



FREEWAY
BUREAU
M O T C
高公局

「108 年度高速公路交通管理分析與研究」
委託技術服務案

108 年度評估民眾對開放 550c.c.以上 大型重型機車行駛國道高速公路意向調查 報告

委託機關：交通部高速公路局
辦理單位：儀衡工程技術顧問股份有限公司

中華民國 108 年 5 月



目 錄

| | |
|--|-----------|
| 第一章 調查目的及調查方法 | 1 |
| 1.1 調查目的 | 1 |
| 1.2 調查方法 | 1 |
| 第二章 調查結果分析 | 5 |
| 2.1 民眾「過去一年內使用高速公路的經驗」 | 5 |
| 2.2 民眾對於「開放大型重型機車行駛國道」相關措施之看法 | 16 |
| 2.3 民眾對於「大型重型機車行駛道路情形」之看法 | 36 |
| 2.4 民眾對於「開放大型重型機車行駛國道可能發生情形」之看法 | 40 |
| 第三章 年度調查結果之比較 | 46 |
| 3.1 「使用高速公路的經驗」方面 | 46 |
| 3.2 「開放大型重型機車行駛國道」看法方面 | 51 |
| 3.3 「大型重型機車行駛道路情形」看法方面 | 55 |
| 3.4 「開放大型重型機車行駛國道可能發生情形」看法方面 | 57 |
| 第四章 結論與建議 | 59 |
| 4.1 調查結果與發現 | 59 |
| 4.2 建議 | 62 |
| 附錄一 訪問結果表 | |
| 附錄二 樣本結構及加權檢定 | |
| 附錄三 各題百分比配布表 | |
| 附錄四 交叉分析表 | |
| 附錄五 問卷 | |



表目錄

| | |
|---|----|
| 表2.1-1 受訪民眾在過去一年內使用高速公路的經驗 | 5 |
| 表2.1-2 受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數 | 7 |
| 表2.1-3 受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數 | 9 |
| 表2.1-4 受訪民眾過去一年內使用高速公路的頻率 | 12 |
| 表2.1-5 受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段 | 14 |
| 表2.2-1 受訪民眾對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關 法條之認知情形 | 16 |
| 表2.2-2 受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看 法 | 18 |
| 表2.2-3 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「時段 方面」之看法 | 20 |
| 表2.2-4 受訪民眾贊成「平日週一至週五」可以開放的時段 | 23 |
| 表2.2-5 受訪民眾贊成「平日週一至週五」可以開放的時段—依24個時 段區分 | 24 |
| 表2.2-6 受訪民眾贊成「假日」可以開放的時段 | 26 |
| 表2.2-7 受訪民眾贊成「假日」可以開放的時段—依24個時段區分 | 27 |
| 表2.2-8 受訪民眾認為「應不限平日與假日皆可行駛」之原因 | 28 |
| 表2.2-9 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「路段 方面」之看法 | 29 |
| 表2.2-10 受訪民眾贊成「東西向國道可以開放」之路段 | 31 |



| | |
|---|----|
| 表2.2-11 受訪民眾贊成「南北向國道可以開放」之路段 | 32 |
| 表2.2-12 受訪民眾對「駕駛人素質條件已大幅改善」之看法 | 33 |
| 表2.3-1 受訪民眾是否有「與大型重型機車共同使用道路」之經驗 | 36 |
| 表2.3-2 受訪民眾「與大型重型機車共同使用道路」之場所 | 38 |
| 表2.4-1 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」之同意情形..... | 40 |
| 表2.4-2 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」之同意情形..... | 42 |
| 表2.4-3 受訪民眾同意「汽、機車混流產生安全疑慮」之理由 | 44 |
| 表2.4-4 受訪民眾不同意「汽、機車混流產生安全疑慮」之理由 | 45 |
| 表3.1-1 過去一年內使用高速公路的經驗之年度比較 | 46 |
| 表3.1-2 過去一年在「平常日」使用高速公路平均次數之年度比較 | 47 |
| 表3.1-3 過去一年在「假日」使用高速公路平均次數之年度比較 | 48 |
| 表3.1-4 過去一年內使用高速公路頻率之年度比較 | 49 |
| 表3.1-5 通常由匝道開上國道高速公路時段之年度比較 | 50 |
| 表3.2-1 對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條認知情形之年度比較..... | 51 |
| 表3.2-2 對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」看法之年度比較..... | 52 |
| 表3.2-3 對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」時段方面看法之年度比較..... | 53 |



| | |
|---|----|
| 表3.2-4 對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」路段方面看法之年度比較..... | 54 |
| 表3.3-1 「與大型重型機車共同使用道路」經驗之年度比較..... | 55 |
| 表3.3-2 「與大型重型機車共同使用道路」場所之年度比較..... | 56 |
| 表3.4-1 對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」同意情形之年度比較..... | 57 |
| 表3.4-2 對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」同意情形之年度比較..... | 58 |



圖目錄

| | |
|--|----|
| 圖2.1-1 受訪民眾在過去一年內使用高速公路的經驗 | 5 |
| 圖2.1-2 受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數 | 7 |
| 圖2.1-3 受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數 | 9 |
| 圖2.1-4 受訪民眾過去一年內使用高速公路的頻率 | 12 |
| 圖2.1-5 受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段 | 14 |
| 圖2.2-1 受訪民眾對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關 法條之認知情形 | 16 |
| 圖2.2-2 受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看 法 | 18 |
| 圖2.2-3 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「時段 方面」之看法 | 20 |
| 圖2.2-4 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「路段 方面」之看法 | 29 |
| 圖2.2-5 受訪民眾對「駕駛人素質條件已大幅改善」之看法 | 33 |
| 圖2.3-1 受訪民眾是否有「與大型重型機車共同使用道路」之經驗 | 36 |
| 圖2.3-2 受訪民眾「與大型重型機車共同使用道路」之場所 | 38 |
| 圖2.4-1 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤 闖國道的情形」之同意情形 | 40 |
| 圖2.4-2 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混 流而產生安全上的疑慮」之同意情形 | 42 |





第一章 調查目的及調查方法

為瞭解社會大眾對開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道之意向，交通部高速公路局（以下簡稱高公局）透過「108 年度高速公路交通管理分析與研究」委託技術服務案，委託儀衡工程技術顧問股份有限公司（以下簡稱本公司）辦理問卷調查。由於本項意向之問卷調查涉及相當之民意調查專業，本公司乃與具有相當豐富民意調查經驗，且曾辦理 105 年度與 106 年度本項調查之全國公信力民意調查股份有限公司（以下簡稱「全國公信力公司」）合作進行本次調查作業。以下將分別說明本次調查之目的、方法。

1.1 調查目的

本調查目的為蒐集、分析民眾「過去一年內使用高速公路的經驗」、「對開放大型重型機車行駛國道相關措施之看法」、「對大型重型機車行駛道路情形之看法」、「對開放大型重型機車行駛國道可能發生情形之看法」...等層面的看法及評價，以評估並分析目前開放大型重型機車行駛國道高速公路的可行性，以做為政府相關單位規劃和研擬相關交通政策參考之依據。

1.2 調查方法

在調查方法方面，茲將本次調查的問卷設計、調查項目、調查對象、抽樣設計、調查方法及調查時間，分別說明如下：

一、問卷設計

問卷設計由交通部國道高速公路局議定調查主題及問卷內容之後，前測(pre-test)完成 52 份，再依前測結果修正問卷內容。最後，經由交通部臺灣區國道高速公路局審核，確定問卷題目無誤，方才定稿並施行之。



二、調查項目

- (一) 民眾「過去一年內使用高速公路的經驗」。
- (二) 民眾對於「開放大型重型機車行駛國道」相關措施之看法。
- (三) 民眾對於「大型重型機車行駛道路情形」之看法。
- (四) 民眾對於「開放大型重型機車行駛國道可能發生情形」之看法。

三、調查對象

以居住於臺灣本島涵蓋之縣市（不含離島之縣市）、年滿 18 歲以上的民眾，為本次調查對象。

四、抽樣設計

本調查將中華電信最新出版之臺閩地區電話號碼簿建置成完整的電腦資料庫，以其為抽樣清冊，並且用電腦系統進行「系統抽樣法」（systematic sampling）來執行抽樣。此外，為了避免未登記電話號碼之家戶無法被訪問之偏誤，本調查乃將所抽出的電話號碼，再用「後兩碼隨機」產生之方式，來建構完整的電話號碼，以解決樣本涵蓋率不足的問題。

五、調查方法

本調查是以電話訪問之方式進行獨立樣本訪問，並以「電腦輔助電話訪問」系統(Computer Assisted Telephone Interviewing, CATI)來進行訪問。

六、調查時間及抽樣誤差

本次調查由全國公信力公司，於民國 108 年 3 月 28 日（星期四）至 31 日（星期日）間執行。在 4 天的訪問場次之中，共計完成有效樣本 1,079 份，在 95%的信心水準下，抽樣誤差約為±2.98 個百分點。



七、報告中的年度調查比較

本調查報告中亦將本次調查結果與 105 年 10 月、106 年 12 月的相關調查結果進行比較。前揭年度民意調查的相關資訊如下所述：

(一) 「105 年調查」

專案名稱為「評估民眾對開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道高速公路意向調查」民意調查報告，由高公局委託本公司辦理，由全國公信力公司於民國 105 年 9 月 21 日至 10 月 3 日進行調查。該調查成功訪問臺灣本島地區 18 歲以上民眾 1,101 人，在信賴區間 95% 的情況下，最大抽樣誤差約為 ± 2.95 個百分點。

(二) 「106 年調查」

專案名稱為「評估民眾對開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道高速公路意向調查」民意調查報告，由高公局委託本公司辦理，由全國公信力公司於民國 106 年 12 月 14 日至 12 月 16 日進行調查。該調查成功訪問臺灣本島地區 18 歲以上民眾 1,074 人，在信賴區間 95% 的情況下，最大抽樣誤差約為 ± 2.99 個百分點。

相關比較題項將列於調查報告之內文。





第二章 調查結果分析

2.1 民眾「過去一年內使用高速公路的經驗」

一、過去一年內使用高速公路的經驗

1. 如表 2.1-1 的調查結果所示，有 82.9% 的受訪民眾表示過去一年內「有」使用過高速公路的經驗（有駕駛經驗為 26.7%，有乘客經驗為 32.2%，駕駛與乘客經驗皆有為 24.0%），有 17.1% 的受訪民眾表示過去一年內「沒有」使用過高速公路的經驗。

表 2.1-1 受訪民眾在過去一年內使用高速公路的經驗

| 請問您過去一年內，有沒有在高速公路開車或搭車的經驗？ | | | | |
|----------------------------|-------|---------------|-------|--------|
| 有駕駛經驗 | 有乘客經驗 | 駕駛與乘客 經驗皆有 | 沒有 | 合計 |
| 26.7% | 32.2% | 24.0% | 17.1% | 100.0% |
| 82.9% | | | | |

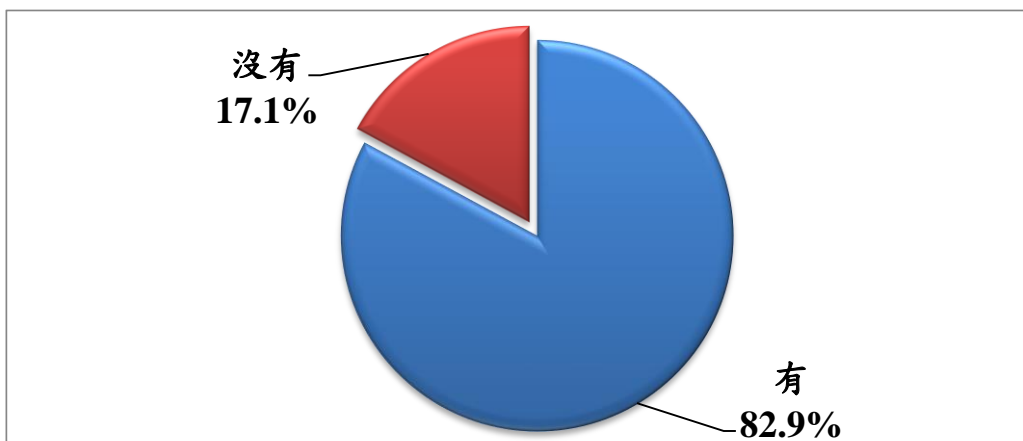


圖 2.1-1 受訪民眾在過去一年內使用高速公路的經驗



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.1）：受訪民眾「過去一年內使用高速公路的經驗」，在性別、年齡、教育程度、職業、居住區域、與重機共用道路經驗、有無駕照之變項具有顯著差異。
- (1). 在性別方面，男性表示「有」的比率顯著偏高；女性表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，30-39 歲者表示「有」的比率顯著偏高；60 歲及以上者表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (3). 在教育程度方面，專科及以上學歷者表示「有」的比率顯著偏高；小學及以下學歷者表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (4). 在職業方面，軍公教、白領、企業家及僱主表示「有」的比率顯著偏高；退休無業、家管及學生表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (5). 在居住區域方面，北北基地區居民表示「有」的比率顯著偏高；宜花東地區居民表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (6). 在與重機共用道路經驗方面，有共用道路經驗者表示「有」的比率顯著偏高；沒有共用道路經驗者表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (7). 在有無駕照方面，有駕照者表示「有」的比率顯著偏高；沒有駕照者表示「沒有」的比率顯著偏高。



二、過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數

1. 受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數，如表 2.1-2 的調查結果所示。有 11.9% 的人是「每週 4 次（含）以上」，有 21.6% 的人是「每週 1-3 次」，有 29.6% 的人是「每月 1-4 次」，有 36.3% 的人是「少於每月 1 次」。另外，有 0.6% 的人對此未明確表示意見。

表 2.1-2 受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數

| 以最近一年的「平常日」（不包含國定假日及例假日）來看，請問您平均使用國道高速公路次數？【n=895】 | | | | | |
|--|----------|----------|----------|-------|--------|
| 每週 4 次（含）以上 | 每週 1-3 次 | 每月 1-4 次 | 少於每月 1 次 | 無明確反應 | 合計 |
| 11.9% | 21.6% | 29.6% | 36.3% | 0.6% | 100.0% |

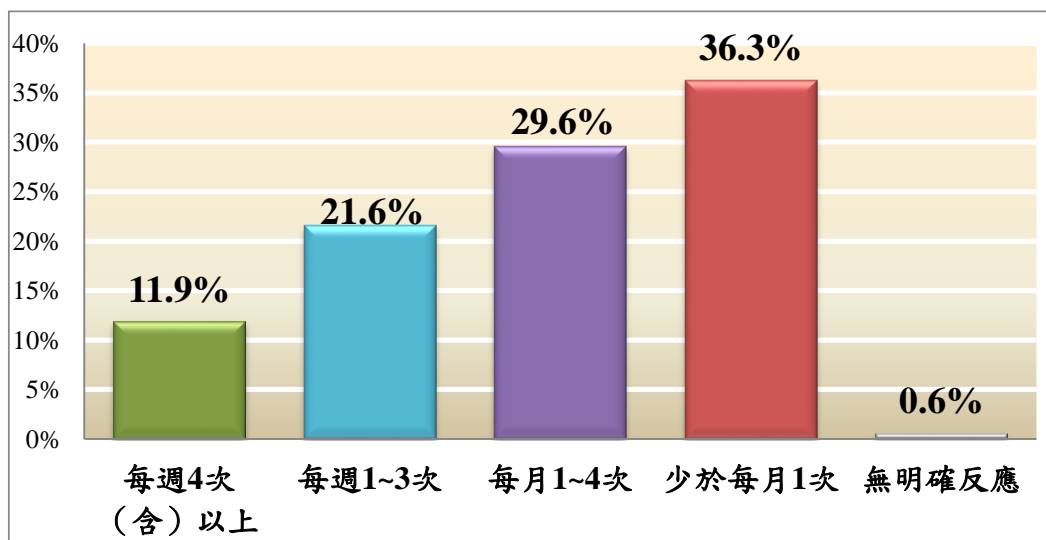


圖 2.1-2 受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.2）：受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數，在性別、年齡、教育程度、職業、與重機共用道路經驗、有無駕照之變項具有顯著差異。
- (1). 在性別方面，男性表示「每週 1-3 次」及「每月 1-4 次」的比率顯著偏高；女性表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，18-29 歲者表示「每月 1-4 次」的比率顯著偏高；30-39 歲者表示「每週 1-3 次」的比率顯著偏高；40-49 歲者表示「每週 4 次（含）以上」的比率顯著偏高；60 歲及以上者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (3). 在教育程度方面，國初中及以下學歷者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高；專科者表示「每週 4 次（含）以上」的比率顯著偏高；大學及以上者表示「每週 1-3 次」的比率顯著偏高。
 - (4). 在職業方面，軍公教、企業家及僱主表示「每週 4 次（含）以上」的比率顯著偏高；家管及學生表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (5). 在與重機共用道路經驗方面，有共用道路經驗者表示「每週 4 次（含）以上」、「每週 1-3 次」及「每月 1-4 次」的比率顯著偏高；沒有共用道路經驗者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (6). 在有無駕照方面，有駕照者表示「每週 4 次（含）以上」及「每月 1-4 次」的比率顯著偏高；沒有駕照者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。



三、過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數

1. 受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數，如表 2.1-3 的調查結果所示。有 16.8% 的人是「每月 4 次(含)以上」，有 22.6% 的人是「每月 2-3 次」，有 21.2% 的人是「每月 1 次」，有 38.0% 的人是「少於每月 1 次」。另外，有 1.4% 的人對此未明確表示意見。

表 2.1-3 受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數

| 以最近一年的「假日」(包含國定假日及例假日)來看，請問您平均使用國道高速公路次數？【n=895】 | | | | | |
|--|----------|--------|----------|-------|--------|
| 每月 4 次(含)以上 | 每月 2-3 次 | 每月 1 次 | 少於每月 1 次 | 無明確反應 | 合計 |
| 16.8% | 22.6% | 21.2% | 38.0% | 1.4% | 100.0% |

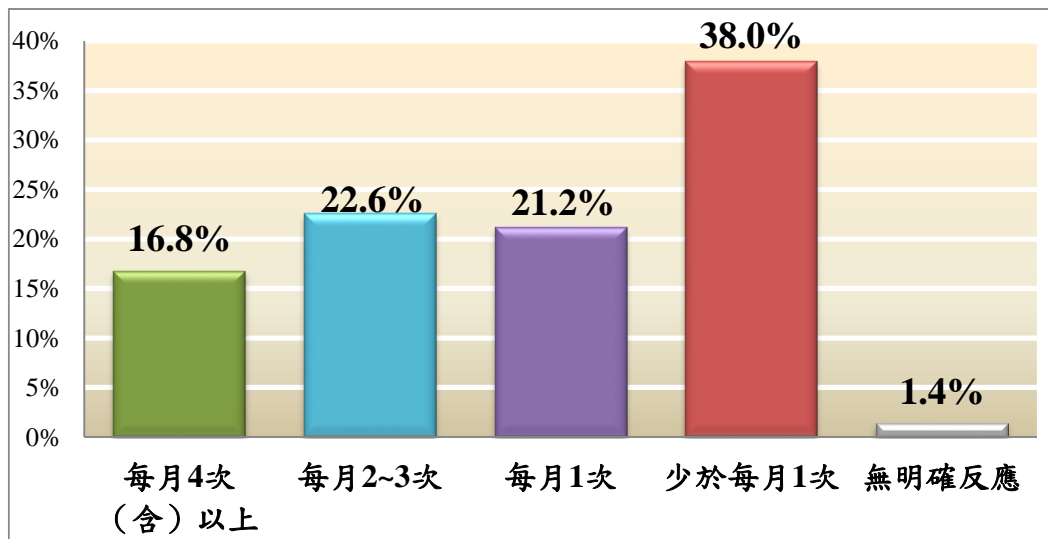


圖 2.1-2 受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.3）：受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數，在性別、年齡、教育程度、職業、與重機共用道路經驗、有無駕照之變項具有顯著差異。
- (1). 在性別方面，男性表示「每月 4 次（含）以上」的比率顯著偏高；女性表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，18-29 歲者表示「每月 4 次（含）以上」的比率顯著偏高；30-39 歲者表示「每月 2-3 次」的比率顯著偏高；40-49 歲者表示「每月 1 次」的比率顯著偏高；60 歲及以上者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (3). 在教育程度方面，大學及以上學歷者表示「每月 4 次（含）以上」、「每月 2-3 次」的比率顯著偏高；高中職學歷者表示「每月 1 次」的比率顯著偏高；國初中及以下學歷者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (4). 在職業方面，企業家及僱主表示「每月 4 次（含）以上」的比率顯著偏高；白領表示「每月 2-3 次」的比率顯著偏高；勞動者、退休無業、家管及學生表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (5). 在與重機共用道路經驗方面，有共用道路經驗者表示「每月 4 次（含）以上」、「每月 2-3 次」的比率顯著偏高；沒有共用道路經驗者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。
 - (6). 在有無駕照方面，有駕照者表示「每月 4 次（含）以上」及「每月 2-3 次」的比率顯著偏高；沒有駕照者表示「少於每月 1 次」的比率顯著偏高。



四、民眾過去一年內使用高速公路的頻率

1. 本調查將受訪民眾過去一年在「平常日」及「假日」使用高速公路的平均次數，予以合併分析後，可以建構出「民眾過去一年內使用高速公路的頻率」之變數，之後的交叉分析將納入此一新變數。此一變數共有 4 個類別，其歸類的標準如下所述：
 - (1). **國道高度使用者**：即「平均每週的平常日至少在一次以上」的受訪者。其歸類標準為：只要在「平常日」回答「每週 4 次以上」及「每週 1-3 次」者（無論其在「假日」的使用次數為何），即屬之。
 - (2). **國道中度使用者**：即「平均每月的平常日至少在一次以上」及「平常日為少於每月 1 次，但是每月假日在二次以上」的受訪者。其歸類標準為：只要在「平常日」回答「每月 1-4 次」即屬之。或者，「平常日」回答「少於每月 1 次」，同時在「假日」回答「每月 4 次以上」及「每月 2-3 次」的受訪者亦屬之。
 - (3). **國道低度使用者**：即「平常日為少於每月 1 次，且每月假日也在 1 次以下」的受訪者。其歸類標準為：「平常日」回答「少於每月 1 次」，同時在「假日」回答「每月 1 次」及「少於每月 1 次」的受訪者即屬之。
 - (4). **過去一年無國道使用經驗者**：即回答「過去一年內沒有在高速公路上開車或搭車經驗」的受訪者即屬之。



2. 如表 2.1-4 的調查結果所示。有 27.8% 的受訪民眾屬於「高度使用者」，有 28.1% 的受訪民眾屬於「中度使用者」，有 27.0% 的受訪民眾屬於「低度使用者」，有 17.1% 是「過去一年無國道使用經驗」者。另外，無明確反應比率為 0.1%。

表 2.1-4 受訪民眾過去一年內使用高速公路的頻率

| 過去一年國道使用之頻率【第 2-1 題及第 3-1 題合併歸類之新變數】 | | | | | |
|--------------------------------------|---------|---------|-------------|-------|--------|
| 國道高度使用者 | 國道中度使用者 | 國道低度使用者 | 過去一年無國道使用經驗 | 無明確反應 | 合計 |
| 27.8% | 28.1% | 27.0% | 17.1% | 0.1% | 100.1% |

註：因小數點四捨五入，故各項加總略不等於 100.0%。

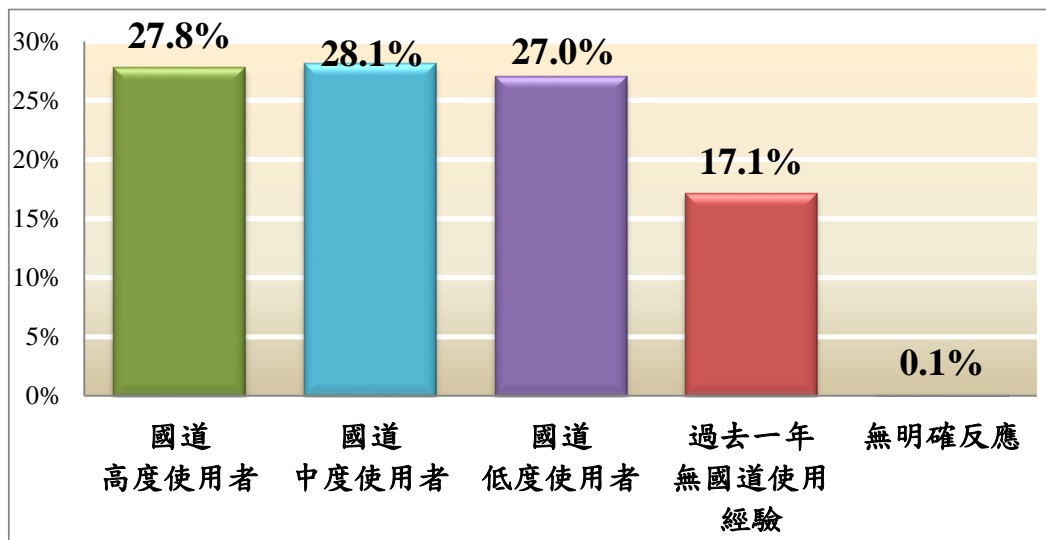


圖 2.1-3 受訪民眾過去一年內使用高速公路的頻率



五、通常由匝道開上國道高速公路的時段

1. 本調查同樣將受訪民眾過去一年在「平常日」及「假日」由匝道開上國道高速公路的時段，予以合併分析後，建構出「民眾過去一年內由匝道開上國道高速公路的時段」之變數，之後的交叉分析將納入此一新變數。此一變數共有 3 個類別，其歸類的標準如下所述：
 - (1). **尖峰時段**：即「不分平常日與假日均僅在尖峰時段由匝道開上國道高速公路」的受訪者。其歸類標準為：在「平常日」與「假日」均回答「尖峰時段」者，或是「平常日」回答「尖峰時段」、同時在「假日」無明確反應者，或是「假日」回答「尖峰時段」、同時在「平常日」無明確反應者。
 - (2). **離峰時段**：即「不分平常日與假日均僅在離峰時段由匝道開上國道高速公路」的受訪者。其歸類標準為：在「平常日」與「假日」均回答「離峰時段」者，或是「平常日」回答「離峰時段」、同時在「假日」無明確反應者，或是「假日」回答「離峰時段」、同時在「平常日」無明確反應者。
 - (3). **兩者皆有**：即「平常日或假日在尖峰或離峰時段均曾由匝道開上國道高速公路」的受訪者。其歸類標準為：「平常日」或「假日」其一有回答「兩者皆有」者，或是「平常日」回答「尖峰時段」、同時在「假日」回答「離峰時段」者，或是「假日」回答「尖峰時段」、同時在「平常日」回答「離峰時段」者。



2. 受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段，如表 2.1-5 的調查結果所示。有 14.1% 的人是「尖峰時段」，有 35.5% 的人是「離峰時段」，有 48.4% 的人是「兩者皆有」。另外，有 1.9% 的人對此未明確表示意見。

