和臺東縣為酒駕情形較為嚴重縣市，其酒駕人口數比例和酒駕機動車輛數比例大於 1%；新北市和臺北市則為表現較良好的縣市，其酒駕人口數比例和酒駕機重車輛數比例均小於 0.3%；其餘各縣市則表現普通，其酒駕人口數比例和酒駕機重車輛數比例介於 0.3% 至 1% 之間。

綜合上述分析結果，本研究後續將以酒駕情形較嚴重的花蓮縣和臺東縣、酒駕情形較良好的臺北市與新北市以及酒駕次數最高的桃園縣、高雄縣市與臺中縣以及酒駕次數低而比例高的臺中市、臺南縣市，作為酒駕執法現況比較之對象，亦即比較對象包含新五都、桃園縣、花蓮縣及臺東縣。

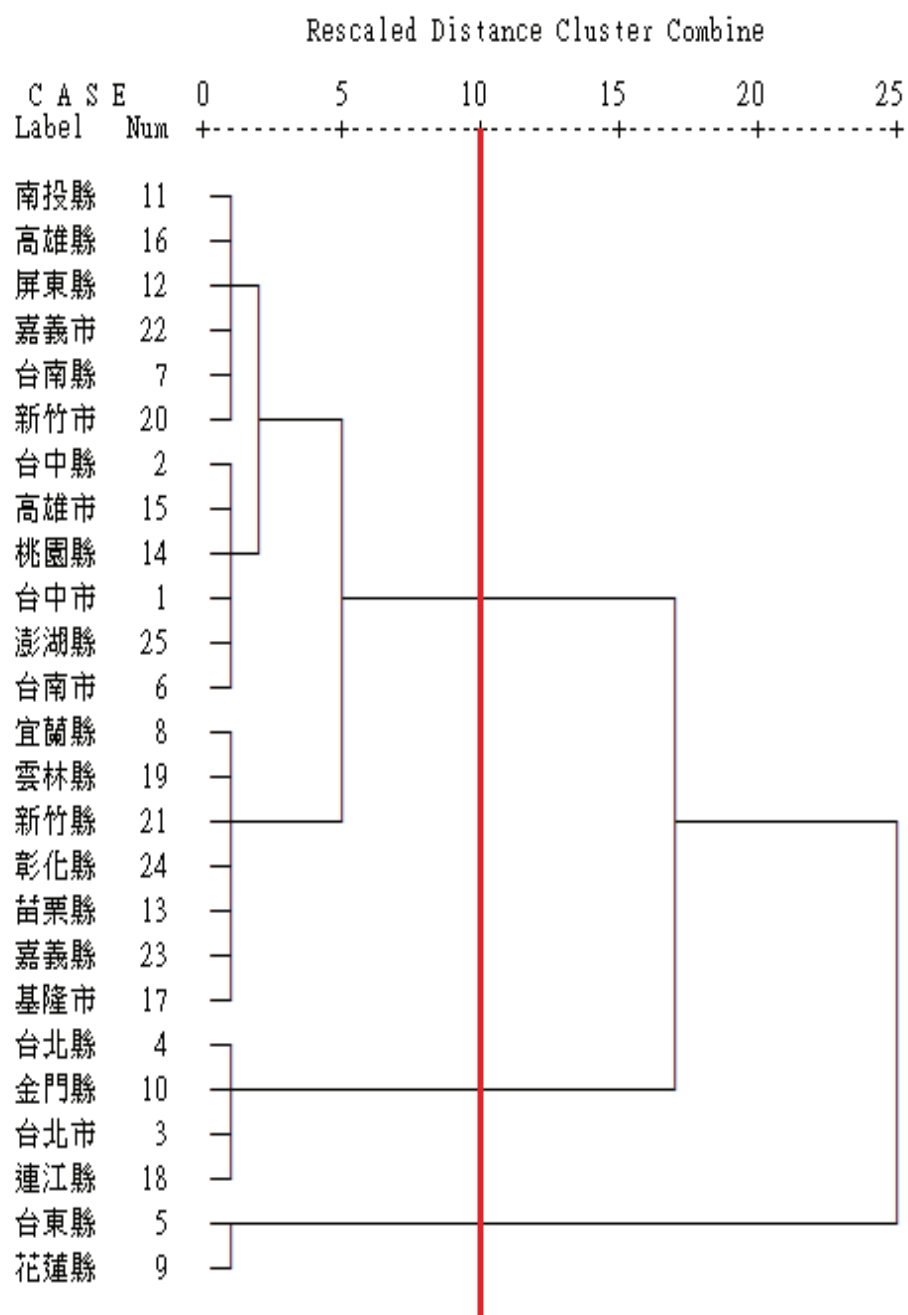


圖 6.1.9 集群分析樹狀圖

6.2 相關縣市酒駕執法現況比較

根據前述酒駕情形分析結果，本研究針對新五都、桃園縣、花蓮縣及臺東縣等八個縣市之酒駕執法現況進行資料的蒐集與比較。

臺北市酒駕執法現況

1. 執法強度

根據臺北市政府警察局交通大隊的網站資料顯示，為維持取締酒後駕車必要之執法強度，民國 100 每月份除局辦酒測勤務 2 次外、並規劃臺北市縣聯合酒測勤務 2 次及交通分隊擴大酒測勤務 2 次（合計 6 次），採 18 時至翌日 6 時依分局轄區特性彈性規劃方式，使本市夜晚各時段均有取締酒後駕車稽查勤務，藉以有效防制夜間酒後駕車肇事發生。

2. 主要實施重點

- (1) 規定每月規劃各項酒測勤務次數，提高取締酒後駕車執法強度。
- (2) 勤務時段採 18 時至翌日 6 時，依分局轄區特性彈性規劃部署方式，使本市夜晚各時段均有取締酒後駕車稽查勤務，以有效防制夜間酒後駕車肇事發生。另對常有酒後駕車之地點，如餐廳、KTV 周邊路段，編排勤務加強執法。
- (3) 藉取締酒後駕車勤務，防範犯罪發生，各單位依轄內易發生肇事、違規之時段、路段，視轄區特性、治安警力狀況，加強規劃勤務，經主官核可後編排勤務執行，隨時通盤檢討，機動調整執勤地點、時段。

3. 臺北市取締酒後駕車作業程序詳見附錄八-1。

新北市酒駕執法現況

1. 新北市政府警察局從民國 99 年開始每月統籌規劃「全市性」同步取締酒後駕車勤務共計 6 次（其中 2 次並結合臺北市、基隆、宜蘭、桃園等鄰近縣市合作取締）。另外，各警察分局每週須再自行規劃至少 2 次以上取締酒駕勤務，總計各分局每月至少編排 14 至 16 次以上（年度內平均每 2 天便執行 1 次取締酒駕勤務），採取高密度執法。
2. 逢年終尾牙期間，要求各分局加強取締酒駕與執法外，針對轄內「易酒駕肇事路段」、「易飲酒處所周邊（如餐廳、KTV、小吃店等）」，強化執法密度及成效，以建立良好交通秩序、維護用路人安全。
3. 新北市政府警察局執行取締酒後駕車標準作業流程圖詳見附錄八-2。

桃園縣酒駕執法現況

1. 根據內政部警政署資料顯示，警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務，另外，每月局辦酒駕取締 8 次。
2. 全縣性同步執法 21-01（平日）、22-02（假日），區域性取締勤務：不定時（自擇時段）。
3. 著重於轄內高肇事、違規之路段(口)、鄰近商業區（如夜市、小吃店週邊）路口或路段、車流量較大路口。
4. 桃園縣取締酒後駕車程序詳見附錄八-3。

臺中縣市酒駕執法現況

1. 根據內政部警政署資料顯示，警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務，另外，每月局辦酒駕取締 4 次、各分局依轄區特性自行規劃 1 次以上。
2. 臺中市政府警察局中程施政計畫（97 至 100 年度）特別指出要提升酒後駕車稽查率，目前均規劃 22-02 時進行臨檢。另外於每週五、六及連續假期前夕配合防制危險駕車路檢勤務，依轄區特性規劃部署，針對易發生酒後駕車路段或地區，如餐廳、KTV 周邊路段加強稽查酒後駕車勤務，以防制酒後駕車行為，維護民眾安全。

臺南縣市酒駕執法現況

1. 根據內政部警政署資料顯示，警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務，另外，每月局辦酒駕取締 6 次、各分局依轄區特性自行規劃 2 次以上。
2. 根據臺南市政府警察局 100 年度業務報告顯示，為了降低機動車輛肇事率，提升取締交通違規件數，將取締酒醉駕駛件數提升 2% 為目標。

高雄縣市酒駕執法現況

1. 根據內政部警政署資料顯示，警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務，另外，每月局辦酒駕取締 7 次。
2. 根據高雄市政府警察局 99 年度業務報告顯示，為了降低酒後駕車所提出下列兩項作為：
 - (1). 依酒駕肇事特性調整時段，規劃取締勤務，並加強路邊攤、餐飲店、KTV 等易飲酒場所周邊路段之巡邏及路檢勤務，相鄰分局（交通分隊）相互配合，嚇阻民眾酒後駕車行為。
 - (2). 高雄市交通大隊首創「防制酒駕喝酒拳」，可指定沒有喝酒的朋友接送或搭乘計程車，市警局並提供代叫計程車免付費專線(0800-001-006)，民眾或餐廳業者可事先撥打代叫計程車免付費專線，既安全又可避免酒

駕處罰。

3. 根據高雄市政府警察局 96 年度施政計畫提要顯示：

- (1). 訂定取締酒醉駕駛工作，由各分局及交通大隊依計畫確實執行。
- (2). 每週不定期舉行專案取締勤務，集結警力加強取締酒醉駕車，並防制交通事故發生，確保用路者生命財產安全。

花蓮縣酒駕執法現況

根據內政部警政署資料顯示，部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務，另外，每月局辦酒駕取締 2 次。

花蓮縣警察局 99 年度之施政報告指出，為了降低酒後駕車及加強交通安全所提出下列三點作為：

- (1). 依肇因分析，針對嚴重違規肇事之酒後駕車、超速、超載、闖紅燈、超車不當、無照駕駛、爭道行駛、併排停車及其他危害行車安全與秩序之違規行為，規劃巡邏、守望、交通稽查、防車禍路檢勤務，嚴正交通安全執法作為，防制交通事故。
- (2). 持續執行交通執法專案(包括酒後駕車、砂石車超載、嚴懲惡性交通違規、淨牌專案)工作。
- (3). 持續推動餐飲業者實施酒後代叫計程車服務及代客駕駛服務功能。

臺東縣酒駕執法現況

1. 根據內政部警政署資料顯示，警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務，另外，99 年局辦酒駕取締總共 120 次。
2. 臺東縣警察局 98 年度施政報告特別指出要強化交通執法，嚴正取締酒後駕車。依「全面取締酒醉駕駛執法工作計畫」及「取締酒後駕車工作督導考核計畫」，由各單位分析易酒後駕車及肇事路段，並加強稽查取締、告發。

相關縣市執法現況比較

綜合上述八縣市之酒駕執法現況，由表 6.2-1 可知，目前各縣市酒駕執法除了配合內政部警政署每月 4 次取締酒後駕車勤務外，各縣市並分別訂有每月局辦次數以及要求各分局依轄區特性自行規劃取締酒後駕車勤務，勤務執行頻率均已達一定強度。另就取締警人配置而言，目前各分局大多採取 4 人一組為原則，分別擔任警戒、指揮攔車、盤查、酒測及舉發等工作，在人力的配置及任務分派上已有相當經驗。

表 6.2-1 相關縣市酒駕執法現況

縣市別	勤務次數	勤務時段	勤務地區	取締流程
臺北市	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 6 次。	採 18 時至翌日 6 時依分局轄區特性彈性規劃。	應依轄內易發生肇事之路段加強規劃勤務。(97 年)	參考附錄八-1
新北市	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 6 次。 3.各警察分局每週自行規劃至少 2 次以上取締酒駕勤務。(99 年)	—	依轄區特性規劃部署，針對易發生酒後駕車路段或地區加強取締。(99 年)	參考附錄八-2
桃園縣	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 8 次。 3.區域性取締勤務：每日。	1.全縣性同步執法：21-01（平日）、22-02（假日）。 2.區域性取締勤務：不定時（自擇時段）。	著重於轄內高肇事、違規之路段、鄰近商業區（如夜市、小吃店週邊）路口或路段、車流量較大路口。	參考附錄八-3
臺中縣市	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 4 次。 3.各分局依轄區特性自行規劃 1 次以上。	1.目前均規劃 22-02。 2.每週五、六及連續假期前夕配合防制危險駕車路檢勤務。(98 年)	針對易發生酒後駕車路段或曾發生 A1 交通事故地點，加強稽查酒後駕車勤務。(98 年)	—
臺南縣市	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 4 次。 3.各分局依轄區特性自行規劃 2 次以上。	—	應依轄內易發生肇事之路段加強規劃勤務。	—
高雄縣市	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 7 次。	每週不定期舉行專案取締酒醉駕車。	加強易飲酒場所路段之巡邏。	—
花蓮縣	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.每月局辦酒駕取締 2 次。	—	依肇因分析，針對酒後駕車，加強交通稽查、防車禍路檢勤務。	—
臺東縣	1.內政部警政署每月 4 次全國同步取締酒後駕車勤務。 2.99 年局辦酒駕取締合計 120 次，平均每月 10 次。	—	由各單位分析易酒後駕車及肇事路段，並加強稽查取締。	—

註：“—”表示無資料。

茲將全國各縣市 99 年酒駕執法頻率及 98 年與 99 年酒駕取締件數與酒駕事故死亡人數統計資料分別彙整於表 6.2-2 及表 6.2-3。

表 6.2-2 各縣市 99 年酒駕執法勤務次數統計

縣市別	每月全國同步	每月局辦	99 年局辦次數
臺北市	4	6	84
新北市	4	6	72
基隆市	4	7	84
桃園縣	4	8	96
新竹市	4	5	60
新竹縣	4	7	60
苗栗縣	4	2	78
臺中縣市	4	4	55
南投縣	4	—	111
彰化縣	4	2	72
雲林縣	4	—	137
嘉義市	4	4	76
嘉義縣	4	2	83
臺南縣市	4	6	72
高雄縣市	4	7	84
屏東縣	4	2	96
宜蘭縣	4	7	84
花蓮縣	4	2	72
臺東縣	4	—	120
澎湖縣	4	2	85
金門縣	4	10	72
連江縣	4	—	60

註：“—”表示無資料。

資料來源：內政部警政署提供。

表 6.2-3 各縣市酒駕取締件數與酒駕事故死亡人數統計

縣市別	98 年取締件數	99 年取締件數	98 年死亡人數	99 年死亡人數
臺北市	12741	10451	1	2
新北市	18178	17574	24	28
基隆市	1712	2059	8	6
桃園縣	16452	16572	30	30
新竹市	2705	2329	9	6
新竹縣	2565	2577	15	25
苗栗縣	2131	1907	24	28
臺中市	2620	3522	11	10
臺中縣	6003	5458	25	31
南投縣	1767	1733	13	17
彰化縣	3491	4371	16	20
雲林縣	1394	1520	20	17
嘉義市	1036	1365	10	3
嘉義縣	1752	1558	18	17
臺南市	2735	2867	4	1
臺南縣	3651	3188	16	16
高雄市	7268	6788	14	26
高雄縣	5821	6182	29	32
屏東縣	2012	3497	23	31
宜蘭縣	1538	1470	13	10
花蓮縣	4173	4498	25	22
臺東縣	1052	1232	23	21
澎湖縣	366	375	1	1
金門縣	264	264	2	2
連江縣	3	3	0	0

資料來源：警政統計年報，2011。

6.3 酒駕執法座談會

本座談會舉辦於民國 100 年 7 月 5 日，地點在交通運輸研究所。會中邀請交通部運輸研究所運輸安全組、五都及桃園縣的交通大隊、花蓮縣和臺東縣的交通隊、警政署交通組及專家學者參與座談，針對目前酒駕執法之現況進行經驗之交流。本座談會主要的討論議題如下：

1. 如何加強各縣市執法強度（頻率）、地點、時間、人力配置。
2. 如何利用執法面加強宣導酒後駕車降低事故率。
3. 提高取締的績效是否能夠降低事故的比例。

本座談會與會者針對各個討論議題除分享各縣市目前作法外，亦以自身經驗提出許多心得與建議，會議記錄詳附錄九。茲將前述三大討論議題之主要討論內容彙整如下。

議題 1.如何加強各縣市執法強度（頻率）、地點、時間、人力配置

透過前述資料統計以及各縣市代表之發言意見可知，目前各縣市酒駕執法頻率已非常高，人力的配置與運用幾乎已達上限，但對應酒駕事故資料，如此高強度的執法仍無法有效降低酒駕比例，取締是道路交通安全工作的一道防線，強力的取締確實有助於遏阻民眾違規酒駕情形，對於遏阻酒駕及酒駕事故的上升的極大的幫助，但卻無法進一步降低民眾飲酒情形與酒後駕車情形。由於民眾飲酒與酒後駕車有部分原因在於民眾個人的偏好、習慣、地區特性甚至是替代交通工具之有無有關，故不易僅由執法來導正。

就各縣市酒駕比例有所差異之情形而言，各縣市交通大隊與會代表大多表示係因地域性的關係，中南部地區由於城鄉差距大，較偏遠地區的大眾運輸工具班次較少，當地民眾還是以開車和騎機車為主要代步工具。由於缺乏替代運具，且隔日又有用車的需求，故即使飲酒後，民眾還是大多自行開車或騎機車回家，故鄉村地區機車酒駕被取締數量以及機車酒駕造成傷亡的比例也較高，此一情形值得重視。

在配合宣導方面，各縣市交通（大）隊表示其平日巡邏時即可配合實施酒駕臨檢多加強酒後不開車的宣導，故此部分一直均有配合執行。但就酒駕勤務地點及時間規劃而言，由於各縣市因城鄉差距大，市區於晚上十點開始進行取締較適宜，但偏遠地區的勤務則必須依地區生活習慣，將勤務時間予以提前，方能使勤務的執行更具效益。另外，臺北市目前已有事故地理資訊系統之建置，而新北市方面亦將導入此項資訊系統，未來建置完成後，即可透過事故發生原因與發生地點之分析，界定出酒駕事故較常發生的地點與時段，進而作為酒駕勤務時間地點規劃之參考，將有助於酒駕勤務之執行效率。

議題 2.如何利用執法加強宣導酒後駕車以降低事故率

由於取締無法進一步改變酒駕民眾之飲酒習慣與酒駕行為，故宣導為必要之配合措施，而如何有效的宣導更是值得探討的課題。目前主要宣導方式除了與餐廳合作宣導指定駕駛、代理駕駛與代客叫車外，臺東縣警察局更配合原住民豐年祭的舉辦，於會場設立宣導站與接駁車，鼓勵參加豐年祭慶典的民眾利用接駁車參加慶典，另外亦透過宗教力量，經由教會人員的配合宣導，以勸阻民眾不喝酒降低酒駕事故的發生。

而針對目前較常採用的指定駕駛宣導，與會人員亦指出，此措施於實際施行時仍有一些必須考量的問題，例如車主之車輛有所損傷或在都會區之停車問題，常導致車主與代理駕駛間之產生糾紛，如何改善此一問題，是否可透過定型化的契約加以規範，值得相關單位探討。此外，指定駕駛和代理駕駛對機車騎士並無

幫助，若無方便的大眾運輸工具，機車騎士通常在飲酒後還是會自行騎車返家，尤其在鄉間，機車騎士往往存在僥倖的心態，認為只要行駛小巷道或次要的道路，即較不易被攔檢；然而，鄉間小路通常道路設計等級較低，路側邊溝可能沒有加蓋、照明設施可能較差，故酒駕的機車騎士較容易出現撞燈桿、摔入邊溝與對向車輛對撞等情形，亦有必要加以注意。

議題 3.提高取締的績效是否能夠降低事故的比例

根據事故統計資料以及各縣市執法人員之經驗顯示，強力取締仍無法進一步降低民眾酒駕，而警政署亦自民國 97 年 8 月開始授權各縣市自行依轄區特性規劃勤務次數 12 到 18 次，但累犯次數仍然很高，建議可修改處罰條例再提高罰鍰以嚇阻民眾酒後駕車。

另外，與會專家學者亦提出可參考日本連坐式的做法，根據日本 2008 年的統計資料，該年當地全國酒駕件數僅 305 件，佔事故死亡人數僅 6.6%，此可歸功於其法規的連坐規定，亦即日本法規規定在酒駕事件中，凡是提供車子、共乘、提供酒類者都與駕駛人同罪，須判五年以下有期徒刑或是 100 萬日元的重罰，藉以達到宣導及嚇阻的效果，並進而降低酒駕事故比例，此一方式值得我國學習。

綜整座談會所提供的建議，本研究擬進一步蒐集相關變數資料，包含人口數、執法強度、取締罰單數、大眾運輸使用率、機動車輛登記數、補助經費、教育程度、都市化程度等，希望透過判別分析探討各縣市酒駕情形嚴重程度不同的可能原因，以作為相關策略擬定之參考依據。

6.4 影響因素界定

根據本研究收集的資料所提到有關國內酒駕的文獻在表 6.4-1 可知，張新立與葉純志(2003)、蔡緒安(2008)、程玉傑(2008)、朱禮伶(2008)、魏健宏(2008)、林明泉(2009)、蔡中志(2011)等人的研究，在年齡、教育程度、執法、教育宣導等因素均與酒駕事故有相關性。

表 6.4-1 國內酒駕研究之比較

作者	題目	研究結果
張新立與 葉純志 (2003)	酒後駕車防制措施 成效之監控與評估— 以台北市為例	以成對 t 檢定比較防制措施實施前、中、後三個階段之成效；另以卜 瓦松迴歸模式評估「新式酒後駕車道安講習課程」、「將酒後駕車 納入刑法公共危險罪」對降低酒駕肇事次數之個別效果。
李燕鳴 (2003)	花蓮縣風險性駕駛 肇事之交通事故分 析	發現酒後駕車、超速和其他人為過失違規事故於車種、事故類型、 發生時間有顯著差異。當事人於性別、年齡、教育程度、職業和受 傷狀況也有顯著差異。研究結論顯示酒後駕車及超速駕駛在花蓮地 區是重要的交通肇事原因，故建議急診醫療協助飲酒相關事故的評 估，另加強山地鄉安全駕駛對事故傷害防制。
羅光中 (2008)	交通事故預防策略 之研究—以台東縣 警局台東分局為例	透過分析台東縣警察局台東分局 96 年全年交通事故案件之 A1 及 A2 事故資料，利用迴歸分析方法，分析駕駛人資料、人為因素、天 候環境因素、道路設計因素四個自變項對「傷亡類別(A1 與 A2)」的 影響。
蔡緒安 (2008)	交通安全政策成效 分析—酒後駕車處 罰之研究	透過迴歸分析方法，分析民國 90 年 6 月和 91 年 9 月加重酒後駕車 處罰政策成效。探討加重酒後駕車處罰政策後，對於道路交通事故 住院機率、住院天數和醫療費用的影響。研究結論顯示加重酒後駕 車處罰政策實施後，有助於降低道路交通事故死亡和住院人數。
朱禮伶 (2008)	應用駕駛模擬器探 討酒後駕駛行為反 應之研究	根據所分析之實驗數據可以說明，酒後駕車將提高肇事率，且當駕 駛者之酒精濃度越高時，其肇事率也就會越高，故建議相關單位， 加強宣導酒後駕車之危險性並訂定更嚴格的執法標準。
魏健宏 (2008)	酒後駕車之取締數 與酒測值對交通肇 事之影響-以臺南市 為例	研究臺南市(未改制直轄市前)酒後駕車取締件數與酒後駕車肇事之 關聯性，經以相關分析法及迴歸分析法研究結果發現，取締件數越 多，酒駕肇事件數並未隨之減少，反而是呈正相關，探究原因可能 是隱藏性違規者(未被警方取締者)仍占大多數所致。
林明泉 (2009)	交通執法強度與交 通事故肇事率關連 性之研究-以花蓮縣 為例	藉由問卷測量方式，探討交通執法強度模式與降低交通事故彼此的 關連性。受測對象對於交通事故肇事因素與交通違規行為之個人見 解、交通執法強度與降低交通違規行為有無相關、交通違規行為越 低與降低交通事故肇事有無相關、交通執法強度遞增與交通事故肇 事遞減有無相關等問題。
蔡中志 (2011)	高速公路 A1 類酒後 駕車肇事與執法強 度及社會經濟關聯 性之研究	此研究以相關分析法及迴歸分析法研究民國 79 年至 98 年間，高速 公路 A1 類酒後駕車肇事發生率、警方取締酒後駕車執法、社會經濟 及交通特性等因素均有關聯性；另以迴歸分析法推估迴歸模式，以 前年酒駕執法比率為自變數，前年酒駕執法率對依變數酒駕肇事率 解釋力達 33.3%，且經各項顯著檢定，均達顯著水準，顯見提升酒 駕執法率對隔年 A1 類酒駕肇事防制確有顯著效果。

另本研究利用運研所舉辦的「酒後駕車執法防制經驗交流」座談會，邀請相
關縣市交通大隊執法人員、道安會和專家學者提供的建議得知，大多數與會人員
認為由於城鄉差距大的城市缺乏大眾運輸工具的普及，因此民眾飲酒後仍選擇以

自身運具(汽車或機車)為代步工具，導致酒駕死傷人數與大眾公共運輸使用比例以及計程車使用人數之比例呈反比。而在台東縣地區當地人口特性有三分之一為原住民，其中在酒駕發生的比例中又以二分之一為原住民，因此酒駕事故率較高。

為探討各縣市酒駕情形嚴重程度不一的影響因素，本研究綜合國內相關研究成果以及各縣市執法人員與專家學者之建議，蒐集各個可能影響因素之統計資料，期望透過相關分析，界定出重要的影響因素以及其影響程度。從表 6.4-2 可得知，目前國內文獻酒駕影響的因素包含：年齡、教育程度、執法、都市化程度、大眾運輸使用率、計程車登記數/機動車輛數的比例、原住民比例等皆有影響性。

在執法及道安經費方面可詳表 6.4-3 和表 6.4-4，本研究以 98 年各縣市罰單數及道安經費資料進行分析。在年齡別方面，由表 6.4-5 可知，將年齡的部分分成三個層級 18-24 歲比例、25-64 歲比例、65 歲以上比例的 98 年各縣市人口數比例；在教育程度方面可詳表 6.4-6，分成三個層級大學人口比例、高中人口比例、國中人口比例的比例的 98 年各縣市學歷人口數的比例；在大眾運輸使用率可詳表 6.4-7 以 98 年計程車登記數和大眾運輸使用率進行分析；而為了能有一致的比較基準，故分別以各縣市 98 年人口數以及機動車輛登記數作為標準化的計算基準。

表 6.4-2 酒駕影響因素

作者	題目	影響因素
張新立與葉純志 (2003)	酒後駕車防制措施成效之監控與評估— 以台北市為例	教育宣導加強執法
李燕鳴(2003)	花蓮縣風險性駕駛肇事之交通事故分析	性別、年齡、教育程度、職業、山地郊區
蔡緒安(2008)	交通安全政策成效分析—酒後駕車處罰 之研究	加重酒醉罰則
魏建宏(2008)	酒後駕車之取締數與酒測值對交通肇事 之影響-以臺南市為例	取締件數
林明泉(2009)	交通執法強度與交通事故肇事率關連性 之研究-以花蓮縣為例	加強執法
蔡中志(2011)	高速公路 A1 類酒後駕車肇事與執法強 度及社會經濟關聯性之研究	加強執法

表 6.4-3 民國 98 年縣市別人口數之影響酒駕的指標

地區	98 年有飲 酒次數	98 年各縣 市人口數	98 年機動車 輛登記數	98 年取締 罰單數	98 年有飲酒 次數/98 年各 縣市人口數	98 年機動車 輛數/98 年各 縣市人口數	98 年取締罰 單數/98 年各 縣市人口數
臺北市	4,298	2,607,428	1,814,114	12,741	0.0016	0.6957	0.0049
新北市	9,556	3,873,653	3,152,096	18,178	0.0025	0.8137	0.0047
基隆市	1,498	388,321	278,568	1,712	0.0039	0.7174	0.0044
桃園縣	12,021	1,978,782	1,702,386	16,452	0.0061	0.8603	0.0083
新竹市	2,894	411,587	392,140	2,705	0.0070	0.9528	0.0066
新竹縣	2,332	510,882	447,519	2,565	0.0046	0.8760	0.0050
苗栗縣	2,753	561,744	540,259	2,131	0.0049	0.9618	0.0038
臺中市	6,555	1,073,635	1,009,889	2,620	0.0061	0.9406	0.0024
臺中縣	10,368	1,562,126	1,540,338	6,003	0.0066	0.9861	0.0038
南投縣	4,139	530,824	535,087	1,767	0.0078	1.0080	0.0033
彰化縣	6,513	1,312,467	1,330,390	3,491	0.0050	1.0137	0.0027
雲林縣	4,078	722,795	715,691	1,394	0.0056	0.9902	0.0019
嘉義市	2,246	273,861	285,456	1,036	0.0082	1.0423	0.0038
嘉義縣	2,761	547,716	538,837	1,752	0.0050	0.9838	0.0032
臺南市	4,809	771,060	803,945	2,735	0.0062	1.0426	0.0035
臺南縣	8,111	1,104,346	1,155,072	3,651	0.0073	1.0459	0.0033
高雄市	10,638	1,527,914	1,631,078	7,268	0.0070	1.0675	0.0048
高雄縣	10,156	1,242,973	1,380,177	5,821	0.0082	1.1104	0.0047
屏東縣	7,470	882,640	944,168	2,012	0.0085	1.0697	0.0023
宜蘭縣	2,453	461,625	428,423	1,538	0.0053	0.9281	0.0033
花蓮縣	3,568	340,964	346,875	4,173	0.0105	1.0173	0.0122
臺東縣	2,464	232,497	243,411	1,052	0.0106	1.0469	0.0045
澎湖縣	592	96,210	90,477	366	0.0062	0.9404	0.0038
金門縣	201	93,803	60,821	246	0.0021	0.6484	0.0026
連江縣	19	9,919	6,958	3	0.0019	0.7015	0.0003

資料來源：內政部統計年報、交通部交通統計、內政部警政署，警政統計年報。

表 6.4-4 民國 98 年縣市別機動車輛數之影響酒駕的指標

地區	98 年有飲 酒次數	98 年機動車 輛登記數	98 年取締 罰單數	98 年有飲酒次數 /98 年機動車輛數	98 年取締罰單數 /98 年機動車輛數
臺北市	4,298	1,814,114	12,741	0.0024	0.0070
新北市	9,556	3,152,096	18,178	0.0030	0.0058
基隆市	1,498	278,568	1,712	0.0054	0.0061
桃園縣	12,021	1,702,386	16,452	0.0071	0.0097
新竹市	2,894	392,140	2,705	0.0074	0.0069
新竹縣	2,332	447,519	2,565	0.0052	0.0057
苗栗縣	2,753	540,259	2,131	0.0051	0.0039
臺中市	6,555	1,009,889	2,620	0.0065	0.0026
臺中縣	10,368	1,540,338	6,003	0.0067	0.0039
南投縣	4,139	535,087	1,767	0.0077	0.0033
彰化縣	6,513	1,330,390	3,491	0.0049	0.0026
雲林縣	4,078	715,691	1,394	0.0057	0.0019
嘉義市	2,246	285,456	1,036	0.0079	0.0036
嘉義縣	2,761	538,837	1,752	0.0051	0.0033
臺南市	4,809	803,945	2,735	0.0060	0.0034
臺南縣	8,111	1,155,072	3,651	0.0070	0.0032
高雄市	10,638	1,631,078	7,268	0.0065	0.0045
高雄縣	10,156	1,380,177	5,821	0.0074	0.0042
屏東縣	7,470	944,168	2,012	0.0079	0.0021
宜蘭縣	2,453	428,423	1,538	0.0057	0.0036
花蓮縣	3,568	346,875	4,173	0.0103	0.0120
臺東縣	2,464	243,411	1,052	0.0101	0.0043
澎湖縣	592	90,477	366	0.0065	0.0040
金門縣	201	60,821	246	0.0033	0.0040
連江縣	19	6,958	3	0.0027	0.0004

資料來源：交通部交通統計、內政部警政署：警政統計年報。

表 6.4-5 民國 98 年縣市別年齡、都市化、原住民比例之影響酒駕的指標

縣市別	18-24 歲 (比例)	25-64 歲 (比例)	65 歲以上 (比例)	都市計畫區		原住民人口數 /98 年各縣市人 口數
				現況人口密 度與該縣市 人口密度比	原住民人 口數	
臺北市	10.28%	74.21%	15.51%	1%	4,123	0.0016
新北市	12.53%	77.42%	10.05%	1.53%	14,427	0.0037
基隆市	12.04%	74.39%	13.57%	1.78%	2,638	0.0068
桃園縣	13.09%	76.20%	10.71%	2.77%	17,452	0.0088
新竹市	11.92%	75.78%	12.30%	1.89%	883	0.0021
新竹縣	12.25%	72.93%	14.82%	14.59%	6,136	0.0120
苗栗縣	12.80%	70.39%	16.81%	13.32%	3,142	0.0056
臺中市	12.52%	76.93%	10.55%	1.02%	2,394	0.0022
臺中縣	13.89%	74.69%	11.42%	5.17%	5,917	0.0038
南投縣	12.48%	70.82%	16.70%	17.37%	8,112	0.0153
彰化縣	13.24%	71.56%	15.20%	4.6%	1,216	0.0009
雲林縣	11.33%	70.13%	18.53%	5.29%	417	0.0006
嘉義市	12.17%	73.81%	14.03%	1.1%	246	0.0009
嘉義縣	11.43%	69.48%	19.09%	4.73%	1,632	0.0030
臺南市	12.25%	75.78%	11.97%	1%	644	0.0008
臺南縣	12.08%	72.04%	15.88%	4.32%	1,058	0.0010
高雄市	11.45%	76.19%	12.36%	1.04%	3,827	0.0025
高雄縣	12.17%	75.04%	12.79%	8.24%	4,990	0.0040
屏東縣	11.99%	72.49%	15.51%	8.82%	17,182	0.0195
宜蘭縣	12.66%	71.01%	16.33%	17.18%	4,429	0.0096
花蓮縣	11.88%	72.61%	15.51%	28.58%	29,250	0.0858
臺東縣	11.70%	72.07%	16.23%	26.74%	26,211	0.1127
澎湖縣	12.06%	70.10%	17.83%	4.6%	78	0.0008
金門縣	12.95%	72.47%	14.58%	0.98%	101	0.0011
連江縣	11.13%	77.06%	11.81%	0.9%	12	0.0012

資料來源：內政部統計月報、中華民國統計資訊網：縣市重要統計指標、內政部統計年報。

註：1.年齡比例：98 年該縣市地區分別年齡層總數／98 年該縣市地區人口總數。

2.都市計畫區現況人口定義：指依法完成法定程序的都市計畫區域範圍內現況居住之人數。

3.都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比定義：都市計畫區現況人口密度為總人口密度倍數。

4.都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比公式： $[(\text{都市計畫區現況人口} / \text{都市計畫區面積})] / [(\text{戶籍登記人口數} / \text{土地面積})]$

表 6.4-6 民國 98 年縣市別教育程度比例之影響酒駕的指標

縣市別	識字率	大學人口比例	高中人口比例	國中人口比例
臺北市	99.09%	28.66%	26.90%	9.40%
新北市	98.72%	20.03%	32.92%	15.39%
基隆市	97.99%	16.88%	36.84%	13.69%
桃園縣	98.27%	19.55%	35.62%	13.72%
新竹市	98.46%	24.36%	29.24%	11.90%
新竹縣	98.64%	19.64%	32.71%	13.14%
苗栗縣	98.60%	16.13%	34.46%	15.62%
臺中市	97.72%	16.39%	35.07%	15.65%
臺中縣	99.17%	23.46%	33.18%	10.63%
南投縣	97.75%	13.97%	32.17%	17.63%
彰化縣	95.50%	15.63%	31.28%	15.62%
雲林縣	95.10%	13.38%	28.76%	17.66%
嘉義市	97.92%	20.04%	33.09%	11.30%
嘉義縣	95.57%	12.47%	30.21%	17.26%
臺南市	98.34%	22.46%	30.84%	12.44%
臺南縣	97.08%	16.96%	31.03%	14.95%
高雄市	98.42%	21.22%	33.13%	11.31%
高雄縣	96.69%	16.18%	35.05%	14.70%
屏東縣	96.85%	13.94%	35.04%	15.18%
宜蘭縣	97.15%	15.13%	28.68%	19.89%
花蓮縣	98.76%	14.13%	35.25%	15.50%
臺東縣	97.77%	11.32%	34.02%	17.57%
澎湖縣	98.25%	14.07%	30.96%	16.49%
金門縣	98.56%	20.29%	31.52%	13.02%
連江縣	94.55%	19.34%	30.73%	11.41%

資料來源：內政部統計年報，2009。

註：教育程度比例：98 年各縣市大學、高中、國中人口數／98 年各縣市教育程度總人口。

表 6.4-7 民國 98 年縣市別大眾運輸工具使用率之影響酒駕的指標

縣市別	98 年大眾運輸 使用率	計程車登記數	98 年計程車登記數 /98 年各縣市人口數	98 年計程車登記數 /98 年機動車輛數
臺北市	44.5%	31,100	0.0119	0.0171
新北市	30.7%	23,523	0.0061	0.0075
基隆市	33.3%	4,028	0.0104	0.0145
桃園縣	10.2%	5,047	0.0026	0.0030
新竹市	7.0%	632	0.0015	0.0016
新竹縣	8.4%	433	0.0008	0.0010
苗栗縣	7.7%	395	0.0007	0.0007
臺中市	6.9%	4,346	0.0040	0.0043
臺中縣	6.6%	2,144	0.0014	0.0014
南投縣	7.9%	260	0.0005	0.0005
彰化縣	4.8%	706	0.0005	0.0005
雲林縣	3.7%	249	0.0003	0.0003
嘉義市	2.7%	412	0.0015	0.0014
嘉義縣	5.9%	275	0.0005	0.0005
臺南市	4.3%	2,517	0.0033	0.0031
臺南縣	3.5%	952	0.0009	0.0008
高雄市	8.2%	6,224	0.0041	0.0038
高雄縣	5.4%	1,896	0.0015	0.0014
屏東縣	4.2%	516	0.0006	0.0005
宜蘭縣	5.3%	770	0.0017	0.0018
花蓮縣	4.5%	939	0.0028	0.0027
臺東縣	7.7%	384	0.0017	0.0016
澎湖縣	9.7%	269	0.0028	0.0030
金門縣	—	451	0.0048	0.0074
連江縣	—	121	0.0122	0.0174

資料來源：交通部統計處、交通部交通統計

註：「—」：查無資料。

根據之前集群分析結果得出，酒駕人數/98 年人口數和酒駕人數/98 年機動車輛數這兩個指標是對各縣市酒駕分群的依據，將上述所提的因素和這兩個指標進行相關分析的比較，經由表 6.4-8 相關分析可得知，各縣市影響酒駕嚴重性的相關因素，總共分為六個因素：

1. 機動車輛登記數/98 人口數

- 2.98 年大眾運輸使用率
- 3.都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比
- 4.大學人口比例
- 5.原住民占該地區的人口比例
- 6.計程車登記數/98 年機動車輛登記數

透過表 6.4-8 可知，機動車輛登記數/98 人口數為正相關，機動車輛數越多表示影響酒駕情形越嚴重；而 98 年大眾運輸使用率為負相關，表示使用率越少影響酒駕情形越嚴重；都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比為正相關，該地區密度比越大者表示城鄉差距越大而影響酒駕情形越嚴重；大學人口比例為負相關，教育程度較低的地區影響酒駕情形越嚴重；原住民占該地區的人口比例為正相關，該地區原住民人口越多影響酒駕情形越嚴重；計程車登記數/98 年機動車輛登記數為負相關，計程車登記數越少表示影響酒駕情形越嚴重，針對以上六個因素的影響本研究在 6.5 和 6.6 節中蒐集各縣市的酒駕防制策略後彙整作出建議。

表 6.4-8 Pearson 相關係數

變數名稱	Pearson 相關係數	
	酒駕人數/98 年人口數	酒駕人數/98 年機動車輛數
酒駕人數/98 年人口數	1	0.977(**)
酒駕人數/98 年機動車輛數	0.977(**)	1
機動車輛登記數/98 人口數	0.772(**)	0.639(**)
罰單數/98 人口數	0.282	0.377
罰單數/機動車輛登記數	0.053	0.176
經費/98 人口數	0.334	0.350
經費/機動車輛登記數	0.275	0.298
98 年大眾運輸使用率	- 0.682(**)	- 0.618(**)
18-24 歲(比例)	0.080	0.108
25-64 歲(比例)	- 0.119	- 0.089
65 歲以上(比例)	0.088	0.053
都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比	0.549(**)	0.566(**)
識字率	- 0.070	0.006
大學人口比例	- 0.441(*)	- 0.430(*)
高中人口比例	0.381	0.439(*)
國中人口比例	0.189	0.184
原住民占該地區的人口比例	0.631(**)	0.665(**)
計程車登記數/98 年人口數	- 0.546(**)	- 0.472(*)
計程車登記數/98 年機動車輛登記數	- 0.581(**)	- 0.505(*)

註：計程車登記數/98 年人口數和計程車登記數/98 年機動車輛登記數兩者高度相關，係數值達到 0.993，兩者相互比較下選擇計程車登記數/98 年機動車輛登記數係數較大者作因素分析的影響因素。

6.5 各縣市酒駕防制策略彙整

本研究透過網路及報章新聞蒐集有關各縣市酒駕防制的資料，發現大部分的縣市以指定駕駛、代客叫車的宣導最多。此外，也找到許多縣市在當地透過宗教信仰或是地方文化特色的宣導方式，將這些宣導和作法彙整如下。

臺北市

臺北市政府在代客叫車、指定駕駛之外，設有 0800-055850 的免付費電話（手機可打 055850，但要付費），民眾聚會喝了酒，可選擇自己喜愛的計程車車隊，叫車回家。（聯合晚報 2007 年 12 月）

新北市

社團法人「台灣酒與社會責任促進會」與臺北縣政府合辦「指定駕駛，酒後安全的守護者」，並以選擇「指定駕駛」的方式呼籲國人酒後勿開車，宣導活動共有 6 家企業響應並簽署「指定駕駛行動公約」，包括益鼎工程公司、至達公司、裕益汽車公司、福特汽車公司、家樂福（新店城）、台灣通用磨坊公司，同時也獲得馬來西亞觀光局、台灣大車隊、中華民國汽車安全協會及 ICRT 的大力贊助。

台灣酒與社會責任促進會也與臺北知名夜店 LUXY 合作，舉辦為期一個月的「指定駕駛夜店安全守護賽」，藉由直擊夜店的方式，讓所有到夜店飲酒作樂的民眾，可以體驗酒後駕車的感覺，藉以提醒所有喝酒的朋友酒後開車的風險。（社團法人台灣酒與社會責任促進會，2008 年 1 月）

桃園縣

桃園縣政府與社團法人「台灣酒與社會責任促進會」（TBAF）在縣府舉辦「酒駕防制—指定駕駛」的宣導，並邀請黃金大嫂團成員 Vicky 擔任宣導大使，與桃園副縣長郭蔡文等人共同呼籲喝酒不開車，若喝酒務必要有指定駕駛。（大紀元新聞，2009 年 11 月）

苗栗縣

1. 苗栗縣政府今年特地整合苗栗縣內餐飲業者和運輸業者推出酒後代客叫車「安全」服務及代客保管車輛「安心」服務，專線電話（037）333566、333966 或警局 110，歡迎民眾多加利用。（台灣旅遊新聞 TTNews，2011 年，1 月）
2. 苗栗地檢署為反酒醉駕車宣導，98 年 2 月 19 日邀請苗栗縣脊髓損傷協會傷友 5 人現身說法，特別的是邀請緩起訴被告親身體驗，坐上輪椅，感受穿越障礙的困難與辛苦。讓在場的其他被告印象深刻，出自內心願意加入反酒醉駕車、反飆車的行列。（苗栗新聞網，2009 年 2 月）
3. 頭份分局長表示由利用形象清新的優質警察與身著白衣專業俏護士代言-「防制酒駕大使」，希望藉由警察與護理人員親身處理酒駕造成傷害之經驗，加強

向民眾宣導酒後不開車的重要性。(苗栗縣政府，2011 年 3 月)

臺中市

車禍死亡人數中以機車為最高肇事車種，針對不同運具提供良好的行車環境，包括透過公車路網的調整、捷運的興建與公車捷運（BRT）之建置，建構全面的大眾運輸路網，未來透過宣導與相關優惠轉乘措施，定可吸引更多機車族轉變成為公車族群，進而降低機車族的死亡人數。(臺中市政府交通局，2011 年 4 月)

彰化縣

彰化縣推動代客叫車、指定駕駛服務。有獨特創新做法，就是協調餐廳業者在男廁所內，安裝感應式自動語音播報警語系統，提醒客人到櫃檯叫計程車。這個系統非常有趣，只要顧客一推開廁所門，即會播報「酒後不駕車、不騎車，櫃檯提供代叫計程車服務」，目前做得最成功的是鹿港海味珍餐廳，彰化縣警察局已打算商請全縣餐廳業者響應安裝。

雲林縣

雲林縣警察局在印製完 2 萬張的「免喝酒金牌令」之後，首先發送給局內同仁，人手一張，再透過數百場的警民治安座談會等公開場合，發放「免喝酒金牌令」卡片，讓民眾隨身攜帶，期許能自我警惕，並分送好友，達到深植民眾守法觀念，避免酒後駕車事故發生，減少遺憾的發生。宣傳過後成效非常豐碩。這種創新的宣導方式及作為，從雲林縣轄內 97 年因死亡交通事故，由 96 年的 164 人，降為 122 人，已明顯看到實質的成效。(168 交通入口網，2009 年 7 月)



圖 6.5.1 雲林縣警察局印製「免喝酒金牌令」

嘉義市

1. 嘉義市政府為提醒民眾道路交通安全重要性，至 98 年起由 Q 版道安熊代言，製作 3D 交通安全動畫短片，傳達「勿酒駕」的觀念。今年統一整體文宣設計風格，民眾在市區戶外看板、嘉義客運車體、BRT 燈箱廣告等，都可以看見 Q 版道安熊提醒用路人遵守交通規則，目前在中山路火車站旁就設置大型「請勿酒駕」看板，抓住許多用路人目光，深獲好評。(嘉義市政府行政，2010 年)

6 月)

- 嘉義縣政府於尾牙春節前後，規劃同步取締酒後駕車專案勤務並籲請駕駛朋友，落實「指定駕駛」觀念，該局另提供「代客叫車服務」。(天眼日報，2009 年 1 月)

臺南市

- 臺南地檢署和臺南市警察局合作創新辦理「拒絕酒後駕車—終結碰碰車」宣導活動。由臺南市警察局的交通安全宣導團指導之後，加入第一線宣導，以配合宣導單、宣導卡片、現場宣導等的方式實施；宣導對象為：(1)轄內所屬餐飲業、碳烤店、酒店、KTV、酒吧、飲酒會餐較多處所；(2)社區活動中心、集會聚餐場所；(3)有舉辦尾牙餐會、年終聚餐之社團、公司行號。宣導項目為「開車不喝酒、酒後不開車」、「110 代叫計程車」、「指定駕駛」、「代客叫車」等，讓社會勞動人深入社會積極推動「酒後不開車」的交通安全認知。(壹凸新聞，2010 年 1 月)
- 賴清德市長於 2011 年 4 月份道安會議中指示交通局針對 A1 類事故，對其肇事前飲酒處的餐飲業者寄送市長關心酒駕問題的信函，以提醒相關業者注意之全國首創的作法。(台南市政府，2011 年 6 月)

高雄市

- 高雄市政府警察局交通大隊特針對「酒後不駕車、代叫計程車、指定駕駛人」辦理交通安全宣導活動，特於 100 年 4 月 20 日舉辦宣導活動，大隊長特指派交大規劃組同仁前往辦理防制酒駕拳交通安全宣導，與用餐喝酒客人以「喝酒拳」凡答對者即贈送交通寶寶存錢筒一個。呼籲駕駛朋友喝酒千萬不要開車，可指定駕駛人、或搭計程車、公車、捷運安全返家，交通大隊並設置代叫計程車免付費專線「0800-001-006」，請民眾多加利用。(中國晚報，2011 年 4 月)
- 高市交通警察大隊鑑於高市酒後駕車高肇事率，特別請商本市環保局業管之垃圾清運車及資源回收車自 99 年 7 月 1 日起至 8 月 31 日止協助懸掛防制酒後駕車交通安全宣導紅布條。希望藉由垃圾車及資源回收車於本市各大街小巷穿梭執行公務時，提醒市民愛惜生命並傳達「酒後不開車、開車不喝酒」的觀念。(天眼日報，2010 年 8 月)
- 本次參與專案的社會勞動人多數是酒駕而易服社會勞動的輕刑犯，希望能藉由為公益勞動的機會讓酒駕者獲得更多的教化意義，而不只是勞力上的懲罰。(高雄地方法院檢察署，2011 年 8 月)
- 檢察官黃建銘認為，罰寫聖經能夠讓被告與主親近，進而認識主，並與妻子

一樣虔誠侍奉，達到避免再犯的效果。(自由時報，2007 年 7 月)

屏東縣

1. 近年來酒後開車的危險行為，已嚴重影響民眾安全，為加強防制酒後駕車推廣「指定駕駛」及「代客叫車」觀念，由酒商 Johnnie Walker 帝亞吉歐公司公益贊助、民間公益團體臺灣酒與社會責任促進會及道安會已經設計了統一的圖像，將印刷成 A4 小的貼紙 20 萬份，於 97 年 1 月推行於全國各餐飲場所、KTV、飲酒場所，同時在春節疏運的 150 萬份地圖上也會露出，利用媒體訪問的機會公開說明這個 Logo 的設計理念，希望全國的餐飲業者、計程車業者、民間團體共同支持來保護國人行人的安全。(屏東縣政府警察局交通隊，2011 年 1 月)
2. 縣府正推出愛家平安工程，昨天請到酒駕肇事身亡的家屬現身說法，並在救護車、警車、工程車等車輛貼上「酒駕、out」的形象貼紙。酒駕者多為 18 歲至 50 歲男性，為家中經濟支柱，僅靠執法無法遏止酒駕行為，縣府決定發動親情攻勢，昨啟動「2010 愛家平安工程」，要讓民眾了解愛家就必須先讓自己平安。(自由時報，2010 年 9 月)

花蓮縣

1. 花蓮縣政府為加強酒駕防制等交通安全觀念宣導，特別結合 7、8 月份部落豐年祭辦理一系列「酒後不開車上路才安心」交通安全宣導活動在政治頭目的熱心協助號召 100 多位原住民朋友，利用豐年祭開始前一小時聽取縣警局交通隊及縣府行研處同仁帶來精采活潑的交通安全講座及有獎徵答方式，將交通安全知識及規定深根在大家的心中。(天眼日報，2009 年 7 月)

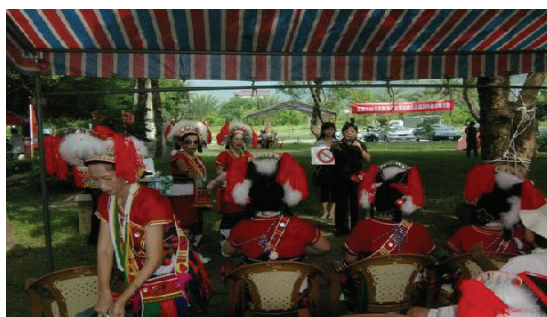


圖 6.5.2 花蓮縣政府結合豐年祭宣導酒駕

2. 花蓮縣長期酒駕嚴重，前花蓮縣警察局長陳伯璦任內，特別邀請原住民部落的頭目和牧師，和警察共同組成交通安全教育宣導大隊，利用假日深入原住民部落教會，透過部落長老和牧師的精神感召，達到宣導效果。(聯合晚報，2008 年 12 月)

3. 新城警分局為加強部落學童騎乘自行車安全及預防村民酒後駕車造成傷亡，前往三棧國小進行交通安全專題演講，針對鄉間道路、部落酒駕問題及自行車安全實施宣導，播放死亡車禍現場簡報讓學童觀看，強化學童遵守交通安全觀念，並希望孩童回家時能轉告家長酒後駕車所造成之後果及嚴重性。為鼓勵學生發問，以生動的案例為題實施演講，並不時向學生提問，由答對的學童獲贈精美禮品。(東方報，2010 年 10 月)

臺東縣

臺東酒駕肇事死亡率居全國之冠，臺東縣警察局大武分局長帶著「醉不上道」和「喝酒不開車」的海報，到大武地區餐廳、小吃店、卡拉 OK 張貼，並且對餐廳內客人逐桌宣導，當面規勸喝酒不開車。(大紀元新聞，2011 年 4 月)

金門縣

金門地檢署對酒後駕車相關被告施以緩起訴處分時，以雙重預防再犯措施，第一：繳交一定金額至國庫等公益團體，第二：須配合該署及金門縣警察局從事兩次【酒後不駕車宣導公益活動】，藉以真正降低酒後駕車犯罪率，有效保障金門民眾財產及生命安全。(金門無線島，2009 年 4 月)

本研究彙整前述各縣市之酒駕防制策略，如表 6.5.1 所示。

表 6.5.1 各縣市宣導方式

酒駕宣導/作法	各縣市宣導方式
指定駕駛、代客叫車	臺北市： 臺北市政府在代客叫車、指定駕駛之外，設有 0800-055850 的免付費電話。
	新北市： 社團法人「台灣酒與社會責任促進會」與台北縣政府合辦「指定駕駛，酒後安全的守護者」，呼籲國人酒後勿開車。
	桃園縣： 「酒駕防制—指定駕駛」的宣導，並邀請黃金大嫂團 Vicky 擔任宣導大使，呼籲若喝酒務必要有指定駕駛。
	苗栗縣： 整合苗栗縣內餐飲業者和運輸業者推出酒後代客叫車「安全」服務及代客保管車輛「安心」服務。
	彰化縣： 餐廳業者在男廁所內，安裝感應式自動語音播報警語系統，提醒客人到櫃檯叫計程車。
	嘉義縣： 嘉義縣政府於尾牙春節前後，規劃同步取締酒後駕車專案勤務並籲請駕駛朋友，落實「指定駕駛」觀念，該局另提供「代客叫車服務」。
	臺南縣： 臺南地檢署和台南市警察局合作創新辦理「拒絕酒後駕車—終結碰碰車」宣導活動。轄內所屬餐飲業、酒店、KTV 等進行宣導。
	高雄縣： 首創喝酒拳與用餐喝酒客人互動，凡答對者即贈送贈品。呼籲駕駛朋友可指定駕駛人、代客叫車或搭乘大眾運輸工具安全返家。
	屏東縣： 為加強防制酒後駕車，廠商和政府部門共同設計 logo 海報張貼在全國各餐飲場所、KTV、飲酒場所推廣指定駕駛及代客叫車。
	臺東縣： 臺東縣警察局大武分局長帶著宣導海報，到餐廳、小吃店、卡拉 OK 張貼，並向客人逐桌宣導指定駕駛、代客叫車。
利用宗教力量和地方文化宣導	雲林縣： 發放「免喝酒金牌令」卡片，讓民眾隨身攜帶，期許能自我警惕，避免酒後駕車事故發生。
	花蓮縣： 1.結合 7、8 月份部落豐年祭辦理一系列「酒後不開車上路才安心」交通安全宣導活動。 2.花蓮縣邀請原住民部落的頭目和牧師，和警察共同組成交通安全教育宣導大隊，利用假日深入原住民部落教會，透過部落長老和牧師的精神感召，達到宣導效果。
	高雄縣： 檢察官認為，罰寫聖經能夠讓被告與主親近，進而認識主，達到避免再犯的效果。

表 6.5.1 各縣市宣導方式(續)

酒駕宣導/作法	各縣市宣導方式
教育面宣導	<p>花蓮縣：針對鄉間道路、部落酒駕問題及自行車安全實施宣導，播放死亡車禍現場簡報讓學童觀看，強化學童遵守交通安全觀念，並希望孩童回家時能轉告家長酒後駕車所造成之後果及嚴重性。</p> <p>苗栗縣：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.邀請苗栗縣脊髓損傷協會傷友 5 人現身說法，特別的是邀請緩起訴被告親身體驗。 2.利用警察與護士代言-「防制酒駕大使」，希望藉由警察與護理人員親身處理酒駕造成傷害之經驗，加強向民眾宣導酒後不開車的重要性。 <p>高雄市：本次參與專案的社會勞動人多數是酒駕而易服社會勞動的輕刑犯，希望能藉由為公益勞動的機會讓酒駕者獲得更多的教化意義，而不只是勞力上的懲罰。</p>
	<p>臺中市：針對不同運具提供良好的行車環境，包括透過公車路網的調整、捷運的興建與公車捷運（BRT）之建置未來開始規劃建構全面的大眾運輸路網，未來透過宣導與相關優惠轉乘措施，定可吸引更多機車族轉變成為公車族群，進而降低機車族的死亡人數。</p>
	<p>嘉義市：政府為提醒民眾道路交通安全重要性，至 98 年起由 Q 版道安熊代言，製作 3D 交通安全動畫短片，傳達「勿酒駕」的觀念。</p> <p>高雄市：希望藉由垃圾車及資源回收車於全市各大街小巷穿梭執行公務時，提醒市民愛惜生命並傳達「酒後不開車、開車不喝酒」觀念。</p> <p>屏東縣：縣府正推出愛家平安工程，在救護車、警車、工程車等車輛貼上「酒駕、out」的形象貼紙。啟動「2010 愛家平安工程」，要讓民眾了解愛家就必須先讓自己平安。(自由時報，2010 年 9 月)</p>
代客叫車提醒系統	<p>彰化縣：餐廳業者在男廁所內，安裝感應式自動語音播報警語系統，提醒客人到櫃檯叫計程車。這個系統非常有趣，只要顧客一推開廁所門，即會播報「酒後不駕車、不騎車，櫃檯提供代叫計程車服務」。</p>
寄送市長關心酒駕問題的信函予相關業者	<p>臺南市：市長對其肇事前飲酒處的餐飲業者寄送市長關心酒駕問題的信函，以提醒相關業者注意之全國首創的作法。</p>
雙重預防再犯措施	<p>金門縣：金門地檢署對酒後駕車相關被告施以緩起訴處分時，以雙重預防再犯措施，藉以真正降低酒後駕車犯罪率，有效保障金門民眾財產及生命安全。</p>

6.6 酒駕防制策略建議

本研究根據 6.4 節分析結果發現，與影響酒駕嚴重性的相關因素有六個，分別為：機動車輛登記數/98 人口數、98 年大眾運輸使用率、都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比、大學人口比例、原住民占該地區的人口比例、計程車登記數/98 年機動車輛登記數。以上六個因素可進一步歸類為運具使用特性、城鄉地區差異以及地域性人口及文化特色等三大類，故本研究綜合 6.5 節蒐集之各縣市酒駕宣導做法，分別就改變運具使用、考量城鄉地區差異、地域性人口及文化特色三個層面，建議相關可行策略，供相關單位參考。

6.6.1 改變運具使用

當機動車輛數越多，相對大眾運輸使用率和計程車登記數/98 年機動車輛登記數越低，例如偏遠地區因大眾運輸工具的缺乏，多半以汽機車為代步工具，表示該地區的汽機車輛數較多，兩者的關係會互相影響，因此酒駕情形就會越嚴重。因此，根據本研究蒐集的各縣市防制酒駕的作為有下列幾點可推行：

策略 1：推廣指定駕駛

指定駕駛所指的是，在餐宴聚會前，有志願者將不喝酒，會後開車載其他喝酒朋友平安回家。根據本研究蒐集的文獻，目前國內的宣導方式多以邀請名人擔任宣導大使，呼籲喝酒不開車，若喝酒務必要有指定駕駛。

策略 2：代理駕駛／代叫計程車

代理駕駛所指的是，在餐宴聚會後，利用餐廳代叫兩個司機，其中一人就為代理駕駛負責將客人的車開回家，目前各地區普遍都有餐廳代叫計程車的服務，但大多成因是民眾不願多花這筆交通支出，寧可自己冒險開車上路，成效卻不彰。而代理駕駛卻會出現許多紛爭，例如車子磨損，目前並沒有明確的建立契約或相關規定，所以在推行上會有所困難，目前最常看到的作法是將文宣海報張貼在各餐飲場所、KTV、飲酒場所推廣指定駕駛或餐廳代叫計程車提醒民眾酒後不開車。

策略 3：政府增加大眾運輸建設和倡導使用率

增加大眾運輸建設可縮短城鄉的差距，可讓民眾多重選擇運具的使用，減少酒駕情形。

策略 4：舉行大型活動時，提供接駁車服務

例如花蓮縣舉辦豐年祭慶典活動時，當地政府在會場會有接駁車接送與會民眾，讓民眾安全返家，建議各縣市政府在舉行大型活動或地方重要慶典時，尤其該活動有涉及飲酒時，可提供接駁車供民眾使用。

6.6.2 考量城鄉地區差異

都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比在本研究表示為城鄉差距，比例越大者表示城鄉差距越大；比例越小者表示該地區越都市化。城鄉差距較大的地區，其基礎建設和經費不似都市那麼齊全，在鄉間小路通常道路設計等級較低，路側邊溝通常未加蓋、照明設施亦較差，故酒駕的機車騎士較容易出現撞燈桿、摔入邊溝與對向車輛對撞等情形；另外，民眾返家時間通常較早，執法的時間與地點之安排亦應有所因應。因此本研究針對此兩個考量因素分別建議相關策略：

策略 1：改善基礎建設

在鄉間小路通常道路設計等級較低、照明設施較缺乏，故如何防範酒駕的機車騎士出現撞燈桿、摔入邊溝與對向車輛對撞等情形，為改善策略考量之重點，政府應加強各縣市的基礎建設。

策略 2：因地制宜彈性規劃執法策略

在鄉村地區和都會區的取締駐點和時間會因轄區特性的不同而有所調整，越往郊區的地方越晚通行車輛漸少，因此在取締時間上的編排會有所調整。例如在郊區或鄉村臨檢時段可能在晚上十點前就撤崗，而都會區可能會到凌晨兩點才撤崗。另外，在鄉村地區的道路多為單一出入口較多，以金門縣為例，當廟會結束後，員警通常會在入口處做臨檢；以臺北市為例，各個臨檢站或是餐廳附近多採口袋戰術，在臨檢的前後路口、巷道口派員警駐守取締，有關執法策略在 7.3 有詳細的說明。

6.6.3 各地區人口和地域性的文化特色

因各縣市地域性的關係，會依各地區特性出現不同的因素，例如像花東地區的原住民較多，因城鄉差距大、缺乏教育宣導、替代運具少，也會導致酒駕情形嚴重，可利用當地的文化特色來加以改善。

策略 1：利用宗教信仰的力量

- (1) 以花蓮縣為例：透過部落長老和牧師的精神感召，達到宣導效果。
- (2) 在雲林縣為例：當地警局發放「免喝酒金牌令」卡片，一面是觀世音佛像，另一面寫著標語，讓民眾隨身攜帶，期許能自我警惕，避免酒後駕車事故發生。
- (3) 以高雄縣為例：檢察官認為，罰寫聖經能夠讓被告與主親近，進而認識主，達到避免再犯的效果。

策略 2：多元宣導

在教育的層面可由許多方式來防制酒駕，各縣市也會因城鄉差距而教育程度

會有所差異。依據本研究做出的結果來看，大學比例和酒駕具有相關性，比例較低者，該地區的酒駕情形越嚴重，欲提升教育程度多方面的宣導和推行。

- (1) 以花蓮縣為例：由警方前進校園對學生宣導道路安全和部落酒駕問題，讓學生回家後能轉告家長酒後駕車所造成之後果及嚴重性，除了校園還可在社區活動或是公司團體來進行宣導。
- (2) 以苗栗縣為例：利用脊髓損傷的人現身說法，讓酒駕緩起訴被告親身體驗身體的不便，具有教育的意義。
- (3) 以嘉義縣為例：縣政府製作吉祥物道安熊、3D 交通安全動畫短片，裝置在車站戶外看板、客運車身上增加曝光率，讓民眾在等車同時能顯眼看到，達成宣導效果。
- (4) 以高雄市為例：希望藉由垃圾車及資源回收車於本市各大街小巷穿梭執行公務時，提醒市民愛惜生命並傳達「酒後不開車、開車不喝酒」觀念。
- (5) 以臺南為例：針對攔檢酒駕數量較高的地區，政府對該地區餐廳進行宣導，要求餐廳業者對酒客勸阻酒後開車。
- (6) 以高雄為例：希望能藉由為公益勞動的機會讓酒駕者獲得更多的教化意義，而不只是勞力上的懲罰。

6.7 取締酒後駕車執法策略

6.7.1 綜合性的執法策略

策略 1：因地制宜，彈性規劃取締勤務時間。

- (1) 為維持取締酒後駕車勤務頻率，各縣市警察局均以月為基準，律定日期要求所屬編排勤務執行勤務，惟各地區特性不一，以高雄地區為例，港區進出口貨車司機配合上下卸貨作業，中午及下午時段多有飲用含酒精之飲品，故規劃時段則以 13-17 時與 18-23 時為主。
- (2) 郊區生活形大多在晚間 12 時前結束，不若都會區夜生活型態，故執勤時間一般規劃在 18-22 時，或視情況延長至 24 時。
- (3) 前述時間之取捨應以因地制宜方式授權轄區分局或派出所辦理，並彈性調整，以避免固定時間之執行方式成為駕駛人規避取締之資訊，影響酒後駕車防制之成效。

策略 2：統計分析轄區特性，以提供編排勤務地點或路段之參考。

- (1) 部分單位執行取締酒後駕車勤務地點之選擇，依其制定之取締酒駕車程

序規定，以發生酒駕肇事地點為考量，惟單一酒後駕車事故地點常屬偏僻，且道路幾何設計多為影響因素，於發生事故後即將勤務規劃於該路段，實質減少事故發生之成效有限。

- (2) 取締酒後駕車勤務規劃，主要目的應以嚇阻酒後駕車行為之發生為主要目的，實質防制酒後駕車發生危害為次要目的，故勤務地點可依市、郊區特性規劃，如市區可以市集、餐館附近道路；郊區可以廟會活動、部落鄰近道路為規劃標的。

策略 3：交叉規劃定點與巡邏稽查勤務執行執法工作。

- (1) 目前取締酒後駕車之攔檢方式，多為一組 4 人，採縮減車道攔檢方式盤查，並依據警察職權行使法所賦予之稽查方式實施，此方式宣示警察執法與預防之效果較佳，但多數酒醉駕駛常為規避攔查而以改變路線或延後駕駛時間等方式應變，為加強執法之密度，建議可編排巡邏方式執行，以補定點稽查之不足。
- (2) 前述巡邏應以執行取締違規工作為主，部分單位雖主張由巡邏勤務取代定點稽查勤務，以減少警察勤務之負擔，但現行警察勤務多元，且未有相關巡邏勤務中取締成效之統計，建議兩者應相互應用，以避免有空有勤務之名，而無法實質發揮勤務之效用。

策略 4：取締對象應符合地區之特性。

- (1) 以高雄港區為例，進出港區均為大型貨車，或其他貨運集散地區，大型車駕駛服用提神飲料之情況甚多，而所謂飲料亦多含有酒精成份，故大型車在該等地區應列為攔查之對象，但礙於目前道路交通管理處罰條例第 35 條規定，酒後駕車，酒精濃度超過規定標準除處以罰鍰外，並應當場代保管該汽車，而大型車保管作業困難、保管場所有限，乃目前警察實務機關所面臨之問題，而礙於前述原因，多數地區對於大型車之攔查工作，或大型車酒後肇事等統計資料亦甚少，無法了解目前取締工作與此種特殊地區之酒後駕車防制是否確具成效。
- (2) 郊區公共運輸系統與副大眾運輸不甚發達，且多數均以機車為運具，故執法之對象選擇，應以該等車輛為考量，若係郊區風景區，則自小客車應列為主要攔查之對象，前述原則應由轄區警察機關妥適分析，而非單以方便取締、爭取績效為考量。

策略 5：司法機關與行政機關對於酒醉駕車之認定應予統一。

- (1) 法務部 88 年 5 月 18 日法（八八）檢字第 001669 號函「研商訂定刑法第一百八十五條之三服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具之認定標準」會議紀錄認該條係「抽象危險犯」，不以發生具體危害為必要，參考德國、美國之認定標準，對於酒精濃度

已達每公升 0.55 毫克以上或血液濃度達 0.11% 以上，肇事率為正常人之 10 倍，認為已達「不能安全駕駛之標準」，符合前述標準者即應依法移送檢察官偵辦。惟法院常以無法證明未能安全駕駛而做無罪判決，致使駕駛人對於警察機關取締標準產生質疑。

- (2) 為使現行刑法第 185 條之 3 有關公共危險罪之處罰產生實質嚇阻效果，建議司法機關對於不能安全駕駛之標準應採取一致性之見解，以防止酒後駕車之駕駛人產生僥倖之心態，無形中即對其他用路人產生危害。

策略 6：社會宣導教育之規劃應符合地區特性與加強。

- (1) 交通執法係道路安全維護之最後一道防線，交通安全教育乃重要之關鍵，目前教育單位所從事之宣導教育，多偏重在學校教育部分，由學生了解酒後駕車之危害並影響家長之方式效果有限，對於酒後駕車違規者講習教育與制度或社區交通安全教育應可再行加強，如臺東利用長老會等宗教力量對於原住民部落進行酒後駕車防制等宣導與教育。
- (2) 有關餐廳推動代叫計程車等服務或指定駕駛等除以宣導方式辦理外，可建立餐廳評選、獎勵制度，以鼓勵餐廳加入酒後駕車防制宣導行列。

6.7.2 對都會區與鄉村地區之酒駕執法建議

1. 都會地區

- (1) 加強區域聯防執法策略之實施，以避免違規移轉現象之發生。
- (2) 市區目前酒駕時段多以凌晨為主，其餘時段應分析地區特性並考量編排，使增加執法之強度。如中午市區宴會（喜宴）處所等。

2. 鄉村地區

- (1) 移置保管處所之設置，或拖吊距離之縮減，將有助於提升員警執行取締工作之意願。目前經查，鄉村地區分局並非均配設拖吊保管場，或分局管轄幅員遼闊，保管場執行移置保管之機動性不足，違規之車輛若由派出所自行保管，因無專人保管與相關監視設備之設置，員警如需自行負責車輛之保管，將影響員警執行取締之意願。
- (2) 鄉村地區之酒駕肇事多以機車為多，蓋因公共運輸不便，飲酒之人又有即時之交通需求，故即常有騎乘機車酒後駕車之情事，故而鄉村地區對於機車應加強攔查勤務之實施。

3. 酒駕執法建議

建議 1：妥善配置執法警力

- (1) 警察派出所與交通分隊警力，常係依該地區所設籍之人口數作為警力編

派，然而實際之交通組成與狀況，係由區位與發展特性而定，故往往地區警力除需負責治安維護與治安事件處理外，能再行兼顧交通專案工作之警力有限，故而間接影響執行取締酒後駕車所能編派之人力。

- (2) 以都會地區而言，其交通狀況繁雜，為有效落實縮減車道盤查，一般均以一車 4 人或二車 4 人配置方式擔服執行取締酒後駕車勤務，主要係考量實施攔檢勤務，需負有攔停、檢查、警戒等工作，二車配置可增加執勤時之安全性，避免被攔查車輛蓄意衝撞等情事，以提升執法安全。
- (3) 以鄉村地區而言，雖一樣可以縮減車道方式實施，然而以固定點執行取締之需求不大，平時以巡邏方式執行攔查，對於鄉村地區之酒後駕車防制亦必須攔停車輛實施稽查，亦應配置 2 人以上為宜，主要亦為執勤安全之考量。

建議 2：調配適當執法頻率

- (1) 目前警政署已不再統一律定執勤日期，僅規定每月各縣市警察局應至少規劃 2 次，以新北市為例，該市政府警察局每月亦再行規劃 6 次，並要求所屬分局每週應再行規劃 2 次以上，計每月取締酒後駕車專案達 14 次以上，其中尚有其他巡邏勤務未計算在內，執法頻率甚高，以都會區而言，堪稱緊密，而新北市與臺北市間並有每月兩次聯合都會區勤務之規劃，以杜絕酒駕車駕駛人因二地區執行頻率、時程不同，而生規避取締之僥倖心態。
- (2) 以都會區而言，不管以縣市轄界為區分，或以市、縣內之區、鄉鎮市為區分標準，如緊鄰均為都會區，則建議依其生活形態特性，共同協商訂定執法頻率，相互配合執行。
- (3) 以鄉村地區而言，鄉村地區人口組成單純，亦無都會區商業林立之狀況，非當地人口較少，故高執法頻率對於鄉村地區實質之效用有限，每 2 日及規劃一次之執法頻率應無需要，可以該地區廟會慶典日期或民間特殊節氣規劃取締勤務，以符合實際之需求。

建議 3：維持有效執法強度

- (1) 一般所稱執法強度指投入執法之人力、配置執勤地點數及頻率而言，執法強度越高，對於酒後駕車之嚇阻，越能使酒後駕車之人需擔負高被取締之風險而避免酒後駕車。
- (2) 以都會區而言，可針對商業區、市集附近路口，有以一組多人或二組以上警力在鄰近路口、路段執行執法勤務之方式，此可使駕駛人無法再尋找其他替代道路規避取締。即一般俗稱口袋戰術，使特定區域車輛由主要幹道出入必面臨路檢，多點式規劃，然選擇之地點應適時變化，不可一成不變。

- (3) 以鄉村地區而言，由於以治安角度思考下之派出所警力配置，造成鄉村地區雖幅員遼闊，但往往配置警力數低，致鄉村多讓人感覺警察執法強度較低，且鄉村地區較具人情味，取締執法相形為難，故而鄉村地區執法強度雖無需援引都會區執法型態，然而執法之態度應嚴格，方能使鄉村地區民眾感受執法者對於酒後駕車之重視，並加強辦理宣導活動，使鄉村地區民眾了解酒後駕車對於交通的危害與應負之法律責任，應比提升執法強度具效益。

建議 4、審慎選擇執法地點。

- (1) 執法地點主要係考量酒後駕車對交通秩序之危害，故分析轄內易有飲酒處所或酒後駕車肇事處所，然酒後駕車肇事處所一般均非以酒後駕車為唯一肇因，交通工程設計不當等問題，亦常有所聞，故可選擇以易肇事路段作為執勤地點。
- (2) 以都會區而言，餐廳林立處所鄰近道路或重要道路，均為選擇規劃執行取締之對象，主要係為防止駕駛人於飲宴後即有酒駕之問題，並可藉此要求餐廳業者協助推動指定駕駛或替代駕駛等制度，以促使餐廳業者善盡協助交通秩序維護之責，此類似日本所實施之連坐處罰制度，造成餐廳業者之壓力。另工業區出入口等處，亦可由轄區警察局或警察分局等依轄區特性予以統計分析以擇定執行勤務之處所。
- (3) 以鄉村地區而言，村莊出入口為鄉村地區必經之地，且鄉村地區公共交通普遍不便利，在外飲宴返家必經該處，應為執行取締之重點，另若以縮減車道方式逐車攔檢，當可使鄉村地區民眾因避免遭受處罰而守法。

第七章 工程實驗計畫

高雄市機車持有率達每千人 823 輛，為保障機車安全，部分路段採快慢分隔路型將汽機車分流，此方式雖可避免路段上汽機車的衝突，但路口轉向衝突則較難處理。一般而言，快慢分隔路型的路口右轉方式有兩種方式，即上游路口先行併入慢車道後再右轉（如圖 7.1.1 中之 A 車），與路口直接右轉（如圖 7.1.1 中之 B 車）。緣此，本研究擬以高雄市之快慢分隔路型為例，從人、車、路三面向評估不同右轉方式之影響。

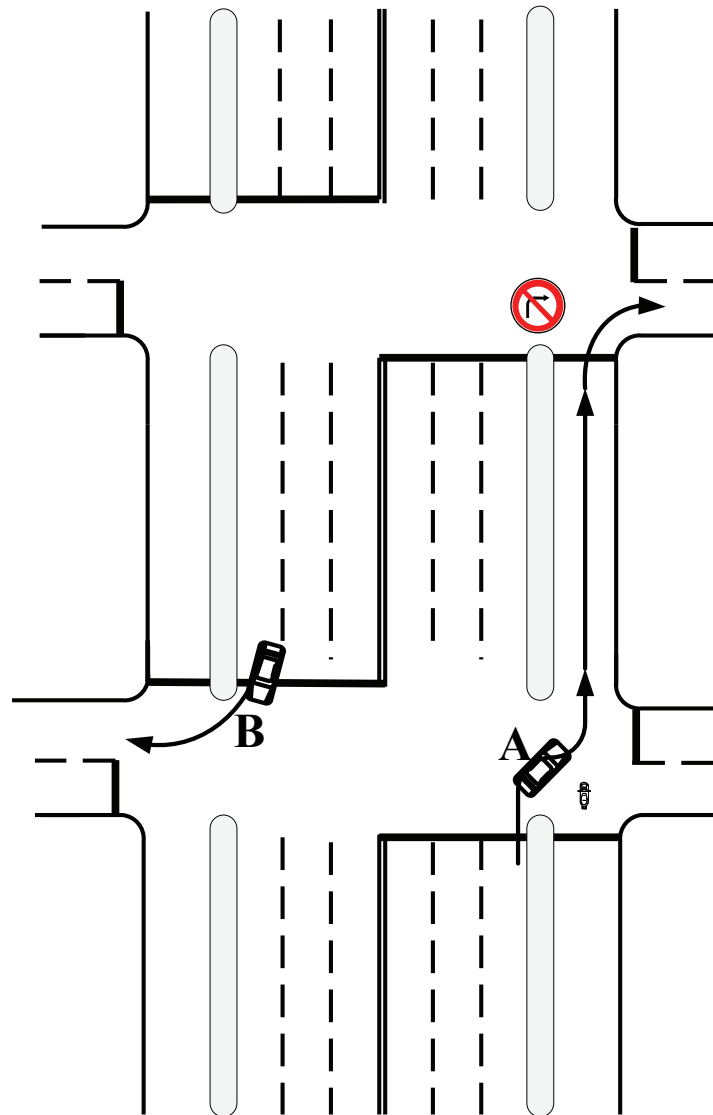


圖 7.1.1 快慢分隔島路型之右轉方式

7.1 現況描述

快慢分隔路型之路口右轉管制可分為快車道禁止右轉與可右轉兩種方式，快車道禁止右轉路口須在上游路口先行併入慢車道，再於欲右轉路口右轉。本研究選取高雄市 6 個路口作為分析研究對象（如表 7.1-1 所示）。路口基本特性可依是否禁止右轉、有無右轉專用道與有無保護時相等分類之。民族二路路段所選的兩個路口因流量大，故採用禁止右轉方式，以降低快車道右轉汽車與慢車道直行汽機車時的危險。民生、民權一路口利用右轉專用道將快車道直行汽車與右轉車流分開，提升快車道直行車流流暢性。民族一路建工路口快車道與慢車道車流量大，因此透過右轉專用道與保護時相的方式，獨立快車道右轉車流，避免與慢車道車流產生衝突。各路口之幾何配置圖如附錄十，另將路段幾何資料整理如表 7.1-2，而號誌時相資料如表 7.1-3 所示。

