交　通　學　報
第　三　卷　第　二　期
民國九十二年十二月
頁1～34頁

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol.3 No.2
Dec. 2003, pp.1~34

臺北市酒後違規駕駛人特性及相關執法問題分析

A Study on Characteristics of Driving after Drinking Violators and Relevant Enforcement Issues in Taipei City

黃承傳　Cherng-Chwan Hwang [1]
胡谷展　Ku-Tsan Hu [2]

摘要

本文以交通執法人員、酒後駕車違規駕駛人爲調查對象，分別設計問卷，進行調查分析，其目的在瞭解酒後駕車者外顯特徵、社經特性、違規原因、資深員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見，以及違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見與建議，期以提供主管機關研議抑制酒後違規駕車行爲與降低酒後駕車交通事故之改善措施的參考。問卷分析主要結果除違規駕駛人之外顯特徵有助於提高執勤之攔檢成功率外，受訪資深執法人員對現行勤務規劃與相關執法問題的意見，亦有其參考價值。

關鍵詞：酒後駕車；交通執法；道路安全

Abstract

In order to gain insight into the characteristics of driving after drinking violators, and to collect opinions from well experienced enforcement personnel, regarding relevant enforcement issues of driving after drinking, this study conducts two questionnaire surveys to the selected policemen and violators. Analyzed results of the surveyed data

[1] 國立交通大學交通運輸研究所教授（聯絡地址：台北市忠孝西路一段114號4樓，電話：02-23494960，E-mail:cch@mail.nctu.edu.tw）

[2] 臺北市政府警察局交通警察大隊組員

are presented herein, with the hope that it can serve as useful information to help on improving the effectiveness of enforcement , and on enhancing road safety.

Key Word: *Driving after Drinking; Traffic Enforcement; Road Safety*

壹、前言

有鑒於酒後駕車對交通安全造成嚴重危害，每一件酒後駕車肇事案件，不但造成自己或家人終身的遺憾，更造成社會成本的損失及無辜第三者的損傷，爲加強防制酒後駕車違規行爲，確保交通安全，各警察機關均將酒後駕車取締工作列爲重點工作項目之一。惟民國八十七年至九十年全國酒後駕車取締件數（除九十年外）雖然逐年增加，但酒後駕車肇事死亡人數與受傷人數並未相對減少（詳如表1），顯示我國在防止酒醉駕車與減少酒後駕車肇事案件的發生仍有持續加強改善的空間。

員警執行酒後駕車取締勤務時，如果能事先瞭解酒後違規駕駛人所具有之特性，就可以提高員警正確判斷駕駛人酒後駕車之成功率，故本文以問卷調查方式，分析台北市酒後違規駕駛人之各項特性；包括外顯特徵、社經資料、違規駕車原因、對相關法令之了解，以及執法人員與違規駕駛人對現行相關執法問題之意見與建議，期能提供相關單位作爲研擬更有效防制酒後違規駕車與肇事改善措施之參考。

表 1　台灣地區 86-90 年酒後駕車交通事故件數暨傷亡人數統計表

項目	總交通事故			酒後駕駛			酒後駕車所佔比例			酒後駕車取締件數	酒後駕車肇因排名
年別	件數(件)	死亡(人)	受傷(人)	件數(件)	死亡(人)	受傷(人)	件數(件)	死亡(人)	受傷(人)		
86 年	3,126	2,735	2,428	344	302	384	10.9%	11.0%	13.1%	93,295	第二名
87 年	2,720	2,507	2,007	265	236	236	9.7%	9.4%	11.8%	144,989	第二名
88 年	2,487	2,392	1,636	266	261	240	10.7%	10.9%	14.7%	166,024	第二名
89 年	3,207	3,388	1,541	320	356	256	9.9%	10.5%	16.6%	189,311	第二名
90 年	3,142	3,344	1,490	409	435	302	13%	13%	20.3%	164,208	第二名

貳、文獻回顧

酒後駕車問題向來是各都市普遍面臨之棘手問題，國內外許多縣市亦面臨嚴重程度不等之酒後駕車問題，因此，有關酒後駕車及呼氣酒精濃度相關問題之研究文獻與報告爲數頗多，謹就與本研究主題較直接相關之文獻加以回顧。

2.1 有關取締酒後駕車相關文獻

林妙芬【7】(1990) 君依據交通事故肇事原因發展出一套車輛駕駛人肇事方程式，以「酒類消費」及「汽車肇事死亡率」爲變數，探討比較各變數變動對酒類消費及汽車肇事死亡率的影響，最後以台灣之實際資料來對「如何降低酒醉駕車肇事問題」作實證上之探討。實證結果有二點值得本研究參考：一、「提高酒類價格(消費稅) 對於汽車肇事死亡率具有良好的控制效果」。二、「加強警察機關對酒後駕車的嚴格執法取締程度，對汽車肇事死亡率亦有著顯著的抑制作用，意即加強警察機關對酒後駕車取締之嚴格程度亦是降低汽車肇事死亡率的重要政策。」

趙家皓【16】(2000) 君使用總體時間數列資料，探討台灣一九六六年至一九九八年這三十幾年期間，抑制酒後駕車行爲之政策效果。結果顯示，台灣的實質酒類價格對酒類消費的效果顯著爲負，而國民所得的增加是使酒類消費上升的一個顯著的因素，實質酒類價格與所得透過對酒類消費的影響，進而影響酒後駕車的行爲。此外，文中探討的相關法令對交通事故死亡率的邊際效果顯著爲負，但是都無提高實質酒類價格對交通事故死亡率抑制的邊際效果大。有效降低酒後駕車等交通事故發生，是政府面臨的一項重要課題，透過實質酒類價格的提高(酒類消費稅) 以抑制交通事故的發生，遠比採用嚴厲的法令措施來得有效。

張新立、王國川、吳宗修、葉純志、黃歆嵐等【12】(2000) 採卜瓦松迴規模式建立酒後駕車肇事模式，以檢定臺北市酒後駕車肇事是否與道安講習的舉辦與否、實際參加酒後駕車講習人數、酒後駕車違規舉發件數等變項具有相關性，並將「實際參加酒後駕車講習人數」及「是否舉辦道安講習」二變數設定爲延滯變數，研究結果顯示：道安講習的舉辦與否和參加講習人數的多寡，確實對於酒後駕車重大肇事件數會造成正面影響，亦即台北市獨立開辦酒後駕車講習課程，

對於道路交通安全確實具有改善的效果。此外，警察單位積極的執行酒後駕車取締，可以減少重大肇事案件的發生。

張新岳君【13】(2000) 鑒於警察機關爲保護人民行的安全，無不致力於酒醉駕車取締工作，惟執法時卻屢遭民眾質疑而紛爭不斷，造成執勤員警的額外負擔，而較不願執行的勤務項目。因此，該文主要探究其原因及如何協助將警察執法工作的阻力降至最低爲目的。憲法第八、二十三條明文揭示舉凡干預人民各項基本權利者，皆應符合比例原則與法律保留原則。審視國內各警察關稽查取締酒醉駕車過程的手段自「攔阻行進」、「出示駕車執照」、到「呼氣檢定」等，係限制人民自由權利或侵害身體權利之手段，均屬於對憲法保障人民自由權利的影響，無論干預程度高或低，均造成道路使用人的自由權、隱私權與財產權的限制與不便，更常引起用路人與執法機關之爭執。因此警察執法是否符合法治國家所應具備的正當法律程序原則之要求？實係根本問題所在，亦是作爲一個法治國家所須面對的重要課題之一！酒醉駕車的處罰原僅依據道路交通管理處罰條例第三十五條，係屬行政罰的範疇。民國八十八年四月二十三日刑法第一八五條之三更將酒醉駕車的處罰帶入刑罰領域。酒醉駕車已經不再是一個行政不法行爲，而是刑事不法行爲，透過一個比較嚴謹的刑事程序加以追訴，不再是單純的一個交通秩序違反行爲的處理。所以，司法警察在整個執行上的權威性與嚴謹性必須加以強化。國家機關踐行刑事程序，必須兼顧發現眞實與保障人權，在保障人權之原則下，追求犯罪追訴與審判之準確性與公平性。因此，整個刑事程序必須符合民主法治國家之權力分立制衡原理與法治國原則，遵守「正當法律程序」，始足以達到上述之理想境界。