表 2.1-5 受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段

| 通常由匝道開上國道高速公路的時段【第 2-2 題及第 3-2 題合併歸類之新變數】【n=895】 | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|
| 尖峰時段 | 離峰時段 | 兩者皆有 | 無明確反應 | 合計 |
| 14.1% | 35.5% | 48.4% | 1.9% | 99.9% |

註：因小數點四捨五入，故各項加總略不等於100.0%。

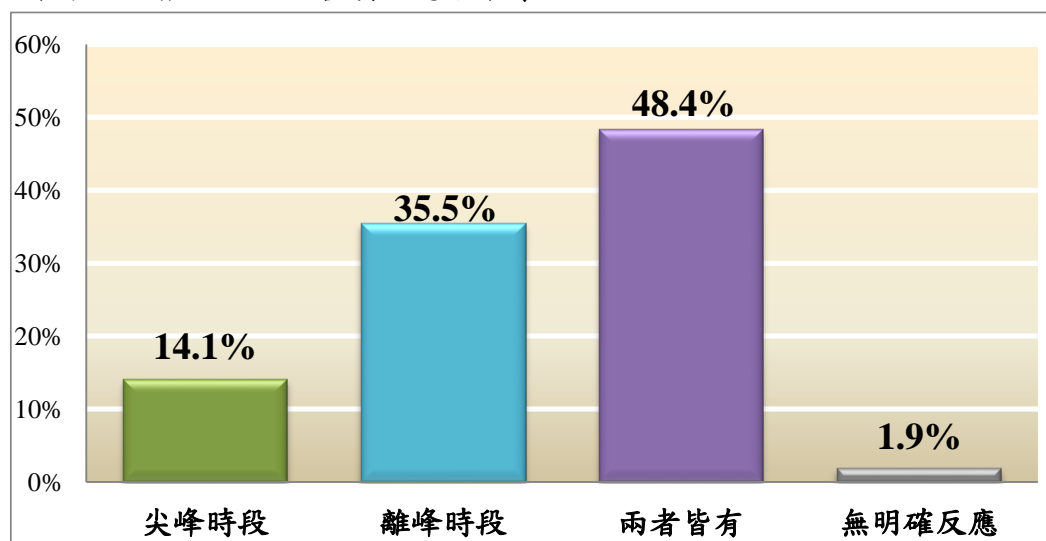


圖 2.1-4 受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段



3. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.4）：受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段，在年齡、職業、居住區域、過去一年國道使用頻率、與重機共用道路經驗、有無駕照之變項具有顯著差異。
- (1). 在年齡方面，18-29 歲者表示「尖峰時段」的比率顯著偏高；60 歲及以上者表示「離峰時段」的比率顯著偏高。
 - (2). 在職業方面，自由業及專技人員表示「尖峰時段」的比率顯著偏高；退休無業、家管及學生表示「離峰時段」的比率顯著偏高；企業家及僱主表示「兩者皆有」的比率顯著偏高。
 - (3). 在居住區域方面，北北基地區使用者表示「尖峰時段」的比率顯著偏高；宜花東地區使用者表示「離峰時段」的比率顯著偏高；高屏地區使用者表示「兩者皆有」的比率顯著偏高。
 - (4). 在過去一年國道使用頻率方面，國道低度使用者表示「尖峰時段」、「離峰時段」的比率顯著偏高；國道高度使用者表示「兩者皆有」的比率顯著偏高。
 - (5). 在與重機共用道路經驗方面，沒有共用道路經驗者表示「離峰時段」的比率顯著偏高；有共用道路經驗者表示「兩者皆有」的比率顯著偏高。
 - (6). 在有無駕照方面，沒有駕照者表示「尖峰時段」的比率顯著偏高；有駕照者表示「兩者皆有」的比率顯著偏高。



2.2 民眾對於「開放大型重型機車行駛國道」相關措施之看法

一、對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條之認知情形

1. 受訪民眾對於立法院三讀通過「道路交通管理處罰條例」的修正內容之中，有關「除非有特別管制，否則大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」的認知情形，如表 2.2-1 的調查結果所示。有 30.6% 的人表示「知道」，有 69.4% 的人表示「不知道」。

表 2.2-1 受訪民眾對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條之認知情形

| | | |
|--|-------|--------|
| 立法院已經三讀通過，修正「道路交通管理處罰條例」。其中，除非有特別管制，否則，排氣量超過 550c.c.（含）以上之大型重型機車，也就是紅底白字車牌的重型機車，可以比照小型汽車行駛高速公路。請問您知不知道這件事？ | | |
| 知道 | 不知道 | 合計 |
| 30.6% | 69.4% | 100.0% |

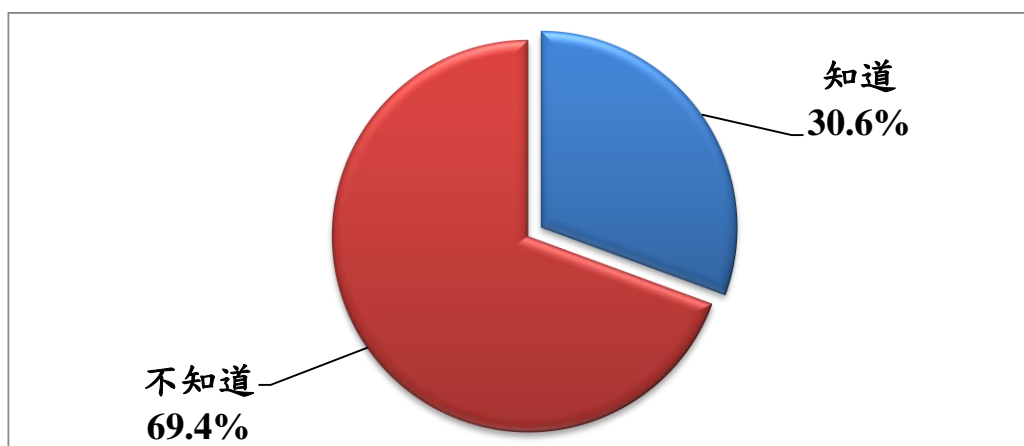


圖 2.2-1 受訪民眾對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條之認知情形



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.5）：受訪民眾對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條之認知情形，在年齡、教育程度、與重機共用道路經驗之變項具有顯著差異。
 - (1). 在年齡方面，18-29 歲者表示「知道」的比率顯著偏高；40-49 歲者表示「不知道」的比率顯著偏高。
 - (2). 在教育程度方面，大學及以上者表示「知道」的比率顯著偏高。
 - (3). 在與重機共用道路經驗方面，有共用道路經驗者表示「知道」的比率顯著偏高；沒有共用道路經驗者表示「不知道」的比率顯著偏高。



二、對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看法

1. 受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看法，如表 2.2-2 的調查結果所示。有 6.6% 的人「贊成全面開放」，有 23.9% 的人「贊成有條件開放」，有 64.0% 的人「不贊成開放」。另外，有 5.5% 的人對此未明確表示意見。

表 2.2-2 受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看法

| 針對「是不是要開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」的問題，有人認為應該「全面開放」，有人認為應該「有條件開放」，有人認為「不應該開放」，請問您比較贊成哪一種看法？ | | | | |
|--|-------------|-----------|-----------|--------|
| 贊成 全面開放 | 贊成 有條件開放 | 不贊成 開放 | 無明確 反應 | 合計 |
| 6.6% | 23.9% | 64.0% | 5.5% | 100.0% |

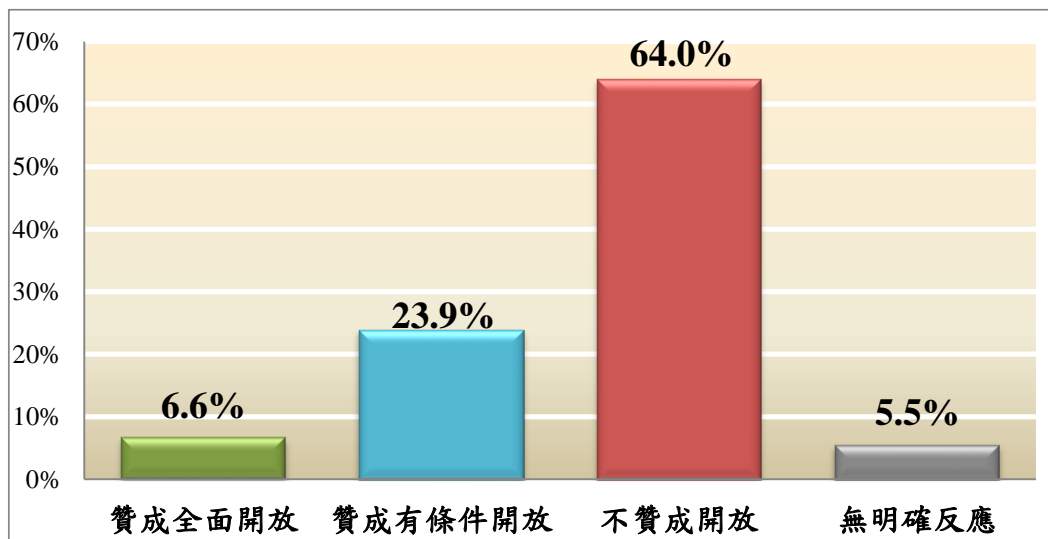


圖 2.2-2 受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看法



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.6）：受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看法，在性別、年齡、教育程度、職業、與重機共用道路經驗之變項具有顯著差異。
 - (1). 在性別方面，男性表示「贊成全面開放」的比率顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，18-29 歲者表示「贊成全面開放」及「贊成有條件開放」的比率顯著偏高；30-39 歲者表示「贊成全面開放」的比率顯著偏高；40 歲及以上者表示「不贊成開放」的比率顯著偏高。
 - (3). 在教育程度方面，大學及以上學歷者表示「贊成全面開放」及「贊成有條件開放」的比率顯著偏高；國初中及以下學歷者表示「不贊成開放」的比率顯著偏高。
 - (4). 在職業方面，軍公教者表示「贊成全面開放」的比率顯著偏高；自由業及專技人員者表示「贊成有條件開放」的比率顯著偏高。
 - (5). 在與重機共用道路經驗方面，沒有共用道路經驗者表示「贊成有條件開放」的比率顯著偏高；有共用道路經驗者表示「不贊成開放」的比率顯著偏高。



三、對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「時段方面」之看法

1. 在 258 位「贊成有條件開放」的受訪民眾當中，對於開放「時段方面」的看法，如表 2.2-3 的調查結果所示。有 35.3% 的人「贊成僅平日週一至週五可行駛」，有 33.4% 的人「贊成僅假日可行駛」，有 28.4% 的人認為「應不限平日與假日皆可行駛」。另外，有 2.9% 的人對此未明確表示意見。

表 2.2-3 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「時段方面」之看法

| 就開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路的時段來說，目前有三種可能的方式：(1)只有在平日週一至週五可以行駛；(2)只有假日特定時段可以行駛；(3)不限平日與假日都可以開放。請問您比較贊成哪一種方式？ 【n=258】 | | | | |
|--|----------|--------------|-------|--------|
| 贊成僅平日週一至週五可行駛 | 贊成僅假日可行駛 | 應不限平日與假日皆可行駛 | 無明確反應 | 合計 |
| 35.3% | 33.4% | 28.4% | 2.9% | 100.0% |

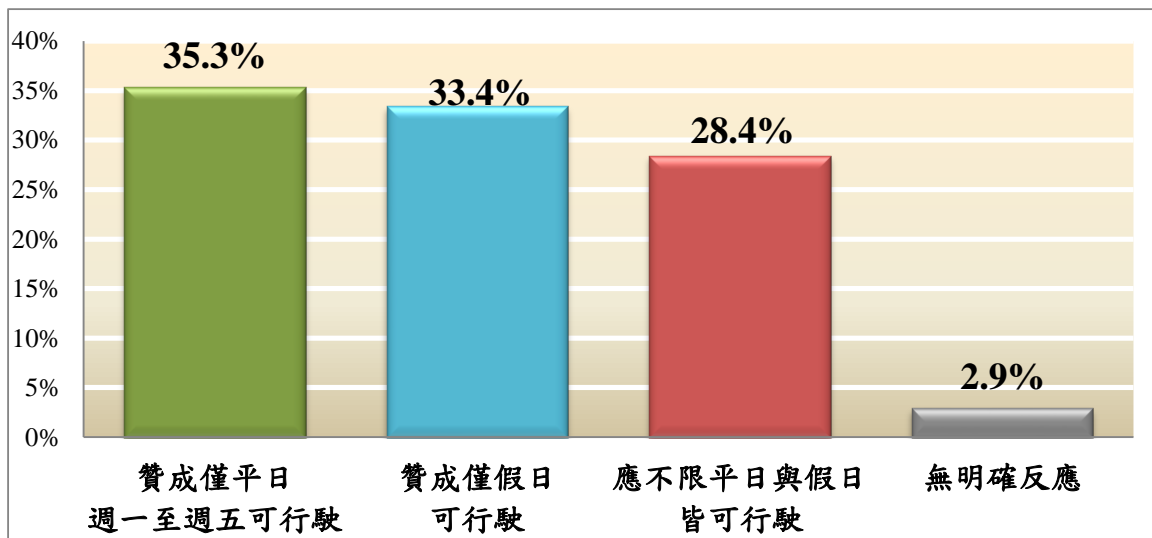


圖 2.2-3 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「時段方面」之看法



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.7）：受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「時段方面」之看法，在年齡、與重機共用道路經驗之變項變項具有顯著差異。
 - (1). 在年齡方面，40-49 歲、60 歲及以上者表示「贊成僅平日週一至週五可行駛」的比率顯著偏高；18-29 歲者表示「贊成僅假日可行駛」的比率顯著偏高；30-39 歲者表示「應不限平日與假日皆可行駛」的比率顯著偏高。
 - (2). 在與重機共用道路經驗方面，沒有共用道路經驗者表示「贊成僅假日可行駛」的比率顯著偏高；有共用道路經驗者表示「應不限平日與假日皆可行駛」的比率顯著偏高。



四、贊成「平日週一至週五」可以開放的時段

1. 針對 91 位表示「贊成僅平日週一至週五可行駛」的受訪民眾，本調查再詢問他們認為比較能夠接受的開放時段為何？如表 2.2-4 的調查結果所示。其中，以「離峰時段」(35.7%)、「全日時段」(10.8%) 及「尖峰時段」(6.1%) 的回答百分比較高。
2. 其次，將表 2.2-4 的受訪民眾所回答之內容，依 24 小時的各時段予以計次，重新計算的結果如表 2.2-5 所示。百分比超過 60% 以上的時段，依次為：1.「1300-1400」(64.2%)、2.「1200-1300」(63.1%)、3.「0900-1000」(62.5%)。



表 2.2-4 受訪民眾贊成「平日週一至週五」可以開放的時段

| 「贊成僅平日週一至週五可行駛」的受訪者所回答之開放時段【n=91】 | | |
|-----------------------------------|-----------|--------------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 12-15 | 4 | 3.9% |
| 09-11,14-17 | 3 | 3.5% |
| 08-12 | 3 | 3.1% |
| 10-17 | 2 | 2.2% |
| 10-16 | 1 | 1.4% |
| 10-15 | 1 | 1.3% |
| 12-17 | 1 | 1.2% |
| 09-17 | 1 | 1.2% |
| 08-16 | 1 | 1.1% |
| 06-10 | 1 | 1.0% |
| 07-08 | 1 | 0.9% |
| 08-17 | 1 | 0.8% |
| 05-17 | 1 | 0.8% |
| 07-09,16-18 | 1 | 0.8% |
| 08-12,14-18 | 1 | 0.8% |
| 10-14 | 1 | 0.8% |
| 07-17 | 1 | 0.7% |
| 08-11,13-17 | 1 | 0.7% |
| 10-12,14-16,19-22 | 1 | 0.6% |
| 08-10,14-15 | 0 | 0.5% |
| 07-10,15-17 | 0 | 0.4% |
| 08-12,13-17 | 0 | 0.4% |
| 05-08 | 0 | 0.4% |
| 08-20 | 0 | 0.4% |
| 09-15 | 0 | 0.3% |
| 06-19 | 0 | 0.3% |
| 全日時段 | 10 | 10.8% |
| 尖峰時段 | 6 | 6.1% |
| 離峰時段 | 33 | 35.7% |
| 無明確反應 | 16 | 17.9% |
| 總和 | 91 | 100.0% |

說明： 1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅平日週一至週五可行駛」之受訪者，故有效回答人數為91人。
2.回答人數為0者，是加權後所產生之效果。



表 2.2-5 受訪民眾贊成「平日週一至週五」可以開放的時段—依 24 個時段區分

| 「贊成僅平日週一至週五可行駛」—各時段之回答次數【n=91】 | | |
|--------------------------------|-----------|--------------|
| 時段別 | 回答次數 | 百分比 |
| 0000-0100 | 42 | 46.5% |
| 0100-0200 | 42 | 46.5% |
| 0200-0300 | 42 | 46.5% |
| 0300-0400 | 42 | 46.5% |
| 0400-0500 | 42 | 46.5% |
| 0500-0600 | 43 | 47.7% |
| 0600-0700 | 45 | 49.4% |
| 0700-0800 | 20 | 22.5% |
| 0800-0900 | 26 | 28.6% |
| 0900-1000 | 57 | 62.5% |
| 1000-1100 | 34 | 37.2% |
| 1100-1200 | 30 | 33.1% |
| 1200-1300 | 57 | 63.1% |
| 1300-1400 | 58 | 64.2% |
| 1400-1500 | 36 | 39.0% |
| 1500-1600 | 30 | 33.4% |
| 1600-1700 | 28 | 31.0% |
| 1700-1800 | 17 | 19.1% |
| 1800-1900 | 16 | 17.5% |
| 1900-2000 | 43 | 47.4% |
| 2000-2100 | 43 | 47.1% |
| 2100-2200 | 43 | 47.1% |
| 2200-2300 | 42 | 46.5% |
| 2300-2400 | 42 | 46.5% |
| 無明確反應 | 16 | 17.9% |
| 總和 | 941 | 1033.0% |

說明： 1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅平日週一至週五可行駛」之受訪者，故有效回答人數為91人。
2.本題是將受訪者的回答內容，依24小時的各時段予以計次。因為每一個受訪者回答的時段不只一個，故各時段的回答次數合計為941次，會超過有效回答人數91人。
3.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。



五、贊成「假日」可以開放的時段

1. 針對 86 位表示「贊成僅假日可行駛」的受訪民眾，本調查再詢問他們認為比較能夠接受的開放時段為何？如表 2.2-6 的調查結果所示。其中，以「離峰時段」(33.2%)、及「全日時段」(9.6%) 的回答百分比較高。
2. 其次，同樣也將表 2.2-6 的受訪民眾所回答之內容，依 24 小時的各時段予以計次，重新計算的結果如表 2.2-7 所示。百分比超過 50% 以上的時段，依次為：1. 「0900-1000」(59.1%)、2. 「0600-0700」(57.9%)、3. 「1200-1300」(51.4%)、4. 「0400-0600」(51.1%)、5. 「1300-1400」(50.8%)。



表 2.2-6 受訪民眾贊成「假日」可以開放的時段

| 「贊成僅假日可行駛」的受訪者所回答之開放時段【n=86】 | | |
|------------------------------|-----------|--------------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 07-09 | 5 | 5.8% |
| 09-11,14-17 | 4 | 4.2% |
| 06-12 | 4 | 4.2% |
| 19-07 | 3 | 3.4% |
| 11-14 | 3 | 3.4% |
| 06-08 | 2 | 2.7% |
| 07-17 | 2 | 2.6% |
| 08-10 | 2 | 2.4% |
| 04-08,14-17 | 2 | 2.2% |
| 21-09 | 2 | 2.2% |
| 08-17 | 1 | 1.6% |
| 19-00 | 1 | 1.1% |
| 09-13 | 1 | 1.0% |
| 00-12 | 0 | 0.4% |
| 13-22 | 0 | 0.4% |
| 全日時段 | 8 | 9.6% |
| 離峰時段 | 29 | 33.2% |
| 無明確反應 | 17 | 19.8% |
| 總和 | 86 | 100.0% |

說明： 1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅假日可行駛」之受訪者，故有效回答人數為86人。
2.回答人數為0者，是加權後所產生之效果。



表 2.2-7 受訪民眾贊成「假日」可以開放的時段—依 24 個時段區分

| 「贊成僅假日可行駛」—各時段之回答次數【n=86】 | | |
|---------------------------|-----------|--------------|
| 時段別 | 回答次數 | 百分比 |
| 0000-0100 | 42 | 48.9% |
| 0100-0200 | 42 | 48.9% |
| 0200-0300 | 42 | 48.9% |
| 0300-0400 | 42 | 48.9% |
| 0400-0500 | 44 | 51.1% |
| 0500-0600 | 44 | 51.1% |
| 0600-0700 | 50 | 57.9% |
| 0700-0800 | 26 | 29.6% |
| 0800-0900 | 25 | 28.7% |
| 0900-1000 | 51 | 59.1% |
| 1000-1100 | 20 | 23.5% |
| 1100-1200 | 20 | 22.8% |
| 1200-1300 | 44 | 51.4% |
| 1300-1400 | 44 | 50.8% |
| 1400-1500 | 18 | 20.5% |
| 1500-1600 | 18 | 20.5% |
| 1600-1700 | 18 | 20.5% |
| 1700-1800 | 9 | 10.0% |
| 1800-1900 | 12 | 13.4% |
| 1900-2000 | 41 | 47.7% |
| 2000-2100 | 41 | 47.7% |
| 2100-2200 | 43 | 49.8% |
| 2200-2300 | 43 | 49.5% |
| 2300-2400 | 43 | 49.5% |
| 無明確反應 | 17 | 19.8% |
| 合計 | 837 | 970.3% |

- 說明：
- 1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅假日可行駛」之受訪者，故有效回答人數為86人。
 - 2.本題是將受訪者的回答內容，依24小時的各時段予以計次。因為每一個受訪者回答的時段不只一個，故各時段的回答次數合計為837次，會超過有效回答人數86人。
 - 3.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。



六、認為「應不限平日與假日皆可行駛」之原因

1. 針對 73 位表示「應不限平日與假日皆可行駛」的受訪民眾，本調查再詢問他們所持的原因為何？如表 2.2-8 的調查結果所示。其中，以回答「既然開放就不該限制」(43.7%) 為主，其次為「有完整配套措施即可開放」(7.8%)。

表 2.2-8 受訪民眾認為「應不限平日與假日皆可行駛」之原因

| 「應不限平日與假日皆可行駛」的受訪者所回答之原因【n=73】 | | |
|--------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 既然開放就不該限制 | 32 | 43.7% |
| 有完整配套措施即可開放 | 6 | 7.8% |
| 稅賦較高不該受限 | 1 | 1.8% |
| 無明確反應 | 34 | 46.7% |
| 合計 | 73 | 100.0% |

說明：1.本題只詢問在第6題回答「應不限平日與假日皆可行駛」之受訪者，故有效回答人數為73人。



七、對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「路段方面」之看法

1. 在 258 位「贊成有條件開放」的受訪民眾當中，對於開放「路段方面」的看法，如表 2.2-9 的調查結果所示。有 79.7% 的人「贊成限定路段行駛」，有 16.3% 的人「不贊成限定路段行駛」。另外，有 4.0% 的人對此未明確表示意見。

表 2.2-9 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「路段方面」之看法

| 就開放的路段來說，請問您贊不贊成只在車流量較小的路段，開放 550c.c. 以上大型重型機車行駛高速公路？【n=258】 | | | |
|--|-----------------|-------|--------|
| 贊成 「限定路段行駛」 | 不贊成 「限定路段行駛」 | 無明確反應 | 合計 |
| 79.7% | 16.3% | 4.0% | 100.0% |

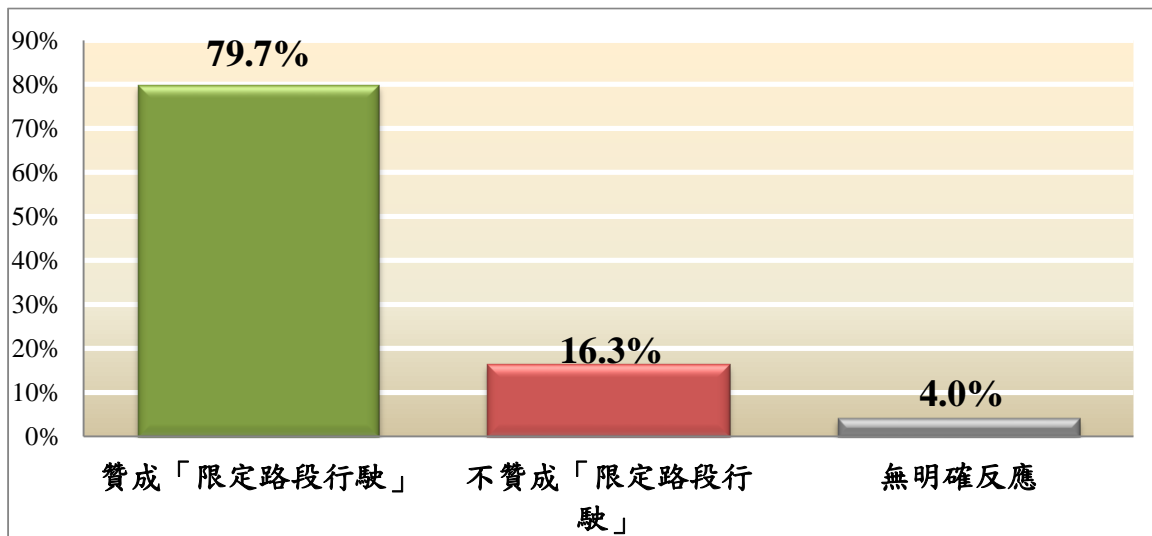


圖 2.2-4 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「路段方面」之看法



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.8）：受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」的「路段方面」之看法，在各類變項間均無顯著差異。



八、贊成「東西向國道可以開放」之路段

1. 針對 206 位表示「贊成限定路段行駛」的受訪民眾，本調查再詢問他們對於東西向國道所贊成開放的路段為何？如表 2.2-10 的調查結果所示。其中，以「開放行駛國 6 橫向國道」(36.5%) 及「開放行駛國 4 橫向國道」(35.2%) 的回答百分比比較高，其次為「開放行駛國 10 橫向國道(高雄左營端—高雄旗山端)」(33.0%)、「開放行駛國 8 橫向國道(臺南端—臺南新化端)」(31.8%)，至於「開放行駛國 2 橫向國道」(25.7%) 的回答百分比則相對較低。

表 2.2-10 受訪民眾贊成「東西向國道可以開放」之路段

| 就橫向(東西向)國道來看，請問您贊成開放哪些路段？【複選題】【n=206】 | | |
|---------------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 開放行駛國 2 橫向國道(機場端—鶯歌系統) | 53 | 25.7% |
| 開放行駛國 4 橫向國道(臺中清水端—臺中豐原端) | 72 | 35.2% |
| 開放行駛國 6 橫向國道(臺中霧峰系統—南投埔里端) | 75 | 36.5% |
| 開放行駛國 8 橫向國道(臺南端—臺南新化端) | 65 | 31.8% |
| 開放行駛國 10 橫向國道(高雄左營端—高雄旗山端) | 68 | 33.0% |
| 不贊成開放橫向國道 | 5 | 2.4% |
| 無明確反應 | 93 | 45.1% |
| 合計 | 431 | 209.6% |

