

開車繫帶之效果與認知之比較分析

楊宗璟* 艾嘉銘** 張婷婷***

*逢甲大學交通工程與管理學系副教授

**逢甲大學交通工程與管理學系講師

***逢甲大學交通工程與管理學系四年級學生

摘要

開車族在交通事故發生時，繫上安全帶往往是防止被拋出車外與車內撞擊保命的關鍵。然而目前強制繫帶措施，只實施在高速公路或公告的快速道路上，由於執法區域的不連續、繫帶認定的困難與執法強度的不足、以及對安全帶效果認知的誤差，使得繫帶率的增加有限。本文以問卷調查某市區非職業開車族之經驗，並找出繫帶率低之主因，其次經由其本身事故經驗，計算安全設施的實際(revealed)保障效果，利用所勾選的安全設施之保障自評倍數，求出感認(stated)保障效果，從實際效果與感認效果之差值，看出認知誤差之來源，以作為宣導與教育之材料。此外，本文研擬以足夠功能的安全氣囊取代安全帶、違規罰款金額、以及取締強度等三項之變化，與分析這些措施對繫帶率與感認危險的影響，其結果是比前方氣囊多一項功能來取代、較貴一倍的罰款、以及強二倍以上的取締，即能產生相當不錯的安全效果，或可作為立法與執法單位以及用路人的參考。

壹、前言

交通安全的兩道關口，首先是如何積極地防止事故的發生，其次是在發生時如何降低其嚴重程度，若能有多一份行車前的準備與行車時的謹慎行為，就可為自己以及他人降低事故的碰撞機會與碰撞發生時的嚴重程度；特別在目前台灣地區，雖然每萬輛車的事故率已慢慢降低為兩次左右，每次事故發生時總有大約平均 0.8 至 0.9 個人死亡或受傷，事故發生時如何減少死傷是一件愈來愈重要的工作。針對使用汽機車出門的差異，強制使用安全設施的裝備也有差異，而開車繫帶的部份，由於只有台北市才有快速道路也才有執法，其他各縣市則仍未同步實施，除了高速公路上必需繫安全帶的既有規定外，地區道路則尚未列入範圍，甫從去年 7 月才慢慢將透過再修訂的立法程序；與強制安全設施使用規定同步的法律，尚有去年 1 月剛通過的強制汽車責任險，若能從理賠金額的保障條件中加入強制繫帶的規定，或許更能促成其實施成果。對於未來將要普遍施行的開車繫帶規定，雖然未有施行成果的資料，本文嘗試訪問調查居住或工作在台中市的人民，並以去年 8 月 24 日為調查日，往前追溯一年內之繫帶經驗與事故經驗，期能及早發現措施發揮成效的主因，建議相關單位執行時之參考，或作為提醒駕駛朋友改善自己與他人行車安全之宣導資料。

從最近的國外相關文獻發現，可供參考與繫安全帶有關六篇的邏輯架構與安全分析過程，雖然內容偏重在繫帶率的提升，事故的嚴重程度較少著墨，或

許可作為本文內容完整性的檢驗基礎。Byrd 諸君[1]檢驗特殊種族的宿命論與繫帶率的關係，雖然種族之間的宿命趨勢有些差異，使得特殊種族因宿命趨勢較高造成繫帶率較低，但種族之間的繫帶率差異卻不明顯，即雖然可能認知上覺得繫上之後仍然無法改變宿命的危險，還是願意繫上的居多；Dee 君[2]發現立法與執法並不如預期中對繫帶率的影響，因為尚有逐年宣導的影響，又社會經濟背景的差異不但影響繫帶率也影響駕駛行為，特別是年輕的男性酒後駕車之安全，繫戴的規定似乎幫不上忙，又受訪時自行報導的繫帶率似乎比路旁的觀察繫帶率高些，但並不影響立法與執法使繫帶率提升效果的評估，特別要分析不同背景者的個別受影響效果，就要靠訪問調查的資料；Petridou 諸君[3]分析立法、逐年宣導、帽子設計技術進步的各種影響，使繫帶者比未繫帶者之死亡比值降低 3 成，而且對男性較具有保障效果；Lehto 與 James 君[4]檢視繫腰帶常被忽視的原因，特別是年輕男性之繫帶率較低，又駕駛與乘客的繫帶情況是正相關的，被問回答的比率比路旁觀察的只高約 3%，雖然有燈號聲音或標籤提醒繫帶，卻可能因認知問題而忽視與未繫，有了自動肩帶則腰帶的使用更形減少；Hagenzieker 諸君[5]嘗試以正面獎勵來影響繫帶率，起初繫帶率較低並佐以立法與只要簽下意願書就馬上獎勵的地區效果較好，至於實施的地區較廣或是衡量的時間較長則效果會打折扣；Hauswald 君[6]強調正確繫上帶子的重要性，由路旁觀察計程車的繫帶情形，約有 60%未繫，但面對面訪問繫上之比率則高估了，如此繫的比率較多，安全保障卻有限，就會進一步低估繫帶的效果。