表 7.1-1 高雄市六路口路口基本特性

編號	路口	禁止右轉	右轉專用道	保護時相
1	民族二路與七賢一路路口	✓		
2	民族二路與中正二路路口	✓		
3	民生一路與林森一路路口			
4	民權一路與青年一路路口		✓	
5	民族一路與建工路路口		✓	✓
6	博愛二路與明誠路路口			

表 7.1-2 各路段之幾何資料

項目		單位：公尺					
類型	行經道路	路段	快車道數	快車道總寬度	慢車道寬	快慢分隔島寬	中央分隔島寬
禁止右轉	民族二路	尚智街-七賢一路(北往南)	3	10	6.8	6.7	3.2
		信守街-中正二路(北往南)	3	10	6.6	6.7	3.3
可右轉	民生一路	忠孝一路-林森一路(東往西)	2	10	6.7	8.5	3.0
	民權一路	廈門街-青年一路(北往南)	3	9.5	6.4	5.4	2.9
	民族一路	十全一路-建工路(南往北)	3	12.8	5.4	1.6	2.9
	博愛二路	至聖路-明誠路(南往北)	2	5.8	8.3	--	0.5

表 7.1-3 各路段之時相

路口	路口圖	時相一	時相二	時相三	備註
民族二路 七賢一路					1. 時相二民族二路 為慢車道右轉
民族二路 尚智街				N	
民族二路 中正二路					1. 時相二民族二路 為慢車道右轉 2. 時相三中正二路 為快車道左轉
民族二路 信守街				N	
民生一路 林森一路					1. 時相二民生一路 為慢車道右轉
民權一路 青年一路				N	1. 時相一青年一路 為慢車道右轉 2. 時相二民權一路 為慢車道右轉
民族一路 建工路					1. 時相二民族一路 為快車道右轉 2. 時相三民族一路 為快車道右轉
明誠路 博愛二路				N	

信守街

7.2 影響因素分析

影響快慢分隔路型路口右轉方式選擇之因素可分為駕駛者、交通與道路等三類。駕駛者類別包括駕駛者視野因素；交通類別包括衝突類型、衝突影響與路段流量等因素；道路類別則包括快慢分隔島長度、快慢分隔島寬度、橫向路口寬度、慢車道寬度等因素，各因素之影響內容略表 7.2-1 所示。茲說明如下。

表 7.2-1 影響因素之內涵

類別	因素	內涵
駕駛者(人)	駕駛者視野	駕駛者視野影響駕駛者能否看清慢車道來車以判斷是否能安全併入或轉向
交通(車)	衝突類型	衝突類型影響車禍撞擊的角度
	衝突次數	衝突數量影響快車道車輛併入慢車道時與慢車道車輛的行駛安全性
	路段流量	路段流量影響慢車道通行順暢
道路(路)	快慢分隔島長度	快慢分隔島長度影響是否有足夠交織長度提供併入慢車道車輛變換至最外側，以利右轉
	快慢分隔島寬度	快慢分隔島寬度影響是否有充足空間提供車輛安全等候併入慢車道
	橫向路口寬度	橫向路口長度影響車輛等候併入慢車道的角度
	慢車道寬度	慢車道寬度影響併入車輛與慢車道車輛的衝突情形

7.2.1 駕駛者視野

駕駛者視野影響駕駛者於上游併入或路口直接右轉時，是否能清楚看到後方的來車。從駕駛者視野角度而言，車輛由快車道併入慢車道時有許多視野死角。如：

- 車體的阻擋：駕駛者轉頭查看慢車道是否有來車時，因車體右後方骨架（C柱）的阻擋，因此無法清楚的看到後方慢車道的來車，如圖 7.2.1(a)、圖 7.2.2 所示。
- 牌面與行道樹的阻擋：在快慢分隔島上的牌面與行道樹，也會阻擋駕駛者的視野，如圖 7.2.1(b)。
- 後視鏡的死角（如圖 7.2.3 所示）：併入時之車輛角度較右轉時之角度小(如圖 7.2.4a 所示)，直行機車位於右後視鏡的視野死角，併入車輛無法於後視鏡視野看清楚慢車道來車，如圖 7.2.1(c)(d)所示。然而，右轉車輛駕駛者僅需將頭轉向右方便可看清楚慢車道來車。



圖 7.2.1 駕駛者視野

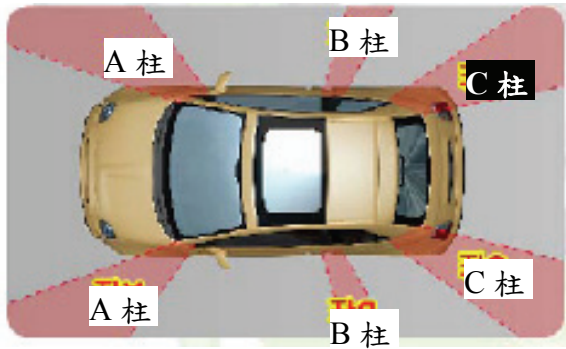


圖 7.2.2 車體骨架阻擋視野

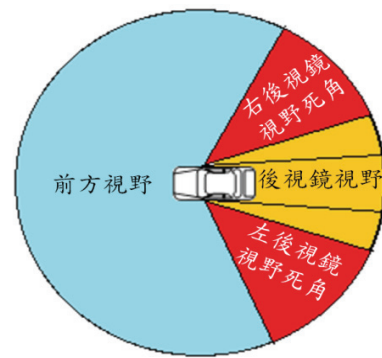
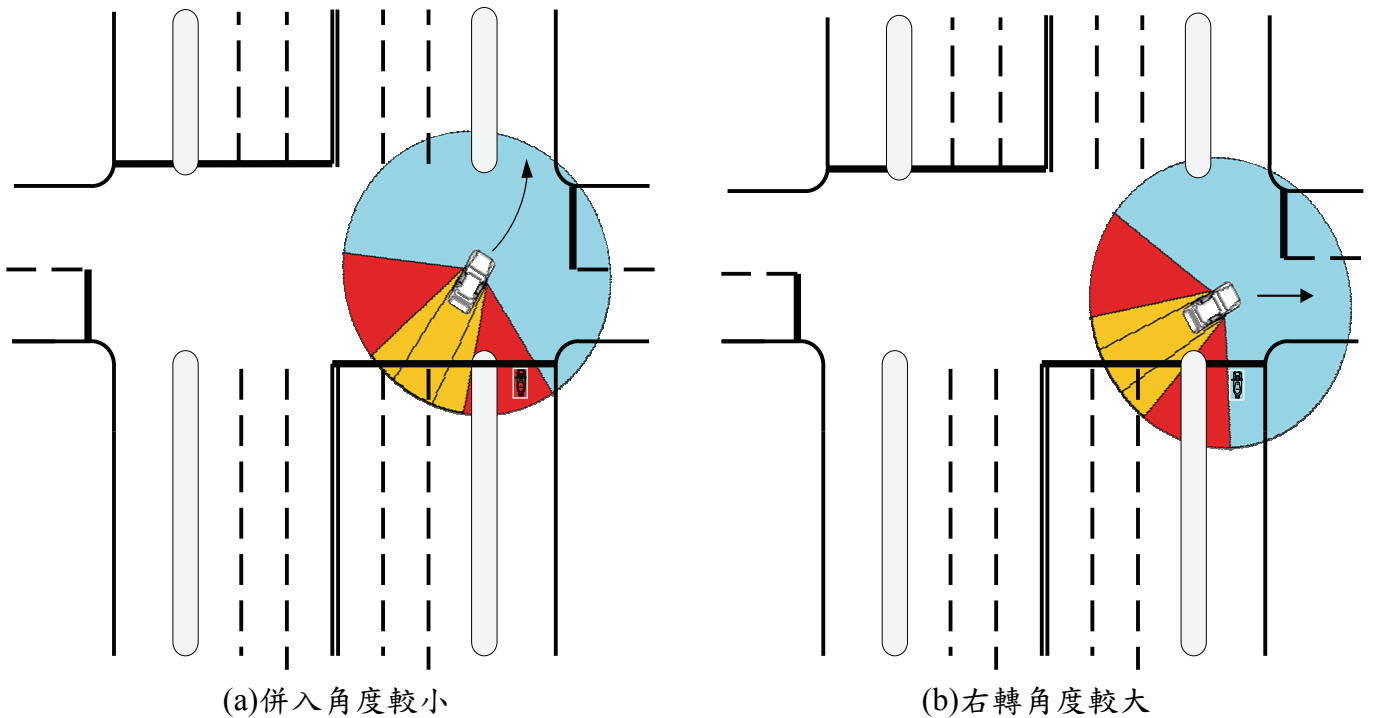


圖 7.2.3 後視鏡視角



(a) 併入角度較小

(b) 右轉角度較大

※註：視野區塊示意圖如圖 7.2.3 所示

圖 7.2.4 併入與右轉角度示意圖

7.2.2 交通類別因素

衝突類型

衝突類型影響了車禍撞擊的方式，第一種衝突類型即右轉車輛在上游路口併入慢車道時，與直行機車之併入衝突，如圖 7.2.5(a)所示，此類衝突發生之事故通常為擦撞。無禁止快車道右轉的路口在車輛右轉時將直接對慢車道直行汽機車造成衝突，此類衝突發生之事故通常為側撞，圖 7.2.5(b)所示即為第二種衝突類型示意。

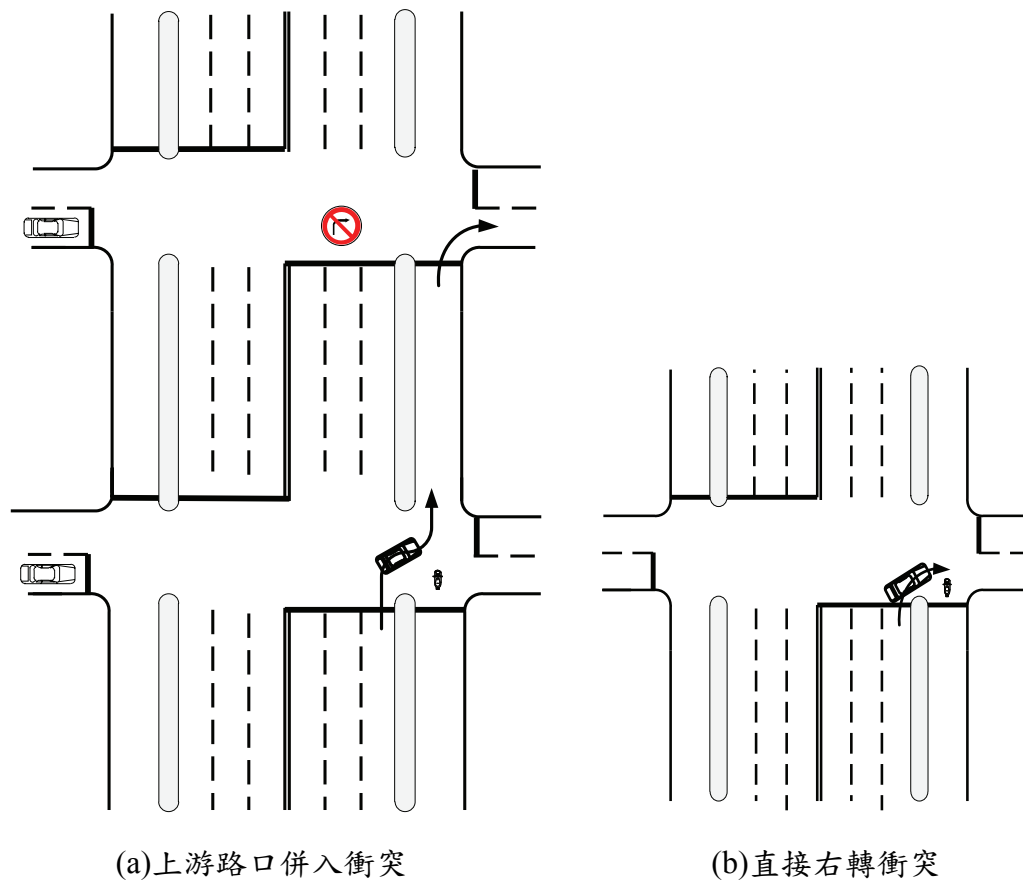


圖 7.2.5 路口右轉之衝突類型

衝突次數

衝突係指在道路使用者皆遵守交通規則的情況下，一個道路使用者的行為使得其他道路使用者必須做出迴避的反應以避免相撞。衝突是評估交通安全的指標之一，透過在路口的衝突次數調查可了解不同交通行為的風險。一般而言，衝突次數越多，表示事故的機率越高，風險越高。

路段流量

路段流量影響行駛的流暢性。路段流量愈大，會降低行駛速度，增加擁擠與衝突的情形。規劃上游路口先行併入慢車道右轉方式時，須考慮到主要路口右轉量是否太大，因為將右轉車輛轉移到上游路口併入，勢必會造成該路段慢車道車輛交織情形增加，降低慢車道的行駛流暢性。

7.2.3 道路類別因素

快慢分隔島長度(L)

快慢分隔島長度（如圖 7.2.6 之 L）影響快車道車輛併入慢車道後，至主要路口右轉時所需的交織距離。依市區道路交通島設計手冊(內政部營建署，2003)中車道(快慢)分隔帶開口原則，若車道(快慢)分隔帶所在道路為主要道路，則其橫交道路需為集散道路以上方可考慮車道(快慢)分隔帶開口。路段中車道(快慢)分隔帶開口位置除考慮一般市區街廓中服務道路(集散道路及巷道)之位置，尚需檢核快車道欲右轉車輛於路段中駛入慢車道後所須之交織長度是否足夠，交織長度係依交織路段交通量而定。

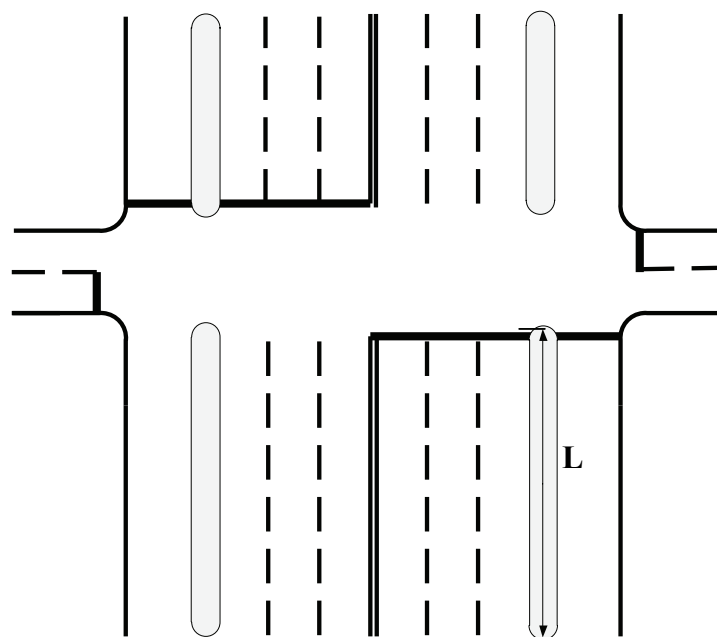


圖 7.2.6 快慢分隔島長度

表 7.2-2 車道快慢分隔島長度建議設計值

慢車道設計速率 (公里/小時)	25	30	35	40	45	50	55
快慢分隔島長度 (公尺)	55	65	70	80	85	90	100

資料來源：內政部營建署，2003

快慢分隔島寬度(W)

快慢分隔島寬度影響直接右轉或者是併入右轉時可以等待的空間，寬度越寬車輛停等時，車輛暫停等後併入時的安全性越高，且不易影響主線道車流，如圖

7.2.7 所示。

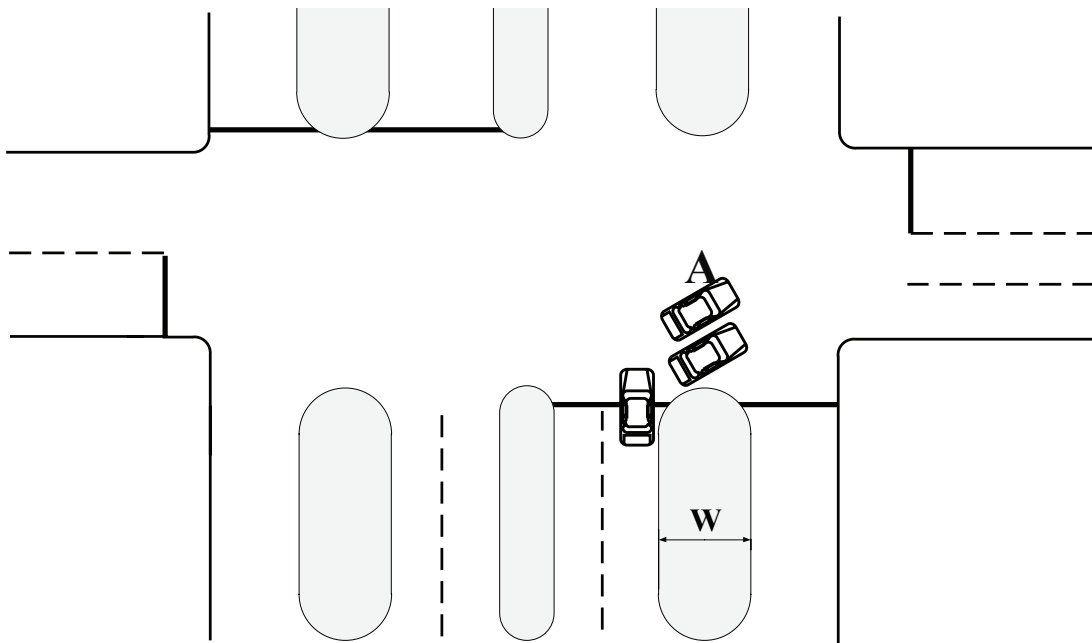


圖 7.2.7 等候轉向示意圖

橫向路口寬度(L)

橫向路口寬度影響主要路段快慢分隔島開口長度，開口長度短(L_1)之路口，車輛併入慢車道時角度越大 θ_1 ，圖 7.2.8(a)所示；開口長度長(L_2)之路口，車輛併入慢車道時角度越小 θ_2 ，如圖 7.2.7(b)所示，併入角度越大會增加於駕駛者併入的困難度。

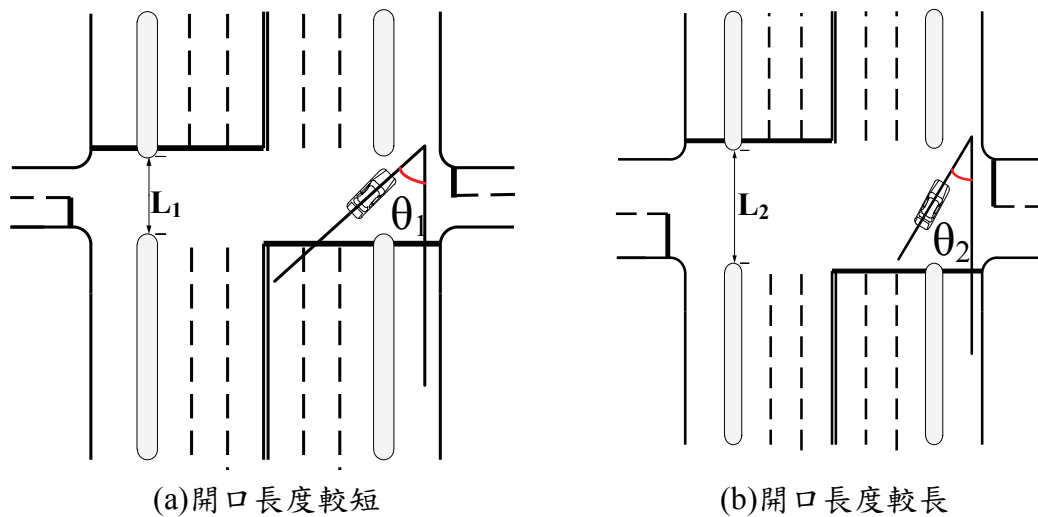


圖 7.2.8 併入角度示意圖

慢車道寬

慢車道寬影響慢車道是否有足夠空間供汽機車交織行駛。依照市區道路及附屬工程設計規範(內政部營建署,2009)：慢車道係指在有劃分快慢車道之道路，供機車、人力行駛車輛、獸力行駛車輛等使用之車道，其寬度不得小於 2.0 公尺。如採分隔設計，其寬度不得小於 2.5 公尺，設計目的旨在維持最低限度的通行需求。

號誌

號誌設置影響路口延滯與路段流暢性，亦可減少衝突並提高交通量。雖然時相愈多愈安全，但是交通延誤時間亦愈久。於快慢分隔路型之快車道設置右轉專用時相，以提供右轉車輛安全的併入或右轉時機，其運轉必須符合交通需求，在變更現有道路號誌設置前必須對設置之地點，詳盡調查其交通資料與道路情況，才能據以釐定適當之號誌時制。

7.3 路口比較分析

本節依前述影響因素，以高雄市六路口為例，分析交通與道路因素對路口的影響，並檢討現行路口的右轉方式，是否符合設計標準且適用於當前路口狀況。

7.3.1 交通因素

路段流量

本研究分別在六個路口選擇車流較多的時段錄影兩個小時，調查時間如表 7.3-1，取得路口尖峰的流量如表 7.3-2。

表 7.3-1 調查時間

路口編號	地點	調查時間
1	民族二路與尚智街	15:40-17:40
2	民族二路與信守街	16:15~18:15
3	民生一路與林森一路	07:10~09:10
4	民權一路與青年一路	07:00~09:00
5	民族一路與建工路	17:00~19:00
6	博愛二路與明誠路	16:00~18:00

表 7.3-2 路口流量

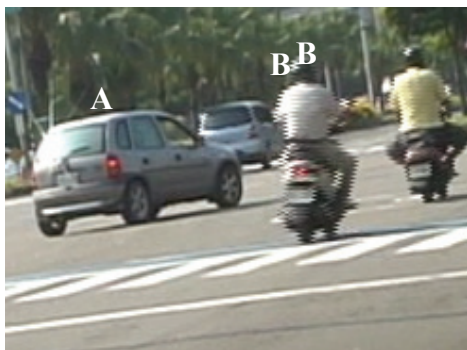
路口編號	慢車道						快車道					
	右轉			直行			右轉		直行		併入	
	大型車	汽車	機車	大型車	汽車	機車	大型車	汽車	大型車	汽車	大型車	汽車
1	0	27	89	3	155	4494	0	55	11	838	4	158
2	0	21	74	1	166	3716	1	3	95	2445	6	114
3	0	57	92	1	24	688	0	38	0	585	--	--
4	1	38	116	4	43	1581	7	73	42	850	--	--
5	0	86	1109	0	75	5760	27	1049	60	2169	--	--
6	0	140	183	2	162	3155	0	166	54	2350	--	--

衝突次數

事故資料與衝突次數皆可用以評估道路的安全性，然因路口事故的稀少性，且往往無法得知確切的事故位置，故本研究選擇以衝突次數評估各路口之風險高低，藉此反映路口的安全性。

1. 實際衝突

如圖 7.3.1(a)所示，實際衝突係指快車道車輛 A 右轉或併入慢車道時，行駛於慢車道機車 B 因此閃避；或如圖 7.3.1(b)中，車輛 C、D 欲併入慢車道，慢車道機車 E、F 煞車減速（車後煞車燈亮起）。有一車輛閃避、減速或煞車即代表一次衝突。



(a)機車閃避(左方機車)



(b)機車減速或煞車

圖 7.3.1 衝突定義

2. 路口衝突統計

本研究以攝影機拍攝路口交通，再於室內以人工計數，調查各路口之交通流量與衝突次數。調查的項目包括：禁止右轉路口，調查其上游路口的快車道直行、右轉、併入流量與慢車道直行、右轉流量；無禁止右轉路口，調查其快車道直行、

右轉流量與慢車道直行、右轉流量，並以人工觀察直行機車的閃避與煞車情形，紀錄其實際衝突次數。

可能衝突係指兩個可能發生衝突的交通流（如前述直行機車與擬併入汽車）之流量乘積，可反映駕駛者面臨的曝光量。本研究以實際衝突次數除以可能衝突次數，計算各路口之衝突發生機率，以衡量各路口衝突的嚴重性。以表 7.3-3 為例，無禁止右轉路口之可能衝突次數即快車道右轉車輛(A) ×慢車道直行車輛(C)；禁止右轉路口之可能衝突次數即快車道併入車輛(B) ×慢車道直行車輛(C)。

表 7.3-3 調查時間（兩小時）內之衝突統計

路口名稱	快車道 右轉(A)	快車道 併入(B)	慢車道 直行(C)	可能衝突次 數(仟次)(D) (AorB) × C=D	實際衝突 次數(E)	衝突比例 E/D
民族二路與尚智街 (上游併入路口)	--	162	4652	754	併入 493	65%
民族二路與信守街 (上游併入路口)	--	120	3883	466	併入 250	54%
民生一路與林森一路	38	--	713	27	20	74%
民權一路與青年一路	80	--	1628	130	141	108%
民族一路與建工路	1076	--	5835	--	--	--
博愛二路與明誠路	166	--	3319	551	177	32%

3. 路口衝突影響分析

本研究調查的高雄市六路口其路口右轉管制方式略可分為四類，分別為禁止右轉(右轉車需於上游路口先行併入)、快車道直接右轉、快車道右轉保護時相與右轉專用道、無快慢分隔島等，如表 7.3-4。

表 7.3-4 路口分類表

管制 類別	管制方式	路口
1	禁止右轉 (右轉車於上游路口併入)	民族二路與尚智街 民族二路與信守街
2	快車道直接右轉	民生一路與林森一路 民權一路與青年一路
3	快車道右轉保護時相與右轉 專用道	民族一路與建工路
4	無快慢分隔路型	博愛二路與明誠路

由表 7.3-3 衝突比例可知，主要路口禁止右轉的衝突比例低於快車道直接右轉的衝突比例，表示上游路口併入比主要路口右轉產生的衝突嚴重性低。但是第

4 類管制方式，即無快慢分隔路型之衝突比例亦比 1、2 類來的低，因無快慢分隔島路型之路口，欲右轉車輛會在路段上預先併入慢車道至路口時再行右轉，所以路口右轉衝突相對較少，但是路段上的衝突可能增加。

部分路口因右轉量大且慢車道直行車輛也多（如第 3 類路口），故須設置右轉保護時相及右轉專用道將右轉車輛分流，此時除非駕駛者違規否則不會有衝突發生。

7.3.2 道路因素

快慢分隔島長度

高雄市民族二路上，七賢一路與中正二路路口距離上游路口之快慢分隔島長度似不符合右轉車輛交織長度的設計建議。該路段間慢車道速限為每小時 40 公里，依照營建署快慢分隔島長度建議設計值可知（如表 7.2-2 所示），此速限之快慢分隔島長度至少需 80 公尺，但尚智街至七賢一路分隔島長僅 36.7 公尺，信守街至中正二路分隔島長 44.6 公尺，長度明顯不足，無法使併入的車輛有足夠的交織長度於下一個路口順利右轉。

快慢分隔島寬度

本研究調查的六個路口中，快慢分隔島最小寬度為民族一路路段，鼎山街往建工路方向 1.6 公尺，但是此路口設有右轉專用道及保護時相，因此分隔島寬度對於欲右轉車輛的影響較小。最寬者為民生一路路段，文橫一路至忠孝一路 8.5 公尺，最小為青年一路路段 5.4 公尺，約可停等 1~2 輛等候轉向汽車，且不會影響快車道車流，較為安全。

慢車道寬度

六個路口中，慢車道寬最小為鼎山街往建工路方向 5.4 公尺，扣掉停車格寬度 2.4 公尺後尚餘 3 公尺，約為一車道的寬度。僅可供汽機車循序前行，汽機車併行易發生擦撞事故。

號誌

本研究調查之六個路口中(包括上游路口)，除了博愛二路—明誠路外，慢車道在紅燈時皆可右轉，主要目的是疏散紅燈時欲右轉的車流，以減少慢車道停等紅燈的車輛；在上游路口皆為簡單二時相並無獨立出可併入之時相，所以在綠燈快車道車輛欲進入慢車道時會有衝突情形發生。民族一路—建工路因為右轉流量特大，所以設置快車道右轉保護時相，免除快車道右轉與慢車道車輛直行之衝突。

7.4 小結

事故資料是用來衡量安全的重要指標，但由於事故資料的稀少性，故本研究另以衝突次數作為衡量路口安全性的指標。

依道路安全交通規則規定：右轉彎時應換入外側、右轉或慢車道，駛至路口後再右轉，由慢車道右轉時，應距交叉路口 30~60 公尺處換入慢車道，以減少路口快車道右轉與慢車道衝突情況，提升安全性。高雄市現階段只限定在特定的路口採用間接右轉（右轉車輛需於上游路口先行併入慢車道）的方式，且有增加此種管制方式的趨勢。然而，由實際的觀察與資料分析可知，直接右轉的方式對路口整體影響也未必較為嚴重。其實，不同的右轉方式各有其優點（如表 7.4-1 所示），設計者應視其道路與交通狀況選擇適合的管制方式與適用的右轉方式，若要採取間接右轉的方式，則其道路與交通因素建議應符合表 7.4-2 的條件。

表 7.4-1 右轉類型之優點比較

右轉類型	間接右轉	直接右轉
優點	<ul style="list-style-type: none"> ●減少主要路口衝突情形 ●對慢車道直行車流影響較小 ●無須等待慢車道上車輛先通過 	<ul style="list-style-type: none"> ●視野死角較小 ●適用於慢車道過窄路段 ●符合一般民眾直覺式右轉方式

表 7.4-2 路口適用於間接右轉之建議情況

因素	適用情況
交通因素	實際衝突次數除以可能衝突次數的衝突比例大於 70%
道路因素	快慢分隔島長度依照市區設計速率 40km/hr，距上游路口大於 80M
	快慢分隔島寬度大於 3.0M
	橫向路口寬度大於 10M
	慢車道扣除停車格後之寬度在 3.5M 以上

本研究評估現行路口狀況表 7.4-3 所示，並對各路口提出評估建議。部分採用上游路口先行併入之右轉方式的路口，並不符合快慢分隔島長度設計標準，其車輛交織長度不足，但其餘路口皆符合評估標準，可使用併入的方式，但是影響的最主要原因，仍以交通量大小而定。

表 7.4-3 調查路口現行管制方式評估表

路型	右轉方式	路口	快慢分隔 島長度	快慢分隔 島寬度	橫向路 口寬度	慢車道 的寬度
有快慢 分隔島	上游路口	民族二路-七賢二路	×	○	○	○
	先行併入	民族二路-中正二路	×	○	○	○
	主要路口	民生一路-林森一路	○	○	○	○
	直接右轉	民權一路-青年一路	○	○	○	○
		民族一路-建功一路	○	○	○	○
無快慢 分隔島	主要路口	博愛二路-明誠路	○	○	○	○
	直接右轉					

民生一路林森一路口與民權一路青年一路口

此二路口時相為簡單二時相，但在慢車道紅燈時快慢車道皆可右轉，可避免與直行汽機車的衝突，影響慢車道的交通順暢。因路段交通量較低，因此採用直接在路口右轉方式，以免將右轉量轉移到上游路口後增加路段交通問題。惟民權一路青年一路路口右轉量與直行機車量較大，衝突次數多，建議再評估考慮採用上游路口先行併入慢車道的右轉方式以改善該路口衝突情況。

民族二路七賢一路口與民族二路中正二路口

由於採用先併入慢車道再右轉方式，影響的路口為上游路口，即尚智街與信守街口。因為尚智街與信守街快車道右轉量不大，時相皆為簡單二時相。在可接受的上游路口衝突下，主要路口快車道右轉量大，就可以用上游路口先行併入的右轉方式，以減少在主要路口右轉時和慢車道車輛的衝突。雖然表 7.4-1 顯示民族二路路段上快慢分隔島長度並不符合建議設計標準，但由衝突影響評估結果顯示，目前採取之間接右轉方式仍為較佳選擇。

民族一路建工路口

該路口快車道右轉量極大，慢車道車輛亦多，適合設置右轉保護時相和右轉專用道的右轉方式，而目前該路口即利用此方式解決過多的車流量，減少衝突並提高安行車安全。

博愛二路明誠路口

博愛二路明華路與至聖路口間，因為車道數只有二線道且尖峰時段流量多，高雄市交通局已將之拆除，改為兩線快車道並拓寬慢車道，以改善車多擁擠的情形。因為快車道欲右轉車輛已在路段變換至慢車道，因此在路口的衝突情況較不明顯，路口衝突比例為調查六路口中最低，惟是否增加路段之衝突，建議應有後續的調查分析與評估，以作為拆除快慢分隔島改善路口衝突的選擇參考。

第八章 道路安全改善整體規劃

世界衛生組織於 2004 年發表「世界預防道路交通傷害報告(World report on road traffic injury prevention)」(Peden et al., 2004)，呼籲世界各國針對道路交通安全採取行動方案，並於 2010 年 3 月要求會員國制訂「2011-2020 道路安全行動十年(Decade of action for road safety 2011-2020)」，以遏止道路交通死亡與受傷事故的上升趨勢。

民國 99 年我國機動車交通事故死亡人數 3,515 人，每百萬人口死亡率高達 152 人（衛生署，民 99），較 OECD 或歐盟會員國之平均值均高出甚多，十年平均下降率也僅達歐盟會員國平均值的 2/3，面對事故所造成的高社會成本，政府各部門似應有更有效的策略與積極的作為以資因應。本章旨在綜合前述研究成果，研提我國道路安全改善的發展策略，包括策略規劃的架構、內涵；國際道安改善趨勢、防制對策與我國面臨的重要課題等。

8.1 策略規劃的架構與內涵

策略規劃的目的係在「組織資源條件下，發展一套能適應環境變遷與競爭，使能達成組織目標的行動準則」。圖 8.1.1 所示係本研究從系統分析的觀點，研提道安改善策略之架構，其重要內涵包括：

1. 了解問題：了解目前道路交通安全的問題現況。
2. 設定目標：設定具體明確可達成的目標。
3. 配置改善資源：設立組織，配置適當的人力、預算、法令以求達成目標。
4. 選擇防制對策：根據資源條件與目標，選擇有效益的防制對策。
5. 衡量改善績效：持續回饋衡量達成目標的程度。

綜合前期與本期之研究成果，茲將其內涵簡述如下。

8.1.1 了解問題

透過警政署事故資料庫的分析，可了解全國與各縣市道路交通安全的問題現況。由道路交通事故資料長期趨勢與道路交通事故特性分析結果，略可歸納全國的道路交通安全問題如下：

1. 我國在年齡層、違規行為、運具別以及道路別等方面須特別重視道路交通安全議題包括：
 - 高齡者與年輕者；

- 酒駕問題、安全帽與安全帶與超速問題(國外研究指出平均速率值每降5%，死亡事故可降低20%)；
- 機車、行人與自行車；
- 市區道路、村里道路、省道與縣道。

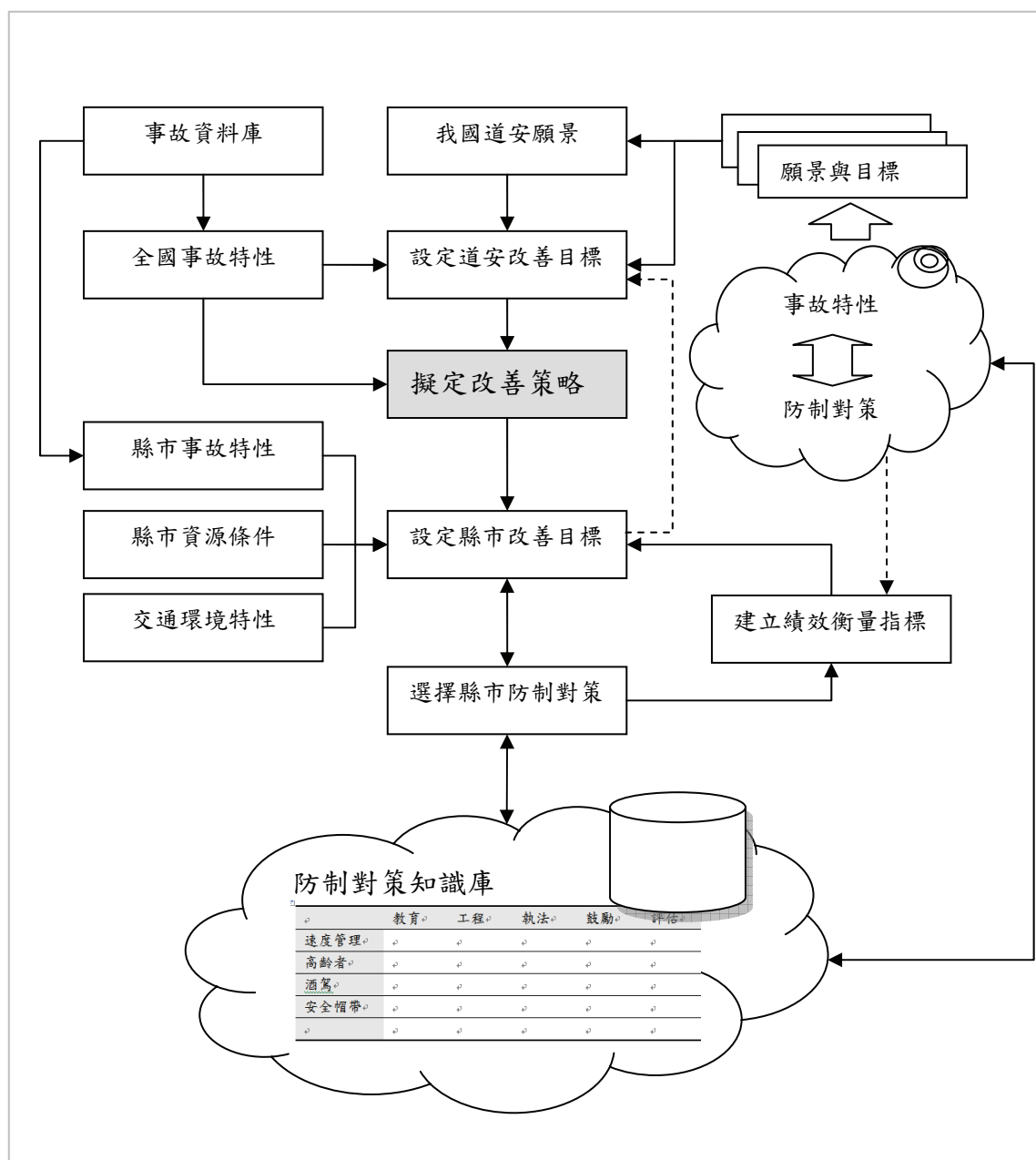


圖 8.1.1 道安改善策略規劃架構

2. 由各年期死亡當事者之飲酒情形、年齡、安全帽配戴、安全帶使用情況的分

析結果得知：

- 死亡當事者酒駕情形嚴重；
 - 高齡者死亡人數佔全部死亡人數比例偏高；
 - 許多機車駕駛者和乘客未戴安全帽；
 - 許多小汽車駕駛和乘客未繫安全帶；
 - 未來要大幅降低交通事故死亡人數，必須著重改善上述問題。
3. 由安全帶的事故特性分析可知，未來應特別注意乘客（包括前後座）繫安全帶；以及凌晨缺乏警方執法時駕駛者未繫安全帶之問題。
4. 由安全帽事故分析可知：
- 機車乘客未配戴安全帽的比例較駕駛者高，且未配戴安全帽的死亡比例高於配戴安全帽死亡比例；
 - 南部地區機車駕駛者與乘客配戴安全帽的比例較低；
 - 機車駕駛者在凌晨 1-6 點配戴安全帽比例較低，機車乘客在各時間之配戴比例則無明顯差異。
5. 酒駕駕駛者之道路類別、事故位置以及事故類型與受傷程度分析，結果可歸納以下幾點：
- 酒駕駕駛者死傷嚴重性高於未飲酒，尤其以男性 18-64 歲族群較為嚴重；
 - 機車受傷程度最為嚴重，另外，本身發生事故之比例較高且死傷嚴重；
 - 事故大部分發生於省道、市區道路、村里道路；事故型態以同向擦撞、追撞為主，屬於跟車行為，顯示飲酒後對於車輛操控能力有明顯影響。
6. 從高齡者事故特性分析可知，高齡者相關之交通安全議題包括：
- 高齡者以機車、行人和自行車事故最嚴重；
 - 高齡機車與自行車駕駛者的主要問題為：不遵守號誌；缺乏讓車觀念；未依規定左轉問題嚴重；
 - 高齡行人的主要問題為：穿越道路未注意左右來車；同向通行；在市區道路上未依規定行走行人穿越道、地下道、天橋而穿越道路。
7. 由機車事故特性分析可知：
- 男性與酒醉後駕駛失控死傷較嚴重；
 - 機車駕駛者無適當駕照駕駛者死亡較嚴重；
 - 事故道路類型以省道路口、市區道路路口、村里道路為主；
 - 路口事故類型以同向擦撞、側撞較為嚴重，其原因為未注意車前狀態；
 - 而市區道路路口事故類型則以路口交叉撞，側撞，其原因未注意車前狀態、未依規定讓車、違反號誌管制或指揮。
8. 由各車種死亡人數及其佔所有當事者死亡率的分析結果得知：

- 機車駕駛者是死亡最嚴重的族群，目前每年機車駕駛者死亡人數超過一千人，其次依序是行人、乘客和小客車駕駛者，乘客死亡最嚴重的族群是小客車乘客和機車乘客；
- 本研究以羅吉斯迴歸模式了解上述族群的死亡風險影響因素，由模式結果得知主要問題包含：酒駕、未配戴安全帽、未使用安全帶、高齡者、男性駕駛者、無適當駕駛資格。道路問題主要為省道、市區道路與村里道路問題。

8.1.2 設定目標

本研究根據我國歷年道路交通事故死亡率下降趨勢，並參考各國道安組織與願景以及專家學者之意見，建議以「追求永續、安全之運輸系統」為我國道安願景。若以事故死亡率每百萬人口 100 人為目標，推估未來十年下降率約為 32%(目標推估過程請詳見第一期計畫)，或依我國事故死亡率年平均下降率約 3%等目標數據觀之，本研究於前期計畫建議以「未來十年內降低 30%道路交通事故死亡率」作為未來道安改善追求的目標。此外，主管機關亦可參考世界衛生組織訂定更積極與明確的目標，如「未來十年下降 50%之事故死亡率」。

8.1.3 衡量改善績效

由於事故死傷多屬偶發的稀少事件，僅以此衡量道路安全改善的績效常未能適切反映道安改善的努力作為。緣此，歐盟援引具有良好道路安全績效之國家經驗，建立道路安全階層之金字塔模式，包括社會成本、最終結果(死傷人數)、中間結果(安全績效指標)、政策產出、結構與文化。並建立一套綜合表達國家道路安全績效的足跡方法論(Footprint methodology)，運用足跡體系(Footprint scheme)、星狀圖進行國家／地區間的道路安全狀況比較。

本研究以歐盟之道路安全績效指標架構為基礎，透過內政部警政署事故資料庫分析主要交通安全問題，建立適合我國之道路安全績效指標，包括死傷指標、行為指標與政策指標，並利用序位排序方法（另有其他統計方法，如主成分分析與資料包絡分析等請參見附錄三）評量各縣市道安改善的相對績效。此外，並利用人口、車輛等條件分類不同的縣市群，俾供各縣市得以在相似的資源下，可以相互學習道安防制對策。

8.1.4 配置改善資源

資源配置包括設立權責組織，並賦予對應的人力、預算、法規執行等事項。我國之道路交通行政組織，中央為交通部，幕僚單位為路政司，直轄市政府為交通局，其他縣市則為交通局（處）、交通旅遊局或相關局處負責。但針對於道路交通安全督導業務，主要由交通部「交通部道路交通安全督導委員會」（以下簡

稱交通部道安會），與直轄市/各縣市之「道路交通安全聯席會報」負責辦理，此外，由於道路交通事故之頻繁，涉及民眾權利義務甚鉅，故各地方政府均設置行車事故鑑定與覆議單位。

交通部道安係依據交通部組織法第 26 條之規定報請行政院核定，設置主任委員一人，由交通部長兼任；副主任委員三人，分別為交通部次長、內政部次長及教育部次長，並以中央機關相之各司、處、署首長為委員，共計二十七人。交通部道安會每月舉行會議一次，由主任委員召集，主任委員因故不能召集時，由其指定之副主任委員為之。會議必要時，得視業務需要，邀集由直轄市、縣（市）政府成立之道路交通安全會報執行秘書列席。該委員會主要依據交通政策，參酌臺灣地區道路交通實際狀況，彙整各有關部、局、署及直轄市、縣（市）政府之意見，策定每 3 年一期之「道路交通秩序與交通安全改進方案」，由人、車、路三大因素著手依教育、執法、工程三途徑，加強執行各項交通安全改進措施，報請行政院核頒實施。

交通部道安會之職掌包括：

- (1). 有關全國道路交通安全事項之策劃、協調與督導其執行事項。
- (2). 直轄市、縣（市）政府道路交通安全工作計畫及執行情形之審議，監督與查核事項。
- (3). 道路交通安全法規修訂之建議事項。
- (4). 道路交通安全資料之蒐集、綜合分析及專題研究事項。

道路交通運輸涉及多元意見與利益衝突，須由具代表各方意見之委員會協調折衝與決議。惟交通部道安會屬任務編組性質，雖為一合議制的組織型態，然因督導、規劃與執行之業務分散各部門，上下機關只有業務關係而無隸屬關係，較難以釐清其業務職責，且對重大交通事故之應變能力亦有不足。對於重大事項亦無法有政策性的決定，僅能由主席裁示，供相關部門參考遵循。

依據目前政府組織再造計畫，道安委員會將改隸屬交通及建設部路政司下，相較於其它國家之道安組織其層級似顯偏低。各國為能積極有效達成其道安願景與目標，大多設立一個較高層級的組織，例如於聯邦政府下或交通部門下設置道安委員會，作為國家道安推動之最高層級單位，並使其能發揮與其它部門間溝通、聯繫與合作的功能。未來若在路政司下成立道安督導會報，恐不利於整體道路交通安全政策之擬定以及全國道路交通安全改善措施之推動，依其位階，亦較難作為與內政、警政、公共工程、車輛監理、保險等各相關部門間跨部門溝通協調之橋樑。

本研究前期參考各國之道安組織層級以及道安專家學者之意見，若欲健全道

安組織，建議重新考量組織定位及法制作業，並朝以下三個方案研議，包括：

方案一：在行政院下成立運輸安全委員會

方案二：交通及建設部下設置道安委員會並賦予法制化位階（非任務編組）

方案三：維持道安委員會設置現況

方案一：在行政院下成立運輸安全委員會

依照日本與紐西蘭、澳洲之現行組織結構，其道安主要政策擬定單位係於聯邦政府或內閣下設置專責委員會，由政府最高首長擔任主任委員，並在運輸部門下設置專責的計畫擬定與推動單位，負責實質計畫之擬定與實施。

目前我國政府組織及人事精簡勢在必行，若道安委員會之位階無法予以提昇，建議可參考上述紐西蘭、澳洲與日本之現行組織結構概念，考量擴充行政院飛安委員會職權，成立運輸安全委員會，納入道路交通安全之政策擬定與監督，再以組織再造後之交通及建設部路政司下之道安督導會報作為主要的道安計畫實質推動單位，使全國性道安政策之擬定與推動能更具代表性與可行性。以既有組織而言，行政院飛安委員會之位階較高，或許能藉由擴大其職責，納入道路交通安全政策擬定，以作為道路交通安全政策之主導與各部會間之溝通、協調單位，較有利於道安計畫之推動。

方案二：交通及建設部下設置道安委員會並賦予法制化位階

遵照目前道安委員會之位階，建議在未來之交通及建設部下設置道安委員會，作為全國道路交通安全之主要推動單位。另考量委員會編制與經費來源之法制化，建議參考日本「交通安全對策基本法」之制訂，透過法令之制訂，明定道路交通安全之政府組織、成員、會議規則、經費來源、具體職掌以及各部門間之關係，以利各項工作的協調與權責分配。

方案三：維持道安委員會設置現況

維持目前道安委員會之設置現況，於交通及建設部下設置道安委員會，作為全國道路交通安全政策之主導及與各部會間之溝通、協調單位。

考量組織位階之提昇與單位權責之明確，並參考本研究期末審查時學者專家及與會單位之建議，方案一及方案二應係未來努力的方向。此兩方案均屬位階較高之方案，法制上能有明確定位，對於全國道安政策之擬定、推動，以及跨部會間之溝通、協調，也較能發揮其功能。由前述國際比較可知，我國道路交通安全水準仍須大幅改善，參考日本之實施經驗，設立較高的組織層級，不僅有其宣示意義，更有利於交通安全改善多部門協調運作的功能。因此，方案一可列為優先建議方案。

8.2 道安防制對策之國際發展趨勢

世界衛生組織除了發表「世界預防道路交通傷害報告」外，並針對速度管理、酒後駕車、安全帶等重要議題，提出多項專題報告以供各會員國參考。其研究成果與建議除代表國際社會之重要發展趨勢外，對於我國道安防制亦具啟發。茲將其重要概念簡述如下，以作為檢討我國道安防制之借鏡。

8.2.1 基本觀點的轉變

全球交通安全專業人員歷經近數十年的研究，在觀念與作法上已有極大的改變，包括：

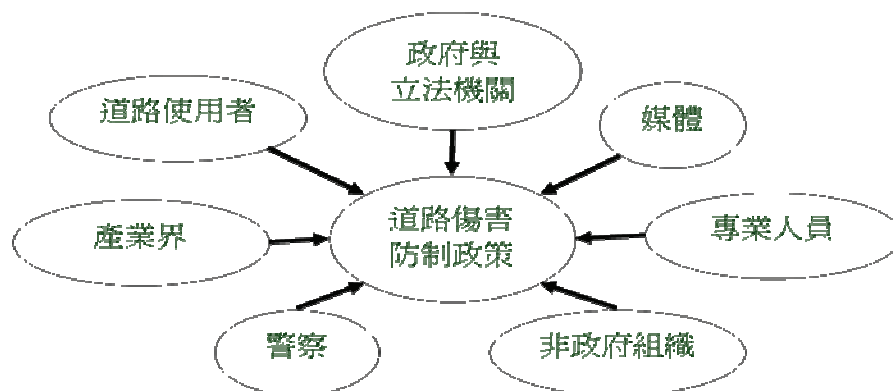
1. 多數道路事故係屬於可避免的人為問題

過去常認為事故是隨機發生在某人，屬於不可避免、無法預見的事件。然而，研究發現，事故發生往往具有一些特性的型態，經由良好的資料與科學化的研究分析，採取適當的防制對策，許多的道路事故皆是可以避免。

2. 道路安全問題不僅事涉多部門，也是公共衛生的重要問題

過去道路安全被認為是交通部門的責任，國家交通安全機構通常設於政府運輸部門中。然而，道路交通傷害卻也是一個重要的公共衛生議題。降低交通事故傷害可以減少受傷住院人數與受傷的嚴重性，此外，更安全的道路環境，可鼓勵更多採取步行與騎自行車等更健康的生活方式。

道路事故防制對策之利害關係人包括政府與立法機關、道路使用者、警察、媒體、產業界、專業人員與非政府組織等。



3. 道路事故傷害是一個社會公平議題

研究資料顯示交通事故對於社會中較貧窮與弱勢的用路人並不平等（Nantulya & Reich, 2003; Laflamme & Diderichsen, 2000）。交通事故的傷亡人數以貧窮者居多，這些人在受傷後所得到的緊急救護機會有限，長期的照護過程也缺乏有力的支持。而傷亡者的醫療費用、家庭收入減少對低所得者之影響尤其嚴重。

道路中的弱勢用路人(行人與自行車騎士)在道路傷害中亦佔極高比例。弱勢用路人在政府為機動車所制訂的政策中獲益最少，卻需承受如空氣污染、社區隔離、事故傷害等危害。

對所有用路人予以平等的保護重要的指導原則，如此將可避免因不平等傷害與死亡對貧窮者與弱勢用路人造成額外的負擔。

4. 交通系統應妥適設計以協助使用者處理日益複雜的道路情況

傳統的道路安全觀念認為交通事故主要是用路人的責任，但事實上仍有許多因素超越駕駛人的控制能力。駕駛人的失誤除了受本身的知識與技術影響外，行為所處的環境，如道路設計、車輛性能、交通法規與執行情形等亦有間接影響。規劃設計者應努力於整體交通環境的改善，以降低駕駛人面對日益複雜的資訊處理需求，暨可能的可能行為失誤。

5. 交通系統設計應充分考慮人身的脆弱性；車速管理更是其中心議題

在複雜的交通系統中，駕駛人行為的不確定使事故更難以預防，因此，設計交通系統時，應特別考慮人體能夠承受的撞擊力，並降低可能的傷害。如降低都市內的行車速度；設置人行道分隔人車；改進小客車的車頭設計保護行人等。

6. 國家間的技術移轉應考量當地的特殊交通環境與用路行為

中低收入國家常有的混合交通與高收入國家之交通系統未盡相同，因此，在引進技術時應考慮是否適合混合交通暨當地的交通環境特性。

8.2.2 系統化的防制對策

在道路交通中，風險(Risk)係由四個因素所構成。第一個因素為「暴露(Exposure)」，即不同道路使用者在道路系統中的移動數量(旅次量)；第二個因素為在特定暴露下發生碰撞的機率；第三個因素為發生碰撞後造成傷害的機率；第四個因素則是傷害的結果。亦即風險可以由人的失誤、車輛動能、人體耐撞擊的能力與碰撞後的救治等解釋之。

在道路交通系統中，防制對策與風險因素間的關係是相當複雜的，也不易建立防制對策與風險因素兩者成對的對應關係。一種防制對策可能同時對應(處理)不同的風險因素，例如，良好的道路設計除了可降低弱勢用路人的交通暴露外，也可降低碰撞的機率與傷害的發生。

世界預防道路交通傷害報告將交通事故的防制對策歸納如以下六類：

1. 以土地使用與交通政策管理交通風險曝光量(Exposure)；

2. 考慮安全性之道路規劃與設計；
3. 提供可見性高與抗撞的聰明車輛；
4. 確保遵守道路安全法規；
5. 碰撞後的救治與照護；
6. 研究發展。

● 以土地使用與交通政策管理交通風險曝光量

土地開發與運輸規劃均應執行事前的安全衝擊評估。透過聰明成長政策減緩私人機動車輛的快速成長，以大眾運輸導向的都市發展、運輸需求管理策略減少機動車的使用，降低交通風險的曝光量。

其次，鼓勵用路人使用較安全的旅行方式。表 8.2-1 所示為歐盟國家每億人公里與每億人小時各類運具的死亡人數，其中，以鐵路及公車等大眾運輸為較安全的運輸工具。

表 8.2-1 歐盟各類運具的死亡人數

運具	每億人公里 死亡人數	每億人小時 死亡人數
公路（總計）	0.95	28
二輪機動車	13.80	440
步行	6.40	75
自行車	5.40	25
小汽車	0.70	25
公車與長途客運	0.07	2
水運	0.25	16
空運	0.035	8
鐵路	0.035	2

另一方面，也要透過交通管理的手段，讓用路人儘量減少暴露於高風險的交通情境中。例如，提供弱勢道路使用者（行人、自行車）安全簡便的路徑，包括人行道與出入巷道/集散道路等慢速通行道路；限制慢速車輛進入高快速公路；實施高承載車輛優先政策，減少機動車輛的使用量等。

在機車使用方面，根據英國的經驗，限制初學者的機車性能（最大排氣量 125cc，最大輸出功率 9kW）亦可有效降低年輕騎士的交通傷害。

在紐西蘭、澳洲，透過分級考照制度，與不同的酒駕違規標準（初學者允許之 BAC 值較低），亦大幅減少年輕駕駛暴露的風險，減少事故數量與傷害的嚴

重性。

● 考慮安全性的道路規劃與設計

許多的傷害皆源自於道路的規劃設計不當，多數國家的道路網皆以機動車使用者的需求為主要考量，並未從所有道路使用者的角度去提供一個更安全的道路環境。在混合車流中，機動車（小汽車與機車）、非機動車（自行車）之間的動能的差異尤其讓使用者暴露在高度的傷害風險中。

在道路設計時，應力求使道路具有安全意識(Safety-conscious)。藉由清楚的道路階層與功能分類，使路網中的每一道路皆有明確的功能，並依據道路功能設計相關交通設施，使道路使用者行駛其間時，能自然遵循該道路所設計的速限。而對於不同的用路人亦應有不同的重點，如為機動車使用者設計時，應考慮路旁之障礙物、照明、防撞措施等，以降低事故發生的機率暨事故的後果。為行人與自行車設計時，則應考慮適當的分隔措施，提供安全的通道，或納入交通寧靜區的做法，降低車速至 30kph 以下，以獲得相對的安全性。

在道路建設使用的各階段（可行性研究、初步設計、細部設計、使用前、使用後）實施道路設施的安全審核(Safety audit)，藉由各類專業人員的審查，提高道路使用的安全性。並針對高事故地點採取補救措施，如易肇事路段改善；路面維護、照明條件改善；標誌、標線、號誌、槽化等交通工程改善等。

● 提供可見性高與抗撞的聰明車輛

在車輛使用上，應著重於提高車輛與弱勢道路使用者的可見性，以降低事故的發生機率，如建議所有機動車輛必須全日使用車燈；加強大型車輛的照明系統；建議自行車使用高效能的反光片、車燈，並使用鮮豔衣物與車輛配件等。

在車輛的設計上，應著重於改進車輛的抗撞性 (crashworthiness)，以降低碰撞時對駕駛人、乘客、其他事故參與者的傷害嚴重性。例如，改善車輛前端設計以保護行人與自行車騎士；改善車內的設備以降低碰撞時對機動車輛乘客的傷害；改善車與車的相容性(compatibility)，使車輛在碰撞時可以自行吸收本身的動能，以避免較強壯、重量較大的車輛對較小、重量輕車輛造成嚴重的傷害。

此外，一些先進的車輛設備，亦有助於保障駕駛人的行車安全。如：

- 安全帶提醒裝置：以燈號或聲音提醒駕駛人與乘客使用安全帶；
- 酒精鎖：偵測駕駛人的呼氣酒精濃度以決定是否啟動車輛；
- 電子穩定程序 (Electronic stability programmes)：協助駕駛人在濕滑路面保持穩定操控，避免側滑失控；
- 智慧型速度調節(Intelligent Speed Adaptation, ISA)：由車內的電子地圖（內含道路速限資訊）與系統決定車輛在該道路的行駛速限。控制的方

式包括建議性（系統建議駕駛人該道路的行車速限）；志願性（駕駛人可以決定是否啟動控制系統）；與強制性（駕駛人無法改變系統的控制）。

● 確保遵守道路安全法規

駕駛人未遵守道路行車速限、酒後駕車、疲勞駕駛及不使用安全防護設備等，是事故發生、死亡與嚴重傷害的主要原因。然而，僅依靠制訂法律並無法遏止這些不當的行為，用路人遵守法律的自覺仍是其中的關鍵因素。在歐盟，研究顯示改善現有法令的執行情形，約可降低死亡與嚴重傷亡事故約 50%。從一些國際經驗可知，確保法規的執行可從以下方向著手：

- 創造一個守法的社會氛圍；
- 執法的強度必須保持在較高的水準，使駕駛人感知較高的被取締風險；
- 取締必須伴隨適當的處罰；
- 自動執法（如超速照相）是相當有效的；
- 沒有執法的教育宣導通常效果低微，但伴隨執法可以加強法規的遵守。

主要的一些法令與執行問題包括：速度管理、血液酒精濃度限制、藥物影響、疲勞駕駛、使用手持行動電話、減少交叉路口的碰撞、安全帶與兒童座椅、配戴機車安全帽等，暨配合立法與執法，進行公眾的教育與宣導等。

● 碰撞後的救治與照護

碰撞後的救治與照護旨在避免可預防的傷亡，減少其嚴重性。重要的內容包括改善醫院前的救治（如強化目擊者的反應能力與急救服務）；改善醫院的救治與照護；及最後的復健過程等。

● 研究發展

目前已知的防制對策皆可降低道路交通事故的發生，及其傷亡的嚴重性。但這些措施大多源於高收入國家的研究發展成果，如何將其推廣應用，仍有待進一步的研究，優先研發的項目包括：

- 發展現場試驗以確認防制對策適合中低收入的国家；
- 發展適合中低收入國家的道路網，包括道路階層與設計，建立適合混合車流的道路標準與設計指南；
- 使四輪車輛的前端更安全，以減少對弱勢用路人的傷害；
- 制訂機車的抗撞性標準；研發更輕便與通風的頭盔；
- 發展更好的方法評估全套防制措施的成效；

- 發展較低成本的方法改善碰撞後的救治與照護系統；
- 高收入國家應發展更好的管理策略，以減少風險的暴露。並努力解決小型/輕型車輛與大型/重型車輛碰撞時的不相容問題。

8.2.3 建議作為

「世界預防道路交通傷害報告」提供各國一個機會，衡量本國道路安全現況，檢視相關政策、組織權責與能力，與採行的行動方案。除了前述系統性的防制對策外，為使政府能有效達成改善道路安全的目標，研究亦提出以下具體建議：

1. 在政府中成立一個統籌全國道路交通安全工作的領導機構

道路安全改善事涉多個部門，各國政府都須要設立一個處理道路安全問題的領導機構，使其具有政策決定的權責，負責資源配置，協調運輸、教育、警察、衛生、醫療等部門，並定期向公眾（或民意機關）說明所採取的行動計畫。

此一領導機構可根據各國的國情採取不同的形式，如政府設立的獨立機關、由不同部門的代表組成的委員會、或大型運輸機構的一個部門。惟不論是何種形式，皆須要有明確的權責，並掌有相當的資源從事道路安全改善工作。政府領導人的積極支持將有助於全國道路交通安全工作的推展。

2. 評估交通安全問題、政策與機關設置

處理道路安全問題首在明確了解道安問題的特性、交通政策、國家機構與處理交通傷害的能力。因此，不僅要了解事故的死傷人數、發生數量，更要知道哪些道路使用者最容易發生事故傷害，哪些地區最嚴重，有哪些危險因素，有哪些政策與防制對策，其改善成效，有哪些單位處理道路交通安全問題，處理的能力等。

評估的資料來源包括運輸部門、警方、衛生部門、醫療機構、保險機構、車輛製造商，及其他政府統計發展部門等。資料的使用應確保其正確、一致與詳盡。道路事故資料庫應簡明、易操作，並與國內外保持一致性。簡單易行的標準包括：使用 30 天交通死亡的定義；根據疾病與相關衛生問題國際統計分類(International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems)；傷害外部原因國際分類(International Classification of External Causes of Injury, ICECI)；由 WHO 及其協作中心所制訂的傷害監測與調查指南(Injury Surveillance and Survey Guidelines) 等。

資料應可在相關政府部門和團體間自由共享，特別是交通、執法、衛生與教育等部門。

3. 擬定全國道路交通安全策略與行動計畫

各國都應草擬一份道路交通安全策略，該策略涉及多部門（包括運輸、教育、警察、衛生、法律與其他相關部門）與多學科（包括道路安全專家、工程師、城市規劃者、衛生專家與其他科學人員），充分考慮所有用路人，特別是弱勢用路人的需要，並與其他部門的策略建立有效連結。

國家道路交通安全策略必須以未來 5-10 年的發展為準，訂定具有相當雄心但又能切合實際的目標。領導機構應有足夠的資金來發展、實施、管理、監督與評估各項措施，並有具體明確的指標衡量其實施結果。在策略的指導下，各項行動計畫、執行時間表與相應資源分配亦需配合擬定。

4. 針對問題配置財政與人力資源

針對性的投入財力與人力資源方可有效減少道路交通傷害與死亡的發生。在財源方面，政府應有明確的收入來源，以確保達成改善道路安全目標所需的資金無虞，可能的收入來源包括燃料稅（費）、道路使用/停車費、牌照稅與交通違規罰款等。在計畫提出階段實行大範圍的安全評量，並在計畫執行階段全程實施安全審核，將可使有限資源發揮最大效益。

道路安全改善計畫仍有賴訓練有素、經驗豐富的專業人員執行，缺乏此類專業人員的國家宜優先制訂適當的訓練計畫。訓練計畫的內容應包含不同的專業領域，如統計分析、道路設計、創傷治療等，與跨學科的領域，如都市規劃、交通規劃、衛生規劃、政策分析等。

5. 執行行動方案，避免交通事故，降低傷亡結果，並評估方案的成效

各國應根據其道路交通事故的特性選擇特定的防制對策來降低事故的後果。防制對策應符合當地的文化習慣，並經過適當的分析評估，雖然並無一套標準的防制對策可以適用於所有國家，但以下一些好的作法仍頗具參考價值，包括：

- 長遠而言，安全設施應與土地使用規劃（大眾運輸導向的設計）、運輸規劃（提供便捷的人行道、自行車道與安全的公共運輸）與道路設計（人行穿越道、減速設施、照明）等相結合。
- 制訂適合不同功能道路之車速限制。
- 制訂並執行機動車駕駛人與乘客使用安全帶的法規。
- 制訂並執行自行車與機車駕駛人配戴頭盔的法規。
- 制訂並執行駕駛人血液酒精濃度限制的法規，隨機檢測駕駛人呼氣酒精濃度。
- 要求機動車輛日間開燈駕駛。
- 要求機動車輛具有保護駕駛人與乘客的抗撞設計，並延伸類似的保護設計至車輛前端，以保護行人與弱勢用路人。

- 新的道路工程應執行安全審核，由未參與該項道路設計的道路安全專家負責執行。
- 加強現有道路基礎設施之管理，提高道路安全性。例如，為行人與自行車提供更安全的路線，採取低成本補救措施，設置路邊防撞裝置等。
- 加強從車禍現場到醫療機構過程中，各環節的可能協助。例如，商用車輛最可能出現在事故現場，即可強化商車駕駛人的初步急救能力，再由專業醫療團隊執行後續的創傷治療。
- 透過對大眾的教育宣導來加強法規的執行。

6. 促進國家交通事故的反應能力與國際合作

世界正面臨一個全球性的道路安全危機，除非開始採取適當的防制措施，危機將持續惡化。雖然部分國際組織（如聯合國各機構、非政府組織與多國合作組織）與政府組織已經開始宣傳道路安全危機，並加強道路安全管理工作，但這個問題仍未被大眾普遍認識，並採取積極的作為。

在國際合作上，聯合國已在 2010 年呼籲會員國訂定未來十年的行動計畫，舉辦論壇加強國際間的合作。此外，所有國際非政府組織、私營部門、負有社會責任的法人團體，以及有責任感的公民也應努力協助提高所在地區與全球的道路安全意識，促進各國對交通事故的反應，提升其改善問題的能力。

8.3 重要課題

透過警政署交通事故資料庫的分析，本研究首先確認我國道路交通事故的特性與問題現況；相關組織與資源的配置方式；並參考國外道安改善績效良好國家的經驗，設定未來的改善目標。其次，以世界衛生組織發表之「世界預防道路交通傷害報告」為基礎，說明道安改善的基本觀念、防制對策內涵，暨對國家之建議，以作為發展我國道安改善策略之參考。

參考國際組織與國家之發展經驗，本研究針對道安改善策略之內涵：「了解問題」、「設定目標」、「配置改善資源」、「選擇防制對策」、「衡量改善績效」研提重要課題如下：

課題一：社會缺乏積極的安全文化

課題二：缺乏有力的統籌領導機關與權責

課題三：組織間缺乏聯繫，目標設定尚無共識也難以達成

課題四：政府各部門重視不足，資源難以投入

課題五：績效評估機制尚未建立，資源運用受限

課題六：缺乏多元整合的防制對策

茲說明如下。

課題一： 社會缺乏積極的安全文化

說明： 由警政署事故資料庫分析可了解我國交通事故的特性與問題現況，然交通與警政部門多不期望透過媒體與公共宣傳管道令社會大眾感受此一問題的嚴重性。社會大眾對於交通事故的印象往往停留於偶發的單一事件，對於交通事故的影響缺乏全面性的認識，「交通安全」的概念也尚未引其社會大眾的普遍重視。

安全文化不足的具體表現如：

- 對於速度的重視高於安全與環境保護：不論是高速公路或市區道路皆在民意（代表）的要求下，以減少民眾超速違規；提高旅行速率為由提高速限，超速取締不僅不是地方政府的執法重點，更常成為民怨的焦點。
- 未繫安全帶或未戴安全帽（或未戴妥安全帽）仍有極高比例。

課題二： 缺乏有力的統籌領導機關與明確的權責

說明： 交通部道路交通安全督導委員會（簡稱道安會）係屬交通部成立之委員會，職司全國道路交通安全事項之策劃、協調與督導，暨各地方政府道路交通安全工作計畫及執行情形之審議，監督與查核。綜觀道安會過去的運作，對各單位並無指揮權，督導與監督力量有限，協調機制亦因各單位的重視不足，成效有限。加上未有足夠的預算補助，較難具體引導各縣市主管機關有明確的改善方向。

各地方政府道安會報則為地方道安改善的協調合作平台，在中央的考評機制未臻完善，社會普遍不重視的情況下，地方首長率多以工程（如路平專案）、或執法（取締違規、疏導瓶頸路段）作為道安會報的主要工作，亦無明確的改善作為。

誠如世界衛生組織「世界預防道路交通傷害報告」之建議，各國首應建立一個獨立的領導機關。我國之道安改善領導機關權責不足亦影響整體道安改善的績效。

課題三： 組織間缺乏聯繫，目標設定尚無共識也難以達成

說明： 道安改善事涉多個部門，多部門協作（如工程、教育、執法同時就同一主題合作改善）往往可以達到加成的效果，惟目前各部門多缺乏橫向聯繫與相互溝通對話的平台，使各部門各自為政的改善效果難以彰顯。

例如台北市為推廣交通寧靜區的概念與作法，於眾多巷道劃設速限「30」的標字，然一般民眾多未了解減速與安全的意義，行車行為依舊。在繪製標字時，若能同時開展一些教育宣導活動，並配合不定點的執法，其效果應會較單獨繪製標字為佳。

另一方面，後座繫安全帶在少數社會事件的推波助瀾下順利通過立法，相關的教育宣導活動與執法計畫亦應儘早

課題四： 政府各部門重視不足，資源難以投入

說明： 由於交通與警政部門並未讓社會大眾認識交通事故的嚴重性，立法（民意）機關又以不違反民意為最高原則，在此氛圍下，社會缺乏積極的安全文化。大眾多認為交通違規為微罪，司法機關也未積極處理諸如酒醉駕車的公共危險議題。

政府各部門重視不足，相關的預算資源與防制對策也無法積極投入改善。

課題五： 績效評估機制尚未建立，資源運用受限

說明： 政府對於交通事故的整體改善績效尚未建立明確的考核機制，亦未明確評估各項防制對策之效益，使得有限的道安改善資源難以有具體的投入方向與明確的成效評估。

目前的改善機制偏向以單年度死亡人數擬定改善方向，忽略民眾日常危險交通行為對安全環境的影響，暨事故偶發性造成的異常偏誤，此亦可能造成資源的投入誤導。

在資源的投入與補助方面，偏向於縣市間的事故傷亡人數比較，然縣市資源條件不同，逕以結果比較難獲主政者認同。

課題六： 缺乏多元整合的防制對策

說明： 工程、教育、執法仍是目前交通事故防制的主要手段，但從國外的經驗觀之，有效的策略應將防制對策提升至更高的層次，如從土地使用與運輸規劃管理暴露；將安全審核納入道路的規劃與設計建設過程。利用更多樣、多層次的防制對策將有助於更有效的改善道安問題。

8.4 道安改善策略

根據前述策略規劃架構內涵與重要課題說明，本研究認為現階段中央主管機關（交通部、道安會）在道安改善工作的主要目標應在於「**塑造社會正向的安全文化**」，而達成此目標的對策則包括：「強化道安組織的協調合作平台」、「建立多面向的績效衡量指標」、「建立自訂目標的改善機制」、「協助道安防制對策的研究工作」，各對策之關係略如圖 8.4.1 所示。茲將各對策的內涵說明如下。

改善對策一：強化道安組織的協調合作平台

根據聯合國的經驗與建議，成立一個統籌的領導機構是道安改善成功推展的必要條件。與道安改善相關的組織包括交通、警政、都市（土地、工程）、教育、與產業等部門皆須納入協調合作的平台，以收防制對策事半功倍之效。除了正式部門外，亦可視議題的不同邀請非政府組織（NGO）共同參與決策與執行工作。

協調合作平台首需建立組織的改善目標（改善方向與水準），擬定優先改善事項，針對改善事項協調各部門的防制對策與實施進程；此外，分享防制對策的作法與資源亦是協調合作平台的功能之一。

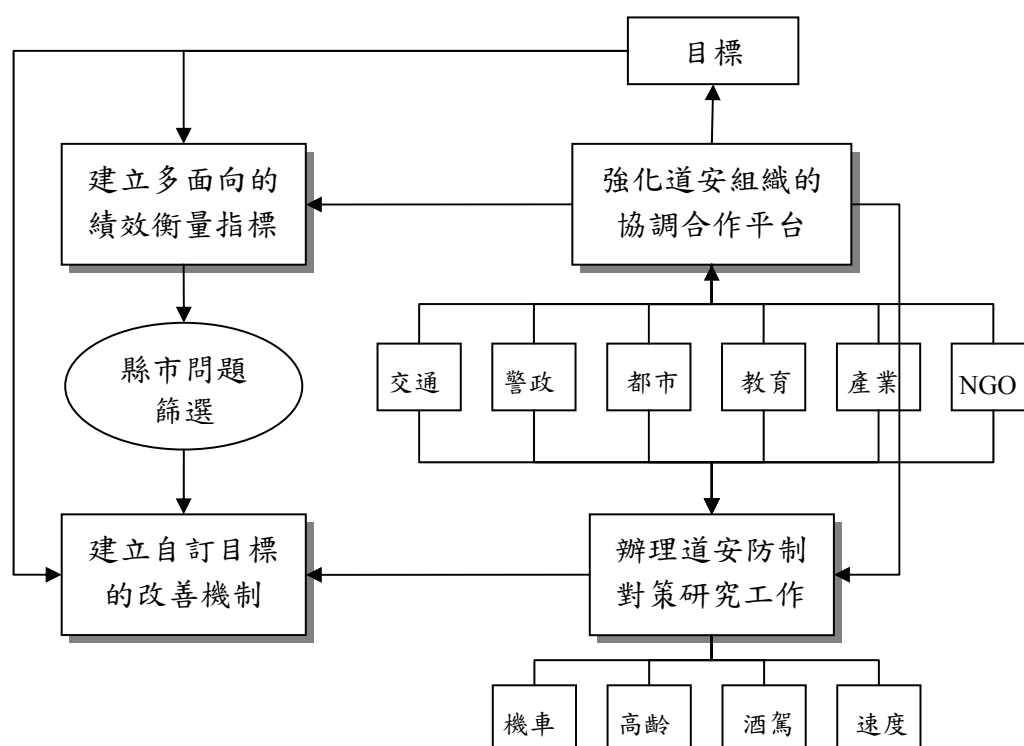


圖 8.4.1 中央主管機關道安改善對策之關連

改善對策二：建立多面向的績效衡量指標，並定期公布衡量結果

縣市政府的道安改善績效應有全面性的衡量，除了死亡人數外，受傷人數，道路別、運具別、年齡別、行為別、政策別等指標亦應合理納入考量，以綜合評量縣市政府的努力成果。此外，為避免單一年度數值因事故偶發的特性，建議以三年的平均作為衡量計算的基礎。

為利於國際道安資料的比較，現行透過衛生署死因資料庫比對，以獲得交通事故 30 日死亡人數，仍可持續辦理，但為取得更有意義的傷亡資料，建議於事故紀錄表中增列「留院 24 小時以上或住院」，藉以區別龐大受傷人數中（可能的）重傷人數，增加事故資料分析的廣度與深度。

此外，前項各縣市道安改善績效的衡量結果亦應定期公布，藉由縣市首長的施政（競選）競爭機制，促使中央、地方首長暨社會各界重視道安問題，引導國家社會資源的投入。

改善對策三：建立自訂目標的改善機制

各縣市政府的資源與問題重點不同，前項績效衡量指標宜作為自訂目標的比較基礎。參考目標管理的精神，各縣市依其擁有的資源與問題特性訂定各自的目標，再以目標的達成度做為向中央申請補助計畫；與道安會管考的依據。換言之，績效的好壞並非決定於縣市彼此間絕對數值的高低，而是相對的改善成果（事故降低的比例）。

中央主管機關並需配合縣市自訂目標的改善機制重新修訂財務補助辦法，藉此強化改善機制的運作動力。例如，除了基本補助數額外，若該縣市政府目標達成比例愈高，改善幅度愈大，將可獲得中央更多的額外經費補助。

此外，縣市亦應加強其道安會報協調合作的功能，務使各單位的道安工作有一致的主題與步調。例如從教育、工程、執法、鼓勵、評估等 5E 同時針對「速度管理」主題實施各類型的道安防制工作。

改善對策四：辦理道安防制對策的基礎研究工作

各類主題的道安防制對策具有其共通性。具有全國一致性的法規課題，固然應由中央規劃研究；即使屬於地方實施措施，在縣市資源有限的情況下，也可由中央辦理相關主題的基礎研究工作，再交由地方因地制宜，調整為適合該地區的施行措施。此外，各項道安改善措施亦需實證評估其成效，以作為策略推廣、資源投入之依據，相關之道安實作評估亦可由中央引導或補助地方辦理實驗性或試辦性計畫。現階段重要的道安研究課題包括：

- 機車路權與道路合理使用空間分配
- 機車駕駛訓練與考照制度的改進
- 機車安全防護頭盔的設計

- 酒駕連坐處罰之可行性
- 酒駕執法策略
- 速度管理的推廣策略
- 高齡駕駛者駕照換發審驗機制
- 發展跨部門（都市設計、保險、醫療）的多元道安防制機制

除了中央主管機關大方向的道安改善對策外，各縣市政府亦多配合道安重點工作執行地方道安防制措施。「機、老、酒」是過去幾年來道安推動的重點工作。在酒駕方面，透過法規的修訂與警方持續的執法，「酒後不開車」已逐漸在社會形成共識，酒醉駕車肇事事事件亦有降低的趨勢，惟近年來，地方警政單位亦多反映各項執法措施已達飽和，事故次數日趨平緩，未來必須在法規面（如提高罰則或採取連坐）與執法策略（提高被取締率）上有更積極的作為，才能進一步降低酒醉肇事次數。

機車事故仍然居高不下，自民國 88 年至民國 99 年所有死亡事故中，機車騎士事故佔 51%（其中 18-24 歲的青少年騎士更佔 21%），平均每年有 1,361 位機車騎士死於交通事故；所有受傷事故中，機車騎士佔 70%（其中 18-24 歲者佔 33%），故機車事故防制實應有更積極的作為。另根據前述研究，高齡者交通事故除了行人外，高齡者騎乘機車肇事也是重要因素。本研究建議在機車事故防制（尤其是青少年與高齡機車駕駛者）尤應列為施政的優先議題。

