

78-7-340

「道路交通管理處罰條例」修定實施後  
對駕駛行為之影響評估

交通部運輸研究所

中華民國七十八年六月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：「道路交通管理處罰條例」修訂實施後對駕駛行為之影響評估 外文：Evaluation of Driver Behavior After "The Penalty Law of Traffic Management" Amended			
行政機關出版品統一編號 09109780070		運輸研究所出版品編號 78-7-340	
本所計畫 主 持 人：林大煜 研究人員：許洽濤		受委託單位 計畫主持人：曹壽民、吳英璋 研 究 人 員：鍾成德、孫少峰、謝銘鴻 羅啟倫	
研究方式： <input type="checkbox"/> 自行辦理—主辦單位：交通部運輸研究所運輸安全組 <input type="checkbox"/> 委託辦理—受委託單位：國立台灣大學土木工程學研究所 地 址：台北市羅斯福路四段一號 聯絡電話：(02) 351-5920			研究期間 自 76 年 11 月 至 77 年 5 月
關鍵詞：違規記點制度、郵繳罰鍰、交通助理人員、S-O-R-K-C 範式			
摘 要：為瞭解民國76年 7月 1日新修訂實施之「道路交通管理處罰條例」之合理性及實証效益，本研究透過對(1) 相關法令的檢討(2) 相關執法人員、社會大眾及客貨運輸業者、駕駛人之認知程度與意見調查分析(3) 條例修訂實施後對交通秩序改善效益之實証分析三方面，對現行之處罰條例提出檢討與未來補充、修正之建議。			
出版日期	頁 數	工 本 費	本 出 版 品 取 得 方 式
78年 2月	256	143 元	<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱 <input checked="" type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他 ( ) (限公營或公益機關團體)
管制等級 本出版品： <input type="checkbox"/> 機密 (解密日期為 年 月 日， 承辦單位視情況通知資料組解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般		本 表： <input type="checkbox"/> 機密 (解密日期為 年 月 日， 承辦單位視情況通知資料組解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般	
備 註：			

# 道路交通管理處罰條例修訂 實施後對駕駛行為之 影響評估

## 目 錄

	頁 次
目 錄 .....	I
表目錄 .....	III
圖目錄 .....	VI

## 第一章 緒 論

1.1 研究目的 .....	1
1.2 研究範圍 .....	2
1.3 研究內容 .....	2
1.4 研究方法與步驟 .....	2
1.5 研究流程 .....	3

## 第二章 文獻回顧

2.1 新舊「道路交通管理處罰條例」之比較、檢討 .....	4
2.1.1 修訂緣由 .....	4
2.1.2 主要修訂內容 .....	5
2.1.3 其他修訂重點 .....	6
2.2 相關法規配合情形與檢討 .....	7
2.3 對新修訂處罰條例再檢討 .....	10

## 第三章 國內、外違規記點制度探討

3.1 記點制度之精神 .....	19
3.2 國外之記點制度 .....	19
3.2.1 日本的違規記點制度 .....	19
3.2.2 美國紐約州的違規記點制度 .....	20
3.2.3 美國華盛頓特區的違規記點制度 .....	28
3.2.4 新加坡的違規記點制度 .....	29

3.3 國內的違規記點制度 .....	29
3.3.1 現行記點制度內容 .....	31
3.4 國內、外記點制度比較檢討 .....	31

## 第四章 問卷調查與結果分析

4.1 調查目的 .....	40
4.2 調查理念 .....	41
4.3 調查取樣 .....	41
4.4 調查工具與調查方法 .....	45
4.5 問卷內容設計 .....	47
4.6 調查資料處理方法 .....	51
4.7 調查結果分析 .....	51

## 第五章 實証分析

5.1 違規行為面 .....	147
5.2 郵繳罰鍰實証效益 .....	184

## 第六章 結論與建議

6.1 結論 .....	187
6.2 建議 .....	190

參考文獻 .....	194
------------	-----

## ※附錄 ～

附錄一 道路交通管理處罰條例原條文、修正 條文對照表 .....	195
附錄二 客貨運輸業調查問卷 .....	203
附錄三 一般大眾調查問卷 .....	211
附錄四 監理人員調查問卷 .....	215
附錄五 交通警察人員調查問卷 .....	218

## ※附表 ～

附表 .1～附表 .20 客貨運輸業調查結果次數統 計分類表 .....	221
---	-----

# 表 目 錄

	頁 次
表 3.1 日本交通違規記點配分 .....	21
表 3.2 駕照的吊扣或吊銷處分基準表 .....	22
表 3.3 紐約州交通違規記點表 .....	27
表 3.4 新加坡駕駛員賞罰記分制度下交通違例項目表 .....	30
表 3.5 道路交通管理處罰條例應記點之交通違規行為一覽表 .....	32
表 4.1 客運業取樣分佈表 .....	43
表 4.2 貨運業取樣分佈表 .....	43
表 4.3 全省客貨運輸業取樣分佈表 .....	44
表 4.4 一般民眾取樣分佈表 .....	44
表 4.5 交通警察人員取樣分佈表 .....	45
表 4.6 監理人員取樣分佈表 .....	45
表 4.7 有效調查樣本分 .....	52
表 4.8 貨運業調查樣本屬性資料 .....	52
表 4.9 客運業調查樣本屬性資料 .....	53
表 4.10 貨運司機駕駛車種、駕駛年資屬性分 .....	55
表 4.11 地域性差異檢定分析表 (貨運司機) .....	56
表 4.12 駕駛車種差異檢定分析表 (貨運司機) .....	57
表 4.13 駕駛者年齡差異檢定分析表 (貨運司機) .....	58
表 4.14 教育程度差異檢定分析表 (貨運司機) .....	58
表 4.15 地域性差異檢定分析表 (貨運業機) .....	60
表 4.16 公司規模差異檢定分析表 (貨運業主) .....	60
表 4.17 年齡差異檢定分析表 (貨運業主) .....	62
表 4.18 教育程度差異檢定分析表 (貨運業主) .....	62
表 4.19 客運司機駕駛車種、駕駛年資屬性分佈 .....	63
表 4.20 地域性差異檢定分析表 (客運司機) .....	64
表 4.21 年齡差異檢定分析表 (客運司機) .....	66
表 4.22 教育程度差異檢定分析表 (客運司機) .....	66
表 4.23 地域性差異檢定分析表 (客運業主) .....	68
表 4.24 教育程度差異檢定分析表 (客運業主) .....	68

	頁次
表 4.25 公司規模差異檢定分析表 (客運業主).....	68
表 4.26 一般大眾調查樣本個人屬性資料.....	69
表 4.27 違規駕駛行為發生頻度與取締分佈.....	71
表 4.28 違規駕駛原因.....	74
表 4.29 駕駛行為安全的認知.....	75
表 4.30 約束自己不要違規之影響因素.....	77
表 4.31 一般民眾認為交通警察對取締違規的態度.....	78
表 4.32 一般民眾對「道路交通管理處罰條例」之認知.....	79
表 4.33 一般大眾對駕駛行為之價值判斷.....	81
表 4.34 一般大眾價值判斷與認知.....	82
表 4.35 一般大眾獲知新修訂處罰條例之來源.....	83
表 4.36 未來政府宣導法規之媒介效率.....	84
表 4.37 地域性差異檢定分析表(一般大眾).....	86
表 4.38 性別差異檢定分析表(一般大眾).....	88
表 4.39 年齡差異檢定分析表(一般大眾).....	90
表 4.40 職業類別差異檢定分析表(一般大眾).....	91
表 4.41 教育程度差異檢定分析表(一般大眾).....	95
表 4.42 駕駛車種差異檢定分析表(一般大眾).....	97
表 4.43 駕駛年資差異檢定分析表(一般大眾).....	99
表 4.44 基本屬性差異檢定表(一般大眾).....	101
表 4.45 受調監理人員個人屬性資料.....	102
表 4.46 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈.....	104
表 4.47 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依性別分)...	108
表 4.48 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依年齡分)...	110
表 4.49 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依教育程度分)	113
表 4.50 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依職位別分).	115
表 4.51 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依服務年資分)	118
表 4.52 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依所在縣市分)	122
表 4.53 受調交通警察人員個人屬性資料.....	125

表 4.54 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表 .....	127
表 4.55 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依性別區分) .....	131
表 4.56 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依婚姻狀況區分) ..	133
表 4.57 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依年齡區分) .....	135
表 4.58 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依職位區分) .....	137
表 4.59 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依服務年資區分) ..	140
表 4.60 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依所屬縣市區分) ..	144
表 5.1 台灣地區處理違反交通管理事件統計(按地區、月別) .....	149
表 5.2 台灣地區處理違反交通管理事件統計 .....	152
表 5.3 台灣省十大交通違規行為 .....	161
表 5.4 台北市十大交通違規行為 .....	162
表 5.5 高雄市十大交通違規行為 .....	163
表 5.6 台灣地區各警察機關受理交通違規郵繳罰鍰統計 .....	185
表 5.7 台灣地區警察機關受理省、市郵繳罰鍰統計 .....	185
表 5.8 台灣省公路局民眾自動繳納交通違規罰鍰件數統計 (77.4月) ..	186

# 圖 目 錄

	頁 次
圖 1-1 研究流程圖.....	3
圖 3-1 違規記點流程圖.....	23
圖 3-2 不依記點制度的行政處分.....	24
圖 3-3 違規記點電腦作業流程.....	36
圖 4-1 問卷與結構式訪問卷設計理念.....	46
圖 4-2 態度理論架構.....	49
圖 5-1 台灣省交通違規事件變動趨勢(按月別).....	149
圖 5-2 台北市交通違規事件變動趨勢(按月別).....	150
圖 5-3 高雄市交通違規事件變動趨勢(按月別).....	150
圖 5-4 違反速率規定行駛事件變動趨勢(按月).....	164
圖 5-5 不服或抗拒交警取締事件、變動趨勢(按月).....	164
圖 5-6 不遵守標誌、標線、號誌行車事件變動趨勢(按月).....	165
圖 5-7 不按遵行方向行駛事件變動趨勢(按月).....	166
圖 5-8 爭道競駛事件變動趨勢(按月).....	166
圖 5-9 行經交叉路口未依規定讓步事件變動趨勢(按月).....	167
圖 5-10 聞緊急車輛警號不立即避讓事件變動趨勢(按月).....	168
圖 5-11 不依規定超車事件變動趨勢(按月).....	168
圖 5-12 不依規定轉彎事件變動趨勢(按月).....	169
圖 5-13 不依規定迴車事件變動趨勢(按月).....	169
圖 5-14 酒醉駕車事件變動趨勢(按月).....	170
圖 5-15 機車超速製造噪音或以危險方式駕駛事件變動趨勢(按月).....	171
圖 5-16 闖紅燈事件變動趨勢(按月).....	171
圖 5-17 闖平交道事件變動趨勢(按月).....	172
圖 5-18 患病駕車事件變動趨勢(按月).....	174
圖 5-19 營業客車拒載短程或故意繞道行駛事件變動趨勢(按月)...	174
圖 5-20 不在未劃分標線中央右側駕車事件變動趨勢(按月).....	175
圖 5-21 按鳴喇叭不依規定或逾規定音量事件變動趨勢(按月).....	175
圖 5-22 使用燈光不依規定事件變動趨勢(按月).....	176



圖 5-23 行近行人穿越道未減速或未讓行人事件變動趨勢(按月)....	176
圖 5-24 未依規定減速慢行事件變動趨勢(按月).....	177
圖 5-25 會車未保持適當距離事件變動趨勢(按月).....	177
圖 5-26 山坡路上未依規定駕車事件變動趨勢(按月).....	178
圖 5-27 不依規定倒車事件變動趨勢(按月).....	178
圖 5-28 違規停車事件變動趨勢(按月).....	179
圖 5-29 違規臨時停車事件變動趨勢(按月).....	179
圖 5-30 行車未保持安全距離事件變動趨勢(按月).....	180
圖 5-31 車輛拋錨未依規定處理事件變動趨勢(按月).....	180
圖 5-32 肇事致人傷亡或撞傷警員事件變動趨勢(按月).....	181
圖 5-33 肇事逃逸事件變動趨勢(按月).....	181
圖 5-34 其他汽機車違規變動趨勢(按月).....	182
圖 5-35 慢車違反規定事件變動趨勢(按月).....	182
圖 5-36 行人違反規定事件變動趨勢(按月).....	183
圖 5-37 取締道路障礙事件變動趨勢(按月).....	183
圖 5-38 營業小客車或未辦執業登記証事件變動趨勢(按月).....	184

# 「道路交通管理處罰條例」修訂 實施後對駕駛行為之影響評估

## 第一章 緒 論

### 1.1 研究目的

台灣地區由於社會繁榮，車輛遽增，造成都市交通擁擠，秩序混亂，事故增多；根據交通部七十五年度的統計分析，發生交通事故原因以駕駛人過失佔96.4%，其中又以駕駛疏失佔86.3%，由此可見駕駛人因違規而導致公路交通秩序之混亂，其主要因素為駕駛人不遵守交通規則及缺乏駕駛道德所致。以往學者專家認為改善都市交通問題應從三E ( Engineering; Education; Enforcement )政策著手，即道路交通工程與管理、交通安全教育與宣傳、嚴格取締交通違規與處罰三方面齊頭並進；但經過多年的努力，交通秩序混亂問題卻依然存在且有增無減，其原因乃由於用路者在複雜的交通環境中只為求得一己之便利，漠視社會大眾的整體利益，因此諸種反常及脫法的交通行為層出不窮。更由於無完整適當的法令可遵循致執法無據，並造成民眾對遵守交通法規之觀念亦日趨淡薄，甚或對執法的公正性存疑。因此，欲以非完備之交通法令來規範變化無窮的交通行為，需配合時代的特性不斷地修改有關的交通法令，讓執法人員能據以依法行事，如此才能有效地改善交通秩序，促進交通安全。

因此，交通部有鑑於目前日益複雜的交通問題，已非過去之單純法規可完整適用，爰於民國七十五年五月廿一日公布新修訂之「道路交通管理處罰條例」，並於民國七十六年七月一日正式實施，目前仍積極宣導及嚴格執行中，期能發揮阻遏違規行車，共同遵守交通規則，以達到改善交通秩序與減少交通事故發生之目的。為瞭解該條例修訂實施後對駕駛人、車輛所有人、行人與設置道路障礙者是否有所警惕與發揮其效果，以及執行人員在執行裝備、違規處理作業、法規內容的了解……等諸多事項上是否均能相互配合改善，因而研擬此評估計畫加以研究，以作為今後政府在執行上之參考與改進依據。

## 1.2 研究範圍

本研究以新修訂之「道路交通管理處罰條例」實施情形，有關規章之配合成效檢討（包括：道路交通安全規則、違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則、道路交通安全講習辦法、促進道路交通安全獎勵辦法、營業小客車駕駛人執業登記管理辦法等五項配合修訂之法規及新訂之道路交通違規記點作業處理要點），以及執行人員與客貨運輸業者、駕駛人、行人、設置道路障礙者與其他社會人士對新修訂條例之認知程度與意見，作為本研究之範圍與對象。

## 1.3 研究內容

本次研究以整體之「道路交通管理處罰條例」修訂為主要探究的重點。為瞭解修訂後之處罰條例是否有達到其改善交通秩序之實質效果，及探知一般駕駛人與社會大眾對交通法規的認知程度與意見反應，因此本研究將研究內容劃分為下列七項：

- 1.違規記點對駕駛行為之影響分析。
- 2.各新增條款執行成效檢討。
- 3.客貨運輸業者與駕駛人意見調查分析。
- 4.執行人員及社會大眾對法規之認知程度與意見調查分析。
- 5.相關規章之配合成效。
- 6.新修訂之條例實施後對交通秩序改善效益之實證分析。
- 7.法規內容之檢討與未來補充、修正之建議。

## 1.4 研究方法與步驟

本研究之主要目的在於瞭解修訂後之「道路交通管理處罰條例」是否具有其實證效益，以供政府部門作為執法參考的依據。為達到上述目的，本研究之方法與步驟特說明如下：

### 1.文獻回顧：

- (1) 比較新、舊之「道路交通管理處罰條例」內容，以明瞭新修訂條款與舊條款內容之差異。
- (2) 研讀其他相關法規，以檢討各項法規之間的配合情形。

### 2.資料蒐集：

蒐集「道路交通管理處罰條例」修訂前後有關超載、超速等違

規及肇事資料，以檢討新修訂條款之執行情形及其改善效益。

3.抽樣調查：

- (1) 確認調查母體，決定樣本數。
- (2) 設計問卷，進行試調，修改問卷內容。
- (3) 分配樣本區進行民意調查，以了解大眾對於新修訂法規之認知程度及意見反應。

4.資料整理與分析

就資料蒐集與問卷調查所得之資料，利用人工及電腦軟體輔助進行資料整理與分析的工作。

5.結論與建議：

針對研究內容中所列各項，根據文獻回顧與資料整理分析之結果，提出結論與建議。

## 1.5 研究流程

本研究依下述之流程進行各項工作，如圖1-1 所示。

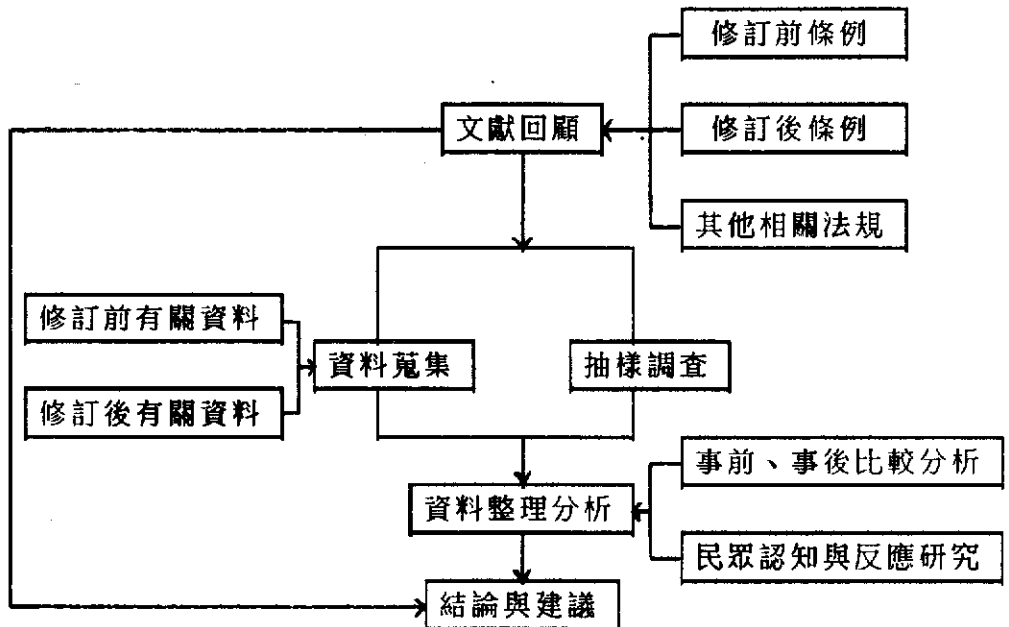


圖 1-1 研究流程圖

## 第二章 文獻回顧與法規檢討

現行交通法令規章，乃為交通執法工作之依據；為消除道路交通障礙、確保交通安全與促進交通流暢之原則。因此要使執法績效提昇，建立一個有秩序的社會，其先決條件即是要有一套健全完善的交通法規，然後才能發揮交通法規的權威性與規範性之作用。

交通法規之內容是否適當，在在足以影響交通執法工作之推展。因為用路者若對於交通法規，有認為不合理之規定時，便很難或根本不願意去遵守該項交通法令；更進一步，勢必造成其對所有交通法規之蔑視及交通法規之公正性存疑。面對目前如此複雜之交通環境，交通法規應作適時地修訂，以符合實際需要；並定期檢討，作為修訂的依據。如此，才能確保法規的完整及周延性，為執法人員依法執行勤務的依據準則。

為瞭解目前交通法規是否能適用於現況，符合實際需要，本研究乃針對「道路交通管理處罰條例」及其相關法規予以分析檢討，其範圍計有下列七項：

1. 道路交通管理處罰條例。(修訂)
2. 道路交通安全規則。(修訂)
3. 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則。(修訂)
4. 道路交通違規記點作業處理要點。(新訂)
5. 道路交通安全講習辦法。(修訂)
6. 促進道路交通安全獎勵辦法。(修訂)
7. 營業小客車駕駛人執業登記管理辦法。(修訂)

以下就上述七項法規內容，分別加以比較、檢討。

### 2.1 新舊「道路交通管理處罰條例」之比較、檢討

#### 2.1.1 修訂緣由

「道路交通管理處罰條例」(以下簡稱處罰條例)共分為六大部分，包括總則、汽車、慢車、行人、道路障礙、附則。此次交通、內政、法務三部會同修正處罰條例，其主要目的在於配合「改善道路交通秩序，促進交通安全」方案；其修訂精神在於立法從寬，執法從嚴，加強便民與利民措施，及因應現況需要加強管理規定。

### 2.1.2 主要修訂內容 [註一]

修訂後之處罰條例與舊制之內容有許多不同之處。其中以提高罰鍰數額、交通助理人員制度的建立與實施郵局繳納交通違規罰鍰、交通違規記點作業四部分為主要革新內容，茲分述如下：

#### 1. 提高罰鍰數額

舊制規定之罰鍰數額係民國六十四年修正時所定者，因社會經濟情況變動，已嫌偏低；加上目前交通秩序紊亂程度日益嚴重，顯不足以達成法律上之目的。此次修訂內容中有關罰鍰部分，經參照行政院新聞局委託國立台灣大學社會教育學系辦理之「違反交通規則之行為及量罰標準調查」之意見，加以衡酌。此次調查對象包括民意代表、交通警察及一般民眾，綜合其結論，大都主張提高罰鍰三至五倍，修正草案中提高之額度乃按調查意見之最低標準加以調整。爰斟酌實際情形，調整如下：

- (1) 汽車章及道路障礙章部分修正條文，按舊制條文(民國六十四年七月二十四日修訂者)罰鍰額度提高為二倍或二倍半。
- (2) 慢車章及行人章部分修正條文，按舊制條文罰鍰額度提高為二倍。
- (3) 新制條文按舊制條文定有單一罰則者，一律提高為二倍。

罰鍰額度之提高，最多為舊制條文之二點五倍，以現今國民經濟負擔能力而言，實不能謂係加重處罰。且新修訂條文並未以重罰為唯一手段，要之在於執法人員之認真執行與行為人守法觀念之建立。

#### 2. 建立交通助理人員制度

目前臺灣地區交通警察計有4,200人，平均每人須管理2200部機動車輛，此與美國之交通警察平均僅須管理552部機動車輛[註二]相較，我國交通警力顯屬偏低；故對交通違規之執法取締，實感力有未逮。交通秩序之維持與交通違規之稽查，囿於警力，無法徹底執行；結果不但無法樹立交通管制之威信，亦容易使民眾產生僥倖心理。但交通整理工作不能因警力不足而有鬆懈；政府為加強改善交通秩序，擴大道路交通稽查效果，乃參考日、韓、歐美等國治理交通之經驗，建立交通助理人員制度，俾增加交通警力以協助警察維持交通秩序及協助執行稽查任務，彈性增減交通警力，提高交通

服務功能，助於交通執法效果，用以彌補交通警力之不足。爰於新修訂條例第七條增訂第二項規定「道路交通之稽查，得由交通助理人員協助執行，其設置辦法由內政部會同交通部訂定之。」以確立交通助理人員之地位。

### 3.實施郵局繳納交通違規罰鍰作業

為貫徹新修訂條文第九條之旨意，鼓勵及方便民眾在限期內自動繳納交通違規罰鍰，交通部與內政部已會同修訂「違反道路管理事件處理細則」為「違反道路管理事件統一裁罰及處理細則」，將郵局或向指定之金融機構繳納罰鍰之作業規定，納入該細則第七章「自動繳納罰鍰」乙章內，並修正「舉發違反道路管理事件通知單」，增列「舉發違反法條」乙欄，要求開單警員除須填註違規事實外，另須增加記載違規之條、項或款，俾使民眾可以從郵局內張貼之「繳納交通違規罰鍰須知」表內，查核罰鍰金額而郵繳罰鍰。民眾可在法定期限內(接獲罰單十五日內)自動到郵局或指金融機構繳納罰鍰，而不必再至戶籍所在地之警察分局或公路監理所站等裁決機構繳納罰鍰，以達便民之目的。

### 4.實施交通違規記點作業

舊制條例第六十三條規定汽車駕駛人違規記次制度，因過於從寬，難以收效，爰特參照外國交通管理實例，採納各方建議，將記次改為記點制，按汽車駕駛人對行車安全與交通秩序之危害程度，依其情節輕重分別記予一至二點，其所記點數在六個月內達六點以上者，吊扣其駕駛執照一個月，一年內經吊扣兩次，再違反記點規定者，吊銷其駕照，且一年以內不得再考領。此一記點制度之建立旨為促使駕駛人遵守交通規則，期提高汽車駕駛人之行車警覺，藉以減低其累次違規之行為，使之有助於國內交通之改善。交通與內政兩部已釐訂整體規劃書，結合公路監理與警政資訊系統，來處理及交換交通違規記錄，執行記點案件，使之無法逃漏。

#### 2.1.3 其他修訂重點 [註三]

本次修訂除了上節所述四大主要革新外，尚有其他修訂事項，可歸結如下：(符號說明：#條；"項；[]款；)

1. 加強汽車駕駛人道路交通安全講習，養成汽車駕駛人守法精神。

( #24 )

2. 增訂營業小客車駕駛人應於車內安置執業登記證,以利乘客識別。  
(#16.[4], #36.3" )
3. 禁止汽車裝置高音量喇叭,實施噪音管制。( #16.[6], #41)
4. 消除道路上任意停放車輛情形,維護交通秩序。( #56, #57.2" )
5. 消除交岔路口交通壅塞,疏導車輛通行。( #58.[2].[3])
6. 增訂取締造成道路障礙之行為,以策行車安全(#82.1".[1].[4], #83.[4] )。
7. 加強攤販之取締。( #82, #83 )
8. 增訂吊扣或吊銷車輛牌照之處罰,不因處分後該車輛所有權移轉、質押、租賃他人或租賃關係終止而免於執行,以杜絕規避處罰之流弊。( #85.4" )
9. 加重無照駕車因而致人受傷或死亡之刑責。( #86.1" )
10. 增列授權訂定高速公路交通管制規則及違反道路管理事件統一裁罰及處理細則。( #92 )
11. 刪除不合時宜及滯礙難行之條文。( #36, #58.[2], #77.[2])

## 2.2 相關法規配合情形與檢討

近年來道路發展與變遷甚速,有關道路交通管理法規,在處罰條例全盤檢討修正公布後亦有加以全盤整理檢討以配合處罰條例施行之必要。交通部爰於民國七十五年五月十日召集有關單位指派人員成立" 道路交通法規修正專案小組 ",就下列相關法規進行通盤檢討或新訂作業:

### 1. 道路交通安全規則(修訂)

此次配合處罰條例修訂的重點如下:

- (1) 公共汽車於尖峰時刻載運乘客人數,不受核定總重之限制,俾便利旅運需求。( #78.[1])
- (2) 裝載危險品車輛之槽(罐)體,應按主管機關規定試驗取得合格證書隨車攜帶,並應將救護器材隨車攜帶,以促進行車安全。  
( #84.[4].[5].[9].[10].)
- (3) 遇幼童專用車、殘障用特製車或教練車時,應予禮讓。  
( #101.[7])。



- (4) 聯結車不得迴轉，且汽車不得在道路交通標誌前臨時停車，以維持交通流暢及行車安全。( #106.[6], #111.[5] )
- (5) 汽車停車時在設有殘障者專用停車標誌處所，非殘障用車不得停放，以保障殘障者之權利。( #112.[5] )
- (6) 刪除不合時宜之條文。( 舊制條文#121.3", #135.[4] )

## 2.違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則(修訂)

本處理細則由"違反道路管理事件處理細則"修訂而來。其修訂重點主要配合處罰條例之郵繳罰鍰作業之流通與管理。

本規則共分十二章，包括總則、權責劃分、稽查取締、移送、受理、訊問及裁決、自動繳納罰鍰、異議處理、易處、執行、迴復及催辦、附則等。其中以第七章自動繳納罰鍰部分為配合處罰條例之修訂重點；於第四十八條規定：違反道路管理事件行為人，如認為舉發之事實與違規情形相符，而願意自動繳納罰鍰者，得於接獲違反道路管理事件通知單後十五日內親自或委託他人，持該單到達指定應到案處所，不經裁決程序，逕依各該條款罰鍰最低額繳納罰鍰；行為人得於到案時間內，以郵寄匯票，郵政劃撥或向經委託代收罰鍰之金融機構繳納罰鍰。基於上述規定，民眾便不必再至戶籍地之警察或監理單位等裁決機構繳納罰鍰，此為政府便民的措施，亦是本次修訂處罰條例之特色。

## 3.道路交通違規記點作業處理要點(新訂)

本要點乃配合處罰條例中"違規記點作業"的實施。為將全省(市)，縣(市)之監理資料及警察機關之駕駛人違規資料經電腦化而連線，以利監理及警察單位建立交通違規記點記錄與管理系統，特立本要點以為違規記點之作業程序規範。其主要工作項目如下：

- (1) 設置電腦檔案記錄與管理。( #3 )
- (2) 違規記點資料之處理。( #4 )
- (3) 違規記點資料之查詢。( #5, #6 )
- (4) 違規記點輸入內容。( #7 )
- (5) 違規記點資料的傳送。( #8, #9, #10, #11 )
- (6) 違規記點及吊扣的處分作業。( #12, #13, #14 )

## 4.道路交通安全講習辦法(修訂)

駕駛人之交通安全講習為駕駛道德，交通法令等觀念之建立，

對駕駛人之行車安全有正面的影響。因此在修訂處罰條例的同時，本講習辦法亦配合修訂。茲將主要修訂重點列述如下：

- (1) 道安講習對象為汽車駕駛人，慢車駕駛人及行人；由省(市)政府組成道路交通安全講習委員會負責規劃推動有關事宜。

(#2, #3 )

- (2) 定期與臨時講習之時機與內容。(定期講習內容為駕駛道德、交通法令、高速公路行駛要領、肇事預防與處理及車輛保養或其他交通安全教材。臨時講習內容為駕駛道德、交通法令、交通安全圖片或放映有關交通安全影片。)( #5 #13 )

#### 5.促進道路交通安全獎勵辦法(修訂)

處罰條例固然針對駕駛違規行為而訂，然優良之駕駛行為人或團體，對整個交通環境有正面貢獻之行為人或團體亦應有某相當程度之獎勵，故有本辦法之產生。在處罰條例修訂時，本辦法亦配合修訂。茲將主要内容分述如下：

- (1) 受獎勵對象。( #2 )
- (2) 受獎勵單位應具之資格。( #3 )
- (3) 負責獎勵之主管機關，應會同有關單位，逐年定期遴選評定並公開表揚之。( #4 - #8 )
- (4) 獎勵方式(獎勵機構者以精神獎為主；獎勵個人者則以物質獎為主。獎勵個人者若為營業小客車駕駛人，得加發給優良駕駛人標識一面懸掛於車內明顯處；並得享受各該管地方政府規定給予之優待)。( #10)

#### 6.營業小客車駕駛人執業登記管理辦法(修訂)

本辦法乃配合處罰條例第三十七條第五項規定辦理。將舊制之"營業小客車駕駛人執業登記辦法"更名為現行辦法，並加強對營業小客車及駕駛人之管理。茲將本次修訂主要内容說明如下：

- (1) 因應實際管理需要，明文增訂下列管理規定：

現職軍公教人員不得申請執業登記，以符合行政院人事行政局公務員應專職之規定。( #4.2")

測驗申請人對執業之地理環境，道路狀況，應以滿七十分為及格，避免測驗疏於形式。( #6.1".[2], 2" )

申請人應自領得執業登記證後十五日內辦理受僱申請並開始營業。( #8 )

- (2) 為保持執業登記證上資料及照片與駕駛人現時狀況相同，規定執業登記證每三年換發一次。( #7 )
- (3) 為使 " 計程車從業人員服務輔導綱要計畫 " 有效運作，於本辦法內增訂營業小客車駕駛人編組管理有關事宜，以期健全組織，強化民力運用。( #9, #10, #11, #12 )
- (4) 配合汽車運輸業管理規則對個人經營計程車客運業者僱用他人輪駕情事之解禁，增訂僱人輪駕申報規定。( #13.3" )
- (5) 對於營業小客車駕駛人因服役、出國、住院或服刑不能按期辦理登記證查驗者，規定得於事後三個月內補辦查驗。  
( #15.2" )
- (6) 配合汽車運輸業管理規則對計程車營業之規定，如下列條文：  
應在核定之營運區域內巡迴營運或駐行待租。( #16.1".  
[6] )  
因營運需要駛出核定之營運區域以外時，於任務完畢後應即駛回原地，不得在外逗留攬客。( #16.1".[7] )  
車內應裝設自動計費器，不得擅自更動，停止使用或逾額收費。( #16.1".[8] )
- (7) 營業小客車駕駛執照，影響人民權益，為期慎重，經規定處罰仍不辦理者，才吊銷其駕駛照。( #17 )
- (8) 增訂執業登記經註銷者，半年內不得再行申辦考領，藉以端正駕駛人心態，使其謹慎守法。( #19 )

## 2.3 對新修訂處罰條例再檢討

現行本條例自民國五十七年五月一日施行以來，嗣後經過四次修正，其中民國六十四年七月二十四日及民國七十五年七月一日公布修正之條文係採全盤檢討方式加以全面修正。因此，本條例之內容經過有關單位針對實際道路交通狀況、車輛管理需要及駕駛人特性等加以考量及修訂，再經立法委員嚴謹審查增刪後，本條例對道路交通管理、維護交通秩序、確保交通安全的功能，已漸趨完備。

然在目前如此複雜的交通環境下，欲以交通法令來規範變化無窮之交通行為，需配合時代特性不斷修改有關法規，讓執法人員能據以依法行事，有效地改善交通秩序，促進交通安全。為使本條例達於上

述目標，本研究特將現行條例內容再予研讀檢討，發現現行條例仍有值得商榷之處。以下就處罰條例各章分別檢討之。

## 1.第一章總則部分

### (1) 時效問題 [註四]

本條例所列各種處罰，是否有違警罰法第六條、第七條所訂三個月時效期間之限制，仍有爭議。依據本條例第八條第一項之規定，違反第十二條至第三十三條之規定者，由公路主管機關處罰（第一款），此部分即俗稱「違章」，因係其違反汽車及汽車駕駛人或所有人靜態方面之管理，其本身未具違警罰法之性質，故由公路主管機關處罰之，所以此「違章部分」即無違警罰法之適用；然違反第三十四條至第六十二條或第六十九條至第八十四條之規定者，由警察機關處罰（第二款），此部分即俗稱「違警」，此類交通違警案件之處分，實為廣義違警罰法之一。另本條例第二條規定「道路交通管理之管理、處罰，依本條例規定；本條例未規定者，依其他法律規定」。又違警罰法第八條明定「本法總則於其他法令有處罰違警之規定者，亦適用之；……」，故此類交通違警部分，應有違警罰法第六條、第七條所訂時效之適用。惟有避免爭論，建議請有權解釋之機關或主管部門作成統一解釋，以補不足。

### (2) 責任能力問題

責任能力乃指行為人擔負罪責之能力。一般而言，行為人必須在行為當時具有自我決定之能力，即具有判斷不法，並依此判斷而為具有違法性構成要件行為之能力，始有罪責可言。處罰交通違規人，有無最低年齡之限制問題，本條例除第七十九條規定，未滿十四歲之人，不依規定擅自穿越車道（第三款）以及於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、蹲、臥、立，足以妨礙交通者（第四款）處罰其法定代理人外，其餘並無處罰違規人之年齡限制。至於十四歲以上未滿十八歲或精神耗弱及瘡啞之人，由於本條例未對責任能力問題訂以明確條文以資規範，故在法令的解釋及此類違規行為之處分上，有其困難存在。依據違警部分，若未滿十四歲者違反之，則依違警罰法第十條規定，應予免罰；依據違章部分，

若未滿十四者違反之，因此類行政罰不具違警性質，故適用本條例加以處罰。然依年齡作為處罰分依據似有不公平之處；建議參照民法第一百八十七條規定，視「行為時有識別能力」而定，而不依客觀年齡限制是否該罰。至於精神耗弱及患有精神疾病者之行政處分，則應邀集心理學家與法學專家及交通專業人員共同討論研擬之。

## 2.第二章以後部分

- (1) 罰度普遍太輕，不合理本條例於民國五十七年制定，在當時之農業社會，處以五十元之罰鍰，即能收制裁之效。但景變時遷，目前我國已進入工商社會，交通行為複雜多端，此種輕微罰度，似難收警惕之效，應為適當之調整。且罰鍰之目的，本在使受罰者心生長懼，以收嚇阻之效果；若罰鍰數額太低，則罰鍰亦失其作用矣。觀之現行條例所定最低法定罰鍰一百元以下者比比皆是，若違規人於限期內自動前往繳納，只不過罰新台幣三百元而已，此種罰度似嫌過低。建議應針對各種違規行為所產生之外部成本，諸如：空氣污染、噪音污染、.....等，透過經濟理論加以定價，尋找合理之罰鍰額度，才能有效地阻遏違規。另有關於非以罰鍰為處分目的之條文，仍有規定不夠周延且罰則太輕之處。例如：

第十七條第二項：經檢驗不合格之汽車，於一個月內仍未修復並申請覆驗，或覆驗仍不合格者，吊扣其牌照。其中吊扣應修正為「吊銷」，使覆驗仍不合格之車輛，得以吊銷其牌照，以策行車之安全。

第二十四條：明定汽車駕駛人無正當理由不依規定接受講習除處罰鍰外，經通知仍不參加講習者，吊扣其駕照至參加講習後發還之。其中吊扣亦應修正為「吊銷」；須知講習不是處罰，而為共同之認知。因駕車違規即認定違規人對於交通法令或駕駛道德仍不夠熟諳，因此由政府設班免費教育，不可視為一案兩罰。若違規人無此體認而拒參加講習者，則其駕駛習慣仍有潛在危險，而威脅至其他駕駛人，故應吊銷其駕駛執照，以淘汰不良之駕駛人。

第二十一條：對於不同車種之駕駛人，有無照駕駛之行為時

，其處罰皆相同。例如機車駕駛人無照駕駛與大貨車或小型車之無照駕駛行為，其處罰相同，有失公平且不合理。應按不同車種對交通危害之程度作為處罰之考量基礎，分訂不同之量罰標準。

第四十三條：機器腳踏車以危險方式駕車因而肇事，吊銷其駕照。然而拆除消音器因而肇事者亦吊銷其駕照，有欠公平。前者為超速、蛇行等之危險駕駛行為，而後者係屬於設備上之減損，兩者顯不相同。故建議應排除消音器拆除致肇事吊銷駕照之適用，另定合理之處分。

如違反高速公路交通管制規則第十三條有關汽車於行駛途中因缺水而故障，第十八條有關貨車裝載規定與第十七條有關慢車進入高速公路，其行為對高速公路上之交通安全影響不同；又大型客、貨車與小客、貨車之車種不同，其對行車安全之影響程度有迥然之異，故亦應有不等之罰度。但上述三項違規行為，其結果均依處罰條例第三十三條之規定處罰，甚不合理。建議應將高速公路管制規則依不同之違規行為所造成對交通安全之影響程度，訂定合理之罰度，而取消處罰條例第三十三條之規定。

第六十一條第二項規定：汽車駕駛人違反道路交通安全規則，因而肇事致人受傷者，吊扣其駕駛執照三至六個月；而第二十七條第二項規定：汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷者，吊扣其駕駛執照三個月。上述兩條文之後果皆為致人受傷，為何其處罰不同？且嚴格來說，汽車駕駛人為逃避繳費致使收費人員受傷應屬故意行為，其牽涉到駕駛道德之淪喪，故所定之罰度應較第六十一條之規定為重，甚至可逕行吊銷其執照；然現行條例卻正好相反，顯然不合理。

第十六條第一項第二款規定燈光損壞不予修復者與第三十五條第一項第一款酒醉駕車之違規行為，於一般道路及高速公路其影響交通安全之程度不同，處罰卻相同，甚不合理。

## (2) 子法內容僭越母法

本條例為有關道路交管理事項之母法，其有關法律授權之附屬法規，或以行政命令發佈之各項規定，觀其內容與性質

偶有超越本條例之立法旨意，此雖為行政作業上之權宜措施，然法理上似欠恰當。如違規停車行為在高速公路上係違反「高速公路交通管制規則」第十二條之規定，依本條例第三十三條處罰汽車駕駛人一千元以上、二千元以下罰鍰，但如果其他地點違規停車則依本條例第五十六條規定處以一百元以上、四百元以下罰鍰，兩者相距甚遠。又如依處理細則第六十三條規定慢車所有人、駕駛人、行人或使用道路者，違反道路管理事件，裁處罰鍰逾期不完納者，將可易處拘留；「拘留」乃限制人身自由之處罰，事關人民權益至鉅，因此對於行政罰鍰能否易科拘留，應仍待斟酌研議。且本條例係為母法，亦未有規定得易科拘留之條文，而由委任授權之處理細則做此規定，不但不合法理，亦欠允當。因此有關子法僭越母法部分條文有重新檢討與修改之必要。

### (3) 法律用語不明確

本條例所定條文中，部分法律用語似欠明確，且其附屬法規亦無再加解釋，致造成實際執法認定上的困擾。例如：

對「傷」的認定

- A.第二十七條第二項：「致收費人員受傷者」。
- B.第三十三條：「致人受傷者」。
- C.第六十一條第一項第二款：「引起傷害」。
- D.第六十一條第一項第三款：「撞傷正執行交通勤務中之警察者」。
- E.第六十一條第二項：「駕駛汽車違反道路交通安全規則，因而肇事致人受傷者」。
- F.第六十二條第二項：「肇事致人受傷或死亡，應即採取救護或其他必要措施」。

上述條文對於「傷」之規定，有指刑法上之重傷者，亦有指輕傷者，或指除刑法上之重傷外，並兼指其他嚴重傷害，其對傷的解釋，觀其立法旨意或法務部、交通部之解釋，寬嚴不一，乃因條文中之用語不明確所致。

其他不明確之法律用語

- A.第三十條第一項第一款：所載貨物滲漏、飛散，或氣味惡

- 臭，「能防止其發洩而不防止者」。無客觀之認定標準。
- B.第三十五條第一項第二款：「患病」，無客觀認知標準。
- C.第四十四條第一項第一、二、~~三~~四、五款：「行經、行近或減速慢行」等諸術語，其~~範圍~~並無明確規定，即多少距離才謂之行近；而行經是指~~到達~~路口那一特定點(段)；又減速慢行，究竟應將速度減至若干等皆無明確規定。
- D.第四十四條第一項第八款：「駕駛汽車發生輕微肇事」，何謂「輕微」肇事？
- E.第四十五條第一項第七、八款，第四十六條第一項第二、三款，第四十八條第一項第六款：關於路權上「讓」之規定，其時機及位置均無明確定義，即何種駕駛行為才算合法之「讓車」，並無明確規定。

(4) 內容前後不符

本條例第八條第一項規定，處罰的對象為車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者等四種人，然分析本條例所定應受處罰者實包括未滿十四歲人之法定代理人(第七十九條)、行為人或其雇主(第八十二、八十四條)、物品所有人(第八十三、八十四條)、運送人、租用人或使用人(第八十五條)等，因此應在第八條第一項增加「或其他應依本條例應處罰之當事人」，以求週延適用。

(5) 部分條文未能具體實施且執行困難

交通執法人員對於交通違規者應本於法規之規定忠實執行，然由於部分條文規定，礙於主、客觀條件之不允許，致執行困難。例如：

第十九條：「汽車煞車，未調整完妥靈活有效，……，仍准駕駛人使用者」。其中要查證所有人是否「准許」駕駛人使用，執行上有困難。

第三十四條：「汽車駕駛人，連續駕車超過八小時」，何謂「連續」？如何查証？此在執行上有極大的困難存在。

第四十六條第一項第一款之安全間隔及第五十八條第一項第一款之依規定保持前後車距離者，除非肇事發生側撞及後車追撞，否則無法舉發。



第十九條：「汽車煞車，未調整完妥靈活有效，……」。何謂「完妥靈活有效」？執行上之認定困難。

易執行偏差之條文：

A.第三十九條，不在未劃分標線道路之中央右側部分駕車者。

例如在6~8公尺寬之道路，駕駛人隨路況變化而無法完全遵守，且執法者以目測方式舉發，易導致錯誤。

B.第四十一條，亂鳴喇叭，於交通擁擠路段，車輛魚貫通行時，常易誤判。

C.第四十五條第一項第二款之爭道行駛，在機車與汽車併行之現象，極為普遍，其取締標準為何？

D.屬於搶黃燈及超越停止線停車之駕駛行為，應適用第六十條第一項第二款之規定。然在執行上，甚少取締此類行為；因搶黃燈僅在一瞬間，執行時易生偏差。

E.第二十七條汽車行駛於公路收費停車場停車，不依規定繳費者，處新台幣1200~2400元罰鍰，並追繳欠費。然第五十六條第十款規定汽車駕駛人於計費停車之處所停車，不依規定繳費者，處新台幣300~1200元，並追繳欠費。此種一行為，兩處罰之現象，造成執法無依。

第三十五條：關於「酒醉」規定，雖於道路交通規則第一百一十四條有測定標準，然非每位交通警察人員皆有測定裝備；且若駕駛人拒絕接受測定時，該如何處置，並未有詳細規定。建議由生理學家共同研究，定義「即時測定法」，以免貽誤取締時機。另關於「患病」規定，並無詳列標準或患病輕重、類型，故執行困難。

第四十一條：「按鳴喇叭超過規定」，此音量限制，於道路交通安全規則竟無規定；建議依住宅區、工業區，商業區等，訂定音響標準，以資遵循。

第七十七條：「慢車駕駛人，役使病弱、衰老之牲畜挽車者」，由於取締違規時，交通警察須負舉證責任，然何謂「病弱」、「衰老」？即使查證得知而處分駕駛人，但因僅處六十元罰鍰，而此罰鍰根本不夠支付查證費用，且現今工商業社會甚少有此現象，故建議將此條文刪除。

(6) 記點制度規定不健全

交通違規記點制度之立法意旨甚佳，且此制度在國外亦行之有年，成效卓著。然反觀國內之記點制度在記點尺度、範圍及有關作業規定上，尚有諸多不週全之處。在記點尺度衡量問題方面，目前記點辦法僅記一至二點，實難反應複雜之交通行為，且無法與罰鍰的多寡相配合，故很難達成其阻遏交通違規之預期效果。在記點範圍的考量方面，由於本次違規記點行為與過去違規記次之行為內容大抵相仿，其並未針對各項違規行為對交通影響之嚴重程度加以考量，使得記點制度所涵蓋之違規行為仍有規定不足之處。另外在記點作業的執行方面，因電腦記點作業之施行，須動用第二預備金辦理，而目前行政院仍在審核中，尚未核定；造成目前之記點作業仍暫以人工處理，缺乏完整之電腦資訊系統以茲配合管理，以致執行困難。至於記點制度之通盤檢討，在下一章裡，將有詳細的說明。

(7) 公共危險罪與交通違規行為之關係不確

根據刑法第十一章公共危險罪部分，第一百八十四條規定：損壞軌道、燈塔、標識或以其他方式致生火車、電車或其他水、陸、空供公眾運輸之舟、車、航空機之危險者，處三年以上、十年以下有期徒刑。若以上述規定觀之，則舉凡所有之動態交通違規，皆可以公共危險罪定之。日前台北市大度路之飊車風，即有以「公共危險罪」判之的案例。但若純以「處罰條例」之違反速率規定處罰，則僅須記違規一點、參加講習及繳納新台幣1200~2400元而已。因此，如何釐定公共危險罪與動態交通違規之關係，應審慎地考量，給予明確之解釋與界定，才不致生執行上之困擾。

(8) 提撥罰鍰改善交通環境

各種交通整頓計畫，皆需投入大量的人力、物力及財力，然目前各級縣、市政府因財源不足，使用在改善交通管理措施或道路交通工程上之經費十分有限，各項改善計畫，往往需要中央或省加以補助，致使交通問題未能適時有效地解決。現今交通違規所科罰鍰，均得悉數繳交國庫或只撥一少部分留於各縣、市政府用做地方建設基金，但因未限定用於改善交通方面，故對地方交

通秩序之改善無太大助益。因此，建議各級地方政府對所收繳之違規罰鍰，提撥若干百分比供作地方交通改善基金，專款專用。

如此才能配合執法工作，使日益惡化之交通問題獲得改善。

「交通」本身即是一個動態的觀念與系統，其將隨著社會發展之各種因素而改變。因此，欲以非完備且有限之交通法令規章來規範各種道路交通管理事項，難免會有缺失存在。然有關單位若能針對這些缺失，集思廣義，對症下藥，配合時代特性儘速加以補充或修正，必能使本條例更臻完善，發揮其改善交通秩序，促進行車安全之積極目標。

### 第三章 國內、外違規記點制度探討

#### 3.1 記點制度之精神

違規記點制度在國外已行之有年，且績效顯著。其主要精神在於按汽車駕駛人對行車安全與交通秩序之危害程度，依情節輕重分別記予不等之點數，其所記點數在一特定期間內累積至一特定點數時，則給予相當程度之處罰（諸如：吊扣或吊銷駕駛執照等）。此一制度之建立，可提高汽車駕駛人之行車警覺，藉以減低其累次之違規行為，使有助於行車之安全及交通秩序之改善維持。

#### 3.2 國外之記點制度

國內之違規記點制度為新的制度，故欲了解其真正立法用意與制度本身的精神，則必須先了解國外行之已久之記點制度，而後才能檢討國內的記點作業是否合理，適不適用於國內。下就三個主要實施違規記點制度的國家，日本、美國及新加坡，對其記點制度作一詳細的介紹說明。

##### 3.2.1 日本的違規記點制度〔註五〕

1.記點制度內涵記點制度係針對駕駛人過去三年的交通違規或交通事故，依據配定的點數，凡其點數到達一定基數時，停止其駕駛執照效力（指「吊扣駕駛執照」而言，以下將就此點加以說明）或吊銷駕駛執照等處分的制度，此一制度的目的在於將危險性高的駕駛人摒除於道路交通外。

##### 2.點數的計算方式

點數是指交通違規（基礎點數）及交通事故（事故點數）以及肇事逃逸等項目的配分（見表3.1）。

違規行為的主要基礎點數如下：

- (1) 酒醉駕駛或使用麻醉藥、興奮劑駕駛等行為，因其對交通事故有直接危險影響。其點數應為15點，只要違規一次就吊銷駕照。
- (2) 超速行車超過30公里的點數為6點以上，一次就吊扣駕照。

※同時違反了以上兩項行為時，則記最高數的該項行為。發生

交通事故時，依事故種別及不注意程度加記事故點數(4~13點)

例如酒後駕車，因其不注意而發生重傷害事故時，酒後駕車部份記6點，加算事故部份記9點，合計15點便應吊銷駕照。

- (3) 發生事故時對受傷者未採取必要的救護措施而逃逸時，要記更多點數，輾壓逃逸是加計10點，碰撞逃逸加計5點。

### 3.處分基準點數

駕駛執照的吊扣或吊銷處分，以及銷照期間(自吊銷駕照至取得新駕照期間)之規定，係依合計點數而定。其基準如表3.2。

例如前曾被吊扣駕照一次記錄者，其合計點數逾4點便可再吊扣駕照，逾10點則吊銷駕照。

### 4.駕駛執照的停發與保留

駕駛人取得駕照前違反交通規則或發生交通事故時，其駕照仍不予發給，或予保留一段期間。

### 5.對無肇事及無違規記錄駕駛人的特例

駕駛人在一定期間內無違規及肇事記錄者，其點數的計算除依上表處理外，尚有下列特例：

- (1) 一年以上時間無事故、無違規時，其以前的違規或事故點數免予加算。
- (2) 二年以上時間無違規、無事故記錄者，其輕微違規行為(點數1點或2點)，自當日起三個月期間未有事故或違規者，其點數免予計算。
- (3) 雖有吊扣駕照記錄，其後一年以上無事故、無違規，其駕照未被再吊扣者，撤銷其吊扣記錄，成為0次吊扣記錄。

### 6.行政處分概要

一般違規記點之程序依圖3-1處理。若違規行為人有圖3-2中規定之生理或心理障礙者，則不依記點制之處分，而採強制吊扣或吊銷其執照，以確保其他行人及駕駛人生命之安全。

#### 3.2.2 美國紐約州的違規記點制度 [註六]

本州記點制度的目的在於確認與控制經常違反「車輛與交通規則」(The Vehicle and Traffic Law)的駕駛人。其中關於違規處分之項目、處分期間之限制及點數之累計方法，茲列述如下：

表 3.1 日本交通違規記點配分

交通規則種類		點數	酒後駕車點數	交通規則種類		點數	酒後駕車點數
酒 醉 駕 駛		15		違反國道高速公路應遵守事項		2	7
麻 藥 者 駕 駛		15		違反駕駛條件		2	7
違反共同危險行為之禁令		15		違反保管場所法	使用道路	2	
無 照 駕 駛		12	13		逾時停車	1	
無大型車駕照駕駛		12	13	違反禁止通行地區		1	7
無臨時駕照駕駛		12	13	違反公車優先路線		1	7
酒 後 駕 駛		6		違反軌道地區		1	7
疲 勞 駕 駛		6		違反禁止橫越		1	7
未 檢 驗 行 駛		6	9	未保持行車安全距離		1	7
無 保 險 行 駛		6	9	違反禁止變換車道規定		1	7
超 速 行 駛	50 kph 以 上	12	13	違反應讓後車超車義務		1	7
	30kph以上 50kph未滿	6	9	違規插入行進中車輛		1	7
	25kph以上 30kph未滿	3	8	違反路口左、右轉規定		1	7
	20kph以上 25kph未滿	2	7	違反規定行駛車道		1	7
	15kph以上 20kph未滿	1	7	妨害路口優先通行車		1	7
	15 kph 未 滿	1	7	妨害緊急車		1	7
違 規 停 車	在禁止臨時停車場所停車	2	7	違反禁止進入路口規定(臨時停車)		1	7
	在禁止停車場所停車	1	7	夜行不點燈		1	7
違 反 號 誌	闖 紅 燈	2	7	違反使用燈光義務		1	7
	搶 黃 燈	2	7	不履行信號		1	7
違規行駛禁行道路		2	7	違反乘車載運方法		1	7

違反行為其帶有酒氣者依「酒後駕車點數」記點。

表 3.1 日本交通違規記點配分 (續一)

交通規則種類		點數	酒後駕車點數	交通規則種類		點數	酒後駕車點數
不依規定車道行駛		2	7	超載人員超過體積		1	7
違規超車		2	7	裝載貨物超過限制方法		1	7
闖平交道優先通行車輛通行		2	7	違反防止貨物掉落措施義務		1	7
違反路口安全通行義務		2	7	亂鳴喇叭		1	7
妨礙行人穿越道路		2	7	坐車未繫安全帶		1	7
違反減速慢行場所規定		2	7	機車乘車不依規定		1	7
違反停車再開規定		2	7	違反初學駕駛者標幟表示義務		1	7
超載	10 % 以上	2	7	違反幹線道出入方法		1	7
	5 % 以上	2	7	違反故障車輛表示義務		1	7
	5 % 以下	1	7	駕車飛濺污泥			
設備不良	煞車	2	7	違反工安委員規定遵守事項			
	尾燈	1	7	未帶駕駛記錄表			
違反安全駕駛義務		2	7	未帶駕照			
妨礙幼兒等通行		2	7				

違反行為其帶有酒氣者依「酒後駕車點數」記點。

表 3.2 駕照的吊扣或吊銷處分基準表

過去 3 年以內駕照被吊扣次數	吊扣駕照	吊銷駕照		
		銷照期間 1年	銷照期間 2年	銷照期間 3年
0 次	6點~14點	15 點~24 點	25 點~34 點	35 點以上
1 次	4點~9點	10 點~19 點	20 點~29 點	30 點以上
2 次	2點~4點	5 點~14 點	15 點~24 點	25 點以上

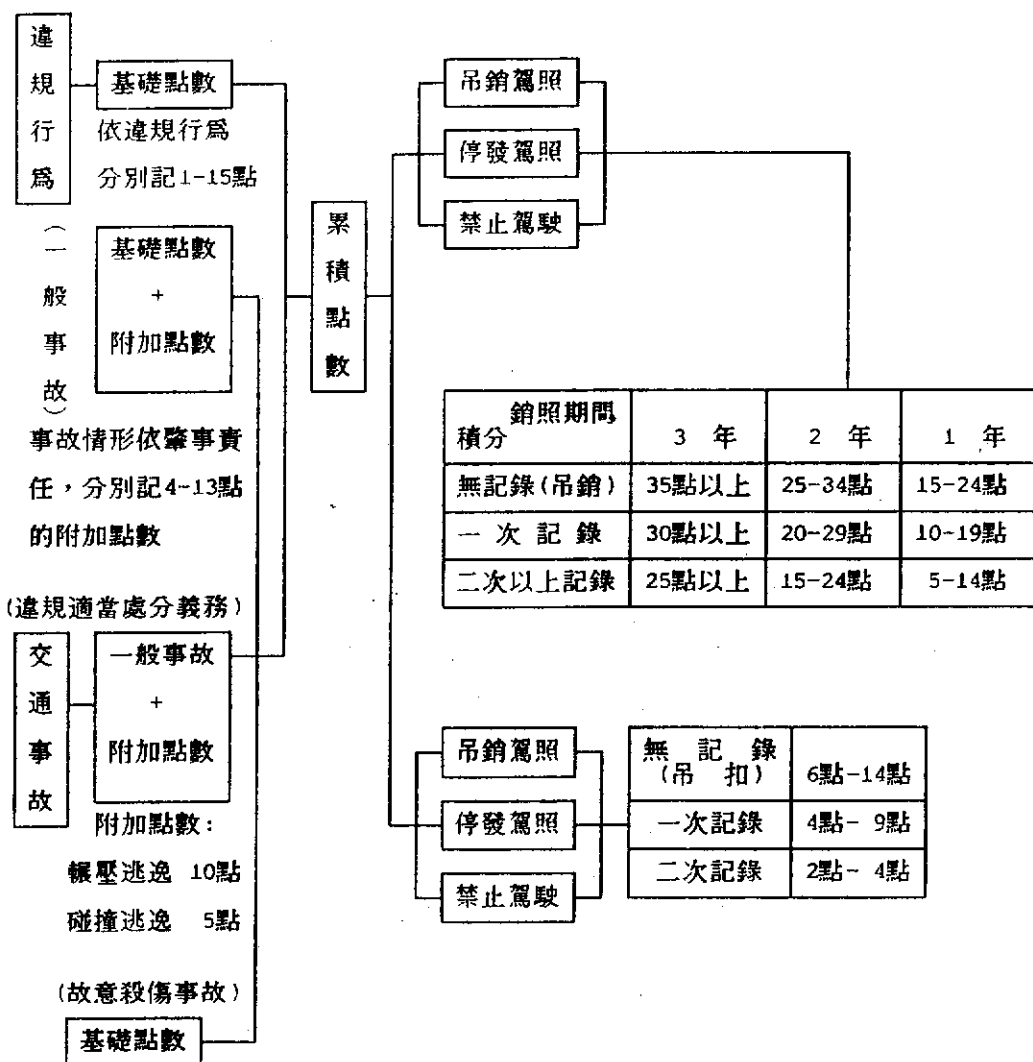


圖 3-1 違規記點流程圖



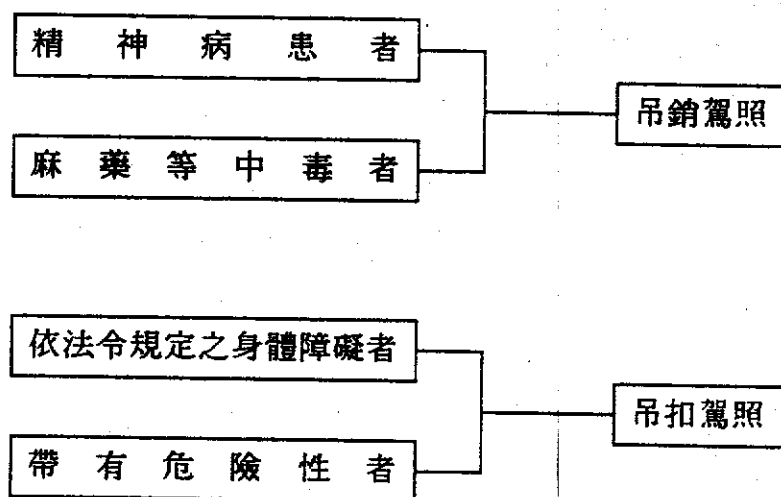


圖 3-2 不依記點制度的行政處分

### 1. 強制吊銷 ( Mandatory Revocation )

- (1) 在十八個月內有三次超速違規或三次粗心駕駛或有三次上述違規行為之混合記錄者。
- (2) 違規人未滿21歲而酒醉駕駛者，其強制吊銷期間以6個月與其距年滿21歲之期間長短做比較，而以期間長者為吊銷期間。
- (3) 因飲酒或食用麻醉藥品而駕駛；經舉發後，拒絕接受化學檢驗者（如：呼氣試驗）。
- (4) 肇事後，逃離肇事現場者。
- (5) 申請駕照或車輛登記時，故意製造錯誤的陳述；或於考照測驗時，有欺騙或代考之行為者。
- (6) 駕駛車輛作為犯罪工具者。
- (7) 駕駛未保險的車輛（吊銷期限一年）。
- (8) 在三年內有三次因酒醉駕車而違規者。
- (9) 在本州以外地區，曾被宣告因飲酒或食用麻醉藥品而違規駕車者（吊銷期間至少60天）。
- (10) 企圖傾覆政府，破壞法律制度者。
- (11) 食用麻醉藥品而駕車者。
- (12) 未經許可，在公路上做競速行駛而犯有兩項違規者。

