

探索信仰和個人特性與各種交通違規行為之關係

楊宗璟¹ 廖怡婷² 陳映嘉³

摘要

交通事故的發生與交通工程設施不當、交通執法強度不足及交通安全教育宣導欠缺環環相扣。本研究針對上述之交通安全教育部份，以文獻回顧定義交通違規，從中釐清交通違規發生之肇事者特性，找出與交通違規相關之個性及生活行為，藉由問卷調查探討宗教信仰是否與影響交通違規之個性或生活行為有關，以及信仰是否亦與交通違規行為有關。

在受邀的 1000 多位民眾中願意接受訪問者約有 400 位，經篩選後之有效問卷為 300 份；抽樣地點分別為台中火車站、科學博物館、台中公園、統聯中港轉運站以及假日於逢甲大學校區休閒之一般民眾。問卷共十八題，分別就受訪者對是否有宗教信仰及有信仰時其信仰程度、個性及生活行為調查，並調查受訪者對生活環境中交通狀況之見解、受訪者自身交通違規項目及自承違規次數，最後以開放性題目訪問其每週駕駛汽機車次數、每次平均駕駛距離來計算每週總行駛距離。經過基本統計後，接受本研究受訪者擁有宗教信仰比例約占一半，信仰比例最高為佛教，以男性、20 至 30 歲、職業為工商服務業、學歷大專以上、單身居多。

本研究將問卷題目分為受訪者基本背景、有無信仰、個性、生活行為、對交通違規之觀感、自己是否曾違規、違反各項規定的哪一項及違規原因等 8 類，按各項變數之因果特性以卡方檢定分析兩兩變數間的關係，例如：有無宗教信仰與個性、生活行為之關係，受訪者之個性或生活行為與其是否曾違規之關係。經卡方檢定後發現男性、三十至四十歲、單身者較易曾違規；有宗教信仰民眾之個性較不活潑好動、較穩建、不急躁；而個性投機者較易違規左轉及闖紅燈、踏實者較不易任意變換車道、晚起者較易超速；大多數人認為自己闖紅燈原因為其個性急躁和為了省時間，違規左轉原因為晚出門、趕時間、省時間以及本身個性急躁，未注意車前狀況是因為個性急躁及精神不佳，遇人多處未減速則因為晚出門及趕時間。又大多數人認為任意變換車道、違規右轉及酒後駕車較危險原因為一般人注意力很不集中；認為未依規定讓車、遇人多處未減速、違規右轉及酒後駕車較危險原因為該行為維持安全之難度較高；認為闖紅燈及酒後駕車較危險之原因是該行為不易令他人來得及反應。

另外，本研究將受訪者之每週違規次數除以每週總行駛距離作為受訪者行駛每公里之違規率，在問卷資料中，有 40 人完全沒有曾經違規的經驗，125 人每週違規次數或每週駕駛汽機車次數、每次平均駕駛距離填寫不完整，因此最後剩 135 筆資料可以變異數分析法分析其信仰、個性、生活行為與違規率之關係；而分析結果僅有認為沒有神或鬼存在之人違規率較高是顯著的。

1 逢甲大學交通工程與管理學系教授

2 逢甲大學交通工程與管理學系學生

3 逢甲大學交通工程與管理學系學生

壹、前言

因為違規行為而造成交通安全上的問題常常發生。而交通違規問題的嚴重程度經查閱警政署統計年報(2004年),「台閩地區造成交通事故原因、傷亡及車輛損害(A1)」表,總計肇事案件共有 2,502 件,其肇事原因組成有:汽(機、慢)車駕駛人過失占 2,378 件;機件故障占 20 件;行人(或乘客)過失占 102 件;其它因素占 2 件。從中得知,A1 事故中高達 95%以上之肇事原因皆是由汽(機、慢)車駕駛人之過失造成。

經由文獻得知交通行為的正確與否將影響道路安全性後,本研究進一步將三大宗教之教義延伸出「宗教信仰可能會影響交通行為」之推論假設。例如:佛教的「五戒」,不「殺、盜、淫、妄、酒」;將此概念應用於交通行為上:不要偷盜他人之路權、不要飲酒、不能不當享樂(如飆車、任意變換車道等)。道教要求信眾於行為上泰然處之、活著不要太計較;將此概念應用於交通行為上:行車駕駛時不要急躁,故提早上路即無需闖紅燈亦或任意變換車道趕時間,該是別人的路權就該別人的,不要去追求不屬於自己的權利。基督教之祈禱儀式追求的是懺悔,它要人們真心地懺悔;我們將此概念應用於交通行為上,信徒信仰至某種程度後,若發生交通上之違規行為將會願意承認錯誤。基督教教義提及只要人們肯承認有罪,皆可獲得耶穌的原諒。承認有罪之後若是真心懺悔,就能進一步去更正錯誤,讓自己的行為良好去見證耶穌的名。一般人的個性、平常怎麼生活,將會反應到交通行為上。例如:個性急躁的人容易較耐不住性子,便容易做出超速、超車、闖紅燈、任意切換車道相關之交通行為;又如駕駛人之生活方式為怠惰型態,較有賴床、睡過頭之可能性使得駕駛人沒有提早出門,這些將容易反應到駕駛人交通行為上可能容易有趕時間、具侵略性之交通行為出現;再譬如,駕駛人日常生活較有禮讓觀念,駕駛途中若出現需讓車之道路狀況(如:行駛至轉彎、路口支道應禮讓幹道先行)即可大幅降低交通事故。