綜合前述資料分析、改善對策暨國外相關研究成果，本研究針對目前重要道安問題提出一些防制對策（綜整如表 8.4-1～8.4-3 所示）俾供交通部參考。並將其中涉及法規修訂、技術較為困難或需跨部會溝通協商之防制對策列為中長期方案（標示於表中），而未標示者則歸類為目前即可執行之短期防制對策。

表 8.4-1 有關機車事故的防制對策

	青少年	說明	高齡者	說明
工程	<ul style="list-style-type: none"> ● 合理分配道路空間，劃設機車優先行駛車道。 ● 改善標線、道路鋪面的防滑性。 ● 推廣路平建設。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 道路空間的分配使用宜與道路使用者數量相當，方符合社會公平原則。 ➢ 路段中同向擦撞事故多，爭道問題多。 ➢ 改善機車騎乘的安全性。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 使用較高反光性能之標線 ● 加強夜間重要道路之照明 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 因應高齡者視覺退化問題
教育與宣導	<ul style="list-style-type: none"> ● 教導機動車輛駕駛者日間開燈駕駛。 ● 推行學童和青少年交通安全教育行銷機制。 ● 提早於國中階段宣導騎乘機車之高風險性。 ● 於國小自行車教學階段即宣教正確配戴頭盔之重要性。 ● 教導青少年正確、安全駕車的技巧，提高風險認知。 ● 教導如何正確配戴防護頭盔。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 目的在於提醒別人注意。 ➢ 青少年階段教育太強調智育，忽略交通安全教育，青少年無法有機會學習相關技能及知識。交通安全教育從小學童就應開始。 ➢ 目前的考照與駕駛人養成過程缺乏安全駕車知識的教學。 ➢ 由實際使用調查得知，未正確配戴防護頭盔者比例極高。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 教導機動車輛駕駛者日間開燈駕駛。 ● 推行高齡者交通安全教育行銷機制。 ● 利用高齡者聚集地點，善用機會進行交安教育和宣導。 ● 透過社會局補助老人活動之機會，納入相關的交通安全宣導內容。 ● 減少外出使用機車的次數及夜間外出。 ● 宣導高齡者避免尖峰時段外出，以及如何於混合車流中安全騎乘機車。 ● 教導一般駕駛和高齡者：高齡者生心理特性對交通安全的影響，如周邊視力降低，視野變小等。提高一般人對高齡者的注意與禮讓態度。 ● 教導正確、安全駕車的技巧，提高風險認知。 ● 教導正確配戴防護頭盔。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 目的在於提醒別人注意。 ➢ 參考中正大學高齡教育研究中心及中正大學成人及繼續教育學系執行編輯之路老師教材到宅宣導之行銷機制。 ➢ 充分利用行銷的通路優勢。 ➢ 參考桃園縣作法，試辦利用經費補助之機制，進行交通安全宣導。 ➢ 降低高齡者於交通複雜環境中之曝光量，可以減少其交通傷害。 ➢ 所有用路人都需了解高齡者生心理特性對交通安全影響，才能體諒並注意高齡者交通安全問題。

表 8.4-1 有關機車事故的防制對策(續)

青少年		說明	高齡者		說明
執法	● 取締未（正確）配戴防護頭盔。	➢ 實地調查得知，未配戴妥適防護頭盔的駕駛者仍有極高比例。	● 對高齡者騎士採勸導和教育方式優於強力執法。	➢ 目前輕微交通違規可以採勸導、告誡方式，對於老人交通違規相當適用。	
	● 取締飆車。	➢ 機車超速或競速行為帶來相當大的危害。	● 請派出所勤區員警利用各種機會，關切高齡者騎乘機車情形。		
	● 減少機車超載。	➢ 機車超載（尤其是載小孩或學童）也會造成很大的傷害。			
	● 強化數位儀器之使用。	➢ 透過攔停方式舉發機車違規之效果有限，建議採購最新之科學舉證器材，如車裝攝錄器材、手持式攝錄器材、e化數位式攝錄影設備等，俾利於機車違規之取締。			
監理	● 改變機車養成教育與路考方式。 (中長期)	➢ 騎士必須有完善的養成教育，才能取得機車駕照。另應取消持有小型車駕照可以騎乘輕型機車之規定。	● 給予大眾運輸優惠卷，以鼓勵高齡者自願繳回駕照。 (中長期)	➢ 日本曾鼓勵高齡者繳回機車駕照，但必須相對應的給予優惠，或提供公共運輸以滿足交通需求。	
	● 嚴格取締機車改裝。	➢ 為了搶眼或競速而違法機車情形，宜透過嚴格稽查取締遏止。	● 發展需求回應式公共運輸，以降低使用機車之機會。 (中長期)		
	● 限制年輕使用者之機車馬力數。 (中長期)	➢ 參考英國經驗，限制初學者的機車性能。	● 訂定特定疾病通報與駕駛資格審查系統，限制部分患有影響駕駛能力疾病的病患駕駛權益。 (中長期)	➢ 英國 Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) 規定駕駛人若發生有特定的生理障礙或疾病（例如，癲癇、中風、帕金森氏症、影響雙眼視覺能力、嚴重記憶問題等）或是精神方面的疾病（例如，心智困難或任何嚴重精神疾病或智能障礙等），必須主動通報 DVLA，以管制這些病人的駕駛權益。	
	● 加強機車輪胎檢測。 (中長期)	➢ 汽車之輪胎與行車安全至為相關，故「汽車運輸業管理規則」特別訂定遊覽車或國道客運使用輪胎的規定。二輪機車運行中的動態平衡，以及緊急煞車時需要之煞車力，尤需要有良好的輪胎以及煞車操作技巧。國內相關規範與教育內涵付之闕如。	● 訂定高齡者換照規定，年滿 65 歲者每 2 年須接受視力檢測，若駕駛人有任何會危及駕駛的徵狀，如身體微抖或看似精神狀態迷糊則必須接受健康檢查或精神狀況測驗等規定。 (中長期)		
	● 取得機車駕照前，實施臨時講習，強化使用機車之注意事項。	➢ 參考臺北市監理站的做法。			

表 8.4-1 有關機車事故的防制對策(續)

	青少年	說明	高齡者	說明
鼓勵	<ul style="list-style-type: none"> ● 贈送安全帽或安全帽折價券。 (中長期) ● 調整車輛保險費率。新手駕駛在二年內有違規或事故紀錄者予以調高保費，無任何紀錄者可調降保費。 (中長期) ● 參加並完成駕訓課程者提供優惠保費。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 越南贈送安全帽給學童，學校和家長都很支持，長期能培養大家正確戴好安全帽的習慣。 ➢ 美國保險業者提供2年內接受過防禦性駕駛訓練課程的駕駛人保險費用折扣優惠。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鼓勵大眾運輸不方便地區發展需求回應式公共運輸。 (中長期) ● 根據駕駛人的違規與事故紀錄調整保險費率。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 參考美國作法，汽機車保險費率係根據被保險人的性別、年齡、婚姻狀態、居住與經常使用地區、駕駛車輛、頻率及駕駛紀錄等決定每年費率的調整幅度。
管考	<ul style="list-style-type: none"> ● 訂定年度執行計畫，逐年推展與管考。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 由研考單位執行管考工作。 ➢ 經由道安工作之成效評估與管考能瞭解道安績效和道安問題，除可研擬後續計畫外，也能間接鼓勵相關人員。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 訂定年度執行計畫，逐年推展與管考。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 由研考單位執行管考工作。 ➢ 經由道安工作之成效評估與管考能瞭解道安績效和道安問題，除可研擬後續計畫外，也能間接鼓勵相關人員。

表 8.4-2 有關高齡者事故的防制對策

	行人	說明	自行車	說明
工程	<ul style="list-style-type: none"> ● 主次要道路應規劃提供分離的行人步行空間。 ● 設置行人專用號誌。 ● 巷道實施交通寧靜區，設置 30 速限區。 ● 改善號誌時制，延長綠燈時相。高齡者多的路口應優先考慮。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 許多地區無人行道保護行人，行人甚至需走在無人車分隔的省道、縣道上。 ➢ 速度對行人事故傷害大。 ➢ 高齡者步行速度較慢，許多高齡者反應過馬路之綠燈時間太短。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主次要道路檢討改善自行車的車道佈設。 ● 巷道實施交通寧靜區，設置 30 速限區。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自行車與汽車和機車速差大。宜規劃不同的行駛路線與空間。 ➢ 速度對自行車弱勢運具之事故傷害大。
教育與宣導	<ul style="list-style-type: none"> ● 推行高齡者交通安全教育行銷機制。 ● 利用高齡者聚集地點，善用機會進行交安教育和宣導。 ● 教導高齡者外出活動多穿著鮮豔服飾，尤其是清晨與黃昏。 ● 宣導行走安全的方向。 ● 教導高齡者判斷能安全穿越路段、路口的時間。 ● 教導高齡者家屬如何判斷高齡者是否具備獨立外出能力。 ● 教導一般駕駛和高齡者：高齡者生心理特性對交通安全影響。如視覺退化對車輛速度與距離無法正確判斷。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 缺乏高齡者交通安全教育行銷機制。 ➢ 清晨天色昏暗是高齡者行人事故死亡的尖峰時段。 ➢ 與車同向行走較逆向行走事故多且嚴重，與車逆向行走較易注意到車輛。 ➢ 參考日本宣導影片教導高齡者判斷穿越路段、路口所需的時間。 ➢ 大家都需瞭解高齡者生心理特性對交通安全影響，才能體諒並注意高齡者交通安全問題。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 推行高齡者交通安全教育行銷機制。 ● 利用高齡者聚集地點，善用機會進行交安教育和宣導。 ● 教導使用兩段式左轉。 ● 教導如何選擇安全的騎乘路徑。 ● 推廣交通寧靜區的概念。 ● 宣導高齡者避免尖峰時段清晨與夜間外出。 ● 教導高齡者家屬如何判斷高齡者是否具備騎乘自行車的能力。 ● 教導一般駕駛和高齡者：高齡者生心理特性對交通安全影響。如聽覺退化對外在交通環境之聲響感覺能力降低，不易注意到後方有來車。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 缺乏高齡者交通安全教育行銷機制。 ➢ 高齡者騎自行車左轉事故多，許多人是因左轉未依規定。 ➢ 根據事故資料分析得知高齡者事故特性。 ➢ 大家都需瞭解高齡者生心理特性對交通安全影響，才能體諒並注意高齡者交通安全問題。
執法	<ul style="list-style-type: none"> ● 取締汽機車未禮讓行人的行為。 (中長期) ● 取締巷道行車超速。 (中長期) 		<ul style="list-style-type: none"> ● 修法加重汽機車涉入自行車的責任。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 參考荷蘭經驗，可提高汽機車駕駛人對於自行車的注意與禮讓。

表 8.4-2 有關高齡者事故的防制對策(續)

行人		自行車	
說明	說明	說明	說明
監理 <ul style="list-style-type: none"> ● 加強行人違規穿越講習。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 行人任意穿越道路事故多，問題嚴重。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 確實執行自行車適當的燈光配備。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 早上六點和晚上七點是高齡者騎自行車事故死亡的尖峰時段。
鼓勵 <ul style="list-style-type: none"> ● 贈送反光手杖、雨傘、衣帽或手環。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 讓駕駛者更容易注意到高齡行人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 贈送自行車燈光配備。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 讓駕駛者更容易注意到騎乘自行車的高齡者。
管考 <ul style="list-style-type: none"> ● 訂定年度執行計畫，逐年推展與管考。(中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 由研考單位執行管考工作。 ➢ 經由道安工作之成效評估與管考能瞭解道安績效和道安問題，除可研擬後續計畫外，也能間接鼓勵相關人員。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 訂定年度執行計畫，逐年推展與管考。(中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 由研考單位執行管考工作。 ➢ 經由道安工作之成效評估與管考能瞭解道安績效和道安問題，除可研擬後續計畫外，也能間接鼓勵相關人員。

表 8.4-3 有關酒駕事故的防制對策

	汽車	說明	機車	說明
工程	<ul style="list-style-type: none"> ● 特殊活動提供專車服務，減少酒後駕車機會。 (中長期) ● 推廣酒精鎖。 (中長期) ● 推廣代理駕駛/代客叫車提醒系統。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 台東豐年祭活動時，配合接駁車的提供，避免與會民眾酒後駕車，成效良好。 ➢ 針對累犯使用之車輛強制加裝酒精鎖。 ➢ 安裝於餐飲業者的廁所內，自動提醒客人到櫃檯代叫代理駕駛或計程車。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 特殊活動提供專車服務，減少酒後駕車機會。 (中長期) ● 推廣酒精鎖。 (中長期) ● 推廣代客叫車提醒系統。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 台東豐年祭活動時，配合接駁車的提供，避免與會民眾酒後駕車，成效良好。 ➢ 針對累犯使用之車輛強制加裝酒精鎖。 ➢ 安裝於餐飲業者的廁所內，自動提醒客人到櫃檯代叫代理駕駛或計程車。
教育與宣導	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導改變社會飲食文化。 ● 教導酒精對駕駛人生心理的影響。 ● 結合各地區之宗教信仰，教育信眾勿酒後駕車。 ● 推廣指定駕駛觀念。 ● 由餐廳業者提供代叫代理駕駛/代叫計程車服務，並勸阻酒客酒後開車。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 改變飲酒作樂的不良習性，從根源直接改善。 ➢ 學校教育中加強酒精影響的相關教育，尤其是大學生交通安全教育。 ➢ 藉由宗教領袖人物的教導或倡導，發揮更深切的影響力。 ➢ 邀請名人擔任宣導大使，並於餐飲業、KTV 等飲酒場所進行宣傳。 ➢ 警力有限，若能與餐飲業者合作，便能使宣傳效果達到事半功倍。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 宣導改變社會飲食文化。 ● 教導酒精對駕駛人生心理的影響。 ● 結合各地區之宗教信仰，教育信眾勿酒後駕車。 ● 推廣指定駕駛觀念。 ● 由餐廳業者提供代叫代理駕駛/代叫計程車服務，並勸阻酒客酒後開車。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 改變飲酒作樂的不良習性，從根源直接改善。 ➢ 學校教育中加強酒精影響的相關教育，尤其是大學生交通安全教育。 ➢ 藉由宗教領袖人物的教導或倡導，發揮更深切的影響力。 ➢ 邀請名人擔任宣導大使，並於餐飲業、KTV 等飲酒場所進行宣傳。 ➢ 警力有限，若能與餐飲業者合作，便能使宣傳效果達到事半功倍。
執法	<ul style="list-style-type: none"> ● 變更執法策略。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 考量地區特性，適時調整勤務時間與地點之配置。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 加強機車酒駕執法。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 機車酒駕問題逐漸浮現，應加強其執法，並考量機車特性，採取口袋戰術，多組警力同時執勤。

表 8.4-3 有關酒駕事故的防制對策(續)

	汽車	說明	機車	說明
監 理	<ul style="list-style-type: none"> ● 研擬酒駕累犯駕照重領機制。 (中長期) ● 另行開設酒駕班，加強酒駕違規講習次數與時數。 ● 建立分級酒駕違規標準，如將初駕駛人之酒駕違規標準提高為呼氣酒精濃度 0.1mg/l。(中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 酒駕累犯再犯率高，許多國家要求其重領駕照時必須通過醫療院所之酒精成癮評估，或強制其參與戒酒計畫。 ➢ 參考臺北市監理站的作法。臺北市酒駕違規講習之時數較其它違規多，並將其講習與其它違規講習分開進行，較能針對酒駕者進行再教育。 ➢ 參考澳洲、紐西蘭之作法。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 研擬酒駕累犯駕照重領機制。 (中長期) ● 另行開設酒駕班，加強酒駕違規講習次數與時數。 ● 建立分級酒駕違規標準，如將初駕駛人之酒駕違規標準提高為呼氣酒精濃度 0.1mg/l。(中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 酒駕累犯再犯率高，許多國家要求其重領駕照時必須通過醫療院所之酒精成癮評估，或強制其參與戒酒計畫。 ➢ 參考臺北市監理站的作法。臺北市酒駕違規講習之時數較其它違規多，並將其講習與其它違規講習分開進行，較能針對酒駕者進行再教育。 ➢ 參考澳洲、紐西蘭之作法。
鼓 勵	<ul style="list-style-type: none"> ● 調整車輛保險費率。五年內有酒駕違規或事故紀錄者予以調高保費。 (中長期) ● 鼓勵保險業者進行或補助酒駕防制研究，找出高風險因子。 (中長期) ● 獎勵企業施行酒駕教育宣導並納入員工訓練課程。 (中長期) ● 獎勵並補助公民營企業提出具體的防制計畫。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 美國保險業者針對有重大違規者大幅提高保險費率。 ➢ 國外保險業者多積極參與研究與防制對策，以降低理賠申請。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 調整車輛保險費率。五年內有酒駕違規或事故紀錄者予以調高保費。 (中長期) ● 獎勵企業施行酒駕教育宣導並納入員工訓練課程。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 參考美國保險業作法，針對有重大違規者大幅提高保險費率。
管 考	<ul style="list-style-type: none"> ● 訂定年度執行計畫，逐年推展與管考。 (中長期) ● 監督運輸業者訂定安全管理辦法，並納入評鑑與管理參考。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 由研考單位執行管考工作。 ➢ 經由道安工作之成效評估與管考能瞭解道安績效和道安問題，除可研擬後續計畫外，也能間接鼓勵相關人員。 ➢ 禁止員工在工作場所飲酒。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 訂定年度執行計畫，逐年推展與管考。 (中長期) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 由研考單位執行管考工作。 ➢ 經由道安工作之成效評估與管考能瞭解道安績效和道安問題，除可研擬後續計畫外，也能間接鼓勵相關人員。

第九章 結論與建議

交通部道路交通安全督導委員會職司國內道路交通安全改善督導之責。考量我國交通環境、事故特性與國際最新發展，為能在道安政策、願景、目標與對策研訂等面向，與國際安全績效良好之先進國家接軌，特委請本所協助辦理 2 年期之「道路交通事故特性與對策比較研究」計畫，爰有本研究之執行。

本研究係以第 1 年期之研究為基礎，根據各縣市交通安全推動特性、資源條件與事故特性加以歸類分群，從區域觀點探討各縣市面臨之道路交通安全課題與因應的改善對策。藉由示範計畫之實作建立有效改善道路交通安全措施之實施程序與評估機制，俾供各縣市參考。最後總合建議我國改善道路交通安全之課題與對策，暨我國道安績效指標與定期評估機制等。

茲將前述各章之研究結論總結如下所述。

9.1 結論

9.1.1 全國道路交通事故資料趨勢分析

1. 由全國 88-99 年交通事故特性分析得知，我國交通事故死亡率自 95 年開始呈現逐年下降趨勢，每百萬人口事故死亡率於 2008 年已下降至 155 人，但仍是 OECD 國家平均值的近 1.9 倍，至於，88-99 年之受傷率則有逐年增加的趨勢。重要的道安問題包括：
 - (1). 無論死亡率或受傷率，機車駕駛者都是傷亡最嚴重的族群，機車族群中以 18~24 歲青少年和男性高齡者問題最為嚴重；
 - (2). 高齡者除了機車外，另有騎自行車和步行安全問題；
 - (3). 違規行為中則以酒駕和超速問題最為嚴重。
 - (4). 由事故資料和實地現場調查資料得知，未正確配戴安全帽和未繫安全帶是另二項必須重視的道安問題。
2. 本研究回顧整理民國 88 以後之歷年主要交通法規的立法/修法沿革，以了解法規的修訂對交通事故影響。民國 90 年修法強制規範汽車駕駛人與前座乘客需繫安全帶，並提高罰鍰後，90 年至 92 年期間駕駛者未繫安全帶人數與比例均呈驟降趨勢，修法效果顯著。惟酒駕和超速是否受立法/修法影響仍須進一步分析研究。

9.1.2 縣市別道路安全績效比較分析

1. 本研究發展包含死亡指標與重點行為指標之道路安全績效指標，死亡指標包含運具別（分別以人口數和車輛數為基礎的指標）、年齡別、行為別及道路

別等死亡指標，重點行為指標則包括實地調查之安全帶和安全帽使用情形。各縣市可應用安全績效指標了解其道安績效與道安問題，個別縣市可依指標值進行自我績效改善比較（如今年與去年之指標值比較），或與其他縣市指標值比較，尋找可供學習標竿；道安績效指標值亦可作為政府經費補助分配之參考。為避免因事故偶發的特性造成單一年度數值高低起伏，本研究建議以三年的平均值作為衡量計算的基礎。例如：民國 100 年時以民國 97 至民國 99 年的平均值來評量各縣市近期之道路安全績效。

2. 本研究另依相似資源條件，將各縣市予以歸類分群，共分為三群。表 3.2-9 彙整各縣市整體道路安全績效總指標值和排序結果，縣市合併後之五都需特別注意合併縣的道安問題（原縣行政區的道安問題較市行政區嚴重）。許多第三群縣市之道安績效指標值較不佳，更需了解這些縣市的道安問題。每個縣市可利用表 3.2-4~表 3.2-8 之各指標值計算結果，進一步了解個別縣市的道安問題。
3. 由於現有超速之重點違規行為資料不足，實地調查亦屬不易，故本研究並未納入超速違規行為指標；此外，道路別指標尚缺少村里道路里程資料，政策指標亦未納入。未來為建立整體道路安全績效指標，應建立制度以完整收集死亡指標、行為指標和政策指標等指標項目資料。
4. 各縣市經費與人力資源有限，需針對各縣市之重要交通安全問題進行改善，使有限資源達到最佳效益。由事故資料發現以下重點道安議題：
 - (1). 機車運具：年輕人族群、高齡者族群，另機車未正確配戴安全帽是目前各縣市皆存在之現況問題。
 - (5). 高齡族群：行人、自行車運具。
 - (6). 酒後開車超過 0.25mg/L 行為：機車運具、汽車運具。

本研究針對上述重要道安議題，篩選出各縣市應優先和次優先改善議題，例如：花蓮與臺東縣應優先改善機車酒駕問題與高齡者騎機車問題；年輕人騎機車問題是臺東縣必須優先改善議題，此問題是花蓮縣次優先改善議題；未正確配戴安全帽、高齡行人與汽車酒駕則是花蓮縣與臺東縣次優先改善議題。

縣市合併後之五都必須特別注意合併縣的道安問題，合併前縣與市的道安問題有差異，例如：合併前的臺南市須重視正確配戴安全帽和汽車駕駛者酒駕二項議題，合併前的臺南縣則須重視高齡者騎自行車問題，其次是高齡者騎機車和步行安全問題，另也必須注意年輕人騎機車安全問題。

9.1.3 教育宣導實驗計畫

1. 影片是我國最常使用的交通安全教育宣導媒材，本研究依據國內事故特性，選擇酒駕、超速、高齡者步行安全、安全帽和安全帶等主題，以個別訪談、焦點團體討論和問卷調查等方式進行影片評估，藉以了解有效的宣導影片所需之元素，如：影片內容、敘述手法、傳遞感受等。評估結果顯示影片內容主題需明確，尤其是高齡者表示若影片內容過多，則不易了解主題內容為何。一般人或許會喜歡比喻類型影片，高齡者希望影片內容能直接教導如何做才安全。
2. 影片感受之問卷調查結果顯示，讓人感受深刻之影片內容為說明危險行為（酒駕、超速）的後果（如：遇到緊急狀況會反應不及），危險行為「容易傷及無辜」和「會造成一輩子的遺憾」。各類影片的重點與型態說明如下：
 - (1). 安全帽和安全帶內容需說明事故發生時，未戴安全帽或未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重。
 - (2). 酒駕、超速、年紀大都會造成生理狀況的改變，進而影響交通安全，生理狀況對交通安全影響是另一項影片內容的重點。
 - (3). 一般受測者最喜歡的影片多為震撼型影片，其次是溫馨型和感傷型影片，高齡者最喜歡的影片是溫馨型，也喜歡震撼型影片。本研究所歸納之受測者對於道安影片感受、偏好與期待內容等的研究成果可作為未來製作道安影片之參考。
3. 本研究利用三部評估結果較佳之宣導影片，進行酒駕教育宣導實驗計畫，讓曾經酒駕的受訪者觀看影片後進行問卷調查以了解影片之宣導成效。整體來說，在觀看教育宣導影片前，受訪者自認對於酒駕危險的了解程度相當高，平均得分為 8.68 分（滿分為 10 分），觀看宣導影片後平均得分數略增加為 8.95 分，根據統計檢定結果推論受訪者的了解程度並沒有顯著增加。在觀看教育宣導影片前，大多數受訪者自認避免酒駕的意願相當高，平均得分為 7.67 分，觀看宣導影片後平均得分數為 8.72，統計檢定結果顯示受訪者避免酒駕的意願程度顯著增加。
4. 酒駕教育宣導實驗計畫之問卷調查結果顯示，受訪者普遍認為提供便民措施，例如提供公共運輸服務與代客開車服務對於降低酒駕的效果優於加重處罰或加強執法。受訪者並不認為加重處罰或是加強執法能夠有效減少酒駕。就相關的處罰與執法措施比較，民眾認為連坐處罰同車乘客的效果最差。上述分析結果是酒駕者的意見，各項策略之成效仍需後續研究深入探討。
5. 本研究以「服務行銷」組合的概念為基礎，提出如何運用行銷策略特性來加強道路交通安全教育宣導工作的成效。一般而言，服務行銷組合（8P's）包

括：產品要素(product elements)、價格與其他消費代價(price and other user outlays)、通路(place)、推廣與教育(promotion and education)、實體環境(physical environment)、人員(people)、流程(process)、績效評估(performance evaluation)等。為了能成功發展與推廣道安教育之理念，唯有藉由特殊且創新的行銷手法才能成功將宣導理念傳遞給社會大眾，達到對症下藥之目標，本研究於第5-9節中說明了八項服務行銷策略之基本概念與實際作法。

9.1.4 執法實驗計畫

1. 依據各縣市酒駕資料之分析顯示，車輛使用特性、都市化程度以及地區文化與人口特性是影響不同地區酒駕嚴重性差異之重要影響因素，為降低酒駕之發生，建議可就提供替代運具、提昇郊區道路設計等級與照明、針對地區居民特性研擬宣導計畫等方面加以努力。而在執法方面，勤務的安排應依地區特性，彈性調整其勤務時段以及站位佈設方式，於酒駕事故較常發生地點進行高頻率的攔檢勤務。
2. 根據各縣市酒駕執法現況資料分析可知，目前執法頻率幾已達可用警力上限，惟酒駕比例仍居高不下，建議在監理部分可加強酒駕違規講習之時數與次數，並對於累犯者加重處罰；另建議可針對被吊銷駕照之累犯重新考照時，強制進行戒酒並實施酒精成癮評估，以作為是否再次發照之依據。
3. 機車酒駕比例頗高，故攔檢勤務不能僅著重於汽車駕駛者，建議應加強機車酒駕攔檢；而針對已吊銷駕照之酒駕者，建議可再針對是否一併吊銷其持有之其它駕照進行探討。

9.1.5 工程實驗計畫

1. 快慢分隔路型之路口右轉管制可分為快車道禁止右轉與可右轉兩種方式，快車道禁止右轉路口須在上游路口先行併入慢車道，再於欲右轉路口右轉（先併入再右轉）。本研究選取高雄市6個路口作為分析研究對象，並分別以駕駛者視野因素、衝突類型、衝突影響、路段流量、快慢分隔島長度、快慢分隔島寬度、橫向路口寬度、慢車道寬度等因素衡量不同右轉管制方式（不同路口）對於路口安全之影響。
2. 快慢分隔路型之路口若禁止右轉，固可避免右轉汽車與慢車道直行汽機車的側撞，惟衝突將移轉至上游路口併入與慢車道交織過程中。研究分析顯示，除了上游併入時駕駛者視野較差外；若上下游路口距離太短，將無法提供充足的交織長度；慢車道寬度不足、流量太大，亦會增加併入車流與原車流的衝突機會；併入路口寬度太小，亦會增加併入操作的困難度。對於右轉流量大的路口，若能提供適當的停等空間（如右轉專用車道、較寬分隔島寬度），再配合號誌（如右轉專用時相、遲閉、紅燈右轉等作法）亦能提供較安全的路口轉向管制。

3. 對於部分快慢分隔路型路口右轉方式擬改為先併入再右轉之管制方式，除了需詳細分析路口衝突數量外，本研究亦針對快慢分隔島長度（即上下游路口距離）、分隔島寬度、慢車道寬度、併入路口寬度提出初步的建議以供參考（如表 7.4-2 所示）。

9.1.6 道路安全改善的整體規劃

1. 世界衛生組織於 2004 年發表「世界預防道路交通傷害報告(World report on road traffic injury prevention)」，並於 2010 年 3 月要求會員國制訂「2011-2020 道路安全行動十年(Decade of action for road safety 2011-2020)」，呼籲世界各國針對道路交通安全採取行動方案，以遏止道路交通死亡與受傷事故的上升趨勢。根據衛生署統計，民國 99 年我國機動車交通事故死亡人數 3,515 人，每百萬人口死亡率高達 152 人，較 OECD 或歐盟會員國之平均值均高出甚多，面對事故所造成的高社會成本，政府各部門似應有更有效的策略與積極的作為以資因應。參考國際組織與國家之發展經驗，本研究針對道安改善策略之內涵研提重要課題如下：

課題一：社會缺乏積極的安全文化

課題二：缺乏有力的統籌領導機關與權責

課題三：組織間缺乏聯繫，目標設定尚無共識也難以達成

課題四：政府各部門重視不足，資源難以投入

課題五：績效評估機制尚未建立，資源運用受限

課題六：缺乏多元整合的防制對策

2. 本研究認為現階段中央主管機關（交通部、道安會）在道安改善工作的主要目標應在於「**塑造社會正向的安全文化**」，而達成此目標的對策則包括：
 - (1). 強化道安組織的協調合作平台：整合交通、警政、都市（土地、工程）、教育、與產業等部門之協調合作的平台；
 - (2). 建立多面向的績效衡量指標，並定期公布結果：以三年平均之道路別、運具別、年齡別、重點行為別、政策別等指標值綜合評量縣市改善績效，並定期公布，藉以喚起地方首長暨社會各界重視道安問題，引導資源投入。
 - (3). 建立自定目標的改善機制：參考目標管理的精神，各縣市依其擁有的資源與問題特性訂定各自的目標，再以目標的達成度做為向中央申請補助計畫與道安會管考的依據。
 - (4). 協助道安防制對策的研究工作：在縣市資源有限的情況下，可由中央辦理相關主題的基礎研究工作，再交由地方因地制宜，調整為適合該地區

的施行措施。

3. 「機、老、酒」是過去幾年來道安推動的重點工作，從資料分析顯示，除了酒駕外，機車事故防制（尤其是年輕人與高齡機車駕駛者）尤應列為施政的優先議題。此外，本研究亦根據資料分析與國外的研究成果，針對目前的道安問題從工程、教育、執法、監理、鼓勵、管考等面向提出一些防制對策（綜整如表 8.4-1～8.4-3 所示）俾供交通部參考。

9.2 建議

根據本研究的資料蒐集、分析過程，暨相關課題的研究結果，亦發現若干問題，值得有關機關暨後續研究參考，相關建議如下：

1. 在事故資料的統計作業上，因有死傷定義不同或未通報的問題，故國際比較向以死亡人數為主。多數國家對交通事故死亡之定義為事故發生後 30 天內死亡者，我國現仍以 24 小時內死亡為主要事故統計值（2-30 日死亡值仍有許多資料登錄的缺失），宜速謀改善。

道路安全績效指標針對事故後果部分應收集死亡和重傷資料，然因國內只有 24 小時內死亡資料，受傷資料的數量一直增加且數量龐大，自民國 88 年至民國 99 年共有 3,463,949 位當事者，24 小時內死亡當事者佔全部當事者比例為 0.96%（32,286 位當事者），受傷當事者佔全部當事者比例為 60.13%（2,018,856 位當事者），在無法區分受傷嚴重性的情況下，重傷人數一直無法掌握。因此，除應對交通事故死亡之定義改為事故發生後 30 天內死亡者之外，也必須在這麼龐大的受傷當事者中區分是否為重傷，以建立國際趨勢的死亡和重傷資料進行道路安全績效指標分析。

為利於國際道安資料的比較，現行透過衛生署死因資料庫比對，以獲得交通事故 30 日死亡人數，仍可持續辦理，但為取得更有意義的傷亡資料，建議於警政署之「道路交通事故調查報告表」中增列「留院 24 小時以上或住院」的勾選項，藉以區別龐大受傷人數中（可能的）重傷人數，增加事故資料分析的廣度與深度。

2. 本研究雖已參考國際經驗建立一初步的績效衡量指標系統，涵蓋道路別、運具別、年齡別、行為別之死亡指標與重點行為指標。惟部分指標計算圍於資料不足，如超速違規行為、村里道路里程、政策項目等並未納入，未來宜儘速建立制度以完整收集死亡重傷指標、行為指標和政策指標等指標項目資料。
3. 我國目前對於道路安全相關資料之建構尚未完善，如交通事故之社會成本或車輛安全等等，未來可加強此部份之研究，方可反映道路安全績效指標之成效及指標之完整性。
4. 本研究進行道安教育宣導影片評估已發現許多有效的宣導影片所需之元素，也了解目前影片仍有不足之處，本研究提出服務行銷組合（8P's）之基本概

念與作法，8P's 每一環節均很重要，建議未來道安教育宣導影片能進行更完整的行銷規劃，並針對宣導族群進行道安教育宣導影片成效評估，經由成效評估結果才能對 8P's 有深入了解，以更務實的道安教育宣導影片及行銷手法成功地將宣導理念傳遞給社會大眾。

5. 配合目前道安課題與發展重點，本研究建議現階段重要的道安研究課題包括：

- 機車路權與道路合理使用空間分配
- 機車駕駛訓練與考照制度的改進
- 機車安全防護頭盔的設計
- 酒駕連坐處罰之可行性
- 酒駕執法策略
- 速度管理的推廣策略
- 高齡駕駛者駕照換發審驗機制
- 發展跨部門（都市設計、保險、醫療）的多元道安防制機制

參考文獻

- 大紀元新聞(2009)。桃園防制酒駕宣導指定駕駛。上網日期：2011年8月12日，檢自：<http://tw.epochtimes.com/9/11/11/125960.htm>
- 大紀元新聞(2011)。警察分局長餐廳逐桌宣導。上網日期：2011年8月12日，檢自：
<https://dongtaiwang.com/dmirror/http/www.epochtimes.com/b5/11/4/20/n3234001.htm>
- 中國晚報(2011)。高市警局交通大隊一喝酒拳。上網日期：2011年8月12日，檢自：<http://www.cnnews.com.tw/cnnews/0004/w4/images/hea-07.htm>
- 中華民國統計資訊網(2011)。縣市重要統計指標。上網日期：2011年7月20日，檢自：<http://ebas1.ebas.gov.tw/pxweb/Dialog/statfile9.asp>
- 內政部統計處(2011)。內政部統計月報。上網日期：2011年7月20日，檢自：<http://sowf.moi.gov.tw/stat/month/list.htm>
- 內政部統計處(2011)。內政部統計年報。上網日期：2011年7月20日，檢自：<http://sowf.moi.gov.tw/stat/year/list.htm>
- 內政部警政署(2011)。警政統計年報。上網日期：2011年7月20日，檢自：<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12595&nowPage=2&pagesize=15&mp=1>
- 內政部警政署(民國100年6月27日)。警政統計年報。上網日期：2011年7月24日，檢自：
<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12595&nowPage=2&pagesize=15&mp=1>。
- 內政部警政署(無日期)。測速執法設置點查詢。上網日期：2011年7月10日，檢自：<http://crimevideo.npa.gov.tw/TrafficStick/TrafficStickMain.asp>
- 內政部警政署。上網日期：2011年4月，檢自：
<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/mp?mp=1>
- 內政部警政署網站(2011)。上網日期：2011年4月12日，檢自：
<http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/mp?mp=1>
- 天眼日報(2009)。110專線電話提供代客叫車服務。上網日期：2011年10月25日，檢自：<http://www.tynews.com.tw/news015/2587.htm>
- 天眼日報(2009)。花蓮縣政府辦理一系列交通安全宣導活動。上網日期：2011年8月12日，檢自：
http://www.t-ynews.com.tw/news_info.php?h=17%7C10858。
- 天眼日報(2010)。垃圾車布條宣導。上網日期：2011年10月25日，檢自：
http://www.t-ynews.com.tw/news_info.php?h=18|37149

- 日本警政廳(2011 年 6 月 8 日)。安全・快適な交通の確保。交通安全運動の推進。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：<http://think.direct.gov.uk/seat-belts.html>
- 日本警視廳(無日期)。みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」。上網日期：2011 年 6 月 30 日，檢自：<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/insyuunten/index.htm>
- 日本警視庁(無日期)。Safety Riders!。上網日期：2011 年 7 月 16 日，檢自：http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/roadplan/safety_riders.htm
- 日本警察廳(2011 年 5 月 24 日)。安全・快適な交通の確保。命を守るシートベルト～全ての座席で着用しましょう。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：<http://news.tnpsc.or.jp/category/5167831-1.html>
- 王欲然(2011 年 6 月 8 日)。外國如何打擊醉駕。上網日期：2011 年 7 月 1 日，檢自：<http://world.people.com.cn/BIG5/14835482.html>
- 王湘栗(無日期)。教育行銷策略的創新思維。上網日期：2011 年 10 月 16 日，檢自：web.ed.ntnu.edu.tw/~minfei/artical/educationalmarketingstratgedy.pdf
- 世界衛生組織(2004)。世界預防道路交通傷害報告。上網日期：2011 年 7 月 20 日，檢自：http://www.un.org/chinese/esa/roadsafety/docs/summary_ch.pdf
- 世界衛生組織(2011)。2011-2020 年道路安全行動十年。上網日期：2011 年 7 月 15 日。檢自：http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/booklet_ch.pdf
- 世華(2010 年 8 月 26 日)。瑞士・醉駕者若屢教不改・加州令參觀停屍房。上網日期：2011 年 7 月 1 日，檢自：<http://www.mediachinese.com/node/12145>
- 加燦(2011 年 12 月 13 日)。小巴安全帶法例。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：<http://ca8hk.wordpress.com/2010/12/10/light-bus-seat-belt-law/>
- 台中市政府交通局(2011)。酒駕死亡交通事故居高不下。市長宣誓加強取締勤務，上網日期：2011 年 8 月 12 日，檢自：<http://www.traffic.taichung.gov.tw/news/index-1.asp?Parser=9,4,20,,,60,,,10>。
- 台南市政府(2011)。寄送市長關心酒駕問題的信函予相關業者。上網日期：2011 年 10 月 25 日，網址：http://www.tainan.gov.tw/taian/dep_news.asp?nsub=A3A000&ID={D4767B28-87C9-4DE2-AA02-3BFCEC82C525}
- 台灣旅遊新聞 TTNews(2011)。酒後代客叫車安全服務及代客保管車輛安心服務。上網日期：2011 年 8 月 12 日，檢自：http://tw.tranews.com/Show/Style1/News/c1_News.asp?SItemId=0271030&ProgramNo=a000001000001&SubjectNo=3243449

- 市原刑務所(2008 年 9 月 12 日)。贖罪的碑。上網日期：2011 年 7 月 2 日，檢自：
http://www.moj.go.jp/KYOUSEI/KEIMUSAGYO/sagyo/sisetu_image_ichihara.html
- 交通部(2011)。交通部交通統計。上網日期：2011 年 7 月 20 日，檢自：
http://www.motc.gov.tw/mocwebGIP/wSite/lp?ctNode=162&xq_xCat=14。
- 交通部道路交通安全督導委員會(2009)。機車安全宣導標語。上網日期：2011 年 7 月 17 日，檢自：
<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/ct?xItem=36876&ctNode=1414>
- 交通路口網(2008)。免喝酒金牌。上網日期：2011 年 8 月 12 日，檢自：
<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/ct?xItem=34547&ctNode=1491&mp=1>
- 交換頭盔貼反光紙・霹靂辦道路安全活動(2011 年 4 月 19 日)。上網日期：2011 年 7 月 22 日，檢自：<http://mykampung.sinchew.com.my/node/138537>
- 全國法規資料庫(2005)。道路安全處罰條例。上網日期：2011 年 7 月 17 日，檢自：<http://www.cges.ilc.edu.tw/traffic/03laws/law2.htm#2>
- 朱禮伶(2008)。應用駕駛模擬器探討酒後駕駛行為反應之研究。國立成功大學交通管理科學碩士論文。
- 朱禮玲(2009 年)。應用駕駛模擬器探討酒後駕駛行為反應之研究。國立成功大學。
- 池中玉。酒精鎖。上網日期：2011 年 6 月 28 日，檢自：<http://www.hudong.com/wiki/%E9%85%92%E7%B2%BE%E9%94%81>
- 自由時報(2007)。酒駕罰抄聖經 檢察官採納。上網日期：2011 年 10 月 25 日，檢自：<http://www.libertytimes.com.tw/2007/new/apr/2/today-so9.htm>
- 自由時報(2010)。酒駕 out！愛家平安工程啟動。上網日期：2011 年 10 月 25 日，檢自：<http://n.yam.com/tlt/society/201009/20100916394714.html>
- 李文雲(2011 年 5 月 18 日)。多國嚴懲酒駕不手軟。上網日期：2011 年 6 月 28 日，檢自：<http://world.people.com.cn/BIG5/14549/14664582.html>
- 李燕鳴(2003)。花蓮縣風險性駕駛肇事之交通事故分析。慈濟醫院雜誌。第十五卷，第三期。
- 協助減少車禍死亡率・FORD 贈 600 頂安全帽(2010 年 5 月 6 日)。上網日期：2011 年 7 月 21 日，檢自：<http://www.sinchew-i.com/sciCAM/node/17075>
- 周文生(2010)。酒後駕車防制措施之檢討。中華民國運輸學會。上網日期：2011 年 7 月 17 日，檢自：<http://www.cit.org.tw/index.php/zh/transportation-review.html>

周逸衡、凌儀玲(2007 年 10 月)。服務業行銷。華泰文化

東方報(2010)，宣導酒駕警方前進三棧國小，上網日期：2011 年 8 月 12 日，檢自：

http://eastnews.tw/index.php?option=com_content&view=article&id=2518:2010-10-22-01-39-17&catid=35:education&Itemid=59

東京都政府(無日期)。高齢者交通事故防止対策。上網日期：2011 年 7 月 15 日，檢自：

http://www.seisyounen-chian.metro.tokyo.jp/koutuu/13_koureisha.html

東京都道路整備保全公社(2008 年 6 月 4 日)。後部座席シートベルト着用の周知に協力。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：

<http://news.tmpc.or.jp/category/5167831-1.html>

東京都警視庁(無日期)。自動車の運転者が表示する標識(マーク)について。上網日期：2011 年 7 月 15 日，檢自：

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/shosinmark/mark.html>

東京都警視庁(無日期)。高齢者の運転免許自主返納をサポート。上網日期：2011 年 7 月 15 日，檢自：<http://www.seisyounen-chian.metro.tokyo.jp/koutuu/pdf/13hennou.pdf>

林國平、洪育忠(無日期)。行銷資訊系統-E 世代的行銷管理。上網日期：2011 年 10 月 16 日，檢自：sheush.im.shu.edu.tw/.../power_point/Ch01.ppt

林明泉(2009)。交通執法強度與交通事故肇事率關聯性之研究-以花蓮縣為例。國立東華大學公共行政研究所碩士論文。

社團法人台灣酒與社會責任促進會(2011)。共推指定駕駛酒後安全的守護者。上網日期：2011 年 8 月 12 日，檢自：<http://www.tbaf.org.tw/en/node/84>。

社團法人台灣酒與社會責任促進會(2011)。防範酒駕新措施。上網日期：2011 年 8 月 12 日，檢自：<http://www.tbaf.org.tw/pressConference/2011-02-01>

花蓮縣政府警察局。上網日期：2011 年 6 月，檢自：

<http://www.hlpb.gov.tw/releaseRedirect.do?unitID=183&pageID=3048>

花蓮縣政府警察局網站(2011)。上網日期：2011 年 6 月 11 日，檢自：

<http://www.hlpb.gov.tw/releaseRedirect.do?unitID=183&pageID=3048>。

金門無線島網站(2009)。雙重預防再犯措施。上網日期：2011 年 10 月 25 日，檢自：http://www.km-airnet.net/webroot/news/news_view.php?num=6524

長野県員警(2009 年 6 月 1 日)。運転免許の点数制度。上網日期：2011 年 6 月 30 日。檢自：<http://www.pref.nagano.jp/police/koutsu/menkyo/tensu.htm>

長野県警察(2009)。運転免許の点数制度。上網日期：July,18,2011，檢自：<http://www.pref.nagano.jp/police/koutsu/menkyo/tensu.htm>

屏東縣政府警察局交通隊(2011)。防制酒駕新措施。上網日期：2011年8月12日，檢自：
http://www.ptpolice.gov.tw/_teams/traffic/CmsShow.aspx?Parm=200817142332426,200611301708207,5

美珠(2010年11月14日)。TOTAL發安全帽 教育員工守交規。上網日期：2011年7月22日，檢自：http://tcnewscambodia.com/index.php?option=com_content&task=view&id=13250&Itemid=87

苗栗新聞網(2009)。防飆車反酒駕宣導。上網日期：2011年8月12日，檢自：
http://tnews.cc/037/newscon1_7185.htm。

苗栗縣政府(2011)。藍白天使守護團出擊防制酒駕。上網日期：2011年8月12日，檢自：
http://www.miaoli.gov.tw/cht/newsview_snyrc.php?menuID=3500&forewordID=135141&secureChk=24093647616bc495ebd814960b589a3b。

香港特別行政區政府運輸署(2005年2月7日)。的士後座安全帶法例二〇〇一年生效。上網日期：2011年7月10日，檢自：
http://www.td.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/press_releases/transport_department/index_id_624.html

夏星(2011年1月18日)。各個國家都有必須使用安全帶的強制規定：加拿大。上網日期：2011年7月10日，檢自：
<http://www.chexun.com/news/20110118/88177.html>

桃園縣交通警察大隊網站(2011)。桃園縣取締酒後駕車流程。上網日期：2011年5月22日，檢自：
<http://61.57.32.155/fdownload/fdlist.asp?a=1&PageNo=2&id={40D00CC2-4250-4B3E-A38C-90FE78FAA778}>

桃園縣取締酒後駕車流程。上網日期：2011年5月，檢自：
<http://61.57.32.155/fdownload/fdlist.asp?a=1&PageNo=2&id={40D00CC2-4250-4B3E-A38C-90FE78FAA778}>

桃園縣政府交通警察大隊。上網日期：2011年4月，檢自：
<http://traffic.tyhp.gov.tw/default.asp>

桃園縣政府交通警察大隊網站(2011)。上網日期：2011年4月16日，檢自：
<http://traffic.tyhp.gov.tw/default.asp>。

桃園縣政府警察局。上網日期：2011年4月，檢自：
<http://www.tyhp.gov.tw/cht/index.php?code=list&ids=326>

桃園縣政府警察局網站(2011)。上網日期：2011年4月16日，
<http://www.tyhp.gov.tw/cht/index.php?code=list&ids=326>。

高雄市政府交通警察大隊。上網日期：2011年4月，檢自：
<http://www.kmph.gov.tw/index.aspx>

- 高雄市政府交通警察大隊網站(2011)。上網日期：2011年4月12日，檢自：
<http://www.kmph.gov.tw/index.aspx>。
- 高雄市政府警察局(2007)。高雄市政府警察局96年度施政計畫。頁數 P27-P28。
- 高雄市政府警察局(2010)。高雄市政府警察局業務報告。頁數 P3-P4、P17-P18、P20。
- 高雄市政府警察局96年度施政計畫(2007)。高雄市政府警察局。
- 高雄市政府警察局業務報告(2010)。高雄市政府警察局。
- 高雄地方法院檢察署(2011)。酒駕勞動人化身國道天使，養護道路景。上網日期：2011年10月25日，檢自：
<http://www.ksc.moj.gov.tw/ct.asp?xItem=238591&ctNode=20590&mp=021>
- 高齡者駕車應接受各種測驗(2007年3月27日)。上網日期：2011年7月9日，檢自：<http://blog.dwnews.com/post-102831.html>
- 停車場置提示牌提醒扣安全帶頭盔(2009年11月12日)。上網日期：2011年7月22日，檢自：<http://www.chinapress.com.my/node/89723>
- 停車場置提示牌提醒扣安全帶頭盔(2009年11月12日)。上網日期：2011年7月22日，檢自：<http://www.chinapress.com.my/node/89723>
- 張紅霞、鄧振華、謝娜(2006)。各國酒後駕車 BAC 界值與處罰的比較研究。中國司法鑑定 2006 年第 5 期。上網日期：2011 年 7 月 12 日。檢自：
[http://scholar.ilib.cn/A-ISSN~1671-2072\(2006\)05-0057-03.html](http://scholar.ilib.cn/A-ISSN~1671-2072(2006)05-0057-03.html)
- 張娜(2011年5月15日)。山東濟南反酒駕聯盟:客人涉嫌酒駕不讓「出門」。上網日期：2011年6月30日，檢自：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/sd.xinhuanet.com/jn/2011-05/15/content_22767190.htm
- 張媛甯(無日期)。內部行銷的核心理念及其在高等教育機構變革管理上之應用-以推動教師績效評核方案為例。上網日期：2011年10月16日，檢自：
web.nutn.edu.tw/gac760/new00/file/paper/vt/02/5.pdf
- 張開國、楊智凱、周文靜(2003)。改進亞太地區道路交通安全對策之調查研究。上網日期：2011年7月14日，檢自：www.iot.gov.tw/public/data/7121811424671.pdf
- 張新立與葉純志(2003)。「酒後駕車防治措施成效之監控與評估—以台北市為例」。運輸計劃季刊，第三十二卷，第一期，頁 131-150。
- 教育部、交通部指導國立彰化社會教育館編製(無日期)。關懷老人行的安全。上網日期：2011年10月16日，檢自：
http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/public/Data/ElderSafety/page1_1.htm
- 郭政隆 (2011年4月15日)。為百尊媽祖繫安全帶·另類交安宣導教材。上網日期：2011年7月10日。檢自：<http://www.nownews.com/2011/04/15/>

11471-2705026.htm#ixzz1SVkmsLhZ

陳家和(無日期)。大眾運輸之行銷管理。上網日期：2011 年 10 月 17 日，檢自：
el.mdu.edu.tw/datacos//09823211021A/03-運輸管理-ch%204.ppt

陳經緯(民 91 年)。強制騎乘機車配戴安全帽政策之成本效益分析。上網日期：
2011 年 7 月 21 日，檢自：
[http://ndltd.ncl.edu.tw/cgi-bin/gs32/gswweb.cgi/login?o=d
nclcdr&s=id=%22091CMCH0520018%22.&searchmode=basic](http://ndltd.ncl.edu.tw/cgi-bin/gs32/gswweb.cgi/login?o=dnclcdr&s=id=%22091CMCH0520018%22.&searchmode=basic)

壹凸新聞(2010)。拒絕酒後駕車—終結碰碰車。上網日期：2011 年 8 月 12 日，
檢自：<http://news.e2.com.tw/utf-8/2010-1/1053515.htm>

湖州交警(2009 年 11 月 23 日)。世界各國對醉酒駕駛的懲罰。上網日期：2011
年 6 月 30 日，檢自：<http://www.hzjxj.com/content.asp?Id=1572>

無作者(2011 年 4 月 2 日)。王家大學集會宣傳交通法 hello 公司贈學生 500 頂安全。
上網日期：2011 年 7 月 21 日，檢自：[http://www.jianpuzhai.org
/%E7%8E%8B%E5%AE%B6%E5%A4%A7%E5%AD%A6%E9%9B%86
%E4%BC%9A%E5%AE%A3%E4%BC%A0%E4%BA%A4%E9%80%9A
%E6%B3%95hello%E5%85%AC%E5%8F%B8%E8%B5%A0%E5%AD%
A6%E7%94%9F500%E9%A1%B6%E5%AE%89%E5%85%A8-5846.html](http://www.jianpuzhai.org/%E7%8E%8B%E5%AE%B6%E5%A4%A7%E5%AD%A6%E9%9B%86%E4%BC%9A%E5%AE%A3%E4%BC%A0%E4%BA%A4%E9%80%9A%E6%B3%95hello%E5%85%AC%E5%8F%B8%E8%B5%A0%E5%AD%A6%E7%94%9F500%E9%A1%B6%E5%AE%89%E5%85%A8-5846.html)

新北市交通警察大隊網站(2011)。新北市取締酒後駕車流程。上網日期：2011
年 5 月 22 日，檢自：
[http://civic.ad.tpc.gov.tw/DocLibCivic/DA_06_CaseManage.aspx?PFSno=20
455](http://civic.ad.tpc.gov.tw/DocLibCivic/DA_06_CaseManage.aspx?PFSno=20455)。

新北市取締酒後駕車流程。上網日期：2011 年 5 月，檢自：
[http://civic.ad.tpc.gov.tw/DocLibCivic/DA_06_CaseManage.aspx?PFSno=20
455](http://civic.ad.tpc.gov.tw/DocLibCivic/DA_06_CaseManage.aspx?PFSno=20455)

新北市政府警察局。上網日期：2011 年 5 月，檢自：
<http://www.police.ntpc.gov.tw/web/Home>

新北市政府警察局交通大隊。上網日期：2011 年 5 月，檢自：
<http://www.traffic.police.ntpc.gov.tw/web/Home?FP=1064>

新北市政府警察局交通大隊網站(2011)。上網日期：2011 年 5 月 22 日，檢自：
<http://www.traffic.police.ntpc.gov.tw/web/Home?FP=1064>。

新北市政府警察局網站(2011)。上網日期：2011 年 5 月 22 日，檢自：
<http://www.police.ntpc.gov.tw/web/Home>。

楊新宇 (2011 年 5 月 15 日)。辣妹露腿上街反酒駕。上網日期：2011 年 6 月 28
日，檢自：[http://tw.nextmedia.com/applenews/article/art_id/33388505/
IssueID/20110515](http://tw.nextmedia.com/applenews/article/art_id/33388505/IssueID/20110515)

楊麗瓊(2011 年 3 月 22 日)。泰安：老年人交通安全常識淺議。上網日期：2011
年 7 月 17 日，檢自：

<http://big5.cctv.com/gate/big5/jt.cctv.com/20110322/107627.shtml>

葉子(2010年8月27日)。各國治酒駕出狠招：美國醉駕者參觀停屍房。上網日期：2011年6月27日，檢自：http://www.china.com.cn/international/txt/2010-08/27/content_20808125.htm

道安委員會(民95年)。九十五年道路交通安全與執法研討會－專題研討交通執法對策。上網日期：2011年6月27日，檢自：
<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/public/Attachment/f1207798813884.pdf>

道安委員會(民97年)。97年道安會報。上網日期：2011年7月20日，檢自：
<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/lp?ctNode=1362&CtUnit=345&BaseDSD=7&mp=1>

道安委員會(民98年)。98年道安會報。上網日期：2011年7月13日，檢自：
<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/lp?ctNode=1362&CtUnit=345&BaseDSD=7&mp=1>

道安委員會(民98年)。98年道安會報。上網日期：2011年7月20日，檢自：
<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/lp?ctNode=1362&CtUnit=345&BaseDSD=7&mp=1>

道路交通法簡介(2007)。澳門日報。上網日期：July,18,2011，檢自：
<http://www.dsaj.gov.mo/TrafficLaw/Media/ColumnArticle/MA20070625.htm>

道路安全局配合國慶・舊頭盔換新頭盔(2009年8月26日)。上網日期：2011年7月20日，檢自：<http://search.sinchew-i.com/node/394563>

道路安全議會(2010年6月18日)。「長者平安號」巴士元朗區巡禮。上網日期：2011年7月2日，檢自：<http://www.roadsafety.gov.hk/chi/campaign/campaign20100618.html>

違規罰款的行為(無日期)。上網日期：2011年7月10日，檢自：
<http://www.sz12315.org/hkgow/gohk/info.aspx?number=4>

嘉義市政府行政處(2010)。道安熊以身試法 show 給你。上網日期：2011年8月12日，檢自：
http://www.chiayi.gov.tw/web/administration/main10_list.asp?ano=22637。

臺中市警政白皮書。上網日期：2011年4月，檢自：
<http://www.police.taichung.gov.tw/TCPBWebwSitepublicAttachmentf1287127929578.pdf>

臺中市警察局(2010)。臺中市警政白皮書。上網日期：2011年4月12日，檢自：
<http://www.police.taichung.gov.tw/TCPBWebwSitepublicAttachmentf1287127929578.pdf>，頁數 P58-P60

臺中市警察局(2011)。臺中市警察局中程施政計畫。上網日期：2011年4月

12 日，檢自：www.tccg.gov.tw/site/3fd694a1/47785527/files/18police.doc，
頁數 P19-20、P28、P38

臺中市警察局。臺中市警察局中程施政計畫。上網日期：2011 年 4 月，檢自：
www.tccg.gov.tw/site/3fd694a1/47785527/files/18police.doc

臺北市交通警察大隊網站(2011)。臺北市取締酒後駕車流程。上網日期：2011
年 5 月 22 日，檢自：
<http://td.tcpd.gov.tw/ct.asp?xItem=75084&ctNode=7516&mp=108191>。

臺北市取締酒後駕車流程。上網日期：2011 年 5 月，檢自：
<http://td.tcpd.gov.tw/ct.asp?xItem=75084&ctNode=7516&mp=108191>

臺北市政府交通大隊。上網日期：2011 年 4 月，檢自：
http://td.tcpd.gov.tw/MP_108191.html

臺北市政府交通大隊網站(2011)。上網日期：2011 年 4 月 12 日，檢自
http://td.tcpd.gov.tw/MP_108191.html

臺北市政府警察局。上網日期：2011 年 4 月，檢自：
<http://www.tmpd.gov.tw/cht/index.php?>

臺北市政府警察局網站(2011)。上網日期：2011 年 4 月 12 日，檢自：
<http://www.tmpd.gov.tw/cht/index.php?>

臺北縣政府警察局(2010)。臺北縣政府警察局 99 年度施政計畫目標與重點，
頁數 P4。

臺北縣政府警察局 99 年度施政計畫目標與重點(2010)。臺北縣政府警察局。

臺東縣政府警察局。上網日期：2011 年 6 月，檢自：<http://www.ttcpb.gov.tw/>

臺東縣政府警察局網站(2011)。上網日期：2011 年 6 月 11 日，檢自：
<http://www.ttcpb.gov.tw/>。

臺南市政府警察局。上網日期：2011 年 6 月，檢自：
<http://www.tnpd.gov.tw/chinese/index.jsp>

臺南市政府警察局網站(2011)。上網日期：2011 年 6 月 11 日，檢自：
<http://www.tnpd.gov.tw/chinese/index.jsp>。

趙海建(2011 年 5 月 21 日)。國外酒駕最高判死刑 酒駕逃逸者數罪並罰。上網
日期：2011 年 7 月 12 日，檢自：<http://auto.people.com.cn/GB/14618242.html>

趙海濤(2008 年 1 月 29 日)。英 75 歲以上長者持駕照或需測腦力。上網日期：
2011 年 7 月 2 日，檢自：<http://it.big5.enorth.com.cn/system/2008/01/29/002745223.shtml>

劉莉(2010 年 8 月 24 日)。酒駕：出盡狠招雷招 醉駕者「人人喊打」。上網日
期：2011 年 6 月 27 日，檢自：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2010-08/24/c_12477647.htm

- 劉暢(2009 年 8 月 23 日)。德國應對酒後駕車教罰並重。上網日期：2011 年 6 月 30 日，檢自：
http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/world/2009-08/23/content_11930248.htm
- 劉興偉、錢承飛 (2003 年 1 月 23 日)。上海市開展「保護老人出行 宣導文明交通」宣傳活動。上網日期：2011 年 7 月 2 日，檢自：http://www.police.sh.cn/shga/gweb/xxnr_view.jsp?pa=c0d66e0da77ec47f8fa0f7bef7bf3297
- 蔡中志(民 97 年)。酒駕及機車事故原因分析與防治策略探討：97 年度交通工程人員訓練課程。中央警察大學。
- 蔡中志、洪嘉臨、宋宗哲(2011)。高速公路 A1 類酒後駕車肇事與執法強度及社會經濟關聯性之研究。一百年道路交通安全與執法研討會論文集，頁 1-16。
- 蔡緒安(2008)。交通安全政策成效分析-酒後駕車處罰之研究。國立台北大學碩士論文。
- 衛生署(民 99)。民國 99 年全國死因結果摘要表。檢自：
http://www.doh.gov.tw/CHT2006/DM/DM2_2_p02.aspx?class_no=440&now_fod_list_no=11897&level_no=3&doc_no=80725
- 衛生署(民 99)。民國 99 年全國死因結果摘要表。檢自：
http://www.doh.gov.tw/CHT2006/DM/DM2_2_p02.aspx?class_no=440&now_fod_list_no=11897&level_no=3&doc_no=80725
- 錢江(2010 年 2 月 3 日)。治酒駕 各國出手重。上網日期：2011 年 6 月 30 日，檢自：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.sn.xinhuanet.com/misc/2010-02/03/content_18949326.htm
- 檢自：<http://blog.nownews.com/article.php?bid=5805&tid=204413&tyid=H>
- 聯合晚報(2007)。代客叫車提醒系統。上網日期：2011 年 10 月 25 日，檢自：
<http://blog.yam.com/pandorahouse/article/14006221>
- 聯合晚報(2007)。提供免付費電話叫車。上網日期：2011 年 10 月 25 日，檢自：
<http://blog.yam.com/pandorahouse/article/14006221>
- 聯合晚報(2008)。花蓮牧師長老宣導。上網日期：2011 年 8 月 12 日，
- 謝國華(2005 年 6 月)。酒駕對車險被保險人權益之探討。逢甲大學。
- 謝銘鴻、邱燦坤(2009 年 2 月 12 日)。日本考察交通設施報告。臺北市：臺北市交通管制工程處。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：http://www.openreport.taipei.gov.tw/OpenFront/report/show_file.jsp?sysId=C09800105&fileNo=1
- 謝蕙蓮(2011 年 4 月 18 日)。交部：高齡駕駛將建管理機制。上網日期：2011 年 7 月 2 日，檢自：<http://udn.com/NEWS/NATIONAL/NAT5/6280378.shtml>

- 謝蕙蓮(2011 年 4 月 18 日)。高齡者駕照管理 學者：換照頻率要更高。上網日期：2011 年 7 月 2 日，檢自：<http://udn.com/NEWS/NATIONAL/NAT5/6280366.shtml>
- 顏伶如(2011 年 2 月 18 日)。醉上道 華州推「酒駕車牌」。上網日期：2011 年 6 月 28 日，檢自：<http://www.epochtimes.com/b5/11/2/16/n3171592.htm>
- 魏建宏、胡守任、羅淑賢、朱禮伶(2008)。酒後駕車之取締數與酒測值對交通肇事之影響-以臺南市為例。九十七年道路交通安全與執法研討會論文集。頁 91-103。
- 羅光中(2008)。交通事故預防策略之研究－以台東縣警局台東分局為例。國立台東大學區域政策與發展碩士論文。
- 譚若瑜(2010 年 4 月 12 日)。向英國巴士借鏡·安全上路不是夢。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：<http://www.chinapress.com.my/node/115165>
- 洪谷秀悅(2000)。平成 12 年 9 月土木学会第 55 回年次學術講演会:歩行者等支援情報通信システム (PICS)。上網日期：2011 年 7 月 12 日，檢自：library.jsce.or.jp/jsce/open/00035/2000/55-4/55-4-0098.pdf
- 黃鑫(2010 年 9 月 8 日)。懲罰酒駕司機 看看各國有啥「高招」。上網日期：2011 年 6 月 30 日，檢自：http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/auto/2010-09/08/c_12528839.htm
- BACS(n.d). Senior Transportation. Retrieved July 16,2011,from <http://www.baya-reacs.org/transportation.html>
- Brussels(2010). Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020. Retrieved July 08, 2011,from http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf
- City of Ryde(2007). Media Release. Retrieved July 17, 2011,from http://www.ryde.nsw.gov.au/news/media2/mr290107_1.htm
- CottageCountryNow.ca (2007). Seat Belt Begins. Retrieved July 10,2011,from:<http://www.cottagecountrynow.ca/news/article/263847--seat-belt-campaign-begins>
- European Commission Road Safety(n.d).Esafety measures known safety effects. Retrieved July10,2010,from: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/seat-belts/index_en.htm
- Geneva (2008). Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Retrieved July 08, 2011,from http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9782940395040_eng.pdf
- Geneva(2006). Helmets: a road safety manual for decision-makers and practitioners. World Health Organization. Retrieved July 20,2011,from www.who.int/violence_injury_prevention/.../road.../helmet_manual.pdf
- Global Road Safety Partnership (2009).SAKHALIN SEATBELT CAMPAIGN,

- Russia. Retrieved July 10,2011,
from:<http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Seatbelt%20Sakhalin.pdf>
- Global Road Safety Partnership (2011).Drinking and Driving : A Road Safety Manual For Decision-Makers And Practitioners .
- Global Road Safety Partnership (n.d).Safer Road Users,Seat Belt Campaign. Retrieved July 10,2011,from:http://www.grsproadsafety.org/page-russian_federation-321.html#project_61
- Governors Highway Safety Association(n.d). State Highway Safety Laws & Funding. By Type of Law :Seat Belts. Retrieved July 10,2011, from :http://www.ghsa.org/html/stateinfo/laws/seatbelt_laws.html
- Helmet Laws for Bicycle Riders(2011).Bicycle Helmet Safety Institute. Retrieved July 22,2011,from f<http://www.helmets.org/mandator.htm#international>
- Jesper Solund(2008). Drink driving in Denmark and available measures. Retrieved June 22,2011,from
<http://www.etsc.eu/documents/100127%20-%20S&S%20DK%20SikkerTraffic%20-%20Solund.pdf>
- KENT & MEDWAY(n.d). Where are the cameras? .Retrieved July 10, 2011,from
<http://www.kmscp.org/safety-cameras/where-are-the-cameras.aspx>
- Laflamme, L. Diderichsen, F. (2000). Social differences in traffic injury risks in childhood and youth: a literature review and research agenda. *Injury Prevention*, 6, 293-298.
- Laflamme, L. Diderichsen, F. (2000). Social differences in traffic injury risks in childhood and youth: a literature review and research agenda. *Injury Prevention*, 6, 293-298.
- Land Transport Authority (2011, March 21).Green Man Plus. Retrieved July 8,2011, from http://www.onemotoring.com.sg/publish/onemotoring/en/on_the_roads/traffic_management/green_man_plus.html
- MacKay M, Vincenten J, Brussoni M, Towner L. (2006). Child Safety Good Practice Guide: Good investments in unintentional child injury prevention and safety promotion. European Child Safety Alliance. Retrieved July 20,2011,from
<http://www.childsafetyeurope.org/publications/goodpracticeguide/info/good-practice-guide.pdf>
- Ministry of Transport (2008).Thailand Road Safety Action Plan 2004-2008. Retrieved July 7,2011,from <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-fact-book/geos/th.html>
- Ministry of Transportation(2011).Seat Belts: Stay Safe and Secure. Proper Use of Seat Belts. Retrieved July 10,2011,from:<http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/seatbelt.shtml>
- MIT 特殊安全帽 國外熱銷(2011 年 4 月 17 日)。上網日期：2011 年 7 月 24 日，

檢自： <http://news.ftv.com.tw/?sno=2011417L04M1&type=Class>

- Nantulya, V.M., Reich, M.R. (2003). Equity dimensions of road traffic injuries in low- and middle-income countries. *Injury Control and Safety Promotion*, 10, 13-20.
- New Zealand Police (n.d).Speed limits enforcements. Retrieved July 08,2011,from <http://www.police.govt.nz/service/road/speed-kills-kids.html>
- NHTSA(2008).Speed enforcement camera systems operational guidelines.
- NHTSA(2010) . Strategies for distributing "Speed Shatters Life" campaign public service advertising aterials. Retrieved July 08,2011, from <http://www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/Traffic%20Injury%20Control/Articles/Associated%20Files/strateg.pdf>
- NHTSA(n.d).DRIVING SAFETY .Occupant protection .Click It or Ticket. Retrieved July 10,2011,from:<http://www.nhtsa.gov/ciot/planner2011#tvspots>
- NSW Government(2010). Country speeding campaign. Retrieved July 08, 2011,from <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/campaigns/countryspeeding.html>
- NSW Government(2010). P plate speeding campaign. Retrieved July 08, 2011,from <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/campaigns/pplatespeeding.html>
- NSW Government(2010). The pinkie campaign. Retrieved July 08,2011, from <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/campaigns/pinkie.html>
- NSW Government(2011). Point-to-point speed enforcement. Retrieved July 08,2011,from <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/avespeedsafetycameras/index.html>
- NSW Government(2011). Safety camera. Retrieved July 08, 2011,from <http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/speedandspeedcameras/safetycameras/index.html>
- NZ Transport Agency(2010). Child restraints (Factsheet 7).Retrieved July10,2010,from:<http://www.nzta.govt.nz/resources/factsheets/07/index.html>
- OECD(2006). Speed management. Retrieved July 10, 2011,from <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06Speed.pdf>
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (Eds.). (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Retrieved from <http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf>
- Peter Horvath(n.d). DUI - Not a Good Thing. Retrieved July 2,2011,from <http://www.howtogermany.com/pages/expat2.html>
- Proton Holding Berhad(2009). Safety Campaign. Rear Seat Belt Awareness

- Campaign .Retrieved July 10,2011,
from:[http://www.proton.com/Communities/
Corporate-Social-Responsibility/Safety-Campaign.aspx](http://www.proton.com/Communities/Corporate-Social-Responsibility/Safety-Campaign.aspx)
- Road Safety Toolkit (n.d).Sakhalin Seatbelt Campaign, Russia. Retrieved
July 10 ,2011 ,from:<http://toolkit.irap.org/default.asp?page=casestudy&id=2>
- Russia GIBDD (2009). Sakhalin administration.
- Sakhalin Energy (2005). Supporting the Sakhalin Oblast Seatbelt
Campaign .Retrieved July 10, 2011, from:
[http://www.sakhalinenergy.com/docs
/media/en/76/nws_releases_20051101.doc](http://www.sakhalinenergy.com/docs/media/en/76/nws_releases_20051101.doc)
- Sandy Roach (2011), Pooler Police unveils vehicle to fight drunk driving , Retrieved
June 22,2011 ,from
[http://savannahnow.com/latest-news/2011-06-07/pooler-police-
unveils-vehicle-fight-drunk-driving](http://savannahnow.com/latest-news/2011-06-07/pooler-police-unveils-vehicle-fight-drunk-driving)
- Soames Job & Peter Collins (2009).Dragon’ s teeth at school zones. Retrieved July
10, 2011 ,from [http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/technical
direction_dragons_teeth.pdf](http://www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/technical/direction_dragons_teeth.pdf)
- Somporn(2007).Helmet campaign in Thailand. Retrieved July 20, 2011, from
[www.grsroadsafety.org/.../Helmet%20Project%20in%20Thailand%20-%20
Somporn.pdf](http://www.grsroadsafety.org/.../Helmet%20Project%20in%20Thailand%20-%20Somporn.pdf)
- State Government Victoria(2011). Speed camera locations. Retrieved July
15,2011 ,from
<http://www.camerassavelives.vic.gov.au/home/locations/camera> +locations/
- T.J.Zwicker, N.K.Chaudhary, S.Maloney, R.Squeglia (2007).Connecticut’ s 2003
Impaired-Driving High-Visibility Enforcement Campaign. Retrieved
December 22, 2010 ,from
[http://www.stopimpaireddriving.org/3025ConnImpDriving/3025
ConnImpDriving.pdf](http://www.stopimpaireddriving.org/3025ConnImpDriving/3025ConnImpDriving.pdf)
- The Dominion Post(2011). Zero tolerance on speeding urged. Retrieved July
19,2011 ,from [http://www.stuff.co.nz/dominion-post/news/politics/5149966/
Zero-tolerance-on-speeding-urged](http://www.stuff.co.nz/dominion-post/news/politics/5149966/Zero-tolerance-on-speeding-urged)
- THINK (2010 ,May 27).New motorcycle helmet safety ratings published. Retrieved
July 20,2011 ,from http://www.direct.gov.uk/en/N11/Newsroom/DG_188_072
- THINK (n.d). Free bus travel in England for older and disabled people. Retrieved
July 16,2011 ,from
[http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Publictransport/
BusAndCoachTravel/DG_10036264](http://www.direct.gov.uk/en/TravelAndTransport/Publictransport/BusAndCoachTravel/DG_10036264)
- THINK! EDUCATION (2011).Seatbelts. Retrieved July 10,2011, from :
<http://think.direct.gov.uk/seat-belts.html>
- THINK! Norfolk(2011).Speed management measures. Retrieved July 08, 2011, from

<http://www.think.norfolk.gov.uk/Speed-Management-in-Norfolk/Speed-Management-Measures>

THINK(2010 ,December 1).Free soft drinks for designated drivers this Christmas.
Retrieved June 22,2011,from
http://www.direct.gov.uk/en/N11/Newsroom/DG_192845

Tokyo Fashion(2008 年 6 月 13 日)。第二十號(總第 160 期)。上網日期：2011 年 7 月 10 日，檢自：[http://img.tokyo-fashion.net/epaper/20080613\(No.160\)/Tokyo-Fashion-20080613\(No.160\)-big5.html](http://img.tokyo-fashion.net/epaper/20080613(No.160)/Tokyo-Fashion-20080613(No.160)-big5.html)

Traffic injury Research Foundation(2008). Worldwide Brewing Alliance drinking and driving report 8th edition recent trends and programmers.

