

115 年 道 路 交 通
安 全 與 執 法 研 討 會
中 華 民 國 115 年 09 月 24 日

從大專生觀點探討未成年無照駕駛違規因素 與防制策略之研究

Exploring Underage Unlicensed Driving Violations and Prevention Strategies from College Students' Perspectives

蘇昭銘 Jhao-Ming Su¹、
林芮亘 Ruei-SyuanLin²、
高珮菁 Pei-Jing Gao³、
黃佑潔 You-Jie Huang⁴、
李宜甄 Yi-Jhen Li⁵

摘要

儘管近年我國持續加重無照駕駛罰則，少年無照駕駛傷亡人數已有下降趨勢，但於民國 114 年仍造成 3,664 人的傷亡，顯示未成年無照駕駛問題仍值得關注。世界各國為有效抑止未成年無照駕駛問題，亦積極採用各種管理手段，冀望能保障青少年之生命安全。鑒於年齡約在 18 歲至 22 歲之大專生剛考上駕照，較能感受其在未成年族群對於無照駕駛之看法，故本研究主要藉由對 333 位大專生之問卷調查，探討其對未成年無照駕駛違規因素及對國外不同管制策略之看法。研究結果顯示，超過 50% 之受訪者認為無照駕駛屬危險行為，其主要原因為追求刺激及受同儕影響，並對可能遭受取締與處罰表現高度擔憂。進一步從居住地區屬性分析，偏鄉地區有無照駕駛經驗之受訪者高達 59.09%，遠高於都會地區之 21.97%；另從家庭管教嚴格度加以區分，家庭管教較寬鬆者之比例為 39.23%，亦高於管教較嚴格者之 23.26%。在改善策略方面，受訪者認為國內以「無照駕駛造成重大傷亡者終身禁止考照」最具防制效果；在國外處罰制度方面，則以愛爾蘭車主連坐制度接受度最高，

¹ 逢甲大學運輸與物流學系教授（聯絡地址：407 臺中市西屯區文華路 100 號，電話：04-24517250 分機 4659，E-mail: jmsu@fcu.edu.tw）

² 逢甲大學運輸與物流學系四年級學生。

³ 逢甲大學運輸與物流學系四年級學生。

⁴ 逢甲大學運輸與物流學系四年級學生。

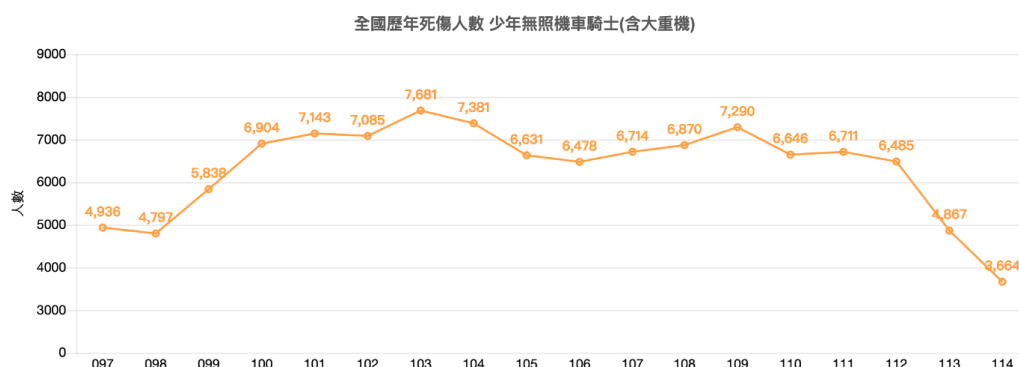
⁵ 逢甲大學運輸與物流學系四年級學生。

其次為瑞士依受罰者或家庭收入比例課徵罰鍰之制度。依據前述調查結果，本研究建議交通主管機關對無照駕駛防制政策應由「事後處罰」轉向「事前預防與行為抑制並重」之制度設計，並參考國外制度經驗，透過差異化處罰、責任連帶與刑責評價升級等配套措施，以強化處罰措施與違規行為風險之合理對應，同時導入多元制度工具取代單一處罰策略，結合教育宣導、經濟制裁與行為限制措施，以回應不同族群之違規特性，進而強化整體防制成效。

關鍵字：未成年無照駕駛、違規因素、風險認知、防制策略

一、緒論

根據交通部道安總動員網站之交通事故統計資料顯示，近十年間（民國 105 年至 114 年）少年無照機車騎士死傷人數由 6,631 人下降至 3,664 人，每年平均約為 6,236 人，如圖 1 所示。然而，死傷人數之下降可能受到少子化影響，因此若僅以死傷人數作為判斷依據，恐無法完整反映實際風險變化。鍾易詩（2024）指出，若將傷亡人數換算為每十萬人口傷亡率，較能排除人口結構變化之影響，並更客觀反映不同年度間之風險程度。



資料來源：交通部道安總動員網站。

圖 1 全國少年無照駕駛死傷折線圖

另外鍾易詩（2024）也指出，未成年人由於大腦前額葉等身心發展尚未完全，且對於交通法規、風險感知等知識尚不完備，成熟度、經驗不足以及青少年容易受到同儕團體的影響，導致未成年人較於一般成年駕駛者更容易陷入高肇事風險的交通情境中。面臨上述傷亡問題及未成年人身心發展之限制，國內目前針對未成年無照駕駛之管理措施，多以教育勸導取締與經濟罰鍰為主，然而，罰鍰多由家長代為支付，使違規者缺乏實質經濟負擔，降低現行制度之嚇阻效果。因此，有必要進一步探討青少年無照駕駛之影響因素，並了解受訪者對國內外多元防制措施之支持程度，作為未來交通安全政策及制度修正之參考。