基於上述之動機,本研究想知道:是否宗教信仰可能影響個性及生活習慣,進一步得知個性、生活習慣的改變是否會影響交通行為的改變。意即藉由探討宗教信仰對生活行為之影響,引申討論這些生活行為對交通行為是否有影響,及對交通安全是否有幫助。

貳、研究項目

1. 考慮個人基本變數及個性

本研究藉文獻回顧釐清違規發生之可能原因,歸納出和個性與生活以及個人基本背景有關之因素,並探討宗教信仰是否與影響交通違規之個性與生活有關,進而推知宗教信仰是否與交通安全有關。

2. 定義有無信仰及從生活中觀察信仰程度

本研究藉由訪問受訪者是否有宗教信仰、信仰什麼宗教、信仰幾年、是否受洗或皈依以幫助受訪者判斷自己是否有宗教信仰。並藉由受訪者在生活中對其信仰之相信、了解、實踐及所得之見證將之信仰程度加以區分。此外,為使無宗教信仰之民眾也可作答,本研究將問題設計為受訪者在生活中是否相信鬼神、是否會聽人講解道理、是否會參與好人好事活動、是否會閱讀勸人為善之書籍及是否感受到見證或相信善有善報,惡有惡報,使有信仰及無信仰之民眾皆可填答相同問卷。

3. 定義不當交通行為

本研究將道路交通安全規則中會影響安全之交通違規行為分別歸類成 14 類,分

別為：未依規定讓車（如：未讓幹道車先行）、未注意車前狀況、未保持安全車距、遇人多處未減速行駛、任意變換車道或蛇行、違規左轉或左迴轉（如：外側車道左轉、雙黃線左轉）、違規右轉（如：內側車道右轉）、右側超車、夜晚或光線暗時未開車燈、逆向行駛、闖紅燈（含紅燈右轉）、超載、超速、酒後駕車，並將此 14 項交通違規行為列入問卷中，並以複選方式(至多勾選三項)請受訪者自行勾選其認為較危險的交通違規行為、自己較常犯的交通違規行為及願意改過的交通違規行為。

4. 了解造成交通違規之可能因素

本研究藉由討論歸納出造成交通違規之可能因素，分別有：晚出門、趕時間、省時間、個性急躁、模仿別人、尋求刺激、還算安全、警察少、精神不佳或身體不適、那些規定不甚合理、不明白那些是違規、違規之處罰很輕等 12 項，以了解受訪者之可能違規原因。

參、研究架構

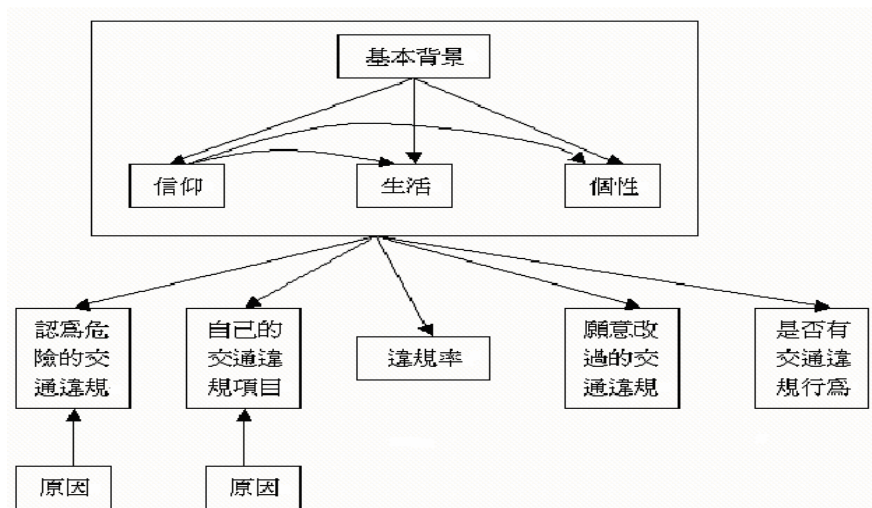


圖 1 研究架構

肆、文獻回顧

4.1 路權之文獻

吳水威、陳大中、王郁凱(2004)【1】在「非號誌化平面交叉路口左右方車行車路權之行為分析」中引述吳宗修、周孟書〈1994〉指出影響行車安全的因素分別為「用路人」、「車輛」、「道路」及「駕駛環境」四大環節，就本研究主題進一步分析之「駕駛人行為」，假若行人及駕駛人做到「禮讓」、「注意車前狀況」、「不侵犯他人之路權」即可積極有效防範大多數可能引起交通事故發生之因素。故本研究將「路權侵犯與否」相關問題列入設計問卷內容。

4.2 駕駛行為之文獻

黃維信，賴靜慧(2004)【2】在「肇事駕駛者交通事故與違規記錄關連性之探討」中，顯示出駕駛人皆是因為「未注意車前狀況」、「未依規定讓車」兩個肇事

因素才會有危險。故本研究將此列入設計問卷內容。

吳水威、陳大中、王郁凱(2004)【1】「非號誌化平面交叉路口左右方車行車路權之行為分析」中提到臺灣目前仍有不少路口因未達現行交通號誌設置規則之標準尚未將平面交叉路口號誌化，造成行車路權優先次序問題：車輛行經非號誌化平面交叉路口時左右方來車發生事故率高。

江樹人(2004)【4】「道路交通安全講習對違規駕駛人行為影響之研究」中引用張新立(1998)，指出影響行車安全之因素為 (1)駕駛人因素(2)車輛因素 (3)道路因素 (4)駕駛環境因素。於車輛行駛過程中此四項因素將同時運作且相互影響。其中又以「人為行為」與肇事關係最為密切。