習慣上，假如駕駛人因上述原因被吊銷執照，則此吊銷期間至少六個月；此期間過後，才可再重考駕照。若違規情事特別嚴重者，則此吊銷期間可能延長至一年。

### 2. 強制吊扣 ( Mandatory Suspensions )

- (1) 酒醉駕駛（三年內，第一次酒醉駕駛其吊扣期間為60天；第二次酒醉駕駛其吊扣期間為120天）。
- (2) 無正當理由而逾期未繳納罰款。

### 3. 持有試用執照 ( Probationary License ) 期間指初學駕駛者其執照在前六個月內，發給試用執照。但在此試用期間有下列情形者，將被吊扣 ( Suspend ) 六十天。

- (1) 沒有保持安全行車距離 ( Tailgating ) 。
- (2) 超速 ( Speeding ) 。
- (3) 粗心駕車 ( Reckless driving ) 。
- (4) 飲酒致駕駛能力受損 ( Driving while ability is impaired by alcohol ) 。

(5) 任何兩項動態違規 ( Any two other moving violation )。

在吊扣的同時，視違規的嚴重程度而必須參加駕駛人安全講習 ( Driver Safety Program )。

此外，若監理單位將吊扣執照發還，而在此試用期間，初學駕駛者 ( 新手 ) 又違反上述規定時，則吊銷其執照。

#### 4. 吊扣 ( Suspension ) 期間

指駕駛人之執照暫時喪失其使用權，而由監理部門 ( Motor Vehicle Department ) 保管一固定期間或至發還執照之條件被滿足為止。如：填寫肇事報告、繳納判決罰鍰或車輛及駕駛人狀態合於他州之安全要求時，才發還執照；吊扣期間屆滿時，亦發還執照。此外，有特殊違規事件者，得延長吊扣期間。

#### 5. 吊銷 ( Revocation ) 期間

駕駛人之執照，依其違規事件而被取消使用資格數月或數年；直至此期間屆滿後，受吊銷執照處分之駕駛人才可重新申請執照而參加檢定測驗，其中道路測驗則可免測之。( 吊銷期間以新照或學習許可証發出為屆滿要件 )

若違規行為並非如上述情況，則不須用強制手段，如吊扣、吊銷途徑來處分違規行為人。此時將透過記點制度來顯示駕駛人的違規記錄，至於交通事件判決與罰鍰額度亦被列入記錄中。( 見表 3.3 )

#### 6. 點數的累計方法

點數的累計方法，有下列主要的處理程序：

- (1) 駕駛人在連續十八個月的期間內，若累計點數已達 4~6 點，則將接獲主管單位寄予之警示函件。
- (2) 若駕駛人在十八個月內，累計點數已達 7~10 點，則此駕駛人將被列入「累犯違規者」群內，且可能被指定參加監理部門主辦的「駕駛人安全講習」。
- (3) 若駕駛人在此連續十八個月內，累計點數已達 11 點或以上，則必須接受正式的裁決，其可能因此而遭吊扣或吊銷執照之處分；若駕駛人經此裁決而未被吊扣或吊銷其執照，但在此後的 12 個月內又違規逾 4 點者，則其必須再接受一次裁決，而此次裁決將吊銷其執照。
- (4) 在達於上述任何之累計臨界點值前，駕駛人可能必須與主管部

表 3.3 紐約州交通違規記點表

交通違規行為分類	記點數
超速(超過速限 25mph以上)	5
超速(超過速限而未滿 25mph)	3
未讓出路權( Failure to yield right-of-way )	3
未保持安全行車距離	3
粗心駕駛( Reckless driving )	3
以危險方式變換車道	2
跨越雙實線行駛	2
行駛速率過慢( Driving too slow )	2
於安全地區內駕駛( Driving within safety zone )	2
車燈光線過暗	2
未靠右行駛	2
未遵守停或讓的標誌指示	2
未遵守交通控制設施的指示	2
未能及時、正確地以燈號示意	2
跟於消防車後太近( Following fire apparatus too closely )	2
違規或不安全的超車行為	2
違規迴轉	2
不當煞車	2
在禁止超車區內超車	2
超越暫停中之校車	2
超越停於行人穿越道上之車輛( Passing stopped vehicle at crosswalk )	2
以危險方式倒車	2
在單行道及圓環中逆行	2
任何其他的動態違規	2

註：對於因機件所故障而造成之違規停車或違反「車輛及交通規則」之規定者，不予記點。(除了不當煞車記兩點外)

門人員面談。假若其在短期間內違規所記點數極高，則駕駛人必須接受正式的裁決。

- (5) 在給予駕駛人為其違規行為辯護的機會後，任何一件違規皆決定於受懲之事實；執照的吊扣或吊銷判決，並不僅決定於累計的點數而已。

記點制的施行，僅對於那些有不良記錄的駕駛人有阻遏作用而已；因此，監理部門決定以違規的種類與次數多寡來處罰駕駛人，以使記點制之施行更為有效。

### 3.2.3 美國華盛頓特區的違規記點制度 [註七]

本特區之違規記點制度，對於妨礙交通秩序，危及行車安全之動態違規行為，依其危害程度配以不同點數，違規人除繳罰款外並由車輛監理考驗駕駛執照單位執行違規記點，在一定期間內累積至相當點數時，吊扣或吊銷其執照。以下就本州之記點制作一介紹：

#### 1. 依違規行為輕重配以不同點數

- (1) 二點：所有動態違規行為（不含下列列舉者）。
- (2) 三點：因違規致發交通事故，無人傷亡者。
- (3) 四點：超速行駛。
- (4) 五點：肇事後未依規定報案。
- (5) 八點：肇事逃逸，無人受傷時。
- (6) 十二點：肇事逃逸，有人受傷時。

駕照被吊扣或吊銷後，仍駕車者。

以汽車犯謀殺或強暴罪經判決確定者。

酒醉或服用鎮靜（麻醉）藥劑後駕車者。

其他利用汽車犯罪者。

#### 2. 吊扣（銷）執照規定：

- (1) 違規行為經記點累積至四點時寄發警告通知信函（汽車保險費率配合提高）。
- (2) 累積達八點者，第一次吊扣駕照二天至三十天，第二次以後吊扣十五天至九十天（以違規行為對交通安全危害程度作為裁量依據）。
- (3) 累積十二點時，吊銷執照。

(4) 記點有效期間，自每項違規日期起算三年內有效。

3. 駕照被吊扣(銷)後仍駕車者，處100~500美元罰金或三十天以上、一年以下拘留。

### 3.2.4 新加坡的違規記點制度 [註八]

新加坡違規記點制度共分兩個階段實施：

1. 第一階段於一九八〇年開始實施記分制度 ( the points demerit system )：

駕駛人違反扣分規定之交通行為 (參見表3.4)，即予扣分登錄，如果駕駛人在十二個月內被扣六分以上，監理單位將發警告書勸其小心駕駛，如扣分分數在十二個月內累積至十二點，則駕駛人將被吊扣駕照三至十二個月，但以上吊扣駕照之處罰，如果駕駛人願意參加國家協會所舉辦之正當駕駛重訓課程講習，則執照使用權之中止將可獲減輕或中止。

2. 第二階段於一九八三年開始實施駕駛人賞罰記分制度 (DIPS)：

(1) 駕駛人在二十四個月內如果扣分積滿二十四分，即限令停駛(吊扣駕照)，停駛期間初次犯者為十二週，二次犯者為十八週，二次以上犯者為二十四週，如果當事人願接受駕駛重訓課程(分A、B、C三級)則可獲八週、十二週、十八週之減輕。

(2) 駕駛人違規扣分累積分數達十二分者不予馬上限令停駛而僅先獲通知警告積分註記，在下十二個月內駕駛人均無再違規而被限令停駛，則先前扣分將可予以取消，以資鼓勵，如連續二十四個月均未再違規被扣分則連同被限令停駛之記錄一併註銷以資鼓勵；但如繼續違規扣分在二年內達二十四分者將被限令停駛而前面應處罰而保留註記未處罰者亦將生效，以資鼓勵。

### 3.3 國內的違規記點制度 [註九]

舊制之「道路交通管理處罰條例」第六十三條規定中，汽車駕駛人違規記次制度，從民國五十七年至七十四年為止，尚無發現六個月內違規記次滿六次而遭到吊扣駕照之處罰；因規定過於寬鬆，立法多年來，未見有阻遏交通違規之實效。加上歷年來，台灣地區機動車輛成長迅速，都市道路未能配合擴建發展，使得交通秩序益形紊亂，時

表 3.4 新加坡駕駛員賞罰記分制度下交通違例項目表

交 通 違 例	記 分
1.魯莽或危險駕車	9
2.駕車時不專心或不顧及他人	6
3.不安全以車輛或拖車載人	6
4.不安全以貨車載人	6
5.司機在行人道上違例	5
6.危險駕駛載貨車	4
7.沒有讓路給救傷車、救火車或警車	4
8.粗心駕車	4
9.在限制時間內，在巴士專用道上行駛或停泊車輛	4
10.不遵守交通燈訊號	3
11.不服從交警的交通指示	3
12.使用帆布層或胎體暴露的輪胎	3
13.越過馬路分界處	3
14.越過雙白線	3
15.在交通圈處沒有讓路	3
16.在十字路口沒有讓路	3
17.在轉左或轉右時，沒有依正確的車道行駛	3
18.妨礙交通行駛	3
19.超過車輛／公路的行車限制	
(1)20公里時速	3
(2)20－30公里時速	4
(3)30－40公里時速	6
(4)40公里以上時速	9

註：新加坡政府將酒醉駕車之血液酒精含量的認定標準定為80mg／100ml；違反此規定者即屬違法，可能遭到罰鍰、吊銷駕照；甚至被判坐監六個月以上。

為人所垢病，違規案件遞增，交通事故亦有增加。究其原因，嘗歸於汽車駕駛人與行人守法觀念薄弱；惟從另一方面透析，舊制處罰條例不夠嚴謹明確，造成許多法律漏洞，而令違規者所利用，所謂知法犯法而違規亦是主因。因此，交通部乃參照國外管理交通之經驗，採納各方之建議，將違規記次制改為違規記點制，並全盤修訂處罰條例內容，透過大眾傳播媒體宣導教育，藉以提高駕駛人之行車警覺與駕駛道德，將社會導入一個守法的、有秩序的交通環境。

茲將新訂之「違規記點作業」內容，介紹如后。

### 3.3.1 現行記點制度內容

現行道路交通管理處罰條例第六十三條規定：汽車駕駛人違反下列各條款之一者，除依原條款處罰外，並予記點：（見表 3.5）

- 1.違反第三十三條、第三十四條、第四十條第一項、第四十五條、第四十七條第一款至第四款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一款至第三款者，各記違規點數一點。
- 2.違反第二十九條第一款、第三款至第五款、第三十五條第一項第一款，第四十三條、第五十三條或第五十四條者，各記違規點數二點。
- 3.依前項各條款已受吊扣或吊銷駕駛執照者不予記點。
- 4.汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣其駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反前項各條款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

記點制的施行需多方面的配合，尤其是違規記錄的登錄與傳送，必須靠電腦輔助完成，便於警察、監理單位查詢、修改。各單位違規記點電腦作業流程，如圖3-3 所示。

### 3.4 國內、外記點制度比較檢討

就國內的違規記點配分與處分基準，和日本、美國、新加坡之記點制度相比較時，可發現有下列值得檢討的地方：

- 1.對於超速的限制，在日本、美國（紐約州）、新加坡等國皆有其累計的效果：亦即超速愈多，處罰所記的點數亦配合加重；嚴重者甚至可直接吊扣其駕照。而反觀國內之作法，並無完整反映出不同超速



表 3.5 道路交通管理處罰條例應記點之交通違規行為一覽表

條 別	項別	款別	違 規 行 為	記點數
三十三			汽車行駛於高速公路或設站管制之道路而不遵守管制之規定者。	1
三十四	一		汽車駕駛人連續駕車超過八小時	1
四 十	一		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，或裝用測速雷達感應器者。	1
四十五	一	一	不按遵行之方向行駛者。	1
		二	在單車道駕車與他車並行者。	1
		三	不依規定駛入來車道者。	1
		四	在多車道駕車，不依規定之車道行駛者。	1
		五	插入正在連貫行駛汽車中間者。	1
		六	駕車行駛人行道者。	1
		七	行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行者。	1
		八	行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行者。	1
		九	支線道車不讓幹線道車先行，或兩線均為幹線或支線道時，左方車不讓右方車先行者。	1
		十	起駛前，不讓行進中之車輛、行人優先通行者。	1
		十一	聞消防車、救護車、警備車、工程救險車之警號不立即避讓或在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路口之消防水帶者。	1

表 3.5 道路交通管理處罰條例應記點之交通違規行為一覽表 (續一)

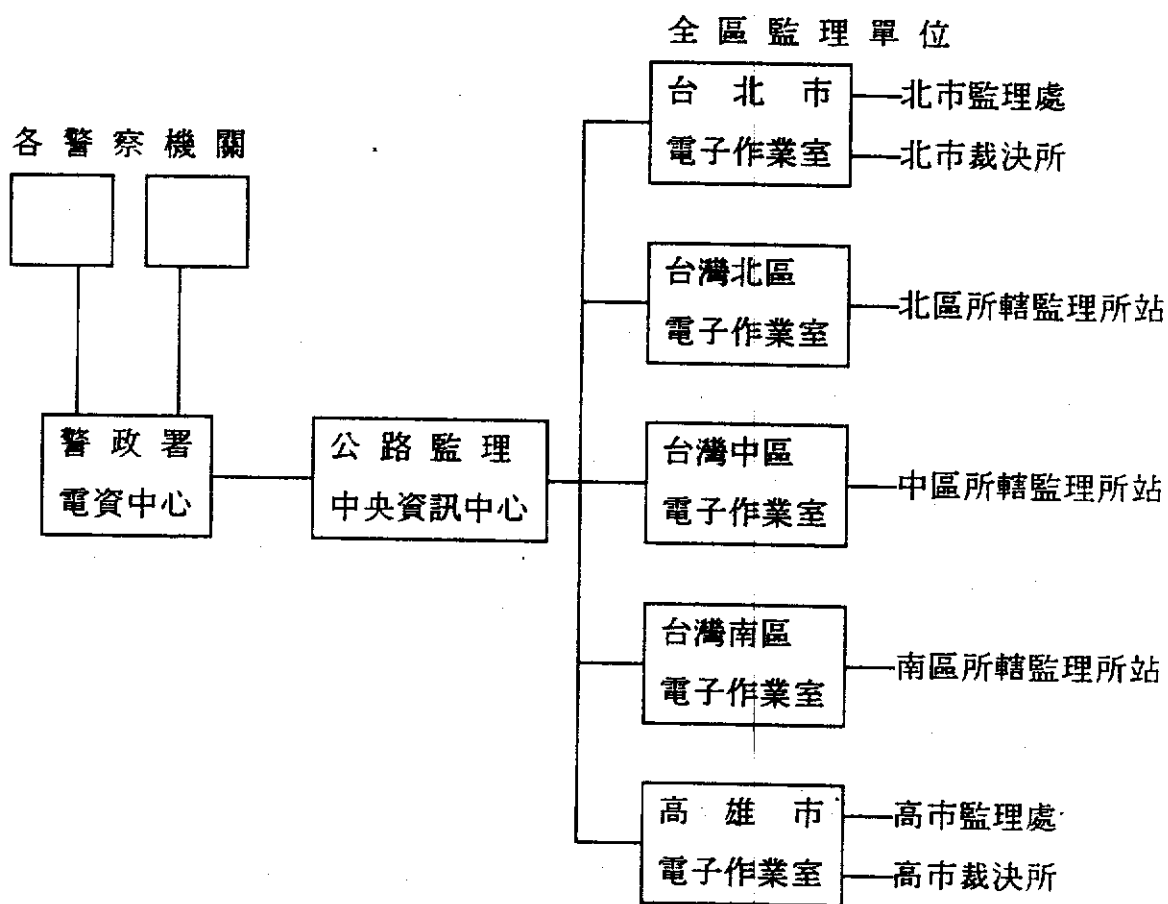
條 別	項別	款別	違 規 行 為	記點數
四十五	一	十二	任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛者。	1
		十三	機器腳踏車，不在規定車道行駛者。	1
四十七	一	一	駕車行經彎道、陡坡、狹橋、岔路口、道路修理地段、市區交通頻繁處所超車者。	1
		二	在學校醫院或其他設有禁止超車標誌、標線處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上超車者。	1
		三	在前行車之右側超車，或超車時未保持適當之間隔，或未行至安全距離即行駛人原行路線者。	1
		四	未經前行車表示允讓或靠邊慢行，即行超車者。	1
四十八	一	一	在轉彎或變換車道前，未使用方向燈或或不注意來往行人或轉彎前未減速慢行者。	1
		二	不依標誌、標線、號誌指示者。	1
		三	行經交叉路口未達中心處，佔用來車道搶先左轉彎者。	1
		四	在多車道右轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入外側車道，或多車道左轉彎，不先駛入內側車道。	1

表 3.5 道路交通管理處罰條例應記點之交通違規行為一覽表 (續二)

條 別	項別	款別	違 規 行 為	記點數
四十八	一	五	四車道以上道路，設有劃分島，劃分快慢車道，在慢車道上左轉彎者。	1
		六	轉彎車不讓直行車先行，或直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車不讓轉彎車先行者。	1
		七	設有左右轉彎專用道之交岔路口，直行車佔用最內側或最外側或專用車道者。	1
四十九	一	一	在彎道、坡路、狹路、橋樑、隧道迴車者。	1
		二	在設有禁止迴轉標誌或劃有分向限制線禁止超車線或禁止變換車道線之路段迴車者。	1
		三	在禁止左轉路段迴車者。	1
		四	行經圓環路口不繞行圓環迴車者。	1
		五	迴車前未依規定暫停，顯示左轉燈光，或不注意來往車輛，行人仍擅自迴轉者。	1
六十	一	一	不服從交通警察或稽查人員之指揮、稽查。	1

表 3.5 道路交通管理處罰條例應記點之交通違規行為一覽表 (續三)

條 別	項別	款別	違 規 行 為	記點數
六 十	一	二	不遵守公路或警察機關依法發佈之命令。	1
		三	不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示。	1
二十九	一	一	裝載超過核定總重量。	2
		三	裝載整體物超重、超長、超寬、超高，未請領、攜帶通行証，未依規定時間、路線行駛，未掛危險標誌。	2
		四	裝載危險物品未依安全規定。	2
		五	聯結車輛之裝載不依規定。	2
三十五	一	一	酒醉駕車。	2
四十三			機器腳踏車在道路上以危險方式或拆除消音器行駛。	2
五十三			闖紅燈。	2
五十四	一		在鐵路平交道：	
		一	不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越者。	2
		二	在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，設有警告標誌或跳動路面，不依規定暫停，逕行通過者。	2
		三	在鐵路平交道超車、迴車、倒車、臨時停車或停車者。	2



註：台中、基隆及台南交通裁決所因體制關係，未納入監理電腦作業系統連線作業

圖 3-3 違規記點電腦作業流程

層級的嚴重性，而記予不同的點數，此對於保障行人與車輛之安全，似嫌不足。

2. 對於因酒醉或其他藥物影響其駕駛能力，而可能危害他人時，日本記點制中規定「酒醉駕駛或食用麻醉藥、興奮劑駕駛等行為，因其對交通事故有直接危險影響，只要違規一次即吊銷駕照」；美國華盛頓區及新加坡亦採同樣作法。而紐約州之規定則依駕駛人年齡分別處以吊扣或吊銷駕照處分。反觀國內對於酒醉駕駛行為只記予二點，離吊銷執照之標準仍有一段相當的差距；此對於經常酒醉駕車之駕駛人言，毫無阻遏的積極效果。而於其他藥物影響駕駛能力方面，國內記點制亦未列入記點範圍內，實在是一大缺失。
3. 於日本記點制中有「違規停車應予記點」一項，而在國內停車問題日益嚴重，阻礙交通流暢，造成行車困難的情況下，於記點制中增訂違規停車一項，依其對交通流暢及交通安全之影響程度，分別記予不同的點數，似乎有其絕對的必要。
4. 在處分的基準上，美國、日本兩國皆有其長期考慮的作法，當一累犯屢次被記點時，其往後對其處分亦愈嚴厲。而國內對於第一次犯及第二次犯皆處吊扣駕照一個月，甚為寬鬆；且國內處分基準限於一年內考慮，似乎觀察期間太短，無法真正發揮其嚇阻作用。
5. 國內違規記點制度中所規定之違規行為只給予一至二點的記錄，實難反映複雜之交通行為；應酌以更廣之配點標準，以處理嚴重程度不同之各種違規行為。
6. 在日本、美國、新加坡之記點制中，皆採賞罰兩方面進行，如駕駛人在某特定期間內無違規等情事發生，則應對其前期所記記錄予以取消（甚至連吊扣記錄亦可取消），以鼓勵駕駛人小心駕駛。國內雖有類似的鼓勵措施，但由於觀察期間限於六個月內考慮，並不足以長期鼓勵駕駛人小心駕駛；且鼓勵之程度亦只限於取消某些點數，而不能取消過去吊扣的記錄；此與國外的鼓勵措施比較，實缺乏彈性。
7. 對於精神病患駕車違規之處理，於日本採不依記點制之行政處分；而在國內，若精神病患欲考領駕照，於處罰條例已規定不得考領；但若駕駛人於領有駕照後，始發生有精神患病情事，而在其駕駛期

間若違反記點項目之規定時，則無適當之處置方式。國內之記點規定似應對此問題重加考慮。

8. 國內之記點制非以重罰為目的，而應以寓教於罰為原則；因記點而須受吊扣或吊銷駕駛執照之處分者，應可以由駕駛人選擇參與一定期間之道路交通安全講習以折抵其吊扣或吊銷期間，但以一次為限；若第二次犯者，則不給予此改過之機會。
9. 點數的權衡係以該項違規行為對行車安全與交通危害的程度而計，所記點數之高低亦應與處罰條例所訂罰鍰之高低相配合；但國內目前之記點制卻有欠公平、合理之處。如違反平交道管制規定者最高可罰新台幣 12,000 元，而機車以危險方式行駛最高可罰新台幣 3,600 元，其罰鍰金額相距 8,400 元而違規均記兩點，由此可知，在交通現況、危險程度、罰鍰配合等通盤考慮的原則下，國內的違規記點制度，尚有許多未盡理想之處。
10. 國內之記點制度中所列之違規行為，乃為過去記次制度中違規行為之翻版，並無根據時代需要及交通現況作重新考量，使得記點制度所涵蓋之違規行為仍有不足的地方。
11. 綜觀國外之記點制度可發現記點作業有下列程序：
  - (1) 記點：依違規行為記予不同的點數。
  - (2) 警告：當點數累積至一定範圍內時，寄予違規行為人一警示函件，警惕其小心駕駛。
  - (3) 講習：若經警示後，駕駛人再度違規，其點數累積至另一範圍內時，即須通知違規行為人參加「駕駛人安全講習」，以導正其不良之駕駛行為及觀念。
  - (4) 吊扣執照：經講習後，駕駛人仍違規且其點數累積至吊扣執照處分基準時，吊扣其執照。
  - (5) 吊銷執照：駕駛人違規點數累積至吊銷執照處分基準時，吊銷其執照。

反觀國內之記點制度，則尚缺「警告」之程序，故應將此程序列入國內之記點制度中，以期通知違規行為人小心駕駛，提高行車警覺。

上述十一點，均為國內記點制度值得檢討、改進的缺失；由於這些缺失的存在，使得目前的違規記點制度與過去之記次制度在不同違

規行為的約束上，改善幅度極為有限，其合理性、公平性及公正性亦較國外遜色很多。由此可見，國內之記點制度實有再檢討、修訂的必要。然欲使本制度達到預期效果，最重要者在於取締違規記點行為後，如何依有關規定或作業流程將違規記點予以有效登錄，公路監理或警察機關間資訊系統如何配合，此須有完善之規劃與先決之條件，否則仍會重蹈覆轍，徒失執法威信而已。



## 第四章 問卷調查與結果分析

本研究擬透過問卷調查來達成下列各項研究內容之分析工作：

1. 違規記點對駕駛行為之影響分析。
2. 客、貨運輸業者與駕駛人意見調查分析。
3. 執行人員(交通警察與監理人員)對法規之認知程度與意見調查分析。
4. 一般民眾對法規之認知程度與意見調查分析。
5. 透過上述分析工作，對現行「道路交通管理處罰條例」提出改進建議。

惟問卷調查結果是否準確、可靠並具代表性，俾據以說明母體群之某特定現象，端視抽取樣本是否具有普遍性、問卷設計是否具有易答性及資料處理是否具有準確性而定。茲將本次問卷調查目的、調查理念、調查取樣、調查工具與調查方法以及問卷內容設計、調查資料處理方式與分析之結果分述於后。

### 4.1 調查目的

道路各項交通設施於建構完成後，雖然會因其建構上之設計特性，而部分地決定了使用之方式，但是各項設施的實際功能，往往更受使用者的使用態度所決定。例如台北市於交通尖峰時刻裡，紅綠燈的管制功能必須有交通警察的指揮方能發生其效果，否則很容易形成交通壅塞，動彈不得。此即因道路使用者(各型車輛之駕駛人)的「搶黃燈」，甚至是號誌已變成紅燈仍倖倖然地「衝」過去，不理會「不可暫停區」的標線指示以及不肯按秩序行車的投機心理等等駕駛態度所造成的。

「交通管理」的各種相關法規原先設定的目的，應該是保護每一人使用道路交通各項設施的權利，而其消極的意義，才是處罰違規使用者。基於上述兩項目的，「交通管理」之各項法規應該能規範每個人之使用態度。為達到該「規範」功能，首要工作應該是令每一個人瞭解各法規的積極意義(保護個人道路使用權)，並且熟悉各法規的內涵而能主張自己的權利，遵守共同使用的規則，以及主動遏止違規者。其次要工作方是消極的，由某些專門人員舉發違規並且處罰之。

因此，欲瞭解修訂後之「道路交通管理處罰條例」頒行的實証效益，除了在理念上進行「文獻回顧」與「與美、日、新加坡三國記點

制度之比較討論」外，亦進行一般民眾與駕駛人的交通態度調查，以獲得較完整之分析。

#### 4.2 調查理念

行為 ( Response, R ) 的發生與持續，大致上可以由行為發生時之情境 ( Stimulus, S )、行為者的認知體系 ( Organism, O )、可能後果的誘惑 ( Incentive, K ) 以及行為的結果 ( Consequence, C ) 等四方面的變項 ( Variables ) 進行討論與分析。

將這個 S--O--R--K--C 的範式運用於「道路交通態度」的概念分析，即為：

R : 是否出現違規行為。

S : 違規駕駛時的情境。

O : 又可細分為 (1) 違規行為安全性的認知；

(2) 違規後果的認知；

(3) 對於取締違規的認知；

(4) 對於交通管理處罰條例的認知。

K : 違規駕駛可以獲得的利益。

C : 是否被取締，是否獲得實質利益。

但是，由於調查的對象包括：(1) 職業駕駛人 (客貨車司機與業主)；(2) 一般民眾；(3) 交通管理人員 (交通警察與監理人員) 等三類，因此前述之 S--O--R--K--C 範示內涵將依三類人員之特性而作修正。

除此之外，調查理念亦應包括年齡、教育水準、駕駛年資、職業以及駕車種類等統計變項，用以瞭解「交通態度」的可能區辨變項。

#### 4.3 調查取樣

由於國內缺乏這類調查的資料，因此在確認調查母群體之後，並無法確知或估計此項調查之變異量 ( Variance )，亦即無法估計樣本之大小。另一方面，本計畫之預算與執行時間均有限制，只能考慮於此限制下，可能可以獲得一些有效調查資料的樣本 (最小分析基數為 30)。所以，本次調查的取樣原則如下：

1. 採分層隨機取樣法則，將樣本區分為貨運業主、貨運司機、客運業

主、客運司機、一般民眾、交通警察以及監理人員等七類，再於各類別裡，進行隨機取樣。

- 2.客、貨運業的民國七十五年統計資料顯示台北市與高雄市兩地區為主要集中地，其次為台中市與台南市兩地區，因此選定上述四地區為調查樣本區。
- 3.一般民眾，交通警察等二類人員則選擇台北市(大型都市樣本)及彰化市(小型都市樣本)兩地進行隨機取樣。
- 4.監理人員以台北區監理所站、台中區監理所站、台南區監理所站及高雄區監理所站為調查樣本區，進行隨機取樣。

為使問卷之調查具有普遍性，降低抽樣誤差，避免以偏蓋全之現象產生，乃依客貨運輸業者與司機、一般民眾、交通警察以及監理人員進行分層隨機取樣，設計七份調查問卷進行調查，俾使整個研究計畫所考慮之駕駛社會的成員更為周延，並廣泛地觸及其對法規的認知程度及駕駛行為表現，以作為本研究分析之用。由於問卷以七種不同調查對象進行設計，故其在抽樣上的考慮亦不盡相同。以下就此七類調查問卷之抽樣設計與分佈情形，詳述如下：

#### 1.客貨運輸業

新修訂之「道路交通管理處罰條例」對整個駕駛社會所造成的影響可謂不小。其中客貨運輸業擔任了極重要的角色，致處罰條例之修訂對其衝擊相當大。就客貨運輸業而言，其可以業者與司機為分類，而作成客運業者、客運司機、貨運業者、貨運司機等四份問卷。其中客運業包括合法業者與違規業者；而貨運業則以行駛於高速公路與省道上的貨車為主要調查對象。根據交通部統計處所提供之民國七十五年全省客貨運輸業者之分佈資料，經整理後可歸結出下列兩項取樣分配原則：

- (1) 台灣地區之遊覽車客運業共408家；其中台北市有159家；台中市有23家；台南市有15家；高雄市有57家。以上四個城市共有254家，佔全數遊覽車客運業62%強。且台灣的運輸走廊以西部運輸走廊為主，而上述四個城市又正位處西部走廊之重要旅次轉遞站；以地理位置與其社會經濟特性而言，北部地區以台北市(縣)為主要經濟文化中心；中部地區以台中市(縣)為主要經濟樞紐；而南部地區則以台南市(縣)及高雄市(縣)為主要社

經重心；因此本研究選取上述四個縣市作為調查客運業之樣本區。至於樣本數多寡的決定則考慮其所具不同之地區社經特性而分配，如表 4.1。

表 4.1 客運業取樣分佈表

對象 樣本數 地區	客 運		總 計
	業主	司機	
台北縣市	15	30	45
台中縣市	8	15	23
台南縣市	7	15	22
高雄縣市	15	30	45
合 計	45	90	135

(2) 台灣地區之汽車貨運業共 3351 家；其中北部地區（以台北市之 488 家及台北縣之 364 家為主）共 852 家；中部地區（以台中市之 103 家及台中縣之 256 家為主）共 359 家；南部地區（以台南市之 106 家及台南縣之 91 家與高雄市之 429 家及高雄縣之 129 家為主）共 755 家。上述三個主要地區共 1966 家；佔全省貨運業 58% 強。而事實上此三個地區之經濟活動亦相當繁榮，貨運頻仍，故本研究乃選取上述地區作為樣本代表區。至於樣本數之決定則仍考慮其所具之不同的經濟強度與社會特性；其各區樣本數之配置如表 4.2。

表 4.2 貨運業取樣分佈表

對象 樣本數 地區	貨 運		總 計
	業主	司機	
台北縣市	15	90	105
台中縣市	7	15	22
台南縣市	8	15	23
高雄縣市	15	60	75
合 計	45	180	225

綜合上述二表可製成全省客貨運輸業調查樣本分配總表，如表 4.3。

表 4.3 全省客貨運輸業取樣分佈表

對象 樣本數 地區	客 運		貨 運		總 計
	業主	司機	業主	司機	
台北市(縣)	15	30	15	90	150
台中市(縣)	8	15	7	15	45
台南市(縣)	7	15	8	15	45
高雄市(縣)	15	30	15	60	120
合 計	45	90	45	180	360

## 2.一般民眾

有關於一般民眾之樣本區選取原則，乃以都市規模之大小為主要考慮。因不同之交通環境下成長之民眾其對法規之認知程度應存在某些差異；其駕駛行為亦應有所不同。故本研究對於樣本區之決定，乃以台北市及彰化市為代表，進行抽樣調查，其樣本數分佈如表 4.4。

表 4.4 一般民眾取樣分佈表

對象 樣本區	一 般 民 眾
	樣 本 數
台 北 市	400
彰 化 市	400

## 3.執行人員( 交通警察與監理人員 )

### (1) 交通警察

有關交通警察之執法態度，本研究仍以都市規模之大小為考慮進行調查，期了解及分析交通警察人員之執法態度與對交通法規之認知程度是否有地域性的差異。故本研究於大型都市方面選取台北縣、市為樣本區，小型都市方面則選取彰化市為樣本代表；至於樣本數之分配則如表 4.5 所示。

表 4.5 交通警察人員取樣分佈表

對 象 樣 本 數	警察人員
台 北 縣 市	100
彰 化 市	100

## (2) 監理人員

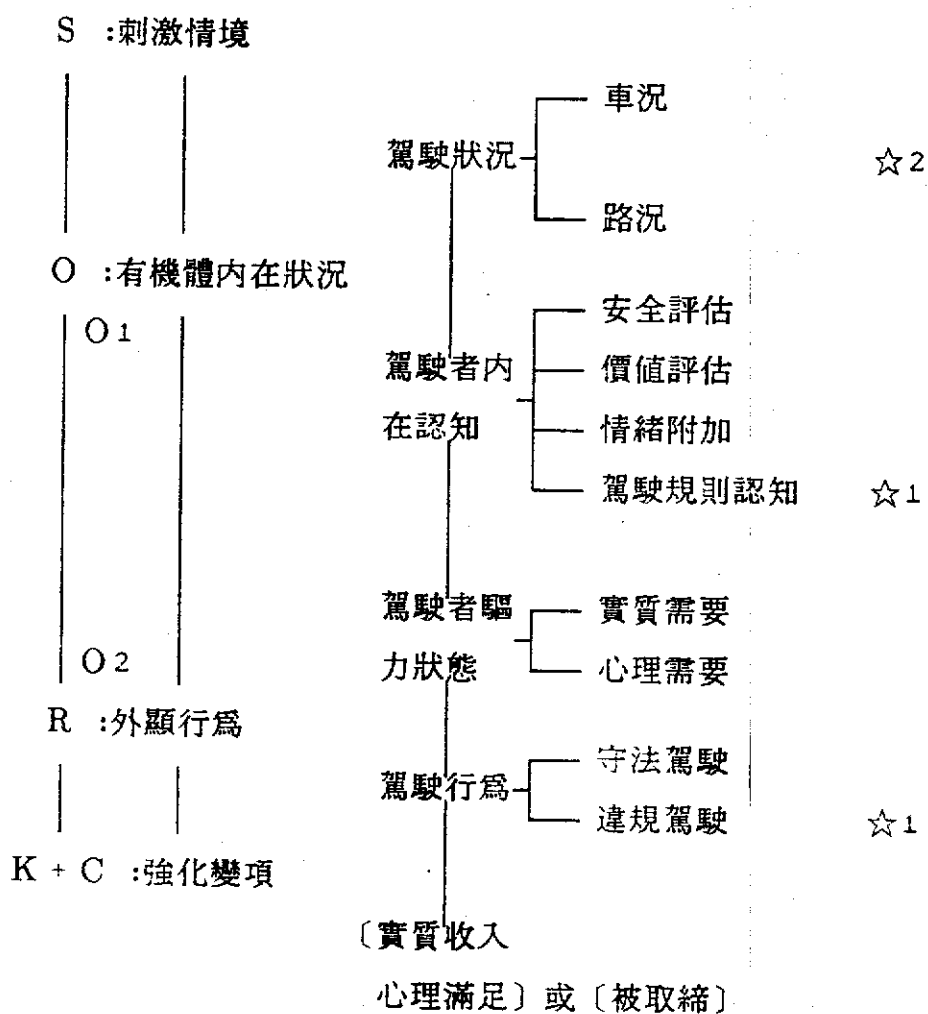
有關監理人員之執法態度，本研究乃以各區公路監理單位為調查樣本區進行調查，期了解及分析監理人員之執法態度與其對法規的認知是否有區域性的差異。至於樣本數之分配則如表 4.6 所示。

表 4.6 監理人員取樣分佈表

對 象 樣本數	監理人員
台 北 區	50
台 中 區	50
台 南 區	50
高 雄 區	50

## 4.4 調查工具與調查方法

本調查針對客貨運業四類樣本進行結構式訪問，設計結構式訪問問卷四份；針對一般民眾、交通警察以及監理人員進行問卷調查，設計調查問卷三份。問卷與結構式訪問卷的設計理念如圖 4.1。



(☆1本次研究之重點)

(☆2本次研究暫不列入)

圖 4-1 問卷與結構式訪問卷設計理念

以上七份問卷，請參見附錄八、九、十、十一。

以上七份問卷中，有關訪問的進行，係依(1)訪員訓練、(2)試訪與討論、(3)正式訪問三步驟進行。訪問地點除了在前述各別之樣本區進行外，對於客貨運司機之調查，亦在高速公路上之各服務區與休息站對司機進行訪問。

#### 4.5 問卷內容設計

本次研究所需設計之問卷如上節所述，共分客貨運輸業：業者與司機(四份)；執行人員：交通警察與監理人員(二份)及一般民眾(一份)。茲將各份問卷設計之內容分述如下：

##### 1.貨車司機(問卷一)(參閱附錄八)

本問卷針對貨運業常有裝貨超載的問題，配合新修訂之處罰條例中違規記點對於"貨物裝載超重應予記點"之罰則，來探究貨車司機對交通法規之認知程度，並透過當面訪談的方式來記錄其對新修訂之處罰條例的寶貴意見與看法。此問卷共分三大部分，茲述如下：

##### (1) 入手話題(第1~4題)

為使訪問能和諧地進行，因此有入手話題之構想。其主要內容有貨車司機之駕駛車種、駕駛年資、駕駛路線及公司所在縣市；另有關於個人之睡眠及飲食起居狀況與車輛性能及保養問題，只是為縮短訪問員與司機間之距離，以利訪問工作之進行，並非本研究之主題。

##### (2) 研究主題(第5~13題)

此部分共有九項子題，分別探訪司機所駕車輛之超載情形、超載原因、其他違規行為及被取締狀況；另以新修訂處罰條例之加重罰鍰與記點兩項主要革新為基礎發展類似Likert式量表之子題，來探視其對交通量罰法規之認知結構；最後並詢問其獲知新修訂處罰條例之媒介來源及其對新條例實施前後關於執法人員之取締情況、貨物超載次數、公司營運狀況及駕車行駛安全上的比較，以了解新修訂處罰條例之執行情形與實質影響。

##### (3) 背景資料(第14題)

此部分背景資料包括：性別、年齡及教育程度等三種，以



作為受訪者之屬性分析資料。

## 2. 貨運業主 (問卷二) (參閱附錄八)

此問卷仍以新修訂處罰條例中違規記點制內"超載"問題為主要發展架構，來了解貨運業主對於新條例之看法及意見，並探求目前之新條例實施後對其影響為何。此份問卷亦分為三大部分，茲分述如下：

### (1) 入手話題 (第1~2題)

入手話題之構想緣由在於使訪問工作能順利地進行。其內容包括業主之營業範圍及公司的規模。

### (2) 研究主題 (第3~8題)

此部分共有八項子題，主要在於了解業者對於新修訂條例之認知程度；另新條例之實施，對其公司的影響或衝擊(包括司機違規被取締的機會、公司營運上、行駛安全上及對司機的要求上等方面)，及政府宣導法規的方式之意見調查亦是此部分問卷設計之重點。

### (3) 背景資料 (第9題)

此部分背景資料包括：性別、年齡及教育程度等三種，以作為日後受訪者屬性分析資料之用。

## 3. 客運司機 (問卷三) (參閱附錄八)

本問卷之設計重點，除以違規遊覽車之嚴重超速問題為主外，其餘問卷設計之考慮因素及內容與貨運司機相同。茲將問卷之主要内容，簡述如下：

### (1) 入手話題 (第1~4題)

包括客運司機之駕駛車種、駕駛年資、駕駛區間及公司所在縣市；另有個人駕駛經驗、生活起居等問題，乃為拉近彼此間的距離，以利訪問工作之進行。

### (2) 研究主題 (第5~10題)

此部分共有六項子題，分別訪求司機所駕車輛之超速情形、超速原因、其他常違規項目及其被取締頻度；另以新條例中加重罰鍰及違規記點兩項主要革新為基礎發展三向度的Likert式量表，來發掘其對交通法規之認知程度；此外擬以列舉式(封閉式)之問題型態，列舉相關之傳播媒體，詢訪其獲

知新條例之來源，並讓其選擇日後政府在進行法規宣導工作時，所應採用之媒介方式；最後，讓其對新條例實施前後之執法情形、駕駛之超速狀況、公司的營運及行駛的安全上等方面作一比較，以明瞭新條例之執行成效與實質影響。

### (3) 背景資料( 第11題 )

此部分背景資料包括：性別、年齡及教育程度等三種，擬作為受訪者屬性分析之用。

### 4.客運業主( 問卷四 )( 參閱附錄八 )

本問卷設計之重點，除以違規遊覽車之嚴重"超速"之問題為發展核心，來了解客運業主對於新條例之看法與意見外，並探求目前實施之處罰條例對業主之影響為何。其所設計之入手話題、研究主題及背景資料皆與貨運業主問卷所考慮內容相仿；至於詳細內容可參酌前述貨運業主問卷部分。

### 5.一般駕駛與社會大眾( 問卷五 )( 參閱附錄九 )

本問卷的設計乃以態度理論( **Attitude Theory** )的架構為基礎，應用在個人對法規修訂( 社會事件 )的看法上。其內容不外乎討論認知的向度( **Cognitive** )、情緒的向度( **Affective** )、以及行為的傾向( **Behavior Tendency** )等三方面。此三者的構成關係如圖4-2所示。

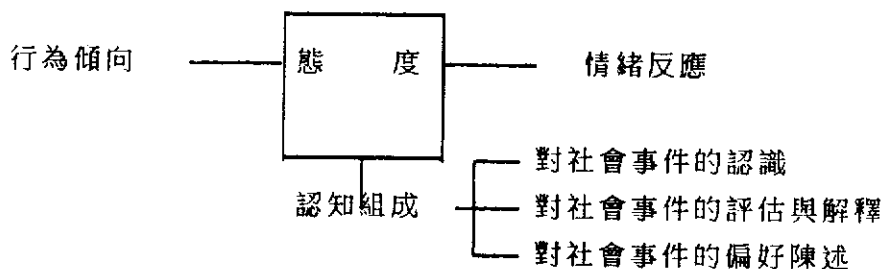


圖 4-2 態度理論架構

任何一個人對社會事件的態度，常可由其行為傾向、情緒反應與認知組成結構而觀察得來。同樣地，由上述三個反應的總體表現，亦可了解到個人對社會事件的態度。本研究即擬透過態度理論，採用Likert式量表作為問卷設計之基礎形式，進行調查。經由調查

結果了解並分析一般駕駛與社會大眾於新修訂之處罰條例實施前後（社會事件），對法規的認知，對法規改變的情緒反應及在記點制實施前後的駕駛行為傾向；進一步探討該項駕駛態度之改變方法與策略，藉以謀求在未來新條例能發揮其正面的效果於整個駕駛環境；進而建立一個有秩序的社會。

本問卷內容共分二大部分，計 26 題，問卷調查表請參閱附錄九。以下就各部分內容作一說明：

(1) 第一部分

此部分主要在了解駕駛人或社會大眾之屬性資料；包括受測者之性別、年齡、婚姻狀況、職業、教育程度、駕駛車種及駕駛年資。此部分的設計目的在於分析不同駕駛背景之一般駕駛或社會大眾，其駕駛行為特性是否有所差異，及其對法規之認知結構是否有所不同。

(2) 第二部分

此部分問題的設計，共分以下七個層次：

受測者對於違規行為之安全評估。

受測者對於違規行為之主觀價值判斷。

受測者發生違規行為機率的自我檢視。

受測者約束自己不要違規之影響因素。

受測者違規駕駛成因探究。

受測者所認為之執法態度及目前之執法情形，以反映法規本身的執行效果。

受測者對於新制條例之認知系統與獲取資訊媒介來源之探視。

6. 監理人員（問卷六；請參閱附錄十）

此份問卷共分二大部分，茲述如下：

(1) 第一部分（共 14 項子題）

此部分內容設計在於欲了解監理人員對於交通法規之認知程度及實際執行作業情形。

(2) 第二部分（共 6 項子題）

此部分為個人基本資料，包括性別、年齡、學歷、職位、服務年資、所屬單位。

#### 7. 警察人員 (問卷七; 請參閱附錄十一)

此份問卷共分二大部分, 茲述如下:

##### (1) 第一部分 (共 13 項子題)

此部分內容設計在於欲瞭解交通警察人員對於交通法規之認知程度及實際執行取締作業之情形, 俾作為法令修定之參考。

##### (2) 第二部分 (共 6 項子題)

此部分為個人基本資料, 包括性別、婚姻狀況、年齡、職業、服務年資、所屬單位。

### 4.6 調查資料處理方式

本研究所設計之問卷調查資料回收後即由小組工作人員依問項回答內容逐題審查, 同時進行電腦代號編碼工作 (Coding), 以及記錄受訪者之意見。如問項資料填答不全無法彙總使用者, 則視為廢卷處理並自總樣本中予以剔除。

在資料彙總分析方面, 採用 SAS 及 STATIGRAPHY 兩套統計電腦軟體為工具, 進行綜合分析研究。

### 4.7 調查結果分析

#### 1. 客貨運輸業回收問卷分析

本次問卷調查共訪問 349 人, 將廢卷加以剔除, 共得有效問卷 339 份, 其樣本分佈如表 4.7 所示。而調查樣本之基本屬性資料, 依貨運業與客運業分類可得表 4.8 及表 4.9。

至於結構式問卷中所列各項, 根據本研究調查理念 (S-O-R-k-C) 分析之, 共可分為下列五種基本統計次數 (比例) 分析表:

- (1) 違規之駕駛行為分析表
- (2) 對新修訂實施之處罰條例認知程度表
- (3) 認知處罰條例來源調查表
- (4) 對處罰條例修訂實施前後之比較分析
- (5) 對罰則及駕駛安全之價值判斷或對政府宣導法規程度之評估。

以上五種分析表, 各依貨運司機、貨運業主、客運司機、客運業主四類調查對象分別製成, 如附表 1~20。至於各問項間之交叉

表 4.7 有效調查樣本分佈

單位：人

樣 本 地 區	對 象 數	貨 運 業		客 運 業		總 計
		業 主	司 機	業 主	司 機	
台 北 縣 市		15	97	15	30	157
台 中 縣 市		6	15	7	15	43
台 南 縣 市		6	15	9	15	45
高 雄 縣 市		10	53	10	21	94
總 計		37	180	41	81	339

(註：此表已剔除廢卷)

表 4.8 貨運業調查樣本屬性資料

單位：人

樣 本 屬 性		貨 運 業							
		台 北 縣 市		台 中 縣 市		台 南 縣 市		高 雄 縣 市	
		業 者	司 機	業 者	司 機	業 者	司 機	業 者	司 機
性 別	男	7	97	5	15	6	15	10	53
	女	8	0	1	0	0	0	0	0
年 齡	16-25 歲	2	6	0	0	0	0	0	2
	26-35 歲	6	48	2	4	2	5	3	20
	36-45 歲	1	30	3	11	3	6	5	22
	46-55 歲	5	10	0	0	1	3	2	9
	56歲以上	1	3	1	0	0	1	0	0
教 育 程 度	小學及以下	2	30	0	0	0	4	3	11
	國、初中	1	34	1	9	2	3	4	33
	高中、高職	10	29	5	6	4	8	3	9
	大專及以上	2	4	0	0	0	0	0	0
小 計		15	97	6	15	6	15	10	53

表 4.9 客運業調查樣本屬性資料

單位：人

樣本 屬性		調查 地區 數	客 運 業							
			台北縣市		台中縣市		台南縣市		高雄縣市	
			業者	司機	業者	司機	業者	司機	業者	司機
性 別	男		12	30	7	15	3	15	10	21
	女		3	0	0	0	6	0	0	1
年 齡	16-25 歲		0	0	0	0	1	0	1	0
	26-35 歲		5	15	3	6	4	4	1	9
	36-45 歲		6	14	2	9	4	11	4	10
	46-55 歲		3	1	1	0	0	0	4	2
	56歲以上		1	0	1	0	0	0	0	0
教 育 程 度	小學及以下		0	4	1	1	0	0	1	7
	國、初中		3	15	1	9	1	5	5	11
	高中、高職		7	11	4	5	8	10	4	3
	大專及以上		5	0	1	0	0	0	0	0
小 計			15	30	7	15	9	15	10	21

關聯分析，則依此四類調查問卷所得結果，分述如后。

### (1) 貨運司機

表 4.10 為貨運司機駕駛車種、駕駛年資屬性分佈。依駕駛人所屬縣市與問項作交叉關聯分析，顯著水準定為  $\alpha = 0.05$ ，將達到此顯著水準之問項列出，則可得表 4.11；其中以台北縣市之駕駛人對處罰條例之認知比例最高，其餘依次為台中、台南縣市、高雄縣市；另對於貨物超載頻度，於處罰條例修訂實施後，台北縣市之駕駛人有 43.3% 者認為其超載頻度較實施前低，台中、台南縣市則有 36.7% 之駕駛人認同此看法，高雄縣市之駕駛人則認為處罰條例實施前後並無降低其超載頻度之勢。至於超載被取締的頻度，則以台中、台南縣市為最高 (90.0%)，台北縣市次之 (77.3%)，高雄縣市則為最低 (45.3%)。

採取相同的檢定方式，依駕駛車種與問項作檢定，將達顯著者列出，可得表 4.12；最少超載的是貨櫃車，但大貨車超載被取締頻度最高；且每車種駕駛人認為處罰條例第二十九條第一項第一款及第八十五條第二項之規定不合理者之比率，高於認為合理者。

若依駕駛者年齡與問項作前述之檢定可得表 4.13；其中每一年齡層中認為處罰條例實施前後之超載頻度並無明顯差別者之比率，仍高於認為有明顯變化者；其中以 26~35 歲組認為較修訂前減少之比例最高。達 35.1%。(56 歲以上組因僅有二人，故不列入比較。)

若依駕駛人之教育程度與問項作相同的檢定可得表 4.14；其中於每一分層內，認為處罰條例第二十九條第一項第一款及第八十五條第二項規定不合理者之比率仍高於合理者；至於處罰條例修訂實施後，是否能約束駕駛人小心駕駛，增進行車安全一項，在每一教育程度分層內，認為沒有差別者仍佔最高比率。

關於貨運司機之意見調查分析可有如下之結論：

#### A、超載原因探究：

表 4.10 貨運司機駕駛車種、駕駛年資屬性分佈

樣本調查 屬性數比例 項目比例		貨 運 司 機				總 計
		台北縣市	台中縣市	台南縣市	高雄縣市	
駕駛 車種	大貨車	50 (51.5%)	8 (53.3%)	10 (66.7%)	13 (24.5%)	81 (45.0%)
	貨櫃車	10 (10.3%)	2 (13.3%)	1 ( 6.7%)	23 (43.4%)	36 (20.0%)
	全聯結車	9 ( 9.3%)	2 (13.3%)	0	7 (13.2%)	18 (10.0%)
	小貨車	19 (19.6%)	3 (20.1%)	4 (26.7%)	6 (11.3%)	32 (17.8%)
	曳引車	7 ( 7.2%)	0	0	2 ( 3.8%)	9 ( 5.0%)
	其 他	2 ( 2.1%)	0	0	2 ( 3.8%)	4 ( 2.2%)
小 計		97 ( 100%)	15 ( 100%)	15 ( 100%)	53 ( 100%)	180 ( 100%)
駕駛 年資	不滿半年	1 ( 1.0%)	0	0	1 ( 1.9%)	2 ( 1.1%)
	半年～一年	8 ( 8.2%)	0	0	2 ( 3.8%)	10 ( 5.6%)
	一年～三年	22 (22.7%)	2 (13.3%)	1 ( 6.7%)	11 (20.8%)	36 (20.0%)
	三年～五年	22 (22.7%)	4 (26.7%)	5 (33.3%)	5 ( 9.4%)	36 (20.0%)
	五年～七年	11 (11.3%)	7 (46.7%)	6 (40.0%)	12 (22.6%)	36 (20.0%)
	七年～十年	5 ( 5.2%)	2 (13.3%)	0	7 (13.2%)	14 ( 7.8%)
	十年以上	28 (28.9%)	0	3 (20.0%)	15 (28.3%)	46 (25.6%)
小 計		97 ( 100%)	15 ( 100%)	15 ( 100%)	53 ( 100%)	180 ( 100%)



表 4.11 地域性差異檢定分析表 (貨運司機)

項 目		台北縣、市	台中、台南縣、市	高雄縣、市	顯著水準
超 載 原 因	無超載情形	25 (25.8%)	9 (30.0%)	19 (35.8%)	0.0148
	貨主或業主要求	34 (35.1%)	13 (43.3%)	26 (49.1%)	
	爲了多賺錢	12 (12.4%)	6 (20.0%)	1 ( 1.9%)	
	其他	26 (26.8%)	2 ( 6.7%)	7 (13.2%)	
被 取 締 頻 度	常常	5 ( 5.2%)	2 ( 6.7%)	2 ( 3.8%)	0.0001
	偶而	70 (72.2%)	25 (83.3%)	22 (41.5%)	
	從未	22 (22.7%)	3 (10.0%)	29 (54.7%)	
超載處罰 二點 並	清楚	81 (83.5%)	14 (46.7%)	14 (26.4%)	0.0000
	知道 但不太清楚	12 (12.4%)	12 (40.0%)	29 (54.7%)	
	不知道	4 ( 4.1%)	4 (13.3%)	10 (18.9%)	
新制處罰 及記點 措施 加重	清楚	42 (43.3%)	13 (43.3%)	37 (69.8%)	0.0000
	知道 但不太清楚	54 (55.7%)	10 (33.3%)	15 (28.3%)	
	不知道	1 ( 1.0%)	7 (23.3%)	1 ( 1.9%)	
十三條 第二項 第六 項	清楚	84 (86.6%)	15 (50.0%)	19 (35.8%)	0.0000
	知道 但不太清楚	11 (11.3%)	7 (23.3%)	29 (54.7%)	
	不知道	2 ( 2.1%)	8 (26.7%)	5 ( 9.4%)	
貨載 物次 超數	較修訂實施前增加	2 ( 2.1%)	0	0	0.0000
	與修訂實施前差不多	53 (54.6%)	19 (63.3%)	53 (100%)	
	較修訂實施前減少	42 (43.3%)	11 (36.7%)	0	

表 4.12 駕駛車種差異檢定分析表 (貨運司機)

駕駛車種 項 目		大 貨 車	貨 櫃 車	全聯結車	小 貨 車	曳 引 車	其 他	顯著 水準
超載情況	經常	5 ( 6.2%)	1 ( 2.8%)	3 (16.7%)	1 ( 3.1%)	2(22.2%)	2(50.0%)	0.0017
	有時	59 (72.8%)	17 (47.2%)	9 (50.0%)	21 (65.6%)	6(66.7%)	1(25.0%)	
	從未	17 (21.0%)	18 (50.0%)	6 (33.3%)	10 (31.3%)	1(11.1%)	1(25.0%)	
被取締頻度	常常	3 ( 3.7%)	1 ( 2.8%)	3 (16.7%)	0	1(11.1%)	1(25.0%)	0.0111
	偶而	62 (76.5%)	19 (52.8%)	10 (55.6%)	18 (56.3%)	5(55.6%)	3(75.0%)	
	從未	16 (19.8%)	16 (44.4%)	5 (27.8%)	14 (43.8%)	3(33.3%)	0	
第一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百	合 理	19 (23.5%)	8 (22.2%)	4 (22.2%)	18 (56.3%)	3(33.3%)	2(50.0%)	0.0126
	不 合 理	62 (76.5%)	28 (77.8%)	14 (77.8%)	14 (43.8%)	6(66.7%)	2(50.0%)	

表 4.13 駕駛者年齡差異檢定分析表 (貨運司機)

駕駛者年齡 項 目		16---25歲	26---35歲	36---45歲	46---55歲	56 歲以上	顯著水準
貨物較 修訂實 施前 超載次 數	增加	0	0	0	2 ( 9.1%)	0	0.0055
	差不多	8 (100%)	50 (64.9%)	48 (69.6%)	17 (77.3%)	2 (50.0%)	
	減少	0	27 (35.1%)	21 (30.4%)	3 (13.6%)	2 (50.0%)	

