

機車使用狀況調查報告

資料時間：94 年 1 月至 12 月

調查時期：95 年 3 月至 5 月

交通部統計處 編印

中華民國 95 年 12 月

目 錄

壹、摘要分析	1
一、機車使用狀況	1
二、機車使用者特性	2
三、強制機車責任險	2
四、機車排氣定期檢驗情形	3
五、知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗情形	3
六、機車停車費	3
七、機車停放後會鎖上大鎖頻率	3
八、機車行照換發方式	3
九、機車最主要用途	3
十、機車作通勤(學)用時轉搭乘其他交通工具情形	4
十一、機車通勤(學)者之機車停放位置	4
十二、機車使用者平常出門乘載人數	5
十三、機車使用者違規情形及較常違規項目	5
十四、機車使用者違規被舉發(告發)、拖吊情形	5
十五、機車使用者曾飆過車、酒後騎機車、騎機車使用行動電話之情形	6
十六、機車使用者發生交通事故處理情形	6
十七、機車使用者發生交通事故時有無受傷、使用行動電話、酒後騎機車之情形	6
十八、機車使用者對相關措施之意見	6
貳、調查方法概述	9
一、調查目的	9
二、調查範圍、對象與單位	9
三、調查週期	9
四、調查資料時期	9
五、調查實施期間	9
六、調查項目及調查表式	9
七、抽樣方法	11
八、調查方法	11
九、估計方法	11
參、提要分析	14
一、機車使用狀況	15
二、機車使用者基本資料	18
三、機車持有管理情形	21
四、機車使用情形	30
五、機車使用者對相關措施之意見	38
肆、結論	45

壹、摘要分析

本調查主要針對臺灣地區機車車主(使用者)持有管理及使用、行駛機車情形進行調查，由機車母體 1,316 萬 350 輛(截至 94 年 12 月底機車登記車輛數)中，採分層比例系統抽樣法抽出樣本數為 2 萬輛，抽出率為 1.5%，於本(95)年 3 月至 5 月採郵寄問卷方式辦理，計回收有效樣本 7,532 輛，在 95%信心水準下，抽樣誤差為 1%，回收率為 37.7%。謹將重要調查結果摘陳如次：

一、機車使用狀況—有 16.0%機車因暫時沒有使用、已失竊或已不堪使用而未使用：94 年底機車登記數為 1,316 萬輛，其中約有 211 萬輛未被使用，占機車總車輛數之 16.0%，較 92 年底之 20.0%，減少 4.0 個百分點。機車不使用原因以「已不堪使用」占不使用車輛數之 46.5%最多，其次為「暫時沒有使用」之 36.3%，「已失竊」占 17.2%。

細究機車車主暫時沒有使用機車的最主要原因以「機車須大修才能使用」者最多，占 33.2%，「已改用其他交通工具代替」者居次，占 31.0%，「使用者出外」者，占 17.0%，「年老(傷病)無法騎乘」者，占 5.5%。

94 年底已失竊機車中，有到警察機關辦理報案手續並取得失竊證明單者，占 55.8%，沒有者占 44.2%。

機車已失竊者中，有到監理單位辦理完成註銷牌照登記者，占 18.2%，沒有辦理者高達 81.8%，其最主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」之 49.7%最多，「沒有失竊證明單無法辦理」居次。

94 年底機車已不堪使用(含車禍後車輛損毀及不堪使用被棄置於空地或路旁)之處置方式，以「賣或送給機車行、中古商、收舊物商或他人」之 48.7%最多，「棄置於自家(非自家)空地、路旁上」居次，占 23.9%，「交給環保署立案之回收商處理」占 18.1%，「停放於道路範圍(如停車格、街道、騎樓)任由環保局處理」占 5.5%。

機車已不堪使用者中，沒有到監理單位辦理完成牌照報廢手續者占 82.8%，其最主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」占 31.9% 最多，「車牌已遺失」居次，占 16.9%，「認為機車行會代辦」占 13.3%，「嫌麻煩」占 9.8%。

二、機車使用者特性—以男性居多；以年齡 30~未滿 40 歲之使用者占 25.7%最多；另有 81.2%兼用其他交通工具：機車使用者有 86.8%為車主本人。男性占 58.5%，女性占 41.5%。未滿 18 歲無照駕駛者占 0.1%，20 歲~未滿 50 歲青壯年人口占 72.2%，60 歲以上者占 9.6%。有 77.7%機車使用者家中擁有自用小客車。有 81.2%者兼用其他交通工具，其中以兼用自用小客車之 63.3%最多，其次為大眾運輸工具，占 22.7%。

三、強制機車責任險

1. 知道強制機車責任險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照等情形—有 58.6%機車使用者知道強制機車責任險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照、臨時通行證、異動登記或檢驗，不知道者占 41.4%。

2. 投保機車強制責任險情形—有 2.3%機車未投保，原因以不知道要投保者居多，其中有 10.6%未投保或未續保而被罰款過—94 年底仍在 Usage 之 1,105 萬輛機車，有 97.7%有投保(含以前投保 94 年仍在保險有效期間)機車強制責任險，沒有投保者(含曾投保但已超過保險有效期間而未續保)占 2.3%，不投保最主要原因以「經濟不景氣，負擔不起保費」之 35.3%較多，「保費太貴」及「認為沒有必要投保」合占 34.1%，「不知道要投保」占 8.1%。

未投保或未續保機車強制責任險之機車中，遭警察(或公路監理)機關攔檢稽查舉發而被罰款過者，占 10.6%，沒有被罰款過者占 89.4%。

四、機車排氣定期檢驗情形—有 5.7%機車未作排氣檢驗，原因以「沒有被通知要檢驗」居多：94 年有使用之機車中，除 11.8%者依規定免作排氣檢驗外，有 82.5%機車有作過排氣定期檢驗，未作檢驗者占 5.7%，其未作檢驗最主要的原因以「沒有被通知要檢驗」之 33.3%最多，「無時間嫌麻煩」占 23.0%，「車輛老舊不願意檢驗」及「不知道去哪裡檢驗」合占 19.1%，而「認為沒有必要」占 5.1%。未作排氣檢驗之機車中，有 4.2%因路邊攔查未作定檢而被罰款。

五、知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗情形—有 31.5%機車使用者知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗，不知道者占 68.5%。

六、機車停車費—有花費停車費者平均每月支付 214 元：有 62.3%機車使用者沒有花費機車停車費，另 37.7%有花費停車費者，平均每月支付 214 元，其中以平均每月花費「未滿 100 元」較多，占 42.7%，而「400 元以上」占 19.6%。

七、機車停放後會鎖上大鎖頻率—有 40.9%機車使用者停車不會鎖上大鎖：機車使用者停放機車後「不會」鎖上大鎖者占 40.8%，「偶而會」鎖上大鎖者，占 26.8%，「每次都會」者占 19.3%，「經常會」者占 13.1%。

八、機車行照換發方式—以自行或委託親友前往監理處所站換照者最多，占 53.0%：有 14.4%機車使用者行照新領或未到期不用換照，餘 85.6%者需換照，其換發機車行照之方式，以「自行或委託親友前往監理處所站換照」最多，占 53.0%，其次為「通信換照」占 33.5%，「委託監理代辦業者換照」占 11.3%，「語音換照」及「網際網路換照」合占 0.3%。

九、機車最主要用途—以使用於通勤(學)最多，占 54.5%：94 年機車最主要用途以用作通勤(學)最多，約有 602 萬輛，占 54.5%(含上、下班者占 48.9%，上、下學占 5.6%)，較 92 年之 57.4%減少 2.9 個百分點，其次為購物之 14.5%，休閒娛樂及旅遊占 10.1%，接送親屬(含小孩)占 9.1%，業務使用占 8.0%。

十、機車作通勤(學)用時轉搭乘其他交通工具情形—有 16.0%機車通勤(學)者以機車轉搭乘其他交通工具，其中有 69.5%用來轉搭乘大眾運輸工具：94 年機車通勤(學)者中，有 16.0%(約 96 萬輛)以機車作為轉搭乘其他交通工具之用，較 92 年增加 6.4 個百分點，其中以轉搭乘大眾運輸工具(含市區公車、長程客運車、火車及捷運)最多，占 64.4%，較 92 年減少 4.5 個百分點，其次為自用小客車，占 28.4%。就使用機車省市別觀察，臺北市以轉乘捷運最多，占 55.9%，高雄市及臺灣省則以轉乘自用小客車居多，分別為 32.1%及 31.8%。

十一、機車通勤(學)者之機車停放位置

1. 機車通勤(學)者轉搭乘其他交通工具時，最常停放位置—有 50.9%者停放於停車場及路邊或巷道內機車停車格(含停車彎)

94 年轉搭乘其他交通工具之機車通勤(學)者中，以將機車停放於「停車場」占 27.3%最多、其次為「路邊或巷道內之機車停車格(含停車彎)」之 23.6%，「騎樓」及「人行道上之機車格」各占 13.3%。就使用機車省市別觀察，臺北市主要停放於「路邊或巷道內之機車停車格(含停車彎)」及「捷運附設之機車停車格」，高雄市主要停放於「人行道上之機車停車格」，臺灣省則主要停放於「停車場」。

2. 機車通勤(學)者在工作(上學)地點機車停放處—有 42.7%者停放於停車場

94 年機車通勤(學)者，平常在工作(上學)地點停放機車之位置，以停放在「停車場」居多，占 42.7%，其次為「路邊或巷道內機車停車格(含停車彎)」，占 16.6%，「騎樓」占 14.8%，停放於「無機車停車格之路邊、巷道內及人行道上」，合占 7.6%。就使用機車省市別觀察，臺北市主要停放在「路邊或巷道內機車停車格(含停車彎)」，高雄市及臺灣省則以停放在「停車場」居多。

十二、機車使用者平常出門乘載人數—機車使用者平均乘載 1.35 人，其中有 4.0%者乘載 3 人以上：94 年臺灣地區機車使用者平常出門最常乘載人數（含駕駛人及附載之嬰兒、小孩、大人）以 1 人最多，占 69.3%，其次為 2 人，占 26.7%，3 人以上者，占 4.0%，平均乘載人數為 1.35 人，略高於 92 年之 1.34 人。就最主要用途觀之，以接送親屬（含小孩）之平均乘載人數 1.89 人最高，其超過半數是乘載 2 人，而違規乘載 3 人以上者，占 17.3%，遠高於其他用途。

十三、機車使用者違規情形及較常違規項目—有違規者占 31.2%，最常違規項目為「紅燈右轉」：94 年有 31.2%機車使用者有違規過（不論有無被取締），較 92 年減少 4 個百分點，其較常違規之前三項為「紅燈右轉」、「違規停車」及「不依二段式規定左轉」。就機車使用省市別觀察，以臺北市有違規過之比例為 44.0%最高，主要較常違規項目為「違規停車」及「紅燈右轉」。

十四、機車使用者違規被舉發(告發)、拖吊情形—有 11.4%曾違規被照相逕行舉發；有 10.9%曾被警察現場告發；有 3.2%者之機車曾被拖吊過：94 年有 11.4%的機車使用者因違規（含各種違規）經照相被逕行舉發，較 92 年減少 2.0 個百分點，平均每一違規者被舉發 1.6 次。有 10.9%因違規而被警察現場告發，較 92 年減少 2.4 個百分點，平均每一違規者被告發 1.3 次。有 3.2%的機車曾被拖吊過，較 92 年減少 1.4 個百分點，平均每一違規的機車被拖吊 1.2 次。

十五、機車使用者曾飆過車、酒後騎機車、騎機車使用行動電話之情形—有 1.4%者曾飆過車；2.4%曾酒後騎機車；7.5%曾騎機車使用行動電話：94 年有 98.6%機車使用者全年未曾飆過車（指二輛以上機車在道路上競駛、競技），僅 1.4%曾飆過車，較 92 年微增 0.4 個百分點。有 97.6%機車使用者未曾酒後騎機車，2.4%則有，較 92 年減少 0.3 個百分點。有 92.5%機車使用者未曾騎機車使用行動電話，有 7.5%者則有此行為，較 92 年減少 0.7 個百分點。就年齡層觀之，曾飆過車及騎機車使用行動電話之機車使用者，以「未滿 20 歲」者比例最高，而酒後騎機車則以「40~未滿 50 歲」者比例最高。

