

第一章 緒論

1.1 研究緣起

回顧國內機動車輛歷年成長的情況，機車一直是我國數量最多的機動車輛。過去 26 年間，機車數量成長了 11 倍之多。機車持有率由民國 60 年每 18.24 人擁有一輛機車，提高至民國 86 年每 2.17 人擁有一輛，每戶則有 1.62 輛，從民國 86 年起機車總數量更已超過了 1000 萬輛。由於機車存在方便性與經濟性，而被國人廣為使用，但也因其操控穩定性與安全性較差，衍生許多交通安全問題。

在增進機車交通安全方面，近年來推動機車強制配戴安全帽已初具成效，且機車投保強制汽車責任保險亦已於民國 88 年 7 月 1 實施。在政府強制執行法令的期間，根據交通部統計處「88 年台灣地區機車使用狀況調查」顯示，有高達 95.5% 機車車主已投保機車強制責任保險，惟仍有 4.5% 之車主尚未投保；有 87.1% 的機車車主知道未投保機車強制汽車責任保險，要受罰 6000 元以上，而不知道會受罰者佔 12.9%。但是部分立委開始質疑機車使用族群無論如何，每年都要繳七百六十五元的保費是否合理【陳淑蕙，1999】。而財政部、學者以及業者，對於這項有關全國 1100 多萬輛機車車主權益的問題，也有不同的看法。除此之外，機車的投保率也是一大問題，雖然初期的投保率在政府法令強制的執行下，有著相當高的投保率，但是隨著時間過去，投保率卻慢慢下滑。根據民國 90 年 5 底的統計資料顯示，僅有 60% 的機車車主投保強制汽車責任保險。【王明智，2001】

上述之議題，皆是政府管理機關以及機車使用者切身相關的問題，因此針對上述議題作深入的研究以及研擬相關的對策，將有助於改善整體的交通安全問題並且提昇整體的交通品質。

1.2 研究目的

本研究的目的主要在於探討下列之研究課題：

- 一、了解目前世界各國有關強制汽車責任保險的進行方式。
- 二、探討我國強制汽車責任保險的現況。
- 三、現行強制汽車責任保險關於機車方面的制度檢討。
- 四、強制汽車責任保險關於機車方面的效益分析。
- 五、機車保險制度的改善策略。

1.3 研究範圍

本研究以臺灣省本島地區為研究範圍，本島地區的研究地區包括臺北市、高雄市、臺北縣、花蓮縣、宜蘭縣、基隆市、新竹市、新竹縣、桃園縣、苗栗縣、臺中市、臺中縣、彰化縣、南投縣、嘉義市、嘉義縣、雲林縣、臺南市、臺南縣、高雄縣、屏東縣、臺東縣，共計 22 個縣市。以各式輕、重型機車使用者為研究對象。此處所指之機車分類係依照道路交通安全規則第六項之規定：

(一) 重型機器腳踏車：

1. 內燃機引擎之汽缸總排氣量逾五十立方公分之二輪機器腳踏車。
2. 電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力逾五馬力（HP）之二輪機器腳踏車。

(二) 輕型機器腳踏車：

1. 內燃機引擎之汽缸總排氣量在五十立方公分以下之二輪機器踏車。
2. 電動機器腳踏車之馬達及控制器最大輸出馬力在五馬力（HP）以下之二輪機器腳踏車。

1.4 研究內容

本研究依據前述之研究目的進行探討，將著重於下列成果之研究：

- 一、機車使用者之風險趨避行為
- 二、機車投保強制責任險的管理機制
- 三、機車投保強制責任險的落實情形
- 四、機車使用者未投保強制責任險的原因及其影響
- 五、機車強制保險制度之改善策略

1.5 研究流程

在問題確認上，本研究首先就強制汽車責任保險的沿革以及相關法令進行深入的探討。之後再以文獻回顧的方式，蒐集國內外強制汽車責任保險相關的制度、保險基本理論、駕駛者行為等相關文獻。本研究經文獻回顧之後，決定透過機車使用者的調查、現行制度的分析以及保險業者的實地訪談，蒐集一般民眾以及保險業者的意見，進行下一步的效益分析。在效益分析的部分，針對強制汽車保險制度最為重要之兩部分，強制汽車責任保險之投保率以及強制汽車責任保險中的特別補償基金部份進行探討。

最後綜合以上的分析結果，提出本研究的具體結論與建議。

本研究之研究流程圖如圖 1-1 所示。

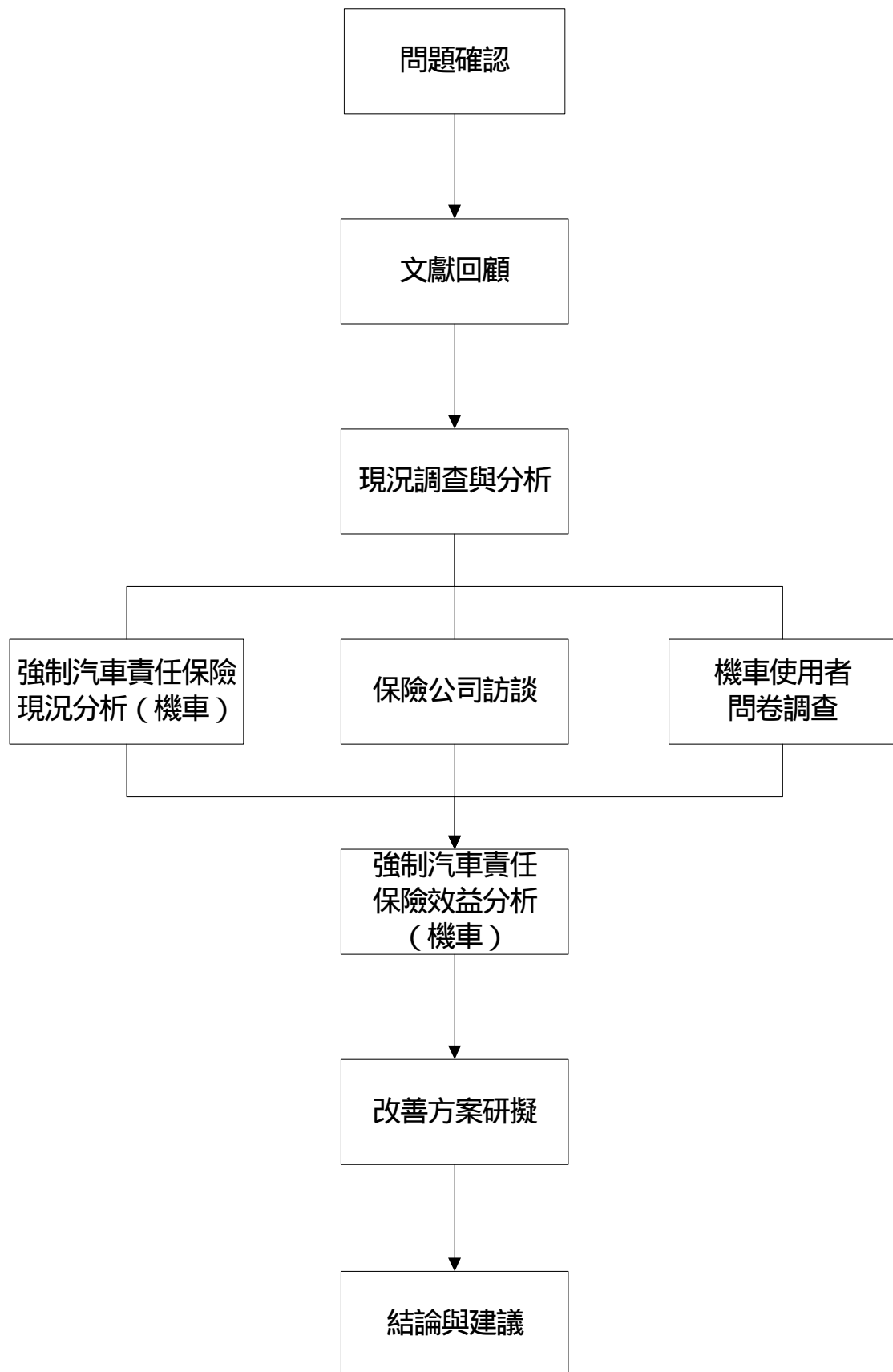


圖 1-1 研究流程圖

第二章 文獻回顧

2.1 駕駛者行為

根據日本汽車技術學會的統計指出，車禍發生與否和駕駛操作的因素較小，而認知的延遲與判斷的錯誤則幾乎佔了 90% 的比例。就駕駛安全而言，駕駛類型可能比技術重要。根據調查，有 76% 的駕駛人認為自己比一般人的駕駛技術要好，顯然一般人對自己的駕駛能力有高估的現象，因而導致不安全的駕駛行為發生【陳一郎，2001】。

駕駛者採取不安全行為的原因，是基於一種普遍而錯誤的假設，即眼前的狀態會持續到下一瞬間。由行為科學的理論分析，這種普遍的偏見是意料中的事。絕大多數的行為結果都受到獎勵 - 駕駛者經常都能平安的抵達目的地。這些行為不斷地受成功的獎賞，以致於駕駛者充滿信心地持續相同的行為，於是他們逐漸相信自己的成功是由於高人一等的技術所致。層出不窮的肇事新聞，更肯定了他們這種自我中心的偏見【黃依涵，1995】。

駕駛是駕駛者許多能力結合的展現，這些能力包括知覺、判斷與駕駛技術等。有關汽車與機車駕駛人之駕駛者可能導致肇事之原因簡要整理如下【蔡婕妤，2000】：

1. 汽車駕駛者可能導致肇事的原因

(1) 失誤與違規

- 違規 - 蓄意違反維護安全的慣例，包括超速、跟車太近、危險超車。
- 危險失誤 - 動作未能達到所預期目的，包括未注意行人通過、超車時錯誤判斷他車速度、轉彎時的錯誤判斷距離。
- 無害失誤 - 因注意力不集中所導致的失誤，包括忘記周圍有車停放、在錯誤車道離開、開錯開關。

(2) 駕駛者壓力

- 當感受或評價駕駛相對於個人的駕駛能力是一種強求或危急時的反應。
- 壓力是導致意外風險的重要因素，且和交通事故有密切的關連。

(3) 喝酒、行車間使用手機

- 酒後駕車將使得肇事率提昇，並增加其受傷嚴重程度。
- 行車間使用手機會對臨時所發生狀況的反應時間產生負面影響，且此效應在老年人的族群中特別明顯。

(4) 人口特性

- 就年齡而言，年輕人的肇事率高於老年人；年輕人違規的比例遠高於老年人；肇事概率會隨著年齡增加而下降。
- 就性別而言，男性較女性容易違規；女性比男性有較低的交通意外風險。
- 肇事概率會隨著駕車頻率增加而上升。

2. 機車駕駛者可能導致肇事的原因：

(1) 違規

- 騎士違規超速駕駛是導致車禍的主因
- 經常騎快車道或超速行駛等違規行為的騎士有較高之肇事率。

(2) 喝酒

- 機車騎士酒醉駕車在「死亡」、「明顯外傷」及「殘廢」此三種受傷程度下皆呈現顯著水準。
- 機車駕駛較汽車駕駛更危險，原因為：一、汽車駕駛者常不留心注意機車駕駛者的安危；二、機車駕駛較汽車駕駛需要更複雜的操作技術及平衡感；三、機車駕駛者缺乏完善的訓練；四、機車駕駛常被用來當作追求刺激的活動；五、機車相較於汽車提供了較高的動力感及速度感。
- 年輕之高危險群中，有酒後駕車紀錄者顯著高於其他族群。

(3) 安全帽之配戴

- 安全帽是保護機車騎成者安全所不可或缺的設備且有戴安全帽者之頭部受傷程度明顯低於未戴者。
- 在台灣的研究中，發現檢測的三種安全帽(全面罩、全罩、半罩)的型式中，僅全面罩式的安全帽才能真正保護騎乘者的安全。
- 機車騎士在有戴安全帽的情形下撞上靜止的物體時會增加騎死亡的概率；而沒戴安全帽且酒醉駕車會增加其死亡的概率
- 安全帽確實會影響騎士注意側面來車的視線，而對於聽覺則無顯著影響。

(4) 人口特性

- 大多數的年輕人認為自己是事故發生的中、高危險群，此外騎士的死亡概率及傷致殘廢的概率會隨著年齡上升而增加。
- 在高危險族群中，女性騎士大多不認為自己屬於事故發生的高危險族群，然而在台灣的研究中，在其他條件相同的情形下，女性騎士較男性騎士容易頭部受傷。
- 駕駛年資越高者，作自我評估自己所屬的風險族群時，大多數的人認為自己不屬於高危險群。

2.2 風險感認

「認知」(Perception) 的定義：「人類瞭解事物的過程、行動及能力」，而「風險認知」則是人類瞭解某種特定「風險」，並進而對風險產生評估的過程【黃懿慧，1994】。人類以主觀決策對每天可能面對的風險進行量化評估，即人類評估或認知風險時並非憑藉理性且科學會的衡量標準為之，這就是所謂的「風險認知」(Risk Perception)，並以其所感認之結果從事所有活動【Flin 等人，1996】。

在交通風險感受方面，可大致發現下列幾項與風險感受相關的因素【林柏承，1996】：

1. 個人特質方面

個人在心理或生理上的許多特質，如：樂觀程度、性別差異、年齡差異或經驗差異等，均有可能會影響個體對於事故風險感受程度的客觀性。

2. 學習效果對風險感受的影響

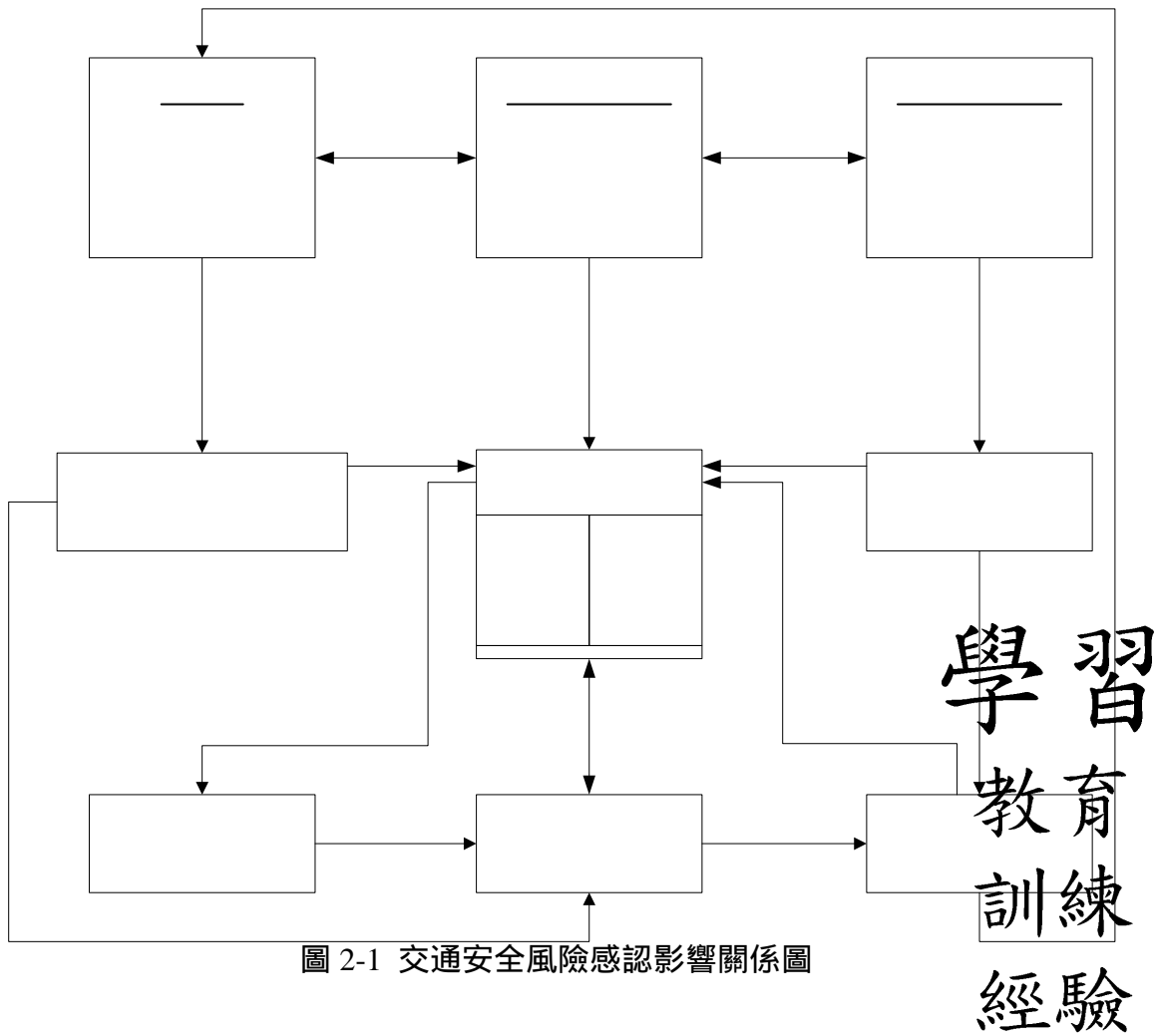
由於感受是個體一種主觀的印象或經驗所產生的一種心理狀態，因此個體在心理層次上所擁有的經驗程度與受訓練的教育效果，均有可能影響個體主觀危險的感受程度。這些教育訓練與經驗累積的學習效果，對於前述的個人心理方面特質如樂觀程度等，亦有一定程度的影響。在交通安全風險感受方面，事故經驗度危險感受程度的影響則必須加以考慮。

3. 風險感受分析方面

就風險而言，其所包含的意義應該分成「事故的嚴重程度」以及「某種嚴重程度下所發生的可能程度」兩個維度加以思考，才能更瞭解個體對於交通意外事故風險的感受程度。

4. 危險感受與行為表現的關係方面

感受為一種心理狀態，心理的狀態於行為的表現具有相當緊密的關連程度。以往之研究大多著重於建立風險感受的量化分析，以區隔出不同族群的差異性，或分析各變數對風險感受的影響程度是否顯著。



一般民眾面臨風險活動或情況時，常以風險感認為決策依據，甚少考慮客觀風險評估方式，即透過事故統計資料分析、量化風險評估程序等方式（QRA）評估，並以其風險感從事所有活動【Flin 等人，1996】。然而儘管如此，風險認知量測亦有其缺點，即是一般人在日常生活中對於風險感認的態度並不十分顯著，同時，一般社會大眾在絕大部分時間中，並不會察覺暴露於活動中風險的高低程度，對於感受風險的態度亦不明顯【Stanton and Glendon，1996】。

一般騎乘機車被視為危險活動之一，但卻少有研究機車風險感認。研究調查機車騎士感認涉及事故的可能發生機率，於問卷中要求受訪者以未來十年為風險評估期間，預估自己會發生事故或涉及事故的百分比，為了方便後續分析則將評估機率區分為低風險、中度風險及高度風險三區域。研究顯示，機車騎士的涉及

事故因素如：風險曝光量、超速駕駛、行駛路肩以便超車等具風險行為，確會影響事故發生機率。機車騎士屬於具有冒險行為型態的人們，因其本身清楚瞭解哪些行為會增加事故風險，但卻仍然選擇使用機車。研究亦指出，風險估計與實際事故發生機率之間存有極大落差【Mannering and Grodsky，1995】。

2.3 汽車責任保險制度

保險的定義，各家說法不一，有以下四種觀點【范姜肱，2001】：

1. 以消費者之觀點解釋保險：所謂的保險就是集合多數人之力量去補償或轉嫁少數個人所發生之意外損失。
2. 從經濟的觀點解釋保險：袁宗蔚先生將保險定義如下：「保險者，為確保經濟生活之安定，對特定危險事故發生所致之損失，集合多數經濟單位，根據合理計算，共同籌金，以為補償之經濟制度。」
3. 從財務觀點解釋保險：保險是集合多數人之力量去分擔或分散少數人之損失，也就是共同籌金，再合理重新配置的一種財務再分配制度。
4. 從法學觀點解釋保險：我國保險法對保險所下定義為「本法所稱保險，謂當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於因不可預料、或不可抗力之事故所致之損害，負擔賠償財務之行為。」

世界各國為補償受害人因車禍所受之損害，以確保道路交通安全與秩序，對於汽車使用導致損害之責任基礎，均以兩種方式為之，一為責任保險，另一為無過失保險，責任保險在法理上可分為下列三種【王明智，1998】：

1. 絕對責任：指受害人向行為人求償，無須證明行為人有過失，只要行為人之行為致人損害，即須負賠償責任，只問結果不問原因。
2. 嚴格責任：行為人所負之責任與絕對責任相同，但行為人若能證明受害人所遭受之損失非出於其過失，或受害者之故意或過失或其他不可抗力之事故引起損害，可免責。

3. 過失責任：受害人若欲請求行為人賠償，需證明其損害係行為人之過失所導致，過失之舉證責任在受害人。

無過失保險部分，目前實施無過失汽車保險制度之國家，大致可分為三類：

1. 完全無過失：即不論受害人傷害程度如何，受害人須放棄過失責任追訴權，而向自己之保險公司請求無過失賠償給付，受害人不負過失舉證責任，支出之醫藥費用及所遭受之其他經濟損失，無限制給付。
2. 修正無過失：即受害人在賠償金額超過一定額度或傷害程度超過一定限度時，以訴訟向加害人追償，在該一定額度或限度內者依完全無過失制度處理。
3. 附加無過失：無論受害人是否有過失，除依法可由本身的保險公司獲得某一額度的補償之外，亦保留受害人對過失加害人追償之權利，即傳統侵權責任保險另加無過失保險，目的在彌補侵權責任保險之不足。

「強制保險」之意義，係政府基於公共利益，制訂法規，要求特定對象參加保險，以保障特定人之經濟安全。例如勞工保險條例，強制要求大部分的受雇者參加，以使廣大的勞工得有一定的生活保障，進而促進社會安全。

「汽車責任保險」之意義，係使用或管理汽車之人因故意或過失致第三人傷害或損失，依法應負賠償責任而受賠償請求時，由該保險之保險人負責賠償。也就是說當汽車的使用、管理者備有該保險，倘若該汽車發生意外事故導致他人損害時，可由保險公司賠付受害者請求之損失。