表 4.14 教育程度差異檢定分析表 (貨運司機)

教 育 程 度 項 目		小學及以下	國、初中	高中、高職	大專以上	顯著水準
處罰條例第二十九條第二項	合 理	9 (20.0%)	19 (24.1%)	25 (48.1%)	1 (25.0%)	0.0088
	不 合 理	36 (80.0%)	60 (75.9%)	27 (51.9%)	3 (75.0%)	
行 駛 的 安 全 上	較修訂實施前 改善很多	2 ( 4.4%)	3 ( 3.8%)	5 ( 9.6%)	0	0.0011
	較修訂實施前 稍有改善	6 (13.3%)	8 (10.1%)	9 (17.3%)	1 (25.0%)	
	與修訂實施前 沒有差別	36 (80.0%)	68 (86.1%)	38 (73.1%)	2 (50.0%)	
	較修訂實施前 稍加惡化	1 ( 2.2%)	0	0	1 (25.0%)	

- a、駕駛人即為業主者：因整體貨物、時間限制、運價競爭、託運人說報貨物重量、天候影響（潮濕加重）、託運人要求超載為了本身營利目的而超載。
- b、駕駛人受僱於貨運業者：因貨運業主要求、託運人要求、整體貨物、自行半途攬載營利而超載。（有時包含兩件以上因素。）

**B、對超載之個人感受：**

- a、極不願意：因精神負荷極重（必須提防警察，且超載必須更集中精神）、行車安全性低、附加薪資少、只對駕駛人記點甚不公平。
- b、無可奈何：大貨車駕照考之不易，但目前擁有大貨車駕照者很多，為維持生計，只好聽從業者超載要求。

**C、建議：**

- a、交通警察應切實嚴格取締。
- b、全省地磅應予統一，以免造成執法不公平而令駕駛人不服。
- c、仿照日本建立適當車齡汰換制度，除可維護行車安全外，並可減少因貨車數過於龐大所導致之惡性競爭，如此可以穩定運價並避免超載情形產生。
- d、對於法規宣導除利用電視、收音機、報紙報導外，應印製完整之法規手冊，寄予駕駛人，以使駕駛人了解整個法規內容，而非片斷之了解。

**(2) 貨運業主：**

根據交叉關聯分析，若依業主所屬縣市與問項作獨立性檢定可得表4.15；其中以台中、台南縣市之貨運業主對處罰條例之認知程度較高，其餘依次為台北縣市、高雄縣市；此與同表中之政府宣導法規是否充分有絕對之關連，如台中、台南縣市有61.5%之業者認為政府宣導充分，故其認知程度最高；台北縣市有50.0%之業者認為政府宣導充分，故其認知程度居次；而高雄縣市之受訪業者則全部認為政府宣導不夠充分，故其認知程度最低。

若依公司規模之大小與問項作獨立性檢定可得表4.16；

表 4.15 地域性差異檢定分析表 (貨運業主)

項 目	樣 本 區	台北縣、市	台中、台南縣、市	高雄縣、市	顯著水準
處罰條例第二項 十三條第六項	清楚	7 (50.0%)	10 (76.9%)	1 (10.0%)	0.0120
	知道 但不太清楚	6 (42.9%)	2 (15.4%)	9 (90.0%)	
	不知道	1 ( 7.1%)	1 ( 7.7%)	0	
新修訂條例實施後 被取締的機會上	較修訂實施前 增加	1 ( 7.1%)	0	0	0.0025
	與修訂實施前 差不多	4 (28.6%)	11 (84.6%)	10 (100 %)	
	較修訂實施前 減少	9 (64.3%)	2 (15.4%)	0	
新修訂條例實施後 於公司的營運	極感不便	2 (14.3%)	2 (15.4%)	0	0.0041
	頗感不便	0	6 (46.2%)	0	
	沒有差別	12 (85.7%)	4 (30.8%)	10 (100 %)	
	稍感便利	0	1 ( 7.7%)	0	
政府宣導新修訂 處罰條例之程度	已夠充分	7 (50.0%)	8 (61.5%)	0	0.0078
	不夠充分	7 (50.0%)	5 (38.5%)	10 (100 %)	

表 4.16 公司規模差異檢定分析表 (貨運業主)

項 目	公 司 規 模	大規模公司	中規模公司	小規模公司	顯著水準
被取締會	較修訂實施前增加	1 ( 6.3%)	0	0	0.0017
	與修訂實施前差不多	5 (31.3%)	9 (90.0%)	11 (100 %)	
	較修訂實施前減少	10 (62.5%)	1 (10.0%)	0	

其中大規模之貨運公司，有 62.5% 之業者認為其貨運司機駕駛時被取締之機會有較修訂實施前減少之趨勢。中規模之公司則有 10.0% 之業者認同此趨勢；小規模公司之業者則完全認為其司機被取締之機會，於實施前後並無差別。

若依業主年齡與問項作獨立性檢定可得表 4.17；其中各年齡層內之最高比率群，皆認為新條訂實施之處罰條例前後，公司的營運上並未因此而重大變化。

若依業主之教育程度與問項作獨立性檢定可得表 4.18；其中各教育程度層內之最高比率群，皆認為其司機駕駛時被取締之機會並未因新修訂條例之實施而有差別。

惟以上之結論只能推測其大致之趨勢，因貨運業主之分配樣本較小，每個交叉關聯表內之觀察值大都小於 5 人，故僅能呈現一大概之趨勢；若要獲得更確實之結論，則應增加調查樣本。

關於貨運業主要之意見調查分析，經整理可得如下結論：

- A、根據中華民國汽車貨運業同業公會所轉呈交通部之反映資料顯示，對於超載違規問題因處罰條例第二十九條中之處罰對象為汽車所有人或駕駛人，其定義不清，責任亦難追認；故一致認為應兩者併罰。
- B、貨運業之超載問題主要是由「市場運價競爭」而起。另拼裝車違規營業，更形成貨運市場之強力競爭，亦擾亂整個貨運市場，侵害合法業者權益。
- C、規模大且有制度之貨運公司序有裝載固定貨物類別之貨車，且嚴格管理，不易有超載情況發生。
- D、多數業者認為政府於宣導法規時，應透過公會印製完整之法規手冊或舉辦說明會。如此才能使業者對法規有更深之認知。

### (3) 客運司機：

表 4.19 為客運司機駕駛車種，駕駛年資屬性分佈。根據交叉關聯分析可知，若依駕駛者所屬縣市與問項作獨立性檢定可得表 4.20；其中超速之原因以「趕時間」之比率最高；

表 4.17 年齡差異檢定分析表 (貨運業主)

項	業 主 年 齡	16--25歲	26--35歲	36--45歲	46--55歲	56歲以上	顯著水準
新制處罰條例中加施	清楚	2(100 %)	9(69.2%)	8(66.7%)	7(87.5%)	1(50.0%)	0.0095
	知道 但不太清楚	0	4(30.8%)	4(33.3%)	1(12.5%)	0	
	不知道	0	0	0	0	1(50.0%)	
公 司 的 營 運 上	與修訂實施前比較 極感不便	0	3(23.1%)	0	1(12.5%)	0	0.0106
	與修訂實施前比較 頗感不便	0	2(15.4%)	4(33.3%)	0	0	
	與修訂實施前比較 沒有差別	2(100 %)	8(61.5%)	8(66.7%)	7(87.5%)	1(50.0%)	
	與修訂實施前比較 稍感便利	0	0	0	0	1(50.0%)	

表 4.18 教育程度差異檢定分析表 (貨運業主)

項	教 育 程 度	小學及以下	國、初中	高中、高職	大專以上	顯著水準
新修訂處罰條例實施後	較修訂實施前增加	0	0	0	1 (50.0%)	0.0004
	與修訂實施前差不多	4 (80.0%)	8 (100 %)	12 (54.5%)	1 (50.0%)	
	較修訂實施前減少	1 (20.0%)	0	10 (45.5%)	0	

表 4.19 客運司機駕駛車種、駕駛年資屬性分佈

樣本調查對象 屬性數比例 項目例		客運司機				總計
		台北縣市	台中縣市	台南縣市	高雄縣市	
駕駛車種	一般巴士	3 (10.0%)	0	5 (33.3%)	8 (38.1%)	16 (19.8%)
	雙層巴士	7 (23.3%)	0	1 ( 6.7%)	2 ( 9.5%)	10 (12.3%)
	高層巴士	20 (66.7%)	15 ( 100%)	9 (60.0%)	11 (52.4%)	55 (67.9%)
小計		30 ( 100%)	15 ( 100%)	15 ( 100%)	21 ( 100%)	81 ( 100%)
駕駛年資	不滿半年	0	0	0	2 ( 9.5%)	2 ( 2.5%)
	半年～一年	0	1 ( 6.7%)	0	4 (19.0%)	5 ( 6.2%)
	一年～三年	7 (23.3%)	1 ( 6.7%)	2 (13.3%)	6 (28.6%)	16 (19.8%)
	三年～五年	13 (43.3%)	8 (53.3%)	2 (13.3%)	2 ( 9.5%)	25 (30.9%)
	五年～七年	8 (26.7%)	4 (26.7%)	2 (13.3%)	1 ( 4.8%)	15 (18.5%)
	七年～十年	1 ( 3.3%)	1 ( 6.7%)	2 (13.3%)	2 ( 9.5%)	6 ( 7.4%)
	十年以上	1 ( 3.3%)	0	7 (46.7%)	4 (19.0%)	12 (14.8%)
小計		30 ( 100%)	15 ( 100%)	15 ( 100%)	21 ( 100%)	81 ( 100%)



表 4.20 地域性差異檢定分析表 (客運司機)

項 目	樣 本 區	台北縣、市	台中、台南縣、市	高雄縣、市	顯著水準
超速原因	公司要求	7 (23.3%)	1 ( 3.3%)	0	0.0009
	趕時間	16 (53.3%)	20 (66.7%)	21 (100 %)	
	其他	7 (23.3%)	9 (30.0%)	0	
超速處罰一點	清楚	6 (20.0%)	18 (60.0%)	7 (33.3%)	0.0009
	知道但不太清楚	22 (73.3%)	7 (23.3%)	14 (66.7%)	
	不知道	2 ( 6.7%)	5 (16.7%)	0	
超速處罰二點	清楚	0	17 (56.7%)	2 ( 9.5%)	0.0000
	知道但不太清楚	21 (70.0%)	5 (16.7%)	19 (90.5%)	
	不知道	9 (30.0%)	8 (26.7%)	0	
重點措施及加記	清楚	13 (43.3%)	23 (76.7%)	20 (95.2%)	0.0000
	知道但不太清楚	17 (56.7%)	3 (10.0%)	1 ( 4.8%)	
	不知道	0	4 (13.3%)	0	
六十二條第二項	清楚	4 (13.3%)	20 (66.7%)	3 (14.3%)	0.0000
	知道但不太清楚	19 (63.3%)	7 (23.3%)	18 (85.7%)	
	不知道	7 (23.3%)	3 (10.0%)	0	
記次比較與舊制	合 理	14 (46.7%)	14 (46.7%)	2 ( 9.5%)	0.0100
	不 合 理	16 (56.3%)	16 (56.3%)	19 (90.5%)	
超速情況	較修訂實施前增加	2 ( 6.7%)	1 ( 3.3%)	0	0.0043
	與修訂實施前差不多	25 (83.3%)	18 (60.0%)	21 (100 %)	
	較修訂實施前減少	3 (10.0%)	11 (36.7%)	0	
行駛的安全上	與修訂實施前比較改善很多	0	2 ( 6.7%)	0	0.0105
	與修訂實施前比較稍有改善	5 (16.7%)	9 (30.0%)	0	
	與修訂實施前比較沒有差別	25 (83.3%)	18 (60.0%)	18 (85.7%)	
	與修訂實施前比較稍加危險	0	1 ( 3.3%)	3 (14.3%)	

對於處罰條例之認知程度則以台中、台南縣市之客運司機為最高，其餘依序為高雄縣市、台北縣市；超速情況減少的比率與行駛安全的改善比率，也以台中、台南縣市最高。對於處罰條例之加重罰款與記點措施於各縣市中認為不合理者之比率皆高於認為合理者，其所持理由為應以駕駛人與業主併罰；對於超速頻度之衡量，於各縣市之最高比率群（超過50%），皆認為超速頻度並未因處罰條例實施前後而有差異；另客運司機對其駕駛安全之衡量，亦有上述結果。

若依駕駛者之年齡與問項作獨立性檢定可得表4.21；其中各年齡層之最高比率群，皆認為新修訂條例實施前後，公司營運上並無明顯之差異。

若依客運司機之教育程度與問項作獨立性檢定可得表4.22；其中教育程度為小學及以下者，認為加重罰款及違規記點措施不合理之比率為91.7%；教育程度為國、初中者，有67.5%之比率認為不合理；但教育程度為高中、高職者，有55.2%之客運司機認為上述措施合理，顯示教育程度愈高，愈能接受該項措施。

關於客運司機之意見調查分析，經整理可得如下結論：

- A、高速公路為長途客運司機最常行駛之道路，於整條道路上因各路段流量、路況不一，故建議採分段限速。
- B、職業駕駛人考照不易，故多認為記點太嚴格，其建議違規記點應記於行車執照，以約束業者要求客運司機超速行駛。

#### (4) 客運業主：

根據交叉關聯分析，若依業主所屬縣市與問項作獨立性檢定可得表4.23；其中關於處罰條例第六十三條第二項規定，以台北縣市業者之認知比率最高，其餘依次為台中、台南縣市，高雄縣市。對於加重罰鍰及違規記點措施，於台北縣市有93.3%之業主認為合理；台中、台南縣市有62.5%之業主認為合理；但於高雄縣市則有70.0%之業主認為上述措施不合理。另處罰條例修訂實施後，客運業主對客運司機的駕駛操作上的要求是否有提高？於台北縣市之業主皆認為沒有

表 4.21 年齡差異檢定分析表 (客運司機)

項 目		16--25歲	26--35歲	36--45歲	46--55歲	56歲以上	顯著水準
公司的營運上	與修訂實施前比較極感不便	0	1 ( 2.9%)	0	1(33.3%)	0	0.0092
	與修訂實施前比較頗感不便	0	9 (26.5%)	11 (25.0%)	1(33.3%)	0	
	與修訂實施前比較沒有差別	0	24 (70.6%)	33 (75.0%)	1(33.3%)	0	

表 4.22 教育程度差異檢定分析表 (客運司機)

項 目		小學及以下	國、初中	高中、高職	大專以上	顯著水準
新修訂處罰條例之加重	合 理	1 ( 8.3%)	13 (32.5%)	16 (55.2%)	0	0.0130
	不 合 理	11 (91.7%)	27 (67.5%)	13 (44.8%)	0	

實施前後之差別：台中、台南縣市有 62.5% 之業主認為有提高；高雄縣市則有 80.0% 之業者認為沒有差別。

若依業主之教育程度與問項作獨立性檢定可得表 4.24；其中各教育程度分層內之最高比率群，皆認為新修訂處罰條例實施後，客運司機被取締之機會並不因實施前後而有差異。

若依業主之公司規模與問項作獨立性檢定可得表 4.25，其中以中型規模公司的超速頻率最低。

關於客運業主之意見調查分析，經整理可歸納下列結論：

- A、由於「靠行」因素，造成違規遊覽車盛行，致形成業者之負擔，其建議應吊銷違規遊覽車之牌照。然業者向靠行者收取靠行費用，自當負有管理之責，由此觀之，其建議似不合理。
- B、業者因司機超速違規所繳納罰款甚多，多數業者希望瞭解違規罰鍰之用途。
- C、客運業者普遍認為修訂實施之處罰條例，對其公司之營運無顯明之影響；因警方執行取締工作並無特別嚴格。
- D、多數業者認為政府對處罰條例之宣導不夠，執行上亦不夠徹底。根據交通部道路安全督導委員會訂定宣導期間為二個月（76、6、1~76、7、31），此宣導期間似嫌不足。一新修訂法規要為民眾所認知，必須作長期的宣導，將觀念植入才能收效。

## 2. 一般駕駛與社會大眾

本次問卷調查施測共得有效樣本 863 人份，計台北地區 435 人，彰化區 428 人，調查樣本之基本屬性資料，依地區分類（台北、彰化、全體三類），可得表 4.26。至於問卷中所列題目，依據本研究之調查理念（S-O-R-K-C）分析之，可得下列六種基本統計次數分析表。

(1) 是否出現違規行為及曾被取締調查表（R，見表 4.27）於此包括超速，闖紅燈等的十項違規行為，大部份人（70% 以上）自認沒有違規行為，曾被取締的經驗，也是極少（除超速被取締較多外，餘皆未超過 10%）。

表 4.23 地域性差異檢定分析表 (客運業主)

項 目	樣 本 區	台北縣、市	台中、台南縣、市	高雄縣、市	顯著水準
十三條第二項 處罰條例第六 項	清楚	12 (80.0%)	9 (56.3%)	0	0.0000
	知道 但不太清楚	0	2 (12.5%)	10 (100%)	
	不知道	3 (20.0%)	5 (31.3%)	0	
加記點與舊制 對司機駕駛 要求	合 理	14 (93.3%)	10 (62.5%)	3 (30.0%)	0.0044
	不 合 理	1 ( 6.7%)	6 (37.5%)	7 (70.0%)	
對司機駕駛 要求	與修訂實施前比較 有提高	0	10 (62.5%)	2 (20.0%)	0.0005
	與修訂實施前比較 沒有差別	15 (100%)	6 (37.5%)	8 (80.0%)	

表 4.24 教育程度差異檢定分析表 (客運業主)

項 目	教育程度	小學及以下	國、初中	高中、高職	大專以上	顯著水準
新修訂處罰條例實施後 對公司影響：取締機會	較修訂實施前 增加	0	0	0	0	0.0191
	與修訂實施前 差不多	2 (100%)	10 (100%)	21 (91.3%)	3 (50.0%)	
	較修訂實施前 減少	0	0	2 ( 8.7%)	3 (50.0%)	

表 4.25 公司規模差異檢定分析表 (客運業主)

項 目	公 司 規 模	大規模公司	中規模公司	小規模公司	顯著水準
超規 速頻 達度	常常	3 (37.5%)	1 ( 4.3%)	0	0.0159
	偶而	5 (62.5%)	13 (56.5%)	8 (80.0%)	
	沒有	0	9 (39.1%)	2 (20.0%)	

表 4.26 一般大眾調查樣本個人屬性資料

地區 人數/百分比 背景資料		台 北 市 (n= 435)	彰 化 市 (n= 428)	全 體 樣 本 (n= 863)
性 別	男	343 / 78.9	357 / 83.4	700 / 81.1
	女	92 / 21.1	71 / 16.6	163 / 18.9
年 齡	15—25 歲	44 / 10.1	22 / 5.1	66 / 7.6
	26—35 歲	74 / 17.0	54 / 12.6	128 / 14.8
	36—45 歲	248 / 57.0	315 / 73.6	563 / 65.2
	46—55 歲	56 / 12.9	36 / 8.4	92 / 10.7
	56 歲以上	13 / 3.0	1 / 0.2	14 / 0.6
婚 姻	未 婚	30 / 6.9	24 / 5.6	54 / 6.3
	已 婚	403 / 92.6	399 / 93.2	802 / 92.9
	其 他	2 / 0.5	5 / 1.2	7 / 0.8
職 業	農林漁牧業	10 / 2.3	17 / 4.0	27 / 3.1
	礦業、營造業 製造業	46 / 10.6	87 / 20.3	133 / 15.4
	商業	184 / 42.3	184 / 43.0	368 / 42.6
	水電煤氣業	9 / 2.1	11 / 2.6	20 / 2.3
	公教人員	72 / 16.6	45 / 10.5	117 / 13.6
	社會團體及個 人服務業	26 / 6.0	31 / 7.2	57 / 6.6
	軍警	10 / 2.3	3 / 0.7	13 / 1.5
	金融保險業	17 / 3.9	4 / 0.9	21 / 2.4
	運輸、倉儲及 通信業	34 / 7.8	11 / 2.6	45 / 5.2
	學生	27 / 6.2	35 / 8.2	62 / 7.2

續表 4.26 一般大眾調查樣本個人屬性資料

地區 人數/百分比 背景資料		台 北 市 (n= 435)	彰 化 市 (n= 428)	全 體 樣 本 (n= 863)
教 育 程 度	小學及以下	54 / 12.4	111 / 25.9	165 / 19.1
	國中、初中	84 / 19.3	107 / 25.0	191 / 22.1
	高中、高職或 高工	131 / 30.1	134 / 31.3	265 / 30.7
	專科或軍事專 修班	70 / 16.1	40 / 9.3	110 / 12.7
	大學或軍警官 校	77 / 17.7	33 / 7.7	110 / 12.7
	研究所及以上	19 / 4.4	3 / 0.7	22 / 2.5
駕 駛 車 種	大客車	7 / 1.6	8 / 1.9	15 / 1.7
	大貨車、貨櫃 車	7 / 1.6	12 / 2.8	19 / 2.2
	計程車	28 / 6.4	12 / 2.8	40 / 4.6
	小客車	226 / 52.0	211 / 49.3	437 / 50.6
	小貨車	29 / 6.7	51 / 11.9	80 / 9.3
	機車	97 / 22.3	128 / 29.9	225 / 26.1
	沒車	37 / 8.5	3 / 0.7	40 / 4.6
	其他	3 / 0.7	3 / 0.7	6 / 0.7
駕 駛 年 資	未滿 1 年	24 / 5.5	27 / 6.3	51 / 5.9
	1— 2 年	42 / 9.7	36 / 8.4	78 / 9.0
	2— 3 年	61 / 14.0	46 / 10.7	107 / 12.4
	3— 5 年	53 / 12.2	51 / 11.9	104 / 12.1
	5 年以上	222 / 51.0	267 / 62.4	489 / 56.7

表 4.27 違規駕駛行為發生頻度與取締分佈

地 區 變 樣 項 (R)	台 北 市 (n=435)						彰 化 市 (n=428)					
	從不	很少	有時	經常	曾否被取締 過?(C)		從不	很少	有時	經常	曾否被取締 過?(C)	
	如此	如此	如此	如此	是	否	如此	如此	如此	如此	是	否
	%											
1.超速	29.4	42.8	22.1	0.9	16.6	78.4	34.1	43.9	21.3	0.7	20.6	79.2
2.闖紅燈	63.4	26.0	5.3	0.5	6.2	88.7	61.9	32.2	5.6	0.2	7.7	92.1
3.酒醉駕車	74.9	15.2	4.1	0.9	2.5	92.4	81.5	15.9	2.3	0.2	2.8	97.2
4.轉彎前未使用 方向燈示意	69.2	20.2	4.8	0.9	2.5	92.4	69.4	23.4	5.6	1.6	1.9	98.1
5.不服從執行之 交通勤務警察指揮	84.1	8.7	1.4	0.9	2.3	92.6	89.5	7.7	2.6	0.2	2.1	97.9
6.客貨超載;客貨 超長或超寬而無 申請通車証	86.4	6.7	1.8	0.2	3.0	92.0	88.6	9.3	1.6	0.5	1.4	78.6
7.直行時佔用左、 右轉車道	55.7	33.6	5.7	0.0	3.2	91.7	70.6	25.7	2.8	0.9	3.3	96.7
8.在禁止迴車路 段迴車	64.8	25.1	4.4	0.7	3.2	91.7	79.0	19.2	1.9	0.0	3.3	96.7
9.不遵守道路交 通標誌、號誌、 標線之指示	68.7	24.4	1.6	0.5	4.8	90.1	68.7	28.5	2.8	0.0	3.3	96.7
10.在禁止超車處 所強行右側超車	76.1	16.3	2.1	0.7	2.8	92.0	81.8	16.4	1.6	0.2	2.6	97.2



續表 4.27 違規駕駛行為發生頻度與取締分佈

地 區 變樣 項(R)	全 體 樣 本 (n=863)					
	從不 如此	很少 如此	有時 如此	經常 如此	曾否被取締 過?(C)	
					是	否
1.超速	31.7	43.3	21.7	0.8	18.5	78.8
2.闖紅燈	62.7	29.1	5.4	0.3	7.0	90.4
3.酒醉駕車	78.2	15.5	3.2	0.6	2.7	94.8
4.轉彎前未使 用方向燈示 意	69.3	21.8	5.2	1.3	2.2	95.2
5.不服從執行之 交通勤務指 揮	86.8	8.2	2.0	0.6	2.2	95.2
6.客貨超載; 貨物超長、高 超寬或超申請 而行証	87.5	8.0	1.7	0.3	2.2	95.2
7.直行時佔用 左、右轉車 道	63.2	29.7	4.3	0.5	3.2	94.2
8.在禁止迴車 路段迴車	71.8	22.1	3.1	0.3	3.2	94.2
9.不遵守道路 交通標誌、誌 標線、號誌 之指示	68.7	26.4	2.2	0.2	4.1	93.4
10.在禁止超 車處所強行 超車或從右 側超車	78.9	16.3	1.9	0.5	2.7	94.6

註：百分比總和 $\neq 1$ 者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

(2) 違規駕駛時的情境因素調查表 (S, 見表4.28)

由此表得知，在A、無交通警察在場；B、考慮不會撞傷別人即可；C、該項違規可能被取締的機會少；D、該項違規處罰輕；E、該項違規危險性小；F、趕時間等六項因素中，以A、C、D、等三種情況下違規駕駛的機會較小；但在B、E、等二種情境因素的考慮下，其違規駕駛的可能性即提高；而在F、趕時間的因素下，傾向違規的可能性則高達60%以上。

(3) 認知部份，可區分為：

A、違規行為安全性的認知調查表 (O, 見表4.29)

於此以開車超速、酒醉駕車、不遵守道路交通標誌、號誌、標線之指示三個題目來調查樣本對道路安全上的認知，發現大部份人的安全認知都超過70%。在超載、闖紅燈及隨意超車三項目上，有80%以上的人認為違規對自己及他人會產生安全上威脅。

B、違規後果的認知調查表 (O, 見表4.30)

大部份人(80%)會考慮包括a、交通秩序要靠大家來維持，b、怕被罰款及吊銷執照，c、自身的行車安全。d、家庭因素而不要違規等四項因素。但在「因為有交通警察在場，所以不敢違規」此因素中，則近30%之受試者不會去考慮。

C、對於警察取締違規的認知調查表 (O, 見表4.31)

70%之受試者，認為違規不管次數累積多少，危險程度高低，執行程度難易，都需加強取締；在「只要違規就馬上取締」之項目上，66%的人贊成此項執法標準；但是認為對於違規行為應先行勸導者，亦佔了62%；另約有45%的人贊成應考慮違規者的動機。

D、對於交通管理處罰條例之認知 (O, 見表4.32)

a.很清楚或知道但不太清楚「民國七十六年七月一日實施之道路交通管理處罰條例」者佔80%，而有88%的人很清楚或知道但不太清楚「記點及加重罰款措施」，可見此條例修訂之主要重點，一般人均清楚其大概。

b.對於記點作業（六個月達六點，吊扣駕照一個月，一年

表 4.28 違規駕駛原因

樣 本 變 項	地 區 %	台北市 (n=435)		彰化市 (n=428)		全體樣本 (n=863)	
		是	否	是	否	是	否
1.無交通警察在場		76.8	18.2	79.2	20.8	78.6	19.5
2.考慮不會撞傷別人 即可		66.9	27.8	73.8	26.2	70.3	27.0
3.該項違規可能被取締 的機會少		81.4	13.3	89.0	11.0	85.2	12.2
4.該項違規處罰輕		91.0	3.7	94.2	5.8	92.6	4.8
5.該項違規危險性小		54.5	40.5	66.4	33.6	60.4	37.1
6.趕時間		32.6	62.3	29.7	70.3	31.2	66.3

註：百分比總和 $\neq$ 1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以  
"missing value"處理。

表 4.29 駕駛行為安全的認知

地 區 變 樣 項 (O) 本 %	台 北 市 (n=435)			彰 化 市 (n=428)			全 體 樣 本 (n=863)		
	安 全	有 點 擔 心	不 安 全	安 全	有 點 擔 心	不 安 全	安 全	有 點 擔 心	不 安 全
1.超速駕駛:									
a.對其他行人 或駕駛人	8.5	23.4	66.2	7.7	18.9	73.4	8.1	21.2	69.8
b.對駕駛人本 身	14.0	17.5	66.7	11.0	15.0	74.1	12.5	16.2	70.3
2.酒醉駕駛:									
a.對其他行人 或駕駛人	3.2	9.9	85.1	3.7	7.7	88.6	3.5	8.8	86.8
b.對駕駛人本 身	4.1	11.0	83.0	5.6	11.7	82.7	4.9	11.4	82.9
3.不遵守道路 交通號誌、 標線、標誌 之指示:									
a.對其他行人 或駕駛人	3.4	12.4	82.3	4.0	10.7	85.3	3.7	11.6	83.8
b.對駕駛人本 身	4.4	14.5	79.5	7.0	11.4	81.5	5.7	13.0	80.5

續表 4.29 駕駛行為安全的認知

地 區 變 樣 項 (O) 本 %	台 北 市 (n=435)				彰 化 市 (n=428)				全 體 樣 本 (n=863)			
	很 贊 成	贊 成	不 贊 成	很 不 贊 成	很 贊 成	贊 成	不 贊 成	很 不 贊 成	很 贊 成	贊 成	不 贊 成	很 不 贊 成
4.超載駕駛:												
a.造成別人安全上的威脅	40.2	41.8	9.0	6.9	33.6	43.0	13.1	10.3	37.0	42.4	11.0	8.6
b.造成駕駛人本身安全上的威脅	38.6	42.8	9.9	6.7	34.1	44.9	12.4	8.6	36.4	43.8	11.1	7.6
5.闖紅燈:												
a.造成別人安全上的威脅	47.6	36.1	7.4	6.9	40.7	39.0	8.2	12.1	44.1	37.5	7.8	9.5
b.造成駕駛人本身安全上的威脅	47.8	34.5	7.6	8.0	40.9	39.0	10.0	10.0	44.4	36.7	8.8	9.0
6.隨意超車:												
a.造成別人安全上的威脅	43.4	37.9	10.3	6.2	36.2	41.8	9.3	12.6	39.9	39.9	9.8	9.4
b.造成駕駛人本身安全上的威脅	43.7	37.9	9.0	7.4	37.6	40.2	10.3	11.9	40.7	39.0	9.6	9.6

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.30 約束自己不要違規之影響因素

變 樣 項 (0) 本 %	台 北 市 (n=435)				彰 化 市 (n=428)				全 體 樣 本 (n=863)			
	從不 考慮	很少 考慮	有時 考慮	經常 考慮	從不 考慮	很少 考慮	有時 考慮	經常 考慮	從不 考慮	很少 考慮	有時 考慮	經常 考慮
1. 交通秩序要 大家來維持， 所以不要 違規	8.0	4.1	14.0	69.7	7.0	5.1	13.3	74.5	7.5	4.6	13.7	72.1
2. 想到被罰款 及吊銷執照， 所以不敢 違規	10.1	9.9	18.9	56.6	8.4	9.1	16.6	65.9	9.3	9.5	17.7	61.2
3. 想到自身的 行車安全， 所以不敢 違規	7.8	3.7	11.0	72.9	5.6	3.7	11.0	79.9	6.7	3.7	11.0	76.2
4. 因為有交通 警察在場， 所以不敢 違規	19.1	11.5	19.1	45.7	16.6	11.9	14.7	56.8	17.8	11.7	16.9	51.2
5. 有家庭因素 (考慮妻兒) ，所以不敢 違規	12.4	4.8	14.0	64.1	10.3	4.7	11.2	73.8	11.4	4.8	12.6	68.9

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.31 一般民衆認為交通警察對取締違規的態度

樣 本 變 項 (O) %	台北市 (n=435)		彰化市 (n=428)		全體樣本 (n=863)	
	是	否	是	否	是	否
1.只要違規就馬上取締	76.8	18.2	79.2	20.8	78.6	19.5
2.對違規駕駛，先行勸導，勸導無效才取締	66.9	27.8	73.8	26.2	70.3	27.0
3.視該項違規發生次數，多者才取締	81.4	13.3	89.0	11.0	85.2	12.2
4.視該項違規可能發生之危險程度，高者才取締	91.0	3.7	94.2	5.8	92.6	4.8
5.視取締執行之難易程度，容易判斷者才取締	54.5	40.5	66.4	33.6	60.4	37.1
6.視該項違規行為發生之動機，惡意者才取締	32.6	62.3	29.7	70.3	31.2	66.3

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以 "missing value"處理。

表 4.32 一般民衆對「道路交通管理處罰條例」之認知

樣 本 區 項 (O) %	台 北 市 (n=435)			彰 化 市 (n=428)			全體樣本 (n=86)		
	很 清 楚	知 道 不 太 清 楚	不 知 道	很 清 楚	知 道 不 太 清 楚	不 知 道	很 清 楚	知 道 不 太 清 楚	不 知 道
1.對於行車速限	73.1	20.9	3.4	80.6	18.5	0.9	76.8	19.7	2.2
2.超速違規除罰款外，尚記違規記點二點	50.1	42.8	4.4	48.1	46.7	5.1	49.1	44.7	4.8
3.酒醉駕駛除罰款外，尚記違規記點二點	44.8	42.1	10.3	42.8	48.6	8.6	43.8	45.3	9.5
4.闖紅燈除罰款外，尚記違規記點二點	51.7	37.7	7.8	47.0	44.2	8.9	49.4	40.9	8.3
5.爭道行駛除罰款外，尚記違規記點二點	36.3	47.4	13.3	43.0	45.8	11.2	39.6	46.6	12.3
6.隨意轉彎或迴車除罰款外，尚記違規記點二點	33.3	48.0	15.9	39.0	48.1	12.9	36.2	48.1	14.4
7.處罰條例第六十三條第二項規定	44.6	39.1	13.6	49.3	40.9	9.8	46.9	40.0	11.7
8.郵繳罰款	45.1	32.9	19.3	43.9	36.0	20.1	44.5	34.4	19.7
9.民國76年7月1日實施新修訂條例	30.6	46.2	20.5	35.7	44.2	20.1	33.1	45.2	20.3
10.新修訂實施之處罰條例採"加重罰款及記點"措施	41.1	43.9	12.2	37.1	49.8	13.1	39.2	46.8	12.6

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。



內遭吊扣二次，則吊銷其執照，一年內不得考領）有 87% 的人很清楚或知道但不太清楚。而對於違規處罰內容（記點多寡及罰鍰）則因違僉項目之不同，而其清楚的比例亦有不同的起伏。一般來說，大部份的人（85% 左右）對於違規罰款及記點都能清楚其大概。

c. 關於「郵繳罰鍰及至金融機構繳納罰鍰」一項有 80% 的人很清楚或知道但不太清楚此項便民措施，而有 20% 的人不知道這件事。

(4) 違規駕駛可以自行判斷調查表 (K, 見表 4.33)

有 60~70% 的人不贊成可以由駕駛人自行決定違規行為；其中台北市之民眾比彰化市之民眾贊成由駕駛人自行決定違規行為的比率高。由此可知，台北市之交通違規情況嚴重已非單純之駕駛行為所致，其駕駛道德、駕駛觀念的不正確亦是主因。

(5) 是否被取締，可以獲得的實質利益 (C, 表 4.34)

90% 左右的人不贊成可以因為賺錢的因素而超速；認為教育程度會影響開車守法習慣的比率佔 40% 左右；台北市的民眾有較高的比率（53%）認為警力不足，以致取締違規不夠徹底；彰化市則有較高比率（47%）認為取締合理。

(6) 如果知道或清楚「道路交通管理處罰條例」，其資訊管道是從何而知（見表 4.35）

依序為報紙>收音機報導>電視報導>朋友告之>親身經驗>雜誌>親人告知>監理站>戶外廣告。

(7) 政府未來宣傳的資訊管道（見表 4.36）

依序為電視報導>報紙>收音機>雜誌>戶外廣告。

上述各種分析表是針對一般題目之次數分配表，以下將針對地區、性別、婚姻狀況、職業、教育程度、駕駛車輛種類、駕駛年資等七個重要的變項，作卡方檢定分析。共包括：第 10 題「您認為個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣」、第 11 題「若為了賺錢，開車時只要沒危險，超速也是可以的」、第 20 題「您是否清楚現行違規記點作業：所記點數在六個月內達六點以上者，吊扣駕照一個月，一年內經吊扣駕照二次，再違反記點規定者吊銷其駕照，一

表 4.33 一般大眾對駕駛行為之價值判斷

變 項 (k)	地 區 樣 本 %	台 北 市 (n=438)				彰 化 市 (n=425)				全 體 樣 本 (n=863)			
		很 贊 成	贊 成	不 贊 成	很 不 贊 成	很 贊 成	贊 成	不 贊 成	很 不 贊 成	很 贊 成	贊 成	不 贊 成	很 不 贊 成
1. 車輛超載是 駕駛人或業 主可自行的 判斷而決定		12.0	18.2	41.8	26.0	11.0	17.3	45.3	26.4	11.5	17.7	43.6	26.2
2. 車輛闖紅燈 是駕駛人可 以自行判斷 而決定		18.4	19.3	28.0	32.2	15.0	15.0	33.9	36.2	16.7	17.1	30.9	34.2
3. 車輛不按規 定超車是駕 駛人可自 行判斷而決 定的		14.0	21.1	32.2	30.6	13.8	17.1	33.4	35.7	13.9	19.1	32.8	33.1

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.34 一般大眾價值判斷與認知

樣本 地區 變項 (K) %	台 北 市 (n=438)			彰 化 市 (n=425)			全 體 樣 本 (n=863)					
	會	不會	沒意見	會	不會	沒意見	會	不會	沒意見			
1. 個人的教育程度會影響到守法的習慣	43.9	39.8	14.0	40.0	47.2	12.9	41.9	43.5	13.4			
	非常 不同意	不同 意	同 意	非常 同意	非常 不同意	不同 意	同 意	非常 同意	非常 不同意	不同 意	同 意	非常 同意
2. 為了賺錢，要超以 為開車危險，可是 沒速的	42.3	44.1	10.1	1.1	42.1	49.5	7.2	1.2	42.2	46.8	8.7	1.2
	不 嚴格	很 合理 依法 取締，	太 寬 鬆	執 行 不 徹 底 警 力 不 足，	不 嚴 格	很 合 理 依 法 取 締，	太 寬 鬆	警 力 不 足， 執 行 不 徹 底	不 嚴 格	很 合 理 依 法 取 締，	太 寬 鬆	警 力 不 足， 執 行 不 徹 底
3. 目前交通警取締 在違規駕駛您 認為是：	6.2	33.8	4.4	53.1	9.3	47.4	4.0	39.0	7.8	40.6	4.2	46.2

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.35 一般大眾獲知新修訂處罰條例之來源

樣 本 變 項 %	台北市 (n=438)		彰化市 (n=425)		全體樣本 (n=863)	
	是	否	是	否	是	否
1.親身經驗	12.6	84.1	12.9	86.7	12.7	85.4
2.朋友告之	22.5	74.5	24.3	75.7	23.4	75.1
3.親人告之	9.0	88.3	7.2	92.8	8.1	90.5
4.電視報導	29.0	68.3	33.4	66.6	31.2	67.4
5.收音機報導	36.6	60.7	30.8	69.2	33.7	64.9
6.報紙	48.7	48.5	43.2	56.8	46.0	52.6
7.雜誌	8.3	89.0	10.5	89.5	9.4	89.2
8.戶外廣告	3.0	94.3	4.9	95.1	3.9	94.7
9.監理站	3.7	93.6	6.3	93.7	5.0	93.6

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以  
"missing value"處理。

表 4.36 未來政府宣導法規之媒介效率

樣 變 項	地 本 %	區	台北市 (n=438)	彰化市 (n=425)	全體樣本 (n=863)
1.電視報導			88.3	81.3	84.8
2.報紙報導			71.3	61.7	66.5
3.收音機報導			47.1	35.0	41.4
4.雜誌報導			25.1	19.2	22.1
5.戶外街頭廣告			19.1	11.0	15.1

註：百分比總和 $\neq$ 1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

年內不得再考領的規定」、第21題「您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定的金融機構繳納」、第22題「您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之「道路交通管理處罰條例」」、第23題「您是清楚新修訂之「道路交通管理處罰條例」，對於違規處罰採用「記點及加重罰鍰」」、第23-1題「如果您清楚新修訂「道路交通管理處罰條例」，您認為該條例對於違規處罰之規定是否合理」的卡方分配( $\chi^2$ )檢定，看是否會因為地區、性別等的不同使這些變項而有所差異。

(1) 地 區

經卡方檢定結果，發現會因地區的不同(台北、彰化)而在第10題、第11題、第20題、第21題、第22題、第23題、第23-1題而有所差異(表4.37)。

(2) 性 別

經卡方檢定結果，發現會因性別的不同而在第11題、第20題、第21題、第22題、第23題、第23-1題，有所差異(表4.38)。

(3) 年 齡

經卡方檢定結果，發現會因年齡之不同而在第10題有所差異(表4.39)。

(4) 婚姻狀況

經卡方檢定結果，發現因婚姻狀況的不同對第10題、第11題、第20題、第21題、第22題、第23題、第23-1題並沒有差異，因此不列表。

(5) 職業狀況

經卡方檢定結果，發現會因職業的不同，而在第10題、第20題、第21題、第22題、第23題、第23-1題有所差異(表4.40)。

(6) 教育程度

經卡方檢定結果，發現會因教育程度的不同，而在第10題有所差異(表4.41)。

(7) 駕駛車輛種類

經卡方檢定結果，發現會因駕駛車輛種類的不同，而在第

表 4.37 地域性差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	地 本 區 %	台北市 n=438	彰化市 n=425	顯著水準
10.個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣?				0.0032
會		44.0	39.8	
不 會		39.7	47.3	
沒 意 見		14.0	12.9	
11.若爲了賺錢，開車時只要沒危險，超速也是可以的，您認爲：				0.0112
非 常 不 同 意		42.2	42.2	
不 同 意		44.3	49.4	
同 意		10.1	7.3	
非 常 同 意		1.1	1.2	
20.處罰條例第六十三條第二項規定：				0.0014
很 清 楚		44.5	49.4	
知道，但不大清楚		39.2	40.7	
不 知 道		13.5	9.8	
21.您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定金融機構繳納？				0.0059
很 清 楚		45.0	44.0	
知道，但不大清楚		32.8	36.1	
不 知 道		19.5	19.9	

註：百分比總和 $\neq$ 1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

續表 4.37 地域性差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	地 本 區 %	台北市 n=438	彰化市 n=425	顯著水準
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之處罰條例				0.0031
很 清 楚	30.5	35.8		
知道，但不大清楚	46.3	44.0		
不 知 道	20.4	20.1		
23. 您是否清楚新修訂處罰條例中，對於違規處罰採用"加重罰鍰及記點"措施？				0.0027
很 清 楚	41.1	37.2		
知道，但不大清楚	44.0	49.6		
不 知 道	12.2	13.1		
23-1. 您認為處罰條例中加重罰鍰及違規記點之處罰規定，是否合理？				0.0000
不 清 楚 處 罰 規 定	56.2	62.7		
太 嚴 格	5.0	6.8		
太 輕	6.2	1.2		
很 合 理	31.7	29.5		

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。



表 4.38 性別差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	性 本 %	男 n=700	女 n=163	顯著水準
11.若爲了賺錢，開車時只要沒危險，超速也是可以的，您認爲：				0.0385
非常不同意		42.6	46.6	
不同意		46.3	49.1	
同意		9.7	4.3	
非常同意		1.4	0.0	
20.處罰條例第六十三條第二項規定，您清楚嗎？				0.0000
很清楚		49.9	34.4	
知道，但不大清楚		39.6	41.7	
不知道		9.7	20.2	
21.您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定金融機構繳納？				0.0347
很清楚		45.4	40.5	
知道，但不大清楚		34.4	34.4	
不知道		19.3	21.5	

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

續表 4.38 性別差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	性 本 %	男 n=700	女 n=163	顯著水準
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之處罰條例				0.0015
很 清 楚		35.4	23.3	
知道，但不大清楚		43.7	51.5	
不 知 道		20.0	21.5	
23. 您是否清楚新修訂處罰條例中，對於違規處罰採用"加重罰鍰及記點"措施？				0.0016
很 清 楚		41.1	28.8	
知道，但不大清楚		45.4	52.8	
不 知 道		12.1	14.7	
23-1. 您認為處罰條例中加重罰鍰及違規記點之處罰規定，是否合理？				0.0007
不 清 楚 處 罰 規 定		56.6	66.3	
太 嚴 格		7.0	1.2	
太 輕		4.0	2.5	
很 合 理		31.6	26.4	

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.39 年齡差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	年 本 %	15~25 歲	26~35 歲	36~45 歲	46~55 歲	56歲以 上	顯著水準
10. 您認為個人的教育程度，會 不會影響到開車的守法習慣？							0.0014
會		48.5	39.1	43.5	32.6	35.7	
不 會		39.4	46.1	43.7	45.7	14.3	
沒 意 見		12.1	14.1	12.1	17.4	42.9	

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.40 職業類別差異檢定分析表 (一般大眾)

樣 變	本 項	職 業 %	1. 農漁 、 林牧	2. 礦造 、 營製	3. 商業	4. 水氣 、 電煤	5. 公務 、 務人	顯著水準
10. 您認為個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣?								0.0000
	會		25.9	38.3	37.5	75.0	59.0	
	不 會		66.7	54.1	46.7	25.0	25.6	
	沒 意 見		7.4	7.5	14.9	0.0	13.7	
20. 您是否清楚處罰條例中第六十三條第二項規定?								0.0000
	很 清 楚		48.1	46.6	50.3	50.0	40.2	
	知道，但不大清楚		40.7	48.9	39.4	30.0	41.9	
	不 知 道		11.1	4.5	9.5	20.0	16.2	
21. 您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定金融機構繳納?								0.0006
	很 清 楚		48.1	43.6	47.8	40.0	37.6	
	知道，但不大清楚		22.2	38.3	33.7	45.0	38.5	
	不 知 道		29.6	18.0	17.7	15.0	22.2	

續表 4.40 職業類別差異檢定分析表 (一般大眾)(續一)

樣 變	職業 本 項 %	1. 農漁 、 林牧	2. 礦造 、 營製	3. 商業	4. 水氣 電煤	5. 公務 人員	顯著水準
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之處罰條例？							0.0009
很 清 楚	40.7	30.1	36.1	25.0	27.4		
知道，但不大清楚	33.3	51.9	45.1	40.0	48.7		
不 知 道	25.9	18.0	17.9	35.0	22.2		
23. 您是否清楚新修訂處罰條例中，對於違規處罰採用"加重罰鍰及記點"措施？							0.0000
很 清 楚	40.7	31.6	42.1	50.0	33.3		
知道，但不大清楚	29.6	60.9	45.4	30.0	51.3		
不 知 道	29.6	7.5	11.7	20.0	13.7		
23-1. 您認為處罰條例中加重罰鍰及違規記點之處罰規定，是否合理？							0.0001
不 清 楚 處 罰 規 定							
太 嚴 格	7.4	8.3	5.7	0.0	2.6		
太 輕	7.4	2.3	3.3	5.0	5.1		
很 合 理	37.0	29.8	33.7	45.0	24.8		

續表 4.40 職業類別差異檢定分析表 (一般大眾)(續二)

樣 變	本 職 業 項 %	6. 社 體 會 及 團 個 務	7. 軍 、 警	8. 金 融 業 保	9. 運 倉 通 輸 、 儲 及 信 業	10. 學 生	顯著水準
10.您認為個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣?							0.0000
會	31.6	61.5	61.9	31.1	46.8		
不 會	45.6	30.8	28.6	48.9	32.3		
沒 意 見	22.8	7.7	4.8	20.0	21.8		
20.您是否清楚處罰條例中第六十三條第二項規定?							0.0000
很 清 楚	49.1	46.2	38.1	46.7	40.3		
知道，但不大清楚	29.8	46.2	28.6	44.4	32.0		
不 知 道	21.1	7.7	28.6	8.9	27.7		
21.您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定金融機構繳納?							0.0006
很 清 楚	49.1	53.8	47.6	44.4	32.3		
知道，但不大清楚	29.8	38.5	9.5	33.3	37.1		
不 知 道	12.1	7.7	38.1	22.2	30.5		

續表 4.40 職業類別差異檢定分析表 (一般大眾)(續完)

樣 變	職 業 % 本 項	6. 社 會 及 個 人 服 務	7. 軍 、 警	8. 金 融 業 保	9. 倉 庫 、 通 信 及 業	10. 學 生	顯著水準
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之處罰條例？							0.0009
. 很 清 楚	38.6	53.8	23.8	33.3	25.8		
知道，但不大清楚	35.1	30.8	42.9	48.9	41.5		
不 知 道	26.3	15.4	28.6	17.8	32.6		
23. 您是否清楚新修訂處罰條例中，對於違規處罰採用"加重罰鍰及記點"措施？							0.0000
很 清 楚	43.9	53.8	28.6	51.1	32.3		
知道，但不大清楚	42.1	30.8	42.9	44.4	40.3		
不 知 道	14.0	15.4	23.8	4.4	27.3		
23-1. 您認為處罰條例中加重罰鍰及違規記點之處罰規定，是否合理？							0.0001
不 清 楚 處 罰 規 定							
太 嚴 格	10.5	15.4	0.0	8.9	3.2		
太 輕	7.0	7.7	9.5	2.2	0.0		
很 合 理	28.1	38.5	19.0	46.7	27.4		

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。

表 4.41 教育程度差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	教 育 程 度 本 %	1. 小 學 及 以 下	2. 國 中 、 初 中	3. 高 中 、 高 職	4. 專 修 班 、 軍 事	5. 大 學 、 軍 警	6. 研 究 所 以 上	顯 著 水 準
10. 個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣?								0.0000
會		18.8	29.3	45.3	59.1	69.1	63.6	
不 會		64.2	56.0	38.5	30.0	18.2	31.8	
沒 意 見		17.0	13.6	13.6	10.9	11.8	4.5	

註：百分比總和≠1者，乃因調查樣本中有「無車」屬性之樣本，於此表中以"missing value"處理。



10題、第11題、第20題、第21題、第22題、第23題、第23-1題有所差異(表4.42)。

#### (8) 駕駛年資

經卡方檢定結果，發現會因駕駛年資的不同，而在第10題、第11題、第20題、第21題、第22題、第23題、第23-1題有所差異(表4.43)。

經由以上檢定可整理如表4.44，而有下列的結論：

A.地區、性別、職業、駕駛車種、駕駛年資的不同，對題目的反應有所差異。

B.年齡、教育程度僅對第10題「個人的教育程度不會影響到開車的守法習慣」的反應而有所差異。

C.婚姻狀況對任何題目並沒有差異。

### 3. 監理人員回收問卷分析

#### (1) 受訪者個人屬性分析

##### A. 性別

樣本性別由表4.45可知：本研究之調查樣本中，男性計有89人，佔43.4%；女性計有116人，佔56.6%；共計調查樣本205人。

##### B. 年齡

樣本年齡由表4.45可知：受訪者之年齡以33~39歲之年齡層比率最高，佔51.7%。其餘依次為29歲以下者佔29.8%，40~49歲者佔12.7%，50~59歲者佔3.9%，60歲以上者佔2.0%。樣本年齡層在39歲以下者，合計佔81.5%。

##### C. 教育程度：

就受訪者之教育程度而言，由表4.45可知，以高中、高職層所佔比率最高，計63.9%。其次則為大專層，計34.6%，國、初中層佔1.5%。

##### D. 職位

由表4.45可知，職位為主任或長者，佔3.9%，為約聘人員者，佔26.3%，為雇員者，佔18.5%，其他者佔51.2%。

##### E. 服務年資：

由表4.45可知，受訪者之服務年資以10年以上者比率最

表 4.42 駕駛車種差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	駕 駛 車 種 本 %	1. 大 客 車	2. 大 貨 車 或 貨 櫃 車	3. 計 程 車	4. 小 客 車	5. 小 貨 車	6. 機 車	7. 沒 車	顯著水準
10. 您認為個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣？									0.0000
會	26.7	31.6	27.5	47.8	26.3	40.4	42.5		
不 會	60.0	57.9	62.5	40.5	61.3	41.8	15.0		
沒 意 見	13.3	10.5	10.0	11.7	12.5	17.8	42.5		
11. 若為了賺錢，開車時只要沒危險，超速也是可以的，您認為：									0.0000
非 常 不 同 意	40.0	42.1	27.5	45.3	32.5	42.2	66.7		
不 同 意	46.7	47.4	50.0	46.5	53.8	47.1	33.3		
同 意	6.7	5.3	20.0	7.3	12.5	9.8	0.0		
非 常 同 意	6.7	5.3	2.5	0.9	1.3	0.9	0.0		
20. 您是否清楚處罰條例中第六十三條第二項規定？									0.0000
很 清 楚	86.7	63.2	70.0	47.1	52.5	40.9	22.5		
知道，但不大清楚	13.3	31.6	25.0	42.6	38.8	42.2	30.0		
不 知 道	0.0	5.3	5.0	10.3	8.8	16.9	47.5		
21. 您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定金融機構繳納？									0.0000
很 清 楚	66.7	52.6	72.5	46.2	45.0	38.7	17.5		
知道，但不大清楚	26.7	27.4	20.0	34.8	28.8	38.7	30.0		
不 知 道	6.7	7.5	7.5	19.0	26.2	22.5	52.5		

續表 4.42 駕駛車種差異檢定分析表(一般大眾)

樣 本 變 項	駕 駛 車 種 %	1. 大 客 車	2. 大 貨 車 或 貨 車	3. 計 程 車	4. 小 客 車	5. 小 貨 車	6. 機 車	7. 沒 車	顯著水準
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之處罰條例									0.0000
很 清 楚	53.3	42.1	55.0	33.0	41.3	29.3	33.3		
知道，但不大清楚	46.7	31.6	37.5	47.4	37.5	48.0	33.3		
不 知 道	0.0	26.3	7.5	19.7	21.2	22.7	33.3		
23. 您是否清楚新修訂處罰條例中，對於違規處罰採用"加重罰鍰及記點"措施？									0.0000
很 清 楚	60.0	52.6	72.5	39.8	41.3	34.2	10.0		
知道，但不大清楚	40.0	31.6	22.5	49.0	46.3	49.8	42.5		
不 知 道	0.0	15.8	5.0	11.2	12.5	16.0	47.5		
23-1. 您認為處罰條例中加重罰鍰及違規記點之處罰規定，是否合理？									0.0000
不 清 楚 處 罰 規 定	40.0	47.4	27.5	60.2	58.8	65.8	90.0		
太 嚴 格	0.0	10.5	17.5	6.4	3.8	4.0	2.5		
太 輕	6.7	10.5	10.0	3.2	5.0	2.7	0.0		
很 合 理	53.3	31.6	45.0	30.2	32.4	27.5	7.5		

表 4.43 駕駛年資差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	本 項 %	未 滿 1 年	1~2年	2~3年	3~5年	5 年 以 上	顯著水準
10.個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣?							0.0000
會		49.0	43.6	30.8	44.2	43.1	
不 會		39.2	39.7	50.5	41.3	45.4	
沒 意 見		11.8	16.7	18.7	14.5	11.5	
11.若爲了賺錢，開車時只要沒危險，超速也是可以的，您認爲：							0.0000
非 常 不 同 意		51.0	26.9	43.9	35.6	45.4	
不 同 意		41.2	55.1	46.7	54.8	45.2	
同 意		5.9	14.1	9.3	8.7	8.4	
非 常 同 意		2.0	3.9	0.0	1.0	1.0	
20.處罰條例第六十三條第二項規定：							0.0000
很 清 楚		39.2	46.2	49.5	43.3	50.1	
知道，但不大清楚		51.0	47.4	36.4	39.4	39.5	
不 知 道		9.8	6.4	14.0	17.3	10.4	
21.您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定金融機構繳納？							0.0000
很 清 楚		37.3	51.3	49.5	38.5	46.4	
知道，但不大清楚		35.3	28.2	29.0	41.3	35.6	
不 知 道		27.4	20.5	21.5	20.2	18.0	

續表 4.43 駕駛年資差異檢定分析表(一般大眾)

樣 變 項	本 駕 駛 年 資 %	未 滿 1 年	1~2年	2~3年	3~5年	5 年 以 上	顯著水準
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之處罰條例							0.0000
很 清 楚		17.6	33.3	35.5	31.7	36.4	
知道，但不大清楚		58.8	50.0	42.1	47.1	44.4	
不 知 道		23.6	16.7	22.4	21.2	19.2	
23. 您是否清楚新修訂處罰條例中，對於違規處罰採用"加重罰鍰及記點"措施？							0.0000
很 清 楚		25.5	38.5	43.9	34.6	42.7	
知道，但不大清楚		60.8	53.8	38.3	50.0	46.2	
不 知 道		13.7	7.7	17.8	15.4	11.0	
23-1. 您認為處罰條例中加重罰鍰及違規記點之處罰規定，是否合理？							0.0000
不 清 楚 處 罰 規 定		74.5	61.5	56.1	65.4	57.2	
太 嚴 格		5.9	3.8	3.7	4.8	7.2	
太 輕		2.0	7.7	4.7	5.8	2.9	
很 合 理		17.6	27.0	35.5	24.0	32.7	

表 4.44 基本屬性差異檢定表(一般大眾)

顯著差異 基本屬性	題 號 10	題 號 11	題 號 20	題 號 21	題 號 22	題 號 23	題 號 23-1
1. 地 區	**	*	**	**	**	**	**
2. 性 別		*	**	*	**	**	**
3. 年 齡	**						
4. 婚姻狀況							
5. 職業類別	**		**	**	**	**	**
6. 教育程度	**						
7. 駕駛車種	**	**	**	**	**	**	**
8. 駕駛年資	**	**	**	**	**	**	**

註: " \* " 表通過  $\alpha=0.05$  之檢定。  
 " \*\* " 表通過  $\alpha=0.01$  之檢定。

表 4.45 受調監理人員個人屬性資料

樣本人數 / 比例 個人屬性 / 項目		監理人員	
		人數	比例
性別	男	89	43.4 %
	女	116	56.6 %
年齡	29 歲以下	61	29.8 %
	30~39 歲	106	51.7 %
	40~49 歲	26	12.7 %
	50~59 歲	8	3.9 %
	60 歲以上	4	2.0 %
教育程度	國、初中	3	1.5 %
	高中、高職	131	63.9 %
	大專	71	34.6 %
職位	主任或課長	8	3.9 %
	約聘人員	54	26.3 %
	雇員	38	18.5 %
	其他	105	51.2 %
服務年資	未滿一年	9	4.4 %
	1~3 年	31	15.1 %
	3~5 年	42	20.5 %
	5~7 年	39	19.0 %
	7~10 年	40	19.5 %
	10年以上	44	21.5 %
所屬縣市	台北縣、市	41	20.0 %
	台中市	40	19.5 %
	台南縣、市	93	45.4 %
	高雄市	31	15.1 %

高，佔21.5%。其餘依次為3~5年者佔20.5%，7~10年者佔19.5%，5~7年者佔19.0%，1~3年者佔15.1%，未滿一年者佔4.4%。服務年資在五年以上者，合計佔60.0%。