十六、機車使用者發生交通事故處理情形—有 9.6%機車使用者於 94 年間曾發生交通事故，平均發生 1.35 次：94 年臺灣地區機車使用者中有 9.6%曾發生交通事故（含造成財物損失、輕微或嚴重受傷之各次事故），較 92 年增加 1.0 個百分點，其中有警察在現場處理者占 46.2%，另 53.8%則無警察在現場處理。就曾發生事故者觀之，全年平均每人發生 1.35 次交通事故，較 92 年略升 0.07 次。就年齡層觀之，以「未滿 20 歲」曾發生事故之比例 33.2%最高。

十七、機車使用者發生交通事故時有無受傷、使用行動電話、酒後騎機車之情形—有 76.0%者受傷；有 2.4%者有使用行動電話；有 1.9%者發生事故時酒後騎機車：94 年臺灣地區機車使用者發生交通事故中，有 76.0%發生事故時有受傷，較 92 年增加 2.8 個百分點。有 2.4%使用行動電話發生事故，較 92 年減少 1.7 個百分點。有 1.9%酒後騎機車發生事故，較 92 年增加 0.3 個百分點。

十八、機車使用者對相關措施之意見

（一）親自到監理處所(站)辦理有關機車考照、換照及其他手續之服務情形—有 61.5%者曾親自到監理處所(站)辦理有關機車考(換)照等服務，其中高達 80.2%對提供服務感到滿意：94 年有 61.5%機車使用者曾親自到監理所(站)辦理有關機車考照、換照及其他手續，較 92 年增加 10.9 個百分點，其中有 80.2%對整體服務態度及品質感到滿意，明顯高於不滿意者之 13.0%。

（二）對政府實施「機車退出騎樓、人行道」政策之意見—有 50.8%者表示贊成：為改善機車隨意停放騎樓、人行道影響市容及因機車易燃特性影響公共安全等情形，有 50.8%機車使用者贊成政府實施「機車退出騎樓、人行道」政策，明顯高於不贊成之 24.8%。

（三）對實施「機車停車收費」政策之意見—有 41.5%表示贊成，惟 45.2%表示不贊成：為使公共資源有效利用及落實使用者付費原則，有 41.5%機車使用者表示贊成政府實施「機車停車收費政策」，較 92 年增加 17.2 個百分點，而有 45.2%表示不贊成，亦較 92 年增

加 8.4 個百分點，不贊成收費之比例仍高於贊成者 3.7 個百分點，另有 13.3%表示無意見/不知道。就機車使用省市別觀察，以臺北市贊成比例較高，高雄市則不贊成比例較高。

贊成機車停車收費者認為採「按次計費」方式之合理費率以每次「1~10 元」最多，占 71.1%。而採「按時計費」方式則亦以每小時「1~10 元」最多，占 88.6%。

(四)最需要增闢之機車硬體措施—以機車專用道最優先：機車使用者認為其機車使用縣市最需要增闢之機車硬體設施，以「機車專用道」為第一優先，第二優先者為「機車路邊(人行道)停車格」。就機車使用省市別觀察，臺北市排名第一優先者為「機車路邊(人行道)停車格」，高雄市及臺灣省為「機車專用道」。

(五)實施機車管制措施之優先順序—有 21.9%機車使用者在政府實行機車管制措施下，會改用大眾運輸工具，認為最應優先實施「機車停車收費」措施：有 78.1%機車使用者表示政府無論實施何種機車管制措施，都不會改用大眾運輸工具，而 21.9%者則會改用。導致改用大眾運輸工具之各項管制措施中，以「機車停車要收費」為第一優先，其次為「燃料費隨油徵收」。就使用機車之省市別觀之，以臺北市會改用大眾運輸工具的比例較高，認為最優先之管制措施為「擴大機車禁行區域或路段」，高雄市為「機車停車收費」，台灣省則為「燃料費隨油徵收」。

(六)對大型重型機車可在平面快車道直接左轉之意見—有 59.8%表示不贊成：有 59.8%機車使用者不贊成大型重型機車(超過 250cc)可在平面快車道(汽車道)直接左轉，明顯高於贊成者之 20.4%。就使用機車省市別觀察，以高雄市不贊成的比例最高，達 66.0%。

(七)對試辦開放大型重型機車行駛市區快速道路及省道快速公路之意見

1. 大型重型機車行駛市區快速道路—有 33.2%者表示贊成試辦開放：有 38.1%機車使用者不贊成市區快速道路(如臺北市市民大道、高雄市大中快速道路等)試辦開放給大型重型機車行駛，高於贊成者之 33.2%，無意見者占 28.7%。

2. 大型重型機車行駛其它省道快速公路—有 34.7%者表示贊成試辦開放：除目前試辦開放之臺 68 線及臺 72 線外，有 34.7%機車使用者贊成試辦開放其它省道快速公路(如臺 63 南北向及臺 62、64 等東西向快速公路)給大型重型機車行駛，略高於不贊成者之 32.9%，無意見者占 32.4%。

(八)對機車考照年齡之意見

1. 小型輕型電動機車考照年齡為年滿 16 歲—有 42.6%者表示贊成：有 42.6%機車使用者贊成小型輕型電動機車(不超過 1.34 馬力且速率不超過 30 公里)考照年齡為年滿 16 歲，高於不贊成者之 38.0%，無意見者占 19.4%。
2. 普通輕型機車考照年齡降低為年滿 16 歲—有 48.1%者表示不贊成：有 48.1%機車使用者不贊成普通輕型機車(不超過 50cc 或 5 馬力)考照年齡降低為年滿 16 歲，高於贊成者之 36.4%，無意見者占 15.5%。

- #### **(九)對「燃料使用費」採隨油徵收方式之意見—有 56.4%表示贊成：**
- 56.4%機車使用者贊成機車「燃料使用費」採隨油徵收方式，以符合使用者付費之公平原則，明顯高於不贊成者之 23.3%，無意見者占 20.3%。就車種觀察，以大型重型機車使用者贊成比例 78.7%最高。

貳、調查方法概述

一、調查目的

本調查主要目的在蒐集臺灣地區機車之持有管理、使用及機車使用者對各項措施之意見等資料，以供相關單位施政參據。

二、調查範圍、對象與單位

本調查以臺灣地區（含臺灣省、臺北市、高雄市）為調查區域範圍；以機車車主（或使用者）為調查對象；並以機車車輛為調查單位。

三、調查週期

每 2 年辦理 1 次。

四、調查資料時期

動態資料為 94 年 1 月至 12 月（如每星期行駛天數等流量資料）；靜態資料為 94 年 12 月底。意向資料（如對各項規定之瞭解情形、對各項措施之意見）為 95 年 3 月至 5 月填表時期。

五、調查實施期間

自 95 年 3 月至 5 月底止。

六、調查項目及調查表式

（一）調查項目：本調查主要分為四大部分：

1. **使用者基本資料**：包括使用者是否為車主、性別、年齡、教育程度、職業、每月個人總所得、持有駕駛執照之種類、戶內擁有及本人兼用其他交通工具情形、該機車最主要的使用縣市等。
2. **機車之持有管理**：包括機車 94 年底是否還在使用、何時起不使用及不使用原因、失竊時間、失竊有無至警察機關辦理報案手續並取得失竊證明單及到監理單位辦理完成註銷牌照登記、機車何時開始不堪使用、已不堪使用之處置方式、有無至監理單位辦理完成牌照報廢手續、是否知道機車責任

險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照、異動登記或檢驗、有無投保機車強制責任險、沒有投保的原因與受罰情形、有無辦理機車排氣定期檢驗及其不檢驗的原因與受罰情形、是否知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗、機車所使用之燃料、預計再使用年數、機車淘汰後預計會購買之機車類型、平均每月停車費、停車後會鎖上大鎖之頻率、換發機車行照的方式、目前最主要用途、機車通勤(學)之單趟距離及時間、通勤(學)使用機車之原因、機車作通勤(學)用時作為轉搭乘其他交通工具情形、機車轉乘其他運具時及平常在工作(上學)地點最常停放的位置、未來 3 年內通勤(學)考慮完全使用大眾運具來代替機車情形等。

3. **車輛之使用情形：**包括已行駛公里數及里程數不確定之原因、每公升汽油可行駛里程數(燃油效率)、通常每星期行駛天數，平均每天行駛總里程數及每天花費在路上時間、每星期耗用汽油費、全年保養維修費用、平常出門最常乘載人數，騎乘機車有沒有違規過及較常違規項目、全年曾違規經照相被逕行舉發、警察現場告發、曾被拖吊、曾飆過車、酒後騎機車、騎機車使用行動電話等次數、全年發生交通事故總次數及事故時有無警察在現場處理之次數、發生事故時受傷、全年使用行動電話及酒後騎機車發生事故等次數。
4. **對相關措施之意見：**包括親自到監理處、所(站)辦理有關機車考照、換照及其他手續及對整體服務態度及品質滿意程度情形、贊成「機車退出騎樓、人行道」及「機車停車收費」政策之意見及其停車收費合理之費率、機車使用縣市最需要增闢之機車硬體措施、在實施何種機車管制措施下會改用大眾運輸工具、贊成大型重型機車在平面快車道直接左轉、小型輕型電動機車考照年齡為年滿 16 歲、普通輕型機車考照年齡降低為年滿 16 歲、試辦市區快速道路及其他省道快速公路開放給大型重型機車行駛、「燃料使用費」採隨油徵收方式徵收之意見等。

(二) 調查表式：按上述調查項目設計調查表式乙種。

七、抽樣方法

以 94 年 12 月底臺灣地區機車車輛為抽樣母體，總計約 1,316 萬輛，首先以 23 個縣市各為單一副群體，分為 23 層，各層再依出廠年份及排氣量分層，各層再以系統抽樣法抽選所需樣本，抽出樣本數 20,000 輛，抽出率為 1.5%，計回收有效樣本 7,532 輛，在 95% 信心水準下，抽樣誤差為 1%，回收率為 37.7%。

母體資料來源為交通部公路總局、台北市監理處及高雄市監理處機車資料檔。

八、調查方法

採郵寄問卷調查，於 95 年 3 月初寄發第一次調查表表件(致受查戶函及調查表)，3 月中旬針對未回表者寄發催表明信片，4 月初對仍未回表者第 2 次寄發調查表件(致受查戶催表函及調查表)，於 4 月底再針對樣本回收較少縣市第 3 次補寄調查表。

九、估計方法

本調查各項母體特徵值之推定，係以實際回收有效樣本資料為基礎，採不偏估計，並按臺灣地區 23 個縣市之機車母體數，以排氣量及出廠年份交叉予以調整，其中排氣量分為輕型(50cc 以下)及重型(超過 50cc)2 層，出廠年份則分為「2003~2005 年」、「1999~2002 年」、「1996~1998 年」及「1995 年以前」等 4 層，並以權數 $\frac{N_{ijk}}{n_{ijk}}$ 加以調整。茲就母體特徵值推估公式陳示如次：

(一)變數名稱及定義

1. N_{ijk} 表示第 i 縣市之排氣量第 j 層及出廠年份第 k 層之機車母體車輛數($i=1, \dots, 23$, $j=1, 2$, $k=1, 2, 3, 4$, 以下同)，

$$N_i = \sum_{j=1}^2 \sum_{k=1}^4 N_{ijk} \text{ 表示第 } i \text{ 縣市之機車母體車輛數}$$

$$N = \sum_{i=1}^{23} N_i \text{ 表示臺灣地區機車母體車輛數}$$

2. n_{ijk} 表示第 i 縣市之排氣量第 j 層及出廠年份第 k 層之機車有效樣本車輛數

$$n_i = \sum_{j=1}^2 \sum_{k=1}^4 n_{ijk} \text{ 表示第 } i \text{ 縣市之機車有效樣本車輛數}$$

$$n = \sum_{i=1}^{23} n_i \text{ 表示臺灣地區機車有效樣本車輛數}$$

3. Y_{ijkp} 表示第 i 縣市之排氣量第 j 層及出廠年份第 k 層第 p 個樣本之特徵值, ($p=1, \dots, n_{ijk}$)

4. $W_i = \frac{N_i}{N}$ 表第 i 縣市機車母體車輛數占臺灣地區機車母體車輛數之比例

$W_{ijk} = \frac{N_{ijk}}{N}$ 表 i 縣市之排氣量第 j 層及出廠年份第 k 層機車母體車輛數占臺灣地區機車母體車輛數之比例

5. \hat{Y}_{ijk} 表示第 i 縣市之排氣量第 j 層及出廠年份第 k 層某特徵變數母體平均數估計數

\hat{Y}_i 表示第 i 縣市某特徵變數母體平均數估計數

\hat{Y} 表示某特徵變數母體平均數估計數

6. \hat{P} 表示某特徵變數母體比例估計數

(二) 某特徵變數母體平均數估計如下：

$$\hat{Y}_{ijk} = \frac{\sum_{p=1}^{n_{ijk}} Y_{ijkp}}{n_{ijk}}$$

$$\hat{Y}_i = \frac{\sum_{j=1}^2 \sum_{k=1}^4 N_{ijk} \hat{Y}_{ijk}}{N_i}$$

$$\hat{\bar{Y}} = \sum_{i=1}^{23} W_i \hat{\bar{Y}}_i = \frac{\sum_{i=1}^{23} N_i \hat{\bar{Y}}_i}{N}$$