將汽車責任保險以強制方式要求全部汽車所有人加入，即為現行強制汽車責任保險之制度，而其基本意義在於避免車禍受害者得不到賠償，特以法規要求所有汽車備有一定額度之責任保險，以確保受害者得有基本賠償。又保險的功能非僅止於消極的災後補償，尚有積極防止損害的功用。強制汽車責任保險法之立法目的便將此積極目的納入，而於其第一條定有「為使汽車交通事故所致體傷、殘廢或死亡之受害人，迅速獲得賠償，並維護道路交通安全，特制定本法」【王任昌，2001】。

而汽車責任保險與交通安全之關係，可以圖 2-2 作一概念之說明【余建泉，

1999】。

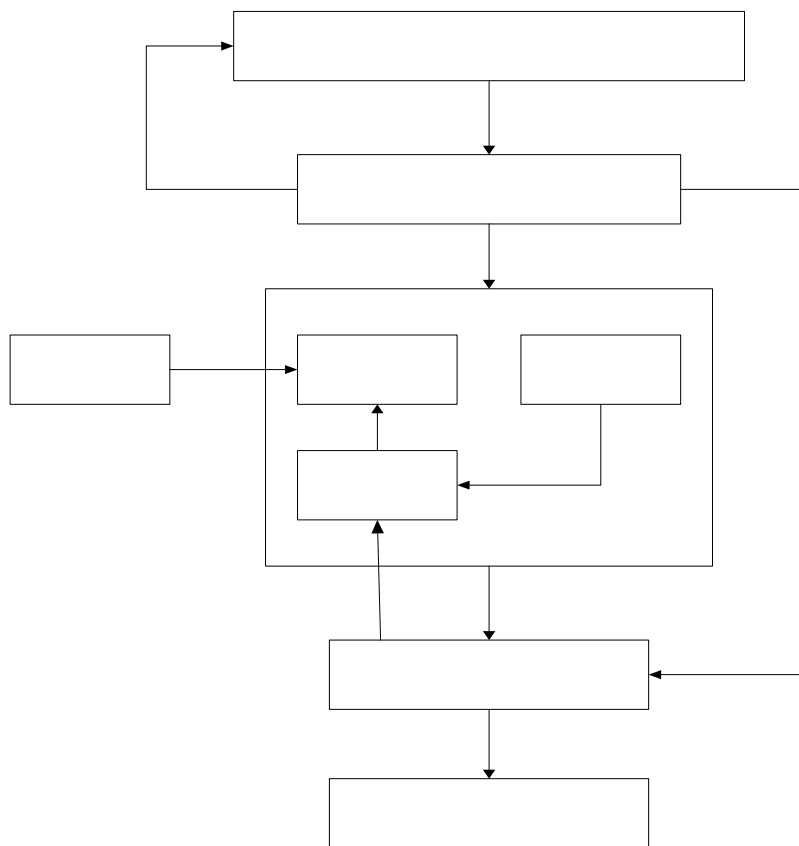


圖 2-2 汽車責任保險制度與道路交通安全之構念圖

張新立等人利用 AHP 法，對我國強制汽車責任保險制度所欲達成之目標進行多目標評準研究，受訪專家學者包括交通、保險等產官學者，其三項評估標的：「保障受害人與分擔交通事故財務風險」、「促進道路交通安全」與「永續經營」之平均權重評分，分別為 0.535、0.190 及 0.275。研究結果顯示汽車責任保險應達成之目標依序為「保障受害人與分擔交通事故財務風險」、「永續經營」及「促進道路交通安全」。

【張新立等，1999】

監督

2.4 風險管理

2.4.1 風險定義與分類

天有不測風雲，人有旦夕禍福。人類在日常生活中各種危險隨時隨地可能發生，以至於經濟生活陷於失衡，而形成不安定之現象。所謂危險，或稱之為風險（risk），有諸多學者不同之解釋。學者 Ortwin Renn 定義「風險」為「因為個人行為或事件導致影響人類價值的可能性」【Renn，1998】。美國學者奈特（Knight）則認為「所謂危險，就是可得測定的不確定性（Measurable uncertainty）」；另一學者哈利（Hardy）謂「危險乃關於費用、損失或損害之不確定性」；又有另一學者克林（Green）認為「所謂危險，就是指人在經濟行為中所面臨對將來之不確定性，亦即關於發生經濟損失之不確定性」【陳雲中，1990】。保險學者魏勒特（Willet）則將危險解釋為「某種不幸事件是否發生之不確定性」；另外又有學者史耐得（Snider）謂危險是「損失之不確定性」；而我國保險學者袁宗蔚教授則稱危險為「某種損失發生之不確定性」【范姜肱，2001】。陳詩奎則認為風險係指「生命或財產的可能損失或傷害」【陳詩奎，1993】；美國國家研究會（National Research Council, 1989）則將風險定義為「除了考慮災害（Hazard）本身的強度外，並評估其發生不良後果的潛在機率（Probability）」【黃懿慧，1994】。綜合以上各學者對於危險或風險的定義與解釋，大略可以整理出所謂的「危險、風險」與「不確定性」（Uncertainty）有關。所謂的不確定是指下列三種情況之一【黃秀玲、游杰，2000】：

1. 發生與否（Whether）不確定；
2. 何時（When）發生不確定；
3. 結果如何（How）不確定。

就危險的分類而言，危險是一種不確定的狀態，而非具體影響損失發生的原因，所謂危險的分類，不如說是危險事故的分類【范姜肱，2001】。危險根據所選擇的標準不同，而有許多不同的種類【黃秀玲、游杰，2000】。但大體而言，

任何危險皆可歸納為純粹危險與投機危險兩種【陳雲中，1990】。本研究所採用的危險或風險之分類如下：

1. 純粹危險與投機危險（Pure Risk and Speculative Risk）
2. 靜態危險與動態危險（Static Risk and Dynamic Risk）
3. 基本危險與特定危險
4. 主觀危險與客觀危險（Subjective Risk and Objective Risk）

本研究所關注的機車使用者風險感認，即是屬於上述之主觀危險之部分，而強制汽車責任保險所關注的交通意外事故，則是屬於特定危險之範疇。

2.4.2 風險管理方式

風險之所以要加以管理無非基於三大理由。第一、基於人類與生俱來之安全需求；第二、基於風險所致的巨大成本；第三、基於政府法令的要求。政府基於社會安定保障人民生命財產安全之理由，常立法要求人民應有依最低安全措施之標準【宋明哲，1990】。風險管理的目的，不外是在阻止損失的發生 - 風險控制（Risk Control）或彌補不可避免的損失 - 風險理財（Risk Financing）根據圖 2-3 我們可以清楚瞭解方法的屬性，重要的是兩者並非互斥【何素蘭，1999】。

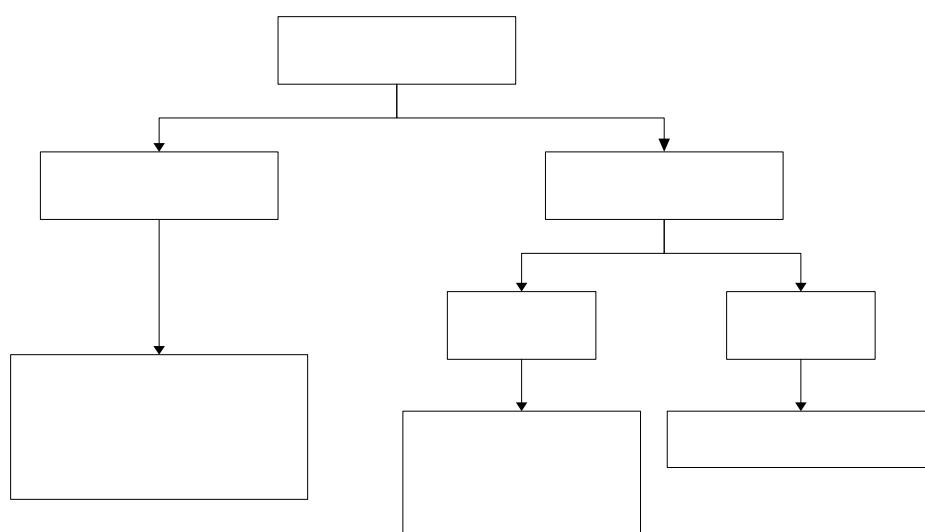


圖 2-3 風險管理策略圖

歸納上述之意見，風險管理之方法大致有下列四種：

1. 避免 (Avoidance)：當危險事故所由之發生根源去除後，就可以達到危險避免的效果。
2. 自留 (Retention)：危險承擔保留可分為主動與被動兩種情況。主動自留危險之定義為「以充分瞭解危險之存在，卻故意將危險之全部或一部份自留」，被動自留危險之定義為「因不知、疏忽或怠忽之故，使得危險自留」。
3. 損失移轉 (Loss Transfer)：將某一種危險可以造成的損失，藉契約行為移轉由他人承擔。
4. 損失控制 (Loss Control)：損失控制之目的，在於控制危險事故發生之頻率，使其頻率降低；亦在於控制事故發生後，所造成之損失嚴重程度能減輕。

2.5 文獻綜合評析

保障受害人與分攤交通事故財務風險，是強制汽車責任保險最重要的目的，關鍵在於強制投保是否能夠達到一理想水準，以及汽車事故特別補償基金是否能夠發揮其功能，皆是此一制度成敗之關鍵。騎機車的本身即存在發生意外事故的危險，但是意外事故是否發生的不確定性則與機車騎士本人的騎車技術是否熟練、是否遵守交通規則、交通環境是否安全……等有關。而機車騎士所採取的風險管理方式，更是值得進行深入探討研究課題，本研究亦著手於此項議題，並在問卷項目中設計題目進行研究。

第三章 現行強制汽車保險制度分析

汽車的快速發展，帶給使用者相當程度的便利性以及促進了社會的進步，但同時也因為汽車的頻繁使用，意外事故的發生層出不窮。因汽車所引起的意外事故，帶給個人、家庭以及社會國家重大的損失，引起社會各界的關注。尤其是交通事故所導致自身或他人的體傷、死亡與財產損失，更已形成嚴重的社會問題。

汽車責任保險是為了補償汽車交通事故受害人經濟損失的重要制度之一，其制度設計是否良好直接關係到所有道路用路人的安全。世界各國為了能夠合理保障交通事故受害人的權益，多以訂定法律強制汽車所有人或駕駛人投保汽車責任險，即強制汽車責任保險，至目前為止，實施強制汽車責任保險之國家已達80%以上，顯見強制汽車責任保險已成為各國汽車交通事故救濟制度中無可取代的制度。

3.1 強制汽車責任保險發展沿革

我國自民國43年於汽車投保意外責任險辦法中規定以投保汽車責任險為請領汽車牌照之前提，而實施強制汽車責任保險，於民國48年公布公路法中加以明文規定，賦予強制汽車責任保險法律之依據。我國強制汽車責任保險制度的實施，可分為早期、中期、近期三階段說明【王明智，1993；楊芳婉，1997；吳幸姬，1997；張新立等，1999】。

3.1.1 早期（民國40年至民國70年）

民國43年鑑於台灣地區汽車數量逐日增加，汽車肇事事事件亦不斷增加，政府乃擬定「台灣省汽車肇事賠償保險辦法」，並自46年7月1日起實施「汽車投保意外責任險辦法」，此為我國實施強制汽車責任保險之開始。

民國48年6月交通部「公路法」，其中第57條規定，汽車應先投保責任險

方得申請發給使用牌照，強制汽車責任保險遂有法律之依據。原交通部 45 年訂頒之「汽車投保意外責任險辦法」第三條及民國 48 年公布之「公路法」第 57 條均明定汽車應先投保責任保險，方得申請發給牌照，即所謂單軌制。

民國 49 年交通部修訂「汽車投保意外責任險辦法」，其中第 3 條規定：「公司汽車統一牌照之領照人，或請領人均應向財政部核准註冊之保險公司就每一車輛投保意外責任險，或提供相等之保證金。」換言之，汽車所有人得選擇向保險公司投保責任險或者提繳保證金，此兩種選擇方式即所謂的雙軌制。如此，形成交通部頒佈之辦法採雙軌制而公路法採單軌制之兩相抵觸現象。

民國 56 年交通部公布「機器腳踏車登檢，可免繳驗責任保險單。」自此機器腳踏車不受強制投保的限制。

民國 60 年 2 月「公路法」修正，其中第 63 條規定：「汽車所有人應於申請發給牌照使用前，依交通部指定之金額，投保責任險；其保險費率，由交通部會同財政部定之。」

民國 62 年交通部依照公路法 63 條之規定修訂「汽車投保責任險辦法」，其中第 3 條規定：「汽車所有人應於申請發給牌照使用前，向財政部核准註冊之保險公司就每一車輛投保責任險，或向指定之金融機構提供相等之保證金。前項保證金不得中途領回，並由公路監理機關隨時查核之。」雖然經過修訂，但是之前所提及的單、雙軌制兩相抵觸之現象仍然存在。

民國 63 年 11 月，民間反應以交通部所定之「汽車投保責任險辦法」未將機器腳踏車列入，並且修訂後仍然保留可提供保證金替代投保責任險的規定，與公路法第 63 條有所抵觸。行政院遂指示交通部會同財政部及省市府，就現行法令及保險費率、理賠方式等問題詳加檢討並研究改制。

民國 65 年 1 月，財政部約同交通部會商結果，提出六點改進意見如下：

1. 每一人死亡保額提高為 20 萬，每一事故之保額不加限制。
2. 體傷醫療以 2 至 3 萬元為原則。
3. 增加殘廢給付。

4. 機車投保之保費，依不同 C.C. 數，分 50 C.C.、51 C.C. 至 125 C.C.、126 C.C. 以上，分別訂定費率。
5. 按車輛駕駛年齡、職業、肇事記錄及車類、使用用途不同分別訂定費率。
6. 對管理良好者訂定優待費率。

民國 66 年財政部會同交通部，共同研擬「汽車責任保險改進方案」，並在同年 12 月報行政院，原則核定可行，其六項要點如下：

1. 交通部為主管機關。
2. 委託台灣產物保險公司以聯營方式辦理。
3. 保費、理賠統一收支。
4. 機車及乘客納入保險保險並廢止提供相等保證金規定。
5. 提高保額。
6. 重訂保險費率。

民國 68 年 6 月財政部邀請產險業者商訂「汽車責任保險聯營方式及契約架構」，以保費收入之 88.20% 作為事故理賠專款、設置獨立會計辦理、參加聯保公司負連保責任。

民國 69 年 5 月交通部訂定「汽車責任保險監理委員會組織規程」。同年 6 月成立「汽車責任保險監理委員會」，但因於擬定委辦契約時，各方對於聯營方式中有關保費收入是否應統收 統支等問題無法達成共識，故業務無法繼續推動。

3.1.2 中期（民國 70 年至民國 77 年）

民國 70 年 5 月交通部「商討汽車責任保險辦理方式」會商認為，仿效美國麻州由產險業負責經營汽車責任保險，結論如下：

1. 汽車責任保險自籌辦以來，難以繼續推動，擬參照美國麻州責任險做法改以商業保險公司辦理，並依照交通部所擬意見報院核示。
2. 保額保費之核定請財政部邀約交通部及有關單位會商決定。

3. 汽車責任保險監理委員會之存廢由交通部核定。
4. 監理委員會已動支經費另報院列支。

民國 73 年「公路法」修正公布第 64 條、第 65 條、第 76 條，原第 64 條修正後規定：「經證明其事故發生係不可抗力或非由汽車或電車運輸業過失所致，不負賠償責任」；原第 65 條修正後規定：「汽車或電車所有人，應於申請公路主管機關發給牌照使用前，依交通部所定之金額，投保責任險；其保險金額由交通部會同財政部定之。汽車或電車運輸業係依交通部所定之金額提繳保證金者，得不依前項規定投保責任險；其保證金提繳辦法，由交通部會同財政部定之」，至此單、雙軌互相矛盾抵觸之處才獲糾正，兩者皆採雙軌制。原第 76 條修正後規定：「未投保責任險或提繳保證金之處罰，有下列行政上處罰：1. 不予受理登記、檢驗、發照；已領牌照者，吊銷牌照。2. 對於未投保行駛者，處所有人一千元以上一萬元以下罰鍰，並禁止行駛。」

民國 76 年，經建會經過三年研究，向行政院提出研究報告。

3.1.3 近期（民國 77 年至今）

民國 80 年 1 月完成「強制汽車責任保險法草案」及「強制第三人責任保險實施準則」草案。

民國 81 年 6 月行政院將全文共 52 條之「強制汽車責任保險法草案」函送立法院審議。

民國 85 年 12 月 23 日，新制「強制汽車責任保險法」於立法院完成三讀之立法程序。同年 85 年 12 月 27 日經總統公布「強制汽車責任保險法」。新制強制汽車責任保險法由原先的過失責任制和推定過失制變為限額無過失制；由投保責任險與提繳保證金的雙軌制改成一律投保責任險之單軌制；由第三人責任險改承包含駕駛人、乘客和第三人的保險；以及將機動車輛數最為龐大的機車納入強制責任險的範圍之內。

民國 87 年 1 月 1 日正式施行「強制汽車責任保險法」。

民國 88 年 1 月 1 日，機車正式納入強制投保範圍之內。

民國 89 年 8 月，修正提高各殘廢等級之給付金額。死亡給付原為一人 120 萬元，修正後提高為 140 萬元。

民國 90 年 6 月，基於輕、重型機車純保費之實際經驗損失有相當差異，故機車費率進行修正。由原本不分車種一年一律 765 元、兩年一律 1416 元，修正依照道路交通安全規則定義分為，分為輕型機車與重型機車二種，輕型機車一年期 567 元、二年期 1027 元；重型機車一年期 777 元、二年期 1437 元。

3.2 相關規定

3.2.1 辦理方式

目前強制汽車責任保險的辦理方式為公辦民營的方式，也就是由政府主導，委託民營保險公司經營，政府作為保險管理監督的角色，並利用民營公司既有之資源。公辦民營的優缺點說明如下【凌氤寶，1994】：

公辦民營的優點在於：

1. 民營效率較高。
2. 利用現有保險市場上的資源。
3. 方便承保強制汽車責任保險與任意汽車責任保險。
4. 政府負責經營上的虧損。

但是公辦民營的缺點亦有：

1. 商業保險公司仍難逃避圖利之嫌。
2. 商業保險公司與交通部監理機構未能有事權統一的方便。
3. 可能增加政府及納稅人的負擔。
4. 核保上可能較為嚴謹。

於投保的制度上採取單軌制，所有的汽車及動力機械均需納保，包括軍車、

機車，否則將處以罰鍰。根據強制汽車責任保險法第 44 條規定：「汽車所有人未依本法規定投保本保險，或本保險屆滿前未再行投保者，其處罰依下列各款規定：一、經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發者，由公路主管機關處新台幣六千元以上三萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。二、未投保汽車肇事者，除繳交第一款之滯納金外，由公路主管機關處新台幣一萬二千元以上六萬元以下罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。」依照此項罰則之訂定來達到強制投保的目的。

保險費率之釐定採取無虧無盈之原則，無虧無盈原則即為在費率的計算上不列入合理利潤，但保險公司若經營有效率，仍可能從營業費項下獲取利潤【石裕泰，1995】。而費率釐定之因素則兼採從人及從車因素，依照被保險人之性別、年齡、肇事違規記錄及車輛種類不同，予以不同費率。費率之結構根據強制汽車責任保險法第 40 條規定：「本保險之保險費結構如下：一、預期損失。二、特別準備金。三、保險人之業務費用。四、安定基金。五、特別補償基金之分擔額。」如圖 3-1 所示。

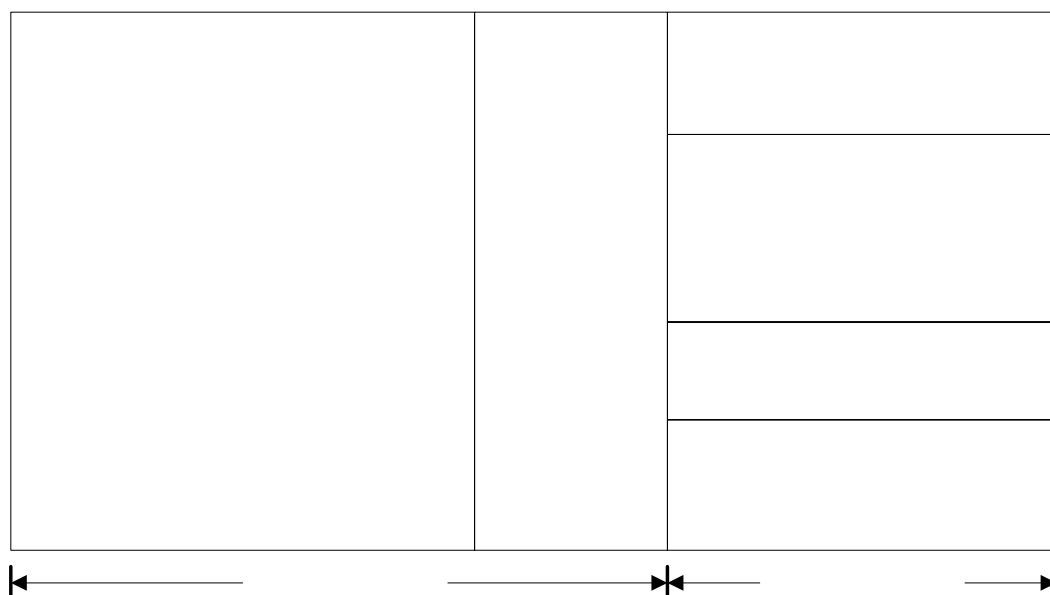


圖 3-1 強制汽車責任險費率結構

有關費率結構的說明如下【蘇志強等人，2001】：

1. 預期損失：用以支付交通事故的損害賠償和處理賠償時所須支付的直接處理費用，即基本純保費之部分。
2. 特別準備金：參照保險法第 11 條之規定設立，目的在於作為預期損失率與時機損失率間的調節，以作為巨災發生的準備。
3. 業務費用：用以支付保險人承辦此項業務所須之成本與費用。
4. 安定基金：參照保險法第 143 條設立，而設立安定基金的目的為「保障被保險人之權益，維護金融之安定」。
5. 特別補償基金之分擔額：基於保障汽車交通事故的受害人，依強制汽車責任保險法第 36 條規定設置「汽車交通事故特別補償基金」。