- 說明：
1. 本題只詢問在第 7 題回答「贊成『限定路段行駛』」之受訪者，故有效回答人數為 206 人。
 2. 因為每一個受訪者回答的路段不只一個，故各路段的回答次數合計為 431 次，會超過有效回答人數 206 人。
 3. 本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過 100%。



九、贊成「南北向國道可以開放」之路段

1. 針對 206 位表示「贊成限定路段行駛」的受訪民眾，本調查再詢問他們對於南北向國道所贊成開放的路段為何？如表 2.2-11 的調查結果所示。其中，以「開放行駛國 3 南部車流量較低之部分路段」(31.4%)、「開放行駛國 3 中部車流量較低之部分路段」(29.7%) 的回答百分比比較高，其次為「開放行駛國 5 頭城-蘇澳車流量較低之部分路段」(26.2%)、「開放行駛國 3 北部車流量較低之部分路段」(24.7%)，再其次為「開放行駛國 1 南部車流量較低之部分路段」(22.5%)、「開放行駛國 1 中部車流量較低之部分路段」(22%)，至於「開放行駛國 5 南港-頭城車流量較低之部分路段」(19.6%)、「開放行駛國 1 北部車流量較低之部分路段」(18.9%) 的回答百分比則相對較低。

表 2.2-11 受訪民眾贊成「南北向國道可以開放」之路段

| 就南北向國道來看，請問您贊成開放哪些路段？【複選題】【n=177】 | | |
|-----------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 開放行駛國 1 北部車流量較低之部分路段 | 39 | 18.9% |
| 開放行駛國 1 中部車流量較低之部分路段 | 45 | 22.0% |
| 開放行駛國 1 南部車流量較低之部分路段 | 46 | 22.5% |
| 開放行駛國 3 北部車流量較低之部分路段 | 51 | 24.7% |
| 開放行駛國 3 中部車流量較低之部分路段 | 61 | 29.7% |
| 開放行駛國 3 南部車流量較低之部分路段 | 65 | 31.4% |
| 開放行駛國 5 南港-頭城車流量較低之部分路段 | 40 | 19.6% |
| 開放行駛國 5 頭城-蘇澳車流量較低之部分路段 | 54 | 26.2% |
| 不贊成開放南北向國道 | 21 | 10.4% |
| 無明確反應 | 82 | 39.9% |
| 合計 | 505 | 245.3% |

- 說明：
1. 本題只詢問在第7題回答「贊成『限定路段行駛』」之受訪者，故有效回答人數為206人。
 2. 因為每一個受訪者回答的路段不只一個，故各路段的回答次數合計為505次，會超過有效回答人數206人。
 3. 本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。



十、對「駕駛人素質條件已大幅改善」之看法

1. 受訪民眾對於「目前國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善」說法的同意度，如表 2.2-12 的調查結果所示。有 37.1%的受訪民眾偏向同意（包括 21.5%表示「同意」、15.6%表示「部分同意」），有 51.5%的人表示「不同意」。另外，有 11.4%的人對此未明確表示意見。

表 2.2-12 受訪民眾對「駕駛人素質條件已大幅改善」之看法

| 交通部已請公路總局依修訂完成之大型重機駕訓班學科教材、大型重機騎士精神宣導影片、駕駛人手冊等素材，持續強化監理考照及違規回訓制度與駕駛訓練，從源頭改善，以確保各車種用路人之行車安全。有人認為「目前國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善。」請問您同不同意這個看法？ | | | | |
|--|-------|-------|-------|--------|
| 同意 | 部分同意 | 不同意 | 無明確反應 | 合計 |
| 21.5% | 15.6% | 51.5% | 11.4% | 100.0% |

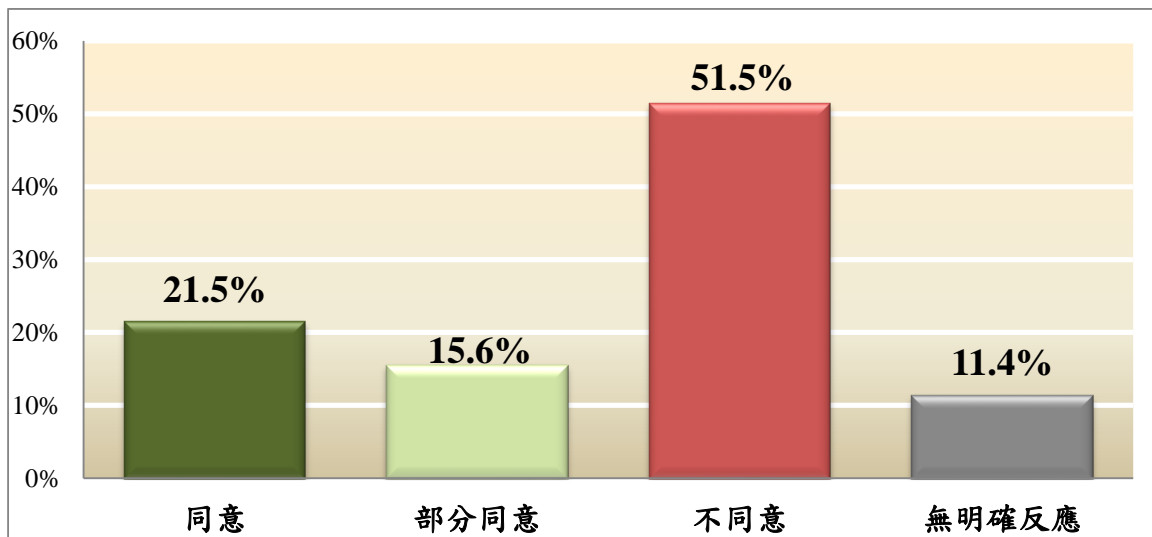


圖 2.2-5 受訪民眾對「駕駛人素質條件已大幅改善」之看法



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.13）：受訪民眾對「駕駛人素質條件已大幅改善」之看法，在性別、年齡、教育程度、職業、居住地區、過去一年國道使用頻率、與重機共用道路經驗、有無駕照之變項具有顯著差異。
- (1). 在性別方面，男性表示「同意」的比率顯著偏高；女性「無明確反應」的比率顯著顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，18-39 歲者表示「同意」的比率顯著偏高；18-29 歲者表示「部分同意」的比率顯著偏高；40-59 歲者表示「不同意」的比率顯著偏高；60 歲及以上者「無明確反應」的比率顯著偏高。
 - (3). 在教育程度方面，大學及以上學歷者表示「同意」的比率顯著偏高；專科學歷者表示「不同意」的比率顯著偏高；國初中及以下學歷者「無明確反應」的比率顯著偏高。
 - (4). 在職業方面，自由業及專技人員表示「同意」的比率顯著偏高；退休無業、家管及學生「無明確反應」的比率顯著偏高。
 - (5). 在居住地區方面，宜花東地區居民表示「同意」的比率顯著偏高；中彰投地區居民「無明確反應」的比率顯著偏高。
 - (6). 在過去一年國道使用頻率方面，過去一年無國道使用經驗者表示「同意」的比率顯著偏高；國道高、中度使用者表示「不同意」的比率顯著偏高；國道低度使用者、過去一年無國道使用經驗者「無明確反應」的比率顯著偏高。
 - (7). 在與重機共用道路經驗方面，沒有共用道路經驗者表示「同意」與「無明確反應」的比率顯著偏高；有共用道路經驗者表示「不同意」的比率顯著偏高。



- (8). 在有無駕照方面，有駕照者表示「不同意」的比率顯著偏高；
沒有駕照者「無明確反應」的比率顯著偏高。



2.3 民眾對於「大型重型機車行駛道路情形」之看法

一、「與大型重型機車共同使用道路」之經驗

1. 如表 2.3-1 的調查結果所示，受訪民眾表示「有」與大型重型機車共同使用道路經驗的比率為 72.6%，表示「沒有」這樣的相關經驗的比率為 26.3%。另外，有 1.1% 的人對此未明確表示意見。

表 2.3-1 受訪民眾是否有「與大型重型機車共同使用道路」之經驗

| 請問您過去一年在開車、騎車或搭車的時候，有沒有和 550c.c.以上大型重型機車（紅底白字車牌）共同使用道路的經驗？ | | | |
|--|-------|-------|--------|
| 有 | 沒有 | 無明確反應 | 合計 |
| 72.6% | 26.3% | 1.1% | 100.0% |

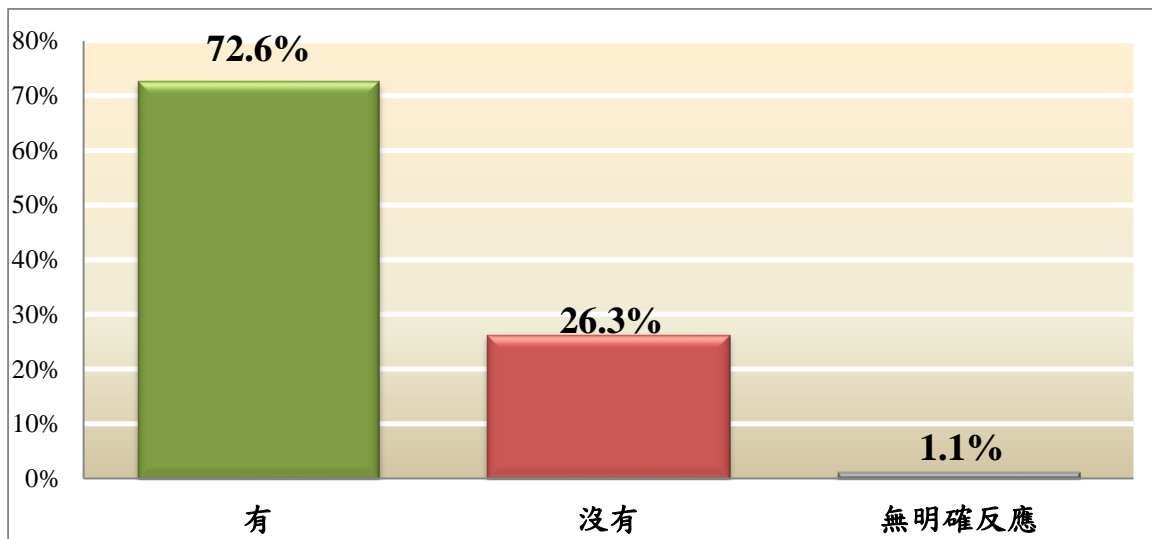


圖 2.3-1 受訪民眾是否有「與大型重型機車共同使用道路」之經驗



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.9）：受訪民眾是否有「與大型重型機車共同使用道路」之經驗，在性別、年齡、有無駕照之變項具有顯著差異。
 - (1). 在性別方面，男性表示「有」的比率顯著偏高；女性表示「沒有」與「無明確反應」的比率顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，30-59 歲者表示「有」的比率顯著偏高；60 歲及以上者表示「沒有」的比率顯著偏高。
 - (3). 在有無駕照方面，有駕照者表示「有」的比率顯著偏高；沒有駕照者表示「沒有」的比率顯著偏高。



二、「與大型重型機車共同使用道路」之場所

1. 如表 2.3-2 的調查結果所示，在 783 位「有」與大型重型機車共同使用道路經驗的受訪民眾之中，有 5.2% 的人表示是在「國 3 甲」發生這種經驗，有 31.3% 的人表示是在「其他快速公（道）路」，有 38.1% 的人是在「一般平面道路」，有 23.6% 的人是「都有」，無明確反應比率為 1.8%。

表 2.3-2 受訪民眾「與大型重型機車共同使用道路」之場所

| 請問您當時是在「快速道路（快速公路）」或是在「一般道路」上遇到的？ 【n=783】 | | | | | |
|--|-----------|--------|-------|-------|--------|
| 國 3 甲 | 其他快速公（道）路 | 一般平面道路 | 都有 | 無明確反應 | 合計 |
| 5.2% | 31.3% | 38.1% | 23.6% | 1.8% | 100.0% |

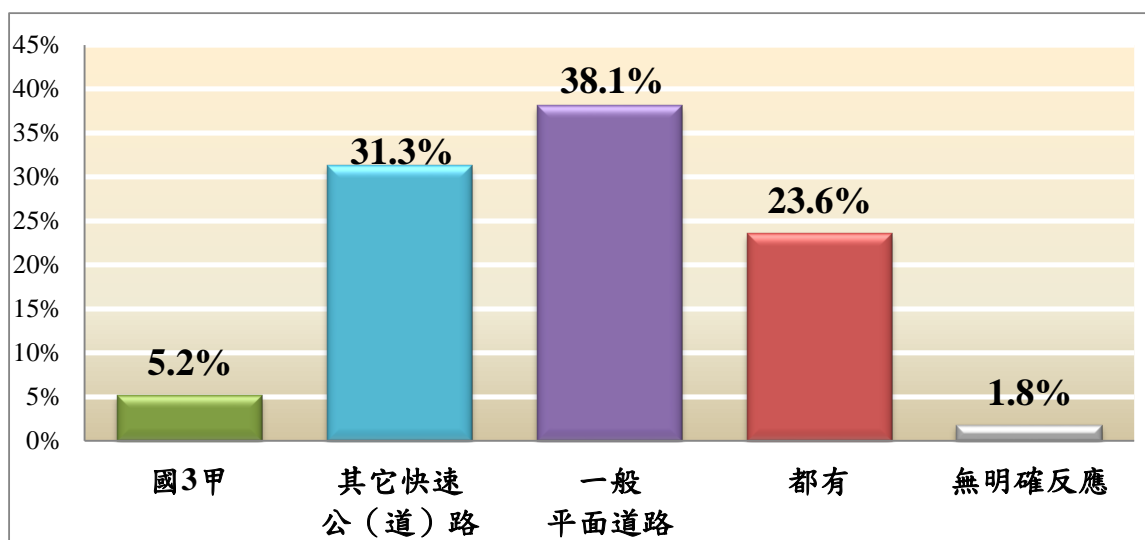


圖 2.3-2 受訪民眾「與大型重型機車共同使用道路」之場所



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.10）：受訪民眾「與大型重型機車共同使用道路」之場所，在性別、教育程度、職業、過去一年國道使用頻率、有無駕照之變項具有顯著差異。
 - (1). 在性別方面，男性表示在「國 3 甲」的比率顯著偏高。
 - (2). 在教育程度方面，專科學歷者表示在「國 3 甲」的比率顯著偏高；小學及以下學歷者表示在「一般平面道路」的比率顯著偏高；大學及以上學歷者表示「二者都有」的比率顯著偏高。
 - (3). 在職業方面，自由業及專技人員、家管及學生表示在「一般平面道路」的比率顯著偏高；白領、企業家及僱主表示在「二者都有」的比率顯著偏高。
 - (4). 在過去一年國道使用頻率方面，國道高、中度使用者表示在「其他快速公（道）路」的比率顯著偏高；國道低度使用者及過去一年無國道使用經驗者表示在「一般平面道路」的比率顯著偏高；國道高度使用者表示「二者都有」的比率顯著偏高。
 - (5). 在有無駕照方面，有駕照者表示「二者都有」的比率顯著偏高。



2.4 民眾對於「開放大型重型機車行駛國道可能發生情形」之看法

一、對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」之同意情形

1. 受訪民眾對於「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會增加 550c.c.以下的其他機車誤闖高速公路的情形」說法的同意度，如表 2.4-1 的調查結果所示。有 57.1% 的人表示「同意」，有 36.4% 的人表示「不同意」。另外，有 6.4% 的人對此未明確表示意見。

表 2.4-1 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」之同意情形

| 有人認為，「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會增加 550c.c.以下的其他機車誤闖高速公路的情形」。請問您同不同意這個看法？ | | | |
|---|-------|-------|--------|
| 同意 | 不同意 | 無明確反應 | 合計 |
| 57.1% | 36.4% | 6.4% | 100.0% |

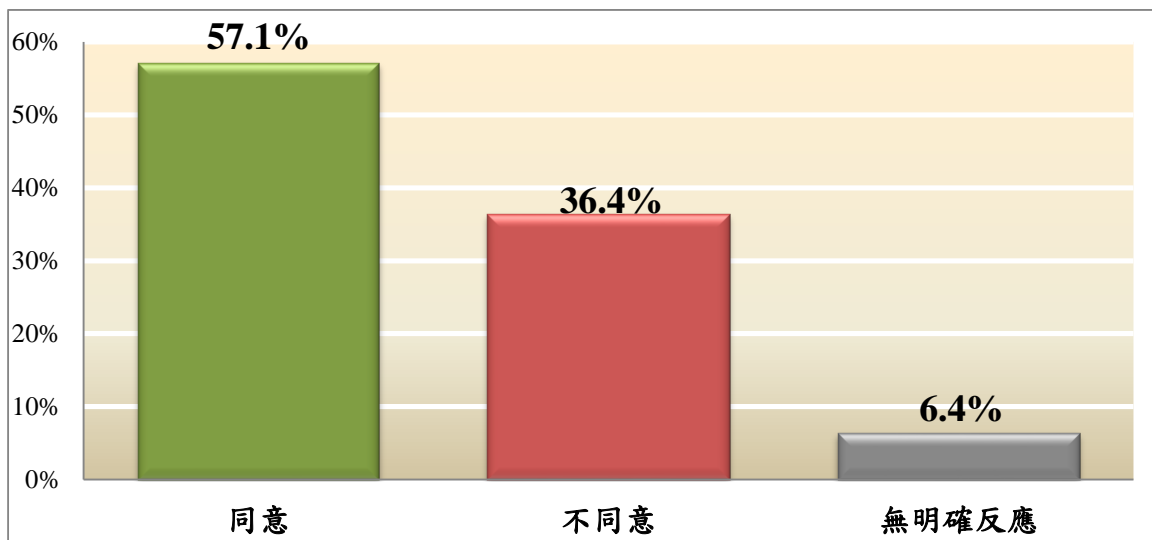


圖 2.4-1 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」之同意情形



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.11）：受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」之同意情形，在年齡、教育程度、職業、過去一年國道使用頻率之變項具有顯著差異。
 - (1). 在年齡方面，50-59 歲者表示「同意」的比率顯著偏高；30-39 歲者表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (2). 在教育程度方面，高中職及以下學歷者表示「同意」的比率顯著偏高；大學及以上學歷者表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (3). 在職業方面，家管及學生表示「同意」的比率顯著偏高；白領、自由業及專技人員表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (4). 在過去一年國道使用頻率方面，國道高度使用者及過去一年無國道使用經驗者表示「同意」的比率顯著偏高；國道低度使用者表示「不同意」的比率顯著偏高。



二、對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」之同意情形

1. 受訪民眾對於「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會因為汽、機車混流，讓路況變複雜，可能導致安全上的疑慮」說法的同意度，如表 2.4-2 的調查結果所示。有 87.4% 的人表示「同意」，有 9.9% 的人表示「不同意」。另外，有 2.6% 的人對此未明確表示意見。

表 2.4-2 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」之同意情形

| 有人認為，「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會因為汽、機車混流，讓路況變複雜，可能導致安全上的疑慮」。請問您同不同意這個看法？ | | | |
|---|------|-------|--------|
| 同意 | 不同意 | 無明確反應 | 合計 |
| 87.4% | 9.9% | 2.6% | 100.0% |

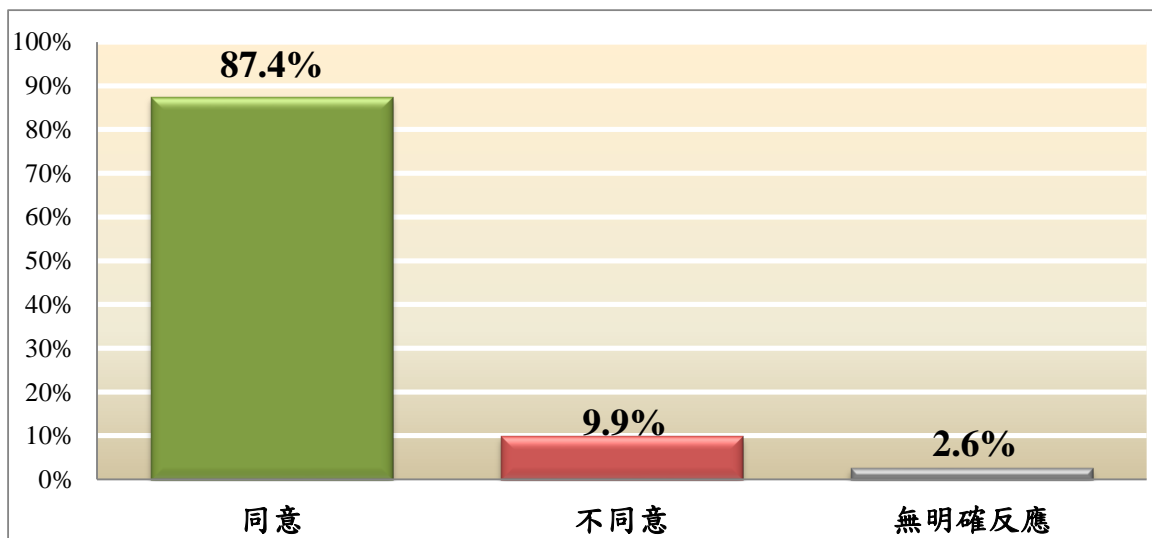


圖 2.4-2 受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」之同意情形



2. 交叉分析發現（參見附錄四之表 D.12）：受訪民眾對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」之同意情形，在性別、年齡、教育程度、居住區域、過去一年國道使用頻率、有無駕照之變項具有顯著差異。
- (1). 在性別方面，女性表示「同意」的比率顯著偏高；男性表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (2). 在年齡方面，40 歲及以上者表示「同意」的比率顯著偏高；18-39 歲者表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (3). 在教育程度方面，小學及以下、高中職學歷者表示「同意」的比率顯著偏高；大學及以上學歷者表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (4). 在居住區域方面，中彰投地區居民表示「同意」的比率顯著偏高；高屏、宜花東地區居民表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (5). 在過去一年國道使用頻率方面，過去一年無國道使用經驗者表示「同意」的比率顯著偏高；國道高度使用者表示「不同意」的比率顯著偏高。
 - (6). 在有無駕照方面，沒有駕照者表示「同意」的比率顯著偏高；有駕照者表示「不同意」的比率顯著偏高。



3. 針對 943 位同意「汽、機車混流產生安全疑慮」的受訪民眾，本調查詢問他們其原因為何？如表 2.4-3 的調查結果所示。主要原因為「騎士不遵守交通規則任意超車及鑽縫隙，易發生危險，且會造成汽車駕駛員不安或失常」(47.0%)，其次分別為「車型較小，變換車道時不易被查覺，易造成交通事故」(12.1%)、「會產生汽車與機車爭道的情形」(11.7%)。

表 2.4-3 受訪民眾同意「汽、機車混流產生安全疑慮」之理由

| 前面所提到的安全疑慮，請問您同意的原因是什麼？【n=943】 | | |
|--|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 騎士不遵守交通規則任意超車及鑽縫隙，易發生危險，且會造成汽車駕駛員不安或失常 | 444 | 47.0% |
| 車型較小，變換車道時不易被查覺，易造成交通事故 | 115 | 12.1% |
| 會產生汽車與機車爭道的情形 | 111 | 11.7% |
| 會把高速公司當成賽車場/易發生超速及飆車行為 | 54 | 5.8% |
| 機車是肉包鐵，保護措施較差，一旦事故，嚴重性也較高 | 35 | 3.8% |
| 沒有專屬的車道 | 27 | 2.8% |
| 機車及騎士在發生事故時，容易波及其他車道，將是另一個事故的開始 | 21 | 2.3% |
| 車身穩定較差，輕微碰撞即有可能導致失控 | 19 | 2.0% |
| 易發生沒有保持安全車距的情形 | 14 | 1.5% |
| 各車種與大型重機與間尚未能和平相處，汽車駕駛易將大型重機視為一般機車 | 8 | 0.9% |
| 駕駛戴安全帽，視線易受影響，如遇下雨，更容易模糊視線 | 3 | 0.3% |
| 易受天候影響，如天雨、強風、路面積水等 | 2 | 0.2% |
| 重機晚間行駛國道會因視線及長途駕駛產生高度危險 | 2 | 0.2% |
| 易產生挑釁的行為 | 2 | 0.2% |
| 重型機車易發生併排行駛情形 | 1 | 0.1% |
| 無明確反應 | 86 | 9.1% |
| 合計 | 943 | 100.0% |

說明：1.本題只詢問在第12題回答「同意」之受訪者，故有效回答人數為943人。



4. 針對 107 位不同意「汽、機車混流產生安全疑慮」的受訪民眾，本調查同樣詢問他們其原因為何？如表 2.4-4 的調查結果所示。前兩項原因為：1. 「目前汽機車駕駛人水準較佳，不致發生危險」（39.5%）、2. 「重機駕駛可自己承擔風險」（21.5%）。

表 2.4-4 受訪民眾不同意「汽、機車混流產生安全疑慮」之理由

| 前面所提到的安全疑慮，請問您不同意的原因是什麼？【n=107】 | | |
|---------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 目前汽機車駕駛人水準較佳，不致發生危險 | 42 | 39.5% |
| 重機駕駛可自己承擔風險 | 23 | 21.5% |
| 大型重機設備性能較佳，安全性較高 | 8 | 7.7% |
| 目前國人已習慣大型重型機車，沒有安全顧慮 | 6 | 6.0% |
| 大型重機考照較嚴，騎士技術經驗較好 | 2 | 2.1% |
| 離峰時間上國道就不會危險 | 1 | 0.6% |
| 無明確反應 | 24 | 22.6% |
| 合計 | 107 | 100.0% |

說明：本題只詢問在第11題回答「不同意」之受訪者，故有效回答人數為107人。



第三章 年度調查結果之比較

3.1 「使用高速公路的經驗」方面

表 3.1-1 的比較結果顯示，過去一年內「有」使用高速公路經驗的比率由 106 年的 83.6% 下降至本次調查的 82.9%，減少了 0.7 個百分點，但未達顯著差異；「沒有」使用經驗的比率由 106 年的 16.4% 上升至本次調查的 17.1%，增加了 0.7 個百分點，亦未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍¹之內，沒有顯著的變化。三次調查中，過去一年內「有」使用高速公路經驗的比率呈現小幅波動，但變化不大。

表 3.1-1 過去一年內使用高速公路的經驗之年度比較

| 調查時間 | 有 | 沒有 |
|---------------------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 82.9% | 17.1% |
| 106 年 (B) | 83.6% | 16.4% |
| 105 年 (C) | 83.0% | 17.0% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | -0.7% | +0.7% |