(三) 某特徵變數母體百分比估計如下：

$$\hat{P} = \sum_{i=1}^{23} \sum_{j=1}^2 \sum_{k=1}^4 \sum_{p=1}^{n_{ijk}} W_{ijk} \frac{Y_{ijkp}}{n_{ijk}} \times 100$$

$$Y_{ijkp} = \begin{cases} 1, \text{第} i \text{縣市之排氣量第} j \text{層及出廠年份第} k \text{層第} p \text{個樣本具有某特徵} \\ 0, \text{第} i \text{縣市之排氣量第} j \text{層及出廠年份第} k \text{層第} p \text{個樣本不具有某特徵} \end{cases}$$

參、提要分析

截至 94 年 12 月底臺灣地區機車母體登記數為 1,316 萬 350 輛，其中以臺北縣之 204 萬輛最多，占 15.5%，其次為高雄市之 113 萬輛，占 8.6%，臺北市之 103 萬輛，占 7.8%。本調查按縣市、車種及出廠年份之母體比例，採分層比例系統抽樣法，抽出樣本數為 2 萬輛，抽出率為 1.5%，回收有效樣本 7,532 輛，在 95%信心水準下，抽樣誤差為 1%，回收率為 37.7%，其中以新竹縣之 47.4%最高，臺東縣 26.4%最低。謹將重要調查結果摘陳如下：

表 1、機車母體數、抽出樣本數、回收樣本數及回收率 單位：輛；%

車籍縣市別	母體數(94年12月底)		樣本數		回收率
	車輛數	百分比	抽出數(1)	回收數(2)	(2)/(1)×100
總計	13,160,350	100.0	20,000	7,532	37.7
臺北市	1,030,972	7.8	1,569	595	37.9
高雄市	1,128,640	8.6	1,692	583	34.5
臺灣省	11,000,738	83.6	16,739	6,354	38.0
臺北縣	2,035,899	15.5	3,057	1,142	37.4
宜蘭縣	270,758	2.1	414	164	39.6
桃園縣	926,342	7.0	1,386	577	41.6
新竹縣	231,817	1.8	340	161	47.4
苗栗縣	314,258	2.4	477	185	38.8
臺中縣	902,938	6.9	1,350	507	37.6
彰化縣	828,130	6.3	1,242	473	38.1
南投縣	316,986	2.4	482	191	39.6
雲林縣	447,250	3.4	680	217	31.9
嘉義縣	335,874	2.6	513	197	38.4
臺南縣	723,786	5.5	1,088	419	38.5
高雄縣	910,680	6.9	1,367	479	35.0
屏東縣	636,487	4.8	952	351	36.9
臺東縣	163,131	1.2	280	74	26.4
花蓮縣	223,292	1.7	338	118	34.9
澎湖縣	60,278	0.5	200	84	42.0
基隆市	176,375	1.3	300	122	40.7
新竹市	230,144	1.7	349	156	44.7
臺中市	562,011	4.3	841	329	39.1
嘉義市	182,422	1.4	300	139	46.3
臺南市	521,880	4.0	783	269	34.4

資料來源：交通部公路總局、臺北市監理處、高雄市監理處。

一、機車使用狀況：94 年底機車登記數為 1,316 萬輛，其中約有 211 萬輛未被使用，占總車輛數之 16.0%，較 92 年底之 20.0%，減少 4.0 個百分點。機車不使用原因以「已不堪使用」占不使用車輛數之 46.5%最多，其次為「暫時沒有使用」之 36.3%，「已失竊」占 17.2%。

表 2、車主使用機車狀況

單位：%

年底別	總計	仍在 使用	不使用 — 原因				
				小計	暫時沒 有使用	已失竊	已不堪 使用
92年底	100.0	80.0	20.0	100.0	33.9	25.0	41.1
94年底	100.0	84.0	16.0	100.0	36.3	17.2	46.5

註：1. 本表 92 年調查機車不使用原因「已報廢」於 94 年調查改為「已不堪使用」。

2. 本表「暫時沒有使用」係指本機車還可使用，但已連續 3 個月或預期 3 個月以上不使用；「已不堪使用」含車禍後車輛損毀及不堪使用被棄置於空地或路旁。

細究機車車主暫時沒有使用機車的最主要原因以「機車須大修才能使用」者最多，占 33.2%，「已改用其他交通工具代替」者居次，占 31.0%，「使用者出外」者，占 17.0%，「年老(傷病)無法騎乘」者，占 5.5%。

表 3、車主暫時不使用機車之最主要原因

單位：%

年底別	總計	使用者 出外	年老(傷病) 無法騎乘	機車須大修 才能使用	已改用其 他交通工 具代替	其他
92年底	100.0	21.9	19.4	40.6	無此選項	18.1
94年底	100.0	17.0	5.5	33.2	31.0	13.3

附註：94年調查新增「已改用其他交通工具代替」選項。

94 年底已失竊的機車，有 90.2%是在民國 92 年底以前發生，94 年底已失竊機車中，有到警察機關辦理報案手續並取得失竊證明單者，占 55.8%，沒有者占 44.2%。

表 4、車主機車失竊之時間

單位：%

項目別	總計	民國94年	民國93年	民國92年底以前
總計	100.0	3.9	5.9	90.2

表 5、機車失竊有無至警察機關辦理報案手續並取得車輛失竊證明單

單位：%

年底別	總 計	有	沒有
92年底	100.0	55.2	44.8
94年底	100.0	55.8	44.2

機車已失竊者中，有到監理單位辦理完成註銷牌照登記者，占 18.2%，沒有辦理者高達 81.8%，其最主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」之 49.7%最多，「沒有失竊證明單無法辦理」居次，占 35.9%，「嫌麻煩」占 4.6%，「積欠稅款罰款」占 0.8%。

表 6、機車失竊有無至監理單位辦理完成註銷牌照登記

單位：%

年底別	總 計	有	沒有
92年底	100.0	15.8	84.2
94年底	100.0	18.2	81.8

表 7、機車失竊沒有到監理單位辦理註銷牌照登記之最主要原因

民國 94 年底

單位：%

項目別	總 計	不知道要(或不曾)辦理	沒有失竊證明單無法辦理	嫌麻煩	積欠稅款罰款	其他
總計	100.0	49.7	35.9	4.6	0.8	9.0

94 年底有 78.0%已不堪使用之機車是在民國 92 年底以前發生，而機車已不堪使用之處置方式，以「賣或送給機車行、中古商、收舊物商或他人」居多，占 48.7%，「棄置於自家(非自家)空地、路旁上」居次，占 23.9%，「交給環保署立案之回收商處理」占 18.1%，「停放於道路範圍(如停車格、街道、騎樓)任由環保局處理」占 5.5%。

表 8、車主機車何時開始不堪使用

民國 94 年底

單位：%

項目別	總 計	民國 94 年	民國 93 年	民國 92 年底以前
總 計	100.0	9.7	12.3	78.0

表 9、機車已不堪使用之處置方式

民國 94 年底

單位：%

項目別	總 計	賣或送給 機車行、 中古商、 收舊物商 或他人	棄置於 自家(非 自家)空 地、路旁 上	交給環保 署立案之 回收商處 理	停放於道路 範圍(如停車 格、街道、騎 樓)任由環保 局處理	其他
總 計	100.0	48.7	23.9	18.1	5.5	3.8

機車已不堪使用者中，沒有到監理單位辦理完成牌照報廢手續者占 82.8%，其最主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」較多，占 31.9%，「車牌已遺失」居次，占 16.9%，「認為機車行會代辦」占 13.3%，「嫌麻煩」占 9.8%。

表 10、機車已不堪使用有否到監理單位辦理完成牌照報廢手續

單位：%

年底別	總 計	有	沒有
92年底	100.0	25.4	74.6
94年底	100.0	17.2	82.8

表 11、機車已不堪使用沒有到監理單位辦理牌照報廢手續之最主要原因

民國 94 年底

單位：%

項目別	總 計	不知道 要(或不 曾)辦理	車牌已 遺失	認為機 車行會 代辦	嫌 麻 煩	認為環 保署立 案之回 收商會 代辦	車輛已遭環 保局依廢棄 車輛查報拖 吊應由其代 辦	積欠 稅款 罰款	其他
總 計	100.0	31.9	16.9	13.3	9.8	8.5	6.5	4.6	8.6

二、機車使用者基本資料

依據調查結果顯示，臺灣地區機車使用者多數為車主本人，占 86.8%，非車主本人占 13.2%，其各項基本資料如下。

1. **性別：**男性駕駛人占 58.5%，女性占 41.5%。
2. **年齡層：**以 20~未滿 50 歲青壯年人，占 72.2%居多，60 歲以上老年人占 9.6%。
3. **教育程度：**以高中(職)者占 33.6%較多，國(初)中以下者占 23.1%，專科以上者占 42.3%。
4. **就業情況：**以有就業者居多，占 72.2%，其中從事工業者占全體機車使用者之 22.3%。
5. **每月個人總所得：**以 2 萬~未滿 3 萬元之 22.6%較多，全體平均為 2.9 萬元。
6. **持有駕照種類：**有 69.4%機車使用者持有普通重型機車駕照(超過 50~250cc)，持有輕型駕照者(不超過 50cc)占 15.6%，大型重型(超過 250cc)駕照者占 10.2%，持有小型汽車駕照者占 62.4%，另有 1.8%則無任何駕照。
7. **兼用其他交通工具：**有 81.2%機車使用者兼用其他交通工具，其中以兼用自用小客車之 63.3%最多，其次為兼用大眾運輸工具之 22.7%(含火車、公車、客運車及捷運)。
8. **機車使用者家中擁有之交通工具：**機車使用者有 99.0%家中(含本人)擁有機車(其中以擁有 2 輛之 33.2%最多)，擁有自用小客車者占 77.7%(其中以擁有 1 輛之 63.2%最多)，擁有腳踏車者占 38.8%。
9. **使用機車縣市別：**以臺北縣 15.3%最多，其次為臺北市之 10.3%及高雄市之 8.8%，而以澎湖縣的 0.4%最少，臺東縣及基隆市亦僅 1.1%及 1.3%。

表 12、機車使用者基本特性

單位：%

項目別	92 年	94 年	項目別	92 年	94 年
總計	100.0	100.0	按平均每月個人總所得分		
按使用者分			未滿 1 萬元	24.7	20.8
車主本人	86.5	86.8	1 萬~未滿 2 萬元	16.7	13.2
非車主本人	13.5	13.2	2 萬~未滿 3 萬元	23.9	22.6
按性別分			3 萬~未滿 4 萬元	17.3	17.7
男	55.7	58.5	4 萬~未滿 5 萬元	8.2	10.2
女	44.3	41.5	5 萬~未滿 6 萬元	4.7	6.6
按年齡層分			6 萬元以上	4.7	8.9
未滿 18 歲	0.2	0.1	按持有駕駛執照種類分	(可複選)	(可複選)
18~未滿 20 歲	1.9	1.8	沒有任何駕照	2.8	1.8
20~未滿 30 歲	23.0	21.2	輕型機車駕照	15.7	15.6
30~未滿 40 歲	23.7	25.7	普通重型機車駕照	67.2	71.4
40~未滿 50 歲	25.5	25.3	大型重型機車駕照	2.3	10.2
50~未滿 60 歲	15.4	16.4	小型汽車駕照	56.4	62.4
60~未滿 65 歲	4.6	4.6	大型汽車駕照(含大客、	4.9	7.5
65 歲以上	5.7	5.0	貨車及聯結車)		
按教育程度分			按本人平常是否兼		
國小以下	14.7	10.0	用其他交通工具分		
國(初)中	14.9	13.1	是，最主要兼用運具	78.1(100.0)	81.2(100.0)
高中(職)	33.0	33.6	自用小客車	(58.6)	(63.3)
專科	17.8	19.4	大眾運輸工具	(25.0)	(22.7)
大學	16.4	19.8	腳踏車	(9.3)	(8.4)
研究所以上	3.2	4.1	計程車	(4.9)	(4.0)
按是否有就業分			交通車	無此選項	(0.4)
1. 有就業	68.6	72.2	其他	(2.2)	(1.2)
農林漁牧	5.1	3.9	否	21.9	18.8
工	22.6	22.3			
商	12.5	14.7			
服務	18.2	19.9			
軍公教	10.1	11.4			
2. 未就業	31.4	27.8			
學生	7.1	6.2			
家庭管理	14.7	13.0			
已退休	6.8	6.8			
其他	2.8	1.9			