歸納上述文獻，本文擬以下列結構串聯開車繫帶的安全分析，即帶子型態(自動或手動)、腰帶或肩帶、甚至是沒繫帶所造成的事故率(包括事故與非事故兩種狀況)與事故時嚴重程度的情形或是繫帶率的變化，其次是造成這些結果的可能原因(包括繫帶率低、繫帶時效果打折的行為認知誤差、高低估安全帶效果的心理認知誤差、以及未立法或執法強度不足等)，避免不良後果與增加繫帶率的可能措施與人為的反應，最後是預期的效果或實際的實施效果；至於研究的方法與蒐集資料的來源，本文也與其他文獻的內容做一簡單的比較，其比較結果詳如表 1 所示。

由於本研究旨在協助受訪者認清開車的潛在危險，以及正確繫上安全帶後與安全駕駛的危險降低情形，並用鼓勵繫帶與抑制不繫帶的雙重措施提醒繫帶率的增加，從而達到預防事故發生與降低碰撞嚴重程度之積極效果，因此以訪問為研究方法，以感認危險為衡量指標；但由於缺乏醫院、警察、路旁觀察、汽車製造商、中央標準局對標準帶子型態以及是否可以安全氣囊取代的認定、或是保險公司所提供的實際資料，本研究無法進行實際危險的評估，而且繫帶率可能會有高估的自我報導，以及實際的事故經驗會有低估的趨勢。本文較不重視這些絕對數字，而是希望透過問卷找出繫帶率可能增加的原因以及個人之社會經濟背景，針對這些個人與原因作出適當的措施，並瞭解繫帶率無法明顯提升的原因及個人，利用社會規範的群體力量柔性規勸，則繫帶效果與繫帶率的相對增加，與開車危險的相對減少，由各篇研究文章之建議知道是指日可待的。

表 1 文獻主要內容比較表

	事故發生與結果或是繫帶率	事故發生與結果之原因	改善措施與人為反應	預期效果或實際效果	研究方法與資料來源
Byrd 諸君[1]	繫帶率	宿命趨勢、種族	雖然宿命但不影響繫帶		分類資料分析,路旁觀察與直接訪問
Dee 君[2]	事故、死亡、繫帶率	立法與執法、宣導、年紀、性別、飲酒狀況、專誠或順道取締	駕駛習慣與對法律之態度	被迫繫帶者事故多	線性迴歸與probit 機率模式,路旁觀察與直接訪問
Petridou 諸君[3]	死亡比值	繫帶率、逐年帶子製造技術進步、強制繫帶之立法與否、輿論鼓勵安全行為、年紀、性別	假如每人都繫上安全帶	27%的機車騎士死亡可以避免,特別是年輕的男人	分類資料分析,國家的死傷資料庫
Lehto 與 James 君[4]	手動肩帶、手動腰帶、與已有自動肩帶之腰帶使用率	警示燈號聲音、提醒標籤、年紀、性別、車上乘客是否繫帶	明知要繫卻未繫、有了自動肩帶忘了繫上腰帶、乘客提醒帶	不舒服、成本、浮燥、不方便大於安全的重要性,兩人同繫	相關係數與分類資料分析,路旁觀察與直接訪問
Hagenzieker 諸君[5]	繫帶率	長短期、起初繫帶率、強制繫帶之立法與否、人口類型、馬上獎勵與否、獎勵內容、實施地區、只要簽意願書或必須有繫上表現			判別函數與因子重要性群落分析、線性迴歸、與變異數分析,技術性期刊論文與報告書
Hauswald 君[6]	繫帶率	種族、計程車駕駛	高估使用率	低估效果	分類資料分析,事故報告書、醫院急救單位、路旁觀察、直接訪問駕駛者兼事故受害者
本研究整理	事故、受傷	一般社經變數、開車之曝光量、繫帶率、對安全帶效果之認知(與速率相關)、自我開車績效認知、安全氣囊取代的認知、其他漠視繫帶的原因	提升安全氣囊功能以取代安全帶、加重未繫帶罰款、增加颯車與不標準帶子製造商之刑罰、加強執法、社會規範與其他配套措施	開車減速、減少事故發生之潛在危險、降低發生時之潛在嚴重程度	曝光量之計算、認知誤差之分析、潛在感知危險之定義與計算比較、守法觀念薄弱者之定位與相對危險增加情形之計算,市民訪問調查法