綜上所述，現行罰款措施可能無法有效遏止青少年無照駕駛行為，其發生亦可能受到生理、心理及環境等多重因素影響。因此，本研究以大專生為調查對象，探討無照駕駛之影響因素及其對防制策略之接受程度。選擇大專生作為研究對象，係因其為最接近國高中族群之合法駕駛者，較可能曾接觸未成年無照駕駛相關情境，且相較於青少年具備較成熟之法規認知與判斷能力，能從事後觀點反思其行為動機與外在影響

因素。基於上述觀點，本研究透過問卷調查進行資料蒐集，具體研究目的如下：

1. 探討外在環境（居住地類型、家庭因素以及同儕互相影響）是否顯著影響青少年發生無照駕駛的動機與行為。
2. 無照駕駛的「風險認知程度」（如事故危險性與警方取締），驗證其風險感知的高低是否能有效影響或降低無照駕駛行為之發生。
3. 評估受訪大專生對國內現行法規制度的實質評價，並進一步探討大眾對於引進國內外多元防制措施（如：剝奪駕駛資格、車主連坐處罰、或是偏鄉限速代步車等）的民意支持度，以提供未來政策修訂之參考。

二、 文獻回顧

2.1 國內外管理制度比較

無照駕駛長期以來是我國道路交通安全的重大隱患。姜琇森等人（2021）指出我國機車無照駕駛涉入事故比例偏高，且死傷程度常較為嚴重，其中又以未達考照年齡及已達年齡卻未考照之族群為大宗。針對此一現象，我國政府的治理思維與法規制度歷經了多階段的演變，從早期的輕度行政裁罰與教育勸導，逐漸走向加重罰鍰、強化連帶責任、落實源頭阻斷，乃至近期的剝奪駕駛資格等嚴懲重罰化方向發展。

2.1.1 台灣地區無照駕駛制度演化

我國無照駕駛管理制度早期以罰鍰及當場禁止駕駛為主要處分，後續逐漸加入法定代理人、車主責任與道路交通安全講習。2023 年修法進一步提高無照駕駛罰鍰上限，並針對累犯、肇事致重傷或死亡及車主容許無照駕駛等情形加重處分；至 2026 年，無照駕駛罰鍰再次提高，機車最高為 36,000 元、汽車最高為 60,000 元，並強化累犯、車輛移置保管及道路交通安全講習制度。

表 1 台灣歷年法規演變表

時間	罰鍰額度基準	駕駛人本身處分	車主與家長連帶責任
2005 年前	6,000 至 12,000 元	當場禁止其駕駛	無有效連帶約束機制
2005 年	6,000 至 12,000 元	當場禁止其駕駛	未滿 18 歲與家長須同上道安講習；增訂車主借車處罰
2023 年	最高 24,000 元 五年內累犯直接罰最高	肇事致人重傷或死亡， 警察機關得沒入該車輛	車主明知仍借車，強制吊扣該車牌照 1 至 6 個月
2026 年	機車最高 36,000 元 汽車最高 60,000 元	依情節禁考 1 至 4 年； 肇事重傷或死亡者終身不得考照	延續並強化吊扣牌照與連帶講習機制

資料來源：本研究繪製

2.1.2 其他國家無照駕駛制度

1. 丹麥

根據丹麥道路安全委員會（Rådet for Sikker Trafik）指出，推動 Sikker Trafik LIVE 計畫，由交通事故傷者或死者家屬進入學校分享親身經歷。相關研究顯示此措施有助於提升青年交通安全知識，並改善其交通態度與行為。此外，針對初次取得駕照者，丹麥於取得第一張駕照後三年內採較嚴格之記點制度，累積兩個記點即可能受到駕駛禁令，須完成相關教育並重新通過考試後始得恢復駕駛。

2. 瑞典

瑞典交通管理局（Trafikverket）指出瑞典為「視覺零死亡」（Vision Zero）政策的發源國，並允許取得 AM 駕照之 15 歲以上青少年駕駛 A-Tractor，此類由汽車改裝之車輛最高行駛速度限制為 30 km/h。刑事責任方面，瑞典以 15 歲為刑事責任年齡，未滿 15 歲者原則上不得被判處刑罰，而由社會服務體系依調查結果提供支持或照護措施；15 歲以上未滿 18 歲之青少年，則得依犯罪情節適用青年服務等特殊處遇，其中青年服務時數為 20 至 150 小時。

3. 瑞士

無照駕駛屬刑事罪行，根據瑞士《刑法》第 34 條的「日額罰金」制度則規定，罰金計算方式為比例罰金制，依照個人日薪單位天數，一個日薪單位從 30 到 3,000 瑞士法郎（CHF）不等，依個人財務狀況而定。無照駕駛若發生車禍，保險公司依法完全不予理賠，或在理賠後向駕駛本人或其監護人追討全額賠償，可能導致破產。