陳高村君【11】(2000)，針對酒後駕車相關交通法令，如刑法、道路交通管理處罰條例、交通安全規則等作一探討，最後提出整體、專業、周延的修法建議。

1999柏根斯坦酒精與鑑識科學國際研討會，帕翠夏・瓦拉，「與酒精有關之肇事案件之流行病學及其研究」，提及1964年大洪流研究（Grand Rapids Study）對於交通安全和喝酒開車的貢獻有二個，第一是「它根據一個龐大的數據，證明BAC升高，則發生撞車的機率也增大」，第二個是「它提供了一個較爲便宜，且是非侵犯性的測量血中酒精的成分的方法，這個方法稱爲吐氣酒精分析法，此法非醫務人員也能測量BAC」。

郭文俊君【9】(2000) 統計最近五年國人因酒後駕車失控肇事平均每年約有323件，奪走306人生命、造成297人受傷，並衍生諸多社會成本。雖然政府部門意識到問題的嚴重性，於近年來針對酒後駕車行爲採取連串措施，大幅提高處罰規定並以刑法伺候，期降低國人酒後駕車之惡習，惟其所造成的慘劇仍一再上演。政府部門類似公權力之執行，往往相當主觀的從法制面觀點著手，國內相關問題的研究探討，也著重在執法層面，而根據國外研究顯示，藉由風險溝通傳達風險訊息以改變民眾的風險知覺，可進而促成行爲的改變。本研究將從執法者、酒後駕車風險的自願性群體與受迫性群體對酒後駕車風險知覺的認知角度切入，以資訊整合理論（Information Integration Theory,1981）的實驗方式探討相關群體對酒後駕車風險的「機率資訊」及「結果資訊」之整合代數模式及其風險知覺水準，研究結果如下：

2.1.1 認知代數模式

1. 對酒後駕車被取締之高機率低結果風險案例，執法人員整體使用相乘模式；酒後駕車群體與不喝酒群體使用等權重平均模式整合資訊。
2. 對酒後駕車發生交通事故之低機率高結果風險案例，執法人員、酒後駕車群體與不喝酒群體均使用相加模式，但較重視結果資訊。
3. 多數人對酒後駕車被取締之高機率低結果風險案例，使用等權重平均模式，而在發生交通事故之低機率高結果風險案例，則使用相加模式。

2.1.2 風險知覺

1. 對酒後駕車被取締之高機率低結果風險類型的風險知覺以酒後駕車群體的風險知覺最高，不喝酒群體風險知覺次之，執法人員最低。
2. 對酒後駕車發生交通事故之低機率高結果風險類型的風險知覺以不喝酒群體風險知覺最高，酒後駕車群體次之，執法人員最低。

2.2 有關提升酒後駕車執法品質文獻

丘立誠君【2】(1990) 以實驗實地觀察酒後駕駛行爲特性並對擔任執法的交通警察進行廣泛問卷調查，透過員警的實際執勤經驗，瞭解酒後駕駛可辨識之外

顯行爲，研擬「確立酒類銷售政策、健全汽車保險制度、健全酒後駕駛法律規定、落實教育工作、建立完整紀錄分析與查詢系統、建立良好社會風氣、建立駕駛行爲典範、全面從嚴取締酒醉駕駛、強化執法能力提升執法品質、改進交通事故處理方式」等十項防制策略，採系統化、整合性與多管齊下之策略，才能獲得防制酒醉駕駛最大效果。

林國禎【4】(1995) 統計分析臺灣地區及台北市的交通故資料，發現國內酒醉駕駛問題已達相當嚴重之程度。研究發現：一、促使駕駛人產生酒後駕駛行爲主要因素有「對酒醉事故嚴重性乏認知」、「不瞭解酒精對駕駛能力之影響」、「不瞭解酒醉駕處罰規定」、「警察取締率低」，二、影響交通警察取締意願因素有「現行酒醉駕駛不合理處罰規定」、「駕駛人惡劣態度」、「不合理狀態規定」、「取締技巧不夠」等，根據此結果，以警察執法觀點，對上述因素提出「加強對社會大眾實施宣導－以社會行銷觀念和方法」、「提高取締率－排除影響交通警察取締意願之因素」及「提高交通警察執法有效性」等三項改善策略，提供執法單位參考。

程玉傑、謝益銘、曾招雄、陳家福君等【14】(1999) 認爲取締酒後駕車執法過程，涉及執法者、駕駛人、執法的程序與檢測儀器等四方面的互動關係，該文透過文獻探討、實務機關訪談、問卷調查分析等方法，對於提升酒後駕駛執法品質相關問題，進行探討分析，進而提出「從酒後駕車執法程序之訂定」、「提升執法者專業素養」、「提升檢測儀器公信力」等具體作法，供相關機關參考。

方仰寧、林正賢君【1】(2000) 探討臺北市八十八年酒後駕車肇事及取締資料，並提出「加強執法員警之專業講習」、「訂定取締酒後駕車標準作業程序」、「確立檢測儀器公信力」、「調整勤務規劃」、「累犯之防止與矯正」、「違規道安講習」、「移送法辦」等具體作法。

何國榮、黃益三、王銘亨君等【3】(2000) 除探討「人體血液中酒精濃度與呼氣酒精濃度在實務運用情形」外，更針對如何提升酒醉駕車執法品質提出三項具體作爲—「訂定酒醉駕車執法標準程序」、「提昇執法者專業素養」、「提昇檢測儀器公信力」。

2.3 有關酒後駕車防制策略文獻

Rober B. Voas【17】(1999) 提出三級降低喝酒開車事故發生的對策，初級預防爲「安全的車輛及道路」、「減少開車」、「減少喝酒」等三項對策，次級預防爲「減少酒後開車」，三級預防爲「特別嚇阻」、「吊扣駕照」、「車輛強制」、「矯治及教育」、「督導及監控」等五項對策，並於結論中提及瑞典目前正著手研發一種「聰明卡」發照系統，此一系統可將開車許可標準加以轉換，並紀錄在可控制進入車內的信用卡磁帶上，而內部特殊編碼將可預防酒醉開車的前科犯企圖操控車輛；而今美國國家高速公路安全署正提供基金研發車內紅外雷射遙控酒精感應器；對喝酒違規開車者的監控裝置性能亦不斷提升，未來一、二十年是以控制車輛作爲抑制酒後駕車的主流。

張新立教授上課講義，詳細蒐集整理各國對酒後駕車防制策略相關文獻摘要如下：這些防治對策主要分成針對個人酒後駕車行爲，和針對整體的社會層次進行防治工作二類；對於個人所進行之矯正防治對策包括有刑事處罰、儀表板上檢測設施、以及服務人員介入干涉活動。其次，對於社會層次的防治對策括有經濟影響、對酒精的取得進行限制，以及投入媒體等影響社會規範變動的組織。