Traffic Technology Today(2008). Zero tolerance cameras cut Finnish speeding.
Retrieved July 19,2011,from
<http://www.traffictotechnologytoday.com/news.php?NewsID=3965>

U.S Department of transportation Federal Motor Carrier Safety Administration (n.d).Commercial Motor Vehicle Safety Belt Program .Retrieved July 10,2011,
from:<http://www.fmcsa.dot.gov/safety-security/safety-belt/index.htm>

Universal Traffic Management Society of Japan (2004). The Pedestrian information and Communication Systems. Retrieved July 16,2011,from
<http://www.utms.or.jp/japanese/system/pics.html>

YOUBIKE(2009)。微笑有禮! 微笑單車限量安全帽送給您!。上網日期：2011 年 7 月 21 日，檢自：http://www.youbike.com.tw/upage/0d_helmet.htm

附錄 1 期中暨期末報告審查意見回覆表

交通部運輸研究所合作研究計畫 期中報告審查意見處理情形

計畫名稱：道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)

執行單位：淡江大學

附表 1 期中報告審查意見見回覆表

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
交通部道路安全委員會 賴東閔專員		
1. P126 頁提及建議仿效國外白天亮燈行駛，應先了解我國國情是否適用。	1. 同意委員意見，請參閱 8.2.3 節。引進任何的防制對策均應符合當地的文化習慣，並經過適當的分析評估程序，方可為之。	悉
2. CH2 縣市分群建議可增加道路公里數作為分群依據。	2. 目前缺乏縣市村里道路里程資料，因此無法作為分群依據。	悉
3. 建議期末於結論與建議可多加歸納，讓各縣市政府易於操作。	3. 遵照辦理。	悉
4. 政策績效指標係參考道安委員會之評估項目，請研究團隊建議未來可增加或篩減之項目。	4. 政策績效指標尚需嚴謹蒐集，建議納入未來後續研究。	悉
5. 本案 2 年期之計畫成果頗為豐碩，請研究團隊考量如何將相關研究成果落實於道安督導機制中，以發揮研究案之效益。	5. 本研究建議之績效指標系統可作為縣市自我改善，暨道安督導考核、經費補助之參考。	悉
成功大學 林佐鼎委員		
1. 後續實驗計畫將與高雄市合作，而本研究之縣市資料為五都合併前資料，應釐清實驗計畫對象為高雄市或高雄縣。另將各縣市予以分群，為何不選取各分群間績效較差之縣市為實作對象？	1. 實驗計畫以五都合併前之高雄市為合作對象，合作對象之選取囿於計畫時程短與資源有限等因素，除考量縣市問題外，亦考慮縣市之合作意願。	悉
2. P13 表 2.2-2 死亡率原始資料是否正確。未戴安全帽人數除以總死亡/死傷人數定義不清楚。	2. 死亡率原始資料正確。安全保護裝置之死亡率定義已補充說明於表 3.1-1。	悉
3. P23 表 2.2-6 酒後駕車、超速之舉發違規次數是否包含汽機車須詳加確認。	3. 表 2.2-6 酒後駕車與超速之舉發違規次數均包含汽機車部份，請參閱附錄三。	悉
4. P37 文章中提及 CCR、BCC 模式應詳加說明。	4. 已補充說明於附錄三。	悉
5. P60「縣市別道路交通事故特性改善建議」建議修訂為「改善方向」。	5. 遵照辦理。	悉

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>6. P211 後續研究項目於教育、執法皆有實作計畫，惟工程面為高雄市快慢分隔右轉車道實作計畫，與高齡、飲酒及超速等議題較不合。</p>	<p>6. 與運安組討論，考量交通部道路安全之施政主軸為機、老、酒，以高雄市快慢分隔島之汽車右轉與機車衝突問題改善作為工程面實作計畫，符合改善機車安全之主軸，另機車速度管理原亦曾考量，後因工程面之速度管理實作計畫涉及研究時程與縣市之配合問題，故未予採用。</p>	<p>悉</p>
<p>交通大學 吳宗修委員</p>		
<p>1. P11、P13 及 P16 之表 2.2-2、2.2-3 之死亡率原始資料應再確認是否有誤。且此部分數據係代表件數、死亡人數或死亡率應詳加說明。</p> <p>2. 安全帶之調查資料因擋風玻璃太黑而無法判別之比例有多高？有效性如何？</p> <p>3. P19 表 2.2-4 安全帽調查位置有誤。</p> <p>4. P27 各縣市績效比較圖不易閱讀，建議以最新一年期或平均值為基準。</p> <p>5. P37 CCR、BCC 模式應詳加說明。</p> <p>6. P64 NWS 應為澳洲而非紐西蘭。</p> <p>7. P207 表 7.2-2 應改為酒駕執法勤務次數較為清楚。</p> <p>8. 對國內外道安影片之廣泛蒐集與評論予以讚賞。</p> <p>9. 實驗計畫工程面建議可搭配超速執行，但若單做高雄市快慢分隔右轉車道較為突兀。</p>	<p>1. 已修正。</p> <p>2. 已補充無效樣本數值，詳見表 3.1-4。</p> <p>3. 已修正，現為表 3.1-2。</p> <p>4. 已重新修訂第三章架構與內容，各縣市績效改以民國 97-99 年平均值計算之。</p> <p>5. 已補充說明於附錄三。</p> <p>6. 已修正。</p> <p>7. 遵照辦理。</p> <p>8. 敬悉。</p> <p>9. 與運安組討論，考量交通部道路安全之施政主軸為機、老、酒，以高雄市快慢分隔島之汽車右轉與機車衝突問題改善作為工程面實作計畫，符合改善機車安全之主軸，另機車速度管理原亦曾考量，後因工程面之速度管理實作計畫涉及研究時程與縣市之配合問題，故未予採用。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>
<p>臺灣大學 許添本委員</p>		
<p>1. 縣市分群中提出各分群之主要問題，例如：第二群以超速及未繫安全帶問題較嚴重，但不代表此分群其他問題不嚴重。另所提出之縣市問題為相對問題亦或是絕對問題。</p> <p>2. 政策指標訂定項目未必有直接之效果，如：首長主持次數。</p>	<p>1. 同意委員意見，報告書會強調全國問題與各縣市問題，此部份分析已修正內容請參閱第三章。</p> <p>2. 已重新修訂第三章架構與內容，政策指標暫未納入，建議列</p>	<p>悉</p> <p>悉</p>

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>3. 安全改善行動方案為何未將闖紅燈納入重要議題?</p> <p>4. P22 安全帽、安全帶之調查計畫僅調查各縣市某一路口,其調查結果是否具代表性。</p> <p>5. 建議縣市別之安全績效可納入時間趨勢分析。</p> <p>6. P11 死亡率之原始資料有"0"係僅表達整數,建議可將小數點列出;死傷率部分建議可將死亡與受傷部分分開。</p> <p>7. P23 舉發違規超速、酒後駕車次數是否有包含汽車及機車應詳加確認。</p> <p>8. 現行交通安全宣導多著重於內容,較少提及管道,而不同的宣導內容應有不同的宣導管道。</p> <p>9. 報告書中所提及之對策應易於實行。</p>	<p>為後續研究。</p> <p>3. 第一期報告中,主要肇事原因之死傷嚴重性分析顯示,死亡指標以酒駕最高,其次為超速失控,違反號誌管制或指揮則位居第八位。</p> <p>4. 囿於時間、人力與經費有限,僅於單一路口試行抽樣調查。</p> <p>5. 安全績效之行為別調查資料於今年始試行調查,並無歷年資料,本期計畫尚無法納入時間趨勢分析,建議納入未來後續研究。</p> <p>6. 數值已修正為小數點後兩位。因受傷數量龐大,死亡率與受傷率之趨勢分析結果有所差異,故本研究僅以死亡率進行分析。唯仍有計算 98 年死亡率與受傷率相關數據,請參閱附錄一。</p> <p>7. 表 2.2-6 酒後駕車與超速之舉發違規次數均包含汽機車部份。</p> <p>8. 遵照辦理。</p> <p>9. 遵照辦理,防制對策內容參閱第八章。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>
<p>臺北市交通局書面意見</p>		
<p>1. 因本市機車肇事之件數及嚴重程度皆占極高比例,且現行有關機車安全防制措施之擬定多以專業人員之主觀意見及過往經驗為主要依據,故第四章「各國道路安全改善行動方案」建議整理各國對於機車事故之改善方式,並以機車數量較多之國家(如東南亞)為資料蒐集之主要對象,俾作為本市擬定機車事故改善策略之參考。</p> <p>2. 現行事故改善績效之衡量僅以單純之事故件數、死傷人數做為判別基礎,然因交通事故為稀少性、偶發性事件,且交通事故之潛在風險</p>	<p>1. 本研究之目標為改善我國道安績效,故參考國家以安全績效較佳之先進國家為主;東南亞國家的機車防制措施較少,多以安全帽為主要對策,相關蒐集資料詳見第一期報告。</p> <p>2. 遵照辦理,道路安全績效指標詳見第三章。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p>

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>並未能充分反映事故件數或死傷人數之數據中，故希望能建立依綜合性指標，俾評估真實之事故改善成效。</p> <p>3. 後續研究工作中，建議針對交通違規執法強度與事故發生件數間之關係做進一步探討，倘若增加執法強度或取締件數可降低事故發生，則更有利於警方在交通執法人力配置上作更有效之調派。</p> <p>臺中市道安督導會報書面意見</p> <p>1. 建議變數項目增加相關性分析。</p> <p>運研所運安組書面意見</p> <p>1. 本年期在分析與探討縣市(區域分群)之道安課題後，尚需結合前一年度研究結果，歸納未來道安改善之總合性推動策略，因此建議再就國際最新發展包括聯合國要求會員國制訂 2011-2020 年之「10 年道路安全行動方案」，以及草擬中與安全系統方法相關之 ISO39001，請加入於第 5 章道安改善策略規劃中進行必要之回顧與說明。</p> <p>2. 有關第 2 章縣市別道路安全績效比較分析，利用本研究所定義之三類安全績效指標，運用主成分及資料包絡法其探討不同縣市之整體績效與投入產出特性之排序，所建構之理論方法與未來應用性，值得肯定與期待。惟因資料品質之限制與未來易用性之考量，下列議題尚請研究團隊思考並做必要之檢討： (1)運用主成分及資料包絡法均需縮減相關安全績效指標之數量，利用各縣市變異性高之安全績效指標，作為保留指標之基礎，是否犧牲部分重要之安全績效指標，以致反而無法呈現各縣市績效之整體面貌？ (2)縣市排序之方法必須在資料可性度高的前提下才有意義，就目前採用之資料品質而言，重點行為指</p>	<p>3. 無執法強度相關資料，本期計畫尚無法進行分析，建議納入未來後續研究。</p> <p>1. 納入參考。</p> <p>1. 遵照辦理。請參考第八章內容。</p> <p>2. 遵照辦理。本研究已重新建立簡化、易操作之指標系統。主成分分析法與資料包絡法受限於資料問題，改列於附錄供參考。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>標中之超速、酒駕違規舉發是否真實反應各縣市違規率亦或因執法嚴鬆有差異所致？政策指標(P24)如何蒐集以及能否量化與可代表政策執行力？恐尚值得探究。</p> <p>(3)就未來應用性而言，各項安全績效指標以單項來看較易理解，是否可結合主要道安目標篩選重要者，利用簡單權重建立較易操作與運用之排序？</p> <p>3. 第 3 章運用標準化死傷之嚴重性指標，雖無法像前述資料包絡法呈現投入產出間之層級關聯，但就分別呈現主要道安課題下各縣市之排序似較易理解與應用；依據表 3.2-1(P61)分析結果之改善建議，第一群似遺漏汽、機車超速失控、第三群遺漏酒駕問題，請檢討補充(P60)，此外，酒駕不納入無法檢測、安全帽帶不納入不明等部分，此三項在表 3.2-1 可能有不同排序，請另分析不納入之排序結果以便對照。</p> <p>4. 其他有關部分文字誤繕、文義待澄清或需檢視及修正部分，請洽運安組承辦人。</p> <p>主席結論：</p> <p>1. 請研究團隊就審查委員、出席代表提供之意見以及相關單位與本所之書面意見，列表整理及回應處理，據以修訂期中報告並作為後續研究之考量。</p> <p>2. 請於第一章將第一年期之重要研究結果摘要說明，以利報告閱讀時之銜接。</p> <p>3. 調查資料與統計資料繕誤或表達不清處，請全面檢討與修訂，並請提高圖表的易讀性與辨識度。</p> <p>4. 本研究道路交通事故相關資料僅以警政署事故資料為基準，請研究團隊洽運安組考量結合衛生署死因資料庫等相關資料進行分析之可行性，並請於期末報告就相關資料庫之整合課題研提建議。</p>	<p>3. 遵照辦理。本研究已重新建立簡化、易操作之指標系統。主成分分析法與資料包絡法受限於資料問題，改列於附錄供參考。</p> <p>4. 遵照辦理。</p> <p>1. 遵照辦理。</p> <p>2. 遵照辦理。</p> <p>3. 遵照辦理。</p> <p>4. 遵照辦理，已於 8/24 工作會議中與運安組討論，並洽衛生署與健康保險局討論資料整合事宜。有關 30 日死亡人數的統計建議仍採目前的作業方式。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
5. 請蒐集綜整先進國家道路安全相關對策與聯合國道安 10 年計畫，並請考量相關措施於國內之可適用性。	5. 遵照辦理。	悉
6. 後續實驗計畫案例之選定，請參考相關委員意見並洽運安組討論後選定適宜案例。	6. 遵照辦理。	悉
7. 請於研提期末報告書時，提供國內整體性與地區性之具體道安改善建議。	7. 遵照辦理，詳細內容說明請詳見第八章。	悉
8. 本案期中報告審查原則通過，請依契約辦理後續相關事宜。	8. 遵照辦理。	悉

交通部運輸研究所合作研究計畫 期末報告審查意見處理情形

計畫名稱：道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)

執行單位：淡江大學

附表 1 期末報告審查意見回覆表

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
交通部道路安全委員會 賴東閔專員		
1. 道安經費補助方式可分為兩種：(1) 補助績效好之縣市以茲獎勵；或(2) 補助績效差之縣市以協助改善。285 頁「若該縣市政府改善幅度愈大，將可獲得中央更多的額外經費補助」，此僅以績效好之縣市作為補助對象的方式可能存在盲點。	1. 本研究建議並非僅以績效好之縣市作為補助對象，而係縣市應依據自身資源條件與問題特性自訂改善目標，道安會再以目標達成度作為補助依據。補助經費並非決定於縣市彼此間絕對數值的高低（道安績效高低），而是屬相對的改善成果。	悉
2. 近三年死亡事故中，機車騎乘者比例超過 60%，機車駕駛者佔 58%。此與 285 頁「在所有死亡事故中，機車事故佔 54%」似有不符。	2. 數據已修正，相關說明請參閱第八章。	悉
3. 287 頁，「機車輪胎與其安全密切相關」，是否有相關數據佐證？	3. 汽車之輪胎與行車安全至為相關，故「汽車運輸業管理規則」第十九條之一乃特別訂定遊覽車或國道客運不得使用翻修輪胎或胎紋深度任一點不足一點六公釐之輪胎的規定。關於機車方面，由於僅有兩個車輪，其運行中的動態平衡，以及緊急煞車時需要之煞車力，均需要有良好的輪胎以及煞車操作技巧。但是目前國內不僅沒有機車輪胎的相關規範或要求，也沒有教育民眾要注意輪胎之胎紋、硬化或老化問題，亦無監理單位檢查機制，故本計畫建議交通部門應該重視此項課題。	悉
4. 289 頁，「缺乏高齡者交通安全教育行銷機制」；去年由中正大學高齡教育研究中心及中正大學成人及繼續教育學系執行編輯之路老師教材，透過各鄉鎮的樂齡中心推動到	4. 遵照辦理。補充於 8.4 節。	悉

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
宅宣導，此機制可供研究團隊參考。		
5. 290 頁，「修法加重汽機車涉入自行車的責任」，其自行車是否意指自行車道？	5. 意指自行車。此防制對策係參考荷蘭做法。荷蘭曾立法規定，涉入自行車之事故中，機動車輛將負較大責任（或須負舉證責任）。此加重機動車輛駕駛對自行車騎士的尊重程度。	悉
6. 298 頁，「建議警政署增列「留院 24 小時以上」的勾選項，藉以區別受傷人數中的重傷人數」，建議可直接由醫院判別輕傷或重傷，結果更為準確。	6. 目前衛生署與健保局對於就診資料的提供日趨保守，且作業程序繁瑣。故短期可行作法建議由警方進行簡易的判定，以獲得重傷資料，即於事故紀錄表中增加「留院 24 小時或住院」的勾選欄位。而長期仍期望獲得衛生署與健保局的合作與支持，以就診資料直接判別輕重傷。	悉
中央警察大學 林大煜委員		
1. 274 頁，「多數道路事故係屬於可避免的人為問題」；引申建議於宣導時便應告知民眾此觀念。	1. 敬悉。	悉
2. 274 頁，「道路安全問題不僅事涉多部門，也是公共衛生的重要問題」；引申建議衛生醫療機構無論在經費、技術或實務作業上更應積極介入。在溝通協調方面應使其有更多參與。	2. 敬悉。	悉
3. 274 頁，「道路事故傷害是一個社會公平議題」；引申建議不僅該由政府部門提供保護，社會資源更應大力投入其中。	3. 敬悉。	悉
4. 第八章所引用之世界衛生組織的報告內容非常有益，可作為道安宣導與協調工作之參考，並可推廣至各單位使其提供協助。	4. 敬悉。	悉
5. 防制對策系統化的四步驟包括： (1).降低曝光量； (2).降低碰撞機率； (3).降低碰撞後造成傷害機率； (4).降低碰撞嚴重性。 建議研究團隊將所研擬之防制對策	5. 依據防制對策之不同執行內容，防制對策可歸類隸屬不同的步驟中，無法直接進行定位歸類。	悉

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>依據上述步驟進行定位歸類。</p> <p>6. 表 8.4-1~表 8.4-3 防制對策綜整表中，建議納入研究相關的訪談結果，例如酒駕議題中之指定或代理駕駛方案。</p> <p>7. 建議修改我國降低 30%死亡率的道安目標，應修訂與世界衛生組織相同，以降低一半死亡人數為目標。</p> <p>8. 267 頁，「間接右轉準則的慢車道寬度扣除停車格後剩餘 3.5M」，其中「剩餘」應修改為「超過」較為適當。</p> <p>9. 表 3.1-4 的未正確配戴安全帽指標項目應納為執法重點項目。</p> <p>10. 272 頁，「閃光號誌路口對行人的死亡風險較無號誌路口高」，其結果可能受某些其他因素影響。</p> <p>11. 汽機車車燈改裝問題應為重要交通議題，此問題若能即刻執法改善，便能立即獲得一定成效，唯現行執法並未納入重點項目。</p> <p>12. 全日開燈目的係在提醒別人注意，此措施應無關地區文化差異，故應納入改善措施中。</p> <p>13. 「24 小時留院」欄位建議直接修改以「住院」作為判斷依據，將會使警方填答更簡易。</p> <p>14. 大熱天時，機車騎士停等紅燈時，常將機車停在道路上有陰影處，此種行為容易造成追撞事故，此為臺灣特殊安全問題之一，提出供研究團隊參考。</p> <p>15. 名詞應統一，例如第 286 頁之「防治」與「防制」。</p> <p>成功大學 林佐鼎委員</p>	<p>6. 遵照辦理。防制對策著重於政府作為，已於對策綜整表中補充酒駕方案。</p> <p>7. 30%死亡率的道安目標係第一年期針對各主要問題設定個別目標，並參考座談會的建議而得。主管機關亦可參考世界衛生組織訂定更為明確的目標（降低一半死亡人數）。</p> <p>8. 遵照辦理。</p> <p>9. 敬悉。</p> <p>10. 此敘述已刪除。</p> <p>11. 敬悉。</p> <p>12. 敬悉。</p> <p>13. 以「住院」判斷重傷與否的確更為正確，惟可能會遺漏因病床不足而無法住院的重傷病患，故本研究建議改為「住院或留院 24 小時」以涵蓋真實的情境。</p> <p>14. 敬悉。</p> <p>15. 統一採用「防制」一詞，全文已更正。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
1. 第 57 頁，建議新增另一項未正確配戴安全帽指標，其計算方式為有戴安全帽人數為分母，未正確配戴安全帽人數為分子。	1. 調查結果顯示，未戴比例低，因此分母仍採用全體調查樣本，未特別區分為有戴安全帽者。	悉
2. 針對表中的符號或特別標示處應說明清楚其代表之意義。例如 P.64 與 P.66~P.78 有多處數據標示灰底，不知其代表意義為何？	2. 已補充說明。請參閱第三章。	悉
3. 以整數數值進行排名，應會與以小數點數值排名結果不同，例如 P.66 大貨與聯結車的以人口數為基礎之死亡率中有七個縣市數值為 0，若將小數點列出，其排名可能產生變動。因此，該依據何種數值類型進行排名較有意義，請說明。	3. 大貨與聯結車之以人口數為基礎死亡率有 7 個縣市數值均為 0，係因大貨與聯結車的死亡當事者人數在 97 年-99 年為 0 人所致。另報告書相關數值呈現方式已修改至小數點二位，已能區分縣市間之序位差異。	悉
4. 建議增加指標計算的範例說明。	4. 遵照辦理。請參閱 3.2 節。	悉
5. 須詳加確認各數值單位之正確性，例如 P.64 第一行的每百萬人口死亡率應標示為死亡率(每百萬人口)。	5. 遵照辦理。內容已修訂。	悉
6. 快慢分隔路型的路口右轉方式除了可由路口處切入外，另應包括可由路段缺口處切入方式，雖研究並未針對由路段缺口處切入方式進行分析研究，但仍建議文章需先針對此路型進行概述。	6. 調查路口中，因街廓長度較短，故並無自路段缺口切入的方式。路段缺口切入的方式其影響因素同路口切入，受交織長度、慢車道寬度與流量之影響。	悉
7. 高雄市民族二路與七賢一路路口禁止右轉，但表 7.1-3 仍有繪製右轉時相，此應為誤植請修正；另備註欄路名為民生一路，與路口名稱不符請修正。	7. 遵照辦理。已修訂。	悉
8. 為求表之完整性，建議數值單位應說明清楚，例如附錄一的表 5，其第二行之數值應標明係為權重值。	8. 遵照辦理。請參閱附錄二。	悉
9. 第 264 頁內文中的單位衝突次數與表 7.3-3 中的衝突比例意思相同，建議名詞應統一。	9. 單位衝突量為誤值，已刪除。	悉
10. 工程實驗計畫之路口比較分析，除了可用衝突次數評估道路安全性之外，建議另請警察局提供該路口事故資料，以供進行安全性評估或衝突次數資料之驗證。	10. 由事故報表資料無法得知路口事故發生在靠近哪個路段之路口，且由於高雄市事故資料紙本已歸檔，須另耗費許多警方人力才能取得可用之資料，故本研究未採用此數據資料。	悉
11. 第八章之道路安全改善整體規劃，可由中央執行後推廣至地方，爾後將對交通安全改善有很大助益。	11. 敬悉。	悉

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>12. 第 272 頁配置改善資源部份，針對道安委員會組織再造後之組織編制如何能發揮其功能機制以及經費運用等課題均需重新考量。</p> <p>13. 近幾年受傷事故高居不下，據某縣市交通大隊大隊長指出，此為反應真實資料之緣故，使現在與過去資料之間存在差異性，故改善過程中需注意資料正確性。</p>	<p>12. 敬悉。補充第一期報告之相關建議，請參閱第八章。</p> <p>13. 敬悉。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p>
<p>臺灣大學 許添本委員</p> <p>1. 建議我國採原諒式道路系統，即當駕駛人疏忽時，仍不會發生車禍，或當駕駛人即使發生車禍時，可使傷亡降低。</p> <p>2. 建議我國推行安全審核機制。</p> <p>3. 建議我國應避免剪貼制度，即針對其他國家之對策直接採用。</p> <p>4. 建議保險業者進入交通安全措施中。</p> <p>5. 建議製作我國公路安全手冊，並歸納我國交通安全政策經驗，可提供已開發國家學習參考。</p> <p>6. 國際交通事故死亡定義以 30 日內死亡人數為主，建議我國應與國際資料同步化，於某期限內，達成直接將我國事故資料更改為蒐集 30 日內死亡人數，爾後便無需再以 24 小時死亡人數與衛生署數據換算後才可進行國際比較。</p>	<p>1. 敬悉。</p> <p>2. 敬悉。於報告中補充建議，請參閱第八章。</p> <p>3. 敬悉。本研究亦建議應針對國家的文化習慣選擇適當的防制對策，並經過分析評估後方宜採用。</p> <p>4. 敬悉。</p> <p>5. 敬悉。</p> <p>6. 敬悉。建議由衛生署與警政署協調相關資料蒐集體系。</p>	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>
<p>運研所運安組 葉祖宏專員</p> <p>1. 針對第八章防制對策部分，建議區分為短期可執行與中長期需研議兩部分。</p>	<p>1. 遵照辦理。</p>	<p>悉</p>
<p>運研所運安組書面意見</p> <p>本年期研究延續去年探討全國性道安課題外，主要針對不同縣市之道安問題、特性與對策，進行安全績效之比較分析，最後並參酌國內外道安改善情勢，研擬我國之道安改善整體機制與對</p>		

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
<p>策之建議，本組意見如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本研究計畫經費係由交通部道安經費補助，本年期計畫若經審查通過結束後，仍有至交通部報告或召開相關會議針對細部實施策略討論之需要，屆時仍請研究團隊淡江大學予以協助及配合。 2. 有關第八章涉及道路安全整體機制與對策之建議，其中「改善對策四：辦理道安防制對策的基礎研究工作」(P285)，建議由中央辦理相關主題的基礎研究工作乙節，此部分本組建議宜再增加由中央引導或補助地方進行實驗性或試辦性之道安實作評估計畫，因道安改善除基礎研究外，尚須經實證評估以支持策略之推廣面。 3. 表 8.4-1 至 8.4-3(P286-291)有關相關細部之防制對策建議，其中缺乏「宣導項」，建議增列，並結合納入本報告第五章教育宣導實驗計畫之相關分析結果之建議；另表 8.4-1 至 8.4-3 宜區分「短期」及「中長期」(指需在制度面、法規面修正或需跨部會協商方能達成者)之對策，並建議「主協辦單位」，以利交通部道安會參考運用。 4. 表 8.4-1(P286)有關「教育項」下之取得機車駕照前臨時講習，建議移作「監理項」下；表 8.4-2(P290)「執法項」有關修法加重汽機車涉入自行車事故之責任，雖列舉荷蘭經驗，但其公平性仍待討論(如為何不列入行人？)；表 8.4-3(P290)「工程項」推廣酒精鎖部分，涉及法規、車輛工程等多面向，國內之可行性宜再酌；表 8.4-2 及表 8.4-3 (P290-291)「管考項」皆有缺漏，請補充。 5. 有關第五章教育宣導實驗計畫，請列一總表綜整 5.2.3、5.3.3、5.4.3、5.5.3、5.6.3 等對各類型宣導影片之建議，以利閱讀與歸納。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 遵照辦理。 2. 遵照辦理。 3. 遵照辦理。 4. 遵照辦理。 5. 遵照辦理。請參照 5.7 節。 	<p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p> <p>悉</p>

參與審查人員 及其所提之意見	合作研究單位 處理情形	本所計畫承辦 單位審查意見
6. 8.1.4 配置改善資源提及有關現行道安組織部分，請就 101 年未來有關「交通及建設部」之組織變更後有關道安組織、事故鑑定(移公路總局)、監理機關由中央統籌等組織變動事項，做一概略描述。	6. 遵照辦理。請參照 8.1 節。	悉
7. 第三章有關道安績效指標，未來若交通部道安系統欲運用相關指標時，那些指標可利用事故資料庫及其他既有資料庫取得？哪些需另外調查(如行為指標)？調查所需規模及經費如何？請加以敘明並清楚交代資料之定義與可能限制。	7. 遵照辦理。	悉
8. 其他有關部分文字誤繕、文義待澄清或需檢視及修正部分，請洽運安組承辦人。	8. 遵照辦理。	悉
主席結論：		
1. 請研究團隊參考審查委員提供之意見以及本所之書面意見，列表整理及回應後附於期末報告附錄，並據以修訂期末報告內容。	1. 遵照辦理。	悉
2. 報告內容資料繕誤之處，請全面檢討與修訂。	2. 遵照辦理。	悉
3. 針對研究重要結論部分，應具體翔實的區分出能立即推動或長期執行之對策，以利後續進行政策推動事宜。	3. 遵照辦理。	悉
4. 請研究團隊最後研提期末報告書時再仔細審閱，讓報告完成後能展現更好的研究成果。	4. 遵照辦理。	悉
5. 本案期末報告審查通過，請依契約辦理後續相關結案事宜。	5. 遵照辦理。	悉

附錄 2 民國 98 年死亡率與受傷率指標

民國 98 年死亡率與受傷率指標

一、死亡率

表 1 98 年以人口數為基礎之死亡率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每百萬人口數 (縣市排序) ³									
	排序合計 A ⁴ as ⁵	大貨車與聯結車		小型車		機車		自行車		行人
		A1	(a1)	A2	(a2)	A3	(a3)	A4	(a4)	A5 (a5)
臺灣地區 ²	—	0.96		9.90		51.44		6.11		11.61
花蓮縣	1632.9 (22.0)	2.93	(17.0)	26.40	(20.0)	108.52	(20.0)	20.53	(22.0)	32.26 (22.0)
屏東縣	1535.2 (21.0)	0.00	(5.5)	15.86	(15.0)	115.56	(21.0)	11.33	(17.0)	15.86 (17.0)
臺東縣	1528.8 (20.0)	4.30	(20.0)	51.61	(22.0)	120.43	(22.0)	0.00	(1.5)	12.90 (13.0)
嘉義縣	1508.7 (19.0)	1.83	(15.0)	32.86	(21.0)	96.77	(18.0)	20.08	(21.0)	20.08 (20.0)
雲林縣	1363.4 (18.0)	4.15	(19.0)	26.29	(19.0)	107.91	(19.0)	13.84	(18.0)	9.68 (6.0)
宜蘭縣	1332.7 (17.0)	6.50	(21.0)	19.50	(16.0)	90.98	(16.0)	17.33	(20.0)	17.33 (18.0)
新竹縣	1211.0 (16.0)	0.00	(5.5)	11.74	(11.0)	92.00	(17.0)	1.96	(6.0)	15.66 (16.0)
南投縣	1179.0 (15.0)	7.54	(22.0)	24.49	(18.0)	67.82	(13.0)	3.77	(11.0)	24.49 (21.0)
臺南縣	1147.7 (14.0)	0.00	(5.5)	13.58	(14.0)	85.12	(15.0)	15.39	(19.0)	11.77 (10.0)
苗栗縣	1038.1 (13.0)	3.56	(18.0)	23.14	(17.0)	65.87	(12.0)	3.56	(10.0)	14.24 (15.0)
高雄縣	1017.2 (12.0)	0.80	(13.0)	12.87	(13.0)	83.67	(14.0)	10.46	(16.0)	9.65 (5.0)
嘉義市	870.1 (11.0)	0.00	(5.5)	7.30	(7.0)	58.42	(11.0)	0.00	(1.5)	18.26 (19.0)
彰化縣	756.8 (10.0)	0.00	(5.5)	10.67	(10.0)	56.38	(10.0)	9.91	(15.0)	9.14 (4.0)
臺中縣	733.8 (9.0)	1.28	(14.0)	12.80	(12.0)	51.85	(8.0)	7.04	(14.0)	11.52 (9.0)
新竹市	651.7 (8.0)	0.00	(5.5)	4.86	(6.0)	53.45	(9.0)	2.43	(7.0)	9.72 (7.0)
桃園縣	650.2 (7.0)	0.51	(11.0)	9.60	(9.0)	35.88	(6.0)	4.55	(13.0)	13.14 (14.0)
高雄市	596.0 (6.0)	0.00	(5.5)	2.62	(3.0)	37.96	(7.0)	3.93	(12.0)	11.78 (11.0)
基隆市	440.1 (5.0)	2.58	(16.0)	7.73	(8.0)	30.90	(3.0)	2.58	(8.5)	12.88 (12.0)
臺中市	319.8 (4.0)	0.00	(5.5)	3.73	(5.0)	31.67	(4.0)	1.86	(4.0)	8.38 (3.0)
臺南市	312.2 (3.0)	0.00	(5.5)	2.59	(2.0)	32.42	(5.0)	1.30	(3.0)	5.19 (1.0)
臺北市	219.7 (2.0)	0.00	(5.5)	2.68	(4.0)	14.96	(1.0)	1.92	(5.0)	10.36 (8.0)
臺北縣	199.4 (1.0)	0.52	(12.0)	1.55	(1.0)	22.98	(2.0)	2.58	(8.5)	7.74 (2.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，1.0 代表最低指標值，反之 22.0 代表最高指標值

4.以人口數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$A = (a1 \times 0.96) + (a2 \times 9.90) + (a3 \times 51.44) + (a4 \times 6.11) + (a5 \times 11.61)$$

5.as：為指標(A)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 2 98 年以車輛數為基礎之死亡率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每十萬車輛數(縣市排序) ³					
	排序合計 B ⁴ bs ⁵	大貨車 B1 (b1)		小型車 B2 (b2)		機車 B3 (b3)
臺灣地區 ²	—	13.96		3.50		8.14
臺東縣	518.8 (22.0)	62.23	(20.0)	19.08	(22.0)	15.73 (20.0)
雲林縣	488.6 (21.0)	40.32	(18.0)	8.64	(19.0)	16.04 (21.0)
宜蘭縣	479.3 (20.0)	68.21	(21.0)	6.93	(16.0)	14.34 (16.0)
南投縣	475.8 (19.0)	87.22	(22.0)	7.26	(18.0)	10.29 (13.0)
花蓮縣	461.8 (18.0)	39.76	(17.0)	8.91	(20.0)	15.29 (19.0)
嘉義縣	421.1 (17.0)	22.97	(15.0)	10.75	(21.0)	14.49 (17.0)
苗栗縣	396.7 (16.0)	38.71	(16.0)	7.10	(17.0)	10.57 (14.0)
基隆市	352.5 (15.0)	41.34	(19.0)	3.57	(11.0)	6.29 (6.0)
高雄縣	314.1 (14.0)	8.19	(12.0)	4.57	(14.0)	10.25 (12.0)
臺中縣	296.6 (13.0)	12.79	(13.0)	3.91	(12.0)	8.03 (9.0)
新竹縣	290.7 (12.0)	0.00	(5.5)	3.52	(10.0)	17.33 (22.0)
屏東縣	275.7 (11.0)	0.00	(5.5)	5.87	(15.0)	14.63 (18.0)
臺南縣	244.3 (10.0)	0.00	(5.5)	4.44	(13.0)	11.67 (15.0)
桃園縣	238.5 (9.0)	5.80	(11.0)	3.18	(8.0)	6.56 (7.0)
臺北縣	215.2 (8.0)	13.64	(14.0)	0.69	(1.0)	3.94 (2.0)
彰化縣	189.6 (7.0)	0.00	(5.5)	3.40	(9.0)	8.20 (10.0)
新竹市	187.2 (6.0)	0.00	(5.5)	1.59	(6.0)	8.39 (11.0)
嘉義市	166.3 (5.0)	0.00	(5.5)	2.53	(7.0)	7.90 (8.0)
臺中市	134.9 (4.0)	0.00	(5.5)	1.14	(5.0)	5.26 (5.0)
高雄市	119.8 (3.0)	0.00	(5.5)	0.98	(3.0)	4.81 (4.0)
臺南市	108.2 (2.0)	0.00	(5.5)	0.93	(2.0)	4.28 (3.0)
臺北市	98.9 (1.0)	0.00	(5.5)	1.00	(4.0)	3.57 (1.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4.以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$B=(b1 \times 13.96)+(b2 \times 3.507)+(b3 \times 8.14)$$

5.bs：為指標(B)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 3 98 年年齡別之死亡率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每百萬人口數(縣市排序) ³									
	排序合計		0-14		15-19		20-24		25-64	
	C ⁴	Cs ⁵	C1	(c1)	C2	(c2)	C3	(c3)	C4	(c4)
臺灣地區 ²	—		15.20		82.85		119.98		82.68	
臺東縣	11224.8	(22.0)	80.73	(22.0)	127.47	(18.0)	258.75	(22.0)	231.32	(22.0)
花蓮縣	11017.5	(21.0)	37.30	(19.0)	207.50	(20.0)	218.68	(18.0)	201.94	(21.0)
嘉義縣	9139.4	(20.0)	12.39	(11.0)	170.46	(19.0)	137.06	(12.0)	161.23	(18.0)
屏東縣	8958.5	(19.0)	22.16	(15.0)	65.79	(7.0)	196.86	(17.0)	161.09	(17.0)
雲林縣	8826.0	(18.0)	52.50	(21.0)	110.67	(14.0)	230.23	(20.0)	179.02	(20.0)
臺南縣	8701.3	(17.0)	0.00	(2.0)	106.75	(13.0)	231.15	(21.0)	118.77	(13.0)
高雄縣	8248.7	(16.0)	15.98	(13.5)	115.02	(15.0)	219.63	(19.0)	118.14	(12.0)
南投縣	8062.6	(15.0)	36.33	(18.0)	105.82	(12.0)	131.77	(11.0)	122.75	(15.0)
宜蘭縣	8044.6	(14.0)	40.74	(20.0)	117.79	(16.0)	121.61	(9.0)	168.53	(19.0)
新竹縣	7336.6	(13.0)	10.02	(8.0)	267.93	(21.0)	152.43	(15.0)	144.67	(16.0)
苗栗縣	7256.9	(12.0)	32.52	(17.0)	294.72	(22.0)	98.88	(8.0)	121.22	(14.0)
臺中縣	5589.2	(11.0)	10.81	(9.0)	82.76	(10.0)	150.22	(14.0)	96.08	(10.0)
新竹市	4807.5	(10.0)	12.35	(10.0)	70.61	(8.0)	152.92	(16.0)	71.57	(8.0)
彰化縣	4671.9	(9.0)	31.50	(16.0)	53.03	(4.0)	71.02	(5.0)	109.43	(11.0)
嘉義市	4629.0	(8.0)	0.00	(2.0)	101.12	(11.0)	0.00	(1.0)	83.08	(9.0)
桃園縣	4031.6	(7.0)	15.98	(13.5)	39.67	(2.0)	123.06	(10.0)	65.98	(7.0)
高雄市	3702.0	(6.0)	4.17	(5.0)	118.24	(17.0)	59.94	(2.0)	47.06	(4.0)
臺南市	3019.0	(5.0)	7.97	(6.0)	55.99	(5.0)	149.32	(13.0)	40.86	(3.0)
基隆市	2933.0	(4.0)	0.00	(2.0)	71.76	(9.0)	75.77	(6.0)	64.32	(6.0)
臺中市	2749.1	(3.0)	15.19	(12.0)	62.54	(6.0)	69.17	(4.0)	51.84	(5.0)
臺北縣	1350.8	(2.0)	9.80	(7.0)	50.84	(3.0)	65.23	(3.0)	37.52	(2.0)
臺北市	1301.4	(1.0)	2.54	(4.0)	12.50	(1.0)	77.84	(7.0)	27.37	(1.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4. C 為以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$C=(c1 \times 15.20)+(c2 \times 82.85)+(c3 \times 119.98)+(c4 \times 82.68)+(c5 \times 235.27)$$

5.cs：為指標(C)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 4 98 年道路別之死亡率指標與各縣市排名

縣市	每千公里里程(縣市排序)					
	排序合計		市區道路		省縣道	
	D ⁴	Ds ⁵	D1	(d1)	D2	(d2)
臺灣地區	—		31.31		75.73	
臺中縣	1934.9	(22.0)	20.46	(11.0)	105.86	(21.0)
屏東縣	1752.1	(21.0)	18.58	(10.0)	103.83	(19.0)
高雄縣	1697.5	(20.0)	4.26	(1.0)	127.21	(22.0)
新竹縣	1694.6	(19.0)	33.20	(13.0)	97.38	(17.0)
臺南縣	1639.9	(18.0)	10.02	(4.0)	105.69	(20.0)
宜蘭縣	1457.2	(17.0)	8.28	(3.0)	98.73	(18.0)
臺東縣	1454.3	(16.0)	39.27	(15.0)	74.88	(13.0)
桃園縣	1436.1	(15.0)	29.16	(12.0)	78.85	(14.0)
花蓮縣	1368.3	(14.0)	10.53	(5.0)	83.97	(16.0)
嘉義縣	1355.2	(13.0)	13.48	(7.0)	80.83	(15.0)
臺北縣	1200.8	(12.0)	58.06	(19.0)	30.44	(8.0)
臺北市	1156.4	(11.0)	68.10	(20.0)	13.70	(7.0)
雲林縣	1039.2	(10.0)	16.95	(9.0)	66.12	(10.0)
苗栗縣	1021.0	(9.0)	10.71	(6.0)	67.10	(11.0)
臺中市	986.7	(8.0)	43.65	(17.0)	10.87	(6.0)
南投縣	971.4	(7.0)	7.03	(2.0)	67.63	(12.0)
彰化縣	932.1	(6.0)	16.50	(8.0)	41.95	(9.0)
新竹市	916.1	(5.0)	95.24	(22.0)	0.00	(3.0)
高雄市	884.8	(4.0)	72.73	(21.0)	0.00	(3.0)
嘉義市	790.9	(3.0)	52.87	(18.0)	0.00	(3.0)
基隆市	728.2	(2.0)	42.67	(16.0)	0.00	(3.0)
臺南市	665.6	(1.0)	36.47	(14.0)	0.00	(3.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4.以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$D = (d1 \times 31.31) + (d2 \times 75.73)$$

5.Ds：為指標(D)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 5 98 年行為別之死亡率指標與各縣市排名

縣市 ¹	排序合計		死亡百分比(縣市排名) ³					
			未戴安全帽 ⁶		未繫安全帶 ⁶		飲酒超過 0.25% ⁷	飲酒超過 0.00% ⁷
	E ⁴	Es ⁵	E1 (e1)		E2 (e2)		E3 (e3)	E4 (e4)
	—		1.00		1.00		0.50	0.50
臺東縣	61.5	(22.0)	0.21	(18.5)	30.77	(21.0)	66.67	(22.0)
臺中縣	47.0	(20.5)	0.11	(12.5)	27.27	(19.0)	34.82	(17.0)
宜蘭縣	47.0	(20.5)	0.38	(22.0)	25.00	(15.5)	27.12	(10.0)
屏東縣	44.5	(19.0)	0.22	(20.0)	7.14	(7.0)	35.85	(18.0)
嘉義縣	42.0	(18.0)	0.17	(16.0)	21.05	(15.0)	26.58	(7.0)
桃園縣	41.5	(16.5)	0.04	(7.0)	30.00	(20.0)	34.55	(16.0)
新竹市	41.5	(16.5)	0.05	(8.0)	50.00	(22.0)	30.77	(12.0)
新竹縣	40.0	(15.0)	0.13	(14.0)	16.67	(13.0)	32.00	(14.0)
高雄縣	39.0	(14.0)	0.31	(21.0)	11.76	(10.0)	27.10	(9.0)
臺南縣	37.5	(12.5)	0.20	(17.0)	26.67	(18.0)	13.11	(3.0)
臺中市	37.5	(12.5)	0.03	(5.5)	25.00	(15.5)	34.15	(15.0)
苗栗縣	37.0	(11.0)	0.16	(15.0)	6.67	(6.0)	31.37	(13.0)
花蓮縣	36.5	(10.0)	0.00	(2.5)	20.00	(14.0)	41.07	(20.0)
雲林縣	32.0	(8.5)	0.21	(18.5)	8.70	(8.0)	22.86	(5.0)
彰化縣	32.0	(8.5)	0.11	(12.5)	14.29	(11.5)	26.74	(8.0)
南投縣	28.5	(7.0)	0.06	(9.0)	11.11	(9.0)	29.27	(11.0)
嘉義市	26.5	(6.0)	0.00	(2.5)	0.00	(3.0)	58.82	(21.0)
基隆市	23.0	(5.0)	0.00	(2.5)	0.00	(3.0)	38.10	(19.0)
高雄市	17.0	(4.0)	0.07	(10.0)	0.00	(3.0)	17.05	(4.0)
臺南市	16.5	(3.0)	0.08	(11.0)	0.00	(3.0)	11.11	(2.0)
臺北市	15.0	(2.0)	0.00	(2.5)	14.29	(11.5)	3.85	(1.0)
臺北縣	14.0	(1.0)	0.03	(5.5)	0.00	(3.0)	23.71	(6.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

4.行為別之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$E = (e1 \times 1.00) + (e2 \times 1.00) + (e3 \times 0.50) + (e4 \times 0.50)$$

5.Es：為指標(E)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

6.未戴安全帽與未繫安全帶兩項次指標，分母含變數所有選項，包括不明

7.酒後駕車相關次指標，分母含變數所有選項，其中包括無法檢測與不明

表 6 98 年重點行為指標與各縣市排名

縣市 ¹	排序合計		百分比(縣市排序) ²			
	F ³	Fs ⁴	未戴安全帽 F1 (f1)	未正確戴安全帽 F2 (f2)	前座未繫安全帶 F3 (f3)	後座未繫安全帶 F4 (f4)
	—		1.00	1.00	1.00	1.00
臺南縣	69.0 (22.0)		0.02 (17.0)	0.24 (19.0)	35.13 (15.0)	98.63 (18.0)
新竹縣	63.0 (21.0)		0.04 (21.5)	0.25 (20.0)	13.58 (6.0)	98.11 (15.5)
臺中縣	60.0 (20.0)		0.02 (17.0)	0.32 (22.0)	42.63 (17.0)	95.45 (4.0)
嘉義市	56.0 (19.0)		0.04 (21.5)	0.13 (8.0)	54.67 (21.0)	96.30 (5.5)
雲林縣	55.0 (18.0)		0.01 (13.0)	0.16 (14.0)	34.55 (14.0)	98.04 (14.0)
嘉義縣	52.5 (17.0)		0.01 (13.0)	0.21 (17.5)	52.63 (20.0)	95.24 (2.0)
臺南市	50.0 (16.0)		0.02 (17.0)	0.15 (11.0)	26.22 (11.0)	97.14 (11.0)
彰化縣	47.5 (15.0)		0.03 (19.5)	0.27 (21.0)	7.57 (4.0)	95.35 (3.0)
南投縣	47.0 (14.0)		0.03 (19.5)	0.21 (17.5)	20.99 (9.0)	94.23 (1.0)
花蓮縣	46.5 (13.0)		0.00 (5.5)	0.09 (2.0)	43.00 (18.0)	100.00 (21.0)
臺中市	45.5 (12.0)		0.00 (5.5)	0.19 (16.0)	12.33 (5.0)	99.02 (19.0)
苗栗縣	45.0 (11.0)		0.01 (13.0)	0.12 (6.0)	32.32 (13.0)	98.00 (13.0)
屏東縣	43.5 (10.0)		0.00 (5.5)	0.05 (1.0)	40.73 (16.0)	100.00 (21.0)
高雄縣	42.5 (9.0)		0.00 (5.5)	0.11 (4.0)	27.65 (12.0)	100.00 (21.0)
臺東縣	38.5 (7.5)		0.01 (13.0)	0.16 (12.5)	67.21 (1.0)	97.96 (12.0)
新竹市	38.5 (7.5)		0.00 (5.5)	0.17 (15.0)	4.76 (1.0)	98.57 (17.0)
桃園縣	35.0 (5.0)		0.00 (5.5)	0.16 (12.5)	20.32 (8.0)	96.91 (9.0)
基隆市	35.0 (5.0)		0.00 (5.5)	0.11 (4.0)	24.18 (10.0)	98.11 (15.5)
高雄市	35.0 (5.0)		0.01 (13.0)	0.13 (8.0)	14.99 (7.0)	96.47 (7.0)
宜蘭縣	34.0 (3.0)		0.00 (5.5)	0.11 (4.0)	50.85 (19.0)	96.30 (5.5)
臺北市	28.5 (2.0)		0.00 (5.5)	0.14 (10.0)	6.92 (3.0)	96.94 (10.0)
臺北縣	23.5 (1.0)		0.00 (5.5)	0.13 (8.0)	5.63 (2.0)	96.61 (8.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.重點行為指標公式(次指標序位加權合計)：

$$F=(f1)+(f2)+(f3)+(f4)$$

4.Fs：為指標(F)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 7 98 年之死亡率指標與重點行為指標之各縣市排名

縣市 ¹	排序 合計		死亡率指標					重點行為 指標
			人口數 為基礎	車輛數 為基礎	年齡別	道路別	行為別	
	G ³	總排序	(As) ²	(Bs)	(Cs)	(Ds)	(Es)	(Fs)
臺東縣	109.5	(22.0)	20.0	22.0	22.0	16.0	22.0	7.5
嘉義縣	104.0	(21.0)	19.0	17.0	20.0	13.0	18.0	17.0
屏東縣	101.0	(20.0)	21.0	11.0	19.0	21.0	19.0	10.0
花蓮縣	98.0	(19.0)	22.0	18.0	21.0	14.0	10.0	13.0
新竹縣	96.0	(18.0)	16.0	12.0	13.0	19.0	15.0	21.0
臺中縣	95.5	(17.0)	9.0	13.0	11.0	22.0	20.5	20.0
臺南縣	93.5	(15.5)	14.0	10.0	17.0	18.0	12.5	22.0
雲林縣	93.5	(15.5)	18.0	21.0	18.0	10.0	8.5	18.0
宜蘭縣	91.5	(14.0)	17.0	20.0	14.0	17.0	20.5	3.0
高雄縣	85.0	(13.0)	12.0	14.0	16.0	20.0	14.0	9.0
南投縣	77.0	(12.0)	15.0	19.0	15.0	7.0	7.0	14.0
苗栗縣	72.0	(11.0)	13.0	16.0	12.0	9.0	11.0	11.0
桃園縣	59.5	(10.0)	7.0	9.0	7.0	15.0	16.5	5.0
彰化縣	55.5	(9.0)	10.0	7.0	9.0	6.0	8.5	15.0
新竹市	53.0	(8.0)	8.0	6.0	10.0	5.0	16.5	7.5
嘉義市	52.0	(7.0)	11.0	5.0	8.0	3.0	6.0	19.0
臺中市	43.5	(6.0)	4.0	4.0	3.0	8.0	12.5	12.0
基隆市	36.0	(5.0)	5.0	15.0	4.0	2.0	5.0	5.0
臺南市	30.0	(4.0)	3.0	2.0	5.0	1.0	3.0	16.0
高雄市	28.0	(3.0)	6.0	3.0	6.0	4.0	4.0	5.0
臺北縣	25.0	(2.0)	1.0	8.0	2.0	12.0	1.0	1.0
臺北市	19.0	(1.0)	2.0	1.0	1.0	11.0	2.0	2.0

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.總指標(G)公式(指標序位合計)：

$$G = As + Bs + Cs + Ds + Es + Fs$$

表 8 98 年之死亡率指標與重點行為指標之各縣市排名(分群)

分群	縣市 ¹	排序 合計		死亡率指標排序					重點行為 指標 排序
				人口數 為基礎	車輛數 為基礎	年齡別	道路別	行為別	
		G ³	總排序	(As) ²	(Bs)	(Cs)	(Ds)	(Es)	(Fs)
1	臺北市	19.0	(1.0)	2.0	1.0	1.0	11.0	2.0	2.0
	臺北縣	25.0	(2.0)	1.0	8.0	2.0	12.0	1.0	1.0
	臺中市	43.5	(6.0)	4.0	4.0	3.0	8.0	12.5	12.0
	臺中縣	95.5	(17.0)	9.0	13.0	11.0	22.0	20.5	20.0
	臺南市	30.0	(4.0)	3.0	2.0	5.0	1.0	3.0	16.0
	臺南縣	93.5	(15.5)	14.0	10.0	17.0	18.0	12.5	22.0
	高雄市	28.0	(3.0)	6.0	3.0	6.0	4.0	4.0	5.0
	高雄縣	85.0	(13.0)	12.0	14.0	16.0	20.0	14.0	9.0
	桃園縣	59.5	(10.0)	7.0	9.0	7.0	15.0	16.5	5.0
	彰化縣	55.5	(9.0)	10.0	7.0	9.0	6.0	8.5	15.0
2	基隆市	36.0	(5.0)	5.0	15.0	4.0	2.0	5.0	5.0
	新竹市	53.0	(8.0)	8.0	6.0	10.0	5.0	16.5	7.5
	嘉義市	52.0	(7.0)	11.0	5.0	8.0	3.0	6.0	19.0
3	新竹縣	96.0	(18.0)	16.0	12.0	13.0	19.0	15.0	21.0
	苗栗縣	72.0	(11.0)	13.0	16.0	12.0	9.0	11.0	11.0
	南投縣	77.0	(12.0)	15.0	19.0	15.0	7.0	7.0	14.0
	雲林縣	93.5	(15.5)	18.0	21.0	18.0	10.0	8.5	18.0
	嘉義縣	104.0	(21.0)	19.0	17.0	20.0	13.0	18.0	17.0
	屏東縣	101.0	(20.0)	21.0	11.0	19.0	21.0	19.0	10.0
	宜蘭縣	91.5	(14.0)	17.0	20.0	14.0	17.0	20.5	3.0
	花蓮縣	98.0	(19.0)	22.0	18.0	21.0	14.0	10.0	13.0
	臺東縣	109.5	(22.0)	20.0	22.0	22.0	16.0	22.0	7.5

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.總指標(G)公式(指標序位合計)：

$$G = As + Bs + Cs + Ds + Es + Fs$$

二、受傷率

表 9 98 年以人口數為基礎之受傷率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每百萬人口數 (縣市排序) ³						
	排序合計		大貨車	小型車	機車	自行車	行人
	A ⁴	As ⁵	A1 (a1)	A2 (a2)	A3 (a3)	A4 (a4)	A5 (a5)
臺灣地區 ²	—		17	545	7,789	467	503
高雄市	192,158	(22.0)	16 (8.5)	508 (7.0)	13,787 (22.0)	845 (21.0)	560 (14.0)
嘉義市	185,441	(21.0)	7 (4.0)	843 (17.0)	12,477 (20.0)	1,030 (22.0)	646 (20.0)
新竹市	181,704	(20.0)	15 (6.5)	449 (6.0)	12,738 (21.0)	415 (9.0)	787 (21.0)
臺中縣	171,002	(19.0)	20 (13.0)	665 (9.0)	10,817 (19.0)	798 (20.0)	588 (17.0)
花蓮縣	159,153	(18.0)	41 (20.5)	1,223 (21.0)	9,347 (17.0)	748 (18.0)	525 (13.0)
高雄縣	157,554	(17.0)	35 (19.0)	757 (12.0)	10,587 (18.0)	671 (16.0)	407 (6.0)
臺南縣	143,952	(16.0)	24 (14.0)	785 (14.0)	8,984 (16.0)	679 (17.0)	408 (7.0)
宜蘭縣	141,126	(15.0)	41 (20.5)	990 (20.0)	8,776 (15.0)	630 (15.0)	513 (12.0)
彰化縣	120,293	(14.0)	(18 (11.0))	686 (10.0)	8,272 (13.0)	758 (19.0)	457 (9.0)
臺中市	118,141	(13.0)	3 (1.0)	417 (5.0)	8,528 (14.0)	297 (5.0)	435 (8.0)
新竹縣	111,822	(12.0)	18 (11.0)	808 (16.0)	7,879 (12.0)	247 (3.0)	579 (16.0)
桃園縣	102,034	(11.0)	16 (8.5)	577 (8.0)	7,643 (11.0)	303 (6.0)	601 (18.0)
臺東縣	101,396	(10.0)	69 (22.0)	1,256 (22.0)	7,462 (10.0)	503 (12.0)	490 (11.0)
屏東縣	86,582	(9.0)	25 (15.0)	792 (15.0)	7,387 (9.0)	577 (14.0)	292 (3.0)
南投縣	85,658	(8.0)	32 (18.0)	942 (19.0)	6,850 (8.0)	494 (11.0)	563 (15.0)
基隆市	67,872	(7.0)	18 (11.0)	258 (3.0)	5,956 (7.0)	111 (1.0)	968 (22.0)
雲林縣	64,742	(6.0)	15 (6.5)	910 (18.0)	5,913 (6.0)	570 (13.0)	293 (4.0)
臺南市	44,939	(5.0)	5 (2.5)	367 (4.0)	5,863 (5.0)	315 (7.0)	248 (1.0)
臺北市	43,708	(4.0)	5 (2.5)	236 (2.0)	5,653 (4.0)	289 (4.0)	644 (19.0)
苗栗縣	35,907	(3.0)	27 (17.0)	691 (11.0)	5,440 (3.0)	324 (8.0)	319 (5.0)
嘉義縣	28,618	(2.0)	26 (16.0)	774 (13.0)	5,025 (2.0)	477 (10.0)	272 (2.0)
臺北縣	14,381	(1.0)	10 (5.0)	187 (1.0)	4,870 (1.0)	197 (2.0)	481 (10.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，1.0 代表最低指標值，反之 22.0 代表最高指標值

4.以人口數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$A = (a1 \times 17) + (a2 \times 545) + (a3 \times 7789) + (a4 \times 467) + (a5 \times 503)$$

5.As：為指標(A)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 10 98 年以車輛數為基礎之受傷率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每十萬車輛數(縣市排序) ³					
	排序合計		大貨車		小型車	
	B ⁴	Bs ⁵	B1	(b1)	B2	(b2)
		B3	(b3)			
臺灣地區 ²	—		250		193	1,232
新竹市	31,005	(22.0)	248	(11.0)	147	(6.0)
高雄市	29,562	(21.0)	211	(9.0)	191	(7.5)
嘉義市	28,411	(20.0)	82	(2.0)	292	(17.0)
宜蘭縣	27,329	(19.0)	432	(20.0)	352	(20.0)
臺中縣	27,013	(18.0)	205	(7.5)	203	(9.0)
新竹縣	26,359	(17.0)	205	(7.5)	242	(12.0)
花蓮縣	25,308	(16.0)	557	(21.0)	413	(21.0)
桃園縣	22,403	(15.0)	186	(5.0)	191	(7.5)
臺中市	21,961	(14.0)	38	(1.0)	128	(4.0)
高雄縣	21,921	(13.0)	352	(17.0)	269	(15.0)
臺南縣	20,246	(12.0)	327	(16.0)	257	(14.0)
臺北市	20,130	(11.0)	225	(10.0)	88	(2.0)
臺東縣	18,360	(10.0)	996	(22.0)	464	(22.0)
南投縣	17,436	(9.0)	371	(18.0)	279	(16.0)
基隆市	16,021	(8.0)	289	(12.5)	119	(3.0)
屏東縣	15,608	(7.0)	381	(19.0)	293	(18.0)
彰化縣	14,705	(6.0)	197	(6.0)	219	(11.0)
雲林縣	10,819	(5.0)	148	(4.0)	299	(19.0)
苗栗縣	10,353	(4.0)	290	(14.0)	212	(10.0)
嘉義縣	7,485	(3.0)	322	(15.0)	253	(13.0)
臺北縣	7,013	(2.0)	259	(12.5)	84	(1.0)
臺南市	4,177	(1.0)	99	(3.0)	132	(5.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3. ()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4.以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$B=(b1 \times 250)+(b2 \times 193)+(b3 \times 1232)$$

5.Bs：為指標(B)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 11 98 年年齡別之受傷率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每百萬人口數(縣市排序) ¹									
	排序合計		0-14		15-19		20-24		25-64	
	C ⁴	Cs ⁵	C1	(c1)	C2	(c2)	C3	(c3)	C4	(c4)
臺灣地區 ²	—		2,661		19,526		27,888		9,982	
高雄市	1,484,052	(22.0)	4,616	(20.0)	36,023	(22.0)	50,510	(22.0)	16,290	(22.0)
嘉義市	1,453,538	(21.0)	5,651	(22.0)	30,842	(21.0)	42,678	(20.0)	16,143	(21.0)
新竹市	1,341,122	(20.0)	2,691	(10.0)	29,655	(19.0)	48,324	(21.0)	15,560	(20.0)
花蓮縣	1,315,867	(19.0)	4,718	(21.0)	29,756	(20.0)	36,127	(18.0)	12,419	(17.0)
臺中縣	1,253,681	(18.0)	4,184	(19.0)	27,386	(18.0)	35,769	(17.0)	13,390	(19.0)
高雄縣	1,175,751	(17.0)	3,595	(15.0)	25,937	(17.0)	33,510	(16.0)	12,834	(18.0)
臺南縣	1,004,570	(16.0)	3,299	(13.0)	22,005	(14.0)	30,525	(15.0)	11,490	(15.0)
臺中市	951,762	(15.0)	1,975	(7.0)	20,838	(12.0)	37,906	(19.0)	9,898	(9.0)
宜蘭縣	945,347	(14.0)	3,911	(17.0)	21,349	(13.0)	25,934	(10.0)	12,268	(16.0)
新竹縣	895,179	(13.0)	1,905	(5.0)	22,640	(16.0)	27,986	(14.0)	10,233	(11.0)
臺東縣	859,244	(12.0)	3,498	(14.0)	22,562	(15.0)	25,681	(9.0)	10,939	(13.0)
彰化縣	763,990	(11.0)	3,969	(18.0)	20,481	(11.0)	24,838	(8.0)	10,948	(14.0)
屏東縣	740,851	(10.0)	3,110	(12.0)	20,067	(9.0)	27,036	(12.0)	9,648	(8.0)
桃園縣	687,731	(9.0)	1,928	(6.0)	18,104	(8.0)	26,102	(11.0)	10,260	(12.0)
南投縣	613,769	(8.0)	3,669	(16.0)	20,370	(10.0)	20,530	(6.0)	9,906	(10.0)
臺北市	464,055	(7.0)	1,166	(1.0)	13,113	(2.0)	27,353	(13.0)	7,697	(5.0)
基隆市	423,473	(6.0)	2,590	(8.0)	15,106	(5.0)	20,876	(7.0)	8,040	(6.0)
雲林縣	418,386	(5.0)	2,713	(11.0)	15,228	(7.0)	19,088	(3.0)	8,487	(7.0)
嘉義縣	292,906	(4.0)	2,602	(9.0)	14,830	(4.0)	19,134	(4.0)	6,949	(2.0)
臺南市	278,166	(3.0)	1,865	(4.0)	13,736	(3.0)	20,400	(5.0)	7,119	(3.0)
苗栗縣	222,623	(2.0)	1,789	(3.0)	15,178	(6.0)	17,056	(1.0)	7,532	(4.0)
臺北縣	110,385	(1.0)	1,469	(2.0)	10,814	(1.0)	17,757	(2.0)	6,327	(1.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4.以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$C=(c1 \times 2661)+(c2 \times 19526)+(c3 \times 27888)+(c4 \times 9982)+(c5 \times 9889)$$

5.Cs：為指標(C)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 12 98 年道路別之受傷率指標與各縣市排名

縣市 ¹	每千公里里程(縣市排序) ³				
	排序合計		市區道路		省縣道
	D ⁴	Ds ⁵	D1	(d1)	D2 (d2)
臺灣地區 ²	—		7,297		3,911
高雄市	187,922	(22.0)	22,530	(22.0)	61 (7.0)
新竹縣	187,164	(21.0)	8,266	(16.0)	5,034 (18.0)
臺北縣	185,587	(20.0)	12,968	(19.0)	2,489 (12.0)
桃園縣	175,955	(19.0)	7,168	(15.0)	4,781 (17.0)
臺中縣	166,323	(18.0)	4,808	(11.0)	12,088 (22.0)
臺北市	165,504	(17.0)	17,000	(20.0)	27 (5.0)
新竹市	163,023	(16.0)	19,440	(21.0)	0 (2.5)
彰化縣	150,152	(15.0)	4,983	(12.0)	4,446 (16.0)
臺中市	147,523	(14.0)	9,507	(17.0)	54 (6.0)
嘉義市	141,131	(13.0)	11,025	(18.0)	0 (2.5)
臺南縣	125,400	(12.0)	3,095	(7.0)	5,681 (19.0)
臺東縣	112,088	(11.0)	4,458	(10.0)	1,522 (10.0)
基隆市	111,941	(10.0)	6,147	(14.0)	0 (2.5)
花蓮縣	108,702	(9.0)	3,449	(9.0)	2,328 (11.0)
宜蘭縣	107,419	(8.0)	1,894	(4.0)	6,139 (20.0)
臺南市	104,644	(7.0)	5,693	(13.0)	0 (2.5)
高雄縣	104,033	(6.0)	1,806	(3.0)	6,756 (21.0)
屏東縣	95,159	(5.0)	2,588	(5.0)	4,431 (15.0)
苗栗縣	93,582	(4.0)	3,254	(8.0)	1,459 (9.0)
雲林縣	75,076	(3.0)	2,831	(6.0)	1,370 (8.0)
南投縣	69,355	(2.0)	1,496	(2.0)	3,697 (14.0)
嘉義縣	58,147	(1.0)	809	(1.0)	2,628 (13.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.臺灣地區係指未包括澎湖、金門與連江縣的 22 個縣市

3.()內數值為次指標之縣市排名，(1)代表最低指標值，反之(22)代表最高指標值

4.以車輛數為基礎之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$D = (d1 \times 7,297) + (d2 \times 3,911)$$

5.Ds：為指標(D)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 13 98 年行為別之受傷率指標與各縣市排名

縣市 ¹	排序合計 E ³ Es ⁴		死亡百分比(縣市排名) ²			
			未戴安全帽 ⁵ E1 (e1)	未繫安全帶 ⁵ E2 (e2)	飲酒超過 0.25% ⁷ E3 (e3)	飲酒超過 0.00% ⁷ E4 (e4)
	—		1.00	1.00	0.50	0.50
臺南縣	60 (22.0)		5.06 (19.0)	5.92 (22.0)	6.90 (18.0)	8.45 (19.0)
高雄縣	51 (21.0)		7.40 (21.0)	4.16 (21.0)	5.07 (9.0)	5.68 (8.0)
雲林縣	50 (20.0)		7.67 (22.0)	2.39 (14.0)	5.69 (15.0)	6.66 (13.0)
臺南市	47 (19.0)		1.39 (11.0)	2.79 (17.0)	7.27 (19.0)	7.91 (18.0)
臺東縣	43 (17.0)		2.07 (16.0)	1.30 (5.0)	8.66 (22.0)	10.52 (22.0)
屏東縣	43 (17.0)		6.56 (20.0)	3.19 (18.0)	4.08 (5.0)	4.77 (5.0)
嘉義縣	43 (17.0)		4.18 (18.0)	2.05 (11.0)	5.60 (13.0)	6.67 (14.0)
苗栗縣	41 (15.0)		2.68 (17.0)	3.47 (20.0)	3.73 (4.0)	4.33 (4.0)
新竹縣	38 (14.0)		1.84 (14.0)	2.36 (13.0)	5.30 (11.0)	6.48 (11.0)
高雄市	37 (13.0)		1.61 (12.0)	2.62 (15.5)	5.29 (10.0)	5.92 (9.0)
新竹市	36 (12.0)		0.55 (7.0)	2.62 (15.5)	5.65 (14.0)	6.61 (12.0)
臺中縣	33 (11.0)		0.61 (8.0)	1.68 (8.5)	6.24 (16.0)	7.39 (16.0)
臺北縣	32 (10.0)		0.42 (6.0)	1.43 (6.0)	7.38 (20.0)	8.85 (20.0)
花蓮縣	31 (8.5)		0.88 (10.0)	3.25 (19.0)	3.09 (2.0)	3.58 (2.0)
南投縣	31 (8.5)		2.01 (15.0)	1.92 (10.0)	4.26 (6.0)	5.03 (6.0)
彰化縣	28 (7.0)		0.69 (9.0)	0.54 (2.0)	6.83 (17.0)	7.78 (17.0)
臺北市	27 (6.0)		0.14 (3.0)	0.78 (3.0)	8.55 (21.0)	9.96 (21.0)
臺中市	25 (5.0)		0.32 (4.0)	1.55 (7.0)	5.54 (12.0)	6.90 (15.0)
宜蘭縣	23 (4.0)		1.65 (13.0)	1.68 (8.5)	1.19 (1.0)	1.45 (1.0)
桃園縣	20 (3.0)		0.36 (5.0)	2.29 (12.0)	3.50 (3.0)	4.04 (3.0)
基隆市	13 (2.0)		0.13 (2.0)	0.93 (4.0)	4.36 (7.0)	5.28 (7.0)
嘉義市	11 (1.0)		0.09 (1.0)	0.43 (1.0)	4.83 (8.0)	6.09 (10.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.行為別之指標公式(次指標序位加權合計)：

$$E = (e1 \times 1.00) + (e2 \times 1.00) + (e3 \times 0.50) + (e4 \times 0.50)$$

4.Es：為指標(E)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

5.未戴安全帽與未繫安全帶兩項次指標，分母含變數所有選項，包括不明

6.酒後駕車相關次指標，分母含變數所有選項，其中包括無法檢測與不明

表 14 98 年重點行為指標與各縣市排名

縣市 ¹	排序合計		百分比(縣市排序) ²							
			未戴安全帽		未正確戴安全帽		前座未繫安全帶		後座未繫安全帶	
	F ³	Fs ⁴	F1	(f1)	F2	(f2)	F3	(f3)	F4	(f4)
	—		1.00		1.00		1.00		1.00	
臺南縣	69.0 (22.0)		0.02	(17.0)	0.24	(19.0)	35.13	(15.0)	98.63	(18.0)
新竹縣	63.0 (21.0)		0.04	(21.5)	0.25	(20.0)	13.58	(6.0)	98.11	(15.5)
臺中縣	60.0 (20.0)		0.02	(17.0)	0.32	(22.0)	42.63	(17.0)	95.45	(4.0)
嘉義市	56.0 (19.0)		0.04	(21.5)	0.13	(8.0)	54.67	(21.0)	96.30	(5.5)
雲林縣	55.0 (18.0)		0.01	(13.0)	0.16	(14.0)	34.55	(14.0)	98.04	(14.0)
嘉義縣	52.5 (17.0)		0.01	(13.0)	0.21	(17.5)	52.63	(20.0)	95.24	(2.0)
臺南市	50.0 (16.0)		0.02	(17.0)	0.15	(11.0)	26.22	(11.0)	97.14	(11.0)
彰化縣	47.5 (15.0)		0.03	(19.5)	0.27	(21.0)	7.57	(4.0)	95.35	(3.0)
南投縣	47.0 (14.0)		0.03	(19.5)	0.21	(17.5)	20.99	(9.0)	94.23	(1.0)
花蓮縣	46.5 (13.0)		0.00	(5.5)	0.09	(2.0)	43.00	(18.0)	100.00	(21.0)
臺中市	45.5 (12.0)		0.00	(5.5)	0.19	(16.0)	12.33	(5.0)	99.02	(19.0)
苗栗縣	45.0 (11.0)		0.01	(13.0)	0.12	(6.0)	32.32	(13.0)	98.00	(13.0)
屏東縣	43.5 (10.0)		0.00	(5.5)	0.05	(1.0)	40.73	(16.0)	100.00	(21.0)
高雄縣	42.5 (9.0)		0.00	(5.5)	0.11	(4.0)	27.65	(12.0)	100.00	(21.0)
臺東縣	38.5 (7.5)		0.01	(13.0)	0.16	(12.5)	67.21	(1.0)	97.96	(12.0)
新竹市	38.5 (7.5)		0.00	(5.5)	0.17	(15.0)	4.76	(1.0)	98.57	(17.0)
桃園縣	35.0 (5.0)		0.00	(5.5)	0.16	(12.5)	20.32	(8.0)	96.91	(9.0)
基隆市	35.0 (5.0)		0.00	(5.5)	0.11	(4.0)	24.18	(10.0)	98.11	(15.5)
高雄市	35.0 (5.0)		0.01	(13.0)	0.13	(8.0)	14.99	(7.0)	96.47	(7.0)
宜蘭縣	34.0 (3.0)		0.00	(5.5)	0.11	(4.0)	50.85	(19.0)	96.30	(5.5)
臺北市	28.5 (2.0)		0.00	(5.5)	0.14	(10.0)	6.92	(3.0)	96.94	(10.0)
臺北縣	23.5 (1.0)		0.00	(5.5)	0.13	(8.0)	5.63	(2.0)	96.61	(8.0)

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為次指標之縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.重點行為指標公式(次指標序位加權合計)：

$$F=(f1)+(f2)+(f3)+(f4)$$

4.Fs：為指標(F)之縣市排名，1.0 代表最低，反之 22.0 代表最高

表 15 98 年之受傷率指標與重點行為指標之各縣市排名

縣市	排序		死亡率指標排序					重點行為指標 排序
	合計		人口數 為基礎	車輛數 為基礎	年齡別	道路別	行為別	
	G ³	總排序						
			(As) ²	(Bs)	(Cs)	(Ds)	(Es)	(Fs)
高雄市	104.5	22.0	22.0	21.0	22.0	22.0	13.0	4.5
臺中縣	103.5	21.0	19.0	18.0	18.0	18.0	11.0	19.5
臺南縣	100.0	20.0	16.0	12.0	16.0	12.0	22.0	22.0
新竹縣	98.0	19.0	12.0	17.0	13.0	21.0	14.0	21.0
新竹市	97.0	18.0	20.0	22.0	20.0	16.0	12.0	7.0
嘉義市	94.0	17.0	21.0	20.0	21.0	13.0	1.0	18.0
花蓮縣	82.5	16.0	18.0	16.0	19.0	9.0	8.5	12.0
高雄縣	82.0	15.0	17.0	13.0	17.0	6.0	21.0	8.0
臺東縣	79.5	14.0	10.0	10.0	12.0	11.0	17.0	19.5
臺中市	72.0	13.0	13.0	14.0	15.0	14.0	5.0	11.0
彰化縣	67.0	12.0	14.0	6.0	11.0	15.0	7.0	14.0
桃園縣	63.0	10.5	11.0	15.0	9.0	19.0	3.0	6.0
宜蘭縣	63.0	10.5	15.0	19.0	14.0	8.0	4.0	3.0
屏東縣	57.0	9.0	9.0	7.0	10.0	5.0	17.0	9.0
雲林縣	56.0	8.0	6.0	5.0	5.0	3.0	20.0	17.0
臺南市	50.0	7.0	5.0	1.0	3.0	7.0	19.0	15.0
南投縣	48.5	6.0	8.0	9.0	8.0	2.0	8.5	13.0
臺北市	47.0	5.0	4.0	11.0	7.0	17.0	6.0	2.0
嘉義縣	43.0	4.0	2.0	3.0	4.0	1.0	17.0	16.0
苗栗縣	38.0	3.0	3.0	4.0	2.0	4.0	15.0	10.0
基隆市	37.5	2.0	7.0	8.0	6.0	10.0	2.0	4.5
臺北縣	35.0	1.0	1.0	2.0	1.0	20.0	10.0	1.0

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.總指標(G)公式(指標序位合計)：

$$G = As + Bs + Cs + Ds + Es + Fs$$

表 16 98 年之受傷率指標與重點行為指標之各縣市排名(分群)

分群	縣市	排序 合計		死亡率指標排序					重點行為指標 排序
				人口數 為基礎	車輛數 為基礎	年齡別	道路別	行為別	
		G ³	總排序	(As) ²	(Bs)	(Cs)	(Ds)	(Es)	(Fs)
1	臺北市	47.0	5.0	4.0	11.0	7.0	17.0	6.0	2.0
	臺北縣	35.0	1.0	1.0	2.0	1.0	20.0	10.0	1.0
	臺中市	72.0	13.0	13.0	14.0	15.0	14.0	5.0	11.0
	臺中縣	103.5	21.0	19.0	18.0	18.0	18.0	11.0	19.5
	臺南市	50.0	7.0	5.0	1.0	3.0	7.0	19.0	15.0
	臺南縣	100.0	20.0	16.0	12.0	16.0	12.0	22.0	22.0
	高雄市	104.5	22.0	22.0	21.0	22.0	22.0	13.0	4.5
	高雄縣	82.0	15.0	17.0	13.0	17.0	6.0	21.0	8.0
	桃園縣	63.0	10.5	11.0	15.0	9.0	19.0	3.0	6.0
	彰化縣	67.0	12.0	14.0	6.0	11.0	15.0	7.0	14.0
2	基隆市	37.5	2.0	7.0	8.0	6.0	10.0	2.0	4.5
	新竹市	97.0	18.0	20.0	22.0	20.0	16.0	12.0	7.0
	嘉義市	94.0	17.0	21.0	20.0	21.0	13.0	1.0	18.0
3	新竹縣	98.0	19.0	12.0	17.0	13.0	21.0	14.0	21.0
	苗栗縣	38.0	3.0	3.0	4.0	2.0	4.0	15.0	10.0
	南投縣	48.5	6.0	8.0	9.0	8.0	2.0	8.5	13.0
	雲林縣	56.0	8.0	6.0	5.0	5.0	3.0	20.0	17.0
	嘉義縣	43.0	4.0	2.0	3.0	4.0	1.0	17.0	16.0
	屏東縣	57.0	9.0	9.0	7.0	10.0	5.0	17.0	9.0
	宜蘭縣	63.0	10.5	15.0	19.0	14.0	8.0	4.0	3.0
	花蓮縣	82.5	16.0	18.0	16.0	19.0	9.0	8.5	12.0
	臺東縣	79.5	14.0	10.0	10.0	12.0	11.0	17.0	19.5

註：1.縣市為五都合併前之行政區

2.()內數值為縣市排名，(1.0)代表最低指標值，反之(22.0)代表最高指標值

3.總指標(G)公式(指標序位合計)：

$$G = As + Bs + Cs + Ds + Es + Fs$$

附錄 3 安全保護裝置抽樣調查計畫

安全保護裝置抽樣調查計畫

一、調查目的與用途

為了解全國各縣市安全帶與安全帽之使用情況，故須進行小客車駕駛者與前座乘客、後座乘客未繫安全帶之人數、機車騎士與附載人未戴安全帽之人數，以此作為衡量各縣市安全保護裝置之安全績效。

二、調查區域範圍

本計畫調查區域以各縣市之行政中心或 92-98 年警政署交通事故統計資料(含 A1 及 A2 事故資料)之死亡與受傷人數嚴重地區，可分為北、中、南及東區四區域，如下：

北區：臺北市、新北市、基隆市、桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣

中區：臺中市、臺中縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、嘉義市

南區：臺南市、臺南縣、高雄市、高雄縣、屏東縣

東區：宜蘭縣、花蓮縣、臺東縣

三、調查對象與項目

本計畫之調查對象為小客車使用者(含駕駛者、前座乘客、後座乘客與嬰幼兒童)及機車使用者(駕駛者、附載人)。本計畫之各調查項目所需之資料如下：

- 安全帶：
 - (5). 前座安全帶：前座汽車駕駛者與前座乘客未繫安全帶人數、路段車流量
 - (6). 後座安全帶與安全(輔助)座椅：後座乘客未繫安全帶之人數、嬰幼兒未使用安全座椅之人數、總調查車輛數
- 安全帽：機車駕駛者與附載人未正確戴安全帽的人數、路段機車流量

四、調查地點

本調查計畫將以縣市政府所在地周邊為調查範圍，前座安全帶調查地點之選定調查地區內設有行人天橋處；安全帽則以各縣市行政中心或火車站附近之主要道路；後座安全帶為調查地區內之學校或加油站，詳細調查地點見表 1、表 2。

五、調查時段

因受交通特性影響本計畫之調查時段為週一至周五之工作日，各項目調查時

段如下：

- (7). 前座安全帶：上午(8 時 30 分至 10 時 30 分)、下午(5 時至 7 時)
- (8). 安全帽：上午(7 時至 9 時)、下午(4 時至 6 時)
- (9). 後座安全帶-小學：上午(7 時至 8 時)、下午(3 時 30 分至 4 時 30 分)
- (10).後座安全帶-加油站：上午(9 時 30 分至 11 時)、下午(6 時 30 分至 8 時)

六、調查方式

安全帶：採現場實地調查。

汽車駕駛者與前座乘客：

本計畫擬訂於各縣市設有行人天橋處架設攝影機，負責拍攝車道上汽車之行車情況。爾後，再觀看拍攝影片調查汽車前座駕駛者與乘客是否繫安全帶，以可明顯辨別者為有效樣本，若因擋風玻璃太黑或無法明顯辨別者則為無效樣本。

- **作業項目：錄影、車流量調查**

(11).汽車後座乘客：

以人員觀察方式於加油站及小學附近，調查後座乘客是否有繫安全帶及嬰幼兒童是否使用安全座椅。作業項目：

- **作業項目：於小學、加油站觀察出入口附近之車輛，分別統計停靠車輛數、後座乘客有繫及未繫安全帶人數。**

安全帽：採現場實地調查方式。

本計畫擬定於各縣市主要道路靠近路口處之路側或人行道旁架設攝影機，負責拍攝機車之行車情況。爾後，再以觀察拍攝影片調查機車騎士與附載人是否正確配戴安全帽，以可明顯辨別安全帽佩戴方式為有效樣本，若無法明顯辨別者為無效樣本。

- **作業項目：錄影、車流量調查**

表 1 前座安全帶、安全帽調查位置與時段

縣市	地區	前座安全帶－行人天橋	安全帽調查位置
臺北市	信義區	基隆路/信義路五段	基隆路/信義路五段
新北市	板橋區	縣政大道二段/新站路 (新北市政府附近)	縣政大道二段/新站路
臺中市	西區	自由路一段/民生路 (臺中女中附近)	自由路一段/民權路
臺中縣	豐原市	中正路/圓環南路	博愛街/南陽路
臺南市	北區	開元路/開元路 71 巷(開元國小)	中華西路二段/府前路二段
臺南縣	永康市	中正北路/鹽行路 (三村國小附近)	鹽行路
高雄市	苓雅區	中正一路 56 巷	四維三路/復興二路
高雄縣	鳳山市	博愛路/經武路	光復二路/澄清路
基隆市	仁愛區	忠一路與孝一路口	義一路/信二路口
桃園縣	桃園市	復興路/復興路 114 巷 (振聲中學附近)	中山路/復興路口
新竹縣	竹北市	光明六路和博愛路路口 (博愛國小附近)	光明六路/博愛路路口
新竹市	東區	光復路二段/水源街	光復路二段/水源街
苗栗縣	苗栗市	中山路/建功街(建功國小)	中山路/建功街
彰化縣	彰化市	中山路二段/光復路 (中山國小附近)	中山路二段/光復路
雲林縣	斗六市	大學一路/文化路	大學路三段/府文路
南投縣	南投市	南崗二路/祖祠路 (南投國中附近)	南崗二路/中興路
嘉義縣	民雄鄉	民族路/和平路口 (民雄國小附近)	嘉卦東路/太保三路
嘉義市	西區	垂楊路/新明路(垂楊國小附近)	中山路/和平路
屏東縣	屏東市	民生路(屏東家商附近)	中山路/自由路
宜蘭縣	宜蘭市	民權新路/泰山路口 (南屏國小附近)	中山路一段/縣民大道二段
花蓮縣	花蓮市	中山路一段/中央路三段 (明廉國小附近)	府前路/介壽五街
臺東縣	臺東市	中山路/正氣路(縣政府附近)	中山路/正氣路

註：粗體字為調查路段

表 2 後座安全帶調查位置與時段

縣市	地區	小學調查位置	中油加油站調查位置
臺北市	信義區	松平路(信義國小附近)	新生北路二段 71 號(新生北路站)
新北市	板橋區	文化路一段/北門街 (板橋國小附近)	民族路 90 號(民族站)
臺中市	西區	三民路一段/自治街 (忠孝國小附近)	向上路一段 27 號(向上路站)
臺中縣	豐原市	瑞穗國小(中正路/圓環南路)	豐勢路一段 588 號
臺南市	北區	開元國小(開元路/開元路 71 巷)	永華路二段 1255 號
臺南縣	永康市	中正北路/鹽行路(三村國小附近)	中正北路 319 號(中油永交站)
高雄市	苓雅區	三多二路/凱旋二路(五權國小)	民權一路 105 號(青年路站)
高雄縣	鳳山市	中山國小(光復路一段/青年路二段)	覺民路 362 號
基隆市	仁愛區	仁二路(仁愛國小附近)	成功一路 105 號(成功一路站)
桃園縣	桃園市	復興路/南山街(南山國小附近)	中山路 522 號(中山路站)
新竹縣	竹北市	光明六路和博愛路路口(博愛國小附近)	中華路 439 號(竹北站)
新竹市	東區	博愛街(東園國小附近)	光復路二段 716 號(光復站)
苗栗縣	苗栗市	中山路/建功街(建功國小)	中華路 30 號(中華路站)
彰化縣	彰化市	中山路二段/光復路 (中山國小附近)	華北里中山路二段 396 號(中山路站)
雲林縣	斗六市	大學一路/文化路 (鎮東國小附近)	文化路 522 號(斗六南環路站)
南投縣	南投市	南崗二路/祖祠路 (南投國中附近)	玉峰里中正路 880 號(草屯站)
嘉義縣	民雄鄉	民族路/和平路口 (民雄國小附近)	建國路二段 329 號(民雄站)
嘉義市	西區	垂楊路/新明路(垂楊國小附近)	北港路 1158 號(中油嘉交站)
屏東縣	屏東市	廣東路(屏東教大實小附近)	中正路 375 號(中正路站)
宜蘭縣	宜蘭市	民權新路/泰山路口 (南屏國小附近)	中山路五段 139 號(宜蘭站)
花蓮縣	花蓮市	中山路一段/中央路三段 (慈濟醫院附近)	中山路 752 號(中山路站)
臺東縣	臺東市	博愛路/正氣路 (臺東大學附小附近)	新生路 136 號(中山路站)

七、抽樣設計

本研究調查以 99 年 12 月底臺灣地區自用小客車與機車車輛登記總數作為抽樣母體，以 22 縣市之小客車與機車車輛登記數作為抽樣副群體層，以分層系統抽樣方式進行調查。

初步估算抽樣比例考慮整體抽樣誤差不超過 2% 及信賴水準至少 95%，並依照交通部統計資料 100 年 2 月底各縣市機動車輛登記數，按比例分配樣本數到各縣市，推算初步抽出前座安全帶有效樣本數為 2,400 輛車。另根據初步試驗調查小客車前座駕駛者與乘客未繫安全帶之情況，其有效樣本比例約 0.65，另再乘膨脹係數作為估計數，其預估前座安全帶調查車輛數為 5,538 輛車。後座安全帶之抽樣比例考慮整體抽樣誤差不超過 4% 及信賴水準至少 95%，按比例分配樣本數至各縣市，若樣本數不足者，均以 30 為單位，其預估總有效樣本數為 947 輛車。

安全帽抽樣之樣本數估計同前座安全帶之抽樣方式，故初步抽出安全帽有效樣本數為 2,338 輛車，另根據初步試驗調查調查機車騎士與附載人之情況，其有效樣本比例約 0.8，另再乘膨脹係數作為估計數，其總預估調查數為 5,395 輛車。

表 3 前、後座安全帶、安全帽分層抽樣計畫表

縣市	前座安全帶 有效樣本	估計前座 調查車輛數	後座安全帶有效樣本 (加油站及小學各半)	安全帽 有效樣本	安全帽估計 調查車輛數
臺北市	270	622	67	145	334
新北市	329	758	82	306	705
臺中市	322	743	80	224	517
臺中縣	199	460	50	143	330
臺南市	202	466	51	188	433
臺南縣	128	295	50	104	241
高雄市	280	646	70	299	690
高雄縣	130	300	50	140	322
基隆市	33	75	30	26	59
桃園縣	228	527	57	147	339
新竹縣	65	151	30	37	85
新竹市	49	113	30	35	81
苗栗縣	68	156	30	47	109
彰化縣	146	337	30	121	280
雲林縣	76	175	30	65	150
南投縣	62	143	30	47	108
嘉義縣	57	131	30	49	113
嘉義市	29	68	30	27	62
屏東縣	82	188	30	94	217
宜蘭縣	47	109	30	39	90
花蓮縣	36	82	30	33	75
臺東縣	21	48	30	24	55
總計	2,400	5,538	947	2,338	5,395

附錄 4 國內外宣導影片檢核表與彙整表

一、各主題宣導影片檢核表

1. 超速(共 30 部)

影片名稱《處罰條例超速篇》	
簡介：駕駛者行車速度超過最高速限 60km 以上者，處 6000-24000 之罰鍰，並吊扣駕照三個月。	嚴重超速失控 罰款事小 送命冤枉 交通部安委會 Gi 行政院新聞局
傳遞訊息： <input checked="" type="checkbox"/> 1.標語：嚴重超速失控，罰款事小，送命冤枉 <input checked="" type="checkbox"/> 2.法規 <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 <input checked="" type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 <input type="checkbox"/> 8.安全帽使用知識 <input type="checkbox"/> 9.安全帽保護能力 <input type="checkbox"/> 10.正確行為 <input type="checkbox"/> 11.其他	
表達方式： <input type="checkbox"/> 1.真實案例 <input type="checkbox"/> 2.明星代言 <input type="checkbox"/> 3.現身說法 <input type="checkbox"/> 4.專業分析 <input type="checkbox"/> 5.戲劇表演 <input checked="" type="checkbox"/> 6.動畫 <input type="checkbox"/> 7.音樂 <input type="checkbox"/> 8.模擬 <input type="checkbox"/> 9.其他	
敘述手法： <input type="checkbox"/> 1.教導 <input type="checkbox"/> 2.比喻 <input type="checkbox"/> 3.比較 <input checked="" type="checkbox"/> 4.情境敘述 <input type="checkbox"/> 5.報導	
感受類型： <input type="checkbox"/> 1.逗趣 <input type="checkbox"/> 2.溫馨 <input type="checkbox"/> 3.感傷 <input type="checkbox"/> 4.震撼 <input type="checkbox"/> 5.血腥 <input type="checkbox"/> 6.實用 <input checked="" type="checkbox"/> 7.其他(如：平淡或無感覺)	
宣導對象： <input checked="" type="checkbox"/> 1.全民 <input type="checkbox"/> 2.小學生 <input type="checkbox"/> 3.青少年 <input type="checkbox"/> 4.中年人 <input type="checkbox"/> 5.高齡者	
影片來源： <input type="checkbox"/> 1.DVD <input checked="" type="checkbox"/> 2.網站：交通安全入口網 <input type="checkbox"/> 3.其它：	
國家：台灣	製作年期：2006
影片長度：0 分 30 秒	主題長度：0 分 30 秒
評分：★★☆☆☆	

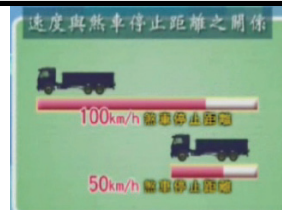
評論

優點：1.使用標語點出超速容易送命。 缺點：1.使用動畫使人感受程度低。
2.少數談到超速法規的影片。 2.看完影片感覺平淡。
3.影片時間短，容易觀看。

事故風險與後果：94 年因超速導致死傷車禍，共 2637 件，造成 3877 人死傷。
法規：95 年 7 月 1 日起，行車速度超過速限 60 公里以上者，處新台幣 6000~24000 之罰鍰，並吊扣汽車牌照三個月。

影片名稱《桃園縣政府宣導光碟-汽車篇》

簡介：速度增加，動能呈倍數成長，尤其大客車或大貨車容易有煞車距離不夠的現象，必須要控制車速，保持適當煞車停止距離。



傳遞訊息：☒1.標語：煞車要領抓的住，行車平安保幸福

☐2.法規

☒3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2009

影片長度：10 分 47 秒

主題長度：0 分 33 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.有教導大客車超速容易有煞車距離不足的問題。

缺點：1.影片內容混合太多主題。

2.影片時間過長，容易沒耐心。

2.利用標語點出影片內容。

3.純教導方式使人感受較低。

車輛性能影響：超速又超載的大車最容易有煞車距離不足的問題

影片名稱《青少年不飆車-對望篇》

簡介：青少年超速闖紅燈發生車禍，痛苦的在馬路上懺悔。



傳遞訊息：☒1.標語：騎車不逞快，安全跟著來。

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2006

影片長度：0 分 33 秒

主題長度：0 分 33 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.點出青少年超速問題嚴重。

缺點：1.影片引人遐想。

2.利用標語點出影片內容。

2.無呈現碰撞畫面，感受較低。

3.影片時間短，容易觀看。

影片名稱《開車勿超速》

簡介：汽車持續超速最終到達天國的入口。



傳遞訊息：☒1.標語：開車超速，生命結束

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=XOZ3D86HBfc>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：0 分 11 秒

主題長度：0 分 11 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.影片內容簡潔有趣。

缺點：1.影片時間過短。

2.利用標語點出影片內容。

2.動畫感受程度低。

3.內容設計有創意。

影片名稱《青少年不飆車-遊戲機篇》

簡介：青少年玩賽車遊戲頻頻擦撞，隨後出現一名宣導者，呼籲青少年可以在遊戲內飆車、飆網，但是現實中不可以飆車。



傳遞訊息：☒1.標語：耍酷!不飆車!