¹ 本次調查之有效成功樣本為 1,079 份，以 95% 信賴度估計，抽樣誤差在 $\pm 2.98\%$ 之內。因此，只要兩次調查數據的差距小於兩倍的抽樣誤差 (5.97 個百分點，即 $2.98 * 2 = 5.97$)，即表示兩次調查所得之差距，是在誤差範圍之內。



表 3.1-2 的比較結果顯示，過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數，「每週 4 次（含）以上」者由 106 年的 13.4% 下降至本年度的 11.9%，減少 1.5%，但未達顯著差異；「每週 1-3 次」者由 106 年的 27.0% 下降至本年度的 21.6%，減少 5.4%，但未達顯著差異；「每月 1-4 次」者由 106 年的 27.7% 上升至本年度的 29.6%，增加 1.9%，但未達顯著差異；「少於每月 1 次」者由 106 年的 31.1% 上升至本年度的 36.3%，增加 5.2%，但未達顯著差異；「無明確反應」者由 106 年的 0.8% 下降至本年度的 0.6%，減少 0.2%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。三次調查中，「平常日」使用高速公路平均次數較多者（包括「每週 4 次（含）以上」、「每週 1-3 次」者）的比例有反轉向下的現象，平均次數較少者（包括「每月 1-4 次」、「少於每月 1 次」者）的比例則有反轉上升的現象。

表 3.1-2 過去一年在「平常日」使用高速公路平均次數之年度比較

| 調查時間 | 每週 4 次 (含) 以上 | 每週 1-3 次 | 每月 1-4 次 | 少於 每月 1 次 | 無明確 反應 |
|---------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 11.9% | 21.6% | 29.6% | 36.3% | 0.6% |
| 106 年 (B) | 13.4% | 27.0% | 27.7% | 31.1% | 0.8% |
| 105 年 (C) | 13.2% | 17.2% | 34.7% | 34.4% | 0.4% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | -1.5% | -5.4% | +1.9% | +5.2% | -0.2% |



表 3.1-3 的比較結果顯示，過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數，「每月 4 次（含）以上」者由 106 年的 18.5% 下降至本年度的 16.8%，減少 1.7%，但未達顯著差異；「每月 2-3 次」者由 106 年的 26.5% 下降至本年度的 22.6%，減少 3.9%，但未達顯著差異；「每月 1 次」者由 106 年的 22.5% 下降至本年度的 21.2%，減少 1.3%，但未達顯著差異；「少於每月 1 次」者由 106 年的 31.4% 上升至本年度的 38.0%，顯著增加 6.6%；「無明確反應」者由 106 年的 1.1% 上升至本年度的 1.4%，增加 0.3%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果在「少於每月 1 次」者比率出現顯著增加的現象。三次調查中，「假日」使用高速公路平均次數「多於每月 1 次」者的比例有反轉向下的現象，「少於每月 1 次」者的比例有反轉向上的現象。

表 3.1-3 過去一年在「假日」使用高速公路平均次數之年度比較

| 調查時間 | 每月 4 次 (含) 以上 | 每月 2-3 次 | 每月 1 次 | 少於 每月 1 次 | 無明確 反應 |
|---------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 16.8% | 22.6% | 21.2% | 38.0% | 1.4% |
| 106 年 (B) | 18.5% | 26.5% | 22.5% | 31.4% | 1.1% |
| 105 年 (C) | 18.0% | 24.0% | 19.2% | 37.2% | 1.5% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | -1.7% | -3.9% | -1.3% | +6.6% | +0.3% |



表 3.1-4 的比較結果顯示，過去一年內使用高速公路頻率，「國道高度使用者」者由 106 年的 33.7% 下降至本年度的 27.8%，減少 5.9%，但未達顯著差異；「國道中度使用者」者由 106 年的 26.9% 上升至本年度的 28.1%，增加 1.2%，但未達顯著差異；「國道低度使用者」者由 106 年的 22.9% 上升至本年度的 27.0%，增加 4.1%，但未達顯著差異；「過去一年無國道使用經驗」者由 106 年的 16.4% 上升至本年度的 17.1%，增加 0.7%，但未達顯著差異；「無明確反應」者比例則在兩年間相近。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。以三次調查中看，「國道高度使用者」的比率出現反轉向下的現象，「國道低度使用者」則出現反轉向上的現象。

表 3.1-4 過去一年內使用高速公路頻率之年度比較

| 調查時間 | 國道高度使用者 | 國道中度使用者 | 國道低度使用者 | 過去一年無國道使用經驗 | 無明確反應 |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 108 年 (A) | 27.8% | 28.1% | 27.0% | 17.1% | 0.1% |
| 106 年 (B) | 33.7% | 26.9% | 22.9% | 16.4% | 0.1% |
| 105 年 (C) | 25.3% | 34.4% | 23.4% | 17.0% | 0.0% |
| 本次調查與前次調查之差距 (A-B) | -5.9% | +1.2% | +4.1% | +0.7% | - |



表 3.1-5 的比較結果顯示，受訪者由匝道開上國道高速公路的時段，「尖峰時段」者由 106 年的 13.5% 上升至本年度的 14.1%，增加 0.6%，但未達顯著差異；「離峰時段」者由 106 年的 32.5% 上升至本年度的 35.5%，增加 3.0%，但未達顯著差異；「兩者皆有」者由 106 年的 51.3% 下降至本年度的 48.4%，減少 2.9%，但未達顯著差異；「無明確反應」者由 106 年的 2.7% 下降至本年度的 1.9%，減少 0.8%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。以三次調查中看，「尖峰時段」的比率變化不大，「離峰時段」與「兩者皆有」的比率呈現波動，但變化有限。

表 3.1-5 通常由匝道開上國道高速公路時段之年度比較

| 調查時間 | 尖峰時段 | 離峰時段 | 兩者皆有 | 無明確反應 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 14.1% | 35.5% | 48.4% | 1.9% |
| 106 年 (B) | 13.5% | 32.5% | 51.3% | 2.7% |
| 105 年 (C) | 12.6% | 35.8% | 47.8% | 3.8% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | +0.6% | +3.0% | -2.9% | -0.8% |



3.2 「開放大型重型機車行駛國道」看法方面

表 3.2-1 的比較結果顯示，對於「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條的認知情形，表示「知道」者由 106 年的 42.8% 下降至本年度的 30.6%，顯著減少 12.2%；表示「不知道」者由 106 年的 57.2% 上升至本年度的 69.4%，顯著增加 12.2%。

整體而言，本題項的年度調查結果，表示「知道」的比率顯著下降、表示「不知道」的比率顯著上升。三次調查中，「知道」與「不知道」的比率均呈大幅波動，本年度回到較為接近 105 年度結果。

表 3.2-1 對「大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」相關法條認知情形之年度比較

| 調查時間 | 知道 | 不知道 |
|--------------------|---------------|---------------|
| 108 年 (A) | 30.6% | 69.4% |
| 106 年 (B) | 42.8% | 57.2% |
| 105 年 (C) | 33.6% | 66.4% |
| 本次調查與前次調查之差距 (A-B) | -12.2% | +12.2% |



表 3.2-2 的比較結果顯示，對於「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」的看法，表示「贊成全面開放」者由 106 年的 5.1% 上升至本年度的 6.6%，增加 1.5%，但未達顯著差異；「贊成有條件開放」者由 106 年的 21.7% 上升至本年度的 23.9%，增加 2.2%，但未達顯著差異；「不贊成開放」者由 106 年的 68.4% 下降至本年度的 64.0%，減少 4.4%，但未達顯著差異；「無明確反應」者由 106 年的 4.7% 上升至本年度的 5.5%，增加 0.8%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。三次調查中，各項的比率均呈現小幅波動，本年度回到較為接近 105 年度的結果。

表 3.2-2 對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」看法之年度比較

| 調查時間 | 贊成 全面開放 | 贊成 有條件開放 | 不贊成 開放 | 無明確 反應 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 6.6% | 23.9% | 64.0% | 5.5% |
| 106 年 (B) | 5.1% | 21.7% | 68.4% | 4.7% |
| 105 年 (C) | 6.7% | 23.9% | 63.1% | 6.2% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | +1.5% | +2.2% | -4.4% | +0.8% |



表 3.2-3 的比較結果顯示，對於「開放大型重型機車行駛國道高速公路」時段方面的看法，表示「贊成僅平日週一至週五可行駛」者由 106 年的 33.7% 上升至本年度的 35.3%，增加 1.6%，但未達顯著差異。「贊成僅假日可行駛」者由 106 年的 27.4% 上升至本年度的 33.4%，顯著增加 6.0%。「應不限平日與假日皆可行駛」者由 106 年的 36.8% 下降至本年度的 28.4%，顯著減少 8.4%。「無明確反應」者由 106 年的 2.2% 上升至本年度的 2.9%，增加 0.7%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果，在「贊成僅假日可行駛」、「應不限平日與假日皆可行駛」出現顯著的變化。「贊成僅假日可行駛」呈逐次顯著的增加，「應不限平日與假日皆可行駛」的比率則在本年度出現較大的降幅。

表 3.2-3 對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」時段方面看法之年度比較

| 調查時間 | 贊成僅平日 週一至週五 可行駛 | 贊成僅假日 可行駛 | 應不限平日與 假日皆可行駛 | 無明確反應 |
|---------------------------|-----------------------|--------------|------------------|--------------|
| 108 年 (A) | 35.3% | 33.4% | 28.4% | 2.9% |
| 106 年 (B) | 33.7% | 27.4% | 36.8% | 2.2% |
| 105 年 (C) | 41.9% | 21.0% | 34.6% | 2.5% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | +1.6% | +6.0% | -8.4% | +0.7% |



表 3.2-4 的比較結果顯示，對於「開放大型重型機車行駛國道高速公路」路段方面的看法，表示贊成「限定路段行駛」者由 106 年的 75.9% 上升至本年度的 79.7%，增加 3.8%，但未達顯著差異；不贊成「限定路段行駛」者由 106 年的 20.0% 下降至本年度的 16.3%，減少 3.7%，但未達顯著差異。無明確反應者由 106 年的 4.1% 下降至本年度的 4.0%，減少 0.1%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。贊成「限定路段行駛」者在本年度略有所增，不贊成「限定路段行駛」者在本年度則略有所減。

表 3.2-4 對「開放大型重型機車行駛國道高速公路」路段方面看法之年度比較

| 調查時間 | 贊成 「限定路段行駛」 | 不贊成 「限定路段行駛」 | 無明確反應 |
|---------------------------|----------------|-----------------|--------------|
| 108 年 (A) | 79.7% | 16.3% | 4.0% |
| 106 年 (B) | 75.9% | 20.0% | 4.1% |
| 105 年 (C) | 75.7% | 20.9% | 3.4% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | +3.8% | -3.7% | -0.1% |



3.3 「大型重型機車行駛道路情形」看法方面

表 3.3-1 的比較結果顯示，對於「與大型重型機車共同使用道路」的經驗，表示「有」的比例由 106 年的 73.0% 下降至本年度的 72.6%，減少 0.4%，但未達顯著差異；表示「沒有」的比例由 106 年的 26.7% 下降至本年度的 26.3%，減少 0.4%，但未達顯著差異；「無明確反應」者由 106 年的 0.3% 上升至本年度的 1.1%，增加 0.8%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。

表 3.3-1 「與大型重型機車共同使用道路」經驗之年度比較

| 調查時間 | 有 | 沒有 | 無明確反應 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 72.6% | 26.3% | 1.1% |
| 106 年 (B) | 73.0% | 26.7% | 0.3% |
| 105 年 (C) | 70.9% | 27.7% | 1.4% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | -0.4% | -0.4% | +0.8% |



表 3.3-2 的比較結果顯示，對於「與大型重型機車共同使用道路」的場所，表示在「國 3 甲」者由 106 年的 3.0% 上升至本年度的 5.2%，增加 2.2%，但未達顯著差異；在「其他快速公（道）路」者由 106 年的 35.9% 下降至本年度的 31.3%，減少 4.6%，但未達顯著差異；在「一般平面道路」者由 106 年的 49.0% 下降至本年度的 38.1%，顯著減少 10.9%。「都有」者由 106 年的 11.5% 上升至本年度的 23.6%，顯著增加 12.1%；「無明確反應」者由 106 年的 0.6% 上升至本年度的 1.8%，增加 1.2%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果在「一般平面道路」呈顯著下降，「都有」者呈顯著上升，其餘沒有顯著的變化。三次調查中，「國 3 甲」有上升趨勢，「其他快速公（道）路」有下降趨勢，「一般平面道路」降至略低於 105 年結果，「都有」者則在本年度出現大幅成長。

表 3.3-2 「與大型重型機車共同使用道路」場所之年度比較

| 調查時間 | 國 3 甲 | 其他快速 公（道）路 | 一般 平面道路 | 都有 | 無明確 反應 |
|---------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| 108 年（A） | 5.2% | 31.3% | 38.1% | 23.6% | 1.8% |
| 106 年（B） | 3.0% | 35.9% | 49.0% | 11.5% | 0.6% |
| 105 年（C） | 2.4% | 40.9% | 42.3% | 13.7% | 0.7% |
| 本次調查與 前次調查之差距 （A-B） | +2.2% | -4.6% | -10.9% | +12.1% | +1.2% |



3.4 「開放大型重型機車行駛國道可能發生情形」看法方面

表 3.4-1 的比較結果顯示，對於「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」方面的看法，表示「同意」者由 106 年的 61.4% 下降至本年度的 57.1%，減少 4.3%，但未達顯著差異；「不同意」者由 106 年的 34.1% 上升至本年度的 36.4%，增加 2.3%，但未達顯著差異；「無明確反應」者由 106 年的 4.5% 上升至本年度的 6.4%，增加 1.9%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。三次調查中，各項的比率均呈現小幅波動，本年度回到較為接近 105 年度的結果。

表 3.4-1 對「開放大型重型機車行駛國道，會增加其他機車誤闖國道的情形」同意情形之年度比較

| 調查時間 | 同意 | 不同意 | 無明確反應 |
|---------------------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 57.1% | 36.4% | 6.4% |
| 106 年 (B) | 61.4% | 34.1% | 4.5% |
| 105 年 (C) | 58.7% | 35.1% | 6.3% |
| 本次調查與 前次調查之差距 (A-B) | -4.3% | +2.3% | +1.9% |



表 3.4-2 的比較結果顯示，對於「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」方面的看法，表示「同意」者由 106 年的 91.7% 下降至本年度的 87.4%，減少 4.3%，但未達顯著差異；「不同意」者由 106 年的 5.8% 上升至本年度的 9.9%，增加 4.1%，但未達顯著差異；「無明確反應」者由 106 年的 2.4% 上升至本年度的 2.6%，增加 0.2%，但未達顯著差異。

整體而言，本題項的年度調查結果之差距在誤差範圍之內，沒有顯著的變化。三次調查中，各項的比率均呈現小幅波動，本年度回到較為接近 105 年度的結果。

表 3.4-2 對「開放大型重型機車行駛國道，會因為汽、機車混流而產生安全上的疑慮」同意情形之年度比較

| 調查時間 | 同意 | 不同意 | 無明確反應 |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| 108 年 (A) | 87.4% | 9.9% | 2.6% |
| 106 年 (B) | 91.7% | 5.8% | 2.4% |
| 105 年 (C) | 88.1% | 8.3% | 3.6% |
| 本次調查與前次調查之差距 (A-B) | -4.3% | +4.1% | +0.2% |



第四章 結論與建議

綜合前面章節之論述，本次調查結果有以下的調查結果發現及建議：

4.1 調查結果與發現

一、民眾「過去一年內使用高速公路的經驗」

- 1.有 82.9%的受訪民眾表示過去一年內「有」使用過高速公路的經驗（有駕駛經驗為 26.7%，有乘客經驗為 32.2%，駕駛與乘客經驗皆有為 24.0%），有 17.1%的受訪民眾表示過去一年內「沒有」使用過高速公路的經驗。
- 2.受訪民眾過去一年在「平常日」使用高速公路的平均次數，「每週 4 次（含）以上」為 11.9%，「每週 1-3 次」為 21.6%，「每月 1-4 次」為 29.6%，「少於每月 1 次」為 36.3%。
- 3.受訪民眾過去一年在「假日」使用高速公路的平均次數，「每月 4 次（含）以上」為 16.8%，「每月 2-3 次」為 22.6%，「每月 1 次」為 21.2%，「少於每月 1 次」為 38.0%。
- 4.受訪民眾通常由匝道開上國道高速公路的時段，「尖峰時段」為 14.1%，「離峰時段」為 35.5%，「兩者皆有」為 48.4%。

二、民眾對於「開放大型重型機車行駛國道」相關措施之看法

- 1.受訪民眾對於立法院三讀通過「道路交通管理處罰條例」的修正內容之中，有關「除非有特別管制，否則大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」的認知情形，有 30.6%的人表示「知道」，有 69.4%的人表示「不知道」。



2. 受訪民眾對「是否開放大型重型機車行駛國道高速公路」之看法，有 6.6% 的人「贊成全面開放」，有 23.9% 的人「贊成有條件開放」，有 64.0% 的人「不贊成開放」。
3. 在 258 位「贊成有條件開放」的受訪民眾當中，對於開放「時段方面」的看法，有 35.3% 的人「贊成僅平日週一至週五可行駛」，有 33.4% 的人「贊成僅假日可行駛」，有 28.4% 的人認為「應不限平日與假日皆可行駛」。
4. 在 258 位「贊成有條件開放」的受訪民眾當中，對於開放「路段方面」的看法，有 79.7% 的人「贊成限定路段行駛」，有 16.3% 的人「不贊成限定路段行駛」。
5. 對於「目前國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善」說法，有 21.5% 的人表示「同意」，有 15.6% 的人表示「部分同意」，有 51.5% 的人表示「不同意」。

三、民眾對於「大型重型機車行駛道路情形」之看法

1. 受訪民眾表示「有」與大型重型機車共同使用道路經驗的比率為 72.6%，表示「沒有」這樣的相關經驗的比率為 26.3%。
2. 在 783 位「有」與大型重型機車共同使用道路經驗的受訪民眾之中，有 5.2% 的人表示是在「國 3 甲」發生這種經驗，有 31.3% 的人表示是在「其他快速公（道）路」，有 38.1% 的人是在「一般平面道路」，有 23.6% 的人是「都有」。



四、民眾對於「開放大型重型機車行駛國道可能發生情形」之看法

- 1.對於「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會增加 550c.c.以下的其他機車誤闖高速公路的情形」說法，有 57.1%的受訪民眾表示「同意」，有 36.4%的受訪民眾表示「不同意」。
- 2.對於「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會因為汽、機車混流，讓路況變複雜，可能導致安全上的疑慮」說法，有 87.4%的受訪民眾表示「同意」，有 9.9%的受訪民眾表示「不同意」。



4.2 建議

一、近三年來，仍有 6 成 3 至 6 成 4 民眾不贊成「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」，1 年期檢核成果亦顯示騎士表現仍有改善空間。建議仍須持續加強與各界的溝通，以取得社會大眾共識。

調查結果發現，近三年來受訪民眾對「道路交通管理處罰條例」修正內容中的「除非有特別管制，否則大型重型機車可以比照小型汽車行駛國道」等條文的認知比率大致落在近 3 成 1 至近 3 成 4 之間，但在被詢問到「是否要開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」的問題時，全體受訪民眾中仍有 6 成 3 至 6 成 4 表示「不贊成開放」。顯示近年來社會上對於此一議題仍未達成開放之共識。再者，107 年 8 月公布的 1 年期檢核成果也顯示目前 550c.c.以上大型重型機車在「安全」、「秩序」及「行為」等指標上的表現仍不及小型車，但已呈現改善跡象。因此，建議相關單位仍須持續加強與各界的溝通，以取得社會大眾共識。

二、如需試辦開放，可先就「假日離峰時段」進行規劃；其後再視部分開放之成效，研議是否要擴大開放的範圍，以符合民意的趨向

調查結果發現，有 2 成 4 的受訪民眾贊成「有條件開放」大型重型機車行駛國道高速公路，其中「贊成僅假日可行駛」的比率亦逐年上升。在「開放的時段方面」，以「離峰時段」（尤其是「09:00-10:00」及 06:00-07:00」）有比較高的贊成比率；在「開放的路段方面」，有近 8 成的受訪民眾贊成「限定路段行駛」。因此，上述結果可作為未來規劃初步「有條件開放」措施的參考。

三、受訪民眾對於目前「國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善」仍偏向負面看法。建議未來應持續加強全



體用路人的良好習慣與彼此間的溝通機會，以建立社會共識、達成多贏。

調查結果發現，有近 5 成 2 的受訪民眾不同意「國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善」，僅 3 成 7 左右同意。建議除應持續加強全體用路人教育宣導與考照駕訓外，加強各種用路人間各種橫向溝通的機會更能有助於彼此了解以形塑共識，以達成多贏的政策目標。





附錄一 訪問結果表

表 A.1 訪問結果表

(一)有效接通訪問結果

| | 人 數 | 百分比 | 總 計 |
|-----------------|-------------|---------------|--------------|
| (1)合格受訪者 | | | |
| 訪問結果 | | | |
| 訪問成功 | 1079 | 53.1% | 15.7% |
| 受訪者暫時不在或不便接聽 | 684 | 33.7% | 10.0% |
| 受訪者因臨時有事而中途拒訪 | 44 | 2.2% | 0.6% |
| 受訪者拒絕受訪(無法再訪者) | 11 | 0.5% | 0.2% |
| 受訪者中途拒訪(無法再訪者) | 200 | 9.8% | 2.9% |
| 因語言因素無法受訪 | 6 | 0.3% | 0.1% |
| 因生理因素無法受訪 | 1 | 0.0% | 0.0% |
| 因其他因素無法受訪 | 1 | 0.0% | 0.0% |
| 受訪者訪問期間不在 | 6 | 0.3% | 0.1% |
| 小計(A) | 2032 | 100.0% | 29.7% |
| (2)其他 | | | |
| 訪問結果 | | | |
| 接電話者即拒訪 | 546 | 99.8% | 8.0% |
| 戶中無合格受訪對象 | 1 | 0.2% | 0.0% |
| 小計(B) | 547 | 100.0% | 8.0% |
| 合計 | 2579 | 100.0% | 37.6% |

(二)非人為因素統計表

| | 人 數 | 百分比 | 總 計 |
|--------------------|-------------|---------------|---------------|
| 訪問結果 | | | |
| 無人接聽 | 2550 | 59.7% | 37.2% |
| 電話中 | 132 | 3.1% | 1.9% |
| 電話停話改號故障空號 | 1268 | 29.7% | 18.5% |
| 傳真機 | 217 | 5.1% | 3.2% |
| 答錄機 | 8 | 0.2% | 0.1% |
| 宿舍機關公司營業用電話 | 98 | 2.3% | 1.4% |
| 小計(C) | 4273 | 100.0% | 62.4% |
| 總撥號數(A+B+C) | 6852 | 100.0% | 100.0% |

(三)撥號紀錄統計表

| | |
|----------------|-------|
| 接通率 | 44.3% |
| 訪問成功率 | 15.7% |
| 接通後訪問成功率 | 35.6% |
| 拒訪率(含接電話者即拒訪) | 11.7% |
| 拒訪率(不含接電話者即拒訪) | 3.7% |





附錄二 樣本結構及加權檢定

本次調查共完成 1,079 份有效樣本，其加權前之樣本結構如表 B.1 所示。

表 B.1 樣本結構表（加權前）

| | | 個數 | 百分比 |
|------|----------|-----|------|
| 性別 | 男性 | 549 | 50.9 |
| | 女性 | 530 | 49.1 |
| 年齡 | 18-29 歲 | 63 | 5.9 |
| | 30-39 歲 | 99 | 9.2 |
| | 40-49 歲 | 172 | 16.0 |
| | 50-59 歲 | 267 | 24.8 |
| | 60 歲及以上 | 475 | 44.1 |
| 教育程度 | 小學及以下 | 173 | 16.1 |
| | 國初中 | 126 | 11.8 |
| | 高中職 | 326 | 30.4 |
| | 專科 | 139 | 13.0 |
| | 大學及以上 | 308 | 28.7 |
| 職業 | 軍公教 | 74 | 6.9 |
| | 白領 | 227 | 21.1 |
| | 勞動者 | 138 | 12.8 |
| | 自由業及專技人員 | 37 | 3.4 |
| | 企業家及雇主 | 108 | 10.0 |
| | 退休無業 | 236 | 22.0 |
| | 家管及學生 | 255 | 23.7 |
| 居住區域 | 北北基 | 287 | 26.8 |
| | 桃竹苗 | 157 | 14.6 |
| | 中彰投 | 247 | 23.0 |
| | 雲嘉南 | 175 | 16.3 |
| | 高屏 | 171 | 16.0 |
| | 宜花東 | 35 | 3.3 |

說明：本表的百分比計算已將各基本資料的「未回答」之樣本排除。



一、樣本代表性檢定及加權結果

為了瞭解 1,079 份有效樣本的代表性如何，以下分別就性別、年齡、教育程度及地區予以檢定：

表 B.2 訪問成功樣本之代表性檢定：性別（加權前）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-----|------|--------|--------|--------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 男 性 | 549 | 50.88 | 49.18 | 卡方值=1.242 p>0.05 樣本與母體一致 |
| 女 性 | 530 | 49.12 | 50.82 | |
| 合 計 | 1079 | 100.00 | 100.00 | |

表 B.3 訪問成功樣本之代表性檢定：年齡（加權前）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-----------|------|--------|--------|-----------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 18 - 29 歲 | 63 | 5.86 | 18.84 | 卡方值=321.735 p<0.05 樣本與母體不一致 |
| 30 - 39 歲 | 99 | 9.20 | 18.52 | |
| 40 - 49 歲 | 172 | 15.99 | 18.74 | |
| 50 - 59 歲 | 267 | 24.81 | 18.37 | |
| 60 歲及以上 | 475 | 44.14 | 25.52 | |
| 合 計 | 1076 | 100.00 | 100.00 | |

說明：本表的樣本人數之合計為扣除年齡未回答之樣本數。

表 B.4 訪問成功樣本之代表性檢定：教育程度（加權前）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-------|------|--------|--------|----------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 小學及以下 | 173 | 16.14 | 12.66 | 卡方值=27.897 p<0.05 樣本與母體不一致 |
| 國、初中 | 126 | 11.75 | 11.88 | |
| 高中、職 | 326 | 30.41 | 27.90 | |
| 專 科 | 139 | 12.97 | 11.93 | |
| 大學及以上 | 308 | 28.73 | 35.62 | |
| 合 計 | 1072 | 100.00 | 100.00 | |