參、問卷設計與調查

3.1 調查目的

本研究之主要目的在瞭解酒後駕車者外顯特徵、違規原因、資深員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見及違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見與建議事項，以提供主管機關做爲研議抑制酒後駕車違規行爲策略與防制酒後駕車交通事故之參考。

3.2 調查對象

本項調查分爲兩部份執行，第一項調查以執法人員爲對象，第二項調查以酒

後違規駕駛人爲對象，分別設計不同的問卷，調查對象如下：

1. 執法人員：本項調查以台北市政府警察局交通警察大隊各交通分隊九十年全年取締酒後駕車違規件數最高前一〇〇名員警爲問卷發放對象，以藉助他們對於取締酒後駕車之豐富經驗。
2. 酒後駕車違規駕駛人：以參加九十一年四、五月份台北市監理處酒後駕車道安講習之違規駕駛人爲調查對象，約一二〇名。

3.3 問卷內容

3.1.1 執法人員問卷調查

本問卷分爲三部分，第一部分爲員警基本資料；包括年資、主要勤務項目、酒精測試器操作訓練時數、對取締酒後駕車標準作業程序熟悉程度等，以瞭解取締酒後駕車績效良好員警之基本特性。

第二部分則爲酒後駕車者外顯特徵調查。林大煜【1982】之研究指出：酒後可能之異常駕駛行爲有車身搖擺不定、超低速率行駛、猛然加速或減速、不正常煞車、大幅度轉彎、突然或違規轉彎、偏滑或突然歪向、未開車燈行駛、跟車太近、對交通號誌反應遲鈍、不遵守號誌、行駛中無故停車、停車不當、車輛壓線或跨中心線行駛、不在規定車道內行駛、駛入相反車道或搶道行駛等。

此部份係參考林大煜及表2所列美國警察人員目視可能爲酒後駕車之各項徵候，加上訪談資深員警實際觀察之外顯特徵後，將酒後駕車者可能顯現的外顯特徵分爲駕駛人及車輛二部分，加以綜合歸納，以供受訪者勾選。

第三部分則爲員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見，以瞭解第一線執勤員警對於現行勤務規劃時段、地點、執勤方式、獎懲規定等之意見，及實際執行層面所面臨之問題，作爲調整酒後駕車取締勤務規劃、執法策略等之參考。

3.1.2 酒後違規駕駛人問卷調查

本問卷亦分爲三部分，第一部分爲酒後違規駕駛人之基本資料；包括年齡、性別、職業、教育程度、收入以及違規車種、車輛價格等，以瞭解酒後駕車違規者之基本屬性。

第二部分則爲酒後駕車者違規原因之調查，將酒後駕車者各種可能的違規原因逐項列出，並訪談員警、違規駕駛人後再加以歸納，以供受訪違規人就其違規原因加以勾選。

表2　美國警察人員目視可能造成爲酒後駕車之各項徵候

酒後駕車之各項徵候	酒後駕車之各項徵候
轉彎半徑過大	駕駛行爲與號誌顯示不一致
跨越中心線或車道線	對號誌之反應遲緩
外表顯現酒醉狀態	停車位置不適當
幾乎碰撞其他車輛或物體	突然或不合法之轉彎
蛇行	急遽加速或減速
未於正規道路行駛	關閉車前燈
車輛歪向一旁	駛入對向或橫向車流
低速駕駛	不規律地煞車
無理由停留於車道上	車胎壓在中心線或車道線上
跟車太近	行駛緩慢且偏離正道

資料來源：林國禎[1995]

第三部分則爲酒後違規駕駛人對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見，及其對酒後駕車違規處罰規定的熟悉程度。

3.4　調查工作

本次問卷係於九十一年三月間開始進行調查，第一項調查係由臺北市警察局交通警察大隊各交通分隊攜回，於勤前教育場合轉交予九十年取締酒後駕車件數最高前一〇〇名員警填寫，隨即回收，計回收問卷調查表93份，經篩選剔除無效問卷後，有效問卷爲89份。第二項調查則是利用臺北市監理處辦理酒後駕車違規者道安講習時進行調查，其問卷亦採現場發放及回收方式，計回收問卷120份，經篩選剔除無效問卷後，有效問卷爲96份。

實施問卷調查前均詳細說明調查目的、填答注意事項等，惟爲避免員警或違規者刻意反向作答，導致調查內容失眞，員警部分採特定對象自由填答方式，不刻意強迫員警一定要作答。酒後駕車違規者部分亦採自由選擇是否願意填答，不要求參加講習者一定作答。

肆、問卷資料分析

本研究之問卷回收資料係採用Excel套裝軟體進行簡單敘述性統計分析。茲將分析結果概述如下。

4.1　執法人員問卷調查

4.1.1　員警基本資料，如表3

表3　受訪員警基本資料統計表

員警基本資料	選　項	百分比
1.職位	警員	97.1%
	小隊長或巡佐	2.9%
2.服務年資	1年以下	0
	1-3年	11.4%
	3-5年	22.9%
	5-10年	65.7%
	10年以上	0
3.擔服勤務項目	車禍處理	22.9%
	專責酒測勤務	0
	路口疏導	5.7%
	值班	0
	以上皆有(大輪番)	68.6%
	其他	2.9%
4.每季平均取締件數	0-4件	32.9%
	5-8件	40.0%
	8-12件	15.7%
	13件以上	11.4%
5.酒精測試器操作訓練時數	2小時以下	2.9%
	2-4小時	32.9%
	4-6小時	41.4%
	6-8小時	2.9%
	8小時以上	20.0%
6.對「取締酒後駕車標準作業程序」之瞭解、熟悉程度	非常熟	30.0%
	很熟	45.7%
	普通	22.9%
	不熟	0%
	完全不熟	1.4%

1. 職位：97.1％爲基層員警，其餘均爲小隊長。
2. 服務年資：65.7％爲服務五至十年，22.9％爲服務三至五年之員警，合計九十年全年取締酒後駕車違規件數最高前一〇〇名者，有88.6％爲服務滿三年以上較爲資深之員警。由於警察機關員警人事調動頻繁，服務三年已屬相當資深之員警。
3. 主要服勤項目：68.6％爲輪值各項交通勤務（大輪番），22.9％爲車禍處理，未有專責擔服取締酒後駕車勤務者。
4. 每季平均取締件數：40.0％每季平均取締五至八件，32.9％平均取締〇至四件，15.7％平均取締八至十二件，平均每季取締十三件以上之員警亦有11.4％。
5. 酒精測試器操作訓練時數：41.4％受訓四至六小時，32.9％受訓二至四小時，六小時以上者佔22.9％，合計有97.1％之員警訓練時數爲二小時以上。
6. 對取締酒後駕車標準作業程序瞭解、熟悉程度：有75.7％之員警對標準作業程序表示熟悉與非常熟悉，惟尚有1.4％完全不熟悉，需要再加強。

綜上所述，台北市政府警察局交通警察大隊取締酒後駕車績效較佳之員警，主要爲第一線基層員警，其執勤經驗豐富且於交通警察單位服務年資較久，均受過酒精測試器操作訓練，且四分之三以上均對取締酒後駕車標準作業程序相當熟悉。

4.1.2 酒後駕車外顯行爲特徵調查結果，如表4

採用李克特五等尺度（Likert Scale,LS），將勾選非常同意者轉換成五分、同意轉換成四分、無意見轉換成三分、不同意轉換成二分、非常不同意轉換成一分，計算出各項外顯特徵之序分後，予以排序。由表4可以發現：