表 12、機車使用者基本特性(續)

單位：%

項目別	92 年	94 年	項目別	92 年	94 年
總計	100.0	100.0			
按機車使用者家中	(可複選)	(可複選)	按機車使用		
擁有之交通工具分			縣市別分		
機車	95.3(100.0)	99.0(100.0)	臺北市	10.7	10.3
1 輛	(22.4)	(18.9)	臺北縣	14.7	15.3
2 輛	(34.6)	(33.2)	宜蘭縣	1.8	1.9
3 輛	(25.6)	(28.1)	基隆市	1.4	1.3
4 輛以上	(17.5)	(19.8)	桃園縣	7.4	7.4
自用小客車	66.2(100.0)	77.7(100.0)	新竹市	2.2	2.1
1 輛	(67.6)	(63.2)	新竹縣	1.8	2.0
2 輛	(23.6)	(26.3)	苗栗縣	2.2	2.1
3 輛以上	(8.8)	(10.5)	臺中市	5.4	5.7
計程車	1.4	0.8	臺中縣	6.7	6.5
小貨車	5.8	8.1	南投縣	2.3	1.8
大貨車	0.7	1.4	彰化縣	5.8	5.5
腳踏車	32.7	38.8	雲林縣	2.8	2.7
其他	0.4	0.2	嘉義市	1.7	1.6
			嘉義縣	2.2	2.0
			臺南市	4.5	5.1
			臺南縣	5.2	5.1
			高雄市	8.9	8.8
			高雄縣	5.7	5.6
			屏東縣	3.8	3.9
			臺東縣	1.0	1.1
			花蓮縣	1.6	1.6
			澎湖縣	0.3	0.4

三、機車持有管理情形

(一)強制機車責任險

1. 知道強制機車責任險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照等情形：有 58.6%機車使用者知道強制機車責任險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照、臨時通行證、異動登記或檢驗，不知道者占 41.4%。

表 13、機車使用者是否知道強制機車責任險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照、臨時通行證、異動登記或檢驗

民國 94 年			
單位：%			
項目別	總計	知道	不知道
總計	100.0	58.6	41.4

2. 投保機車強制責任險情形：94 年底仍在使用之 1,105 萬輛機車，有 97.7%有投保(含以前投保 94 年仍在保險有效期間)機車強制責任險，沒有投保者(含曾投保但已超過保險有效期間而未續保)占 2.3%，不投保最主要原因以「經濟不景氣，負擔不起保費」較多，占 35.3%，「保費太貴」及「認為沒有必要投保」合占 34.1%，「不知道要投保」占 8.1%。

表 14、機車投保機車強制責任險情形及不投保最主要原因

單位：%									
年底別	總計	有投保	沒有投保—最主要原因						
			小計	經濟不景氣負擔不起保費	保費太貴	認為沒有必要投保	不知道要投保	其他	
92 年底	100.0	97.4	2.6	100.0	36.5	21.8	17.4	6.6	17.7
94 年底	100.0	97.7	2.3	100.0	35.3	18.9	15.2	8.1	22.5

註：本表之機車係指目前仍在使用者，以下各表均同。

未投保或未續保機車強制責任險之機車中，遭警察(或公路監理)機關攔檢稽查舉發而被罰款過者，占 10.6%，沒有被罰款過者占 89.4%。

表 15、機車未投保或未續保機車強制責任險而被罰款過之情形

單位：%

年別	總計	有被罰款過	沒有被罰款過
92 年	100.0	13.7	86.3
94 年	100.0	10.6	89.4

(二)機車排氣定期檢驗情形：94 年有使用之機車中，除 11.8%者依規定免作排氣檢驗外，有 82.5%機車有作過排氣定期檢驗，未作檢驗者占 5.7%，其未作檢驗最主要的原因以「沒有被通知要檢驗」之 33.3%最多，其次為「無時間嫌麻煩」之 23.0%，「車輛老舊不願意檢驗」及「不知道去哪裡檢驗」各占 10.0%及 9.1%，而「認為沒有必要」占 5.1%。

表 16、機車有無作排氣定期檢驗及未檢驗最主要原因

單位：%

年別	總計	依規定免作排氣檢驗	有檢驗	未作檢驗—最主要原因							
				小計	沒有通 知要 檢驗	無時 間嫌 麻煩	車輛老 舊不 願意 檢驗	不知道 去哪裡 檢驗	認為 沒有 必要	其他	
92 年	100.0	4.0	89.3	6.7	100.0	28.0	22.9	11.1	11.3	9.5	17.3
94 年	100.0	11.8	82.5	5.7	100.0	33.3	23.0	10.0	9.1	5.1	19.5

註：94 年調查依規定免作排氣檢驗之機車係行車執照發照日期在 92 年 1 月 1 日以後之機車。

未作機車排氣檢驗之機車中，有 4.2%因路邊攔查而被罰款過，沒有被罰款過者占 95.8%。至於因路邊攔檢排氣超過排放標準而被罰款過者，占未作排氣定檢機車之 1.8%，沒有被罰款過者占 98.2%。

表 17、未作排氣定期檢驗之機車有無因路邊攔查而被罰款過

民國 94 年

單位：%

項目別	總計	有被罰款過	沒有被罰款過
總計	100.0	4.2	95.8

表 18、未檢驗機車有無因路邊攔檢排氣不合格而被罰款過

單位：%

年別	總計	有被罰款過	沒有被罰款過
92 年	100.0	2.9	97.1
94 年	100.0	1.8	98.2

(三)知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗情形：有 31.5%機車使用者知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗，不知道者占 68.5%。

表 19、機車使用者是否知道機車出廠 6 年以上
辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗

民國 94 年

單位：%

項 目 別	總 計	知 道	不 知 道
總 計	100.0	31.5	68.5

(四)機車使用燃料種類：有 61.4%機車使用者使用「95 無鉛汽油」，有 35.4%者使用「92 無鉛汽油」，有 3.1%者使用「98 無鉛汽油」。

表 20、機車使用之燃料

單位：%

年 底 別	總 計	無 鉛 汽 油			充 電 電 池
		92	95	98	
92年底	100.0	37.9	61.2	0.7	0.1
94年底	100.0	35.4	61.4	3.1	0.1

(五)機車預計再使用之年期：機車使用者預計其機車再使用之年期，以「8 年以上」者較多，占 32.4%，其次為「2 年~未滿 3 年」之 15.4%，平均預計再使用年期為 6.0 年。就車種觀察，以大型重型機車預計再使用 8.8 年較長，輕型機車則預計再使用 5.1 年。

表 21、機車預計再使用之年期

單位：%

項 目 別	總 計	未 滿 2 年	2 年~未 滿 3 年	3 年~未 滿 4 年	4 年~未 滿 5 年	5 年~未 滿 6 年	6 年~未 滿 8 年	8 年 以 上	平 均 值 (年)
92 年	100.0	9.9	16.7	13.4	12.8	12.8	8.3	26.2	5.5
94 年	100.0	9.2	15.4	12.2	11.8	11.1	8.0	32.4	6.0
按車種分									
輕 型	100.0	13.9	20.8	13.4	12.3	10.1	6.4	23.0	5.1
普 通 重 型	100.0	7.7	14.1	12.6	12.5	12.1	9.0	32.0	6.1
大 型 重 型	100.0	3.1	5.0	4.7	4.5	7.4	6.0	69.4	8.8

註：本表輕型機車為不超過 50cc，普通重型機車為超過 50cc~250ccc，大型重型機車為超過 250cc，以下各表同。

(六)機車淘汰後預計購買機車類型：有 60.1%機車使用者會再購買普通重型機車(超過 50~250cc)，19.9%者會買輕型機車(不超過 50cc)，有 10.7%者會買大型重型機車(超過 250cc)，有 3.2%者會買電動機車，而有 6.1%者不會再買機車。

表 22、機車使用者機車淘汰後會再購買機車之類型

民國 94 年							單位：%
項 目 別	總 計	普通重 型機車	輕型 機車	大型重 型機車	電動 機車	不會再 買機車	
總 計	100.0	60.1	19.9	10.7	3.2	6.1	

(七)機車每月停車費：有 62.3%機車使用者沒有花費機車停車費，37.7%者則有花費停車費，平均每月支付 214 元，其中以平均每月花費「未滿 100 元」較多，占 42.7%，而「400 元以上」占 19.6%。

表 23、機車使用者平均每月花費之停車費

年別	單位：%								
	總 計	無	有一每月花費停車費						
			小計	未滿 100元	100~未 滿200元	200~未 滿400元	400元 以上	平均值 (元)	
92年	100.0	62.7	37.3	100.0	42.6	21.7	21.7	13.9	190
94年	100.0	62.3	37.7	100.0	42.7	18.8	18.8	19.6	214

(八)機車停放後會鎖上大鎖頻率：機車使用者停放機車後「不會」鎖上大鎖者占 40.8%，「偶而會」鎖上大鎖者，占 26.8%，「每次都會」者占 19.3%，「經常會」者占 13.1%。

表 24、機車停放後會鎖上大鎖之頻率

單位：%					
年別	總 計	每次都會	經常會	偶而會	不會
92年	100.0	18.5	15.3	27.2	39.0
94年	100.0	19.3	13.1	26.8	40.8

(九)機車行照換發方式：有 14.4%機車使用者行照新領或未到期不用換照，餘 85.6%者需換照，其換發機車行照之方式，以「自行或委託親友前往監理處所站換照」最多，占 53.0%，其次為「通信換照」占 33.5%，「委託監理代辦業者換照」占 11.3%，「語音換照」及「網際網路換照」合占 0.3%。

表 25、機車使用者換發機車行照之方式

單位：%

年別	總 計	新領或未到 期不用換照	有換行照－換發方式							
			小計	自行或委託親友 前往監理處所 站換照	通信 換照	委託監理代辦 業者換照	語音 換照	網際網路 換照	其他	
92 年	100.0	-	100.0	100.0	49.6	37.1	11.2	0.2	0.2	1.7
94 年	100.0	14.4	85.6	100.0	53.0	33.5	11.3	0.2	0.1	1.8

註：92 年調查無「行照新領或未到期不用換照」選項。

(十)機車最主要用途：94 年機車最主要用途以用作通勤(學)最多，約有 602 萬輛，占 54.5%(含上、下班者占 48.9%，上、下學占 5.6%)，較 92 年之 57.4%減少 2.9 個百分點，其次為「購物」之 14.5%，「休閒娛樂及旅遊」占 10.1%，「接送親屬(含小孩)」占 9.1%，「業務使用」占 8.0%。就職業別觀察，「農林漁牧業」者主要供業務使用，占 39.6%，「工、商、服務業及軍公教」者，則主要用於上、下班，「學生」有 81.0%供上、下學交通工具用，「家庭管理」者以購物及接送親屬(含小孩)最多，合占 71.8%，「退休」者則以購物、休閒娛樂及旅遊居多，合占 61.1%。

表 26、機車最主要用途

單位：%

項目別	總計	上、下班	上、下學	業務使用	接送親屬 (含小孩)	購物	休閒娛樂 及旅遊	其他
92年	100.0	50.0	7.4	8.9	8.8	16.9	3.7	4.3
94年	100.0	48.9	5.6	8.0	9.1	14.5	10.1	3.9
按職業別分								
農林漁牧	100.0	25.4	-	39.6	9.1	11.3	9.3	5.2
工	100.0	71.7	-	3.8	4.7	7.3	10.1	2.3
商	100.0	46.5	-	13.6	7.0	12.2	17.3	3.4
服務	100.0	64.4	-	9.1	5.8	8.8	9.2	2.7
軍公教	100.0	60.7	-	9.6	2.6	9.7	9.9	7.6
學生	100.0	7.8	81.0	0.7	1.3	4.6	3.4	1.1
家庭管理	100.0	14.6	-	4.9	33.0	38.8	2.7	6.0
退休	100.0	13.2	-	5.7	14.0	36.7	24.4	6.1