3.2.2 承保責任

就責任基礎而言，強制汽車責任保險改採限額無過失責任，也就是在一定金額之下，加害人無論有無過失，依照強制汽車責任保險法第 5 條規定：「因汽車交通事故致受害人體傷、殘廢或死亡者，加害人不論有無過失，在相當於本法規定之保險金額範圍內，受害人均得請求保險賠償給付」。如此一來更可落實保障事故受害人之政策目標，以免為釐清肇事責任而延遲賠償，使受害者在最需要賠償時而求償無門。此外並擴大了受害人的範圍，除了保障交通事故受害的第三人之外，亦擴大至肇事車上之乘客。

設置特別補償基金，特別補償基金的對象如本法第 38 條第 1 項規定：「汽車交通事故發生時，受害人或其繼承人因下列情勢之一，未能依本法規定向保險人請求給付保險金者，得在相當於本法規定之保險金額內，向特別補償基金請求補償；一、肇事汽車無法查究者。二、肇事汽車非被保險汽車者。三、肇事汽車之保險人無支付能力者」。

3.3 制度特點與缺失

3.3.1 制度特點

現行的強制汽車責任保險法主要的特點有以下十點【王世展等人，1997】：

1. 有別於舊制法規所採行的過失責任主義，改採無過失責任主義，即在保險金額內，不論加害人有無過失，保險公司都需理賠，以消除受害人因舉證困難而索賠無門的不合理現象。
2. 擴大受害人主義，不但包括車外第三人，更擴及乘客與駕駛人本人，保障範圍大幅擴大。
3. 設置特別補償基金，以保障肇事逃逸及未投保車輛所致車禍受害人的權益。
4. 明定受害人得向保險人直接請求賠償，使受害人迅速獲得保障。
5. 我國機車數量甚多，與機車有關之交通事故頻傳，為保障受害人的權益，本法將機車納入強制投保的範圍。
6. 採單軌制，規定所有機動車輛，包括營業車、軍車等都須投保，取消舊制的相等保險金制度。
7. 提供基本保障，死亡、傷殘、醫療給付標準分項訂定，死亡給付及較舊制大幅提高。
8. 本保險屬於政策性保險，亦即非營業保險，不以營利為目的。以公辦民營方式委託民間保險業辦理，故經營上以無盈無虧、自給自足為原則。
9. 為取信於社會大眾保險業辦理本保險須設立獨立會計制度。
10. 保險費率的釐定與調整，兼採從人及從車因素，以符合保險費負擔公平合理原則，並以藉此督促投保駕駛人注意駕駛，共同維護交通安全。

3.3.2 現行制度缺失

實施強制汽車責任保險最初的精神與目的，在於保障受害人之權益，使汽車意外事故的受害人可得到一定的保護與救濟，如因此而殘廢或死亡，亦能提供受

害者本人或家屬一定金額之補償，避免因而使經濟陷入困境。此法立意雖美，但在實際運作與實施的過程中，仍有些許的缺失之處值得探討如下【陳振全，2001】：

1. 摒除承保拼裝車及農用車
2. 未增列附加條款對本車駕駛人保障不足
3. 承保項目不包括賠償工作收入損失
4. 以申請理賠者為過失肇事記錄者，失卻公平性

3.4 小結

投保率的高低，影響整個制度甚大。而特別補償基金根據國外實行之經驗，最好能夠在投保率為 90% 以上實施【楊淑娟，1997】，否則實施此一制度將是很危險的。因為此基金在肇事者不明、肇事車輛為未保險之車輛、保險公司無足夠財力賠償的狀況之下，必須賠償受害者。在投保率不高的情況下，動用特別補償基金的機會必然增加，鉅額的負擔將會影響此項基金的存在。由此可見投保率、特別補償基金兩項議題是值得探討的議題，本研究在第六章效益分析將進行討論。

第四章 問卷調查與分析

本章分五部份說明如下：

1. 問卷設計；
2. 抽樣方法及樣本數的決定；
3. 統計分析方法；
4. 問卷初步分析；
5. 相關性分析。

4.1 問卷設計

問卷調查的內容乃是依照本研究所訂立的研究目的加以擬定。本研究將針對下列四種資料加以蒐集：

1. 基本資料 (Exposure Data)
2. 損失資料 (Loss Data)
3. 危險認知資料 (Risk Perception Data)
4. 保險資料 (Insurance Data)

針對上述四種類型之資料，本研究設計之問卷分為三大部分來涵蓋上述四種資料。本研究問卷之內容共計 36 題，內容如附錄一，可分為三大部分。第一部分為受訪者基本資料共 9 題，第二部分為使用者之交通習慣共 8 題，此兩大部分之問卷包括上述四種欲收集資料中的基本資料；第三部分為機車使用狀況共 19 題，此部分之問卷包含上述四種欲收集資料中的損失資料、危險認知資料以及保險資料。

以下將針對所欲收集之四種資料並對問卷內容作詳細地說明。問卷設計、調查與分析流程如圖 4-1 所示。

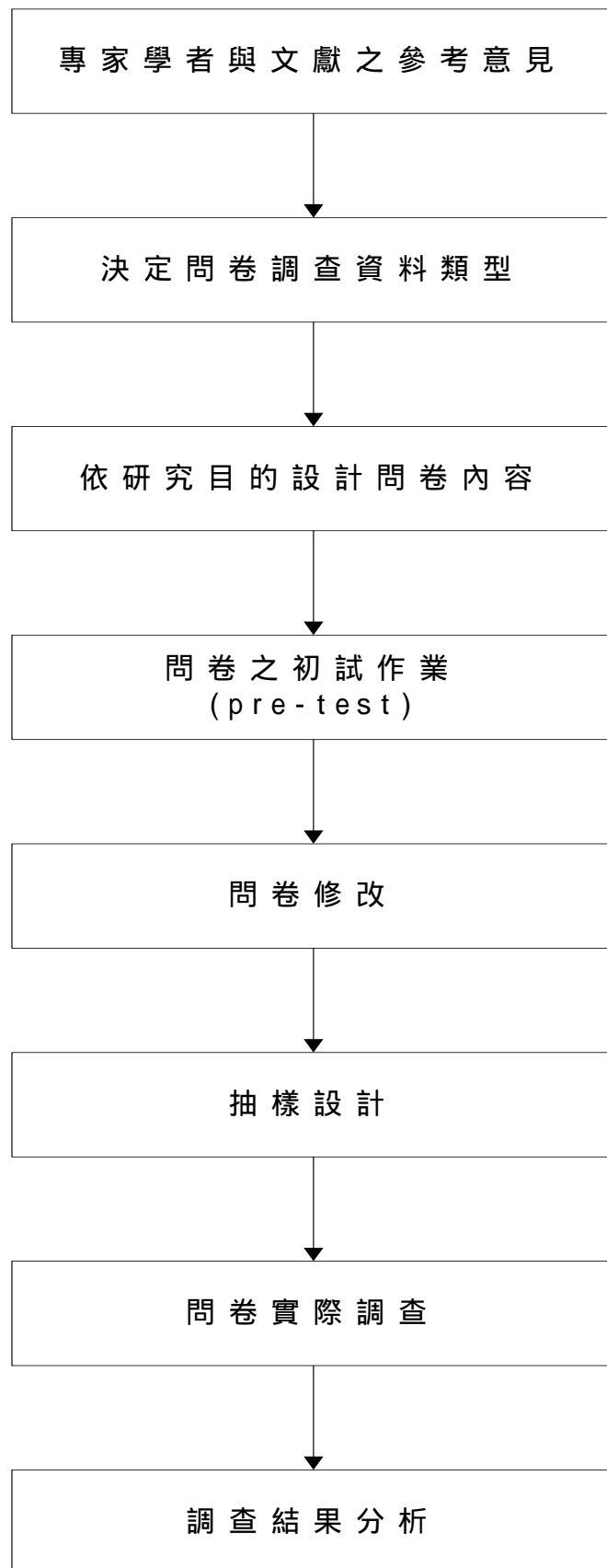


圖 4-1 問卷設計、調查與分析流程圖

4.1.1 基本資料 (Exposure Data)

問卷第一部份第 1 題至第 7 題為基本資料蒐集之問題。內容包括受訪者之性別、年齡、婚姻狀況、就業狀況、教育程度、每月所得以及居住地區。調查受訪者之基本資料的目的在於瞭解受訪者個體之基本背景資料，以及人口統計變數對於研究課題的影響。

問卷第二部分第 1 題至第 8 題為受訪者交通習慣之問題，內容包括使用的交通工具、騎乘的機車類型、騎乘機車所使用的駕駛執照、騎乘機車的經驗、使用機車的目的、使用機車的頻率、使用機車的時間、機車對於使用者的重要性。瞭解這部分資料的目的在於區隔不同的使用者特性，以期與危險認知資料以及保險資料進行交叉分析，瞭解不同使用者特性對於風險以及保險的想法。

4.1.2 損失資料 (Loss Data)

問卷第三部份第 1 題至第 6 題為詢問受訪者有關損失資料之題目。內容包括使用過機車的數量、機車的持有人、事故受傷資料、車禍次數（不包含單一事故次數）、違規次數、罰金金額。

4.1.3 危險認知資料 (Risk Perception Data)

問卷第三部份第 7 題至第 11 題為受訪者之危險認知問題。內容包括機車使用者對自身駕駛技術的信心、機車使用者對於交通法規的認識程度、騎乘機車是否危險、騎乘機車是否比開車危險、騎乘機車避免危險的方法。此處所蒐集之資料，主要目的在於瞭解機車使用者的個人風險認知，其中較為重要的，是有關機車使用者規避風險的方法，蒐集有關此一資訊，將有助於相關單位對於機車使用者此一方面所可能採取的措施，而進一步的做出因應的對策。

4.1.4 保險資料 (Insurance Data)

問卷第三部份第 12 題至第 19 題為受訪者之保險資料。此處所指之保險資料內容包括是否投保強制汽車責任險、是否購買其他保險、合理保費水準、強制汽車責任保險的認識、未依規定投保強制汽車責任險的處罰、強制汽車責任保險的保障。在此部份所獲得之資料，可以得知機車使用者投保強制汽車責任保險的現況，另外也可得知一般機車使用者購買其他保險的狀況。較重要的一個資料則是機車使用者心目中合理的保費水準，這牽涉到機車使用者是否願意繼續投保強制汽車責任保險，對於改善方案的研擬將大有助益。

4.2 抽樣方法

在抽樣方法中，本小節以分抽樣樣本數目、調查研究法以及樣本分配三部分來進行抽樣方法之說明。

4.2.1 樣本數目

本研究之元素為國內機器腳踏車使用者，因此，界定臺灣省內所有使用機車的使用者為本研究的調查母體。然而在考量經費、時間以及人力配置的狀況並且在以下的假設狀況之下：

(1) 樣本是經過簡單隨機抽樣所得

(2) 在研究特徵變異最大的情況下

本研究在 95%可靠度下，樣本偏差在 2.5%的情形下，預計抽取 1600 份樣本。在 95%可靠度下樣本偏差和樣本大小的關係如表 4-1。

表 4-1 95%可靠度下樣本偏差和樣本大小的關係^{*}

樣本偏差 (%)	樣本大小	樣本偏差 (%)	樣本大小
1.0	10,000	5.5	330
1.5	4,500	6.0	277
2.0	2,500	6.5	237
2.5	1,600	7.0	204
3.0	1,100	7.5	178
3.5	816	8.0	156
4.0	625	8.5	138
4.5	494	9.0	123
5.0	400	9.5	110
		10.0	100

*有兩假設 1. 樣本是經過簡單隨機法抽出來的。

2. 在研究特徵變異最大的情況下 (變異小些則樣本可以小些)

資料來源：鍾倫納，應用社會科學研究法，1993 出版

4.2.2 調查研究方法

蒐集資料有幾種形式，調查法若以某一時點上的樣本描述來看，調查法依其獲得資料的途徑來分類，可分為郵寄調查、排程調查法、個別訪談、電話訪談，以及電腦網路調查等數種。這些蒐集資料的方法，在某些條件下最為適用，在選擇各種不同方法時，選擇策略時需考慮抽樣、母體的類型、問題形式、問題內容、問卷回覆率、成本、可使用的設施、蒐集資料的長短、電腦附註資料九個重點，採用何種調查方式，端視研究的性質。

為使問卷的調查結果能儘量代表母體的行為特質，並提供正確的相關訊息，本研究在考慮處理問卷複雜程度的能力、完成問卷所需時間、回收資料的正確

性、完成調查所需時間、對詳細資料的蒐集、回收率、受訪者可能的誤解等此七個因素後，本研究決定使用個別訪談法進行問卷調查。各種調查法的綜合比較如表 4-2。

表 4-2 各種調查法的綜合比較

方法	個別訪談	電話訪談	郵寄問卷	電腦網路
處理「問卷複雜度」的能力	優	好	差	好
完成問卷所需時間	優	好	普通	好
回收資料正確性	普通	好	好	好
完成調查所需時間	好	優	普通	好
對詳細資料的蒐集	佳	普通	普通	普通
回收率	高	高	低	高
受訪者可能的誤解	低	普通	高	高

資料來源：張紹勳，研究方法，2001 出版

4.2.3 樣本分配

本研究問卷調查時間為民國 91 年 3 月 19 日至民國 91 年 4 月 7 日止。調查方式選擇大型購物中心或加油站等地以面對面方式進行實地調查。問卷份數共需 1600 份，各地區問卷發放數目的計算方式如式 4.1，若是該地區經計算過後所分配之問卷數少於 30 份則補足 30 份。詳細各地問卷分配發放數目如表 4-3。

$$S_{Area_i} = Q \times \frac{r_{Area_i}}{\sum r_{Area_i}} \quad (\text{式 4.1})$$

S_{Area_i} = i 地區樣本發放數目

Q = 問卷發放總數目

r_{Area_i} = i 地區機器腳踏車登記數目

$\sum r_{Area_i}$ = 台灣地區機器腳踏車登記總數（不包含離島地區）

表 4-3 問卷發放份數表

地區編號	地區名稱	機車登記數量	所佔比例	需要問卷份數	問卷份數修正
-	臺閩地區	11733202	100.00%	1600	1620
01	臺北市	970169	8.27%	132	132
02	高雄市	997578	8.50%	136	136
03	臺北縣	1776222	15.14%	242	242
04	花蓮縣	203069	1.73%	28	30
05	宜蘭縣	250316	2.13%	34	34
06	基隆市	155638	1.33%	21	30
07	新竹市	212036	1.81%	29	30
08	新竹縣	205128	1.75%	28	30
09	桃園縣	804457	6.86%	110	110
10	苗栗縣	294836	2.51%	40	40
11	臺中市	486824	4.15%	66	66
12	臺中縣	795691	6.78%	109	109
13	彰化縣	752953	6.42%	103	103
14	南投縣	290479	2.48%	40	40
15	嘉義市	167066	1.42%	23	30
16	嘉義縣	307529	2.62%	42	42
17	雲林縣	412976	3.52%	56	56
18	臺南市	454405	3.87%	62	62
19	臺南縣	637924	5.44%	87	87
20	高雄縣	780660	6.65%	106	106
21	屏東縣	550870	4.69%	75	75
22	臺東縣	144292	1.23%	20	30

4.3 統計分析方法

在本研究中想要找出影響機車使用者對於風險感認的因素，而這些因素是無法直接經由測量所得到的，因此需要透過一些統計分析方法來得知。因素分析（Factor Analysis）便是用來歸納這些潛在的因素。因素分析的使用就是希望藉由一些可以測量並且具代表性的變數來解釋未知的變項。為了能夠瞭解這些未知的變數，本研究透過問卷設計中有可能與機車使用者風險感認有關的變數，儘可能的將這些有意義的變數納入分析，只為了測得少許的關鍵因素。關鍵因素取得的同時也可以使我們能夠瞭解在眾多的可測量變數裡，哪一些變數能有效的預測本研究欲瞭解的機車使用者風險感認因素。因此可以說因素分析的應用在於降低變數的個數，以簡化資料；並且測試變數間的相關結構，以便將這些變數作分類。詳細的因素流程分析如圖 4-2 所示

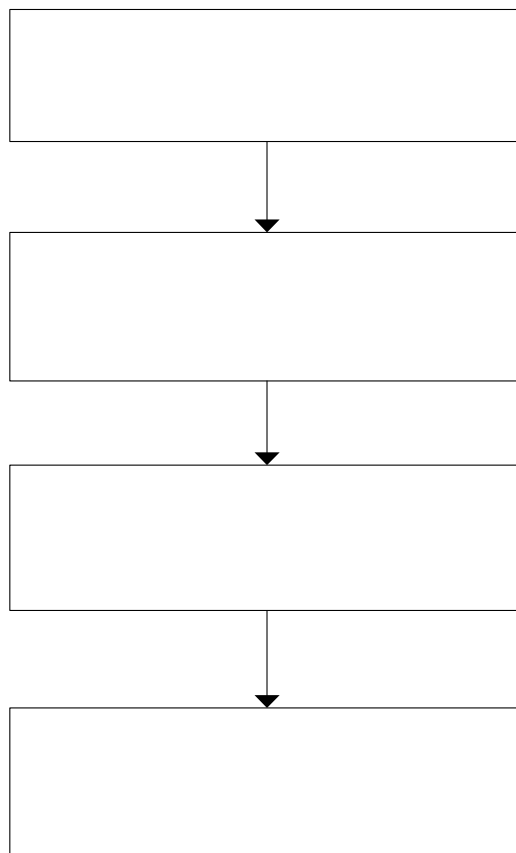


圖 4-2 因素分析流程圖

4.4 問卷初步分析

本研究問卷調查共計發放 1620 份，調查回收 1561 份，捨棄無效問卷，用以分析之有效問卷共 1417 份，有效問卷比率為 87.47%。各縣市問卷之回收情形如表 5-1 所示。以下針對調查問卷的三大部分進行問卷調查結果進行初步摘要分析說明。

表 4-4 各縣市問卷回收狀況表

地區	回收份數	回收百分比	回收累計百分比
臺北市	116	8.27%	8.27%
高雄市	106	7.56%	15.82%
臺北縣	110	7.84%	23.66%
花蓮縣	40	2.85%	26.51%
宜蘭縣	39	2.78%	29.29%
基隆市	27	1.92%	31.22%
新竹市	23	1.64%	32.86%
新竹縣	27	1.92%	34.78%
桃園縣	99	7.06%	41.84%
苗栗縣	44	3.14%	44.98%
臺中市	65	4.63%	49.61%
臺中縣	109	7.77%	57.38%
彰化縣	95	6.77%	64.15%
南投縣	50	3.56%	67.71%
嘉義市	30	2.14%	69.85%
嘉義縣	38	2.71%	72.56%
雲林縣	56	3.99%	76.55%
臺南市	60	4.28%	80.83%
臺南縣	87	6.20%	87.03%
高雄縣	73	5.20%	92.23%
屏東縣	76	5.42%	97.65%
臺東縣	33	2.35%	100.00%
總計	1403	100.00%	

4.4.1 基本資料分析

受訪者之性別分佈如表 4-5 所示，其中男性計有 753 人，佔 53.67%；女性計有 650 人，佔 46.33%。

表 4-5 受訪者性別統計表

性別	人數	百分比	累計百分比
男	753	53.67%	53.67%
女	650	46.33%	100.00%
總計	1403	100.00%	

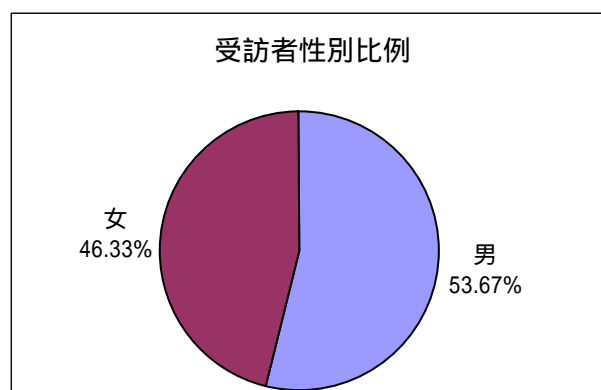


圖 4-3 受訪者性別比例圖

年齡層統計方面如表 4-6 所示，以 31～60 歲最多，計有 501 人，佔 35.71%；其次為 20～25 歲，計有 476 人，佔 33.93%；再次為 26～30 歲，計有 228 人，佔 16.25%。

表 4-6 受訪者年齡統計表

年齡	人數	百分比	累計百分比
15～19 歲	161	11.48%	11.48%
20～25 歲	476	33.93%	45.40%
26～30 歲	228	16.25%	61.65%
31～60 歲	501	35.71%	97.36%
60 歲以上	37	2.64%	100.00%
總計	1403	100.00%	

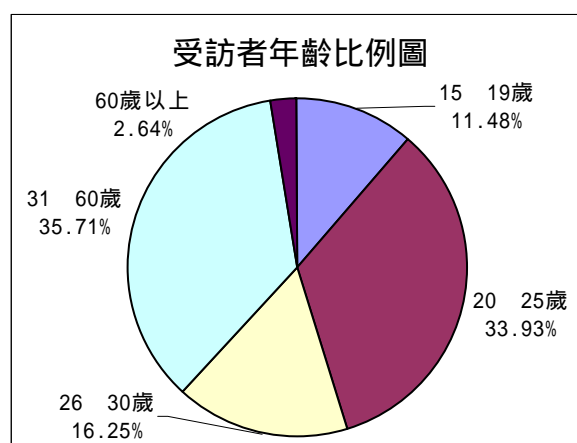


圖 4-4 受訪者年齡比例圖

就業狀況統計如表 4-7 所示，以學生為最多，計有 463 人，佔 33.00%；其次為服務業，計有 267 人，佔 19.03%；再次為軍公教，計有 198 人，佔 14.11%

%。

表 4-7 受訪者職業統計表

職業別	人數	百分比	累計百分比
軍公教	198	14.11%	14.11%
農業	18	1.28%	15.40%
工業	106	7.56%	22.95%
商業	157	11.19%	34.14%
服務業	267	19.03%	53.17%
自由業	105	7.48%	60.66%
學生	463	33.00%	93.66%
家管	65	4.63%	98.29%
退休	11	0.78%	99.07%
其他	13	0.93%	100.00%
總計	1403	100.00%	