1.排行前五項之顯著特徵（序分爲4分以上）依序爲

（1）臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲

（2）反應遲鈍，可能撞擊來車或他物

（3）易對號誌反應遲鈍

（4）易未開頭燈行駛或延緩開車燈

（5）易沒有原因地緩慢行駛

2.較不顯著的特徵爲

（1）駕駛公務車者

（2）駕駛高級房車

至於其餘特徵雖然加以排序，但其序分均在3.70～3.94之間，差異不大。

由酒後駕車外顯特徵調查，瞭解台北市酒後駕車違規者之特性與行爲徵狀，排行前五項爲臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲、反應遲鈍，可能撞擊來車或他物等，可提供作爲取締酒後駕車經驗較淺員警執勤時觀察、判斷對方是否酒後開車之重要參考。另由於各外顯特徵間序分差距不大，員警亦應注意具有其他重要特徵之駕駛人或車輛。

表4　酒後駕車者外顯特徵調查結果統計表

外顯特徵	序分	排序
1.易大幅度轉彎	3.70	16
2.易跨越分向限制線或車道線行駛	3.93	7
3.易蛇行、飆車競駛	3.87	10
4.反應遲鈍，可能撞擊來車或他物	4.24	2
5.易車身搖擺不定	3.94	6
6.易不在規定車道行駛	3.80	13
7.易突然轉向或偏滑	3.90	8
8.易沒有原因地緩慢行駛	4.00	5
9.易不正常煞車	3.87	10
10.易駛入反向車道或搶道行駛	3.77	15
11.易不當超車	3.83	12
12.易對號誌反應遲鈍	4.14	3
13.易不當停車	3.79	14
14.易猛然加速	3.89	9
15.易未開頭燈行駛或延緩開車燈	4.04	4
16.臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲	4.26	1
17.駕駛高級房車者易酒後駕車	3.21	17
18.駕駛公務車者易酒後駕車	3.00	18

4.1.3 員警對現行執法策略與勤務規劃之意見調查結果

1.最適當勤務規劃時段：依序有20.6％之受訪員警認爲最適當的時段爲凌晨一時至二時，19.1％認爲凌晨二時至三時，16.0％認爲凌晨零時至一時，集中在二十三時至翌日凌晨四時。經與臺北市政府警察局八十六年至八十九年間酒後駕車違規取締案件之取締時段別（統計分析臺北市政府警察局舉發違反道路交通管理事件通知單之違規時間欄之資料而得知）、勤務規劃時段相比對，除凌晨三時至四時較少規劃取締勤務外，大致與現況勤務規劃時段相符合。

2.最適當勤務規劃之週內日：有43.6％的員警認爲星期五最爲適當，其次爲星期二42.1％，兩者合計佔了85.7％；星期四無人選取，星期一僅佔1.5％。

3. 最需要加強勤務規劃之月份：有28.6％的員警認爲最需要加強爲一月份，其次爲十二月份（17.3％），與一般觀念認爲於冬天寒冷較易飲酒之認知相符。

4. 最需要加強攔檢對象之年齡層：所佔比率較高前三項，依次爲30歲至39歲（40.6％）、40歲至49歲（32.3％）、18歲至29歲（21.1％），三者合計佔94％，經與臺北市政府警察局八十六年至八十九年間酒後駕車違規取締案件之違規人年齡別（統計分析臺北市政府警察局舉發違反道路交通管理事件通知單之出生年月日欄位及違規時間欄位資料換算得知）相比對，與現況員警執勤攔檢對象年齡層相符合。

5. 最需要加強「酒後駕車取締」攔檢之車種：以小客車及機車兩類車種並列最高（均爲47.4％），合計達94.8％，經與臺北市政府警察局八十六年至八十九年間酒後駕車違規取締案件之取締車種（統計分析臺北市政府警察局舉發違反道路交通管理事件通知單之車輛種類欄位之資料而得知）相比對，與現況員警執勤攔檢主要車種相符合。

6. 最佳的執勤方式：以封鎖式逐車攔檢佔44.6％最高，其次爲針對駕駛行爲有酒醉徵兆者（外顯特徵）攔檢佔27.3％，隨機攔查佔16.5％再次之。由此可知，封鎖式逐車攔檢係員警認爲最佳的執勤方式，但因大法官釋字第五三五號解釋明定「警察不得任意臨檢」，導致民眾藉此質疑員警採逐車攔檢取締方式之適法性。再加上警察機關勤務規劃單位未統一向民眾說明、宣

導，該單位所規劃執行酒後駕車取締勤務地點，均經統計分析肇事資料後，所遴選出來較容易發生酒後駕車肇事之路段（口），故勤務規劃單位有需要加強對民眾補充說明與宣導，避免讓民眾誤以爲警察採封鎖式逐車攔檢係違憲之執勤方式。

7. 警網最適當與安全人數：有47.1％之員警認爲三人或四人一組警網，最適當與安全。現況勤務規劃均以三人爲主，建議各警察分局可視警力狀況於必要時酌予調整爲四人。
8. 最佳的執勤地點：所佔比率較高前三項，依次有縣市間聯外橋樑（27.3%）、縣市間聯外幹道（22.7％）、高架橋或快速道路匝道出入口（18.8％），而現行勤務規劃地點，則較偏向於台北市市內各路口，縣市間聯外橋樑、聯外幹道比例並不高，且高架橋或快速道路匝道出入口亦甚少規劃勤務。未來規劃執勤地點時，可考慮酌予調整。
9. 現行「員警執行酒後駕車攔停取締標準作業程序」是否需要修改：有72.9％認爲無需修改，但是因爲現行「員警執行酒後駕車攔停取締標準作業程序」是在大法官釋字第五三五號解釋公佈前訂定的，故本研究仍建議有需要因應大法官五三五號釋憲案內容及民眾質疑的部份酌予修改該標準作業程序。
10. 「快速酒精濃度檢知器」有助於酒後駕車取締工作：有42.9％員警表示同意、27.1％表示非常同意，合計有70％的員警肯定快速酒精濃度檢知器有助於酒後駕車取締工作，且平日員警對於使用快速酒精濃度檢知器協助酒後駕車取締工作之第一階段篩選，均表示使用方便、省時、衛生。

惟目前全臺北市政府警察局總共僅有一二一部（酒測器有二三一部），數量較少，且第二批採購之快速酒精濃度檢知器故障率甚高，警察機關應重新檢視所採購之快速酒精濃度檢知器規格、功能等，並向上級機關積極爭取預算添購快速酒精濃度檢知器，配發各警察分局使用，以收事半功倍之效。

一般執行酒後駕車取締勤務時，一組警網有三至四名員警執勤，常有多名員警會同時攔檢汽、機車駕駛人，對可能違規者才使用酒測器複檢，故快速酒精濃度檢知器數量應較酒測器數量更多才合理。

11. 實施「代保管車輛」有助於遏止酒後違規駕車：有42.9％員警表示同意、

35.7％表示非常同意，合計有有78.6％的員警對於實施「代保管車輛」有助於遏止酒後違規駕車，持肯定意見。但由於代保管車輛手續繁複、費時，員警執行意願較低，建議可研議適當措施來鼓勵員警落實執行代保管車輛。