貳、問卷設計與研究方法

本研究以作者所在城市之市民為對象，以所在系上之四年級同學 10 位為種子調查員，這些同學大約分散居住於台中市各行政區，每位同學平均訪問 30 名至 50 名住在附近的居民，總計為 385 份有效問卷。問卷的內容包括(1)個人資料背景(性別、年齡、職業、每月所得、婚姻與兒女人數、教育背景、擁有小客車數目與貨車數目、居家與工作地點)，(2)平日、一般假日、與連續假日開車之主要目的與開車次數，(3)前後車座與各型安全帶之使用率(不同時期、不同時段、不同路段、不同旅程長度、乘客部份、旅途中記起要繫帶之原因)與繫帶開車發生事故之經驗(事故、受傷、事故時速率與責任)，(4)自我認知與過去經驗(是否有不繫帶開車經驗、每次開車距離、不繫帶開車發生事故之經驗、不繫帶開車發生事故時速率與責任、不繫帶開車親友曾同在車上與叮嚀之經驗、與繫帶相比不繫帶時之碰撞危險、與繫帶相比不繫帶時之被拋出車外與遭車內撞擊之受傷危險、與繫帶相比不繫帶時之不同速率下受傷危險、與繫帶相比不繫帶時之反應能力、與繫帶相比不繫帶時之開車速率、開車技術自評、開車安全自評、開車體力自評、安全帶品質自評、覺得不繫帶開車是危險的速率、繫帶與開車之關係、廣告是否提醒開車要繫帶、廣告是否提醒沒繫帶不開車、漠視繫帶開車的可能原因)，(5)願意遵守強制繫帶開車之條件(新型安全氣囊之功能到何種程度始可取代安全帶、罰款、飆車刑罰、裝配不標準帶子刑罰、取締強度、宣導、親友叮嚀、違規安全講習、影響繫帶開車原因的重要性排序)。問卷內容與基本統計詳如附表 1 所示(由於篇幅限制略而不列)。

研究的順序首先利用開車的次數列示曝光量的計算方式，其次依照不同的守法認知與社經背景區分成各類，分別計算各類市民的繫帶率、開車次數、繫帶事故經驗與不繫帶事故經驗，接著分析認知誤差之原因，最後按照不同的新措施情境，估計新繫帶率與改變後的潛在感認危險。

參、曝光量之衡量

曝光量主要以車旅次為基礎，將一年分成平常日(280 天)每日開車次數，1~2 天假期(74 天)每日開車次數，三天以上假期(11 天)每日開車次數，故每人總車次=280*平日每日車次+74*兩日假期之每日車次+11*三日以上假期之每日車次。加總全部人的總車次除以全部人數即得平均總車次。

肆、不同繫帶習慣者之事故現況

首先可將市民分為三種，第一種人稱為戴心酸的，即覺得前方安全氣囊可取代安全帶者，被認定為不夠滿足原安全帶之基本功能要求者，第二種人為不擬改變繫帶率者，即非第一種人，而且只願接受比目前相同或更低的罰款，以及比目前相同或更低的取締強度，第三種人為擬改變繫帶率者，即非第一種人，而且至少贊成加重罰款或是加強取締。表 2 列示三種市民的繫帶率與事故經驗(每兩列資料為一組，第二列資料為第一列資料之計算來源，而所有資料除了繫帶率外已經四捨五入至整數，若相關計算有空白未填者均不列入考慮，因此有數字之數目可能少於 385)，可見第一種人與第二種人由於有敷衍的心態與不太願意再增加繫帶率的趨勢，其目前的繫帶率是較低的，就算勉強繫上，對本身

安全的幫助可能不大；不論繫不繫帶，第一種人因為繫帶心態的問題，反應在開車上也有較高的事故率，至於所有的事故經驗，除了繫帶受傷率外，都顯示第三種人是最安全的，又不繫帶與繫帶的安全性似乎差異不大，其原因可能有二：其一是繫帶開車的里程較長，其二是事故受傷的資料太少而無法做出明顯差異的推論。