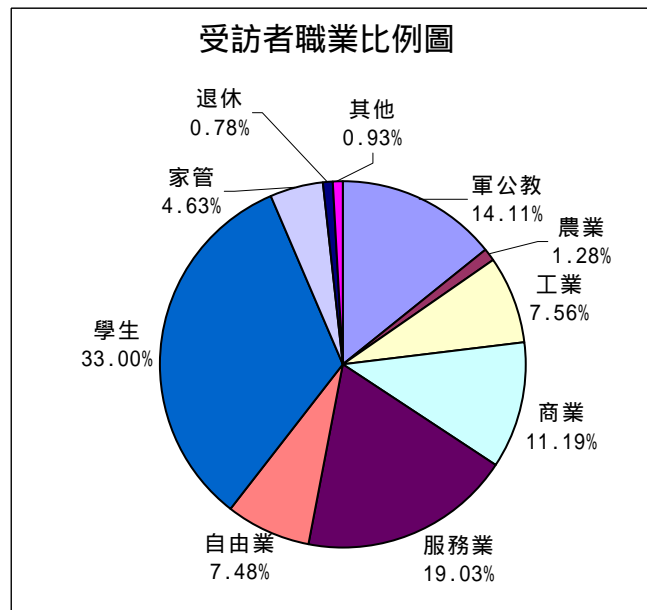


圖 4-5 受訪者職業比例圖

教育程度統計如表 4-8 所示，以大學程度為最高，計有 478 人，佔 34.07%；其次為高中（職），計有 367 人，佔 26.16%；再次為專科學校，計有 293 人，佔 20.88%。

表 4-8 受訪者教育程度統計表

教育程度	人數	百分比	累計百分比
國小或國小以下	54	3.85%	3.85%
初（國）中	96	6.84%	10.69%
高中（職）	367	26.16%	36.85%
專科學校	293	20.88%	57.73%
大學	478	34.07%	91.80%
研究所以上	115	8.20%	100.00%
總計	1403	100.00%	

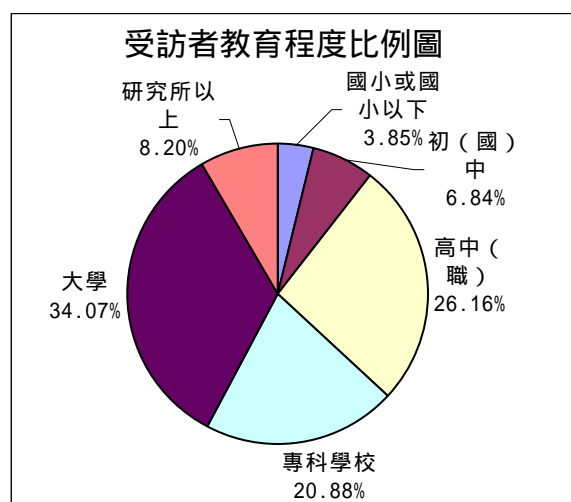


圖 4-6 受訪者教育程度比例圖

每月所得之統計，去除學生部分資料後，如表 4-9 所示，以每月所得 2 4 萬元者為最多，計有 427 人，佔 45.43%；其次為 2 萬元以下，計有 205 人，佔 21.81%。

表 4-9 非學生受訪者每月所得狀況

每月所得	人數	百分比	累計百分比
2 萬元以下	205	21.81%	21.81%
2 4 萬元	427	45.43%	67.23%
4 6 萬元	199	21.17%	88.40%
6 8 萬元	75	7.98%	96.38%
8 10 萬元	20	2.13%	98.51%
10 萬元以上	14	1.49%	100.00%
總計	940	100.00%	

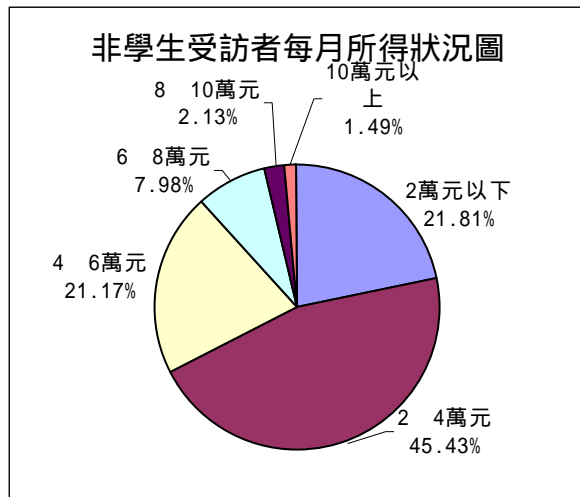


圖 4-7 非學生受訪者每月所得狀況

居住地區統計如表 4-10 所示，以居住在市區內為最多，計有 718 人，佔 51.18%；其次為鄰近市區，計有 487 人，佔 34.71%；再次為郊區，計有 150 人，佔 10.69%；最低者為田莊，計有 48 人，佔 3.42%。

表 4-10 受訪者居住地區統計表

居住地區	人數	百分比	累計百分比
市區內	718	51.18%	51.18%
鄰近市區	487	34.71%	85.89%
郊區	150	10.69%	96.58%
田莊	48	3.42%	100.00%
總計	1403	100.00%	

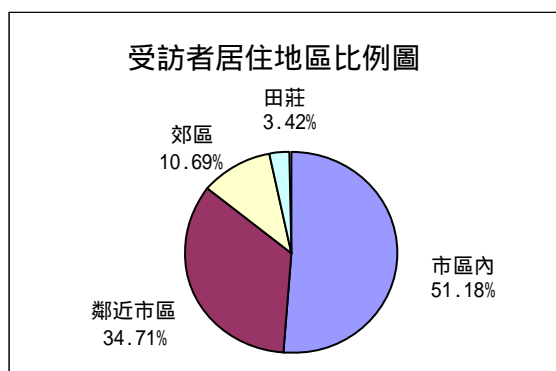


圖 4-8 受訪者居住地區比例圖

其他之基本資料統計，詳見附表 1 至附表 9。由基本資料的分析可得知，機車的使用族群主要集中在 20 25 歲、學生以及服務業、高中（職）至大學教育

程度。非學生部分之受訪者，有 67% 其每月所得狀況在 4 萬元以下，可見機車的使用族群仍是屬於經濟上較為弱勢者。

4.4.2 交通習慣分析

機車使用者的使用車型如表 4-11 所示，主要為重型機車，計有 930 人，佔 66.29%；次要為輕型機車，計有 473 人，佔 33.71%。

表 4-11 使用車型統計

使用車型	人數	百分比	累計百分比
輕型機車	473	33.71%	33.71%
重型機車	930	66.29%	100.00%
總計	1403	100.00%	

在機車騎乘年資方面，統計資料如表 5-9 所示。最多者為騎乘年資為 15 年以上，計有 314 人，佔 22.38%；其次為騎乘年資 2～4 年，計有 221 人，佔 15.75%；再次為騎乘年資 4～6 年，計有 214 人，佔 15.25%。

表 4-12 機車騎乘年資統計表

騎乘年資	人數	百分比	累計百分比
未滿 1 年	83	5.92%	5.92%
1～2 年	147	10.48%	16.39%
2～4 年	221	15.75%	32.15%
4～6 年	214	15.25%	47.40%
6～8 年	123	8.77%	56.17%
8～10 年	143	10.19%	66.36%
10～15 年	158	11.26%	77.62%
15 年以上	314	22.38%	100.00%
總計	1403	100.00%	

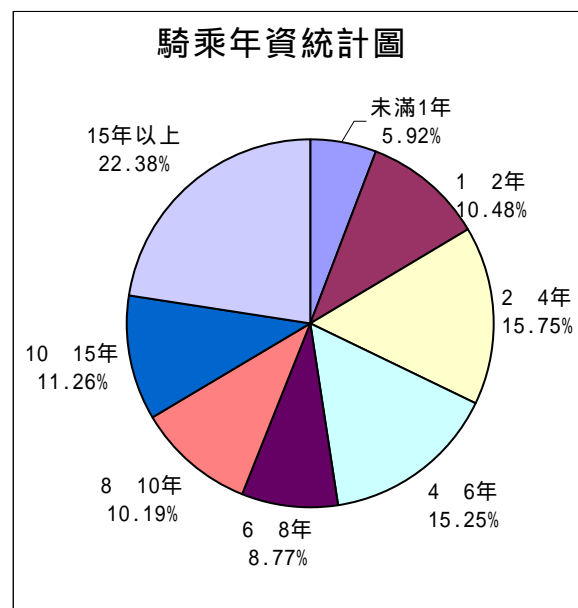


圖 4-9 機車騎乘年資比例圖

使用機車的主要目的，如表 4-13 所示。其中以上下班人次最多，計有 467 人，佔 29.15%；其次為上下學，計有 335 人次，佔 20.91%；再次者為購物，計有 307 人次，佔 19.16%。

表 4-13 使用機車主要目的統計

主要目的	人次	百分比	累計百分比
上下班	467	29.15%	29.15%
上下學	335	20.91%	50.06%
購物	307	19.16%	69.23%
旅遊娛樂	154	9.61%	78.84%
訪客	34	2.12%	80.96%
工作需要	185	11.55%	92.51%
接送子女上下學	72	4.49%	97.00%
其他	48	3.00%	100.00%
總計	1602	100.00%	

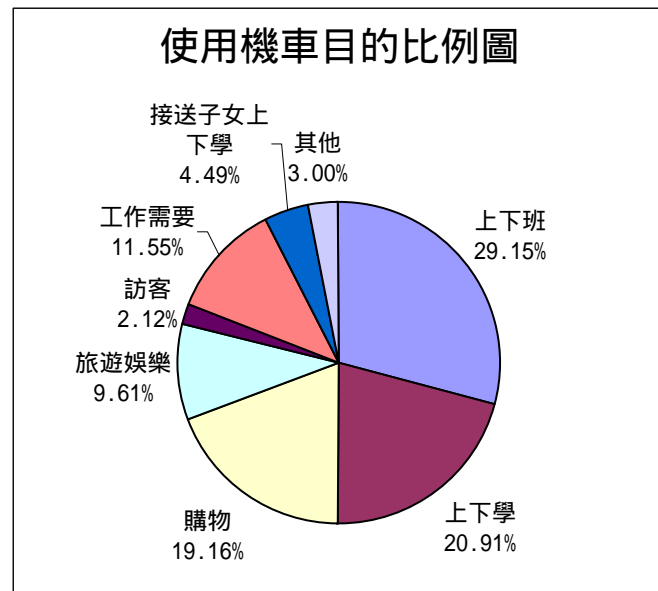


圖 4-10 機車使用主要目的比例圖

機車使用的頻率如表 4-14 與表 4-15 所示。受訪者一星期騎乘機車的天數，以 7 天為最多，計有 593 人，佔 42.27%；其次為一星期 5 天，計有 187 人，佔 13.33%；再次之為平均一星期用不到一天，計有 150 人，佔 10.69%。

表 4-14 機車一周使用頻率統計表

騎乘天數	人數	百分比	累計百分比
平均一星期用不到一天	150	10.69%	10.69%
1 天	45	3.21%	13.90%
2 天	96	6.84%	20.74%
3 天	125	8.91%	29.65%
4 天	68	4.85%	34.50%
5 天	187	13.33%	47.83%
6 天	139	9.91%	57.73%
7 天	593	42.27%	100.00%
總計	1403	100.00%	

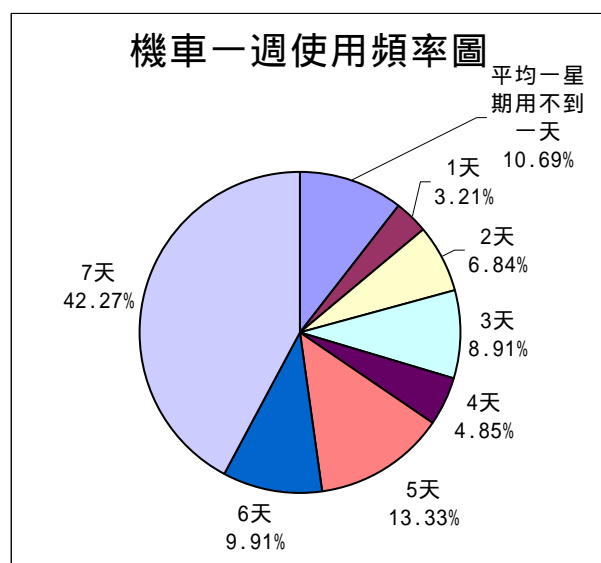


圖 4-11 機車一週使用頻率圖

騎乘機車平均一天總共花費的時間，受訪者最多平均一天花費 21 30 分鐘，計有 291 人，佔 20.74%；其次為平均一天花費 11 20 分鐘，計有 263 人，佔 18.75%；再次者為平均一天花費 31 40 分鐘，計有 185 人，佔 13.19%。根據本研究調查，49.75%的機車使用者之旅行時間在 30 分鐘以內，顯示半數之機車使用為短程旅次。

表 4-15 騎乘機車一天平均花費時間統計表

騎乘機車一天平均花費時間	人數	百分比	累計百分比
未滿 10 分鐘	144	10.26%	10.26%
11 20 分鐘	263	18.75%	29.01%
21 30 分鐘	291	20.74%	49.75%
31 40 分鐘	185	13.19%	62.94%
41 50 分鐘	110	7.84%	70.78%
51 60 分鐘	142	10.12%	80.90%
61 75 分鐘	77	5.49%	86.39%
76 90 分鐘	54	3.85%	90.24%
91 分鐘 2 小時	62	4.42%	94.65%
2 3 小時	33	2.35%	97.01%
3 4 小時	16	1.14%	98.15%
4 小時及以上	26	1.85%	100.00%
總計	1403	100.00%	

在受訪者的心目中，認為機車的重要性如表 5-13 與圖 5-10 所示。有 64.65% 的民眾認為機車「很有助益，大部分時間依靠機車」、「沒有機車不行，所有事情都需要依靠機車」，並以認為機車「很有助益，大部分時間依靠機車」為最多，計有 6901 人，佔 49.18%。64.65% 的機車使用者認為機車很有助益或為必要之交通工具，可見機車對其使用者之重要性頗高。

表 4-16 機車重要性使用者認知程度統計表

機車重要性使用者認知程度	人數	百分比	累計百分比
毫無用處，根本不會使用	9	0.64%	0.64%
有用處，但用處不大，很少使用	173	12.33%	12.97%
普普通通，使用頻率跟其他交通工具相去不遠	314	22.38%	35.35%
很有助益，大部分時間依靠機車	690	49.18%	84.53%
沒有機車不行，所有事情都需要依靠機車	217	15.47%	100.00%
總計	1403	100.00%	

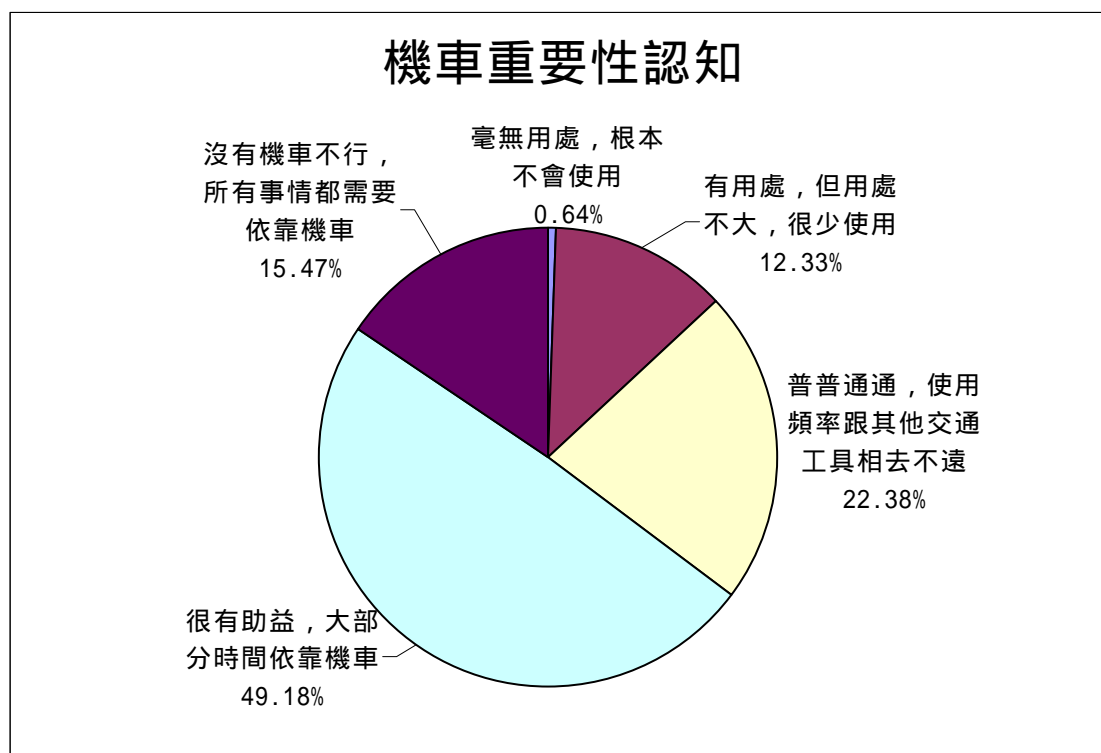


圖 4-12 機車重要性使用者認知比例圖

詳細之交通習慣資料調查，如附表 10 至附表 18 所示。

4.4.3 機車使用狀況分析

機車的持有情形如表 4-17 所示，有 69.99%的使用者所使用的機車為自己持有，而有 30.01%的使用者所使用的機車非自己本身持有。在機車非本身持有的族群中，有 52.31%的使用者騎機車為父母持有；其次為配偶持有，佔 20.14%，如表 4-18 所示。

表 4-17 機車持有人狀況

機車持有	人數	百分比	累計百分比
本身	982	69.99%	69.99%
非本身持有	421	30.01%	100.00%
總計	1403	100.00%	

表 4-18 機車非自身持有之其他持有者統計

其他持有者	人數	百分比	累計百分比
配偶	87	20.14%	20.14%
小孩	8	1.85%	21.99%
父母	226	52.31%	74.31%
親戚	49	11.34%	85.65%
朋友	41	9.49%	95.14%
其他	21	4.86%	100.00%
總計	432	100.00%	

騎乘機車發生事故以致自身或他人受傷，統計結果如表 4-19 所示。有 49.25%的使用者曾經有過車禍以致自身或他人受傷的經驗，可見機車的確為一危險性較高之運輸工具。而曾經發生過車禍之次數如表 4-20 所示，以 1 次為最多，計有 292 人，佔 42.26%；其次為 2 次，計有 219 人，佔 31.69%。

表 4-19 是否有過車禍受傷經驗統計表

受傷經驗	人數	百分比	累計百分比
無車禍以致受傷經驗	712	50.75%	50.75%
有車禍以致受傷經驗	691	49.25%	100.00%
總計	1403	100.00%	

表 4-20 曾發生過受傷經驗之車禍次數統計表

發生次數	人數	百分比	累計百分比
1	292	42.26%	42.26%
2	219	31.69%	73.95%
3	108	15.63%	89.58%
4	18	2.60%	92.19%
5	13	1.88%	94.07%
6	41	5.93%	100.00%
總計	691	100.00%	

就自身的騎車技術而言，如表 4-21 所示，以對自身騎車技術有信心者為最高，計有 540 人，佔 38.49%；其次為普通，計有 410 人，佔 29.22%；再次者為非常有信心，計有 374 人，佔 26.66%。

表 4-21 機車使用者對自身騎車技術之認知

騎車技術	人數	百分比	累計百分比
非常沒信心	33	2.35%	2.35%
沒信心	46	3.28%	5.63%
普通	410	29.22%	34.85%
有信心	540	38.49%	73.34%
非常有信心	374	26.66%	100.00%
總計	1403	100.00%	

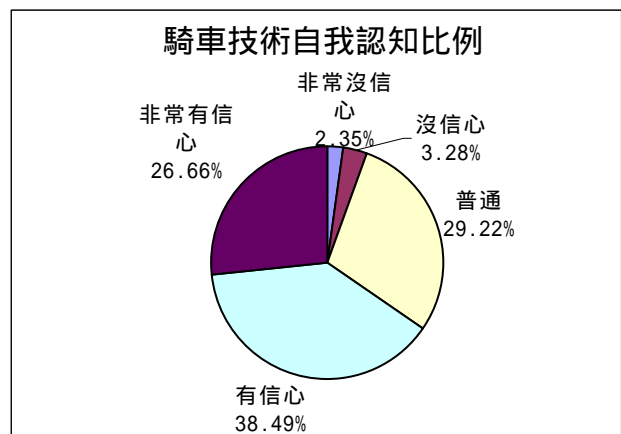


圖 4-13 騎車技術自我認知比例圖

就自身的交通法規認識而言，如表 4-22 所示，最多的使用者對法規的認識

為普通，計有 730 人，佔 52.03%；其次為有信心，計有 376 人，佔 26.80%；再次者為沒信心者，計有 169 人，佔 12.05%。

表 4-22 交通法規認識統計表

法規認識	人數	百分比	累計百分比
非常沒信心	40	2.85%	2.85%
沒信心	169	12.05%	14.90%
普通	730	52.03%	66.93%
有信心	376	26.80%	93.73%
非常有信心	88	6.27%	100.00%
總計	1403	100.00%	

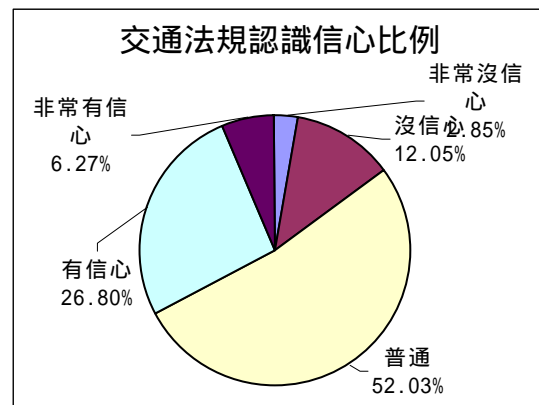


圖 4-14 交通法規認識信心比例圖

由自身的法規認識與騎車技術兩者看來，機車使用者自己覺得對法規認識有信心者（有信心 376 人 + 非常有信心 88 人 = 對法規認識有信心者 464 人）的比例僅為對其騎車技術有信心者（有信心 540 人 + 非常有信心 374 = 對騎車技術有信心者 = 914）比例的一半（ $464 \div 914 = 0.51$ ）。