(十一)平常騎乘機車通勤(學)(上下班、學)時之單趟距離：以「1~未滿3公里」居多，占22.9%，其次為「3~未滿5公里」，占17.4%，「15公里以上」者占14.5%，平均通勤單趟距離為7.9公里。就使用機車省市別觀之，以高雄市9.6公里較長。

表 27、機車使用者平常騎乘機車通勤(學)(上下班、學)時之單趟距離

單位：%

使用地別	總計	未滿 1公里	1~未滿 3公里	3~未滿 5公里	5~未滿 8公里	8~未滿 10公里	10~未滿 15公里	15公里 以上	平均值 (公里)
92年	100.0	11.9	24.7	17.3	14.2	10.0	8.4	13.5	7.5
94年	100.0	10.7	22.9	17.4	13.9	9.8	10.8	14.5	7.9
臺北市	100.0	7.0	20.7	15.3	16.6	8.7	13.7	17.9	8.9
高雄市	100.0	10.1	19.6	14.7	14.3	9.2	10.4	21.7	9.6
臺灣省	100.0	11.4	23.6	18.1	13.4	10.1	10.4	13.1	7.5

(十二)平常騎乘機車通勤(學)(上下班、學)時之單趟時間：以「10~未滿20分鐘」居多，占37.9%，其次為「20~未滿30分鐘」，占23.1%，而「30分鐘以上」者，占19.6%，平均通勤單趟時間為21.0分鐘。就使用機車省市別觀察，以臺北市平均24.2分鐘較高，臺灣省20.3分鐘較低。

表 28、機車使用者平常騎乘機車通勤(學)(上下班、學)時之單趟時間

單位：%

使用地別	總計	未滿 15分鐘	10~未滿 20分鐘	20~未滿 30分鐘	30~未滿 40分鐘	40分鐘 以上	平均值 (分鐘)
92年	100.0	22.8	38.3	20.1	11.5	7.3	20.0
94年	100.0	19.4	37.9	23.1	11.4	8.2	21.0
臺北市	100.0	12.1	33.2	25.3	17.1	12.3	24.2
高雄市	100.0	10.2	40.4	27.5	12.6	9.3	23.0
臺灣省	100.0	21.6	38.3	22.3	10.4	7.4	20.3

(十三)使用機車通勤(學)(上下班、學)最主要原因：以「機動性較高，方便進行其他活動」最多，占 52.1%，其次為「可縮短通勤(學)時間」占 15.0%，「搭乘大眾運輸工具不方便」占 11.8%，「停車較方便」占 10.0%。就使用機車省市別觀察，臺北市、高雄市及臺灣省均以「機車機動性較高，方便進行其他活動」比例較高，臺北市「可縮短通勤(學)時間」明顯高於高雄市及臺灣省。

表 29、機車通勤(學)者使用機車通勤(學)(上下班、學)最主要原因

單位：%

使用地別	總計	機動性較高 方便進行 其他活動	可縮短通 勤(學)時 間	搭乘大眾 運輸工具 不方便	停車較 方便	通勤 成本 較低	其他
92年	100.0	52.4	16.2	11.7	10.3	7.6	1.9
94年	100.0	52.1	15.0	11.8	10.0	9.5	1.6
臺北市	100.0	52.8	20.7	10.9	6.7	8.2	0.8
高雄市	100.0	53.8	12.4	12.4	8.4	11.3	1.6
臺灣省	100.0	51.9	14.4	11.8	10.6	9.5	1.8

(十四)機車作通勤(學)用時轉搭乘其他交通工具情形：94 年機車通勤(學)者中，有 16.0%(約 96 萬輛)以機車作為轉搭乘其他交通工具之用，較 92 年增加 6.4 個百分點，其中以轉搭乘大眾運輸工具(含市區公車、長程客運車、火車及捷運)最多，占 64.4%，較 92 年減少 4.5 個百分點，其次為自用小客車，占 28.4%。就使用機車省市別觀察，臺北市以轉乘捷運最多，占 55.9%，高雄市及臺灣省則以轉乘自用小客車居多，分別為 32.1%及 31.8%。

表 30、機車通勤(學)者使用機車轉搭乘其他交通工具情形

單位：%

使用地別	總計	無	有一轉搭乘之交通工具								
			小計	自用 小客車	火車	捷運	市區 公車	長程 客運車	交通車	其他	
92年	100.0	90.4	9.6	100.0	22.2	26.1	21.0	12.1	9.7	7.6	1.4
94年	100.0	84.0	16.0	100.0	28.4	25.3	19.3	11.5	8.3	5.0	2.2
臺北市	100.0	80.4	19.6	100.0	9.2	8.7	55.9	15.9	5.2	5.1	—
高雄市	100.0	86.5	13.5	100.0	32.1	24.4	—	15.2	10.5	12.3	5.6
臺灣省	100.0	84.3	15.7	100.0	31.8	28.6	14.0	10.2	8.7	4.3	2.3

註：本表臺灣省轉搭乘捷運者為機車在台北縣使用者。

(十五)機車通勤(學)者之機車停放位置

- 機車通勤(學)者轉搭乘其他交通工具時，最常停放位置：94年有轉搭乘其他交通工具之機車通勤(學)者中，將機車停放於「停車場」占 27.3%最多、其次為「路邊或巷道內之機車停車格(含停車彎)」之 23.6%，「騎樓」及「人行道上之機車停車格」各占 13.3%，「捷運附設之機車停車格」占 9.7%，停放於「無機車停車格之路邊、巷道內及人行道」者，合占 7.6%。

就使用機車省市別觀察，臺北市主要停放於「路邊或巷道內之機車停車格(含停車彎)」及「捷運附設之機車停車格」，高雄市主要停放於「人行道上之機車停車格」，臺灣省則主要停放於「停車場」。

表 31、機車通勤(學)者轉搭乘其他交通工具時機車之停放處所

單位：%

使用地別	總計	停車場	路邊或巷 道內機車 停車格(含 停車彎)	騎樓	人行道 上之機車 停車格	捷運附 設之機車 停車格	無機車 停車格 之路邊 或巷道 內	無機車 停車格 之人行 道上	其 他
92年	100.0	28.2	24.3	12.6	10.2	11.5	7.2	0.5	5.5
94年	100.0	27.3	23.6	13.3	13.3	9.7	6.8	0.8	5.2
臺北市	100.0	13.4	26.2	11.0	18.7	24.0	5.5	-	1.1
高雄市	100.0	16.3	11.7	23.8	29.8	1.5	4.6	4.6	7.7
臺灣省	100.0	31.2	24.4	12.6	10.4	7.8	7.3	0.6	5.7

2. 機車通勤(學)者平常在工作(上學)地點機車停放處：94 年機車通勤(學)者，平常在工作(上學)地點停放機車之位置，以停放在「停車場」居多，占 42.7%，其次為「路邊或巷道內機車停車格(含停車彎)」，占 16.6%，「騎樓」占 14.8%，「人行道上之機車停車格」，占 10.6%，「無機車停車格之路邊、巷道內及人行道上」，合占 7.6%。

就使用機車省市別觀察，臺北市主要停放在「路邊或巷道內機車停車格(含停車彎)」，高雄市及臺灣省則以停放在「停車場」居多。

表 32、機車通勤(學)者平常在工作(上學)地點停放機車之位置

單位：%

使用地別	總計	停車場	路邊或巷道內機車停車格(含停車彎)	騎樓	人行道上之機車停車格	無機車停車格之路邊或巷道內	無機車停車格之人行道上	其他
92年	100.0	40.0	18.2	15.1	10.2	7.0	1.6	7.9
94年	100.0	42.7	16.6	14.8	10.6	6.4	1.2	7.7
臺北市	100.0	26.2	28.5	9.5	21.5	7.7	2.8	3.9
高雄市	100.0	43.3	7.8	21.1	13.3	6.3	1.8	6.5
臺灣省	100.0	45.2	15.9	14.8	8.6	6.2	0.9	8.4

- (十六)未來 3 年內考慮完全使用大眾運具來代替機車情形：有 11.3% 通勤(學)者未來 3 年內(95~97 年)通勤(學)時會考慮完全使用大眾運具來代替機車，而有 88.7% 者則不考慮用大眾運具代替機車。究其原因，有 34.6% 機車通勤(學)者認為「上班(學)搭乘大眾運具不方便」，有 26.4% 者認為「離上班(學)地點近，不需要」，有 13.9% 認為「機動性較低」。就使用機車省市別觀察，考量以大眾運具替代機車之比例，以臺北市之 16.4% 最高。

表 33、機車通勤(學)者未來三年內考慮完全使用大眾運具來代替機車情形

單位：%

使用地別	總 計	會	不會—原因								
			上班(學)搭乘大眾運具不便	離上班(學)地點近，不需要	機動性較低	較費時	業務須用機車	通勤成本較高	工作地點不定	其他	
92 年	100.0	14.8	85.2	32.9	28.9	13.1	8.6	5.5	4.0	4.3	2.6
94 年	100.0	11.3	88.7	34.6	26.4	13.9	7.6	5.4	4.5	4.4	3.2
臺北市	100.0	16.4	83.6	24.7	15.5	19.6	11.4	7.9	14.0	4.5	2.3
高雄市	100.0	13.4	86.6	38.0	16.1	22.8	4.4	8.8	2.5	5.1	2.3
臺灣省	100.0	10.3	89.7	35.7	29.1	12.1	7.4	4.6	3.4	4.3	3.5

四、機車使用情形

(一)已行駛公里數：本次調查有 66.0%機車使用者依機車里程錶填寫里程數，其中以已行駛「1 萬~未滿 2 萬公里」最多，占 20.9%，「3 萬~未滿 5 萬公里」者，占 19.9%，「5 萬公里以上」者，占 13.0%，平均已行駛公里數為 24,690 公里。就最主要用途觀之，以「上、下班」者之 27,536 公里最多。

表 34、機車已行駛公里數

單位：%

項目別	總計	里程數不確定	—依里程錶填寫已行駛公里數							
			未滿5千公里	5千~未滿1萬公里	1萬~未滿2萬公里	2萬~未滿3萬公里	3萬~未滿5萬公里	5萬公里以上	平均值(公里)	
93 年 3 月底	100.0	13.1	86.9	9.2	13.6	19.5	15.7	18.1	10.8	26,419
95 年 3 月底	100.0	34.0	66.0	17.5	12.4	20.9	16.3	19.9	13.0	24,690
按最主要用途分										
上、下班	100.0	36.2	63.8	14.9	12.5	18.9	15.4	21.4	16.9	27,536
上、下學	100.0	25.7	74.3	17.0	15.7	20.2	17.0	22.3	7.8	22,236
業務使用	100.0	31.0	69.0	15.2	12.3	20.0	20.3	18.6	13.6	25,275
接送親屬	100.0	33.5	66.5	15.1	9.1	19.2	17.5	29.0	10.1	26,124
購物	100.0	39.3	60.7	13.8	9.3	25.7	23.7	18.2	9.3	23,301
休閒娛樂及旅遊	100.0	22.3	77.7	34.1	18.2	23.7	8.0	9.7	6.3	15,364

有 34.0%者里程數無法確定，原因以「里程錶已經壞掉」居多，占 59.6%，「已重新更換新碼錶」者占 28.3%，「里程錶超過 10 萬公里重新歸零起算」者占 12.1%

表 35、機車使用者無法確定機車已行駛里程數之原因

民國 95 年 3 月底					單位：%
項目別	總計	里程錶 已經壞掉	已重新更 換新碼錶	里程錶超過 10 萬 公里重新歸零起算	
總計	100.0	59.6	28.3	12.1	

(二)每公升汽油可行駛里程：94 年臺灣地區機車每公升汽油可行駛里程數（燃油效率）以「15~未滿 20 公里」最多，占 33.2%，其次為「20~未滿 25 公里」之 20.9%，平均燃油效率為 21.7 公里。就車種觀察，以普通重型機車平均每公升汽油可行駛 22.5 公里效率最好。

表 36、機車每公升汽油可行駛里程數（燃油效率）

單位：%								
項目別	總計	未滿 15公里	15~未滿 20公里	20~未滿 25公里	25~未滿 30公里	30~未滿 35公里	35公里 以上	平均值 (公里)
92年	100.0	17.2	34.0	18.7	12.4	10.7	7.1	21.8
94年	100.0	17.5	33.2	20.9	12.2	9.5	6.7	21.7
按車種分								
輕型	100.0	22.9	34.4	18.6	9.9	8.2	6.0	20.7
普通重型	100.0	14.2	30.7	22.4	13.7	11.4	7.7	22.5
大型重型	100.0	21.9	44.8	18.8	9.6	2.4	2.6	19.2