Ray Fuller(2004)【8】歸納文獻後指出碰撞機率與駕駛者之「焦慮」(anxious)情緒及駕駛在學習過程能夠允許之安全邊際行為有關(如：從危險跟車距離調整至安全跟車距離)。用行車時所遇到之危險情況跟能力介面模式當成遇危險情況之反應需求和駕駛能力間之關係，其研究結果顯示：(1)駕駛人以行車安全為首要目標其次會追求更高之駕駛難度(如邊開車邊聽音樂、使用免持/手持式手機等)(2)駕駛人選擇之駕駛速度和駕駛困難度有關，而駕駛困難度則是跟心理上負擔有關(3)危險之感受會提醒駕駛人做重要決策(4)危險之感受和駕駛困難度有關。

Cathy Turner, Rod McClure(2004)【9】，「嚴重受傷與交通事故之原因來自冒險行為數量化」論文中，以駕駛車輛或腳踏車經驗中沒有受傷之駕駛者抽樣，搜集十二個月其自我填答問卷，並請受訪者填答個人駕駛行為(含冒險動作)，在調整隱藏變數(人口統計問題、駕駛年資以及每週行駛之距離)，結果發現有冒險行為的駕駛人較無冒險行為之駕駛人之受傷程度多了八倍。

Hilde Iversen(2003)【7】在「冒險態度影響冒險駕駛行為」論文中，用了604個有效樣本來了解交通安全之程度是否為危險行為之預測變數。問卷內容針對駕駛人之駕駛行為以及冒險態度做調查，研究結果顯示：駕駛行為和冒險態度具有高度相關連性，且事故發生前一年中駕駛人有較多之冒險行為。由此，本組於問卷中設計冒險態度之相關問題選項。

4.3 肇事者背景

Ward Vanlaar, George Yannis(2005)【6】，在「感覺事故之發生原因」研究中搜集了二十三個歐洲國家中擁有駕照之24,000餘名受訪者與之面對面訪談，讓受訪者評價十五個事故問題，而每一個問題都有六個程度等級之選項。其研究結果顯示出：不同國家之受訪人其感覺並無顯著差異。作者將結果分為四組：(1)感覺有高度危險，常做的人少(2)感覺有高度危險，常做的人多(3)感覺較小之危險，常做的人少(4)感覺較小之危險，常做的人多。其中又以喝酒、使用藥物、手機(含免持/手持式)三項目有顯著差異現象。故本組由此納入於問卷設計相關選項中。

葉名山、廖銘亮、趙延祥、王秋評、黃伯詩(2003)【3】，在「機車交通事故特性之探討—以台中市為例」中，研究整理出民國九十一年七月至九十二年八月間送至台中鑑定交通事故中心之案件，針對肇事者特性及事故案件特性進行基本統計分析與關聯性分析，案件中顯示肇事者特性：事故人數最多的碰撞類型為79.03%機車與汽車相撞，而事故年齡層明顯集中於21~50歲青、壯年人，共計77.62%。男性事故發生比例為女性的1.7倍，顯示男性駕駛人(騎士)為較高風險之道路使用者。引發事故案件之肇事原因，「未依規定讓車」佔最高比例之因素，約四成之駕駛人未尊重其他用路人之路權進而導致事故發生，另佔居第二、第三高之肇事因

素為「違反號誌管制或指揮」、「違反特定標誌(線)禁制」。

4.4 違規項目、不當行為之相關法規文獻

4.4.1 交通法規對於汽車行進間、轉彎之規範

摘錄道路交通安全規則第一百零三條取下列幾項納入問卷選項設計：

1. 車輛行至無號誌或號誌故障而無交通警察指揮之交岔路口，支線道車應暫停讓幹線道車先行。未劃分幹、支線或同為幹線道或支線道者，轉彎車應暫停讓直行車先行；如同為直行車或轉彎車者，左方車應暫停讓右方車先行。
2. 轉彎車輛應讓直行車輛先行。但直行車尚未進入交岔路口，而轉彎車已達中心處開始轉彎，直行車應讓轉彎車先行。
3. 行經多車道之圓環，應讓內側車道之車輛先行。

伍、研究方法

5.1 一般問卷調查法

針對一般民眾進行問卷調查，問卷中問題包含受訪者宗教信仰之程度、個性及其交通行為三大部份。本組於問卷中先行了解受訪者是否擁有宗教信仰、信仰資歷及其反應至生活上的行為進而了解其信仰程度。再就文獻回顧中影響交通行為之個性以複選方式經受訪者自行勾選其自認擁有之個人特質。最後以受訪者對周遭環境的觀察及自身交通行為(如：是否會禮讓、是否違規以及自承違規頻率等)進而驗證生活行為是否牽涉至交通層面及其如何影響。

5.2 卡方檢定分析

假設是否有宗教信仰(因變數)、個性(因變數)及各種生活行為(可為因變數或果變數)、是否有交通違規行為(果變數)及各項交通行為(果變數)皆為分類變數，可用卡方檢定分析宗教信仰對各種生活行為及有無交通違規行為，以及各種生活行為對有無交通違規行為和各項交通違規行為之影響是否顯著。

5.3 變異數分析

假設是否有宗教信仰(因變數)、個性(因變數)及各種生活行為(因變數)皆為分類變數，而交通違規之頻率為連續變數；本研究使用變異數分析法來檢定有無宗教信仰、個性及各項生活行為對交通違規頻率所造成的差異，並分析各項因素對交通違規發生頻率之影響顯著與否。