就機車的危險性而言如表 4-23 所示，受訪者中以認為機車有點危險者為最多，計有 623 人，佔 44.40%；其次為普通，計有 422 人，佔 30.08%；再次者為認為機車非常危險，計有 193 人，佔 13.76%。此結果顯示，認為機車危險的使用者（非常危險 193 + 有點危險 623 人 = 認為機車危險 816 人）超過半數（非常危險 13.76% + 有點危險 44.40% = 認為機車危險 58.16%），而且約是認為機車不危險者（不危險 128 人 + 根本不危險 37 人 = 機車不危險 165 人）的五倍（ $816 \div 165 = 4.95$ ）。

表 4-23 機車危險感認程度統計表

機車危險	人數	百分比	累計百分比
非常危險	193	13.76%	13.76%
有點危險	623	44.40%	58.16%
普通	422	30.08%	88.24%
不危險	128	9.12%	97.36%
根本不危險	37	2.64%	100.00%
總計	1403	100.00%	

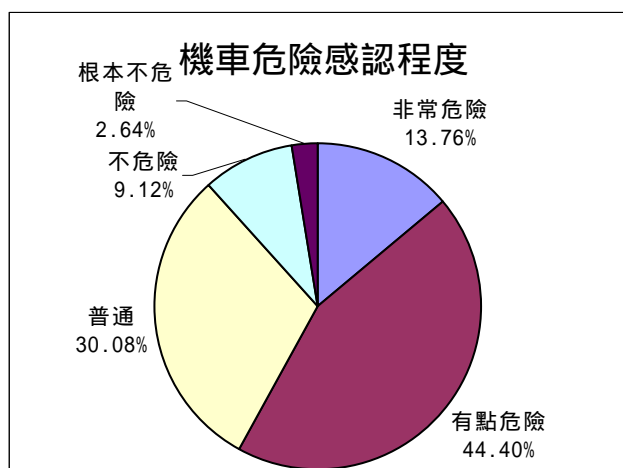


圖 4-15 機車危險感認程度圖

本研究對於各種風險管理方式所採取的方法為：

- 避免：不再騎車、改騎腳踏車、改開小汽車、改用大眾運輸
- 保險：購買保險
- 損失控制：戴安全帽即可
- 自留：騎車時騎慢一點

關於機車使用者所採取的風險管理方式而言，如表 4-24 所示。以選擇自留者（騎慢一點）為最多，計有 1043 人次，佔 35.57%；其次為選擇損失控制（戴安全帽即可），計有 848 人，佔 28.92%；再次者為選擇避免（不再騎車、改騎腳踏車、改開小汽車、改用大眾運輸、改走路），計有 748 人，佔 25.51%；最低者為選擇保險，計有 293 人，佔 9.99%。顯示保險的觀念尚未普及，此亦反映了機車投保率之問題。

表 4-24 機車使用者之風險管理方式

風險管理方式	特質		人次	百分比	累計百分比
	發生頻率	損失幅度			
避免	高	高	748	25.51%	25.51%
保險	低	高	293	9.99%	35.50%
損失控制	高	低	848	28.92%	64.43%
自留	低	低	1043	35.57%	100.00%

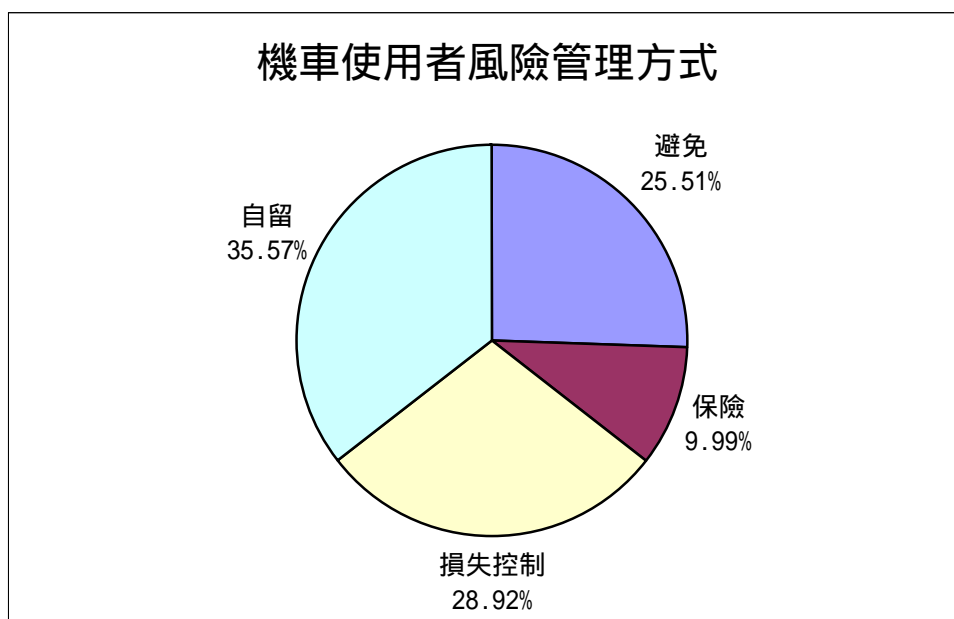


圖 4-16 機車使用者風險管理方式

而就風險管理方式中避免一項進行探討，如表 4-25 所示，以選擇使用大眾運輸者為最多，計有 484 人次，佔 46.36%；其次為選擇使用小汽車者，計有 386 人次，佔 36.97%。顯示大眾運輸在機車使用者心目為一安全之交通工具，且人次高於選擇使用小汽車者。未來各地區應加強大眾運輸系統之建設，而非便利私人運具。

表 4-25 風險避免之採取做法

避免方式	人次	百分比	累計百分比
不再騎車	88	8.43%	8.43%
改騎腳踏車	86	8.24%	16.67%
改開小汽車	386	36.97%	53.64%
改用大眾運輸	484	46.36%	100.00%
總計	1044	100.00%	

強制責任險未續保原因之統計如表 4-26 所示。機車使用者在投保期間過後未繼續投保強制責任險的首要原因為忘記投保，計有 64 人次；其次為不願意再

保，計有 26 人次，佔 18.84%。顯示保險公司應落實通知投保者續保並且加強宣導工作。

表 4-26 強制責任險未續保原因統計

未續保原因	人次	百分比	累計百分比
忘記投保	64	46.38%	46.38%
不願意再保	26	18.84%	65.22%
保費太貴	15	10.87%	76.09%
經濟不景氣，負擔不起保費	18	13.04%	89.13%
機車已失竊	4	2.90%	92.03%
繳費不方便	5	3.62%	95.65%
其他	6	4.35%	100.00%
總計	138	100.00%	

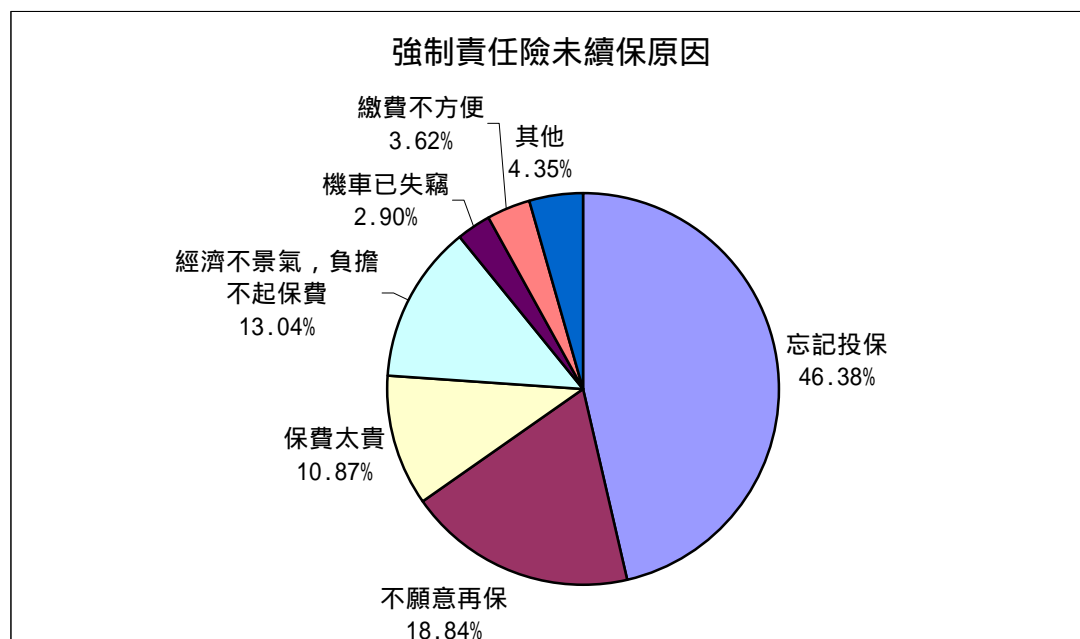


圖 4-17 強制責任險未續保原因

機車使用者根本不投保強制責任險的原因如表 4-27。使用者不投保的原因最主要是認為沒有必要投保，計有 42 人次，佔 29.37%；其次為不知道要投保，計有 33 人次，佔 23.08%。，結果顯示此保險之宣導工作、教育民眾投保之觀

念確有加強之必要。

表 4-27 機車使用者根本不投保強制責任險之原因

不投保強制責任保險原因	人次	百分比	累計百分比
保費太貴	14	9.79%	9.79%
認為沒有必要投保	42	29.37%	39.16%
不知道要投保	33	23.08%	62.24%
經濟不景氣，負擔不起保費	16	11.19%	73.43%
繳費不方便	5	3.50%	76.92%
機車已失竊	1	0.70%	77.62%
我繳費別人發生事故時領錢，這樣不划算	3	2.10%	79.72%
其他	29	20.28%	100.00%
總計	143	100.00%	

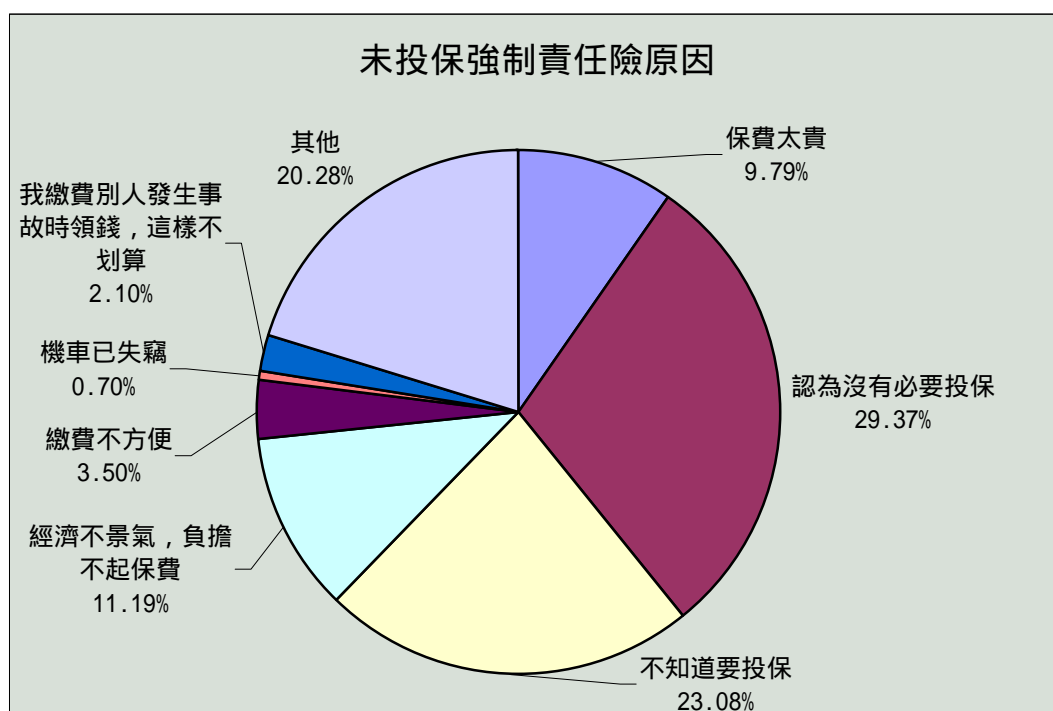


圖 4-18 機車使用者根本不投保強制責任險之原因

如表 4-28 所示，就一年期機車強制責任保險之保費水準而言，以認為 301 600 元為合理保費水準者最多，計有 530 人，佔 37.78%；其次為 300 元以下

者，計有 467 人，佔 33.29%。合計有 71.07%的使用者認為一年期合理的保費應在 600 元以下，目前一年期之保費，輕型機車為 567 元，重型機車為 777 元，與民眾之認知差距不大。

表 4-28 一年期合理之保費水準統計表

保費水準	人數	百分比	累計百分比
300 元以下	467	33.29%	33.29%
301 600 元	530	37.78%	71.06%
601 800 元	220	15.68%	86.74%
801 1000 元	149	10.62%	97.36%
1000 元以上	37	2.64%	100.00%
總計	1403	100.00%	

如表 4-29 所示，對於強制責任保險的罰則方面，有 49.75%的受訪者不知道未投保強制責任險係違反相關法規，經攔檢舉發，將處以罰鍰並吊扣牌照；如表 4-30 所示，43.12%的受訪者不清楚未投保強制責任險而肇事者，將處以罰鍰並吊扣牌照。顯示政府應加強將相關罰責之宣導，並可考慮將其納入機車考照之參考資料與考試內容。

表 4-29 受訪者是否清楚未投保強制責任險需罰鍰

未保罰鍰	人數	百分比	累計百分比
知道未保罰鍰	698	49.75%	49.75%
不知道未保罰鍰	705	50.25%	100.00%
總計	1403	100.00%	

表 4-30 受訪者是否清楚未投保肇事之罰鍰金額

未保肇事罰款	人數	百分比	累計百分比
知道未保肇事罰款	605	43.12%	43.12%
不知道未保肇事罰款	798	56.88%	100.00%
總計	1403	100.00%	

如表 4-31 所示，就強制汽車責任保險保障的認知而言，以認為普通者為最多，計有 724 人，佔 51.60%；共計有 34% 的使用者認為保障不足，僅有 14.39 % 之使用者認為是足夠的。此外，大多數的使用者認為需要將財產損失納入保障範圍內。

表 4-31 強制汽車責任保險保障認知

保障是否足夠	人數	百分比	累計百分比
非常不足夠	78	5.56%	5.56%
不足夠	399	28.44%	34.00%
普通	724	51.60%	85.60%
足夠	192	13.68%	99.29%
非常足夠	10	0.71%	100.00%
總計	1403	100.00%	

其他之機車使用狀況統計，詳見附表 19 至附表 42。

4.5 相關性分析

4.5.1 相關因素檢定與因素分析

在基本資料分析過後，可以瞭解目前機車使用者對於機車的風險感認以及投保強制責任保險的情形，本研究所關心的課題乃是機車使用者的風險感認，於是進行與機車使用者之風險感認的相關變數探討與分析。

獨立性檢定又稱為關連性檢定，其主要目的在於檢驗兩個以上的自變數與自變數之間有無關連存在，本研究透過此一統計檢定方法，將本研究問卷中與機車使用風險有相關的變數作一檢定如表 5-28 所示。

表 4-32 機車風險感認獨立性檢定表

與機車風險有相關變數	Pearson Chi -Square	自由度	Asymp. Sig. (2-sided)
地區編號	121.231	84	0.005
性別	16.454	4	0.002
年齡	32.538	4	0.009
教育程度	57.428	20	0.000
主要交通工具 - 小汽車	11.786	4	0.019
一週平均騎乘天數	55.395	28	0.002
平均一天騎車花費時間	63.700	44	0.028
使用過之機車數	70.467	28	0.000
罰單張數	43.392	24	0.009
處罰金額	38.655	20	0.007
騎車技術	126.736	16	0.000
法規認識	160.370	16	0.000
機車是否比汽車危險	166.265	4	0.000
不再騎車	28.070	4	0.000
騎慢一點	24.427	4	0.000
改開小汽車	24.733	4	0.000
改用大眾運輸	24.282	4	0.000
投保強制責任險之外的保險	10.271	4	0.036
保障認識	65.366	16	0.000
保障是否足夠	101.619	16	0.000

從研究中得知，各個地區的受訪者對於機車風險感認的程度將有不同。而性別也會影響對於機車之風險感認，進一步利用簡單迴歸法看其趨勢，可以得知女性較男性認為機車是危險的交通工具；年齡越高，越是感覺使用機車是危險的；教育程度越高，對於機車的風險感認越危險；而以小汽車為主要交通工具的受訪者，同時也認為騎乘機車是一件危險的事；在平均一天騎乘天數以及一天平均騎車花費的時間方面，一天騎乘天數越多以及花費時間越多的人，感覺騎乘機車越不危險；同時，對自身騎車技術越有信心的人，對於騎乘機車越不覺得危險；對於法規認識部分，對於法規認識越有信心之機車使用者，對於騎乘機車越不覺得危險；在對強制責任保險的保障認識以及覺得保障是否足夠的部分，此二變數顯

示同樣的趨勢，覺得自身對於強制責任險保障較有認識及較為足夠的使用者，對於騎乘機車越不覺得危險。

由上述之分析可瞭解各個不同的變數對於影響機車風險感認的因素，但是究竟在這些因素裡面，哪些屬於最主要的因素，便是下一步進行分析的重點。為了避免未將影響風險感認的因素納入，所以在本研究的因素分析中，儘量將有可能的變數納入分析，除了上述檢定相關的變數之外，另外將機車交通習慣部分之變數納入因素分析中。

首先利用 Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) 的量測法檢查抽樣的適切性，本問卷的 KMO 值為 0.669，屬於不好不壞的程度【王保進，1996】，可以進行因素分析。此外，從 Bartlett 球形試驗 (Bartlett's Test of Sphericity) 的卡方值為 6904.930 (自由度為 136)，P-Value 為 0.000 達顯著，代表母群體的相關矩陣有共同因素存在，適合進行因素分析。根據問卷中題目的分數，求出其相關矩陣並進行主成分法 (Principle components) 因素分析，並經由變異數最大轉軸法 (Varimax rotation criterion) 得到其因素負荷量 (Factor loadings)。由表 5-29 可發現，當累計至 7 個共同因素時，可解釋變異量可達 71.156%，解釋能力不錯，故選擇此七個因素，並將此七個因素進行命名，並將其所包含之變數列於表。

表 4-33 因素分析表

因素分群	1	2	3	4	5	6	7
解釋變異量	14.579%	11.636%	11.083%	9.852%	8.596%	7.963%	7.807%
分群名稱	違規經驗	使用經驗	受傷經驗	持有狀況	機車使用	駕駛人	風險趨避
群內變數	罰單張數	重要性	發生次數	父母持有	使用車種	法規認識	走路
	處罰金額	騎乘天數	受傷經驗	是否本人持有	輕重型駕照	騎車技術	騎腳踏車
	有否接違規罰單	花費時間	年均車禍次數				
Cronbach's 值	0.8293	0.6206	0.5931	0.7873	0.5709	0.5131	0.4695

4.5.2 信度與效度分析

信度即可靠性 (Trustworthiness)，係指測驗結果之一致性 (consistency) 或穩定性 (Stability) 而言【楊國樞等人，1987】。信度是指測量資料的可靠性，即一個測量工具在測量某持久性心理特質 (態度) 的「一致性」或「穩定性」【張紹勳，2001】。效度即正確性，只測驗或其他測量工具確能測出其所預測量的特質或功能之程度而言。一個測驗的效度越高，即表示測驗的結果越能顯現其所預測量對象的真正特徵【楊國樞等人，1987】。信度與效度的關係，有效度則必然有信度，有信度則未必有效度；信度過低則沒有效度，效度過低則信度失去意義；信度是效度的必要條件而非充要條件。

衡量信度的方式有很多，本研究採用測量一致性中的 Cronbach ' 係數為檢驗方式。一般實際應用上，Cronbach ' 係數之數值最好在 0.5 以上【張紹勳，2001】，由表 4-33 可見各因素分群部分之 Cronbach ' 係數皆大於 0.5 或接近 0.5，顯示本研究問卷在對於駕駛者之風險感認部分，有不錯的信度。

在效度方面，本研究採用因素分析法來測定各共同因素的解釋變異量，並以累積解釋變異量來檢定問卷中量表的效度，如表 4-33 所示，由於本研究各因素分群之累積的解釋變異為 71.156% 高於 0.4，故本研究之問卷具有良好的效度。

由上述之信度與效度檢驗可得知，本研究之問卷具有信度與效度，故對於所預測量的特質，具有一定的測驗能力。

第五章 投保率與特別補償基金分析

強制汽車責任保險自民國八十七年實施，機車部分於民國八十八年納入投保範圍，至今已實施近四年。就政策目標而言，強制汽車責任保險法開宗明義在第一條便明白揭示「為使汽車交通事故所致體傷、殘廢或死亡之受害人，迅速獲得機車保障，並維護道路交通安全，特制定本法」。為了達到此一目標，整個制度的考量與設計都需要相當程度的專業以及各方面的考量。然而是否能夠達到保障受害人此一目標的最重要環節，在於整體保險的投保率是否達到理想水準。同時也根據此一目的，強制汽車責任保險法第 36 條第一款「為使汽車交通事故之受害人均能依本法規定獲得基本保障，應設置汽車交通事故特別補償基金。」

因此，本章將針對投保率以及特別補償基金進行探討，並說明如後。

5.1 強制責任保險投保分析

5.1.1 投保率分析

投保率是此一保險制度是否能夠達成其最終目的的一項重要因素。本研究蒐集自民國 88 年 1 月起至 91 年 4 月止之投保資料進行分析（資料來源：關貿網路中心），並分為自用小汽車與機車、重型機車與輕型機車兩類進行比較，如圖 6-1 與圖 6-2 所示。於圖 6-1 中可以看出，自用小汽車之投保率由 88 年 1 月初之 75.21% 逐步上升，至民國 89 年 5 月到達 90.28% 後，投保率便一直維持在九成左右，投保率並無大幅度的波動起伏，除了在民國 88 年 6 月的高峰，此乃因為自民國 88 年 7 月起註銷未依道路交通管理處罰條例第 17 條規定：「汽車不依限期參加定期檢驗逾期六個月以上者，註銷其牌照」，故許多車主在民國 88 年 6 月進行車輛檢驗並且投保強制汽車責任保險所致。另外，在民國 91 年 3 月後出現小汽車投保率超過 100% 的情況，此乃因為於自該年三月起開徵牌照稅，有些車主趁此機會註銷牌照，但是保險資料尚未註銷所致。