4. 德國

根據《道路交通法》第 21 條規定，刑事化處置與醫學心理評估無照駕駛者可處以最高一年監禁或罰金。車主若命令或准許無照者駕駛其車輛，同樣面臨同等刑事責任。醫學心理評估（MPU）是德國最著名監理工具，若駕駛人具有重大或反覆交通違規、涉及與道路交通相關之重大犯罪等情形，主管機關得要求其提出醫學心理評估（MPU），作為判斷是否具備駕駛適性之依據，通過 MPU 才能取得或領回駕照。

5. 愛爾蘭

2018 年生效的克蘭西修正案（Clancy Amendment）規定，若車主明知而讓無照青少年駕駛其車輛，警方可立即沒入車輛，且車主將面臨刑事起訴。合法的學習者必須完成 12 堂由核可教練指導的強制課程（EDT），並在 logbook 上詳實記錄，方可參加考試。

表 2 各國無照駕駛法規制度表

國家	核心處分手段	預防再犯策略	制度特色
丹麥	Road Safety LIVE 見證計畫	事故經驗分享	監護人書面同意與陪伴
瑞典	A-Tractor 緩衝、 社區服務	提供低速合法替代運 具、社福介入	兼顧移動需求與青少年輔導
瑞士	日薪罰金制 (按所得處分)	依經濟能力課罰	強調差異化處罰與經濟責任
德國	監禁/罰金、 MPU 適性評估	駕駛心理與適性評估	重視高風險駕駛之資格管理
愛爾 蘭	克蘭西修正案 (即時扣車)	強制性基礎訓練 (EDT)	車主連坐起訴、扣押車輛
台灣	高額罰金 (無上限累加)	10 年累犯追蹤	以行政處罰搭配教育與車主管理

資料來源：本研究繪製

2.2 相關研究

青少年無照駕駛並非單一因素所致，而是受到地理環境、家庭、同儕及個人心理等多重因素交錯影響。交通公路總局（2012）指出在偏遠地區由於大眾運輸量能不足（如公車班次少、候車時間長、站牌距離遠），交通不便成為導致青少年無照駕駛的最主要客觀因素。許多偏鄉青少年的無照騎乘動機是出於代步方便、打工或通學需求，這顯示無照行為往往是基於現實環境限制下不得不的選擇。高達八成以上的父母對於孩子無照駕駛抱持無意見或不同意但默許的消極態度，這大幅降低了家庭約束力。此外，同儕間的影響力在青春期的極為顯著，為了博取同儕認同或因同學也有違規行為，青少年容易產生盲從與錯誤模仿。青少年往往因缺乏實際駕駛經驗與正確知識，對於道路潛在危險的風險感知普遍較低。人格特質中具備追求冒險刺激傾向的青少年，其風險感知越低，越容易涉入危險騎乘行為並且青少年常低估被警察攔查取締的機率，進而抱持僥倖心態違規上路。

事後的教育矯正與事前的安全宣導，是改變青少年價值觀的關鍵。許致華（2018）研究指出違規青少年參加講習後六個月未再違規的比例高達 84.5%，張朝陽等人（2012）在提升家長關心與約束力方面，超過九成的家長（93%）同意未來將會叮嚀小孩不能再有無照駕駛行為。實施交通安全教育有助於提升法定代理人對交通法令及親職責任的認知，進而對青少年的行為意圖產生正向影響。林月琴等人（2023）指出傳統課堂口述教學方式若僅專注於知識傳授，而缺乏特定行為技能的提供，效果相當有限。因此，建議將擴增實境（AR）與虛擬實境（VR）等新興科技作為補充性的教學輔助工具，以遊戲式學習來提升學生的學習動機與批判思維能力。VR 課程的優點在於「可在虛擬的情境下，暴露於高風險環境中練習」，並具備行為改善的潛在效益。

2.3 綜合探討

綜觀國內外管理制度與實證研究，我國在無照駕駛防制上，仍存在法規手段與違規成因之間的落差。我國近年高度依賴「高額罰鍰、沒入車輛、剝奪考照資格」等末端重罰機制。然而，國際交通安全頂尖國家（如挪威、瑞典）多將青少年無照視為結合法律、社福與心理學的複合性問題。實證研究亦指出，偏鄉大眾運輸匱乏是迫使青少年違規通學的最主要客觀因素。我國齊頭式的行政裁罰不僅缺乏彈性（如瑞士的比例罰金制），更無法從源頭化解基層運輸供給不足的剛性需求。

我國現行針對青少年無照駕駛之車主連帶道路交通安全講習制度，在「強制力執行手段」與「駕駛人風險心理分級」上，相較於國外制度仍存在實質功能落差。張新立（2013）指出在車輛持有人方面，我國雖有講習處分，但其嚇阻成效在實證研究中被指出仍難以阻斷家長或車主的放任行為。未來防制策略應跳脫單純的交通違規取締，建立跨部會的社會支持網；同時，在道安教育上，應借鏡丹麥的同理心引導，並導入AR/VR 等新興科技，讓青少年在虛擬情境中建立正確的風險感知，方能從根本導正違規意圖。