陸、資料蒐集與基本統計

6.1 問卷設計

本研究問卷題數共為十八題，其中一至九題以受訪者對其宗教之相信、了解、依教行事與見證來檢視其信仰程度，例如是否有宗教信仰？經基本統計約 47 % 的受訪者答案為肯定；是否會藉宗教儀式來檢視自己的行為？十至十二題為受訪者個性、生活行為調查，例如其價值觀與家庭、學校、社會之關係；十三及十四題

為受訪者對自身生活環境中交通狀況之見解，如對交通違規行為之觀察；十五至十八題則是對受訪者自身交通違規項目之檢視以及自承每週違規次數做了解，最後以開放性題目訪問受訪者每週駕駛汽機車次數及每次平均駕駛距離，以便計算其每週行駛總距離。

6.2 資料蒐集與基本統計

在本研究邀請的 1000 多位民眾中約有 400 位願意接受訪問，經篩選後有效問卷為 300 份；抽樣地點分別為台中火車站、科學博物館、台中公園、統聯中港轉運站以及假日於逢甲大學校區休閒之一般民眾。經基本統計後其變數各類型比例如下：

1. 受訪民眾中 47% 擁有宗教信仰，另 53% 受訪民眾則無；19.67% 民眾信仰佛教，11.33% 民眾信仰道教，8.33% 民眾信仰基督宗教，7.67% 民眾信仰其它宗教；而擁有宗教信仰的民眾平均信仰 21.32 年；信仰 15 年以下占 11.67%，信仰 16 至 27 年占 12%，信仰 28 年以上占 9.33%，不清楚自己信仰幾年則是有 14%。
2. 受訪民眾基本背景：男性 60%，女性 40%。其中，年齡二十歲以下占 12.33%；二十至三十歲 48.67%；三十至四十歲 20.67%；四十歲以上 18.33%。受訪民眾職業為工商服務類有 33.33%，軍公教類型有 12%，學生占 29.67%，其他類 25%。教育程度國中以下占 6.33%；高中職占 16%；大專以上學歷的民眾則有 77.67%。婚姻狀況為單身者有 62.67%，28.33% 為已婚有小孩；9% 的民眾則是已婚無小孩之狀況。
3. 受訪民眾中有 8.33% 不相信有神或鬼之存在；23.67% 民眾普通相信有神或鬼之存在；68% 民眾非常相信可能有神或鬼之存在。而最近一年內有 43.33% 的民眾在一年內完全沒有參加宗教相關活動或聽人講解人生道理；29.33% 經常參加；27.33% 民眾則是偶爾參加。若有好人好事的活動機會(如：志工服務、飢餓三十、愛心捐款等活動)，非常願意參與者占 49.33%；參與意願普通者占 35%；參與意願較低者則是占了 15.67%。
4. 受訪民眾中 35.67% 的人有閱讀勸人為善、積極生活、宗教等相關書籍之習慣；64.33% 的人則是沒有此習慣；有看書的民眾平均每週約花 5.96 小時閱讀。受訪民眾中有 19% 經常依照書籍教授之處世方式生活；13% 的民眾偶爾有；3.67% 的民眾則是沒有照書籍教授之處世方式生活；另外有 64.33% 民眾沒有閱讀此類書籍習慣，因此不需填答此題。
5. 受訪民眾中有 52% 在自身生活中經常有「見證」或感受到「善有善報，惡有惡報；不是不報，時機未到。」；28.33% 的民眾偶爾有見證或感受；19.67% 的民眾則是沒有見證或感受。
6. 受訪民眾中有 51.33% 非常願意檢視自己是否有不當之交通行為，31.33% 的民眾檢視意願普通，意願較低者則是占 17.33%。若有不當之交通行為非常願意改正的民眾占 76.33%；改正意願普通者為 16.33%；改正意願較低者則是占 7.33%。
7. 以複選方式讓受訪者自行勾選其個性之特質，受訪民眾中有 61.33% 認為自身個性樂觀；48.33% 認為自身個性踏實；38% 認為自身個性活潑好動；34.33% 認為自身個性勤勞；33.67% 認為自身個性穩健；28.33% 認為自身個性文靜；28% 民眾認為自身有早起之習慣；26.27% 的民眾則是認為自身個性急躁。

問卷題號自十三至十七題為最多勾選三項之複選題型(除第十六題為開放性填答題)，其題目分別為：受訪者認為最危險之交通違規行為、該項交通違規行為

較危險的原因、自身較易犯之交通違規行為、自身較易犯交通違規行為其違規之原因、針對自己易犯之交通違規行為願意改過項目。下列為其基本統計狀況：

1. 讓受訪者勾選其認為最危險之交通違規行為，認為任意變換車道或蛇行會影響交通安全的人占 36.33%；認為酒後駕車影響交通安全的人有 32.67%；闖紅燈會影響交通安全的人占 31%；認為未保持安全車距會影響交通安全的人占 26.67%；認為未依規定讓車會影響交通安全的人占 23%；認為未注意車前狀況會影響交通安全的人占 22.67%；認為逆向行駛會影響交通安全的人占 22.67%；。
2. 讓受訪者勾選其認為該項交通違規行為較危險的原因，認為該行為不易令他人來得及反應者占 64.67%，認為在視線不佳的地點尤其危險者有 41%，認為一般人的注意力不很集中有 39.67%，認為在車多的地點更危險有 34.67%，認為該行為能維持安全之難度較高者占 29.33%。
3. 讓受訪者勾選其自身較易犯之交通違規行為，其中有 31%的民眾認為自己容易犯闖紅燈；有 27.33%的民眾認為自己容易犯違規右轉；20.33%的民眾則是認為自己容易犯違規左轉或左迴轉。
4. 讓受訪者勾選其違規原因，31%民眾認為自己違規是因為省時間；17.67%民眾認為自己違規是因為個性急躁；19%民眾認為自己違規是因為還算安全；15.33%民眾認為自己違規是因為警察少；5.33%民眾認為自己違規是因為精神不佳或身體不適。
5. 讓受訪者勾選其針對自己容易犯的交通違規行為，願意改過項目比例較高的有：願意改正未注意車前狀況之民眾占 78.33%；願意改正未保持安全車距之民眾占 10.67%；願意改正違規左轉或左迴轉（含外側車道左轉、雙黃線左轉）之民眾占 15.67%；願意改正違規右轉（含內側車道右轉）之民眾占 20.33%；願意改正闖紅燈（含紅燈右轉）之民眾占 28.67%；願意改正超速之民眾占 14%。
6. 填答問卷民眾中最近一週內違規次數超過零次的民眾占 51.33%；違規次數接近於零次的民眾占 35.33%（一週小於 0.5 次）；沒有違規行為民眾占 13.33%。