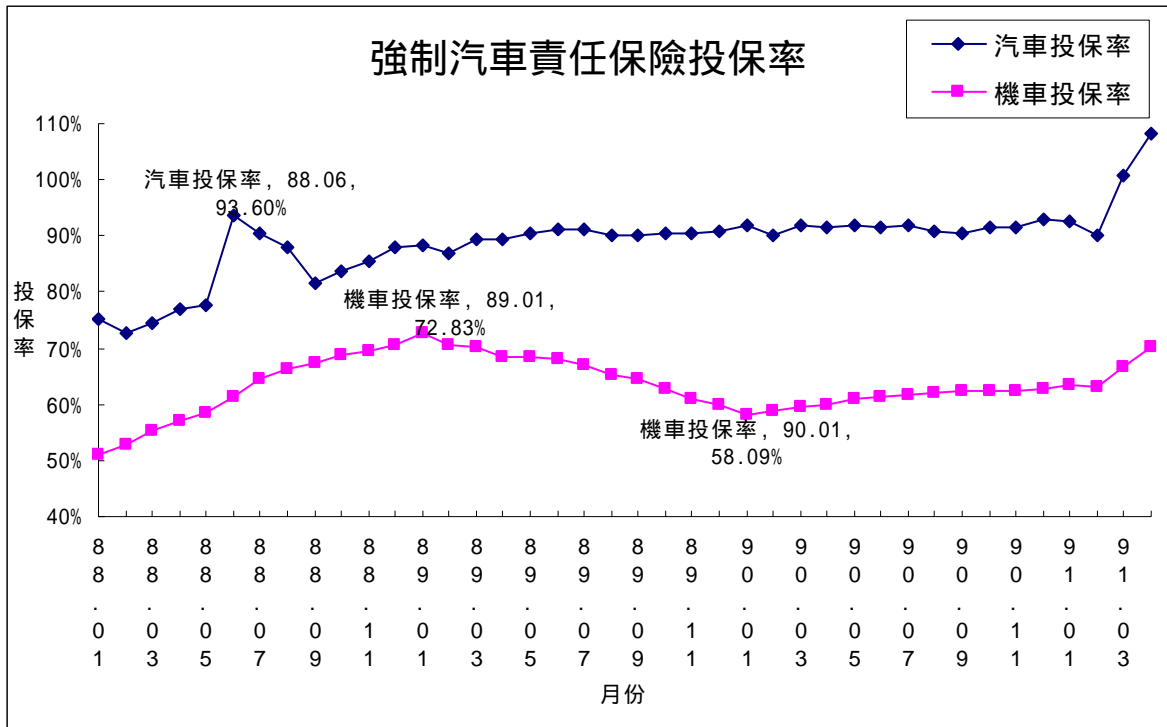
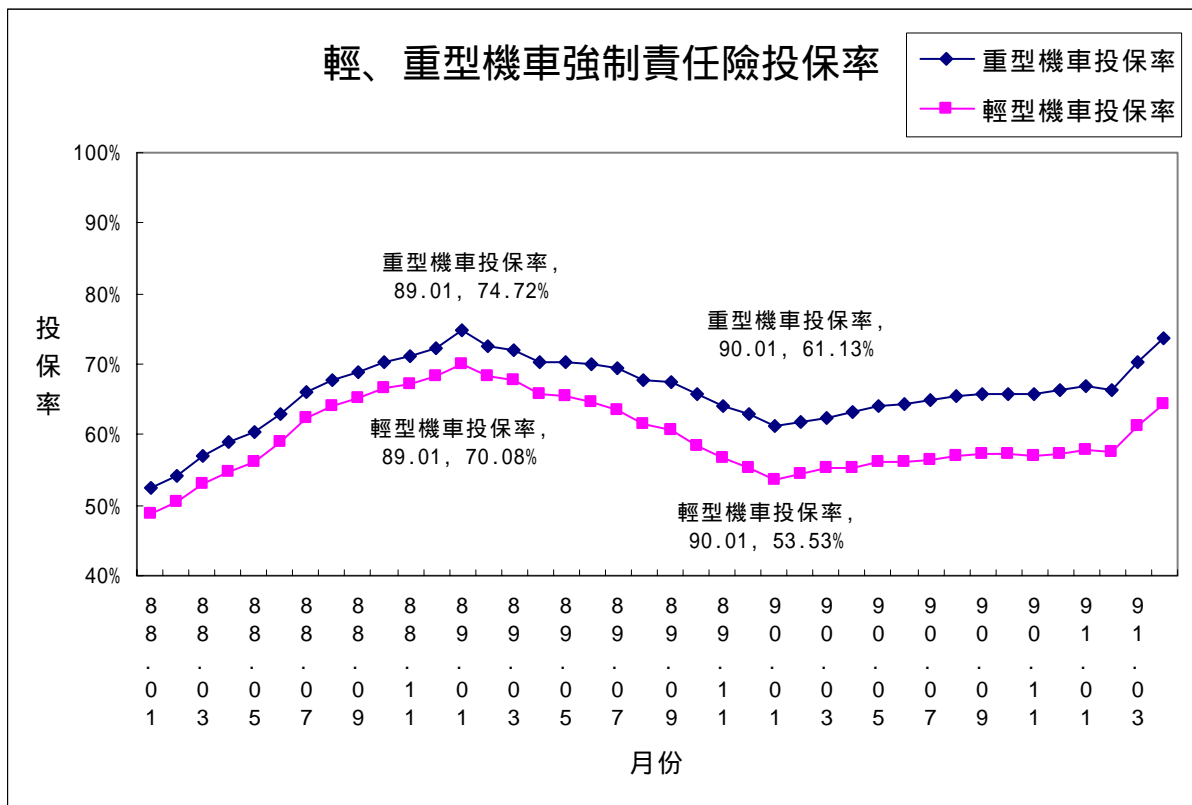


圖 5-1 強制汽車責任保險投保率

而機車投保強制責任險的狀況相較於汽車便顯得起伏不定。機車於民國 88 年 1 月起正式納入強制汽車責任保險的範圍之內，在實施初期，政府強力宣導以及警政機關的加強勸說與攔檢，使得投保率一路上升，至民國 89 年 1 月 72.63 %的高點，之後便一路滑落，至民國 90 年 1 月 58.09%的最低點，之後機車的投保率僅維持在六成上下。自 89 年 1 月投保率開始滑落的原因可能有以下幾點【張新立、王明智，2001】：

1. 「強制」投保之機制有缺陷
2. 民眾對機車強制責任保險之認識不足
3. 取締作業之配合不足
4. 投保管道與保險客戶之掌控
5. 對機車數量及使用情況之掌握不足
6. 費率結構是否涵蓋激勵業者及民眾投保之誘因
7. 各地區投保情況及重複投保無法有效釐清



在輕、重型機車強制責任險的投保率方面，兩者的趨勢大致類似，而重型機車的投保率較輕型機車者為高，約略相差 10 個百分點。

由分析結果顯示，就強制汽車責任保險之投保率而言，汽車高於機車。根據民國 90 年之資料顯示，汽車投保率約為 90%，機車投保率為 60%，相差 30%。若僅就機車強制責任保險之投保率而言，重型機車高於輕型機車，重型機車之投保率約為 65%，輕型機車之投保率約為 55%，二者相差 10%。

機車投保率低落以及與汽車投保率有 30% 落差之原因，主要在於車輛檢驗制度。汽車之檢驗制度比較健全，目前新車五年內雖免檢驗，但因汽車價值動輒數十萬元，車主恐怕遭受損失，故多會投保竊盜險、車體險等任意險，在投保的同時，保險公司也會告知車主須投保強制責任險；汽車車齡五至十年者每一年檢驗一次，車齡十年以上者每半年檢驗一次，驗車時必須出示有效之保險證，否則

不得驗車。然而機車目前除了排氣檢驗之外，並無定期檢驗之制度，查驗保險證是否有效僅止於路邊攔檢稽查及行照更換時。

另一個汽車投保率高於機車投保率的原因，乃因汽車舊制強制責任險行之有年，使得汽車車主有投保之習慣；而民國 56 年交通部公布「機器腳踏車登檢，可免繳驗責任保險單。」自此機器腳踏車不受強制投保的限制，新制強制汽車責任保險對於機車車主而言，可以說是一種新的車輛保險制度，以往並無投保之經驗，投保率不如預期是可預料的。

此外，投保率的計算方式，也會影響投保率的高低。根據交通部統計處於民國 89 年所進行之「1999 年臺灣地區機車使用狀況調查」提及，民國 88 年底臺灣地區之機車登記數中，約有 18% 的機車因暫不使用、失竊及報廢等原因未被使用，實際機車之使用比例約為 82%。若依照此一比例重新計算機車之投保率，則較原本之投保率平均增加 14%，如圖 6-3 所示。

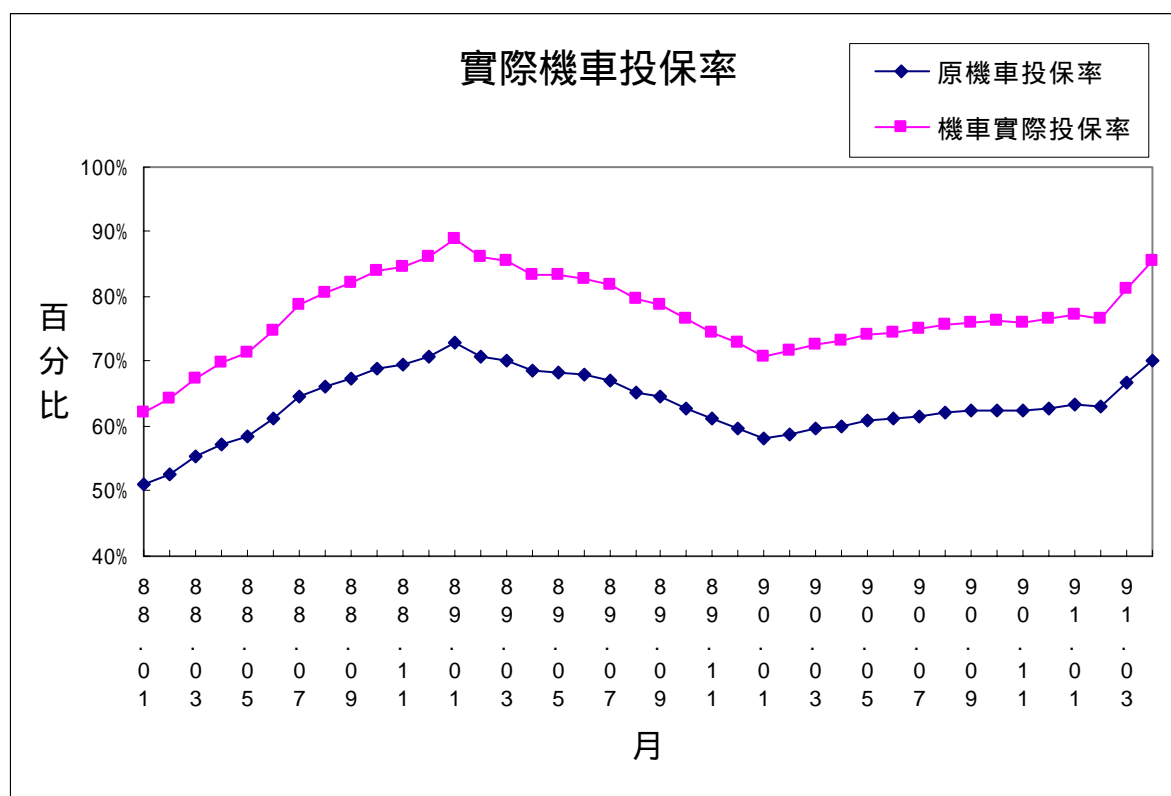


圖 5-3 機車實際投保率

5.1.2 業者觀點

欲探討投保率的問題，並不能僅以一個投保者的觀點來看待這個制度，也要從保險業者，也就是經營者的觀點來探討，為何機車之投保率低落。本研究訪談了數位業者，茲將訪談內容要點摘錄如下：

1. 投保率低落原因，機車車主尚未有普及的保險觀念，此點需要加強。
2. 汽車檢驗制度為一有效檢劬汽車所有人是否投保強制責任險的關卡。
3. 關於續保通知未落實的原因：從業人員之疏忽、檢驗制度、成本不符。
4. 在執行方面，希望能確實執行攔檢檢驗有效保險證之工作
5. 廣開投保通路的确有助於整體投保率的提昇，但是如何準確與快速的將投保資料傳送回關貿網路與保險公司，需要注意。
6. 監理處與關貿網路公司的資料需彼此比對，以隨時掌握車主的投保狀況。
7. 無虧無盈的制度，並不會造成業者不願努力經營。經營強制汽車責任保險，除了該業務之外，還可以推廣保險業務，針對機車車主來介紹其他保險。
8. 無法掌握機車實際的使用數量，便無法掌握實際的投保狀況。
9. 在費率考量因子部分，從人因素在實務上的執行實有困難之處。除了業務量龐大之外，從人因素加以考慮之後，其折減的費用若是相差不大，是否需要耗費龐大的資源來進行此項工作，值得研究。

5.1.3 提昇投保率可採取之措施

針對上述所提出的問題，本研究提出改善方案如下：

1. 恢復機車驗車制度

驗車制度可說是查驗保險證的一個有效關卡，除了可以落實強制投保之外，監理機關也可據此瞭解目前機車使用的狀況，確實掌握有效的機車數量，釐清投保率計算的疑點。

2. 加強宣導

可從電視媒體以及平面媒體，宣導保險之觀念。並且教育民眾，投保強制責任保險除了保障個人之外，也保障了其他可能因交通意外事故而受傷之受害人，使民眾瞭解強制責任保險的意義以及政府制定政策的精神與目的。

3. 落實警政機關攔檢稽查查驗保險證，並徹底執行相關罰則

如同政府強力執行「騎車配戴安全帽」之政策一般，讓民眾知道政府執行政策之決心，並且徹底執行相關罰則，使民眾不再存有僥倖不投保的心理。

4. 監理機構與關貿網路公司交叉查驗資料

由監理處以及關貿網路公司兩者資料相結合並交叉查驗，可確實瞭解機車使用者的投保狀況，同時也可與保險公司之資料庫連線，確實通知保險公司未投保車主之名單，使得保險公司能夠落實寄發續保通知的工作。

5.2 特別補償基金

5.2.1 背景與基本精神

二十世紀開始，歐美各國在汽車保險方面下了相當大的功夫，由任意保險進而轉為強制保險；從以過失為責任基礎的保險，進而為絕對責任保險或無過失責任保險。如此演化的目的，是為了使每一位因交通意外事故而遭受損失之受害人均能獲得基本合理之補償。

然而，就算是在保險業高度發達的美國與加拿大，仍然有許多交通意外事故之受害人無法獲得賠償或不能獲得合理之補償，其原因如下【陳鼎鈞，1998】：

1. 未保險：心存僥倖之駕駛人沒有投保責任保險，卻仍然駕車行駛於道路上；雖有投保責任保險，但是保險金額卻低於法定之最低限額；因為被保險人違反保單條款之規定，遭保險公司拒絕理賠；未經汽車所有人之同意而擅自使用被保險汽車肇事。
2. 肇事逃逸：汽車駕駛人於肇事後因為恐懼而逃逸，置受害人之生死於不顧，欠缺社會責任意識，形成嚴重的社會問題。

3. 保險公司失卻清償能力：雖然汽車所有人或駕駛人有投保責任保險，但是在事故發生時，保險公司失卻清償能力，而且加害人亦無賠償能力，使得受害人無法獲得補償。

在上述的情況之下，即使有責任保險制度的存在，受害人依然無法獲得保障。因此，美國各州在其實施各種汽車所有人賠償能力保證制度之外，配合實施「危險分配計畫」，對於遭保險業拒絕承保之不良駕駛人，提供分派承保之保障；另外設有「未獲清償判決基金」，對於判決確定卻無法自加害人、保險人或以其他方法獲得實質賠償之交通意外事故受害人提供救濟之機會，此及特別補償基金之源起。

日本於其汽車損害賠償保障法則設立「政府汽車損害賠償保障事業」以求對此等情形加以救濟；而德國汽車保有人強制責任保險法中，除了規範強制汽車責任保險之外，尚有設立「特別補償基金」，以充實責任保險之不足。我國乃仿效德國之立法，於強制汽車責任保險法第三章設立「汽車交通事故特別補償基金」，使得未能受強制汽車責任保險保障之受害人，均能透過特別補償基金獲得基本之保障，以確實達到強制汽車責任保險法保障所有受害人權益之目標【唐小菁，1998】。

5.2.2 特別補償基金現況分析

特別補償基金之分擔額與其補償的情況，如表 5-1 所示。特別補償基金之補償金額佔分擔額收入之比例呈現下降之趨勢。另外在機車收支的部分，89 年度之機車特別補償基金分擔額收入約有 3 億 5 千萬左右，已未決補償金額合計約 5 千萬，顯示特別補償基金相當充裕，可考慮擴大特別補償基金的適用範圍抑或調降分擔額比例。

表 5-1 特別補償基金收支表

年度	87	88	89		
	汽車	汽車（含機車）	汽機車合計	汽車	機車
分擔額收入	932,056,114	1,335,038,515	1,224,927,306	865,803,232	359,124,074
已未決補償金額合計	401,432,805	448,330,814	409,502,079	359,906,170	49,595,909
補償金額佔分擔額收入比例	43.07%	33.58%	33.43%	41.57%	13.81%

因違反強制汽車責任保險法之罰則因而被舉發及罰鍰之情形，如表 5-2 所示。實際繳納罰鍰的比例逐年下降，顯見相關單位在催繳罰鍰部分仍有加強空間。

表 5-2 違反罰則舉發數及罰鍰狀況表

年度	總舉發數	總舉發金額	收繳金額	繳款率	特別補償基金補償金額
87	14,322	86,026,000	46,336,584	53.86%	402,582,551
88	96,747	583,128,496	254,650,756	43.67%	422,679,386
89	223,703	1,347,303,552	528,226,096	39.21%	354,115,264
90	242,780	1,459,779,520	520,676,448	35.67%	424,802,530

上述之分析顯示，特別補償基金所佔分擔額之比例逐年下降，可見目前特別補償基金所佔總保費之分擔額比例，似有可調降之可能。除此之外，因違反罰則經舉發後之罰鍰，除了 87 年度之外，其他各年度均可包含特別補償基金之補償金額，到了 89、90 年度之後，舉發金額更達特別補償基金補償金額之三倍有餘，由此可見，若將違反罰則之罰鍰移為特別補償基金之來源，綽綽有餘。

未投保之機車而經舉發的比例，如表 5-3 所示，機車未投保強制汽車責任保險而被舉發的比例竟不達 1%，取締之比例偏低，此項結果亦可反映機車投保率

偏低之現象；而繳款率最高為 90 年之 31.24%，顯示民眾對於罰緩的繳納仍抱持著僥倖之心態，政府應加強催繳業務之執行。

表 5-3 未投保機車之舉發情形

年度	平均舉發率	機車總舉發金額	收繳金額	繳款率
88	0.005%	171,808,496	40,815,700	23.76%
89	0.023%	761,343,488	244,362,000	32.10%
90	0.025%	966,700,480	302,043,936	31.24%

根據強制汽車責任保險法第 38 條第 1 款之規定：「汽車交通事故發生時，受害人或其繼承人因下列情事之一，未能依本法規定向保險人請求給付保險金者，得在相當於本法規定之保險金額範圍內，向特別補償基金請求補償：一、肇事汽車無法查究者。二、肇事汽車非被保險汽車者。三、肇事汽車之保險人無支付能力者。」，另根據本法第 44 條及第 45 條之罰則所處罰之罰鍰，係繳入公庫。在此發生一矛盾之處，因未保車輛所導致之交通意外事故，由特別補償基金補償，但該車輛之所有人所繳納之罰鍰，卻是納入公庫，如此的情形，變成所有投保強制汽車責任險之投保者，負擔未投保者肇事所衍生之損失，制度的合理性令人質疑。

5.2.3 扣除社會保險

一個制度無論設計得再完美再周密，難免都會有疏漏的部分，特別補償基金此一保障受害者權益之制度實行已屆三年，有所缺陷在所難免，扣除社會保險給付為保障盲點中頗受爭議的一項【陳鼎鈞，1998；陳振全，2001】。

根據本法第 39 條第 4 項規定：「受害人或其繼承人已自加害人或汽車所有人獲有賠償或自社會保險獲有給付者，特別補償基金於補償時，應扣除之」。扣除

其他社會保險之給付乃基於社會正義，要以補償基金為最終之救濟手段，但是於實際執行的過程中，卻會有不公之情形。現假設有兩受害人甲、乙，受害人甲遭受有投保強制汽車責任保險之汽車所撞致死，受害人乙，同樣被車輛所撞致死，但肇事車輛卻事後逃逸；此時假設甲、乙兩者皆擁有勞工保險死亡給付 60 萬元，學生保險死亡給付 50 萬元，甲、乙兩人所能獲得之賠償如圖 6-4 所示。

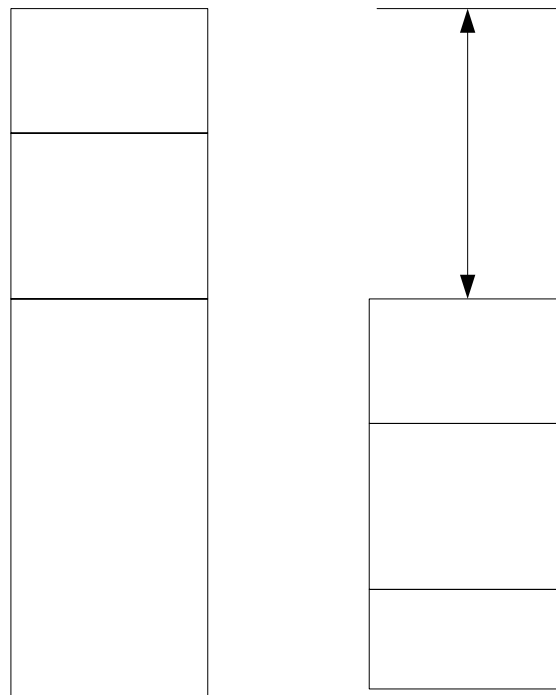


圖 5-4 特別補償基金扣除額示意圖

由圖 5-4 所示，甲之加害人因有投保強制汽車責任保險，故其繼承人除可領取其他社會保險補償金共 110 萬元之外，尚可領取全額之強制汽車責任保險死亡補償金 140 萬元，共可領取 250 萬元；乙之加害人因肇事後逃逸，特別補償基金之死亡補償，卻因受害人乙之繼承人領取其他之社會保險補償金 110 萬元，特別補償基金依照法令規定扣除其他社會保險支給付，故特別補償基金僅補償受害人