表 2 三種人繫帶率與事故現況表

	繫帶率	平均每人每年總車次	繫安全帶事故率	繫安全帶受傷率	不繫安全帶事故率	不繫安全帶受傷率
第一種人	38.33%	854	7%	0%	8%	50%
		17943/21	2/27	0/2	2/26	1/2
第二種人	40.67%	838	6%	0%	6%	50%
		27665/33	2/33	0/2	2/32	1/2
第三種人	49.88%	859	4%	27%	6%	17%
		255213/297	11/302	3/11	18/304	3/18

伍、不同社經背景之繫帶率與事故現況

再以男女、年齡、所得、旅次目的區分，算出個別繫帶率、繫帶(不繫帶)事故率、受傷率如表 3 所示(無資料者以 x 表示之，每兩列資料為一組，第二列資料為第一列資料之計算來源，而所有資料除了戴帽率外已經四捨五入至整數)。普遍而言，男生繫帶率較高但因曝光量較高而較危險，年齡愈大繫帶率愈高，但以 35~44 歲的壯年市民開車最安全，所得所形成的差異沒有明顯的趨勢，旅次目的所形成的差異也沒有明顯的趨勢，繫帶後之事故率與事故時之嚴重程度似乎比沒戴帶低但差異似不明顯，由附表 1 中發現繫帶開車的每次平均距離大約是不繫帶的 2.5 倍，若以每延車公里作為事故率的單位，則不繫帶開車的事故率即為繫帶者的 4 倍，至於嚴重程度的部份，由於只知道受傷與否，而不知道受傷的情形，而且事故發生時的速率資料很少人記得起，再加上發生事故的資料不多，很難斷定是否是因為繫上不標準帶子而使保障效果不明顯。

陸、認知誤差與原因說明

由事故自評的資料發現，受訪者的平均趨勢如下：不繫帶的碰撞率約為繫帶者的 1.66 倍，不繫帶的事故發生嚴重程度約為繫帶者的 1.06 倍，與第伍節的資料比較，碰撞率低估，這種認知誤差可能造成繫帶率偏低，又安全帶的效果高估，這種認知誤差可能導致繫帶之後採取較危險的行為(例如較高速行駛或蛇行)，使帶子的效果打折甚至產生反效果；至於安全帶對被拋出車外與車內撞擊的自評保護倍數，將被作為不同安全氣囊取代安全帶時感認危險計算之用；又不繫帶開車開始覺得危險的速率在每小時小於 40 公里、每小時介於 40 至 60 公里、每小時大於 60 公里，分別佔有 10%、24%、66%的比例，可見有三分之一的市民認為在每小時小於 60 公里的速率下是不需要繫帶的，因此在低速時繫帶率可能偏

低，而高速時可能又太依賴安全帶而覺得不必減速慢行；其次認為只要開車不論快慢都必須繫帶的 178 人中，平均戴帽率超過一半的已有 170 人，而認為只要不開快仍可不繫帶的 185 人中，平均戴帽率少於一半的只有 100 人，願意繫帶的比率偏低，這可能是短途低速的旅次較多之結果，而表 3 的全體平均自報實際繫帶率與意願接近，使用問卷竟未造成虛報(高估)的情況，可能與本市尚未實施強制繫帶規定有關；接著提到各項能力與安全帶的品質與別人比較的自評估全部所有人的排名比率，如表 4 所示，等分比率的 5 類如第 1 欄所示，第 2 至第 5 欄分別代表實際勾選的比率，以 50% 為分界線，則市民們在開車技術、開車安全、開車體力、安全帶的品質的各項分別大約有 17%、22%、16%、15% 的人是高估了，特別是安全的部份，所以敢採取較危險的刺激行為並且追尋不繫帶的自由，這些認知的錯誤造成了行為的錯誤，值得吾人深思規勸與宣導之道。