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2005

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.點出青少年超速問題嚴重。

缺點：1.標語普通。

2.利用標語點出影片內容。

2.劇情設計讓人看不懂。

3.影片時間短，容易觀看。

3.動畫感受程度淺。

4.內容使人無感受。

影片名稱《決定一瞬間》

簡介：一對情侶平常遇到的交通事故作為故事主軸，藉以教導許多知識，如安全煞車距離、雨天車距、車重影響煞車等。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☒3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☒1.DVD

☐2.網站：

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2003

影片長度：16 分 31 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.有真實數據反映該時速所需保持之安全距離。

缺點：1.影片時間過長，容易沒耐心。

2.影片內容繁雜。

3.無標語點出影片內容。

車輛性能影響：

1. 時速 20km/h 需要 9 公尺的安全距離；時速 60km/h 需要 44 公尺的安全距離；時速 100km/h 需要 112 公尺的安全距離。

影片名稱《台北市宣導短片 5》

簡介：駕駛於靜止時，視野約 210 度，但車速 100km/h 時，視野僅剩 40 度。即車速越快視野越小。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=KUas9DHOY3k>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：6 分 13 秒

主題長度：0 分 29 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.其他知識內容豐富。

缺點：1.影片內容混合太多主題。

2.影片時間過長，容易沒耐心。

3.純教導方式過於單調。

4.無標語點出影片內容。

駕駛能力影響：

1. 駕駛者在靜態時，視野範圍約 210 度，但能清楚判斷的範圍約只有 70 度。

2. 車速 40km/h 時，視野約 100 度；車速 70km/h 時，視野約 65 度；車速 100km/h 時，視野約 40 度，故車速越快，能清楚判斷的範圍會遠小於 70 度。

影片名稱《車輛的穩定性與行車控制》

簡介：速度過快的車輛容易因下雨天路面積水而產生水漂現象，故雨天時車輛必須開頭燈、留意路面狀況、減速慢行與保持比平常多兩倍的安全跟車距離。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2010

影片長度：3 分 44 秒

主題長度：3 分 44 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.教導一般駕駛者較少注意的水漂現象，使人印象較深。

缺點：1.影片時間過長，容易沒耐心。

2.純教導方式過於單調。

3.無標語點出影片內容。

4.動畫感受程度低。

駕駛能力影響：物理現象之水漂現象，會影響車輛穩定性，尤其車速越快越危險。

影片名稱《死神的判決》

簡介：一名裝扮成死神的樣子，手持測速槍紀錄超速車輛之時速並註記死因，最後呈現我國平均每月死於交通事故者有 256 人，超速駕駛為主因。

超速駕駛為重要主因

傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=DqFum3ksGHE>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 30 秒

主題長度：1 分 30 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.故事內容模仿電影情節。

缺點：1.影片時間稍長。

2.提供數據資料作為參考。

2.無標語點出影片內容。

3.影片前面容易看不懂。

事故風險與後果：平均每月死於交通事故有 256 人，超速駕駛為主因。

影片名稱《英雄會二部曲—飆速篇》

簡介：黑白郎君前往英雄會，路途中超速行駛，遇到狀況緊急煞車，車內乘客飛出去，平安龜與素還真拯救乘客，並告知超速風險。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004

影片長度：3 分 47 秒

主題長度：1 分 50 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.故事鋪陳有趣。

2.利用布袋戲較特殊。

缺點：1.影片時間過長，容易沒耐心。

2.動畫拍攝感受不深。

3.無標語點出影片內容。

影片名稱《交通宣導短片【競賽版】》

簡介：一名青少年因考試成績不佳與被勒索，利用飆車發洩心情，正好撞上一名醉漢，最後雙雙都被死神帶走。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=OTXwzTvSsU>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：2分5秒

主題長度：2分5秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.點出青少年容易以飆車發洩心情。

2.故事鋪陳有趣。

缺點：1.影片時間過長，容易沒耐心。

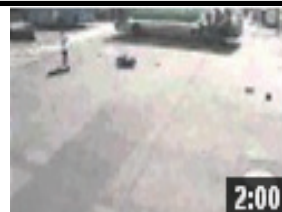
2.拍攝手法粗糙。

3.無呈現碰撞畫面，感受較淺。

4.無標語點出影片內容。

影片名稱《今日當阿飄明日做阿飄》

簡介：機車騎士行駛過快，反應不及撞上左轉車輛，車體支離破碎。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：2分0秒

主題長度：2分0秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.真實案例感受較深刻。

缺點：1.影片內容單調。

2.影片時間過長，容易沒耐心。

3.無任何字幕輔助。

影片名稱《遊覽車安全-駕駛篇》

簡介：駕駛大客車滿三年使得駕駛遊覽車，駕駛遊覽車下坡時使用低速檔或引擎煞車，並保持安全距離、不超速、不任意變換車道以策安全。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：保持安全距離、不超速。

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2007

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.影片時間短，容易觀看。

缺點：1.利用口述教導較單調。

2.僅描述不要超速。

3.內容包含其他資訊，較複雜。

4.純教導使人感受程度低。

影片名稱《英雄會三部曲--行車安全篇》

簡介：闖紅燈車輛與超速車輛差點相撞，車內乘客未繫安全帶飛出去，平安龜拯救乘客並教導乘車應繫安全帶並禁止超速。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☒11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004

影片長度：3 分 47 秒

主題長度：0 分 32 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.故事鋪陳有趣。

2.利用布袋戲較特殊。

缺點：1.影片時間過長，容易沒耐心。

2.動畫拍攝感受不深。

3.無標語點出影片內容。

影片名稱《英雄會四部曲-機車安全&酒駕篇》

簡介：機車駕駛蛇行飆車且未戴安全帽，駕駛者碰撞到地面異物並飛出去，平安龜拯救駕駛者並告知機車超速危險。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☒11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004

影片長度：3 分 19 秒

主題長度：2 分 28 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.故事鋪陳有趣。

2.利用布袋戲較特殊。

缺點：1.影片時間過長，容易沒耐心。

2.動畫拍攝感受不深。

3.無標語點出影片內容。

影片名稱《Accident - The faster you go, the bigger the mess》

簡介：以超速與未超速之車輛發生事故後進行比較，發現汽車超速後不易煞停，且路人受到撞擊後死亡。



傳遞訊息：☒1.標語：The faster you go, the bigger the mess

☐2.法規

☒3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=fhV5O-it9kY>

國家：波蘭

製作年期：不明

影片長度：1 分 5 秒

主題長度：1 分 5 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.利用超速與未超速之比較，傳達超速事故後果嚴重，使人感受深刻。

缺點：1.影片一開始容易看不懂。

2.其他知識沒特別說明，容易忽略。

2.利用超速與未超速之比較，傳達出超速需要較長煞車距離。

3.使用標語傳達影片描述之概念。

4.時間控制不錯。

車輛性能影響：車輛超速需要較長煞車距離

影片名稱《Please Slow Down RTA Commercial》

簡介：專業人員講解兩輛相同性能之車輛，以時速 60km 與時速 65km 同時前進時，遇到橫越馬路之大貨車，較慢之車輛剛好煞停在大貨車前，較快之車輛則撞上貨車。

PLEASE, SLOW DOWN



傳遞訊息：☒1.標語：Please,slow down.

☐2.法規

☒3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=h9VWF1DXQ8s>

國家：澳洲

製作年期：不明

影片長度：1 分 0 秒

主題長度：1 分 0 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.利用比較的手法，使人了解超速 5 公里已足以發生事故。
2.專業人員講解具有說服力。
3.知識內容講解詳細。
4.時間控制不錯。

缺點：1.無呈現事故狀況，感受較淺。
2.標語普通。

車輛性能影響：車輛超速需要較長煞車距離

影片名稱《Queensland Transport - 50k》

簡介：車輛行駛在速限 50km 之道路，比較超速與未超速之車輛遇到緊急狀況時，是否能夠煞停，最後未超速之車輛成功煞停。



傳遞訊息：☒1.標語：50 km/h on local streets will save lives.

☐2.法規

☒3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=dzRt9e1hJiY>

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：0 分 46 秒

主題長度：0 分 46 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。缺點：1.未呈現碰撞畫面，較無感受。

2.利用超速與未超速之比較，傳達超速事故後果嚴重。

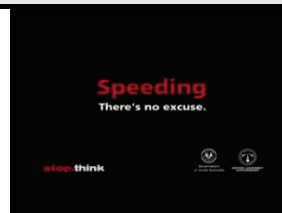
3.利用超速與未超速之比較，傳達出超速需要較長煞車距離。

4. 時間控制不錯。

車輛性能影響：車輛超速需要較長煞車距離

影片名稱《Speeding. There's No Excuse》

簡介：小女孩因追跑掉的狗而誤闖馬路，遭受到超速車輛撞擊。



傳遞訊息：☒1.標語：Speeding There's no excuse.

☐2.法規

☒3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=LqyajuxwnRM>

國家：澳大利亞

製作年期：不明

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。缺點：1.未呈現碰撞畫面，較無感受。

2.顯示超速遇到狀況容易反應不及。

3.時間控制不錯。

車輛性能影響：時速 65 公里之車輛需要 40 公尺之煞車距離。

影片名稱《Australian Speeding Advert》

簡介：駕駛者超速又超車時，反應不及擦撞到前車，由於撞擊後產生的力道大，以致於波及到無辜的行人。

Every k over is a killer.

傳遞訊息：☒1.標語：Every K over is a killer

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☒5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=75GuzsGzoP0>

國家：澳洲

製作年期：不明

影片長度：1 分 4 秒

主題長度：1 分 4 秒

評分：★★★★★

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。

2.顯示超速遇到狀況容易反應不及。

3.反映超速事故嚴重，且也容易波及路人。

4.血腥畫面使人印象深刻。

5.時間控制不錯

缺點：1.其他知識沒特別說明，容易忽略。

2. 血腥雖較有感受，但容易令人反感。

駕駛能力影響：超速駕駛遇到狀況容易反應不及。

影片名稱《Don't Drive Fast. Speed Kills》

簡介：超速車輛受到撞擊之後，意外地朝向路人飛去，路人、駕駛者與乘客均死傷嚴重，最後反映受害者的悲傷。



傳遞訊息：☒1.標語：The faster the speed. The bigger the mess

- ☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☒4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☒6.事故風險與後果
☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識 ☐9.安全帽保護能力
☐10.正確行為 ☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☒4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站：

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=0ife90ed_2c

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：1 分 0 秒

主題長度：1 分 0 秒

評分：★★★★★

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。
缺點：1.其他知識沒特別說明，容易忽略。

2.反映超速事故嚴重，且也容易波及路人。

3.顯示超速遇到狀況容易反應不及。

4.故事內容鋪陳完整，反映事故後家屬的悲傷。

5.時間控制不錯。

駕駛能力影響：車輛超速來不及閃避突發狀況

影片名稱《Speed Kills commercial》

簡介：車輛超速後遇到狀況反應不及，車輛擦撞後反彈
撞到電線桿，車內乘客死亡。

Don't fool yourself,
speed kills.

TAC

傳遞訊息：☒1.標語：Don't fool yourself, speed kills.

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☒5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=va1o_btLDt8

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：1 分 1 秒

主題長度：1 分 1 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。

2.顯示超速遇到狀況容易反應不及。

3.血腥畫面使人印象深刻。

4.時間控制不錯。

5.發生事故那一瞬間，利用畫面停格的方式，提醒影片中的重點內容。

缺點：1.其他知識沒特別說明，容易忽略。

2.血腥雖較有感受，但容易令人反感。

駕駛能力影響：超速駕駛遇到狀況容易反應不及。

影片名稱《Pictures of You : TAC Anti-Speeding Campaign》

簡介：每個家屬手持自己親人的遺照，死者之死因均是超速駕駛，並以文字顯示超速駕駛者多為青少年。



傳遞訊息：☒1.標語：Slow down

- ☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☐4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☒6.事故風險與後果
☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識 ☐9.安全帽保護能力
☐10.正確行為 ☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☐5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☒3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=eryfhMWf1lU>

國家：維多利亞

製作年期：不明

影片長度：2 分 58 秒

主題長度：2 分 58 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.真實案例呈現家屬悲傷，使人較有感受。
 2.影片中有點出青少年為超速問題對象。

缺點：1.影片時間過長。
 2.影片內容單調。
 3.標語普通。

影片名稱《Quebec Road Safety Ad - Speed Can Slow You Down》

簡介：以駕駛者發生事故前與事故後進行強烈對比，事故前持續超速行駛，事故後坐輪椅慢慢前進。



傳遞訊息：☒1.標語：Speed can slow you down for life

- ☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☐4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☒6.事故風險與後果
☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識 ☐9.安全帽保護能力
☐10.正確行為 ☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民 ☐2.小學生 ☐3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=5MgO0bw1Ykc>

國家：加拿大魁北克

製作年期：不明

影片長度：：0 分 31 秒

主題長度：：0 分 31 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。
缺點：1.未呈現碰撞畫面，較無感受。
2.
2.影片前後段呈現明顯對比效果，使人印象深刻。
3.時間控制不錯。

影片名稱《Speeding hurts》

簡介：撞車後時間慢慢倒轉，呈現撞擊的力道以及告知駕駛者勿超速。



傳遞訊息：☒1.標語：Speeding hurts

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=pe30T-rlPaI>

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：0 分 49 秒

主題長度：0 分 49 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。
2.影片用時間倒轉的方式較特別。
3.時間控制不錯。

缺點：1.無呈現撞擊力道，較無感受。
2.影片前面看不懂內容，直到標語才了解。
3.影片內容單調。

影片名稱 《Enjoy your speed to the end》

簡介：因超速致死之駕駛者，出殯時樂隊與送葬者亦要高速前進，樂隊在高速行走時跌跌撞撞，甚至棺材入土也被快速丟入，代表高速容易失控且速度越快死的越快。



傳遞訊息：☒1.標語：Enjoy your speed to the end

- | | | |
|---|------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | <input type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 | |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | <input type="checkbox"/> 8.安全帽使用知識 | <input type="checkbox"/> 9.安全帽保護能力 |
| <input type="checkbox"/> 10.正確行為 | <input type="checkbox"/> 11.其他 | |

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☒2.比喻 ☐3.比較 ☐4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民 ☐2.小學生 ☐3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站：

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=DhRkS-Lk_jk

國家：捷克

製作年期：不明

影片長度：0 分 54 秒

主題長度：0 分 54 秒

評分：★★☆☆☆

評論

- | | |
|--|--|
| <p>優點：1.使用標語傳達影片描述之概念。</p> <p>2.影片內容有趣，富含許多暗喻的手法。</p> <p>3.時間控制不錯。</p> | <p>缺點：1.影片前面看不懂內容，直到標語才了解。</p> <p>2.整部片都用暗喻的方式，需要多看幾次才能了解。</p> <p>3.逗趣的手法感受較淺。</p> |
|--|--|

影片名稱《Czech anti speeding campaign》

簡介：一名駕駛者沿途超速、講電話且不斷超車，在十字路口煞車不及撞到媽媽與小孩，最後該名駕駛者被關入監牢。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=CaP9jweC8hE>

國家：捷克

製作年期：不明

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.事故發生瞬間有震撼效果。

2.時間控制不錯。

缺點：1.沒有標語，無呈現影片重點。

2.故事鋪陳差，肇事者僅被關而已，使人感受較淺。

影片名稱《Teen Speeding》

簡介：青少年玩賽車遊戲，不久後撞車即遊戲結束，青少年繼續按重新開始之按鈕，但真實生活中，並沒有辦法重新開始，你只有一次機會。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=OXbZchuOieE>

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.利用遊戲機與現實相對比，顯示超速的危險性。

2.時間控制不錯。

3.影片中有點出青少年為超速問題對象。

缺點：1.用遊戲機難以呈現事故後果，使人感受不深。

2.沒有標語，無呈現影片重點。

3.未呈現碰撞畫面，較無感受。

影片名稱《泰國超速宣導廣告》

簡介：駕駛機車超速並超車時，發現對象有來車，緊急喊停使時間暫停並討論如何閃過車輛，但現實並沒有時間討論如何閃躲車輛，最後機車被對向車輛撞毀。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=_q3tsJlaTtc

國家：泰國

製作年期：不明

影片長度：0 分 47 秒

主題長度：0 分 47 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.傳達超速事故發生時，沒有時間反應下一步該做什麼。
2.影片前面鋪陳有趣，後面機車被撞毀有震撼效果，形成對比。
3.時間控制不錯。

缺點：1.沒有標語，僅最後旁白提醒別超速。

影片名稱《超速駕駛容易失控》

簡介：一輛汽車沿途超速且持續超車，最後車輛突然失控，飛入路旁草地滑行翻滾一段距離，駕駛者亦摔出車外。(新聞片段)



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☒5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=VcTOe5rvS1I>

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：1分6秒

主題長度：1分6秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.真實報導且事故震撼使人較有
感受。

缺點：1.影片內容單調。

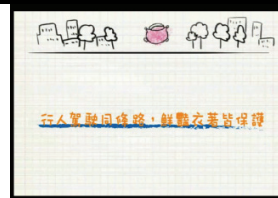
2.無其他字幕提醒影片內容。

2.時間控制不錯。

2. 高齡行人(共 19 部)

影片名稱《高齡者外出，穿著明亮衣物》

簡介：阿公穿著最喜歡粉紅色與深色交錯的鮮衣外出運動，但是在途中發現在沒有紅綠燈的路段左邊來車總是難以過馬路，經過一般思考後於使手拿起路邊的油漆桶將衣服塗亮，車輛都能發現他並且禮讓他。



傳遞訊息：☒1.標語：行人駕駛同條路，鮮艷衣服皆保護

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣傳對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.nv.com.tw/2010traffic/topic.php>

國家：臺灣

製作年期：2010

影片長度：0 分 29 秒

主題長度：0 分 29 秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1.影片長度適中。

缺點：1. 缺乏文字或旁白輔助說明，使閱聽者看完後的感受程度淺。

2.影片內容簡單，一次傳達一種概念。

影片名稱《高齡者交通安全篇》

簡介：利用動畫方式，宣導老人家走路慢、視力與聽力會衰退，因此要讓座給老人家，開車時則要禮讓老人家過馬路；另外，老人家外出要穿鮮豔衣服或反光配件，過馬路也要多注意車子的動向。



傳遞訊息：☒1.標語：多一分關注，多一分尊重，請禮讓年長者。

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☒5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：外出要穿鮮豔衣服或反光配件、過馬路要多注意車子的動向、禮讓老人家過馬路。

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：不明

影片長度：3分49秒

主題長度：3分49秒

初評：★☆☆☆☆

評論

優點：1.無。

缺點：1.影片時間過長。

2.影片教導的內容過多，讓人易忽略宣導的主題，因此看完後的感受程度淺。

影片名稱《「舉、行、禮、光、助」，一起關懷老人行的安全》

簡介：彰化縣長牽著社區內 103 歲的高齡阿嬤示範如何安全過馬路，並提醒阿嬤過馬路時要注意行的安全。



傳遞訊息：☒1.標語：舉行禮光助

- ☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☐4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☐6.事故風險與後果
☒7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識 ☐9.安全帽保護能力
☒10.正確行為：過馬路時要走行人穿越道、車輛要禮讓行人先行、穿反光或鮮豔的衣服、主動協助老年人過馬路。
☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☐5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☒9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☐4.情境敘述 ☒5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民 ☐2.小學生 ☐3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=5DtmplnBoIg&NR=1>

國家：臺灣

製作年期：2010

影片長度： 3 分 15 秒

主題長度： 1 分 59 秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1.有提出口訣。

2.縣長帶領隊高齡者較具說服力。

3.影片速度慢。

缺點：1. 舉行禮光助的口訣不容易記住。

2.內容平鋪直敘，使閱聽者看完後的感受程度淺。

3.一次傳達太多內容，高齡者不容易記住。

4.影片長度過長，閱聽者容易沒耐心看完，可加強重點內容宣導。

影片名稱《臺北縣政府交通安全宣導短片-年長者行的安全》

簡介：臺北縣政府宣導年長者行的安全注意事項：清晨、黃昏視線不佳，年長者請注意行的安全、穿著明亮和過馬路要走斑馬線。



傳遞訊息：☒1.標語：老人是個寶，行的安全要顧好

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：過馬路要走斑馬線、穿著明亮

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=QSespT7cAz0>

國家：臺灣

製作年期：2009

影片長度： 分 41 秒

主題長度： 分 41 秒

初評：★★☆☆☆

評論

優點：1.影片中用路人穿著明暗對比表 缺點：1. 未針對注意事項進一步說明原因，使閱聽者的看完後的感受程度淺。

影片名稱《老人平安，全家幸福》

簡介：年長者走在馬路上的注意事項宣導：停等紅綠燈時要先退至人行道、請依照行人號誌燈指示通行、請依規定行走行人穿越道和提醒年長者於夜間或清晨出門時穿著明亮的衣服。



傳遞訊息：☒1. 標語：老人平安，全家幸福

☐2. 法規

☐3. 車輛性能影響

☐4. 駕駛能力影響

☐5. 行人與高齡者之生心理影響

☐6. 事故風險與後果

☐7. 自覺能力

☐8. 安全帽使用知識

☐9. 安全帽保護能力

☒10. 正確行為：停等紅綠燈時要先退至人行道、依照行人號誌燈指示通行、請依規定行走行人穿越道、夜間或清晨出門時穿著明亮的衣服

示通行、請依規定行走行人穿越道、夜間或清晨出門時穿著明亮的衣服

☐11. 其他

表達方式：☐1. 真實案例

☐2. 明星代言

☐3. 現身說法

☐4. 專業分析

☐5. 戲劇表演

☒6. 動畫

☐7. 音樂

☐8. 模擬

☐9. 其他

敘述手法：☐1. 教導

☐2. 比喻

☐3. 比較

☒4. 情境敘述 ☐5. 報導

感受類型：☐1. 逗趣

☐2. 溫馨

☐3. 感傷

☐4. 震撼

☐5. 血腥

☐6. 實用

☒7. 其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1. 全民

☐2. 小學生

☐3. 青少年

☐4. 中年人

☒5. 高齡者

影片來源：☐1. DVD

☒2. 網站：交通安全入口網

☐3. 其它：

國家：臺灣

製作年期：2007

影片長度： 分 30 秒

主題長度： 分 30 秒

初評：★☆☆☆☆

評論

優點：1. 影片聲音大。
2. 影片拍攝手法活潑，顏色鮮豔。

缺點：1. 影片內容涵蓋許多高齡行人需注意的事項，但並未針對注意事項進一步說明原因。
2. 一次傳達太多內容，高齡者的記憶力相較於年輕人不佳，因此不容易一次全部都記住。
3. 影片宣導對象是高齡者，但影片傳達方式利用動畫且帶點嘻哈的方式，對高齡者不是很適合。
4. 講話速度太快。
5. 宣導內容與主題不符，從內容看不出為什麼會全家幸福。
6. 影片中的人物走路速度太快，不符合一般高齡者的走路速度。

影片名稱《安全是一種時尚-「反光服飾篇」》

簡介：宣導年長者於清晨或夜晚外出時須配戴反光配件，以利駕駛人注意且可保護自身安全。



傳遞訊息：☒1.標語：安全也是一種時尚

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：清晨夜間或騎車時請穿著反光衣物

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：2006

影片長度： 分 30 秒

主題長度： 分 30 秒

初評：★★☆☆☆

評論

優點：1.影片長度適中。

缺點：1.整片影片無法吸引人，使的閱聽者看完後的感受程度淺。

影片名稱《交通安全宣導-老人篇》

簡介：年長者行動不便，駕駛者應禮讓老人過馬路，路人應協助通行。請駕駛朋友以關懷生命、尊重長者的心，保障老人家「行」的安全。



傳遞訊息：☒1.標語：關懷年長者，請給他們一個「行」的方便

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：協助老人家過馬路

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：金門縣政府

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：不明

影片長度： 分 30 秒

主題長度： 分 30 秒

初評：★☆☆☆☆

評論

優點：1.影片長度適中。

缺點：1.影片傳遞訊息貧乏且純教導，使閱聽者看完後的感受程度淺。

影片名稱《高齡者行的安全-過馬路篇》

簡介：教導過高齡行人馬路應注意的事項：過馬路一定要注意行人號誌燈、過馬路時需在人行道上停等和須穿著顏色鮮豔上衣、配戴反光配件。



傳遞訊息：☒1.標語：高齡者行的安全大家一起來關心

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：過馬路一定要注意行人號誌燈、過馬路時需在人行道上停等、須穿著顏色鮮豔上衣，配戴反光配件

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：2005

影片長度： 分 31 秒

主題長度： 分 31 秒

初評：★☆☆☆☆

評論

優點：1.影片長度適中。

缺點：1.影片內容未針對注意事項進一步說明原因。

2.缺乏知識性內容，使閱聽者看完後的感受程度淺。

影片名稱《將心比心，大家開心》

簡介：利用對比的方式拍攝高齡者與年輕人過馬路速度的差別，告訴我們要將心比心，協助老人家過馬路。



傳遞訊息：☒1.標語：將心比心，大家開心

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：協助年長者過馬路

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☒2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：2006

影片長度：分 30 秒

主題長度：分 30 秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1.無。

缺點：1 影片雖然給人有關懷老人家溫馨的感覺，但沒傳達任何知識性的內容，因此感受程度淺。

影片名稱《交通安全宣導-行人篇(事故案例)》

簡介：以真實的事故案例，教導高齡行人應注意的交通
安全事項：不可直接走在馬路中間、不得任意穿
越道路、遵守號誌不得強行穿越馬路、下公車時
不要從公車前方通行以及穿越寬大道路時，能舉
起手提高駕駛者的注意。



傳遞訊息：☐1.標語

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：不可直接走在馬路中間、不得任意穿越道路、遵守
號誌不得強行穿越馬路、下公車時不要從公車前方通行、穿越寬大
道路時，能舉起手提高駕駛者的注意。

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：2010

影片長度： 3 分 14 秒

主題長度： 3 分 14 秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1. 影片所傳遞的訊息豐富。

缺點：1.內容太震撼不太適合高齡者。

2.利用真實事故案例增加閱聽

2. 影片內容涵蓋的主題太多，導

者的印象，使的看完後的感受程
度深刻。

致時間過長。

3.聲音太小聲。

法規

1.不遵守號誌強行穿越馬路是違反交通安全條例的行為，會被罰錢。

其他知識：

1. 不可直接走在馬路中間

2. 不得任意穿越道路

3. 遵守號誌不得強行穿越馬路

4. 下公車時不要從公車前方通行

5. 穿越寬大道路時，能舉起手提高駕駛者的注意

影片名稱《注意高齡者安全篇》

簡介：教導高齡者早晚外出要穿顏色鮮豔的衣服以提高駕駛人注意，而且不能違規穿越馬路。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☒7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：不能違規穿越馬路、穿著鮮豔衣服。 ☐11.

其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：宜蘭縣政府警察局

☐3.其它：

國家：臺灣

製作年期：2010

影片長度： 分 14 秒

主題長度： 分 14 秒

初評：★☆☆☆☆

評論

優點：1.無。

缺點：1. 影片內容純教導，且宣導內容與主題不符使閱聽者看完後無感受。

影片名稱《高雄安全行-老人安全篇》

簡介：教導如何保障高齡者外出的安全。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：出門時穿著明亮的衣服、過馬路時注意前方狀況、

年輕

人要協助年長者過馬路 ☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣傳對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.nv.com.tw/2010traffic/topic.php>

國家：臺灣

製作年期：2010

影片長度： 分 29 秒

主題長度： 分 29 秒

初評：★★☆☆☆

評論

優點：1.影片長度適中。

缺點：1.影片內容純教導，且未針對需注意的事項進一步說明原因，使閱聽者看完後的感受程度淺。

影片名稱《Elderly Pedestrian Safety》

簡介：影片中主要在提醒高齡者不要認為自己穿越馬路的速度會比汽車快，這樣易發生事故且會毀了與孫女的天倫之樂，此外也提到高齡者常見的穿越馬路問題為不看紅綠燈、不走天橋和站到馬路上去。



傳遞訊息：☒1.標語：Love yourself Love your family Be a smart Pedestrian

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☒11.其他：穿越馬路問題為不看紅綠燈、不走天橋和站到馬路上去。

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=Tj7EPFh9808>

國家：香港

製作年期：2010

影片長度： 分 32 秒

主題長度： 分 32 秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1. 影片中利用孫女來表達事故後果嚴重性很適合用來做高齡者族群的宣導。

缺點：1.只指出高齡行人常見的穿越馬路問題，但未教導高齡者該注意哪些交通安全知識。

2. 閱聽者的感受程度淺。

3.以負面的方式教導老人家不要怎麼做。

影片名稱《pedestrians simulator》

簡介：利用行人模擬器的方式，讓年長者親自模擬平日穿越馬路行為所會產生的結果，如：誤判來車的距離的問題等，並指出每年日本高齡行人發生事故的次數。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☒5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☒4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☒5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=NJEhnFEIOac>

國家：日本

製作年期：不明

影片長度： 4 分 45 秒

主題長度： 2 分 5 秒

初評：★★★★☆

評論

優點：1. 利用模擬器的方式來表達所要傳遞的概念很特別，許多年長者在利用行人事故模擬器時，總認為自己穿越馬路的速度可以比汽車快，但模擬結果總是相反，然後遭到汽車撞擊，藉由該安全的方式模擬真實事故的情況，可以給人親身經歷的感覺。

2. 影片表達方式新穎，使閱聽看完後的感受程度深。

缺點：1.影片時間太長，容易讓人沒耐心看完，應該可以只強調重點片段。

影片名稱《老人看不清(新加坡)》

簡介：將高齡行人須注意的交通安全事項利用編曲的方式表現並拍攝 MTV。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☒5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☒7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☒7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☒2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=Ot6o57o9pxk>

國家：新加坡

製作年期：2009

影片長度：3 分 15 秒

主題長度：3 分 15 秒

初評：★★★★★

評論

優點：1. 傳遞訊息豐富。

缺點：1. 一次傳達太多內容。

2. 利用音樂的方式來呈現想傳達的交通安全內容表現手法很特別。

2. 歌曲長度太長。

3. 有針對注意事項進一步說明原因。

4. 表達手法新奇活潑且有教導知識性的內容，使閱聽者看完後的感受程度深。

5. 多看幾次就能唱得出來了，由於高齡者記性較不佳若提高播放的頻率說不定可以提高他們的注意。

1. 晚上出門要穿著顏色鮮豔的衣服，才容易被駕駛者注意。

2. 別走在馬路轉彎處，否則當車子轉過來時躲也來不及。

3. 老人家最容易發生事故。

4. 過馬路別站在路中心，因為車輛來來往往隨時會被撞到。

5. 提醒老人家因為視線不清晰沒辦法判斷車子的距離。

6. 老人家反應慢過馬路要左看右看並舉起手讓駕駛者更容易注意到。

影片名稱《Car Accident Kills Elderly Pedestrian》

簡介：美國過去行人事故的比例非常高，且通常發生在穿越路口道路時。並教導高齡行人過馬路時應注意的事項。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：過馬路要按行人觸控號誌、看到行人號誌燈轉成黃燈時開始停止過馬路

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=yvBhum-MKug>

國家：美國

製作年期：2010

影片長度：2分4秒

主題長度：2分4秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1.教導高齡者看到行人號誌轉換成黃燈時就要開始停止過馬路。

2.閱聽者的感受程度深刻。

缺點：1.內容震撼不太適合高齡者。

2.未針對交通安全知識進一步說明原因。

3.影片時間過長。

正確行為：

1.穿越馬路時應先按行人觸控號誌。

2.當看到行人號誌轉換成黃燈時就要開始停止過馬路。

影片名稱《John, elderly pedestrians 1977》

簡介：影片中的老先生因為視力與聽力不佳，因此無法判斷來車的距離以及速度，不知道自己該不該過馬路。身為用路人應該要禮讓老人家。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☒5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：請駕駛者禮讓高齡者。

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=fnOHjDIDR2M>

國家：國外

製作年期：1977

影片長度：1分 秒

主題長度：1分 秒

初評：★★☆☆☆

評論

優點：1.影片配樂效果佳，有提醒閱聽者注意的效果。缺點：1.閱聽者的整體感受程度淺。

影片名稱《笑咪咪(新加坡)MTV(高齡人士交通安全意識)》

簡介：將高齡人士常見的交通行為與需注意的交通安全意識（如：穿越道路、搭乘公車…等）利用編曲的方式表現並拍攝 MTV。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.正確行為：不能闖紅燈、協助老人家過馬路、過馬路要按行人

觸控

號誌

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☒7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☒2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=0M-SKTYe7Is>

國家：新加坡

製作年期：2007

影片長度：4分 28秒

主題長度：4分 28秒

初評：★★★★☆☆

評論

優點：1. 利用音樂的方式來呈現想傳達的交通安全內容表現手法很特別。

缺點：1.雖然表達手法特別，但閱聽者看完後的整體感受程度普通。

2.未針對注意事項進一步說明原因。

3.歌曲長度太長。

正確行為：

不能闖紅燈、協助老人穿越馬路、穿越道路時若路口有行人控制號誌，要記得先按鈕等燈號轉變再通行。

3. 酒後駕車

影片名稱《李白撈月篇》

簡介：李白與友人飲酒後看見水中有月亮，想要騎馬撈月亮，藉此比喻飲酒後會有神智不清、反應遲鈍現象產生，且提醒民眾酒後不開車，開車不喝酒。

酒後不開車
開車不喝酒

傳遞訊息：☒1.標語：酒後不開車，開車不喝酒

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 4 秒

主題長度：1 分 4 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.重點雖以情境敘述方法呈現，但清楚明顯使民眾可輕易了解其欲表達之重點為飲酒後會產生神智不清及反應遲鈍。

2.不同於大部分宣導影片僅宣導酒後不開車概念，本片則以飲酒後之生理反應進而切入酒後不開車，開車不喝酒。

缺點：1.可加強說明為何飲酒後會造成其生理反應之原因，而不單只是敘述飲酒後會產生神智不清及反應遲鈍現象。

影片名稱《防制酒後駕車-洪其德篇》

簡介：酒後駕車肇事法終身不得考照，而罰金最高可罰15萬，以明星親身經歷，後悔摧毀一個幸福的家庭，奉勸民眾不要酒後駕車。

酒後切勿開車
珍惜寶貴生命

 交通部治安委員會  交通部公路總局

傳遞訊息：☒1.標語：酒後切勿開車，珍惜寶貴生命

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☒3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1分0秒

主題長度：1分0秒

評分：★★★★☆

評論

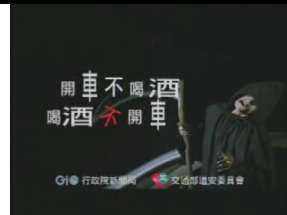
優點：1.以明星代言親身經歷說法，較易引起觀看者共鳴。

缺點：1.可加強陳述當時飲酒後會有哪些生理情況及行為表現出現。

2.提及大部分酒駕民眾之心態為僥倖開車，因其態度導致事故發生，使觀看者了解酒駕之事故風險與後果。

影片名稱《酒後不開車 - 選車篇》

簡介：以聚餐結束後有魔鬼站在自用小客車旁及計程車司機站在計程車旁之戲劇演出，說明飲酒後應選擇計程車為運具，不應自行開車。



傳遞訊息：☒1.標語：開車不喝酒，喝酒不開車

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.影片最後有將標語打上字幕。缺點：1.僅利用日常性標語宣導酒後不駕車概念，無特殊感受。
2.影片畫面呈現太過昏暗。
3.無對話敘述內容，較為單調。

影片名稱《酒後不開車-遺照篇》

簡介：以妻子與小孩觀看家人遺照回溯其酒駕過程，藉此說明酒後駕車不只傷害自身，同時亦造成家人遺憾及宣導開車不喝酒，喝酒不開車。



傳遞訊息：☒1.標語：酒後開車遺害身，勿讓親人家中等

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.其他知識 ☐7.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：0 分 32 秒

主題長度：0 分 32 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.劇情較特殊，因其以回溯法呈現內容。
2.以家人觀點呈現，易引起共鳴。

缺點：1.對於酒駕為何會傷害自身並無詳細說明，應說明原因才可使民眾瞭解。

影片名稱《公視 安全120 交通安全宣導-再歡樂也不酒駕》

簡介：說明飲酒之民眾總是認為體力可負荷，堅持開車而發生事故及宣導開車不喝酒、喝酒不開車、保護自己就是保護他人之標語。

開車不喝酒
喝酒不開車
保護自己
就是保護他人

傳遞訊息：☒1.標語：開車不喝酒、喝酒不開車，保護自己就是保護他人

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=3XCsa3Y0sIg>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 29 秒

主題長度：1 分 29 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.影片提及酒駕民眾之通病為認為自身可負荷酒精濃度，因此堅持開車而發生事故。

缺點：1.以動畫呈現內容，對於成人較無震撼力，無法產生懼怕感受。

2.動畫製作粗糙。

影片名稱《金門縣交通安全宣導-酒駕篇》

簡介：利用順口溜宣導酒後不開車，內容為酒醉別客氣、call 友來接送、平安最重要，喝酒開車、喝得醉醉、撞得碎碎。另提及酒駕罰金最高可罰 15 萬且終身不得考照，切記醉不上道。



傳遞訊息：☒1.標語：開車不喝酒，喝酒不開車

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.口號：酒醉別客氣、call 友來接送、平安最重要，喝酒開車、喝得醉醉、撞得碎碎

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=osVz6-qLHNk>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.有將欲表達之主題標語顯示於影片最後一幕。

缺點：1.影片表達並無特殊方式，因此民眾對於其宣導酒駕相關內容較不易有深刻體會。

2.影片時間過短，且關於酒駕宣導之順口溜內容強度相當薄弱。

影片名稱《英雄會四部曲-機車安全&酒駕篇》

簡介：以布袋戲手法宣導騎乘機車要戴安全帽且不可任意變換車道，另有提及酒後不開車，其不只傷害自身更會傷及無辜的人。



傳遞訊息：☒1.標語：酒後不開車

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：3 分 55 秒

主題長度：0 分 42 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.雖對於酒後不開車潦草帶過，但影片內容至少有呈現酒後不開車標誌，可使觀看者略有印象。

缺點：1.藉由布袋戲手法拍攝，宣導日常性標語酒後不開車，較無效用。

2.傳遞訊息過多，關於酒後駕車並無提及知識性內容。

影片名稱《數學零蛋篇》

簡介：以考試題目問小華爸爸總共花多少錢，其中一個項目為花 500 元坐計程車回家，而小明卻回答說小華爸爸喝完酒是自己開車回家，進而帶入有關酒駕法規條例，若是拒絕酒測將罰六萬，而酒測值超過 0.55，其車輛被扣且駕照吊銷等。另宣導酒後不開車，平安又省錢觀念。



傳遞訊息：☐1.標語

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☒2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 2 秒

主題長度：1 分 2 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.影片內容相當適合小學生觀看。缺點：1.僅提及酒駕之相關法規。

影片名稱《台南市宣導影片》

簡介：飲用酒類或其他類似物其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克或 BAC 值超過 0.05% 以上者，不得駕車。另提及酒後開車發生事故機率是未酒駕的 16 倍，而酒後駕車的人總是存著僥倖心理、鋌而走險，其飲酒後容易動作失調、手腳失控、對事物立體感也會產生誤差，勿讓一時疏忽造成數個家庭破碎。



傳遞訊息：☐1. 標語

☒2. 法規

☐3. 車輛性能影響

☒4. 駕駛能力影響

☐5. 行人與高齡者之生心理影響

☒6. 事故風險與後果

☐7. 自覺能力

☐8. 安全帽使用知識

☐9. 安全帽保護能力

☐10. 口號

☐11. 其他

表達方式：☒1. 真實案例

☐2. 明星代言

☐3. 現身說法

☐4. 專業分析

☐5. 戲劇表演

☐6. 動畫

☐7. 音樂

☐8. 模擬

☐9. 其他

敘述手法：☒1. 教導

☐2. 比喻

☐3. 比較

☐4. 情境敘述

☐5. 報導

感受類型：☐1. 逗趣

☐2. 溫馨

☐3. 感傷

☒4. 震撼

☐5. 血腥

☐6. 實用

☐7. 其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1. 全民

☐2. 小學生

☒3. 青少年

☒4. 中年人

☐5. 高齡者

影片來源：☐1. DVD

☒2. 網站：交通安全路口網

☐3. 其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：15 分 40 秒

主題長度：1 分 19 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1. 影片內容豐富度相當足夠，其包含法規與酒駕民眾之心態及飲酒後之生理反應現象會影響駕駛能力，因而造成嚴重事故，使民眾瞭解酒駕之重要知識。

2. 搭配酒駕事故之真實照片較易使觀看者有震撼感。

缺點：1. 影片內容主題太多，應以單一主題為主較好。

影片名稱《酒駕百態、醉後結局之1 宣導影片》

簡介：宣導喝酒不開車，開車不喝酒及警方取締酒駕者之相關內容。另提及四起酒駕事故皆為車輛失控，自撞電線桿與護欄及衝向對向車道、逆向行駛等。



傳遞訊息：☐1.標語

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=_N1qWfA9FxA

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：8 分 29 秒

主題長度：8 分 29 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.雖未指明酒駕會影響駕駛能力，但依其介紹四起酒駕事故原因，皆為車輛失控所導致之事故可知與車輛操控有關。

缺點：1.影片時間過長。

2.宣導內容太多，主題重點不明顯，較無法吸收欲傳遞資訊。

其他知識：

當遇到警方攔檢時務必配合以下幾點：1.依警方指示減速或停車。2.搖下車窗 3.出示證件。4.若有需要則必須停車受檢。若是逃避警方攔檢，警方會設置刺胎器，刺破輪胎。提醒民眾不要試圖衝撞路檢點。最後將依法逮捕且開罰並加重罰則。

另警方要求民眾配合酒測時，會請民眾先用水漱口，並指導如何正確吐氣，如民眾不願意配合，警方會加以勸導，若是拒絕酒測，則會先給予口頭警告，若民眾還是不願意配合，最後將依法開罰 6 萬元罰鍰，吊銷駕照且 3 年內不得再考領。而酒精濃度超過每公升 0.25 毫克以上處新台幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，吊銷駕照 1 年，並將車輛移置保管。酒精濃度若超過每公升 0.55 毫克則處一年以下有期徒刑、拘役或 15 萬元以下罰金。

影片名稱《酒駕百態、醉後結局之2 宣導影片》

簡介：酒駕之相關罰鍰、法規及宣導酒後不開車、指定駕駛最安全及由親友送一程或代叫計程車等觀念。



傳遞訊息：☐1.標語

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=4uOp9THbBA4>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：9 分 5 秒

主題長度：3 分 10 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.提及相當多酒駕之罰則。

缺點：1.影片時間過長。

2.宣導內容過多且皆以條列教導式，使觀看者感受乏味。

其他知識：

- 1.吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.25 毫克以上或 BAC 值超過 0.05%以上者處新台幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，吊銷駕照 1 年。
- 2.酒後駕車吊扣駕駛執照期間，酒駕再犯者將加重處罰，處新台幣 6 萬元罰鍰，吊銷駕照且 3 年內不得再考領。
- 3.拒絕酒測者處新台幣 6 萬元罰鍰，吊銷駕照且 3 年內不得再考領。
- 4.酒後駕車致人受傷者，處新台幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，吊扣駕照 2 年並依刑法移送。
- 5.酒後駕車致人重傷或死亡者，處新台幣 1 萬 5 千元以上 6 萬元以下罰鍰，吊銷駕照且終身不得考領並依刑法移送。
- 6.吐氣所含酒精濃度若超過每公升 0.55 毫克或 BAC 值達 0.11%則處一年以下有期徒刑、拘役或 15 萬元以下罰金。

影片名稱《新竹縣政府警察局 - 酒後駕車實際版》

簡介：宣導酒後不開車安全四步驟，分別為酒後不開車，Taxi 來代步、Call 親友送一程與 Hotel 歇一歇及指定 Driver 最安全。另提及隨著身體內酒精濃度增加，肇事率會快速提升。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=L86gube5Efl>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：5 分 33 秒

主題長度：5 分 33 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.提及酒後不開車之四種替選方案及飲酒後所產生的行為表現及駕駛能力皆有說明，內容完整。

缺點：1.影片時間過長。

2.利用小孩勸導父親不要酒後

開車，可較輕易將其知識灌輸

於小學生。

影片名稱《桃園縣政府宣導光碟-汽車篇》

簡介：為避免酒駕，宣導參加聚會時有以下三點需注意，分別為搭乘計程車與指定朋友不喝酒及勿搭酒駕者的車。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☒11.其他：避免酒駕請搭乘計程車與指定朋友不喝酒

及勿搭酒駕者的車

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：10 分 47 秒

主題長度：0 分 44 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.以真實酒駕事故照片，使民眾瞭解其事故後果嚴重性。

缺點：1.可加強說明不可酒後駕車之原因為何。

2.內容宣導以不酒後駕車之替

2.以教導式為主，較無趣。

選方案為主，重點清楚明瞭。

影片名稱《載錯老婆篇》

簡介：以飲酒後開車劇情呈現，誤以為載到自己老婆來
比喻飲酒後會有神智不清現象產生。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 4 秒

主題長度：1 分 4 秒

評分：★★☆☆☆

評論

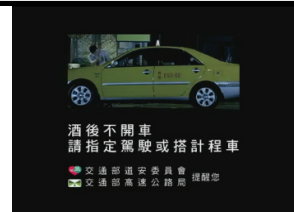
優點：1.可使民眾了解飲酒後會產生神智不清生理情況。

缺點：1.影片較逗趣，對於酒後駕車之民眾較無警惕作用。

2.應加強說明對於駕駛能力會有哪些障礙出現。

影片名稱《交通安全宣導影片-酒後不駕車》

簡介：以戲劇方式呈現酒駕民眾坐上計程車作夢夢見酒後開車發生事故，而被計程車司機叫醒，藉以宣導酒後不開車請指定駕駛或搭計程車概念。



傳遞訊息：☒1.標語：酒後不開車請指定駕駛或搭計程車

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=zIF9KrtaARk>

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：0 分 36 秒

主題長度：0 分 36 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.較輕鬆的戲劇表演方式使民眾 缺點：1.可說明為何不能酒後開車之原因。
接受到欲傳達之訊息。

影片名稱《酒後不開車-牛頭馬面篇》

簡介：以動畫呈現內容為牛頭馬面站在路口等待酒駕民眾，將其帶入陰間，但卻等不到，原因為警廣常宣導酒後不開車，開車不喝酒。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☒11.其他：臨檢酒醉開車除了交通警察還有牛頭馬面

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全路口網

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 9 秒

主題長度：1 分 9 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：無

缺點：1.僅以動畫宣導酒後不開車，開車不喝酒觀念，無特殊感受。
2.劇情過於單調。

影片名稱《泰國酒駕廣告》

簡介：全部民眾將酒駕人的車抬起來在路上跑，以逗趣方式說明飲酒後會影響到開車能力，因此酒後不開車。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=CTOL0MpgNEw>

國家：泰國

製作年期：不明

影片長度：0 分 45 秒

主題長度：0 分 45 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.提及飲酒後會影響駕駛能力，缺點：1.較無震撼感。

可加強說明為何會影響到駕

2.內容表達較不明確。

駛能力之原因。

2.內容詼諧逗趣。

影片名稱《酒後不開車》

簡介：以真實酒駕事故照片搭配敘述有關美國酒駕之相關事故資料，例如：年齡層大多以 15 至 20 歲年輕人等。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：youtube

☐3.其它

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：3 分 1 秒

主題長度：3 分 1 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.以真實事故照片及文字呈現內容，照片使民眾深刻了解酒駕之後果嚴重性。

缺點：1.影片時間過長。

2.配樂好聽。

其他知識：

去年美國有 48 個 14 歲及 14 歲以下小孩死於酒駕人駕駛的車，另外每 4 起的機車事故中就有 1 起發生於 15 歲至 20 歲之間。而美國每 60 分鐘就會有一個 10 幾歲青少年死於酒駕，而 2005 年有 3,467 的 10 幾歲青少年因酒駕死亡及 281,000 人受傷。

影片名稱《切勿酒後駕駛》

簡介：大多數人飲酒時，多認為了解自身可承受之酒精濃度量，但一旦發生事故時才避之唯恐不急及宣導酒後駕駛害己害人與切勿酒後駕駛。



傳遞訊息：☒1.標語：切勿酒後駕駛

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☒5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：youtube

☐3.其它

國家：香港

製作年期：不明

影片長度：0 分 32 秒

主題長度：0 分 32 秒

評分：★★★☆☆

評論

優點：1.提及酒駕民眾之通病為認為自身可負荷酒精濃度，因此堅持開車而發生事故。

缺點：1.有部分畫面較血腥。

影片名稱《英國交通部酒駕宣導影片》

簡介：以戲劇表演呈現民眾飲酒後看著一個女生，突然有煞車聲音，全部的人都往前倒，比喻飲酒後駕車所發生之事故總是措手不及，與其不要酒後駕車。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=ZilagmlaHGw>

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

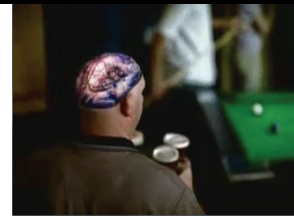
評分：★★★★☆

評論

優點：1.以幽默風趣帶入酒駕議題，使
民眾輕易接收其訊息。

影片名稱《Brain Drain - Drinking Kills Driving Skills》

簡介：以戲劇搭配口白說明飲酒後 5 分鐘酒精即可充至腦部，使腦細胞無法溝通，其會產生風險，失去作決策的能力、無法處理複雜的問題、可以做換檔動作，但無法運作難度高開車的技術，如：處理緊急狀況。



傳遞訊息：☒1.標語：drinking kills driving skills

- | | | |
|---|------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input checked="" type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | | <input checked="" type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | <input type="checkbox"/> 8.安全帽使用知識 | <input type="checkbox"/> 9.安全帽保護能力 |
| <input type="checkbox"/> 10.口號 | <input type="checkbox"/> 11.其他 | |

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☒6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=4ezYSxTqM2o>

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：0 分 59 秒

主題長度：0 分 59 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.對於飲酒後之腦部反應間接影 缺點：1.可加上字幕。

響到駕駛能力有清楚說明，顯示酒駕之危險性。

2.欲傳達訊息皆有透過戲劇演出，較生動。

影片名稱《Drunk Driving Prevention - Skeletons》

簡介：影片採譬喻手法，描述年輕人酒後開車，等於和死亡結合。借以傳達勿酒後駕車之觀念。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它 <http://www.youtube.com/watch?v=ZZSvNP2Sd90&feature>

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1. 影片簡短逗趣，易引人 缺點：1. 影片未傳達酒駕相關知識內容。
注意。

影片名稱《Dont Drink and Drive - Jacqueline Saburido》

簡介：以親身經歷被酒後駕車民眾撞擊後之後果嚴重性，呼籲民眾千萬不要酒後開車。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☒3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=ej_2uT7D8yI

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：3 分 28 秒

主題長度：3 分 28 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.以現身說法搭配未發生事故前之照片，說明酒駕造成之後果嚴重性，使觀看者深刻體會酒駕之事故後果嚴重性。

缺點：1.影片內容過長。

影片名稱《Don't Drink & Drive》

簡介：大多數人於飲酒後認為體力可負荷酒精，因此依然酒後駕車。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：youtube

☐3.其它

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：0 分 59 秒

主題長度：0 分 59 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.提及酒駕民眾之通病為認為自身可負荷酒精濃度，因此堅持開車而發生事故。

缺點：1.影片前面鋪陳過長。

影片名稱《Don't Drink and Drive - 英國交通宣導》

簡介：小孩在自家草地踢足球，突然被酒駕的人撞死，
引申勿酒後開車，會使一個家庭破碎。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：youtube

☐3.其它

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：1 分 2 秒

主題長度：1 分 2 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.使觀看者看完有感傷之感受。 缺點：1.影片前面鋪陳過長。
2.配樂好聽。

影片名稱《DOE NEVER EVER Drink & Drive》

簡介： 影片中以年輕人飲酒為題，帶出酒後駕車的嚴重後果。片中列舉如車禍後辛苦復健過程、造成顏面創傷等。藉以提醒駕駛者勿酒後駕車之觀念。



傳遞訊息：☒1.標語 *NEVER EVER Drink & Drive*

- | | | |
|---|---|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | <input checked="" type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 | |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | <input type="checkbox"/> 8.安全帽使用知識 | <input type="checkbox"/> 9.安全帽保護能力 |
| <input type="checkbox"/> 10.口號 | <input type="checkbox"/> 11.其他 | |

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☒4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=YROpAlg8oXk&feature>

國家： 不明

製作年期： 不明

影片長度：1 分 0 秒

主題長度：1 分 0 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.使用事故後果方式呈現，易 缺點：無

使宣導對象產生共鳴。

2.影片簡潔，感觸深刻

影片名稱《Effects of Alcohol》

簡介：酒精會抑制判斷力且影響視覺及平衡。而所有交通事故有三分之一為酒駕，未飲酒民眾常因酒後駕車事故被傷害，因此宣導請不要酒後開車，其不只傷害自己且會傷及他人。

Effects of
Alcohol

傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☒4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=33Lp0CIgOGs>

國家：不明

製作年期：不明

影片長度：5 分 38 秒

主題長度：5 分 38 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.提及酒精會影響生理反應之相關知識。

缺點：1.影片時間過長。

2.使民眾了解酒駕不只傷害自己，更重要則是會傷害他人。

3.利用酒駕事故照片搭配感傷音樂，觀看時相當有感觸。

影片名稱《How I killed your Child - Drink Driving Advert - EXTENDED VERSION》

簡介：說明僅需飲酒即可殺死一個小孩，以四瓶酒為例，喝第一瓶即駕車，其小孩可存活下來，第二瓶時可存活下來但會有後遺症，第三瓶及第四瓶時即可殺死一個小孩，說明酒後駕車之恐怖性及嚴重性。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=XdUKIrieXUs>

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：1 分 40 秒

主題長度：1 分 40 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.最後一幕有呈現字幕為每個小時於英國，會因民眾酒駕而傷害 3 個小孩，顯示其事故後果嚴重性。

缺點：1.應說明飲酒即可殺死一個小孩之原因為何。
2.影片模糊。

影片名稱《Teen Drunk Driving》

簡介：以學校演講為宣導方式，說明於美國有 31% 的 10 幾歲年輕人死於酒駕，並提及實際酒駕案例為因酒駕而開到對向車道(失去作決策能力)，而飲酒後有暴力的行為，如：強奪、侵略行為及酒精中毒等。



傳遞訊息：☐1. 標語

☐2. 法規

☐3. 車輛性能影響

☒4. 駕駛能力影響

☐5. 行人與高齡者之生心理影響

☒6. 事故風險與後果

☐7. 自覺能力

☐8. 安全帽使用知識

☐9. 安全帽保護能力

☐10. 口號

☐11. 其他

表達方式：☒1. 真實案例

☐2. 明星代言

☐3. 現身說法

☐4. 專業分析

☐5. 戲劇表演

☐6. 動畫

☐7. 音樂

☐8. 模擬

☐9. 其他

敘述手法：☐1. 教導

☐2. 比喻

☐3. 比較

☒4. 情境敘述

☐5. 報導

感受類型：☐1. 逗趣

☐2. 溫馨

☒3. 感傷

☐4. 震撼

☐5. 血腥

☐6. 實用

☐7. 其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1. 全民

☐2. 小學生

☒3. 青少年

☒4. 中年人

☐5. 高齡者

影片來源：☐1. DVD

☐2. 網站

☒3. 其它：<http://www.youtube.com/watch?v=IZye89P5sGc>

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：6 分 19 秒

主題長度：6 分 19 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1. 提及飲酒後對於車輛操控會有
缺點：1. 影片時間過長。
影響之重要知識。

影片名稱《Think drink and drive》

簡介：利用戲劇表演小朋友飲酒後，開玩具車倒在地上來借喻勿酒後駕車概念。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☒2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=nZDggqjw1eU>

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：1 分 5 秒

主題長度：1 分 5 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.內容雖詼諧逗趣。

缺點：1.對於成人無影響力。

4. 安全帽(共 30 部)

影片名稱《高齡者機車安全-黃西田篇》

簡介：阿公載孫女下課，順便到對面買醬油，發生事故，
安全帽未扣帽帶而掉落，突顯騎乘機車安全帽帽
帶扣上的重要性。



傳遞訊息：☒1.標語：安全帽 安全罩 安全到

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.口號：安全帽要繫好才安全

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言 ☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2009 年

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1. 有故事鋪陳且主題明確。

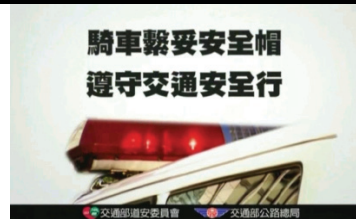
缺點：1.戲劇的張力不夠，較無法引起
共鳴。

2.用標語加強記憶。

3. 影片時間短。

影片名稱《防制機車事故》

簡介：以機車角度說明主人騎乘違規事項以及未正確配戴安全帽上路，事故發生後造成雙方嚴重的傷害。



傳遞訊息：☒1.標語：騎車繫妥安全帽 遵守交通安全行

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.口號：正確配戴安全帽，帽帶繫緊不礙視線

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2008 年

影片長度：1 分 02 秒

主題長度：1 分 02 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.故事鋪層有趣，將機車擬人化。

缺點：1. 在前幾次觀看時，較不容易了解所表達的訊息。

2.影片時間短，說明事故後果嚴重性。

影片名稱《頭戴安全帽 安全一把罩》

簡介：利用是否有戴安全帽發生事故後，未戴安全帽者靈魂會離開人體，造成傷亡。



傳遞訊息：☒1.標語：頭戴安全帽 安全一把罩

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=tfpLPiMUj7k>

國家：台灣

製作年期：2008 年

影片長度：1 分 00 秒

主題長度：1 分 00 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.運用對比的手法，使人了解 缺點：1.沒有文字敘述且沒有說話，較有戴和未戴安全帽的差異。 不容易了解。
2.內容較能吸引注意。
3.主題明確。

影片名稱《戴好安全帽宣導短片》

簡介：利用駕駛者有戴安全帽和未戴安全帽相撞，未戴安全帽的造成傷害，並說明配戴安全帽的重要性，以及騎乘機車未戴安全帽車禍死亡率達58.33%。



傳遞訊息：☒1.標語：戴好安全帽 安全有一套

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=9d7M-ZXjblk>

國家：台灣

製作年期：2009 年

影片長度：0 分 33 秒

主題長度：0 分 33 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.戴安全帽和未戴安全帽一起 缺點：1.戲劇的張力不夠，較無法引起共
比較，較能突顯表達意思。 鳴。
2.有數據的說明。

影片名稱《2009 交通安全宣導 戴安全帽篇》

簡介：機車駕駛人將安全帽放在機車車廂，未戴安全帽上路是不安全的。安全帽要選購合格通過，帽帶要繫上。



傳遞訊息：☒1.標語：安全帽有戴才有保佑喔！

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☒10.口號：正確配戴安全帽 ☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=6eR6jn_gimA

國家：台灣

製作年期：2009 年

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.說明如何選購安全帽。

缺點：1.說話方式國語和台語交叉使用。

2.有用標語增加民眾的印象。

2.戲劇的張力不夠，較無法引起共鳴。

3.用逗趣的手法。

影片名稱《心得啟示：流汗比流血好》

簡介：騎乘機車配戴安全帽，能有保護頭部；騎乘機車未配戴安全帽要受罰鍰。



傳遞訊息：☐1.標語

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☒4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☒1.DVD

☐2.網站：

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 26 秒

主題長度：1 分 26 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.有說未戴安全帽須罰多少的法規。
缺點：1.觀看者較無感覺。

1.道路交通安全處罰條例第三十一條規定：「自民國八十六年六月一日起，機車駕駛人或附載座人未戴安全帽者，處駕駛人新台幣 500 元罰鍰。」。

2.戴安全帽一定要繫好帽帶，有效保護頭部及臉部的安全。

影片名稱《頭部構造及受創後遺症》

簡介：說明頭部受傷風險後果性。研究顯示騎乘機車配戴安全帽能有效降低頭部受傷和降低死亡率。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☒4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：2 分 49 秒

主題長度：2 分 49 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.數據來呈現事故的嚴重性。
2.專業人士說明，更能增加說服力。

缺點：1.把頭部受傷的種類敘述說明，沒說明未戴安全帽會造成何種危險。
2.敘述手法過於教條式，讓人不想繼續看下去。

1. 騎乘機車配戴安全帽能減少三倍的頭部外傷發生率，更能降低七倍死亡率。
2. 邱文達醫生說明騎乘機車配戴安全帽立法後，機車事故導致頭部外傷案例減少 33%，開顱手術減少 42%。
3. 機車騎士與乘客都配戴安全帽，有 38% 的死亡案例不會發生。
4. 安全帽立法後，機動車輛肇事死亡率從每萬輛 2.66 人下降至 1.43 人，機動車事故死亡人數自民國 86 年 6,516 人降至民國 90 年 4,787 人。

影片名稱《撞上了我該怎麼辦》

簡介：騎乘機車要戴安全帽。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：3 分 29 秒

主題長度：1 分 10 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.有數據統計。

缺點：1.口語話帶過，觀看者感受不深。

2.敘述鋪層太長，且和安全帽較無相關。

1.81 年到 90 年機車交通事故死亡者有 14,074 人，平均每日 3.8 人死於機車事故，其中頭部傷害致死有 10,522 人，佔機車總事故中的 75%。

2.口號性：騎乘機車戴安全帽。

影片名稱《小心駕駛 鐵定安全(3 分鐘)》

簡介：機車安全帽一定要有經濟部標準檢驗局的合格標章或梅花型 S 產品安全標誌，安全帽扣環未扣與未繫緊，安全帽無法發揮保護作用。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2009 年

影片長度：3 分 07 秒

主題長度：0 分 20 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.說明如何選購安全帽。

缺點：1.影片主題過多，安全帽影片時間短。

2.說明安全帽不可戴太鬆，容易發生危險。

2.平鋪直敘的敘述，觀看者感受不深。

1.需選購貼有檢驗合格標章或梅花型 S 產品標誌的安全帽。

2.注意安全帽帶不可過鬆，以防事故時脫落。

影片名稱《小心駕駛 鐵定安全(5 分鐘)》

簡介：機車安全帽一定要有經濟部標準檢驗局的合格標章或梅花型 S 產品安全標誌，全罩式安全帽有最佳的保護功能。安全帽扣環未扣與未繫緊，安全帽無法發揮保護作用。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2009 年

影片長度：5 分 00 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.有說明全罩式的安全帽為最佳的保護。

缺點：1.影片主題過多，安全帽影片時間短。

2.說明如何選購合格安全帽。

2.平鋪直敘的敘述，觀看者感受不深。

1.需選購貼有檢驗合格標章或梅花型 s 產品標誌的安全帽，全罩式安全帽才有保護功能。

2.安全帽帽帶與顎下需一根手指可穿過。

3.注意安全帽帶不可過鬆，以防事故時脫落。

影片名稱《桃園縣政府宣導光碟 機車篇》

簡介：利用實驗來突顯配戴安全帽能有效的保護頭部，
且說明頭部受傷是所有事故的致命傷，有效的保護
頭部等於保護生命，配戴安全帽帽帶須扣緊。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣(引用國外)

製作年期：2009 年

影片長度：9 分 39 秒

主題長度：0 分 51 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.說明後果的嚴重性(頭部受傷)。

2.實驗驗證，加深印象。

3.故事有前因後果。

缺點：1.影片主題過多，安全帽影片時間短。

1.機車事故中，頭部是最大的致命傷，騎乘機車配戴安全帽並請選用合格安全帽。

2.安全帽扣環未扣等於未戴安全帽，無法發揮保護功能。

影片名稱《保護金頭腦-正確選戴車用安全帽(教育影片 20 分鐘)》

簡介：說明頭部受傷風險後果性，並進行實驗。研究顯示騎乘機車配戴安全帽能有效降低頭部受傷和降低死亡率。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☒4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☒2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2008 年

影片長度：25 分 00 秒

主題長度：20 分 25 秒

評分：★★★★★

評論

優點：1.內容知識豐富(未戴安全帽的後果嚴重、相關數據、如何正確配戴安全帽、選購合格安全帽)。
2.加入實驗，較能引起觀看者的共鳴。

缺點：1.時間過長，觀看者無法專注看完。

1. 邱文達醫生說明腦部受傷就好像鐵盒裡裝豆腐丟到地上一樣，豆腐一定碎掉，所以腦部受傷是嚴重的傷害，並產生嚴重的後果。並且實驗一次，證明豆腐碎掉。
2. 民國八十六年推動騎乘機車配戴安全帽，以前每年事故有七千五百人，因為汽、機車死亡。民國九十四年剩下四千四百多人，可知配戴安全帽能夠救無數的人。
3. 民國九十四年以後死亡率逐漸上升，是因為民眾漸漸的疏忽，也可看到市面上販售許多不合規定之安全帽，市售安全帽把防護墊減少，降低其效果。利用雞蛋和海綿來實驗，說明沒有海棉的保護，蛋很容易就破，好像

安全帽的緩衝襯墊材料失去保護功能，頭部容易受傷。

4. 安全帽的構造和重要性，安全帽是由帽殼及帽內的衝擊吸收襯墊，保持裝置所組成，安全帽的功能具有抵抗刺穿及吸收衝擊能量，緩和使用者頭部受到的衝擊，保護頭部。說明安全帽的種類，並說明標準檢驗局的檢驗過程。
5. 日本研究顯示騎乘機車未配戴安全帽發生事故者，頭部受傷佔總死傷人數的六成七，而有配戴安全帽且未脫落，頭部受創佔整體三成一，另外在事故受傷時安全帽脫落較安全帽未脫落者高出兩倍，死亡發生率高出約四倍，因此正確配戴安全帽是重要的，說明如何正確配戴、如何保養和選購。

影片名稱《故事發生：志偉哥的遺憾》

簡介：故事中男主角安全帽帽帶扣不上，因為騎乘距離近，女主角把安全帽給男主角戴，事故發生後女主角造成嚴重的後果。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☒1.DVD

☐2.網站：

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：6分0秒

主題長度：6分0秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.提及不可因騎乘距離近，缺點：1.影片時間長。

不戴安全帽。

2.觀看者較無感受。

2.利用動畫且故事性，吸引

觀看者目光。

影片名稱《醫療處理：實際傷害處理》

簡介：黃俊雄醫生利用真實案例，舉出兩項顏面傷害與兩則頭部傷害，提醒騎乘機車要戴安全帽且要扣好安全帽，避免顏面或頭部受傷、挫傷或撕裂傷，甚至是撞擊異物或被汽車撞導致死亡。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☒4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☒5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☒1.DVD

☐2.網站：

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：3 分 43 秒

主題長度：3 分 43 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.真實案例呈現事故案例使人感受深刻。

2.影片案例豐富。

3.醫生解析使人容易理解。

4.血腥畫面印象深刻。

缺點：1.時間過長，容易失去耐心。

2.血腥雖印象深刻，但容易使人反感。

影片名稱《新竹縣宣導影片》

簡介：利用路口監視器說明兩部機車在路口相撞，機車駕駛者未戴安全帽，因頭部大量出血，造成死亡。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2009 年

影片長度：17 分 30 秒

主題長度：2 分 15 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.未戴安全帽的事故嚴重性 (造成死亡)。

缺點：1.影片主題過多，安全帽影片時間短。

2.真實案例呈現，加深民眾的感觸。

影片名稱《Motorcycle Helmet Safety》

簡介：利用事故的照片，說明未戴安全帽的嚴重性，
並增加醫療費用的支出。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=t-ZjDIYuXYQ>

國家：美國

製作年期：2009 年

影片長度：1 分 05 秒

主題長度：1 分 05 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.有事故的照片。

缺點：1. 感受程度不深。

2.兩人互相對話。

影片名稱《Wear a helmet - No Excuse》

簡介：利用真實事故，說明未戴安全帽造成的後果。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=7TpWG2GD20c>

國家：不明

製作年期：2007 年

影片長度：1 分 02 秒

主題長度：1 分 02 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.真實事故後果呈現，增加觀看者的震撼。

2.影片時間短。

缺點：1.影片顏色黑白，文字較不容易看到。

2.影片沒有旁白。

影片名稱《To Helmet or Not to Helmet》

簡介：機車駕駛者和乘客須配戴安全帽，安全帽能有效預防受傷，降低死亡率。

Helmets are estimated to be 37 percent effective in preventing fatal injuries for motorcycle riders (operators) and 41 percent effective for motorcycle passengers

傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：5 分 06 秒

主題長度：5 分 06 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.圖片說明事故的嚴重性。

缺點：1.影片太長，容易失去耐性。

2.數據說明安全帽能有效的保護頭部。

1.機車事故中，只有 40%人有戴安全帽。

2. NHTSA 公佈 2008 年配戴安全帽存活 1,829 人，更說明假設全部機車駕駛者配戴安全帽會多 823 人存活。

3.機車駕駛者配戴安全帽預防 37%的受傷；機車乘客配戴安全帽預防 41%的受傷。

影片名稱《安全帽的作用》

簡介：機車駕駛者和乘客配戴安全帽有兩個要點：(1) 購買安全帽須貼有檢驗合格標章；(2) 安全帽帶要繫緊。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力 ☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☒10.口號：騎乘或被載都要戴安全帽

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☒4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：3 分 20 秒

主題長度：2 分 20 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.說明如何選購合格安全帽。

缺點：1.口語話帶過，觀看者感受不深。

2.提供事故數據

2.安全帽的種類說明錯誤。

3. 未正確說明如何正確配戴安全帽。

1.選購合格安全帽：未經檢驗合格的安全帽多數無耐衝擊性保麗龍層，因此需選購檢驗合格半罩式或全罩安全帽，才能承受衝擊力。

2.未正確配戴安全帽：注意安全帽帶是否繫緊，以防鬆脫。

3.機車事故佔所有事故 7 成以上，機車事故有 48% 因頭部外傷而死亡，男性的機車事故是女性的兩倍，九十年騎乘機車事故死傷統計共有 1,711 人死亡，因頭部外傷致死者共有 1,135 人。

4.口號性：騎乘或被載都要戴安全帽。

影片名稱《安全騎車 win(3 分鐘)》

簡介：機車駕駛人騎乘機車須配戴安全帽。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.口號：騎機車要戴安全帽與防護風鏡

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2007 年

影片長度：3 分 35 秒

主題長度：0 分 11 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.無

缺點：1.影片騎乘機車戴安全帽帶過。

2.影片的宣導內容多，無法凸顯主題。

3.平鋪直敘的敘述，觀看者感受不深。

影片名稱《安全騎車 win(25 分鐘)》

簡介：駕駛人騎乘機車應配戴安全帽，購買安全帽須貼有合格標章，且不使用受過重擊安全帽，配戴安全帽帽帶要扣緊。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☒10.口號：騎機車要戴安全帽與防護風鏡

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2007 年

影片長度：25 分 01 秒

主題長度：1 分 00 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.有教導如何正確配戴安全帽。
2.說明如何選購安全帽。
3.受過撞擊之後安全帽不可使用。