12.最需要加強之應勤裝備：經調查有38.6%的員警認爲最需要加強之應勤裝備爲車上錄影設備。員警執行臨檢、酒後駕車及交通違規各種勤務時，必須面對違規（法）民眾之藉故挑釁、不服取締情形。爲避免員警執行取締酒後駕車勤務時，有民眾妨害公權力執行情形發生，台北市政府警察局雖已購置「警車專用錄影（音）監視蒐證設備」七十部，配發各派出所、警備隊、交通分隊、保安大隊各中隊使用，以完整紀錄執法過程，保障民眾權益，避免紛爭。惟其數量是否足夠仍可再加以檢討。其次爲快速酒精濃度檢知器，占20.5%，與第十題調查結果相符合。

13.「取締酒後駕車評比獎懲規定」是否需要修改：認爲無需修改者占42.9%，而認爲需要修改者占51.4%。有必要加以檢討改進。

14.是否支持「對於酗酒泥醉，實施管束之處罰」：員警支持對於酗酒泥醉，實施管束之處罰者占81.4%。囿於各交通分隊、派出所目前均無拘留室，實施保護管束地點可考慮先使用各分局現有之拘留室，暫時解決各交通分隊、派出所看管警力及場地尋覓問題。

15.現行「各項酒後駕車處罰規定」最需要修改項目：以道安講習占20.9%、實施「代保管車輛」與刑法公共危險罪均占18.7%較高，三者間差異並不大。惟大部份的員警並未針對開放式題目回答，故無法得知其具體修正意見，有待繼續研究。

16.最有效抑制酒後駕車的方式：其中以沒入車輛占54.3%最高，其次爲電子控制使酒後駕車者無法啓動車輛占18.6%，再其次爲增加第三責任保險費用，占12.9%，三項合計約占86%。但以第三項的可行性最高。

4.2 酒後違規駕駛人調查

4.2.1 酒後違規駕駛受訪者基本資料，如表5

1. 性別：受訪者98.7％爲男性，女性僅佔1.3％。

表5　酒後違規駕車受訪者基本資料統計表

基本資料	選　　項	百　　分　　比
1.性別	男	98.67％
	女	1.33%
2.年齡	11～20 歲	0％
	21～30 歲	18.7%
	31～40 歲	32.0%
	41～50 歲	33.3%
	51～60 歲	12.0%
	60 歲以上	2.7%
	未答	1.3%
3.職業	學生	1.3%
	商	36.0%
	工	13.3%
	軍公教	4.0%
	服務業	29.3%
	自由業	14.7%
	其他	0％
	未答	1.3%
4.婚姻狀況	離婚	6.7%
	已婚	58.7%
	未婚	26.7%
	未答	8.0%
5.教育程度	國中以下	5.3%
	高中（職）	42.7%
	專科	32.0%
	大學	13.3%
	研究所以上	6.7%
6.平均年收入	四十萬以下	21.3%
	四十萬至七十萬	34.7%
	七十萬至一〇〇萬	22.7%
	一〇〇萬至一三〇萬	6.7%
	一三〇萬以上	13.3%
	未答	1.3%
7.違規時駕駛車輛之車種	機車	32.0%
	小客車	64.0%
	小貨車	4.0%
	大型車輛	0％
	其他	0％
8.違規時所駕駛車輛之顏色	黑	22.7%
	深藍	16.0%
	紅	8.0%
	白	12.0%
	綠	10.7%
	銀色	21.3%
	其他	8.0%
	未答	1.3%
9.違規時所駕駛車輛之價格	四十萬以下	40.0%
	四十萬至七十萬	26.7%
	七十萬至一〇〇萬	16.0%
	一〇〇萬至一三〇萬	4.0%
	一三〇萬以上	12.0%
	未答	1.3%
10.因酒後駕車而被攔檢經驗	有	36.0%
	無	64.0%

2. 年齡：以31-50歲最多，佔65.3％；其次爲21-30歲，佔18.7％，與酒後駕車違規案件駕駛人年齡分布相似。
3. 職業：以經商者佔36.0％和服務業佔29.3％最多，合計65.3％。可能與這二種職業交際應酬較多有關。
4. 婚姻狀況：已婚者佔58.7％，未婚者佔26.7％。
5. 教育程度：以高中（職）佔42.7％和大專院校45.3％最多，研究所以上者僅佔6.7％。
6. 平均年收入：年收入在四十萬至七十萬間者佔34.7％，七十萬至一〇〇萬22.7％，四十萬以下者21.3％，一三〇萬以上也佔13.3％，分佈於各種所得階層。
7. 違規駕駛之車種：以小客車（64.0％）和機車（32％）佔大多數，合計佔96％。
8. 違規時所駕駛車輛之顏色：以黑色、銀色和深藍色所佔比率較多，但並無顯著集中於某些特定顏色。
9. 違規時所駕駛車輛之價格：四十萬以下者佔40％,惟其中大多數應爲機車；其次爲四十萬至七十萬間佔26.7％。
10. 因酒後駕車而被攔檢經驗：有64％之受訪者未因酒後駕車而被警察攔檢，但仍有36％之受訪者曾因酒後駕車而被警察攔檢。

4.2.2 酒後駕車原因調查，如表6

採用李克特五等尺度（Likert Scale,LS），將受訪者所勾選的「非常同意」至「非常不同意」的原因分別轉換爲五分至一分，計算出各項酒後駕車原因之序分後，予以排序，其結果如下。

1.排行前三項原因爲

（1）因「自信沒有喝酒過量，還可以開車」

（2）因「翌日需要用車，不得不開車回家」

（3）因「大眾運輸不方便，且爲節省計程車車資」

2.排行後三項違規原因爲

（1）因「不知道酒後駕車要處罰」

（2）因「罰鍰金額不高」

（3）因「可以找人關說，不怕被抓」

由表6可以大致瞭解臺北市在嚴格執法下，仍然酒後違規駕車之主要原因，並可參考其中一些合理的原因研議可行的改善措施，有效減少酒後駕車行爲與酒後駕車肇事案件的發生。

表6　酒後駕車原因調查結果統計表

酒後駕車原因	序分	排序
1.因「自信沒有喝酒過量，還可以開車」而酒後駕車	3.81	1
2.「警察執法密度不高，被抓機會不大」而酒後駕車	2.28	7
3.因「罰鍰金額不高」而酒後駕車	1.88	9
4.因「自信酒量佳，開車技術好」而酒後駕車	2.75	4
5.因「翌日需要用車，不得不開車回家」而酒後駕車	3.55	2
6.因「知道如何規避警察攔檢地點、路線」而酒後駕車	2.40	5
7.因「知道避開警察取締酒後駕車重點執法時間」而酒後駕車	2.40	5
8.因「可以找人關說，不怕被抓」而酒後駕車	1.88	9
9.因「大眾運輸不方便，且爲節省計程車車資」而酒後駕車	2.84	3
10.因「受同伴蠱惑或愛面子」而酒後駕車	1.97	8
11.因「不知道酒後駕車要處罰」而酒後駕車	1.83	11

4.2.3　酒後違規駕車者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見調查

1. 是否支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作：有73.3％的酒後違規駕車者對嚴格執行酒後駕車取締工作持肯定態度，18.7％無意見，反對者僅佔8％而已。顯見大部分的酒後違規駕車者雖然被警察取締，但仍支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作。
2. 刑法公共危險罪實施後，是否能有效遏阻酒後駕車行爲：受訪者中有60％持肯定態度，認爲刑法公共危險罪實施後，能有效遏阻酒後駕車行爲，18.7％無意見，但仍有20％的受訪者認爲刑法公共危險罪實施後，無法有效遏阻酒後駕車行爲。
3. 法官除依刑法對於酒後駕車肇事違規人判刑外，其餘均得易科罰鍰，是否