#### F.所屬縣市：

本研究調查樣本區分為台北縣市、台中市、台南縣市、高雄市。由表4.45可知，台南縣市所屬之監理人員比率為最高，佔45.4%。其餘依次為台北縣市者佔20.0%，台中市者佔19.5%，高雄市者佔15.1%。

#### (2) 認知程度與態度理念總體分析

新修訂處罰條例之實施，不僅會影響到駕駛人的行為，同時亦會影響執法人員處理相關作業、活動時，所抱持之態度理念及認知結構。本研究為探究監理人員於執法活動所持之態度理念及認知結構，乃透過 Likert 式量表之不同尺度來衡量受訪者之理念、結構，再利用衡量所得之尺度，分別給予1~5(或1~4)之評分，計算其平均數(中央趨勢或總體平均趨勢)( $\bar{X}$ )及標準差( $S$ )，以瞭解受調監理人員在態度理念及認知結構上之整體趨勢分佈。根據回收有效問卷205份整理所得結果，如表4.46所示，可歸納出下列幾點結論：

- A. 監理人員對於「道路交通管理處罰條例」之認知程度介於"有點熟悉"與"熟悉"之間；此種結果，應令人相當滿意。因監理人員非如同交通警察人員必須熟諳交通法規，依法取締；且受訪者中有67.8%之比例，其認知程度即是落於此平均趨勢內，故可接受此項分析結果之合理性。
- B. 監理人員雖非直接取締違規者，但卻直接處理裁決違規者所受之處分；在交通法規中，「違規道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則」所規定各章，皆與監理業務息息相關；然由表4.46可知，其認知程度之總體平均趨勢僅落於"有點熟悉"之尺度上；其中"不熟悉"此法規者，佔總樣本之38.5%，此比率可謂不小，故應加強監理人員對此法規之認之，以利監理業務之合理推展。
- C. 關於處罰條例中，屬於監理業務之作業範圍者，以記點的電腦連線作業最為困難。事實上，目前記點作業亦未全面利用



表 4.46 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈

發 生 機 會 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )	標 準 差 (s)
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）		
(1) 道路交通管理處罰條例	2.56	1.10
(2) 道路交通安全規則	2.55	1.11
(3) 道路交通事故處理辦法	1.68	0.93
(4) 道路交通安全講習辦法	2.24	1.19
(5) 違反道路交管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.16	1.22
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）		
(1) 記點的累算	2.02	0.95
(2) 記點的電腦連線作業	2.76	1.17
(3) 加重罰款	1.88	1.00
(4) 罰款的收繳與銷案	1.89	0.93
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	2.24	1.09
(6) 各站、所間資料的傳送	2.09	1.03
(7) 違規記錄的存檔	1.85	0.95
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）		
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	2.86	0.92
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	3.06	0.91
(3) 民衆的反應不佳	2.94	0.82
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	3.01	0.87

續表 4.46 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈

發 生 機 會 問 項	平 均 數 ( $\bar{X}$ )	標 準 差 (S)
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通違規事件發生的趨勢？(非常不同意→非常同意)	1.00	1.30
(2) "違規記點"有遏阻交通違規之趨勢？(非常不同意→非常同意)	1.06	1.33
8.面對目前如此複雜的交通問題，依您的觀點，對於下列問題的看法為何？(非常不同意→非常同意)		
(1) 道路交通設施不良	3.07	0.87
(2) 道路交通設施不足	3.02	0.89
(3) 道路狀況不良	3.09	0.84
(4) 交通法令規定，執行不易	3.01	0.93
(5) 駕駛人不夠守法	3.53	0.70
(6) 警力不足	2.95	0.94
(7) 執法不嚴	3.07	1.00
9.對於下列各項取締違規行為的標準，您的看法是：(非常不同意→非常同意)		
(1) 只要違規就要馬上取締	3.06	1.04
(2) 先行勸導，勸導無效才取締	2.80	1.09
(3) 視違規行為之危險程度	2.30	1.10
(4) 視違規行為之發生動機	2.43	1.06
(5) 只要取締合法，不必兼顧情理	2.90	1.07

註： $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

電腦連線作業，使得記點制度之實施，反而徒增監理人員之負擔。

D.記點制度之實施，必須由警察、監理單位相互配合，然多數人員認為：電腦連線不完全，致使違規記點資料傳送不易。其中認為監理所、裁決所之資料傳送不易者佔63.8%，認為警察機關與監理所站之資料傳送不易者佔76.1%。另根據其實際作業經驗，認為民眾對記點制之反應不佳者佔71.2%；認為記點作業較記次作業複雜者佔74.7%。綜上所述，記點制度實有再檢討之必要。

E.根據監理人員實際處理違規繳納罰鍰之案件言，「加重罰鍰」及「違規記點」措施，並無法顯著地阻遏交通違規事件的發生。（有此看法者，分別佔82.5%及78%）

F.受訪之監理人員，對於目前複雜之交通問題，其看法是：道路交通設施不足、不良，道路狀況不良，交通法令之規定執行不易，駕駛人不夠守法，警力不足及執法不嚴。其中以「駕駛人不夠守法」之看法最為一致（S最小）且其中央趨勢為最靠近「非常同意」之尺度（X最大），佔全體樣本之92.6%。

G.在取締違規行為的標準上，以「只要違規就要馬上取締」之認同程度為最高，且其間之一致性亦最高。其中有66.8%之受訪者，認同此標準。其餘依次為「只要取締合法，不必兼顧情理」、「先行勸導，勸導無效才取締」、「視違規行為發生之動機」、「視違規行為之危險程度」。

### (3) 認知程度與態度理念分佈之相關差異分析

將監理人員之個人基本屬性資料，包括性別、年齡、教育程度、職位、服務年資及所屬單位（所屬縣市）等作獨立性檢定可得知如表4.47~表4.52之結果。其中符號“\*\*”表示 $\alpha = 0.01$ 時之非常顯著性檢定，即放棄 $H_0$ 各問項與個人基本資料無關之假設的錯誤機率僅為1%，“\*”表示 $\alpha = 0.05$ 時之顯著性檢定，即放棄 $H_0$ 各問項與個人基本資料無關之假設的錯誤機率為5%，“0”表示各問項與個人基本資料無關。根據表4.47~表4.52所得結果，茲說明如下：

A.以監理人員性別與問項特性作一交叉之關聯分析得知，不同

性別之監理人員與下列認知及態度結構傾向有關聯性：(表 4.47)

- a.在記點的累算部分，男性監理人員之認知較女性監理人員強。
- b.在面對如此複雜之交通問題下，因"道路交通設施不良與不足"、"道路狀況不良"、"交通法令規定執行不易"與"駕駛人不夠守法"，而造成交通制序混亂之結果，此認同程度因不同性別而有顯著差異；且女性較男性肯定此看法。
- c.在取締違規的標準上，認為「只要違規，就要馬上就要取締」者，男性監理人員較女性所持態度肯定。

B.以監理人員年齡與問項具有關聯性的項目有：(表 4.48)

- a.在交通法規之認之部分，不同年齡層之人員，對於處罰條例、道路交通安全講習辦法、違反道路管理事件統一處罰標準及處理細則之認知程度有所差異；且年齡愈大者，其認知程度愈高。
- b.根據其實際作業經驗言，"加重罰鍰"及"違規記點"措施是否有阻遏違規之效，其看法因不同年齡層而有差別；年齡愈大者，其所持態度愈肯定。
- c.現有之交通問題中，同意「駕駛人不夠守法」之觀感者，其同意程度因不同年齡而異。然就各年齡之平均趨勢而言，皆同意此項看法；故可知"駕駛人不夠守法"為社會大眾所認同。
- d.就取締違規行為的標準中之「視違規行為發生之動機」言，年齡層在40~49歲者，較不同意此項看法。

C.以監理人員之教育程度與問題有關聯性的主要項目僅有一項，即目前交通問題乃因警力不足而產生之看法。其中以教育程度愈高者，愈有此項看法。(表 4.49)

D.以監理人員之職位與問題有關聯性之項目有：(表 4.50)

- a.在記點的電腦連線作業項目上，不管是就整體之平均趨勢觀之，或依個別職位層視之，皆抱持不大樂觀之態度，且認為有其困難存在。

表 4.47 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依性別區分)

問 項	發 生 機 會 性 別	平 均 數 ( $\bar{X}$ )		標 準 差 (S)		監性項 理別 $\chi^2$ 人員與檢 問定
		男	女	男	女	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）						
(1)	道路交通管理處罰條例	2.65	2.48	1.17	1.04	0
(2)	道路交通安全規則	2.61	2.50	1.18	1.06	0
(3)	道路交通事故處理辦法	1.76	1.61	0.95	0.91	0
(4)	道路交通安全講習辦法	2.28	2.21	1.19	1.19	0
(5)	違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.19	2.14	1.21	1.24	0
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）						
(1)	記點的累算	1.90	2.11	1.02	0.89	*
(2)	記點的電腦連線作業	2.65	2.84	1.23	1.13	0
(3)	加重罰款	1.82	1.92	0.98	1.02	0
(4)	罰款的收繳與銷案	1.88	1.90	1.00	0.88	0
(5)	吊扣或吊銷駕照作業	2.24	2.25	1.13	1.06	0
(6)	各站、所間資料的傳送	2.08	2.10	1.04	1.02	0
(7)	違規記錄的存檔	1.76	1.91	0.94	0.95	0
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）						
(1)	監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	2.88	2.85	0.96	0.89	0
(2)	警察機關之連線不完全，資料傳送不易	2.94	3.15	0.96	0.87	0
(3)	民衆的反應不佳	2.85	3.00	0.82	0.81	0
(4)	記點作業較原來之記次作業複雜	3.06	2.98	0.88	0.86	0

續表 4.47 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依性別區分)

發生機會 問 項 性 別	平均數 ( $\bar{X}$ )		標準差 (S)		監性項 理別 $X^2$ 人員與檢 定
	男	女	男	女	
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通違規事件發生的趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.03	0.97	1.31	1.30	0
(2) "違規記點"有遏阻交通違規之趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.13	1.01	1.37	1.30	0
8.面對目前如此複雜的交通問題,依您的觀點,對於下列問題的看法為何?(非常不同意→非常同意)					
(1) 道路交通設施不良	2.91	3.20	1.02	0.71	**
(2) 道路交通設施不足	2.88	3.14	1.01	0.77	*
(3) 道路狀況不良	2.96	3.20	0.98	0.71	*
(4) 交通法令規定,執行不易	2.81	3.16	1.01	0.84	*
(5) 駕駛人不夠守法	3.49	3.55	0.81	0.61	*
(6) 警力不足	3.89	2.99	0.99	0.90	0
(7) 執法不嚴	3.06	3.09	1.07	0.96	0
9.對於下列各項取締違規行為的標準,您的看法是:(非常不同意→非常同意)					
(1) 只要違規就要馬上取締	3.29	2.89	0.99	1.04	*
(2) 先行勸導,勸導無效才取締	2.64	2.91	1.17	1.02	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.21	2.36	1.12	1.09	0
(4) 視違規行為之發生動機	2.35	2.50	1.07	1.05	0
(5) 只要取締合法,不必兼顧情理	2.87	2.92	1.08	1.06	0

註:  $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得,  $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法, S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.48 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依年齡區分)

問 項	發 生 機 會 年 齡	平 均 數 (X)					監理人員與檢定 年齡X 人員問定
		29歲 以下	30~39 歲	40~49 歲	50~59 歲	60歲 以上	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）							
(1) 道路交通管理處罰條例		2.30	2.64	2.46	3.25	3.50	**
(2) 道路交通安全規則		2.44	2.62	2.27	2.87	3.25	0
(3) 道路交通事故處理辦法		1.61	1.68	1.65	1.88	2.50	0
(4) 道路交通安全講習辦法		2.05	2.25	2.31	2.75	3.50	*
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則		2.03	2.19	1.96	3.00	3.00	*
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）							
(1) 記點的累算		2.21	1.99	1.69	1.88	2.25	0
(2) 記點的電腦連線作業		2.85	2.59	3.12	2.87	3.25	0
(3) 加重罰款		2.08	1.75	1.81	2.25	1.75	0
(4) 罰款的收繳與銷案		2.11	1.80	1.69	1.88	2.00	*
(5) 吊扣或吊銷駕照作業		2.39	2.12	2.42	2.12	2.25	0
(6) 各站、所問資料的傳送		2.44	1.97	1.92	1.75	1.75	0
(7) 違規記錄的存檔		2.11	1.83	1.38	1.62	1.75	0
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）							
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易		2.93	2.84	2.69	3.25	2.75	0*
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易		3.31	3.00	2.62	3.50	2.75	**
(3) 民衆的反應不佳		3.05	2.92	2.77	2.75	3.25	0
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜		3.02	2.96	3.27	3.00	2.75	0

續表 4.48 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依年齡區分)(續一)

問 項	發 生 機 會		平 均 數 (X)					監年項 理齡 X 人與檢 員問定
	年 齡		29歲 以下	30~ 39 歲	40~ 49 歲	50~ 59 歲	60歲 以上	
7.(1) " 加重罰款 "有遏阻交通 違規事件發生的趨勢? ( 非常不同意→非常同意 )			0.87	0.92	1.08	2.25	2.25	*
(2) " 違規記點 "有遏阻交通 違規之趨勢? ( 非常不同 意→非常同意 )			0.89	0.90	1.46	2.87	2.00	**
8.面對目前如此複雜的交通問題 ，依您的觀點，對於下列問題 的看法為何? ( 非常不同意→ 非常同意 )								
(1) 道路交通設施不良			3.20	3.00	3.08	2.75	3.75	0
(2) 道路交通設施不足			3.31	2.92	2.81	2.62	3.50	0
(3) 道路狀況不良			3.39	2.97	3.04	2.50	3.25	*
(4) 交通法令規定，執行不易			3.20	2.95	2.81	2.87	3.25	0
(5) 駕駛人不夠守法			3.64	3.53	3.27	3.25	4.00	*
(6) 警力不足			2.95	2.97	2.85	2.62	3.50	0
(7) 執法不嚴			3.11	3.09	2.74	3.25	3.75	0
9.對於下列各項取締違規行為的 標準，您的看法是：( 非常不 同意→非常同意 )								
(1) 只要違規就要馬上取締			3.05	3.06	3.04	3.00	3.75	0
(2) 先行勸導，勸導無效才取 締			2.77	2.81	2.62	3.37	2.75	0
(3) 視違規行為之危險程度			2.36	2.34	1.92	2.62	2.00	0
(4) 視違規行為之發生動機			2.57	2.45	1.88	2.87	2.50	**
(5) 只要取締合法，不必兼顧 情理			3.15	2.77	2.88	2.87	2.50	0



續表 4.48 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依年齡區分)(續二)

發生機會 問 項	標準 差 (S)					監理人員 年齡X <sub>1</sub> 與檢定 人員問定
	29歲 以下	30~39 歲	40~49 歲	50~59 歲	60歲 以上	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：(不熟悉→非常熟悉)						
(1) 道路交通管理處罰條例	1.01	1.08	1.03	1.75	1.00	**
(2) 道路交通安全規則	0.94	1.17	1.12	1.64	0.50	0
(3) 道路交通事故處理辦法	0.90	0.93	0.85	1.25	1.29	0
(4) 交通安全講習辦法	1.13	1.19	1.16	1.49	0.58	*
(5) 違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則	1.21	1.16	1.22	1.93	0.82	*
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？(沒有困難→非常困難)						
(1) 記點的累算	0.99	0.95	0.84	0.83	1.26	0
(2) 記點的電腦連線作業	1.21	1.11	1.34	0.83	1.50	0
(3) 加重罰款	1.17	0.90	0.85	1.04	1.50	0
(4) 罰款的收繳與銷案	0.98	0.87	0.79	1.36	1.41	*
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	1.02	1.12	0.95	1.55	1.26	0
(6) 各站、所問資料的傳送	1.16	0.96	0.89	0.71	0.96	0
(7) 違規記錄的存檔	1.08	0.89	0.70	0.74	0.96	0
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？(非常不同意→非常同意)						
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	0.87	0.96	0.84	0.89	1.26	0
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	0.85	0.94	0.75	0.76	1.26	**
(3) 民衆的反應不佳	0.83	0.84	0.71	0.89	0.50	0
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	0.94	0.85	0.83	0.76	0.96	0

續表 4.48 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依年齡區分)(續完)

發生機會 年齡 問 項	標準差 (S)					監理年齡 $\bar{X}$ 人員與檢定
	29歲 以下	30~39 歲	40~49 歲	50~59 歲	60歲 以上	
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通 違規事件發生的趨勢?( 非常不同意→非常同意)	1.24	1.27	1.26	1.39	1.71	*
(2) "違規記點"有遏阻交通 違規之趨勢?( 非常不同意→非常同意)	1.29	1.21	1.42	1.25	1.41	**
8.面對目前如此複雜的交通問題 ，依您的觀點，對於下列問題 的看法為何?( 非常不同意→非常同意)						
(1) 道路交通設施不良	0.63	0.94	1.02	1.04	0.50	0
(2) 道路交通設施不足	0.65	0.97	0.90	0.92	0.58	0
(3) 道路狀況不良	0.56	0.89	0.92	1.20	0.96	*
(4) 交通法令規定，執行不易	0.79	0.99	1.02	0.83	0.96	0
(5) 駕駛人不夠守法	0.55	0.3	0.78	1.04	0.00	*
(6) 警力不足	0.96	0.94	0.92	1.06	0.58	0
(7) 執法不嚴	1.05	0.96	1.15	1.04	0.50	0
9.對於下列各項取締違規行為的 標準，您的看法是:( 非常不同意→非常同意)						
(1) 只要違規就要馬上取締	1.02	1.06	1.04	1.20	0.50	0
(2) 先行勸導，勸導無效才取締	0.97	1.18	1.02	0.74	1.50	0
(3) 視違規行為之危險程度	1.00	1.15	1.02	1.41	1.41	0
(4) 視違規行為之發生動機	0.85	1.12	1.03	1.25	1.29	**
(5) 只要取締合法，不必兼顧 情理	0.91	1.10	1.14	1.36	1.29	0

註:  $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.49 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依教育程度區分)

發生機會 教育程度 問 項	平 均 數 ( $\bar{X}$ )			標 準 差 (S)			監理人員教 育程度與檢 定
	國、初 中	高中、 高職	大專	國、初 中	高中、 高職	大專	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）							
(1) 道路交通管理處罰條例	2.00	2.47	2.73	1.00	1.13	1.04	0
(2) 道路交通安全規則	1.67	2.57	2.54	1.15	1.14	1.05	0
(3) 道路交通事故處理辦法	1.67	1.69	1.66	1.15	0.96	0.88	0
(4) 道路交通安全講習辦法	2.67	2.18	2.34	2.08	1.16	1.21	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	1.33	2.10	2.31	0.58	1.26	1.17	0
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）							
(1) 記點的累算	2.00	2.05	1.96	0.00	0.96	0.98	0
(2) 記點的電腦連線作業	2.33	2.85	2.62	1.53	1.19	1.13	0
(3) 加重罰款	2.33	1.85	1.92	0.58	0.97	1.08	0
(4) 罰款的收繳與銷案	2.00	1.90	1.86	1.00	0.94	0.91	0
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	2.33	2.31	2.13	0.58	1.11	1.07	0
(6) 各站、所問資料的傳送	2.67	2.15	1.96	0.58	1.07	0.95	0
(7) 違規記錄的存檔	2.33	1.77	1.97	0.58	0.92	0.99	0
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）							
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	3.00	2.84	2.90	1.00	0.88	1.00	0
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	2.33	3.05	3.10	0.58	0.89	0.96	0
(3) 民衆的反應不佳	3.00	2.90	3.00	1.00	0.76	0.91	0
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	3.33	3.04	2.96	0.58	0.84	0.95	0

續表 4.49 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依教育程度區分)

發生機會 教育程度 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )			標 準 差 (S)			項之 $\chi^2$ 檢定 監理人員與教問
	國、初 中	高中、 高職	大專	國、初 中	高中、 高職	大專	
7. (1) "加重罰款"有遏阻交通違規事件發生的趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.67	0.88	1.20	1.53	1.26	1.36	0
(2) "違規記點"有遏阻交通違規之趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.33	0.96	1.24	1.53	1.32	1.34	0
8. 面對目前如此複雜的交通問題,依您的觀點,對於下列問題的看法為何?(非常不同意→非常同意)							
(1) 道路交通設施不良	3.33	3.08	3.06	1.15	0.86	0.88	0
(2) 道路交通設施不足	3.67	3.04	2.97	0.58	0.84	0.97	0
(3) 道路狀況不良	4.00	3.11	3.03	0.00	0.81	0.91	0
(4) 交通法令規定,執行不易	3.33	3.01	3.00	0.58	0.88	1.04	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.00	3.53	3.55	1.00	0.69	0.71	0
(6) 警力不足	2.60	2.75	3.27	0.60	0.96	0.81	**
(7) 執法不嚴	3.67	3.04	3.11	0.58	1.03	0.96	0
9. 對於下列各項取締違規行為的標準,您的看法是:(非常不同意→非常同意)							
(1) 只要違規就要馬上取締	3.33	3.04	3.10	1.15	1.05	1.03	0
(2) 先行勸導,勸導無效才取締	3.00	2.86	2.66	1.00	1.07	1.13	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.67	2.27	2.32	0.58	1.12	1.09	0
(4) 視違規行為之發生動機	2.00	2.44	2.45	1.00	1.06	1.07	0
(5) 只要取締合法,不必兼顧情理	2.33	2.90	2.92	1.53	1.09	1.02	0

註:  $\bar{x}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得,  $\bar{x}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法, S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.50 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依職位別區分)

發生機會 職位 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )				標 準 差 (S)				職位與問項 $\chi^2$ 檢定
	主任 或 課長	約聘 人員	雇員	其他	主任 或 課長	約聘 人員	雇員	其他	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）									
(1) 道路交通管理處罰條例	3.50	2.52	2.50	2.52	1.20	1.18	0.98	1.08	0
(2) 道路交通安全規則	3.37	2.43	2.39	2.60	1.19	1.18	0.92	1.12	0
(3) 道路交通事故處理辦法	2.37	1.81	1.37	1.67	1.06	1.05	0.63	0.92	0
(4) 交通安全講習辦法	3.13	2.26	2.16	2.19	1.13	1.23	1.13	1.18	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.87	2.15	2.05	2.15	1.36	1.23	1.06	1.26	0
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）									
(1) 記點的累算	1.88	2.15	1.87	2.02	0.99	1.04	0.93	0.92	0
(2) 記點的電腦連線作業	2.50	3.07	2.63	2.67	1.07	1.04	1.42	1.13	*
(3) 加重罰款	1.62	2.06	1.95	1.78	1.06	1.00	1.27	0.89	0
(4) 罰款的收繳與銷案	1.75	2.02	1.87	1.84	1.16	0.92	0.96	0.91	0
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	1.88	2.31	2.16	2.27	0.99	1.02	1.26	1.07	0
(6) 各站、所問資料的傳送	1.62	2.04	1.92	2.22	0.74	0.97	1.00	1.07	0
(7) 違規記錄的存檔	1.62	1.80	1.87	1.89	0.74	0.92	1.07	0.93	0
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）									
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	3.75	2.91	2.24	3.00	0.46	0.81	1.05	0.83	**
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	3.62	3.15	2.50	3.17	0.52	0.88	1.13	0.78	0
(3) 民衆的反應不佳	2.87	2.98	3.08	2.87	0.64	0.76	0.91	0.82	0
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	3.13	3.28	2.79	2.95	0.83	0.68	0.99	0.89	0

續表 4.50 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依職位別區分)

發 生 機 會 職 位 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )				標 準 差 (S)				職位 <sup>x<sup>2</sup></sup> 檢 定與問 項
	主任 或 課長	約聘 人員	雇員	其他	主任 或 課長	約聘 人員	雇員	其他	
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通 違規事件發生的趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.50	1.04	0.74	1.04	1.69	1.35	0.98	1.35	0
(2) "違規記點"有遏阻交通 違規之趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.50	1.09	0.84	1.10	1.69	1.32	1.10	1.38	0
8.面對目前如此複雜的交通問題, 依您的觀點,對於下列問題 的看法為何?(非常不同意→ 非常同意)									
(1) 道路交通設施不良	2.62	3.09	3.18	3.06	1.06	0.81	0.90	0.88	*
(2) 道路交通設施不足	2.50	3.02	3.34	2.95	0.93	0.79	0.75	0.95	0
(3) 道路狀況不良	2.50	3.26	3.26	2.99	1.20	0.78	0.64	0.88	0
(4) 交通法令規定,執行不易	2.50	3.13	3.13	2.94	1.20	0.87	0.96	0.93	0
(5) 駕駛人不夠守法	4.00	3.57	3.68	3.41	0.00	0.60	0.53	0.80	0
(6) 警力不足	3.50	3.02	3.21	2.77	0.53	0.90	0.84	0.98	0
(7) 執法不嚴	3.62	2.93	3.53	2.94	0.52	1.08	0.69	1.04	*
9.對於下列各項取締違規行為的 標準,您的看法是:(非常不 同意→非常同意)									
(1) 只要違規就要馬上取締	3.87	2.96	3.31	3.03	0.35	1.13	0.96	1.03	0
(2) 先行勸導,勸導無效才取 締	2.25	2.93	2.68	2.81	1.04	1.08	1.16	1.08	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.50	2.30	2.03	2.38	1.07	1.04	1.10	1.14	0
(4) 視違規行為之發生動機	2.87	2.41	2.05	2.55	0.99	1.06	1.09	1.03	0
(5) 只要取締合法,不必兼顧 情理	3.50	3.07	2.76	2.81	0.76	0.99	1.17	1.08	0

註:  $\bar{x}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得,  
 $\bar{x}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法, S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

- b.就不同職位層而言，"監理所與裁決所之資料傳送不易"問項與職位層有**關聯性**存在，且皆肯定此項目看法。
  - c." 道路交通設施不良 "與" 執法不嚴 "兩項目，與不同職位層有其**關聯性**。以各別職位層之中央趨勢( 平均數及標準差 )觀之，皆肯定此兩項之看法。
- E.以監理人員之服務年資與問項有**關聯性**之項目有：(表 4.51)
- a.記點連線作業、吊扣與吊銷駕照作業、各站所間資料之傳送與違規記錄的存檔，其作業上之困難程度因不同服務年資而有差異。
  - b." 警察機關之連線不完全，資料傳送不易 "問項，雖因不同服務年資而有顯著差異，但其各別服務年資層之中央趨勢仍傾向於肯定此問項。
  - c.依不同服務年資層之中央趨勢視之，" 警力不足 "為受訪樣本之共同認知。
- F.以監理人員所屬縣市與問項有**關聯性**之項目有：(表 4.52)
- a.在問卷中所列交通法規，以台中市監理人員之認知程度最高；其餘依次為台南縣市、台北縣市、高雄市。
  - b.在問卷中所列之處理違規記點作業之困難程度，以台南縣市為最高；其餘依次為台北縣市、高雄市、台中市。
  - c.由各別縣市之監理人員對於" 駕駛人不夠守法 "問項之中央趨勢視之，其同意程度以台南市監理人員為最高；其餘依次為台中市、高雄市、台北縣市。另對於" 警力不足 "問項，其同意程度以台中市完最高；其餘依次為台北縣市、台南縣市、高雄市。至於" 執法不嚴 "問項，其同意程度以台中市為最高；其餘依次為台南縣市、高雄市、台北縣市。
  - d.對於取締違規行為的標準中，"視違規行為之危險程度"問項，若由各別中央趨勢視之，可發覺台南縣市之監理人員則傾向於" 同意 "此問項；但高雄市之監理人員則傾向於" 不同意 "此項之取締標準。另對於" 視違規行為之發生動機 "問題則以台南縣市之監理人員較傾向於" 同意 "此問項；而台北縣市之監理人員則較傾向於" 不同意 "此項

表 4.51 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依服務年資區分)

發 生 機 會 服 務 年 資 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )						監理人員服務年資與問項之 $\chi^2$ 檢定
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~ 10 年	10年 以上	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）							
(1) 道路交通管理處罰條例	2.67	2.32	2.31	2.69	2.48	2.89	0
(2) 道路交通安全規則	2.89	2.52	2.33	2.74	2.33	2.73	0
(3) 道路交通事故處理辦法	1.56	1.77	1.71	1.67	1.50	1.77	0
(4) 道路交通安全講習辦法	2.11	2.19	2.31	2.21	2.05	2.43	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.22	2.13	2.05	2.18	2.02	2.39	0
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）							
(1) 記點的累算	1.89	2.32	2.19	1.85	1.95	1.89	0
(2) 記點的電腦連線作業	2.67	2.77	3.00	2.31	3.02	2.70	*
(3) 加重罰款	1.78	2.13	1.93	1.90	1.90	1.64	0
(4) 罰款的收繳與銷案	2.00	2.16	2.00	1.82	1.90	1.61	0
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	1.67	2.42	2.45	2.15	2.48	1.91	*
(6) 各站、所間資料的傳送	1.67	2.65	2.26	2.05	2.15	1.61	**
(7) 違規記錄的存檔	2.22	2.10	1.93	1.79	1.80	1.61	*
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）							
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	3.00	3.06	3.05	2.79	2.67	2.75	0
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	3.22	3.48	3.07	3.05	2.70	3.05	**
(3) 民衆的反應不佳	3.11	2.87	3.07	2.85	3.02	2.82	0
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	3.22	3.06	3.10	2.87	3.10	2.91	0



續表 4.51 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依服務年資區分)(續一)

發 生 機 會 服 務 年 資 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )						項之 $\chi^2$ 檢定 監理人員與服務年資區分
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~ 10 年	10年 以上	
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通違規事件發生的趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.00	0.74	1.12	0.64	0.93	1.45	0
(2) "違規記點"有遏阻交通違規之趨勢?(非常不同意→非常同意)	0.89	0.71	1.21	0.69	1.07	1.52	0
8.面對目前如此複雜的交通問題,依您的觀點,對於下列問題的看法為何?(非常不同意→非常同意)							
(1) 道路交通設施不良	3.00	3.10	2.86	3.08	3.17	3.18	0
(2) 道路交通設施不足	3.11	3.26	2.81	3.10	2.95	3.05	0
(3) 道路狀況不良	3.11	3.32	2.95	3.13	3.05	3.07	0
(4) 交通法令規定,執行不易	2.56	3.13	3.05	3.03	2.92	3.05	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.78	3.74	3.26	3.56	3.50	3.57	0
(6) 警力不足	3.22	3.06	2.88	3.00	2.75	3.00	*
(7) 執法不嚴	3.22	3.26	2.79	3.08	3.00	3.25	0
9.對於下列各項取締違規行為的標準,您的看法是:(非常不同意→非常同意)							
(1) 只要違規就要馬上取締	3.11	3.23	2.93	3.15	3.17	2.89	0
(2) 先行勸導,勸導無效才取締	2.56	2.68	3.10	2.56	2.70	2.93	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.22	2.35	2.57	2.15	1.93	2.48	0
(4) 視違規行為之發生動機	2.56	2.68	2.43	2.31	2.10	2.66	*
(5) 只要取締合法,不必兼顧情理	3.33	3.32	2.83	2.62	2.73	2.98	*

續表 4.51 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依服務年資區分)(續二)

發生機會 服務年資 問 項	標準 差 (S)						監理人員與服務年資之 $\chi^2$ 檢定
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~ 10 年	10年 以上	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）							
(1) 道路交通管理處罰條例	1.12	1.14	0.92	0.92	1.11	1.31	0
(2) 道路交通安全規則	1.36	1.09	1.05	0.85	1.14	1.28	0
(3) 道路交通事故處理辦法	0.73	1.12	0.77	0.87	0.93	1.03	0
(4) 道路交通安全講習辦法	1.05	1.22	1.18	1.15	1.13	1.30	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	1.30	1.34	1.13	1.05	1.10	1.48	0
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）							
(1) 記點的累算	1.05	0.94	1.04	0.90	1.01	0.81	0
(2) 記點的電腦連線作業	1.66	1.09	0.99	1.03	1.39	1.13	*
(3) 加重罰款	1.30	1.20	0.95	0.97	0.98	0.89	0
(4) 罰款的收繳與銷案	0.87	1.04	0.96	0.94	0.84	0.87	0
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	1.12	1.09	1.09	1.04	1.01	1.12	*
(6) 各站、所問資料的傳送	0.71	1.33	0.99	1.00	0.95	0.72	**
(7) 違規記錄的存檔	1.48	1.01	0.97	0.83	0.88	0.87	*
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）							
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	1.32	0.81	0.76	0.92	0.97	0.97	0
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	1.30	0.77	0.81	0.79	0.99	0.94	**
(3) 民衆的反應不佳	0.93	0.92	0.71	0.78	0.83	0.84	0
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	0.97	0.96	0.85	0.86	0.87	0.83	0

續表 4.51 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依服務年資區分)(續完)

發生機會 服務年資 問 項	平均數 ( $\bar{x}$ )						監理人員 年資與 服務年資 之檢定 $\chi^2$
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~10 年	10年 以上	
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通違規事件發生的趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.32	1.29	1.35	0.99	1.23	1.49	0
(2) "違規記點"有遏阻交通違規之趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.27	1.22	1.42	1.08	1.27	1.47	0
8.面對目前如此複雜的交通問題,依您的觀點,對於下列問題的看法為何?(非常不同意→非常同意)							
(1) 道路交通設施不良	1.12	0.75	0.84	0.87	0.96	0.84	0
(2) 道路交通設施不足	0.93	0.77	0.89	0.97	0.88	0.89	0
(3) 道路狀況不良	0.93	0.70	0.88	0.86	0.85	0.87	0
(4) 交通法令規定,執行不易	0.88	0.88	0.85	0.99	0.94	1.01	0
(5) 駕駛人不夠守法	0.44	0.44	0.89	0.68	0.64	0.73	0
(6) 警力不足	0.44	0.96	1.09	0.92	0.81	0.99	*
(7) 執法不嚴	0.97	1.03	1.02	0.93	1.01	1.01	0
9.對於下列各項取締違規行為的標準,您的看法是:(非常不同意→非常同意)							
(1) 只要違規就要馬上取締	1.17	0.96	1.05	1.04	1.01	1.10	0
(2) 先行勸導,勸導無效才取締	1.13	1.14	0.88	1.17	1.11	1.13	0
(3) 視違規行為之危險程度	1.20	1.08	1.06	0.99	1.10	1.19	0
(4) 視違規行為之發生動機	1.13	0.91	1.04	0.92	1.24	1.06	*
(5) 只要取締合法,不必兼顧情理	0.71	0.94	1.06	0.99	1.09	1.19	*

註:  $\bar{x}$  與  $S$  之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得,  $\bar{x}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法,  $S$  愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.52 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依所在縣、市區分)

發生機會 所在縣市 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )				標 準 差 (S)				項之 $\chi^2$ 檢定 監理人員所屬單位與問
	台北 縣市	台中 市	台南 縣市	高雄 市	台北 縣市	台中 市	台南 縣市	高雄 市	
2.下列交通法規中，您熟悉的程度是：（不熟悉→非常熟悉）									
(1) 道路交通管理處罰條例	2.20	2.98	2.65	2.23	0.87	0.83	1.21	1.12	**
(2) 道路交通安全規則	1.76	2.90	2.84	2.26	0.86	0.84	1.15	1.03	**
(3) 道路交通事故處理辦法	1.32	1.82	1.87	1.39	0.61	0.98	1.03	0.67	*
(4) 道路交通安全講習辦法	2.00	2.67	2.34	1.68	0.95	1.12	1.29	0.98	**
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	1.90	2.65	2.23	1.68	1.02	1.00	1.31	1.25	**
4.您認為新修訂之處罰條例，其作業上的困難程度為何？（沒有困難→非常困難）									
(1) 記點的累算	1.85	1.90	2.16	1.97	1.01	1.03	0.95	0.75	0
(2) 記點的電腦連線作業	3.46	2.70	2.54	2.58	0.92	1.30	1.04	1.36	**
(3) 加重罰款	2.15	1.77	1.87	1.68	0.85	1.12	1.02	0.94	0
(4) 罰款的收繳與銷案	2.17	1.68	1.90	1.74	1.02	0.86	0.93	0.82	0
(5) 吊扣或吊銷駕照作業	2.98	2.05	2.06	2.06	1.08	1.04	1.04	0.93	**
(6) 各站、所間資料的傳送	2.29	1.85	2.20	1.81	0.68	0.95	1.23	0.70	**
(7) 違規記錄的存檔	1.83	1.88	1.97	1.48	1.09	0.97	0.93	0.68	0
5.處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？（非常不同意→非常同意）									
(1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易	2.98	2.45	3.01	2.81	0.79	1.06	0.91	0.75	**
(2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易	2.95	2.83	3.26	2.90	0.84	1.13	0.88	0.65	**
(3) 民衆的反應不佳	3.02	3.15	2.91	2.61	0.79	0.86	0.79	0.80	*
(4) 記點作業較原來之記次作業複雜	3.39	2.83	2.94	3.00	0.77	0.81	0.89	0.89	*

續表 4.52 監理人員處理相關作業之認知程度與態度理念分佈(依所在縣、市區分)

發生機會 所在縣市 問 項	平 均 數 ( $\bar{X}$ )				標 準 差 (S)				項之 $\chi^2$ 監理人員與 單位所檢定
	台北 縣市	台中 市	台南 縣市	高雄 市	台北 縣市	台中 市	台南 縣市	高雄 市	
7.(1) "加重罰款"有遏阻交通 違規事件發生的趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.51	0.90	0.99	0.48	1.08	1.22	1.49	0.77	**
(2) "違規記點"有遏阻交通 違規之趨勢?(非常不同意→非常同意)	1.83	0.85	0.88	0.87	1.30	1.12	1.33	1.31	**
8.面對目前如此複雜的交通問題, 依您的觀點,對於下列問題 的看法為何?(非常不同意→ 非常同意)									
(1) 道路交通設施不良	3.12	3.20	2.99	3.10	0.95	0.72	0.89	0.87	0
(2) 道路交通設施不足	2.90	3.27	3.01	2.90	0.92	0.75	0.88	1.01	*
(3) 道路狀況不良	3.17	3.10	3.04	3.13	0.80	0.67	0.90	0.96	0
(4) 交通法令規定,執行不易	2.88	3.33	2.95	2.97	0.95	0.92	0.91	0.95	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.20	3.62	3.67	3.42	0.78	0.67	0.63	0.72	**
(6) 警力不足	3.02	3.40	2.86	2.52	0.88	0.67	1.02	0.85	**
(7) 執法不嚴	2.68	3.45	3.17	2.81	1.08	0.68	0.97	1.14	*
9.對於下列各項取締違規行為的 標準,您的看法是:(非常不 同意→非常同意)									
(1) 只要違規就要馬上取締	2.80	3.05	3.10	3.32	1.14	0.96	1.06	0.87	0
(2) 先行勸導,勸導無效才取 締	3.12	2.62	2.75	2.71	0.93	1.21	1.10	1.07	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.17	2.25	2.49	1.94	1.18	0.95	1.15	0.96	*
(4) 視違規行為之發生動機	1.95	2.42	2.67	2.39	1.07	1.01	0.99	1.12	*
(5) 只要取締合法,不必兼顧 情理	2.80	2.85	2.97	2.87	1.05	1.14	1.04	1.12	*

註:  $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得,  $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法, S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

之取締標準。至於"只要取締合法，不必兼顧情理"之問項，雖經驗檢定有因不同地區而有態度上之差異，但此差異並不大，且其態度傾向依各別縣市之中央趨勢視之，皆傾向於"同意"此取締標準，因此，此取締標準應較為大眾所接受。

#### (4) 其他統計分析

根據問卷上所列之問項次數、比例統計分析 ( Frequency Analysis )，可歸納如下幾點結論：

- A.對於現行條例違規記點作業規定，將"點數記於駕駛人駕照"一項，根據調查結果顯示，贊成此項規定者佔52.2%；另有45.4%之監理人員認為應將現行規定修正為"駕駛人非車主者，應將點數記於駕駛人駕照、行照"，以期駕駛人能小心駕駛，達於遏阻違規之效。
- B.現行條例中，違規人可至郵局繳納罰款之規定，根據本研究調查結果顯示，其認為此項措施有助於減輕其工作負擔者佔26.5%；認為沒有差別者佔62.7%；認為有增加其工作負擔者佔10.6%。由上述可知，郵繳罰款之措施，並無明顯地減輕監理人員之工作負擔。雖郵繳罰款之利用率有升高之勢，但違規案件與日俱增，致使兩相平衡下，監理人員之工作負擔並未因此措施而有顯著之減輕。

#### 4.交通警察人員回收問卷分析

##### (1) 受訪者個人屬性分析

###### A.性 別

樣本性別由表4.53可知：本研究之調查樣本中，男性計有235人，佔93.6%；女性計有16人，佔6.4%；共計調查樣本251人。

###### B.婚姻狀況

受訪樣本之婚姻狀況，如表4.53所示，已婚者計117人，佔46.6%；未婚者計134人，佔53.4%。

###### C.年 齡

樣本年齡由表4.53可知：受訪者之年齡以29歲以下者之年齡層比率最高佔76.9%。其餘依次為30~39歲者佔19.1%

表 4.53 受調交通警察人員個人屬性資料

樣本人數 個人屬性 / 比例 / 項目		交 通 警 察 人 員	
		人 數	比 例
性 別	男	235	93.6 %
	女	16	6.4 %
婚 狀 姻 況	已 婚	117	46.6 %
	未 婚	134	53.4 %
年 齡	29 歲以下	193	76.9 %
	30~39 歲	48	19.1 %
	40~49 歲	8	3.2 %
	50~59 歲	2	0.8 %
職 位	警員	233	92.8 %
	小隊長或巡佐	10	4.0 %
	警官	8	3.2 %
服 務 年 資	未滿一年	48	19.1 %
	1~3 年	77	30.7 %
	3~5 年	56	22.3 %
	5~7 年	22	8.8 %
	7~10 年	26	10.4 %
	10年以上	22	8.8 %
所 屬 縣 市	台北縣	123	49.0 %
	彰化縣	23	9.2 %
	台北市	105	41.8 %

，40~49歲者佔3.2%，50~59歲者佔2%。

#### D.職位

由表4.53可知，職位為一般警員之比率最高佔92.8%；其餘依次為小對長或巡邏者佔4.0%，為警官者佔3.2%。

#### E.服務年資

由表4.53可知，受訪者之服務年資以1~3年者比率最高佔30.7%。其餘依次為3~5年者佔22.3%，未滿一年者佔19.1%，7~10年者佔10.4%，5~7年與10年以上者同佔8.8%。

#### F.所屬縣市

本研究調查樣本區分為台北市、彰化縣與台北縣。由表4.53可知，本次抽樣以台北縣之比率最高，佔49.0%。其餘依次為台北市佔41.8%，彰化縣佔9.2%。

### (2) 認知程度與態度理念總體分析

新修訂處罰條例之實施，必須透過執法的活動來貫徹執行，發揮其改善交通制序之效果，因此，交通警察所職司交通管理、維護交通制序與促進交通安全等事宜所為之違規告發與處罰權責，便益形重要。由於執法工作之進行是否公平、公正及合理，實導源於個人對交通法規之認之程度的高低與執法態度理念之行動傾向；因此，本研究乃透過Likert式量表的設計，來探究交通警察人員之態度理念與認知結構，以瞭解受訪人員之總體趨勢分佈。根據回收有效問卷251份整理結果，如表4.54所示，可歸如下結論：

A.交通警察在取締違規的過程中，"向違規人說明違規事實"一項，有70.5%的交通警察人員認為沒有困難存在；向違規人說明違反法條"一項，有68.1%之人員認為沒有困難存在；至於"向違規人索驗行照及駕照"一項，則僅有32.3%之人員認為並無困難存在。由上述可知，多數警員認為前兩項之執法過程較易達成，但第三項工作則因個人之執法技巧與態度而有差異。（由總體之中央趨勢(X)與離散情形(S)亦可知）

B.在問卷中所列之五項交通法規，依總體中央趨勢可知，交通



表 4.54 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表

問 項	平均數 ( $\bar{x}$ )	標準差 (s)
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？		
(1) 向違規人說明違規事實	1.35	0.58
(2) 向違規人說明違反法條	1.37	0.60
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.88	0.77
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？		
(1) 道路交通管理處罰條例	2.96	0.84
(2) 道路交通安全規則	2.63	1.04
(3) 道路交通事故處理辦法	2.40	0.93
(4) 道路交通安全講習辦法	2.11	0.91
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.41	1.07
6. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？		
(1) 取締超速之違規行為	2.02	0.95
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.65	0.81
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.91	0.87
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	2.99	1.02
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	3.83	1.21
(6) 取締違規停車之違規行為	1.57	0.78
(7) 取締患病駕車之違規行為	2.28	1.39
(8) 取締行人之違規行為	3.89	1.26
(9) 取締機車與慢車之違規行為	2.14	1.02
(10) 取締道路障礙部分	2.82	1.36
(11) 罰責的判定	1.80	0.95

續表 4.54 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表

問 項	平均數 ( $\bar{X}$ )	標準差 (S)
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中，"加重罰款"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？	3.03	0.94
(2) 您認為新修訂之處罰條例中，"違規記點"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？	2.82	1.02
8. 在取締違規事件時，下列因素對您的影響如何？		
(1) 情緒的好壞	1.91	0.91
(2) 精神上的好壞 (疲勞與否)	1.95	0.94
(3) 法令的熟悉程度	2.02	0.95
(4) 違規者的態度	3.36	1.01
9. 面對目前如此複雜的交通問題，依您的觀點，對於下列各項問題的看法各如何？		
(1) 道路交通設施不良	3.20	0.74
(2) 道路交通設施不足	3.12	0.77
(3) 道路狀況不良	3.13	0.80
(4) 交通法令規定，執行不易	3.01	0.80
(5) 駕駛人不夠守法	3.75	0.55
(6) 警力不足	3.41	0.84
(7) 執法不嚴	2.80	0.92
10. 對於下列取締違規行為的標準，您的看法各如何？		
(1) 只要違規，就要馬上取締	2.96	0.97
(2) 對違規駕駛應先行勸導，勸導無效才取締	2.82	1.12
(3) 視違規行為之危險程度	2.60	1.16
(4) 視違規行為之發生動機	2.65	1.08
(5) 只要取締合法，不必兼顧情理	2.31	0.97

註： $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

警察對於" 道路交通管理處罰條例 "之認知程度最強，達於尺度 3之" 熟悉 "點，且其離散程度最低，表示其認知程度有其一致性。其餘依序為" 道路交通安全規則 "、" 道路交通事故處理辦法 "、" 違反道路交管理事件統一裁罰標準及處理細則 "、" 道路交通安全講習辦法 "。

C.交通警察在舉發取締違規活動時，以取締行人之違規行為，在執行上之困難程度最高；多數警察人員認為處罰條例中所規定之行人章，執行不易；且由處理細則第八條規定可知，交通警察人員無處罰行人及慢車之權限，故欲取締行人或慢車違規時，均需帶案移交具有管轄處罰權之分局，無法當場舉發，執行困難。至於取締其他違規活動時所遇之困難程度高度，依次為" 取締連續駕車八小時之違規 "、" 取締患病駕車之行為 "、" 取締酒醉駕駛 "、" 取締道路障礙 "、" 取締機慢車之違規 "、" 取締超速駕駛 "、" 取締載貨超長、超高或超寬之違規 "、" 取締客貨超載之違規 "、" 取締違規停車 "。

D.依中央平均趨勢視之，處罰條例中" 加重罰款 "與" 違規記點 "措施，依交通警察執勤經驗言，有阻遏交通違規之趨勢。關於" 加重罰款 "之措施，有 75.3% 之人員認同此看法；關於" 違規記點 "措施，則有 63.4% 之人員認同此看法。

E.交通警察在取締違沾，以" 違規者的態度 "最能影響其執法工作的進行；依中央平均趨勢分析之可知，此項因素之影響程度已由" 有影響 "之尺度邁向" 影響很大 "之尺度。至於其他三項：" 法令之熟悉度 "、" 精神上的好壞 "、" 情緒上的好壞 "，則平均落在" 有點影響 "之尺度。故可知違規者之態度對警察執法之影響最大。

F.依交通警察之觀點言，目前最嚴重之交通問題為" 駕駛人不夠守法 "，其平均趨勢為 3.75，靠近「非常同意」之尺度(4)，且其離散值很小，表示其看法有一致性存在。其餘依次為" 警力不足 "、" 道路交通設施不良 "、" 道路交通狀況不良 "、" 道路設施不足 "、" 交通法令規定執行不易 "、" 執法不嚴 "。

- G.對於取締違規行為的標準，依中央平均趨勢觀之，以"只要違規就要法上取締"之標準，最為交通警察人員所認同。其餘依次為"先行勸導，勸導無效才取締"、"視違規行為之發生動機"、"視違規行為之危險程度"、"只要取締合法，不必兼顧情理"。

(3) 認知程度與態度理念之相關差異分析

- A.以交通警察之性別與問題作交叉分析可知，具有關聯性者如下：(表4.55)
- 對於處罰條例、道路交通事故處理辦法、道路交通安全講習辦法之認知程度，男性警員較女性警員強。
  - 對於取締行人違規及機慢車違規之困難程度，女性警員高於男性警員。
- B.以交通警察之婚姻狀況與問項作交叉分析可知，具有關聯性者如下：(表4.56)
- 對於違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則之認知程度，未婚警員強於已婚警員。
  - 對於取締道路障礙及罰則的判定，其執行之困難程度，已婚警員高於未婚警員。
  - 對於執法之標準中，視違規行為之危險程度及發生動機二項，未婚警員之同意程度高於已婚警員。
- C.以交通警察之年齡與問項作交叉分析可知，具有關聯性者如下：(表4.57)
- 關於取締違規行為之困難程度，以50~59歲年齡層者最高；其餘依次為30~39歲、29歲以下、40~49歲。
  - 關於"駕駛人不夠守法"問項，其同意程度依序為29歲以下、30~39歲、50~59歲、40~49歲之年齡層。
- D.以交通警察之職位與問項作交叉分析可知，具有關聯性者如下：(表4.58)
- 對於處罰條例之認知程度言，以警官之認知最強，其次為小隊長或巡佐，再次為警員。
  - 對於影響執法之因素中，法令的熟悉程度與違規者的態度二項，對警官之執法影響最大。其次依序為警員、小隊長或巡佐。

表 4.55 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依性別區分)

問 項	認 知 及 行 為 結 構 傾 向 性 別		平均數 ( $\bar{x}$ )		標準差 (S)		性項別 $\chi^2$ 與檢定
	男	女	男	女	男	女	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？							
(1) 向違規人說明違規事實	1.34	1.37	0.58	0.62	0		
(2) 向違規人說明違反法條	1.38	1.31	0.61	0.48	0		
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.86	2.19	0.77	0.75	0		
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？							
(1) 道路交通管理處罰條例	2.99	2.44	0.83	0.81	**		
(2) 道路交通安全規則	2.66	2.12	1.04	0.89	0		
(3) 道路交通事故處理辦法	2.43	1.94	0.91	1.06	*		
(4) 道路交通安全講習辦法	2.14	1.56	0.90	0.89	*		
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.46	1.75	1.08	0.68	0		
6. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？							
(1) 取締超速之違規行為	2.03	1.94	0.97	0.77	0		
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.64	1.81	0.81	0.75	0		
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.89	2.12	0.87	0.96	0		
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	3.04	2.31	1.29	0.95	0		
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	3.75	3.25	1.26	1.18	0		
(6) 取締違規停車之違規行為	1.57	1.62	0.88	0.72	0		
(7) 取締患病駕車之違規行為	3.40	3.00	1.39	1.32	0		
(8) 取締行人之違規行為	3.83	3.94	1.28	0.93	*		
(9) 取締機車與慢車之違規行為	2.12	2.44	1.01	1.15	**		
(10) 取締道路障礙部分	2.82	2.75	1.38	1.24	0		
(11) 罰責的判定	1.81	1.69	0.96	0.87	0		

續表 4.55 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依性別區分)

問 項	認 知 及 行 為 結 構 傾 向 性 別		平均數( $\bar{X}$ )		標準差(S)		性項 別 $\chi^2$ 與檢 定
	男	女	男	女	男	女	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中，"加重罰款"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？	3.06	2.56	0.92	1.03	0		
(2) 您認為新修訂之處罰條例中，"違規記點"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？	2.84	2.62	1.01	1.20	0		
8. 在取締違規事件時，下列因素對您的影響如何？							
(1) 情緒的好壞	1.89	2.12	0.92	0.72	0		
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.98	1.56	0.95	0.73	0		
(3) 法令的熟悉程度	2.03	1.81	0.96	0.75	0		
(4) 違規者的態度	3.37	3.13	1.21	1.26	0		
9. 面對目前如此複雜的交通問題，依您的觀點，對於下列各項問題的看法各如何？							
(1) 道路交通設施不良	3.18	3.44	0.74	0.73	0		
(2) 道路交通設施不足	3.11	3.31	0.76	0.87	0		
(3) 道路狀況不良	3.09	3.62	0.81	0.62	*		
(4) 交通法令規定，執行不易	3.00	3.25	0.79	0.86	0		
(5) 駕駛人不夠守法	3.75	3.81	0.56	0.40	0		
(6) 警力不足	3.39	3.69	0.84	0.79	0		
(7) 執法不嚴	2.81	2.75	0.93	0.77	0		
10. 對於下列取締違規行為的標準，您的看法各如何？							
(1) 只要違規，就要馬上取締	2.96	2.94	0.96	1.06	0		
(2) 對違規駕駛應先行勸導，勸導無效才取締	2.80	3.06	1.11	1.24	0		
(3) 視違規行為之危險程度	2.63	2.06	1.14	1.29	*		
(4) 視違規行為之發生動機	2.69	2.06	1.07	1.12	0		
(5) 只要取締合法，不必兼顧情理	2.31	2.31	0.97	1.14	0		

註： $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.56 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依婚姻狀況區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 婚 姻 狀 況 問 項	平均數( $\bar{x}$ )		標準差(S)		婚與 $\chi^2$ 姻問檢 狀定 況項
	已婚	未婚	已婚	未婚	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？					
(1) 向違規人說明違規事實	1.44	1.27	0.66	0.49	0
(2) 向違規人說明違反法條	1.43	1.33	0.63	0.57	0
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.95	1.81	0.82	0.72	0
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？					
(1) 道路交通管理處罰條例	2.87	3.03	0.91	0.76	0
(2) 道路交通安全規則	2.51	2.73	1.00	1.06	0
(3) 道路交通事故處理辦法	2.47	2.34	0.96	0.89	0
(4) 道路交通安全講習辦法	2.13	2.09	0.97	0.86	0
(5) 違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.21	2.59	1.00	1.10	*
6. (a)您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？					
(1) 取締超速之違規行為	1.91	2.12	0.92	0.98	0
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.68	1.63	0.85	0.77	0
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.87	1.94	0.91	0.84	0
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	2.99	3.00	1.32	1.26	0
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	3.77	3.67	1.26	1.26	0
(6) 取締違規停車之違規行為	1.57	1.57	0.93	0.82	0
(7) 取締患病駕車之違規行為	3.49	3.28	1.40	1.38	0
(8) 取締行人之違規行為	3.73	3.93	1.27	1.25	0
(9) 取締機車與慢車之違規行為	2.17	2.11	0.99	1.00	0
(10) 取締道路障礙部分	3.01	2.65	1.32	2.38	*
(11) 罰責的判定	1.81	1.80	0.86	1.03	**

續表 4.56 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依婚姻狀況區分)

問 項	認 知 及 行 為 結 構 傾 向 婚 姻 狀 況		平均數( $\bar{X}$ )		標準差(S)		婚與 $\chi^2$ 姻問檢 狀況定 項
	已婚	未婚	已婚	未婚	已婚	未婚	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中, "加重罰款"一項, 依您實際的執勤取締經驗言, 是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢?	2.96	3.10	1.01	0.87	0		
(2) 您認為新修訂之處罰條例中, "違規記點"一項, 依您實際的執勤取締經驗言, 是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢?	2.60	3.02	1.03	0.98	*		
8. 在取締違規事件時, 下列因素對您的影響如何?							
(1) 情緒的好壞	1.99	1.84	0.95	0.86	0		
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.97	1.93	1.00	0.89	0		
(3) 法令的熟悉程度	2.01	2.02	1.00	0.91	0		
(4) 違規者的態度	3.36	3.36	1.28	1.15	0		
9. 面對目前如此複雜的交通問題, 依您的觀點, 對於下列各項問題的看法各如何?							
(1) 道路交通設施不良	3.21	3.19	0.70	0.77	0		
(2) 道路交通設施不足	3.12	3.13	0.81	0.73	0		
(3) 道路狀況不良	3.14	3.12	0.74	0.86	0		
(4) 交通法令規定, 執行不易	2.98	3.04	0.80	0.80	0		
(5) 駕駛人不夠守法	3.72	3.78	0.55	0.55	0		
(6) 警力不足	3.40	3.42	0.85	0.83	0		
(7) 執法不嚴	2.85	2.76	0.95	0.90	0		
10. 對於下列取締違規行為的標準, 您的看法各如何?							
(1) 只要違規, 就要馬上取締	3.01	2.92	0.96	0.97	0		
(2) 對違規駕駛應先行勸導, 勸導無效才取締	2.70	2.92	1.16	1.07	0		
(3) 視違規行為之危險程度	2.46	2.72	1.17	1.13	*		
(4) 視違規行為之發生動機	2.46	2.81	1.17	0.97	**		
(5) 只要取締合法, 不必兼顧情理	2.42	2.12	0.98	0.96	0		

註:  $\bar{X}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得,  $\bar{X}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法, S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。



表 4.57 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依年齡區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 年 齡 問 項	平 均 數 ( $\bar{X}$ )				標 準 差 (S)				年 齡 檢 定 $\chi^2$ 與 問 項
	29歲 以下	30~ 39 歲	40~ 49 歲	50~ 59 歲	29歲 以下	30~ 39 歲	40~ 49 歲	50~ 59 歲	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？									
(1) 向違規人說明違規事實	1.34	1.42	1.25	1.00	0.55	0.68	0.71	0.00	0
(2) 向違規人說明違反法條	1.38	1.35	1.50	1.00	0.62	0.56	0.53	0.00	0
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.88	1.96	1.37	1.50	0.80	0.65	0.52	0.71	0
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？									
(1) 道路交通管理處罰條例	2.99	2.75	3.25	3.50	0.86	0.73	0.71	0.71	0
(2) 道路交通安全規則	2.64	2.48	3.00	3.50	1.08	0.87	0.76	0.71	0
(3) 道路交通事故處理辦法	2.32	2.62	2.87	3.50	0.90	1.00	0.64	0.71	0
(4) 道路交通安全講習辦法	2.11	1.94	2.75	3.00	0.93	0.81	0.71	0.00	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.47	1.98	3.37	3.00	1.09	0.86	0.92	0.00	0
6. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？									
(1) 取締超速之違規行為	2.07	1.83	2.37	1.00	0.98	0.69	1.51	0.00	0
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.65	1.69	1.37	2.00	0.82	0.83	0.52	0.00	0
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.92	1.94	1.37	2.00	0.90	0.81	0.52	1.41	0
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	3.06	2.71	2.87	4.00	1.28	1.27	1.36	1.41	0
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	3.69	3.92	2.87	4.50	1.25	1.13	1.89	0.71	**
(6) 取締違規停車之違規行為	1.55	1.65	1.12	3.50	0.79	1.12	0.35	0.71	**
(7) 取締患病駕車之違規行為	3.31	3.67	3.13	4.00	1.34	1.58	1.36	1.41	*
(8) 取締行人之違規行為	3.82	4.12	2.62	3.00	1.26	1.02	1.60	2.83	**
(9) 取締機車與慢車違規行為	2.12	2.25	1.50	3.50	1.01	1.00	0.76	2.12	**
(10) 取締道路障礙部分	2.64	3.54	2.62	3.00	1.35	1.22	0.74	2.83	**
(11) 罰責的判定	1.79	1.90	1.62	2.00	0.97	0.93	0.52	1.41	0