300 位受訪民眾中有 40 位民眾自承完全沒有交通違規，有 125 位民眾之每週違規次數或每週駕駛次數或每次平均駕駛距離填寫不完整，因此僅有 135 位受訪者有違規率資料。此 135 位駕駛者平均每週駕駛距離平均 79.46 公里，每週違規 2.3 次，平均違規率為 0.22 次/公里。

柒、統計分析

7.1 統計分析架構

是否有宗教信仰、個性行為、生活、受訪者基本背景、是否有交通違規、交通違規項目及願意改過之交通違規項目皆為分類變數，受訪者之違規率為連續變數。本研究以卡方檢定分析各分類變數之間關係，以變異數分析法分析各分類變數與違規率之關係（如圖 2，問卷資料分群與結合結構圖），分別探討個人特性之相互關係、個人特性與認為會影響交通之違規或自己常犯違規項目之關係、是否違規與願意改過項目之關係，以及個人特性與違規率之關係。

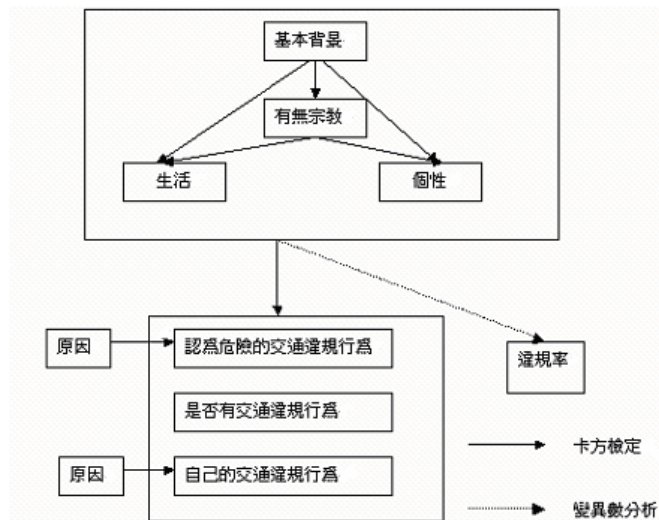


圖 2，問卷資料分群與結合結構圖

在 300 位受訪民眾中，自承完全沒有違規之民眾有 40 位，另有 21 位民眾之一週平均違規次數近乎於 0，因而以卡方檢定分析個人特性與剩餘之 149 位民眾之願意改過之交通違規意願之關係；另外，扣除 40 位自承完全沒有交通違規之民眾及 125 位每週違規次數或每週駕駛次數或每次平均駕駛距離填寫不完整之民眾後，共有 135 位受訪者有違規率資料；本研究以變異數分析法分析此 135 位民眾個人特性與違規率之關係。

7.2 個人特性之相互關係

1. 受訪者基本背景對其信仰與個性生活行為之影響

有宗教信仰者以 40 歲以上、從事工商服務業者、學歷為國中以下者、婚姻狀況為已婚有小孩者較多。

男性較女性勤勞 (P=0.026)、穩健 (P=0.003)，女性則較男性急躁 (P=0.000)，40 歲以上的受訪者聽道頻率較高 (P=0.01)、較常參與好人好事活動 (P=0.003)、較常看勸人為善書籍 (P=0.000)、並按照勸人為善書籍所教授知處世方式生活 (P=0.000)、生活中經常感受或見證善有善報 (P=0.000)、願意檢視自己是否有不當交通行為 (P=0.001)、若有不當交通行為會願意改過 (P=0.002)，個性則較勤勞 (P=0.000)、穩健 (P=0.000)、早起 (P=0.014)、踏實 (P=0.024)，而 20 歲以下之受訪者則較活潑好動 (P=0.005)、文靜 (P=0.047)、晚起 (P=0.000)，從事工商服務業者較常按照勸人為善書籍所教授知處世方式生活 (P=0.003)，生活中經常感受到見證 (P=0.025)，個性較勤勞 (P=0.019)，軍公教業者個性較穩健 (P=0.01)，學生較晚起 (P=0.000) 及悲觀 (P=0.016)，學歷為國中以下者之聽道頻率較高 (P=0.015)、較常參與好人好事活動 (P=0.02)、生活中經常感受到見證 (P=0.004)、願意檢視自己是否有不當交通行為 (P=0.038)，學歷大專以上之受訪者若有不當交通行為較願意改過 (P=0.002)，已婚有小孩之受訪者較相信神或鬼的存在 (P=0.000)、聽道頻率較高 (P=0.004)、較常看勸人為善書籍 (P=0.009)、並照書籍所教授知處世方式生活 (P=0.042)，個性較勤勞 (P=0.000)、穩健 (P=0.000)、早起 (P=0.018)，已婚無小孩者則較常參與好人好事活動