適當：受訪者中有65.3％認爲適當；而有30.7％的受訪者認爲不適當。

4. 提供酒類供顧客現場飲用之商家，是否應提供由顧客自行付費代替酒客駕車返家之服務：受訪者中有69.4％持肯定態度，認爲提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、ＫＴＶ等商家，應提供代替酒客駕車返家之服務，24％無意見，但仍有6.6％的受訪者不同意。
5. 提供酒類供顧客現場飲用之商家，是否應提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務：受訪者中有89.3％持肯定態度，認爲提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、ＫＴＶ等商家，應提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務，9.3％無意見，受訪者中沒有不贊成者。
6. 現行警察機關取締酒後駕車勤務，執法密度是否足夠：受訪者中有69.3％認爲現行執法密度已經足夠，但仍有25.3％的受訪者認爲需要再加強。
7. 各項酒後駕車處罰規定需要修改項目：有31%的受訪者認爲處罰條例最需要修改，其次爲刑法公共危險罪（20.2％），再其次爲道安講習（17.3％），但僅有極少數受訪者回答如何修改之開放式題目，故無法得知其具體修改意見。
8. 是否會因政府修訂相關處罰規定，而改變酒後駕車行爲：92%的受訪者認爲會較爲收斂酒後駕車行爲，僅有7.3％的受訪者認爲沒有影響。
9. 是否會因警察機關調整「酒後駕車」執法重點，而改變酒後駕車行爲：受訪者認爲會較爲收斂酒後駕車行爲者亦高達88％，僅有6.7％認爲沒有影響。
10. 是否支持「落實行政執行法規定：對於酗酒泥醉，實施管束之處罰」：有92%的受訪者表示支持，僅有8％的受訪者不支持。
11. 對酒後駕車呼氣酒精濃度告發標準的了解：有61.3％的受訪者知道酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過0.25Mg/L需依處罰條例規定予以告發，顯示大部分的違規者都瞭解處罰標準，但仍有33.3％的受訪者答錯。
12. 對酒後駕車呼氣酒精濃度依刑法移送法辦標準的了解：有73.3％的受訪者知道酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過0.55Mg/L需依刑法移送法辦，顯示大部分的違規者都瞭解處罰標準，僅有10.7％的受訪者答錯。
13. 對相關裁罰標準之了解：

（1）對於汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過0.25Mg/L者，處新台幣一萬五千元以上六萬元以下元罰鍰，有66.7％的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解處罰標準，僅有 10.6 ％的受訪者答錯。

（2）對於汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，因而肇事致人受傷者，吊扣其駕照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領，僅有36 ％的受訪者答對，大部分的違規者對刑法公共危險罪並不瞭解。

（3）對於汽車駕駛人拒絕酒精濃度測試之檢定者，處新台幣六萬元罰鍰，並吊銷其駕駛執照，如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領，有 73.3 ％的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解此一規定，僅有 10.7 ％的受訪者答錯。

14.現行道路交通管理處罰條例規定是否適當：受訪者中有49.3％認爲適當，有 44 ％的受訪者認爲不適當，約各佔一半。

15.酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過0.55Mg/L者，依刑法移送法辦，此標準是否適當：受訪者中有42.7％認爲適當，而有54.7％認爲不適當，兩者約各佔一半，但認爲不適當者略多。

16.從哪些媒體得知酒後駕車處罰相關規定：以電視台和報紙合計佔65.3％最多，而酒後駕車文宣品僅佔 15.7 ％。

伍、結論與建議

5.1　結論

5.1.1　執法人員問卷調查

1. 取締酒後駕車績效較佳之員警特性

分析取締酒後駕車績效較佳之員警的特性顯示服務年資愈久，酒後駕車取締執勤經驗愈豐富，酒精測試器操作及取締酒後駕車標準作業程序愈熟悉，愈有助於酒後駕車取締績效。

2. 酒後駕車外顯行爲特徵

由酒後駕車外顯特徵調查，瞭解台北市酒後違規駕駛人的行爲徵狀，排行前五項，爲臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲、反應遲鈍，可能撞擊來車或他物等，可提供作爲取締酒後駕車經驗較淺員警執勤時觀察、判斷之參考，提高其攔檢的成功率。另由於各外顯特徵間序分差距不大，對於其他各項特徵，亦應加以注意。

3. 員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見

多數員警認爲酒後駕車取締勤務規劃，應以三人或四人爲一組警網，集中在二十三時至翌日凌晨四時，採取封鎖式逐車攔檢方式最爲適宜，執勤地點應酌增縣市間聯外橋樑、縣市間聯外幹道、高架橋或快速道路匝道出入口等適當地點。

快速酒精濃度檢知器使用方便、省時、衛生，有助於第一階段篩選酒後駕車者，但是目前數量不足，且部份檢知器故障率甚高，警察機關應重新檢視採購規格、功能等，並積極爭取預算添購，配發各警察分局使用。多數員警並認爲實施「代保管車輛」有助於遏止酒後違規駕車行爲。

大多數的員警均支持對於酗酒泥醉者，依行政執行法規定實施管束，但囿於各交通分隊、派出所均無設置拘留室，故建議實施保護管束地點先暫時使用各分局現有之拘留室。抑制酒後駕車的方式多數人認爲以沒入車輛最有效，但以增加第三責任保險費之可行性較高。

5.1.2 酒後違規駕駛人問卷調查

1. 酒後違規駕駛人基本特性

違規者以31-50歲之已婚男性居多，違規車種以小客車與機車爲主，顏色以黑色、銀色和深藍色所佔比率較高，但差異不顯著。

2. 酒後駕車原因

由酒後駕車原因調查，可瞭解臺北市酒後違規駕車前三項主要原因，爲「自信沒有喝酒過量，還可以開車」、「翌日需要用車，不得不開車回家」、「大眾運輸不方便，且爲節省計程車車資」，可參考其中合理的原因研議適當之改善措施，以減少酒後駕車行爲與酒後駕車肇事案件發生。

3. 酒後違規駕駛人對現行執法與處罰方式之意見調查

大部分的酒後駕車違規者雖然均被警察取締過，但仍支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作，而且受訪者中有超過半數以上，對於刑法公共危險罪實施後遏阻酒後駕車行爲之效果表示認同，並認爲提供酒類服務之商家應提供由顧客自行付費代替酒客駕車返家及酒精測試器供飲酒客人使用之服務。

有近九成的受訪者認爲政府如修訂酒後駕車相關處罰規定及警察機關調整執法重點和落實行政執行法實施保護管束規定後，會收斂酒後駕車行爲。雖然，絕大多數的違規者都瞭解酒後駕車相關處罰標準，但仍有33.3％的受訪者僅知道酒後駕車要處罰，但對於處罰標準則不甚明瞭。受訪者對於酒後駕車處罰相關規定之資訊來源，以電視台和報紙爲主，合計佔65.3％，而酒後駕車文宣品則僅佔15.7％，故相關主管機關在政令宣導時宜以電視台和報紙爲主要媒介。

5.2　建議

（一）勤務規劃調整

警察職權行使法自九十二年十二月一日起實行，規定所稱警察機關主管長官，係指地區警察分局長或其相當職務以上長官，有效規範警察依法行使職權，以保障人民權益，維持公共秩序，保護社會安全，提供警察機關與警察人員行使警察職權之法律據。