說明：本表的樣本人數之合計為扣除教育程度未回答之樣本數。



表 B.5 訪問成功樣本之代表性檢定：地區（加權前）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-------|------|--------|--------|----------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 臺 北 市 | 107 | 9.98 | 11.41 | 卡方值=38.968 p<0.05 樣本與母體不一致 |
| 新 北 市 | 167 | 15.58 | 17.29 | |
| 桃 園 市 | 93 | 8.68 | 9.24 | |
| 臺 中 市 | 137 | 12.78 | 11.77 | |
| 臺 南 市 | 106 | 9.89 | 8.16 | |
| 高 雄 市 | 131 | 12.22 | 12.04 | |
| 基 隆 市 | 13 | 1.21 | 1.64 | |
| 新 竹 市 | 26 | 2.43 | 1.80 | |
| 嘉 義 市 | 20 | 1.87 | 1.13 | |
| 宜 蘭 縣 | 22 | 2.05 | 1.97 | |
| 新 竹 縣 | 20 | 1.87 | 2.28 | |
| 苗 栗 縣 | 18 | 1.68 | 2.36 | |
| 彰 化 縣 | 76 | 7.09 | 5.46 | |
| 南 投 縣 | 34 | 3.17 | 2.18 | |
| 雲 林 縣 | 29 | 2.71 | 2.99 | |
| 嘉 義 縣 | 20 | 1.87 | 2.26 | |
| 屏 東 縣 | 40 | 3.73 | 3.64 | |
| 臺 東 縣 | 8 | 0.75 | 0.95 | |
| 花 蓮 縣 | 5 | 0.47 | 1.42 | |
| 合 計 | 1072 | 100.00 | 100.00 | |

說明：本表的樣本人數之合計為扣除地區未回答之樣本數。

由表 B.2 至表 B.5 的樣本代表性檢定之結果顯示：本調查的成功樣本與母體在年齡、教育程度與地區方面有不一致的現象。為避免資料分析時造成推論的偏差，本調查針對每一樣本，以「多變數反覆加權（raking）」的方式進行成功樣本統計加權，亦即先調整樣本之性別結構與母體相符，然後依序調整年齡、教育程度及縣市地區等變數結構，直至調查樣本在這些變數的分布與母體一致。



經過加權處理後，顯示成功樣本在性別、年齡、教育程度以及地區的分布上，均與母體分布無差異。表 B.6 至表 B.9 為加權後的樣本代表性檢定結果，顯示加權後的樣本結構和母體並無顯著差異。此外，表 B.10 則為加權後之樣本結構。

表 B.6 訪問成功樣本之代表性檢定：性別（加權後）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-----|------|--------|--------|--------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 男 性 | 530 | 49.14 | 49.18 | 卡方值=0.001 p>0.05 樣本與母體一致 |
| 女 性 | 549 | 50.86 | 50.82 | |
| 合 計 | 1079 | 100.00 | 100.00 | |

表 B.7 訪問成功樣本之代表性檢定：年齡（加權後）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-----------|------|--------|--------|--------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 18 - 29 歲 | 200 | 18.59 | 18.84 | 卡方值=0.214 p>0.05 樣本與母體一致 |
| 30 - 39 歲 | 197 | 18.28 | 18.52 | |
| 40 - 49 歲 | 200 | 18.63 | 18.74 | |
| 50 - 59 歲 | 198 | 18.42 | 18.37 | |
| 60 歲及以上 | 281 | 26.09 | 25.52 | |
| 合 計 | 1076 | 100.00 | 100.00 | |

說明：本表的樣本人數之合計為扣除年齡未回答之樣本數。

表 B.8 訪問成功樣本之代表性檢定：教育程度（加權後）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-------|------|--------|--------|--------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 小學及以下 | 136 | 12.66 | 12.66 | 卡方值=0.000 p>0.05 樣本與母體一致 |
| 國、初中 | 127 | 11.88 | 11.88 | |
| 高中、職 | 299 | 27.89 | 27.90 | |
| 專 科 | 128 | 11.94 | 11.93 | |
| 大學及以上 | 382 | 35.63 | 35.62 | |
| 合 計 | 1071 | 100.00 | 100.00 | |

說明：本表的樣本人數之合計為扣除教育程度未回答之樣本數。



表 B.9 訪問成功樣本之代表性檢定：地區（加權後）

| | 樣 本 | | 母 體 | 檢 定 結 果 |
|-------|------|--------|--------|--------------------------------|
| | 人 數 | 百分比 | 百分比 | |
| 臺 北 市 | 122 | 11.41 | 11.41 | 卡方值=0.000 p>0.05 樣本與母體一致 |
| 新 北 市 | 186 | 17.29 | 17.29 | |
| 桃 園 市 | 99 | 9.24 | 9.24 | |
| 臺 中 市 | 126 | 11.77 | 11.77 | |
| 臺 南 市 | 88 | 8.16 | 8.16 | |
| 高 雄 市 | 129 | 12.04 | 12.04 | |
| 基 隆 市 | 18 | 1.64 | 1.64 | |
| 新 竹 市 | 19 | 1.80 | 1.80 | |
| 嘉 義 市 | 12 | 1.13 | 1.13 | |
| 宜 蘭 縣 | 21 | 1.97 | 1.97 | |
| 新 竹 縣 | 24 | 2.28 | 2.28 | |
| 苗 栗 縣 | 25 | 2.36 | 2.36 | |
| 彰 化 縣 | 59 | 5.45 | 5.46 | |
| 南 投 縣 | 23 | 2.18 | 2.18 | |
| 雲 林 縣 | 32 | 2.99 | 2.99 | |
| 嘉 義 縣 | 24 | 2.26 | 2.26 | |
| 屏 東 縣 | 39 | 3.64 | 3.64 | |
| 臺 東 縣 | 10 | 0.95 | 0.95 | |
| 花 蓮 縣 | 15 | 1.42 | 1.42 | |
| 合 計 | 1073 | 100.00 | 100.00 | |

說明：本表的樣本人數之合計為扣除地區未回答之樣本數。



表 B.10 樣本結構表 (加權後)

| | | 個數 | 百分比 |
|------|----------|-----|------|
| 性別 | 男性 | 530 | 49.1 |
| | 女性 | 549 | 50.9 |
| 年齡 | 18-29 歲 | 200 | 18.6 |
| | 30-39 歲 | 197 | 18.3 |
| | 40-49 歲 | 200 | 18.6 |
| | 50-59 歲 | 198 | 18.4 |
| | 60 歲及以上 | 281 | 26.1 |
| 教育程度 | 小學及以下 | 136 | 12.7 |
| | 國初中 | 127 | 11.9 |
| | 高中職 | 299 | 27.9 |
| | 專科 | 128 | 11.9 |
| | 大學及以上 | 382 | 35.6 |
| 職業 | 軍公教 | 77 | 7.2 |
| | 白領 | 297 | 27.7 |
| | 勞動者 | 139 | 13.0 |
| | 自由業及專技人員 | 57 | 5.3 |
| | 企業家及雇主 | 94 | 8.7 |
| | 退休無業 | 157 | 14.6 |
| | 家管及學生 | 252 | 23.5 |
| 居住區域 | 北北基 | 326 | 30.3 |
| | 桃竹苗 | 168 | 15.7 |
| | 中彰投 | 208 | 19.4 |
| | 雲嘉南 | 156 | 14.5 |
| | 高屏 | 168 | 15.7 |
| | 宜花東 | 47 | 4.3 |

說明：本表的百分比計算已將各基本資料的「未回答」之樣本排除。



二、分析方法及統計資料之說明

本調查所使用的統計電腦軟體為「SPSS 統計分析軟體」(Statistical Package for the Social Science)。針對本次調查主題，各題目的類型、特性、代表意義而定，適切採取下列的統計分析方法：

(一) 次數分配分析 (Frequency Analysis)

用以瞭解受訪樣本之基本特性、認知、評價、滿意狀況之分配狀況，主要功能為針對分類性變數進行整體分析之用。例如：各題項及基本資料之分析。

計算次數百分比的公式為： $(x/y)*100$ ， x 代表某問項意見相同之次數， y 代表總次數，透過計算各項意見表達態度或意見佔全體的百分比，可以觀察各因素分布情形及重要性。使用百分比的時機有二，說明相同子群在母體所占比率，如趨勢比較時，觀察項目增加、減少程度或幅度。

$$\text{proportion (p)}=f/n$$

$$\text{percentage(\%)}=(f/n)\times 100=p\times 100$$

f =次數(frequency)，在某一類別中之數目或件數

n =所有類別或項目中之數目的總和

(二) 卡方考驗分析 (Chi-square Test Analysis)

針對各題項與受訪樣本之基本資料所進行的統計方法。藉由兩個變項間次數的交叉列聯表，來檢視受訪者基本背景變項與各題項間是否存在顯著的差異性。若交叉表的卡方機率值小於顯著水準(0.05)時，才認定兩變數間並非獨立。卡方檢定統計量公式如下：



$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}} \sim \chi^2(r-1)(c-1)$$

o_{ij} = 交叉表中第 i 列與第 j 行的觀察次數

e_{ij} = 在獨立性假設之下，交叉表中第 i 列與第 j 行的期望次數

χ_n^2 表示自由度為 n 的卡方分配

在獨立性假設成立的情況下， e_{ij} 個估計值為：

$$e_{ij} = \text{第 } i \text{ 列合計} \times \text{第 } j \text{ 行合計} / \text{樣本合計數}$$

此外，由於本次調查結果採用加權處理之方式，「個數」(人數)方面計算小數點後一位，並四捨五入至整數位；「百分比」計算方式為計算至小數點後兩位，並四捨五入至小數點後一位。故將各個數(人數)相加後之總和，可能出現不等於合計總數之情形，各百分比相加亦可能不等於 100%，此乃因加權後採用四捨五入處理所致。報告本文及附錄內容之各圖表計算方式皆同，呈現方式亦相同。



附錄三 各題百分比配布表

| |
|---|
| 訪問日期：108 年 3 月 28 日～3 月 31 日 |
| 有效樣本：1,079 人 |
| 抽樣誤差：在 95% 的信心水準下，約±2.98 個百分點 |
| 訪問地區：臺灣本島地區 |
| 訪問對象：年滿 18 歲以上之民眾 |
| 抽樣架構：臺灣地區住宅電話簿（尾數 2 位隨機） |
| 加權處理：調查結果已對受訪者性別、年齡、教育程度及地區進行樣本代表性檢定後加權處理 |

表C.1（第1題）

| 請問您過去一年內，有沒有在高速公路上開車或搭車的經驗？ | | | | |
|-----------------------------|-------|---------------|-------|--------|
| 有駕駛經驗 | 有乘客經驗 | 駕駛與乘客 經驗皆有 | 沒有 | 合計 |
| 26.7% | 32.2% | 24.0% | 17.1% | 100.0% |
| 82.9% | | | | |

表C.2（第2-1題）

| 以最近一年的「平常日」（不包含國定假日及例假日）來看，請問您平均使用國道高速公路次數？【n=895】 | | | | | |
|--|----------|----------|--------------|-----------|--------|
| 每週 4 次 (含) 以上 | 每週 1-3 次 | 每月 1-4 次 | 少於 每月 1 次 | 無明確 反應 | 合計 |
| 11.9% | 21.6% | 29.6% | 36.3% | 0.6% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第1題回答過去一年內「有」在高速公路上開車或搭車的經驗之受訪者，故有效回答人數為895人。



表C.3 (第2-2題)

| 請問您「平常日」(不包含國定假日及例假日)通常由匝道開上國道高速公路的時段，是在尖峰還是離峰時段？【n=895】 | | | | |
|--|-------|-------|-------|--------|
| 尖峰時段 | 離峰時段 | 兩者皆有 | 無明確反應 | 合計 |
| 21.3% | 47.2% | 21.9% | 9.5% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第1題回答過去一年內「有」在高速公路上開車或搭車的經驗之受訪者，故有效回答人數為895人。

表C.4 (第3-1題)

| 以最近一年的「假日」(包含國定假日及例假日)來看，請問您平均使用國道高速公路次數？【n=895】 | | | | | |
|--|--------|-------|------------|-----------|--------|
| 每月4次 (含)以上 | 每月2-3次 | 每月1次 | 少於 每月1次 | 無明確 反應 | 合計 |
| 16.8% | 22.6% | 21.2% | 38.0% | 1.4% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第1題回答過去一年內「有」在高速公路上開車或搭車的經驗之受訪者，故有效回答人數為895人。

表C.5 (第3-2題)

| 請問您「假日」(包含國定假日及例假日)通常由匝道開上國道高速公路的時段，是在尖峰還是離峰時段？【n=895】 | | | | |
|--|-------|-------|-------|--------|
| 尖峰時段 | 離峰時段 | 兩者皆有 | 無明確反應 | 合計 |
| 25.8% | 45.5% | 22.4% | 6.3% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第1題回答過去一年內「有」在高速公路上開車或搭車的經驗之受訪者，故有效回答人數為895人。

表C.6

| 過去一年國道使用之頻率【第2-1題及第3-1題合併歸類之新變數】 | | | | | |
|----------------------------------|-------------|-------------|---------------------|-----------|--------|
| 國道 高度使用者 | 國道 中度使用者 | 國道 低度使用者 | 過去一年 無國道使用 經驗 | 無明確 反應 | 合計 |
| 27.8% | 28.1% | 27.0% | 17.1% | 0.1% | 100.0% |



表C.7

| 通常由匝道開上國道高速公路的時段【第 2-2 題及第 3-2 題合併歸類之新變數】【n=895】 | | | | |
|--|-------|-------|-------|--------|
| 尖峰時段 | 離峰時段 | 兩者皆有 | 無明確反應 | 合計 |
| 14.1% | 35.5% | 48.4% | 1.9% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第1題回答過去一年內「有」在高速公路上開車或搭車的經驗之受訪者，故有效回答人數為895人。

表C.8 (第4題)

| 立法院已經三讀通過，修正「道路交通管理處罰條例」。其中，除非有特別管制，否則，排氣量超過 550c.c.(含)以上之大型重型機車，也就是紅底白字車牌的重型機車，得比照小型汽車行駛交通部公告開放的高速公路。請問您知不知道這件事？ | | |
|---|-------|--------|
| 知道 | 不知道 | 合計 |
| 30.6% | 69.4% | 100.0% |

表C.9 (第5題)

| 針對「是不是要開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」的問題，有人認為應該「全面開放」，有人認為應該「有條件開放」，有人認為「不應該開放」，請問您比較贊成哪一種看法？ | | | | |
|--|-------------|-----------|-----------|--------|
| 贊成 全面開放 | 贊成 有條件開放 | 不贊成 開放 | 無明確 反應 | 合計 |
| 6.6% | 23.9% | 64.0% | 5.5% | 100.0% |

表C.10 (第6題)

| 就開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路的時段來說，目前有三種可能的方式：(1)只有在平日週一至週五可以行駛；(2)只有假日特定時段可以行駛；(3)不限平日與假日都可以開放。請問您比較贊成哪一種方式？【n=258】 | | | | |
|--|--------------|------------------|-------|--------|
| 贊成僅平日 週一至週五 可行駛 | 贊成僅假日 可行駛 | 應不限平日與 假日皆可行駛 | 無明確反應 | 合計 |
| 35.3% | 33.4% | 28.4% | 2.9% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第5題回答「贊成有條件開放」之受訪者，故有效回答人數為258人。



表C.11

| 「贊成僅平日週一至週五可行駛」的受訪者所回答之開放時段【n=91】 | | |
|-----------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 12-15 | 4 | 3.9% |
| 09-11,14-17 | 3 | 3.5% |
| 08-12 | 3 | 3.1% |
| 10-17 | 2 | 2.2% |
| 10-16 | 1 | 1.4% |
| 10-15 | 1 | 1.3% |
| 12-17 | 1 | 1.2% |
| 09-17 | 1 | 1.2% |
| 08-16 | 1 | 1.1% |
| 06-10 | 1 | 1.0% |
| 07-08 | 1 | 0.9% |
| 08-17 | 1 | 0.8% |
| 05-17 | 1 | 0.8% |
| 07-09,16-18 | 1 | 0.8% |
| 08-12,14-18 | 1 | 0.8% |
| 10-14 | 1 | 0.8% |
| 07-17 | 1 | 0.7% |
| 08-11,13-17 | 1 | 0.7% |
| 10-12,14-16,19-22 | 1 | 0.6% |
| 08-10,14-15 | 0 | 0.5% |
| 07-10,15-17 | 0 | 0.4% |
| 08-12,13-17 | 0 | 0.4% |
| 05-08 | 0 | 0.4% |
| 08-20 | 0 | 0.4% |
| 09-15 | 0 | 0.3% |
| 06-19 | 0 | 0.3% |
| 全日時段 | 10 | 10.8% |
| 尖峰時段 | 6 | 6.1% |
| 離峰時段 | 33 | 35.7% |
| 無明確反應 | 16 | 17.9% |
| 總和 | 91 | 100.0% |

說明：1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅平日週一至週五可行駛」之受訪者，故有效回答人數為91人。
2.回答人數為0者，是加權後所產生之效果。



表C.12

| 「贊成僅平日週一至週五可行駛」—各時段之回答次數【n=91】 | | |
|--------------------------------|------|---------|
| 時段別 | 回答次數 | 百分比 |
| 0000-0100 | 42 | 46.5% |
| 0100-0200 | 42 | 46.5% |
| 0200-0300 | 42 | 46.5% |
| 0300-0400 | 42 | 46.5% |
| 0400-0500 | 42 | 46.5% |
| 0500-0600 | 43 | 47.7% |
| 0600-0700 | 45 | 49.4% |
| 0700-0800 | 20 | 22.5% |
| 0800-0900 | 26 | 28.6% |
| 0900-1000 | 57 | 62.5% |
| 1000-1100 | 34 | 37.2% |
| 1100-1200 | 30 | 33.1% |
| 1200-1300 | 57 | 63.1% |
| 1300-1400 | 58 | 64.2% |
| 1400-1500 | 36 | 39.0% |
| 1500-1600 | 30 | 33.4% |
| 1600-1700 | 28 | 31.0% |
| 1700-1800 | 17 | 19.1% |
| 1800-1900 | 16 | 17.5% |
| 1900-2000 | 43 | 47.4% |
| 2000-2100 | 43 | 47.1% |
| 2100-2200 | 43 | 47.1% |
| 2200-2300 | 42 | 46.5% |
| 2300-2400 | 42 | 46.5% |
| 無明確反應 | 16 | 17.9% |
| 總和 | 941 | 1033.0% |

- 說明：
- 1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅平日週一至週五可行駛」之受訪者，故有效回答人數為91人。
 - 2.本題是將受訪者的回答內容，依24小時的各時段予以計次。因為每一個受訪者回答的時段不只一個，故各時段的回答次數合計為941次，會超過有效回答人數91人。
 - 3.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。



表C.13

| 「贊成僅假日可行駛」的受訪者所回答之開放時段【n=86】 | | |
|------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 07-09 | 5 | 5.8% |
| 09-11,14-17 | 4 | 4.2% |
| 06-12 | 4 | 4.2% |
| 19-07 | 3 | 3.4% |
| 11-14 | 3 | 3.4% |
| 06-08 | 2 | 2.7% |
| 07-17 | 2 | 2.6% |
| 08-10 | 2 | 2.4% |
| 04-08,14-17 | 2 | 2.2% |
| 21-09 | 2 | 2.2% |
| 08-17 | 1 | 1.6% |
| 19-00 | 1 | 1.1% |
| 09-13 | 1 | 1.0% |
| 00-12 | 0 | 0.4% |
| 13-22 | 0 | 0.4% |
| 全日時段 | 8 | 9.6% |
| 離峰時段 | 29 | 33.2% |
| 無明確反應 | 17 | 19.8% |
| 總和 | 86 | 100.0% |

說明：1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅假日可行駛」之受訪者，故有效回答人數為86人。

2.回答人數為0者，是加權後所產生之效果。



表C.14

| 「贊成僅假日可行駛」—各時段之回答次數【n=86】 | | |
|---------------------------|------|--------|
| 時段別 | 回答次數 | 百分比 |
| 0000-0100 | 42 | 48.9% |
| 0100-0200 | 42 | 48.9% |
| 0200-0300 | 42 | 48.9% |
| 0300-0400 | 42 | 48.9% |
| 0400-0500 | 44 | 51.1% |
| 0500-0600 | 44 | 51.1% |
| 0600-0700 | 50 | 57.9% |
| 0700-0800 | 26 | 29.6% |
| 0800-0900 | 25 | 28.7% |
| 0900-1000 | 51 | 59.1% |
| 1000-1100 | 20 | 23.5% |
| 1100-1200 | 20 | 22.8% |
| 1200-1300 | 44 | 51.4% |
| 1300-1400 | 44 | 50.8% |
| 1400-1500 | 18 | 20.5% |
| 1500-1600 | 18 | 20.5% |
| 1600-1700 | 18 | 20.5% |
| 1700-1800 | 9 | 10.0% |
| 1800-1900 | 12 | 13.4% |
| 1900-2000 | 41 | 47.7% |
| 2000-2100 | 41 | 47.7% |
| 2100-2200 | 43 | 49.8% |
| 2200-2300 | 43 | 49.5% |
| 2300-2400 | 43 | 49.5% |
| 無明確反應 | 17 | 19.8% |
| 合計 | 837 | 970.3% |

- 說明：
- 1.本題只詢問在第6題回答「贊成僅假日可行駛」之受訪者，故有效回答人數為86人。
 - 2.本題是將受訪者的回答內容，依24小時的各時段予以計次。因為每一個受訪者回答的時段不只一個，故各時段的回答次數合計為837次，會超過有效回答人數86人。
 - 3.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。



表C.15

| 「應不限平日與假日皆可行駛」的受訪者所回答之原因【n=73】 | | |
|--------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 既然開放就不該限制 | 32 | 43.7% |
| 稅賦較高不該受限 | 1 | 1.8% |
| 有完整配套措施即可開放 | 6 | 7.8% |
| 無明確反應 | 34 | 46.7% |
| 合計 | 73 | 100.0% |

說明：1.本題只詢問在第6題回答「應不限平日與假日皆可行駛」之受訪者，故有效回答人數為73人。

表C.16（第7題）

| 就開放的路段來說，請問您贊不贊成只在車流量較小的路段，開放 550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路？【n=258】 | | | |
|---|-----------------|-------|--------|
| 贊成 「限定路段行駛」 | 不贊成 「限定路段行駛」 | 無明確反應 | 合計 |
| 79.7% | 16.3% | 4.0% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第5題回答「贊成有條件開放」之受訪者，故有效回答人數為258人。



表C.17 (第7-1題)

| 就橫向(東西向)國道來看,請問您贊成開放哪些路段?【複選題】【n=206】 | | |
|---------------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 開放行駛國 2 橫向國道(桃園中正機場端—鶯歌系統) | 53 | 25.7% |
| 開放行駛國 4 橫向國道(臺中清水端—臺中豐原端) | 72 | 35.2% |
| 開放行駛國 6 橫向國道(臺中霧峰系統—南投埔里端) | 75 | 36.5% |
| 開放行駛國 8 橫向國道(臺南端—臺南新化端) | 65 | 31.8% |
| 開放行駛國 10 橫向國道(高雄左營端—高雄旗山端) | 68 | 33.0% |
| 不贊成開放橫向國道 | 5 | 2.4% |
| 無明確反應 | 93 | 45.1% |
| 合計 | 431 | 209.6% |

- 說明： 1.本題只詢問在第7題回答「贊成『限定路段行駛』」之受訪者，故有效回答人數為206人。
 2.因為每一個受訪者回答的路段不只一個，故各路段的回答次數合計為431次，會超過有效回答人數206人。
 3.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。

表C.18 (第7-2題)

| 就南北向國道來看,請問您贊成開放哪些路段?【複選題】【n=206】 | | |
|-----------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 開放行駛國 1 北部車流量較低之部分路段 | 39 | 18.9% |
| 開放行駛國 1 中部車流量較低之部分路段 | 45 | 22.0% |
| 開放行駛國 1 南部車流量較低之部分路段 | 46 | 22.5% |
| 開放行駛國 3 北部車流量較低之部分路段 | 51 | 24.7% |
| 開放行駛國 3 中部車流量較低之部分路段 | 61 | 29.7% |
| 開放行駛國 3 南部車流量較低之部分路段 | 65 | 31.4% |
| 開放行駛國 5 南港-頭城車流量較低之部分路段 | 40 | 19.6% |
| 開放行駛國 5 頭城-蘇澳車流量較低之部分路段 | 54 | 26.2% |
| 不贊成開放南北向國道 | 21 | 10.4% |
| 無明確反應 | 82 | 39.9% |
| 合計 | 505 | 245.3% |

- 說明： 1.本題只詢問在第7題回答「贊成『限定路段行駛』」之受訪者，故有效回答人數為206人。
 2.因為每一個受訪者回答的路段不只一個，故各路段的回答次數合計為505次，會超過有效回答人數206人。
 3.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以百分比的加總會超過100%。



表C.19 (第8題)

| | | | |
|--|-------|-------|--------|
| 請問您過去一年在開車、騎車或搭車的時候，有沒有和 550c.c.以上大型重型機車（紅底白字車牌）共同使用道路的經驗？ | | | |
| 有 | 沒有 | 無明確反應 | 合計 |
| 72.6% | 26.3% | 1.1% | 100.0% |

表C.20 (第9題)

| | | | | | |
|--|-----------|--------|-------|-------|--------|
| 請問您當時是在「國3甲」、「快速道路（快速公路）」或是在「一般道路」上遇到的？【n=783】 | | | | | |
| 國3甲 | 其他快速公(道)路 | 一般平面道路 | 都有 | 無明確反應 | 合計 |
| 5.2% | 31.3% | 38.1% | 23.6% | 1.8% | 100.0% |

說明：本題只詢問在第10題回答「有」和大型重型機車共同使用道路的經驗之受訪者，故有效回答人數為783人。

表C.21 (第10題)

| | | | |
|---|-------|-------|--------|
| 有人認為，「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會增加 550c.c.以下的其他機車誤闖高速公路的情形」。請問您同不同意這個看法？ | | | |
| 同意 | 不同意 | 無明確反應 | 合計 |
| 57.1% | 36.4% | 6.4% | 100.0% |

表C.22 (第11題)

| | | | |
|---|------|-------|--------|
| 有人認為，「開放 550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會因為汽、機車混流，讓路況變複雜，可能導致安全上的疑慮」。請問您同不同意這個看法？ | | | |
| 同意 | 不同意 | 無明確反應 | 合計 |
| 87.4% | 9.9% | 2.6% | 100.0% |



表C.23 (第11-1題)

| 前面所提到的安全疑慮，請問您同意的原因是什麼？【n=985】 | | |
|---|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 車身穩定較差，輕微碰撞即有可能導致失控。 | 19 | 2.0% |
| 易受天候影響，如天雨、強風、路面積水等。 | 2 | 0.2% |
| 車型較小，變換車道時不易被查覺，易造成交通事故。 | 115 | 12.1% |
| 駕駛戴安全帽，視線易受影響，如遇下雨，更容易模糊視線。 | 3 | 0.3% |
| 機車是肉包鐵，保護措施較差，一旦事故，嚴重性也較高。 | 35 | 3.8% |
| 騎士不遵守交通規則任意超車及鑽縫隙，易發生危險，且會造成汽車駕駛員不安或失常。 | 444 | 47.0% |
| 機車及騎士在發生事故時，容易波及其他車道，將是另一個事故的開始 | 21 | 2.3% |
| 各車種與大型重機與間尚未能和平相處，汽車駕駛易將大型重機視為一般機車 | 8 | 0.9% |
| 會產生汽車與機車爭道的情形。 | 111 | 11.7% |
| 會把高速公司當成賽車場/易發生超速及飆車行為。 | 54 | 5.8% |
| 沒有專屬的車道。 | 27 | 2.8% |
| 重機晚間行駛國道會因視線及長途駕駛產生高度危險。 | 2 | 0.2% |
| 易發生沒有保持安全車距的情形。 | 14 | 1.5% |
| 重型機車易發生併排行駛情形。 | 1 | 0.1% |
| 易產生挑釁的行為。 | 2 | 0.2% |
| 無明確反應 | 86 | 9.1% |
| 合計 | 943 | 100.0% |