三、 研究方法

3.1 研究假設

本研究依據研究目的及相關文獻建立研究假說，以探討青少年無照駕駛之影響因素及受訪者對改善策略之支持情形，並檢驗各研究變項間之關聯性。研究假設如下：

H1：青少年時期主要居住地類型與無照駕駛經驗具有顯著關聯。

H2：家庭因素（包含家庭汽機車可獲性及家長默許或提供車輛程度）與無照駕駛經驗具有顯著關聯。

H3：受訪者對同儕影響之認同程度與無照駕駛經驗呈顯著關聯。

H4：受訪者對無照駕駛風險之認知程度與無照駕駛經驗呈顯著負向關係。

H5：受訪者認為現行無照駕駛處罰制度不足之程度，與支持多元防制措施之程度呈顯著正向關係。

3.2 問卷調查計畫

由於大專校院學生多活躍於社群媒體平台，本研究採網路問卷方式進行資料蒐集，以 18 至 24 歲之大專校院學生為主要調查對象，並透過 Facebook 社團、Dcard 及 Instagram 等社群平台發布問卷連結，且採便利抽樣方式，以提高資料蒐集效率與受訪者回覆率。問卷共設計 27 題，內容涵蓋基本資料、認知程度、影響因素、處罰制

度評估及國外措施支持度等五個構面。問卷設計採用單選題、5 點李克特量表及 10 點評分量表，以衡量受訪者對無照駕駛相關議題之認知、態度及政策支持程度。此外，為探討受訪者對不同防制策略之接受程度，本研究參考國際交通論壇（International Transport Forum, ITF）及國際道路交通安全數據與分析小組（IRTAD）所發布之《2025 年道路安全年度報告》，彙整事故風險較低國家之交通管理制度與道路安全策略，作為問卷中配套措施支持度題項之設計依據，作為跨國比較與我國交通管理制度及防制策略之參考基礎。

本研究於民國 115 年 4 月 9 日至 5 月 10 日期間進行問卷調查，共回收 333 份有效問卷，作為後續分析之資料來源。為瞭解樣本特性，針對受訪者基本資料進行統計分析，包括性別、居住地類型、家庭汽機車可獲性及無照駕駛經驗等變項，以掌握樣本分布情形，並作為後續各構面分析與推論統計之基礎。由表 3 可知，本研究樣本以女性受訪者為主，占約 70%；居住地類型方面，非都會地區（86.8%）高於都會地區（13.2%）。家庭汽機車可獲性方面，以不易取得者占多數（約 61%）。無照駕駛經驗部分，未曾有無照駕駛經驗者約占 70%，顯示多數受訪者並無相關經驗，後續將以統計分析方法探討不同背景變項對各構面之差異情形。

表 3 受訪者基本資料分析表

變項	類別	人數	百分比(%)
性別	男	100	30.03%
	女	233	69.97%
居住地類型	都會地區	44	13.2%
	非都會地區	289	86.8%
家庭汽機車可獲性	容易取得	130	39.04%
	不易取得	203	60.96%
無照駕駛經驗	有	100	30.03%
	無	233	69.97%

四、 結果分析

本研究依據問卷調查結果，透過 SPSS 進行資料分析。首先以描述統計瞭解受訪者對青少年無照駕駛成因、管理制度及改善策略之認知情形，再針對認同度較高之因素與措施，運用交叉分析、卡方檢定探討不同背景族群間之差異，進一步瞭解青少年無照駕駛之形成因素及防制策略接受程度。

4.1 基本統計分析

為瞭解受訪者對青少年無照駕駛成因之看法，本研究將影響因素區分為「生活需求導向因素」與「非生活需求導向因素」兩類。其中，考照年齡過晚及大眾運輸不便屬於生活需求導向因素；同儕影響、刺激追求及家長默許或疏於管教程程度則屬於非生活需求導向因素，藉此比較受訪者認為青少年無照駕駛行為主要受到生活需求因素，或心理、家庭與社會環境因素影響程度。

由表 4 可知，「家長默許或疏於管教程程度」平均數最高（4.09），其次為「追求刺激程度」（3.56）及「因大眾運輸不便影響程度」（3.40），而「認為考照年齡過晚程度」最低（2.25）。整體而言，受訪者對非生活需求導向因素之認同程度較高，顯示受訪者傾向認為青少年無照駕駛主要與家庭管教、個人心理及同儕影響等因素有關，而非單純源於交通需求或考照制度限制。因此，後續分析將針對認同程度較高之因素，進一步探討居住環境、家庭因素及個人認知面向與無照駕駛行為之關聯。

表 4 無照駕駛關鍵因素平均數

排名	無照駕駛關鍵因素	最小值	最大值	平均值	標準差
1	家長默許或疏於管教程程度	1	5	4.09	1.051
2	追求刺激程度	1	5	3.56	1.319
3	因大眾運輸不便影響程度	1	5	3.40	1.276
4	受同儕影響程度	1	5	3.21	1.321
5	認為考照年齡過晚程度	1	5	2.25	1.189

資料來源：本研究繪製

另一方面，為瞭解受訪者對現行無照駕駛管理措施之支持程度，本研究進一步針對相關法規政策進行描述統計分析。由表 5 可知，具體管理措施中，以「無照造成重傷亡者可能面臨終身禁考」平均數最高（7.71），其次為「經濟罰鍰」（6.21）及「牌照吊扣」（5.95），而「教育講習」平均數最低（4.67）。整體而言，受訪者較支持採取提高處罰強度及多元化管理措施，而對教育講習措施之支持程度相對較低。