1. 攔檢方式：依警職法第八條第一項第三款：「警察對於已發生危害或依客觀合理判斷易生危害之交通工具，得予以攔停並要求駕駛人接受酒精濃度測試之檢定」，採取全面封鎖逐車攔檢方式，雖會對合法駕駛人造成不便，但可大幅增加酒後駕車違規遭取締之機率，實際執行結果效果最佳。若有適法性的問題，則可改採僅對有外顯特徵者攔檢的次佳方式。
2. 警網最適當與安全人數應以三人爲底限，並視警力與實際狀況於必要時酌予調整爲四人一組，警網四人一組時，可採取全面封鎖逐車攔檢方式，增加攔檢速度，減少後續車流擁塞。可遴選由服務年資愈久，酒後駕車取締執勤經驗愈豐富的員警或幹部帶班，其取締酒後駕車績效較佳。
3. 應勤裝備，可考慮酌增錄影監視蒐證設備，並應優先爭取預算添購快速酒

精濃度檢知器，配發各警察分局使用，以收事半功倍之效，尤其九十二年四月爆發SARS疫情後，快速酒精濃度檢知器更添重要性，減少員警攔檢時與酒駕嫌疑人口沫接觸。

4. 統籌規劃雨天酒後駕車取締勤務：由交通警察大隊統籌規劃雨天酒後駕車取締勤務執勤地點，遴選市區高架橋、快速道路橋下，不會淋濕之地點，照常執行酒後駕車取締勤務。

（二）實施保護管束：依警職法第十九條第一項規定：「警察對於瘋狂或酒醉，非管束不能救護其生命、身體之危險，或預防他人生命、身體之危險者，得爲管束」，實施保護管束可使酒後駕車者收斂其酒後駕車行爲，保護管束地點可先使用各分局現有之拘留室。

（三）由員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見得知，抑制酒後駕車的方式以沒入車輛最有效，但以提高第三責任險費用之可行性較高，故建議研究修法針對酒後駕車違規情節重大者，酌予提高其第三責任險保險費。

（四）研議立法強制規定提供酒類服務之商家，均應提供酒精測試器供飲酒客人使用，相信應有助於減低飲酒過量者酒後駕車意願，減少違規行爲發生。

參考文獻

1.方仰寧、林正賢，「臺北市酒後駕車肇事及取締資料統計分析—執法品質與勤務規劃探討」，臺灣警察專科學校第四屆警察學術與實務研討會，民國八十九年五月。

2.丘立誠，「酒醉駕駛行爲特性分析與防治策略之研究」，中央警官學校碩士論文，民國79年6月。

3.何國榮、黃益三、王銘亨，「人體血液中酒精濃度與呼氣酒精濃度在實例上的探討」，八十九年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十九年六月八日。

4.林國禎，「酒醉駕駛問題現況分析與執法策略之研究-以台北市爲例」，中央警察大學碩士論文，1995年6月。

5.林大煜，「酒後駕車問題之檢討與分析」，交通建設，第41卷11期，1992年11月。

6.林崇陽，「酒醉駕駛取締技巧與執法策略」，警專學報，第1卷3期，1990年6月。

7.林妙芬，「降低酒醉駕車肇事之政策探討：台灣之實証研究」，國立中央大學產業經濟研究所碩士論文，民國80年。

8.酒後駕車相關問題座談會，台灣本土法學雜誌社主辦，台灣本土法學雜誌第8期，2000年，3月。

9.郭文俊，「酒後駕車風險知覺之資訊整合實驗」，國立中山大學公共事務管理研究所，，碩士論文，民國89年6月。

10.陳銘烈，「防制酒醉駕駛執法因應對策-從美、加地區執法經驗談起」，警光雜誌，第489期。

11.陳高村，「道路交通管理法規立法技術之研究—從酒後駕車管理立法」，八十九年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十九年六月八日。

12.張新立、王國川、吳宗修、葉純志、黃歆嵐，「實施酒後駕車道安講習對道路交通安全之改善成效評估—以台北市爲例」，第七屆運輸安全研討會論文集，民國八十九年十一月七日。

13.張新岳，「從正當法律程序論酒醉駕車之取締程序」，中央警察大學交通管理研究所，碩士論文，民國88年6月。

14.程玉傑、謝益銘、曾招雄、陳家福，「提昇酒後駕駛執法品質之研究」，警學叢刊，第30卷第4期，民國89年1月。

15.楊登斌，「道安講習實施成效之研究」，國立交通大學交通運輸研究所，碩士論文，民國88年6月。

16.趙家皓，「台灣酒後駕車行爲的探討與分析」，輔仁大學經濟學研究所，碩士論文，民國89年6月。

17.Rober B. Voas，"Countermeasures for Reducing Alcohol-Related Accidents"，Forensic Science Review，Jan 2000。

（91/11/14收稿，91/12/23第一次修改，92/11/20定稿）

附件一

員警對於酒後駕車外顯行爲特徵問卷調查表

☺親愛的警察同仁：您好

本所爲瞭解台北市執行酒後駕車取締工作遭遇之問題與困難，除透過執法現況探討及分析酒後駕車肇事及取締資料外，特舉辦此次調查。希望透過您的協助，讓我們能研擬更有效防制酒後駕車違規與肇事之改善方案，提供相關執法單位參考，敬請撥空填寫。萬分感謝您熱心協助。敬祝　萬事如意

國立交通大學交通運輸研究所　敬啓

第一部分：以下請問您個人基本資料，請在□內打Ｖ。

1. 您的職位？□ (1)警員　□ (2)小隊長或巡佐　□ (3)分隊長或巡官以上

2. 您在交通警察單位共服務幾年？

□ (1)1 年以下　□ (2)1-3 年　□ (3)3-5 年　□ (4)5-10 年

□ (4)10 年以上

3. 您目前「主要」擔服之工作爲何？

□ (1)車禍處理　□ (2)專責酒測勤務　□ (3)路口疏導

□ (4)值班　□ (5)以上皆有(大輪番)　□ (6)其他_____

4. 請問您每季(三個月)平均取締酒後駕車件數？

□ (1)0 件　□ (2)1-4 件　□ (3)5-8 件　□ (4)8-12 件以上

□ (5)13 件以上

5.請問您酒精測試器操作訓練受訓時數？

□ (1)2 小時以下　□ (2)2-4 小時　□ (3)4-6 小時　□ (4)6-8 小時

□ (4)8 小時以上

6.請問您對「取締酒後駕車標準作業程序」瞭解、熟悉程度？

□ (1)非常熟　□ (2)很熟　□ (3)普通　□ (4)不熟

□ (4)完全不熟　□ (5)沒聽過

第二部分：請依您的執勤經驗回答以下問題(請在□內打Ｖ)。

1. 酒後駕車者駕車易大幅度轉彎？

□ (1)非常同意　□ (2)同意　□ (3)無意見

□ (4)不同意　□ (5)非常不同意

2.酒後駕車者駕車易跨越分向限制線或車道線行駛？

□ (1)非常同意　□ (2)同意　□ (3)無意見

□ (4)不同意　□ (5)非常不同意

3.酒後駕車者駕車易蛇行、飆車競駛？

□ (1)非常同意　□ (2)同意　□ (3)無意見

□ (4)不同意　□ (5)非常不同意

4.酒後駕車者駕車反應遲鈍，可能撞擊來車或他物？

□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

5.酒後駕車者駕車易車身搖擺不定？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

6.酒後駕車者駕車易不在規定車道行駛（如搶道行駛、於車道邊路肩行駛）？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

7.酒後駕車者駕車易突然轉向或偏滑？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

8.酒後駕車者駕車易沒有原因地緩慢行駛？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

9.酒後駕車者駕車易不正常煞車（猛然減速）？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

10.酒後駕車者駕車易駛入反向車道或搶道行駛？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

11.酒後駕車者駕車易不當超車？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

12.酒後駕車者駕車易對號誌反應遲鈍（提早起步或延遲起步）、闖紅燈或無視其存在？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