續表 4.57 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依年齡區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 年 齡 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )				標 準 差 (S)				年 <sup>2</sup> 檢 定與 問項
	29歲 以下	30~ 39 歲	40~ 49 歲	50~ 59 歲	29歲 以下	30~ 39 歲	40~ 49 歲	50~ 59 歲	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中， "加重罰款"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	3.06	2.81	3.75	3.00	0.93	0.98	0.46	0.00	0
(2) 您認為新修訂之處罰條例中， "違規記點"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	2.90	2.46	3.50	2.00	1.01	1.01	0.76	1.41	*
8. 在取締違規事件時，下列因素對 您的影響如何？									
(1) 情緒的好壞	1.94	1.81	1.50	2.50	0.94	0.73	0.53	2.12	0
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.99	1.79	1.75	3.00	0.94	0.90	0.46	2.83	*
(3) 法令的熟悉程度	2.03	1.94	2.25	2.00	0.99	0.84	0.89	0.00	0
(4) 違規者的態度	3.40	3.33	2.87	1.50	1.18	1.24	1.55	0.71	0
9. 面對目前如此複雜的交通問題， 依您的觀點，對於下列各項問題 的看法各如何？									
(1) 道路交通設施不良	3.19	3.31	2.75	3.00	0.75	0.59	1.16	0.00	*
(2) 道路交通設施不足	3.12	3.25	2.37	3.00	0.75	0.73	1.06	0.00	0
(3) 道路狀況不良	3.12	3.25	2.62	3.00	0.83	0.60	1.19	0.00	0
(4) 交通法令規定，執行不易	2.99	3.17	2.50	3.00	0.82	0.66	0.93	0.00	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.78	3.77	3.13	3.50	0.52	0.42	1.36	0.71	**
(6) 警力不足	3.42	3.44	3.00	3.50	0.84	0.82	1.07	0.71	0
(7) 執法不嚴	2.78	2.90	2.75	3.00	0.93	0.88	1.16	0.00	0
10. 對於下列取締違規行為的標準， 您的看法各如何？									
(1) 只要違規，就要馬上取締	2.91	3.06	3.62	2.50	0.97	0.98	0.74	0.71	0
(2) 對違規駕駛應先行勸導， 勸導無效才取締	2.87	2.60	2.87	2.50	1.11	1.12	1.25	0.71	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.67	2.25	2.87	3.00	1.17	1.10	0.99	0.00	0
(4) 視違規行為之發生動機	2.73	2.29	2.75	2.50	1.06	1.11	1.16	0.71	0
(5) 只要取締合法，不必兼顧 情理	2.23	2.56	2.62	2.00	0.99	0.94	0.74	0.00	0

注： $\bar{x}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{x}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.58 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依職位區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 問 項 職 位	平 均 數( $\bar{X}$ )			標 準 差(S)			項 <sup>2</sup> 位與 檢定
	警員	小隊長 或巡佐	警官	警員	小隊長 或巡佐	警官	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？							
(1) 向違規人說明違規事實	1.34	1.50	1.37	0.57	0.85	0.52	0
(2) 向違規人說明違反法條	1.36	1.40	1.62	0.59	0.52	0.92	0
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.89	1.50	1.88	0.78	0.53	0.64	0
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？							
(1) 道路交通管理處罰條例	2.92	3.30	3.50	0.84	0.67	0.53	*
(2) 道路交通安全規則	2.61	3.20	2.50	1.04	0.79	1.07	0
(3) 道路交通事故處理辦法	2.39	3.10	2.00	0.92	0.74	0.93	0
(4) 道路交通安全講習辦法	2.10	2.60	1.62	0.91	0.84	0.74	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.37	3.40	2.25	1.07	0.84	0.89	*
6. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？							
(1) 取締超速之違規行為	2.03	1.90	2.00	0.94	1.45	0.53	0
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.66	1.50	1.75	0.82	0.53	0.71	0
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.91	1.60	2.12	0.89	0.84	0.83	0
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	2.97	3.30	3.25	1.29	1.49	0.71	0
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	3.70	3.70	4.25	1.25	1.57	0.89	0
(6) 取締違規停車之違規行為	1.57	2.00	1.25	0.86	1.15	0.46	0
(7) 取締患病駕車之違規行為	3.34	3.30	4.62	1.39	1.49	0.74	0
(8) 取締行人之違規行為	3.84	3.20	4.50	1.25	1.62	0.53	0
(9) 取締機車與慢車違規行為	2.13	2.30	2.12	1.01	1.57	0.64	0
(10) 取締道路障礙部分	2.80	2.80	3.37	1.38	1.32	1.06	0
(11) 罰責的判定	1.82	2.00	1.25	0.96	0.94	0.46	0

續表 4.58 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依職位區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 問 項 職 位	平 均 數( $\bar{x}$ )			標 準 差(S)			項 位 $\chi^2$ 檢 定
	警 員	小隊長 或巡佐	警 官	警 員	小隊長 或巡佐	警 官	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中， "加重罰款"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	3.03	3.30	2.75	0.94	0.67	1.16	0
(2) 您認為新修訂之處罰條例中， "違規記點"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	2.84	2.70	2.50	1.02	1.16	1.07	0
8. 在取締違規事件時，下列因素對 您的影響如何？							
(1) 情緒的好壞	1.91	1.80	1.88	0.91	1.03	0.83	0
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.94	2.10	2.00	0.93	1.37	0.53	0
(3) 法令的熟悉程度	2.00	1.80	2.75	0.94	7.79	1.16	**
(4) 違規者的態度	3.40	2.20	3.62	1.20	1.40	0.74	**
9. 面對目前如此複雜的交通問題， 依您的觀點，對於下列各項問題 的看法各如何？							
(1) 道路交通設施不良	3.19	3.10	3.50	0.75	0.57	0.53	0
(2) 道路交通設施不足	3.14	3.10	2.75	0.76	0.57	1.04	0
(3) 道路狀況不良	3.12	3.10	3.37	0.82	0.57	0.74	0
(4) 交通法令規定，執行不易	3.01	2.70	3.37	0.80	0.67	0.74	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.76	3.70	3.62	0.54	0.48	1.06	0
(6) 警力不足	3.40	3.40	3.62	0.86	0.70	0.52	0
(7) 執法不嚴	2.78	3.30	2.87	0.93	0.84	0.99	0
10. 對於下列取締違規行為的標準， 您的看法各如何？							
(1) 只要違規，就要馬上取締	2.95	3.30	2.87	0.97	0.82	0.99	0
(2) 對違規駕駛應先行勸導， 勸導無效才取締	2.85	2.40	2.37	1.13	0.97	0.92	0
(3) 視違規行為之危險程度	2.60	2.60	2.50	1.17	1.97	1.07	0
(4) 視違規行為之發生動機	2.65	2.50	2.62	1.08	1.08	1.09	0
(5) 只要取締合法，不必兼顧 情理	2.31	2.30	2.25	1.00	0.67	0.71	0

註： $\bar{x}$ 與S之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{x}$ 愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

E.以交通警察之服務年資與問項作交叉分析可知，具有關連性者如下：（表4.59）

- a.於法規的認知方面，服務年資層在10年以上者對道路交通管理處罰條例之認知最強；年資層在1~3年者對道路交通安全規則之認知最強；至於對道路交通事故處理辦法之認知，則隨服務年資之增長而遞強。
- b.對於取締連續駕車八小時之違規行為、患病駕車之行為、道路障礙等部分，會因服務年資之不同而有所差別困難程度）；依其各別之中央平均趨勢視之，則皆落於「困難」之尺度附近，顯示此部分之法規，有再檢討之必要。
- c.警力不足之問題，雖因不同年資層而對此看法會有差異，但綜觀其平均趨勢，則皆同意此項看法，顯示「警力不足」之現象為所有交通警察之共同看法。
- d.取締違規行為的標準，會因不同服務年資層而有不同的執法標準。

F.以交通警察所屬縣市與問項作交叉分析可知，具有關聯性者如下：（表4.60）

- a.對於交通法規之認知程度，其強、弱依序為彰化縣交警人員、台北縣交警人員、台北市交警人員。
- b.取締執法上之困難程度，其高、低依序為台北市、彰化縣、台北縣。
- c.對於「加重罰款及違規記點措施，有達到遏阻違規之效果」一項，其同意程度依序為台北縣、彰化縣、台北市。
- d.對於「道路設施不良」之認同程度，其高、低依序為彰化縣、台北縣、台北市。對於「警力不足」之認同程度，其高、低依序為台北市、台北縣、彰化縣。至於對「執法不嚴」之認同程度，其高、低依序則為台北縣、台北市、彰化縣。
- e.取締執法的標準，依其各別縣市之中央平均趨勢視之，則可發現於台北市採「只要違規，就要馬上取締」，台北縣採「視違規行為之發生動機」，而於彰化縣則採「視違規行為之危險程度」之執法標準。

表 4.59 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依服務年資區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 服 務 年 資 區 間	平 均 數 ( $\bar{X}$ )						服 務 年 資 區 間 檢 定 X <sup>2</sup>
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~10 年	10年 以上	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？							
(1) 向違規人說明違規事實	1.31	1.34	1.43	1.23	1.27	1.45	0
(2) 向違規人說明違反法條	1.25	1.38	1.37	1.23	1.58	1.55	**
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.60	1.84	1.89	2.32	2.23	1.68	**
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？							
(1) 道路交通管理處罰條例	3.10	3.00	2.86	2.95	2.62	3.14	**
(2) 道路交通安全規則	2.75	2.81	2.48	2.27	2.38	2.77	*
(3) 道路交通事故處理辦法	2.25	2.31	2.39	2.50	2.58	2.77	*
(4) 道路交通安全講習辦法	2.10	2.26	2.00	1.59	2.19	2.27	0
(5) 違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.62	2.57	2.18	1.95	2.19	2.68	0
6. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？							
(1) 取締超速之違規行為	2.23	2.17	2.07	1.50	1.65	1.91	0
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.73	1.62	1.73	1.36	1.54	1.82	0
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	2.00	1.96	1.84	1.64	1.96	1.91	*
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	2.09	3.06	2.87	3.00	2.88	3.41	0
(5) 取締連續駕駛八小時之違規行為	3.62	3.43	3.77	4.32	3.92	3.95	**
(6) 取締違規停車之違規行為	1.37	1.79	1.43	1.41	1.54	1.82	*
(7) 取締患病駕駛之違規行為	3.10	3.04	3.62	3.73	3.62	3.91	*
(8) 取締行人之違規行為	3.62	3.91	3.82	4.23	4.00	3.45	0
(9) 取締機車與慢車違規行為	1.88	2.25	2.16	1.91	2.08	2.59	*
(10) 取締道路障礙部分	2.40	2.58	2.98	2.91	3.35	3.41	**
(11) 罰責的判定	2.08	1.84	1.71	1.32	1.65	1.95	**

續表 4.59 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依服務年資區分)(續一)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 服 務 年 資 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )						問 項 年 資 檢 定 $\chi^2$
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~10 年	10年 以上	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中， "加重罰款"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	3.08	3.19	2.89	2.95	2.46	3.45	**
(2) 您認為新修訂之處罰條例中， "違規記點"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	3.33	3.01	2.68	2.41	2.23	2.55	**
8. 在取締違規事件時，下列因素對 您的影響如何？							
(1) 情緒的好壞	1.96	1.91	1.82	1.77	2.15	1.86	0
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.94	2.08	1.80	1.68	2.27	1.82	0
(3) 法令的熟悉程度	2.04	1.95	1.84	2.45	2.12	2.09	0
(4) 違規者的態度	3.29	3.35	3.43	3.59	3.58	2.86	0
9. 面對目前如此複雜的交通問題， 依您的觀點，對於下列各項問題 的看法各如何？							
(1) 道路交通設施不良	3.31	3.10	3.23	3.00	3.31	3.23	*
(2) 道路交通設施不足	3.21	3.13	3.11	3.23	3.12	2.86	0
(3) 道路狀況不良	3.25	3.10	3.05	3.09	3.31	2.95	0
(4) 交通法令規定，執行不易	3.09	2.92	3.07	3.00	3.08	3.00	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.76	3.78	3.71	3.82	3.81	3.55	0
(6) 警力不足	3.52	3.43	3.45	3.45	3.35	3.05	*
(7) 執法不嚴	2.73	2.75	2.86	2.73	2.88	3.00	0
10. 對於下列取締違規行為的標準， 您的看法各如何？							
(1) 只要違規，就要馬上取締	2.79	2.87	2.96	3.18	3.04	3.32	*
(2) 對違規駕駛應先行勸導， 勸導無效才取締	3.08	2.84	2.87	2.55	2.42	2.73	**
(3) 視違規行為之危險程度	3.13	2.42	2.57	2.41	2.50	2.45	*
(4) 視違規行為之發生動機	3.25	2.45	2.59	2.73	2.35	2.41	**
(5) 只要取締合法，不必兼顧 情理	1.90	2.27	2.41	2.36	2.77	2.45	*

續表 4.59 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依服務年資區分)(續二)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 服 務 年 資 問 項	標 準 差 (S)						服 務 年 資 與 問 項 檢 定
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~10 年	10年 以上	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？							
(1) 向違規人說明違規事實	0.62	0.53	0.66	0.43	0.45	0.74	0
(2) 向違規人說明違反法條	0.56	0.54	0.62	0.43	0.86	0.60	**
(3) 向違規人索驗行照及駕照	0.64	0.73	0.78	0.65	1.03	0.57	**
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？							
(1) 道路交通管理處罰條例	0.72	0.83	0.86	0.90	1.02	0.64	**
(2) 道路交通安全規則	1.04	1.01	1.11	1.03	0.98	0.87	*
(3) 道路交通事故處理辦法	0.79	0.96	0.89	1.19	0.95	0.81	*
(4) 道路交通安全講習辦法	0.75	0.95	0.95	0.73	1.06	0.83	0
(5) 違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則	1.14	1.03	1.08	1.00	1.02	0.95	0
6. (a) 您認為新修訂之「道路管理處罰條例」，下列各項在執行上的困難程度為何？							
(1) 取締超速之違規行為	0.97	0.98	0.97	0.51	0.85	1.02	0
(2) 取締客、貨超載之違規行為	0.94	0.83	0.80	0.49	0.86	0.59	0
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.05	0.77	0.80	0.49	1.22	0.81	*
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	1.32	1.16	1.39	1.35	1.37	1.22	0
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	1.21	1.37	1.18	0.84	1.13	1.43	**
(6) 取締違規停車之違規行為	0.79	0.95	0.68	0.59	0.99	1.10	*
(7) 取締患病駕車之違規行為	1.29	1.43	1.41	1.12	1.50	1.23	*
(8) 取締行人之違規行為	1.33	1.17	1.21	1.15	1.26	1.57	0
(9) 取締機車與慢車違規行為	0.96	1.09	0.93	0.81	0.80	1.33	*
(10) 取締道路障礙部分	1.33	1.24	1.39	1.38	1.57	1.14	**
(11) 罰責的判定	1.23	0.99	0.82	0.48	0.69	0.90	**



續表 4.59 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依服務年資區分)(續完)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 服 務 年 資 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )						服 務 年 資 檢 定 $\chi^2$
	未滿 1 年	1~3 年	3~5 年	5~7 年	7~10 年	10年 以上	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中， "加重罰款"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	0.87	0.80	1.11	1.05	0.99	0.51	**
(2) 您認為新修訂之處罰條例中， "違規記點"一項，依您實際的 執勤取締經驗言，是否有遏阻 交通違規事件發生的趨勢？	0.75	0.87	1.10	1.14	1.03	1.10	**
8. 在取締違規事件時，下列因素對 您的影響如何？							
(1) 情緒的好壞	0.94	0.91	0.83	0.67	1.05	0.89	0
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.04	0.91	0.77	0.84	1.08	1.05	0
(3) 法令的熟悉程度	0.94	0.90	0.85	1.26	1.14	0.62	0
(4) 違規者的態度	1.15	1.18	1.17	1.18	1.45	1.22	0
9. 面對目前如此複雜的交通問題， 依您的觀點，對於下列各項問題 的看法各如何？							
(1) 道路交通設施不良	0.69	0.75	0.85	0.53	0.47	0.87	*
(2) 道路交通設施不足	0.74	0.68	0.87	0.61	0.71	1.04	0
(3) 道路狀況不良	0.84	0.84	0.82	0.61	0.74	0.84	0
(4) 交通法令規定，執行不易	0.85	0.81	0.83	0.69	0.74	0.82	0
(5) 駕駛人不夠守法	0.54	0.53	0.53	0.39	0.40	0.91	0
(6) 警力不足	0.77	0.91	0.81	0.51	0.89	1.00	*
(7) 執法不嚴	1.03	0.95	0.90	0.88	0.82	0.87	0
10. 對於下列取締違規行為的標準， 您的看法各如何？							
(1) 只要違規，就要馬上取締	1.13	0.91	1.04	0.73	0.92	0.78	*
(2) 對違規駕駛應先行勸導， 勸導無效才取締	1.03	1.16	1.13	0.80	1.33	1.03	**
(3) 視違規行為之危險程度	0.96	1.17	1.20	1.10	1.30	1.01	*
(4) 視違規行為之發生動機	0.73	1.01	1.19	1.03	1.29	1.05	**
(5) 只要取締合法，不必兼顧 情理	0.78	1.01	1.02	0.95	1.03	0.80	*

註： $\bar{x}$  與  $S$  之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{x}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法， $S$  愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

表 4.60 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依所屬縣市區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 所 屬 縣 市 問 項	平 均 數 ( $\bar{X}$ )			標 準 差 (S)			所問項 屬縣 市與 檢定
	台 北 縣	彰 化 縣	台 北 市	台 北 縣	彰 化 縣	台 北 市	
3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？							
(1) 向違規人說明違規事實	1.29	1.35	1.41	0.55	0.57	0.62	0
(2) 向違規人說明違反法條	1.31	1.39	1.45	0.56	0.58	0.65	0
(3) 向違規人索驗行照及駕照	1.63	1.96	2.15	0.66	0.56	0.83	**
4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？							
(1) 道路交通管理處罰條例	3.11	3.39	2.68	0.78	0.84	0.81	**
(2) 道路交通安全規則	3.07	3.17	2.00	0.88	0.78	0.93	**
(3) 道路交通事故處理辦法	2.46	2.70	2.28	0.83	1.06	0.99	**
(4) 道路交通安全講習辦法	2.44	2.43	1.65	0.89	0.66	0.78	**
(5) 違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則	2.93	2.70	1.73	1.00	0.70	0.82	**
6. (a)您認為新修訂『道路交通管理處罰條例』，下列各項執行上的困難程度為何？							
(1) 取締超速之違規行為	2.17	1.43	1.98	1.07	0.51	0.83	**
(2) 取締客、貨超載之違規行為	1.51	1.70	1.81	0.76	0.56	0.88	*
(3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為	1.78	1.83	2.08	0.86	0.78	0.88	**
(4) 取締酒醉駕駛之違規行為	2.96	3.70	2.89	1.26	1.18	1.30	0
(5) 取締連續駕車八小時之違規行為	3.44	4.17	3.94	1.33	0.89	1.18	*
(6) 取締違規停車之違規行為	1.47	2.26	1.54	0.87	1.14	0.73	*
(7) 取締患病駕車之違規行為	3.11	3.57	3.66	1.31	1.38	1.43	*
(8) 取締行人之違規行為	3.51	3.96	4.18	1.31	1.19	1.12	**
(9) 取締機車與慢車之違規行為	1.98	2.35	2.29	0.98	1.34	0.97	*
(10) 取締道路障礙部分	2.38	3.26	3.23	1.16	1.36	1.44	**
(11) 罰責的判定	1.92	1.57	1.72	1.04	0.84	0.86	**

續表 4.60 交通警察人員認知及行為結構傾向分析表(依所屬縣市區分)

認 知 及 行 為 結 構 傾 向 所 屬 縣 市 問 項	平 均 數 ( $\bar{x}$ )			標 準 差 (S)			問 項 檢 定 與 所 屬 縣 市
	台 北 縣	彰 化 縣	台 北 市	台 北 縣	彰 化 縣	台 北 市	
7. (1) 您認為新修訂之處罰條例中，"加重罰款"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？	3.19	3.13	2.83	0.90	1.06	0.92	*
(2) 您認為新修訂之處罰條例中，"違規記點"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？	3.20	2.87	2.38	0.85	1.10	1.02	**
8. 在取締違規事件時，下列因素對您的影響如何？							
(1) 情緒的好壞	1.82	1.83	2.03	0.85	0.94	0.96	*
(2) 精神上的好壞(疲勞與否)	1.89	2.17	1.97	0.89	1.15	0.96	*
(3) 法令的熟悉程度	1.86	2.30	2.13	0.84	0.88	1.06	*
(4) 違規者的態度	3.11	2.91	3.75	1.24	1.20	1.07	**
9. 面對目前如此複雜的交通問題，依您的觀點，對於下列各項問題的看法各如何？							
(1) 道路交通設施不良	3.19	3.48	3.14	0.76	0.59	0.73	*
(2) 道路交通設施不足	3.15	3.43	3.02	0.75	0.66	0.80	0
(3) 道路狀況不良	3.06	3.09	3.22	0.86	0.67	0.76	0
(4) 交通法令規定，執行不易	2.90	2.87	3.17	0.81	0.76	0.77	0
(5) 駕駛人不夠守法	3.70	3.65	3.84	0.66	0.57	0.37	0
(6) 警力不足	3.32	2.96	3.62	0.93	1.07	0.59	**
(7) 執法不嚴	2.85	2.57	2.80	0.96	1.04	0.85	**
10. 對於下列取締違規行為的標準，您的看法各如何？							
(1) 只要違規，就要馬上取締	2.86	2.74	3.12	1.03	0.75	0.92	*
(2) 對違規駕駛應先行勸導，勸導無效才取締	2.90	2.48	2.79	1.10	0.85	1.17	**
(3) 視違規行為之危險程度	2.83	3.22	2.08	1.06	1.00	1.10	**
(4) 視違規行為之發生動機	2.93	2.87	2.27	0.93	1.01	1.15	**
(5) 只要取締合法，不必兼顧情理	2.12	2.09	2.57	0.97	1.04	0.91	**

註： $\bar{x}$  與 S 之求算係由「非常不同意」→「非常同意」分設「1」至「4」之數字計算所得， $\bar{x}$  愈接近「4」表示愈同意該問項之看法，S 愈小表示樣本對該問項之意見愈一致。

#### (4) 其他統計分析

根據問卷上所列之問項次數、比例統計分析，可歸納如下幾點結論：

- A. 交通警察之平均告發違規率太低，根據調查結果顯示，平均每日告發交通違規案件未滿 5 件者佔 69.3%，5 至 10 件者佔 27.1%，11 至 20 者佔 1.6%，21 至 30 件者佔 1.2%，而每日平均告發違規案件在 31 件以上者僅佔 0.8%。
- B. 交通警察最常取締之違規依序為：違規停車、違規超車、迴車或轉彎、不按號誌指示行車、超速、未依遵行方向行駛、酒醉駕車、超載。
- C. 交通警察在取締違規時較易引起爭吵之駕駛人為計程車司機，其餘依次為自用小客車、機車、大貨車、小貨車、大客車之駕駛人。
- D. 對於違規記點作業，有 58.6% 之交通警察人員認為現行規定將點數記於駕駛人駕照之措施合理；但另有 37.5% 之交通警察則認為應將點數依駕駛人與車主分別記於其駕照及行照，才足以阻遏違規發生。

## 第五章 實証分析

自新修訂之「道路交通管理處罰條例」實施迄今，已將近有一年的時間。在這段執行的期間內，由於條例本身的不健全，交警力的嚴重不足，加上一般社會大眾僥倖的違規心態普遍存在，致使法規的訂定與執法的活動對駕駛者的影響力相當有限；因此，新修訂之處罰條例實難達成其阻遏交通違規，改善交通秩序的積極目的。根據內政部警政署所提供民國七十五年、七十六年「台灣警務統計分析」之資料顯示，台灣地區之交通違規及肇事案件並不因新修訂處罰條例之實施而有所減少；反之卻有增加之趨勢。為了解修訂實施之處罰條例的執行成效，本章擬以違規行為面及罰鍰繳納效益兩層次，以實証資料來分析實施修訂處罰條例後之執行效果。

### 5.1 違規行為面

違規行為的發生頻度與機動車輛數之多寡有密切的相關；因此，本研究為考慮此一重要因素，乃以民國七十五年、七十六年之機動車輛為基數，計算其成長率，再以此成長率乘以民國七十五年之各月違規數，預測其民國七十六年同期之違規數，再與民國七十六年之實際取締違規數相比較，求出其增、減百分比，以瞭解其變動趨勢。其計算公式如下：

$$\frac{V76(i)}{V75(i)} = * P75(i) = Pred76(i)$$

$$\frac{Pred76(i) - Real76(i)}{Pred76(i)} = R76(i)$$

i : 月別。

V76(i) : 七十六年第 i 月之機動車輛數。

V75(i) : 七十五年第 i 月之機動車輛數。

P75(i) : 七十五年第 i 月之取締違規數。

Pred76(i) : 七十六年第 i 月之預測取締違規數。

Real76(i) : 七十六年第 i 月之實際取締違規數。

R76(i) : 七十六年第 i 月之取締違規實証效益增、減百分比。

然在資料的蒐集上，因民國七十六年三月後之機動車輛數已將未換牌照之車輛數剔除，故造成七十五年之機動車輛數較民國七十六年者為多，此與實際之情況不符，顯不合理；因此限於資料之準確性，本研究放棄上述之作法。

另外，本研究試圖以長期趨勢分析 ( Trend Analysis ) 來預測民國七十六年之被取締違規數，再與實際之取締違規數作比較，但經初步分析，發現民國七十六年七月後之實證資料 ( 即處罰條例修訂實施後 )，有極大之變動，此乃受 " 加強執法 " 之政策影響；故以長期趨勢分析亦不可行。

最後，本研究採取較嚴格之標準，來衡量處罰條例修訂施行之實證效益；即假設處罰條例之施行，為交通法令之一大變革，透過充分的宣導及執法活動，應能使駕駛人深刻地了解到處罰條例之內容，從而遵守交通法規；若於施行期間，按月之被取締違規數高於民國七十五年同期者，則表示即使處罰條例修訂實施後，仍有高於民國七十五年同期之違規活動存在，此即顯示處罰條例之修訂施行，並未具敏感之正面警惕效果。反之，若於施行期間，按月之被取締違規數低於民國七十五年同期者，即顯示處罰條例之施行，有其敏感性之警惕效果。基於上述衡量效益之標準，本研究採下述之方法，進行違規行為面之實証分析。

為考慮違規行為之發生，與季節變動有其相關性存在，故本研究針對民國七十五年及民國七十六年按月別之違規統計資料，來分析新修訂實施之處罰條例的施行成效。由相關統計資料比較可明顯發現，自民國七十六年七月一日起實施新修訂之處罰條例以來，台灣地區之交通違規事件並未因此而有顯著地減少。由表 5.1 可知，台灣省、台北市及高雄市之違規案件，由於執行初期尚屬宣導的階段，交通警察並未嚴格取締，故比較下其交通違規案件較民國七十五年同期稍有減少外，其餘月份之交通違規案件皆有增加之勢。圖 5-1、圖 5-2、圖 5-3 分別表示台灣省、台北市及高雄市之交通違規案件按月別之變動增減情形。由圖 5-1 可知，民國七十六年台灣省之交通違規案件，於實施新修訂處罰條例後，與民國七十五年同期之違規件數相較下，除實施初期 ( 八、九、十月 ) 有較明顯下降外，七月及十一月則呈增加之勢，而十二月之違規件數雖較民國七十五年同期降低，但卻不顯著

表5.1 台灣地區處理違反交通管理事件統計 (按地區、月別)

地區 取 件 數	1. 台 灣 省		2. 台 北 市		3. 高 雄 市	
	75 年	76 年	75 年	76 年	75 年	76 年
一 月	57084	61638	61172	50162	6552	6629
二 月	46833	65481	47861	55139	4761	6754
三 月	58758	62554	53930	58897	6235	9201
四 月	59042	76795	50743	62184	6249	6371
五 月	55004	68963	55645	59106	5249	8439
六 月	55435	72075	50055	52748	4462	7615
七 月	64328	68626	63871	60528	5779	6577
八 月	68618	55437	65325	51077	6136	6747
九 月	61653	54452	54907	46913	6372	6719
十 月	64237	51111	55480	129299	6168	5346
十一月	52415	59741	50181	170370	5647	6275
十二月	58587	57094	50505	114059	6366	7267
總 計	701994	753967	659675	910482	69976	83940

資料來源：內政部警政署提供

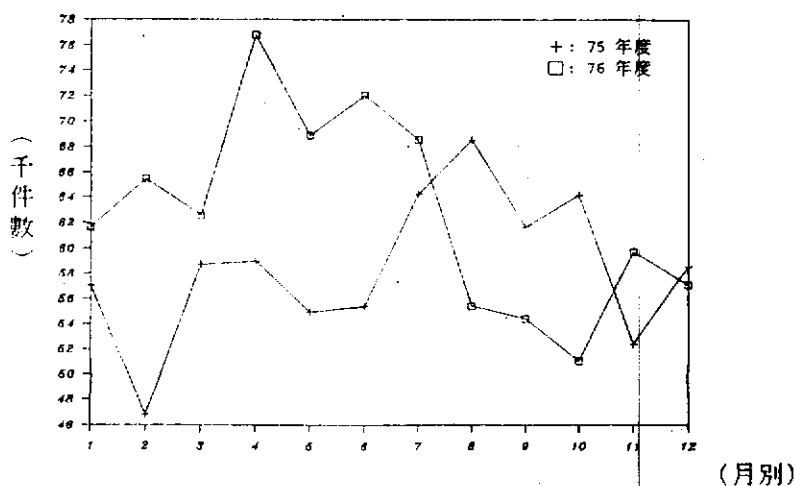


圖5-1 台灣省交通違規事件變動趨勢 (按月別)

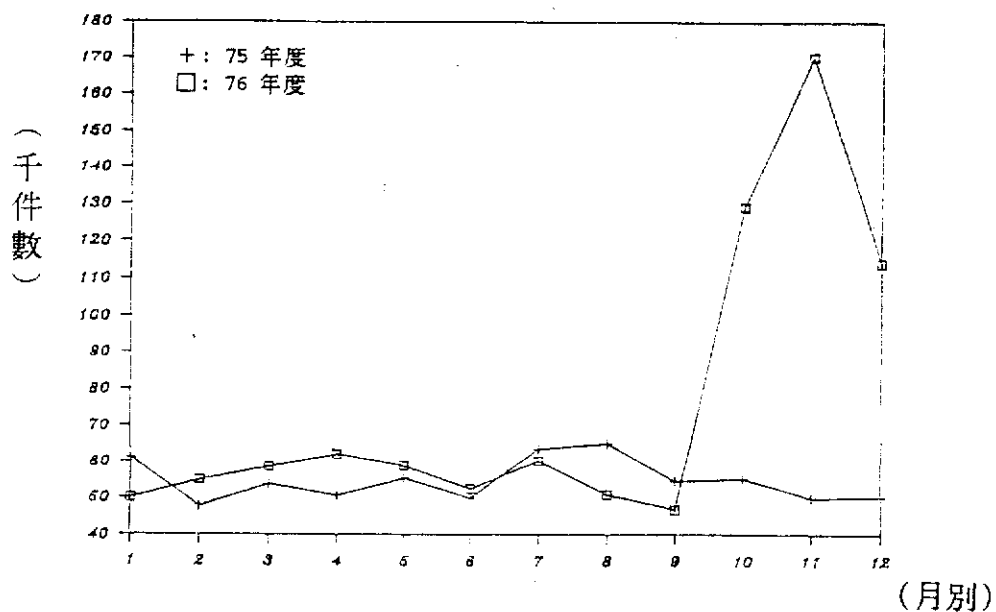


圖5-2 台北市交通違規事件變動趨勢 (按月別)

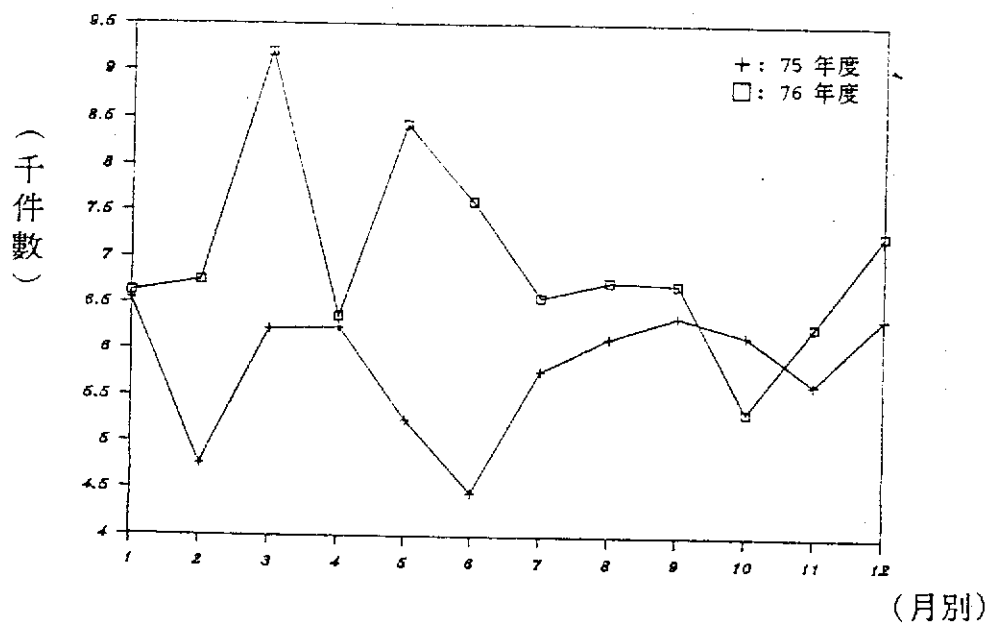


圖5-3 高雄市交通違規事件變動趨勢 (按月別)



(僅降低2.5%)。由於缺乏民國七十五年上半年之交通違規統計資料，故無法對新修訂實施之處罰條例作長期趨勢之實証分析。圖5-2中顯示台北市之交通違規事件，自民國七十六年七月起實施新修訂處罰條例後，七月、八月、九月之違規事件稍有下降外，十月、十一月、十二月之交通違規件數卻較民國七十五年同期之違規件數大幅提高：十月提高為二倍；十一月提高為三倍；十二月亦提高為二倍。如此高頻度之違規事件，顯示新修訂處罰條例之實施，於台北市並未見理想之實証效果；此乃由於台北市為一都會中心，吸引各衛星都市之之旅次進入市區，造成車與車、人與車間之嚴重衝突；加上台北市之機動車輛成長迅速，而市內之道路面積卻成長有限，在此供需不平衡的情況下，單靠法規來約束駕駛行為，已非良策。有關交通工程及管制措施之改善及執法工作的加強等，與交通法規密切配合，建立一完善、公平、合理之交通執法體制，才足以導正違規之駕駛行為。另圖5-3顯示新修訂條例之施行，於高雄市之實証效果亦不佳。比較高雄市與台北市之民國七十六年總取締違規數可有一驚人之發現，即台北市民國七十六年之總取締違規數共910,482件，而高雄市僅有83,940件，兩院轄市之取締交通違規案件竟相差826,542件之多，與台灣省民國七十六年之總取締違規數共753,967件相較下，仍高出72,575件之譜。由此足見台北市之交通違規情況，其嚴重程度已非修訂法規、加強執法工作所能控制。除利用傳統之三E工程進行治標外，道路使用者對改善交通秩序，促進交通安全必須從自我作起之覺醒，不知法違法，確實遵守交通規則，才是真正之治本途徑。

若以各項行為分類之，則台灣地區之交通違規案件依違規行為別分析，仍可見民國七十六年之違規件數較民國七十五年增加。由表5.2可知，台灣地區之交通違規以「違規停車」為最嚴重（其佔民國七十五年總違規數之44.7%，而佔民國七十六年總違規數之45.5%），幾乎佔違規總數之半。以各地區之違規行為言，「違規停車」案件在台灣省、台北市及高雄市皆佔十大交通違規行為之第一位。如此嚴重之違規行為，於國內處罰條例中之記點制度卻未納入記點範圍，實有失其改善交通秩序之立場及立法原意。由於國內機動車輛成長迅速，停車空間供給不足，造成停車困難，違規停問題嚴重。究其原因，除了上述供需不平衡外，仍可歸結以下五點因素：

表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計

違規 件數	1. 連續過八小時 駕駛重超		2. 違反 定行規		3. 不服 交通 警察 取締 或 抗拒		4. 其他 標誌、 標線 、號誌 行車 不遵守		5. 不 按 行 方 向 行駛	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	2	1	8307	10210	758	1148	14808	15337	1317	1008
2 月	—	—	5871	10950	573	748	11691	21407	870	936
3 月	—	—	6992	13562	673	799	15503	23730	1052	1473
4 月	2	—	7794	13679	794	678	18190	20587	1172	1456
5 月	—	—	8021	13851	753	698	18378	16376	920	1311
6 月	—	—	7439	17050	780	803	17539	13402	737	1402
7 月	1	—	7738	16215	828	678	18943	13220	952	1759
8 月	—	—	8206	12577	807	462	21203	6570	958	2450
9 月	—	—	8477	12251	710	414	15940	7923	932	1759
10月	—	—	8985	20165	965	960	19037	11355	932	5393
11月	—	—	8279	24344	772	1449	16803	20567	1065	4328
12月	—	1	9499	20998	796	1310	16424	9868	949	2264
總計	5	2	95608	185852	9209	10138	204459	180342	11883	25539

續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(一)

違規 件數	6. 爭道競駛		7. 行經交叉路口未依規定讓步		8. 聞警緊急車輛不立即避讓		9. 不依規定超車		10. 不依規定轉彎	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	1065	929	415	519	46	40	2133	1875	2529	2085
2 月	680	974	365	419	21	75	1632	1969	1725	2020
3 月	952	957	370	566	49	30	2244	2311	2407	2098
4 月	1117	1149	275	602	64	38	3454	2087	2601	1863
5 月	1190	1043	311	537	27	54	2825	1652	2646	1540
6 月	884	1063	320	424	34	53	2152	1959	1940	1438
7 月	982	810	361	532	40	33	2616	2126	2065	1904
8 月	1031	2424	444	604	24	33	1946	1419	2562	1267
9 月	974	2660	378	1350	35	21	2042	1059	2142	1180
10月	944	3315	444	604	24	33	1946	1419	2209	6839
11月	873	6420	487	7852	34	436	1626	9343	2059	12918
12月	802	2094	716	1533	34	333	1896	7719	2271	3707
總計	11494	23738	4951	21955	438	1834	27093	39457	27156	38859

續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(二)

違行為 件數	11. 不依規定迴車		12. 酒醉駕車		13. 機車超速製 造噪音或危 險方式駕駛		14. 闖紅燈		15. 闖平交道	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	1037	457	64	49	350	335	11176	11651	89	78
2 月	290	579	28	63	393	235	8034	11446	171	125
3 月	527	573	44	60	538	557	9506	10995	111	124
4 月	459	332	66	37	305	690	9435	11231	107	165
5 月	402	308	59	45	293	679	7359	10505	96	80
6 月	323	315	35	33	518	443	10692	9167	74	67
7 月	451	338	44	37	808	960	11473	11734	79	34
8 月	704	349	43	35	524	749	10341	5636	67	33
9 月	513	443	30	31	962	388	8018	5419	111	41
10月	395	1413	26	112	153	2028	8425	14087	129	271
11月	309	3490	46	206	269	6471	7499	18745	94	566
12月	345	2446	56	169	345	1053	7718	10142	78	247
總計	5755	11043	541	877	5458	14588	109676	130758	1206	1831

續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(三)

違行為 件數	16. 患病駕車		17. 營業客車拒載短程或故意繞道行駛		18. 不在未劃分標線道路中 央右側駕車		19. 按鳴喇叭不依規定或逾規定音量		20. 使用燈光不依規定者	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	17	28	220	26	39	17	10043	4408	170	121
2 月	8	23	203	10	25	26	8184	3723	196	144
3 月	16	22	153	6	29	48	8724	3127	125	136
4 月	24	33	105	6	47	42	4232	4032	137	124
5 月	11	12	64	61	34	61	3829	2221	164	124
6 月	19	30	41	6	24	49	3240	2931	179	109
7 月	34	10	66	64	62	34	3999	4010	177	109
8 月	24	15	86	159	56	33	5578	1040	233	107
9 月	27	10	78	152	35	19	4901	1546	494	77
10月	11	68	69	834	52	228	4455	10924	196	753
11月	12	95	67	2277	40	407	4356	17096	155	1904
12月	15	72	66	738	54	168	4159	3657	114	727
總計	218	418	1218	4339	497	1132	65700	58715	2340	4435

續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(四)

違規事件數	21. 行近行人穿越道未減速或不讓行人		22. 其他未依規定減速慢行		23. 會車未保持適當距離		24. 山坡路上未依規定駕車		25. 不依規定倒車	
月年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	588	123	1020	362	72	64	15	9	86	58
2 月	260	138	773	426	64	91	22	11	74	67
3 月	238	131	770	396	71	77	12	22	63	55
4 月	128	119	600	422	65	82	16	24	70	49
5 月	180	91	480	364	103	63	12	21	73	65
6 月	112	79	437	311	82	74	18	18	60	93
7 月	217	55	601	351	137	74	17	21	89	70
8 月	256	95	616	503	134	103	10	25	71	188
9 月	155	70	440	292	118	72	13	15	87	101
10月	197	806	614	346	79	835	14	351	75	1699
11月	192	1090	568	374	69	1043	11	555	69	2705
12月	127	340	540	327	72	692	9	91	65	1477
總計	2650	3137	7459	4474	1066	3270	169	1163	882	6627

續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(五)

違規 件數	26. 違規停車		27. 違規臨時停車		28. 行車未保持安全距離		29. 車輛拋錨未依規定處理		30. 肇事致人傷亡或撞傷警員	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	50466	55101	5611	6226	745	235	22	25	475	1148
2 月	43974	58187	4244	6750	257	258	4	2	374	748
3 月	50668	56632	5085	5441	249	192	8	3	488	799
4 月	48575	71737	4760	8234	317	283	7	9	419	678
5 月	51223	68927	5793	9988	204	230	19	6	460	698
6 月	46251	65167	6819	10749	301	255	8	20	460	803
7 月	62397	66477	6581	8487	360	256	7	10	532	678
8 月	64287	63574	7588	7886	371	288	4	7	524	462
9 月	58212	57972	6484	7770	304	442	12	7	736	414
10月	58485	69354	6831	6360	229	1105	10	2353	600	960
11月	50758	69891	5331	5143	210	1429	11	2772	489	1449
12月	55623	91697	6347	5846	255	663	2	1140	659	1301
總計	640919	794716	71474	88880	3802	5636	114	6354	6216	10138

續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(六)

違行為 件數	31. 肇事逃逸		32. 其他違規 汽機車		33. 慢車定 違反規	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	213	170	305	385	2	7
2 月	149	219	325	301	5	5
3 月	189	290	301	639	2	3
4 月	198	237	338	730	8	2
5 月	205	232	270	715	4	3
6 月	151	223	266	425	1	31
7 月	239	198	313	275	3	4
8 月	291	84	329	453	2	8
9 月	207	205	249	363	16	3
10月	241	318	230	299	7	11
11月	198	271	289	4202	8	11
12月	273	262	392	1117	2	19
總計	2554	2709	3607	9904	60	107



續表 5.2 臺灣地區處理違反交通管理事件統計(七)

違行為 件數	34. 行人違反規定		35. 取締道路障礙		36. 營業小客車未帶或未辦執業登記証	
	75年	76年	75年	76年	75年	76年
1 月	1	3	4309	3035	1974	1272
2 月	13	12	2287	2666	1287	1130
3 月	15	6	3176	3295	1496	874
4 月	2	10	3223	2593	1429	741
5 月	3	24	3360	3121	1149	544
6 月	2	104	2861	2753	996	539
7 月	18	40	4183	3079	1286	680
8 月	6	24	3505	2799	1220	444
9 月	7	21	2923	2919	1454	442
10月	24	18	3795	2252	1364	1906
11月	5	51	2782	2620	1147	4954
12月	3	15	2529	3406	1227	1746
總計	99	328	38933	34538	16029	15272

資料來源：內政部警政署提供

- 1.停車管理功能未充分協調發揮。
- 2.停車收費體制尚未健全建立，無法反映實質成本。
- 3.停車空間有關法規有待檢討。
- 4.車輛使用未合經濟原則。
- 5.土地使用與停車空間未能良好配合。

因此，為解決嚴重之停車問題，除有賴加強執法外，應儘速對造成停車問題之影響因素，作分析檢討，研擬對策，以避免因違規停車所造成交通之擁擠混亂，而破壞了合理的生活環境。

針對上述所提各地區分類之十大違規行為，經表5.2資料整理綜合分析可得表5.3--台灣省十大交通違規行、表5.4--台北市十大交通違規行為及表5.5--高雄市十大交通違規行為如后。

若依台灣地區分類之交通違規行為按月別分析，則更能清晰地明瞭實施新修訂處罰條例後之實証效果。由表5.6可知，於三十六項違規行為分類中，比較民國七十六年七月後之違規事件與民國七十五年同期之違規事件，則可明顯地發現：民國七十六年七月一日起實施新修訂之「道路交通管理處罰條例」，並無發揮其預期阻遏交通違規，改善交通秩序之效果。法規之制定，在於透過宣導及執法的途徑，使個人能減少及降低其違規之可能；然由表5.6之違規資料顯示，交通違規事件並未因新修訂條例之實施而有顯著的下降。為瞭解新修訂條例施行之效果，茲將交通違規行為分為記點違規及無記點違規兩大類，進行實証分析。

#### 1.記點違規：

根據「台灣警務統計分析」中所列之違規行為，其中共有十四項是屬於記點之違規行為。由於記點制度為本次修訂處罰條例之主要革新，故以下將逐項分析其對駕駛行為之實際影響。

##### (1) 違反速率規定行駛（記一點）

由圖5-4可知，超速之違規行為並未因記點制度之存在而有降低之趨勢；即記點制並無約束超速違規之作用，可見記點數有再調整之必要。

##### (2) 不服或抗拒交通警察人員取締（記一點）

由圖5-5中之變動趨勢可知，若以短期的觀點視之，則處罰條例之修訂實施有其效果；但若以長期觀之，則顯見其違規數有升高之趨勢。

表 5.3 台灣省十大交通違規行為

排 名	七 十 五 年		七 十 六 年	
	違 規 行 為	所佔比率	違 規 行 為	所佔比率
1.	違 規 停 車	28.9%	違 規 停 車	33.3%
2.	闖 紅 燈	12.3%	超 速	17.0%
3.	超 速	11.9%	違 規 臨 時 停 車	11.7%
4.	不 遵 守 標 誌、標 線、號 誌 行 車	9.9%	闖 紅 燈	11.4%
5.	違 規 臨 時 停 車	9.8%	不 遵 守 標 誌、標 線、號 誌 行 車	7.7%
6.	按 鳴 喇 叭 不 依 規 定 或 逾 規 定 音 量	4.8%	按 鳴 喇 叭 不 依 規 定 或 逾 規 定 音 量	3.5%
7.	不 依 規 定 超 車	3.4%	不 依 規 定 超 車	2.3%
8.	道 路 障 礙	2.2%	爭 道 競 駛	2.1%
9.	不 依 規 定 轉 彎	2.0%	道 路 障 礙	1.6%
10.	營 業 小 客 未 帶 或 未 辦 執 業 登 記 証	1.4%	不 行 按 遵 行 方 向 駛	1.5%

表 5.4 台北市十大交通違規行為

排 名	七 十 五 年		七 十 六 年	
	違 規 行 為	所佔比率	違 規 行 為	所佔比率
1.	違 規 停 車	62.8%	違 規 停 車	56.9%
2.	不 遵 守 標 誌、標 線、號 誌 行 車	18.5%	不 遵 守 標 誌、標 線、號 誌 行 車	10.8%
3.	按 鳴 喇 叭 不 依 規 量 定 或 逾 規 定 音 量	4.2%	闖 紅 燈	4.5%
4.	道 路 障 礙	3.1%	超 速	4.2%
5.	闖 紅 燈	2.8%	按 鳴 喇 叭 不 依 規 量 定 或 逾 規 定 音 量	3.3%
6.	不 依 規 定 轉 彎	1.7%	不 依 規 定 轉 彎	3.2%
7.	超 速	0.9%	道 路 障 礙	2.3%
8.	不 按 遵 行 方 向 行 駛	0.8%	不 依 規 定 超 車	2.2%
9.	營 業 小 客 未 帶 或 証 未 辦 執 業 登 記	0.6%	行 經 交 叉 路 口 未 讓 行	2.1%
10.	未 依 規 定 減 速 慢 行	0.5%	不 按 遵 行 方 向 行 駛	1.5%

表 5.5 高雄市十大交通違規行為

排 名	七 十 五 年		七 十 六 年	
	違 規 行 為	所佔比率	違 規 行 為	所佔比率
1.	違 規 停 車	33.8%	違 規 停 車	30.3%
2.	不 遵 守 標 誌、標 線、號 誌 行 車	17.9%	不 遵 守 標 誌、標 線、號 誌 行 車	28.3%
3.	超 速	9.3%	超 速	23.0%
4.	闖 紅 燈	7.2%	闖 紅 燈	4.4%
5.	按 鳴 喇 叭 不 依 規 量 定 或 逾 規 定 音 量	6.9%	按 鳴 喇 叭 不 依 規 量 定 或 逾 規 定 音 量	2.1%
6.	道 路 障 礙	4.4%	道 路 障 礙	1.8%
7.	營 業 小 客 未 帶 或 証 未 辦 執 業 登 記	3.1%	不 服 或 抗 拒 交 通 警 察 人 員 取 締	1.5%
8.	不 依 規 定 超 車	2.8%	不 依 規 定 超 車	1.4%
9.	不 依 規 定 轉 彎	2.0%	營 業 小 客 未 帶 或 証 未 辦 執 業 登 記	1.3%
10.	不 服 或 抗 拒 交 通 警 察 人 員 取 締	1.7%	不 依 規 定 轉 彎	0.1%

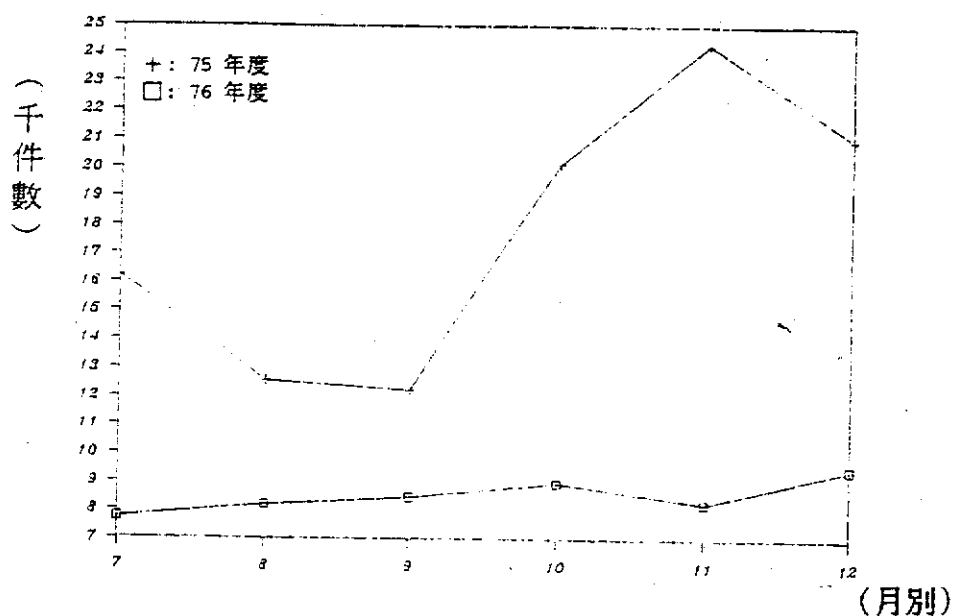


圖5-4 違反速率規定行駛事件變動趨勢(按月)

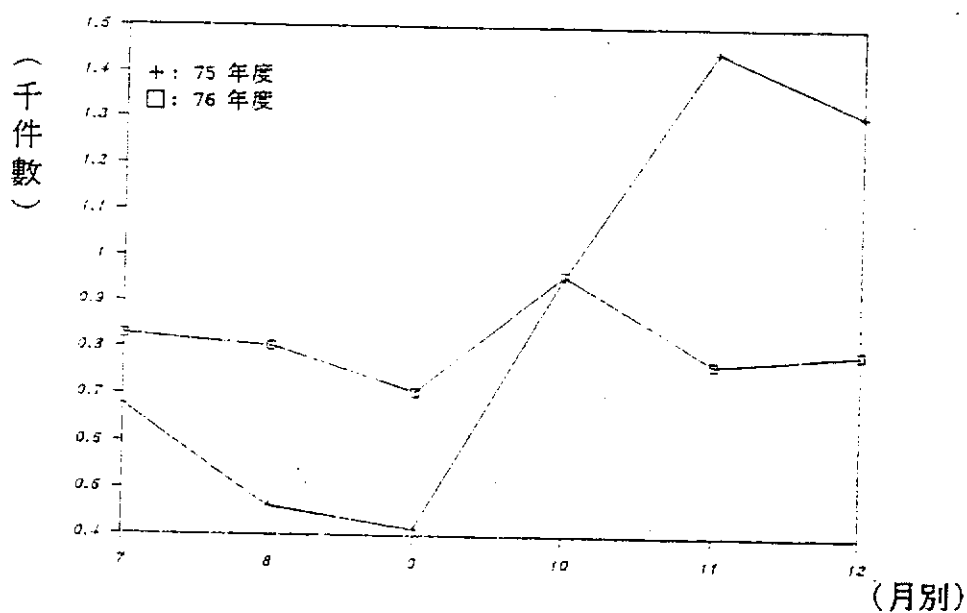


圖5-5 不服或抗拒交警取締事件、變動趨勢(按月)

(3) 其他不遵守標誌、標線、號誌行車 (記一點)

由圖5-6可知，新條訂條例實施後，有阻遏此項違規行為之效果，即駕駛人遵守交通設施指示行車之情況，較未實施前佳。

(4) 不按遵行方向行駛 (記一點)

由圖5-7可知，新修訂實施之處罰條例對此項違規行為毫無正面之影響；駕駛人仍我行我素，造成違規次數與日俱增。

(5) 爭道競駛 (記一點)

由圖5-8知，處罰條例之條訂實施，並未能導引駕駛人尊重路權之使用，而造成此項肇事因子到處充斥著，嚴重威脅個人之安全。

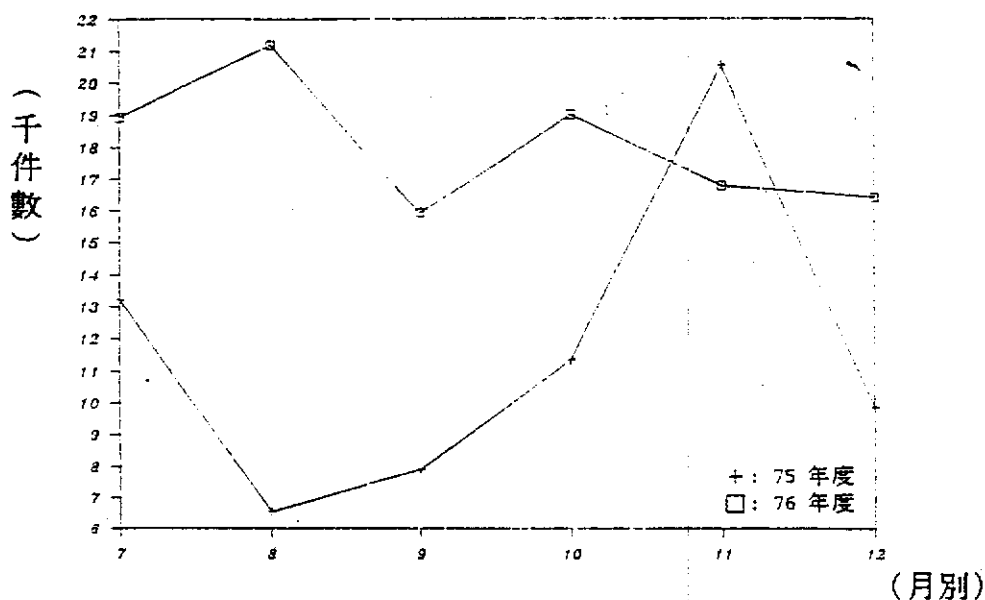


圖5-6 不遵守標誌、標線、號誌行車事件變動趨勢(按月)

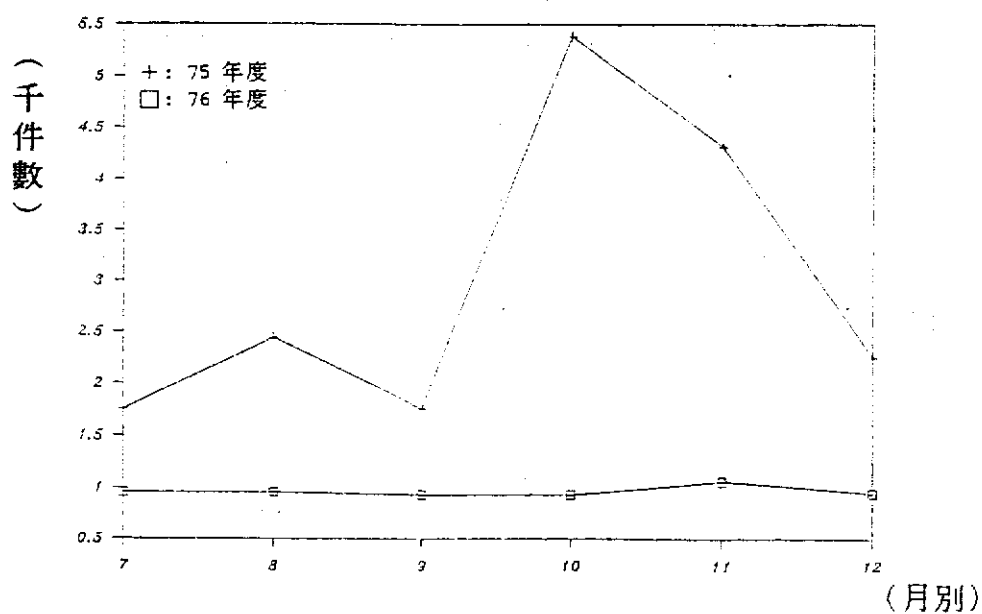


圖 5-7 不按遵行方向行駛事件變動趨勢 (按月)

