

台北市酒後駕駛問題現況分析與改善策略之研究

呂育生* 林國禎**

摘 要

本研究透過對台北市車輛駕駛人及交通警察人員之問卷調查，瞭解駕駛人產生酒後駕駛行為主要因素有四：1.對酒醉事故嚴重性缺乏認知；2.不瞭解酒精對駕駛能力之影響；3.不瞭解酒醉駕駛處罰規定；4.警察取締率低。而影響交通警察取締意願主要因素包括：1.現行酒醉駕駛不合理處罰規定；2.駕駛人惡劣態度；3.不合理獎懲規定；4.取締技巧不夠。根據此結果，以警察執法觀點，對上述因素提出改善策略，以供執法單位參考。

一、前 言

根據警政署公佈之臺灣地區交通事故統計資料顯示〔1〕，民國七十二年至八十一年共十年間，酒醉駕駛肇事總件數均名列「肇事十大原因排行榜」，每年平均約造成310件交通事故，210人死亡（詳見表1），而根據對臺北市82年10月至83年3月事故所做分析，更發現酒後駕駛事故高達1628件，造成20人死亡，1016人受傷（詳見表2），由此可見國內酒醉駕駛問題已達相當嚴重之程度，如何防制酒醉駕駛行為，研擬可行策略，減少肇事以提高行車安全，實為一重要研究課題。

由於執法可以給予不法或違規行為直接之懲罰，以收防制之效，而交通執法之目的，在於消除或克服道路交通的障礙危害，確保安全流暢。但根據學者研究指出〔2〕，臺北市酒醉駕駛之取締率約僅六千分之一，如此低之取締率，造成民眾僥倖心理，亦導致酒醉駕駛問題更加惡化。究竟是何原因造成執法單位執法不力？此為本研究動機之一。

根據統計百分之八十以上之機動車輛肇事都與人為因素有關，因此欲有效降低事故嚴重性及發生率，瞭解駕駛者行為及態度對問題改善有很大助益。而交通

* 中央警官學校警政研究所兼任副教授

** 中央警官學校警政研究所研究生

執法的對象主要為車輛及車輛駕駛人，因此欲有效遏阻酒醉駕駛事故，瞭解社會大眾對酒醉駕駛問題看法、對酒醉駕駛行為危險性認知及對警察執行酒醉駕駛取締工作之態度等，對警察執法策略之擬定有很大的幫助。然而民眾之態度究竟如何？此為本研究動機之二。

基於上述所界定之研究內容，本研究擬採下列方法從事資料之蒐集與分析：

(1). 蒐集國內外相關文獻資料。(2). 問卷調查：施測對象包括對實際擔任執法工作之臺北市交通警察人員及參加道安講習之違規車輛駕駛人。

表1 臺灣地區酒醉駕駛肇事統計表

項 目	肇 事	DUI	百	死 亡	DUI	百	受 傷	DUI	百	排
年 度	總 數	肇 事	分	總 數	死 亡	分	總 數	受 傷	分	行
		總 數	比	總 數	總 數	比	總 數	總 數	比	榜
72	7807	324	4.2	3392	197	5.8	9374	388	4.1	7
73	7221	288	4.0	3540	203	5.7	8265	308	3.7	8
74	6461	361	5.6	3564	257	7.2	6955	382	5.5	3
75	8630	445	5.4	4139	264	6.4	9983	552	5.5	4
76	8359	370	4.4	4373	272	6.2	9410	380	4.0	6
77	7040	308	4.4	4190	126	3.0	7461			4
78	6405	269	4.2	3930	201	5.1	6571	254	3.9	4
79	6206	289	4.7	3910	226	5.8	6155	264	4.3	4
80	4729	224	4.8	3305	174	5.3	4308	374	8.7	3
81	3489	225	6.5	2717	177	6.5	2929	332	1.4	2

註：排行榜以肇事件數為標準

資料來源：內政部警政署

表2 臺北市交通肇事次數及死傷人數統計表

項 目	肇事總次數	死亡總人數	受傷總人數
全部肇事事件	11020	107	5600
與飲酒有關之肇事事件	1628	20	1016
與飲酒有關肇事之百分比	14.77	16.69	18.14

二、酒精對駕駛行為能力之影響

有關酒精對駕駛行為能力之影響，Eylrman 1975年曾指出〔3〕：習慣性飲酒者常伴隨有較激進的行為傾向，這二因素的加強效應才使以往將酒精在嚴重肇事的歸責上高估到 50%，若移去激進行為傾向，則約只剩 30%。另 Benjamin 從醫學上觀點指出，嗜酒者較平常人更易於嚴重車禍中喪生。而洪軍特君〔3〕在「駕駛行為研究方法及實例研究」中指出：R.A.Olsen 學者對駕駛者偏見存在原因之分析，指出絕大多數的行為結果都受到“獎勵”——駕駛者經常都能平安無恙抵達目的地。這些行為不斷受成功獎賞，以致於駕駛者充滿信心持續相同行為，於是他們逐漸深信自己的成功是由於技術高人一等，而層出不窮的肇事新聞或許更肯定了他們這種自我中心之偏見。