13.酒後駕車者駕車易不當停車？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

14.酒後駕車者駕車易猛然加速？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

15.酒後駕車者駕車易未開頭燈行駛或啓動延緩開車燈？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

16. 酒後駕車者臉色紅潤、聞的到酒氣、講話大聲？

□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

17. 駕駛百萬元以上高級房車者（如賓士、寶馬等）易酒後駕車？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

18.駕駛政府機關公務車者易酒後駕車？
□ (1)非常同意 □ (2)同意 □ (3)無意見
□ (4)不同意 □ (5)非常不同意

19.除前述十八項特徵外，其它常見酒後駕車顯著行爲特徵：

_____

_____

第三部分：請問您就現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見，回答以下問題（請在□內打Ｖ）。

1.請勾選你認爲最適當「酒後駕車取締」勤務規劃之時段 3 個(複選)？
□ (1) 19:00-20:00 □ (2) 20:00-21:00 □ (3) 21:00-22:00
□ (4) 22:00-23:00 □ (5) 23:00-24:00 □ (6) 00:00-01:00
□ (7) 01:00-02:00 □ (8) 02:00-03:00 □ (9) 03:00-04:00
□ (10) 04:00-05:00 □ (11) 05:00-06:00 □ (12) 06:00-07:00

2.請勾選你認爲最適當「酒後駕車取締」勤務規劃之週內日（可複選，最多 2 個）？
□ (1) 星期一 □ (2) 星期二 □ (3) 星期三 □ (4) 星期四
□ (5) 星期五 □ (6) 星期六 □ (7) 星期日

3.請勾選你認爲最需要加強「酒後駕車取締」勤務規劃之月份(可複選，最多 2 個)？
□ (1) 一月 □ (2) 二月 □ (3)三月 □ (4) 四月
□ (5) 五月 □ (6) 六月 □ (7) 七月 □ (8) 八月
□ (9) 九月 □ (10) 十月 □ (11) 十一月 □ (12) 十二月

4.請勾選你認爲最需要加強「酒後駕車取締」攔檢對象之年齡(可複選，最多 2 個)？
□ (1) 未滿 18 歲 □ (2) 18 歲至 29 歲 □ (3) 30 歲至 39 歲
□ (4) 40 歲至 49 歲 □ (5) 50 歲至 59 歲 □ (6) 60 歲以上

5.請勾選你認爲最需要加強「酒後駕車取締」攔檢對象之車種(可複選，最多 2 個)？
□ (1) 大貨車 □ (2) 大客車 □ (3) 計程車 □ (4) 小貨車
□ (5) 小客車 □ (6) 機車

6.請勾選您認爲取締酒後駕車績效最佳的執勤方式（可複選，最多 2 個）？
□ (1) 封鎖式逐車攔檢 □ (2) 車輛紅燈停等時檢查
□ (3) 隨機攔檢 □ (4) 駕駛行爲有酒醉徵兆者（外顯特徵）攔檢
□ (5) 其他_____

7.請勾選您認爲取締酒後駕車幾人一組最適當、安全（單選）？
□ (1) 二人 □ (2) 三人 □ (3) 四人 □ (4) 五人 □ (5)六人以上

8.請勾選您認爲取締酒後駕車績效最佳的執勤地點（可複選，最多 2 個）？

□(1)餐廳飯店前　□(2)KTV 前　□(3)縣市間聯外橋樑

□(4)縣市間聯外幹道　□(5)平面路口　□(6)高架橋、快速道路匝道出入口

9.您認爲現行「員警執行酒後駕車攔停取締標準作業程序」是否需要修改？

□ (1)無需修改　□ (2)需要修改，如需要修改請進一步提供修正意見：

a.建議修正「攔檢車輛」項目：_____

b.建議修正「檢查有無飲酒」項目：_____

c.建議修正「檢查有無飲酒」項目：_____

d.建議修正「準備全程錄音」項目：_____

e.建議修正「測試酒精濃度」項目：_____

f.建議修正「告知測試結果並填寫告發單」項目：_____

g.建議修正「執行禁止駕駛規定」項目：_____

h.建議修正「執行禁止駕駛規定」項目：_____

i.建議修正「駕駛人不服取締及異議」項目：_____

j.建議修正「移送法辦案件」項目：_____

其他修正意見：_____

10.您認爲「快速酒精濃度檢知器」有助於酒後駕車取締工作？

□ (1)非常同意　□ (2)同意　□ (3)無意見

□ (4)不同意　□ (5)非常不同意

11.您認爲全面落實執行「禁止駕駛」規定－實施「代保管車輛」有助於遏止酒後駕車違規？

□ (1)非常同意　□ (2)同意　□ (3)無意見

□ (4)不同意　□ (5)非常不同意

11.酒後駕車，呼氣酒精濃度測試超過多少需依處罰條例規定予以告發（單選）？

□(1)０.25Mg/L □(2)0.5Mg/L □(3)0.55Mg/L □(4)不知道

12.酒後駕車，呼氣酒精濃度測試超過多少需依刑法移送法辦（單選）？

□(1)０.25Mg/L □(2)0.5Mg/L □(3)0.55Mg/L □(4)不知道

13.汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準者，處新台幣多少元，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕照一年（單選）？

□(1)一萬元以上一萬二千元以下 □(2) 一萬五千元以上六萬元以下

□(3)二萬四千元以上四萬八千元以下 □(4)不知道

14.汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，因而肇事致人受傷者，吊扣其駕照幾年？；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領（單選）。

□(1)一年 □(2)二年 □(3)三年 □(4)不知道

15.汽車駕駛人拒絕酒精濃度測試之檢定者，處新台幣多少元？並吊銷其駕駛執照，如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領（單選）。

□(1)二萬元 □(2) 四萬元 □(3)六萬元 □(4)不知道

16. 按照現行道路交通管理處罰條例規定如下（未肇事），您認爲是否適當？

違反事件	車別	罰鍰 1	罰鍰 2	罰鍰 3	罰鍰 4
酒精濃度超過 0.25 毫克以上未滿 0.4 毫克	機車	15000	165000	195000	22500
	小型車	19500	21000	24000	27000
	大型車	22500	24000	27000	30000
酒精濃度超過 0.4 毫克以上未滿 0.55 毫克	機車	30000	31500	34500	37500
	小型車	34500	36000	39000	42000
	大型車	37500	39000	42000	45000
酒精濃度超過 0.55 毫克以上	機車	45000	46500	49500	52500
	小型車	49500	51000	54000	57000
	大型車	52500	54000	57000	60000

□ (1)適當 □ (2)不適當，請說明如何修改：

□(1)一萬五千元至六萬元 □(2)二萬元至七萬五千元

□(3)二萬五千元至八萬元 □(4)三萬元至八萬五千元

□(5)其他金額：_____

17.酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 需接受哪些處罰（單選）？

□(1)處罰條例規定 □(2)實施「代保管車輛」 □(3)道安講習

□(4)刑法公共危險罪 □(5)上網公佈姓名 □(6)其他：

_____

_____

18.酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 者，依刑法移送法辦，此數值是否適當？

□ (1)適當　□ (2)不適當，請說明如何修改：

_____

19.您從哪些媒體得知酒後駕車處罰相關規定（可複選，最多 2 個）？

□(1)報紙　□(2)電視台　□(3)雜誌　□(4)廣播節目

□(5)酒後駕車文宣品，如宣導摺頁、布旗、海報等

□(6)其他 _____

20.其他意見或建議：_____

_____

_____