(三)每星期行駛天數：94 年臺灣地區機車使用者通常每星期行駛天數以「6 天至 7 天」居多，占 48.3%，其次為「4 天至 5 天」占 24.3%，平均每星期行駛 4.8 天，較 92 年減少 0.4 天。就省市別觀察，以高雄市每星期行駛 5.2 天較多。就最主要用途觀察，以上、下班 5.7 天最多，休閒娛樂及旅遊之 2.1 天最少。

表 37、機車通常每星期行駛天數

單位：%

項目別	總計	平均用 不到1天	1天	2天	3天	4天	5天	6天	7天	平均值 (天)
92年	100.0	6.0	2.2	4.7	6.5	4.8	20.9	20.7	34.2	5.2
94年	100.0	8.6	3.8	6.8	8.2	5.2	19.1	18.8	29.5	4.8
按使用省市別分										
臺北市	100.0	8.0	5.0	6.3	8.4	4.8	25.2	20.5	21.8	4.7
高雄市	100.0	4.5	2.7	5.9	7.4	4.9	20.7	16.9	37.0	5.2
臺灣省	100.0	9.1	3.8	7.0	8.3	5.3	18.1	18.8	29.7	4.8
按最主要用途分										
上、下班	100.0	1.0	0.5	2.5	4.1	4.1	25.0	27.9	35.0	5.7
上、下學	100.0	1.6	0.9	3.2	5.2	5.1	25.3	21.0	37.7	5.6
業務使用	100.0	6.6	2.1	6.3	11.6	6.0	14.7	15.5	37.1	5.0
接送親屬	100.0	7.4	1.5	4.6	8.9	8.7	21.2	14.4	33.3	5.0
購物	100.0	15.9	7.4	14.0	15.5	8.7	11.3	8.1	19.0	3.6
休閒娛樂及旅遊	100.0	32.3	17.3	21.8	12.8	2.9	4.2	2.2	6.6	2.1

(四)平均每天行駛里程：94 年臺灣地區機車使用者每天行駛里程（含來回），以「20 公里以上」較多，占 29.3%，其次為「1~未滿 3 公里」，占 15.7%，平均每天行駛里程為 15.5 公里，較 92 年增加 3.3 公里。就機車使用省市別觀察，以臺北市 17.8 公里最長。就最主要用途觀察，以休閒娛樂及旅遊之 24.1 公里最長。

表 38、機車通常每週行駛日之平均每天行駛里程（含來回）

單位：%

項目別	總計	未滿 1公里	1~未滿 3公里	3~未滿 5公里	5~未滿 10公里	10~未滿 15公里	15~未滿 20公里	20公里 以上	平均值 (公里)
92年	100.0	8.6	17.7	15.5	16.4	12.1	9.2	20.5	12.2
94年	100.0	7.0	15.7	12.1	14.2	12.2	9.4	29.3	15.5
按使用省市別分									
臺北市	100.0	6.3	10.9	10.0	12.5	14.4	11.3	34.6	17.8
高雄市	100.0	7.0	16.5	9.4	16.9	10.6	7.3	32.2	16.2
臺灣省	100.0	7.1	16.2	12.7	14.1	12.1	9.4	28.3	15.2
按最主要用途分									
上、下班	100.0	3.2	12.0	11.3	15.1	13.5	11.8	33.2	17.2
上、下學	100.0	3.2	10.3	8.3	16.1	13.2	11.8	37.1	18.2
業務使用	100.0	5.2	16.2	14.2	12.3	13.5	8.0	30.4	16.0
接送親屬	100.0	11.7	23.6	16.4	13.9	12.7	6.3	15.4	10.2
購物	100.0	15.4	28.5	16.2	16.4	8.9	5.7	8.8	7.4
休閒娛樂及旅遊	100.0	7.3	7.4	8.0	9.6	8.1	7.5	52.0	24.1

(五)平均每天花費在路上時間：94 年臺灣地區機車使用者每天花費在路上時間（含來回），以「未滿 30 分鐘」最多，占 40.5%，其次為「30 分鐘~未滿 1 小時」，占 28.2%，平均每天花費時間為 64 分鐘。就機車使用省市別觀察，以臺北市花費 74 分鐘最多，臺灣省 63 分鐘最少。

表 39 機車通常每週行駛日之平均每天花費在路上時間（含來回）

單位：%

使用地別	總計	未滿 30分鐘	30分鐘~未 滿1小時	1小時~未 滿2小時	2小時~未 滿3小時	3小時~未 滿4小時	4小時 以上	平均值 (分鐘)
92年	100.0	47.7	29.6	15.2	3.1	2.0	2.4	50
94年	100.0	40.5	28.2	17.9	4.3	3.3	5.9	64
臺北市	100.0	32.6	28.3	23.2	4.2	4.2	7.5	74
高雄市	100.0	35.1	31.2	19.7	4.9	2.8	6.2	68
臺灣省	100.0	42.1	27.9	16.9	4.3	3.2	5.7	63

(六)每星期耗用汽油費：94 年臺灣地區機車使用者通常每星期耗用汽油費，「130 元以上」者占 22.6%，其次為「90~未滿 110 元」，占 21.4%，平均每星期耗用汽油費為 90 元。就最主要用途觀察，以休閒娛樂及旅遊 101 元最多，購物 62 元最少。

表 40、機車通常每星期耗用汽油費

單位：%

項 目 別	總 計	未滿 30元	30~未 滿50元	50~未 滿70元	70~未 滿90元	90~未 滿110元	110~未 滿130元	130元 以上	平均值 (元)
92年	100.0	14.1	16.4	17.7	16.3	17.6	5.8	12.1	76
94年	100.0	11.3	11.7	12.0	12.7	21.4	8.3	22.6	90
按最主要用途分									
上、下班	100.0	5.6	9.5	11.2	13.4	25.8	10.8	23.8	97
上、下學	100.0	4.3	6.8	15.0	12.7	26.1	9.6	25.4	99
業務使用	100.0	9.6	11.3	9.7	13.9	16.1	8.6	30.9	97
接送親屬	100.0	14.9	10.4	17.3	17.6	19.4	6.4	14.0	79
購物	100.0	23.7	21.5	15.5	13.7	16.1	4.5	5.1	62
休閒娛樂及旅遊	100.0	14.9	13.0	6.9	4.5	12.3	10.8	23.8	101

(七)全年保養維修費用：94 年臺灣地區機車全年保養維修費用，以「5 百~未滿 1 千元」較高，占 20.5%，其次為「未滿 5 百元」，占 16.8%，「5 千元以上」占 10.3%，平均全年保養維修費用為 1,943 元。

表 41、機車全年維修費用

單位：%

年別	總計	未滿 5百元	5百~未 滿1千元	1千~未滿 1千5百元	1千5百~未 滿2千元	2千~未 滿3千元	3千~未 滿5千元	5千元 以上	平均值 (元)
92年	100.0	12.9	25.4	17.9	13.1	13.9	12.2	4.6	1,757
94年	100.0	16.8	20.5	15.8	11.4	14.0	11.2	10.3	1,943

(八)機車使用者平常出門乘載人數：94 年臺灣地區機車使用者平常出門最常乘載人數（含駕駛人及附載之嬰兒、小孩、大人）以 1 人最多，占 69.3%，其次為 2 人，占 26.7%，3 人以上者，占 4.0%，平均乘載人數為 1.35 人，略高於 92 年之 1.34 人。就最主要用途觀之，以接送親屬（含小孩）之平均乘載人數 1.89 人最高，且超過半數是乘載 2 人，而違規乘載 3 人以上者，占 17.3%，遠高於其他用途。

表 42、機車使用者平常出門最常乘載人數

單位：%

項目別	總計	1人	2人	3人	4人 以上	平均值 (人)
92年	100.0	69.6	27.2	3.0	0.2	1.34
94年	100.0	69.3	26.7	3.7	0.3	1.35
上、下班	100.0	69.5	26.5	3.7	0.3	1.35
上、下學	100.0	76.8	22.7	-	0.4	1.24
業務使用	100.0	77.5	20.0	2.6	-	1.25
接送親屬	100.0	30.6	52.1	15.6	1.7	1.89
購物	100.0	75.0	23.4	1.6	-	1.27
休閒娛樂及旅遊	100.0	76.2	23.5	0.3	-	1.24

註：本表出門乘載人數含駕駛人本人及附載之嬰兒、小孩、大人。

(九)機車使用者違規情形及較常違規項目：94 年有 31.2%機車使用者有違規過(不論有無被取締)，較 92 年減少 4 個百分點，其較常違規項目分別為「紅燈右轉」、「違規停車」及「不依二段式規定左轉」。就機車使用省市別觀察，以臺北市有違規過之比例為 44.0% 最高，主要較常違規項目為「違規停車」及「紅燈右轉」，高雄市及臺灣省最主要違規項目均為「紅燈右轉」。

表 43、機車使用者騎乘機車較常違規項目

單位：%；分

使用地別	總計	沒有	有一較常違規項目											
			總分	紅燈右轉	違規停車	不依二段式規定左轉	遺忘攜帶行照駕照	超速	未戴安全帽	行駛快車道	闖紅燈	逆向行駛	其他	
92年	100.0	64.8	35.2	(6)	(1.68)	(1.08)	(0.76)	(0.83)	(0.29)	(0.60)	(0.26)	(0.26)	(0.12)	(0.10)
94年	100.0	68.8	31.2	(6)	(1.59)	(0.95)	(0.88)	(0.75)	(0.67)	(0.41)	(0.33)	(0.26)	(0.10)	(0.07)
臺北市	100.0	56.0	44.0	(6)	(1.10)	(1.69)	(0.85)	(0.46)	(0.87)	(0.11)	(0.63)	(0.09)	(0.17)	(0.04)
高雄市	100.0	67.0	33.0	(6)	(1.94)	(0.61)	(1.24)	(0.67)	(0.49)	(0.29)	(0.16)	(0.51)	(0.06)	(0.02)
臺灣省	100.0	70.6	29.4	(6)	(1.64)	(0.85)	(0.84)	(0.81)	(0.65)	(0.49)	(0.30)	(0.26)	(0.09)	(0.08)

註：本表「較常違規項目」數值按受查者認為其較常違規之三個項目，分別給予權數值 3, 2, 1 分，再予以加權計算而得。

(十)機車使用者違規被舉發(告發)、拖吊情形：94 年有 11.4%的機車使用者因違規(含各種違規)經照相被逕行舉發，較 92 年減少 2.0 個百分點，平均每一違規者被舉發 1.6 次。有 10.9%因違規而被警察現場告發，較 92 年減少 2.4 個百分點，平均每一違規者被告發 1.3 次。有 3.2%的機車曾被拖吊過，較 92 年減少 1.4 個百分點，平均每一違規者的機車被拖吊 1.2 次。

表 44、機車使用者違規被舉發、告發、拖吊之情形

單位：%

項 目 別	總 計	無	有	平均值(次)
被照相逕行舉發				
92年	100.0	86.6	13.4	1.6
94年	100.0	88.6	11.4	1.6
被警察現場告發				
92年	100.0	86.7	13.3	1.5
94年	100.0	89.1	10.9	1.3
被拖吊				
92年	100.0	95.4	4.6	1.2
94年	100.0	96.8	3.2	1.2

(十一)機車使用者曾飆車、酒後騎機車、騎機車使用行動電話之情形：94 年有 98.6%機車使用者全年未曾飆過車(指二輛以上機車在

道路上競駛、競技)，僅 1.4%曾飆過車，較 92 年微增 0.4 個百分點。有 97.6%機車使用者未曾酒後騎機車，2.4%者則有此行為，較 92 年減少 0.3 個百分點。有 92.5%機車使用者未曾騎機車使用行動電話，有 7.5%者則有此行為，較 92 年減少 0.7 個百分點。就年齡層觀之，曾飆過車及騎機車使用行動電話之機車使用者，以「未滿 20 歲」者比例最高，而酒後騎機車則以「40~未滿 50 歲」者比例最高。