30 萬元，共領取 140 萬元，與甲之繼承人可領取之 250 萬元，相差 110 萬元之多。同樣是發生交通意外事故，受害人卻因為加害人之行為差異，所能獲得之保障差別甚大，公平性堪疑。

5.2.4 特別補償基金機制之補強

上述分析所發現之問題，本研究提出改善方案如下：

1. 參考國外特別補償基金之來源【陳鼎鈞，1998】：
 - (1) 車主辦理汽車登記時，向其徵收額外費用
 - (2) 向違反交通規則之駕駛人收取之罰款
 - (3) 向未投保強制汽車責任保險之駕駛人收取的罰款
 - (4) 由該州內版裡強制汽車責任保險之保險公司依其強制保險淨簽單保費對該州整體強制保險淨簽單保費之比例分擔將目前違反強制汽車責任保險法罰則之罰鍰納入特別補償基金之來源之一。
2. 對於未保肇事車輛之車輛所有人，除本法所規定之罰則外，應另外設計其他罰則。
3. 考慮降低特別補償基金之分擔額比例，降低保費；抑或將特別補償基金提撥部分金額作為機車檢驗、制度宣導之費用，藉以提高整體機車之投保率。使特別補償基金負擔起預防交通事故的積極使命。
4. 暫緩社會保險給付部分死亡給付之扣除，此乃因為人命無價，不應視為重複給付。

第六章 結論與建議

本研究根據上述之研究成果，做出本研究之結論與建議如下：

6.1 結論

1. 非學生之受訪者其所得狀況合計有 67% 的受訪者每月所得在 4 萬元以下，可見目前機車仍是受到中低收入族群青睞的交通工具。
2. 根據本研究調查，有 50% 的機車使用者平均一天的總共旅行時間在 30 分以內，顯示半數的機車使用於短程旅次。
3. 有 65% 的受訪者認為機車是有助益的（很有助益大部分時間依賴機車 49.18 % 有機車不行，所有事情都需要依靠機車 15.47% ），可見機車對其使用者的重要性頗高。
4. 30% 的機車使用者並非機車持有者，其持有人最多為父母，佔 52% ；其次為配偶，佔 20% 。
5. 本研究調查顯示，有 49% 的受訪者使用機車曾有發生車禍以致自身或他人受傷之經驗，顯示機車的確為一危險性較高之運輸工具。
6. 就自身的騎車技術而言，6% 的使用者非常沒信心或沒信心，29% 認為普通，65% 認為有信心或非常有信心。
7. 就對交通相關法規的認識而言，15% 的使用者非常沒信心或沒信心，52% 認為普通，33% 認為有信心或非常有信心。顯示使用者自己覺得對交通相關法規認識有信心者比例（33%）僅及對自己騎車技術有信心者比例（65%）之一半。
8. 機車騎士認為騎乘機車避免危險最有效的方法為騎車時騎慢一點。
9. 就機車使用者對於騎乘機車所採取的風險管理方式而言，36% 的使用者選擇自留，即將危險事故發生時全部或部分之損失由自身承擔；29% 的使用者選

擇損失控制，即減輕危險事故時的損害程度；25%的使用者選擇避免，即根本不騎乘機車；僅有 10%的使用者選擇保險，即購買保險轉移損失。顯示在機車使用者間保險的觀念尚未普及，此亦反映機車強制責任保險投保率偏低之情形。

10. 機車使用者未繼續投保強制責任險的首要原因為忘記投保，佔 46%；其次的原因為不願意再投保，佔 19%。顯示保險公司應落實通知投保者，並加強宣導工作。
11. 機車使用者不投保強制責任險的主要原因是認為沒有必要投保，佔 29%；其次的原因是不知道要投保，佔 23%。此點亦顯示強制責任保險的宣導工作確有加強之必要。
12. 就一年期的機車保費水準而言，調查結果顯示 71%的機車使用者認為一年期的合理保費應在 600 元以下。目前一年期之保費，輕型機車為 567 元，重型機車為 777 元，與民眾的認知水準差距不大。
13. 就強制責任保險法的罰則了解程度而言，有 50%的機車使用者不知道未投保強制責任險係違反相關法規，經攔檢舉發，將處以罰鍰並吊扣牌照。顯示政府應加強相關罰則之宣導並且加強執法工作，此外可考慮納入機車考照之參考資料與考試內容。
14. 就強制汽車責任保險的保障內容而言，34%的使用者認為保障不足，52%認為普通，14%認為足夠。又多數的使用者認為，保障範圍應納入財產損失以及單一車禍事故的保障。
15. 就機車感認風險的因素而言，以違規經驗為最主要之影響因素，其次為使用者之使用經驗以及使用者的受傷經驗。
16. 就強制汽車責任保險投保率而言，汽車高於機車。根據民國 90 年之資料顯示，汽車投保率約為 90%，機車投保率約為 60%，兩者相差 30%。
17. 機車投保率較汽車投保率低之主要原因為機車無定期檢驗之機制。
18. 若僅就機車強制責任保險之投保率而言，重型機車高於輕型機車，重型機車

之投保率約為 65%，輕型機車之投保率約為 55%，兩者相差 10%。

19. 就機車投保率的計算方式而言，若利用實際使用的機車數量，約為登記數量之 82% 作為計算標準，則機車之投保率約為 82%，與汽車 90% 之投保率差距不大。
20. 特別補償基金補償率自民國 87 年之 43.07% 逐漸降低至民國 89 年之 33.43%。若僅就機車而言，民國 89 年機車之特別補償基金分擔額收入約有 3 億 6 千萬，補償金額僅約 5 千萬，顯示特別補償基金非常充裕，可考慮降低特別補償基金之分擔額比例或者擴大特別補償基金之適用範圍。
21. 就強制汽車責任保險的罰則執行方面，罰鍰的繳款率逐年下降，機車違反罰則之舉發率尚未達 1%。顯示民眾存有僥倖之心理，反映了機車投保率低落之原因。
22. 根據強制汽車責任保險法第 38 條之規定，特別補償基金之補償對象包括肇事汽車無法查究者、肇事汽車非被保險汽車者、肇事汽車之保險人無支付能力者。然而違反強制汽車責任保險法罰則之罰鍰，係繳入公庫並未納入特別補償基金之來源，制度的合理性令人質疑。
23. 就舉發金額而言，民國 88 年起之舉發金額均較特別補償基金補償額多，若可將其納入特別補償基金之來源，除能改正該制度之合理性外，做為該基金之來源亦綽綽有餘。

6.2 建議

1. 充分發揮電子化效益，提供個人化服務，提昇整體之投保率。
2. 機車之失竊率為一可能間接影響投保率之原因，後續研究應可進行探討。
3. 強制汽車責任保險機車部分的費率考量因素是否要實施從人因素，各方說法不一。但從人因素的實施能夠促進交通安全並且對強制責任保險的公平性有所助益，後續研究將可從事機車強制責任險實施從人因素之可行性研究。

4. 各單位強制責任保險之統計資料格式不盡相同，導致統計數字有所出入，應儘速建置完整之資料庫，並將統計資料公開透明化，使研究工作能更順利進行。
5. 機車投保率，其計算之方式應採目前有使用之車輛，而非機車之登記數，但目前有效使用之機車數量難以掌握，監理體制應有加強之空間。

參考文獻

1. Fred L. Mannering and Lawrence L. Grodsky, "Statistical Analysis of Motorcyclists' Perceived Accident Risk", *Accid. Anal. And Prev.*, Vol. 27, No.1, pp.21~31, 1995.
2. Neville Stanton, Ian Glendon, "Risk Homeostasis and Risk Assessment", *Safety Science* Vol. 22, No.3, pp.1~13, 1996.
3. Ortwin Renn, "The Role of Risk Perception of Social Factors in Major Industrial Accidents", *Reliability Engineering And System Safety* 59, pp.49~62, 1998.
4. Rhona Flin, Kathryn Mearns, Rachael Gordon, Markfleming, "Risk Perception by Offshore Workers on UK Old and Gas Platforms", *Safety Science* Vol. 22, No.3, pp.131~145, 1996.
5. 王明智，我強制汽車責任保險制度之研究，逢甲大學保險學研究所碩士論文，1993 年 1 月。
6. 陳詩奎，「核能電廠風險評估」，核研季刊，第八期，頁 18 25，1993 年 7 月。
7. 凌氫寶，「落實強制汽車保險無盈無虧的經營」，保險專刊，第 38 輯，頁 90 97，1994 年 12 月。
8. 石裕泰，「強制汽車責任保險 ” 無盈無虧 ” 原則之研究」，保險專刊，第 39 輯，頁 177 186，1995 年 3 月。
9. 黃依涵，機車騎士動態交通違規特性分析與因應對策之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，1995 年 6 月。
10. 林柏承，青少年交通安全風險感認之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，1996 年 6 月。
11. 楊芳婉，「行車有責--強制汽車責任保險法之簡介與檢討(上)」，法律與你，第 112 期，頁 146 155，1997 年 2 月。

12. 楊芳婉,「行車有責--強制汽車責任保險法之簡介與檢討(下)」,法律與你,第 112 期,頁 121-125,1997 年 3 月。
13. 吳幸姬,強制汽車責任險經營效率分析 - 以台灣產險業為例,國立台灣大學財務金融研究所碩士論文,1997 年 6 月。
14. 王世展、黃秀玲、曾宛如、諸心怡,「實施新制汽車責任保險相關問題研討會記實」,現代保險,第 100 期,頁 111-125,1997 年 4 月。
15. 劉正華,駕駛行為之風險評估研究,東海大學統計學研究所碩士論文,1997 年 6 月。
16. 唐小菁,汽車強制責任保險之回顧與前瞻,國立中正大學法律研究所碩士論文,1998 年 6 月。
17. 蘇敏慧,強制汽車責任保險之保障範圍,國立中興大學法律學研究所碩士論文,1998 年 7 月。
18. 陳鼎鈞,強制汽車責任保險特別補償基金之研究,國立政治大學風險管理與保險研究所碩士論文,1998 年 10 月。
19. 王明智,「我國新制強制汽車責任保險責任基礎之研究」,僑光學報,第 16 期,1998 年 11 月。
20. 國立交通大學,「強制汽車責任保險」政策制度面與執行面評估暨相關配合措施之規劃研究,財團法人保險事業發展中心委託辦理,1999 年 1 月。
21. 蔡育倫,認汽車責任保險認知涉入與購買行為之關係,逢甲大學保險學研究所碩士論文,1999 年 6 月。
22. 何素蘭,風險趨避程度增加及自我保險與市場保險的需求分析,逢甲大學保險學研究所碩士論文,1999 年 6 月。
23. 余健泉,強制汽車責任保險對道路交通安全影響之研究,國立交通大學運輸工程與管理學系碩士論文,1999 年 6 月。
24. 陳淑蕙,「一年七百六十五元的保費會不會太貴?!--強制機車險保費問題探討」,現代保險,第 127 期,頁 68-71,1999 年 7 月。

25. 陳家緯, 城際大眾運輸安全風險評估之研究, 國立交通大學交通運輸工程與管理學系碩士論文, 2000 年 6 月。
26. 蔡婕妤, 台灣地區機車騎士之駕駛者行為風險評估, 東海大學應用統計研究所碩士論文, 2000 年 7 月。
27. 交通部統計處, 「1999 年台灣地區機車使用狀況調查摘要分析」, 車輛工業月刊, 第 82 期, 2000 年 11 月。
28. 陳一郎, 「行動電話對於個人駕駛行為影響差異研究初探」, 明智技術學院學報, 第 33 卷, 頁 169-172, 2001 年 6 月。
29. 陳振全, 現階段汽車保險承保與理賠問題之探討, 逢甲大學保險學系碩士班碩士論文, 2001 年 7 月。
30. 王明智, 「我國強制責任保險投保率之迷思」, 強制汽車責任保險實施現況檢討研究研討會, 2001 年 11 月。
31. 蘇志強、趙崇仁、陳立傑, 「強制汽車責任保險推動從人因素費率制度之問題探討與對策」, 強制汽車責任保險實施現況檢討研究研討會, 2001 年 11 月。
32. 王任昌, 「強制汽車責任保險較適費率制定制度」, 中華民國運輸學會第 16 屆論文研討會, 2001 年 11 月。
33. 張新立、王明智, 「強制汽車責任保險投保率之影響因素分析與對策研擬」, 中華民國運輸學會第 16 屆論文研討會, 2001 年 11 月。
34. 陳繼堯、凌氤寶、林健智, 「強制汽車責任保險制度專案工作小組工作報告」, 2001 年 12 月。
35. 楊國樞、文崇一、吳聰賢、李亦園, 社會及行為科學研究法上冊, 臺灣東華書局股份有限公司, 1987 年 3 月。
36. 宋明哲, 風險管理, 五南圖書出版公司, 1980 年 11 月。
37. 陳雲中, 保險學要義 - 理論與實際 - (修訂版), 三民書局股份有限公司, 1992 年 5 月。

38. 鍾倫納，應用社會科學研究方法，臺灣商務印書館股份有限公司，1993 年 8 月。
39. 黃懿慧，科技風險與環保抗爭 - 台灣民眾風險認知個案研究，五南圖書出版公司，1994。
40. 王保進，統計套裝程式 SPSS 與行為科學研究，松岡出版社，1996 年 7 月。
41. 黃秀玲、游杰，人身 & 財產危險管理，平安出版有限公司，2000 年 4 月。
42. 張紹勳，研究方法，滄海書局，2001 年 1 月。
43. 范姜肱，保險學，前程企業管理有限公司，2001 年 9 月。

附 表

附表 1 受訪者性別比例

性別	人數	百分比	累計百分比
男	753	53.67%	53.67%
女	650	46.33%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 2 受訪者年齡比例

年齡	人數	百分比	累計百分比
15 19 歲	161	11.48%	11.48%
20 25 歲	476	33.93%	45.40%
26 30 歲	228	16.25%	61.65%
31 60 歲	501	35.71%	97.36%
60 歲以上	37	2.64%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 3 受訪者婚姻狀況統計

婚姻狀況	人數	百分比	累計百分比
未婚	849	60.51%	60.51%
已婚	529	37.70%	98.22%
離婚	12	0.86%	99.07%
喪偶	13	0.93%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 4 受訪者就業比例統計

就業狀況	人數	百分比	累計百分比
有就業	848	60.44%	60.44%
無就業	555	39.56%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 5 受訪者職業統計

職業別	人數	百分比	累計百分比
軍公教	198	14.11%	14.11%
農業	18	1.28%	15.40%
工業	106	7.56%	22.95%
商業	157	11.19%	34.14%
服務業	267	19.03%	53.17%
自由業	105	7.48%	60.66%
學生	463	33.00%	93.66%
家管	65	4.63%	98.29%
退休	11	0.78%	99.07%
其他	13	0.93%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 6 受訪者教育程度統計

教育程度	人數	百分比	累計百分比
國小或國小以下	54	3.85%	3.85%
初（國）中	96	6.84%	10.69%
高中（職）	367	26.16%	36.85%
專科學校	293	20.88%	57.73%
大學	478	34.07%	91.80%
研究所以上	115	8.20%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 7 受訪者所得狀況統計

每月所得	人數	百分比	累計百分比
2 萬元以下	645	45.97%	45.97%
2 4 萬元	448	31.93%	77.90%
4 6 萬元	201	14.33%	92.23%
6 8 萬元	75	5.35%	97.58%
8 10 萬元	20	1.43%	99.00%
10 萬元以上	14	1.00%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 8 受訪者非學生所得狀況統計

每月所得	人數	百分比	累計百分比
2 萬元以下	205	21.81%	21.81%
2 4 萬元	427	45.43%	67.23%
4 6 萬元	199	21.17%	88.40%
6 8 萬元	75	7.98%	96.38%
8 10 萬元	20	2.13%	98.51%
10 萬元以上	14	1.49%	100.00%
總計	940	100.00%	

附表 9 受訪者居住地區統計

居住地區	人數	百分比	累計百分比
市區內	718	51.18%	51.18%
鄰近市區	487	34.71%	85.89%
郊區	150	10.69%	96.58%
田莊	48	3.42%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 10 主要交通工具統計表

主要交通工具	選擇人次	百分比	累計百分比
捷運	142	6.85%	6.85%
公車	157	7.58%	14.43%
交通車	25	1.21%	15.64%
計程車	30	1.45%	17.08%
小汽車	343	16.55%	33.64%
機車	1144	55.21%	88.85%
腳踏車	109	5.26%	94.11%
步行	108	5.21%	99.32%
其他	14	0.68%	100.00%
總計	2072	100.00%	

附表 11 使用機車車型統計

使用車種	使用人數	百分比	累計百分比
輕型機車	473	33.71%	33.71%
重型機車	930	66.29%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 12 使用駕駛執照統計

駕駛執照	使用人數	百分比	累計百分比
無駕照	78	5.56%	5.56%
機車駕照	1223	87.17%	92.73%
小型汽車駕照	101	7.20%	99.93%
大型汽車駕照	1	0.07%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 13 駕照使用情形統計

輕重型駕照	使用人數	百分比	累計百分比
輕型駕照	188	15.37%	15.37%
重型駕照	1035	84.63%	100.00%
總計	1223	100.00%	

附表 14 騎乘年資統計表

騎乘年資	使用人數	百分比	累計百分比
未滿 1 年	83	5.92%	5.92%
1 2 年	147	10.48%	16.39%
2 4 年	221	15.75%	32.15%
4 6 年	214	15.25%	47.40%
6 8 年	123	8.77%	56.17%
8 10 年	143	10.19%	66.36%
10 15 年	158	11.26%	77.62%
15 年以上	314	22.38%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 15 使用機車主要目的統計表

主要目的	人次	百分比	累計百分比
上下班	467	29.15%	29.15%
上下學	335	20.91%	50.06%
購物	307	19.16%	69.23%
旅遊娛樂	154	9.61%	78.84%
訪客	34	2.12%	80.96%
工作需要	185	11.55%	92.51%
接送子女上下學	72	4.49%	97.00%
其他	48	3.00%	100.00%
總計	1602	100.00%	

附表 16 一周平均騎乘天數統計

騎乘天數	人數	百分比	累計百分比
平均一星期用不到一天	150	10.69%	10.69%
1 天	45	3.21%	13.90%
2 天	96	6.84%	20.74%
3 天	125	8.91%	29.65%
4 天	68	4.85%	34.50%
5 天	187	13.33%	47.83%
6 天	139	9.91%	57.73%
7 天	593	42.27%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 17 平均一天騎乘機車花費時間

花費時間	人數	百分比	累計百分比
未滿 10 分鐘	144	10.26%	10.26%
11 20 分鐘	263	18.75%	29.01%
21 30 分鐘	291	20.74%	49.75%
31 40 分鐘	185	13.19%	62.94%
41 50 分鐘	110	7.84%	70.78%
51 60 分鐘	142	10.12%	80.90%
61 75 分鐘	77	5.49%	86.39%
76 90 分鐘	54	3.85%	90.24%
91 分鐘 2 小時	62	4.42%	94.65%
2 3 小時	33	2.35%	97.01%
3 4 小時	16	1.14%	98.15%
4 小時及以上	26	1.85%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 18 機車使用者重要性認知

重要性	人數	百分比	累計百分比
毫無用處，根本不會使用	9	0.64%	0.64%
有用處，但用處不大，很少使用	173	12.33%	12.97%
普普通通，使用頻率跟其他交通工具相去不遠	314	22.38%	35.35%
很有助益，大部分時間依靠機車	690	49.18%	84.53%
沒有機車不行，所有事情都需要依靠機車	217	15.47%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 19 受訪者曾使用過機車數統計

使用機車數	人數	百分比	累計百分比
第 1 輛	428	30.51%	30.51%
第 2 輛	451	32.15%	62.65%
第 3 輛	316	22.52%	85.17%
第 4 輛	93	6.63%	91.80%
第 5 輛	62	4.42%	96.22%
第 6 輛	24	1.71%	97.93%
第 7 輛	8	0.57%	98.50%
第 8 輛及以上	21	1.50%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 20 目前使用機車之持有情形

機車持有	人數	百分比	累計百分比
本身	982	69.99%	69.99%
非本身持有	421	30.01%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 21 機車非本身持有之持有人

其他持有者	人次	百分比	累計百分比
配偶	87	20.14%	20.14%
小孩	8	1.85%	21.99%
父母	226	52.31%	74.31%
親戚	49	11.34%	85.65%
朋友	41	9.49%	95.14%
其他	21	4.86%	100.00%
總計	432	100.00%	

附表 22 使用者是否曾經有過車禍以致自身或他人受傷之經驗

受傷經驗	人數	百分比	累計百分比
無車禍以致受傷經驗	712	50.75%	50.75%
有車禍以致受傷經驗	691	49.25%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 23 發生車禍以致自身或他人受傷之次數

發生次數	人數	百分比	累計百分比
1	292	42.26%	42.26%
2	219	31.69%	73.95%
3	108	15.63%	89.58%
4	18	2.60%	92.19%
5	13	1.88%	94.07%
6	41	5.93%	100.00%
總計	691	100.00%	

附表 24 年均車禍次數

年均車禍次數	人數	百分比	累計百分比
1 次及以下	1303	92.87%	92.87%
2 次	71	5.06%	97.93%
3 次	16	1.14%	99.07%
4 次	6	0.43%	99.50%
6 次及以上	7	0.50%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 25 最近一年有否因騎乘機車違規接過罰單

有否接違規罰單	人數	百分比	累計百分比
無違規	883	62.94%	62.94%
有違規接過罰單	520	37.06%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 26 最近一年因騎乘機車違規接到罰單之張數

罰單張數	人數	百分比	累計百分比
1	265	50.38%	50.38%
2	135	25.67%	76.05%
3	74	14.07%	90.11%
4	16	3.04%	93.16%
5	9	1.71%	94.87%
6	27	5.13%	100.00%
總計	526	100.00%	

附表 27 最近一年因騎乘機車違規隻處罰金額

處罰金額	人數	百分比	累計百分比
300 2000 元	401	74.95%	74.95%
2000 4000 元	75	14.02%	88.97%
4000 8000 元	30	5.61%	94.58%
8000 15000 元	14	2.62%	97.20%
15000 元以上	15	2.80%	100.00%
總計	535		