(P=0.000)，生活中經常感受到見證 (P=0.009)、願意檢視自己是否有不當交通行為 (P=0.007)，單身者之個性較活潑好動 (P=0.003) 及晚起 (P=0.001)。

2. 受訪者之信仰對其個性生活行為之影響

經過卡方檢定分析後發現，有宗教信仰者較相信有神鬼 (P=0.000)、較常聽人講解道理 (P=0.000)、較常參與好人好事活動 (P=0.000)、較常閱讀勸人為善之書籍 (P=0.000)，並且按照書本所教授之處世方法生活 (P=0.000)、較勤勞 (P=0.000)、較穩健 (P=0.001)、較多認為其生活有見證 (P=0.003)、較不急躁 (P=0.006)、較文靜 (P=0.011)、較早起 (P=0.029)、較不活潑好動 (P=0.044) 之特性。

7.3 個人特性與認為會影響交通之違規或自己常犯違規之分析

7.3.1 個人特性與認為會影響交通之違規之關係

表 1 信仰與生活與認為會影響交通之違規關係

	有無 信仰	有無 鬼神	聽道 頻率	好人 好事	是否 看書	照書 生活	有無 見證	願意 檢視	是否 改正
未依規定讓車	0.384	0.000	0.000	0.000	0.292	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	有	1	3	1	有	2	1	3	3
未注意車前狀況	0.344	0.000	0.000	0.000	0.175	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	1	2	3	有	3	2	2	2
未保持安全車距	0.209	0.000	0.000	0.000	0.501	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	1	1	3	有	3	3	3	3
遇人多處未減速	0.224	0.000	0.000	0.000	0.117	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	3	1	2	無	1	3	2	2

註：1：程度最低 2：程度普通 3：程度最高

表 2 信仰與生活與認為會影響交通之違規關係 (續)

	有無 信仰	有無 鬼神	聽道 頻率	好人 好事	是否 看書	照書 生活	有無 見證	願意 檢視	是否 改正
任意變換車道	0.031	0.000	0.000	0.000	0.054	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	2	2	2	無	2	2	1	3
違規左轉 或左迴轉	0.06	0.000	0.000	0.000	0.281	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	2	3	3	有	2	2	3	3
違規右轉	0.026	0.000	0.000	0.000	0.515	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	有	3	3	1	有	1	3	3	1
右側超車	0.009	0.000	0.000	0.000	0.405	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	1	2	2	無	2	2	2	2
未開車燈	0.565	0.000	0.000	0.000	0.51	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	有	3	1	3	無	3	2	2	2
逆向行駛	0.17	0.000	0.000	0.000	0.14	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	3	2	1	無	3	2	2	2
闖紅燈	0.479	0.000	0.000	0.000	0.192	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	無	1	1	1	有	2	3	3	3
超載	0.268	0.000	0.000	0.000	0.449	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	有	3	2	1	有	2	3	1	3
超速	0.335	0.000	0.000	0.000	0.165	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	有	3	1	1	無	3	3	1	3
酒後駕車	0.056	0.000	0.000	0.000	0.256	0.000	0.000	0.000	0.000
比例最高項目	有	3	2	3	有	2	1	1	2

註：1：程度最低 2：程度普通 3：程度最高

生活行為方面，有無神鬼、聽道頻率、參與好人好事活動意願、是否依照勸人為善書籍所教授之處世方式生活、是否有見證、是否願意檢視自己之交通行為及若有交通違規行為是否願意改正等項目對於認為會影響交通之違規行為之各選項皆顯著；在個性方面，活潑好動者較不認為未注意車前狀況危險 (P=0.034)，而是認為逆向行駛危險 (P=0.03)。文靜者認為任意變換車道危險 (P=0.011)。勤勞者較不認為遇人多處未減速危險 (P=0.023)，而是認為違規右轉較危險 (P=0.015)。穩健者不認為遇人多處未減速 (P=0.03) 及未開車燈危險 (P=0.038)。急躁者較不認為右側超車 (P=0.031) 及闖紅燈 (P=0.018) 危險，而是認為遇人多處未減速較危險 (P=0.047)。早起者認為未依規定讓車 (P=0.007) 及未注意車前狀況 (P=0.025) 危險，較不認為逆向行駛危險 (P=0.042)。晚起者認為未開車燈危險 (P=0.003)。樂觀者認為逆向行駛危險 (P=0.013)。悲觀者較不認為未依規定讓車危險 (P=0.031)。男性認為未依規定讓車 (P=0.043) 及闖紅燈 (P=0.043) 危險者較女性多。20 歲以下者 (P=0.029) 及學生 (P=0.041) 認為未開車燈危險。20-30 歲者認為逆向行駛危險 (P=0.007)，40 歲以上者則是認為超載危險 (P=0.000)。學歷為

大專以上者認為未注意車前狀況危險 (P=0.021)，學歷國中以下者認為違規右轉危險 (P=0.039)。已婚無小孩者認為未依規定讓車 (P=0.022) 及闖紅燈危險 (P=0.031)，單身者認為任意變換車道危險 (P=0.025)。