說明：1.本題只詢問在第11題回答「同意」之受訪者，故有效回答人數為943人。

表C.24 (第11-2題)

| 前面所提到的安全疑慮，請問您不同意的原因是什麼？【n=63】 | | |
|--------------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答次數 | 百分比 |
| 重機駕駛可自己承擔風險 | 23 | 21.5% |
| 大型重機考照較嚴，騎士技術經驗較好 | 2 | 2.1% |
| 目前汽機車駕駛人水準較佳，不致發生危險 | 42 | 39.5% |
| 目前國人已習慣大型重型機車，沒有安全顧慮 | 6 | 6.0% |
| 大型重機設備性能較佳，安全性較高 | 8 | 7.7% |
| 離峰時間上國道就不會危險 | 1 | 0.6% |
| 無明確反應 | 24 | 22.6% |
| 合計 | 107 | 100.0% |

說明：本題只詢問在第11題回答「不同意」之受訪者，故有效回答人數為107人。



表C.25 (第12題)

| | | | | |
|---|-------|-------|-------|--------|
| 交通部已請公路總局依修訂完成之大型重機駕訓班學科教材、大型重機騎士精神宣導影片、駕駛人手冊等素材，持續強化監理考照及違規回訓制度與駕駛訓練，從源頭改善，以確保各車種用路人之行車安全。有人認為，「目前國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣，已經足以開放 550c.c. 以上大型重型機車行駛高速公路」，請問您同不同意這個看法？ | | | | |
| 同意 | 部分同意 | 不同意 | 無明確反應 | 合計 |
| 21.5% | 15.6% | 51.5% | 11.4% | 100.0% |

表C.26 (第13題)

| | | | | | | |
|----------|---------|---------|---------|---------|------|--------|
| 請問您大約幾歲？ | | | | | | |
| 18-29 歲 | 30-39 歲 | 40-49 歲 | 50-59 歲 | 60 歲及以上 | 未回答 | 合計 |
| 18.5% | 18.2% | 18.6% | 18.4% | 26.0% | 0.3% | 100.0% |

表C.27 (第14題)

| | | | | | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|------|--------|
| 請問您的教育程度是？【已歸併為 5 分類】 | | | | | | |
| 小學及以下 | 國初中 | 高中職 | 專科 | 大學及以上 | 未回答 | 合計 |
| 12.6% | 11.8% | 27.7% | 11.9% | 35.4% | 0.7% | 100.0% |

表C.28 (第15題)

| | | | | | | | | |
|-------------------------|-------|-------|----------|--------|-------|-------|------|--------|
| 請問目前您從事什麼工作？【已歸併為 7 分類】 | | | | | | | | |
| 軍公教 | 白領 | 勞動者 | 自由業及專技人員 | 企業家及雇主 | 退休無業 | 家管及學生 | 未回答 | 合計 |
| 7.1% | 27.5% | 12.9% | 5.3% | 8.7% | 14.5% | 23.3% | 0.6% | 100.0% |



表C.29 (第16題)

| 請問您目前住在哪一個縣市？ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-------|------|------|------|------|--------|--------|
| 臺北市 | 新北市 | 基隆市 | 桃園市 | 新竹市 | 新竹縣 | 苗栗縣 | 臺中市 | 彰化縣 | 南投縣 | 臺南市 | 嘉義市 | 雲林縣 | 嘉義縣 | 高雄市 | 屏東縣 | 宜蘭縣 | 臺東縣 | 花蓮縣 | 拒答 | 合計 |
| 11.3% | 17.2% | 1.6% | 9.2% | 1.8% | 2.3% | 2.3% | 11.7% | 5.4% | 2.2% | 8.1% | 1.1% | 3.0% | 2.3% | 12.0% | 3.6% | 2.0% | 0.9% | 1.4% | 0.5% | 100.0% |
| 北北基 | | | 桃竹苗 | | | | 中彰投 | | | 雲嘉南 | | | 高屏 | | 宜花東 | | | 拒答 | 合計 | |
| 30.2% | | | 15.6% | | | | 19.3% | | | 14.5% | | | 15.6% | | 4.3% | | | 0.5% | 100.0% | |

表C.30 (第17題)

| 請問您目前有哪幾種汽機車的駕照？【複選題】 | | | | | | |
|-----------------------|---------------|----------|------------|------------|------|--------|
| 沒有駕照 | 普通輕型或普通重型機車駕照 | 大型重型機車駕照 | 小型車普通或職業駕照 | 大型車普通或職業駕照 | 未回答 | 合計 |
| 10.8% | 79.3% | 4.4% | 68.2% | 4.3% | 0.6% | 167.6% |
| 沒有駕照 | 有駕照 | | | | 未回答 | 合計 |
| 10.8% | 88.6% | | | | 0.6% | 100.0% |

說明：1.因為每一個受訪者回答的駕照不只一種，故回答次數合計為1,808次，會超過有效回答人數1,079人。

2.本題在百分比的計算方面，是以回答人數為計算的分母，所以分項百分比的加總會超過100%。



表C.31 (第18題)

| 請問您目前最主要駕駛的是哪一種汽機車？ | | |
|---------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 小客車 | 302 | 31.4% |
| 小貨車 | 15 | 1.5% |
| 大客車 | 2 | 0.2% |
| 大貨車 | 9 | 0.9% |
| 聯結車 | 4 | 0.4% |
| 251~549 c.c.大型重型機車 | 8 | 0.9% |
| 51~250 c.c.普通重型機車 | 556 | 57.7% |
| 50 c.c.以下輕型機車 | 12 | 1.2% |
| 都沒有 | 47 | 4.9% |
| 未回答 | 9 | 0.9% |
| 合計 | 963 | 100.0% |

說明：本題只詢問在第17題回答「有駕照」之受訪者，故有效回答人數為963人。

表C.32 (第19題)

| 請問您目前最主要是搭乘哪一個車種？【n=163】 | | |
|--------------------------|------|--------|
| 回答內容 | 回答人數 | 百分比 |
| 小客車 | 31 | 19.0% |
| 小貨車 | 2 | 1.2% |
| 大客車 | 32 | 19.5% |
| 51~250 c.c.普通重型機車 | 14 | 8.5% |
| 50 c.c.以下輕型機車 | 2 | 1.5% |
| 捷運、高鐵、火車之大眾運具 | 65 | 39.9% |
| 都沒有 | 14 | 8.3% |
| 未回答 | 3 | 2.1% |
| 總和 | 163 | 100.0% |

說明：本題只詢問在第18題回答「沒有駕照」及「都沒有」之受訪者，故有效回答人數為163人。



表 C.33 (第 20 題)

| 性別 | | |
|-------|-------|--------|
| 男性 | 女性 | 合計 |
| 49.1% | 50.9% | 100.0% |





附錄四 交叉分析表

表D.1

| | 請問您過去一年內，有沒有在高速公路上開車或搭車的經驗？ | | | |
|---------------------|-----------------------------|-------------|-------------|--------------|
| | 有(%) | 沒有(%) | 樣本數 | 結構百分比(%) |
| 全體 | 82.9 | 17.1 | 1079 | 100.0 |
| 性別* | | | | |
| 男性 | 85.5 | 14.5 | 530 | 49.1 |
| 女性 | 80.5 | 19.5 | 549 | 50.9 |
| 年齡*** | | | | |
| 18-29 歲 | 82.4 | 17.6 | 200 | 18.6 |
| 30-39 歲 | 93.0 | 7.0 | 197 | 18.3 |
| 40-49 歲 | 86.6 | 13.4 | 200 | 18.6 |
| 50-59 歲 | 87.1 | 12.9 | 198 | 18.4 |
| 60 歲及以上 | 70.5 | 29.5 | 281 | 26.1 |
| 教育程度*** | | | | |
| 小學及以下 | 60.1 | 39.9 | 136 | 12.7 |
| 國初中 | 77.6 | 22.4 | 127 | 11.9 |
| 高中職 | 83.6 | 16.4 | 299 | 27.9 |
| 專科 | 90.3 | 9.7 | 128 | 11.9 |
| 大學及以上 | 89.6 | 10.4 | 382 | 35.6 |
| 職業*** | | | | |
| 軍公教 | 92.9 | 7.1 | 77 | 7.2 |
| 白領 | 90.0 | 10.0 | 297 | 27.7 |
| 勞動者 | 81.4 | 18.6 | 139 | 13.0 |
| 自由業及專技人員 | 87.8 | 12.2 | 57 | 5.3 |
| 企業家及僱主 | 94.2 | 5.8 | 94 | 8.7 |
| 退休無業 | 70.9 | 29.1 | 157 | 14.6 |
| 家管及學生 | 74.2 | 25.8 | 252 | 23.5 |
| 居住區域*** | | | | |
| 北北基 | 88.7 | 11.3 | 326 | 30.3 |
| 桃竹苗 | 83.5 | 16.5 | 168 | 15.7 |
| 中彰投 | 83.4 | 16.6 | 208 | 19.4 |
| 雲嘉南 | 78.1 | 21.9 | 156 | 14.5 |
| 高屏 | 81.5 | 18.5 | 168 | 15.7 |
| 宜花東 | 60.9 | 39.1 | 47 | 4.3 |
| 與重機共用道路經驗*** | | | | |
| 有 | 91.6 | 8.4 | 783 | 73.4 |
| 沒有 | 59.5 | 40.5 | 284 | 26.6 |
| 有無駕照*** | | | | |
| 有駕照 | 86.5 | 13.5 | 956 | 89.2 |
| 沒有駕照 | 52.9 | 47.1 | 116 | 10.8 |
| 擁有駕照類型 | | | | |
| 沒有駕照 | 52.9 | 47.1 | 116 | 10.8 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 86.0 | 14.0 | 856 | 79.8 |
| 大型重型機車駕照 | 94.8 | 5.2 | 47 | 4.4 |
| 小型車普通或職業駕照 | 89.9 | 10.1 | 736 | 68.7 |
| 大型車普通或職業駕照 | 95.3 | 4.7 | 46 | 4.3 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示 p -value < 0.05 、「**」表示 < 0.01 、「***」表示 < 0.001 ；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型，故此變數不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以■色塊標示) 或小於-1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.2

| | 以最近一年的「平常日」(不含國定假日及例假日)來看,請問您平均使用國道高速公路次數?【n=895】 | | | | | 樣本數 | 結構百分比 (%) |
|---------------------|---|-------------|-------------|-------------|------------|------------|--------------|
| | 每週4次(含)以上 (%) | 每週1-3次 (%) | 每月1-4次 (%) | 少於每月1次 (%) | 無明確反應 (%) | | |
| 全體 | 11.9 | 21.6 | 29.6 | 36.3 | 0.6 | 895 | 100.0 |
| 性別*** | | | | | | | |
| 男性 | 13.5 | 24.6 | 33.0 | 28.2 | 0.7 | 453 | 50.6 |
| 女性 | 10.2 | 18.6 | 26.2 | 44.5 | 0.5 | 442 | 49.4 |
| 年齡*** | | | | | | | |
| 18-29 歲 | 9.7 | 16.4 | 39.3 | 34.6 | 0.0 | 165 | 18.5 |
| 30-39 歲 | 12.0 | 31.3 | 28.4 | 28.4 | 0.0 | 183 | 20.5 |
| 40-49 歲 | 18.7 | 24.3 | 25.0 | 29.8 | 2.1 | 174 | 19.5 |
| 50-59 歲 | 13.7 | 21.1 | 29.8 | 35.1 | 0.4 | 173 | 19.4 |
| 60 歲及以上 | 6.2 | 15.2 | 27.0 | 51.2 | 0.4 | 198 | 22.2 |
| 教育程度*** | | | | | | | |
| 小學及以下 | 6.2 | 5.5 | 27.2 | 61.1 | 0.0 | 82 | 9.2 |
| 國初中 | 5.7 | 13.0 | 25.7 | 54.7 | 0.8 | 99 | 11.1 |
| 高中職 | 11.6 | 22.2 | 29.7 | 35.9 | 0.6 | 250 | 28.2 |
| 專科 | 20.0 | 25.5 | 26.4 | 27.1 | 1.0 | 116 | 13.0 |
| 大學及以上 | 12.8 | 26.6 | 32.7 | 27.5 | 0.5 | 342 | 38.5 |
| 職業*** | | | | | | | |
| 軍公教 | 25.9 | 18.2 | 30.8 | 25.1 | 0.0 | 72 | 8.1 |
| 白領 | 13.5 | 23.9 | 30.0 | 31.3 | 1.3 | 267 | 30.1 |
| 勞動者 | 16.4 | 15.3 | 26.2 | 41.3 | 0.8 | 113 | 12.7 |
| 自由業及專技人員 | 8.3 | 23.2 | 23.9 | 44.6 | 0.0 | 50 | 5.7 |
| 企業家及僱主 | 21.3 | 27.7 | 29.9 | 21.1 | 0.0 | 88 | 9.9 |
| 退休無業 | 1.9 | 19.4 | 35.9 | 42.1 | 0.7 | 111 | 12.5 |
| 家管及學生 | 4.2 | 21.8 | 29.1 | 45.0 | 0.0 | 187 | 21.0 |
| 居住區域 | | | | | | | |
| 北北基 | 10.1 | 24.1 | 27.9 | 37.4 | 0.4 | 289 | 32.4 |
| 桃竹苗 | 18.0 | 26.7 | 24.1 | 30.6 | 0.6 | 141 | 15.8 |
| 中彰投 | 12.1 | 18.6 | 33.1 | 35.8 | 0.4 | 174 | 19.5 |
| 雲嘉南 | 5.5 | 15.4 | 36.9 | 40.8 | 1.4 | 122 | 13.7 |
| 高屏 | 15.7 | 20.3 | 29.5 | 34.6 | 0.0 | 137 | 15.4 |
| 宜花東 | 7.1 | 24.0 | 26.7 | 39.5 | 2.8 | 28 | 3.2 |
| 與重機共用道路經驗*** | | | | | | | |
| 有 | 13.6 | 23.8 | 32.3 | 29.8 | 0.5 | 718 | 81.0 |
| 沒有 | 5.1 | 13.7 | 19.7 | 60.4 | 1.0 | 169 | 19.0 |
| 有無駕照*** | | | | | | | |
| 有駕照 | 12.6 | 22.4 | 30.8 | 33.6 | 0.6 | 826 | 93.1 |
| 沒有駕照 | 3.4 | 14.0 | 17.4 | 65.2 | 0.0 | 61 | 6.9 |
| 擁有駕照類型 | | | | | | | |
| 沒有駕照 | 3.4 | 14.0 | 17.4 | 65.2 | 0.0 | 61 | 6.9 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 13.0 | 20.1 | 30.9 | 35.3 | 0.7 | 736 | 82.9 |
| 大型重型機車駕照 | 12.2 | 33.0 | 31.1 | 23.7 | 0.0 | 45 | 5.0 |
| 小型車普通或職業駕照 | 15.2 | 24.7 | 31.9 | 27.4 | 0.8 | 662 | 74.6 |
| 大型車普通或職業駕照 | 19.2 | 44.6 | 22.2 | 14.0 | 0.0 | 44 | 4.9 |

- 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予以進行卡方檢定。
- 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以■色塊標示) 或小於-1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.3

| | 以最近一年的「假日」(包含國定假日及例假日)來看,請問您平均使用國道高速公路次數?【n=895】 | | | | | | |
|---------------------|--|---------------|-------------|-------------------|------------------|------------|------------------|
| | 每月4次 (含)以上 (%) | 每月2-3次 (%) | 每月1次 (%) | 少於 每月1次 (%) | 無明確 反應 (%) | 樣本數 | 結構 百分比 (%) |
| 全體 | 16.8 | 22.6 | 21.2 | 38.0 | 1.4 | 895 | 100.0 |
| 性別*** | | | | | | | |
| 男性 | 20.9 | 25.0 | 19.8 | 32.8 | 1.5 | 453 | 50.6 |
| 女性 | 12.7 | 20.2 | 22.5 | 43.3 | 1.3 | 442 | 49.4 |
| 年齡*** | | | | | | | |
| 18-29 歲 | 22.3 | 27.6 | 18.2 | 31.8 | 0.0 | 165 | 18.5 |
| 30-39 歲 | 20.2 | 29.6 | 16.6 | 31.4 | 2.2 | 183 | 20.5 |
| 40-49 歲 | 18.5 | 25.4 | 28.1 | 26.4 | 1.7 | 174 | 19.5 |
| 50-59 歲 | 15.6 | 18.0 | 24.5 | 41.6 | 0.3 | 173 | 19.4 |
| 60 歲及以上 | 8.6 | 13.9 | 18.7 | 56.2 | 2.6 | 198 | 22.2 |
| 教育程度*** | | | | | | | |
| 小學及以下 | 5.9 | 9.8 | 12.9 | 68.6 | 2.9 | 82 | 9.2 |
| 國初中 | 4.9 | 15.1 | 27.4 | 49.2 | 3.4 | 99 | 11.1 |
| 高中職 | 19.4 | 15.1 | 27.2 | 37.0 | 1.3 | 250 | 28.2 |
| 專科 | 17.3 | 26.6 | 17.7 | 38.4 | 0.0 | 116 | 13.0 |
| 大學及以上 | 21.2 | 32.3 | 18.6 | 26.9 | 1.0 | 342 | 38.5 |
| 職業*** | | | | | | | |
| 軍公教 | 20.4 | 26.2 | 21.2 | 30.4 | 1.7 | 72 | 8.1 |
| 白領 | 18.8 | 31.6 | 23.6 | 25.1 | 0.9 | 267 | 30.1 |
| 勞動者 | 17.6 | 12.9 | 13.9 | 54.1 | 1.5 | 113 | 12.7 |
| 自由業及專技人員 | 15.3 | 29.6 | 24.0 | 31.1 | 0.0 | 50 | 5.7 |
| 企業家及僱主 | 30.8 | 22.0 | 20.0 | 23.8 | 3.4 | 88 | 9.9 |
| 退休無業 | 10.0 | 14.1 | 17.1 | 56.4 | 2.4 | 111 | 12.5 |
| 家管及學生 | 10.6 | 18.3 | 25.0 | 45.2 | 0.9 | 187 | 21.0 |
| 居住區域 | | | | | | | |
| 北北基 | 17.0 | 26.7 | 21.3 | 34.8 | 0.1 | 289 | 32.4 |
| 桃竹苗 | 16.4 | 23.2 | 20.2 | 39.8 | 0.4 | 141 | 15.8 |
| 中彰投 | 19.4 | 17.6 | 24.7 | 34.8 | 3.5 | 174 | 19.5 |
| 雲嘉南 | 11.8 | 19.9 | 26.5 | 38.9 | 2.8 | 122 | 13.7 |
| 高屏 | 19.9 | 21.4 | 13.6 | 43.5 | 1.6 | 137 | 15.4 |
| 宜花東 | 8.4 | 30.5 | 15.9 | 45.2 | 0.0 | 28 | 3.2 |
| 與重機共用道路經驗*** | | | | | | | |
| 有 | 19.1 | 24.4 | 22.0 | 33.9 | 0.7 | 718 | 81.0 |
| 沒有 | 8.1 | 16.2 | 16.2 | 54.8 | 4.6 | 169 | 19.0 |
| 有無駕照*** | | | | | | | |
| 有駕照 | 17.7 | 24.2 | 21.5 | 35.1 | 1.5 | 826 | 93.1 |
| 沒有駕照 | 7.0 | 4.7 | 18.6 | 69.8 | 0.0 | 61 | 6.9 |
| 擁有駕照類型 | | | | | | | |
| 沒有駕照 | 7.0 | 4.7 | 18.6 | 69.8 | 0.0 | 61 | 6.9 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 17.4 | 22.9 | 22.4 | 35.9 | 1.4 | 736 | 82.9 |
| 大型重型機車駕照 | 27.5 | 34.6 | 15.2 | 22.2 | 0.5 | 45 | 5.0 |
| 小型車普通或職業駕照 | 20.4 | 24.9 | 22.3 | 31.2 | 1.2 | 662 | 74.6 |
| 大型車普通或職業駕照 | 25.2 | 36.8 | 18.1 | 19.9 | 0.0 | 44 | 4.9 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。
2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以■色塊標示) 或小於-1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.4

| | 請問您通常由匝道開上國道高速公路的時段，是在尖峰還是離峰時段？ 【n=895】 | | | | | |
|-----------------------|--|-------------|-------------|------------------|------------|------------------|
| | 尖峰時段 (%) | 離峰時段 (%) | 兩者皆有 (%) | 無明確 反應 (%) | 樣本數 | 結構 百分比 (%) |
| 全體 | 14.1 | 35.5 | 48.4 | 1.9 | 895 | 100.0 |
| 性別 | | | | | | |
| 男性 | 12.6 | 33.6 | 52.8 | 1.0 | 453 | 50.6 |
| 女性 | 15.7 | 37.5 | 44.0 | 2.9 | 442 | 49.4 |
| 年齡*** | | | | | | |
| 18-29 歲 | 24.3 | 32.0 | 41.8 | 1.9 | 165 | 18.5 |
| 30-39 歲 | 15.1 | 36.1 | 48.7 | 0.0 | 183 | 20.5 |
| 40-49 歲 | 16.9 | 30.1 | 52.5 | 0.5 | 174 | 19.5 |
| 50-59 歲 | 9.5 | 36.2 | 52.9 | 1.3 | 173 | 19.4 |
| 60 歲及以上 | 6.3 | 41.9 | 46.3 | 5.6 | 198 | 22.2 |
| 教育程度 | | | | | | |
| 小學及以下 | 11.7 | 32.9 | 44.4 | 11.0 | 82 | 9.2 |
| 國初中 | 12.0 | 36.5 | 50.1 | 1.4 | 99 | 11.1 |
| 高中職 | 10.0 | 42.4 | 46.6 | 1.1 | 250 | 28.2 |
| 專科 | 13.3 | 28.0 | 58.7 | 0.0 | 116 | 13.0 |
| 大學及以上 | 19.0 | 32.2 | 47.5 | 1.2 | 342 | 38.5 |
| 職業*** | | | | | | |
| 軍公教 | 20.6 | 18.7 | 55.9 | 4.8 | 72 | 8.1 |
| 白領 | 15.7 | 35.0 | 49.2 | 0.2 | 267 | 30.1 |
| 勞動者 | 11.8 | 36.0 | 50.9 | 1.3 | 113 | 12.7 |
| 自由業及專技人員 | 38.2 | 29.0 | 32.7 | 0.0 | 50 | 5.7 |
| 企業家及僱主 | 9.4 | 29.0 | 60.5 | 1.0 | 88 | 9.9 |
| 退休無業 | 6.0 | 42.5 | 44.9 | 6.6 | 111 | 12.5 |
| 家管及學生 | 12.0 | 41.1 | 45.0 | 1.9 | 187 | 21.0 |
| 居住區域* | | | | | | |
| 北北基 | 17.5 | 36.6 | 45.2 | 0.6 | 289 | 32.4 |
| 桃竹苗 | 13.8 | 34.4 | 51.1 | 0.7 | 141 | 15.8 |
| 中彰投 | 11.8 | 34.2 | 51.3 | 2.7 | 174 | 19.5 |
| 雲嘉南 | 18.3 | 36.4 | 42.8 | 2.4 | 122 | 13.7 |
| 高屏 | 9.3 | 29.9 | 56.8 | 4.0 | 137 | 15.4 |
| 宜花東 | 0.0 | 59.7 | 35.4 | 4.9 | 28 | 3.2 |
| 過去一年國道使用之頻率*** | | | | | | |
| 國道高度使用者 | 12.2 | 28.0 | 59.8 | 0.0 | 300 | 33.5 |
| 國道中度使用者 | 12.3 | 36.2 | 51.1 | 0.4 | 303 | 33.9 |
| 國道低度使用者 | 17.9 | 42.5 | 34.1 | 5.5 | 291 | 32.6 |
| 與重機共用道路經驗*** | | | | | | |
| 有 | 14.6 | 32.5 | 51.8 | 1.1 | 718 | 81.0 |
| 沒有 | 11.3 | 48.5 | 34.6 | 5.6 | 169 | 19.0 |
| 有無駕照* | | | | | | |
| 有駕照 | 13.8 | 34.7 | 50.3 | 1.3 | 826 | 93.1 |
| 沒有駕照 | 20.8 | 39.3 | 29.0 | 10.9 | 61 | 6.9 |
| 擁有駕照類型 | | | | | | |
| 沒有駕照 | 20.8 | 39.3 | 29.0 | 10.9 | 61 | 6.9 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 13.8 | 34.0 | 51.0 | 1.3 | 736 | 82.9 |
| 大型重型機車駕照 | 21.4 | 38.8 | 39.7 | 0.0 | 45 | 5.0 |
| 小型車普通或職業駕照 | 11.6 | 32.1 | 55.2 | 1.1 | 662 | 74.6 |
| 大型車普通或職業駕照 | 13.6 | 36.6 | 49.8 | 0.0 | 44 | 4.9 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示 p -value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於 1，或是期望個數小於 5 的格子數比率超過 20% 以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於 1.96 (以■色塊標示) 或小於 -1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於 30 之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.5