缺點：1.影片時間過長，且主題太多，民眾較無法吸收。
2.平鋪直敘的敘述，觀看者感受不深。

- 1.需選購貼有檢驗合格標章或驗證登錄標誌的安全帽，須選購具吸撞功能的安全帽。
- 2.不要使用遭受過撞擊及喪失吸撞功能的安全帽，且不可拆除安全帽內層。
- 3.要將扣環扣上，帽帶與顎下需一根手指可穿入。

影片名稱《馬上雄姿照過來》

簡介：駕駛人騎乘機車應配戴安全帽，安全帽分為全罩式和半罩式，購買安全帽須貼有合格標章，且正確配戴，不使用受過重擊之安全帽。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：3 分 20 秒

主題長度：1 分 30 秒

評分：★★★☆☆

評論

優點：1.有教導如何正確配戴安全帽。 缺點：1.平鋪直述，民眾不容易記得。
2.說明如何選購安全帽。
3.受過撞擊之後安全帽不可使用。

- 1.安全帽分全罩與半罩兩種，需選購貼有檢驗合格標章與顏色鮮明反光的安全帽。
- 2.正確安全帽戴法需繫緊扣環、符合頭型且要戴在頭上而非後腦。
- 3.一次大衝擊後安全帽內部結構可能已損害，無論外表是否有損傷皆不可再配戴。

影片名稱《行車安全要帶帽》

簡介：小朋友去郊遊時，譏笑路上未配戴安全帽之情侶，說明騎乘機車要戴安全帽並選用合格安全帽。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☒2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：2 分 14 秒

主題長度：2 分 14 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.故事幽默風趣，較適合青少年 缺點：1.沒有字幕顯示。

以下觀看。

2.藉由動畫裡的人物互動，思考

怎麼做正確。

1.要購買有正字標記安全帽。

2.安全帽的扣帶要扣上。

影片名稱《事故傷害：安全帽穿帶要點》

簡介：介紹安全帽的保護，及有效降低頭部受傷。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☒9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☒2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☒1.DVD

☐2.網站：

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：4 分 01 秒

主題長度：4 分 01 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.說明安全帽保護在哪個時速 缺點：1. 影片時間過長。

下有保護作用。

2.說明全罩式安全帽有較好的

保護作用。

3.如何正確配戴安全帽和受過

撞擊不可使用。

1.安全帽帶未扣好如同未配戴安全帽。

2.安全帽能明顯降低頭部受傷，一般安全帽可承受之衝擊值為時速 25 公里以下之速度，若時速超過 60 公里，安全帽無法發揮保護作用。

3.機車駕駛者不可未配戴安全帽、未扣帽帶、以工程帽代替或幼童未配戴安全帽。

4.合格的安全帽須有合格的檢驗標章、合乎頭型大小和鮮艷容易辨識安全帽，全罩式安全帽有較好的保護功能。

5.安全帽正確配戴為正面朝前確實穿戴，於下顎扣緊帽帶，安全帽穩固不晃

動，不影響視線。

6.機車事故受傷 9 成和頭部受傷有關，配戴安全帽能有效降低 8 成頭部受傷率，並以西瓜作受衝擊試驗，了解安全帽能保護頭部，安全帽受過撞擊不可再使用。

影片名稱《How to fit a helmet properly》

簡介：騎乘機車配戴安全帽，安全帽選購須符合自己頭型大小，並將帽帶繫上，晃動頭部安全帽不致晃動。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=KytJa4i96v4>

國家：美國

製作年期：2007 年

影片長度：2 分 18 秒

主題長度：2 分 18 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1. 教導購買安全帽先量頭圍，缺點：1.沒有英文字幕。

選用適合自己頭型大小。

2.平鋪直敘的敘述，觀看者較無感覺。

影片名稱《How to fit a Motorcycle Helmet》

簡介：安全帽選擇須符合自己頭型，安全帽帶上不可遮蔽視線、不可上下左右晃動、帽帶留一指寬，受過撞擊不可再使用。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☒8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：9 分 59 秒

主題長度：9 分 59 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.說明如何選擇適合自己的安全
全帽。

缺點：1.平鋪直敘的敘述，觀看者較無感
覺。

2.沒有英文字幕。

3.影片時間過長。

影片名稱《英雄會四部曲-機車安全&酒駕篇》

簡介：機車駕駛未戴安全帽，駕駛者碰撞到地面異物並飛出去，平安龜拯救駕駛者並告知未戴安全帽的危險。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力 ☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.口號：騎乘機車戴安全帽

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言 ☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：3 分 55 秒

主題長度：3 分 55 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.利用布袋戲拍攝，吸引觀看者

缺點：1.感觸不深。

目光。

2.影片時間長。

2.拍攝手法有趣。

影片名稱《寶島逍遙遊》

簡介：騎乘機車時請戴安全帽，以保障你的生命。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☒10.口號

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：168 交通安全入口網

☐3.其它：

國家：台灣

製作年期：2004 年

影片長度：2 分 36 秒

主題長度：0 分 11 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

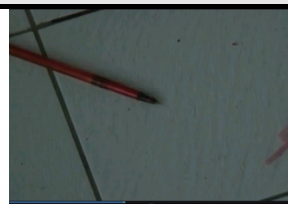
優點：1.無

缺點：1.安全帽資訊為其中一點。

2.口語話帶過，觀看者感受不深。

影片名稱《安全帽帶要繫妥》

簡介：利用原子筆筆蓋未蓋好，掉到地上，筆水逐漸流失，來說明安全帽扣帶未扣上，會大量出血。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☒11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☒2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：http://www.youtube.com/watch?v=d_qC2K7CvPk

國家：不明

製作年期：2009 年

影片長度：0 分 31 秒

主題長度：0 分 31 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.此手法的意境較高。
2.影片時間短。

缺點：1.沒有字幕和說話，較不容易看懂。

影片名稱《騎機車要戴安全帽》

簡介：駕駛者未戴安全帽騎車上路，行經工地吊車上東西像要掉落，最後為鳥糞便掉落，不是物體掉落，顯示出配戴安全帽的重要性。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽使用知識

☐9.安全帽保護能力

☐10.口號

☒11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☐2.網站：

☒3.其它：<http://www.youtube.com/watch?v=eSSpqaqko9I>

國家：不明

製作年期：2008 年

影片長度：0 分 27 秒

主題長度：0 分 27 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.主題明確。

缺點：1.沒有字幕和說話，較不容易看懂。

5. 安全帶(共 23 部)

影片名稱《正確繫安全帶 提高行車安全-民視新聞》

簡介：因嘉義縣發生婦人使用安全帶卻被瞬間拉力勒斷肋骨死亡，因此新聞邀請車測中心專家進行如何正確使用安全帶的教學。



傳遞訊息：■1.標語：正確繫安全帶 提高行車安全

- | | | |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | ■6.事故風險與後果 | |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | ■8.安全帽(帶)使用知識 | ■9.安全帽(帶)保護能力 |
| <input type="checkbox"/> 10.正確行為 | <input type="checkbox"/> 11.其他 | |

表達方式：■1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ■4.專業分析

- | | | | | |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 5.戲劇表演 | <input type="checkbox"/> 6.動畫 | <input type="checkbox"/> 7.音樂 | ■8.模擬 | <input type="checkbox"/> 9.其他 |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------|-------------------------------|

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☐4.情境敘述 ■5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥

- | | |
|-------|---|
| ■6.實用 | <input type="checkbox"/> 7.其他(如：平淡或無感覺) |
|-------|---|

宣導對象：■1.全民 ☐2.小學生 ☐3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ■2.網站：Youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=c-OMRQyGE2A>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 31 秒

主題長度：1 分 31 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.教導如何正確繫安全帶，內容具實用性。缺點：1.新聞報導式的手法較平常，使閱聽者無深刻感受。

2.專業人員進行解說並提供傷亡數據，較具有說服力。

影片名稱《安全束縛! 後座擬強制繫安全帶》

簡介：新聞指出邵曉鈴、孫穗芬與立委陳朝龍均因坐後座未繫安全帶而付出慘痛代價，另進行未繫安全帶模擬實驗，顯示人體模特兒像球一樣飛出去；因此，交通部將再度重提修正案。



傳遞訊息：☐1.標語

☒2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☒3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☒5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：Youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=Ykrptymp4qc>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 25 秒

主題長度：1 分 25 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.政治人物現身述說親身經歷，較易引起閱聽者共鳴。

缺點：1.新聞報導式的手法較平常，使閱聽者無深刻感受。

2.用模擬實驗，可使閱聽者了解後果嚴重性。

影片名稱《行車安全-安全帶篇》

簡介：指出無論是司機或前後座乘客都要繫上安全帶，以確保生命安全。



傳遞訊息：☒1.標語：安全帶加安全椅 名符其實保護你

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☒10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☒9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網(<http://168.motc.gov.tw>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 15 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.主題明確，內容簡單扼要。

缺點：1.平鋪直述的敘述方式，閱聽者

2.標語符合主題內容，有押韻容

較無深刻感受。

易記住。

影片名稱《行車安全要帶帽》

簡介：利用動畫方式，宣導開車須實際繫好安全帶而不能只是做樣子。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☒2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網(<http://168.motc.gov.tw>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：2 分 14 秒

主題長度：2 分 14 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.動畫方式適合小學生，較能引起觀看興趣。

2.故事鋪陳有趣，讓人印象深刻。

缺點：1.安全帽與安全帶兩主題劇情穿插，易混淆內容。

2.小朋友在公車內站立，此行為為錯誤示範。

3.並未說明影片中撞擊畫面是未繫安全帶的後果，無法理解其與安全帶的關聯性。

4.無重點整理或標語，主題重點不明確。

影片名稱《交通安全宣導動畫汽車安全帶篇》

簡介：利用動畫方式，宣導三項重點：1)駕駛者喝酒不開車、2)車內乘客不繫安全帶不但不安全而且違反交通規則，以及 3)小孩要坐安全座椅才安全。



傳遞訊息：☒1.標語：大家多用心，行車安全更放心

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☒2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網(<http://168.motc.gov.tw>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：1 分 45 秒

主題長度：1 分 45 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.動畫方式適合小學生，較能引起觀看興趣。

2.以小孩勸說大人的角度拍攝，可作為小學生良好的模仿行為。

缺點：1.故事鋪陳普通，閱聽者無深刻感受。

2.標語普通且與主題重點不符。

影片名稱《英雄會三部曲-行車安全篇》

簡介：利用布袋戲的手法描述闖紅燈車輛與超速車輛差點相撞，車內乘客未繫安全帶飛出去，平安龜拯救乘客並教導乘車應繫安全帶並禁止超速。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☒6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民

☐2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網(<http://168.motc.gov.tw>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：3 分 46 秒

主題長度：3 分 46 秒

評分：★☆☆☆☆

評論

優點：1.結合布袋戲人物，能吸引戲迷的注意。

缺點：1.故事鋪陳普通，閱聽者無深刻感受。

2.影片劇情過於冗長。

3.無重點整理或標語，主題重點不明確。

4.傳達太多內容過於繁雜。

影片名稱《後座繫安全帶-畫圖篇》

簡介：利用兒童的口吻，指出在高速公路上後座乘客要繫安全帶才安全。



傳遞訊息：☒1.標語：前後都繫安全帶 安全行車最自在

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☒2.小學生

☐3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：國道高速公路局 <http://www.freeway.gov.tw>

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：2007

影片長度：0 分 36 秒

主題長度：0 分 36 秒

評分：★★★★☆☆

評論

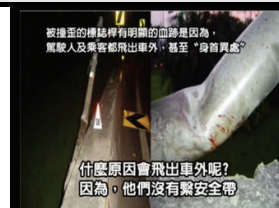
優點：1.以兒童逗趣口吻，能吸引小學生注意。

缺點：1.今年後座繫安全帶範圍將從高速公路擴大至所有道路，故影片部分內容將不再適用。

2.標語普通不具吸引力。

影片名稱《桃園縣政府宣導光碟-汽車篇》

簡介：利用真實案例的方式，描述即使再好的車輛(賓士車)發生事故時未繫安全帶仍會飛出車外造成嚴重傷亡。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☒1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：交通安全入口網(<http://168.motc.gov.tw>)

☐3.其它

國家：台灣

製作年期：不明

影片長度：3 分 06 秒

主題長度：1 分 38 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.以真實案例照片呈現的事故後果，深具震撼感。
2.先呈現事故後果再反推原因的方式，可讓閱聽者同時進行思考，加深印象。

缺點：1.與其他主題混在一起。

2.無重點整理或標語，主題重點不明確。

影片名稱《Axion by Dexia - Heaven Can Wait》

簡介：汽車撞上路樹，車內沒繫安全帶者其靈魂輕易昇天，有繫安全帶者的靈魂因掙脫不了安全帶束縛而回到肉體，因而挽回一命。



傳遞訊息：☒1.標語：Heaven can wait belt up(天堂可以等待有繫安全帶者)

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☒3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：Youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=wwVDwYmW-io>)

☐3.其它：

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：0 分 44 秒

主題長度：0 分 44 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.比較有繫安全帶與沒繫兩者的後果，更使人感受到未繫安全帶的嚴重性。

2.故事鋪陳完整，並搭配適合的音樂，呈現出較令人深刻的感傷感受。

缺點：1.無對話敘述或文字旁白，容易讓人看不懂或產生誤解。

影片名稱《Car crash ad 4》

簡介：影片一開始先呈現出發生事故時前後座乘客未繫安全帶而死亡；而後指出若有機會重新選擇繫安全帶，則發生事故時人會安好在座位上而不會像手中的披薩一樣摔飛出去。



傳遞訊息：☒1.標語：Think! Always wear a seatbelt

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☒3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☒4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：Youtube 網站

(http://www.youtube.com/watch?v=_HGGCwtyNxM)

☐3.其它

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：0 分 40 秒

主題長度：0 分 40 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.比較有繫安全帶與沒繫兩者的後果，更使人感受到未繫安全帶的嚴重性。

2.故事鋪陳完整，並以披薩飛至擋風玻璃上代表事故的後果，具震撼感。

3.用倒敘手法，可讓閱聽者同時進行思考，加深印象。

缺點：1.用倒敘手法，容易讓人看不懂或產生誤解。

2.標語普通不具吸引力。

影片名稱《DOE Michael Road Safety Ad (4)》

簡介：這是英國的保險廣告。描述只因為在後座沒繫安全帶的男孩，發生事故時在車內撞來撞去害的原本有繫安全帶的人也因而受了傷。



- 傳遞訊息：☒1.標語：No seatbelt No excuse(沒有任何藉口可不繫安全帶)
☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☐4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☒6.事故風險與後果
☐7.自覺能力 ☐8.安全帽(帶)使用知識 ☐9.安全帽(帶)保護能力
☐10.正確行為 ☐11.其他
- 表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他
- 敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導
- 感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☒4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)
- 宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☐5.高齡者
- 影片來源：☐1.DVD ☒2.網站：Youtube 網站

(http://amkcarbon.com/index.php?option=com_seyret&Itemid=57&task=videodirectlink&id=4)

☐3.其它

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：1 分 10 秒

主題長度：1 分 10 秒

評分：★★★★★

評論

- 優點：1.故事鋪陳完整，事故過程以慢動作拍攝，非常逼真很具震撼力。
2.比較有繫安全帶與沒繫兩者的後果，更使人感受到未繫安全帶的嚴重性。
3.故事敘述不繫安全帶會波及到其他人，更強調其嚴重性。
- 缺點：1.劇情開始時情侶間的親暱畫面，不適用於較保守的台灣。

影片名稱《Embrace Life - always wear your seat belt》

簡介：當未繫安全帶的駕駛者即將發生車禍那一刻，妻子與女兒趕緊化身為保命安全帶緊緊繫住他，以此默劇延伸繫安全帶不只是個人行為，更會影響到家庭。



傳遞訊息：☒1.標語：Embrace Life Always wear your seat belt

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☒2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=xLUaMQG2flg&playnext=1&list=PL20CD8FC A1ABE4F63>)

☐3.其它

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：1 分 28 秒

主題長度：1 分 28 秒

評分：★★★★★

評論

優點：1.故事鋪陳完整，並搭配適合的音樂，呈現出較令人深刻的溫馨感受。

2.以家人的擁抱作為保護駕駛人性命的安全帶，以家庭觀點點出開車繫安全帶的重要性。

3.事故過程以慢動作拍攝，非常逼真。

缺點：1.無實體車輛，僅以默劇方式呈現開車時的碰撞場景，無對話或旁白講解，容易讓人看不懂或產生誤解。

影片名稱《Malaysia Proton Car Ad - Seat Belt Safety》

簡介：馬來西亞政府拍攝的宣導短片。描述坐在後座準備嚇人的鬼在車輛緊急煞車時因未繫安全帶而摔出車外，嚇人不成反被另一隻鬼訓誡下次坐後座要繫安全帶。



傳遞訊息：☐1.標語

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：Youtube 網站

(http://www.youtube.com/watch?v=niCX8e0YglE&feature=player_embedded)

☐3.其它

國家：馬來西亞

製作年期：不明

影片長度：0 分 40 秒

主題長度：0 分 40 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.故事鋪陳逗趣，令人印象深刻。

2.呈現有繫安全帶與沒繫兩者的後果，使人感受到未繫安全帶的嚴重性。

缺點：1.以鬼片方式呈現，易讓人因恐怖而受驚嚇，反失要繫安全帶的焦點。

影片名稱《Remember fasten the seat belt.! (campaign)》

簡介：在打破以 2 輪開車的世界紀錄的過程中，即使駕駛者擁有高超的駕駛技術，但仍會因未繫安全帶而在突發的事故後瞬間摔出車外。



傳遞訊息：☒1.標語：Selv en verdensmester har brug for selen

(即使是世界冠軍也要繫安全帶)

- | | | |
|---|---------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | | <input checked="" type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | <input type="checkbox"/> 8.安全帽(帶)使用知識 | <input type="checkbox"/> 9.安全帽(帶)保護能力 |
| <input type="checkbox"/> 10.正確行為 | <input type="checkbox"/> 11.其他 | |

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☒4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民 ☐2.小學生 ☐3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☒2.網站：Youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=xLUaMQG2flg&playnext=1&list=PL20CD8FC A1ABE4F63>)

☐3.其它

國家：丹麥

製作年期：不明

影片長度：1 分 00 秒

主題長度：1 分 00 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.技術再好的駕駛者也要繫安全帶，以此強調繫安全帶的重要性。

2.駕駛者於事故碰撞瞬間摔出車外，很具震撼力。

缺點：1.未針對未繫安全帶部分進行特寫或說明，第一次觀看時容易忽略。

影片名稱《Scary Seatbelt Commercial》

簡介：青少年描述沒繫安全帶會被警察開罰單。



傳遞訊息：☒1.標語：Click it or ticket Day & Night (繫好或受罰)

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☒10.正確行為：要繫安全帶否則會被罰

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☒5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☐1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☒4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☐4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：Youtube 網站

(http://www.youtube.com/watch?v=r-EFc_mS-wI)

☐3.其它

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：0 分 33 秒

主題長度：0 分 33 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.採用懸疑的拍攝方式，很特別。
缺點：1.故事鋪陳普通，閱聽者無深刻感受。

2.許多斷斷續續的畫面剪接而成，無連續性，不易觀看。

影片名稱《Seatbelts Click》

簡介：當兩輛車發生碰撞時，有繫安全帶的駕駛者被固定在座位上而較無受傷，但另一位駕駛者因未繫安全帶而飛出擋風玻璃外昏迷。



傳遞訊息：☒1.標語：clunk click(關車門 繫安全帶)

- ☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☐4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☒6.事故風險與後果
☐7.自覺能力 ☐8.安全帽(帶)使用知識 ☐9.安全帽(帶)保護能力
☐10.正確行為 ☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☒3.比較 ☐4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☒4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☒2.網站：youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=R2GAoj7cTQI&playnext=1&list=PL31B5D18A1A66135A>)

☐3.其它

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：0 分 42 秒

主題長度：0 分 42 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.呈現有繫安全帶與沒繫兩者 缺點：1.標語普通不具吸引力。

的後果，使人感受到未繫安全帶的嚴重性。

2.駕駛者於事故碰撞瞬間摔出車外，很具震撼力。

影片名稱《Seat Belt Education Video 5 Peer Pressure World Health Organization》

簡介：周圍的人看著未繫安全帶的駕駛者發出驚恐叫聲，使得未繫安全帶者立即將安全帶繫上。



傳遞訊息：☒1.標語：Be part of the solution Wear a Seat-Belt

(解決的方式就是繫安全帶)

- | | | |
|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | | <input type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | <input type="checkbox"/> 8.安全帽(帶)使用知識 | <input type="checkbox"/> 9.安全帽(帶)保護能力 |
| <input checked="" type="checkbox"/> 10.正確行為：Wear a seat-belt | | <input type="checkbox"/> 11.其他 |

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析

☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☒1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☒2.網站：youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=-zxMfWLA0CU>)

☐3.其它

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：0 分 22 秒

主題長度：0 分 22 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.故事鋪陳逗趣，令人印象深刻。缺點：1.誇大的劇情，與現實情況不符。
2.標語普通不具吸引力。

影片名稱《Seat Belts - Real life crash scene - TV ad - WTSC》

簡介：以美國真實的事故案例呈現未繫安全帶所造成的
事故嚴重性。



傳遞訊息：☒1.標語：Seatbelt Emphasis Patrols Are Now Underway.

Click It or Ticket.

- | | | |
|---|---|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 2.法規 | <input type="checkbox"/> 3.車輛性能影響 | <input type="checkbox"/> 4.駕駛能力影響 |
| <input type="checkbox"/> 5.行人與高齡者之生心理影響 | <input checked="" type="checkbox"/> 6.事故風險與後果 | |
| <input type="checkbox"/> 7.自覺能力 | <input type="checkbox"/> 8.安全帽(帶)使用知識 | <input type="checkbox"/> 9.安全帽(帶)保護能力 |
| <input type="checkbox"/> 10.正確行為 | <input type="checkbox"/> 11.其他 | |

表達方式：☒1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☐5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☐1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☒4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☒5.血腥
☐6.實用 ☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民 ☐2.小學生 ☒3.青少年 ☒4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☒2.網站：youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=-dgfi4zjBkU>)

☐3.其它

國家：美國

製作年期：不明

影片長度：0 分 27 秒

主題長度：0 分 27 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1.提供傷亡數據，較具有說服力。
2.真實案例的事故後果救援影片，深具震撼感。

缺點：1.並未說明影片中撞擊畫面是未繫安全帶的後果，無法理解其與安全帶的關聯性。

影片名稱《Seatbelt Safety》

簡介：利用許多傷亡數據以及未繫安全帶的事故後果照片搭配音樂，提醒民眾要繫安全帶。



傳遞訊息：☒1. 標語：The car shouldn't start... til you cross your heart.

- ☐2. 法規 ☐3. 車輛性能影響 ☐4. 駕駛能力影響
☐5. 行人與高齡者之生心理影響 ☒6. 事故風險與後果
☐7. 自覺能力 ☐8. 安全帽(帶)使用知識 ☐9. 安全帽(帶)保護能力
☐10. 正確行為 ☐11. 其他

表達方式：☒1. 真實案例 ☐2. 明星代言 ☐3. 現身說法 ☐4. 專業分析
☐5. 戲劇表演 ☐6. 動畫 ☐7. 音樂 ☐8. 模擬 ☐9. 其他

敘述手法：☒1. 教導 ☐2. 比喻 ☐3. 比較 ☐4. 情境敘述 ☐5. 報導

感受類型：☐1. 逗趣 ☐2. 溫馨 ☒3. 感傷 ☐4. 震撼 ☐5. 血腥
☐6. 實用 ☐7. 其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1. 全民 ☐2. 小學生 ☐3. 青少年 ☐4. 中年人 ☐5. 高齡者

影片來源：☐1. DVD ☒2. 網站：Youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=eBbc5he19CE>)

☐3. 其它

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：2 分 49 秒

主題長度：2 分 49 秒

評分：★★★★☆

評論

優點：1. 提供傷亡數據，較具有說服力。 缺點：1. 影片劇情過於冗長。

2. 事故後果的照片搭配適合的音樂，呈現出較令人深刻的感傷感受。

影片名稱《Public Information Film - Family Belts Up》

簡介：藉由車上的每個人一一繫上安全帶的動作，提醒民眾繫安全帶的重要性。



傳遞訊息：☒1.標語：Belt up

- ☐2.法規 ☐3.車輛性能影響 ☐4.駕駛能力影響
☐5.行人與高齡者之生心理影響 ☐6.事故風險與後果
☐7.自覺能力 ☐8.安全帽(帶)使用知識 ☐9.安全帽(帶)保護能力
☒10.正確行為 ☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例 ☐2.明星代言 ☐3.現身說法 ☐4.專業分析
☒5.戲劇表演 ☐6.動畫 ☐7.音樂 ☐8.模擬 ☐9.其他

敘述手法：☒1.教導 ☐2.比喻 ☐3.比較 ☐4.情境敘述 ☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣 ☐2.溫馨 ☐3.感傷 ☐4.震撼 ☐5.血腥
☐6.實用 ☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☒1.全民 ☐2.小學生 ☐3.青少年 ☐4.中年人 ☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD ☒2.網站：Youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=-27yribldCs>)

☐3.其它

國家：國外

製作年期：不明

影片長度：0 分 39 秒

主題長度：0 分 39 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.提供傷亡數據，較具有說服力。
2.以家庭觀點，點出開車繫安全帶的重要性。

缺點：1.故事鋪陳普通，閱聽者無深刻感受。
2.標語普通不具吸引力。

影片名稱《United Kingdom PSA: Belt Up in the Back》

簡介：事故發生時，在後座的兒子因未繫安全帶而瞬間飛向前方，撞破坐在前座母親的頭部。



傳遞訊息：☒1. 標語：Belt up in the back. For everyone' s safe

(為了其他人，後座也要繫安全帶)

☐2. 法規

☐3. 車輛性能影響

☐4. 駕駛能力影響

☐5. 行人與高齡者之生心理影響

☒6. 事故風險與後果

☐7. 自覺能力

☐8. 安全帽(帶)使用知識

☐9. 安全帽(帶)保護能力

☐10. 正確行為

☐11. 其他

表達方式：☐1. 真實案例

☐2. 明星代言

☐3. 現身說法

☐4. 專業分析

☒5. 戲劇表演

☐6. 動畫

☐7. 音樂

☐8. 模擬

☐9. 其他

敘述手法：☐1. 教導

☐2. 比喻

☐3. 比較

☒4. 情境敘述

☐5. 報導

感受類型：☐1. 逗趣

☐2. 溫馨

☐3. 感傷

☐4. 震撼

☒5. 血腥

☐6. 實用

☐7. 其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1. 全民

☐2. 小學生

☒3. 青少年

☒4. 中年人

☐5. 高齡者

影片來源：☐1. DVD

☒2. 網站：Youtube 網站

(http://www.youtube.com/watch?v=kcJVOu8WTAI&feature=player_embedded)

☐3. 其它

國家：英國

製作年期：不明

影片長度：0 分 49 秒

主題長度：0 分 49 秒

評分：★★★★★

評論

優點：1. 比較有繫安全帶與沒繫兩者的後果，更使人感受到未繫安全帶的嚴重性。

2. 事故過程拍得非常逼真，血腥畫面很具震撼力。

3. 故事敘述不繫安全帶會波及到家人，以家庭觀點能引發同理心。

缺點：1. 駕駛者未與前車保持安全距離，是不良示範。

影片名稱《日本自動車工業_交通安全》

簡介：模擬事故時乘客未繫安全帶的撞擊情形並講解事故風險數據。



傳遞訊息：☒1.標語：後座要繫安全帶(大概的翻譯)

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☒6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☐10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☐2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☒8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☒6.實用

☐7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☒5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：日本自動車工業會(www.jama.or.jp)

☐3.其它

國家：日本

製作年期：不明

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 25 秒

評分：★★★★☆☆

評論

優點：1.用模擬實驗，可使閱聽者了解後果嚴重性。

2.提供未繫安全帶與有繫安全帶的比較數據，更能強調不繫安全帶的危險。

缺點：1.平鋪直述的敘述方式，閱聽者較無深刻感受。

2.標語普通不具吸引力。

影片名稱《INTERUSH 與美國州政府共同宣導『開車請繫安全帶』公益廣告》

簡介：Stanton Barrett 是一位特技演員兼 NASCAR 的賽車手，由他親身講述開車不繫安全帶會比他的工作更不安全，也是沒有人會去嘗試的特技。



傳遞訊息：☒1.標語：開車請繫安全帶

☐2.法規

☐3.車輛性能影響

☐4.駕駛能力影響

☐5.行人與高齡者之生心理影響

☐6.事故風險與後果

☐7.自覺能力

☐8.安全帽(帶)使用知識

☐9.安全帽(帶)保護能力

☒10.正確行為

☐11.其他

表達方式：☐1.真實案例

☒2.明星代言

☐3.現身說法

☐4.專業分析

☐5.戲劇表演

☐6.動畫

☐7.音樂

☐8.模擬

☐9.其他

敘述手法：☒1.教導

☐2.比喻

☐3.比較

☐4.情境敘述

☐5.報導

感受類型：☐1.逗趣

☐2.溫馨

☐3.感傷

☐4.震撼

☐5.血腥

☐6.實用

☒7.其他(如：平淡或無感覺)

宣導對象：☐1.全民

☐2.小學生

☒3.青少年

☒4.中年人

☐5.高齡者

影片來源：☐1.DVD

☒2.網站：youtube 網站

(<http://www.youtube.com/watch?v=VAhYZh6YbRU>)

☐3.其它

國家：依利諾州

製作年期：不明

影片長度：0 分 30 秒

主題長度：0 分 30 秒

評分：★★☆☆☆

評論

優點：1.由特技演員親身述說，技術再好的駕駛者也要繫安全帶，以此強調繫安全帶的重要性。

缺點：1.平鋪直述的敘述方式，閱聽者較無深刻感受。

2.標語普通不具吸引力。

二、各主題宣導影片彙整表

1. 超速國內外宣導影片彙整表

內容	國內(15 部)		國外(15 部)		比較
	次數	比例	次數	比例	
傳遞 訊息 (複選)	標語	5	33%	11	73%
	法規	1	7%	0	0%
	車輛性能影響	2	13%	4	27%
	駕駛能力影響	2	13%	3	20%
	行人與高齡者之 生心理影響	0	0%	0	0%
	事故風險與後果	8	53%	14	93%
	自覺能力	0	0%	0	0%
	安全帽使用知識	0	0%	0	0%
	安全帽保護能力	0	0%	0	0%
	口號	1	7%	0	0%
	其他	2	13%	0	0%
表達 方式 (複選)	真實案例	1	7%	2	13%
	明星代言	3	20%	0	0%
	現身說法	0	0%	0	0%
	專業分析	0	0%	0	0%
	戲劇表演	4	27%	13	87%
	動畫	7	47%	0	0%
	音樂	0	0%	0	0%
	模擬	0	0%	0	0%
	其他	3	20%	0	0%
敘述 手法 (複選)	教導	5	33%	0	0%
	比喻	0	0%	1	7%
	比較	0	0%	3	20%
	情境敘述	10	67%	10	67%
	報導	0	0%	1	7%
感受 類型	逗趣	5	33%	1	7%
	溫馨	0	0%	0	0%
	感傷	0	0%	1	7%
	震撼	1	7%	5	33%
	血腥	0	0%	2	13%
	實用	3	20%	3	20%
	其他	6	40%	3	20%
宣導 對象 (複選)	全民	10	67%	8	53%
	小學生	0	0%	0	0%
	青少年	5	33%	7	47%
	中年人	2	13%	5	33%
	高齡者	0	0%	0	0%

2. 高齡行人國內外宣導影片彙整表

內容		國內(13 部)		國外(6 部)		比較
		次數	比例	次數	比例	
傳遞 訊息 （複選）	標語	10	77%	1	17%	1. 國外影片大多呈現正確行為和高齡者生理影響之內容。 2. 國內影片大多呈現正確行為，並輔以標語。
	法規	1	8%	0	0%	
	高齡者生理影響	1	8%	3	50%	
	事故風險與後果	1	8%	2	33%	
	正確行為	11	85%	4	67%	
	其它	0	0%	1	17%	
表達 方式 （複選）	真實案例	1	8%	1	17%	1. 國外主要以戲劇表演作為表達方式。 2. 國內以動畫為主。
	明星代言	0	0%	0	0%	
	現身說法	0	0%	0	0%	
	專業分析	0	0%	1	17%	
	戲劇表演	4	31%	4	67%	
	動畫	7	54%	0	0%	
	音樂	0	0%	2	33%	
	模擬	0	0%	1	17%	
敘述 手法 （複選）	其它	1	8%	0	0%	1. 國外與國內均以情境敘述為主。 2. 國內另外多教導的手法。
	教導	3	23%	0	0%	
	比喻	0	0%	0	0%	
	比較	1	8%	0	0%	
	情境敘述	9	69%	5	83%	
感受 類型	報導	1	8%	1	17%	1. 國內影片感受類型多較平淡。 2. 國外多溫馨，國內多逗趣。
	逗趣	4	31%	0	0%	
	溫馨	0	0%	3	50%	
	震撼	1	8%	0	0%	
	感傷	0	0%	0	0%	
	血腥	0	0%	0	0%	
	實用	0	0%	1	17%	
平淡	8	62%	2	33%		

3. 酒後駕車國內外宣導影片彙整表

內容		國外(14 部)		國內(16 部)		比較
		次數	比例	次數	比例	
傳遞 訊息 (複選)	標語	3	14%	8	31%	1. 國外以真實案例搭配照片或顯示酒駕之事故資料，藉以呈現酒駕事故後果嚴重性。 2. 國內標語性影片眾多，皆使用簡短語句，灌輸民眾不要酒後駕車等。
	法規	0	0%	6	23%	
	車輛性能影響	0	0%	0	0%	
	駕駛能力影響	5	24%	4	15%	
	行人與高齡者之生心理影響	0	0%	0	0%	
	事故風險與後果	13	62%	5	19%	
	自覺能力	0	0%	0	0%	
	安全帽使用知識	0	0%	0	0%	
	安全帽保護能力	0	0%	0	0%	
	口號	0	0%	1	4%	
	其他	0	0%	2	8%	
表達 方式 (複選)	真實案例	3	21%	3	16%	1. 國外影片主要以戲劇表演方式為主。 2. 國內主要以動畫呈現方式最多，雖以動畫呈現酒駕相關內容，但某些相當逗趣，可使觀看者輕鬆接受欲傳達之訊息。
	明星代言	0	0%	2	11%	
	現身說法	1	7%	1	5%	
	專業分析	0	0%	0	0%	
	戲劇表演	9	64%	5	26%	
	動畫	0	0%	6	32%	
	音樂	0	0%	0	0%	
	模擬	1	7%	0	0%	
	其他	0	0%	2	11%	
敘述 手法 (複選)	教導	3	21%	7	44%	1. 國內外皆以情境敘述為主。 2. 國內教導影片亦占一部分。
	比喻	0	0%	0	0%	
	比較	0	0%	0	0%	
	情境敘述	11	79%	9	56%	
	報導	0	0%	0	0%	
感受 類型	逗趣	3	21%	3	19%	1. 國外傳達訊息以事故後果嚴重性為主，因而較為感傷，易觸動觀賞者。 2. 相當多影片觀賞完後無深刻感受。
	溫馨	0	0%	0	0%	
	感傷	4	29%	2	13%	
	震撼	2	14%	3	19%	
	血腥	1	7%	0	0%	
	實用	1	7%	0	0%	
	其他	3	21%	8	50%	
宣導 對象 (複選)	全民	0	0%	6	25%	國內外宣導對象以中年人及青少年為主。
	小學生	1	4%	1	4%	
	青少年	13	50%	7	29%	
	中年人	10	38%	9	38%	
	高齡者	2	8%	1	4%	

4. 安全帽國內外宣導影片彙整表

內 容		國外(7 部)		國內(23 部)		比 較
		次數	比例	次數	比例	
傳遞 訊息 (複選)	標語	0	0%	5	22%	1. 國內影片大多以事故風險與後果及安全帽使用知識為主要傳遞訊息。 2. 國外影片大多呈現事故後果嚴重，
	法規	0	0%	1	4%	
	車輛性能影響	0	0%	0	0%	
	駕駛能力影響	0	0%	0	0%	
	行人與高齡者之生心理影響	0	0%	0	0%	
	事故風險與後果	3	43%	12	52%	
	自覺能力	0	0%	0	0%	
	安全帽使用知識	2	29%	12	52%	
	安全帽保護能力	0	0%	10	43%	
	口號	0	0%	8	35%	
	其他	2	29%	0	0%	
表達 方式 (複選)	真實案例	4	57%	9	39%	1. 國內外均以真實案例為主要表達方式。 2. 國內的表達方式較為平均。
	明星代言	0	0%	2	9%	
	現身說法	0	0%	0	0%	
	專業分析	0	0%	5	22%	
	戲劇表演	1	14%	5	22%	
	動畫	0	0%	4	17%	
	音樂	0	0%	0	0%	
	模擬	1	14%	3	13%	
	其他	1	14%	8	35%	
敘述 手法 (複選)	教導	4	57%	15	65%	1. 國內外均以教導為主。 2. 國外另外使用情境敘述手法的比例亦高。
	比喻	1	14%	2	9%	
	比較	0	0%	3	13%	
	情境敘述	3	43%	6	26%	
	報導	0	0%	0	0%	
感受 類型	逗趣	1	14%	3	13%	國內外影片感受類型均以平淡為主要。
	溫馨	0	0%	0	0%	
	感傷	0	0%	2	9%	
	震撼	1	14%	2	9%	
	血腥	0	0%	1	4%	
	實用	0	0%	1	4%	
	其他	5	71%	14	61%	
宣導 對象 (複選)	全民	3	43%	15	65%	1. 國內的宣導對象以全民為主。 2. 國外以青少年與中年人為主要宣導對象。
	小學生	0	0%	1	4%	
	青少年	4	57%	8	35%	
	中年人	4	57%	6	26%	
	高齡者	1	14%	5	22%	

5. 安全帶國內外宣導影片彙整表

安全帶檢核表內容		國外(15 部)		國內(8 部)		比較
		次數	比例	次數	比例	
傳遞 訊息 (複選)	標語	14	93%	4	50%	國外影片大多在傳遞事故風險與後果，並多有標語強調影片重點。國內影片同樣以傳遞事故風險與後果為眾，但標語的比例卻減少，可能無法了解影片的重點內容。
	法規	0	0%	2	25%	
	車輛性能影響	0	0%	0	0%	
	駕駛能力影響	0	0%	0	0%	
	行人與高齡者之生心理影響	0	0%	0	0%	
	事故風險與後果	11	73%	5	63%	
	自覺能力	0	0%	0	0%	
	安全帽(帶)使用知識	0	0%	1	13%	
	安全帽(帶)保護能力	0	0%	1	13%	
	正確行為	4	27%	1	13%	
	其他	0	0%	0	0%	
表達 方式 (複選)	真實案例	3	20%	3	38%	國外主要以戲劇表演作為表達方式。國內則以動畫與真實案例為主，其餘分散較平均。
	明星代言	1	7%	1	13%	
	現身說法	0	0%	1	13%	
	專業分析	0	0%	1	13%	
	戲劇表演	9	60%	1	13%	
	動畫	0	0%	3	38%	
	音樂	0	0%	0	0%	
	模擬	1	7%	2	25%	
	其他	0	0%	1	13%	
敘述 手法 (複選)	教導	3	20%	3	38%	國外以情境敘述為主要敘述手法。國內則是以情境敘述以及教導手法的比例較高。
	比喻	0	0%	0	0%	
	比較	3	20%	0	0%	
	情境敘述	8	53%	3	38%	
	報導	0	0%	2	25%	
感受 類型	逗趣	0	0%	2	25%	國外影片的感受多為震撼，其次為平淡無感受。國內則以平淡無感受為大宗，其次為逗趣感受。
	溫馨	1	7%	0	0%	
	感傷	2	13%	0	0%	
	震撼	4	27%	1	13%	
	血腥	2	13%	0	0%	
	實用	1	7%	1	13%	
	其他(如平淡無感受)	3	20%	4	50%	
宣導 對象 (複選)	全民	2	13%	4	50%	國外的宣導對象幾乎以青少年與中年人為主。國內則係以全民或小學生為主要對象。
	小學生	0	0%	3	38%	
	青少年	13	87%	1	13%	
	中年人	12	80%	1	13%	
	高齡者	3	20%	0	0%	

附錄 5 焦點團體會議紀錄

一、超速焦點團體會議紀錄

二、高齡行人焦點團體會議記錄

三、酒駕焦點團體會議記錄

四、安全帽焦點團體會議紀錄

五、安全帶焦點團體會議記錄

一、 超速焦點團體會議紀錄

1. 台北監理所

開會時間	2011 年 4 月 11 日 (一) 下午 4:30
開會地點	台北監理所
與會人員	胡景峻、吳玫玫、劉辰有、倪藝桓、曾淞瑋、游朝偉、王義文、戴萬榮。
工作人員	高桂娟、林聖超、陳玟潔、盧湘蓁

超速原因整理：

超速原因：心情快樂、發洩壓抑心情、年輕人的習性、趕時間怕遲到、路上沒車不自覺、道路速限過低、車子性能好、心情不好或吵架、測試自己的極限。

影片優缺點整理：

影片	優點	缺點
1 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 白髮人送黑髮人，傳達悲傷。 2. 想到別人還有自己的家人。 3. 親情的感受。 4. 死的人沒知覺，還活的人有陰影。 	
2 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 情節看不懂。 2. 國內外文化不同，幽默感不同。
3 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 考慮車子發生事情的時候要怎麼辦，有引發思考。 2. 手法適合年輕人。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 沒深刻印象
4 		<ol style="list-style-type: none"> 1. 卡通影片不好，沒吸引力。 2. 看完覺得心寒、很糟糕，完全無感覺。 3. 看完沒印象，無警示作用。
5 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有血比較有警示作用。 2. 比較直接與刺激告訴我們。 3. 造成別人的傷亡，有警示作用。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 有些人會害怕。

影片	優點	缺點
6		1. 直接看到車輛超速撞下去 2. 新聞片段，過去就忘了。 3. 時間太長，應修剪前半段。
7		1. 卡通沒什麼感覺 2. 只適合教導初學者
8		1. 卡通沒什麼感覺 2. 影片內容為平常的常識 3. 只適合教導初學者
9		1. 簡潔有力。 2. 印象也還不錯。
10		1. 有呈現速限裡面比較安全。 2. 有專業的人講解比較有一點說服力。 3. 輸給有血腥的影片。

2. 台中監理所



開會時間	2011 年 4 月 12 日 (二) 上午 10:00
開會地點	台中監理所
與會人員	陳奕儒、黃仁傑、何政儒、郭應銘、張坤南、傅億昌、林金田、陳培元
工作人員	高桂娟、林聖超、卓欣慧、熊宇凡

超速原因整理：

休閒活動、表現帥氣的一面、路況在自己掌握中、年輕人的習性、趕時間怕遲到、路上沒車不自覺、道路速限過低、車子性能好、心情不好或吵架、測試自己的極限、職業需求。

影片優缺點整理：

影片	優點	缺點
1 	1. 傳達悲傷，想到別人還有自己的家人。 2. 親情的感受。	1. 有人看不懂 2. 主題呈現不明確 3. 沒重點
2 	1. 拍攝手法很可愛。 2. 內容有意境。 3. 有點諷刺的感覺。	1. 情節看不懂。 2. 國內外文化不同，幽默感不同。 3. 另類思考。
3 	1. 有引發思考，發生事故要怎麼辦。 2. 手法適合年輕人。	1. 不符合一般人超車的常理。
4 		1. 卡通影片不好，沒吸引力。 2. 看完覺得心寒、很糟糕，完全無感覺。 3. 看完沒印象，無警示作用。 4. 不懂影片邏輯是什麼，打電動跟超速沒關聯。

影片		優點	缺點
5		1. 覺得人生無常。 2. 表達讓人家一看就知道。 3. 有讓人覺得感動。	5. 太哀傷不喜歡
6			1. 時間太長，應修剪前半段。 2. 會有不良的示範，讓人有樣學樣，誤導別人。

建議：

1. 情節短且有故事情節，比較可以引人注意，血腥的深刻印象比較好。
2. 放恐怖的真實車禍，不打馬賽克，比較有效果。
3. 宣導可以加上一些事故的照片。
4. 影片最多兩分鐘，除非內容有趣。但無趣的內容，在短也不想看。

統計結果：

1. 普遍最喜歡有血腥、警惕的第五部。
2. 年長者(約 40 歲以上)對親情、白髮人送黑髮人的第一部較有宣導作用。
3. 青少年對幽默風趣的第二部較有宣導作用。
4. 一致認為卡通或無警示作用的第四部沒有宣導效果。

二、 高齡行人焦點團體會議記錄

1. 新北市淡水區

開會時間	2011 年 4 月 16 日 (六) 上午 9:30
開會地點	淡水國小 樂齡中心
與會人員	王學功、吳燕鳳、李金蓮、戴錦河、林坤木、梁蓉清。
工作人員	高桂娟、林聖超、陳玟潔、盧湘蓁、王曉惠

路段中穿越馬路的原因整理：

趕時間、圖方便、斑馬線很遠、警察沒抓、習慣性、要到對面辦事情、距離近。

影片優缺點整理：

編號	影片	優點	缺點
影片一		1. 卡通方式容易讓人了解。	1. 影片中的人像在跑步過馬路，車子又開很快很危險。 2. 這種形式的宣導片看太多了，沒有特色沒感覺。 3. 速度太快，看完不舒服。 4. 內容太多太複雜。 5. 印象不強烈，很快就忘記。
影片二		1. 很直接的告訴我們過馬路的真實情況，同時影片中也點出年紀大走路速度變慢會過不了馬路的事實。 2. 有不斷的被撞擊的模擬畫面讓人印象較深刻。 3. 受訪者現在都是一看到沒車，就趕快跑過去，這部影片的模擬情況與現實較貼近，比較容易引起共鳴。	1. 老人家會不知道什麼是「模擬」，但如果能有一個真正的事故模擬器放在捷運站那種地方那老人家體驗會比較容易體會。 2. 直接看是看得出來被撞，但第一次看不太懂影片傳達的意思。 3. 跑步機的速度太快不像老人家走路的速度。

編號	影片	優點	缺點
影片三		<ol style="list-style-type: none"> 1. 因為老人走路比較慢，須要有人陪同，該影片有傳達此感覺。 2. 政府應教導人民要如何過馬路，「老人主動舉手」或是「政府發牌子」最好，要過馬路時只要舉起手或是舉起牌子，大家就要協助老人家過馬路。 3. 有人協助老人過馬路，所以很喜歡。 4. 一看就了解老人要過馬路大家要禮讓他。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 呼口號沒用，這個影片只是作秀，主政者應該要做比較實際一點的，告訴我們事故的後果，即使出事時是老人的責任也要告訴我們，才能比較直接了當的知道問題、原因與後果。 2. 不可能隨時都有人陪同過馬路。
影片四		<ol style="list-style-type: none"> 1. 輕鬆活潑，利用代間互動的方式，讓人覺得年輕人很重視老人家。 2. 拍攝手法詼諧。 3. 該影片有宣導以及教育下一代的功用。 	
影片五		<ol style="list-style-type: none"> 1. 很震撼所以印象深刻，同時也感覺到傷心。 2. 有呈現後果嚴重程度。 3. 一個國家如果亂就要用較震撼的方式來喚醒國人注意，像台灣交通安全環境也沒有很好，所以要用震撼且有強烈對比的影片來讓大家注意。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 播放時間要慎選。 2. 如果可以再血腥一點更好。 3. 鏡頭可以再近一點拍攝。
影片六		<ol style="list-style-type: none"> 1. 影片的感覺會跟個人的舊經驗有關，很難定義好壞。 2. 提醒老人家不年輕了，過馬路不要逞強。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 影片用老公罵老婆的手法呈現不好。

建議：

1. 直接了當說明要怎麼做，且希望能說明原因，因為老人家思考能力比較弱，所以不喜歡還要思考才會懂的影片。
2. 將事故後果拍攝出來。

2. 台北市中正區

開會時間	2011 年 4 月 21 日 (四) 下午 2:00
開會地點	台北市中正區忠勤里服務處
與會人員	王學增、鄭淑珍、江玲玉、徐儲惠如、周萬居、魏建忠。
工作人員	高桂娟、林聖超、陳玟潔、盧湘蓁

路段中穿越馬路的原因整理：

趕時間、圖方便、斑馬線很遠、習慣性、要到對面辦事情、距離近。

影片優缺點整理：

編號	影片	優點	缺點
影片一		一看就看出來是在教導高齡者如何過馬路與怎麼遵守交通規則。 影片速度剛好不會太快。	一開始拍到小黃打呵欠有不良的示範。
影片二			不是一下子就看懂影片內容，不知道這是模擬，以為是在健身房跑跑步機。 模擬的方式不是真實畫面，感覺不到事故的真實震撼感。 如果實際體驗印象會更深刻。 影片時間太長。
影片三		輕鬆活潑。 拍攝手法詼諧有趣。 內容有告訴高齡者安全的過馬路知識。 一看就容易懂。	
影片四		有警惕作用，看完以後更會提醒自己要注意。 如果有更強烈的瞬間衝撞感覺以及血腥畫面會更好。	
影片五			講廣東話聽不懂。 內容太亂太複雜。 沒辦法讓人馬上看了就知道他在做交通安全宣導，不像新加坡那部，一看就明瞭。

建議：

1. 影片內容記的較深刻的都是第一個出現的畫面(ex:影片三很多人講的都是要穿淺色的衣服，這個內容是他們記得比較深刻的部分)，推想可能是第一個影像，讓他們印象較深刻，且後來的速度太快了所以一次無法記這麼多，因此對後面的內容幾乎沒有談到。
2. 用簡單明瞭、正面的方式教導老人家比較容易吸收，給老人家的東西要人讓他們一看就看懂，至少語言要讓人聽得懂。
3. 恐怖畫面有警惕的效果。
4. 暗喻的畫面(ex:香港片後面孫女的棒棒糖碎掉的畫面)短時間不容易看懂。
5. 真人實景的方式(像新加坡)更容易讓人印象深刻。

三、 酒駕焦點團體會議記錄

1. 桃園監理所

開會時間	2011 年 4 月 14 日 (四) 下午 15:00
開會地點	桃園監理所
與會人員	高桂娟、林聖超、陳玟潔、盧湘蓁

一、 討論八位受訪者喝酒後開車的經驗

- 喝酒後開車的場合和時機？
受訪者回答：多於聚餐場合。
- 若朋友喝酒後，他要自己開車回家，您會擔心什麼？
 1. 怕他發生意外
 2. 怕他發生意外不僅害了自己也連累他人。
 3. 怕他被警察抓。
 4. 知道朋友酒量，朋友喝掛了不讓他回家，若沒有的話便不會擔心
 5. 若擔心他會送他回家
- 若自己喝酒後，你要自己開車回家，您會擔心什麼？
多數受訪者回答為擔心被警察抓到，由於車輛隔天必須使用，所以必須當天開回去。或是路程短、路況熟悉，會想自己開車，但會擔心路邊突擊臨檢的警察。
- 您覺得許多人喝酒後會開車，這是什麼原因？
 1. 應酬所需
 2. 開來的車輛隔天必須使用
 3. 怕酒醉之後隔日不記得自己的車放在哪
 4. 想省計程車錢
 5. 路程短

二、 宣導影片觀賞及討論

受訪者觀賞完所有宣導短片後，一致認為第四片最符合現實生活及現況，認為目前影片多太過制式，無法引起共鳴。

2. 高雄監理所

開會時間	2011 年 4 月 16 日 (六) 下午 15:00
開會地點	高雄監理所
與會人員	高桂娟、林聖超、陳玟潔、盧湘蓁

一、討論八位受訪者喝酒後開車的經驗

- 喝酒後開車的場合和時機？
 1. 跟朋友聚餐、小酌
 2. 上班時間，工作需求
 3. 下班之後公司附近和同事小酌
 4. 尾牙
- 若朋友喝酒後，他要自己開車回家，您會擔心什麼？
 1. 會載他回家
 2. 擔心發生交通事故
- 請告訴我們酒後開車的經過以及車禍後果？
 1. 摔到馬路施工洞口，造成身體半邊嚴重受傷。
 2. 反應速度變慢
 3. 注意力不集中
- 您知道『酒』對人的生理會產生什麼影響？對開車會產生什麼影響？
 1. 記憶力會減退
 2. 喝太多隔天都會忘記別人交代的事情
 3. 車速變快，趕快回家
 4. 精神不集中

二、宣導影片觀賞及討論

受訪者觀賞完所有宣導短片後，多認為第四片最符合現實生活及現況，第六片受訪者認為可引起內心感動。認為國外宣導影片較難理解。

四、安全帽焦點團體會議紀錄

1. 高雄區監理所

開會時間	2011 年 4 月 20 日 (三) 下午 2:30
開會地點	高雄區監理所
與會人員	蔡正文、譚智恩、黃資涵、傅明月、謝柳勇、謝素美、謝淑芳、蔣政道
工作人員	高桂娟、林聖超、陳玟潔、盧湘蓁、熊宇凡

一、你覺得駕駛者/乘客不戴安全帽的原因是什麼？

天氣熱不想要戴安全帽，戴了有悶熱感、太麻煩懶得戴、一直脫和戴安全帽不方便、在家附近、去附近買東西、怕頭髮亂愛漂亮、鄉下地區當地人不戴，外地人才戴、鄉下地區較不會開單。

二、你平常如何戴安全帽？



戴半罩式安全帽時，安全帽帽帶不扣上，直接將兩條帽帶塞在衣服裡面，因為扣帽戴太麻煩了且不舒服、把安全帽的帽戴直接扣在後面。

三、你覺得是否安全？

四、你曾經思考過我們都戴了安全帽，為何命還是不保？

騎車速度太快、安全帽有一定撞擊力的程度、不合格安全帽、不正確配戴安全帽、帽戴的鬆緊度、

五、影片觀後感

影片	優點	缺點
1. 	1. 有說明有帶和未帶的差異。	1. 內容太單調，且沒有很真實。 2. 加入旁白，印象會更深刻。 3. 太科幻，有戴安全帽撞到自己抽兩下又爬起來，不太寫實。 4. 不太真實感，沒將事故發生過程描述出來。
2. 		1. 可將內容再作修改，可改成未戴安全帽會變成植物人或連累家裡的人且照顧你一輩子。 2. 沒有顯示出後果的嚴重，容易記不住。 3. 影片內容太長。

影片	優點	缺點
3. 	1. 發生事故時，誰也不想變成這樣。	1. 一開始會看不懂，表達不明確。 2. 有點噁心。 3. 影片內容再作修改會更好。
4 	1. 有扣緊的動作，如果帽帶沒有扣緊的下場，就像原子筆一樣斷水，命不保，蠻特別的一片。 2. 影片內容較有含意。 3. 內容簡單扼要，訴求重點清楚。 4. 音效配合得很好，有震撼感。	1. 剛開始看不懂，要到後面才看得懂。 2. 可加入旁白會更好。
5. 	1. 較輕鬆。 2. 給小朋友看較適合。	1. 主題複雜。 2. 主題沒有連貫。 3. 影片內容有嘲笑別人的片段，是不良的示範。
6. 	1. 有教導如何正確配戴安全帽。 2. 宣導內容較清楚。 3. 宣導對象可從幼稚園開始教導，瞭解安全帽是要保護個人安全，不是帶給警察看。 4. 有做撞擊實驗，瞭解到安全為何要戴安全帽，印像蠻深刻的。	

2. 雲林監理站

開會時間	2011 年 4 月 9 日 (六) 上午 9:30
開會地點	雲林監理站
與會人員	程愛蘭、廖晏芝、張明國、曾東淵、陳長男、張家科、劉欣宜、簡錕源
工作人員	高桂娟、林思余、葉姍伶

一、你覺得駕駛者/乘客不戴安全帽的原因是什麼？

怕熱不戴比較涼、怕髮型會亂掉、懶得戴、麻煩、離家近、距離近、穿戴不方便、警察臨檢的地點大概都知道、防護鏡容易刮花、去田裡工作就會不戴安全帽。

二、你平常如何戴安全帽？

帽戴不鬆不緊的扣在下巴、帽戴未扣上、帽帶往後扣、戴全罩式安全帽就不會扣帽戴

三、你覺得是否安全？



帽戴未扣上有一點不安全、安全帽比工地帽更容易滑動，較不安全

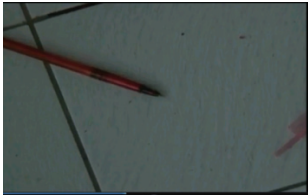
全罩式安全帽比半罩式安全帽安全、

四、你曾經思考過我們都戴了安全帽，為何命還是不保？

騎太快、材質不同、撞到身體其他部位、撞到車種不同也會有不同的結果、

五、影片觀後感

影片	優點	缺點
1. 	1. 有說明未帶和有戴安全帽的差別。 2. 簡單明瞭。	1. 可加入頭受到撞擊的過程(可用動畫或慢動作表達)。 2. 有戴安全帽但帽戴未扣緊，容易有誤導的現象。
2. 	1. 有提供法規、數據資料。 2. 有數據說明戴安全帽的重要。 3. 有提到未戴安全帽會罰錢。	1. 有數據資料，戴安全帽讓自己安心。 2. 這一部對高齡者較無感覺。

影片	優點	缺點
3. 	1. 拍的比較好，較精緻。 2. 比較血腥、悲傷，但比較接近於事實，事故發生後會造成家人的悲痛。 3. 有說明未戴安全帽的會產生的後果。	1. 頭部發生意外，不一定是沒戴安全帽。
4. 	1. 原子筆有把未戴安全帽的情境有表達出來。 2. 簡潔有力。 3. 原子筆未將筆蓋扣上，筆水就會流出來，比喻安全帽帽戴未扣上會造成頭流血。	1. 用原子筆比喻安全帽很奇怪。 2. 一開始看不懂要表達的內容，不直接。 3. 可加入旁白較容易看懂，也較有效果。 4. 用筆水來代表血較無感覺，可用真的流血，感觸會更深。
5. 	1. 有說要戴安全帽。 2. 蠻有趣的，有宣導，有提到主題。	1. 影片中主角被別人嘲笑而勉強戴安全帽，一但沒有此動力，又會不戴安全帽，影片沒有說明戴安全帽的重要性。
6. 	1. 有宣導的作用。 2. 有說明正確配戴方式，有交通安全教育的意義。	1. 內容可再介紹更詳細，說明哪些標章可買或哪家廠商較好等。

五、安全帶焦點團體會議記錄

1. 高雄區監理所

開會時間	2011 年 4 月 13 日 (三) 下午 2:20
開會地點	高雄區監理所
工作人員	高桂娟(主持人)、林聖超(記錄者)、陳玟潔、盧湘蓁
與會人員	余其俊、王譯鋒、黃炳昇、陳佳慶、林彥良、余俊昇、周美芷、黃仁福

一、你覺得自己或別人開車時會繫安全帶有哪些原因？

親身經歷過沒繫安全帶發生事故、受其他人的影響、安全考量、法規規定、家庭因素、車子具提醒功能、家人會提醒。

- (1) 6 號：十幾年前，我剛考到駕照不久，開貨車下交流道時沒注意到紅燈左轉車輛而煞車不及撞上去，因沒繫安全帶而向前衝撞到擋風玻璃，原以為手應該撐得住，但遇到突發狀況時根本來不及反應，手也撐不住。發生那次事故後，雖然法令還沒規定，但已經開始開車會繫安全帶了。
- (2) 3 號：每次搭別人的車時，看到車上的大家都會繫安全帶也就習慣跟著繫，當自己開車的時候也會繫安全帶。另外像 6 號先生講的一樣，緊急煞車時就算有繫安全帶也仍會有衝擊，因此基於安全上的考量有繫安全帶比較好。
- (3) 4 號：本身有在玩車，車速都很快，所以知道安全帶的安全性，平常都會繫著以策安全。(參加講習原因是超速違規)
- (4) 5 號：第一個原因是法規，第二個原因是因為有家人所以會注重自己的安全，因此習慣會繫。
- (5) 8 號：經歷過一次車禍之後就會繫安全帶了，當時衝擊太大導致頭部受傷，回想當時如果有繫安全帶，可能造成的傷害就比較小。
- (6) 7 號：大部分都人家載我，怕人家罰錢。
- (7) 1 號：基本上我沒切身之痛，但因為車子本身沒繫安全帶就會叫，另外我都會載家人，家人也會提醒，還有法令的罰則，雖然有時候被罰心裡會不太舒服，但這是對道路駕駛人以及整個交通的幫助，也是好事。
- (8) 2 號：平常是被載的，有時候會繫有時候不會繫，當想到或順手時就會繫，有時沒繫會被念，也是會受其他人的影響。

二、你覺得自己或別人開車時不會繫安全帶有哪些原因？

覺得不舒服(尤其是小孩或老人家)、安全帶壞掉、距離近穿脫不方便、年輕人覺得不繫很酷、沒有警察、沒有身歷其境過。

- (1) 5 號：小孩子最常不繫(目前有國小與幼稚園的小孩)，因為繫了會不舒服，但我還是會強制他繫，另外老人家有時候也會嫌，媽媽體型大繫了比較緊也會覺得不舒服。還有安全帶壞掉時，也不會繫。
- (2) 4 號：像我平常工作送貨，當距離短時，例如不到一百公尺，因為穿脫麻煩就不會繫，甚至連車門都不關。
- (3) 8 號：習慣。
- (4) 7 號：有些是沒有習慣要繫，像我兒子就不繫，已經在旁邊提醒他要繫安全帶，但他聽了也無動於衷，繫給他看也還是不繫，兒子會說等等就到了。像我二姊夫一上車就會繫，坐他旁邊也就一定要繫，其實這已養成一種習慣性動作，當開車的人習慣養成，一上車自然就會繫，有時候也是個人修養問題。
- (5) 7 號：現在年輕人可能覺得不繫安全帶很帥很酷，即使法規有規定要繫，不怕會被罰。
- (6) 3 號：我有些朋友會覺得不繫安帶比較自在感覺比較好，但我們還是會跟他提醒說要繫安全帶，只是有些會聽有些不會聽。
- (7) 7 號：當前面有臨檢時就會趕快繫上。有些人是一定要身歷其境後才會繫，不見棺材不掉淚，很奇怪!!!
- (8) 5 號：安全帶對小孩子而言太大，但當小孩子沒有安全座椅時，就沒辦法繫，因此有些家長乾脆抱著小孩。一般房車若有兩個小孩時，後座只能放下一個安全座椅，另一個小孩就沒辦法繫。

三、前座乘客與後座乘客不繫安全帶原因的差異。

- (1) 7 號：後座不會繫，現在後座要繫是不是。不過我們都是沒在繫後座。
- (2) 3 號：頻率非常低。
- (3) 6 號：現在車子作的比較安全，時速 60 不要超速應該都比較沒事，我現在上高速公路，都叫後座要繫，像孫中山的孫女，胡志強的老婆，許瑋倫也是，撞上去之後，人往前飛，不管力道多大都一樣，如果前面的座椅沒有擋到的話，後座飛到前擋風玻璃，頭撞到就會碎掉。所以我上高速公路，都會叫他們繫上去，如果一般道路比較不會叫他們去要求。一般道路就不會。(所以你是看速度??)

- (4) 6 號：主要是安全考量，車上載人就是你的責任。而且載的都是親人。
- (5) 6 號：如果你是開車的人你上車就會繫，你去坐人家的車，你不能掌控車子，你就會怕，你坐計程車，你不相信他的技術，不管前後作我都會繫，我也不希望撞到之後，去撞到玻璃，我對前面的擋風玻璃會有一種障礙。我是覺得後座是看時速啦，不過現在法規，後座要抓也很難。
- (6) 8 號：被照相過。不過現在車子有很多隔熱紙。
- (7) 6 號：像我常載人，前面的人拿東西，找東西，如果你起身速度太快會卡住，一般前座會覺得很麻煩，就不繫。
- (8) 3 號：除了駕駛以外，都會拿東西。
- (9) 6 號：他們常拿就會常卡住，就會不舒服，就找理由不繫，不過我還是會要求。
- (10) 1 號：我說一個，我常常出差，我開車跟坐朋友的車都會繫，我有一個情況會不繫，坐小巴的時候，上車就會卡住，而且行李又多，有時候就會很煩，煩的時候就會忘了。有時候不繫安全帶，是淺意識的問題，不過最後才會繫，但可能有時候要提醒。坐後座還是會繫，我已經習慣了，會比較心安。

四、未繫安全帶可能會帶來甚麼危險性。

- (1) 5 號：有時候有載人家，小孩子會往前衝。
- (2) 6 號：最嚴重就死掉，不然就輕傷。危險性就那幾個。
- (3) 3 號：嚴重的程度而已。
- (4) 6 號：常常看報紙，死掉就飛出去那幾個。常看報紙就知道，他真的能救你。

五、請先看影片，看完之後，討論哪幾部比較有印象，為什麼？

- (1) 6 號：我比較喜歡第六部，前面比較幽默，後面有對比，有繫跟沒繫看出效果。沒有比較不喜歡，還有第四部，可能可以給小朋友看，而且他有明確告訴小朋友。
- (2) 3 號：5 跟 6。第六部有呈現結果給你看，還有撞擊的次數超乎你的想像。第五部的話，文字的敘述跟照片音效，讓你有一個驚悚的感覺。比較有印象，而且有說明身首異處跟有血。第二步的話我是覺得想講的不夠詳細，有些人可能不知道他在幹嘛，會忽略過去，所以比較不喜歡。

- (3) 1 號：第四部跟第五部，第四部不只講安全帶也有安全帽，我覺得他有點不合常理，第五部是有實例，有不繫的後果，第五部有些效果不好，可能可以在桿子上有血跡，繼續再說明為什麼。2 的話太抽象，不喜歡。
- (4) 2 號：5 和 6。就覺得它們呈現有後果，就會想要去繫，如果換成自己的話。第二部我就看不懂。
- (5) 6 號：我比較喜歡第二部，跟第六部，第二部其實你要看，他就跟你講他轉頭看他妻兒，當你看到之後，他女兒跟他老婆趕快給她 HOLD 住，看得懂就看得懂，看不懂就比較抽象，安全帶是他女兒的一個希望，如果剛剛老婆沒衝出來，他就看不到他了，涵意比較大。第六部有三個屍體，沒繫那個飛來飛去，導致裡面乘客有三個死掉。你沒有繫安全帶，就沒任何藉口，但你可能因為隔壁那個害到你自已，反倒是可以提醒全車的人都要繫。我覺得第一部比較單調，不知道是不是經費不足，第三個也是沒甚麼意義，沒教導沒震撼，一般人看到會覺得沒甚麼。我覺得第五部，後面應該可以講一句，如果他有繫安全帶就不會這樣了，因為他沒繫才身首異處，最後可以在講一下安全帶會如此重要，這一部會更好，讓看的感覺更好。有的人會沒辦法去體會，最後可以做總結。會讓人更探討安全帶重要性。
- (6) 4 號：我比較喜歡 2.4.6，像第一部，可能看過就過了，不會有特別感覺，第二部我覺得有的人看不懂，但我覺得不錯，在國外效果比較好，在國內應該比較多看不懂，安全帶就會想到家人。第三部新聞看久就忘了。第四部小孩比較會看得懂，如果有大人順便教導，讓小孩在成長，第五部的話，我一開始覺得不錯，會怕怕的，出去再進來之後，好像看完恐怖片之後就忘了。當下有怕的感覺，如果再重新編輯，比較重要的地方再強調。第六片是最喜歡的。第六部有真實碰撞的場景跟後果。
- (7) 7 號：第六個，讓人家知道要繫安全帶，其他看不出來，還有第四部，對小朋友比較好，從小養成交通安全，身教很重要。第四片我覺得家庭父母看也蠻適合，有較導的作用，一、三、五部看新聞都看的到，二號我也看不懂，看你的方向在哪裡，看得懂就覺得家人在保護他，如果不告訴你主題是安全帶，就會不知道。


六、繫或不繫安全帶原因整理：

會繫安全帶的原因：事故時沒繫安全帶會無法控制地往前衝、車上的人都有繫、安全上的考量、車速較快、法律規定、有家人、經過車禍後的衝擊太大，以後就會繫、怕罰錢、沒繫安全帶車子系統會叫、想到才會繫。

不繫安全帶的原因：小孩子繫安全帶不舒服(國小以下或體型大的老人

家)、安全帶壞掉(卡榫壞掉)、距離近,穿脫不方便、沒有習慣會繫、同車都是年輕人時有時不會繫安全帶、沒有警察、沒有經歷過事故、小孩子太小沒有安全座椅 安全帶沒辦法繫、常拿東西或要下車,覺得麻煩不會繫、有時轉身會卡住不舒服、七人座比較擠時就心情煩不會繫安全帶。

影片	優點	缺點
1 	無。	1. 比較單調,不知道是不是經費不足。 2. 可能看過就忘了,不會有特別感覺。 3. 時間太短,強調的主題不明顯。
2 	1. 可以給小朋友看。 2. 安全帶是老婆女兒的一個希望,如果剛剛老婆沒衝出來,他就看不到他了,涵意比較大。 3. 在國外效果比較好,在國內應該比較多看不懂,由安全帶就會想到家人。	1. 講的不夠詳細,有些人可能不知道這在幹嘛。 2. 太抽象,不喜歡。 3. 如果不告訴你主題是安全帶,就會不知道。
3 	無。	1. 沒教導沒震撼,一般人看到會覺得沒甚麼。 2. 新聞看久就忘了。
4 	1. 可讓大人順便教導小孩。 2. 對小朋友比較好,從小養成交通安全,身教很重要。 3. 第四片我覺得家庭父母看也蠻適合,有較導的作用	1. 不只講安全帶也有安全帽,覺得他有點不合常理。 2. 如果給大人看就還好。
5 	1. 文字的敘述跟照片音效,讓你有一個驚悚的感覺。 2. 有說明身首異處跟有血跡,會比較有印象。 3. 有實例,呈現不繫的後果,	1. 後面應該可以加一句,如果他有繫安全帶就不會這樣了,因為他沒繫才身首異處,最後可以再講一下安全帶的重要,這一部會更好。 2. 一開始覺得不錯,會怕怕的,但好像看恐怖片一樣,看完之後就忘了。 3. 建議比較重要的地方再強調。

影片	優點	缺點
6 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 前面比較幽默，後面有對比，有繫跟沒繫看出效果。 2. 有呈現結果給你看，還有撞擊的次數超乎你的想像。 3. 你沒有繫安全帶，就沒有任何藉口，但你可能因為隔壁那個害到你自己，反倒是可以提醒全車的人都要繫。 4. 有真實碰撞的場景跟後果。 5. 有讓人家知道要繫安全帶。 	無。

2. 雲林監理站

開會時間	2011 年 4 月 20 日 (三) 上午 10:00
開會地點	雲林監理站
工作人員	高桂娟(主持人)、林思余、葉佩伶
與會人員	周宗賢、王晴誼、龔曉娟、陳鴻銘、郭詠強、張文龍、林秀娟、林俊丞

一、你覺得自己或別人開車時不會繫安全帶有哪些原因？

- (1) 1 號：坐副駕駛座也會繫，後座就不會繫安全帶。
- (2) 2 號：會繫安全帶，因為有規定，安全的原因，習慣。市區像送貨的一下就要下車(距離短)，穿脫比較方便，上高速公路為了安全問題，不會一直常上上下下，所以就會繫，副駕駛座也會繫，後座不會繫安全帶。
- (3) 3 號：(陪小孩來)副駕駛座也會繫，後座不會繫安全帶。
- (4) 4 號：副駕駛座也會繫，後座不會繫安全帶。
- (5) 5 號：收費站會拍照取締被抓過沒有繫安全帶，副駕駛座也會繫，後座不會繫安全帶。
- (6) 6 號：近程就不會繫，副駕駛座也會繫，舊式車輛後座沒有安全帶，要繫也沒辦法繫，後座不會繫安全帶，自己的車比較不會繫，過地磅只繫一半也會被抓。
- (7) 7 號：後座不會繫安全帶。
- (8) 8 號：(陪小孩來)普通沒有繫，上高速公路才會繫，因為抓比較嚴，副駕駛座還是只會上高速公路才會繫，超過 20 年的車後座大部分都沒安全帶，後座不會繫安全帶，因為沒規定。

二、未繫安全帶可能會帶來甚麼危險性。

- (1) 2 號：遇到撞擊力會彈出去。
- (2) 7 號：不繫安全帶會造成閉鎖性受傷，嚴重會骨折

三、請先看影片，看完之後，討論哪幾部比較有印象，為什麼？

- (1) 1 號：都沒看過這六片，比較喜歡第四片卡通，喜歡卡通，有感覺到安全帶的重要性。不喜歡第五片，因為都沒說到沒繫安全帶是危險的，如果加強主題會好一點。

- (2) 2 號：比較喜歡第三片，國人比較會注意哪個人發生哪些事故，有專家說明。(第二部)沒繫安全帶，可能因為沒繫安全帶，家庭怎麼辦，(第四部)主題混亂。
- (3) 3 號：第二部看不懂，領悟不到第二部的意思，第四部也不錯，大人小孩都看得懂，第一部也不錯覺得大人小孩都看得懂的就是好的，可以教小孩，以身作則。(第一部)溫馨影片，(第二部)意會不到意思。
- (4) 4 號：都覺得影片都 ok，都有講到重點，第一部比較不明確，因為只有兩條，第三、第五部直接教條式，比較喜歡第四部，一看就知道。建議 (第二部)要有字在旁邊說明。
- (5) 5 號：比較喜歡第六部，內容比較嚴重，比較不喜歡第四部，看完後印象不深刻，只想笑。(第二部)平常沒有主題會不知道在播甚麼，(第三部)副駕駛座比較少會座好好的。
- (6) 6 號：比較喜歡第三部，因為開大貨車會聽收音機、無線電，第五部因為車子蛇行才會、酒駕才會飛出去，比較喜歡新聞，因為比較現場，因為跟職業有關。(第三部)新聞曝光率比較高，(第四部)車子裡的小孩也不能站起來。
- (7) 7 號：比較喜歡第一部與第三部，第一部比較有趣，第三部解說詳細，第二部最不喜歡，覺得像是默劇，看不懂，第四部太長，感覺不出重點。第五部一開始會不知道講甚麼，不是重要的太長了。
- (8) 8 號：比較喜歡第六部，簡單明瞭，沒繫後果就很嚴重，不喜歡第二部，沒有說明，看不懂，第一部要改，只有說高速公路要繫安全帶，內容是 ok。(第一部)一上車就要繫，不管前座後座，(第二部)缺少說明，加了說明後接受度還是不高，不是每個人都會了解，(第三部)舊式是固定，新的可以調整。有數據、報導性所以比較深刻，(第四部)安全帶宣導效果不強、模糊，(第六部)要強調有繫跟沒繫，結果應該要不一樣(一死一不死)。

四、我們重新再看一次片子，看有沒有要補充的地方。

- (1) 2 號：(第一部)覺得輕鬆好笑
- (2) 4 號：片子的印象不是在安全帶
- (3) 5 號：片子的印象不是在安全帶

五、繫或不繫安全帶原因整理：

會繫安全帶的原因：因為有法規規定、安全問題、習慣、普通道路不會繫，上高速公路才會繫，因為收費站會拍照，一般道路不太會(法規)、送貨須上下車

方便。

不繫安全帶的原因：近程不太會繫、上下貨為方便、上高速公路才會繫、法令尚未規定後座要繫、舊型車後座無安全帶可繫、沒有習慣、警察較看不到後座沒繫

影片	優點	缺點
1 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大人小孩都看得懂。 ● 溫馨影片。 ● 有趣影片。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 只有提到高速公路要繫安全帶，內容要修改。
2 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有考慮到家庭的感受。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 情節看不懂。 ● 像默劇。 ● 要有字在旁邊說明，沒有說明，看不懂。
3 	<ul style="list-style-type: none"> ● 有專家說明，解說詳細。 ● 國人較會注意哪些人發生哪些事故。 ● 跟職業有關，開大貨車只能收聽廣播聽到新聞。 ● 新聞曝光率比較高。 ● 有數據、報導性所以比較深刻。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 直接教條式。 ● 舊式車輛的安全帶是固定的，新式車輛才可以調整。
4 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大人小孩都看得懂。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主題混亂。 ● 印象不深刻。 ● 車子裡的小孩不能站起來，是不良示範。 ● 安全帶宣導效果不強、模糊。
5 	<ul style="list-style-type: none"> ● 無 	<ul style="list-style-type: none"> ● 直接教條式。 ● 都沒說到沒繫安全帶是危險的，如果主題再加強會更好。 ● 一開始不知道重點在哪 ● 非重要劇情太多了。
6 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故後果比較嚴重。 ● 簡單明瞭，沒繫後果就很嚴重。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 要強調有繫跟沒繫，結果應該要不一樣。

附錄 6 宣導影片偏好調查問卷

超速宣導影片之偏好調查

您好：

本系與交通部運輸研究所合作執行交通部道路安全委員會補助之「道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)」，希望透過問卷調查了解您對超速宣導影片之偏好與感受，您的寶貴意見將作為往後政府單位改善宣導教材之參考，本問卷內容僅供學術研究之用，請您放心填答，誠摯感謝您的協助。

敬祝 鈞安

計畫主持人：淡江大學運輸管理學系 張勝雄副教授 敬上

第一部份 影片觀後感

請看完一部影片後，就您觀看後的感覺填答(勾選)下列31題問題，之後，再看另一部影片並重新進行填答，依此步驟共須觀看三部影片並填答三次。

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片有												
1. 印象深刻的標語	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
2. 印象深刻的片段	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
3. 不合邏輯的內容	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
4. 實用的知識	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
5. 明確的主題	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
6. 看不懂的劇情	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
7. 時間太長	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片的內容有												
8. 超速容易撞到人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
9. 超速撞到人會有刑事責任	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
10. 超速撞到人要負擔龐大費用	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
11. 超速會有罪惡感	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
12. 事故害人家庭破碎	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
13. 人生無常，隨時可能發生意外	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
14. 超速事故容易傷及無辜	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
15. 發生事故會造成一輩子的遺憾	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
16. 超速車輛不容易煞車	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
17. 駕駛者遇到緊急狀況會反應不及	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
18. 超速時駕駛者視覺範圍會變小	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片很												
19. 逗趣	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
20. 溫馨	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
21. 震撼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
22. 感傷	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
23. 血腥	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
24. 平淡無感覺	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片適合給誰看												
25. 小學生	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
26. 年輕人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
27. 中年人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
28. 高齡者	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片讓您												
29. 喜歡的程度，請評分 (0分：不喜歡 10分：最喜歡)	_____分				_____分				_____分			
30. 了解超速是危險的行為，請評分 (0分：不了解 10分：完全了解)	_____分				_____分				_____分			
31. 願意遵守速限的程度，請評分 (0分：不願意 10分：非常願意)	_____分				_____分				_____分			

32. 您認為**最好的超速宣導影片**應具有下列哪些內容？(可複選，最多五項)

- ☐1. 印象深刻的標語 ☐2. 印象深刻的片段 ☐3. 實用的知識 ☐4. 明確的主題
☐5. 簡短的播放時間 ☐6. 超速容易撞到人 ☐7. 事故害人家庭破碎
☐8. 超速撞到人要負擔龐大費用 ☐9. 超速會有罪惡感
☐10. 人生無常，隨時可能發生意外 ☐11. 超速事故容易傷及無辜
☐12. 發生事故會造成一輩子的遺憾 ☐13. 超速車輛不容易煞車
☐14. 駕駛者遇到緊急狀況會反應不及 ☐15. 超速時駕駛者視覺範圍變小
☐16. 其他

33. 您認為**最好的超速宣導影片**為下列哪種感受？(可複選，最多二項)

- ☐1. 逗趣 ☐2. 溫馨 ☐3. 震撼 ☐4. 感傷 ☐5. 血腥

34. 針對具備第 32 與 33 題的影片內容與感受的影片，會讓您更願意遵守速限的程度，請評分。(0分：不願意 10分：非常願意) _____分。

第二部份 了解超速的原因與超速的後果認知

問卷說明：下列各題並無正確答案，請依照您的實際感受在適當空格中勾選。

1. 你覺得**駕駛者超速**的原因是什麼？(可複選，最多三項)

- | | | |
|---------------------------------------|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1. 使你心情快樂 | <input type="checkbox"/> 2. 發洩壓抑的心情 | <input type="checkbox"/> 3. 可以節省時間 |
| <input type="checkbox"/> 4. 尋求刺激的感覺 | <input type="checkbox"/> 5. 當作休閒活動 | <input type="checkbox"/> 6. 表現帥氣的一面 |
| <input type="checkbox"/> 7. 習慣性超速 | <input type="checkbox"/> 8. 路況在自己的掌控之中，所以超速 | |
| <input type="checkbox"/> 9. 測試自己的極限 | <input type="checkbox"/> 10. 速限過低，容易超速 | |
| <input type="checkbox"/> 11. 職業需求 | <input type="checkbox"/> 12. 路上沒車，無意間超速 | |
| <input type="checkbox"/> 13. 車子性能普遍較好 | | |

2. 你覺得**駕駛者超速**會產生什麼後果？(可複選，最多三項)

- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 1. 擔心被罰錢 | <input type="checkbox"/> 2. 製造交通問題 | <input type="checkbox"/> 3. 影響其他駕駛者或路人 |
| <input type="checkbox"/> 4. 自己會發生危險 | <input type="checkbox"/> 5. 別人會有壞印象 | <input type="checkbox"/> 6. 發生意外後非死即傷 |

第三部份：個人基本資料

1. 出生年月：民國_____年_____月
2. 性別：☐1.男 ☐2.女
3. 教育程度：☐1.小學 ☐2.國中 ☐3.高中 ☐4.大學 ☐5.研究所以上
4. 婚姻狀況(可複選)：☐1.未婚 ☐2.已婚 ☐3.離婚 ☐4.育有子女
5. 職業別：☐1.農林漁牧狩獵 ☐2.製造業 ☐3.礦業與土石採集 ☐4.水電燃氣業
☐5.營造業 ☐6.商業 ☐7.運輸、倉儲與通信
☐8.公共行政、社會服務 ☐9.金融、保險、不動產與工商服務業
☐10.退休人員 ☐11.學生 ☐12.其他_____
6. 職位別：☐1.管理人員 ☐2.專業人員(含工程師) ☐3.助理專業人員(含技術員)
☐4.司機或送件人員 ☐5.一般工作人員 ☐6.無
7. 平常開(騎)車的縣市(如果不騎車或開車，請填寫無)：_____
8. 您平常開車的廠牌(如果不開車，請跳至第11題)：
☐1.Audi ☐2.Benz ☐3.Bmw ☐4.Volvo ☐5.Mazda ☐6.Jaugar ☐7.Honda
☐8.Toyota ☐9.福特 ☐10.裕隆 ☐11.三菱 ☐12.現代 ☐13.法拉利 ☐14.保時捷
☐15.福斯 ☐16.其他_____
9. 承上題，車輛規格：☐1.雙門車 ☐2.三門車 ☐3.四門車 ☐4.其他_____
10. 承上題，車輛的排氣量：
☐1.1500cc以下 ☐2.1600~2000cc ☐3.2100~2500cc ☐4.2600~3000cc
☐5.3100~3500cc ☐6.3600~4000cc ☐7.4000cc~4500cc ☐8.4500cc以上
☐9.不知道
11. 您喜歡下列哪一些休閒活動(可複選，最多五項)：
☐1.登高山(如玉山) ☐2.衝浪 ☐3.自助旅行 ☐4.高空彈跳 ☐5.騎重機
☐6.騎越野車 ☐7.跳傘 ☐8.攀岩 ☐9.泛舟 ☐10.潛水
☐11.騎自行車 ☐12.閱讀 ☐13.逛街 ☐14.健身 ☐15.集郵
☐16.球類運動 ☐17.攝影 ☐18.跳舞 ☐19.網路遊戲 ☐20.看電影
☐21.其他_____
12. 您曾經被取締的違規行為(可複選)：
☐1.酒後駕車 ☐2.超速 ☐3.蛇行與競技 ☐4.闖越平交道 ☐5.無照駕駛
☐6.違規停車 ☐7.違規肇事以至吊扣駕照 ☐8.未依規定裝載 ☐9.闖紅燈
☐10.拆除消音器 ☐11.未依規定超車、讓車
13. 您曾經發生交通事故的次數，(除了開車、騎機車、騎腳踏車與其他人、車發生碰撞外，也包括自己衝出路外或衝撞路旁各類障礙物等大小車禍)
☐1.零次 ☐2.一次 ☐3.二次 ☐4.三次以上

高齡行人宣導影片之偏好調查

敬愛的長輩，您好：

本系與交通部運輸研究所合作執行交通部道路安全委員會補助之「道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)」，希望透過問卷調查瞭解您對高齡行人宣導影片之偏好與感受，您的寶貴意見將作為往後政府單改善宣導教材之參考，本問卷內容僅供學術研究之用，請您放心填答，誠摯感謝您的協助。

敬祝 鈞安

計畫主持人：淡江大學運輸管理學系 張勝雄副教授 敬上

第一部份 個人基本資料

1. 您聽得懂國語嗎？☐₁.聽得懂 ☐₂.聽不懂
2. 您聽得懂台語嗎？☐₁.聽得懂 ☐₂.聽不懂
3. 您看得懂國語嗎？：☐₁.看得懂 ☐₂.看不懂
4. 出生年次：民國_____年
5. 性別：☐₁.男 ☐₂.女
6. 教育程度：☐₁.不識字 ☐₂.識字(但未就學) ☐₃.小學 ☐₄.國中 ☐₅.高中
☐₆.大學 ☐₇.研究所以上
7. 婚姻狀況：☐₁.已婚配偶健在 ☐₂.喪偶 ☐₃.離婚或分居 ☐₄.未婚
8. 居住地區：☐₁.台北市 ☐₂.新北市 ☐₃.宜蘭縣
9. 您喜歡下列哪一些休閒活動(可複選，最多五項)：【出示圖卡一】

<input type="checkbox"/> ₁ .登高山(如:玉山)	<input type="checkbox"/> ₂ .衝浪	<input type="checkbox"/> ₃ .自助旅行	<input type="checkbox"/> ₄ .高空彈跳	<input type="checkbox"/> ₅ .潛水
<input type="checkbox"/> ₆ .騎重機	<input type="checkbox"/> ₇ .跳傘	<input type="checkbox"/> ₈ .騎越野車	<input type="checkbox"/> ₉ .泛舟	<input type="checkbox"/> ₁₀ .攀岩
<input type="checkbox"/> ₁₁ .下棋	<input type="checkbox"/> ₁₂ .逛街	<input type="checkbox"/> ₁₃ .泡茶	<input type="checkbox"/> ₁₄ .游泳	<input type="checkbox"/> ₁₅ .攝影
<input type="checkbox"/> ₁₆ .騎自行車	<input type="checkbox"/> ₁₇ .球類運動	<input type="checkbox"/> ₁₈ .打太極拳	<input type="checkbox"/> ₁₉ .看電影	<input type="checkbox"/> ₂₀ .跳舞

第二部份 影片觀後感

問卷說明：請看完一部影片後，就您觀看後的感覺填答(勾選)下列 21 題問題，再看另一部影片並重新進行填答，依此步驟共須觀看三部影片並填答三次。

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片的內容有												
1. 印象深刻的標語	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
2. 印象深刻的車禍撞擊畫面	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
3. 安全過馬路的行為	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
4. 身體較脆弱承受不了重擊	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
5. 年紀大越來越看不清楚和聽不清楚	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
6. 年紀大反應慢	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
7. 自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
8. 出門要穿鮮豔的衣服	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
9. 內容太多太複雜	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
10. 不知道影片在演什麼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片												
11. 字幕太小/沒有字幕，看不懂內容	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
12. 內容來不及看(畫面)	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
13. 講話速度太快	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片很												
14. 逗趣	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
15. 溫馨	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
16. 震撼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
17. 血腥	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
18. 實用	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
19. 平淡無感覺	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片讓您												
20. 喜歡的程度，請評分 (0:不喜歡 10:最喜歡)	_____分				_____分				_____分			
21. 了解危險行為的程度，請評分 (0:不了解 10:完全了解)	_____分				_____分				_____分			

第三部份 感受類型評估

問卷說明：第一部影片為安全帶宣導影片，第二部影片為超速宣導影片，看完後請回答以下問題。

題目	第一部影片				第二部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片很								
1. 逗趣	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
2. 溫馨	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
3. 震撼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
4. 感傷	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
5. 血腥	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
6. 實用	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
7. 平淡無感覺	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.