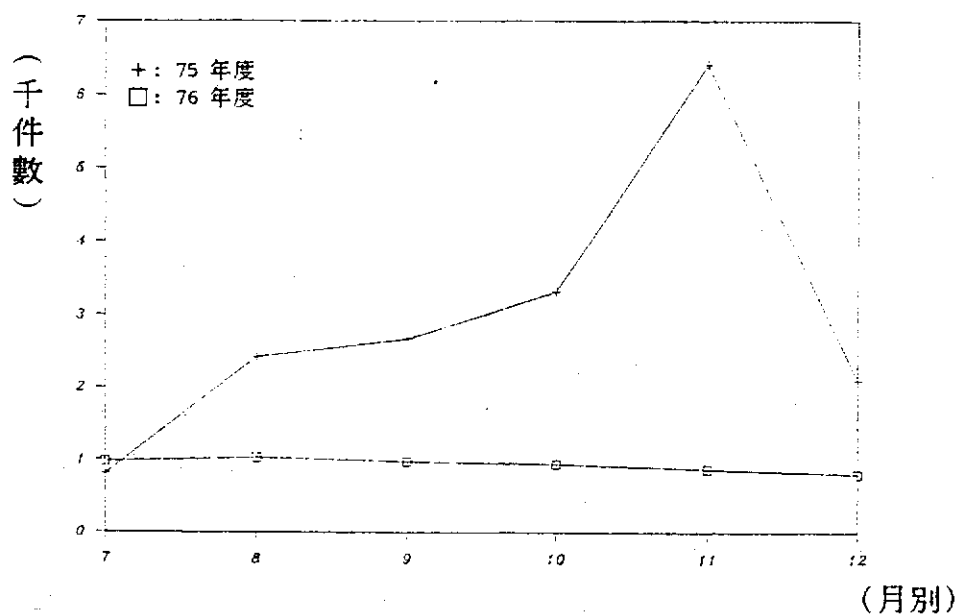


圖 5-8 爭道競駛事件變動趨勢 (按月)



(6) 行經交岔路口未依規定讓步 (記一點)

由圖 5-9 可知，記點制度之實施，並未能積極誘導駕駛人「禮讓駕車」之習慣，大家爭先恐後，因而造成嚴重之交通混亂。

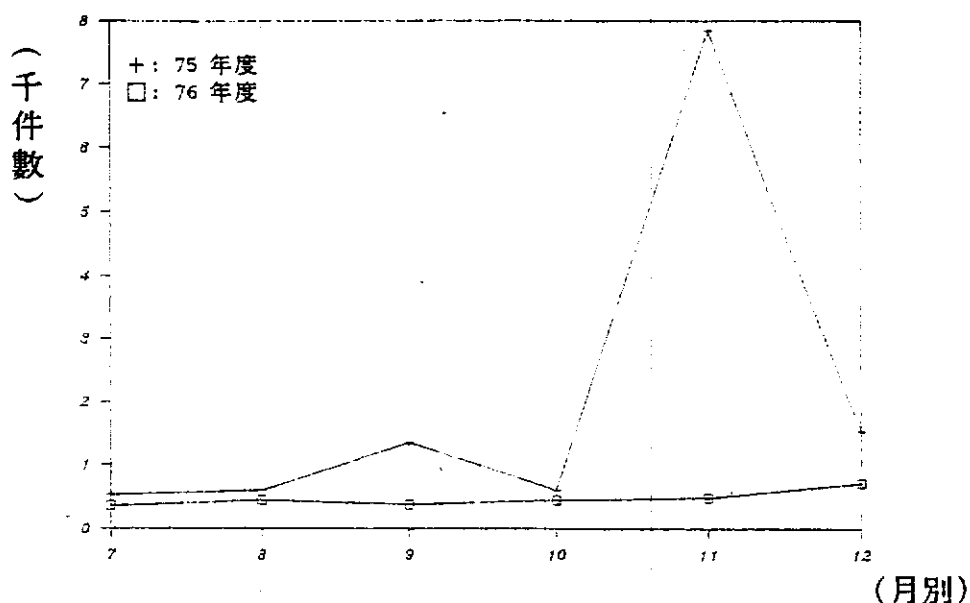


圖 5-9 行經交岔路口未依規定讓步事件變動趨勢 (按月)

(7) 聞緊急車輛警號不立即避讓 (記一點)

由圖 5-10 中可知，此項違規之頻度並不高，大多低於 50 件 / 月，唯在 11 月、12 月有較大變動。此顯示記點制對此項違規行為之影響約束力正與日遞減。

(8) 不依規定超車 (記一點)

由圖 5-11 知，記點制度實施初期確有其約束效力，而 11 月、12 月之巨大變動，顯示其對該項違規行為之規範，仍未見預期阻遏交通違規之持續效果。

(9) 不依規定轉彎 (記一點)

由圖 5-12 可知，記點制施行初期 (七月、八月、九月) 有阻遏交通違規之效力。但持續之效果卻不佳。

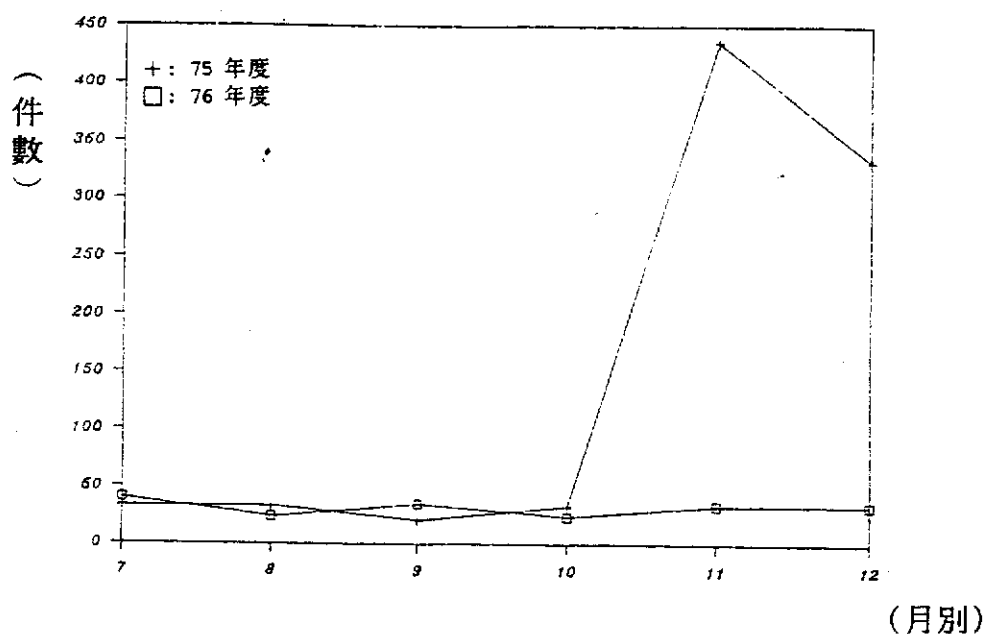


圖 5-10 聞緊急車輛警號不立即避讓事件變動趨勢 (按月)

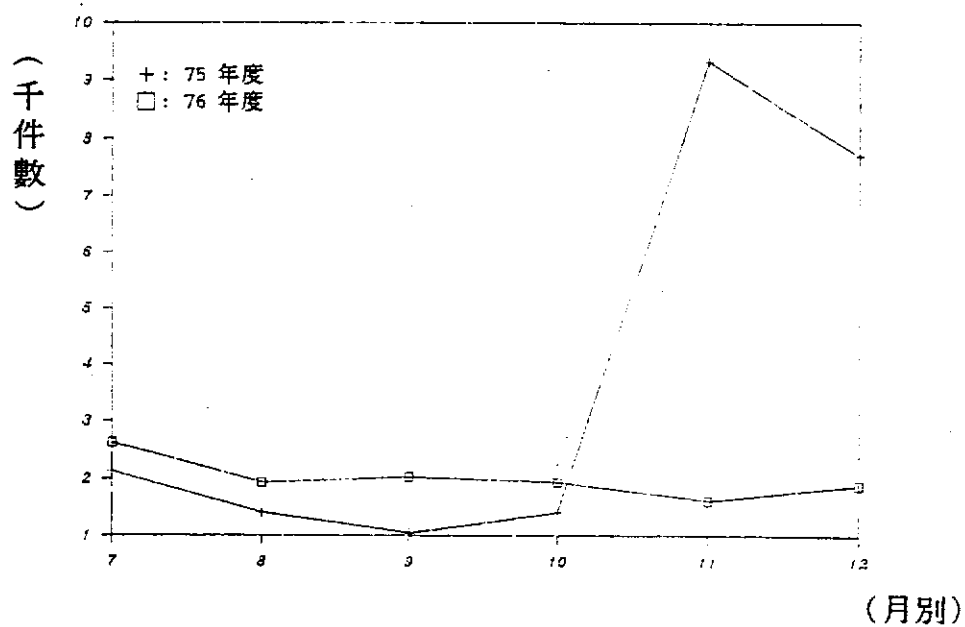


圖 5-11 不依規定超車事件變動趨勢 (按月)

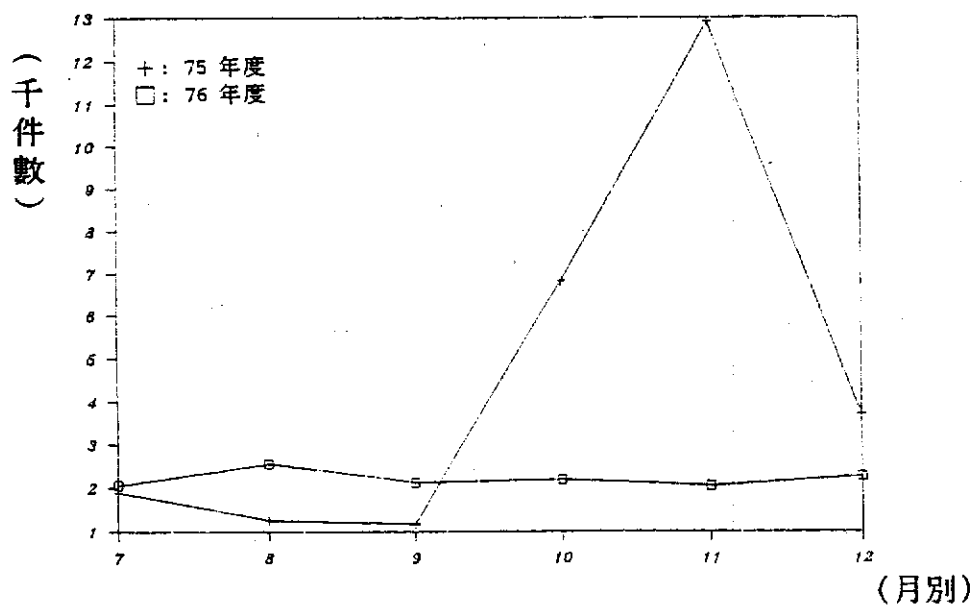


圖 5-12 不依規定轉彎事件變動趨勢 (按月)

(10) 不依規定迴車 (記一點)

由圖 5-13 可知，記點制對此項違規行為之約束力，其持續效果不佳。

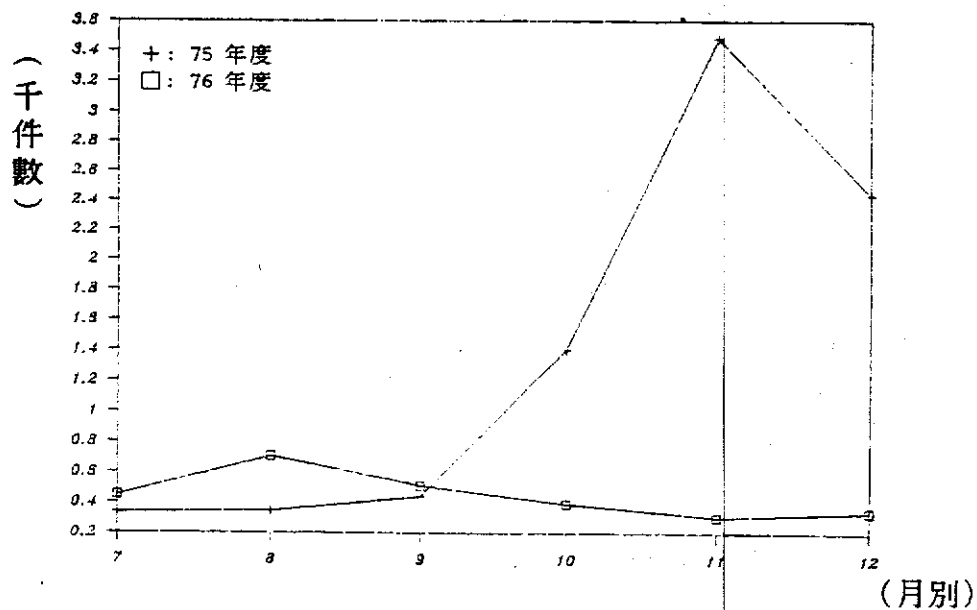


圖 5-13 不依規定迴車事件變動趨勢 (按月)

(11)酒醉駕車 (記二點)

酒醉駕車對其他駕駛人言，是一種潛在的危險，由圖5-14可知，記點制對此違規之持續效果並不佳；因此對酒醉駕車行為應參考國外記點制度，採逕行吊扣或吊銷駕照處分，以確保人車之安全。

(12)機車超速製造噪音或以危險方式駕駛 (記二點)

由圖5-15，記點制對此違規行為之約束效果亦不甚理想。由於機車這種落後車種的大量使用而引發的問題，在學理上幾乎無解，於是「混合車流」問題，便成為我國都市交通特有的亂源。

(13)闖紅燈 (記二點)

由圖5-16可知，記點制對闖紅燈行為之持續約束力並不盡理想。闖紅燈之行為嚴重威脅到與其垂直之幹道上車流的運作，一旦發生肇事，則整個路口將癱瘓難通，形成交通混亂。要阻遏此項違規，除加強交通安全教育宣導及良好的號誌設計外，最主要者，還在於駕駛人本身的自我約束，遵守號誌指示行車。

(14)闖平交道 (記二點)

由圖5-17知，此項違規行為於十月、十一月、十二月有極顯著之增加，使記點影響對違規駕駛人產生不了嚇阻作用。

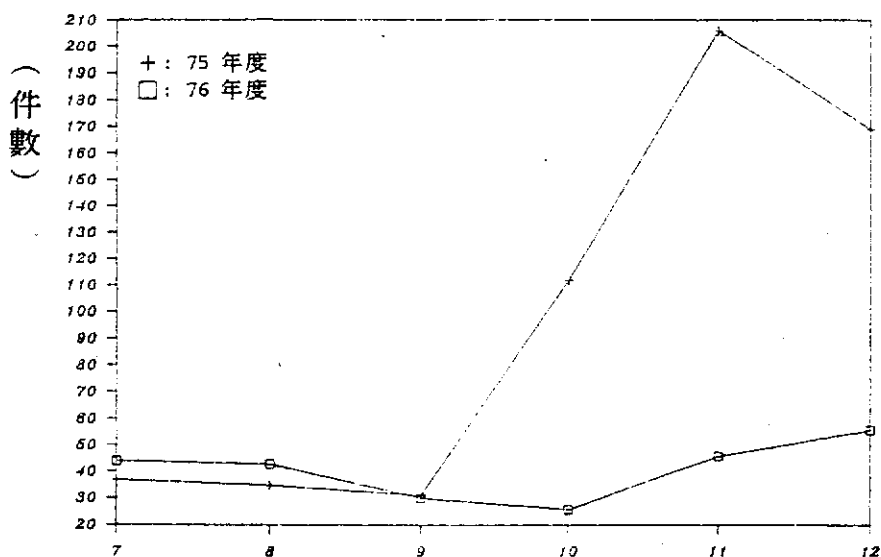


圖5-14 酒醉駕車事件變動趨勢(按月)

(月別)

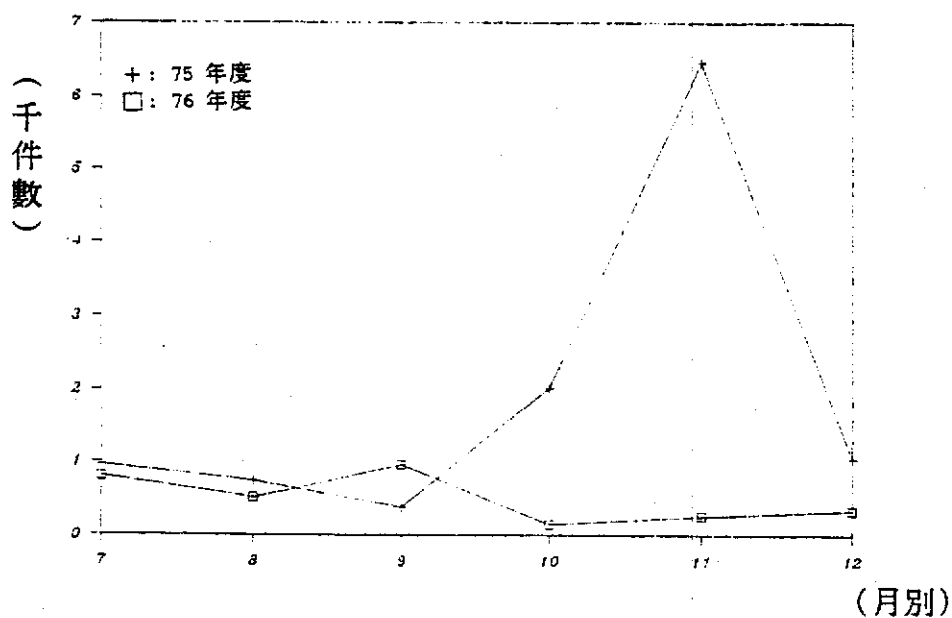


圖 5-15 機車超速製造噪音或以危險方式駕駛事件變動趨勢 (按月)

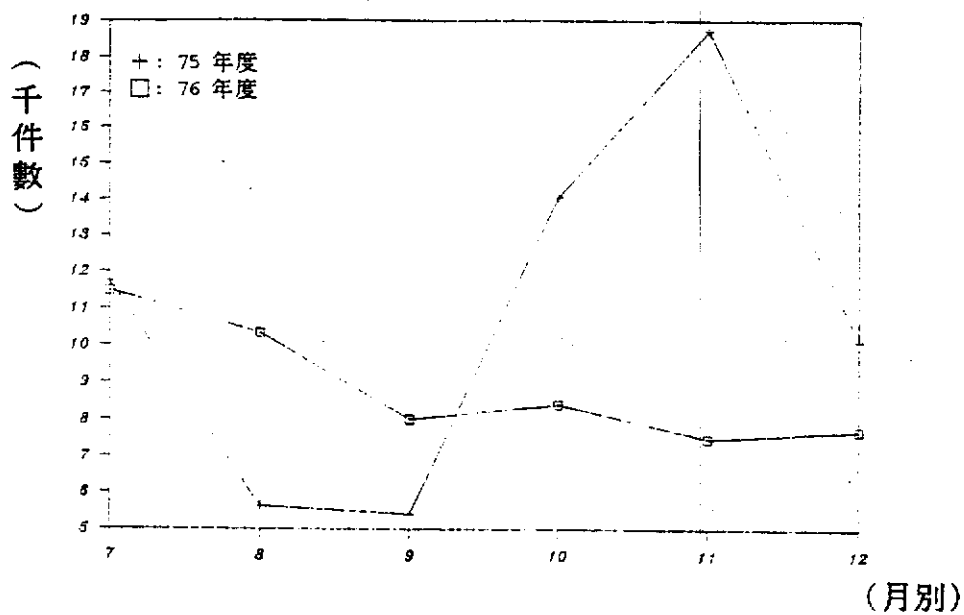


圖 5-16 闖紅燈事件變動趨勢 (按月)

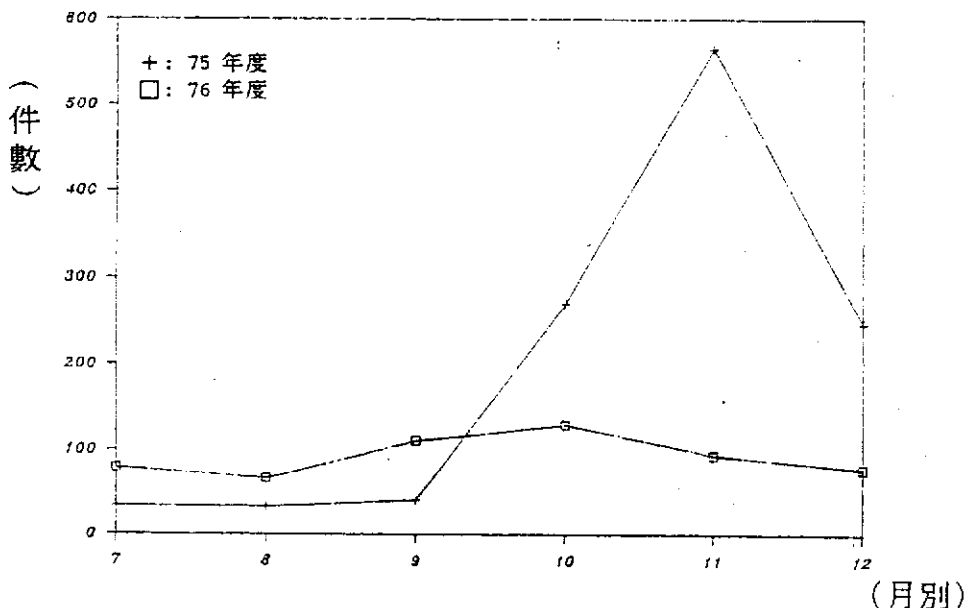


圖 5-17 臺北平交道事件變動趨勢(按月)

綜合上述各項記點違規行為之變動趨勢，可歸納以下兩個結論：

- (1) 由於實施新修訂處罰條例初期（七月、八月、九月）尚屬宣導、教育之階段，故並未加強取締，造成初期之記點違規件數會有下降之勢。
- (2) 根據本研究對一般駕駛及社會大眾所作之問卷調查分析所得結果顯示，一般駕駛及社會大眾對違規記點制度之認知結構，相當完整；幾乎有 83% 的民眾及一般駕駛明瞭記點制度的內容。然在其交通行為的表現上，卻有 94% 的駕駛人顯現違法的心態。因此由上述各項記點違規行為的變動趨勢圖上可知，於民國七十六年下半年所實施新修訂處罰條例期間，可以一般駕駛及社會大眾對於記點制度之認知程度為界而分成兩個時期；一、懵懂幼稚期；此時期的大眾正接受宣導、教育、加強對記點制度的認知。二、知法違法期；一般大眾經過宣導及教育的過程後，對法規之認知漸漸完備，但由於過去交警取締效果不彰，造成民眾心存僥倖心理而知法犯法，致使民國七十六年下半年

後期（十月、十一月、十二月）之違規次數與民國七十五年同期比較，則顯有大幅增加。

原先被寄予厚望之「道路交通管理處罰條例」中的違規記點措施實施至今，依上述分析可知，並無對駕駛人產生嚇阻作用，間接達到維持良好交通秩序之效果。以台北市為例，根據交通裁決所統計該項記點辦法實施至民國七十七年五月為止，因違規記點被完成吊扣駕照者共有七件，另三十件正在辦理通知中；至於因違規記點被吊銷駕照者，竟一件也沒有。違規記點制度實施近一年來，並未達到預期之嚇阻作用，究其原因在於記點制度本與的不健全及執法取締的效果不彰。因此，為真正阻遏違規行為發生，應針對現行記點制度作檢討修訂，並配合交通警察嚴格加強取締交通違規，才能達成記點制度預期改善交通秩序之效果。

## 2. 無記點違規

根據「台灣警務統計分析」中所列主要違規行為，其中共有二十二項為無記點違規行為。圖5-18至圖5-38為各項無記點違規行為之違規次數按月變動趨勢。由這些變動趨勢可看出其一致性，即：於處罰條例實施初期（七月、八月、九月）因政府加強對交通法規之宣導及教育，期使每一個駕駛人皆能熟諳新修訂之處罰條例而遵守交通法規，減少違規事件之發生，故在交通執法方面，並未嚴格取締交通違規，而採輔導說明的立場，期建立駕駛人對新修訂條例之完整認知，從而影響其不良之駕駛行為；故於實施初期，各項無記點之違規行為其違規次數與民國七十五年同期之資料相較下，乃呈下降之勢；此非因新修訂條例之施行成效，而是交通執法人員尚未加強嚴格取締之果。

至於民國七十六年下半年後期之施行期間，由於警方加強取締違規，故可見違規次數明顯增加。然交通執法單位能取締如此高頻度之違規行為，乃導於社會上仍有大量的違規活動存在；而這些違規活動頻度則遠高於實際被取締之違規次數。依台北市警方之估計，目前交通違規之取締率約為萬分之六〔註十一〕，若以此反推台北市一日之交通違規活動則高達4157,452件。因此，由各項交通違規被取締次數觀之，則顯而易見地，新修訂處罰條例之施行，對違規之駕駛行為並未具敏感之正面警惕效果。

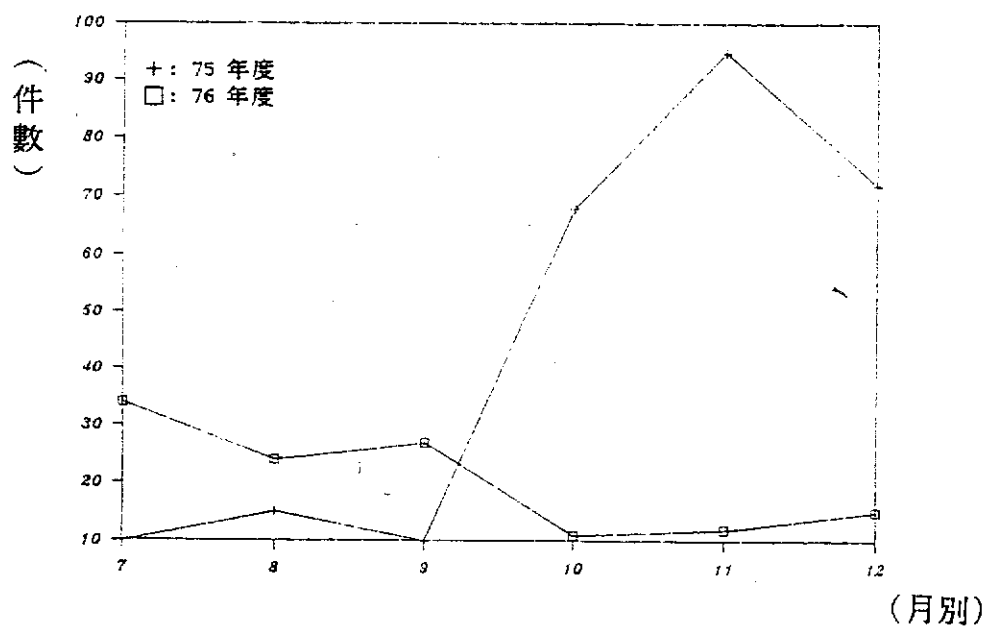


圖 5-18 患病駕車事件變動趨勢(按月)

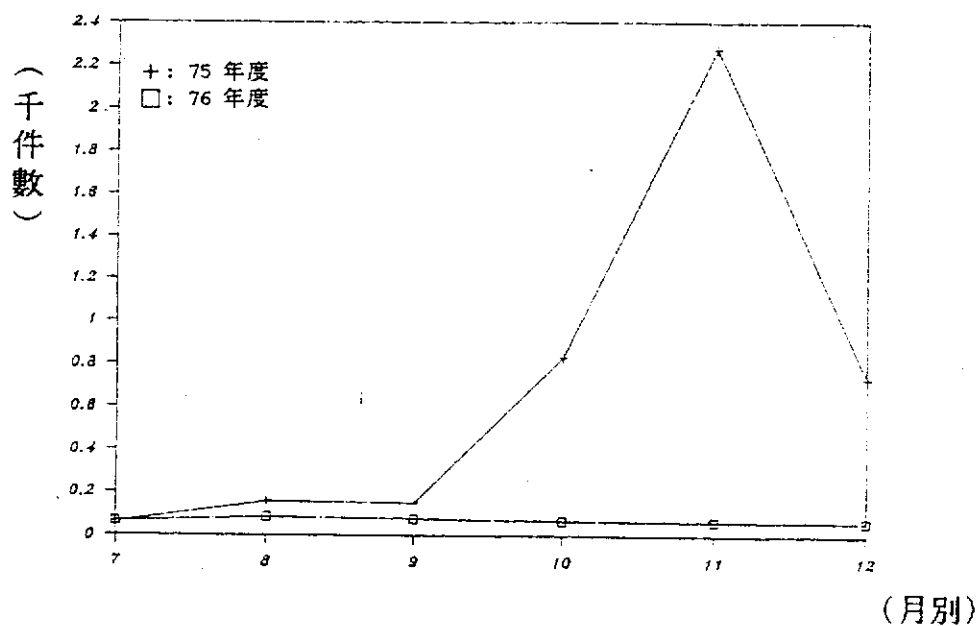


圖 5-19 營業客車拒載短程或故意繞道行駛  
事件變動趨勢(按月)



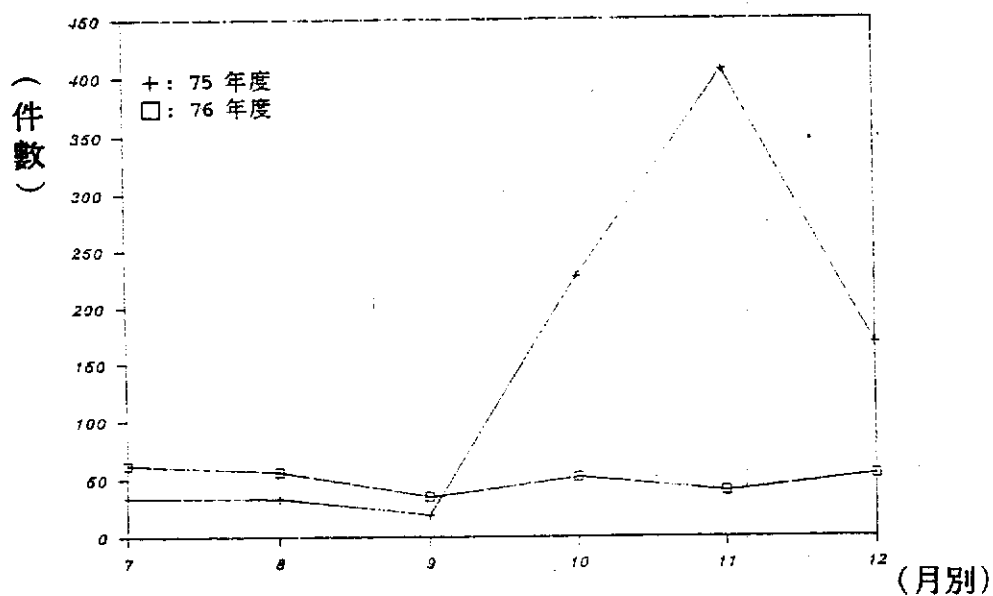


圖 5-20 不在未劃分標線中央右側駕車事件  
變動趨勢 (按月)

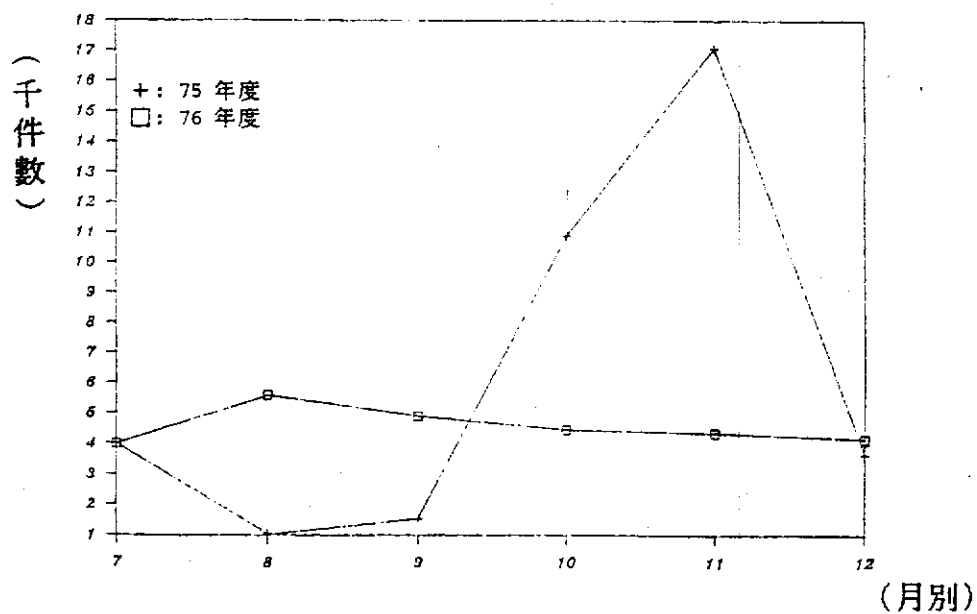


圖 5-21 按鳴喇叭不依規定或逾規定音量事件  
變動趨勢 (按月)

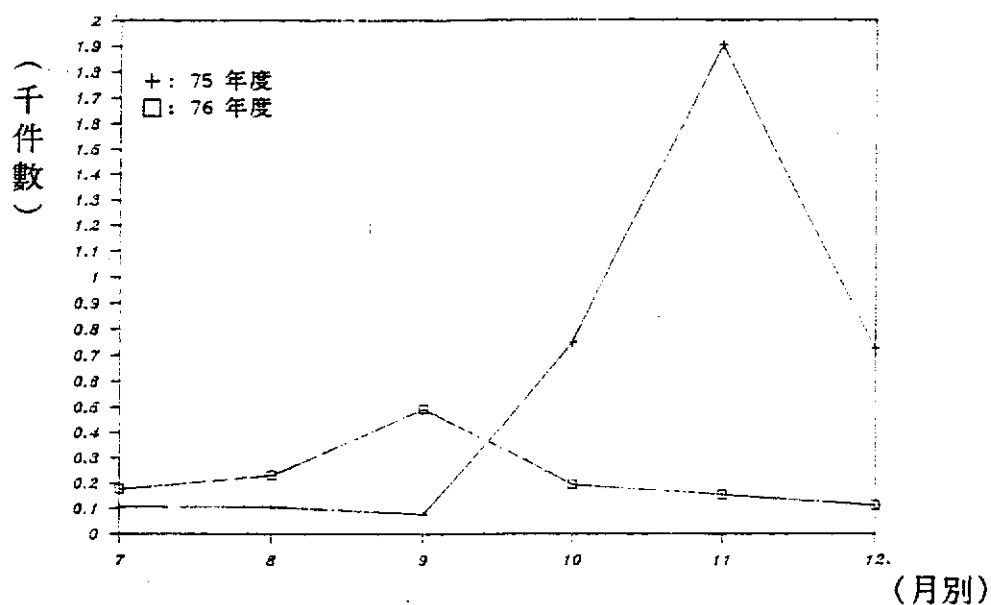


圖 5-22 使用燈光不依規定事件變動趨勢 (按月)

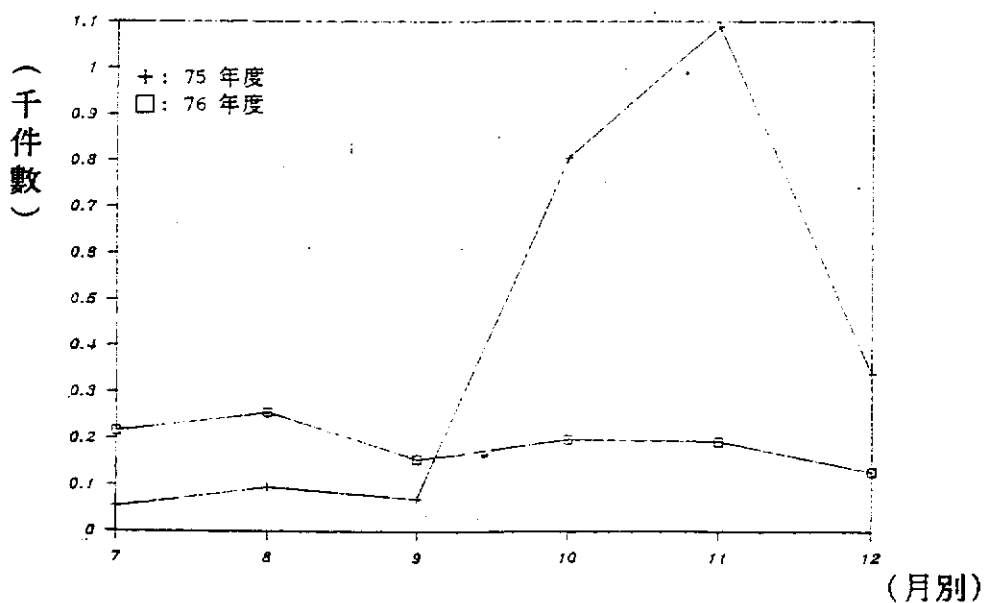


圖 5-23 行近行人穿越道未減速或  
未讓行人事件變動趨勢 (按月)

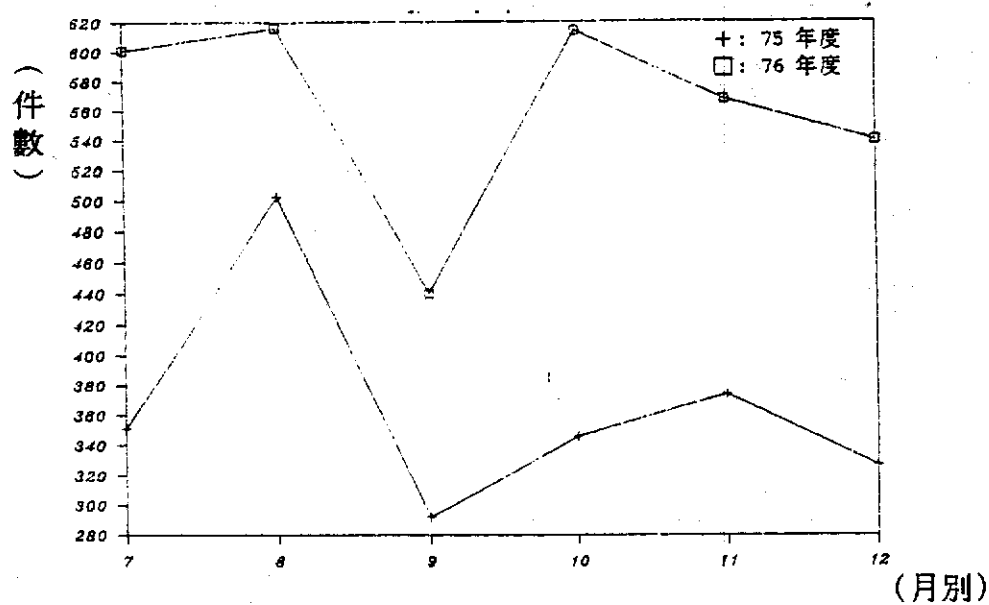


圖 5-24 未依規定減速慢行事件變動趨勢 (按月)

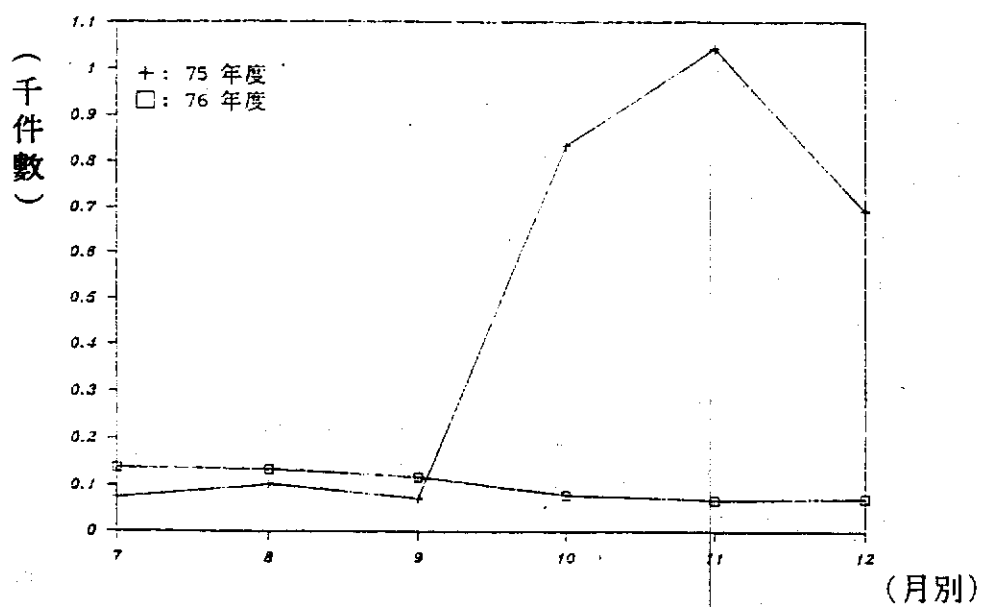


圖 5-25 會車未保持適當距離事件變動趨勢 (按月)

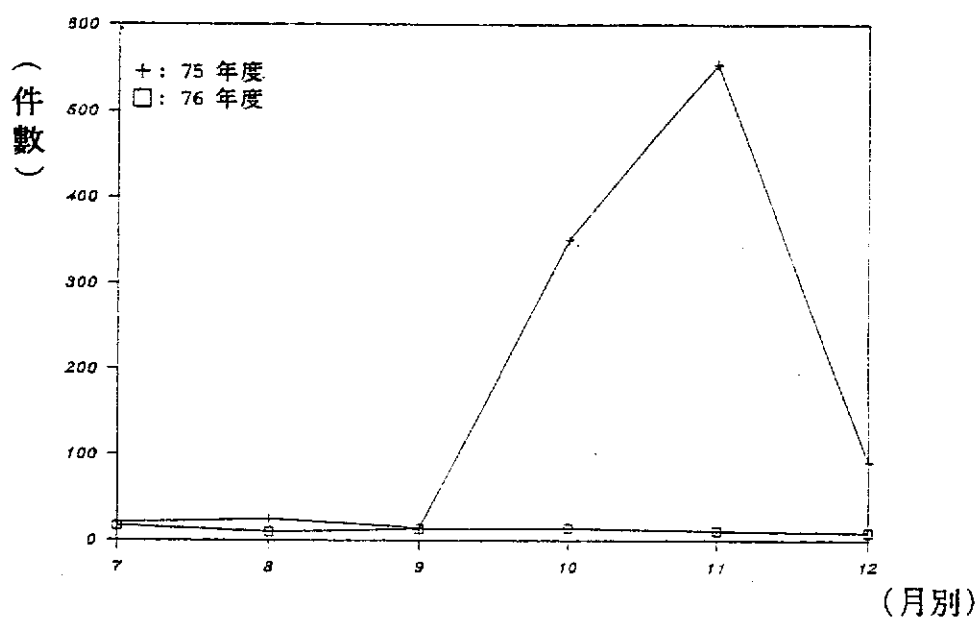


圖 5-26 山坡路上未依規定駕車事件變動趨勢 (按月)

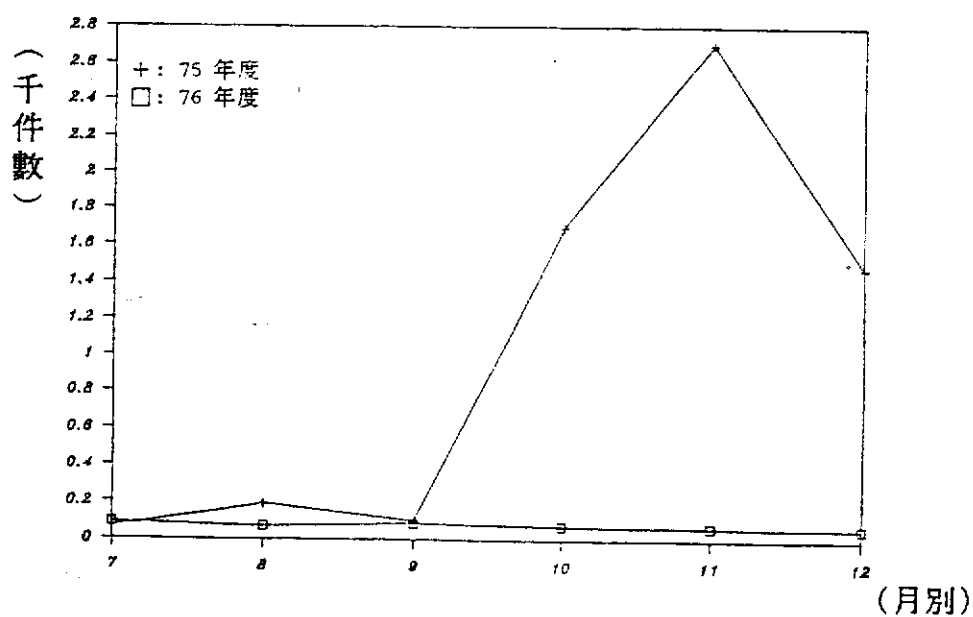


圖 5-27 不依規定倒車事件變動趨勢 (按月)

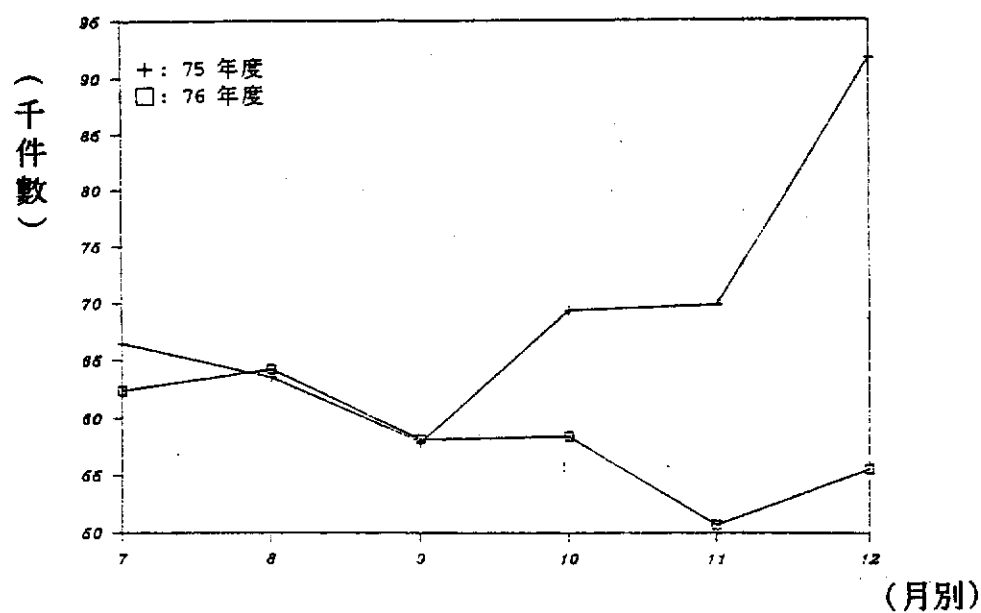


圖 5-28 違規停車事件變動趨勢 (按月)

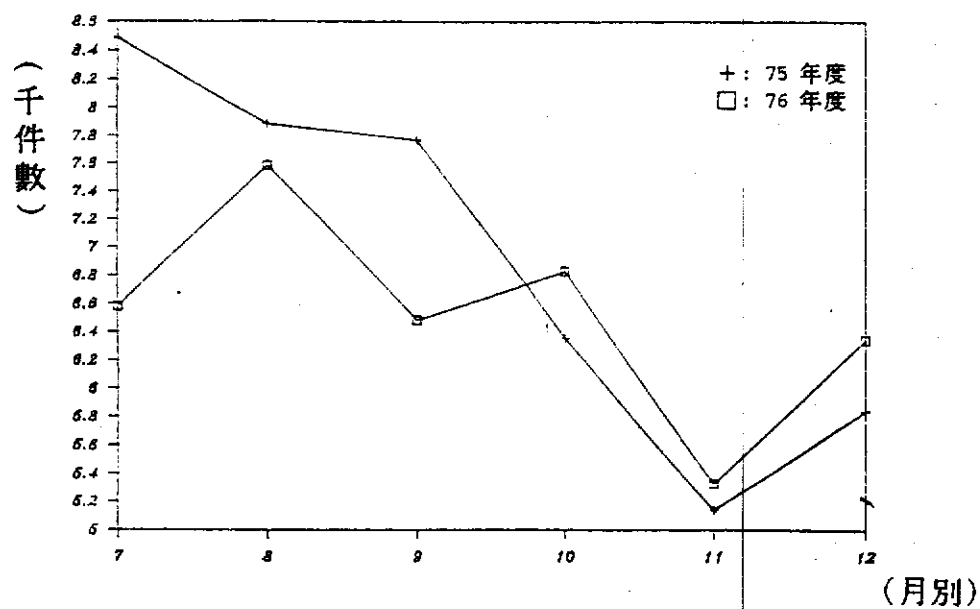


圖 5-29 違規臨時停車事件變動趨勢 (按月)

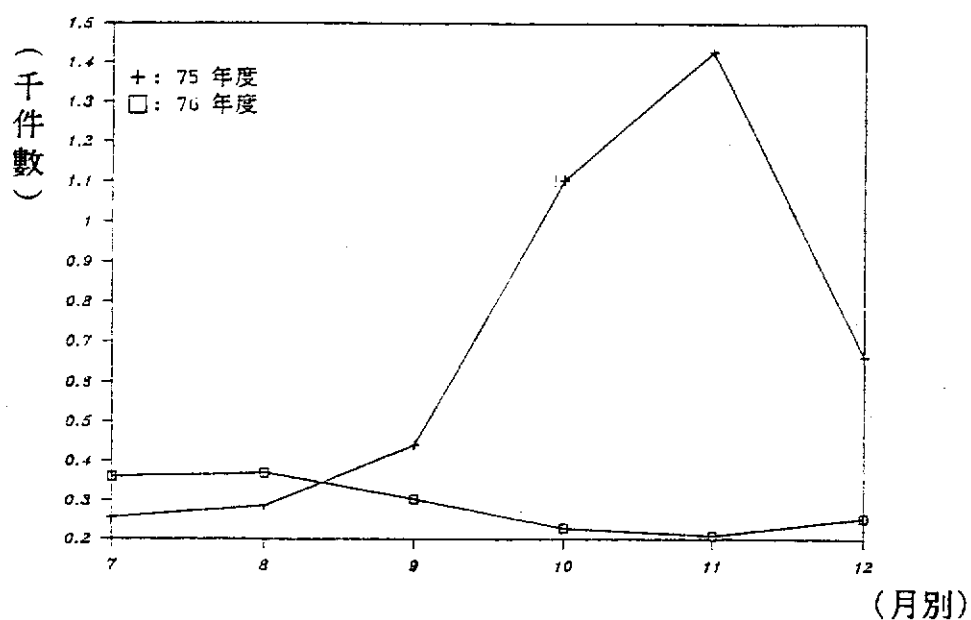


圖 5-30 行車未保持安全距離事件變動趨勢 (按月)

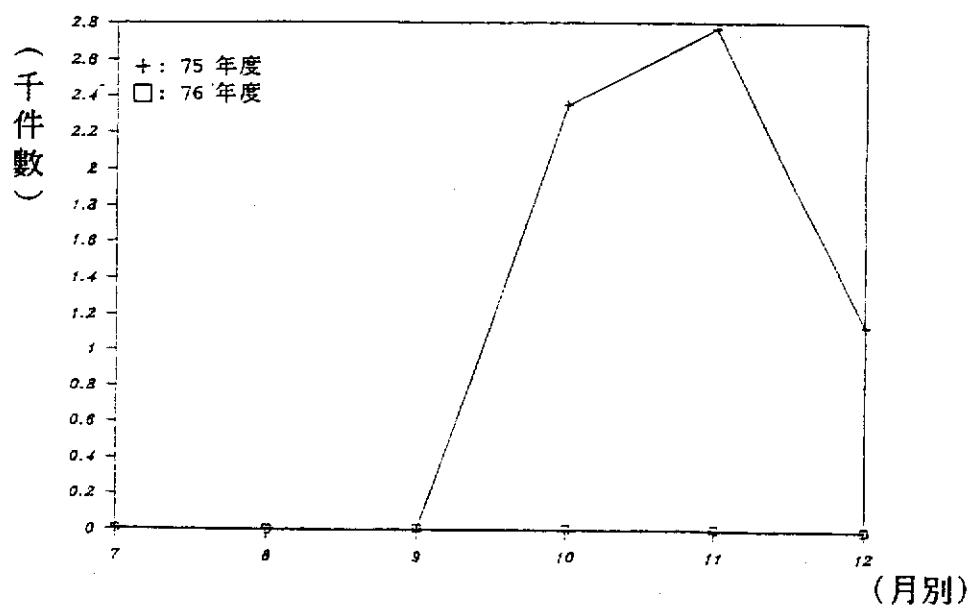


圖 5-31 車輛拋錨未依規定處理事件  
變動趨勢 (按月)

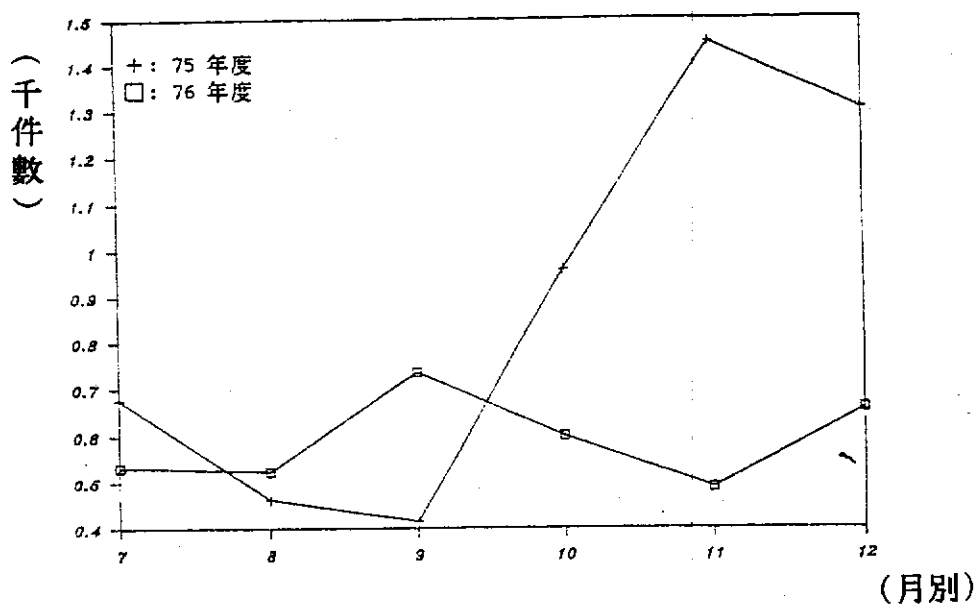


圖 5-32 肇事致人傷亡或撞傷警員事件  
變動趨勢 (按月)

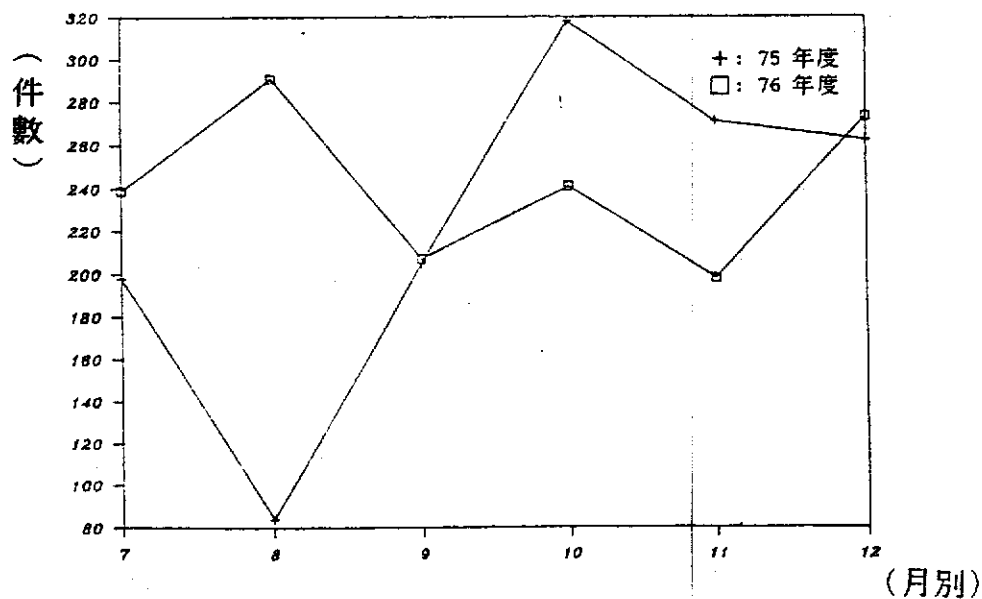


圖 5-33 肇事逃逸事件變動趨勢 (按月)

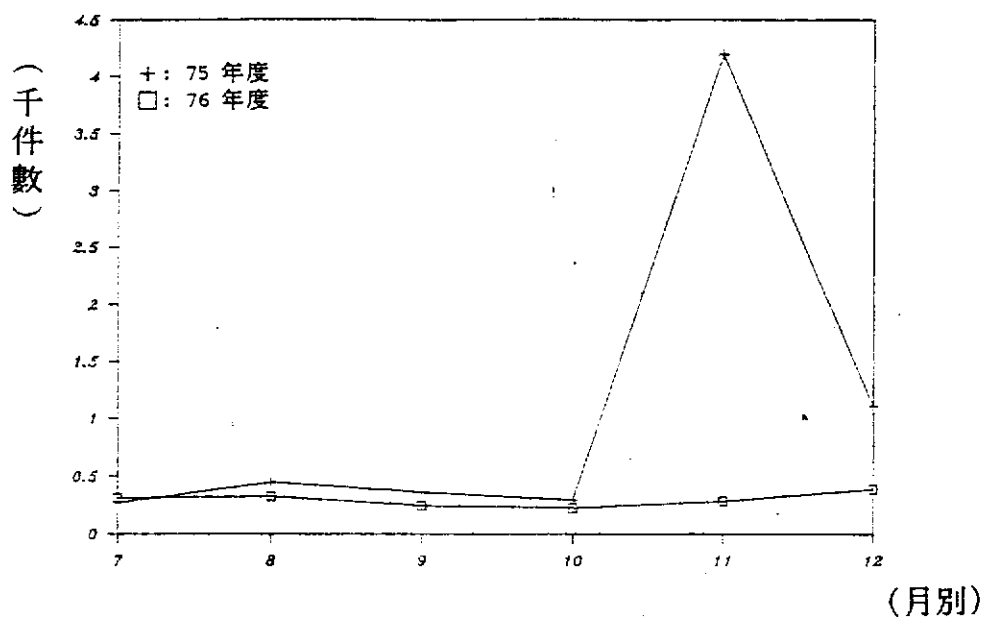


圖 5-34 其他汽機車違規變動趨勢 (按月)