附表 28 受訪者對自身騎車技術之認知程度

騎車技術	人數	百分比	累計百分比
非常沒信心	33	2.35%	2.35%
沒信心	46	3.28%	5.63%
普通	410	29.22%	34.85%
有信心	540	38.49%	73.34%
非常有信心	374	26.66%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 29 受訪者對交通相關法規認識程度

法規認識	人數	百分比	累計百分比
非常沒信心	40	2.85%	2.85%
沒信心	169	12.05%	14.90%
普通	730	52.03%	66.93%
有信心	376	26.80%	93.73%
非常有信心	88	6.27%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 30 受訪者對騎乘機車之危險感認程度

機車危險	人數	百分比	累計百分比
非常危險	193	13.76%	13.76%
有點危險	623	44.40%	58.16%
普通	422	30.08%	88.24%
不危險	128	9.12%	97.36%
根本不危險	37	2.64%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 31 受訪者是否認為騎乘機車比開車危險

機車 vs 汽車	人數	百分比	累計百分比
機車比開車危險	1072	76.41%	76.41%
機車不比開車危險	331	23.59%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 32 受訪者對於機車所採取之風險趨避方式

選擇方式	人數	百分比	累計百分比
不再騎車	88	2.59%	2.59%
戴安全帽即可	848	24.93%	27.51%
騎車時騎慢一點	1043	30.66%	58.17%
改騎腳踏車	86	2.53%	60.70%
改開小汽車	386	11.35%	72.05%
改用大眾運輸	484	14.23%	86.27%
改走路	117	3.44%	89.71%
買保險	293	8.61%	98.32%
其他	57	1.68%	100.00%
總計	3402	100.00%	

附表 33 受訪者是否投保過強制責任險

是否投保強制險	人數	百分比	累計百分比
有投保過	1289	91.87%	91.87%
沒投保過	114	8.13%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 34 受訪者所投保之強制責任險是否超過有效期間

超過期間	人數	百分比	累計百分比
超過保險有效期間	135	10.47%	10.47%
未超過保險有效期間	1154	89.53%	100.00%
總計	1289	100.00%	

附表 35 受訪者未續保之原因

未續保原因	人數	百分比	累計百分比
忘記投保	64	46.38%	46.38%
不願意再保	26	18.84%	65.22%
保費太貴	15	10.87%	76.09%
經濟不景氣，負擔不起保費	18	13.04%	89.13%
機車已失竊	4	2.90%	92.03%
繳費不方便	5	3.62%	95.65%
其他	6	4.35%	100.00%
總計	138	100.00%	

附表 36 受訪者根本不投保強制責任險之原因

不投保強制責任保險原因	人數	百分比	累計百分比
保費太貴	14	9.79%	9.79%
認為沒有必要投保	42	29.37%	39.16%
不知道要投保	33	23.08%	62.24%
經濟不景氣，負擔不起保費	16	11.19%	73.43%
繳費不方便	5	3.50%	76.92%
機車已失竊	1	0.70%	77.62%
我繳費別人發生事故時領錢， 這樣不划算	3	2.10%	79.72%
其他	29	20.28%	100.00%
總計	143	100.00%	

附表 37 受訪者之機車是否有投保其他保險

任意保險	人數	百分比	累計百分比
有投保其他保險	471	33.57%	33.57%
沒有投保其他保險	932	66.43%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 38 受訪者認為一年期合理的保費水準統計

保費水準	人數	百分比	累計百分比
300 元以下	467	33.29%	33.29%
301 600 元	530	37.78%	71.06%
601 800 元	220	15.68%	86.74%
801 1000 元	149	10.62%	97.36%
1000 元以上	37	2.64%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 39 受訪者對於強制汽車責任保險之保障的認知程度

保障認識	人數	百分比	累計百分比
非常沒信心	65	4.63%	4.63%
沒信心	279	19.89%	24.52%
普通	788	56.17%	80.68%
有信心	245	17.46%	98.15%
非常有信心	26	1.85%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 40 受訪者是否清楚未投保強制責任險需罰鍰

未保罰鍰	人數	百分比	累計百分比
知道未保罰鍰	698	49.75%	49.75%
不知道未保罰鍰	705	50.25%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 41 受訪者是否清楚未投保肇事之罰鍰金額

未保肇事罰款	人數	百分比	累計百分比
知道未保肇事罰款	605	43.12%	43.12%
不知道未保肇事罰款	798	56.88%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附表 42 受訪者感覺強制汽車責任保險保障是否足夠

保障是否足夠	人數	百分比	累計百分比
非常不足夠	78	5.56%	5.56%
不足夠	399	28.44%	34.00%
普通	724	51.60%	85.60%
足夠	192	13.68%	99.29%
非常足夠	10	0.71%	100.00%
總計	1403	100.00%	

附錄一 研究調查問卷

機車使用者風險感認暨行車保險制度調查表

各位小姐、先生您好：

這是一個必須透過問卷調查收集資料的學術研究，希望藉此瞭解機車使用者的風險自我認知以及機車行車保險制度。這份問卷純粹作為學術單位進行研究之用，資料絕對保密，不會對您造成困擾，請放心作答。您的誠實作答對我們的研究有莫大的幫助。非常感謝您的協助與配合。

謝謝您的支持！並祝福您萬事如意，闔家幸福。

國立臺灣大學土木工程研究所交通工程組 謹上

注意事項：

1. 本表請於「☐」處打勾，「」請填數字或相關資料，各題除非特別註明否則均為單選
2. 強制汽車責任保險之範圍包含機車

第一部份：基本資料

1. 性別：

- (1)男 (2)女

2. 年齡：

- (1) 15 19 歲 (2) 20 25 歲 (3) 26 30 歲
(4) 31 60 歲 (5) 60 歲以上

3. 婚姻狀況：

- (1)未婚 (2)已婚 (3)離婚 (4)喪偶

4. 就業狀況：

有，您主要的職業為

- (1)軍公教 (2)農業 (3)工業 (4)商業
(5)服務業 (6)自由業

無，您目前為

- (7)學生 (8)家管 (9)退休 (10)其他_____

5. 教育程度：

- (1)國小或國小以下 (2)初（國）中 (3)高中（職）
(4)專科學校 (5)大學 (6)研究所以上

6. 每月所得：

- (1) 2 萬元以下 (2) 2~4 萬元 (3) 4~6 萬元
(4) 6~8 萬元 (5) 8~10 萬元 (6) 10 萬元以上

7. 居住地區：

- (1)市區內 (2)鄰近市區 (3)郊區 (4)田莊

第二部分：交通習慣

1. 請問您目前的主要交通工具為何？（可複選）
(1)捷運 (2)公車 (3)交通車 (4)計程車 (5)小汽車
(6)機車 (7)腳踏車 (8)步行 (9)其他 _____
2. 請問您經常騎乘的機車車種為何？（50c.c 以下(上)為輕(重)型機車）
(1)輕型機車 (2)重型機車
3. 請問您騎乘機車所使用之駕駛執照：
(1)無（限沒有機車駕照及汽車駕照者填）
(2)機車駕照
 ①輕型駕照 ②重型駕照
(3)小型汽車駕照
(4)大型汽車駕照
4. 請問您開始騎乘機車至今已有多久？
(1)未滿 1 年 (2)1 2 年 (3)2 4 年 (4)4 6 年
(5)6 8 年 (6)8 10 年 (7)10 15 年 (8)15 年以上
5. 請問您使用機車的主要目的為何？
(1)上下班 (2)上下學 (3)購物 (4)旅遊、娛樂
(5)訪客 (6)工作需要 (7)接送子女上下學
(8)其他 _____
6. 請問您一星期中通常騎乘機車天數為：
(1)平均一星期用不到一天(限很少使用或一星期用不到 1 次者填)
(2)1 天 (3)2 天 (4)3 天 (5)4 天 (6)5 天
(7)6 天 (8)7 天
7. 請問您騎乘機車平均一天總共花費的時間：
(1) 未滿 10 分鐘 (2) 11 20 分鐘 (3) 21 30 分鐘
(4) 31 40 分鐘 (5) 41 50 分鐘 (6) 51 60 分鐘
(7) 61 75 分鐘 (8) 76 90 分鐘 (9) 91 分鐘 2 小時
(10) 2 3 小時 (11) 3 4 小時 (12) 4 小時及以上
8. 請問您認為機車對您的重要性是：
(1)毫無用處，根本不會使用
(2)有用處，但用處不大，很少使用
(3)普普通通，使用頻率與其他交通工具相去不遠
(4)很有助益，大部分時間依靠機車
(5)沒有機車不行，所有事情都需要依靠機車

第三部分：機車使用狀況

1. 請問您自您騎乘機車以來，您已使用過多少輛機車？
(1)第 1 輛 (2)第 2 輛 (3)第 3 輛 (4)第 4 輛
(5)第 5 輛 (6)第 6 輛 (7)第 7 輛 (8)第 8 輛及以上
2. 請問您所使用的機車是否為本人持有？
(1)是 (2)否，機車持有人為您的：
 ①配偶 ②小孩 ③父母 ④親戚
 ⑤朋友 ⑥其他 _____
3. 請問您騎乘機車是否曾經有過車禍以致於使自己或別人受傷？
(1)否
(2)是，曾經發生過
 ① 1 次 ② 2 次 ③ 3 次 ④ 4 次
 ⑤ 5 次 ⑥ 6 次及以上
4. 請問您因騎乘機車而平均每年車禍之發生次數：
(1) 1 次及以下 (2) 2 次 (3) 3 次 (4) 4 次
(5) 5 次 (6) 6 次及以上
5. 請問您最近一年內，有無因騎乘機車違反交通規則而接過罰單？
(1)無
(2)有，接過
 ① 1 次 ② 2 次 ③ 3 次 ④ 4 次
 ⑤ 5 次 ⑥ 6 次及以上
6. 請問您最近一年內，因騎乘機車違反交通規則而被處罰的金額共約為幾元？
(1)未被處罰 (2)300 2000 元 (3)2000 4000 元
(4)4000 8000 元 (5)8000 15000 元 (6)15000 元以上
7. 請問您對目前自己的騎車技術是否具有信心？
(1)非常沒信心 (2)沒信心 (3)普通 (4)有信心 (5)非常有信心
8. 請問您對目前交通相關法規的認識是否具有信心？
(1)非常沒信心 (2)沒信心 (3)普通 (4)有信心 (5)非常有信心
9. 請問您認為騎乘機車是否危險？
(1)非常危險 (2)有點危險 (3)普通 (4)不危險 (5)根本不危險
10. 請問您認為騎乘機車是否比開車危險？
(1)是 (2)否
11. 請問您對於騎乘機車避免危險的方法是：(可複選)
(1)不再騎車 (2)戴安全帽即可 (3)騎車時騎慢一點
(4)改騎腳踏車 (5)改開小汽車 (6)改用大眾運輸
(7)改走路 (8)買保險 (9)其他 _____

12. 請問您是否投保過機車強制責任險？
- (1)是，目前是否已超過保險有效期間（可查看保險證）：
- ①已超過，未續保的原因：
- i 忘記投保 ii 不願意再保 iii 保費太貴
iv 經濟不景氣，負擔不起保費 v 機車已失竊
vi 繳費不方便 vii 其他 _____
- ②未超過
- (2)否，不投保原因（可複選）
- ①保費太貴 ②認為沒有必要投保 ③不知道要投保
④經濟不景氣，負擔不起保費 ⑤繳費不方便
⑥機車已失竊 ⑦我繳費別人發生事故時領錢，這樣不划算
⑧其他 _____
13. 請問您的機車目前是否有投保強制汽車責任保險以外的保險？
- (1)有 (2)沒有
14. 請問您就機車而言，您認為壹年期合理的保險費水準為：
- (1) 300 元以下 (2) 301 ~ 600 元 (3) 601 ~ 800 元
(4) 801 ~ 1000 元 (5) 1000 元以上
15. 請問您對目前強制汽車責任保險保障的認識是否有信心？
- (1)非常沒信心 (2)沒信心 (3)普通 (4)有信心 (5)非常有信心
16. 請問您是否知道，未依規定投保機車責任險或未再續保，經舉發者，處以新台幣 6,000 ~ 10,000 元之罰鍰，並扣車輛牌照依規定投保後發還？
- (1)知道 (2)不知道
17. 請問您是否知道未投保機車強制責任險肇事者，處新台幣 12,000 ~ 15,000 元罰款？
- (1)知道 (2)不知道
18. 請問您就機車而言，您認為目前強制汽車責任保險的保障是否足夠？
- (1)非常不足夠 (2)不足夠 (3)普通 (4)足夠 (5)非常足夠
19. 請問您就機車而言，您認為強制汽車責任保險需要什麼保障？

再次謝謝您的合作，請將本表交與調查員。

附錄二 業者訪談摘要記錄

時間：2002/04/12

- 以前機車都沒有投保，這是觀念上的差異
- 交通部與財政部合作，將資料庫中的資料都輸出，通知投保
- 第一次投保，因為新鮮與強制，所以投保
- 投保率下降原因：
 - 保險到期續保通知沒有做好：
 1. 當初的從業人員認為服務費用很少，才 80 元，花功夫通知，不符成本，有其他
 2. 從業人員太忙而疏忽。
 3. 大家都知道汽車要投保強制責任險。機車車主不會注意保險是否到期。
 4. 廣開投保管道，如機車行等，機車行忘記通知，機車行遷移也不會通知客戶。資料沒有確實傳到。
 5. 僥倖心理，不必驗車，抓到的機會少。
 6. 警察攔檢的狀況，各地區不一。以勸導代替舉發。沒有一個懲罰的機制。
 7. 保也沒有出險，也沒有用到，也沒有被攔檢，那乾脆不要保。
 8. 僅有攔檢
- 大車撞小車，大車要賠，不管肇事責任
 1. 存在這種觀念，那機車騎士只需小心一點，不要去撞到人家，反正被撞到的時候人家會賠，那我又何必保險
 2. 機車造成別人傷亡的情況不嚴重
 3. 機車撞死路人的狀況很少，是否有必要投保？
 4. 機車異動頻繁，汰換率高。反正再不久就換新的了，又何必現在保？
 5. 汽車使用年限長，較會保養
- 汽車需要驗車，機車不需要
- 機車配合換行照
- 今天為了驗車而只保一年，但行照兩年一換，中間便有一年落差。
- 越多的管道，投保越好處理，但不見得有關係。最重要的是心態的問題，機車是不是需要保險？
- 汽車：實施多年，有規定，大家已經養成習慣，是因為認知，開車就要保，目前大概沒有人認為騎機車就要投保
- 可以從教育宣導的方式
- 我只是騎一小段路，我又不騎出去，但是確有風險，但沒有轉移風險的觀念
- 機車部分任意險賣不好。掉機車的成本可以承擔，但汽車不一樣。機車竊盜

太容易，保險公司也害怕。車體險部分，修理的金額是可以負擔的情形，車主不認為這部分是需要轉移給保險公司承擔。

- 法律的規定，要強制要保。
- 單一事故駕駛人傷害險，是業務量大的部分，非強制，補足強制險的空缺。保障單一車輛事故。大概三成左右的駕駛人會加保。
- 從受理到出險到款項賠出，平均 40 天內可達到。強制責任保險法內有規定。
- 強制險黃牛，針對因為強制險發生事故的受害人，看傷勢，利用各種方式開立含糊或是較嚴重的診斷書，認定殘廢等級，會有抱怨在。
- 提高續保率的宣導重點，最主要的在於保險的重要性。
- 為何不機車一律買五年？保費對勞動階層有負擔、機車變動性大手續上麻煩 撞到壞掉要退費。最好跟行車執照搭配，困難在我們根本不按時間換照。延長年期不見得是好的方式
- 加強攔檢、宣導保險觀念
- 從公平性來說，從人因素是需要的。汽車多年來架構已經完成，機車在登記的制度上混亂、業務量大，都是困難點。
- 網站投保最方便，但是量少。主要因未保險非民生必需品，不會有主動性。
- 目前人對人的行銷，較為可行。
- 激發需求心
- 沒有人注重經營績效，對客戶好一點，就都賠，最後會造成全民的損害。
- 給保險公司一些回饋，可以刺激保險經營
- 從車主接觸到該家庭，進而開發客戶與業務，站在擴大客戶數的方面來說，還是會掌握
- 每家公司手法不一，有的是給贈品、有的是直接折讓
- 保險公司做好客戶服務，續保通知
- 提高客戶的投保理念
- 警察攔檢執行確實，確實有處罰，藉由處罰推動
- 宣導教育訓練，強制責任險真正的好處

時間：2002/04/17

- 投保率的計算要針對實際使用的機車
- 投保率下滑之原因：到期未再續保 90.01 財政部針對這一部份，使用者未續保，保險公司到期前要負責續保通知工作。
- 機車投保率狀況預估 7 8 成左右，跟汽車差距
- 機車的管理方面，不換行照又為何需要投保
- 汽車五年驗車，攔檢針對汽車較多
- 機車使用者使用機車的態度

- 強制機車責任保險的保障不夠，才有其他任意保險的需要
- 肇事率低、損失幅度高
- 公平性的部分
- 當初採取同一價格的因素為要讓社會大眾接受
- 續保率不像汽車一樣高，採取從人因素會引起困擾，費率簡單、方便、節省時間
- 賠償情形從法規規定，重要的是需要文件齊全
- 判斷等級不是很明確
- 公辦民營與無虧無盈並不會讓業者沒有經營的動力
- 強制險可以招攬到其他的商業保險
- 當初的高投保率跟投保管道多有關係，但是多了以後變成良莠不齊，對於資料的正確性有影響，未來續保通知單的寄發有影響
- 希望利用這個通道來推銷其他產品
- 優惠的方式後來都取消了
- 特別補償基金造成不投保的情形？
- 未投保肇事之罰鍰不確實

時間：2002/04/19

- 強制責任保險對汽車持有人並不陌生，機車使用者沒有這種 SENSE 以及不瞭解內容
- 要罰要 PUSH，像安全帽為例，執法單位的配合、各地區的執行狀況也不同
- 反正我也不會出事的觀念
- 我們的機車無驗車制度，並無一個關卡來 CHECK
- 保險公司僅有手續費，但盡量配合政府
- 投保管道多，方便消費者
- 大家都有保，制度運作才正常
- 續保通知單提早寄給客戶，方便被保險人，委託金融機構、便利商店代收，用心良苦
- 業者不計較利潤面，應該配合政府的政策，認為服務社會的一部份
- 擴充客戶來源的比例
- 保費的公平性，從車從人很好
- 從車從人要好在任意保險，強制保險不太需要
- 全面性的保險，投保數量多，肇事頻率低。從人，使用人、持有人、駕駛人都不同。只要保費滿足賠款需求，從車從人的費率有差多少？需要耗費如此多的資源？
- 保費單純化，對從業人員與投保民眾都方便

- 肇事違規記錄，又跟監理處扯上關係
- 機車從車從人，好嗎？雖然法上規定，但實務上呢？
- 對於肇事頻率高的人須要有懲罰
- 如果有重大事故時，需要懲罰，不需要作全面性的從車從人
- 後續相關配合的成本大
- 今天投保率低並不是因為所謂逆選擇
- 是因為人的惰性所以不投保
- 垂直理賠
- 臺灣保險的觀念，等到出事了才在想
- 強制保險是一個基本的保障，僅保障體傷，無保障財損
- 汽車的所有人 SENSE 比較強，機車在教育訓練方面需要加強
- 宣導的普及度不夠
- 從小加入保險的基本教育課程
- 法律跟保險很重要
- 行銷的管道，汽車經銷商、企業公司、學校、零散、與壽險公司結盟、農會、加油站等
- 維護舊有的客戶、增加新客戶。一方面配合政府政策，一方面擴充客戶數量
- 寄望團體單位、財政部、交通部、消費者各部門，對於各部門所屬的部屬，恩威並施
- WTO 開放後，重型機車的分類，正在規劃保險
- 不斷的研發新的商品
- 社會大眾都瞭解車禍事故是無法避免的，過去發生車禍，往往車禍受害者求償無門，舉證不易，希望大家瞭解這個保險不是為了個人保不保，而是為了整個社會大眾。
- 這個制度政府是德政，保險業者也願意配合
- 別以為自己小心開車就不會出事，要注意自己隨時可能變成受害人
- 我們鼓勵交通事故的防止，一旦發生事故，不要讓受害者更痛苦

時間：2002/04/12

- 汽車需要換照、檢驗等，機車並沒有這些制度
- 機車沒有稅單、檢驗等的問題
- 投保意願不高，不肇事不保險也沒什麼關係
- 一般的汽車車主對於保險的部分感覺比較強一點
- 機車車主對於保護自己更甚於保護第三者
- 機車的駕駛人不願意主動購買任意保險
- 機車車主在意的是機車會不會失竊，對於肇事後的狀況較不 CARE，更甚於

第三人

- 大車與小車相撞，通常大車賠小車
- 機車與汽車所造成的傷亡，談判時的狀況不一樣
- 對於肇事責任、賠償責任的觀念需要一段時間
- 短期提昇投保率
 - 加強監理單位之掌控
 - 比對關貿網路之資料
 - 罰款
 - 臨檢
- 投保管道
 - 不能讓機車行等進行投保工作
- 公辦民營、無虧無盈
 - 公辦民營應該變為公營民辦，一般保險為民間經營。
 - 業者僅只委託辦理，賺不到錢
 - 德國的法規有設計一些合理之利潤給予業者
- 每一家經營政策不同，是否努力推動，端視各家公司
- 行銷方式
 - 學校
 - 廣播電台
 - 電視媒體、平面海報
- 電子媒體與平面媒體的效果最為顯著
- 搶業務砍價的情況，並不會太影響到業務的發展
- 續保率、投保率不高
- 理想的投保率在 90% 以上
- 攔檢不是很有效的方法
- 最好的方法夠過網路以及關貿網路的資料庫交叉比對，找出未投保的車主
- 使用者常抱怨的問題
 - 一般的機車騎士不知道單一事故不賠
 - 殘障等級的認定也有些許問題
- 保險黃牛並不會影響制度運作
- 這些人協助受害者來領取理賠金，目前還站在受害者的立場
- 目前實施的結果 70 分。以減輕使用者的負擔為前提，保險手續簡化，保險金額的部分沒有必要過度擴張，會排擠任意責任險的部分。強制責任保險的金額不要太高。各國的看法不同。