第四部份 綜合建議與評估

1. 您認為**最好的高齡行人宣導影片**應具下列哪些內容?(可複選，最多**四項**)

【出示圖卡四】

- ☐1. 印象深刻的標語 ☐2. 印象深刻的車禍撞擊畫面 ☐3. 安全過馬路的行為
☐4. 印象深刻的交通意外死亡或受傷的數目
☐5. 身體較脆弱承受不了重擊
☐6. 年紀大越來越看不清楚和聽不清楚 ☐7. 年紀大反應慢
☐8. 自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人
☐9. 出門要穿鮮豔的衣服 ☐10. 其他_____

2. 您認為**最好的高齡行人宣導影片**為下列哪種感受?(可複選，最多**兩項**)

- ☐1. 逗趣 ☐2. 溫馨 ☐3. 震撼 ☐4. 感傷 ☐5. 血腥 ☐6. 實用

3. 針對具備第 1 與第 2 題的影片內容與感受的影片，會讓您**更了解危險行為的程度**，請評分。(0：不了解 10：完全了解)_____分。

酒後駕車宣導影片之偏好調查

您好：

本系與交通部運輸研究所合作執行交通部道路安全委員會補助之「道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)」，希望透過問卷調查了解您對酒駕宣導影片之偏好與感受，您的寶貴意見將作為往後政府單位改善宣導教材之參考，本問卷內容僅供學術研究之用，請您放心填答，誠摯感謝您的協助。

敬祝 鈞安

計畫主持人：淡江大學運輸管理學系 張勝雄副教授 敬上

第一部份 影片觀後感

請看完一部影片後，就您觀看到的影片內容，逐一勾選下列27題問題（請就影片內容勾選，非自己的認知），之後，再看另一部影片並重新進行填答，依此步驟共須觀看三部影片並填答三次。

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片有												
1. 印象深刻的標語	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
2. 印象深刻的片段	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
3. 不合邏輯的內容	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
4. 實用的知識	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
5. 明確的主題	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
6. 看不懂的劇情	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
7. 時間太長	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片讓您了解 <u>酒後開車或騎機車</u> 的後果有												
8. 意識不清，判斷能力變差	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
9. 緊急狀況下，反應會變慢	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
10. 容易發生事故	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
11. 若發生車禍，自己的家人會傷心	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
12. 若發生車禍，會讓他人的家庭破碎	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
13. 一旦發生車禍，事故死傷嚴重	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
14. 被罰款最低 1 萬 5 千元，最高 15 萬元或吊銷駕照	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片很												
15. 逗趣	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
16. 溫馨	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
17. 震撼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
18. 感傷	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
19. 血腥	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
20. 平淡無感覺	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片適合給誰看												
21. 小學生	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
22. 年輕人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
23. 中年人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
24. 高齡者	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片讓您	請評分				請評分				請評分			
25. 喜歡的程度，請評分 (0 分：不喜歡 10 分：最喜歡)	_____分				_____分				_____分			
26. 了解酒後駕車是危險的行為，請評分 (0 分：不了解 10 分：完全了解)	_____分				_____分				_____分			
27. 願意避免酒後開車的程度，請評分 (0 分：不願意 10 分：非常願意)	_____分				_____分				_____分			

28. 您認為最好的酒駕宣導影片應具有下列哪些內容？(可複選，最多五項)

- ☐1. 印象深刻的標語 ☐2. 印象深刻的片段 ☐3. 實用的知識
☐4. 明確的主題 ☐5. 意識不清使判斷能力下降
☐6. 緊急狀況下，駕駛者反應會變慢 ☐7. 容易發生事故
☐8. 發生車禍家人會傷心 ☐9. 發生車禍使他人家庭破碎
☐10. 發生車禍事故死傷嚴重
☐11. 被罰款最低 1 萬 5 千元最高 15 萬元或吊銷駕照

29. 您認為最好的酒駕宣導影片為下列哪種感受？(可複選，最多二項)

- ☐1. 逗趣 ☐2. 溫馨 ☐3. 震撼 ☐4. 感傷 ☐5. 血腥

30. 針對具備第 28 與 29 題影片內容與感受的影片，會讓您更願意避免酒後駕車的程度，請評分。(0 分：不願意 10 分：非常願意) _____分。

第二部份 了解酒駕的原因與酒駕的後果認知

問卷說明：下列各題並無正確答案，請依照您的實際感受在適當空格中勾選。

1. 你覺得**駕駛者**會酒後駕車的原因是什麼？(可複選，最多四項)

- ☐1. 想省錢 ☐2. 面子問題 ☐3. 覺得自己沒醉
☐5. 自己的車不喜歡給別人開 ☐6. 開來的車輛隔天上班必須使用
☐7. 怕喝醉後忘記車子停哪，隔天找不到. ☐8. 家住附近，對路況熟悉
☐9. 對警察臨檢時間及地點熟悉

2. 你覺得**酒後駕車**最可能造成什麼樣的後果？(可複選，最多兩項)

- ☐1. 製造交通問題 ☐2. 影響其他駕駛或路人 ☐3. 造成財物損失
☐4. 自己會發生危險. ☐5. 發生意外後死傷嚴重

第三部份：個人基本資料

1. 出生年月：民國_____年_____月
2. 性別：☐1. 男 ☐2. 女
3. 教育程度：☐1. 小學 ☐2. 國中 ☐3. 高中 ☐4. 大學 ☐5. 研究所以上
4. 婚姻狀況(可複選)：☐1. 未婚 ☐2. 已婚 ☐3. 離婚 ☐4. 育有子女
5. 職業別：☐1. 農林漁牧狩獵 ☐2. 製造業 ☐3. 礦業與土石採集 ☐4. 水電燃氣業
☐5. 營造業 ☐6. 商業 ☐7. 運輸、倉儲與通信
☐8. 公共行政、社會服務 ☐9. 金融、保險、不動產與工商服務業
☐10. 退休人員 ☐11. 學生 ☐12. 其他_____
6. 職位別：☐1. 無 ☐2. 管理人員 ☐3. 專業人員(含工程師)
☐4. 助理專業人員(含技術員) ☐5. 司機或送件人員
☐6. 一般工作人員
7. 平常開(騎)車的縣市：_____
8. 您喜歡下列哪一些休閒活動(可複選，最多五項)：
☐1. 登高山(如玉山) ☐2. 衝浪 ☐3. 自助旅行 ☐4. 高空彈跳 ☐5. 騎重機
☐6. 騎越野車 ☐7. 跳傘 ☐8. 攀岩 ☐9. 泛舟 ☐10. 潛水
☐11. 騎自行車 ☐12. 閱讀 ☐13. 逛街 ☐14. 健身 ☐15. 集郵
☐16. 球類運動 ☐17. 攝影 ☐18. 跳舞 ☐19. 網路遊戲 ☐20. 看電影
☐21. 其他_____
9. 您曾經被取締的違規行為(可複選)：
☐1. 酒後駕車 ☐2. 超速 ☐3. 蛇行與競技 ☐4. 闖越平交道 ☐5. 無照駕駛
☐6. 違規停車 ☐7. 違規肇事以至吊扣駕照 ☐8. 未依規定裝載 ☐9. 闖紅燈
☐10. 拆除消音器 ☐11. 未依規定超車、讓車
10. 您曾經發生交通事故的次數，(除了開車、騎機車、騎腳踏車與其他人、車發生碰撞外，也包括自己衝出路外或衝撞路旁各類障礙物等大小車禍)
☐1. 零次 ☐2. 一次 ☐3. 二次 ☐4. 三次以上

安全帽宣導影片之偏好調查

您好：

本系與交通部運輸研究所合作執行交通部道路安全委員會補助之「道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)」，希望透過問卷調查了解您對安全帽宣導影片之偏好與感受，您的寶貴意見將作為往後政府單位改善宣導教材之參考，本問卷內容僅供學術研究之用，請您放心填答，誠摯感謝您的協助。

敬祝 鈞安

計畫主持人：淡江大學運輸管理學系 張勝雄副教授 敬上

第一部份 影片觀後感

問卷說明：請看完一部影片後，就您觀看到的影片內容(勾選)下列26題問題，之後，再看另一部影片並重新進行填答，依此步驟共須觀看三部影片並填答三次。

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片有												
1. 印象深刻的標語	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
2. 印象深刻的片段	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
3. 不合邏輯的內容	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
4. 實用的知識	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
5. 明確的主題	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
6. 看不懂的劇情	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
7. 時間太長	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片有讓您了解到												
8. 若發生事故，會造成家庭負擔	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
9. 未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
10. 未戴安全帽的事故死傷數據	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
11. 須選購具有合格標章的安全帽	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
12. 安全帽在某些情況下可能無法保護頭部 (例如：騎車速度過快時或安全帽受過撞擊後已尚失吸撞功能等情況)	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
13. 全罩式比半罩式安全帽更安全	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
14. 騎乘機車必須配戴安全帽	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片很												
15. 逗趣	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
16. 感傷	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
17. 震撼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
18. 血腥	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
19. 平淡無感覺	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片適合給												
20. 小學生看	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
21. 年輕人看	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
22. 中年人看	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
23. 高齡者看	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片讓您	請評分				請評分				請評分			
24. 喜歡的程度，請評分 (0：不喜歡 10分：最喜歡)	_____分				_____分				_____分			
25. 了解未配戴安全帽是危險的行為，請評分 (0：不了解 10分：了解)	_____分				_____分				_____分			
26. 騎乘機車時願意配戴安全帽，請評分 (0：不願意 10分：願意)	_____分				_____分				_____分			

27. 您覺得**最好的安全帽宣導影片**應具有下列哪些內容？(可複選，最多五項)

- ☐1. 印象深刻的標語 ☐2. 印象深刻的片段 ☐3. 實用的知識
☐4. 若發生事故，會造成家庭負擔 ☐5. 未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害
☐6. 未戴安全帽的事故死傷數據 ☐7. 須選購具有合格標章的安全帽
☐8. 安全帽在某些情況下可能無法保護頭部 (例如：騎車速度過快時或安全帽受過撞擊後已尚失吸撞功能等情況)
☐9. 全罩式比半罩式安全帽更安全 ☐10. 騎乘機車必須配戴安全帽
☐11. 其他_____

28. 您覺得**最好的安全帽宣導影片**為下列哪些感受？(可複選，最多二項)

- ☐1. 逗趣 ☐2. 溫馨 ☐3. 震撼 ☐4. 感傷 ☐5. 血腥

29. 若安全帽宣導影片的內能具備您在第 27 題與 28 題所勾選的所有項目，您覺得這部影片讓您**了解未配戴安全帽是危險行為**的程度，請評分。

(0：不了解 10分：了解) _____分。

30. 若安全帽宣導影片的內能具備您在第 27 題與 28 題所勾選的所有項目，您覺得這部影片讓您**騎乘機車時願意配戴安全帽**的程度，請評分。

(0：不願意 10分：願意) _____分。

第二部份 了解不戴安全帽的原因、安全帽配戴方式與未戴安全帽的後果認知

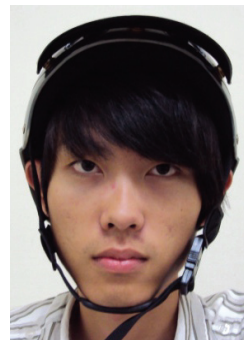
問卷說明：下列各題並無正確答案，請依照您的實際感受在適當空格中勾選。

1. 你覺得駕駛者/乘客不戴安全帽的原因是什麼？(可複選，最多選六項)

- ☐1. 不習慣戴安全帽 ☐2. 有束縛感不舒服 ☐3. 在住家附近，路況熟很安全
☐4. 車速慢很安全 ☐5. 駕駛技術好很安全 ☐6. 路況熟，知道沒有警察
☐7. 天氣熱有悶熱感，不想戴 ☐8. 安全帽不符合頭型
☐9. 周遭朋友未戴安全帽 ☐10. 路況熟，知道警察不會取締
☐11. 安全帽須脫和戴太麻煩 ☐12. 怕頭髮亂 ☐13. 其他_____

2. 你覺得以下安全帽何種戴法不正確？(複選)

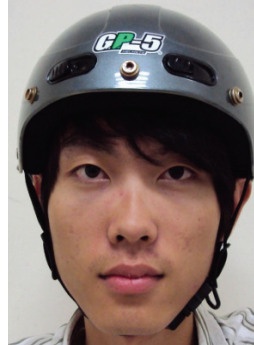
- ☐1. 不知道 ☐2. ☐3. ☐4.



☐5.

☐6.

☐7.



3. 在事故發生時，為何我們都配戴了安全帽，還是容易造成命不保？(可複選)

- ☐1. 騎車速度快 ☐2. 護目鏡已刮花
☐3. 事故時，撞到身體其他部位 ☐4. 安全帽帽帶未扣好
☐5. 安全帽無衝擊吸收性材質 ☐6. 安全帽受過嚴重撞擊
☐7. 其他_____

4. 下列何者為經濟部標準檢驗局的機車安全帽檢驗合格標識？（可複選）

<input type="checkbox"/> 1. 不知道	<input type="checkbox"/> 2. 
<input type="checkbox"/> 3. 	<input type="checkbox"/> 4. 
<input type="checkbox"/> 5. 	<input type="checkbox"/> 6. 
<input type="checkbox"/> 7. 以上皆非	

第三部份：個人基本資料

1. 出生年月：民國_____年_____月
2. 性別：☐1.男 ☐2.女
3. 教育程度：☐1.小學 ☐2.國中 ☐3.高中 ☐4.大學 ☐5.研究所以上
4. 婚姻狀況(可複選)：☐1.未婚 ☐2.已婚 ☐3.離婚 ☐4.育有子女
5. 職業別：☐1.農林漁牧狩獵 ☐2.製造業 ☐3.礦業與土石採集 ☐4.水電燃氣業
☐5.營造業 ☐6.商業 ☐7.運輸、倉儲與通信
☐8.公共行政、社會服務 ☐9.金融、保險、不動產與工商服務業
☐10.退休人員 ☐11.學生 ☐12.其他_____
6. 職位別：☐1.管理人員 ☐2.專業人員(含工程師) ☐3.助理專業人員(含技術員)
☐4.司機或送件人員 ☐5.一般工作人員 ☐6.無
7. 你擁有安全帽的種類(可複選)：

<input type="checkbox"/> 1.沒有安全帽	<input type="checkbox"/> 2.全罩式 	<input type="checkbox"/> 3.半露臉式 
<input type="checkbox"/> 4.露臉式 	<input type="checkbox"/> 5.半罩式(西瓜皮) 	

8. 你平常最常使用：☐1.全罩式 ☐2.半露臉式 ☐3.露臉式 ☐4.半罩式(西瓜皮)
9. 你平常騎車的縣市：_____ (不會騎車者，請填”無”並跳答至第12題)
10. 你平均每週騎車的次數：_____次
11. 你平均每次騎車的時間：_____小時

12. 您喜歡下列哪一些休閒活動(可複選，最多五項)：

- ☐1. 泛舟 ☐2. 衝浪 ☐3. 自助旅行 ☐4. 高空彈跳 ☐5. 騎重機 ☐6. 潛水
☐7. 跳傘 ☐8. 攀岩 ☐9. 登高山 ☐10. 騎越野車 ☐11. 集郵 ☐12. 閱讀
☐13. 逛街 ☐14. 健身 ☐15. 騎自行車 ☐16. 球類運動 ☐17. 攝影 ☐18. 跳舞
☐19. 網路遊戲 ☐20. 看電影 ☐21. 其他_____

13. 您曾經被取締的違規行為(可複選)：

- ☐1. 酒後駕車 ☐2. 超速 ☐3. 蛇行與競技 ☐4. 闖越平交道 ☐5. 無照駕駛
☐6. 違規停車 ☐7. 未依規定超車、讓車 ☐8. 未依規定裝載 ☐9. 闖紅燈
☐10. 拆除消音器 ☐11. 未戴安全帽 ☐12. 未繫安全帶
☐13. 其他_____

14. 您曾經發生交通事故的次數，(除了開車、騎機車、騎腳踏車與其他人、車發生碰撞外，也包括自己衝出路外或衝撞路旁各類障礙物等大小車禍)：

- ☐1. 零 ☐2. 一次 ☐3. 二次 ☐4. 三次以上

安全帶宣導影片之偏好調查

您好：

本系與交通部運輸研究所合作執行交通部道路安全委員會補助之「道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)」，希望透過問卷調查了解您對安全帶宣導影片之偏好與感受，您的寶貴意見將作為往後政府單位宣導教材改善之參考，本問卷內容僅供學術研究之用，請您放心填答，誠摯感謝您的協助。

敬祝 鈞安

計畫主持人：淡江大學運輸管理學系 張勝雄副教授 敬上

第一部份 影片觀後感

請看完一部影片後，就您觀看後的感覺填答(勾選)下列26題問題，之後，再看另一部影片並重新進行填答，依此步驟共須觀看三部影片並填答三次。

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片有												
1. 印象深刻的標語	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
2. 印象深刻的片段	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
3. 不合邏輯的內容	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
4. 實用的知識	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
5. 明確的主題	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
6. 看不懂的劇情	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
7. 時間太長	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片的內容有												
8. 未繫安全帶會被處以罰鍰	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
9. 事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
10. 事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
11. 事故害人家庭破碎	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
12. 「有繫但未正確繫好」安全帶，在事故時反而會造成傷害	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
13. 正確繫好安全帶的方法	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.

題目	第一部影片				第二部影片				第三部影片			
	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意	完全不同意	不同意	同意	完全同意
您覺得這部影片很												
14. 逗趣	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
15. 溫馨	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
16. 震撼	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
17. 感傷	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
18. 血腥	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
19. 平淡無感覺	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片適合給誰看												
20. 小學生	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
21. 年輕人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
22. 中年人	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
23. 高齡者	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.	<input type="checkbox"/> 1.	<input type="checkbox"/> 2.	<input type="checkbox"/> 3.	<input type="checkbox"/> 4.
您覺得這部影片讓您												
24. 喜歡的程度，請評分 (0分：不喜歡 10分：最喜歡)	_____分				_____分				_____分			
25. 了解不繫安全帶是危險的行為，請評分 (0分：不了解 10分：完全了解)	_____分				_____分				_____分			
26. 願意繫安全帶的程度，請評分 (0分：不願意 10分：非常願意)	_____分				_____分				_____分			

27. 您認為**最好的安全帶宣傳影片**應具有下列哪些內容？(可複選，最多五項)

- ☐1. 印象深刻的標語 ☐2. 印象深刻的片段 ☐3. 實用的知識 ☐4. 明確的主題
☐5. 簡短的播放時間 ☐6. 未繫安全帶會被處以罰鍰
☐7. 事故時未繫安全帶會使自身傷亡更嚴重
☐8. 事故時未繫安全帶者易傷及車內其他人 ☐9. 事故害人家庭破碎
☐10. 「有繫但未正確繫好」安全帶，在事故時反而會造成傷害
☐11. 正確繫好安全帶的方法 ☐12. 其他

28. 您認為**最好的安全帶宣傳影片**為下列哪種感受？(可複選，最多二項)

- ☐1. 逗趣 ☐2. 溫馨 ☐3. 震撼 ☐4. 感傷 ☐5. 血腥

29. 針對具備第 27 與 28 題的影片內容與感受的影片，會讓您更願意繫安全帶的程度，請評分。(0分：不願意 10分：非常願意) _____分。

第二部份 了解不繫安全帶的原因與未繫安全帶的後果認知

問卷說明：下列各題並無正確答案，請依照您的實際感受在適當空格中勾選。

1. 您覺得**駕駛者**不繫安全帶的原因是什麼？(可複選，最多4項)
☐1.不習慣 ☐2.會忘記 ☐3.有束縛感不舒服
☐4.距離近，繫解麻煩 ☐5.車速慢，很安全 ☐6.駕駛技術好，很安全
☐7.路況熟，很安全 ☐8.知道該路段沒警察
☐9.警察不太會取締未繫安全帶 ☐10.跟別人不一樣才酷
2. 您覺得**前座乘客**不繫安全帶的原因是什麼？(可複選，最多4項)
☐1.不習慣 ☐2.會忘記 ☐3.有束縛感不舒服
☐4.距離近，繫解麻煩 ☐5.車速慢，很安全 ☐6.駕駛技術好，很安全
☐7.知道該路段沒警察 ☐8.警察不太會取締未繫安全帶
☐9.跟別人不一樣才酷 ☐10.睡覺不好翻身
3. 您覺得**後座乘客**不繫安全帶的原因是什麼？(可複選，最多4項)
☐1.不習慣 ☐2.會忘記 ☐3.有束縛感不舒服
☐4.距離近，繫解麻煩 ☐5.車速慢，很安全 ☐6.駕駛技術好，很安全
☐7.無法規規定要繫 ☐8.睡覺不好翻身 ☐9.不知道後座有安全帶或叩環
☐10.舊型車無安全帶裝置
4. 您認為遭受撞擊時，未繫安全帶者會有什麼後果？(可複選)
☐1.摔出車外 ☐2.撞向擋風玻璃或車體
☐3.能更快的逃出車外 ☐4.衝撞車內的其他人
☐5.傷亡更嚴重

第三部份：個人基本資料

1. 出生年月：民國_____年_____月
2. 性別：☐1.男 ☐2.女
3. 教育程度：☐1.小學 ☐2.國中 ☐3.高中 ☐4.大學 ☐5.研究所以上
4. 婚姻狀況(可複選)：☐1.未婚 ☐2.已婚 ☐3.離婚 ☐4.育有子女
5. 職業別：☐1.農林漁牧狩獵 ☐2.製造業 ☐3.礦業與土石採集 ☐4.水電燃氣業
☐5.營造業 ☐6.商業 ☐7.運輸、倉儲與通信
☐8.公共行政、社會服務 ☐9.金融、保險、不動產與工商服務業
☐10.退休人員 ☐11.學生 ☐12.其他_____
6. 職位別：☐1.管理人員 ☐2.專業人員(含工程師) ☐3.助理專業人員(含技術員)
☐4.司機或送件人員 ☐5.一般工作人員 ☐6.無
7. 平常開(騎)車的縣市(如果不騎車或開車，請填寫無)：_____
8. 您喜歡下列哪一些休閒活動(可複選，最多五項)：
☐1.登高山(如玉山) ☐2.衝浪 ☐3.自助旅行 ☐4.高空彈跳 ☐5.騎重機
☐6.騎越野車 ☐7.跳傘 ☐8.攀岩 ☐9.泛舟 ☐10.潛水
☐11.騎自行車 ☐12.閱讀 ☐13.逛街 ☐14.健身 ☐15.集郵
☐16.球類運動 ☐17.攝影 ☐18.跳舞 ☐19.網路遊戲 ☐20.看電影
☐21.其他_____
9. 您曾經被取締的違規行為(可複選)：
☐1.酒後駕車 ☐2.超速 ☐3.蛇行與競技 ☐4.闖越平交道 ☐5.無照駕駛
☐6.違規停車 ☐7.違規肇事以至吊扣駕照 ☐8.未依規定裝載 ☐9.闖紅燈
☐10.拆除消音器 ☐11.未依規定超車、讓車
10. 您曾經發生**交通事故**的次數，(除了開車、騎機車、騎腳踏車與其他人、車發生碰撞外，也包括自己衝出路外或衝撞路旁各類障礙物等大小車禍)
☐1.零次 ☐2.一次 ☐3.二次 ☐4.三次以上
11. 您平常坐車輛後座時是否會繫安全帶？☐1.會繫 ☐2.不會繫 ☐3.偶爾才繫

附錄 7 酒後駕車宣導影片之宣導成效調查問卷

酒後駕車宣導影片之宣導成效調查

各位先生、女士 您好：

本系與交通部運輸研究所合作執行交通部道路安全委員會補助之「道路交通事故特性與對策比較研究(2/2)」，希望透過問卷調查了解酒駕宣導影片對於您的教育宣導效果，您的寶貴意見將作為往後政府單位改善宣導教材之參考，本問卷內容僅供學術研究之用，請您放心填答，誠摯感謝您的協助。

敬祝 鈞安

計畫主持人：淡江大學運輸管理學系 張勝雄副教授 敬上

第一部份 安全知識

【填答說明】請依據您的了解回答下列各題，如您認為敘述正確，請在（ ）中填入○，如您認為敘述不正確，請填入X，如您不清楚敘述是否正確，請填入△。

- () 1. 若飲酒量相同時，體重較重者的血液酒精濃度值較高。
- () 2. 若飲酒量和體重相同時，女性的血液酒精濃度值比男性高。
- () 3. 喝酒速率的快慢並不會影響血液酒精濃度值的高低。
- () 4. 胃裡的食物量多寡並不會影響血液酒精濃度值。
- () 5. 若是自己感覺清醒，應該就可以開車。
- () 6. 只要喝酒精濃度低於 5%的酒，多喝一點也可以開車。
- () 7. 知道自己酒後要開(騎)車，席間就要注意飲酒量，無論喝何種酒，應以 50-100 c.c 為原則。
- () 8. 酒精會使人反應變遲鈍，讓駕駛人對於號誌的反應時間變長。
- () 9. 酒精會使人反應變遲鈍，讓駕駛人的開(騎)車速度變慢。
- () 10. 酒精會讓駕駛人看到的與實際的距離有落差，造成跟車距離過近。
- () 11. 酒精會麻痺視覺神經，造成視力模糊。
- () 12. 駕駛人經測試檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.25 mg/l，將處以罰鍰並當場扣車及吊扣駕照。
- () 13. 駕駛人經測試檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.25 mg/l，因而肇事致人受傷者，將處以吊銷駕照。
- () 14. 駕駛人經測試檢定呼氣所含酒精濃度超過 0.55 mg/l，即屬刑法上的公共危險罪。

第二部份 酒駕行為、意向與態度量表

【填答說明】請根據您個人的意見，就下列各項目依照您個人的同意程度在右方欄位中勾選「√」。	同意程度				
	非常不同意	不同意	普通	同意	非常同意
1. 我認為大部分的駕駛人都會遵守交通規則	11	22	33	44	55
2. 我認為大部分的駕駛人都會酒後開(騎)車	11	22	33	44	55
3. 我認為警察取締酒後開(騎)車可以保障大家的安全	11	22	33	44	55
4. 我認為喝酒後騎機車，比開車較不容易被警察攔檢	11	22	33	44	55
5. 我認為若是朋友勸酒我不喝，是很不給他面子的事	11	22	33	44	55
6. 我認為喝酒後能夠自己開(騎)車是有面子的事	11	22	33	44	55
7. 對我而言，喝酒不開(騎)車是很難做到的	11	22	33	44	55
8. 我認為酒後開(騎)車是件值得做的事	11	22	33	44	55
9. 如果應酬要喝酒，我會選擇騎機車赴約	11	22	33	44	55
10. 我的酒量很好，即使喝了三罐啤酒後開(騎)車都沒有問題	11	22	33	44	55
11. 即使我喝醉了，我還是可以安全地開(騎)車回家/公司	11	22	33	44	55
12. 我認為酒後開(騎)車會增加我發生交通事故的可能性	11	22	33	44	55
13. 我認為酒後開(騎)車會增加我被警察取締罰款的可能性	11	22	33	44	55
14. 我認為酒後開(騎)車會增加我發生嚴重死傷意外的可能性	11	22	33	44	55
15. 我認為酒後開(騎)車回家可以避免我隔天找不到車子的困擾	11	22	33	44	55
16. 即使我答應讓別人搭便車，我還是會喝酒	11	22	33	44	55
17. 如果覺得自己沒醉，我會自己開(騎)車回家	11	22	33	44	55
18. 即使知道在宴席或應酬時會喝酒，我還是 <u>想</u> 自己開(騎)車回家/公司	11	22	33	44	55
19. 即使知道在宴席或應酬時會喝酒，我還是 <u>會</u> 自己開(騎)車回家/公司	11	22	33	44	55
20. 隔天上班必須用車，因此即使喝了酒，我還是會開(騎)車回家	11	22	33	44	55
21. 如果我很熟悉警察臨檢的時間及地點，所以即使喝了酒，我還是會開(騎)車回家	11	22	33	44	55
22. 因為不喜歡別人開(騎)我的車，所以即使喝了酒，我還是會自己開(騎)車回家	11	22	33	44	55
23. 如果在住家(或公司)附近，對路況很熟，即使喝了酒，我還是會開(騎)車回家	11	22	33	44	55
24. 我認為酒後開(騎)車會讓我的家人(男/女朋友)為我擔心	11	22	33	44	55
25. 我認為酒後開(騎)車可以拉近我和朋友、同事及客戶間的距離	11	22	33	44	55
26. 我的親朋好友希望我不要酒後開(騎)車	11	22	33	44	55
27. 我的宗教信仰限制我不可以酒後開(騎)車	11	22	33	44	55
28. 一般社會大眾認為喝酒後就不應該開(騎)車	11	22	33	44	55
29. 即使我喝了酒，我的家人(男/女朋友)會讓我自己開(騎)車回家	11	22	33	44	55

【填答說明】請根據您個人的意見，就下列各項目依照您個人的同意程度在右方欄位中勾選「√」。	同意程度									
	非常不同意		不同意		普通		同意		非常同意	
30. 即使我喝了酒，我的朋友會讓我自己開(騎)車回家	11		22		33		44		55	
31. 即使我喝了酒，我的同事、客戶會讓我自己開(騎)車回家	11		22		33		44		55	
32. 如果可以搭乘公共運輸工具(例如公車)，我不會酒後開(騎)車	11		22		33		44		55	
33. 雖然應酬後自己開(騎)車，可以省下計程車錢，但我還是會搭計程車，不會酒後開(騎)車	11		22		33		44		55	
34. 如果有人可以幫我把車子開(騎)回家/公司，我就不會酒後開(騎)車	11		22		33		44		55	
35. 如果警察加強取締酒駕，我就不會酒後開(騎)車	11		22		33		44		55	
36. 如果政府大幅提高酒駕罰金，我就不會酒後開(騎)車	11		22		33		44		55	
37. 假設政府修改酒駕罰則，除了處罰酒駕者之外，將連帶處罰同車的乘客；在這種情況下，我就不會酒後開(騎)車	11		22		33		44		55	
38. 我認為即使我的同事/朋友喝超過一杯酒，他還是能安全地開(騎)車送我回家	11		22		33		44		55	
39. 我了解酒後開(騎)車的危險	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
40. 我總是避免酒後開(騎)車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

到此請先暫停填寫，等看過宣導影片後再往下作答，感謝配合!

第三部份 飲酒習慣與經驗

1. 您**通常**和誰一起喝酒 (可複選，最多兩項)：☐1. 自己獨飲 ☐2. 朋友、同學
☐3. 家人、親戚 ☐4. 鄰居 ☐5. 同事、客戶 ☐6. 其他_____
2. 您**通常**在何種情況下喝酒 (可複選，最多兩項)：☐1. 心情不好時 ☐2. 快樂時
☐3. 與朋友相聚時 ☐4. 應酬時 ☐5. 疲倦時 ☐6. 無聊時 ☐7. 寒冷時
☐8. 祭祀時 ☐9. 睡覺前 ☐10. 吃飯時就習慣喝酒
☐11. 幾乎習慣隨時喝 ☐12. 其他_____
3. 您**通常**在什麼時間喝酒 (可複選，最多兩項)：☐1. 早餐前或早餐時 ☐2. 上午
☐3. 中餐時 ☐4. 下午 ☐5. 晚餐時 ☐6. 晚上 ☐7. 半夜 ☐8. 其他_____
4. 您最近一個月的平均飲酒次數：☐1. 無(0次) ☐2. 1次 ☐3. 2~4次 ☐4. 5~6次
☐5. 7次以上
5. 您平時喝酒**最常**喝：☐1. 啤酒 ☐2. 淡酒(如葡萄酒/花雕酒/紹興酒/米酒/玫瑰紅/紅露酒/稻香酒/烏梅酒/黃酒/清酒) ☐3. 烈酒(如高粱酒/參茸酒/鹿茸酒/茅台/竹葉青/大麴/五加皮/威士忌/伏特加/白蘭地) ☐4. 其他_____
6. 您平均每次喝第5題您選的酒量為：約_____cc/每次
註：酒量單位：高粱酒一口杯(10cc)/ 啤酒杯(100cc)/ 鋁罐(350cc)/ 台啤酒瓶(600cc)
7. 您最近一個月曾經喝醉的次數：☐1. 無(0次) ☐2. 1次 ☐3. 2~4次 ☐4. 5~6次
☐5. 7次以上

第四部份 基本資料

1. 您的出生年月：民國_____年_____月
2. 性別：☐1. 男 ☐2. 女
3. 婚姻狀況(可複選)：☐1. 未婚 ☐2. 已婚 ☐3. 離婚 ☐4. 育有子女
4. 職業別：☐1. 農林漁牧狩獵 ☐2. 製造業 ☐3. 礦業與土石採集 ☐4. 水電燃氣業
☐5. 營造業 ☐6. 商業 ☐7. 運輸、倉儲與通信
☐8. 公共行政、社會服務 ☐9. 金融、保險、不動產與工商服務業
☐10. 退休人員 ☐11. 學生 ☐12. 其他_____
5. 職位別：☐1. 無 ☐2. 管理人員 ☐3. 專業人員(含工程師)
☐4. 助理專業人員(含技術員) ☐5. 司機或送件人員 ☐6. 一般工作人員
6. 教育程度：☐1. 小學 ☐2. 國中 ☐3. 高中 ☐4. 大學 ☐5. 研究所以上
7. 月收入約為：☐1. 20,000元(含)以下 ☐2. 20,001~40,000元 ☐3. 40,001~60,000元
☐4. 60,001~80,000元 ☐5. 80,001~100,000元 ☐6. 100,001元(含)以上
8. 目前持有的駕照(可複選)：☐1. 目前無任何駕照 ☐2. 輕型機車駕照
☐3. 普通重型機車駕照 ☐4. 大型重型機車駕照(250cc以上)
☐5. 小型汽車駕照 ☐6. 大型汽車駕照(含大客車、大貨車及聯結車)
9. **最常**使用的交通工具：☐1. 機車 ☐2. 汽車
10. 您最近一個月開(騎)車的頻率：☐1. 每週6~7天 ☐2. 每週4~5天 ☐3. 每週2~3天
☐4. 每週1天 ☐5. 每週少於1天
11. 通常開(騎)車**最主要**的目的：☐1. 通勤(上班/上學) ☐2. 購物 ☐3. 與朋友/家人聚會
☐4. 出遊 ☐5. 作為代步工具，只要外出就開(騎)車 ☐6. 其他_____
12. 宗教信仰：☐1. 無任何宗教信仰 ☐2. 宗教信仰不限制飲酒(可飲酒)
☐3. 宗教信仰限制飲酒(不可飲酒) ☐4. 有宗教信仰，但是不知道是否限制飲酒
13. 您喜歡下列哪一些休閒活動(可複選，最多五項)：
☐1. 登高山(如玉山) ☐2. 衝浪 ☐3. 自助旅行 ☐4. 高空彈跳 ☐5. 騎重機
☐6. 騎越野車 ☐7. 跳傘 ☐8. 攀岩 ☐9. 泛舟 ☐10. 潛水
☐11. 騎自行車 ☐12. 閱讀 ☐13. 逛街 ☐14. 健身 ☐15. 集郵
☐16. 球類運動 ☐17. 攝影 ☐18. 跳舞 ☐19. 網路遊戲 ☐20. 看電影
☐21. 其他_____
14. 您認為您對於酒後開(騎)車危險的了解程度為：_____分

(1分：非常不了解 10分：非常了解)

15. 您曾經被取締的違規行為(可複選)：

- ☐1. 酒後駕車 ☐2. 超速 ☐3. 未繫安全帶 ☐4. 未戴安全帽
☐5. 蛇行與競技 ☐6. 闖越平交道 ☐7. 無照駕駛 ☐8. 違規停車
☐9. 未依規定裝載 ☐10. 闖紅燈 ☐11. 拆除消音器
☐12. 未依規定超車、讓車 ☐13. 其它_____ ☐14. 無

16. 您近五年曾經發生交通事故的次數 (除了開車、騎機車、騎腳踏車與其他人、車發生碰撞外，也包括自己衝出路外或衝撞路旁各類障礙物等大小車禍)：

- ☐1. 無(0次) ☐2. 1次 ☐3. 2次 ☐4. 3次以上

17. 您近五年曾經在飲酒後發生交通事故的次數 (除了走路、開車、騎機車、騎腳踏車與其他人、車發生碰撞，也包括自己衝出路外或衝撞路旁各類障礙物等大小車禍)：

- ☐1. 無(0次) ☐2. 1次 ☐3. 2次 ☐4. 3次以上

18. 您願意避免酒後開(騎)車的程度為： _____分

(1分：非常不願意 10分：非常願意)

本問卷到此結束，誠摯感謝您撥冗填寫，敬祝 順安

附錄 8 各縣市取締酒後駕車作業程序

- 1.台北市
- 2.新北市
- 3.桃園縣

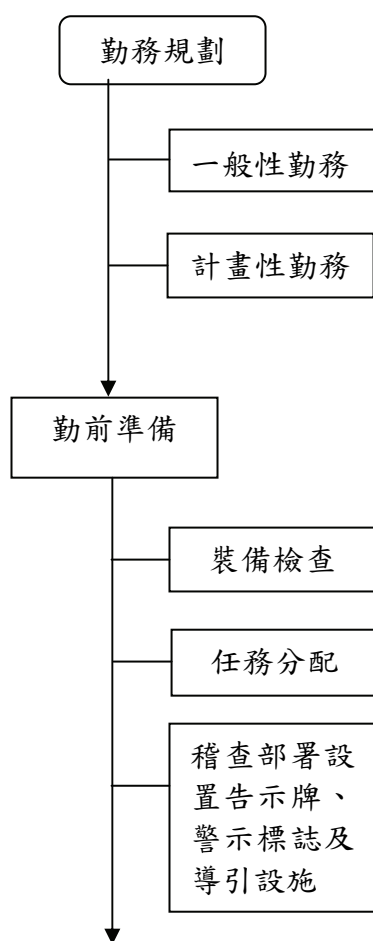
1.台北市

一、依據：

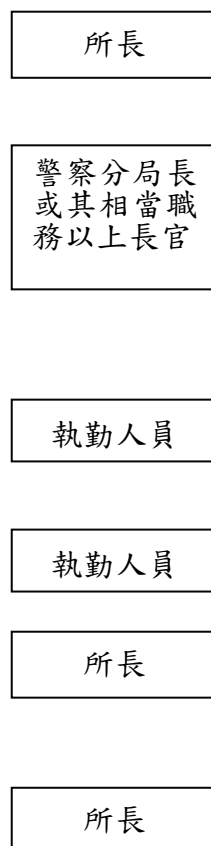
- (一)警察職權行使法。
- (二)刑法第 185 條之 3。
- (三)道路交通管理處罰條例第 35 條、85 條之 2。
- (四)道路交通安全規則第 114 條。
- (五)違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 10 至 12 條。
- (六)警察機關全面取締酒後駕車工作計畫。

二、分駐(派出)所流程：

流程



權責人員



作業內容

一、勤務規劃：

(一)計畫性勤務：

應由地區警察分局長或其相當職務以上長官，指定轄區內經分析研判易發生酒後駕車或酒後肇事之時間及地點。

(二)一般性勤務：

針對易發生酒後駕車或酒後肇事之地區、路段與時段，妥善規劃部署勤務，針對有車輛行徑異常有明顯酒後駕車徵兆之車輛加強稽查。

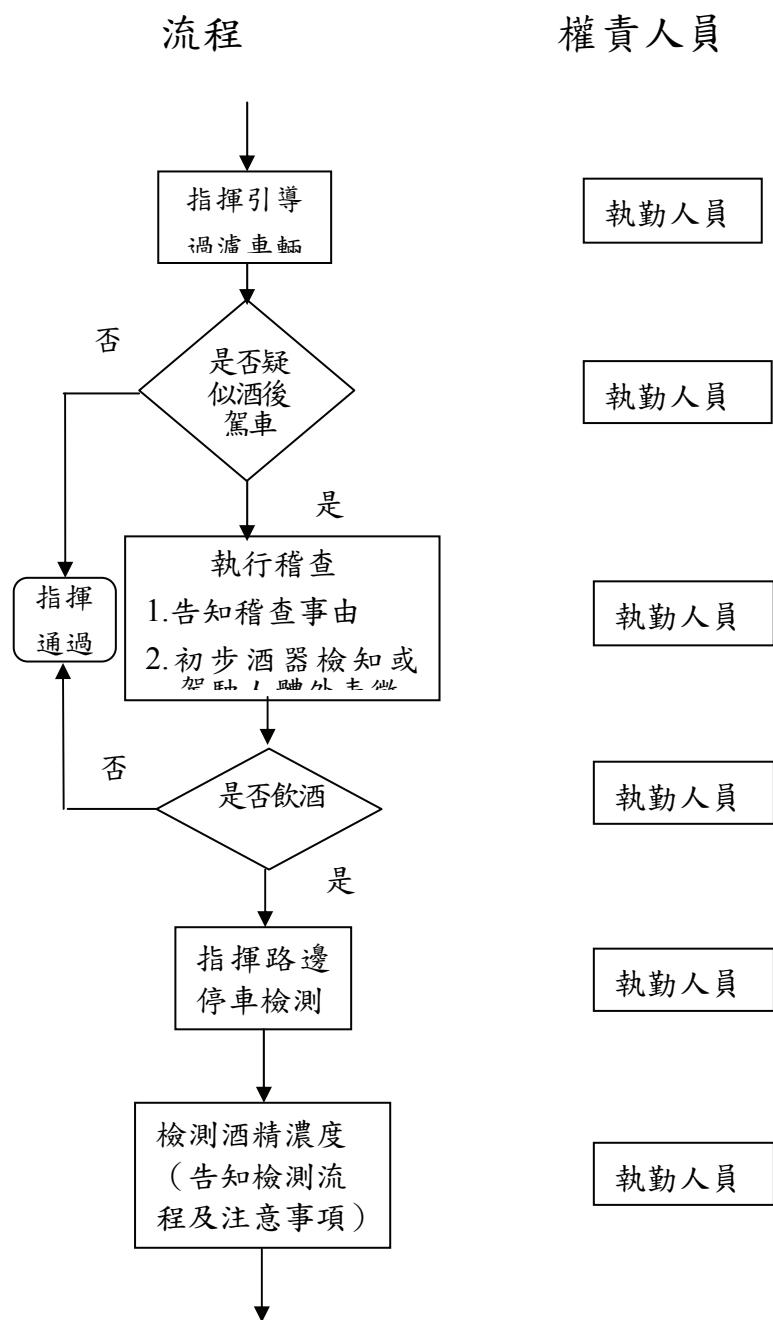
二、準備階段：

(一)裝備(視需要增減)：警笛、防彈衣、無線電、反光背心、槍械、彈藥、手銬、警用行動電腦、手電筒、指揮棒、酒精測定器、酒精檢知器、照相機、攝影機、錄音機、交通錐、警示燈、告示牌、刺胎器、舉發單、刑法第 185 條之 3 案件測定觀察紀錄表、實施臨檢盤查(查證身分)民眾異議紀錄表。

(二)任務分配：以 4 人一組為原則，分別擔任警戒、指揮攔車、盤查、酒測及舉發，並得視實際需要增加。

(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序



作業內容

(三)計畫性勤務稽查部署：

1. 稽查地點前方應設置告示牌及警示設施(如警示燈、交通錐)，告知駕駛人警察在執行取締酒後駕車勤務。
2. 視道路條件、交通量及車種組成等，得以「縮減車道方式」，執行酒測勤務，並設置警示、導引設施，指揮車輛減速、觀察，並注意維護人車安全。

三、執行階段：

(一)過濾、攔停車輛：

過濾、攔停車輛應符合比例原則，有疑似酒後駕車者，始由指揮人員指揮其暫停、觀察，其餘車輛應指揮迅速通過。

(二)觀察及研判：

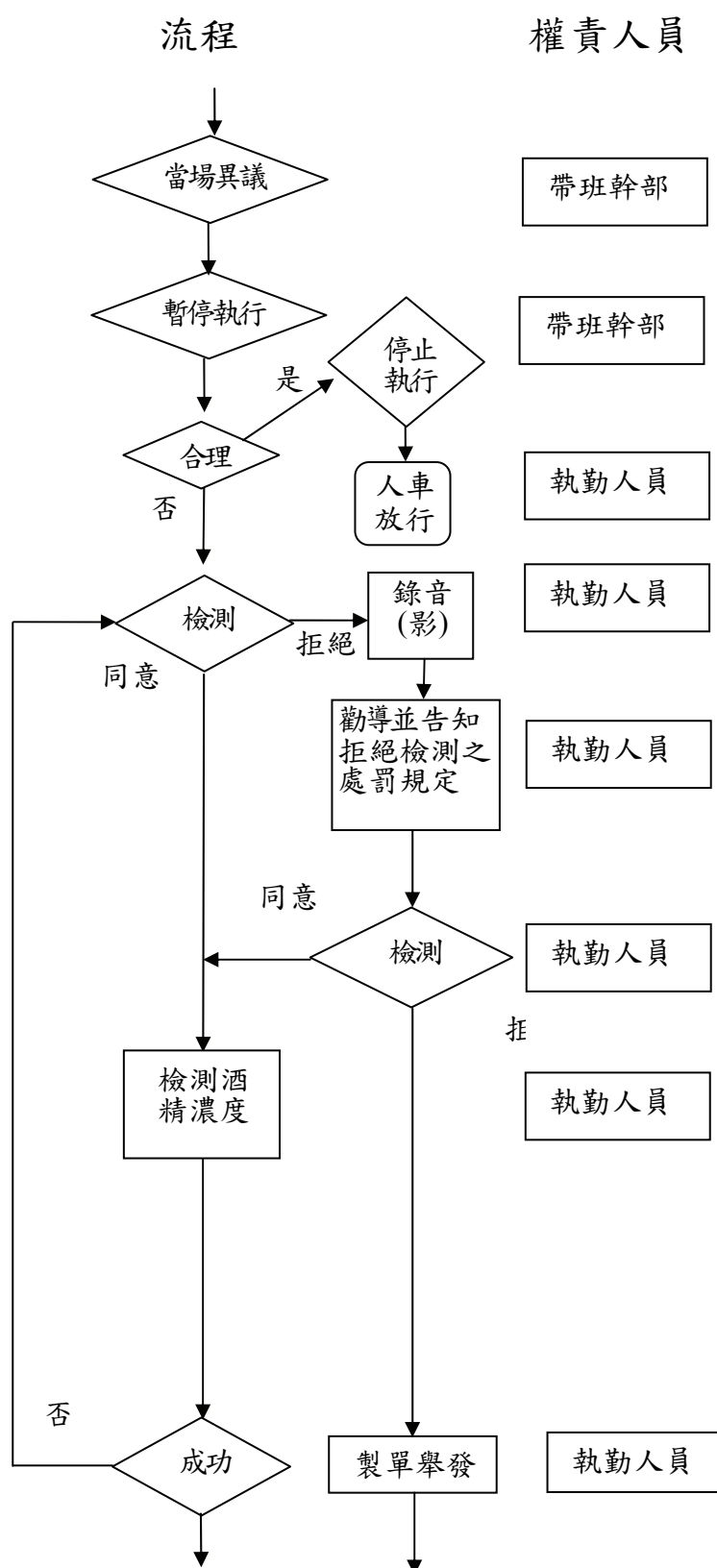
1. 指揮車輛停止後，執勤人員應告知駕駛人，警方目前正在執行取締酒後駕車勤務，並以酒精檢知器檢知或觀察駕駛人體外表徵，辨明有無飲酒徵兆，不得要求駕駛人以吐氣方式判別有無飲酒。
2. 如研判駕駛人有飲酒徵兆，則指揮車輛靠邊停車，並請駕駛人下車，接受酒精濃度檢測。
3. 如研判駕駛人未飲酒，則指揮車輛迅速通過，除有明顯違規事實外，不得執行其他交通稽查。

(三)檢測酒精濃度：

執行酒精濃度測試之流程及注意事項：

(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序



作業內容

1. 檢測前：

- (1) 測試前應先告知並確認受測者已飲酒結束 15 分鐘以上或酌情提供礦泉水給受測者漱口，避免口腔殘留酒精。
- (2) 如有照相、錄影、錄音，應事先告知受測人員。
- (3) 準備酒精測定器，並取出新吹嘴。
- (4) 應告知受測者事項：
 - A. 儀器測定之流程及注意事項。
 - B. 如吹氣不足，儀器無法完成取樣，必須重新檢測。

2. 檢測開始：插上新吹嘴，請駕駛人口含吹嘴呼氣。

3. 檢測結果：

- (1) 成功：儀器取樣完成。
- (2) 失敗：向受測者詳細說明檢測失敗原因，並請其重新配合檢測。

(四) 駕駛人拒測：

經執勤人員勸導並告知拒測之處罰規定(處新臺幣 6 萬元罰鍰，並吊銷駕駛執照，3 年不得再考領)後，如受測人仍拒絕接受檢測，即依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定製單舉發。(錄音或錄影)

(五) 告知檢測結果：

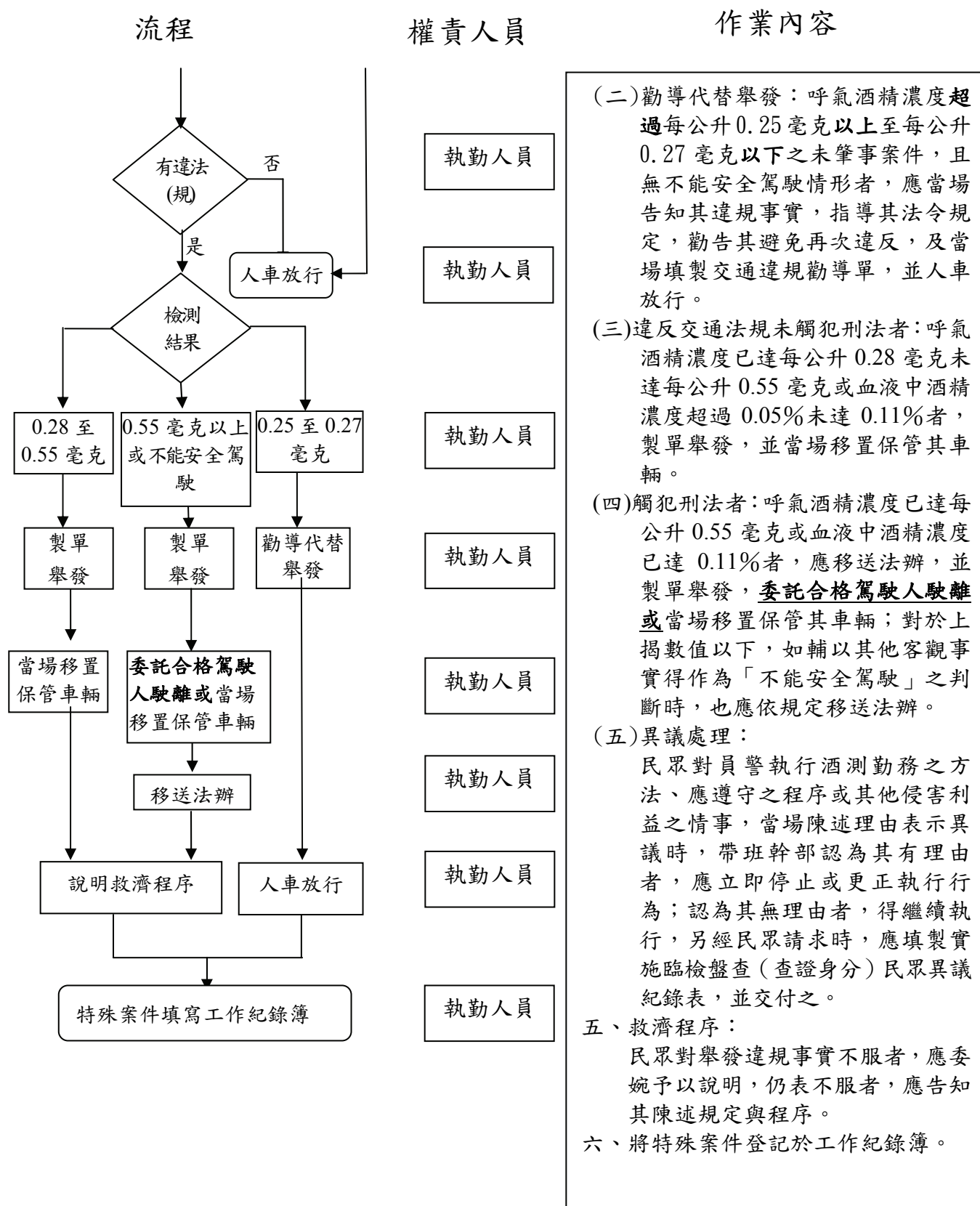
告知受測人檢測結果，並請受測者在酒精測定列印紙上簽名確認，並依規定黏貼管制，俾利日後查核。

四、結果處置：

- (一) 無飲酒或未超過標準者：人車放行。

(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序



(續下頁)

(續)取締酒後駕車作業程序

三、分局流程：無。

四、使用表單：無。

五、注意事項：

(一)操作酒精測定器應注意事項：

- 1.出勤前應先檢查日期、時間是否正確，經濟部標準檢驗局「檢定合格標章」是否逾期、污損及「檢驗合格證書」(影本)是否隨機攜帶。
- 2.對測定酒精濃度未達違規標準之駕駛人，不可因主觀之判斷，即認定必屬違規而予以重複測定。如遇酒精濃度測定值出現明顯異常情形時，現場帶班人員應指揮停止使用該酒精檢測器，改用其他酒精檢測器進行檢測，必要時，應檢附原異常之紀錄。
- 3.實施檢測，應於攔檢現場為之。但於現場顯然無法實施檢測時，得向受測者說明，請其至勤務處所檢測，如受測者拒絕，應予勸告將依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定處罰。而除有法律規定之依據或其有客觀事實足以顯示其有觸犯刑法第 185 條之 3 之情節外，不得任意將受測者強制帶離。
- 4.酒精測定器每年須送經濟部標準檢驗局檢驗 1 次，或使用 1,000 次後必須送廠商校正及檢定，以符施檢規範之規定。

(二)移送法辦應注意事項：

- 1.依刑法第 185 條之 3「案件測定觀察紀錄表」應據實填寫附卷。
- 2.對已達移送標準事證明確，顯不能安全駕駛者，輔以錄音、錄影(照相)方式存證，連同調查筆錄、呼氣或血液酒精濃度檢測數值資料，併案移送。
- 3.調查違法事證時，應依相關規定辦理，佐以犯罪嫌疑人(駕駛人)精神狀態(如胡言亂語、意識不清、不能走直線)等行為，記載於筆錄，以強化證據力，提供辦案參考。
- 4.調查詢問，應遵守刑事訴訟法第 100 條之 3 規定：
「司法警察官或司法警察詢問犯罪嫌疑人，不得於夜間行之。但有下列情形之一者，不在此限：
A、經受詢問人明示同意者。
B、於夜間經拘提或逮捕到場而查驗其人有無錯誤者。
C、經檢察官或法官許可者。
D、有急迫之情形者。
犯罪嫌疑人請求立即詢問者，應即時為之。稱夜間者，為日出前，日沒後。」
- 5.完成詢問後，將犯罪嫌疑人連同筆錄、舉發違反道路管理事件通知單(移送聯影本)、酒精測定紀錄單 2 份(影本)及刑法第 185 條之 3 案件測定觀察紀錄表依刑案程序移送該分局偵查隊處理。

(三)汽車駕駛人肇事拒絕接受檢測或肇事無法實施呼氣酒精濃度檢測者，應將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。

(四)駕駛人因不勝酒力於路旁車上休息，未當場查獲有駕駛行為者，應補充相關證據足可證明其有駕駛行為，始得依法舉發；如駕駛人係因發覺警察執行稽查勤務，始行駛至路邊休息，仍應依規定實施檢測。

(五)執勤技巧：

- 1.出勤前應落實勤前教育，帶班幹部應明確任務分工，並確實檢查應勤裝備、停車受檢警示燈及酒測器是否正常運作。
- 2.攜帶足夠之安全器材(如交通錐、警示燈、指示牌、剋胎器等)，並擺放於明顯、容易辨識之位置，確實開啟車輛警示燈，並依規定擺放停車受檢指示牌(警示燈)、交通錐等

(續)取締酒後駕車作業程序

設備，使駕駛人能提前發現攔檢點，並依序停車受檢。

- 3.執勤人員路檢盤查駕駛人時，應離開車道至安全處所，並以警車在後戒護，以達到安全維護措施。
 - 4.路檢盤查勤務，應有敵情觀念，擔任警戒人員，應提高警覺，防範駕駛人無預警襲擊，攔檢時發現車速過快車輛，特別注意人身安全，保持安全反應距離，遇攔檢不停車輛應迅速閃避，不可強行攔阻，以維自身安全。
 - 5.對於單純交通違規攔檢不停之車輛，應依規定逕行舉發或記錄其車號與時、地及其他資料，通知前方崗哨攔車處理，除有乘載重要案犯或顯有犯罪嫌疑，或為贓車者外，不可尾追，以免駕駛人驚慌失控，發生交通事故等意外，造成民眾生命財產的損失。
 - 6.攔下受檢車輛，應讓受檢車輛靠路邊停放，避免他車追撞，造成傷亡，或避免突然於高速行駛中攔車，以免發生危險或造成交通壅塞。
 - 7.執勤人員攔檢車輛時，以觀察駕駛人外貌辨明有無飲酒徵兆為主，不得將頭探入車窗內，以避免危害自身安全。
 - 8.執行取締酒駕勤務遇夜間、陰雨、起霧等天候不佳或視線不良時，需有更充足的夜間照明、導引及反光設備，避免民眾無法明確目視員警攔停手勢，致接近路檢點時才緊急煞車致生危險。
 - 9.善用執法裝備器材，對於錄影、錄音等應勤裝備應確實攜帶，並注意執勤態度，遇有酒醉藉故滋事之駕駛人，應注意使用錄影器材全程蒐證，以確保同仁及民眾應有權益。
 - 10.常訓課程應落實實施，教導員警酒駕路檢盤查要領，並模擬取締酒後駕車可能發生之危害狀況與危機處理應注意事項，內容包含警械使用條例、警察職權行使法、取締酒後駕車程序與執勤技巧等，使每位執勤員警熟稔相關法令與標準作業程序。
 - 11.酒醉者常有失控及具攻擊性之行為，處理時應小心應對，對酒後駕車當事人依法有執行逮捕、管束或強制到場之必要時，應加強注意戒護，防止脫逃、自殺或其他意外事端，並注意自身安全，避免遭受傷害；當事人如有傷痕或生命危險時，應注意蒐證，避免日後糾紛。
 - 12.對於依法應予逮捕而抗拒逮捕或逃逸者，得使用強制力及依法使用警械，但應符合比例原則，不得逾越必要程度。
- (六)駕駛人拒絕停車受檢，意圖衝撞路檢點及執勤員警時應注意事項：
- 1.勤前教育時應明確分配各路檢人員任務(包含指揮管制、檢查、警戒、蒐證等)及其站立位置。
 - 2.攔檢車輛之執勤地點，應選擇空曠且明亮位置，並注意周邊安全係數，避免發生危害。
 - 3.到達稽查點，帶班人員應考量執勤地點之道路狀況，妥適安排現場巡邏車及警示設施之擺放位置，並開啟警示燈及依序擺放電子告示牌、交通錐或預防衝撞設施（如

(續)取締酒後駕車作業程序

剎胎器)等,擺放時應面向車流,注意往來行車狀況,以確保自身安全。

- 4.攔檢點警示燈及路檢告示牌至巡邏車擺設距離,應保持適當之安全距離,擺放要明顯且齊全,員警應注意自身及民眾站立之相關位置,並立於安全警戒區內,以利即時反應、迴避任何突發危險狀況。
 - 5.路檢時員警應提高警覺,注意被攔檢車輛動態,並隨時準備閃避,勿以身體擋車強行攔停,且每一次攔檢以一部車輛為原則,以避免發生意外波及其他路人。
 - 6.攔檢指揮管制手勢要明確,對於行車不穩、顯有酒後駕車徵兆之車輛,果斷地以手勢配合警笛聲指揮並攔停檢查。
 - 7.使用錄影(音)設備蒐證,並以優勢警力控制現場,維護駕駛人安全及公路行車秩序。
- (七)如屬非專責取締酒後駕車勤務時,得不受前揭專屬於固定地點執勤所需之各項裝備器材等規範限制,惟仍應提高警覺注意安全。

2.新北市

作業階段	作業流程	權責機關	步驟說明	作業期限
準備階段	1.勤前整備	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、各單位執行取締酒後駕車勤務前，應由主管或帶班人員實施勤前教育及裝備檢查，以提醒執勤同仁注意執勤安全及其他應注意事項。</p> <p>貳、應勤裝備：反光背心、舉發單、指揮棒、錄音機、照相機、攝影機、酒精測定器、警示燈、刑案偵訊文書表格、印泥、移置保管車輛四聯單等。</p>	經常執行
	2.安全部署	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、路檢點前方應擺設警示燈及「停車檢查」字樣，以提醒駕駛人注意停車受檢。</p> <p>貳、以交通錐擺設採縮減車道之方式攔車檢查。</p> <p>參、其他依規定應設置安全設備。</p>	經常執行
執行階段	3.攔車檢查	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>執行攔車檢查注意事項：</p> <p>壹、勤務中發現有酒後駕車者，應立即勸阻，先期防制。</p> <p>貳、巡邏途中執行攔檢酒後駕車，得尾隨至安全路段時，開啟警示燈，以指揮棒示意或以擴音器告知減速停靠路邊受檢。</p> <p>參、利用路口號誌紅燈停車等候時機，觀察駕駛人飲酒徵候，加以盤查。</p> <p>肆、注意執勤安全，避免遭酒醉駕駛者撞擊，或借酒裝瘋，無理取鬧者之人身攻擊。</p> <p>伍、遇攔檢拒停之車輛時，應聯絡鄰近線上巡邏警察支援攔檢，盡量避免追車。</p> <p>陸、攔停酒醉駕車者，請駕駛人熄火下車，並出示駕照及行照，詳實核對身分。</p> <p>柒、實施酒精檢測時，應選定安全位置，並隨時保持警戒狀態。</p> <p>捌、駕駛人不服稽查取締、在場喧嘩吵鬧時，應予錄影（音）或照相採證。</p>	隨時辦理

作業階段	作業流程	權責機關	步 驟 說 明	作業期限
	4.實施 檢測	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、駕駛人有無飲酒徵兆，應以交談觀察駕駛人是否臉色潮紅、眼睛充血、散發酒味或面帶酒容等方式為之，如有飲酒嫌疑，即請駕駛人下車接受呼氣酒精測試。</p> <p>貳、無酒後駕車及交通違規行為應直接放行；但有一般交通違規行為者，應予勸導或掣單舉發後放行。</p> <p>參、使用酒精測定器前應先檢查日期、時間是否正確。</p> <p>肆、實施檢測之測試酒精濃度，應告知受測者儀器測試之流程及注意事項。</p> <p>伍、測試前應先確認受測者已飲酒結束 15 分鐘以上，否則應等待 15 分鐘始予測試；或請受測者漱口避免口腔殘留酒精影響準確度。</p> <p>陸、酒後駕車者拒絕接受酒測時，應以全程錄音、錄影並告知受測者如拒測，將依道路交通管理處罰條例第 35 條第 4 項規定處罰。</p> <p>柒、對於駕駛人實施酒精濃度測試，以一次為原則，非顯有測定器故障之原因，應儘量避免重複測試。</p>	隨時 辦理
執行階段	5.1 違規 告發	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、經測試駕駛人酒精含量達每公升 0.28 毫克未達每公升 0.55 毫克（血液中酒精濃度超過百分之 0.05 未達百分之 0.11 者）以上者，依道路交通管理處罰條例第 35 條掣單舉發，當場移置保管車輛。</p> <p>貳、對實施酒精濃度測試分析完成後，應告知駕駛人酒精濃度測試之結果，並請駕駛人於測試值列印紙上簽名。</p> <p>參、執行掣單舉發時，舉發單上之違規時間應填寫攔停車輛之時間，並告知駕駛人違規事實及請其於舉發通知單上簽名。</p>	立即 辦理

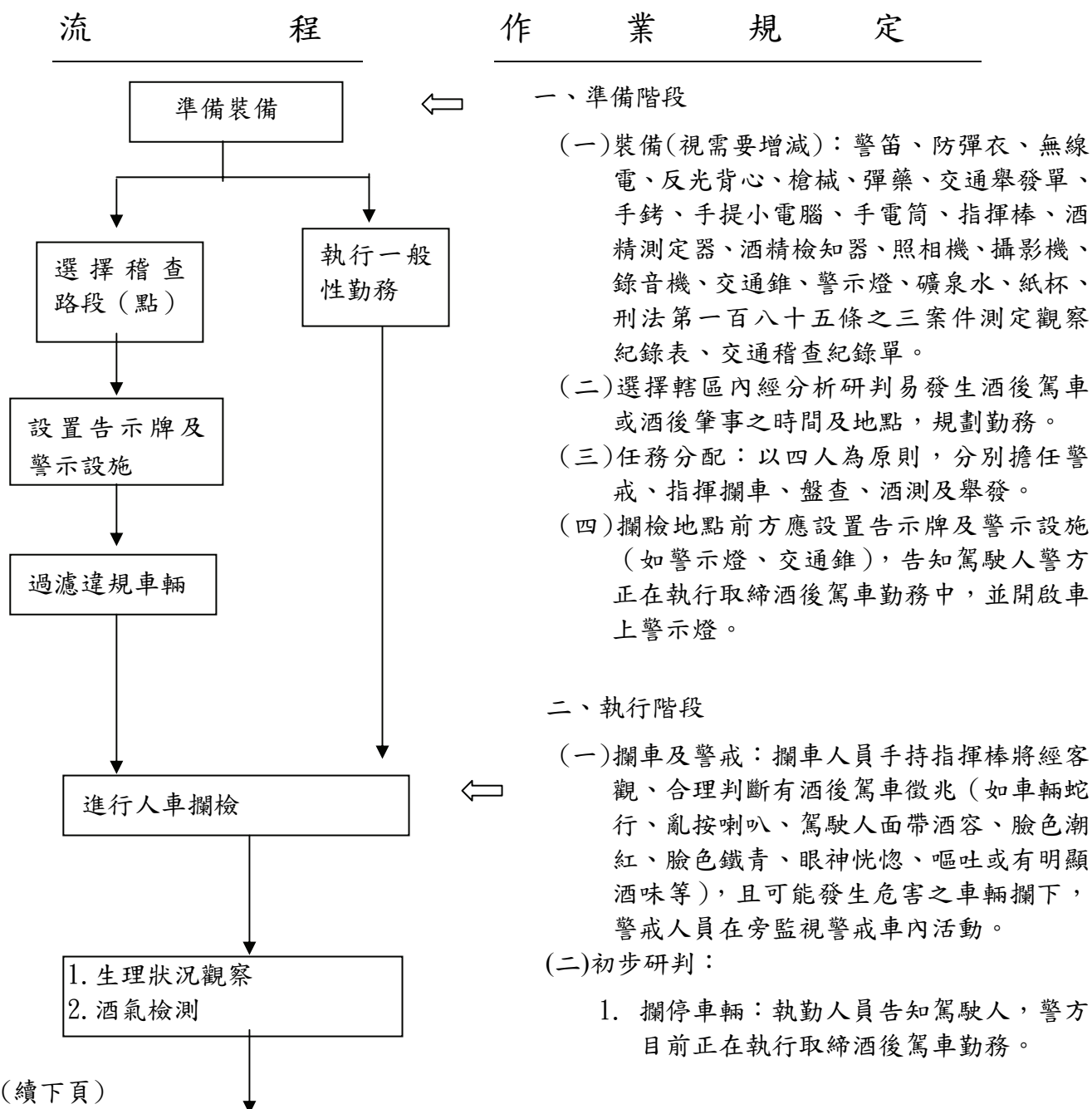
作業階段	作業流程	權責機關	步驟說明	作業期限
	5.2 違法送辦	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、經測試駕駛人酒精含量達每公升 0.55 毫克以上者（血液中酒精濃度已達 0.11% 者），依刑法第 185 條之 3 規定，移送法院核辦；並將駕駛人外觀行為詳加紀錄（照相或錄音錄影）存證，連同訊問筆錄、呼氣或血液酒精濃度檢測數值資料併卷移送。</p> <p>貳、為強化證據力，對駕駛人心理或生理應詳加描述載明筆錄，例如語無倫次、大肆謾罵、哭鬧、顫抖、步行搖晃、酒味濃烈、眼睛通紅等，俾利法院充分審判之佐證。</p> <p>參、對於酒後駕駛之異常行為，如蛇行、逆向行駛、亂鳴喇叭、行駛中突然加速減速及現場情況等事項，均應於筆錄內詳實記載。</p> <p>肆、詢問中應告知事項於告知後，應請受訊問人在「應告知事項」欄內捺印。</p>	立即辦理
	5.3 放行	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、經測試駕駛人酒精含量未達每公升 0.25 毫克（含 0.25 毫克）而無影響安全駕駛者，或呼氣酒精濃度介於每公升 0.26 毫克至每公升 0.27 毫克之未肇事案件，且無不能安全駕駛情形者，應當場告知其違規事實，指導其法令規定，並勸告其避免再次違反，及當場填製交通違規勸導單，應避免施以留置，經勸導「酒後不開車」及「注意行車安全」後放行。</p> <p>貳、經測試駕駛人酒精含量未達每公升 0.25 毫克而有影響安全駕駛者，雖未構成違規，應委婉勸導至安全處所休息，俟清醒後再行駕車，以策安全。</p> <p>參、同車有其他乘客具合法駕駛資格，且酒精濃度未超過標準，可替換駕駛者，責令換駛後放行。</p>	立即辦理