表 45、機車使用者曾飆過車、酒後騎機車及騎機車使用行動電話之情形

單位：%

單位：%

項 目 別	總 計	無	有				
			1次	2次	3次	4次以上	
曾飆過車							
92年	100.0	99.0	1.0	0.3	0.2	0.1	0.4
94年	100.0	98.6	1.4	0.4	0.2	0.1	0.7
未滿20歲	100.0	95.5	4.5	0.4	-	0.4	3.6
20~未滿30歲	100.0	97.7	2.3	0.9	0.4	0.2	0.8
30~未滿40歲	100.0	98.5	1.5	0.2	0.2	0.0	1.1
40~未滿50歲	100.0	99.0	1.0	0.4	0.0	0.1	0.4
50~未滿60歲	100.0	99.6	0.4	0.1	0.1	-	0.2
60歲以上	100.0	99.3	0.7	0.4	0.3	-	-
曾酒後騎機車							
92年	100.0	97.3	2.7	0.9	0.9	0.3	0.7
94年	100.0	97.6	2.4	0.9	0.7	0.2	0.5
未滿20歲	100.0	99.1	0.9	-	0.5	-	0.4
20~未滿30歲	100.0	97.7	2.3	0.7	0.7	0.5	0.3
30~未滿40歲	100.0	98.0	2.0	0.7	0.9	0.1	0.3
40~未滿50歲	100.0	96.9	3.1	1.2	1.0	0.3	0.7
50~未滿60歲	100.0	97.2	2.8	1.3	0.2	0.2	1.1
60歲以上	100.0	98.4	1.6	0.8	0.5	-	0.3
曾騎機車使用行動電話							
92年	100.0	91.8	8.2	1.4	2.1	1.1	3.6
94年	100.0	92.5	7.5	1.3	2.0	1.0	3.2
未滿20歲	100.0	82.1	17.9	4.3	3.3	1.2	9.1
20~未滿30歲	100.0	86.7	13.3	1.8	3.8	2.7	5.0
30~未滿40歲	100.0	92.4	7.6	1.5	1.8	0.7	3.6
40~未滿50歲	100.0	94.4	5.6	1.1	1.7	0.6	2.2
50~未滿60歲	100.0	95.9	4.1	0.9	1.0	0.5	1.7
60歲以上	100.0	96.8	3.2	0.6	0.9	-	1.7

註：本表之次數含不論有無被取締或有無發生事故過。

(十二)機車使用者發生交通事故處理情形：94 年臺灣地區機車使用者中有 9.6%曾發生交通事故（含造成財物損失、輕微或嚴重受傷之各次事故），較 92 年增加 1.0 個百分點，其中有警察在現場處理者占 46.2%，另 53.8%則無警察在現場處理。就曾發生事故者觀之，全年平均每人發生 1.35 次，較 92 年略升 0.07 次。就年齡層觀之，以「未滿 20 歲」曾發生事故之比例 33.2%最高。

表 46、機車使用者在行駛過程中有無發生交通事故情形

單位：%

項 目 別	總 計	無	有	平均發生次數(次)
92年	100.0	91.4	8.6	1.28
94年	100.0	90.4	9.6	1.35
按年齡層分				
未滿20歲	100.0	66.8	33.2	1.49
20~未滿30歲	100.0	83.6	16.4	1.38
30~未滿40歲	100.0	91.9	8.1	1.38
40~未滿50歲	100.0	92.8	7.2	1.23
50~未滿60歲	100.0	93.1	6.9	1.34
60歲以上	100.0	95.3	4.7	1.30

表 47、機車使用者發生交通事故時有無警察在現場處理

民國 94 年

單位：%

項 目 別	總 計	有警察在 現場處理	無警察在 現場處理
總計	100.0	46.2	53.8

(十三)機車使用者發生交通事故時有無受傷、使用行動電話、酒後騎機車之情形：94 年臺灣地區機車使用者發生交通事故中，有 76.0%發生事故時有受傷，較 92 年增加 2.8 個百分點。有 2.4%使用行動電話發生事故，較 92 年減少 1.7 個百分點。有 1.9%酒後騎機車發生事故，較 92 年增加 0.3 個百分點。

表 48、機車使用者發生交通事故時之情況

單位：%

項 目 別	總 計	沒有	有
有無受傷			
92年	100.0	26.8	73.2
94年	100.0	24.0	76.0
有無使用行動電話			
92年	100.0	95.9	4.1
94年	100.0	97.6	2.4
有無酒後騎機車			
92年	100.0	98.4	1.6
94年	100.0	98.1	1.9

五、機車使用者對相關措施之意見

(一)親自到監理處所(站)辦理有關機車考照、換照及其他手續之服務

情形：94 年有 61.5%機車使用者曾親自到監理處所(站)辦理有關機車考照、換照及其他手續，較 92 年增加 10.9 個百分點，就年齡層觀之，以「18~未滿 20 歲」親辦業務者比例最高。親自辦理之機車使用者中，有 80.2%對整體服務態度及品質感到滿意，明顯高於不滿意者之 13.0%。

表 49、機車使用者親自到監理處所(站)辦理有關機車考(換)照、其他手續之滿意程度

單位：%

項 目 別	總 計	有一對其整體服務態度及品質之滿意程度						沒有
		小計	很滿意	還算滿意	不滿意	無意見		
92年	100.0	50.6	100.0	19.1	62.2	12.8	19.1	40.4
94年	100.0	61.5	100.0	18.8	61.4	13.0	6.8	38.5
未滿18歲	100.0	28.8	100.0	-	80.6	-	19.4	71.2
18~未滿20歲	100.0	70.2	100.0	15.0	64.7	11.8	8.6	29.8
20~未滿30歲	100.0	59.5	100.0	12.5	63.5	17.8	6.2	40.5
30~未滿40歲	100.0	59.0	100.0	16.1	65.0	15.6	3.4	41.0
40~未滿50歲	100.0	62.1	100.0	19.5	62.4	10.4	7.7	37.9
50~未滿60歲	100.0	66.2	100.0	24.5	56.4	9.3	9.7	33.8
60~未滿65歲	100.0	67.4	100.0	24.6	58.3	10.2	6.9	32.6
65~未滿70歲	100.0	59.8	100.0	34.9	42.0	11.7	11.4	40.2
70歲以上	100.0	51.7	100.0	31.0	53.2	6.2	9.6	48.3

(二)對政府實施「機車退出騎樓、人行道」政策之意見：為改善機車隨意停放騎樓、人行道影響市容及因機車易燃特性影響公共安全等情形，有 50.8%機車使用者贊成政府實施「機車退出騎樓、人行道」政策，明顯高於不贊成之 24.8%，另有 24.4%表示無意見/不知道。

表 50、機車使用者對政府實施「機車退出騎樓、人行道」政策之意見
民國 94 年 單位：%

項 目 別	總 計	贊 成	不 贊 成	無意見/不知道
總 計	100.0	50.8	24.8	24.4

(三)對實施「機車停車收費」政策之意見：為使公共資源有效利用及落實使用者付費原則，有 41.5%機車使用者表示贊成政府實施「機車停車收費」政策，較 92 年增加 17.2 個百分點，而有 45.2%表示不贊成，亦較 92 年增加 8.4 個百分點，不贊成收費之比例仍高於贊成者 3.7 個百分點，另有 13.3%表示「無意見/不知道」。就機車使用省市別觀察，以臺北市贊成比例較高，高雄市不贊成比例較高。

表 51、機車使用者對政府實施「機車停車收費」政策之意見
單位：%

使用地別	總 計	贊 成	不 贊 成	無意見/不知道
92年	100.0	24.3	36.8	38.9
94年	100.0	41.5	45.2	13.3
臺北市	100.0	48.5	44.4	7.2
高雄市	100.0	39.3	52.7	8.0
臺灣省	100.0	40.8	44.5	14.7

贊成機車停車收費者認為採「按次計費」方式之合理費率以每次「1~10 元」最多，占 71.1%，其次為收費「11~20 元」，占 21.9%。而採「按時計費」方式則亦以每小時「1~10 元」最多，占 88.6%。

表 52、贊成機車停車收費之機車使用者認為合理之費率

單位：%

使用地別	總計	按次計費(每次)			按時計費(每小時)		
		1~10元	11~20元	21元以上	1~10元	11~20元	21元以上
92年	100.0	50.5	33.1	16.4	84.5	11.6	3.9
94年	100.0	71.1	21.9	7.0	88.6	9.3	2.1
臺北市	100.0	65.7	27.9	6.4	84.7	11.9	3.4
高雄市	100.0	75.8	19.9	4.3	92.9	4.5	2.6
臺灣省	100.0	71.4	21.3	7.4	88.5	9.5	1.9

(四)最需要增闢之機車硬體措施：機車使用者認為其機車使用縣市最需要增闢之機車硬體設施，以「機車專用道」為第一優先，第二優先者為「機車路邊(人行道)停車格」，第三優先者為「機車停車場」。就機車使用省市別觀察，臺北市第一優先者為「機車路邊(人行道)停車格」，高雄市及臺灣省為「機車專用道」。

表 53、機車使用者認為其使用縣市最需要增闢之機車硬體措施

單位：分

使用地別	機車專用道	機車路邊(人行道)停車格	機車停車場	機車二段式左轉標誌標線	機車停等區	機車賽車場	其他
92年	2.14	1.94	0.35	0.61	0.84	0.10	0.03
94年	2.00	1.75	1.16	0.51	0.43	0.12	0.03
臺北市	1.75	2.02	1.27	0.45	0.34	0.11	0.05
高雄市	1.99	1.77	1.20	0.46	0.44	0.11	0.04
臺灣省	2.04	1.71	1.14	0.52	0.44	0.13	0.03

註：1. 本表分數按受查者認為最需要之三項措施，分別給予3分（第一優先），2分（第二優先），1分（第三優先），再予以加權計分而得。

2. 本表「機車停車場」，92年調查為「機車收費停車場」。

(五)實施機車管制措施之優先順序：有78.1%機車使用者表示無論政府實施何種機車管制措施，都不會改用大眾運輸工具，而21.9%者則會改用。導致改用大眾運輸工具之各項管制措施中，以「機車停

車要收費」為第一優先，其次為「燃料費隨油徵收」。就使用機車之省市別觀之，以臺北市會改用大眾運輸工具的比例較高，認為最優先之管制措施為「擴大機車禁行區域或路段」，高雄市為「機車停車收費」，台灣省則為「燃料費隨油徵收」。

表 54、機車使用者是否會因政府實施機車管制措施而改用大眾運輸工具

民國 94 年				單位：%
使用地別	總計	不會改用	會改用	
總計	100.0	78.1	21.9	
臺北市	100.0	73.1	26.9	
高雄市	100.0	78.1	21.9	
臺灣省	100.0	78.7	21.3	

表 55、導致機車使用者改用大眾運輸工具之機車管制措施

民國 94 年												單位：分
使用地別	總分	機車停車要收費	燃料費隨油徵收	加強取締機車違規行為	擴大機車禁行區域或路段	限制機車停放範圍	實施機車總量管制	嚴格實施機車排氣檢驗	加強路邊攔檢取締機車廢棄排放	限制 1 人擁有 1 部機車	其他	
總計	6.00	0.93	0.89	0.83	0.76	0.65	0.56	0.54	0.37	0.34	0.13	
臺北市	6.00	0.90	0.61	0.79	0.93	0.85	0.67	0.42	0.29	0.46	0.08	
高雄市	6.00	0.99	0.59	0.68	0.90	0.73	0.76	0.65	0.30	0.27	0.13	
臺灣省	6.00	0.93	0.97	0.86	0.71	0.61	0.51	0.55	0.39	0.32	0.13	

註：本表分數按受查者認為最易導致改用大眾運具之三項管制措施，分別給予 3 分（第一優先），2 分（第二優先），1 分（第三優先），再予以加權計分而得。

(六)對大型重型機車可在平面快車道直接左轉之意見：有 59.8%機車使用者不贊成大型重型機車(超過 250cc)可在平面快車道(汽車道)直接左轉，明顯高於贊成者之 20.4%。就使用機車省市別觀察，高雄市不贊成的比例最高，達 66.0%，臺北市、臺灣省不贊成比例分別為 59.5%及 59.1%。

表 56、機車使用者對大型重型機車在平面快車道直接左轉之意見

民國 94 年

單位：

%

使用地別	總計	贊成	不贊成	無意見
總計	100.0	20.4	59.8	19.8
臺北市	100.0	25.0	59.5	15.6
高雄市	100.0	16.7	66.0	17.3
臺灣省	100.0	20.2	59.1	20.7

(七)對試辦開放大型重型機車行駛市區快速道路及省道快速公路之意見

1. 大型重型機車行駛市區快速道路：有 38.1%機車使用者不贊成市區快速道路(如臺北市市民大道、高雄市大中快速道路等)試辦開放給大型重型機車行駛，高於贊成者之 33.2%，無意見者占 28.7%。就使用機車省市別觀察，以臺北市不贊成比例最高，以臺灣省贊成比例最高。