雖然對酒精容忍力因人而異，但酒精於進入人體累積一定濃度後，仍對駕駛能力有相當影響。根據 Borkenstein研究發現〔4〕：駕駛人血液中酒精濃度小於 0.05%時，事故風險與一般人相同；當BAC=0.06%時，事故風險增加一倍；當BAC=0.10%時，事故風險增加 6-7倍。而根據美國保險季刊報導〔5〕，假設不飲酒之駕駛人駕車肇事死亡之危險率為 1，則當血液中酒精濃度達 0.05%時，危險率增為 2；達 0.01%時，危險率為 7；達 0.15%時，危險率為25。另國內吳秀英君研究指出〔6〕：國內酒醉駕車者一旦發生交通事故，其高損失之相對危險性為未喝酒者之 3.6倍，由此可見酒精對駕駛能力有很大影響。

三、駕駛人產生酒後駕駛行為原因分析

駕駛人產生酒後駕駛行為，影響因素眾多，本部份針對問卷分析結果，加以歸納成以下四點，以瞭解影響駕駛人產生酒後駕駛行為最主要因素，提供警察於執行取締或擬定防制計畫之參考。

3.1 對酒醉事故嚴重性缺乏認知

不管是駕駛人或交通警察人員，均認為欲有效遏止酒醉駕車事故發生，最重要的是加強民眾對酒醉事故嚴重性之認知，換句話說，亦即民眾對酒醉駕車事故嚴重性缺乏認知，不知酒醉駕車除較易產生事故外，其事故造成之傷亡率亦高出其他事故甚多，因此在缺乏對事故嚴重性認知下，駕駛人並不認為酒後駕駛有何危險性。

3.2 不瞭解酒精對駕駛能力之影響

對於適量飲酒僅有 29.3%認為對駕駛能力影響程度極高或高，其餘認為對駕駛能力影響並不顯著，但根據國內外學者研究，當血液中酒精濃度超過 0.05%，亦即為國內之呼氣中酒精濃度超過0.25mg/l時，對駕駛能力影響就很顯著，且隨著濃度升高，事故風險愈大，而濃度於0.25mg/l以下時，雖然影響並不顯著，但由於酒精對於中樞神經系統具有鎮靜及麻醉效果，而中樞神經系統又與人的協調與思考有關，因此對駕駛能力仍有一定影響。雖然問卷中對適量飲酒定義並不明確，但觀諸國內飲酒文化，且多數人並不知飲用多少酒精性飲料後，體內酒精濃度即達法定0.25mg/l處罰標準情況下，可看出駕駛人並不瞭解酒精對駕駛能力產生之影響。

3.3 不瞭解酒醉駕駛處罰規定

駕駛人對現行酒醉駕車處罰規定，有高達 51.6%對處罰規定完全不瞭解，而其餘認為瞭解者，也僅7.3%對處罰規定能完全清楚知道，可見國人對因酒醉駕駛應受何種處罰，絕大多數並不清楚，在如此情況下，縱使立法加重處罰酒醉駕車違規行為，在多數駕駛人仍不清楚處罰內容情況下，違規者仍不改其違規行為，有多大效果產生，值得重視。

3.4 警察取締率低

根據前述，龍天立教授對酒醉駕駛所做研究，推算酒醉駕駛被取締率僅有六千分之一，而本研究調查發現，在所有有過酒後駕駛經驗之駕駛者中，曾經遭受警察取締過之比例僅有 12.7%，若加上多次違規僅少部份遭取締，或多次違規均未遭取締情況，加以推算警察取締率，可明顯發現取締率極低，在如此低取締率狀況下，造成駕駛者偏見存在，因為這些行為結果都受到“獎勵”——違規駕駛人經常能平安無恙抵達目的地，這些行為不斷受到獎賞，以致於駕駛人充滿信心地持續這些違規行為，造成今日駕駛人中，幾乎每兩人就有一人有過酒後駕駛經驗現象。

而在調查中也發現，當駕駛人酒後駕車時，擔心遭警察取締比例有 66.9%，進一步調查更發現，當駕駛人酒後駕車時遇見警察於路邊臨檢，擔心遭取締比例則提高至 77.3%，顯示警察增加路檢，增加於道路上之曝光量，對改變駕駛人酒後駕駛習慣，將有幫助。