作業階段	作業流程	權責機關	步驟說明	作業期限
執行階段	6. 禁止駕駛	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、飲酒駕車之駕駛人，已致泥醉程度，顯不能安全駕駛者，得依行政執行法第 37 條第 1 項第 1 款及警察職權行使法第 19 條施以管束（留置），但不得逾 24 小時。</p> <p>貳、當場禁止駕駛人繼續行駛，另同車乘客如為汽車所有人，則依道路交通管理處罰條例第 35 條第 6 項舉發，以究其未善盡管理之責。酒後駕車如同時違反刑事法律者（為車主本人），可委託同車其他乘客具有合法駕駛替代其駕駛，不受持繳款收據領車之限制，但應填寫委託書。</p> <p>參、對取締酒後駕車執行禁止駕駛代保管之車輛，必須繳清罰鍰後始得領回車輛，但如同時違反刑事法律者，可逕行領車，不受持繳款收據領車之限制。</p> <p>肆、駕駛人已致泥醉程度，經查其居所非本轄時，通知其家人親友領回；如無法通知其家人或親友時，得由勤務人員送返其住所。</p>	隨時辦理
列管階段	7. 統計分析	各警察分局、交通警察大隊、保安警察大隊	<p>壹、各單位執行取締酒後駕車勤務結束後，應將取締件數統計回報警察局業務單位（交通警察大隊）彙整統計，俾作為日後策進執勤方式之參考。</p> <p>貳、配合年度分析統計取締件數及發生路段，研討勤務改進措施，以防止車禍事故再發生。</p>	經常執行

3.桃園縣

一、法令依據：1. 九十年十二月十四日司法院大法官議決釋字第五三五號解釋；2.刑法第一百八十五條之三（公共危險罪）；3.刑事訴訟法；4.行政執行法；5.道路交通管理處罰條例第三十五條；6.道路交通安全規則第一百十四條；7.違反道路交管理事件統一裁罰標準及處理細則；8.警察機關全面取締酒醉駕車工作計畫

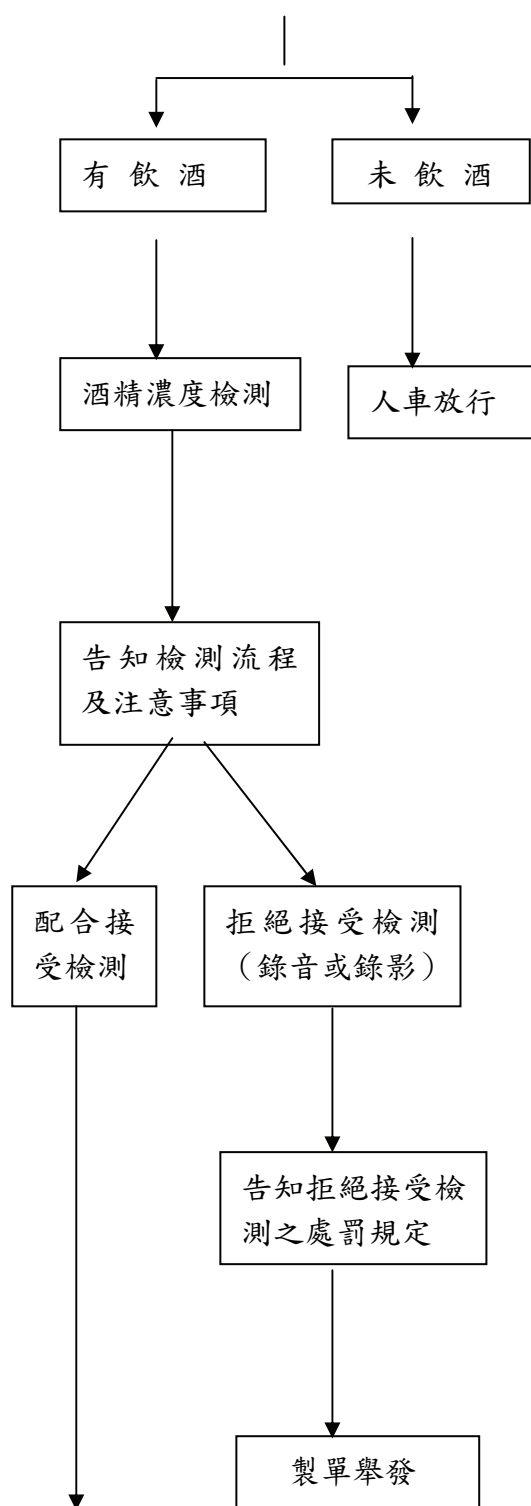
二、流程：



(續)取締酒後駕車程序

流 程

作 業 規 定



(續下頁)

2. 判別有無酒後駕車情形：以酒精檢知器測試或以交談方式觀察駕駛人有無飲酒徵兆，不得以吐氣方式判別。

3. 研判：

(1) 駕駛人可能有飲酒時，請駕駛人下車，接受酒精濃度檢測。

(2) 駕駛人未飲酒時，人、車放行。

(3) 駕駛人因不勝酒力於路旁車上休息，未有駕駛行為，需有相關證據證明有駕駛行為後，才可以依法舉發。

(4) 駕駛人如係因發覺警察有稽查勤務時，才行駛在路邊休息時，仍應依規定實施檢測。

(三) 施測酒精濃度流程及應注意事項：

1. 測試前：

(1) 應先確認受測者已飲酒結束十五分鐘以上或漱口。

(2) 如有照相、錄影、錄音，應事先告知受測人員。

(3) 準備酒精測定器，並取出新吹嘴。

(4) 應告知受測者事項：

A. 儀器測定之流程及注意事項。

B. 如吹氣不足，儀器無法完成取樣，將檢測失敗，必須重新檢測。

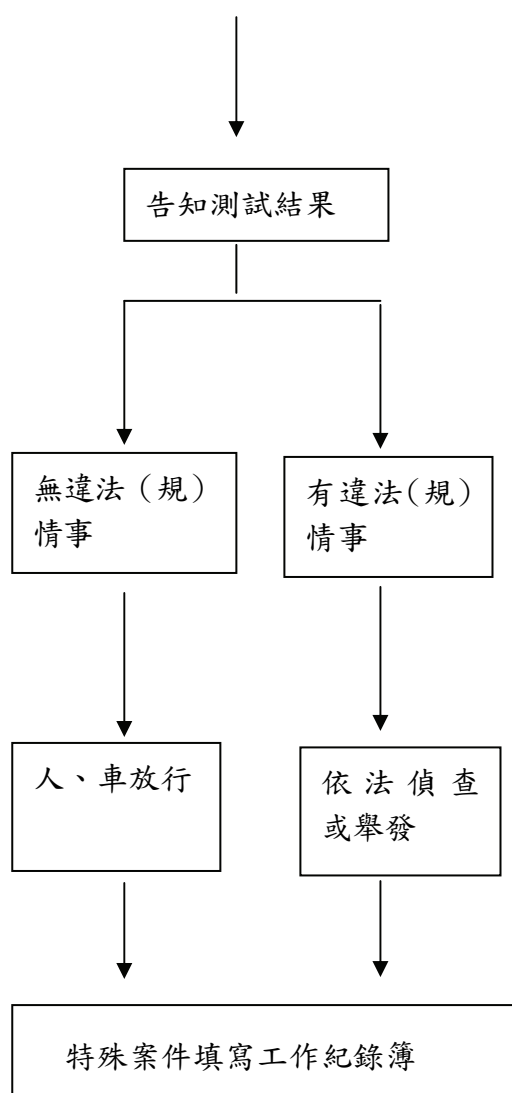
2. 測試開始：插上新吹嘴，請駕駛人呼氣測定。

1. 濃度檢測。

(續)取締酒後駕車程序

流 程

作 業 規 定



3. 測試結果：

(1)如測試失敗，向受測者詳細說明原因，並為取得正確測定，請其重新配合檢測。

(2)成功：儀器取樣完成。

(四)駕駛人拒測（錄音或錄影）處理程序：
明確告知並勸導受測人應接受酒精

2.經告知後，仍拒絕接受檢測的駕駛人，執行人員應再立即告知拒絕接受酒精濃度檢測，將依道路交通管理處罰條例第三十五條第三項規定，處新台幣六萬元罰鍰，並吊銷駕駛執照，三年不得再考領。

⇐ 3.無法施測時：駕駛人酒後駕車肇事拒絕接受呼氣檢測，或肇事無法實施檢測者，依道路交通管理處罰條例第三十五條第四項規定，執勤員警應將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。

(五)告知測試結果：告知受測人測試濃度是否超過標準或違規（法）

1.無飲酒或未超過標準：人、車放行。

2.酒精濃度超過規定標準(必要時錄音、錄影)：

(1)駕駛人：填製通知單、禁止其駕駛、保護駕駛人安全(協助離去或管束)。

(2)車輛：移置保管車輛（清車、貼封條、移置保管、填製通知單），或由車主請合格駕駛人駛離。

(續下頁)

(續)取締酒後駕車程序

流	程	作	業	規	定
---	---	---	---	---	---

三、結果處置：

(一) 移送法辦：

1. 查獲呼氣酒精濃度超過每公升 0.55 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.11 以上者，應移送法辦；對於上揭數值以下，如輔以其他客觀事實得作為「不能安全駕駛」之判斷時，也應依規定移送法辦。

2. 酒後駕車肇事，處理要領如下：

- (1) 肇事現場依道路交通事故處理程序辦理。
- (2) 依違規事實填製「舉發違反道路交通管理事件通知單」。
- (3) 等到當事人清醒時製作筆錄。
- (4) 將駕駛人連同筆錄、舉發違反道路交通管理事件通知單、酒精測定紀錄單二份（影本）及刑法第一百八十五條之三案件測定觀察紀錄表，依刑案程序移送分局三組處理。

(二) 違反交通法規未違反刑法者，依法舉發，並當場禁止駕駛。

(三) 將特殊案件登記於工作紀錄簿。

注意事項：

1. 操作酒精測定器應注意事項：

- (1) 使用酒精測定器前應先檢查日期、時間是否正確。
- (2) 測量前應先告知並確認受測者已飲酒結束十五分鐘以上或提供礦泉水給受測者漱口，避免口腔殘存酒精。
- (3) 對測定酒精濃度未達違規標準之駕駛人，不可因主觀之判斷，即認定必屬違規而予以重複測定。
- (4) 酒精測定器每年須送經濟部標準檢驗局檢驗乙次，或使用一千次後必須送廠商校正及檢定，以符施檢規範之規定。

(續下頁)

(續)取締酒後駕車程序

注意事項：

2.移送法辦應注意事項：

- (1)依刑法第一百八十五條之三「案件測定觀察紀錄表」應據實填寫附卷。
- (2)對已達移送標準事證明確，顯不能安全駕駛者，輔以錄音、錄影（照相）方式存證，連同詢問筆錄、呼氣或血液酒精濃度檢測數值資料，併案移送。
- (3)調查違法事證時，應依相關規定辦理，佐以駕駛人精神狀態（如胡言亂語、意識不清、不能走直線）等行為，記載於筆錄，以強化證據力，提供辦案參考。
- (4)調查詢問，應遵守刑事訴訟法第一百條之三規定：「司法警察官或司法警察詢問犯罪嫌疑人，不得於夜間行之。但有左列情形之一者，不在此限：

- A.經受詢問人明示同意者。
- B.於夜間經拘提或逮捕到場而查驗其人有無錯誤者。
- C.經檢察官或法官許可者。
- D.有急迫之情形者。

犯罪嫌疑人請求立即詢問者，應即時為之。

稱夜間者，為日出前，日沒後。」

- (5)將駕駛人連同筆錄、舉發違反道路交通管理事件通知單、酒精測定紀錄單二份（影本）及刑法第一百八十五條之三案件測定觀察紀錄表依刑案程序移送分局第三組（或刑事單位）處理。

- 3.酒醉者常有行為失控，具攻擊之行為，處理時應小心應對，當事人如有傷痕或生命危險時，應注意蒐證，避免日後糾紛。
- 4.汽車駕駛人肇事拒絕接受檢測或肇事無法實施呼氣酒精濃度檢測者，應將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。

附錄 9 「酒後駕車執法防制經驗交流」座談會
會議紀錄

附錄 9 「酒後駕車執法防制經驗交流」座談會會議記錄

會議時間：民國 100 年 7 月 5 日星期二 下午 1:30 至 4:30

會議地點：運輸研究所第二會議室（十樓）

主 持 人：運研所運安組張開國組長、警察大學曾平毅教授

與會人員：警察大學蔡中志教授、內政部警政署交通組莊鴻鈞副組長、交通部道路交通安全督導委員會徐台生組長、臺北市政府警察局交通大隊黃勢清大隊長、新北市政府警察局交通大隊周國雄大隊長、高雄市政府警察局交通大隊陳宗武大隊長、台中市政府警察局交通大隊劉少民大隊長、台南市政府警察局交通大隊李文芳大隊長、桃園縣政府警察局交通大隊吳坤旭大隊長、花蓮縣警察局交通隊黃增樟隊長、台東縣警察局交通隊林盛光隊長、淡江大學(運輸管理系張勝雄教授)、運研所運安組

討論題綱：

1. 如何加強各縣市執法頻率、地點、時間、人力配置
2. 如何利用執法面加強宣導酒後駕車降低事故率
3. 酒駕取締績效的提昇對於降低事故率的助益
4. 降低國人酒駕之可行作為

附表 酒後駕車執法防制經驗交流座談會之會議記錄

與會專家之意見與建議

高雄市交通大隊：

1. 郊區屬重工業區，有中鋼、台塑等大型石化企業，工人們經常於中午時段飲用酒精成份提神飲料或酌飲威士忌摻啤酒等混合性酒精飲品，以提振工作士氣，因此郊區發生酒後駕車事故常於下午(約 13-17 點)或晚上時段(18-23 點)較多，警方對於臨檢酒駕的時段也大都配合工人們工作時段作酒測臨檢。
2. 市區酒駕臨檢時段則多以凌晨為主。
3. 高雄對於各分局值勤酒駕臨檢職務的時段大多採因地制宜的策略，因此地區自主性高。

台中市交通大隊：

1. 台中每周五、六、日都設有臨檢。
2. 台中縣交通事故率是台中市的兩倍，其中酒駕事故率與死亡率台中縣也是台

與會專家之意見與建議

中市的兩倍，此結果乃為城鄉差距大所致。

3. 酒駕事故由於機車攔檢容易，所以攔檢率以機車居高，但機車酒駕事故率同樣也為台中縣較多，其原因乃為大眾運輸建設不足所致，因此民眾飲酒後仍選擇以自身運具(汽車或機車)為代步工具。
 4. 台中對於各分局執行酒駕臨檢政策採因地制宜，因此地區自主性高。
 5. 另外，建議取締酒駕應結合重大違規項目，這樣警方隨時可取締。
 6. 教育宣導方案，在保險部分社會民眾有一定的認知(申請汽機車強制險)。
 7. 若是無法申請時亦可申請特別補償基金給予賠償。
-

台南市交通大隊：

1. 衡量酒駕事故率的成效不一定要用以取締次數做決定，此縣市認為酒駕臨檢不用在特定時段執勤，應在平常巡邏、值勤時段做即可。
-

台北市交通大隊：

1. 台北市共有 14 個分局，執行酒駕臨檢時段通常為晚上十點至凌晨一點，但仍依照各轄區的特性做時段性調整。
 2. 酒駕者部分為累犯者比例較高，原因通常為隔天要使用車輛而冒險酒駕開車。
 3. 對於代客駕車方法因駕駛里程數通常較短，因此可行性高，但在法律方面較無具體界定的規範與條例，因此在實際執行上存在諸多問題，如：停放車輛位置、車身損傷等問題與糾紛層出不窮，因此需要政府中央配合制定定型化契約。
 4. 酒駕績效所獲得的獎勵高，但法院對於公共危險車之判刑低。
-

新北市交通大隊：

1. 反對將酒駕的執法面放在第一線，A1 事故死亡率較多時，社會眾通常會第一檢討警方執行能力方面和檢視其值勤工作認真程度，該縣市認為在時間內應將工程面擺在第一線較適宜，而以長遠來看，則應加強教育面的宣導才能看得見成效的顯著性。
 2. 該縣市認為酒駕部分為社會問題，需藉由全民的力量、社會建立的氛圍來抑制酒駕的風氣，以減少酒駕事故率。
 3. 該縣市警察執勤酒駕的勤務密度很高，但酒駕的民眾密度不高，發生地點較分散、零星，因此易存有僥倖心態酒後駕駛。
 4. 由於警力方面人手不足，對於酒駕臨檢勤務僅能在大半夜執行，而目前勤務地點大多在固定地點執行，但發生酒駕事故地點多屬分散，因此未來值勤地點應做彈性規劃，以點位方式分配地點，增加遏止酒駕的成效。建議將事故資料導入 GIS，針對酒駕勤務規劃作為調整。
 5. 酒駕中又以機車較多，但機車族為中低階層(弱勢族群)，機車於拖吊保管場的領取也是另一問題；另外現階段的三種替代方案：代客駕車、搭計程車及代客叫車的方式目前較適用於汽車運具，對於機車族以及偏遠地區(花東地區)並不適用且成效也較不明顯。
-

花蓮縣交通大隊：

與會專家之意見與建議

1. 取締酒駕比例高，取締件數為最多，死亡人數為最高，A1 事故部分高。
警方執行酒駕勤務徹底且完整，見警率極高，該縣市以組合性勤務的方式取締，新城 吉安 取締酒駕大執法，各分局執行酒駕勤務綿密，一天最少以十班為原則，值勤時間至晚上十點；全縣市共分為十六組，七組對外值勤取締，九組對民眾、店家(小吃店)做教育宣導。
2. 該縣市認為民眾易將違規合理化，認為只有警方在才有取締的權利，因此該縣市於現階段鼓勵社會民眾多加檢舉，以獎金獎品方式讓大眾共同參與監督的職責，以降低違規的行為。
3. 因該縣市原住民比例占人口數約四分之一，有飲酒的習慣民眾居多，加上地廣人稀的區域特性，因此酒駕比例較其他地區來得高，警方在執行勤務上困難度也相對提高。
4. 該縣市宣導替代方案目前以代客叫計程車為主，當顧客叫計程車的同時，車行業者可事先詢問是否需多加一名司機協助代為駕駛乘客的車回家，而多加一名代駕司機的費用通常為一千元。
5. 該縣市對於警方取締違規酒駕的績效為一人一個月至少需有兩件為原則；此外，警方在一般時間值勤勤務時取締酒駕的案件較其他時段多，認為執法強度的增加能降低事故率。

臺東縣交通大隊：

1. 因地緣、人口特性較花蓮相近，因此取締酒駕政策多以參考花蓮為主。該縣市酒駕臨檢時段：市區至凌晨兩點、郊區至晚上八點或十點，其中因工業農地特性，以晚上六點至七點取締到的案件較多，因此實行政策以因地制宜為主，地區自主性高。
2. 該縣市酒駕民眾心存僥倖心態，在意的是是否被警方取締，對於罰金、罰緩較不在意，加上該縣市地廣人稀、產業道路林立，因此民眾易繞道行駛，以避開警方酒駕臨檢地點，因此在人煙稀少地區常發生酒駕自撞的比例很高。
3. 該縣市人口特性有三分之一為原住民，其中在酒駕發生的比例中又以二分之一為原住民，因此宣導方面像是參加慶典活動豐年祭時以提供接駁車的方式，鼓勵民眾搭乘以降低酒駕事故率。
4. 該縣市觀察到利用宗教的力量(真耶穌教會)，較警方宣導的強度來得更有效，尤其請教會、牧師或當地長老做宣導其影響力會更強大、有效。
5. 縣長夫人推行「大家來借酒 幸福久久久」之活動，喚醒大眾的對酒駕的重視。

警察大學 蔡中志教授

1. 由簡報表格中發現，執法取締與死亡人數無關(例：花東地區)
2. 在酒駕防治方面，美國在 2007、2008、2009 三年中，一年內酒駕死亡人數約為 11000 人，佔車禍死亡人數的三分之一，表示美國在酒駕上強調的「執法」是無效的。
3. 中國在執法方面根據道路安全法規定，BAC 值為 0，只要公安認定有喝酒或確定酒醉，警方可直接先拘役 15 天再進行罰款。
4. 日本人口約為台灣的 5.5 倍，但在 2008 年酒駕事故件數僅有 305 件，死亡

與會專家之意見與建議

人數佔 6.6%，認定為全世界最安全的道路。

5. →執法面透過修法，以同罪連罰的觀念(包含：提供車輛責任、共乘、提供酒類者)一同處罰，觀念為喝酒的人無法控制自己，應由旁邊的人控制喝酒的人。
6. 如：台南地區羅佳容案件，唆使酒醉開車，應用現有法規處罰條例 35 條，處罰共同喝酒者(幫助犯)。
7. 美國推行酒精鎖方面，對於台灣機車酒駕者是不適用的。
8. 酒駕死傷人數與大眾公共運輸使用比例以及計程車使用人數之比例呈反比。
9. 檢討警察的投入是否符合成本效益之問題。

警政署 莊鴻鈞副組長：

1. 警政白皮書，推動法律的可以使近年的酒醉人數降低，但是幾年後又會恢復。
2. 警員勤務增加許多，但相對上死亡人數並未改善。
3. 組長質疑 BAC 值訂為 0.55 時是否就能安全駕駛，另外，台灣司法體系雖酒駕的移送件數多但到法院時多判為緩起訴處分，且罰鍰僅 2 至 3 萬，無法有效嚇阻酒駕。
4. 酒駕的防範可透過民眾以及宗教自律來改善。
5. 透過公司企業的呼籲宣導，讓更多人避免酒後開車，若是要辦理相關酒駕活動，可與各縣市之監理所、交通大隊等等合作給予配合。代行定型化契約，幫助其完成。
6. 與有提供酒類或飲酒的餐廳合作，如日本餐廳規定駕駛者進入餐廳時須將鑰匙交給櫃台，離開前餐廳人員判斷是否有飲酒，若有飲酒可不給予車鑰匙等明日再領回。
7. 酒駕臨檢須針對轄區特性給予授權。
8. 道安講習→酒駕班以及心裡輔導(判斷是否心理層面問題或是酒精中毒等，進一步開導與治療)。

道安會 徐台生組長：

1. 死亡人數下降，但逐漸緩慢，且去年與今年相比，警政署酒駕人數雖減少但衛生署卻是增加，是為一項警訊。
2. 建議研究單位檢查數據正確性，連江縣死亡次數應為 0。
3. 執法可以減少惡化的傾向，應提高見警率才能有效警惕駕駛者。
4. 道安會於道安連席會議或道安年報會介紹創新改善作法以提供各縣市參考。
5. 除了可至學校進行宣導外，更可至公司行號進行防制交通事故宣導，應能發揮一定成效。

運研所 葉祖宏副組長：

1. 歐盟各國的事故率差異大，可參考事故率低的荷蘭與瑞典經驗，例如警察執法權力大有充份權限進行隨機攔檢，反觀由於現今臺灣警方的執法權力限縮，無法能立即嚇阻或處罰違規的酒駕者，若有技巧性的增加隨機攔檢的機會，應會更有成效。

與會專家之意見與建議

2. 針對新北市導入 GIS 的建議，運研所 TALAS 系統便可針對特定違規狀況數據與 google map 結合，可於地圖上看出事故發生地點的分布狀況，建議研究單位可釐清警政署與運研所的系統並提出建議。
 3. 研究單位正透過行為分析進行酒駕者的了解，而台北市有酒駕專班，有結合的空間。
 4. 須考量邊際效益的問題，並不是無限度的執法。歐盟文獻提及，每年曾經被隨機進行酒駕檢測的比例：荷蘭有 1/3 的民眾，瑞典則有 16 % 之民眾，但事故率卻是荷蘭較瑞典高，顯示並非見警率高即違規率低的關係，建議研究團隊可提出數據佐證，例如酒駕攔查比例應是考量邊際效益重要衡量指標。
-

道安會報

1. 若是要在酒駕防治上發揮功能，縣市首長各局、處室須重視，開會時需要有份量、能統整負責各局處的人來主持，上行下效才能有一定的效果。
 2. 執法工程以及教育宣導須一起辦理。
-

附錄 10 調查路口之道路幾何特性圖

調查路口之道路幾何特性圖

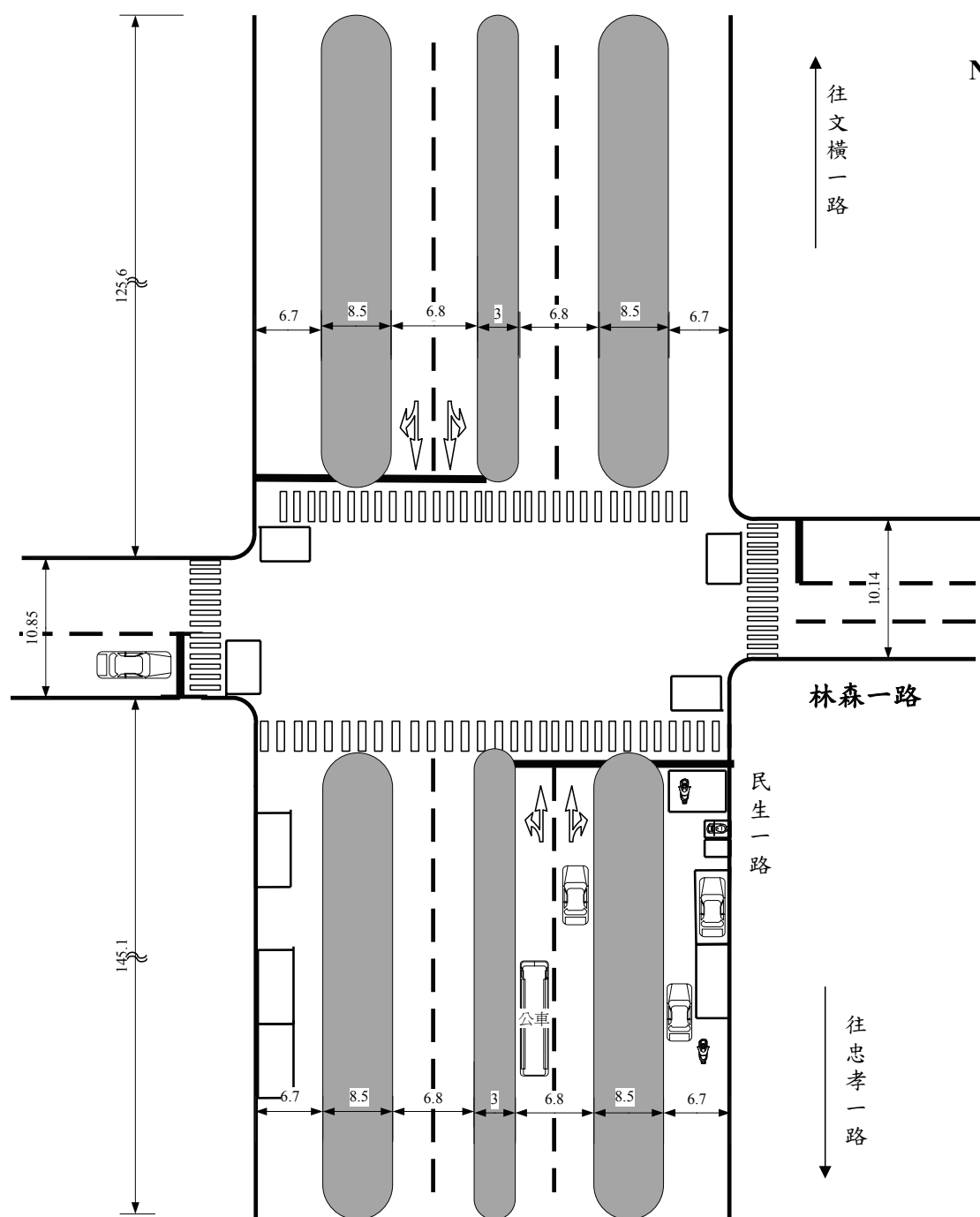


圖 1 民生一路與林森一路路口圖

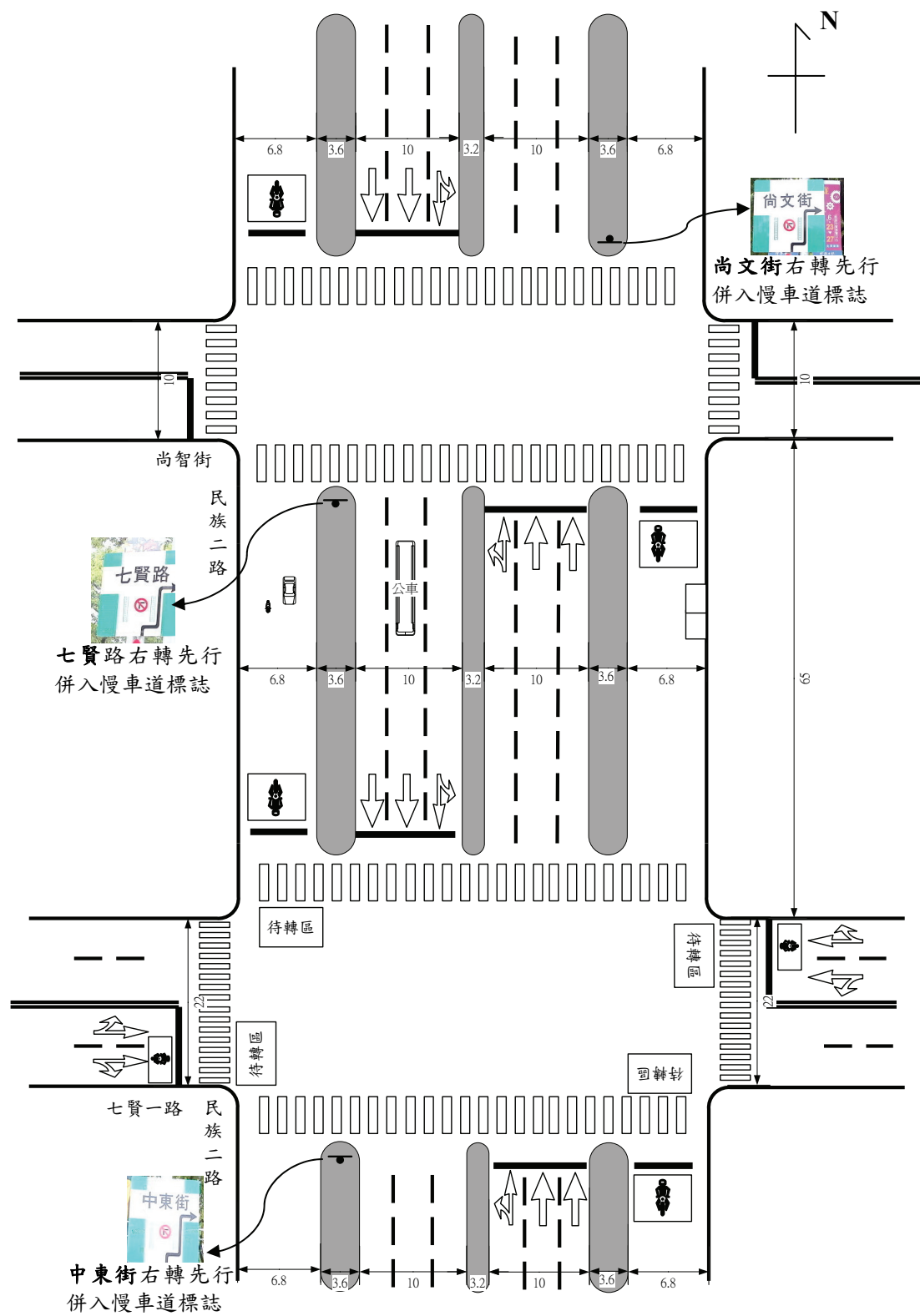


圖 2 民族二路-尚智街與七賢一路路口圖

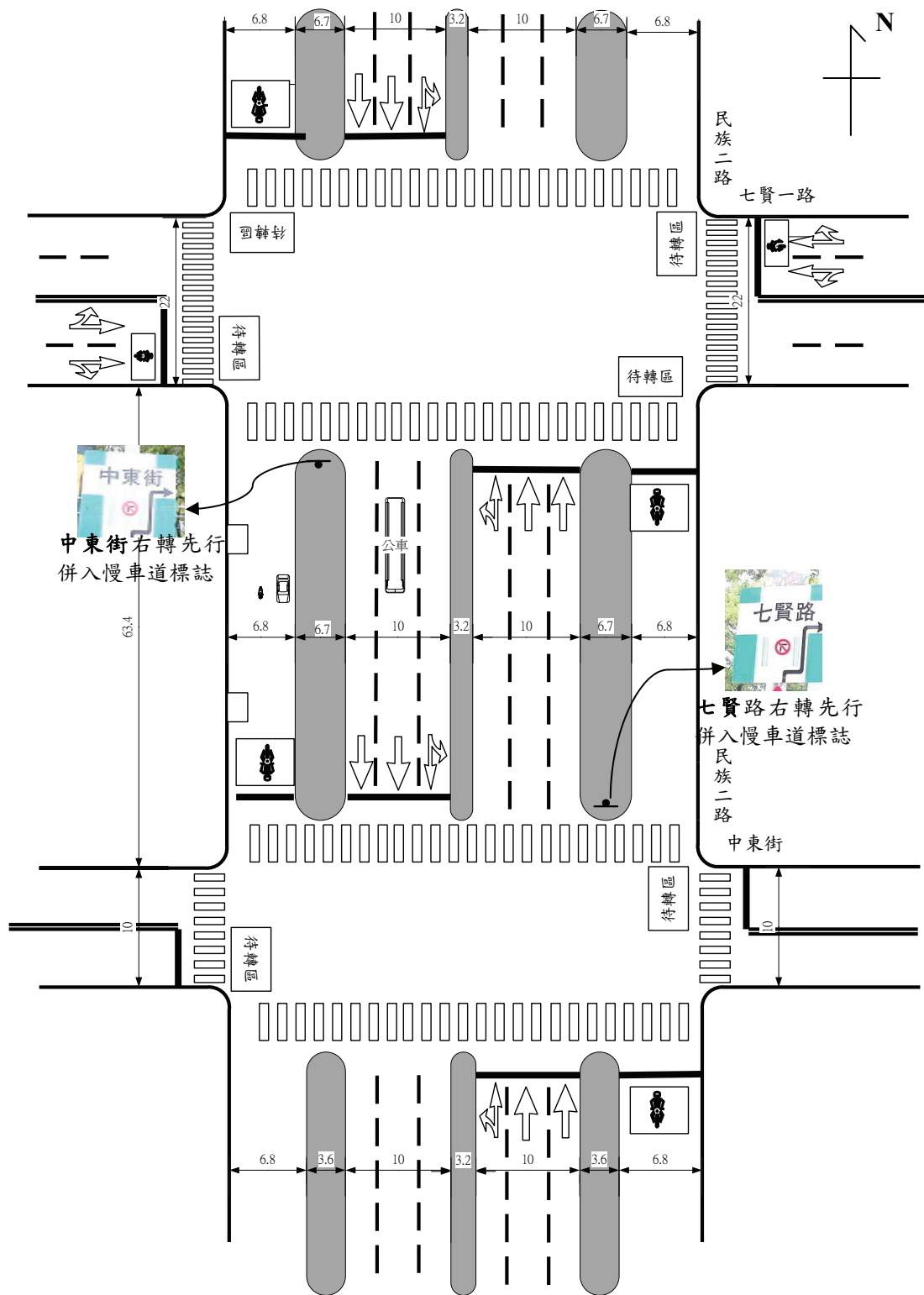


圖 3 民族二路-七賢一路與中東街路口圖

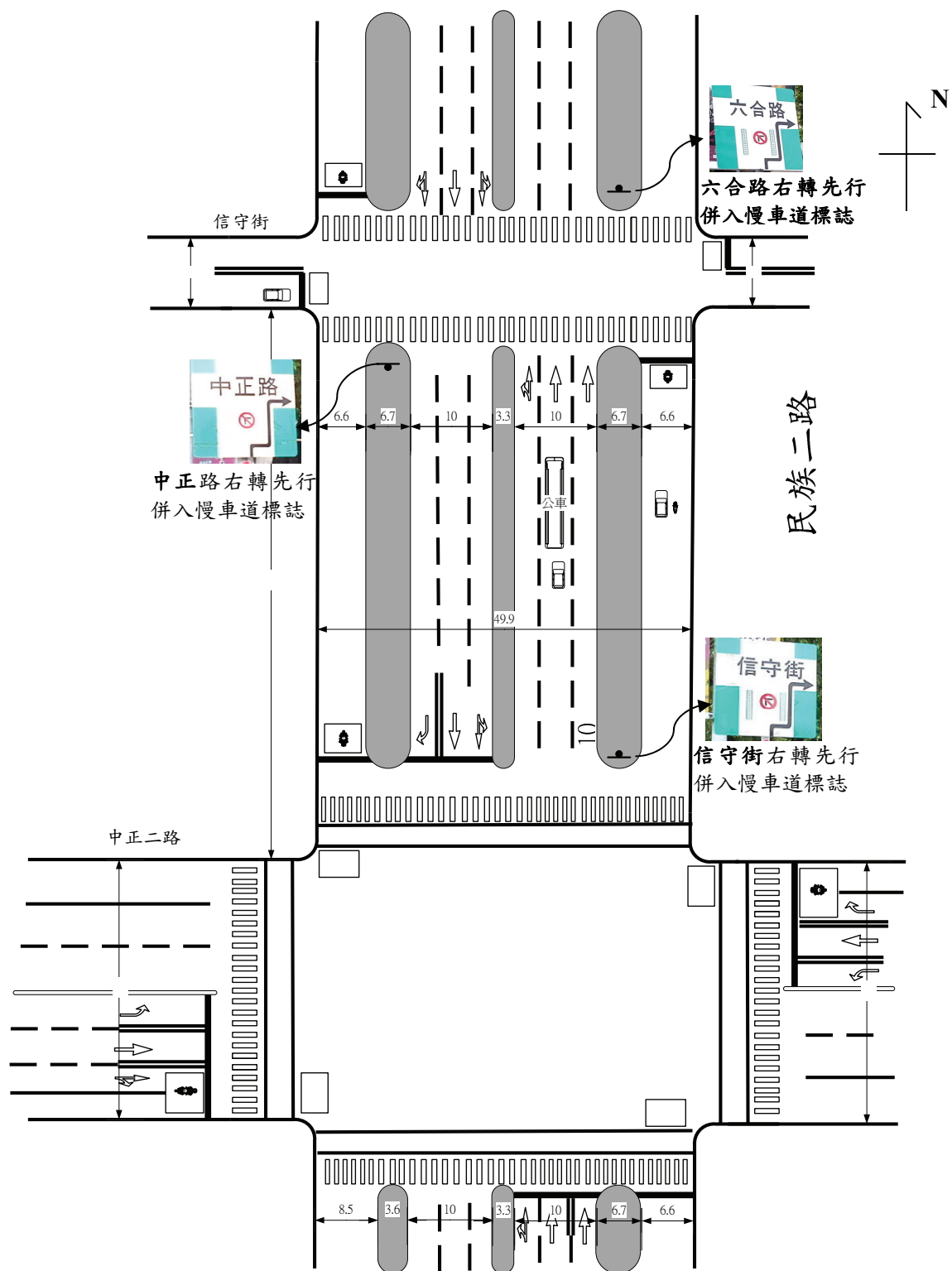


圖 4 民族二路-信守街與中正二路路口圖

77.2

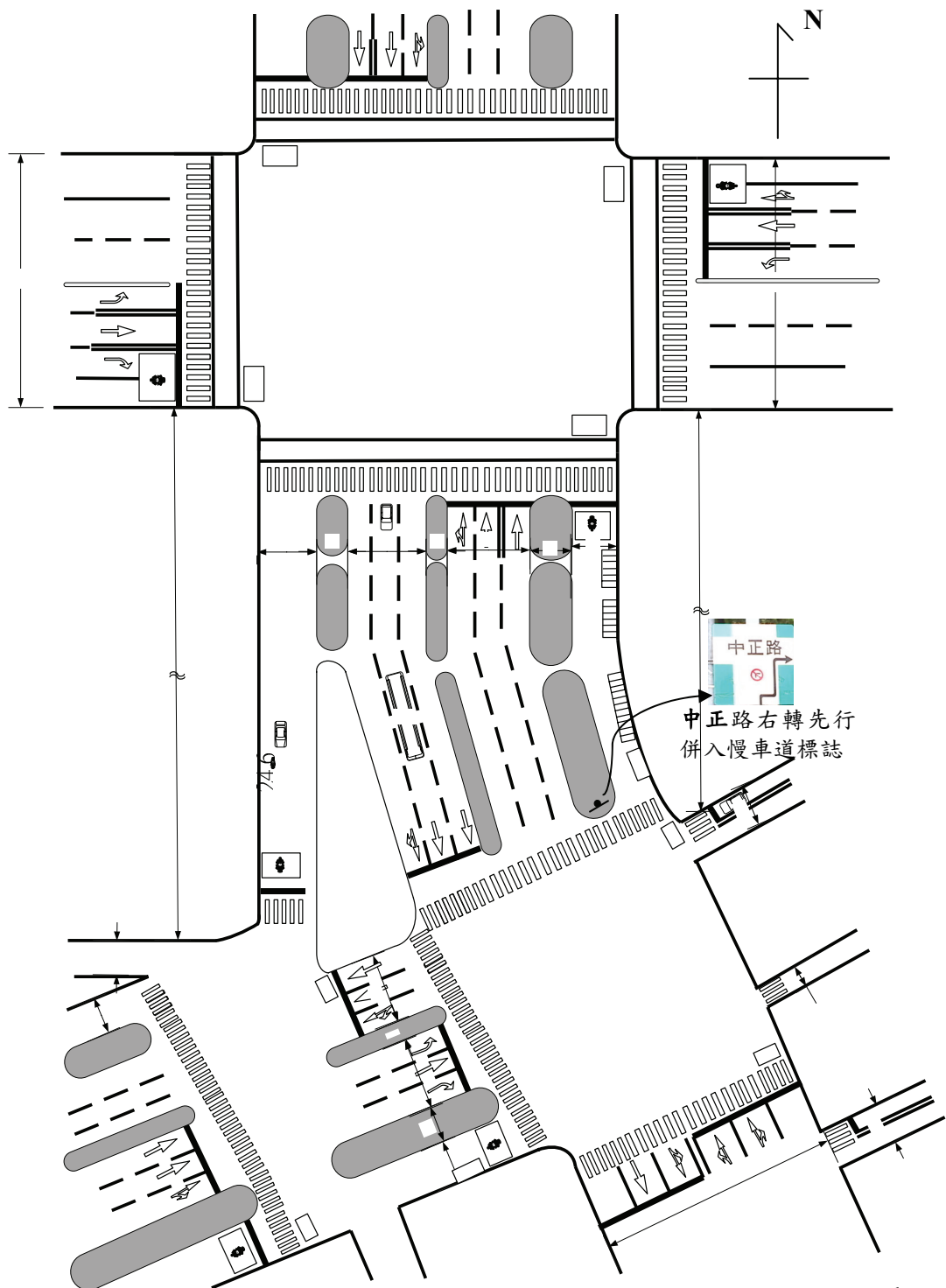


圖 5 民族二路(光華一路)-中正二路與民生一路路口圖

8.5 3.6 10 3.3

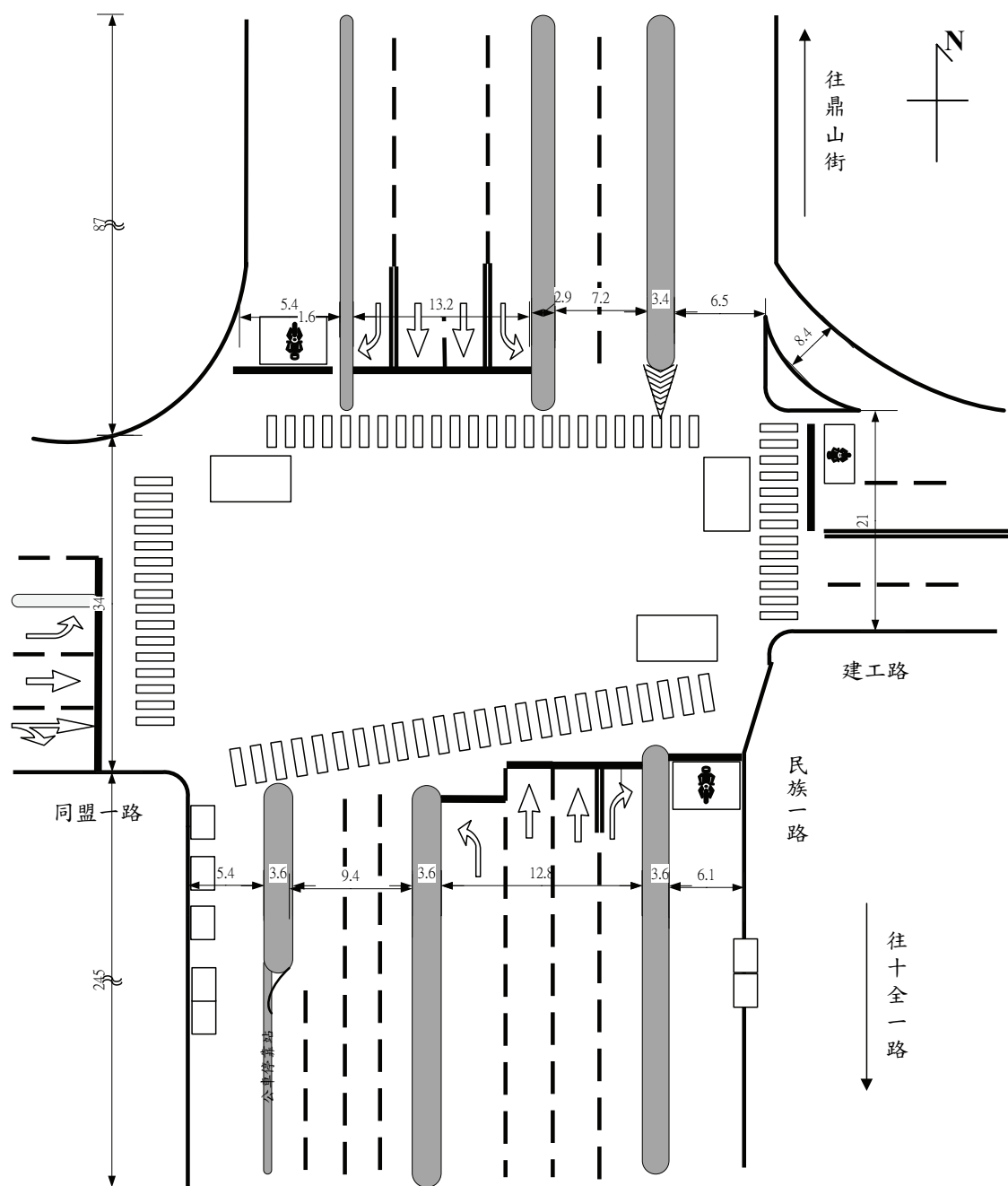


圖 6 民族一路與建工路路口圖

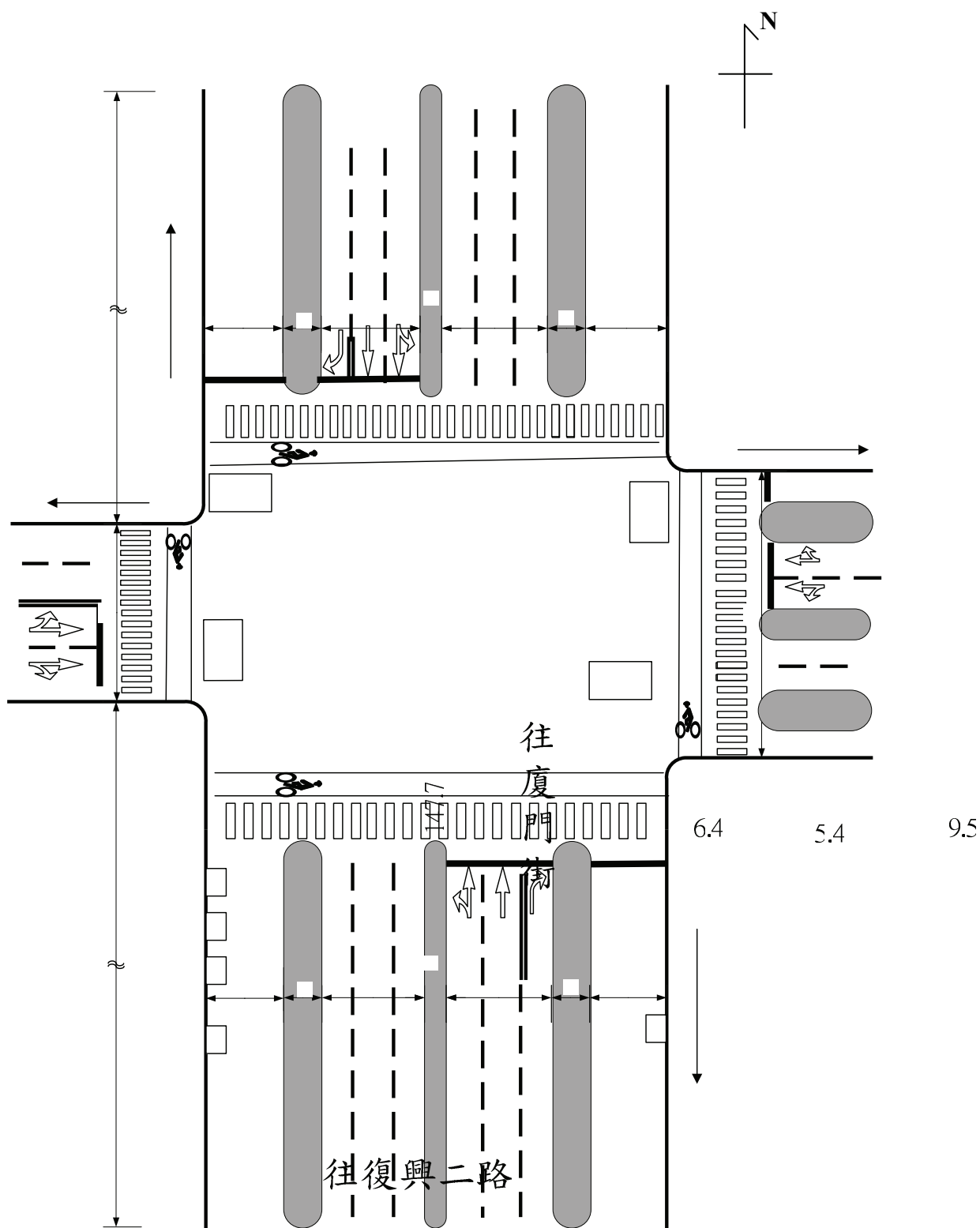


圖 7 民權一路與青年一路路口圖

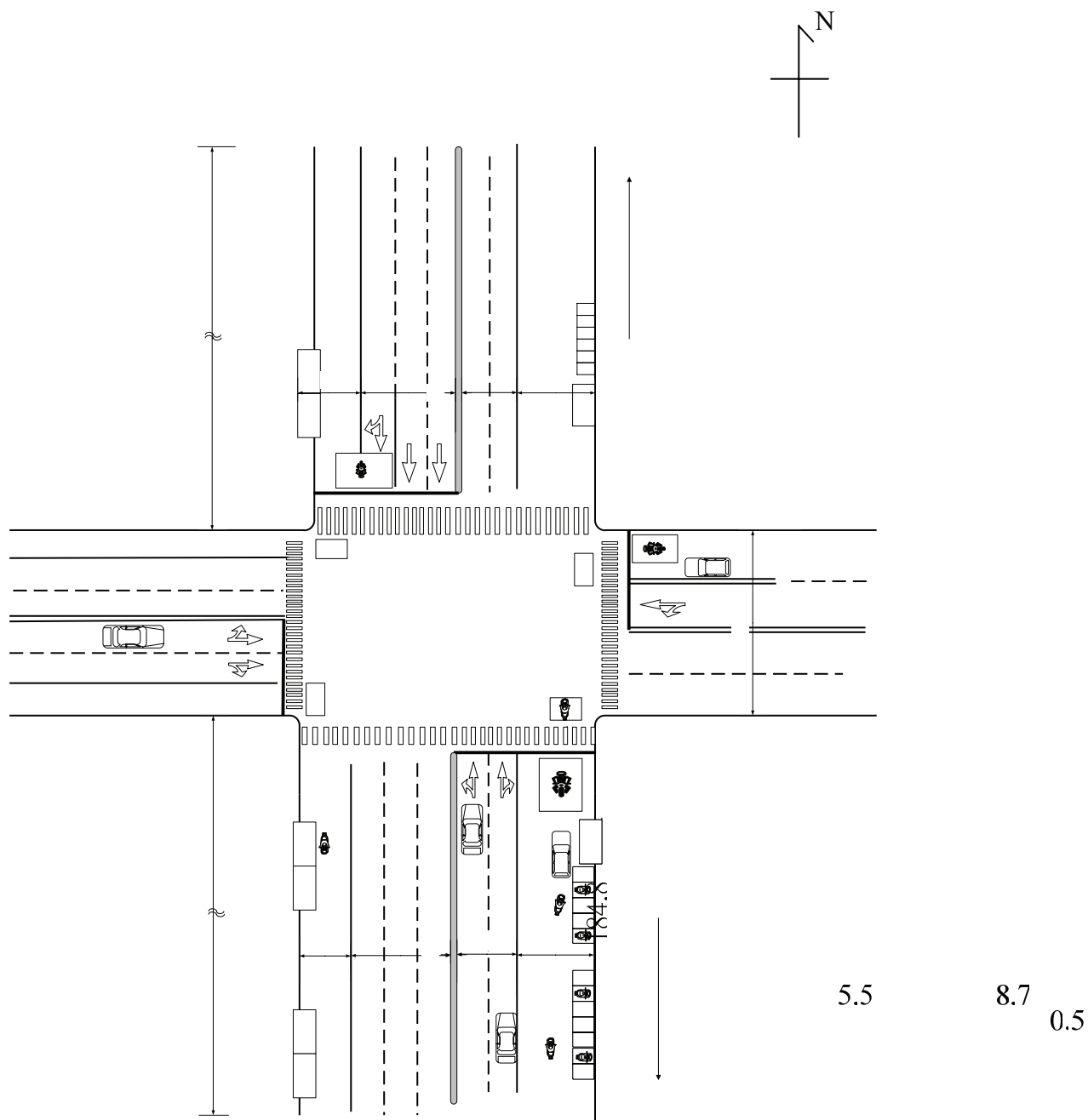


圖 8 博愛二路與明誠路路口圖

附錄 11 期末審查簡報

道路交通事故特性 與對策比較研究 (2/2)

報告大綱

- 研究目的
- 全國道路交通事故資料趨勢分析
- 道路安全績效指標與各縣市道路安全問題篩選
- 教育宣導實驗計畫
- 執法實驗計畫
- 工程實驗計畫
- 總結：道路安全改善整體規劃

2

研究目的—第2年度之重點(以區域觀點)

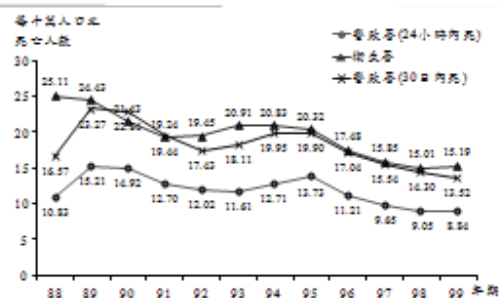
- ◆ 建立縣市安全績效分群
 - 依據縣市事故特性與資源條件，歸納分群
- ◆ 發展各分群地區之道路安全防制對策
 - 探討各分群地區之安全績效、事故特性與道路安全策略
- ◆ 「實驗計畫」實作與評估
 - 以第1年期規劃「實驗計畫」為基礎，進行實作與評估。

3

我國交通事故之主要問題？

- 全國道路交通事故資料趨勢分析
 - 國際道路交通安全比較
 - 還具別之道路交通事故分析
 - 行為別之道路交通事故分析
- 重要道路交通安全法規與沿革

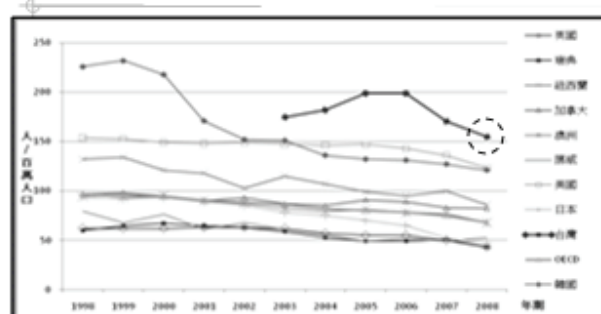
民國88-99年警政署與衛生署死亡率



警政署透過與衛生署死因資料庫比對獲得30日內死亡人數。

5

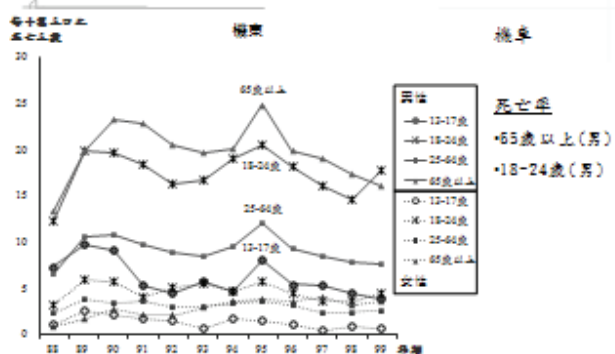
我國與OECD會員國 道路交通事故死亡率比較



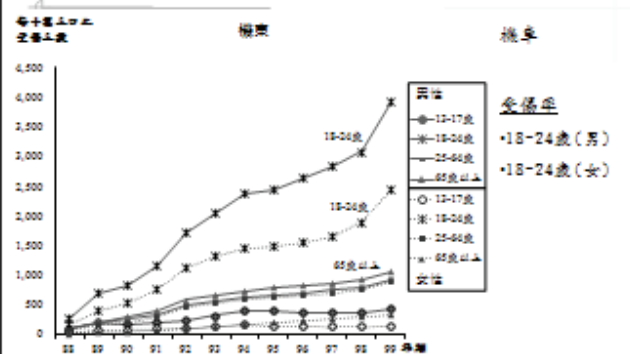
死亡率有逐年下降趨勢，但2008年仍是OECD國家平均值的1.9倍

6

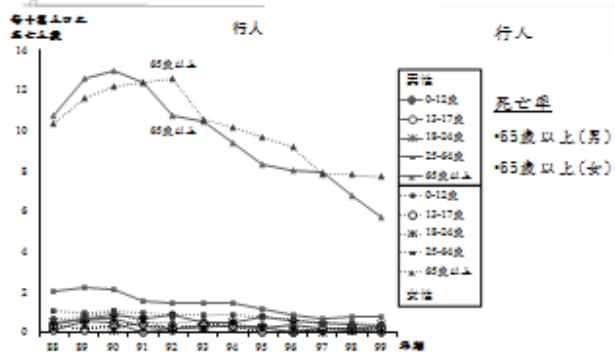
機車死亡率



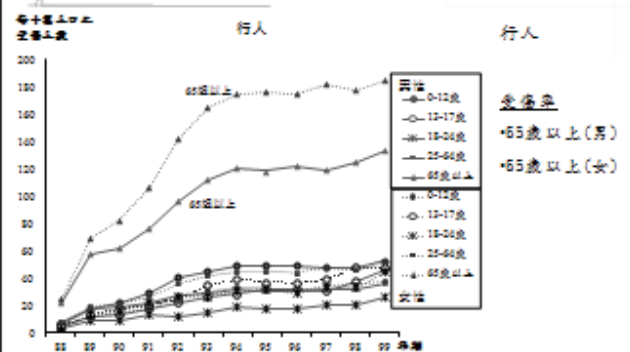
機車受傷率



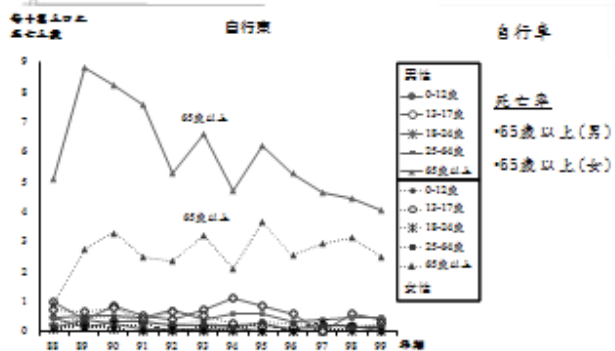
行人死亡率



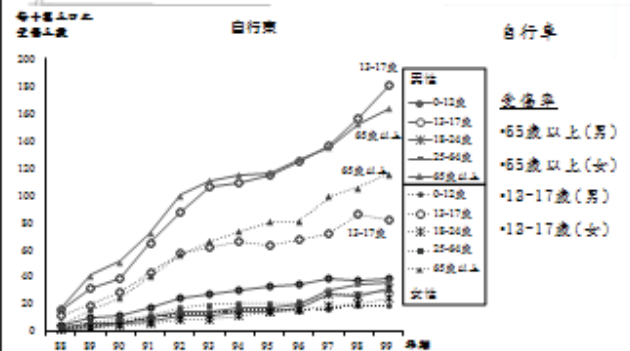
行人受傷率



自行車死亡率

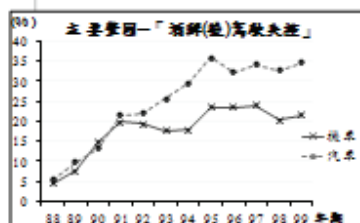


自行車受傷率



酒駕議題

- ◆「酒醉(後)駕駛失控」已成第一肇因
- ◆百分比逐年遞增



年別	汽車		機車	
	肇因 排序	(%)	肇因 排序	(%)
88	3	(5)	5	(5)
89	3	(10)	4	(8)
90	3	(13)	2	(15)
91	2	(22)	2	(20)
92	1	(22)	1	(19)
93	1	(26)	1	(18)
94	1	(30)	1	(18)
95	1	(36)	1	(24)
96	1	(32)	1	(24)
97	1	(34)	1	(24)
98	1	(33)	1	(20)
99	1	(35)	1	(21)

道路安全績效指標與 各縣市道路安全問題篩選

- 道路安全績效指標
- 縣市歸類分群與整體績效衡量
- 各縣市道路安全問題篩選

道路安全績效指標

- ◆ 簡化指標架構：以死亡指標與實地調查之重點行為指標作為道路安全績效指標。
- ◆ 死亡指標：
 - 包括：運具別、年齡別、行為別、道路別
 - 皆為負向指標，最佳狀態為無死亡，指標值趨近於0
- ◆ 重點行為指標：
 - 安全帶與安全帽實際使用率或正確使用率仍未達理想狀態，採實地調查方式取得統計資料
 - 於民國100年6~7月於各縣市實地調查
 - 皆為負向指標，最佳狀態為0

死亡指標之定義與計算範例

類別	指標定義	計算方式
運具別	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 以車輛數為基礎： 大貨與聯結車、小型車、機車之 每十萬輛車數之死亡人數 ▶ 以人口數為基礎： 大貨與聯結車、小型車、機車、 自行車及行人每百萬人人口數之死亡 人數 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 以車輛數為基礎： 大貨與聯結車、小型車、機車 之死亡人數 $\frac{\text{機動車輛登記數(每十萬輛)}}{\text{大貨與聯結車、小型車、機車之死亡人數}}$ ▶ 以人口數為基礎： 大貨與聯結車、小型車、機車、 自行車及行人之死亡人數 $\frac{\text{現住人口數(每百萬人)}}{\text{大貨與聯結車、小型車、機車、自行車及行人之死亡人數}}$
年齡別	各年齡層每百萬人人口之死亡人數	$\frac{\text{各年齡層死亡人數}}{\text{現住人口數(每百萬人)}}$
道路別	省道及市區道路每公里見 殺之死亡人數	$\frac{\text{省道及市區道路死亡人數}}{\text{各道路類型之道路見殺數(每公里見殺數)}}$

縣市歸類分群 1/2

- ◆ 各縣市交通安全問題、事故特性與資源條件不同，應先將各縣市予以歸類分群，期能在相似資源條件下可相互學習。
- ◆ 本研究採用華得法(Wards method)進行各縣市之歸類分群，以下為本研究分群之條件：
 - 機動車輛數
 - 人口數
 - 每人機動車輛數
 - 每單位面積機動車輛數

縣市歸類分群 2/2

- ◆ 第一群：臺北縣市、臺中縣市、臺南縣市、高雄縣市、彰化縣與桃園縣
- ◆ 第二群：基隆市、新竹市與嘉義市
- ◆ 第三群：新竹縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、屏東縣、宜蘭縣、花蓮縣與臺東縣

群組	機動車輛數	人口數	每人機動車輛數	單位面積 機動車輛數
1	(1)	(1)	(2)	(2)
2	(3)	(3)	(3)	(1)
3	(2)	(2)	(1)	(3)

各縣市道路安全問題篩選 1/2

- ◆ 我國特別需注重的主要道路交通安全議題包括：
 - 機車：未戴安全帽(全國)、年輕人、高齡者
 - 高齡者：行人、自行車
 - 酒後開車(超過0.25mg/L)：機車、汽車
- ◆ 訂定兩項縣市問題篩選準則，當死亡率值
 - 高於臺灣地區死亡率一項特別注意此問題(○)
 - 高於80%死亡率一項問題較嚴重，為需立即改善項目(●)

縣市	縣市	機車			高齡者		酒駕 (超過0.25%)	
		未正確配戴安全帽	年輕人	高齡者	行人	自行車	機車	汽車
1	台北市	△	●	○	○	○	○	○
	新北市	△	○	○	○	○	○	○
	台中市	△	○	○	○	○	○	○
	台南市	△	○	○	○	○	○	○
	高雄縣	△	○	○	○	○	○	○
	高雄縣	△	○	○	○	○	○	○
	桃園縣	△	○	○	○	○	○	○
	彰化縣	△	○	○	○	○	○	○
2	嘉義市	△	○	○	○	○	○	○
	新竹市	△	○	○	○	○	○	○
3	新竹縣	△	○	○	○	○	○	○
	苗栗縣	△	○	○	○	○	○	○
	南投縣	△	○	○	○	○	○	○
	雲林縣	△	○	○	○	○	○	○
	嘉義縣	△	○	○	○	○	○	○
	屏東縣	△	○	○	○	○	○	○
	花蓮縣	△	○	○	○	○	○	○
	台東縣	△	○	○	○	○	○	○

各縣市道路安全問題篩選 2/2

- ◆ 分析結果，以臺東縣為例：
 - 優先改善機車酒駕、高齡者與年輕人騎機車問題；
 - 未正確配戴安全帽、高齡行人與汽車酒駕則是需加以注意之議題。
- ◆ 縣市合併後之五都需注意合併縣的道安問題：
 - 如：臺南市除需重視正確配戴安全帽和汽車酒駕問題外，合併前的台南縣需重視高齡者騎自行車、高齡者騎機車和步行以及年輕人騎機車問題。
- ◆ 許多第三群縣市之道安績效指標值較不佳，需了解這些縣市問題，以投入資源進行重要問題改善，結果可作為政府經費補助分配之參考。

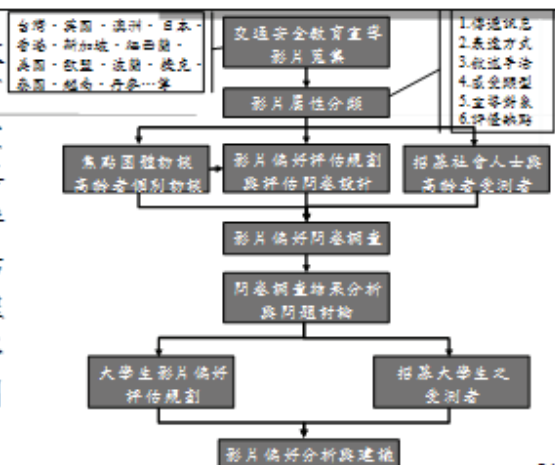
教育宣導實驗計畫內容

- 教育宣導主題選定與影片偏好調查計畫
 - 影片蒐集、屬性分類、焦點團體討論、發展偏好調查問卷、偏好暨有效性調查
- 教育宣導影片改善建議
 - 主題包括超速、高齡行人、酒後駕車、安全帶、安全帽
- 以酒駕為例，進行宣導成效調查評估
 - 以計畫行為理論作為問卷設計之基礎
- 教育宣導與行銷

教育宣導主題選定

- ◆ 我國最常使用的教育宣導媒材為影片
 - 如何製作有效的教育宣導影片？所需元素？
 - 評估宣導影片之有效性
- ◆ 影片偏好暨有效性分析，主題包括
 - 超速
 - 高齡者
 - 飲酒駕車
 - 安全帶、安全帽

教育宣導評估程序圖



酒後駕車宣導影片改善建議

- ◆ 統計受測者期望影片內容、感受與現有影片之差異分析，對未來內容建議：
 - 具有「印象深刻的片段」；
 - 具有「一旦發生車禍，事故死傷嚴重」；
 - 具有「若發生車禍，會讓他人的家庭破碎」；
 - 感受以「震撼」、「感傷」為主。

高齡行人宣導影片改善建議

- ◆ 統計受測者期望影片內容、感受與現有影片之差異分析，對未來內容建議：
 - 具有「自己要注意安全，不要出車禍就是愛家人」；
 - 具有「安全過馬路的行為」；
 - 具有「年紀大反應慢」；
 - 感受以「溫馨」為主。

安全帽宣導影片改善建議

- ◆ 統計受測者期望影片內容、感受與現有影片之差異分析，對未來內容建議：
 - 具有「未戴安全帽事故時，容易造成頭部傷害」；
 - 具有「騎乘機車必須配戴安全帽」；
 - 社會人士另包括：「若發生事故，會造成家庭負擔」以及「實用的知識」比例也相當高
 - 大學生另包括：「印象深刻的片段」
 - 感受以「震撼」影片為主。

酒駕宣導成效調查目的與程序

- ◆ 針對酒駕影片偏好調查所選取之三部高分影片進行成效評估。
- ◆ 問卷目的：探討民眾觀看影片前、後對酒駕風險的了解與避免酒駕的意願強度的差異。
 - 問卷內容包括安全與相關法規試題、酒駕行為、意向與態度問項、刺激尋求量表、飲酒習慣與經驗與個人基本資料
 - 本研究共蒐集109筆有效樣本數

地點	調查日期	調查份數	有效份數
臺北市監理處	10/05	21	20
臺北市監理所	10/06	54	36
高雄市監理處	10/11	9	9
臺北市、新北市與基隆市總基	10/16~23	44	44

酒駕宣導成效評估

- ◆ 觀看教育宣導影片前、後，受訪者自評對酒駕危險的了解程度均略高於避免酒駕的意願
- ◆ 觀看宣導影片前、後，受訪者在酒駕危險的了解程度上無顯著差異，但在避免酒駕的意願程度則有顯著增加。
- ◆ 酒駕受訪者偏好措施
 - 提供便民措施優於加重處罰或加強執法強度
 - 例如提供公共運輸與代客開車服務有助於降低酒駕
 - 民眾最不同意違坐處罰同車乘客

執法實驗計畫

- 縣市酒駕現況分析
- 縣市酒駕執法現況比較
- 酒駕防制策略建議
- 取締酒後駕車執法策略

縣市酒駕現況分析

- ◆ 本計畫利用因素分析萃取主成分後進行集群分析，作為酒駕執法現況比較分析對象。
 - 酒駕情形較嚴重者：花蓮縣、臺東縣；
 - 酒駕情形較良好者：臺北市與新北市；
 - 酒駕次數最高者：桃園縣、高雄縣市與臺中縣；
 - 酒駕次數低而比例高者：臺中市、臺南縣市

縣市酒駕執法現況比較

- ◆ 酒駕執法現況比較對象：
 - 新五都、桃園縣、花蓮縣與臺東縣
- ◆ 執法情形
 - 各縣市酒駕執法配合內政部每月4次取締酒後駕車之勤務；
 - 各縣市分別訂定每月局辦次數以及要求各警察分局依轄區特性自行規劃取締酒駕之勤務；
 - 各分局警力配置多採取4人一組為原則，分別擔任警戒、指揮攔車、盤查、酒測與舉發等工作。

影響因素界定

- ◆ 進行相關分析的比較，得知各縣市影響酒駕嚴重性的相關因素，總共分為六個因素：
 1. 機動車輛登記數/98人口數
 2. 98年大眾運輸使用率
 3. 都市計畫區現況人口密度與該縣市人口密度比
 4. 大學人口比例
 5. 原住民占該地區的人口比例
 6. 計程車登記數/98年機動車輛登記數

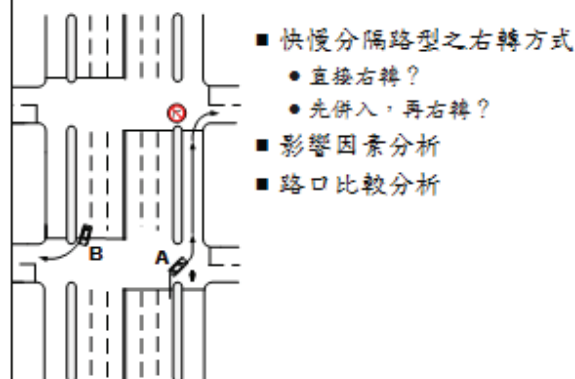
酒駕防制策略建議

- ◆ 改變運具使用
 - 策略1：推廣指定駕駛
 - 策略2：代理駕駛/代叫計程車
 - 策略3：增加大眾運輸建設和倡導使用率
 - 策略4：舉行大型活動時，提供接駁車服務
- ◆ 考量城鄉地區差異
 - 策略1：改善基礎建設
 - 策略2：因地制宜彈性規劃執法策略
- ◆ 各地區人口和地域性的文化特色
 - 策略1：利用宗教信仰的力量
 - 策略2：多元宣導

取締酒後駕車執法策略

- ◆ 綜合性的執法策略
 - 策略1：因地制宜，彈性規劃取締勤務時間
 - 策略2：分析轄區特性，提供機動地點或路段參考
 - 策略3：交叉規劃定期與巡邏稽查勤務執行執法工作
 - 策略4：取締對象應符合地區之特性
 - 策略5：司法機關與行政機關應統一酒醉駕車之認定
 - 策略6：社會宣導教育之規劃應符合地區特性
- ◆ 對都會區與鄉村地區之酒駕執法建議
 - 策略1：妥善配置執法警力
 - 策略2：調整適當執法頻率
 - 策略3：維持有效執法強度
 - 策略4：審慎選擇執法地點

工程實驗計畫



分析路口之右轉管制方式

路口	快車道禁止右轉	快車道不禁止右轉	
		右轉專用道	保護時相
民族二路與七賢一路路口	✓		
民族二路與中正二路路口	✓		
民生一路與林森一路路口		✓	
民權一路與青年一路路口		✓	
民族一路與建工路路口		✓	✓
博愛二路與明誠路路口			

27

影響因素分析

因素	評估項目	影響內容
駕駛者(人)	駕駛者視野	影響駕駛者能否看清慢車道來車以判斷是否安全併入或轉向
交通(車)	衝突類型	衝突類型影響車輛碰撞的角度
	衝突次數	影響快車道車輛右轉或併入慢車道時與慢車道車輛的衝突
	路段流量	影響慢車道通行順暢
道路(路)	快慢分隔島長度	影響是否有足夠交織長度提供併入慢車道車輛變換至最外側，以利右轉
	快慢分隔島寬度	影響是否有充足空間提供車輛安全等候併入慢車道
	橫向路口長度	影響車輛等候併入慢車道的角度
	慢車道寬度	影響併入車輛與慢車道車輛的衝突情形

28

路口比較分析

路型	右轉方式	路口	快慢分隔島長度	快慢分隔島寬度	橫向路口寬度	慢車道寬度
有快慢分隔島	上游路口先行併入	民族二路-七賢二路	×	○	○	○
		民族二路-中正二路	×	○	○	○
	主要路口直接右轉	民生一路-林森一路	○	○	○	○
		民權一路-青年一路	○	○	○	○
		民族一路-建勤一路	○	○	○	○
無快慢分隔島	主要路口直接右轉	博愛二路-明誠路	○	○	○	○

29

不同右轉方式之適用條件

■ 右轉類型之優劣比較

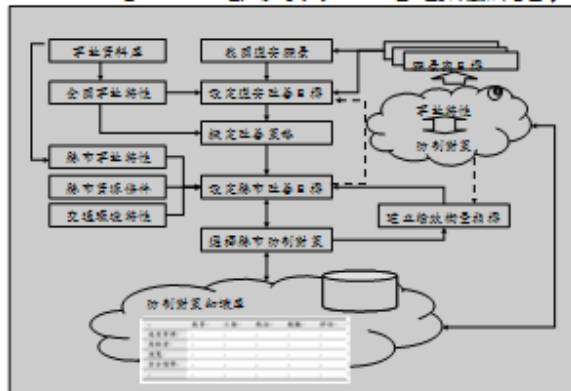
間接右轉優點	直接右轉優點
<ul style="list-style-type: none"> 減少主要路口衝突情形 對慢車道直行車流影響較小 無須等待慢車道上車輛先通過 	<ul style="list-style-type: none"> 視野死角較小 適用於慢車道過窄路段 符合一般民眾直覺式右轉方式

■ 路口適用於間接右轉之建議情況

因素	適用情況
交通	實際衝突次數除以可能衝突次數的衝突比例大於70%
道路	快慢分隔島長度依照市區設計速率40km/hr，距上游路口大於80M
	快慢分隔島寬度大於3.0M
	橫向路口寬度大於10M
	慢車道寬度扣除停車格後剩餘3.5M

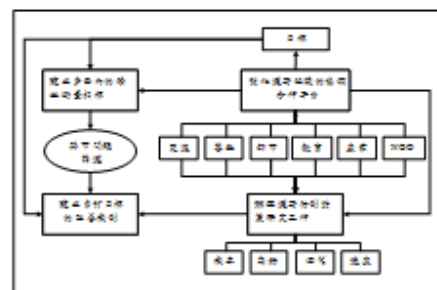
30

總結：道路安全改善整體規劃



道安改善的主要目標與對策

◆ 塑造社會正向的安全文化



42

道安改善的主要對策建議

- ◆ 強化道安組織的協調合作平台：
 - 整合交通、警政、都市（土地、工程）、教育、與產業等部門之協調合作的平台。
- ◆ 建立多面向的績效衡量指標，並定期公布結果
 - 以三年平均之指標值綜合評量縣市改善績效
 - 定期公布，喚起地方首長暨社會各界重視道安問題
- ◆ 建立自定目標的改善機制：
 - 各縣市依其擁有的資源與問題特性訂定各自的目標
- ◆ 協助道安防制對策的研究工作：
 - 由中央辦理相關主題的基礎研究工作，再交由地方因地制宜，調整為適合該地區的施行措施。

43

其他建議事項

- ◆ 改善我國交通事故死亡與受傷（重傷）統計
 - 24小時內死亡者→事故後30天內死亡者
 - 持續辦理以死因資料庫比對獲得30日內死亡人數
 - 建議警政署事故報表增列「留院24小時以上」欄位，以區別龐大受傷人數中的重傷人數
- ◆ 建立制度化的資料蒐集體系
 - 改善部分道路安全績效指標計算資料不足，如超速違規行為、村里道路里程與政策項目等
 - 其他道路安全評估資料，如交通事故之社會成本或車輛安全
- ◆ 改善宣導影片的製作與行銷方式

44

簡報完畢 敬請指教

45