表 5 國內青少年無照駕駛法規支持度平均數

排名	國內青少年無照駕駛法規政策	最小值	最大值	平均值	標準差
1	資格限制：無照造成重傷亡者，可能面臨終身禁考	1	10	7.71	2.516
2	經濟罰鍰：機車最高罰 3.6 萬/汽車最高罰 6 萬	1	10	6.21	2.330
3	牌照吊扣：違規抓到即吊扣車輛牌照 3 個月至 1 年	1	10	5.95	2.498
4	教育講習：未成年者與監護人須共同參加 3 小時道安講習	1	10	4.67	2.840

資料來源：本研究繪製

此外，本研究另設計題項調查受訪者是否支持我國導入較現行制度更多元之管制措施，結果顯示其支持程度較高（平均數為 7.99），顯示多數受訪者認為現行以罰鍰為主之管理方式仍有調整空間，並期待透過更多元之管理措施降低青少年無照駕駛問題。因此，後續將進一步探討受訪者對國外青少年無照駕駛管理制度之支持程度，作為我國未來青少年無照駕駛防制策略規劃之參考。

4.2 違規因素探討

4.2.1 居住地差異分析

為探討居住地區與青少年無照駕駛相關因素之關聯性，本節以無照駕駛經驗、刺激追求程度及家庭管教方式為分析變項，透過交叉分析、卡方檢定，檢視不同居住地區受訪者在各項變數上的差異情形。從表 6 資料可發現居住地區與無照駕駛經驗之交叉分析結果達極顯著相關（ $p=0.000$ ）；核心都市區受訪者從未有無照駕駛經驗之比例最高（78.0%），其次為一般市鎮區（69.0%），而偏鄉／鄉村區僅 40.9%，顯示偏鄉／鄉村區受訪者具有無照駕駛經驗之比例較高。

表 6 居住地區與無照駕駛經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	偏鄉/鄉村區	一般市鎮區	核心都市區
從未無照（1 分）	233 人	18 人（40.9%）	80 人（69.0%）	135 人（78.0%）
曾有無照（2-5 分）	100 人	26 人（59.1%）	36 人（31.0%）	38 人（22.0%）
總計	333 人	100%	100%	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性（雙尾 p 值）：0.000		統計結果判定：極顯著相關	

居住地區與「家庭狀況會影響無照駕駛」認同程度之分析結果如表 7 所示，兩者之間未達統計顯著差異（ $p=0.401$ ）。各居住地區皆以高度認同（4-5 分）為主，比例分別為 65.9%、75.9%及 75.1%，顯示受訪者普遍認同家庭狀況可能影響無照駕駛。

表 7 居住地區與家庭因素認同之卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	偏鄉/鄉村區	一般市鎮區	核心都市區
未高度認同（1-3 分）	86 人	15 人（34.1%）	28 人（24.1%）	43 人（24.9%）
高度認同（4-5 分）	247 人	29 人（65.9%）	88 人（75.9%）	130 人（75.1%）
總計	333 人	100%	100%	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性（雙尾 p 值）：0.401		統計結果判定：未達顯著水準	

4.2.2 家庭因素影響分析

前述分析顯示，不同居住地區受訪者對「家庭狀況會影響無照駕駛」之認同程度並無顯著差異。為進一步探討家庭因素與青少年無照駕駛經驗之關聯，本節以家庭車

輛可得性、家長默許程度及家庭管教嚴格度三項變數進行交叉分析及卡方檢定。

由表 8 可知，家庭車輛可得性與無照駕駛經驗達極顯著相關 ($p=0.004$)。家中隨時有閒置車輛可使用之受訪者，其曾有無照駕駛經驗比例為 39.2%，高於需經父母同意後方可接觸車輛者 (24.4%) 及家中無車或管理極度嚴格者 (23.2%)，顯示家庭環境中車輛取得便利程度越高，青少年接觸並使用車輛之機會可能越多，進而增加無照駕駛行為發生的可能性。

表 8 家庭車輛可得性與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照 (1 分)	曾有無照 (2-5 分)	總計
隨時有閒置車輛可使用	130 人	79 人 (60.8%)	51 人 (39.2%)	100%
車輛固定由父母使用， 需報備才可能接觸	160 人	121 人 (75.6%)	39 人 (24.4%)	100%
家中無車或管理極度嚴格	43 人	33 人 (76.7%)	10 人 (23.2%)	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性 (雙尾 p 值): 0.004		統計結果判定: 極顯著相關	

從表 9 亦可看出，受訪者對「家長默許會影響無照駕駛」之認同程度與無照駕駛經驗達極顯著相關 ($p=0.000$)。高度認同 (4-5 分) 者中，從未有無照駕駛經驗者占 75.7%，有無照駕駛經驗者占 24.3%；未高度認同 (1-3 分) 者則分別為 53.5% 及 47.5%，顯示不同認同程度之受訪者，其無照駕駛經驗分布具有顯著差異，反映受訪者對家長默許青少年使用車輛之認知，可能與其無照駕駛經驗存在關聯。

表 9 家長默許影響認同程度與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照 (1 分)	曾有無照 (2-5 分)	總計
未高度認同 (1-3 分)	86 人	46 人 (53.5%)	40 人 (47.5%)	100%
高度認同 (4-5 分)	247 人	187 人 (75.7%)	60 人 (24.3%)	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性 (雙尾 p 值): 0.000		統計結果判定: 極顯著相關	