表 3 不同背景繫帶率與事故現況表

	繫帶率	平均每人每年總車次	繫安全帶事故率	繫安全帶受傷率	不繫安全帶事故率	不繫安全帶受傷率
男人	49.58%	816	5%	23%	7%	18%
		200755/246	13/259	3/13	17/259	3/17
女人	43.82%	625	4%	20%	6%	43%
		66914/107	5/125	1/5	7/125	3/7
25歲以下	43.00%	665	3%	50%	8%	22%
		73193/110	4/116	2/4	9/116	2/9
25~34歲之間	46.35%	848	8%	18%	7%	22%
		100030/118	11/130	2/11	9/130	2/9
35~44歲之間	50.00%	777	1%	0%	3%	33%
		69190/89	1/96	0/1	3/96	1/3
45~54歲之間	50.92%	752	5%	0%	8%	33%
		26305/35	2/39	0/1	3/39	1/3
55歲以上	58.75%	660	0%	x	0%	x
		2640/4	0/4	0/0	0/4	0/0
2萬元以下	43.18%	556	4%	33%	8%	33%
		43903/79	3/80	1/3	6/80	2/6
2~4萬元之間	44.97%	816	6%	22%	58%	38%
		114188/140	9/159	2/9	8/159	3/8
4~6萬元之間	55.50%	780	6%	25%	88%	0%
		53020/68	4/72	1/4	6/72	0/6
6萬元以上	52.59%	951	4%	0%	58%	33%
		50398/53	2/57	0/2	3/57	1/3
工作旅次	47.67%	305	2%	1%	3%	8%
		106181/348	8/364	0/17	9/303	2/24
上學旅次	45.73%	27	0%	0%	0%	2%
		9300/348	0/364	0/17	1/303	0/24
購物旅次	43.91%	104	1%	1%	1%	1%
		36188/348	2/364	0/17	3/303	0/24
拜訪旅次	50.28%	75	0%	3%	0%	2%
		26001/348	2/364	0/17	1/303	0/24
娛樂旅次	44.14%	187	1%	0%	3%	12%
		65158/348	4/364	0/17	9/303	3/24
其他旅次	41.38%	29	0%	0%	0%	0%
		9955/348	1/364	0/17	1/303	0/24
全體	47.94%	726	5%	24%	8%	25%
		252784/348	17/364	4/17	24/303	6/24

表 4 開車績效與安全帶品質與他人比較認知表

	技術	安全	體力	品質
前20%	17%	24%	22%	18%
前20%~40%	30%	30%	25%	27%
40%~60%	40%	36%	38%	41%
後20%~40%	5%	5%	9%	7%
後20%	8%	5%	6%	7%

柒、強制措施之比較

本節針對第五節願意改變繫帶率的第三種人為對象，根據這些人對新措施(包括新安全氣囊取代安全帶、罰款金額之提升、以及取締之加強)的勾選條件，假設其繫帶率將依繫帶率之分類提升一級，利用每人勾選不繫帶之車外車內危險倍數以及不同安全氣囊的保護項目，以每次繫原有的帶子開車的危險基數定義為1，計算各種新措施對繫帶率與感知危險指標的影響，限於篇幅公式略而不列，此處只列示結果如表5至表7。表5說明新安全氣囊功能由多而少遞降取代安全帶的效果，由於標準愈來愈低，愈多的人願意裝安全氣囊，守法比率提高，同時平均使用率也提高，而車內與車外感知危險則下降，特別是把標準降到至少比目前多一項功能的最低限，所有的第三種人全部守法時的效果最大。

表6說明不繫帶之取締罰款金額由低而高遞增的效果，由於標準愈來愈嚴，愈多的人願意遵守，守法比率提高，同時平均繫帶率也提高，而車內與車外感知危險則下降，但相對地則會帶來反對的抗爭壓力，因此似可建議以提高一倍的效果最佳作為嘗試的新措施，因為二倍或超過二倍的效果似乎有限。

表7說明不繫帶之取締強度由低而高遞增的效果，由於標準愈來愈嚴，愈多的人願意遵守，守法比率提高，同時平均繫帶率也提高，而車內與車外感知危險則下降，但相對地則會帶來反對的抗爭壓力以及執法人力不足的問題，因此似可建議依執法人力之多寡，未來執法時採用與取締安全帽同樣的強度或加強二倍或二倍以上作為嘗試的新措施，因為只加強一倍之效果似乎不甚明顯。

捌、結論與建議

本文由文獻中歸納出可由訪問獲得的資料，並透過問卷設計與實際調查，蒐集以非職業開車族為觀點的個人詳細資料與意見，包括開車次數、事故經驗、安全帶使用、開車安全之認知、對新措施之接受條件、以及各種開車危險指標之自評，並由結果中發現認知的錯誤(包括安全氣囊取代安全帶功能的自評、開車危險的自評、以及各種開車績效之估計)可能是導致危險行為與繫帶率偏低的主因，這些心態若不適當的修改，則即使以嚴刑重罰都難收到成效，甚至產生反彈的力量；至於觀念比較正確可能也比較願意守法的市民，則以多一項功能的氣囊、較貴一倍的罰款、以及強二倍以上的取締，即能產生相當不錯的安全效果，是本文的主要結論。但本文只以同學們所能接觸到的台中市民為對象，又只蒐集自我報導的資料，可能造成代表性不足以及缺乏實際較嚴重的事故資料，可將調查的層面與地區擴大，並兼蒐集來自警察單位的事務資料、醫院單位的救傷資料、保險公司的理賠資料、路旁的觀察資料、汽車製造商的資料、