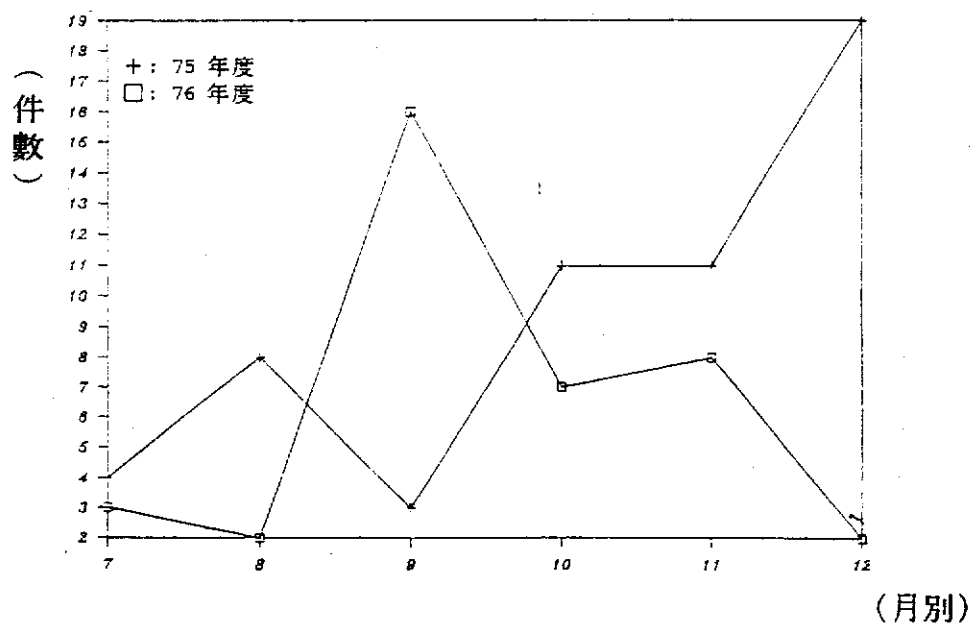


圖 5-35 慢車違反規定事件變動趨勢 (按月)



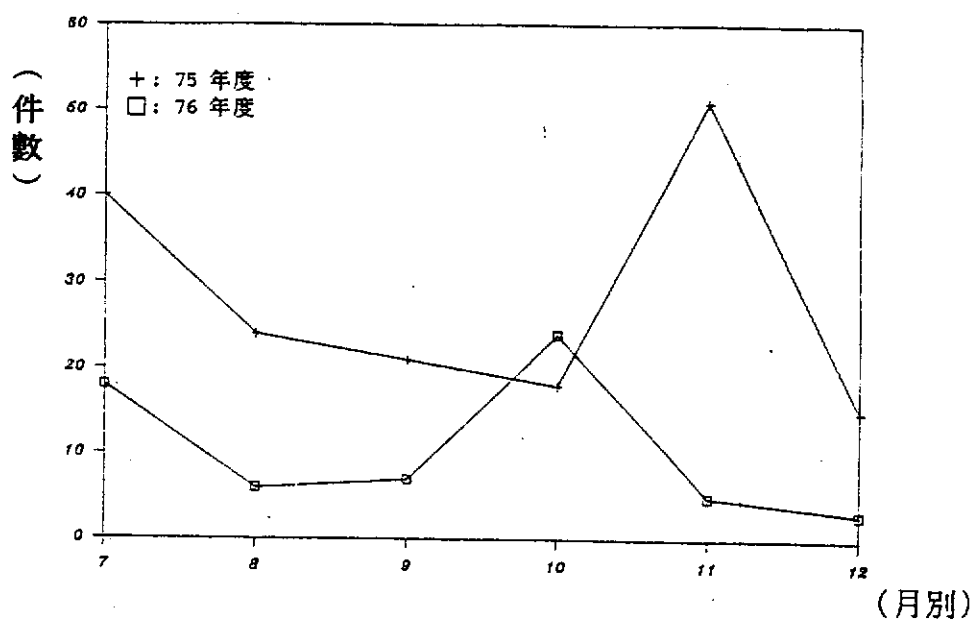


圖 5-36 行人違反規定事件變動趨勢 (按月)

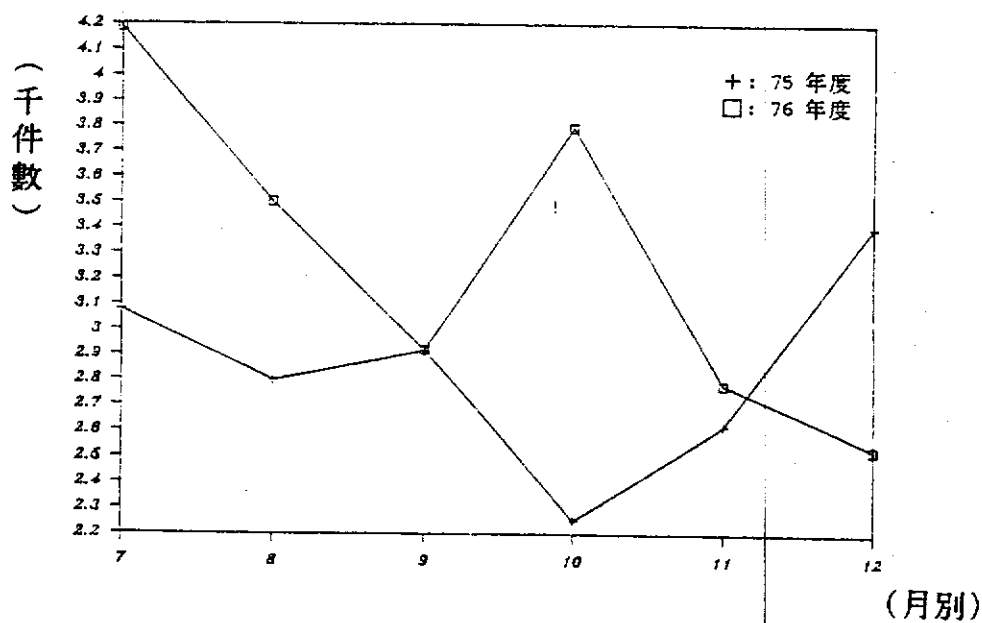


圖 5-37 取締道路障礙事件變動趨勢 (按月)

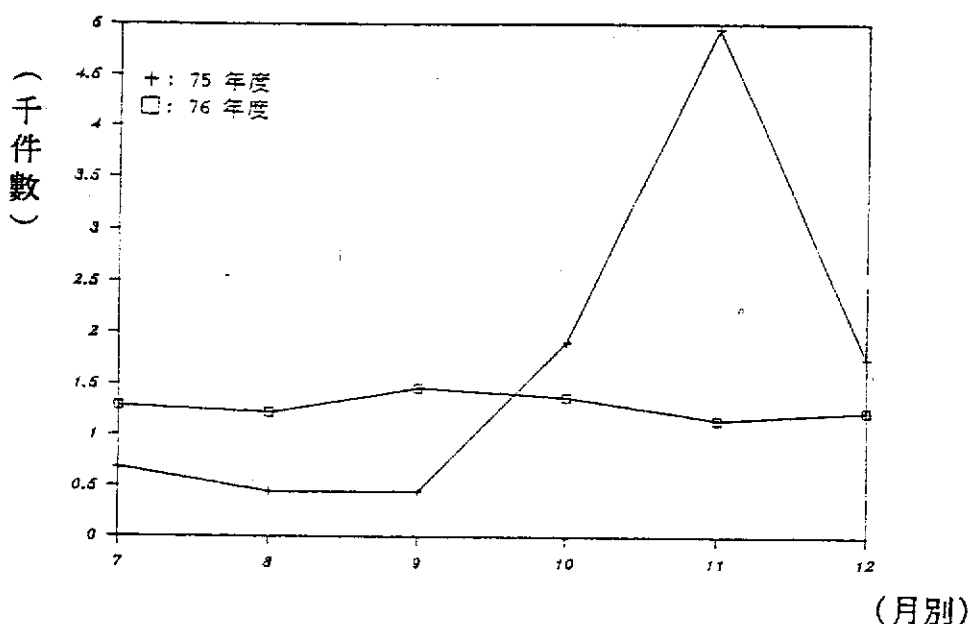


圖5-38 營業小客車或未辦執業登記証事件  
變動趨勢 (按月)

## 5.2 郵繳罰鍰實証效益

「郵繳罰鍰」為本次修訂處罰條例重點之一，為便民利民之措施。其目的在於使違規行為人能於接獲違反道路管理事件通知單後，若其認為舉發之事實與違規情形相符合時，得不經裁決，逕行於法定期限內（接獲罰單十五日內）自動到郵局或指定之金融機構，依其張貼之「繳納交通違規罰鍰須知」表內，按違規條款查對所須繳納罰鍰之金額，並查對罰鍰應寄交處所之郵政劃撥帳號及住址後，利用郵繳罰鍰；以去除過去違規行為人必須到戶籍所在地之警察分局或公路監理所站等裁決機構繳納罰鍰之陋規。

自從民國七十六年七月一日實施新修訂處罰條例至今，已近一年。在此段施行期間內，交通違規行為之發生雖不可免，然今取締之違規行為人卻不必再南北奔波之戶籍所在警、監機關繳納罰鍰，而可直接透過郵局或金融機構之代辦作業，郵繳罰鍰。根據表5.6 台灣地區各警察機關受理交通違規郵繳罰鍰案件統計資料顯示，自民國七十年七月至民國七十七年三月間，郵繳利用率由2.6%遞增至10.7%，有逐

月增加之趨勢，其平均增加率為1%另由表5.7可知，自處罰條例實施至今，省、市間之郵繳利用率有明顯的差異；以警察機關受理郵繳罰鍰案件比例言，高雄市民之郵繳利用率為最高，其平均利用率為18.33%；台灣省各縣、市市民之郵繳利用率為次，其平均利用率為11.96%；台北市民之郵繳利用率最低，其平均利用率僅有5.5%，但因台北市之銀行亦有受理繳納違規罰鍰之服務，故其利用率有低估之現象。

表5.6 台灣地區各警察機關受理交通違規郵繳罰鍰統計

類別 年 月	可利用郵繳案件數	利用郵繳案件數	郵繳利用率
76年 7 月	139,655	3,655	2.6%
8 月	132,551	7,741	5.8%
9 月	132,654	8,508	6.4%
10月	122,912	8,742	7.1%
11月	137,779	10,796	7.8%
12月	147,002	12,702	8.6%
77年 1 月	165,204	17,173	10.4%
2 月	184,429	20,144	10.9%
3 月	209,487	22,432	10.7%

表5.7 台灣地區警察機關受理省、市郵繳罰鍰統計

類別 年 月	台灣省	台北市	高雄市
76年 7 月	4.9 %	1%	8.4 %
8 月	9 %	2%	15.4 %
9 月	10.2 %	3.4%	21.4 %
10月	11.1 %	4.1%	14.8 %
11月	11.7 %	4.5%	21.2 %
12月	12.3 %	6%	15.2 %
77年 1 月	16.0 %	6.9%	27.3 %
2 月	16.0 %	8.1%	25.0 %
3 月	14.1 %	8.6%	19.4 %
平 均	11.96%	5.5%	18.33%

在公路監理部門方面，以民國七十七年四月份台灣省公路局民眾自動繳納交通違規罰鍰件數統計表(表 5.8)可知，民眾之平均郵繳利用率為30.3%，其中以台中區受理郵繳案件之比例最高，其利用率為38.6%；新竹區受理郵繳案件之比例為最低，其利用率為22.9%。

表 5.8 台灣省公路局民眾自動繳納交通違規罰鍰件數統計(77.4月)

類別 區別	可利用郵繳案件數	利用郵繳案件數	郵繳利用率
台北區監理所	13,909	4,369	31.4%
新竹區監理所	8,818	2,021	22.9%
台中區監理所	9,157	3,535	38.6%
嘉義區監理所	6,443	1,821	28.3%
高雄區監理所	6,396	1,783	27.9%
合 計	44,723	13,529	30.3%

備 註：本資料不包括裁決所裁處之件數

此次開辦郵繳交通違規罰鍰，鼓勵及方便民眾自動繳納違規罰鍰，暨可不經裁決程序以簡化作業，且可便利民眾就近至郵局(或指定金融機構)繳納，以提高民眾之時間效用。觀其上述成效，公路監理機關受理之郵繳利用率較警察機關受理者為高；但其郵繳利用率皆未及50%，其便民之效果並不顯著。綜觀之，雖然其郵繳利用率有提高之勢，然其增加之幅度並不顯著；為期民眾能充分利用郵繳罰鍰作業，日後應針對此項便民措施，加強宣導與檢討改進，使民眾樂於利用，其郵繳利用率將可逐漸提昇至預期目標。

## 第六章 結論與建議

### 6.1 結論

#### 1.問卷綜合結論：

##### (1)客貨運輸業

- A.客貨運輸業者及駕駛人對處罰條例之認知程度、交通警察執法活動及取締標準、法令宣導的充分與否，因不同的地域而有差異。
- B.處罰條例實施前後，違規頻度與被取締頻度無顯著差別。
- C.法令之宣導媒介以電視報導為最佳，其次為報紙報導，再次為收音機廣播。
- D.除客運業之超速及貨運業之超載外，違規停車為另一嚴重之交通違規行為。
- E.認知程度的高低與政府對該地區所作法令宣導的程度成正比。
- F.多數業者認為政府對處罰條例宣導不夠，執法上亦不夠徹底。

##### (2)一般大眾

- A.違規行為被取締機會太低，民眾傾向於違規。
- B.違規駕駛的因素中，以 "趕時間" 之考慮比率最高 ( 佔 60% )，其次為 "駕駛安全" 的考慮 ( 佔 32% )，再次為 "有無交通警察在場" 的考慮 ( 佔 19% )，最後才考慮違規被取締的機會及處罰的輕重 ( 佔 8% )；由此可知，一般大眾以個人的利益為優先考慮因素，至於違規被取締的機會及違規的處分後果，則甚少考量。於此反映出一般大眾漠視公權力的威信及法規的規範功能，極為嚴重。
- C.70%的民眾認為交通警察對取締違規行為應持「對違規駕駛，先行勸導，勸導無效才取締」的態度。由此可知，多數的民眾仍存僥倖的心理而違規。
- D.80%以上之民眾認知處罰條例，且知道郵繳罰鍰措施。
- E.政府未來宣導法規之媒介效率：電視報導 > 報紙報導 > 收音機廣播。
- F.民眾對處罰條例之認知程度，因地域性、性別、職業類別、駕駛車種及駕駛年資之不同，而有顯著差異。

### (3) 監理人員

- A. 對處罰條例之認知程度有地域性之差異。
- B. 民眾對記點制度反應不佳。
- C. 根據其實際處理違規繳納罰鍰案件言，「加重罰鍰」及「違規記點」，無顯著阻遏違規之效果。
- D. 92.6% 之人員認為目前最嚴重之交通問題為「駕駛人不夠守法」。
- E. 45.4% 之人員認為違規點數應依駕駛人與車主分別記於其駕照及行照，記點制度才能落實。

### (4) 交通警察人員

- A. 絕大多數之交通警察人員對於新修訂之處罰條例均甚熟悉，而能據以執法，然其對處罰條例之認知程度則有地域性之差異。
  - B. 取締行人違規，在執行上困難程度最高。
  - C. 「加重罰鍰」及「違規記點」措施，依交通警察執勤經驗言，有阻遏交通違規之勢。
  - D. 「違規者之態度」對執法活動之進行影響最大。
  - E. 共同認為目前最嚴重之交通問題為「駕駛人不夠守法」，其次為「警力不足」。
  - F. 「只要違規就馬上取締」之執法標準，最為交通警察所認同。
  - G. 平均告發違規率太低。
  - H. 37.5% 交通警察認為違規點數應依駕駛人與車主分別記於其駕照及行照，記點制度才能落實。
2. 此次開辦郵繳交通違規罰鍰之實証效益，公路監理機關之郵繳利用率(30.3%)較警察機關受理者(10.7%)為高；但其郵繳利用率皆未及50%；以及警察機關受理之郵繳案件之各月利用率而言(76年7月~77年3月)，雖然其郵繳利用率有提高之勢，然其增加之幅度極小(平均僅有1%)，其便民之效果並不顯著。
3. 「道路交通管理處罰條例」修訂實施後，對駕駛行為並無具敏感性及警惕性效果。違規問題之嚴重是不爭的事實；從違規事件的頻度、違規行為的項目、違規行為的空間與時間的分佈、違規者的屬性結構等多方面視之，都可以肯定違規問題在台灣地區是廣泛而嚴重地存在。

- 4.現行條例本身的不完備，造成執法上的困難。諸如：時效問題、責任能力問題、罰度普遍太輕且不合理、子法內容僭越母法、部分條文法律用語不明確、法規內容前後不符、部分條文未能具體實施且執行困難、記點制度規定不健全等。上述這些或不適用、或不合理、或不公平、或不一致之條文(詳見第二章第三節)均應做通盤檢討修正，審慎釐訂，建立法令的權威，保障道路使用者合法的權利，合理處分違規的行為，以其達到共同維護交通安全與秩序，確保人民行的安全，導正社會大眾正確的交通觀念及守法精神之積極目的。
- 5.由違規行為的動機可將違規者分為知情者與不知情者兩類；從問卷調查結果知，駕駛者自我估計之違規頻率每日平均為六次。可見知情的違規者佔相當比重，知法而犯法之情況相當嚴重，足證駕駛人漠視法規之問題嚴重地存在。
- 6.現行的執法活動對駕駛人的影響相當有限；由問卷調查結果知，警方的巡邏、站崗或取締活動對駕駛違規的阻嚇效果雖然猶在，但由於警力普遍不足的現象，造成民眾心存僥倖而違規；執法工作的持續進行並沒有促成駕駛者改善其違規行為的顯著效果，而唯一可確認的進步，竟是在駕駛者規避取締的能力上。
- 7.新實施之違規記點制度，希望透過記點系統來規範駕駛行為；但實施至今，由實証的結果知，記點制度並未達到預期的阻嚇作用。究其原因如下：
  - (1) 法令過於寬鬆，違規記點點數過少，無法反映複雜之交通違規行為。
  - (2) 點數累計觀查時間太短，無法有效地約束違規行為的發生。
  - (3) 目前多採逕行告發方式，造成違規駕駛人可規避記點，以「人頭」頂替代為記點，更難達到違規點數。
- 8.一般駕駛人的反應是舊制法規可接受，新修訂法規亦可接受，沒有不合理到不可接受的罰則存在。然法規罰則的執行者，才是影響罰則好壞、合理與否的最主要關鍵。立法從寬，執法從嚴，使遵守法令者受保障，違規受罰者，是當務之急。
- 9.「善導重於嚴禁」的觀念建立。台灣地區的交通違規頻次非常高，根據調查結果顯示，除了國人駕駛道德差外，道路交通輔助設施的

不完善是很大的導因。如旅遊勝地、餐廳、飯店、百貨公司等需要設置停車場的地方，卻沒有足夠的停車位，有需求而供給不足，只好違規，罰則的修訂亦無濟於事。

10.交通是社會經濟環節的一部份，受社會經濟的各種因素影響，因此，違規行為有其背景，不單是駕駛行為或道德因素。

## 6.2 建議

### 1.立法面

- (1) 立法體系以道路交通管理處罰條例為母法，其餘有關之交通法令規章以子法，採母、子法並立之方式，建立道路交通安全、管理、處罰之法制體系。就主從關係上，道路交通管理處罰條例之主法內容宜採概括、周延性之規定為主；而道路交通安全規則、違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處罰細則、高速公路交通管制規則等子法則宜採具體明確、詳細可行之配合規定，並將內容按用路者之行為特性、準則，作有條理、有系統且合理公平之編排。然國內目前交通法規，因未能把握上述原則，致有法條重複規定、罰則前後不同、主從關係混淆之情形。因此，建議中央成立統一之法制單位，專責於道路交通法制體系之建立，使母法道路交通管理處罰條例，能持久適用，而子法如道路交通安全規則、標誌標線號誌設置規則、高速公路交通管制規則等，因具技術性與變動性，則應每年予以檢討修訂，以適應交通環境之變遷，使法令規章得以隨時增訂或刪減，並統一法令之解釋、整理、編彙。由於各相關法規具有一定之關聯性，故應隨時作適當之配合檢討與修正。
- (2) 道路交通管理處罰條例對於用路者道路交通行為規範、限制要合理，依據交通工程、管理、規劃及相關之學理，根據實際之交通狀況、特性，設置合理之規範與限制，以符實際。
- (3) 道路交通管理處罰條例之準則要公平，應按違規行為對交通安全與秩序影響程度之高低，換言之，即考慮其因違規行為所產生之外部成本，透過經濟理論加以定價。觀念上，我們一直把交通違規視為微罪，不忍課以重罰；然合理的量罰基礎才足以建立法規之威信，因此，在觀念上我們必須有所轉變。



- (4) 道路交通管理處罰條例之修訂，其相關法規甚多，涉及層面甚廣，對用路者之影響甚鉅，本研究認為比較具體、切實、有效的方法，應由道路交通主管機關，平時即應參考、蒐集各方之反應，如報章雜誌之評論，學者專家之意見，運輸同業公會或職業公會的反映，考察人員的報告，執行機關之建議，以及民眾之感受等，不斷加以整理研究，衡量當前的交通情況及未來可能的發展趨勢，擬訂修正草案，同時邀集有關交通工程、管理、規劃之專家，由學理及實際的工作經驗進行溝通，深入探究，把各種實際交通情形加以分析歸納，以建立完整、合理、公平可行之交通法規。
- (5) 在違規記點制度中，建議將「違規停車」列入記點範圍。由表 5.3、表 5.4及表 5.5可知，違規停車事件佔全數之取締交通違規件數，以台灣省、台北市、高雄市而言，皆高居第一位；其中以台北市之違規停車情況最為嚴重，佔台北市 76年度之取締交通違規數 910482件之 56.9%，即約 518064件之多。如此高比率之違規行為，不但大大降低了道路容量而造成行車困難，且嚴重影響了行車安全，故應按不同區位、不同時段之違規停車行為，依其對交通流暢、安全的影響程度，加以分類，分別記予不等之點數；以阻遏日益嚴重之違規停車問題。

## 2. 執法面

- (1) 執法活動的存在有其實際的必要。工程上通常為了經濟的理由，不能將道路系統之設計與興建做到盡善盡美；此時執法的功能便是在造成一股有形的、無形的力量，以提醒、警告、糾正駕駛者因疏忽、無知或故意產生的錯誤。台灣地區現有之道路設施固然有許多缺點，現有的交通教育制度亦不完備，但這絕不構成放寬執法的理由。從嚴執行必要的法規反而是彌補工程缺失與教育不力唯一的途徑。
- (2) 警察工作千頭萬緒，單就交通警察而言，其勤務就有交通整理、巡邏勤務、稽查取締、交通管制疏導，以及交通事故處理等多項，再加上其他行政業務，更是不勝枚舉。根據統計資料顯示，台灣地區目前有 4,200位交通專業警察，平均每一警力須管理 2,200輛車，而在美國平均一交通警察僅須管理 552輛車

；另以台北市為例，台北市機動車輛最近十二年來增加約2.4倍（六十三年僅二十三萬六千輛），人口增加約0.25倍（六十三年有二百萬人），而台北市交通大隊編制警力自六十四年的560名至目前627名，僅增加約0.11倍〔註十二〕。由上述資料可知交通警力普遍不足；目前當務之急，乃應擴充警力以減輕其工作負荷，加強執法效能，建立公信力。

- (3) 不論警力如何擴充，終究有限，提高執行效率總是必要的努力。「工欲善其事，必先利其器」，有良好教育訓練之外，若能輔以精密之儀器和裝備，必能提高執法之績效；自動化、電腦化是改善提高執法效率之重要趨勢。例如：雷達測速攝影機、闖紅燈自動照相機、酒精測定器、或購置微電腦設備，應用於各方面之需要，以便對違規事件提出佐證；另外，建議勤務中心及巡邏車上設置相關電腦終端機，以便查詢駕駛人、車籍、刑案或通緝等資料。目前，各交通分隊之科學鑑定儀器十分缺乏，致使取締交通違規仍有困難存在；因此，除應擴充交通警力外，為維持執法效能，亦應對交通執法裝備與設施加以充實。
- (4) 執法人員努力的方向應針對那些肇事次數最多的違規項目，以減少肇事的發生，保障人、車的安全。
- (5) 目前台灣地區，於交通尖峰時段民眾趕上班、上學，道路服務水準低，行車延滯大；因此，在此一時間於各路段宜以指揮疏導為原則，俾避免因攔車舉發而阻礙交通順暢，進而引起民眾不滿之情緒；而在非尖峰時段，因道路車流穩定，行車延滯小，故必須針對影響交通秩序行車安全之違規行為予以稽查取締，以促使駕駛人養成守法習慣。

### 3.其他配合措施

- (1) 為期民眾能充分利用郵繳罰鍰作業，日後應針對此項便民措施，加強宣導與檢討改進，使民眾樂於利用，其郵繳利用率將可逐漸提昇至預期目標。
- (2) 由於警察機關與公路監理單位公共負責交通違規案件之舉發與裁罰，致使事權分散無法統一，協調配合較困難；建議應採警察機關負責舉發，監理單位負責裁罰之分工作業，增進處理違規案件時效。

(3) 記點制度乃針對駕駛人違規之處分，而目前國內第三人責任保險制度係以車輛為承保對象，為使汽車保險制度與交通法規互相配合，以規範駕駛行為，本研究建議採取下列措施：

- A. 違規記點應記予駕駛人之駕駛執照及車主行照；逾一定點數時，以吊扣、吊銷駕駛人執照處分駕駛人，以提高保險費率處分車主，使記點制度與保險制度相結合。
- B. 汽車保險之費率應按駕駛人之違規與肇事率而調整；無違規或肇事紀錄者，其保費應下降；有違規或肇事紀錄者，其保費應增加。
- C. 違規與肇事超過一定次數者，應將牌照之顏色變更，使其為顧及顏面而小心駕駛。
- D. 違規與肇事情況嚴重者，應將之列為「不良駕駛人」，除非駕駛為其謀生所必需，否則應吊銷其駕照，剝奪其駕車之權利。

國人所最關切者為金錢與顏面，以上三者，如能配合警察或監理機關之電腦連線作業，運用得法，對交通秩序之整頓定有相當助益。

## 參 考 文 獻

- 一、曾安麗，"施行新修正道路交通管理處罰條例"，都市交通第18期，台北市道路交通安全促進會，中華民國76年 8月15日。
- 二、"STATISTICAL ABSTRACT OF THE UNITED STATES" 107th Edition, US. DEPT. OF COMMERCE BUREAU OF THE CENSUS。
- 三、"立法院議案關係文書"，院總第七五六號，中華民國75年 4月30日。
- 四、呂青霖，"道路交通管理處罰條例立法特色之探討"，警政學報第十二期，中華民國76年12月。
- 五、陳寶興，"道路交通管理處罰條例之研究"，中央警官學校警政研究所碩士論文，中華民國76年 6月。
- 六、張永盛，"日本記點制度概要" 都市交通第18期，台北市道路交通安全促進會，中華民國76年 8月15日。
- 七、"Automobile B.I. & P.D. Liability"，March, 1981。
- 八、侯木村，"美國警察交通管理與都市交通管理設施"，都市交通第 6期，台北市道路交通安全促進會，中華民國75年 8月15日。
- 九、蘇志強，"我國現行道路交通違規記點制度之探討"，警政學報第十一期，中華民國76年 6月。
- 十、林之杰，"道路交通違規記點作業"，都市交通第18期，台北市道路交通安全促進會，中華民國76年 8月15日。
- 十一、"台北市車輛駕駛行為特性之研究"，台北市政府研究發展考核委員會，中華民國76年 6月。
- 十二、謝志忠，"交通執法政策之取向"，交通安全雜誌，中華民國75年。

## 附 錄

附錄一 道路交通管理處罰條例原條文、修正條文對照表

附錄二 客貨運輸業調查問卷

附錄三 一般大眾調查問卷

附錄四 監理人員調查問卷

附錄五 交通警察人員調查問卷

現 行 條 文  
附錄一 道路交通管理處罰條例 對照表  
建議修正條文

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第三條第八款 八、車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車及機器腳踏車或以人力、獸力行駛之車輛。</p>	<p>第三條第八款 八、車輛：指在道路上以原動機行駛之汽車及機器腳踏車或以人力、獸力行駛供運送之工具。</p>	<p>原條文中因「車輛」尚未定義清楚，而於解釋的語詞中又有「車輛」兩字出現，甚為不妥。故應將原款中末句之「車輛」修正為「供運送之工具」。</p>
<p>第八條 車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者，違反道路交通管理之處罰，由左列機關為之：</p>	<p>第八條 車輛所有人、駕駛人、行人、道路障礙者或其他依本條例應處罰之當事人違反道路交通管理之處罰，由左列機關為之：</p>	<p>本條第一項應增訂「或其他依本條例應處罰之當事人」，以求週延、適用，因本條例應受處罰之當事人尚有：未滿十四歲兒童之法定代理人及運送人、租用人、使用人。</p>
<p>第十二條第二項 前項第二款之車輛並沒入之，第三款、第四款之牌照，應予扣繳，第五款借供他人使用之牌照應予吊銷。</p>	<p>第十二條第二項 前項第二款之車輛並沒入之，第三款、第四款之牌照，應予扣繳，第五款借供他人使用之牌照及第六款牌照吊扣期間行駛者，其牌照皆應予吊銷。</p>	<p>本條第一項第六款「牌照吊扣期間行駛者」，因違法而遭吊扣處分，後又於處分期間不知警惕守法，仍強行行駛以身試法，故應吊銷其牌照。</p>
<p>第十七條 汽車不依限期參加定期檢驗者，處汽車所有人一百元以上、二百元以下罰鍰。逾期一個月以上者，並吊扣其牌照至檢驗合格後發還經檢驗不合格之汽車，於一個月內仍未修復並申請覆驗，或覆驗仍不合格者，吊扣其牌照。</p>	<p>第十七條 汽車不依限期參加定期檢驗者，處汽車所有人一千元以上、三千元以下罰鍰。逾期一個月以上者，並吊扣其牌照至檢驗合格後發還經檢驗不合格之汽車，於一個月內仍未修復並申請覆驗，或覆驗仍不合格者，吊銷其牌照。</p>	<p>一、因汽車定檢對行車安全影響甚鉅，故建議將罰鍰提高。由「一百元以上、二百元以下」提高至「一千元以上、三千元以下」。</p> <p>二、第二項末句「吊扣」其牌照修正為「吊銷」，使覆驗仍不合格之車輛，得以吊銷其牌照，以保障行車安全，淘汰不良車輛。</p>

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第二十一條 汽車駕駛人有左列情形之一者，處二千元以上、四千元以下罰鍰，並禁止其駕駛，扣留其車輛牌照：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、未領有駕駛執照駕車者。</li> <li>二、持機器腳踏車駕駛執照，駕駛聯結車、大客車、大貨車或小型車者。</li> <li>三、持小型車駕駛執照，駕駛聯結車、大客車或大貨車者。</li> <li>四、持大貨車駕駛執照，駕駛大客車、聯結車或持大客車駕駛執照駕駛聯結車者。</li> <li>五、使用偽造、變造或贗領之駕駛執照駕車者。</li> <li>六、使用註銷之駕駛執照駕車者。</li> <li>七、駕駛執照吊扣期間駕車者。</li> <li>八、持學習駕駛證無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，而在駕駛學習場外學習駕車者。</li> <li>九、持學習駕駛證在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車者。</li> <li>十、未領有駕駛執照以教導他人學習駕車為業者。</li> </ol> <p>前項第五款、第六款之駕駛執照，均應扣繳之。</p>	<p>第二十一條 汽車駕駛人有左列情形第一款者，處六千元以上、八千元以下罰鍰；有左列第二款者，處五千元以上、七千元以下罰鍰；有左列第三款者，處四千元以上、六千元以下罰鍰；有左列第四款者，處三千元以上、五千元以下罰鍰；有左列其餘各款者，處二千元以上、四千元以下罰鍰；左列各款並禁止其駕駛，扣留其車輛牌照：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、未領有駕駛執照駕車者。</li> <li>二、持機器腳踏車駕駛執照，駕駛聯結車、大客車、大貨車或小型車者。</li> <li>三、持小型車駕駛執照，駕駛聯結車、大客車或大貨車者。</li> <li>四、持大貨車駕駛執照，駕駛大客車、聯結車或持大客車駕駛執照駕駛聯結車者。</li> <li>五、使用偽造、變造或贗領之駕駛執照駕車者。</li> <li>六、使用註銷之駕駛執照駕車者。</li> <li>七、駕駛執照吊扣期間駕車者。</li> <li>八、持學習駕駛證無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，而在駕駛學習場外學習駕車者。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>一、無照駕駛影響公路行車安全甚鉅，故應重罰。其餘越級駕駛情況則應依越級之程度而處不等之罰鍰。</li> <li>二、第七款中「駕駛執照吊扣其間駕車者」，前因違規而遭吊扣駕照處分，後又於處分期間仍強行駕車，藐視法律尊嚴，知法違法，故應吊銷其駕照。</li> </ol>

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第二十三條 汽車駕駛人有左列情形之一者，吊扣其駕駛執照三個月： 一、將駕駛執照借供他人駕車者。 二、允許無駕駛執照之人駕駛其車輛者。</p> <p>第二十四條 汽車駕駛人無正當理由不依規定接受道路交通安全講習者，處六百元罰鍰；經再通知仍不參加者，吊扣其駕駛執照至參加講習後發還之。</p> <p>第二十七條第二項 汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷者，吊扣其駕駛執照三個月；致收費人員死亡者，吊銷其駕駛執照。</p>	<p>九、持學習駕駛證在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車者。</p> <p>十、未領有駕駛執照以教導他人學習駕車為業者。 前項第五款、第六款之駕駛執照，均應扣繳之；第七款之駕駛執照應吊銷。</p> <p>第二十三條 汽車駕駛人有左列第一款者，吊扣其駕駛執照三個月；有左列第二款者，吊銷其駕駛執照。 一、將駕駛執照借供他人駕車者。 二、允許無駕駛執照之人駕駛其車輛者。</p> <p>第二十四條 汽車駕駛人無正當理由不依規定接受道路交通安全講習者，處六百元罰鍰；經再通知仍不參加者，吊銷其駕駛執照。</p> <p>第二十七條第二項 汽車駕駛人逃避繳費，致收費人員受傷者，吊扣其駕駛執照六個月；致收費人員死亡者，吊銷其駕駛執照。</p>	<p>允許無照駕駛行為，無異於本人無照駕駛，故應吊銷其駕照。</p> <p>道路交通安全講習為違規駕駛人再教育之課程，非為「一行為，兩處罰」，故對於再通知仍不參加者應採吊銷駕照處分。</p> <p>將句中「吊扣其駕駛執照三個月」改為「吊扣其駕駛執照六個月」；因衝車逃費撞傷收費人員乃不當之駕駛行為，應加重處罰。</p>



現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第三十一條第二項 交通部應宣導機器腳踏車駕駛人及附載座人戴安全帽，其辦法由交通部定之。</p>	<p>第三十一條第二項 交通部應訂定機器腳踏車駕駛人及附載座人戴安全帽之辦法。</p>	<p>近年來，機器腳踏車肇事傷亡事件日益增加，且因頭部受傷為主要死因，故建議訂立強制戴安全帽之辦法。</p>
<p>第三十二條 非屬汽車範圍而行駛於道路之動力機械，未請領臨時通行証隨車攜帶，其駕駛人未具有小型車以上之駕駛執照者，處所有人或駕駛人二百元以上、六百元以下罰鍰，並禁止其駕駛。</p>	<p>第三十二條 非屬汽車範圍而行駛於道路之動力機械，未請領臨時通行証隨車攜帶，其駕駛人未具此種動力機械之駕駛執照者，處所有人或駕駛人二千元以上、四千元以下罰鍰，並禁止其駕駛。</p>	<p>一、非屬汽車範圍之動力機械應列入特種車輛，由交通部訂立考照辦法，而非簡略地允許擁有小型車以上之駕駛執照者，操作動力機械。 二、動立機械行駛於道路上，對於交通流阻礙極大故應提高罰鍰以達阻遏之效。</p>
<p>第三十三條 汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，處汽車駕駛人一千元以上、二千元以下罰鍰，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致人死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。</p>	<p>第三十三條 汽車行駛於高速公路或設站管制之道路，而不遵管制之規定者，依高速公路交通管制規則之處罰，因而致人受傷者，吊扣其駕駛執照三個月，致人死亡者，吊銷其駕駛執照；必要時，並得暫時扣留其車輛。</p>	<p>「高速公路管制規則」應針對危害程度不一之交通違規訂立合理、公平之罰鍰或行政處分，而不能一味以「一千元以上、二千元以下罰鍰」為度，涵括整個高速公路上之違規處罰。故建議「高速公路管制規則」應重新修訂，俾能使其合理。</p>
<p>第三十四條 汽車駕駛人連續駕車八小時經察屬實者，處四百元以上，八百元以下罰鍰，並禁止其駕駛；如應歸責於汽車所有人者，得吊扣其汽車牌照三個月。</p>	<p>第三十四條 刪除。</p>	<p>「連續駕車八小時」採証困難，執行不易，故建議刪除。</p>

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第三十五條 汽車駕駛人駕駛汽車有左列情形之一者，處九百元以上、一千八百元以下罰鍰，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：</p> <p>一、酒醉。 二、患病。 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。</p>	<p>第三十五條 汽車駕駛人駕駛汽車有左列情形之一者，處二千元以上、四千元以下罰鍰，並吊扣其駕駛執照六個月。因而肇事致人重傷或死亡者，並吊銷其駕駛執照：</p> <p>一、酒醉。 二、患病。 三、服用麻醉、迷幻藥物。 前項各款之檢測，於執勤警察人員要求下，不得拒絕；若駕駛人拒絕，則視同該款之違規，處罰亦同該款。</p>	<p>一、加重罰鍰。 二、對於「酒醉」、「患病」、「服用麻醉、迷幻藥物」之駕駛行為，因與引發交通事故有直接關連，故建議應吊扣駕照六個月以示警惕。 三、「患病」一款應於道路交通安全規則明確列舉定義。 四、「服用麻醉、迷幻藥物」對於駕駛能力影響甚鉅，故列入本條文。 五、執行勤務之警察人員為維護交通安全，應有權力要求駕駛人接受檢測。 六、汽車所有人明知駕駛人有第一項各款之一，而不予禁止駕駛者，無異於本人違反各款之規定，故應處類似處分，吊扣其汽車牌照六個月。</p>
<p>第四十條 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，或裝用測速雷達感應器車者，處四百元以上、八百元以下罰鍰，其感應器沒入之。 前項行為，如應歸責於汽車所有人者，並吊扣其汽車牌照一個月。</p>	<p>第四十條 汽車駕駛人行車速度，超過規定之最高時速十五公里內者，或低於規定之最低時速，或裝用測速雷達感應器者，處四百元以上、八百元以下罰鍰，其感應器沒入之；若行車速度超過規定之最高時速十五公里以上、二十五公里以下者，處六百元以上、一千二百元以下罰鍰；超過二十五公里以上、三十五公里以下者，處八</p>	<p>不同的超速範圍，對道路交通安全的影響程度不一；超速愈多者，對公路行車安全影響愈鉅，為反映實際行為所造成後果的嚴重性，故應依不同之超速範，分訂不同罰則。</p>

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第四十三條 機器腳踏車駕駛，在道路上蛇行，僅以後輪著地或以其他危險方式駕車或拆除消音器或以其他方式造成噪音者，處六百元以上、一千二百元以下罰鍰；因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>第五十五條 汽車駕駛人臨時停車有左列情形之一者，處一百元以上、二百元以下罰鍰： 一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。 二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出入口五公尺內臨時停車者。</p>	<p>百元以上、一千六百元以下罰鍰；超過三十五公里上、五十公里以內者，處一千元以上、二千元以下罰鍰；超過五十公里以上者，處一千五百元以上、三千元以下罰鍰，前項行為，如應歸責於汽車所有人者，並吊扣其汽車牌照一個月。</p> <p>第四十三條 機器腳踏車駕駛，在道路上蛇行，僅以後輪著地或以其他危險方式駕車者處六百元以上、一千二百元以下罰鍰；若拆除銷音器或以其他方式造成噪音者者，處四百元以上八百元以下罰鍰；因而肇事者，並吊銷其駕駛執照。</p> <p>第五十五條 汽車駕駛人臨時停車有左列情形之一者，處三百元以上、六百元以下罰鍰： 一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車。 二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出入口五公尺內臨時停車者。</p>	<p>一、在道路上蛇行或以其他危險方式行駛，屬駕駛行違規；拆除消音器或以其他方式造成噪音者，屬設備上之減損，故分別處罰。</p> <p>二、「拆除消音器或以其他方式造成噪音」，處四百元以上，八百元以下罰鍰。(增訂)</p> <p>「停車問題」在國內是最難處理的交通問題，其不但阻礙交通的流暢，且影響道路容量甚鉅，故應提高罰鍰，以阻遏違規臨時停車之行爲。</p>

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車者。</p> <p>四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊路邊臨時停車者。</p> <p>五、在道路交通標誌前臨時停車遮蔽標誌者。</p> <p>第五十六條 汽車駕駛人停車時有左列情形之一者，處一百元以上、四百元以下罰鍰：</p> <p>第五十七條第一項 汽車買賣業或汽車修理業，在道路上停放待售或承修之車輛者，處四百元以上、八百元以下罰鍰。</p> <p>第六十三條第一項第二、違反第二十九條第一款、第三款至第五款、第三十五條第一項第一款、第四十三條、第五十三條或第五十四條者，各記違規點數二點。</p>	<p>三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車者。</p> <p>四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊路邊臨時停車者。</p> <p>五、在道路交通標誌前臨時停車遮蔽標誌者。</p> <p>第五十六條 汽車駕駛人停車時有左列情形之一者，依其駕駛車種分處不同罰鍰：機器腳踏車處一百元以上、三百元以下罰鍰；小型汽車、貨車，處三百元以上、六百元以下罰鍰；大型客、貨車，處六百元以上、一千二百元以下罰鍰：</p> <p>第五十七條第一項 汽車買賣業或汽車修理業，在道路上停放待售或承修之車輛者，處八百元以上、一千二百元以下罰鍰。</p> <p>第六十三條第一項第二、違反第二十九條第一款、第三款至第五款、第四十三條、第五十三條或第五十四條者各，各記違規點數二點。</p>	<p>「違規停車」依其車種特性，所對交通秩序造成之危害不一，故需分別處理，以顯公平、合理。</p> <p>汽車買賣業或汽車修理業為達營利目的，而佔用道路面積者衆，現行條文之罰鍰過低，顯不足以達阻遏之效，故應提高罰鍰為二倍。</p> <p>因第三十五條第一項第一款之「酒醉駕駛」行為已建議修正為直接吊扣其駕駛執照六個月，故應從此款中剔除。</p>

現 行 條 文	建 議 修 正 條 文	說 明
<p>第六十三條第二項 汽車駕駛人在六個月內 違規記點共達六點以上 者，吊扣其駕駛執照一 個月，一年經吊扣駕駛 執照兩次，再違反前項 各款所列條款之一吊者 ，銷其駕駛執照。</p>	<p>第六十三條第二項 汽車駕駛人在十個月內 違規記點共達六點以上 者，吊扣其駕駛執照一 個月，二十個月內經吊 扣駕駛執照兩次，再違 反前項各款所列條款之 一者，吊銷其駕駛執照 。</p>	<p>參考國外記點制度，將觀 察期間延長，以鼓勵並警 惕駕駛人小心駕駛。</p>
<p>第七十七條 慢車駕駛人役使病弱、 衰老之牲畜挽車者，處 六十元罰鍰。</p>	<p>第七十七條 刪除。</p>	<p>對於牲畜病弱、衰老之查 証困難、且於都市中甚少 有利用牲畜挽車者，故建 議將此條文刪除。</p>
<p>第八十一條 在車輛行駛中攀登、跳 車或攀附隨行者，處 六十元罰鍰。</p>	<p>第八十一條 在車輛行駛中攀登、跳 車或攀附隨行者處三百 元以上、六百元以下罰 鍰。</p>	<p>「六十元罰鍰」僅值新台 幣一百八十元而已，顯不 足以達法律規範之意，故 建議提高罰鍰。</p>

貨車司機

\* 1~4 題爲入手話題，可建立較基礎之關係。

- \* 以下開始為研究主題

- 203 -

(3) 以您看來，上面(1)，(2)兩項的規定合不合理？

☐合理

☐不合理——> 如何才算合理？——>

- ☐罰司機
- ☐罰貨運業主
- ☐司機與貨運業主一起處罰
- ☐視情形而定(什麼情形?)

1.1. 您是否清楚：

- |                        |                             |                                  |                              |
|------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| (1) 超速須罰款且記點一點         | <input type="checkbox"/> 清楚 | <input type="checkbox"/> 知道但不太清楚 | <input type="checkbox"/> 不知道 |
| (2) 闖紅燈須罰款且記點二點        | <input type="checkbox"/> 清楚 | <input type="checkbox"/> 知道但不太清楚 | <input type="checkbox"/> 不知道 |
| (3) 酒醉駕車須罰款且記點二點       | <input type="checkbox"/> 清楚 | <input type="checkbox"/> 知道但不太清楚 | <input type="checkbox"/> 不知道 |
| (4) 載貨超長，超寬，超高須罰款且記點二點 | <input type="checkbox"/> 清楚 | <input type="checkbox"/> 知道但不太清楚 | <input type="checkbox"/> 不知道 |

1.2. 自民國76年7月起：

- (1) 實施違規處罰有加重罰款及記點兩項，這規定您清楚嗎？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道
- (2) 您是否清楚在六個月內記點數達六點以上者，吊扣執照一個月；一年內吊扣執照二次者，再違規記點一次，就要吊銷執照的規定？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道
- (3) 請問您是怎麼知道違規處罰的新規定？  
☐曾被取締過 ☐公會告之 ☐電視轉播 ☐報紙報導  
☐雜誌報導 ☐戶外廣告 ☐收音機廣播 ☐親朋好友告知  
☐其他 ☐根本不知道
- (4) 您覺得政府在宣導法規時，要如何作才能讓您很快知道這些規定？  
1. 電視 2. 收音機 3. 報紙 4. 雜誌 5. 戶外廣告  
6. 公會告之 7. 其他

排列之優先順序：

\* 下個題目可問覺得以前的取締是鬆？還是緊？

(5) 在取締方面，您認為目前警察對取締違規行為的執行情形是比以前：

☐抓的更緊 ☐跟以前差不多 ☐較寬鬆

(6) 對於違規行為的處罰，您最怕那一項？

☐罰款 ☐記點 ☐吊扣、吊銷執照 ☐道安講習 ☐其他

1.3. 您覺得新條例實施後：

- |            |                               |                                 |                               |
|------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| (1) 貨物超載次數 | <input type="checkbox"/> 增加   | <input type="checkbox"/> 跟以前差不多 | <input type="checkbox"/> 減少   |
| (2) 公司營運上  | <input type="checkbox"/> 頗感不便 | <input type="checkbox"/> 一些不便   | <input type="checkbox"/> 沒有差別 |
|            | <input type="checkbox"/> 較便利  | <input type="checkbox"/> 很便利    |                               |
| (3) 行駛安全上  | <input type="checkbox"/> 改善很多 | <input type="checkbox"/> 改善一些   | <input type="checkbox"/> 沒有差別 |
|            | <input type="checkbox"/> 有點惡化 | <input type="checkbox"/> 更加惡化   |                               |

1.4. 背景資料：

1. 性別 ☐男 ☐女
2. 年齡 ☐16~25歲 ☐26~35歲 ☐36~45歲  
☐46~55歲 ☐56歲以上
3. 教育程度 ☐小學及以下 ☐國、初中 ☐高中、高職  
☐大專以上

附錄二

問卷二.

貨運業主

\* 自我介紹

\* 1~2題為入手話題，可建立較基礎之關係。

1. 請問您是：☐老闆 \_\_\_\_\_> 貴公司的營業範圍？ \_\_\_\_\_  
☐職員 \_\_\_\_\_> 您的工作範圍？ \_\_\_\_\_
2. 貴公司的貨車有 \_\_\_\_\_ 輛，是屬於 ☐大  
☐中 公司  
☐小
3. (1) 開這種車常有超載違規的行為，貴公司有無此種現象？  
☐常有 ☐偶而 ☐沒有  
(2) 除超載外，貴公司通常會有那些其他違規的項目？  
☐超速 ☐違規停車 ☐闖紅燈  
☐未請領臨時通行證 ☐裝載危險物品 ☐裝載整體貨物超長，超寬，超高  
☐其他 \_\_\_\_\_ ☐沒有
4. 您是否知道現行規定，就超載而言：汽車裝載貨物超重，或超過所行駛橋樑，道路規定的載重，則處罰汽車所有人或駕駛人1800元以上，3600元以下之罰款另需記點二點的規定？  
☐清楚 ☐知道但不清楚 ☐不知道
5. 您是否清楚：  
(1) 超速須罰款且記點一點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(2) 闖紅燈須罰款且記點二點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(3) 酒醉駕車須罰款且記點二點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道
6. 自民國76年7月起：  
(1) 實施違規處罰有加重罰款及記點兩項，這規定您清楚嗎？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(2) 您是否清楚在六個月內記點數達六點者，吊扣執照一個月；一年內吊扣執照二次者，再違規記點一次，就要吊銷執照的規定？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(3) 這幾項新規定（加重罰款及記點）與舊條例（記次）比較，合不合理？  
☐合理 ☐不合理（為什麼： \_\_\_\_\_ )
7. 您覺得新條例實施後，對貴公司的影響在：  
(1) 被取締的機會上 ☐增加 ☐跟以前差不多 ☐減少  
為什麼： \_\_\_\_\_  
(2) 公司營運上 ☐頗感不便 ☐一些不便 ☐沒有差別  
☐較便利 ☐很便利  
為什麼： \_\_\_\_\_  
(3) 行駛安全上 ☐改善很多 ☐改善一些 ☐沒有差別  
☐有點危險 ☐更加危險  
為什麼： \_\_\_\_\_



(4) 對司機的要求上 ☐ 提高 ☐ 和以前沒有差別 ☐ 降低  
為什麼: \_\_\_\_\_

(5) 對於違規行為的處罰，貴公司最怕那一些處罰規定？

☐ 罰款 ☐ 記點 ☐ 吊扣、吊銷執照 ☐ 遵安講習  
☐ 其他 \_\_\_\_\_

8. 您覺得這個新條例的修訂實施，政府宣導得夠不夠？

☐ 夠 ☐ 不夠 ☐ 不清楚

(1) 請問您是怎麼知道違規處罰的新規定？

☐ 曾被取締過 ☐ 公會告之 ☐ 電視轉播 ☐ 報紙報導  
☐ 雜誌報導 ☐ 戶外廣告 ☐ 收音機廣播 ☐ 親朋好友告知  
☐ 其他 \_\_\_\_\_ ☐ 根本不知道

(2) 您覺得政府在宣導法規時，要如何作才能讓您很快知道這些規定？

1. 電視 2. 收音機 3. 報紙 4. 雜誌 5. 戶外廣告  
6. 公會告之 7. 其他 \_\_\_\_\_

排列之優先順序: \_\_\_\_\_

9. 背景資料:

1. 性別 ☐ 男 ☐ 女

2. 年齡 ☐ 16~25歲 ☐ 26~35歲 ☐ 36~45歲

☐ 46~55歲 ☐ 56歲以上

3. 教育程度 ☐ 小學及以下 ☐ 國、初中 ☐ 高中、高職

☐ 大專以上

附錄二

問卷三.