表 57、機車使用者對市區快速道路試辦開放給大型重型機車行駛之意見

民國 94 年

單位：%

使用地別	總計	贊成	不贊成	無意見
總計	100.0	33.2	38.1	28.7
臺北市	100.0	21.7	45.7	32.6
高雄市	100.0	31.6	38.3	30.1
臺灣省	100.0	87.5	7.3	5.2

2. 大型重型機車行駛其它省道快速公路：除目前試辦開放之臺 68 線及臺 72 線外，有 34.7%機車使用者贊成試辦開放其它省道快速公路(如臺 63 南北向及臺 62、64 等東西向快速公路)給大型重型機車行駛，略高於不贊成者之 32.9%，無意見者占 32.4%。就使用機車省市別觀察，以臺北市贊成比例較高。

表 58、機車使用者對試辦開放其它省道快速公路給大型重型機車行駛之意見

民國 94 年

單

位：%

使用地別	總計	贊成	不贊成	無意見
總計	100.0	34.7	32.9	32.4
臺北市	100.0	38.7	34.2	27.1
高雄市	100.0	33.4	33.5	33.1
臺灣省	100.0	34.3	32.7	33.0

註：其它省道快速公路係指除目前試辦開放之臺 68 線及臺 72 線外之快速公路(如臺 63 南北向快速公路及臺 62、64、66、74、84、86、88 等東西向快速公路)。

(八)對機車考照年齡之意見

1. 小型輕型電動機車考照年齡為年滿 16 歲：有 42.6%機車使用者贊成小型輕型電動機車(不超過 1.34 馬力且速率不超過 30 公里)考照年齡為年滿 16 歲，高於不贊成者之 38.0%，無意見者占 19.4%。就年齡層觀察，以「未滿 18 歲」贊成比例最高，高達 75.7%。

表 59、機車使用者對小型輕型電動機車考照年齡為年滿 16 歲之意見

民國 94 年

單位：%

項目別	總計	贊成	不贊成	無意見
總計	100.0	42.6	38.0	19.4
未滿18歲	100.0	75.7	—	24.3
18~未滿20歲	100.0	50.1	31.5	18.4
20~未滿30歲	100.0	42.9	37.5	19.6
30~未滿40歲	100.0	43.4	40.6	16.0
40~未滿50歲	100.0	41.8	40.9	17.3
50~未滿60歲	100.0	45.6	32.0	22.3
60歲以上	100.0	32.9	40.1	27.0

2. 普通輕型機車考照年齡降低為年滿 16 歲之意見：有 48.1%機車使用者不贊成普通輕型機車(不超過 50cc 或 5 馬力)考照年齡降低為年滿 16 歲，高於贊成者之 36.4%，無意見者占 15.5%。就年齡層觀察，以「未滿 18 歲」贊成比例最高，達 56.1%。

表 60、機車使用者對普通輕型機車考照年齡降低為年滿 16 歲之意見

民國 94 年

單位：%

項 目 別	總計	贊成	不贊成	無意見
總 計	100.0	36.4	48.1	15.5
未滿18歲	100.0	56.1	-	43.9
18~未滿20歲	100.0	43.3	41.5	15.2
20~未滿30歲	100.0	34.5	49.6	15.9
30~未滿40歲	100.0	37.3	50.6	12.1
40~未滿50歲	100.0	34.2	51.3	14.5
50~未滿60歲	100.0	42.4	40.2	17.4
60歲以上	100.0	32.0	45.2	22.8

(九)對「燃料使用費」採隨油徵收方式之意見：有 56.4%機車使用者贊成機車「燃料使用費」採隨油徵收方式，以符合使用者付費之公平原則，明顯高於不贊成者之 23.3%，無意見者占 20.3%。就車種觀察，以大型重型機車使用者贊成比例 78.7%最高。

表 61、機車使用者對「燃料使用費」採隨油徵收方式之意見

民國 94 年

單位：%

項 目 別	總計	贊成	不贊成	無意見
總 計	100.0	56.4	23.3	20.3
按車種分				
輕型	100.0	50.8	26.5	22.7
普通重型	100.0	56.1	23.3	20.6
大型重型	100.0	78.7	11.9	9.4

肆、結論

一、機車之持有管理情形

1. 機車不使用情形：

(1)94 年底臺灣地區機車登記數達 1,316 萬輛，其中約有 211 萬輛（占總車輛數之 16.0%）因暫不使用、已失竊及已不堪使用等原因而未被使用，較 92 年底之不使用率 20.0%，減少 4.0 個百分點。機車不使用原因以「已不堪使用」占不使用車輛數之 46.5%最多，其次為「暫時沒有使用」之 36.3%，「已失竊」占 17.2%。

(2)機車已失竊者中，未至監理單位辦理註銷牌照登記者占 81.8%，主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」及「沒有失竊證明單無法辦理」居多，占 85.6%。

(3)機車已不堪使用者中，沒有到監理單位辦理牌照報廢手續者占 82.8%，其最主要原因以「不知道要(或不曾)辦理」及「車牌已遺失」居多，占 48.8%，其機車已不堪使用之處置方式以「賣或送給機車行、中古商、收舊物商或他人」及「棄置於自家(非自家)空地、路旁上」居多，分別占 48.7%及 23.9%。

2. 依據本次調查結果，有 41.4%機車使用者不知道強制機車責任險有效期間不滿 30 日，依規定不得發給(換發)牌照、臨時通行證、異動登記或檢驗，相關單位宜加強宣導。

3. 94 年底有 97.7%機車有投保機車強制責任險，有 2.3%者未投保，未投保最主要原因中，「經濟不景氣負擔不起保費」占 35.3%，「保費太貴」及「認為沒有必要投保」合占 34.1%。在前述未投保或未續保機車強制責任險之機車車主中，有 10.6%遭警察(或公路監理)機關攔檢因未投保而被罰款。

4. 94 年有使用機車中，除 11.8%者依規定免作排氣檢驗外，有 82.5%機車有作機車排氣檢驗，未作檢驗者占 5.7%，細究未作排氣檢驗的原因，以「沒有被通知要檢驗」及「無時間嫌麻煩」占 56.3%較多。有 4.2%未作排氣檢驗之機車因路邊攔查而被罰款。
5. 有 68.5%機車使用者不知道機車出廠 6 年以上，辦理轉讓過戶者應申請實施臨時檢驗，明顯高於知道者之 31.5%，相關單位宜多加宣導。
6. 有 62.3%機車使用者沒有花費機車停車費，37.7%者則有付費，平均每月支付 214 元，其中以平均每月花費「未滿 100 元」較多，占 42.7%，而「400 元以上」占 19.6%。
7. 有 32.4%機車使用者停放機車後每次都會及經常會鎖上大鎖，至於不會及偶而會者比例達 67.6%，為降低機車失竊率，相關單位仍宜加強宣導機車鎖上大鎖的習慣。
8. 94 年有 14.4%機車使用者行照新領或未到期而不用換照，餘 85.6%者則需換照，其換發機車行照之方式，以「自行或委託親友前往監理所站換照」最多，占 53.0%，其次為「通信換照」占 33.5%，「委託監理代辦業者換照」占 11.3%，「語音換照」及「網際網路換照」合占 0.3%。

二、利用機車通勤狀況

1. 94 年有 602 萬輛或 54.5%機車使用者使用機車做為通勤(學)之用(含上、下班之 48.9%及上、下學之 5.6%)，其中有 16.0%機車通勤(學)者(約 96 萬)以機車作為轉搭乘其他交通工具之用，就轉搭乘之交通工具觀之，以大眾運輸工具最多，占 64.4%。
2. 94 年轉搭乘其他交通工具之機車通勤(學)者中，以將機車停放於「停車場」及「路邊或巷道內之機車停車格(含停車彎)」，二者合占 50.9%。就使用機車省市別觀察，臺北市主要停放於「路邊或巷道內之機車停車格(含停車彎)」及「捷運附設之機車停車格」，高雄市主要停放於「人行道上之機車停車格」，臺灣省則主要停放於「停車場」。

三、機車行車安全、違規及發生交通事故情形

1. 94 年機車使用者平常出門平均乘載之人數為 1.35 人，略高於 92 年之 1.34 人，按機車最主要用途觀之，以接送親屬者，平均乘載人數 1.89 人最高，其中有 17.3% 違規乘載 3 人以上，較 92 年增加 4.2 個百分點，殊值重視。
2. 94 年有 31.2% 機車使用者有違規過(不論有無被取締)，較 92 年減少 4 個百分點，其較常違規項目為「紅燈右轉」、「違規停車」及「不依二段式規定左轉」。就機車使用省市別觀察，以臺北市有違規過比例 44.0% 較高。
3. 94 年有 11.4% 機車使用者曾因違規被照相逕行舉發過，有 10.9% 違規被警察現場告發過，二者分別較 92 年減少 2.0 個及 2.4 個百分點。曾經被拖吊過者占 3.2%，亦較 92 年減少 1.4 個百分點。
4. 94 年有 1.4% 機車使用者曾飆過車，較 92 年增加 0.4 個百分點。有 7.5% 機車使用者曾騎機車使用行動電話，較 92 年減少 0.7 個百分點。有 2.4% 機車使用者使用行動電話而發生交通事故，較 92 年減少 1.7 個百分點，為強化民眾騎乘機車之安全，宜宣導並取締上述不當行為。
5. 94 年有 2.4% 機車使用者曾酒後騎機車，較 92 年減少 0.3 個百分點。而機車使用者酒後騎機車發生事故之比例 1.9%，則較 92 年增加 0.3 個百分點，為減少交通事故，相關單位仍宜持續加強取締酒後騎機車。
6. 94 年有 9.6% 機車使用者發生過交通事故(含僅造成財物損失或輕微受傷之輕微事故)，較 92 年增加 1.0 個百分點，平均每人發生事故次數為 1.35 次，較 92 年略升 0.07 次。就年齡層觀之，以「未滿 20 歲」曾發生事故比例 33.2% 最高。有 76.0% 機車使用者發生交通事故時受傷，較 92 年增加 2.8 個百分點。

四、對機車管理措施之意見

1. 94 年有 61.5% 機車使用者曾親自到監理處所(站)辦理有關機車考照、換照及其他手續，較 92 年增加 10.9 個百分點，其中

高達 80.2%對整體服務態度及品質感到滿意，顯示監理處所(站)提升服務品質努力已獲肯定。

2. 為改善機車隨意停放騎樓、人行道影響市容及因機車易燃特性影響公共安全等情形，有 50.8%機車使用者贊成政府實施「機車退出騎樓、人行道」政策，明顯高於不贊成之 24.8%。
3. 有 45.2%機車使用者不贊成政府實施機車停車收費政策，贊成收費者占 41.5%，其中無論採「按次計費」或「按時計費」方式，贊成者認為之合理費率均以每次(小時)「1~10 元」最多，分別占 71.1%及 88.6%。
4. 機車使用者認為其機車使用縣市最需要增闢之機車硬體設施，以「機車專用道」為第一優先。就機車使用省市別觀察，臺北市以「機車路邊(人行道)停車格」為第一優先，高雄市及臺灣省為「機車專用道」。
5. 有 78.1%機車使用者表示無論政府實施何種機車管制措施，都不會改用大眾運輸工具，而 21.9%者則會改用。導致改用大眾運輸工具之各項管制措施中，以「機車停車要收費」為第一優先。就使用機車之省市別觀之，以臺北市會改用大眾運輸工具的比例較高，認為應最優先實施「擴大機車禁行區域或路段」。
6. 有 59.8%機車使用者不贊成大型重型機車可在平面快車道(汽車道)直接左轉，明顯高於贊成者之 20.4%。有 38.1%機車使用者不贊成市區快速道路試辦開放給大型重型機車行駛，高於贊成者之 33.2%。有 34.7%機車使用者贊成試辦增加開放臺 68 線及臺 72 線以外之省道快速公路給大型重型機車行駛，略高於不贊成者之 32.9%。
7. 有 42.6%機車使用者贊成小型輕型電動機車考照年齡為年滿 16 歲，高於不贊成者之 38.0%。有 48.1%機車使用者不贊成普通輕型機車考照年齡降低為年滿 16 歲，高於贊成者之 36.4%。
8. 有 56.4%機車使用者贊成機車「燃料使用費」採隨油徵收方式，以符合使用者付費之公平原則，明顯高於不贊成者之 23.3%。就車種觀察，以大型重型機車使用者贊成比例 78.7%最高。