從表 10 可知，家庭管教嚴格度與無照駕駛經驗同樣達極顯著相關 ($p=0.000$)，父母較少放任青少年使用車輛者，其從未無照比例達 86.6%；相較之下，父母較常放任使用車輛者，較常無照比例達 77.9%。表示家長管教度對於青少年有重大的影響，家長在日常生活中的管教只要稍有一次「放任或寬容」(從未發生到偶爾發生)，青少年的無照行為累積機率分布就會在統計上發生顯著影響。

整體而言，家庭車輛管理方式、家長態度及管教程程度皆可能與青少年無照駕駛行為存在關聯，三者皆顯示家庭環境嚴格、父母不放任的情況下可以物理阻斷青少年接觸車輛的機會，就可進一步有效防範青少年無照駕駛的危險。

表 10 家庭管教嚴格度（父母放任頻率）與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照（1 分）	曾有無照（2-5 分）	總計
從未發生（1 分）	247 人	214 人（86.6%）	33 人（13.4%）	100%
曾有發生（2-5 分）	86 人	19 人（22.1%）	67 人（77.9%）	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性（雙尾 p 值）：0.000		統計結果判定：極顯著相關	

4.2.3 風險認知與心理動機分析

本節探討風險認知、心理與社會因素及制度認同程度與青少年無照駕駛經驗之關聯，選取「風險認知程度」、「同儕影響程度」、「刺激追求程度」及「駕照資格認同程度」四項變數，透過交叉分析、卡方檢定檢視分析不同認知程度受訪者之無照駕駛經驗分布情形。

由表 11 可知，風險認知程度與無照駕駛經驗達極顯著相關（ $p=0.000$ ）。認同青少年無照駕駛為高度危險行為之受訪者中，有 73.7%從未有無照駕駛經驗，顯示風險認知程度越高者，其無照駕駛經驗比例越低。表示當青少年有較常無照駕駛的行為時，多次無發生意外的違規經驗可能使其喪失對於風險評估的認知，讓該群體認為無照駕駛並不是具有高度危險的行為，從而使法律失去對於該群體的威嚇力。

表 11 風險認知與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照（1 分）	曾有無照（2-5 分）	總計
未高度認同（1-3 分）	26 人	7 人（26.9%）	19 人（73.1%）	100%
高度認同（4-5 分）	307 人	226 人（73.7%）	81 人（26.3%）	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性（雙尾 p 值）：0.000		統計結果判定：極顯著相關	

由表 12 可知，同儕影響程度與無照駕駛經驗之卡方檢定達顯著水準（ $p=0.049$ ）。由交叉分析結果可知，高度認同者有無照駕駛經驗的比例（25.0%），低於未高度認同者的比例（34.9%），顯示同儕影響程度與無照駕駛經驗間具有顯著關聯。

表 12 同儕影響程度與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照（1 分）	曾有無照（2-5 分）	總計
未高度認同（1-3 分）	169 人	110 人（65.1%）	59 人（34.9%）	100%
高度認同（4-5 分）	164 人	123 人（75.0%）	41 人（25.0%）	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性（雙尾 p 值）：0.049		統計結果判定：達顯著水準	

另外表 13 顯示刺激追求程度與無照駕駛經驗之分析結果達極顯著相關（ $p=0.003$ ）。由交叉分析可知，高度認同之受訪者（210 人）中，從未無照駕駛比例達 75.7%，而有無照駕駛經驗比例為 24.3%；相較之下，未高度認同者（123 人）中，有無照駕駛經驗比例為 39.8%。此結果顯示，不同刺激追求認知程度之受訪者，其無照駕駛經驗分布存在差異，顯示受訪者對無照駕駛成因之認知與自身實際經驗可能存在差異。

表 13 刺激追求程度與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照 (1 分)	曾有無照 (2-5 分)	總計
未高度認同 (1-3 分)	123 人	74 人 (60.2%)	49 人 (39.8%)	100%
高度認同 (4-5 分)	210 人	159 人 (75.7%)	51 人 (24.3%)	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性 (雙尾 p 值): 0.003		統計結果判定: 極顯著相關	

表 14 顯示駕照資格認同程度與無照駕駛經驗之分析結果達極顯著相關 ($p=0.010$)。由交叉分析可知, 未高度認同之受訪者 (208 人) 中, 有 52 人 (25.0%) 具有無照駕駛經驗; 而高度認同者 (125 人) 中, 有 48 人 (38.4%) 具有無照駕駛經驗。此結果顯示, 不同刺激追求認知程度之受訪者, 其無照駕駛經驗分布存在差異, 顯示刺激追求認知程度與無照駕駛經驗之間具有顯著關聯。

表 14 駕照資格認同程度與無照經驗卡方檢定結果

變項與答項分群	樣本數	從未無照 (1 分)	曾有無照 (2-5 分)	總計
未高度認同 (1-3 分)	208 人	156 人 (75.0%)	52 人 (25.0%)	100%
高度認同 (4-5 分)	125 人	77 人 (61.6%)	48 人 (38.4%)	100%
卡方檢定結果	漸近顯著性 (雙尾 p 值): 0.010		統計結果判定: 達顯著相關	

4.3 改善策略支持度

4.3.1 國外制度支持度分析

從受訪者對國外多元處置制度的支持度排名來看, 整體呈現「源頭重罰為主、多元導正為輔」。由表 15 可知, 愛爾蘭車主連坐沒入制度 (8.198 分) 為平均支持度最高、共識最強 (標準差最低) 的制度, 顯示受訪者傾向認同透過車主責任追究與車輛管理方式, 降低青少年取得車輛之機會。其次為第二名瑞士的比例罰金制 (7.057 分) 與第三名北歐的社福介入機制 (6.945 分), 反映受訪者除重視違規責任之追究外, 亦認同依據違規者經濟能力進行公平處罰, 以及透過家庭輔導與社會支持方式改善無照駕駛問題。