7.3.2 個人特性與自己常犯之交通違規之關係

檢視自己不當交通行為意願普通的人易任意變換車道或蛇行 (P=0.031)、自我改正意願普通的人易違規左轉或左迴轉 (P=0.006)、不確定有神或鬼存在的人在夜晚或光線暗時未開車燈 (P=0.022)、文靜者較易右側超車 (P=0.018)、勤勞者有較易在夜晚或光線暗時未開車燈 (P=0.019)、穩健者較易違規右轉 (P=0.013) 而較不易超速 (P=0.041)、早起者較不易逆向行駛 (0.038) 但較易酒後駕車 (P=0.042)、晚起者較易超速 (P=0.035)、悲觀者較易闖紅燈 (P=0.033) 及超速 (P=0.019)、踏實者較不易任意變換車道 (P=0.001)、投機者較易違規左轉或左迴轉 (P=0.015) 及闖紅燈 (P=0.007) 是、男性比較容易超速 (P=0.034)、職業為軍公教的人容易未依規定讓車 (P=0.028) 及酒後駕車 (P=0.007)、年齡二十至三十歲的人容易違規左轉或左迴轉 (P=0.012) 而三十至四十歲的人容易違規右轉 (P=0.044)、單身者容易違規左轉或左迴轉 (P=0.012) 是顯著的。

7.4 是否違規與願意改過之交通違規項目之分析

活潑好動者較不易違規 (P=0.003)、男性較易違規 (P=0.000)、30-40 歲者較易違規 (P=0.001)、職業為工商服務業者 (P=0.000)、學歷為大專以上 (P=0.006) 較易違規是顯著的。

無宗教信仰者較願意改正未注意車前狀況 (P=0.006) 及任意變換車道 (P=0.000)，不太相信有鬼神者較願意改正任意變換車道 (P=0.045)，參與好人好事意願普通者較願意改正酒後駕車 (P=0.048)，閱讀勸人為善書及頻率普通者較願意改正違規左轉 (P=0.038) 及闖紅燈 (P=0.04)，不太願意照勸人為善書籍處事者遇人多處未減速行駛改正之意願較高 (P=0.002)，非常願意檢視自己是否有不當交通違規行為者較願意改正未保持安全距離 (P=0.028)，普通願意檢視自己是否有不當交通違規行為者較願意改正酒後駕車 (P=0.041)。

個性活潑好動者較不願意改正未依規定讓車 (P=0.033)，勤勞者較願意改正違規右轉 (P=0.028) 及未開車燈 (P=0.042)，但較不願意改正超速 (P=0.04)，個性穩健者較願意改正未依規定讓車 (P=0.033) 及違規右轉 (P=0.024)，晚起者較不願意改正未依規定讓車 (P=0.017)，樂觀者較願意改正任意變換車道 (P=0.016)。

7.5 違規項目及其原因

7.5.1 認為危險之交通違規項目及其危險原因

表 3 認為危險之交通違規項目及其危險原因

	違規 左轉	違規 右轉	右側 超車	未開 車燈	逆向 行駛	闖紅 燈	超載	超速	酒後 駕車
難度 較高	1.000	0.028	0.518	0.456	0.366	0.585	0.325	0.469	0.015
備註	負	負	負	正	正	負	負	正	正

不及反應	0.695	0.089	1.000	0.483	0.153	0.026	1.000	0.305	0.003
備註	負	負	正	負	正	正	正	正	正
車多危險	0.691	0.140	0.104	0.813	1.000	0.896	0.302	0.388	0.021
備註	正	正	負	正	負	負	負	負	負
視線不佳	0.248	0.105	0.367	0.005	0.577	0.129	1.000	0.407	0.134
備註	正	負	正	正	正	負	正	負	負
注意力	0.246	0.038	0.121	1.000	0.324	0.524	0.650	0.507	0.032
備註	負	正	正	負	負	負	正	正	負
別人違規	0.787	0.563	0.375	0.749	1.000	0.021	0.100	0.644	1.000
備註	正	正	負	負	正	正	正	正	負

註：正、負為影響方向

多數人不認為未依規定讓車之危險原因為該行為能維持安全之難度較高 (P=0.002)，遇人多處未減速行駛之危險原因為該行為能維持安全之難度較高 (P=0.027)，任意變換車道之危險原因非為一般人的注意力不很集中 (P=0.027)，違規右轉知危險原因為一般人的注意力不很集中 (P=0.038)，非為該行為能維持安全之難度較高 (P=0.028)，夜晚或光線暗時未開車燈之危險原因為視線不佳 (P=0.005)，闖紅燈之危險原因為該行為不易令他人來得及反應 (P=0.026) 及其他人也同時在違規 (P=0.021)，酒後駕車之危險原因為該行為能維持安全之難度較高 (P=0.015) 及該行為不易令他人來得及反應 (P=0.003)，非為在車多的地點更危險 (P=0.021) 及一般人的注意力不很集中 (P=0.032)。

7.5.2 自己交通違規項目對違規原因

未依規定讓車之違規原因為趕時間 (P=0.002) 及還算安全 (P=0.015)，未注意車前狀況之違規原因為個性急躁 (P=0.047)，非為精神不佳 (P=0.013)，未保持安全車距之違規原因為趕時間 (P=0.003)，遇人多處未減速行駛之違規原因為晚出門 (P=0.031) 及趕時間 (P=0.011)，違規左轉之違規原因為晚出門 (P=0.018)、趕時間 (P=0.028)、省時間 (P=0.019) 及個性急躁 (P=0.000)，違規右轉之違規原因為趕時間 (P=0.001)，未開車燈之違規原因為受訪者認為那些規訂不合理 (P=0.027)，逆向行駛之違規原因為尋求刺激 (P=0.028)，闖紅燈之違規原因為省時間 (P=0.016)，非為個性急躁 (P=0.000)，超載之違規原因為不明白那些是違規 (P=0.02)，超速之違規原因非為精神不佳 (P=0.05)。