| | 立法院已經三讀通過，修正「道路交通管理處罰條例」。其中，除非有特別管制，否則，排氣量超過550c.c.(含)以上之大型重型機車，也就是紅底白字車牌的重型機車，得比照小型汽車行駛交通部公告開放的高速公路。請問您知不知道這件事？ | | | |
|--------------------|--|-------------|-------------|--------------|
| | 知道(%) | 不知道(%) | 樣本數 | 結構百分比(%) |
| 全體 | 30.6 | 69.4 | 1079 | 100.0 |
| 性別 | | | | |
| 男性 | 29.7 | 70.3 | 530 | 49.1 |
| 女性 | 31.6 | 68.4 | 549 | 50.9 |
| 年齡*** | | | | |
| 18-29 歲 | 46.6 | 53.4 | 200 | 18.6 |
| 30-39 歲 | 27.8 | 72.2 | 197 | 18.3 |
| 40-49 歲 | 23.4 | 76.6 | 200 | 18.6 |
| 50-59 歲 | 30.2 | 69.8 | 198 | 18.4 |
| 60 歲及以上 | 27.0 | 73.0 | 281 | 26.1 |
| 教育程度* | | | | |
| 小學及以下 | 23.7 | 76.3 | 136 | 12.7 |
| 國初中 | 32.8 | 67.2 | 127 | 11.9 |
| 高中職 | 28.4 | 71.6 | 299 | 27.9 |
| 專科 | 25.3 | 74.7 | 128 | 11.9 |
| 大學及以上 | 35.3 | 64.7 | 382 | 35.6 |
| 職業 | | | | |
| 軍公教 | 40.3 | 59.7 | 77 | 7.2 |
| 白領 | 30.2 | 69.8 | 297 | 27.7 |
| 勞動者 | 25.0 | 75.0 | 139 | 13.0 |
| 自由業及專技人員 | 31.4 | 68.6 | 57 | 5.3 |
| 企業家及僱主 | 27.1 | 72.9 | 94 | 8.7 |
| 退休無業 | 28.5 | 71.5 | 157 | 14.6 |
| 家管及學生 | 32.6 | 67.4 | 252 | 23.5 |
| 居住區域 | | | | |
| 北北基 | 30.5 | 69.5 | 326 | 30.3 |
| 桃竹苗 | 31.1 | 68.9 | 168 | 15.7 |
| 中彰投 | 27.9 | 72.1 | 208 | 19.4 |
| 雲嘉南 | 31.9 | 68.1 | 156 | 14.5 |
| 高屏 | 32.5 | 67.5 | 168 | 15.7 |
| 宜花東 | 35.3 | 64.7 | 47 | 4.3 |
| 過去一年國道使用之頻率 | | | | |
| 國道高度使用者 | 33.0 | 67.0 | 300 | 27.8 |
| 國道中度使用者 | 31.1 | 68.9 | 303 | 28.1 |
| 國道低度使用者 | 28.6 | 71.4 | 291 | 27.0 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 29.5 | 70.5 | 184 | 17.1 |
| 與重機共用道路經驗** | | | | |
| 有 | 33.2 | 66.8 | 783 | 73.4 |
| 沒有 | 23.4 | 76.6 | 284 | 26.6 |
| 有無駕照 | | | | |
| 有駕照 | 31.3 | 68.7 | 956 | 89.2 |
| 沒有駕照 | 23.7 | 76.3 | 116 | 10.8 |
| 擁有駕照類型 | | | | |
| 沒有駕照 | 23.7 | 76.3 | 116 | 10.8 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 30.6 | 69.4 | 856 | 79.8 |
| 大型重型機車駕照 | 53.8 | 46.2 | 47 | 4.4 |
| 小型車普通或職業駕照 | 29.4 | 70.6 | 736 | 68.7 |
| 大型車普通或職業駕照 | 32.9 | 67.1 | 46 | 4.3 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於 1，或是期望個數小於 5 的格子數比率超過 20% 以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。
2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於 1.96 (以色塊標示) 或小於 -1.96 (以色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於 30 之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.6

| | 針對「是不是要開放550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路」的問題，有人認為應該「全面開放」，有人認為應該「有條件開放」，有人認為「不應該開放」，請問您比較贊成哪一種看法？ | | | | | |
|--------------------|---|-------------|-------------|------------|-------------|--------------|
| | 贊成全面開放(%) | 贊成有條件開放(%) | 不贊成開放(%) | 無明確反應(%) | 樣本數 | 結構百分比(%) |
| 全體 | 6.6 | 23.9 | 64.0 | 5.5 | 1079 | 100.0 |
| 性別*** | | | | | | |
| 男性 | 9.8 | 23.2 | 63.5 | 3.5 | 530 | 49.1 |
| 女性 | 3.6 | 24.7 | 64.4 | 7.4 | 549 | 50.9 |
| 年齡*** | | | | | | |
| 18-29 歲 | 12.1 | 52.5 | 30.3 | 5.1 | 200 | 18.6 |
| 30-39 歲 | 15.3 | 26.2 | 58.6 | 0.0 | 197 | 18.3 |
| 40-49 歲 | 3.4 | 17.8 | 74.8 | 4.0 | 200 | 18.6 |
| 50-59 歲 | 3.3 | 16.4 | 77.2 | 3.0 | 198 | 18.4 |
| 60 歲及以上 | 1.3 | 11.7 | 74.6 | 12.4 | 281 | 26.1 |
| 教育程度*** | | | | | | |
| 小學及以下 | 1.4 | 4.9 | 74.6 | 19.0 | 136 | 12.7 |
| 國初中 | 3.3 | 11.1 | 73.4 | 12.2 | 127 | 11.9 |
| 高中職 | 5.2 | 23.1 | 69.8 | 1.8 | 299 | 27.9 |
| 專科 | 1.5 | 25.8 | 71.6 | 1.2 | 128 | 11.9 |
| 大學及以上 | 12.6 | 35.4 | 50.5 | 1.6 | 382 | 35.6 |
| 職業*** | | | | | | |
| 軍公教 | 19.3 | 18.3 | 58.5 | 4.0 | 77 | 7.2 |
| 白領 | 8.3 | 27.5 | 63.1 | 1.2 | 297 | 27.7 |
| 勞動者 | 5.2 | 18.9 | 69.5 | 6.4 | 139 | 13.0 |
| 自由業及專技人員 | 9.6 | 39.3 | 49.8 | 1.3 | 57 | 5.3 |
| 企業家及僱主 | 1.1 | 22.4 | 76.5 | 0.0 | 94 | 8.7 |
| 退休無業 | 3.9 | 21.4 | 64.9 | 9.8 | 157 | 14.6 |
| 家管及學生 | 4.3 | 23.6 | 63.0 | 9.1 | 252 | 23.5 |
| 居住區域 | | | | | | |
| 北北基 | 6.9 | 24.6 | 65.0 | 3.5 | 326 | 30.3 |
| 桃竹苗 | 7.2 | 18.3 | 70.8 | 3.7 | 168 | 15.7 |
| 中彰投 | 2.6 | 28.6 | 63.5 | 5.2 | 208 | 19.4 |
| 雲嘉南 | 8.9 | 19.6 | 66.3 | 5.2 | 156 | 14.5 |
| 高屏 | 7.6 | 25.7 | 59.1 | 7.6 | 168 | 15.7 |
| 宜花東 | 8.5 | 29.9 | 44.7 | 16.9 | 47 | 4.3 |
| 過去一年國道使用之頻率 | | | | | | |
| 國道高度使用者 | 9.3 | 23.7 | 67.0 | 0.0 | 300 | 27.8 |
| 國道中度使用者 | 4.7 | 27.8 | 66.9 | 0.7 | 303 | 28.1 |
| 國道低度使用者 | 7.0 | 19.3 | 66.6 | 7.0 | 291 | 27.0 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 4.9 | 25.5 | 49.9 | 19.7 | 184 | 17.1 |
| 與重機共用道路經驗* | | | | | | |
| 有 | 7.0 | 22.8 | 68.8 | 1.4 | 783 | 73.4 |
| 沒有 | 6.0 | 27.2 | 51.2 | 15.6 | 284 | 26.6 |
| 有無駕照 | | | | | | |
| 有駕照 | 6.9 | 24.5 | 65.3 | 3.4 | 956 | 89.2 |
| 沒有駕照 | 4.9 | 21.0 | 57.0 | 17.1 | 116 | 10.8 |
| 擁有駕照類型 | | | | | | |
| 沒有駕照 | 4.9 | 21.0 | 57.0 | 17.1 | 116 | 10.8 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 6.8 | 23.8 | 66.0 | 3.5 | 856 | 79.8 |
| 大型重型機車駕照 | 16.8 | 33.4 | 47.6 | 2.1 | 47 | 4.4 |
| 小型車普通或職業駕照 | 6.4 | 23.2 | 68.0 | 2.4 | 736 | 68.7 |
| 大型車普通或職業駕照 | 3.0 | 18.0 | 78.9 | 0.0 | 46 | 4.3 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於 1，或是期望個數小於 5 的格子數比率超過 20% 以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型，故此變數及選項不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於 1.96 (以■色塊標示) 或小於 -1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於 30 之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.7

| 就開放550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路的時段來說，目前有三種可能的方式：(1)只有在平日週一至週五可以行駛；(2)只有假日特定時段可以行駛；(3)不限平日與假日都可以開放。請問您比較贊成哪一種方式？【n=258】 | | | | | | |
|---|------------------|-------------|-----------------|------------|------------|--------------|
| | 贊成僅平日週一至週五可行駛(%) | 贊成僅假日可行駛(%) | 應不限平日與假日皆可行駛(%) | 無明確反應(%) | 樣本數 | 結構百分比(%) |
| 全體 | 35.3 | 33.4 | 28.4 | 2.9 | 258 | 100.0 |
| 性別 | | | | | | |
| 男性 | 33.8 | 34.7 | 30.3 | 1.2 | 123 | 47.6 |
| 女性 | 36.6 | 32.2 | 26.7 | 4.5 | 135 | 52.4 |
| 年齡*** | | | | | | |
| 18-29 歲 | 25.0 | 47.6 | 24.6 | 2.8 | 105 | 40.8 |
| 30-39 歲 | 29.0 | 28.1 | 42.9 | 0.0 | 51 | 20.0 |
| 40-49 歲 | 52.8 | 19.7 | 27.5 | 0.0 | 36 | 13.8 |
| 50-59 歲 | 42.6 | 22.0 | 32.8 | 2.6 | 33 | 12.6 |
| 60 歲及以上 | 52.4 | 23.2 | 13.1 | 11.4 | 33 | 12.8 |
| 教育程度# | | | | | | |
| 小學及以下 | 51.5 | 27.2 | 12.8 | 8.4 | 7 | 2.6 |
| 國初中 | 43.3 | 34.8 | 5.5 | 16.4 | 14 | 5.5 |
| 高中職 | 46.3 | 19.5 | 33.3 | 0.9 | 69 | 26.8 |
| 專科 | 45.2 | 23.5 | 30.3 | 1.1 | 33 | 12.8 |
| 大學及以上 | 25.3 | 43.2 | 28.7 | 2.7 | 135 | 52.3 |
| 職業 | | | | | | |
| 軍公教 | 49.0 | 30.8 | 20.1 | 0.0 | 14 | 5.4 |
| 白領 | 37.9 | 28.6 | 33.1 | 0.4 | 81 | 31.6 |
| 勞動者 | 31.0 | 39.2 | 24.5 | 5.3 | 26 | 10.2 |
| 自由業及專技人員 | 20.5 | 55.5 | 22.4 | 1.5 | 23 | 8.7 |
| 企業家及僱主 | 32.0 | 18.6 | 49.4 | 0.0 | 21 | 8.1 |
| 退休無業 | 43.9 | 17.8 | 32.9 | 5.4 | 34 | 13.0 |
| 家管及學生 | 32.2 | 43.6 | 18.0 | 6.2 | 59 | 23.0 |
| 居住區域 | | | | | | |
| 北北基 | 40.8 | 31.0 | 27.5 | 0.7 | 80 | 31.0 |
| 桃竹苗 | 24.8 | 43.7 | 31.5 | 0.0 | 31 | 11.9 |
| 中彰投 | 34.6 | 31.3 | 27.2 | 6.9 | 60 | 23.1 |
| 雲嘉南 | 45.3 | 20.1 | 31.3 | 3.3 | 31 | 11.9 |
| 高屏 | 32.4 | 35.1 | 28.3 | 4.3 | 43 | 16.7 |
| 宜花東 | 16.4 | 57.3 | 26.3 | 0.0 | 14 | 5.4 |
| 過去一年國道使用之頻率 | | | | | | |
| 國道高度使用者 | 32.0 | 36.3 | 31.2 | 0.5 | 71 | 27.5 |
| 國道中度使用者 | 30.4 | 30.0 | 33.9 | 5.7 | 84 | 32.5 |
| 國道低度使用者 | 51.6 | 33.0 | 12.2 | 3.2 | 56 | 21.8 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 29.4 | 35.5 | 33.8 | 1.2 | 47 | 18.2 |
| 與重機共用道路經驗** | | | | | | |
| 有 | 34.4 | 28.0 | 35.0 | 2.7 | 179 | 69.9 |
| 沒有 | 35.3 | 47.0 | 14.2 | 3.5 | 77 | 30.1 |
| 有無駕照 | | | | | | |
| 有駕照 | 36.7 | 32.3 | 27.8 | 3.2 | 234 | 90.6 |
| 沒有駕照 | 22.0 | 43.5 | 34.6 | 0.0 | 24 | 9.4 |
| 擁有駕照類型 | | | | | | |
| 沒有駕照 | 22.0 | 43.5 | 34.6 | 0.0 | 24 | 9.4 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 35.6 | 36.6 | 24.5 | 3.3 | 203 | 78.8 |
| 大型重型機車駕照 | 42.1 | 7.3 | 50.6 | 0.0 | 16 | 6.1 |
| 小型車普通或職業駕照 | 31.0 | 36.4 | 29.0 | 3.6 | 171 | 66.0 |
| 大型車普通或職業駕照 | 32.4 | 44.3 | 23.3 | 0.0 | 8 | 3.2 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予以進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以■色塊標示) 或小於-1.96 (以□色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.8

| | 就開放的路段來說，請問您贊不贊成只在車流量較小的路段，開放550c.c.以上大型重型機車行駛高速公路？【n=258】 | | | | |
|--------------------|--|------------------------|------------------|------------|------------------|
| | 贊成 「限定路段行駛」 (%) | 不贊成 「限定路段行駛」 (%) | 無明確 反應 (%) | 樣本數 | 結構 百分比 (%) |
| 全體 | 79.7 | 16.3 | 4.0 | 258 | 100.0 |
| 性別 | | | | | |
| 男性 | 80.7 | 13.7 | 5.6 | 123 | 47.6 |
| 女性 | 78.8 | 18.7 | 2.5 | 135 | 52.4 |
| 年齡 | | | | | |
| 18-29 歲 | 81.4 | 13.1 | 5.5 | 105 | 40.8 |
| 30-39 歲 | 86.9 | 10.4 | 2.7 | 51 | 20.0 |
| 40-49 歲 | 70.8 | 29.2 | 0.0 | 36 | 13.8 |
| 50-59 歲 | 77.7 | 19.1 | 3.2 | 33 | 12.6 |
| 60 歲及以上 | 73.8 | 19.5 | 6.7 | 33 | 12.8 |
| 教育程度# | | | | | |
| 小學及以下 | 63.1 | 36.9 | 0.0 | 7 | 2.6 |
| 國初中 | 69.2 | 25.4 | 5.4 | 14 | 5.5 |
| 高中職 | 76.6 | 15.9 | 7.5 | 69 | 26.8 |
| 專科 | 86.2 | 11.6 | 2.2 | 33 | 12.8 |
| 大學及以上 | 81.5 | 15.7 | 2.8 | 135 | 52.3 |
| 職業# | | | | | |
| 軍公教 | 88.2 | 11.8 | 0.0 | 14 | 5.4 |
| 白領 | 76.3 | 19.8 | 3.9 | 81 | 31.6 |
| 勞動者 | 68.5 | 17.8 | 13.7 | 26 | 10.2 |
| 自由業及專技人員 | 85.9 | 8.0 | 6.1 | 23 | 8.7 |
| 企業家及僱主 | 86.4 | 13.6 | 0.0 | 21 | 8.1 |
| 退休無業 | 73.7 | 22.4 | 3.9 | 34 | 13.0 |
| 家管及學生 | 85.9 | 12.6 | 1.5 | 59 | 23.0 |
| 居住區域 | | | | | |
| 北北基 | 84.9 | 14.5 | 0.6 | 80 | 31.0 |
| 桃竹苗 | 77.9 | 22.1 | 0.0 | 31 | 11.9 |
| 中彰投 | 88.3 | 9.9 | 1.8 | 60 | 23.1 |
| 雲嘉南 | 64.6 | 23.3 | 12.2 | 31 | 11.9 |
| 高屏 | 64.9 | 23.3 | 11.8 | 43 | 16.7 |
| 宜花東 | 95.9 | 4.1 | 0.0 | 14 | 5.4 |
| 過去一年國道使用之頻率 | | | | | |
| 國道高度使用者 | 86.9 | 13.1 | 0.0 | 71 | 27.5 |
| 國道中度使用者 | 70.5 | 19.1 | 10.3 | 84 | 32.5 |
| 國道低度使用者 | 81.2 | 16.3 | 2.4 | 56 | 21.8 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 83.2 | 16.1 | 0.7 | 47 | 18.2 |
| 與重機共用道路經驗 | | | | | |
| 有 | 80.8 | 14.1 | 5.1 | 179 | 69.9 |
| 沒有 | 79.6 | 18.7 | 1.7 | 77 | 30.1 |
| 有無駕照# | | | | | |
| 有駕照 | 78.7 | 16.9 | 4.4 | 234 | 90.6 |
| 沒有駕照 | 89.4 | 10.6 | 0.0 | 24 | 9.4 |
| 擁有駕照類型 | | | | | |
| 沒有駕照 | 89.4 | 10.6 | 0.0 | 24 | 9.4 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 77.4 | 17.8 | 4.7 | 203 | 78.8 |
| 大型重型機車駕照 | 79.4 | 20.6 | 0.0 | 16 | 6.1 |
| 小型車普通或職業駕照 | 79.9 | 14.2 | 5.8 | 171 | 66.0 |
| 大型車普通或職業駕照 | 85.0 | 15.0 | 0.0 | 8 | 3.2 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於 1，或是期望個數小於 5 的格子數比率超過 20% 以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於 1.96 (以■色塊標示) 或小於 -1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於 30 之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.9

| | 請問您過去一年在開車、騎車或搭車的時候，有沒有和550c.c.以上大型重型機車（紅底白字車牌）共同使用道路的經驗？ | | | | 樣本數 | 結構百分比 (%) |
|---------------------|---|-------------|------------|-------------|--------------|-----------|
| | 有 (%) | 沒有 (%) | 無明確反應 (%) | | | |
| 全體 | 72.6 | 26.3 | 1.1 | 1079 | 100.0 | |
| 性別*** | | | | | | |
| 男性 | 77.3 | 22.4 | 0.3 | 530 | 49.1 | |
| 女性 | 68.0 | 30.1 | 1.9 | 549 | 50.9 | |
| 年齡*** | | | | | | |
| 18-29 歲 | 70.6 | 29.4 | 0.0 | 200 | 18.6 | |
| 30-39 歲 | 80.5 | 18.2 | 1.2 | 197 | 18.3 | |
| 40-49 歲 | 84.0 | 16.0 | 0.0 | 200 | 18.6 | |
| 50-59 歲 | 80.8 | 17.1 | 2.1 | 198 | 18.4 | |
| 60 歲及以上 | 54.2 | 43.9 | 1.9 | 281 | 26.1 | |
| 教育程度# | | | | | | |
| 小學及以下 | 46.7 | 50.1 | 3.1 | 136 | 12.7 | |
| 國初中 | 63.5 | 33.8 | 2.7 | 127 | 11.9 | |
| 高中職 | 76.6 | 22.9 | 0.5 | 299 | 27.9 | |
| 專科 | 85.3 | 14.7 | 0.0 | 128 | 11.9 | |
| 大學及以上 | 78.3 | 21.1 | 0.6 | 382 | 35.6 | |
| 職業# | | | | | | |
| 軍公教 | 84.1 | 15.9 | 0.0 | 77 | 7.2 | |
| 白領 | 82.7 | 16.5 | 0.8 | 297 | 27.7 | |
| 勞動者 | 72.3 | 27.7 | 0.0 | 139 | 13.0 | |
| 自由業及專技人員 | 91.2 | 8.8 | 0.0 | 57 | 5.3 | |
| 企業家及僱主 | 83.1 | 15.4 | 1.6 | 94 | 8.7 | |
| 退休無業 | 54.1 | 44.6 | 1.3 | 157 | 14.6 | |
| 家管及學生 | 61.8 | 35.8 | 2.4 | 252 | 23.5 | |
| 居住區域# | | | | | | |
| 北北基 | 80.6 | 18.5 | 1.0 | 326 | 30.3 | |
| 桃竹苗 | 73.9 | 25.2 | 0.9 | 168 | 15.7 | |
| 中彰投 | 73.1 | 25.0 | 1.9 | 208 | 19.4 | |
| 雲嘉南 | 68.8 | 30.4 | 0.8 | 156 | 14.5 | |
| 高屏 | 67.1 | 31.6 | 1.3 | 168 | 15.7 | |
| 宜花東 | 40.4 | 59.6 | 0.0 | 47 | 4.3 | |
| 過去一年國道使用之頻率# | | | | | | |
| 國道高度使用者 | 89.4 | 10.6 | 0.0 | 300 | 27.8 | |
| 國道中度使用者 | 87.1 | 12.9 | 0.0 | 303 | 28.1 | |
| 國道低度使用者 | 63.8 | 33.3 | 2.9 | 291 | 27.0 | |
| 過去一年無國道使用經驗 | 35.7 | 62.4 | 1.9 | 184 | 17.1 | |
| 有無駕照*** | | | | | | |
| 有駕照 | 76.8 | 22.3 | 0.9 | 956 | 89.2 | |
| 沒有駕照 | 40.0 | 57.0 | 3.0 | 116 | 10.8 | |
| 擁有駕照類型 | | | | | | |
| 沒有駕照 | 40.0 | 57.0 | 3.0 | 116 | 10.8 | |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 76.2 | 22.8 | 1.0 | 856 | 79.8 | |
| 大型重型機車駕照 | 86.4 | 13.6 | 0.0 | 47 | 4.4 | |
| 小型車普通或職業駕照 | 80.7 | 18.9 | 0.4 | 736 | 68.7 | |
| 大型車普通或職業駕照 | 91.9 | 8.1 | 0.0 | 46 | 4.3 | |

- 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。
- 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差（adjusted residual）是否大於1.96（以■色塊標示）或小於-1.96（以■色塊標示）為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.10

| | 請問您當時是在「國3甲」、「快速道路(快速公路)」或是在「一般道路」上遇到的?【n=783】 | | | | | | 樣本數 | 結構百分比(%) |
|-----------------------|--|--------------|-------------|-------------|------------|------------|--------------|----------|
| | 國3甲(%) | 其他快速公(道)路(%) | 一般平面道路(%) | 二者都有(%) | 無明確反應(%) | | | |
| 全體 | 5.2 | 31.3 | 38.1 | 23.6 | 1.8 | 783 | 100.0 | |
| 性別* | | | | | | | | |
| 男性 | 6.8 | 30.3 | 36.0 | 26.8 | 0.1 | 410 | 52.3 | |
| 女性 | 3.4 | 32.3 | 40.4 | 20.1 | 3.7 | 373 | 47.7 | |
| 年齡 | | | | | | | | |
| 18-29 歲 | 5.2 | 23.4 | 39.0 | 27.6 | 4.9 | 141 | 18.1 | |
| 30-39 歲 | 3.1 | 32.7 | 41.2 | 23.1 | 0.0 | 158 | 20.3 | |
| 40-49 歲 | 4.3 | 34.5 | 34.3 | 25.3 | 1.6 | 168 | 21.6 | |
| 50-59 歲 | 6.6 | 32.7 | 34.5 | 25.0 | 1.2 | 160 | 20.5 | |
| 60 歲及以上 | 7.0 | 32.8 | 42.0 | 16.3 | 1.8 | 152 | 19.5 | |
| 教育程度** | | | | | | | | |
| 小學及以下 | 4.3 | 27.8 | 52.3 | 13.2 | 2.3 | 63 | 8.1 | |
| 國初中 | 9.8 | 31.9 | 42.3 | 15.1 | 0.9 | 81 | 10.3 | |
| 高中職 | 4.7 | 36.1 | 36.5 | 21.3 | 1.5 | 229 | 29.3 | |
| 專科 | 10.0 | 25.8 | 32.1 | 28.2 | 3.9 | 109 | 14.0 | |
| 大學及以上 | 2.8 | 30.2 | 37.7 | 27.8 | 1.5 | 299 | 38.3 | |
| 職業* | | | | | | | | |
| 軍公教 | 9.9 | 29.2 | 33.0 | 26.8 | 1.0 | 65 | 8.3 | |
| 白領 | 4.4 | 31.1 | 32.4 | 28.4 | 3.6 | 245 | 31.4 | |
| 勞動者 | 4.5 | 28.9 | 43.2 | 22.2 | 1.1 | 101 | 12.9 | |
| 自由業及專技人員 | 10.0 | 21.2 | 52.8 | 15.9 | 0.0 | 52 | 6.7 | |
| 企業家及僱主 | 6.3 | 32.0 | 26.6 | 33.8 | 1.3 | 78 | 10.0 | |
| 退休無業 | 3.5 | 37.6 | 41.0 | 17.6 | 0.3 | 85 | 10.9 | |
| 家管及學生 | 3.6 | 33.1 | 45.6 | 16.2 | 1.5 | 155 | 19.9 | |
| 居住區域# | | | | | | | | |
| 北北基 | 2.0 | 34.3 | 34.4 | 26.0 | 3.2 | 262 | 33.7 | |
| 桃竹苗 | 9.8 | 27.2 | 36.4 | 26.6 | 0.0 | 124 | 16.0 | |
| 中彰投 | 4.4 | 34.9 | 40.1 | 19.4 | 1.1 | 152 | 19.6 | |
| 雲嘉南 | 7.0 | 21.8 | 43.7 | 24.5 | 2.9 | 107 | 13.8 | |
| 高屏 | 8.0 | 34.4 | 37.7 | 19.7 | 0.3 | 113 | 14.5 | |
| 宜花東 | 0.0 | 26.3 | 55.4 | 14.9 | 3.4 | 19 | 2.4 | |
| 過去一年國道使用之頻率*** | | | | | | | | |
| 國道高度使用者 | 7.1 | 36.7 | 24.2 | 31.3 | 0.6 | 268 | 34.2 | |
| 國道中度使用者 | 3.6 | 36.5 | 30.6 | 27.3 | 2.0 | 264 | 33.7 | |
| 國道低度使用者 | 6.2 | 23.0 | 53.9 | 13.1 | 3.9 | 186 | 23.7 | |
| 過去一年無國道使用經驗 | 0.8 | 11.4 | 80.5 | 7.2 | 0.0 | 66 | 8.4 | |
| 有無駕照** | | | | | | | | |
| 有駕照 | 5.5 | 30.6 | 37.1 | 24.9 | 1.9 | 734 | 94.0 | |
| 沒有駕照 | 0.0 | 43.7 | 51.2 | 5.1 | 0.0 | 47 | 6.0 | |
| 擁有駕照類型 | | | | | | | | |
| 沒有駕照 | 0.0 | 43.7 | 51.2 | 5.1 | 0.0 | 47 | 6.0 | |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 5.6 | 30.2 | 37.4 | 25.3 | 1.5 | 652 | 83.5 | |
| 大型重型機車駕照 | 0.6 | 33.5 | 35.2 | 22.7 | 8.0 | 41 | 5.2 | |
| 小型車普通或職業駕照 | 6.0 | 31.9 | 32.6 | 28.4 | 1.0 | 594 | 76.1 | |
| 大型車普通或職業駕照 | 6.8 | 36.0 | 32.5 | 24.7 | 0.0 | 42 | 5.4 | |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示p-value < 0.05、「**」表示 < 0.01、「***」表示 < 0.001；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以藍色塊標示) 或小於-1.96 (以紅色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.11