表 15 國外青少年無照改善制度支持度之平均數排名

排名	國家制度	平均數	標準差
1	愛爾蘭: 車主連坐沒入	8.198	1.922
2	瑞士: 比例罰金制	7.057	2.519
3	北歐: 社福介入機制	6.945	2.155
4	瑞典: A-Tractor 制度	6.891	2.417
5	德國: 心裡適性鑑定	6.879	2.115
6	丹麥: 生命見證教育	6.105	2.406

資料來源: 本研究繪製

4.3.2 不同族群之制度支持度分析

本節主要呈現受訪者對瑞典防制措施之支持情形，分析目的在於探討受訪者是否因居住地、有無無照駕駛經驗及偏鄉交通需求對瑞典防治措施之看法分布，因此以交叉分析及百分比分布進行說明，不另進行推論統計檢定。由 4.1.3 交叉分析中可知居住於偏鄉／鄉村區的受訪者接近 60%曾經無照駕駛過，加上本研究所借鏡之國外制度中，瑞典的 A-Tractor 制度正是針對居住於偏鄉地區的青少年因大眾交通工具不便所給予的移動需求代步工具，因此以此制度進行更深入的探討。

1. 居住地對 A-Tractor 制度支持度之差異分析

居住地對 A-Tractor 制度支持度之交叉分析結果如表 16 所示，在高度支持區間（8-10 分）中，偏鄉地區受訪者比例為 63.7%，高於一般市鎮區之 44.8%及核心都市區之 40.4%；相較之下，在低分區間（1-4 分）中，偏鄉地區受訪者僅占 6.9%，顯示偏鄉地區受訪者對瑞典 A-Tractor 制度呈現較高支持傾向，且支持分布較集中於高分區間，表示受訪者對該制度之支持程度會因居住地區不同而有所差異。

表 16 18 歲以前主要居住類型與瑞典 A-Tractor 支持度之交叉分析結果

變項與答項分群	樣本數	低分區 (1-4 分)	中分區 (5-7 分)	高分區 (8-10 分)	總計
偏鄉/鄉村地區	44 人	3 人 (6.9%)	13 人 (29.6%)	28 人 (63.7%)	100%
一般市鎮區	166 人	23 人 (19.8%)	41 人 (35.3%)	52 人 (44.8%)	100%
核心都會區	173 人	34 人 (19.6%)	69 人 (39.8%)	70 人 (40.4%)	100%

2. 無照駕駛經驗對 A-Tractor 制度支持度之差異分析

無照駕駛經驗對 A-Tractor 制度支持度之交叉分析結果如表 17 所示，在高度支持區間（8-10 分）中，具有無照駕駛經驗之比例為 65%，高於未具有無照駕駛經驗者之 39.1%；未具有無照駕駛經驗者於中分區間（5-7 分）及低分區間（1-4 分）的比例較高，顯示曾有無照駕駛經驗之受訪者對 A-Tractor 制度呈現較高支持傾向，推測其可能因曾面臨青少年階段之交通移動需求，而對合法替代運具制度具有較高認同。

表 17 無照駕駛經驗與瑞典 A-Tractor 支持度之交叉分析結果

變項與答項分群	樣本數	低分區 (1-4 分)	中分區 (5-7 分)	高分區 (8-10 分)	總計
沒有無照經驗	233 人	47 人 (20.1%)	95 人 (40.8%)	91 人 (39.1%)	100%
有無照經驗	100 人	13 人 (11.0%)	28 人 (24.0%)	59 人 (65.0%)	100%

3. 偏鄉交通需求認同度對 A-Tractor 制度支持度之差異分析

偏鄉交通需求認同度對 A-Tractor 制度支持度之交叉分析結果如表 18 所示，在高度支持區間（8-10 分）中，對偏鄉移動需求持非常同意者，其支持比例達 75%；對偏鄉交通需求持非常不同意及不同意者，其支持比例僅 12.5%與 9.5%。顯示受訪者對偏鄉交通環境與青少年移動需求之認知，可能影響其對低速替代運具制度之接受程度。

表 18 偏鄉交通需求認同度與瑞典 A-Tractor 支持度之交叉分析結果

變項與答項分群	樣本數	低分區 (1-4 分)	中分區 (5-7 分)	高分區 (8-10 分)	總計
1 (非常不同意)	16 人	10 (62.5%)	4 (25.0%)	2 (12.5%)	100%
2 (不同意)	21 人	12 (57.1%)	7 (33.3%)	2 (9.5%)	100%
3 (普通)	75 人	13 (17.4%)	45 (60.0%)	17 (22.7%)	100%
4 (同意)	133 人	18 (13.6%)	52 (39.2%)	63 (47.4%)	100%
5 (非常同意)	88 人	7 (7.9%)	15 (17.0%)	66 (75.0%)	100%