7.6 個人特性與違規率之分析

認為沒有神或鬼存在之人 (P=0.001) 及改正自己不當交通行為意願較低者 (P=0.008) 違規率較高是顯著的，其他個人特性對違規率則無明顯影響。

捌、結論與建議

8.1 結論

- 1.本研究藉由文獻回顧找尋違規定義並從中釐清違規發生之可能原因，了解歸納出和個性與生活有關之因素，並探討宗教信仰是否與會影響交通違規之個性與生活有關，進而推知宗教信仰是否與交通安全有關。
- 2.本研究問卷設計概念是以宗教信仰與個性影響生活，生活影響人各方面之行為，再將行為引伸至交通行為上。問卷共十八題，分別就受訪者對其宗教之信仰程度、個性及生活行為調查，並對受訪者自身對生活環境中交通狀況之見解、受訪者自身交通違規項目及自承違規次數，最後以開放性題目訪問其每週駕駛汽機車次數、每次平均駕駛距離來計算每週總行駛距離。
- 3.本研究以「信解行證」，即受訪者對其所信仰宗教之相信、了解、實踐及見證之狀況來區分其信仰之程度。為使無宗教信仰之民眾也可作答，本研究將問題設計為受訪者在生活中是否相信有神鬼、是否會聽人講解道理、是否會參與好人好事活動、是否會閱讀卻人為善之書籍及是否感受到見證或相信善有善報，惡有惡報，使有信仰及無信仰之受訪者皆可填答同一份問卷。
- 4.問卷資料蒐集過程中，本研究於假日至台中市各個人潮聚集地如：台中火車站、台中公園、科博館與植物園、逢甲大學及統聯客運中港轉運站等訪問一般民眾，在約 1000 位受邀民眾中僅有 300 位願意填答問卷，受訪民眾中 47%擁有宗教信仰，另 53%受訪民眾則無，其信仰比例分別為佛教占 19.67%，道教占 11.33%，基督宗教占 8.33%，其他宗教占 7.67%。
- 5.本研究訪問之民眾以男性、20 至 30 歲、職業為其他、學歷大專以上、單身居多，而其基本特性趨向相信有神或鬼的存在、參與好人好事活動意願高、生活中經常感受到「見證」或「善有善報，惡有惡報；不是不報，時機未到。」、若有不當交通行為願意改過、個性活潑好動、勤勞、穩健、樂觀、踏實，容易犯的違規以違規左轉或左迴轉、違規右轉和闖紅燈居多。
- 6.本研究以卡方檢定分析各分類變數之間之關係，探討項目分別如下：宗教信仰對個性行為、生活、受訪者基本背景、是否有交通違規行為、交通違規項目之影響；宗教及個性行為、生活、基本背景分別對是否有交通違規行為及各項交通違規項目之影響；以及受訪者認為較危險之交通違規行為與其原因；受訪者較常犯之違規行為與其原因。
- 7.本研究以變異數分析法檢定項目一共二十四項，分別為：信仰與生活對違規率影響、個性對違規率影響、受訪者基本背景資料對違規率影響。其中影響顯著的只有認為沒有神或鬼存在的人違規率較高。

8.2 建議

- 1.在訪問過程中，台中火車站可以訪問到的民眾最多，但願意接受問卷調查的人年紀集中在二十至三十歲，普遍中年人較不願接受訪問；台中公園則有民眾年齡層分佈不均之狀況，以老年人及年輕學子居多；統聯中港轉運站則由於民眾等車時

間無法預知，故常有未填答完就得搭車之窘況；而科學博物館與植物園民眾填答問卷意願不高。由於訪問民眾困難度高，因此各地點之抽樣不大平均，所得樣本是否具代表性有待進一步討論。

2. 本研究受於時間限制未依原訂計畫將宗教信仰的程度加以量化成連續變數，實乃缺憾，建議未來可將探討信仰程度之「信、解、行、證」予以配分，使之成為連續變數，便可分析信仰程度和違規之關係。
3. 本研究未討論受訪者之交通違規行為與反應供給時間之關係，以及受訪者個性、生活行為對反應供給時間之影響，建議未來可就此方面深入研究，以便了解個性、生活行為如何影響交通安全。

參考資料

1. 吳水威、陳大中、王郁凱，「非號誌化平面交叉路口左右方車行車路權之行為分析」，道路交通安全與執法國際研討會，頁289-290，民國九十三年九月。
2. 黃維信，賴靜慧，「肇事駕駛者交通事故與違規記錄關連性之探討」，道路交通安全與執法國際研討會，頁213-219，民國九十三年九月。
3. 葉名山、廖銘亮、趙延祥、王秋評、黃伯詩，「機車交通事故特性之探討—以台中市為例」，第四屆機車交通與安全研討會論文集，頁183-193，民國九十二年十一月。
4. 江樹人，道路交通安全講習對違規駕駛人行為影響之研究—以基隆監理站個案為例，銘傳大學公共管理與社區發展研究所碩士在職專班碩士論文，民國九十三年。
5. 內政部警政署全球資訊網，<http://www.npa.gov.tw>
6. Ward Vanlaar, George Yannis. (2005), "Perception of road accident causes", *Accident Analysis and Prevention* 38 ,pp155-161.
7. Hilde Iversen, (2003), "Risk-taking attitudes and risky driving behavior", *Transportation Research Part F* 7, pp135-150.
8. Ray Fuller, (2004), "Towards a general theory of driver behavior", *Accident Analysis and Prevention* 37, pp461-472.
9. Cathy Turner, Rod McClure, (2004), "Quantifying the role of risk-taking behaviour in causation of serious road crash-related injury", *Accident Analysis and Prevention* 36 , pp383-389.