客運司機

\* 自我介紹

\* 1~4題為入手話題，可建立較基礎之關係。

1. 請問您駕駛何種車輛？（駕車種類）  
☐一般巴士    ☐雙層巴士    ☐高層巴士
2. 請問您開這種車有幾年了？（駕駛年資）  
☐不滿半年    ☐半年以上不滿一年    ☐一年以上不滿三年  
☐三年以上不滿五年    ☐五年以上不滿七年    ☐七年以上不滿十年  
☐十年以上
3. 平常，您大都是從那裡開到那裡？  
公司在哪裡？
4. 開這種車很辛苦，要怎麼開才會較安全？（個人安全評估）
  1. 個人的睡眠及飲食狀況
  2. 路段（高速公路、省道）
  3. 操作狀況順不順手（車子性能、維修等）

\* 以下開始為研究主題

5. 就我們所知，開這種車常有超速行為，您超速的情形如何？

<input type="checkbox"/> 時常超速	}	您認為超速對行車安全是否有影響？
<input type="checkbox"/> 有時超速		<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 不一定 <input type="checkbox"/> 沒有
<input type="checkbox"/> 偶而超速		您超速的原因是： <input type="checkbox"/> 公司要求 <input type="checkbox"/> 趕時間 <input type="checkbox"/> 其他
<input type="checkbox"/> 從未超車		有沒有被警察取締過？ <input type="checkbox"/> 常常 <input type="checkbox"/> 偶而 <input type="checkbox"/> 從不
		您如何防止被取締？（如何躲？）

6. 除超速外，您還被取締過那些行為？  
☐超載    ☐闖紅燈    ☐車體超高    ☐違規停車  
☐其他
7. (1) 您是否知道現行規定：超速如果被取締，處駕駛人（司機）新台幣1200元以上，2400元以下罰款，並有違規記點（一點）之措施？  
☐清楚    ☐知道，但不太清楚    ☐不知道
- (2) 另外還有一項規定：如果載運人數超過核定數額者（即超載），處罰1200元以上，2400元以下之罰款，另記違規一點，這個規定您清楚嗎？  
☐清楚    ☐知道，但不太清楚    ☐不知道

8. 您是否清楚：

- (2) 闖紅燈須罰款且記點二點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(3) 酒醉駕車須罰款且記點二點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道

9. 自民國 76 年 7 月起：

- (1) 實施違規處罰有加重罰款及記點兩項，這規定您清楚嗎？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(2) 您是否清楚在六個月內記點數達六點以上者，吊扣執照一個月；一年內吊扣執照二次者，再違規記點一次，就要吊銷執照的規定？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
(3) 請問您是怎麼知道違規處罰的新規定？  
☐曾被取締過 ☐公會告之 ☐電視轉播 ☐報紙報導  
☐雜誌報導 ☐戶外廣告 ☐收音機廣播 ☐親朋好友告知  
☐其他 \_\_\_\_\_ ☐根本不知道  
(4) 您覺得政府在宣導法規時，要如何作才能讓您很快知道這些規定？  
1. 電視 2. 收音機 3. 報紙 4. 雜誌 5. 戶外廣告  
6. 公會告之 7. 其他 \_\_\_\_\_

排列之優先順序：\_\_\_\_\_

- (5) 這幾項新規定（加重罰款及記點）與舊條例（記次）比較，合不合理？  
☐合理 ☐不合理（為什麼：\_\_\_\_\_）

\* 下個題目可問覺得以前的取締是鬆？還是緊？

- (6) 在取締方面，您認為目前警察對取締違規行為的執行情形是比以前：  
☐抓的更緊 ☐跟以前差不多 ☐較寬鬆  
(7) 對於違規行為的處罰，您最怕那一項？  
☐罰款 ☐記點 ☐吊扣、吊銷執照 ☐道安講習  
☐其他 \_\_\_\_\_

10. 您覺得新條例實施後：

- (1) 超速情況 ☐增多 ☐跟以前差不多 ☐減少  
(2) 公司營運上 ☐頗感不便 ☐一些不便 ☐沒有差別  
☐較便利 ☐很便利  
(3) 行駛安全上 ☐改善很多 ☐改善一些 ☐沒有差別  
☐有點惡化 ☐更加惡化

11. 背景資料：

1. 性別 ☐男 ☐女  
2. 年齡 ☐16~25歲 ☐26~35歲 ☐36~45歲  
☐46~55歲 ☐56歲以上  
3. 教育程度 ☐小學及以下 ☐國、初中 ☐高中、高職  
☐大專以上

\* 自我介紹

\* 1~2 題為入手話題，可建立較基礎之關係。

1. 請問您是：☐老闆 \_\_\_\_\_> 貴公司的營業範圍？ \_\_\_\_\_  
☐職員 \_\_\_\_\_> 您的工作範圍？ \_\_\_\_\_
2. 貴公司的客車有 \_\_\_\_\_ 輛，是屬於 ☐大  
☐中 公司  
☐小
3. (1) 開這種車常有超速違規的行為，貴公司有無此種現象？  
☐常有 ☐偶而 ☐沒有  
 (2) 除超速外，貴公司通常會有那些其他違規的項目？  
☐超載 ☐違規停車 ☐闖紅燈  
☐其他 \_\_\_\_\_ ☐沒有
4. 您是否知道現行規定，就超速而言：除罰款 1200 元以上，2400 元以下外，另需記點一點？  
☐清楚 ☐知道但不清楚 ☐不知道
5. 您是否清楚：  
 (1) 超載須罰款且記點一點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
 (2) 闖紅燈須罰款且記點二點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
 (3) 酒醉駕車須罰款且記點二點 ☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道
6. 自民國 76 年 7 月起：  
 (1) 實施違規處罰有加重罰款及記點兩項，這規定您清楚嗎？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
 (2) 您是否清楚在六個月內記點數達六點者，吊扣執照一個月；一年內吊扣執照二次者，再違規記點一次，就要吊銷執照的規定？  
☐清楚 ☐知道但不太清楚 ☐不知道  
 (3) 這幾項新規定（加重罰款及記點）與舊條例（記次）比較，合不合理？  
☐合理 ☐不合理（為什麼： \_\_\_\_\_）
7. 您覺得新條例實施後，對貴公司的影響在：  
 (1) 被取締的機會上 ☐增加 ☐跟以前差不多 ☐減少  
 為什麼： \_\_\_\_\_  
 (2) 公司營運上 ☐頗感不便 ☐一些不便 ☐沒有差別  
☐較便利 ☐很便利  
 為什麼： \_\_\_\_\_  
 (3) 行駛安全上 ☐改善很多 ☐改善一些 ☐沒有差別  
☐有點危險 ☐更加危險  
 為什麼： \_\_\_\_\_  
 (4) 對司機的要求上 ☐提高 ☐和以前沒有差別 ☐降低  
 為什麼： \_\_\_\_\_

( 5 ) 對於違規行為的處罰，貴公司最怕那一些處罰規定？

- ☐罰款    ☐記點    ☐吊扣，吊銷執照    ☐道安講習  
☐其他\_\_\_\_\_

8. 您覺得這個新條例的修訂實施，政府宣導得夠不夠？

- ☐夠    ☐不夠    ☐不清楚

( 1 ) 請問您是怎麼知道違規處罰的新規定？

- ☐曾被取締過    ☐公會告之    ☐電視轉播    ☐報紙報導  
☐雜誌報導    ☐戶外廣告    ☐收音機廣播    ☐親朋好友告知  
☐其他\_\_\_\_\_    ☐根本不知道

( 2 ) 您覺得政府在宣導法規時，要如何作才能讓您很快知道這些規定？

- 1.電視    2.收音機    3.報紙    4.雜誌    5.戶外廣告  
6.公會告之    7.其他\_\_\_\_\_

排列之優先順序：\_\_\_\_\_

9. 背景資料：

- 1.性別    ☐男    ☐女  
2.年齡    ☐16~25歲    ☐26~35歲    ☐36~45歲  
          ☐46~55歲    ☐56歲以上  
3.教育程度    ☐小學及以下    ☐國. 初中    ☐高中. 高職  
              ☐大專以上

### 附錄三

您好！

這是一份有關道路駕駛行為的問卷，目的是做為改善交通環境與檢討相關法令之重要參考，純屬學術性研究，所以煩請您撥冗填答下列問題，謝謝您的合作！

敬祝

健康愉快

台灣大學土木工程學研究所

敬啟

#### 一、請告訴我們有關於您的基本資料，並在 ☐ 打 ☒

1. 性別：男 ☐ 女 ☐
2. 年齡：15—25歲 ☐ 26—35歲 ☐ 36—45歲 ☐ 46—55歲 ☐ 56歲以上 ☐
3. 婚姻狀況：未婚 ☐ 已婚 ☐ 其他 ☐
4. 職業：農林漁牧業 ☐ 礦業、營造業、製造業 ☐ 商業 ☐ 水電煤氣業 ☐  
公教人員 ☐ 社會團體及個人服務業 ☐ 軍警 ☐ 金融保險業 ☐  
運輸、倉儲及通信業 ☐ 學生 ☐ 其他 ☐
5. 教育程度：小學及以下 ☐ 國中、初中 ☐ 高中、高職或高工 ☐  
專科或軍事專修班 ☐ 大學或軍警官校 ☐ 研究所及以上 ☐
6. 請問您經常駕駛的車輛種類是：大客車 ☐ 大貨車或貨櫃車 ☐ 計程車 ☐ 小客車 ☐  
小貨車 ☐ 機車 ☐ 沒車 ☐ 其他 ☐
7. 請問您駕駛目前這種車輛有幾年歷史：未滿1年 ☐ 1—2年 ☐ 2—3年 ☐ 3—5年 ☐  
5年以上 ☐

#### 二、以下是有關駕駛行為的問題，請依照您的駕駛經驗作答，每題請勾選一個答案。

1. 對於開車超速，您認為會不會有下面的問題？  
【1】對於其他行人或駕駛人而言，安不安全？（指會不會損傷其他行人或駕駛人）  
安全 ☐ 有點擔心 ☐ 不安全 ☐  
【2】對於駕駛人本身而言，安不安全？（指車輛好不好控制）  
安全 ☐ 有點擔心 ☐ 不安全 ☐
2. 對於酒醉駕車，您認為會不會有下面的問題？  
【1】對於其他行人或駕駛人而言，安不安全？（指會不會損傷其他行人或駕駛人）  
安全 ☐ 有點擔心 ☐ 不安全 ☐  
【2】對於駕駛人本身而言，安不安全？（指車輛好不好控制）  
安全 ☐ 有點擔心 ☐ 不安全 ☐
3. 對於不遵守道路交通號誌、標線、標誌之指示，您認為會不會有下面的問題？  
【1】對於其他行人或駕駛人而言，安不安全？（指會不會損傷其他行人或駕駛人）  
安全 ☐ 有點擔心 ☐ 不安全 ☐  
【2】對於駕駛人本身而言，安不安全？（指車輛好不好控制）  
安全 ☐ 有點擔心 ☐ 不安全 ☐
4. 對於車輛超載的違規行為，您認為：  
【1】車輛要不要超載，是駕駛人或客貨運業主可以自行判斷而決定的。  
很贊成 ☐ 贊成 ☐ 不贊成 ☐ 很不贊成 ☐

- 【2】車輛超載會造成別人安全上的威脅。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐
- 【3】車輛超載會造成駕駛人自己安全上的威脅。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐

5. 對於車輛闖紅燈的違規行為，您認為：

- 【1】車輛要不要闖紅燈，是駕駛人可以自行判斷而決定的。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐
- 【2】車輛闖紅燈會造成別人安全上的威脅。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐
- 【3】車輛闖紅燈會造成駕駛人自己安全上的威脅。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐

6. 對於車輛隨意超車的違規行為，您認為：

- 【1】車輛不按規定超車，是駕駛人可以自行判斷而決定的。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐
- 【2】車輛不按規定超車會造成別人安全上的威脅。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐
- 【3】車輛不按規定超車會造成駕駛人自己安全上的威脅。  
 很贊成 ☐    贊成 ☐    不贊成 ☐    很不贊成 ☐

7. 您開車時是否有下列違規行為？（請逐題填答）

是否曾被  
取締過？

	從如 不此	很如 少此	有如 時此	經如 常此	是	否
1. 超速。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 闖紅燈。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 酒醉駕車。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 轉彎前，未使用方向燈示意。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 不服從執行交通勤務之警察。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 客貨超載；貨物超長、超寬或超高而無申請通行証。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 直行時佔用左、右轉車道。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 在禁止迴車路段迴車。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. 不遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. 在禁止超車處所強行超車或從右側超車。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. 您通常會考慮下列那些影響因素，而約束自己不要違規：
- |                              | 從考<br>不慮                 | 很考<br>少慮                 | 有考<br>時慮                 | 經考<br>常慮                 |
|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 交通秩序要大家來維持，所以不要違規。.....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 想到被罰款和吊銷執照，所以不敢違規。.....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 想到自身的行車安全，所以不能違規。.....    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 因為有交通警察在場，所以不敢違規。.....    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 有家庭因素(如妻子,兒女)所以不敢違規。..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

9. 當您違規駕駛時，主要是因為：（可選擇多項）

- ☐ 1. 無交通警察在場。  
☐ 2. 考慮不會撞傷別人即可。  
☐ 3. 該項違規可能被取締的機會少。  
☐ 4. 該項違規處罰輕。  
☐ 5. 該項違規危險性小。  
☐ 6. 趕時間。  
☐ 7. 其他。

10. 您認為個人的教育程度會不會影響到開車的守法習慣？  
 會☐ 不會☐ 沒意見☐

11. 若為了賺錢，開車時只要沒危險，超速也是可以的。您認為：  
 非常不同意☐ 不同意☐ 同意☐ 非常同意☐

12. 您認為交通警察對違規駕駛行為，應該：

- |                               | 是                        | 否                        |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 只要違規，就要馬上取締。.....          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 對違規駕駛應先行勸導，勸導無效才取締。.....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 視該項違規發生次數，多者才取締。.....      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 視該項違規可能發生之危險程度，高者才取締。..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 視取締執行之難易程度，容易判斷者才取締。.....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. 視該項違規行為發生之動機，惡意者才取締。.....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

13. 您認為：目前交通警察在執行取締違規駕駛，是：  
 太嚴格☐ 依法取締，很合理☐ 太寬鬆☐ 警力不足，執行不徹底☐

14. 您開車時，對於行車的速限：  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐

15. 您是否清楚：目前對超速的處罰，除罰款外，還有違規記點一點。  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐



16. 您是否清楚：目前如果酒醉開車被取締，除罰款外，另記違規記點二點。  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
17. 您是否清楚：目前如果闖紅燈被取締，除罰款外，另記違規記點二點。  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
18. 您是否清楚：目前如果爭道行駛（不按進行方向及不在規定車道行駛）除罰款外，另記違規記點一點。  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
19. 您是否清楚：目前如果隨意轉車或迴車被取締，除罰款外，另記違規記點一點。  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
20. 您是否清楚現行違規記點作業：所記點數在六個月內達六點以上者，吊扣駕照一個月，一年內經吊扣駕照二次，再違反記點規定者吊銷其駕照，一年內不得再考領的規定？  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
21. 您是否清楚現在違規罰鍰，可至郵局或指定的金融機構繳納？  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
22. 您是否清楚自民國76年7月1日起，實施新修訂之『道路交通管理處罰條例』？  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
23. 您是否清楚新修訂之『道路交通管理處罰條例』，對於違規處罰採用“記點及加重罰鍰”方式？  
 很清楚☐ 知道，但不太清楚☐ 不知道☐
- 23-1. 如果您清楚新修訂之『道路交通管理處罰條例』，您認為該條例對於違規處罰之規定是：  
 太嚴格☐ 太輕☐ 很合理☐
24. 在以上諸問題中，如果您回答「很清楚」或「知道但不太清楚」者，請問您是如何知道的？  
 （可複選）  
 親身的經驗☐ 朋友告知☐ 親人告知☐ 電視報導☐  
 收音機報導☐ 報紙報導☐ 雜誌報導☐ 戶外廣告☐  
 監理站通知☐ 其他☐（請註明）\_\_\_\_\_
25. 政府在從事交通法規宣導時，請問要透過何種方式，才能讓您很快的知道（也就是您平常最常接觸的媒體是什麼）。此題請依優先順序排列。  
 1. 電視報導 2. 收音機報導 3. 雜誌報導 4. 報紙報導  
 5. 戶外街頭廣告 6. 其他（請註明）\_\_\_\_\_

您排列的優先順序是：\_\_\_\_\_

（謝謝您！）

#### 附錄四

各位先生、小姐，您好！

這是一份有關交通法規的認知程度與執行成效的問卷，其目的在於透過您寶貴的看法及經驗，做為交通主管當局改善目前交通環境與檢討相關法令的重要參考。所以煩請您撥冗填答下列問題，謝謝您的合作！

敬祝

健康愉快

交通部運輸研究所

台灣大學土木工程學研究所

敬啟

一、請就下列問題，依照您的看法或經驗，勾選或填答適當的答案。

1. (a) 您平均每天約處理幾件交通違規案件？

- |                                      |                                      |                                      |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> (1) 未滿十件    | <input type="checkbox"/> (2) 十一至二十件  | <input type="checkbox"/> (3) 二十一至三十件 |
| <input type="checkbox"/> (4) 三十一至四十件 | <input type="checkbox"/> (5) 四十一至五十件 | <input type="checkbox"/> (6) 五十一至六十件 |
| <input type="checkbox"/> (7) 六十一至七十件 | <input type="checkbox"/> (8) 七十一至八十件 | <input type="checkbox"/> (9) 八十一件以上  |

(b) 請依您所處理之交通違規案件中，違規行為占您處理的案件之比例高低排列：

- |                |              |              |          |
|----------------|--------------|--------------|----------|
| (1) 超速         | (2) 不按號誌指示行車 | (3) 違規停車     | (4) 酒醉駕車 |
| (5) 違規超車、迴車或轉彎 | (6) 超載       | (7) 未依進行方向行駛 |          |

您的排列順序是(請由高-->低依數字排列)：\_\_\_\_\_

2. 下列交通法規中，您熟悉的程度各如何？

(請參考右列熟悉度量尺，將代表熟悉程度的數字填於方格中)

- |  |             |                  |        |             |                  |
|--|-------------|------------------|--------|-------------|------------------|
| <input type="checkbox"/> (1) 道路交通管理處罰條例          | 不<br>熟<br>悉 | 有<br>點<br>熟<br>悉 | 熟<br>悉 | 很<br>熟<br>悉 | 非<br>常<br>熟<br>悉 |
| <input type="checkbox"/> (2) 道路交通安全規則            |             |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (3) 道路交通事故處理辦法          |             |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (4) 道路交通安全講習辦法          |             |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (5) 違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則 | 1           | 2                | 3      | 4           | 5                |

3. 您知不知道七十六年七月起已實施新修訂之「道路交通管理處罰條例」？

- ☐ (1) 不知道    ☐ (2) 知道但不清楚修訂內容    ☐ (3) 很清楚

4. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」中，下列各項在作業上的困難程度各為何？

(請參考右列困難度量尺，將代表困難程度的數字填於方格中)

- |   |                  |                  |        |             |                  |
|---|------------------|------------------|--------|-------------|------------------|
| <input type="checkbox"/> (1) 記點的累算      | 沒<br>有<br>困<br>難 | 有<br>點<br>困<br>難 | 困<br>難 | 很<br>困<br>難 | 非<br>常<br>困<br>難 |
| <input type="checkbox"/> (2) 記點的電腦連線作業  |                  |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (3) 加重罰款       |                  |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (4) 罰款的收繳與銷案   |                  |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (5) 吊扣或吊銷駕照作業  |                  |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (6) 各站、所問資料的傳送 |                  |                  |        |             |                  |
| <input type="checkbox"/> (7) 違規記錄的存檔    | 1                | 2                | 3      | 4           | 5                |

(b) 您每天處理交通違規繳納罰款的案件中，平均須記點的案件佔多少比例？

- ☐ (1) 10% 以下      ☐ (2) 11%—20%      ☐ (3) 21%—30%      ☐ (4) 31%—40%  
☐ (5) 41%—50%      ☐ (6) 51%—60%      ☐ (7) 61%—70%      ☐ (8) 71%—80%  
☐ (9) 81%—90%      ☐ (10) 91%以上

(c) 貴單位是否已經實施電腦連線之違規記點作業？

- ☐ (1) 是      ☐ (2) 否      ☐ (3) 正在準備中

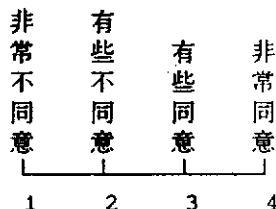
(d) 您認為『道路交通管理處罰條例』中，"違規記點"一項，應將點數記於何者才算合理？

- ☐ (1) 依現行法規之規定，記於駕駛人駕照  
☐ (2) 記於汽車所有人行照  
☐ (3) 駕駛人非車主者，記於駕駛人駕照、車主行照；駕駛人即車主者，記於其駕照、行照

5. 處理違規記點的方式中，對於現階段之下列各項困難，您的看法如何？

(請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 監理所、裁決所之連線不完全，資料傳送不易  
☐ (2) 警察機關之連線不完全，資料傳送不易  
☐ (3) 民衆的反應不佳  
☐ (4) 記點作業較原來之記次作業複雜



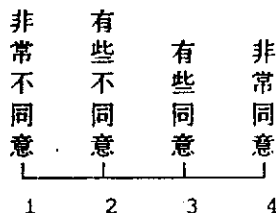
6. 新修訂之處罰條例中，違規人可至郵局繳納罰款之規定，對您的工作負擔的影響如何？

- ☐ (1) 減輕      ☐ (2) 差不多      ☐ (3) 增加

7. (請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 您認為新修訂之處罰條例中，"加重罰款"一項，依您實際處理違規繳納罰款的案件而言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？(即親自到站繳納罰款及利用郵繳罰款的人是否有顯著的減少?)

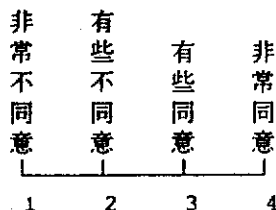
- ☐ (2) 您認為新修訂之處罰條例中，"違規記點"一項，依您實際處理違規繳納罰款的案件而言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？(即親自到站繳納罰款及利用郵繳罰款的人是否有顯著的減少?)



8. 面對目前如此複雜的交通問題，依您的觀點，對於下列各項問題的看法為何？

(請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 道路交通設施不良  
☐ (2) 道路交通設施不足  
☐ (3) 道路狀況不良  
☐ (4) 交通法令規定，執行不易  
☐ (5) 駕駛人不夠守法  
☐ (6) 警力不足  
☐ (7) 執法不嚴



9.對於下列各項取締違規行為的不同標準，您的看法如何？

(請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 只要違規，就要馬上取締  
☐ (2) 對違規駕駛應先行勸導，勸導無效才取締  
☐ (3) 視違規行為之危險程度  
☐ (4) 視違規行為之發生動機  
☐ (5) 只要取締合法，不必兼顧情理

非常 不同 意	有 些 不 同 意	有 些 同 意	非 常 同 意
1	2	3	4

## 二、個人基本資料

- 1.性別 ☐ (1) 男 ☐ (2) 女
- 2.年齡 ☐ (1) 29歲以下 ☐ (2) 30-39歲 ☐ (3) 40-49歲  
☐ (4) 50-59歲 ☐ (5) 60歲以上
- 3.學歷 ☐ (1) 小學及以下 ☐ (2) 國、初中 ☐ (3) 高中、高職  
☐ (4) 大學 ☐ (5) 研究所及以上
- 4.職位 ☐ (1) 主任或課長 ☐ (2) 約聘人員 ☐ (3) 雇員  
☐ (4) 其他
- 5.服務年資 ☐ (1) 未滿 1年 ☐ (2) 1-3年 ☐ (3) 3-5年  
☐ (4) 5-7年 ☐ (5) 7-10年 ☐ (6) 10年以上
- 6.所屬單位 ( ) 縣、市

謝謝您的合作！

## 附錄五

警察先生，您好！

這是一份有關交通法規的認知程度與執行成效的問卷，其目的在於透過您寶貴的看法及經驗，做為交通主管當局改善目前交通環境與檢討相關法令的重要參考。所以煩請您撥冗填答下列問題，謝謝您的合作！

敬祝

健康愉快

交通部運輸研究所

台灣大學土木工程學研究所

敬啓

一、請就下列問題，依照您的看法或經驗，勾選或填答適當的答案。

1. (a) 您平均每天約告發幾件交通違規案件？

- ☐ (1) 未滿五件    ☐ (2) 五至十件    ☐ (3) 十一至二十件    ☐ (4) 二十一至三十件  
☐ (5) 三十一件以上

(b) 請依您所告發之交通違規案件中，違規行為之比例高低排列：

- (1) 超速    (2) 不按號誌指示行車    (3) 違規停車    (4) 酒醉駕車  
(5) 違規超車、迴車或轉彎    (6) 超載    (7) 未依進行方向行駛

您的排列順序是(請由高→低依數字排列)：\_\_\_\_\_

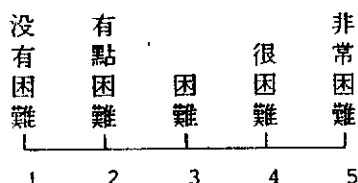
2. 依您的經驗，在取締違規時較易引起爭吵的駕駛人是：

- ☐ (1) 大客車    ☐ (2) 大貨車    ☐ (3) 小貨車    ☐ (4) 計程車    ☐ (5) 自小客  
☐ (6) 機車    ☐ (7) 其他 \_\_\_\_\_

3. 您在執行取締交通違規的過程中，對於下列各項之困擾為何？

(請參考右列困難度量尺，將代表困難程度的數字填於方格中)

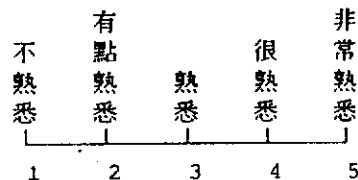
- ☐ (1) 向違規人說明違規事實  
☐ (2) 向違規人說明違反法條  
☐ (3) 向違規人索驗行照及駕照



4. 下列交通法規中，您熟悉的程度各為何？

(請參考右列熟悉度量尺，將代表熟悉程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 道路交通管理處罰條例  
☐ (2) 道路交通安全規則  
☐ (3) 道路交通事故處理辦法  
☐ (4) 道路交通安全講習辦法  
☐ (5) 違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則



5. 您知不知道七十六年七月起已實施新修訂之「道路交通管理處罰條例」？

- ☐ (1) 不知道    ☐ (2) 知道但不清楚修訂內容    ☐ (3) 很清楚

6. (a) 您認為新修訂之「道路交通管理處罰條例」中，下列各項在執行上的困難程度為何？

(請參考右列困難度量尺，將代表困難程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 取締超速之違規行為  
☐ (2) 取締客、貨超載之違規行為  
☐ (3) 取締載貨超長、超高或超寬之違規行為

- ☐ (4) 取締酒醉駕駛之違規行為
- ☐ (5) 取締連續駕車八小時之違規行為
- ☐ (6) 取締違規停車之違規行為
- ☐ (7) 取締患病駕車之違規行為
- ☐ (8) 取締行人之違規行為
- ☐ (9) 取締機車與慢車之違規行為
- ☐ (10) 取締道路障礙部分
- ☐ (11) 罰責的判定

沒有困難	有點困難	困難	很困難	非常困難
1	2	3	4	5

(b) 您認為『道路交通管理處罰條例』中，"違規記點"一項，應將點數記於何者才算合理？

- ☐ (1) 依現行法規之規定，記於駕駛人駕照
- ☐ (2) 記於汽車所有人行照
- ☐ (3) 駕駛人非車主者，記於駕駛人駕照、車主行照；駕駛人即車主者，記於其駕照、行照

7. (請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 您認為新修訂之處罰條例中，"加重罰款"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？

非常不同意	有些不同意	有些同意	非常同意
1	2	3	4

- ☐ (2) 您認為新修訂之處罰條例中，"違規記點"一項，依您實際的執勤取締經驗言，是否有遏阻交通違規事件發生的趨勢？

8. 在取締違規事件時，下列因素對您的影響程度各如何？

(請參考右列影響度量尺，將代表影響程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 情緒的好壞
- ☐ (2) 精神上的好壞(疲勞與否)
- ☐ (3) 法令的熟悉程度
- ☐ (4) 違規者的態度

毫無影響	有點影響	有影響	影響很大	影響非常大
1	2	3	4	5

9. 面對目前如此複雜的交通問題，依您的觀點，對於下列各項問題的看法各如何？

(請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 道路交通設施不良
- ☐ (2) 道路交通設施不足
- ☐ (3) 道路狀況不良
- ☐ (4) 交通法令規定，執行不易
- ☐ (5) 駕駛人不夠守法
- ☐ (6) 警力不足
- ☐ (7) 執法不嚴

非常不同意	有些不同意	有些同意	非常同意
1	2	3	4

10. 對於下列各項取締違規行為的標準，您的看法各如何？

(請參考右列同意度量尺，將代表同意程度的數字填於方格中)

- ☐ (1) 只要違規，就要馬上取締  
☐ (2) 對違規駕駛應先行勸導，勸導無效才取締  
☐ (3) 視違規行為之危險程度  
☐ (4) 視違規行為之發生動機  
☐ (5) 只要取締合法，不必兼顧情理

非常 不同 意	有 些 不 同 意	有 些 同 意	非 常 同 意
1	2	3	4

## 二、個人基本資料

1. 性別 ☐ (1) 男 ☐ (2) 女
2. 婚姻 ☐ (1) 已婚 ☐ (2) 未婚 ☐ (3) 其他
3. 年齡 ☐ (1) 29歲以下 ☐ (2) 30-39歲 ☐ (3) 40-49歲  
☐ (4) 50-59歲 ☐ (5) 60歲以上
4. 職位 ☐ (1) 警員 ☐ (2) 小隊長或巡佐 ☐ (3) 警官
5. 服務年資 ☐ (1) 未滿 1年 ☐ (2) 1-3年 ☐ (3) 3-5年  
☐ (4) 5-7年 ☐ (5) 7-10年 ☐ (6) 10年以上
6. 所屬單位 ( ) 縣、市

謝謝您的合作！

# 附 表

- 附表 1. 貨運司機違規之駕駛行為分析表
- 附表 2. 貨運司機對新修訂實施之處罰條例之認知程度表
- 附表 3. 貨運司機認知處罰條例來源調查表
- 附表 4. 貨運司機對處罰條例修訂實施前後之比較分析
- 附表 5. 貨運司機對罰則(超載)及駕駛安全之價值判斷表
- 附表 6. 貨運業主(公司面)違規行為分析表
- 附表 7. 貨運業主對新修訂實施之處罰條例之認知程度表
- 附表 8. 貨運業主認知處罰條例來源調查表
- 附表 9. 貨運業主對處罰條例修訂實施前後之比較分析
- 附表 10. 貨運業主對罰則及政府宣導法規程度之評估
- 附表 11. 客運司機違規之駕駛行為分析表
- 附表 12. 客運司機對新修訂實施之處罰條例之認知程度表
- 附表 13. 客運司機認知處罰條例來源調查表
- 附表 14. 客運司機對處罰條例修訂實施前後之比較分析
- 附表 15. 客運司機對罰則(超速)及駕駛安全之價值判斷表
- 附表 16. 客運業主(公司面)違規行為分析表
- 附表 17. 客運業主對新修訂實施之處罰條例之認知程度表
- 附表 18. 客運業主認知處罰條例來源調查表
- 附表 19. 客運業主對處罰條例修訂實施前後之比較分析
- 附表 20. 客運業主對罰則及政府宣導法規程度之評估



附表 1. 貨運司機違規之駕駛行為分析表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	貨 運 司 機			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
超載情況	經常超載	9 (9.3%)	2 (6.7%)	3 (5.7%)	14 (7.8%)
	有時超載	63 (64.9%)	19 (63.3%)	31 (58.5%)	113 (62.8%)
	從未超載	25 (25.8%)	9 (30.0%)	19 (35.8%)	53 (29.4%)
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)
超載原因	貨主或貨運業主要求	34 (35.1%)	13 (43.3%)	26 (49.1%)	73 (40.6%)
	爲了多賺錢	12 (12.4%)	6 (20.0%)	1 (1.9%)	19 (10.6%)
	無超載	25 (25.8%)	9 (30.0%)	19 (35.8%)	53 (29.4%)
	其 他	26 (26.8%)	2 (6.7%)	7 (13.2%)	35 (19.4%)
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)
其他違規行為	超 速	28 (27.7%)	14 (38.9%)	5 (17.9%)	47 (28.5%)
	闖紅燈	5 (4.9%)	4 (11.2%)	0	9 (5.4%)
	載貨超長、超寬、超高	8 (8.0%)	3 (8.3%)	3 (10.7%)	14 (8.6%)
	違規停車	32 (31.7%)	12 (33.3%)	7 (25.0%)	51 (30.9%)
	其 他	28 (27.7%)	3 (8.3%)	13 (46.4%)	44 (26.6%)
被取締頻率	常 常	5 (5.2%)	2 (6.7%)	2 (3.8%)	9 (5.0%)
	偶 而	70 (72.2%)	25 (83.3%)	22 (41.5%)	117 (65.0%)
	從 未	22 (22.7%)	3 (10.0%)	29 (54.7%)	54 (30.0%)
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)

附表 2. 貨運司機對新修訂實施之處罰條例之認知程度表

樣本數 分析項目			調查對象 比例		貨運司機			總計
					台北縣市	台中台南縣市	高雄縣市	
處罰條例 第二十九條	第一項第一款	清 楚		81 (83.5%)	14 (46.7%)	14 (26.4%)	109 (60.5%)	
		知道 但不太清楚	載重限制	0	1 ( 3.3%)	2 ( 3.8%)	3 ( 1.7%)	
			處罰對象	0	1 ( 3.3%)	10 (18.9%)	11 ( 6.1%)	
			罰款及記點	12 (12.4%)	10 (30.4%)	17 (32.1%)	39 (21.7%)	
	不 知 道		4 ( 4.1%)	4 (13.3%)	10 (18.9%)	18 (10.0%)		
小 計				97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)	
處罰條例 第八十五條	第二項	清 楚		69 (71.1%)	13 (43.3%)	27 (50.9%)	109 (60.5%)	
		知 道 但 不 太 清 楚		14 (14.4%)	4 (13.3%)	21 (39.6%)	39 (21.7%)	
		不 知 道		14 (14.4%)	13 (43.3%)	5 ( 9.4%)	32 (17.8%)	
小 計				97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)	
超速須 罰款 且記點一點	且記點一點	清 楚		46 (47.4%)	11 (36.7%)	7 (13.2%)	64 (35.6%)	
		知 道 但 不 太 清 楚		48 (49.5%)	8 (25.7%)	37 (69.8%)	93 (51.7%)	
		不 知 道		3 ( 3.1%)	11 (36.7%)	9 (17.0%)	23 (12.8%)	
小 計				97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)	
闖紅燈須 罰款 且記點二點	且記點二點	清 楚		41 (42.3%)	11 (36.7%)	10 (18.9%)	62 (34.4%)	
		知 道 但 不 太 清 楚		53 (54.6%)	9 (30.0%)	31 (58.5%)	93 (51.7%)	
		不 知 道		3 ( 3.1%)	10 (33.3%)	12 (22.6%)	25 (13.9%)	
小 計				97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)	
酒醉駕車須 罰款 且記點二點	且記點二點	清 楚		40 (41.2%)	10 (33.3%)	6 (11.3%)	56 (31.1%)	
		知 道 但 不 太 清 楚		53 (54.6%)	8 (26.7%)	33 (62.3%)	94 (52.2%)	
		不 知 道		4 ( 4.1%)	12 (40.0%)	14 (26.4%)	30 (16.7%)	
小 計				97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)	

續附表 2. 貨運司機對新修訂實施之處罰條例之認知程度表

樣本 數 分 項 目		調查對象 比例	貨運司機			總計
			台北縣市	台中台南縣市	高雄縣市	
載貨超長超寬 款及記一點	清楚		40 (41.2%)	8 (26.7%)	13 (24.5%)	61 (33.9%)
	知道但不太清楚		53 (54.6%)	8 (26.7%)	31 (58.5%)	92 (51.1%)
	不知道		4 (4.1%)	14 (46.6%)	9 (17.0%)	27 (15.0%)
小計			97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)
新修訂處罰 條例：加重	清楚		42 (43.3%)	13 (43.3%)	37 (69.8%)	92 (51.1%)
	知道但不太清楚		54 (55.7%)	10 (33.3%)	15 (28.3%)	79 (43.9%)
	不知道		1 (1.0%)	7 (23.4%)	1 (1.9%)	9 (5.0%)
小計			97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)
處罰條例 第二項 第六十三條	清楚		84 (86.6%)	15 (50.0%)	19 (35.8%)	118 (65.6%)
	知道但不太清楚		11 (11.3%)	7 (23.3%)	29 (54.7%)	47 (26.1%)
	不知道		2 (2.1%)	8 (26.7%)	5 (9.4%)	15 (8.3%)
小計			97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180 (100 %)

附表 3. 貨運司機認知處罰條例來源調查表

分析項目	樣本調查對象數比例	貨運司機			總計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
獲知此例之新媒介修訂來源	1.曾被取締過	2 (1.2%)	3 (8.6%)	3 (3.0%)	8(2.6%)
	2.公會告之	8 (4.6%)	8 (22.9%)	12 (12.0%)	28(9.1%)
	3.電視轉播	46 (26.7%)	7 (20.0%)	18 (18.0%)	71(23.1%)
	4.報紙報導	36 (21.0%)	7 (20.0%)	23 (23.0%)	66(21.5%)
	5.雜誌報導	3 (1.7%)	0	0	3(0.9%)
	6.收音機廣播	19 (11.0%)	2 (5.7%)	1 (1.0%)	22(7.2%)
	7.親朋好友告知	30 (17.4%)	2 (5.7%)	19 (19.0%)	51(16.6%)
	8.其他	27 (15.7%)	2 (5.7%)	24 (24.0%)	53(17.3%)
	9.根本不知道	1 (0.6%)	4 (11.4%)	0	5(1.6%)
政府之在媒介宣導效率法規	1.電視	58 (24.3%)	19 (27.9%)	25 (23.6%)	102(24.7%)
	2.收音機	49 (20.5%)	15 (22.1%)	24 (22.6%)	88(21.3%)
	3.報紙	50 (20.9%)	17 (25.0%)	34 (32.1%)	101(24.5%)
	4.雜誌	8 (3.3%)	1 (1.5%)	0	9(2.2%)
	5.戶外廣告	10 (4.2%)	3 (4.4%)	0	13(3.1%)
	6.公會告之	29 (12.1%)	12 (17.6%)	6 (5.7%)	47(11.4%)
	7.其他	35 (14.6%)	1 (1.5%)	17 (16.0%)	53(12.8%)

附表 4. 貨運司機對處罰條例修訂實施前後之比較分析

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	貨 運 司 機			總 計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
取締 違規 形 式 之 執 行 情 形	較修訂實施前抓的更緊	20 (20.6%)	4 (13.3%)	5 (9.4%)	29(16.1%)
	與修訂實施前差不多	74 (76.3%)	24 (80.0%)	48 (90.6%)	146(81.1%)
	較修訂實施前寬鬆	3 (3.1%)	2 (6.7%)	0	5(2.8%)
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180(100 %)
貨物 超載 次 數	較修訂實施前增加	2 (2.1%)	0	0	2(1.1%)
	與修訂實施前差不多	53 (54.6%)	19 (63.3%)	53 (100 %)	125(69.4%)
	較修訂實施前減少	42 (43.3%)	11 (36.7%)	0	53(29.4%)
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180(100 %)
公 司 營 運 上	極感不便	5 (5.2%)	3 (10.0%)	3 (5.7%)	11(6.1%)
	頗感不便	10 (10.3%)	5 (16.7%)	3 (5.7%)	18(10.0%)
	沒有差別	80 (82.5%)	22 (73.3%)	47 (88.7%)	149(82.8%)
	較便利	2 (2.1%)	0	0	2(1.1%)
	很便利	0	0	0	0
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180(100 %)
行 駛 安 全 上	改善很多	8 (8.2%)	2 (6.7%)	0	10(5.6%)
	稍有改善	16 (16.5%)	3 (10.0%)	5 (9.4%)	24(13.3%)
	沒有差別	71 (73.2%)	25 (83.3%)	48 (90.6%)	144(80.0%)
	稍加惡化	2 (2.1%)	0	0	2(1.1%)
	極度惡化	0	0	0	0
小計		97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180(100 %)

附表 5. 貨運司機對罰則(超載)及駕駛安全之價值判斷表

樣本數目分析			調查對象比例			貨運司機			總計
			台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市				
處罰條例第二十九條 第十五條第二項 第一項第一款、第八	合 理		28 (28.9%)	12 (40.0%)	14 (26.4%)	54(30.0%)			
	不 合 理	應處罰司機	1 ( 1.0%)	0	7 (13.2%)	8( 4.4%)			
		應處罰貨運業主	40 (41.2%)	8 (26.7%)	18 (34.0%)	66(36.7%)			
		處罰司機與業主	15 (15.5%)	3 (10.0%)	8 (15.1%)	26(14.5%)			
		視責任歸屬而定	13 (13.4%)	7 (23.3%)	6 (11.3%)	26(14.5%)			
小 計			97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180(100 %)			
安全之影響 超載對行車	有 不 良 影 響		78 (80.4%)	21 (70.0%)	24 (45.3%)	123(68.3%)			
	無 不 良 影 響		11 (11.3%)	2 ( 6.7%)	8 (15.1%)	21(11.7%)			
	不 一 定		8 ( 8.2%)	7 (23.3%)	21 (39.6%)	36(20.0%)			
小 計			97 (100 %)	30 (100 %)	53 (100 %)	180(100 %)			
最 違 規 處 罰 之 懼	罰 款		27 (18.4%)	7 (20.0%)	0	34(14.1%)			
	記 點		20 (13.6%)	8 (22.9%)	1 ( 1.7%)	29(12.0%)			
	吊 扣、吊 銷 執 照		55 (37.4%)	11 (31.4%)	46 (78.0%)	112(46.5%)			
	道 路 安 全 講 習		44 (30.0%)	8 (22.9%)	10 (16.9%)	62(25.7%)			
	其 他		1 ( 0.6%)	1 ( 2.8%)	2 ( 3.4%)	4( 1.7%)			

附表 6. 貨運業主(公司面)違規行為分析表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	貨 運 業 主			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
超載情況	常有超載	3 (20.0%)	0	3 (30.0%)	6 (16.2%)
	偶而超載	5 (33.3%)	7 (58.3%)	5 (50.0%)	17 (45.9%)
	沒有超載	7 (46.7%)	5 (41.7%)	2 (20.0%)	14 (37.8%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
其 他 違 規 行 為	超 速	1 ( 4.8%)	3 (18.7%)	6 (40.0%)	10 (19.2%)
	違規停車	12 (57.1%)	4 (25.0%)	4 (26.7%)	20 (38.5%)
	闖紅燈	6 (28.5%)	0	0	6 (11.5%)
	未請領臨時通行証	0	1 ( 6.3%)	0	1 ( 1.9%)
	載貨超長、超寬、超高	0	1 ( 6.3%)	2 (13.3%)	3 ( 5.8%)
	其 他	1 ( 4.8%)	3 (18.7%)	3 (20.0%)	7 (13.5%)
	沒 有	1 ( 4.8%)	4 (25.0%)	0	5 ( 9.6%)

附表 7. 貨運業主對新修訂實施之處罰條例之認知程度表

樣 本 分 析 項 目	數 比 例	貨 運 業 主			總 計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
處罰條例第 二十九條第 一項第一款	清 楚	11 (73.3%)	6 (50.0%)	5 (50.0%)	22 (59.5%)
	知道但不太清楚	3 (20.0%)	4 (33.3%)	5 (50.0%)	12 (32.4%)
	不 知 道	1 ( 6.7%)	2 (16.7%)	0	3 ( 8.1%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
超速須 罰款 且記點一點	清 楚	10 (66.7%)	7 (58.3%)	3 (30.0%)	20 (54.1%)
	知道但不太清楚	4 (26.7%)	5 (41.7%)	7 (70.0%)	16 (43.2%)
	不 知 道	1 ( 6.7%)	0	0	1 ( 2.7%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
闖紅燈須 罰款 且記點一點	清 楚	10 (66.7%)	8 (66.7%)	2 (20.0%)	20 (54.1%)
	知道但不太清楚	4 (26.7%)	4 (33.3%)	8 (80.0%)	16 (43.2%)
	不 知 道	1 ( 6.7%)	0	0	1 ( 2.7%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
酒醉駕車須 罰款 且記點一點	清 楚	10 (66.7%)	8 (66.7%)	2 (20.0%)	20 (54.1%)
	知道但不太清楚	4 (26.7%)	3 (25.0%)	8 (80.0%)	15 (40.5%)
	不 知 道	1 ( 6.7%)	1 ( 8.3%)	0	2 ( 5.4%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
新修訂處罰 條例：加重 罰款及記點	清 楚	10 (66.7%)	8 (66.7%)	9 (90.0%)	27 (73.0%)
	知道但不太清楚	4 (26.7%)	4 (33.3%)	1 (10.0%)	9 (24.3%)
	不 知 道	1 ( 6.7%)	0	0	1 ( 2.7%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
處罰條例 第六十三條 第二項	清 楚	8 (53.3%)	9 (75.0%)	1 (10.0%)	18 (48.6%)
	知道但不太清楚	6 (40.0%)	2 (16.7%)	9 (90.0%)	17 (45.9%)
	不 知 道	1 ( 6.7%)	1 ( 8.3%)	0	2 ( 5.4%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)



附表 8. 貨運業主認知處罰條例來源調查表

樣本 分析 項目	調查對象 數 比 例	貨 運 業 主			總 計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
獲 罰 知 條 此 例 次 之 新 媒 修 介 訂 來 處 源	1.曾被取締過	0	0	0	0
	2.公會告之	6 (27.3%)	8 (44.4%)	10 (47.6%)	24 (39.3%)
	3.電視轉播	7 (31.8%)	6 (33.3%)	1 ( 4.8%)	14 (23.0%)
	4.報紙報導	6 (27.3%)	2 (11.1%)	6 (28.6%)	14 (23.0%)
	5.雜誌報導	0	1 ( 5.6%)	0	1 ( 1.6%)
	6.收音機廣播	1 ( 4.5%)	0	0	1 ( 1.6%)
	7.親朋好友告知	0	0	4 (19.0%)	4 ( 6.6%)
	8.其他	1 ( 4.5%)	1 ( 5.6%)	0	2 ( 3.3%)
	9.根本不知道	1 ( 4.5%)	0	0	1 ( 1.6%)
政 時 府 之 在 媒 宣 介 導 效 法 率 規	1.電視	14 (36.8%)	7 (25.0%)	8 (24.2%)	29 (29.3%)
	2.收音機	8 (21.1%)	3 (10.7%)	6 (18.2%)	17 (17.2%)
	3.報紙	9 (23.7%)	7 (25.0%)	7 (21.2%)	23 (23.2%)
	4.雜誌	1 ( 2.6%)	0	0	1 ( 1.0%)
	5.戶外廣告	0	1 ( 3.6%)	1 ( 3.0%)	2 ( 2.0%)
	6.公會告之	6 (15.8%)	8 (28.6%)	9 (27.2%)	23 (23.2%)
	7.其他	0	2 ( 7.1%)	2 ( 6.1%)	4 ( 4.1%)

附表 9. 貨運業主對處罰條例修訂實施前後之比較分析

樣本數 分析項目		調查對象 貨運業主			總計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
被取締的頻度上	較修訂實施前增加	1 ( 6.7%)	0	0	1 ( 2.7%)
	與修訂實施前沒有差別	4 (26.7%)	11 (91.7%)	10 (100 %)	25 (67.6%)
	較修訂實施前減少	10 (66.7%)	1 ( 8.3%)	0	11 (29.7%)
小計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
公司營運上	極感不便	2 (13.3%)	2 (16.7%)	0	4 (10.8%)
	頗感不便	0	6 (50.0%)	0	6 (16.2%)
	沒有差別	13 (86.7%)	3 (25.0%)	10 (100 %)	26 (70.3%)
	稍感便利	0	1 ( 8.3%)	0	1 ( 2.7%)
	極感便利	0	0	0	0
小計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
行駛安全上	改善很多	2 (13.3%)	1 ( 8.3%)	0	3 ( 8.1%)
	稍有改善	4 (26.7%)	5 (41.7%)	1 (10.0%)	10 (27.0%)
	沒有差別	9 (60.0%)	6 (50.0%)	9 (90.0%)	24 (64.9%)
	稍加危險	0	0	0	0
	極度危險	0	0	0	0
小計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
對司機的駕駛操作上的要求	較修訂實施前提高	3 (20.0%)	7 (58.3%)	4 (40.0%)	14 (37.8%)
	與修訂實施前沒有差別	12 (80.0%)	5 (41.7%)	6 (60.0%)	23 (62.2%)
	較修訂實施前降低	0	0	0	0
小計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)

附表 10. 貨運業主對罰則及政府宣導法規程度之評估

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	貨 運 業 主			總 計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
加 重 罰 款 及 記 點 與 舊 條 例 記 次 比 較	合 理	10 (66.7%)	7 (58.3%)	2 (20.0%)	19 (51.4%)
	不 合 理	5 (33.3%)	5 (41.7%)	8 (80.0%)	18 (48.6%)
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)
最 違 規 懼 處 之 罰	罰 款	4 (18.2%)	5 (26.3%)	2 (13.3%)	11 (19.6%)
	記 點	2 ( 9.1%)	3 (15.8%)	1 ( 6.7%)	6 (10.7%)
	吊扣、吊銷執照	10 (45.5%)	5 (26.3%)	10 (66.7%)	25 (44.6%)
	道路安全講習	6 (27.2%)	5 (26.3%)	2 (13.3%)	13 (23.2%)
	其 他	0	1 ( 5.3%)	0	1 ( 1.9%)
政 府 宣 導 新 修 訂 之 處 罰 條 例 的 程 度	宣導已夠充分	7 (46.7%)	8 (66.7%)	0	15 (40.5%)
	宣導不夠充分	8 (53.3%)	4 (33.3%)	10 (100 %)	22 (59.5%)
	不 清 楚	0	0	0	0
小 計		15 (100 %)	12 (100 %)	10 (100 %)	37 (100 %)

附表 11. 客運司機違規之駕駛行為分析表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	客 運 司 機			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
超速情況	時常超速	15 (10.0%)	9 (30.0%)	12 (57.1%)	36 (44.4%)
	有時超速	10 (33.3%)	9 (30.0%)	8 (38.1%)	27 (33.3%)
	偶而超速	5 (16.7%)	10 (33.3%)	1 (4.8%)	16 (19.8%)
	從未超速	0	2 (6.7%)	0	2 (2.5%)
小 計		30 (100%)	30 (100%)	21 (100%)	81 (100%)
超速原因	公司要求	7 (23.3%)	1 (3.3%)	0	8 (9.9%)
	趕時間	16 (53.3%)	20 (66.7%)	21 (100%)	57 (70.3%)
	其 他	7 (23.3%)	9 (30.0%)	0	16 (19.8%)
小 計		30 (100%)	30 (100%)	21 (100%)	81 (100%)
其他違規行為	超 載	0	3 (9.4%)	2 (10.0%)	5 (5.6%)
	闖紅燈	5 (13.5%)	1 (3.1%)	0	6 (6.7%)
	車體超高	0	0	0	0
	違規停車	23 (62.2%)	17 (53.1%)	4 (20.0%)	44 (49.4%)
	其 他	2 (5.4%)	3 (9.4%)	5 (25.0%)	10 (11.2%)
	沒 有	7 (18.9%)	8 (25.0%)	9 (45.0%)	24 (27.1%)
被取締頻率	常 常	0	2 (6.7%)	2 (9.5%)	4 (4.9%)
	偶 而	20 (66.7%)	22 (73.3%)	16 (76.2%)	58 (71.6%)
	從 未	10 (33.3%)	6 (20.0%)	3 (14.3%)	19 (23.5%)
小 計		30 (100%)	30 (100%)	21 (100%)	81 (100%)

附表 12. 客運司機對新修訂實施之處罰條例之認知程度表

樣本 分析 分項 目		調查對象 數 比 例	客 運 司 機			總 計
			台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
超速 罰款 且 記點 點	清 楚		6 (20.0%)	18 (60.0%)	7 (33.3%)	31 (38.3%)
	知道但不太清楚		22 (73.3%)	7 (23.3%)	14 (66.7%)	43 (53.1%)
	不 知 道		2 ( 6.7%)	5 (16.7%)	0	7 ( 8.6%)
小 計			30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
處罰條例 第三十條第 一項第二款	清 楚		0	17 (56.7%)	2 ( 9.5%)	19 (23.5%)
	知道但不太清楚		21 (70.0%)	5 (16.7%)	19 (90.5%)	45 (55.6%)
	不 知 道		9 (30.0%)	8 (26.7%)	0	17 (21.0%)
小 計			30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
闖紅燈須 罰款 且 記點 點	清 楚		4 (13.3%)	13 (43.3%)	4 (19.0%)	21 (25.9%)
	知道但不太清楚		23 (76.7%)	12 (40.0%)	17 (81.0%)	52 (64.2%)
	不 知 道		3 (10.0%)	5 (16.7%)	0	8 ( 9.9%)
小 計			30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
酒醉駕車須 罰款 且 記點 點	清 楚		3 (10.0%)	11 (36.7%)	3 (14.3%)	17 (21.0%)
	知道但不太清楚		22 (73.3%)	12 (40.0%)	16 (76.2%)	50 (61.7%)
	不 知 道		5 (16.7%)	7 (23.3%)	2 ( 9.5%)	14 (17.3%)
小 計			30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
新修訂處罰 條例：加重 罰款及記點	清 楚		13 (43.3%)	23 (76.7%)	20 (95.2%)	56 (69.1%)
	知道但不太清楚		17 (56.7%)	3 (10.0%)	1 ( 4.8%)	21 (25.6%)
	不 知 道		0	4 (13.3%)	0	4 ( 4.9%)
小 計			30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
處罰條例 第六十三條 第二項	清 楚		4 (13.3%)	20 (66.7%)	3 (14.3%)	27 (33.4%)
	知道但不太清楚		19 (63.3%)	7 (23.3%)	18 (85.7%)	44 (54.3%)
	不 知 道		7 (23.4%)	3 (10.0%)	0	10 (12.3%)
小 計			30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)

附表 13. 客運司機認知處罰條例來源調查表

樣本調查對象 分析項目		客運司機			總計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
獲罰知此例次之新媒修介訂來處源	1.曾被取締過	0	2 ( 5.7%)	0	2 ( 1.4%)
	2.公會告之	10 (14.5%)	6 (17.1%)	4 ( 9.3%)	20 (13.6%)
	3.電視轉播	20 (29.0%)	6 (17.1%)	7 (16.3%)	33 (22.4%)
	4.報紙報導	13 (18.8%)	7 (20.0%)	12 (27.9%)	32 (21.8%)
	5.雜誌報導	0	0	1 ( 2.3%)	1 ( 0.7%)
	6.收音機廣播	8 (11.6%)	2 ( 5.7%)	2 ( 4.6%)	12 ( 8.2%)
	7.親朋好友告知	18 (26.1%)	7 (20.0%)	3 ( 6.9%)	28 (19.0%)
	8.其他	0	4 (11.4%)	14 (32.6%)	18 (12.2%)
	9.根本不知道	0	1 ( 2.9%)	0	1 ( 0.7%)
政時府之在媒宣介導效率法規	1.電視	25 (27.2%)	19 (23.8%)	10 (19.6%)	54 (24.2%)
	2.收音機	23 (25.0%)	17 (21.2%)	15 (29.4%)	55 (24.6%)
	3.報紙	22 (23.9%)	20 (25.0%)	17 (33.3%)	59 (26.5%)
	4.雜誌	1 ( 1.1%)	2 ( 2.5%)	2 ( 3.9%)	5 ( 2.2%)
	5.戶外廣告	0	2 ( 2.5%)	1 ( 1.9%)	3 ( 1.3%)
	6.公會告之	21 (22.8%)	19 (23.8%)	0	40 (17.9%)
	7.其他	0	1 ( 1.3%)	6 (11.7%)	7 ( 3.1%)

附表 14. 客運司機對處罰條例修訂實施前後之比較分析

樣 本 數 分 析 目	調 查 對 象 比 例	客 運 司 機			總 計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
取締 違規 形 態	較修訂實施前抓的更緊	7 (23.3%)	8 (26.7%)	0	15 (18.5%)
	與修訂實施前差不多	22 (73.3%)	21 (70.0%)	20 (95.2%)	63 (77.8%)
	較修訂實施前寬鬆	1 (3.3%)	1 (3.3%)	1 (4.8%)	3 (3.7%)
小計		30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
超速 情況	較修訂實施前增加	2 (6.7%)	1 (3.3%)	0	3 (3.7%)
	與修訂實施前差不多	25 (83.3%)	18 (60.0%)	21 (100 %)	64 (79.0%)
	較修訂實施前減少	3 (10.0%)	11 (36.7%)	0	14 (17.3%)
小計		30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
公 司 營 運 上	極感不便	0	1 (3.3%)	1 (4.8%)	2 (2.5%)
	頗感不便	13 (43.3%)	5 (16.7%)	3 (14.3%)	21 (25.9%)
	沒有差別	17 (56.7%)	24 (80.0%)	17 (81.0%)	58 (71.6%)
	較便利	0	0	0	0
	很便利	0	0	0	0
小計		30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
行 駛 安 全 上	改善很多	0	2 (6.7%)	0	2 (2.5%)
	稍有改善	5 (16.7%)	9 (30.0%)	0	14 (17.3%)
	沒有差別	25 (83.3%)	18 (60.0%)	18 (85.7%)	61 (75.3%)
	稍加惡化	0	1 (3.3%)	3 (14.3%)	4 (4.9%)
	極度惡化	0	0	0	0
小計		30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)

附表 15. 客運司機對罰則(超速)及駕駛安全之價值判斷表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	客 運 司 機			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
加 款 點 重 及 記 罰	合 理	14 (46.7%)	14 (46.7%)	2 ( 9.5%)	30 (37.0%)
	不 合 理	16 (53.3%)	16 (53.3%)	19 (90.5%)	51 (63.0%)
小 計		30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
超 安 速 全 對 之 行 影 車 響	有不良影響	18 (60.0%)	13 (43.3%)	19 (90.5%)	50 (61.7%)
	無不良影響	10 (33.3%)	7 (23.3%)	2 ( 9.5%)	19 (23.5%)
	不 一 定	2 ( 6.7%)	10 (33.3%)	0	12 (14.8%)
小 計		30 (100 %)	30 (100 %)	21 (100 %)	81 (100 %)
最 違 畏 規 懼 處 之 罰	罰 款	0	4 ( 9.8%)	0	4 ( 3.9%)
	記 點	2 ( 6.7%)	7 (17.0%)	0	9 ( 8.8%)
	吊扣、吊銷執照	23 (76.7%)	25 (60.9%)	15 (48.4%)	63 (61.8%)
	道路安全講習	4 (13.3%)	3 ( 7.3%)	15 (48.4%)	22 (21.6%)
	其 他	1 ( 3.3%)	2 ( 4.9%)	1 ( 3.2%)	4 ( 3.9%)



附表 16. 客運業主(公司面)違規行為分析表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	客 運 業 主			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
超速情況	常有超速	1 ( 6.7%)	0	3 (30.0%)	4 ( 9.8%)
	偶而超速	8 (53.3%)	12 (75.0%)	6 (60.0%)	26 (63.4%)
	沒有超速	6 (40.0%)	4 (25.0%)	1 (10.0%)	11 (26.8%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
其他違規行為	超 載	2 ( 9.5%)	0	3 (18.7%)	5 ( 9.3%)
	違規停車	13 (61.9%)	11 (64.7%)	7 (43.8%)	31 (57.4%)
	闖紅燈	3 (14.3%)	1 ( 5.9%)	0	4 ( 7.4%)
	其 他	1 ( 4.8%)	0	5 (31.3%)	6 (11.1%)
	沒 有	2 ( 9.5%)	5 (29.4%)	1 ( 6.2%)	8 (14.8%)

附表 17. 客運業主對新修訂實施之處罰條例之認知程度表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	客 運 業 主			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
超速 罰款 且 記點 一點	清 楚	11 (73.3%)	7 (43.8%)	6 (60.0%)	24 (58.5%)
	知道但不太清楚	1 ( 6.7%)	4 (25.0%)	4 (40.0%)	9 (22.0%)
	不 知 道	3 (20.0%)	5 (31.3%)	0	8 (19.5%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
超載 罰款 且 記點 一點	清 楚	11 (73.3%)	5 (31.3%)	3 (30.0%)	19 (43.3%)
	知道但不太清楚	1 ( 6.7%)	5 (31.3%)	7 (70.0%)	13 (31.7%)
	不 知 道	3 (20.0%)	6 (37.4%)	0	9 (22.0%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
闖紅燈 罰款 且 記點 一點	清 楚	11 (73.3%)	5 (31.3%)	1 (10.0%)	17 (41.5%)
	知道但不太清楚	1 ( 6.7%)	5 (31.3%)	9 (90.0%)	15 (36.6%)
	不 知 道	3 (20.0%)	6 (37.4%)	0	9 (22.0%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
酒醉駕車 罰款 且 記點 一點	清 楚	11 (73.3%)	5 (31.3%)	0	16 (39.0%)
	知道但不太清楚	1 ( 6.7%)	5 (31.3%)	10 (100 %)	16 (39.0%)
	不 知 道	3 (20.0%)	6 (37.4%)	0	9 (22.0%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
新修訂處罰 條例：加重 罰款及記點	清 楚	11 (73.3%)	7 (43.8%)	7 (70.0%)	25 (61.0%)
	知道但不太清楚	1 ( 6.7%)	6 (37.5%)	3 (30.0%)	10 (24.4%)
	不 知 道	3 (20.0%)	3 (18.8%)	0	6 (14.6%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
處罰條例 第六十三條 第二項	清 楚	12 (80.0%)	9 (56.3%)	0	21 (51.2%)
	知道但不太清楚	0	2 (12.5%)	10 (100 %)	12 (29.3%)
	不 知 道	3 (20.0%)	5 (31.3%)	0	8 (19.5%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)

附表 18. 客運業主認知處罰條例來源調查表

樣 本 分 析 項 目	調 查 對 象 數 比 例	客 運 業 主			總 計
		台 北 縣 市	台 中 、 台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
獲 罰 知 條 此 例 次 之 新 媒 修 介 訂 來 處 源	1.曾被取締過	0	0	0	0
	2.公會告之	7 (25.9%)	9 (31.0%)	10 (40.0%)	26 (32.1%)
	3.電視轉播	9 (33.3%)	9 (31.0%)	2 (8.0%)	20 (24.7%)
	4.報紙報導	6 (22.2%)	8 (27.6%)	5 (20.0%)	19 (23.5%)
	5.雜誌報導	0	0	0	0
	6.收音機廣播	1 (3.7%)	0	0	1 (1.2%)
	7.親朋好友告知	1 (3.7%)	1 (3.4%)	8 (32.0%)	10 (12.3%)
	8.其他	0	0	0	0
	9.根本不知道	3 (11.1%)	2 (6.9%)	0	5 (6.2%)
政 府 之 在 媒 宣 介 導 效 法 率 規	1.電視	11 (32.4%)	13 (28.9%)	8 (25.8%)	32 (29.1%)
	2.收音機	0	4 (8.9%)	1 (3.2%)	5 (4.5%)
	3.報紙	8 (23.5%)	11 (24.4%)	8 (25.8%)	27 (24.5%)
	4.雜誌	0	1 (2.2%)	0	1 (0.9%)
	5.戶外廣告	2 (5.9%)	2 (4.4%)	0	4 (3.6%)
	6.公會告之	8 (23.5%)	11 (24.4%)	8 (25.8%)	27 (24.5%)
	7.其他	5 (14.7%)	3 (6.7%)	6 (19.4%)	14 (12.7%)

附表 19. 客運業主對處罰條例修訂實施前後之比較分析

樣本數 分析項目		客運業主			總計
		台北縣市	台中、台南縣市	高雄縣市	
被取締的 類程度上	較修訂實施前增加	0	0	0	0
	與修訂實施前沒有差別	11 (73.3%)	15 (93.8%)	10 (100 %)	36 (87.8%)
	較修訂實施前減少	4 (26.7%)	1 ( 6.2%)	0	5 (12.2%)
小計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
公司營運上	極感不便	0	2 (12.5%)	0	2 ( 4.9%)
	頗感不便	0	2 (12.5%)	1 (10.0%)	3 ( 7.3%)
	沒有差別	14 (93.3%)	11 (68.8%)	9 (90.0%)	34 (82.9%)
	稍感便利	1 ( 6.7%)	1 ( 6.2%)	0	2 ( 4.9%)
	極感便利	0	0	0	0
小計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
行駛安全上	改善很多	0	2 (12.5%)	0	2 ( 4.9%)
	稍有改善	0	3 (18.8%)	2 (20.0%)	5 (12.2%)
	沒有差別	15 (100 %)	10 (62.5%)	8 (80.0%)	33 (80.5%)
	稍加危險	0	0	0	0
	極度危險	0	1 ( 6.3%)	0	1 ( 2.4%)
小計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
對司機的要求 駕駛上的駕	較修訂實施前提高	0	10 (62.5%)	2 (20.0%)	12 (29.3%)
	與修訂實施前沒有差別	15 (100 %)	6 (37.5%)	8 (80.0%)	29 (70.7%)
	較修訂實施前降低	0	0	0	0
小計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)

附表 20. 客運業主對罰則及政府宣導法規程度之評估

樣 本 分 析 項 目	調查 對象 數 比 例	客 運 業 主			總 計
		台 北 縣 市	台 中、台 南 縣 市	高 雄 縣 市	
加 重 罰 款 及 記 點 與 舊 條 例 記 次 比 較	合 理	14 (93.3%)	10 (62.5%)	3 (30.0%)	27 (65.9%)
	不 合 理	1 ( 6.7%)	6 (37.5%)	7 (70.0%)	14 (34.1%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)
最 遠 規 懼 處 之 罰	罰 款	2 (11.8%)	3 (15.8%)	4 (23.5%)	9 (17.0%)
	記 點	1 ( 5.9%)	2 (10.5%)	0	3 ( 5.7%)
	吊扣、吊銷執照	7 (41.2%)	10 (52.6%)	10 (58.8%)	27 (50.9%)
	道路安全講習	7 (41.2%)	3 (15.8%)	3 (17.6%)	13 (24.5%)
	其 他	0	1 ( 5.3%)	0	1 ( 1.9%)
政 府 宣 導 新 修 訂 之 處 罰 條 例 的 程 度	宣導已夠充分	6 (40.0%)	8 (50.0%)	0	14 (34.1%)
	宣導不夠充分	8 (53.3%)	6 (37.5%)	10 (100 %)	24 (58.5%)
	不 清 楚	1 ( 6.7%)	2 (12.5%)	0	3 ( 7.3%)
小 計		15 (100 %)	16 (100 %)	10 (100 %)	41 (100 %)