4.4 綜合探討

首先，依據研究結果與本研究提出之五項研究假設進行比較。結果顯示，假設一、二、三、四、五皆獲得支持，居住地區類型、家庭車輛可得性、家長默許程度、家庭管教方式、風險認知程度及同儕影響程度皆與無照駕駛經驗呈顯著相關，顯示青少年無照駕駛行為可能受到家庭環境、交通條件與個人認知等多重因素影響，而非單一因素所造成。家庭環境可能影響青少年取得及使用車輛之機會，居住地區差異則反映不同交通環境下之移動需求，而個人對無照駕駛風險的認知亦可能影響其違規行為選擇。因此，青少年無照駕駛行為應從個人因素與外部環境之交互影響進行理解，而非僅以單一因素加以解釋。

綜合分析結果可知，家庭因素為影響青少年無照駕駛的重要因素之一，家庭車輛管理方式、家長態度及管教程程度，皆可能影響青少年接觸車輛與產生違規行為之機會。此結果與國外制度支持度分析結果相互呼應，受訪者對愛爾蘭車主連坐沒入制度支持度最高，顯示受訪者亦認為降低青少年無照駕駛不僅需約束駕駛者本身，亦應強化車主（如家長）對車輛使用之管理責任，從源頭降低青少年取得車輛之可能性。

此外，研究亦發現非都市地區之受訪者無照駕駛經驗比例相對較高，推測可能與不同地區交通可近性及青少年日常移動需求有關。因此，未來無照駕駛防制策略除強化責任管理外，亦應納入交通環境改善與替代運具供給等多元治理方式。例如瑞典 A-Tractor 制度透過低速且受限制之合法替代運具，提供偏遠地區青少年合法移動選項，可作為降低無照駕駛風險之參考方向。

五、 結論與建議

5.1 結論

透過大專校院學生對青少年無照駕駛議題之認知調查，本研究發現青少年無照駕駛行為涉及家庭管理、交通環境及個人風險認知等面向，其中居住地區、家庭車輛可得性、家長默許程度、家庭管教方式、風險認知程度與同儕影像程度，皆與無照駕駛經驗達顯著相關。父母從未放任子女使用車輛者，其從未無照駕駛比例達 86.6%；核心都市區受訪者從未無照駕駛比例為 78.0%，高於偏鄉／鄉村區之 40.9%。此結果顯示青少年無照駕駛行為並非單純由個人因素所致，而與家庭約束、生活環境及移動需求等因素具有關聯。此外，受訪者對導入多元防制策略之支持度平均達 7.99 分（滿分 10 分），其中以愛爾蘭車主連坐沒入制度之支持度最高，顯示受訪者除重視違規者本身之處罰外，亦認同透過車主管理及多元措施降低無照駕駛行為，反映未來青少年無照駕駛防制策略除強化處罰外，亦應兼顧家庭責任、風險教育及交通環境等因素。

5.2 建議

為降低青少年無照駕駛問題，建議政府除持續強化取締與交通安全宣導外，亦應朝向多元化且具預防性的管理方向發展，整合家庭責任、風險教育及交通環境改善等面向，以降低違規誘因並提升防制成效。同時，可參考國外無照駕駛防制制度之經驗，依據我國交通環境與青少年移動需求，研議導入兼顧替代移動方式、責任承擔及行為導正之管理措施，例如提供偏遠地區合法替代移動選項或強化車主管理責任，避免僅以處罰措施作為主要管理方式。後續研究則可擴大樣本範圍，納入不同年齡層、地區及背景之族群進行比較，並結合質性訪談等方法，以深入了解青少年無照駕駛行為背後之形成原因，作為未來交通安全政策與教育措施推動之參考。

六、 參考文獻

交通部公路局（2024），未滿 18 歲騎乘機車無照駕駛成因分析

交通部公路局（2012），道路交通安全講習對青少年無照駕駛之研究

交通部道安總動員（2025），全國歷年死亡人數少年無照機車騎士（含大重機），網站 <https://roadsafety.tw/Dashboard/Custom?type=%E7%B5%B1%E8%A8%88%E5%BF%AB%E8%A6%BD%E5%9C%96%E8%A1%A8>

交通部公路總局台北區監理所板橋監理站（2012），道路交通安全講習對青少年無照駕駛行為影響之研究。

林月琴、張淑萍、林慧華、詹景喻、張茵、葉祖宏、周文靜、賴靜慧、喻世祥（2023），新興科技導入學校交通安全教育之需求評估規劃。

姜琇森、陳璟誼、林大傑、劉欣憲、葉祖宏、周文靜（2021），為考領駕照之機車駕駛者事故與違規行為分析，110 道路交通安全與執法研討會。

許桎華（2018），降低機車考照年齡之研究，逢甲大學運輸科技管理學系碩士班碩士論文。

張新立（2013），加強青少年無照駕駛防制策略之研究，交通部運輸研究所研究報告。

Bundesministerium der Justiz, Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) vom 13. Dezember 2010, § 11 Eignung, Gesetze im Internet.

Interational Transport Forum(2026)，Road Safety Annual Report 2025，Retrieved February18,2026,website:<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2025.pdf>

Ireland(2018)，Road Traffic (Amendment) Act 2018（No.18 of 2018）

Rådet for Sikker Trafik(2018)，Pårørende til trafikdræbte gør unge mere trafiksikre.

Swedish Transport Administration(2019)，Vision Zero Academy.

Swiss Confederation(1937)，Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937（StGB, SR 311.0），Art. 34，Fedlex.

Transport Styrelsen(2026)，Det här gäller för A-traktorer.