甚至利用網路建構網址徵詢一般上網民眾的意見、以及事故當事人的訪問資料，並用較成熟的統計分析技術，例如分類資料分析、迴歸分析、變異數分析、或是事故發生時隔分析，以便得到比較明確的結論，凡此皆可作為本文未來的研究方向。

參考文獻

1. Byrd, T., L. D. Cohn, E. Gonzalez, M. Parada, and M. Cortes, "Seabelt Use and Belief in Destiny among Hispanic and Non-Hispanic Drivers", *Accident Analysis and Prevention*, 31(1): 63-65, 1999.
2. Dee, T. S., "Reconsidering the Effects of Seat Belt Laws and their Enforcement Status", *Accident Analysis and Prevention*, 30(1): 1-10, 1998.
3. Petridou, E., A. Skalkidou, N. Ioannou, D. Trichopoulos, and the Hellenic Road Traffic Police, "Fatalities from Non-use of Seat Belts and Helmets in Greece: A Nationwide Appraisal", *Accident Analysis and Prevention*, 30(1): 87-91, 1998.
4. Lehto, M. R. and D. S. James, "Safety Knowledge of Users and Non-users of the Lap Belt on Two-point Motorized Belt Systems", *Accident Analysis and Prevention*, 29(6): 739-744, 1997.
5. Hagenzieker, M. P., F. D. Bijleveld, and R. J. Davidse, "Effects of Incentive Programs to Stimulate Safety Belt Use: A Meta-analysis", *Accident Analysis and Prevention*, 29(6): 759-777, 1997.
6. Hauswald, M., "Seat Belt Use in a Developing Country: Covert Noncompliance with a Primary Enforcement Law in Malaysia", *Accident Analysis and Prevention*, 29(5): 695-697, 1997.

表 5 各種新安全氣囊取代安全帶之效果表

氣囊取代	使用率	車內感認危險	車外感認危險
原本	50.39%	1366	1373
原不可取代	52.52%	1239	1244
新不可取代	80.33%	469	731
新平均一	66.15%	930	1082
原全方位	42.63%	1307	1340
新全方位	73.77%	640	669
新平均二	72.72%	789	940
原四項功能	53.39%	1631	1727
新四項功能	81.94%	956	1350
新平均三	76.00%	712	897
原三項功能	52.33%	1609	1019
新三項功能	82.00%	982	1079
新平均四	77.65%	677	900
原二項功能	50.00%	2117	1969
新二項功能	77.86%	1885	1877
總平均	77.75%	676	900

表 6 各種不繫帶罰款金額之效果表

罰鍰金額	繫帶率	車內感認危險	車外感認危險
原本	50.39%	1366	1373
原<1500	34.83%	1461	1556
新<1500	68.23%	1062	1120
新平均一	54.10%	1322	1324
原1500	47.98%	1276	1237
新1500	77.69%	916	904
新平均二	67.41%	1161	1175
原3000	54.63%	1300	1308
新3000	83.16%	948	953
新平均三	74.60%	1072	1085
原4500	41.25%	679	648
新4500	73.75%	528	496
新平均四	75.56%	1068	1081
原>6000	63.02%	1320	1653
新>6000	85.93%	1250	1257
總平均	79.21%	1057	1018

表 7 各種不繫帶取締強度之效果表

取締強度	繫帶率	車內感認危險	車外感認危險
原本	50.39%	1366	1373
原配合其他執法	43.52%	1138	1095
新配合其他執法	74.07%	815	841
新平均一	53.44%	1334	1347
原與取締安全帽相同	49.19%	1375	1346
新與取締安全帽相同	78.18%	987	975
新平均二	72.02%	1085	1110
原加強一倍	52.50%	1249	1278
新加強一倍	81.07%	907	953
新平均三	72.12%	1084	1109
原加強二倍	50.00%	1214	1257
新加強二倍	79.67%	857	861
新平均四	75.20%	1047	1068
原加強三倍	63.13%	1571	1597
新加強三倍	88.13%	1100	1137
新平均五	75.94%	1033	1054
原加強三倍以上	62.89%	1999	1973
新加強三倍以上	87.37%	1366	1367
總平均	77.66%	988	1012