| | 有人認為，「開放550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會增加550c.c.以下的其他機車誤闖高速公路的情形」。請問您同不同意這個看法？ | | | | |
|----------------------|---|-------------|------------|-------------|--------------|
| | 同意 (%) | 不同意 (%) | 無明確反應 (%) | 樣本數 | 結構百分比 (%) |
| 全體 | 57.1 | 36.4 | 6.4 | 1079 | 100.0 |
| 性別 | | | | | |
| 男性 | 58.6 | 36.6 | 4.7 | 530 | 49.1 |
| 女性 | 55.7 | 36.2 | 8.1 | 549 | 50.9 |
| 年齡*** | | | | | |
| 18-29 歲 | 54.3 | 41.1 | 4.7 | 200 | 18.6 |
| 30-39 歲 | 50.1 | 49.9 | 0.0 | 197 | 18.3 |
| 40-49 歲 | 59.4 | 36.7 | 3.9 | 200 | 18.6 |
| 50-59 歲 | 67.5 | 30.0 | 2.5 | 198 | 18.4 |
| 60 歲及以上 | 55.1 | 28.1 | 16.8 | 281 | 26.1 |
| 教育程度*** | | | | | |
| 小學及以下 | 52.8 | 22.8 | 24.4 | 136 | 12.7 |
| 國初中 | 65.6 | 24.1 | 10.4 | 127 | 11.9 |
| 高中職 | 66.0 | 31.6 | 2.5 | 299 | 27.9 |
| 專科 | 59.2 | 36.4 | 4.3 | 128 | 11.9 |
| 大學及以上 | 47.7 | 49.8 | 2.4 | 382 | 35.6 |
| 職業*** | | | | | |
| 軍公教 | 58.0 | 36.7 | 5.3 | 77 | 7.2 |
| 白領 | 51.0 | 45.9 | 3.1 | 297 | 27.7 |
| 勞動者 | 61.4 | 32.3 | 6.3 | 139 | 13.0 |
| 自由業及專技人員 | 40.0 | 58.7 | 1.3 | 57 | 5.3 |
| 企業家及僱主 | 68.0 | 30.5 | 1.5 | 94 | 8.7 |
| 退休無業 | 52.5 | 31.4 | 16.1 | 157 | 14.6 |
| 家管及學生 | 63.7 | 28.4 | 7.9 | 252 | 23.5 |
| 居住區域 | | | | | |
| 北北基 | 53.6 | 42.3 | 4.1 | 326 | 30.3 |
| 桃竹苗 | 58.8 | 35.3 | 5.9 | 168 | 15.7 |
| 中彰投 | 55.2 | 38.7 | 6.1 | 208 | 19.4 |
| 雲嘉南 | 64.8 | 30.2 | 5.0 | 156 | 14.5 |
| 高屏 | 59.4 | 30.3 | 10.3 | 168 | 15.7 |
| 宜花東 | 51.2 | 34.0 | 14.8 | 47 | 4.3 |
| 過去一年國道使用之頻率** | | | | | |
| 國道高度使用者 | 65.2 | 33.3 | 1.5 | 300 | 27.8 |
| 國道中度使用者 | 56.1 | 40.5 | 3.4 | 303 | 28.1 |
| 國道低度使用者 | 49.9 | 41.7 | 8.4 | 291 | 27.0 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 57.5 | 26.1 | 16.3 | 184 | 17.1 |
| 與重機共用道路經驗 | | | | | |
| 有 | 57.8 | 38.7 | 3.5 | 783 | 73.4 |
| 沒有 | 56.9 | 30.0 | 13.1 | 284 | 26.6 |
| 有無駕照 | | | | | |
| 有駕照 | 58.2 | 36.9 | 4.9 | 956 | 89.2 |
| 沒有駕照 | 45.6 | 34.7 | 19.7 | 116 | 10.8 |
| 擁有駕照類型 | | | | | |
| 沒有駕照 | 45.6 | 34.7 | 19.7 | 116 | 10.8 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 59.0 | 36.2 | 4.8 | 856 | 79.8 |
| 大型重型機車駕照 | 56.0 | 40.2 | 3.8 | 47 | 4.4 |
| 小型車普通或職業駕照 | 57.2 | 39.1 | 3.7 | 736 | 68.7 |
| 大型車普通或職業駕照 | 78.3 | 19.0 | 2.7 | 46 | 4.3 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示 p -value <0.05 、「**」表示 <0.01 、「***」表示 <0.001 ；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型，故此變數及選項不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以■色塊標示) 或小於-1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.12

| | 有人認為，「開放550c.c.以上大型重型機車行駛國道後，會因為汽、機車混流，讓路況變複雜，可能導致安全上的疑慮」。請問您同不同意這個看法？ | | | | |
|----------------------|--|------------|------------|-------------|--------------|
| | 同意 (%) | 不同意 (%) | 無明確反應 (%) | 樣本數 | 結構百分比 (%) |
| 全體 | 87.4 | 9.9 | 2.6 | 1079 | 100.0 |
| 性別*** | | | | | |
| 男性 | 85.2 | 13.5 | 1.3 | 530 | 49.1 |
| 女性 | 89.5 | 6.5 | 3.9 | 549 | 50.9 |
| 年齡*** | | | | | |
| 18-29 歲 | 76.7 | 20.0 | 3.3 | 200 | 18.6 |
| 30-39 歲 | 79.8 | 20.2 | 0.0 | 197 | 18.3 |
| 40-49 歲 | 94.6 | 4.2 | 1.3 | 200 | 18.6 |
| 50-59 歲 | 92.7 | 5.9 | 1.3 | 198 | 18.4 |
| 60 歲及以上 | 91.4 | 2.6 | 6.0 | 281 | 26.1 |
| 教育程度*** | | | | | |
| 小學及以下 | 86.4 | 3.1 | 10.5 | 136 | 12.7 |
| 國初中 | 90.7 | 5.2 | 4.1 | 127 | 11.9 |
| 高中職 | 93.9 | 5.6 | 0.6 | 299 | 27.9 |
| 專科 | 93.7 | 6.3 | 0.0 | 128 | 11.9 |
| 大學及以上 | 80.5 | 18.8 | 0.7 | 382 | 35.6 |
| 職業 | | | | | |
| 軍公教 | 82.1 | 17.9 | 0.0 | 77 | 7.2 |
| 白領 | 87.6 | 11.7 | 0.7 | 297 | 27.7 |
| 勞動者 | 90.1 | 7.2 | 2.7 | 139 | 13.0 |
| 自由業及專技人員 | 85.2 | 13.5 | 1.3 | 57 | 5.3 |
| 企業家及僱主 | 91.0 | 9.0 | 0.0 | 94 | 8.7 |
| 退休無業 | 89.0 | 6.9 | 4.0 | 157 | 14.6 |
| 家管及學生 | 87.0 | 8.6 | 4.4 | 252 | 23.5 |
| 居住區域*** | | | | | |
| 北北基 | 88.9 | 10.4 | 0.7 | 326 | 30.3 |
| 桃竹苗 | 85.2 | 10.1 | 4.7 | 168 | 15.7 |
| 中彰投 | 92.8 | 5.0 | 2.3 | 208 | 19.4 |
| 雲嘉南 | 89.2 | 6.7 | 4.1 | 156 | 14.5 |
| 高屏 | 83.7 | 14.5 | 1.9 | 168 | 15.7 |
| 宜花東 | 68.5 | 24.2 | 7.3 | 47 | 4.3 |
| 過去一年國道使用之頻率** | | | | | |
| 國道高度使用者 | 85.4 | 14.6 | 0.0 | 300 | 27.8 |
| 國道中度使用者 | 87.5 | 11.4 | 1.0 | 303 | 28.1 |
| 國道低度使用者 | 90.3 | 7.1 | 2.5 | 291 | 27.0 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 85.8 | 4.4 | 9.8 | 184 | 17.1 |
| 與重機共用道路經驗 | | | | | |
| 有 | 89.6 | 9.6 | 0.8 | 783 | 73.4 |
| 沒有 | 81.1 | 11.4 | 7.5 | 284 | 26.6 |
| 有無駕照* | | | | | |
| 有駕照 | 87.9 | 10.8 | 1.3 | 956 | 89.2 |
| 沒有駕照 | 86.2 | 3.5 | 10.3 | 116 | 10.8 |
| 擁有駕照類型 | | | | | |
| 沒有駕照 | 86.2 | 3.5 | 10.3 | 116 | 10.8 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 88.2 | 10.5 | 1.3 | 856 | 79.8 |
| 大型重型機車駕照 | 74.7 | 23.2 | 2.1 | 47 | 4.4 |
| 小型車普通或職業駕照 | 88.9 | 10.4 | 0.7 | 736 | 68.7 |
| 大型車普通或職業駕照 | 96.4 | 3.6 | 0.0 | 46 | 4.3 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示 p -value <0.05 、「**」表示 <0.01 、「***」表示 <0.001 ；若有任何一個格子內的期望個數小於1，或是期望個數小於5的格子數比率超過20%以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型及本題「無明確反應」的比率偏低，故此變數及選項不予進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於1.96 (以■色塊標示) 或小於-1.96 (以■色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於30之類別，為避免過度推論，故不列入比較。



表D.13

| | 交通部已請公路總局依修訂完成之大型重機駕訓班學科教材、大型重機騎士精神宣導影片、駕駛人手冊等素材，持續強化監理考照及違規回訓制度與駕駛訓練，從源頭改善，以確保各車種用路人之行車安全。有人認為「目前國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善。請問您同不同意這個看法？ | | | | 樣本數 | 結構百分比 (%) |
|-----------------------|---|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| | 同意 (%) | 部分同意 (%) | 不同意 (%) | 無明確反應 (%) | | |
| 全體 | 21.5 | 15.6 | 51.5 | 11.4 | 1079 | 100.0 |
| 性別** | | | | | | |
| 男性 | 24.2 | 15.7 | 52.0 | 8.1 | 530 | 49.1 |
| 女性 | 18.8 | 15.6 | 51.0 | 14.7 | 549 | 50.9 |
| 年齡*** | | | | | | |
| 18-29 歲 | 28.9 | 20.5 | 39.2 | 11.3 | 200 | 18.6 |
| 30-39 歲 | 34.0 | 12.3 | 49.2 | 4.6 | 197 | 18.3 |
| 40-49 歲 | 16.9 | 15.7 | 61.5 | 5.9 | 200 | 18.6 |
| 50-59 歲 | 16.8 | 14.7 | 60.0 | 8.5 | 198 | 18.4 |
| 60 歲及以上 | 13.9 | 15.3 | 48.8 | 22.1 | 281 | 26.1 |
| 教育程度*** | | | | | | |
| 小學及以下 | 14.7 | 14.9 | 39.5 | 31.0 | 136 | 12.7 |
| 國初中 | 12.2 | 14.5 | 54.8 | 18.5 | 127 | 11.9 |
| 高中職 | 23.8 | 18.2 | 51.6 | 6.4 | 299 | 27.9 |
| 專科 | 11.5 | 13.1 | 69.0 | 6.4 | 128 | 11.9 |
| 大學及以上 | 29.0 | 15.5 | 49.4 | 6.2 | 382 | 35.6 |
| 職業*** | | | | | | |
| 軍公教 | 16.7 | 17.6 | 60.8 | 4.9 | 77 | 7.2 |
| 白領 | 25.2 | 12.5 | 55.5 | 6.8 | 297 | 27.7 |
| 勞動者 | 19.9 | 19.4 | 48.9 | 11.8 | 139 | 13.0 |
| 自由業及專技人員 | 35.8 | 11.6 | 48.5 | 4.1 | 57 | 5.3 |
| 企業家及僱主 | 22.1 | 16.3 | 52.9 | 8.6 | 94 | 8.7 |
| 退休無業 | 12.7 | 15.7 | 54.9 | 16.6 | 157 | 14.6 |
| 家管及學生 | 21.9 | 17.6 | 44.1 | 16.4 | 252 | 23.5 |
| 居住區域* | | | | | | |
| 北北基 | 23.9 | 12.6 | 55.2 | 8.2 | 326 | 30.3 |
| 桃竹苗 | 23.8 | 18.7 | 48.9 | 8.6 | 168 | 15.7 |
| 中彰投 | 16.9 | 15.7 | 52.0 | 15.4 | 208 | 19.4 |
| 雲嘉南 | 21.1 | 19.3 | 48.0 | 11.6 | 156 | 14.5 |
| 高屏 | 16.8 | 17.9 | 51.5 | 13.7 | 168 | 15.7 |
| 宜花東 | 37.1 | 5.0 | 42.7 | 15.2 | 47 | 4.3 |
| 過去一年國道使用之頻率*** | | | | | | |
| 國道高度使用者 | 24.1 | 15.9 | 56.7 | 3.3 | 300 | 27.8 |
| 國道中度使用者 | 17.8 | 16.6 | 60.2 | 5.5 | 303 | 28.1 |
| 國道低度使用者 | 18.2 | 16.6 | 47.3 | 17.8 | 291 | 27.0 |
| 過去一年無國道使用經驗 | 28.4 | 12.1 | 35.5 | 24.0 | 184 | 17.1 |
| 與重機共用道路經驗*** | | | | | | |
| 有 | 19.7 | 16.5 | 57.0 | 6.7 | 783 | 73.4 |
| 沒有 | 26.0 | 12.9 | 37.8 | 23.3 | 284 | 26.6 |
| 有無駕照*** | | | | | | |
| 有駕照 | 21.6 | 16.1 | 53.8 | 8.6 | 956 | 89.2 |
| 沒有駕照 | 22.0 | 12.8 | 33.5 | 31.7 | 116 | 10.8 |
| 擁有駕照類型 | | | | | | |
| 沒有駕照 | 22.0 | 12.8 | 33.5 | 31.7 | 116 | 10.8 |
| 普通輕型或普通重型機車駕照 | 21.4 | 16.6 | 53.6 | 8.3 | 856 | 79.8 |
| 大型重型機車駕照 | 30.2 | 13.4 | 49.5 | 6.9 | 47 | 4.4 |
| 小型車普通或職業駕照 | 20.4 | 16.8 | 55.3 | 7.5 | 736 | 68.7 |
| 大型車普通或職業駕照 | 10.7 | 22.4 | 64.2 | 2.7 | 46 | 4.3 |

1. 卡方檢定之顯著水準以「*」表示 p -value < 0.05 、「**」表示 < 0.01 、「***」表示 < 0.001 ；若有任何一個格子內的期望個數小於 1，或是期望個數小於 5 的格子數比率超過 20% 以上，則不予以進行卡方檢定，以「#」表示。此外，「擁有駕照類型」為複選題型，故此變數及選項不予以進行卡方檢定。

2. 各類別比率是否偏高或偏低，係以該小格之調整後殘差 (adjusted residual) 是否大於 1.96 (以綠色塊標示) 或小於 -1.96 (以紅色塊標示) 為判斷依據。但考量調查目的與題目性質，故本文分析時僅就顯著偏高的部分加以闡述。此外，未達顯著差異與樣本個數低於 30 之類別，為避免過度推論，故不列入比較。





附錄五 問卷

您好！這裡是全國公信力民調中心，不好意思耽誤您一點點時間，我們正接受交通部高速公路局委託，進行一項電話訪問，想了解民眾對開放 550CC 以上大型重型機車行駛國道高速公路的一些看法。

先請教您這裡是住家（包括住商合一）電話嗎？

【非住家電話】-> 結束訪問

【住家電話】-> 請問您年滿 18 歲了嗎？

【未滿 18 歲】-> 可不可以請府上年滿 18 歲的家人聽電話，我們想跟他作一個簡單的訪問？

【合格受訪者】->您好！這裡是***，我們正接受交通部高速公路局委託進行一項電話訪問，想了解您對開放 550CC 以上大型重型機車行駛國道高速公路的一些看法，打擾您幾分鐘請教您幾個簡單的問題好嗎？

1. A1. 請問您過去一年內，有沒有在高速公路上開車或搭車的經驗（乘客或駕駛都算）？

(01)有駕駛經驗【續問第 A2-1 題】

(02)有乘客經驗【續問第 A2-1 題】

(03)駕駛與乘客經驗皆有【續問第 A2-1 題】

(04)沒有【跳問第 A4 題】

(98)未回答/拒答【跳問第 A4 題】

[過去一年的高速公路用路人使用國道]

2. A2-1 平常日：以最近一年的「平常日」（不包含國定假日及例假日）來看，請問您平均使用國道高速公路次數？（差不多一星期上高速公路幾次，或差不多一個月上高速公路幾次）

(01)每週 4 次(含)以上

(02)每週 1~3 次

(03)每月 1~4 次

(04)少於每月 1 次

(98)未回答



A2-2 平常日： 請問您「平常日」(不包含國定假日及例假日)通常由匝道開上國道高速公路的時段，是在尖峰還是離峰時段(台語：差不多都是在幾點)？【提示：平日尖峰：早上 07~09 點，下午 17~19 點】

- (01) 尖峰時段
- (02) 離峰時段
- (03) 兩者皆有
- (98) 不知道/忘記了

[過去一年的高速公路用路人使用國道]

3. A3-1 假日： 以最近一年的「假日」(包含國定假日及例假日)來看，請問您平均使用國道高速公路次數？(差不多一個月上高速公路幾次)

- (01) 每月 4 次(含)以上
- (02) 每月 2~3 次
- (03) 每月 1 次
- (04) 少於每月 1 次
- (98) 未回答

4. A3-2.假日： 請問您「假日」(包含國定假日及例假日)通常由匝道開上國道高速公路的時段，是在尖峰還是離峰時段(台語：差不多都是在幾點)？【提示：假日尖峰：早上 10~12 點，下午 14~18 點】

- (01) 尖峰時段
- (02) 離峰時段
- (03) 兩者皆有
- (98) 不知道/忘記了



5. A4. 立法院已經三讀通過，修正「道路交通管理處罰條例」。其中，除非有特別管制，否則，排氣量超過 550CC(含)以上之大型重型機車，也就是紅底白字車牌的重型機車，得比照小型汽車（台語：可以跟汽車一樣）行駛交通部公告開放的高速公路。請問您知不知道這件事？

- (01)知道
 (02)不知道
 (98)未回答/拒答

*** 現行法令雖然規定 550CC 以上大型重型機車可以行駛交通部公告的高速公路，但因為社會上對於大型重型機車行駛高速公路還有一些疑慮（台語：疑問和顧慮），所以目前還沒有開放高速公路給重型機車行駛。以下，想要請問您對以後開放高速公路時段及路段的看法。 ***

6. A5. 針對「是不是要開放 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路」的問題，有人認為應該「全面開放」，有人認為應該「有條件開放」，有人認為「不應該開放」，請問您比較贊成哪一種看法？

- (01)贊成全面開放【跳問第 A8 題】
 (02)贊成有條件開放【續問第 A6-1 題】
 (03)不贊成開放【跳問第 A8 題】
 (98)不知道/沒意見【跳問第 A8 題】

7. A6-1.[贊成有條件開放]就開放 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路的時段來說，目前有三種可能的方式：(1)只有在平日週一至週五可以行駛；(2)只有假日特定時段可以行駛；(3)不限平日與假日都可以開放。請問您比較贊成哪一種方式？

- (01)贊成僅平日週一至週五可行駛，其時段為_____
- (02)贊成僅假日可行駛，其時段為_____
- (03)應不限平日與假日皆可行駛，其原因為_____
- (90)其他（請說明_____）
- (98)不知道/沒意見



8. A6-2.[贊成有條件開放]就開放的路段來說，請問您贊不贊成只在車流量較小（台語：車子卡少）的路段，開放 550CC 以上大型重型機車行駛高速公路？

- (01)贊成「限定路段行駛」【續問第 A7-1 題】
- (02)不贊成「限定路段行駛」【跳問第 A8 題】
- (98)不知道/沒意見【跳問第 A8 題】

9. A7-1.[贊成限定路段行駛]就橫向（東西向）國道來看，請問您贊成開放哪些路段？【可複選】

- (01)開放行駛國 2 橫向國道（桃園中正機場端 - 鶯歌系統）
- (02)開放行駛國 4 橫向國道（臺中清水端 - 臺中豐原端）
- (03)開放行駛國 6 橫向國道（臺中霧峰系統 - 南投埔里端）
- (04)開放行駛國 8 橫向國道（臺南端 - 臺南新化端）
- (05)開放行駛國 10 橫向國道（高雄左營端 - 高雄旗山端）
- (90)其他（請說明_____）
- (92)不贊成開放橫向國道
- (98)不知道/沒意見

10. A7-2.[贊成限定路段行駛]就南北向國道來看，請問您贊成開放哪些路段？【可複選】

- (01)開放行駛國 1 北部車流量較低之部分路段
- (02)開放行駛國 1 中部車流量較低之部分路段
- (03)開放行駛國 1 南部車流量較低之部分路段
- (04)開放行駛國 3 北部車流量較低之部分路段
- (05)開放行駛國 3 中部車流量較低之部分路段
- (06)開放行駛國 3 南部車流量較低之部分路段
- (07)開放行駛國 5 車流量較低之部分路段
- (90)其他（請說明_____）
- (92)不贊成開放南北向國道
- (98)不知道/沒意見



11. A8. 請問您過去一年在開車、騎車或搭車的時候，有沒有和 550CC 以上大型重型機車（紅底白字車牌）共同使用道路的經驗？

- (01) 有【續問第 A9 題】
 (02) 沒有【跳問第 A10 題】
 (98) 未回答/拒答【跳問第 A10 題】

12. A9. 請問您當時是在「國 3 甲」、「快速道路（快速公路）」或是在「一般道路」上遇到的？

- (01) 國 3 甲（快速道路等級）
 (02) 其它快速公（道）路
 (03) 一般平面道路
 (04) 都有
 (98) 未回答/拒答

13. A10. 有人認為，「開放 550CC 以上大型重型機車行駛國道後，會增加 550CC 以下的其他機車誤闖高速公路（台語：不小心騎上高速公路）的情形」。請問您同不同意這個看法？

- (01) 同意
 (02) 不同意
 (98) 無意見/不知道

14. A11. 有人認為，「開放 550CC 以上大型重型機車行駛國道後，會因為汽、機車混流（台語：攏駛作夥），讓路況變複雜，可能導致安全上的疑慮（台語：疑問和顧慮）」。請問您同不同意這個看法？

- (01) 同意，其理由：_____。
 (02) 不同意，其理由：_____。
 (98) 無意見/不知道



15. A12.交通部已請公路總局依修訂完成之大型重機駕訓班學科教材、大型重機騎士精神宣導影片、駕駛人手冊等素材，持續強化監理考照及違規回訓制度與駕駛訓練，從源頭改善，以確保各車種用路人之行車安全。有人認為「目前國內汽車與大型重型機車駕駛人的行車禮讓與守法習慣已經大幅改善。請問您同不同意這個看法？

- (01) 同意
 (02) 部分同意
 (03) 不同意
 (98) 無意見/不知道

最後，我們想請教您幾個個人問題。

16. A13.請問您大約幾歲？

- (01) 18-29 歲 (02) 30-39 歲 (03) 40-49 歲
 (04) 50-59 歲 (05) 60 歲以上 (98) 未回答

17. A14.請問您的教育程度是（台語：讀書讀到多高）？

- (01) 小學及以下
 (02) 國（初）中
 (03) 高中（職）
 (04) 專科
 (05) 大學
 (06) 研究所以上
 (98) 未回答

18. A15.請問目前您從事什麼工作（台語：職業是什麼、吃什麼頭路）？

- (01) 公務人員、警察 (02) 軍人
 (03) 中小學教師
 (04) 高中教師、大專院校教授 (05) 受僱於國營事業
 (06) 民營、工商機構主管
 (07) 民營、工商機構普通職員
 (08) 勞動工人、工頭、領班
 (09) 自由業（含律師、醫師、會計師）
 (10) 文化工作者 (11) 研究人員



- (12) 僱主 / 企業家
- (13) 自營商 (含獨資公司、SOHO 族、個人工作室)
- (14) 運輸業 (包括計程車司機)
- (15) 工程師、專業技師
- (16) 農林漁牧鹽礦業從業人員
- (17) 學生
- (18) 退休 / 無業 / 待業
- (19) 家管 / 家庭主婦
- (90) 其他 (請說明 _____)
- (98) 未回答

19. A16. 請問您目前住在哪一個縣市？

- (01) 臺北市
- (02) 新北市
- (03) 桃園市
- (04) 臺中市
- (05) 臺南市
- (06) 高雄市
- (07) 基隆市
- (08) 新竹市
- (09) 嘉義市
- (10) 宜蘭縣
- (11) 新竹縣
- (12) 苗栗縣
- (13) 彰化縣
- (14) 南投縣
- (15) 雲林縣
- (16) 嘉義縣
- (17) 屏東縣
- (18) 臺東縣
- (19) 花蓮縣
- (98) 未回答

20. A17. 請問您目前有哪幾種汽機車的駕照？

- (01) 無駕照【問完後跳問第 A19 題】
- (02) 有駕照，駕照類型為何？【可複選】
 - (A) 普通輕型或普通重型機車駕照 (250CC 以下)
 - (B) 大型重型機車駕照 (逾 250CC)
 - (C) 小型車普通或職業駕照
 - (D) 大型車(大貨車、大客車或聯結車)普通或職業駕照
 - (E) 其他 (請說明 _____)
 - (F) 未回答



21. A18. 請問您目前最主要駕駛的是哪一種車種？【單選，問完後跳問第 A20 題】

- | | |
|---|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> (01) 小客車 | <input type="checkbox"/> (02) 小貨車 |
| <input type="checkbox"/> (03) 大客車 | <input type="checkbox"/> (04) 大貨車 |
| <input type="checkbox"/> (05) 聯結車 | |
| <input type="checkbox"/> (06) 550CC 以上大型重型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (07) 251~549 CC 大型重型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (08) 51~250 CC 普通重型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (09) 50 CC 以下輕型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (90) 其他 (請說明 _____) | |
| <input type="checkbox"/> (98) 未回答 | |

22. A19. 請問您目前最主要是搭乘哪一個車種？【單選，目前有在開車或騎車的人跳過不問】

- | | |
|---|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> (01) 小客車 | <input type="checkbox"/> (02) 小貨車 |
| <input type="checkbox"/> (03) 大客車 | <input type="checkbox"/> (04) 大貨車 |
| <input type="checkbox"/> (05) 聯結車 | |
| <input type="checkbox"/> (06) 550CC 以上大型重型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (07) 251~549 CC 大型重型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (08) 51~250 CC 普通重型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (09) 50 CC 以下輕型機車 | |
| <input type="checkbox"/> (10) 捷運、高鐵、火車等 (非使用一般道路、公路之大眾運具) | |
| <input type="checkbox"/> (90) 其他 (請說明 _____) | |
| <input type="checkbox"/> (92) 都沒有 | |
| <input type="checkbox"/> (98) 未回答 | |

***** 訪問到此結束，謝謝您接受我們的訪問！ *****

23. A20. 受訪者性別：

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> (01) 男 | <input type="checkbox"/> (02) 女 |
|---------------------------------|---------------------------------|