四、影響交通警察執法各項因素分析

4.1 現行酒醉處罰規定對交通執法之影響

4.1.1 駕駛者對處罰規定瞭解程度對執法之影響

駕駛人對現行酒醉駕車處罰規定，有高達 51.6%對處罰規定完全不瞭解，而其餘認為瞭解者，也僅7.3%對處罰規定能完全清楚知道，可見國人對因酒醉駕駛應受何種處罰，絕大多數並不清楚，在如此情況下，交通警察在執行取締時，依法所執行之處罰，如開告發單、禁止其駕駛，甚至予以保護管束之處分，將因駕駛人事前不清楚酒醉駕駛需受如此處罰，而會以惡劣態度相向，甚至以暴力方式加害執行取締人員，易釀成警民糾紛事件，造成執法上相當地困擾。

4.1.2 現行處罰規定對交通執法之影響

交通警察人員對現行酒醉駕車處罰規定，有高達 69.6%對處罰規定認為不合理或極不合理，對「行政執行法」第七條保護管束規定，也有相同比例在執行取締時曾遭遇困難，可見現行對酒醉駕駛之處罰，存在著諸多不合理規定，或難以執行之處。

面對不合理處罰規定時，僅有 13.9%之交通警察認為對於其取締意願影響極低或低，亦即有絕大多數比例，均認為不合理處罰規定將影響其取締意願，而根據上述分析，我們瞭解多數交通警察人員對現行酒醉駕車之處罰規定均認為不合理，由此我們可加以推論，由於現行對酒醉駕車不合理處罰規定，已影響到交通警察人員對此項違規之取締意願，因此社會各界對目前交通秩序紊亂或交通事故頻傳，常怪罪警察執法不力，我們肯定定警察加強執法，對此現象會有所改善，但對於不合理處罰規定，以酒醉駕車之處罰規定而言，對拒絕接受呼氣檢測之嫌疑人，並無處罰規定，警察若以不服稽查取締，單就罰金而言，就比酒醉駕駛違規行為罰的少，造成社會不公平性，再者對處以當場禁止駕駛之處分立意雖好，但在臺北市停車位一位難求情況下，若違規人無親人或朋友代為駕駛，在目前無車輛集中保管場所狀況下，違規人車輛如何處理，在實際執勤都造成相當困擾，因此如何對現行酒醉駕車處罰規定，對不合時宜之規定加以修訂，以適合實際情況需要，對提昇交通警察取締意願將有很大助益，也更能有效改善目前酒醉肇事現況。

4.2 駕駛人態度對交通執法之影響

執行取締酒後駕車勤務，執法人員所面對的是處於酒後狀態下之駕駛人，因為酒精對人體中樞神經具有鎮靜及麻醉效果，而中樞神經系統又與人的協調與思考有關，因此酒後駕駛人對於警方檢查，在酒精影響下，態度不友善或不願配合

是可以想像，因此在對交通警察問卷調查中發現，有 67.1%比例認為此項目取締較其他困難，而對於較困難取締之違規行為，僅有 21.6%認為影響其取締意願低或極低。另外對其執行取締過程最感困擾事項調查中也發現，「當事人惡劣態度」、「執行禁止駕駛」及「進行酒精含量測試」等三項，最令警察困擾，因此除了不合理處罰規定對交通警察執法意願有影響外，當事人惡劣態度對此亦有相當大的影響。

4.3 現行獎懲辦法規定對交通執法之影響

獎懲辦法訂定是爲了獎勵辛勤工作人員，並對努力不夠而達不到要求人員，予以適當處罰以資警惕，藉以提高工作士氣。但相反地，若獎懲辦法訂定並不合理，對工作士氣將有打擊，在問卷調查中發現，交通警察對現行取締工作之獎懲辦法有 65.3%認為不合理，在認為不合理人員中，有高達 79.4%比例認為是由於獎勵標準過於嚴格，且交警員與幹部間對此問題看法也並無差異，多數均認為規定並不合理，在交通警察因工作性質，獎勵機會原就比一般行政警察要少情形下，若再對獎勵辦法施以嚴格規定，卻一味要求基層員警要加強取締工作，會有多大效果，實值得重視。

4.4 取締技巧對交通執法之影響

交通警察對於取締酒醉駕駛之技巧到底有無困難存在，在調查中發現有72.6%比例認為有困難，對此進一步調查發現，困難存在最主要原因是，單位並無實施取締酒醉駕駛任務訓練及駕駛人不願配合，而對於執行取締酒醉駕車工作，絕大多數人均認為主要技巧來自於同事相互討論，亦即以經驗傳授爲新進同仁學習最主要方向，由此可知，欲有效改善員警在取締技巧上存在之困難，實施取締酒醉駕駛任務訓練，對目前取締上所存在之困難，集思廣益，並有一明確且有效解決方法，對提高取締率會有很大幫助。

五、執法策略研擬與運用

回顧國內外過去對有關酒醉駕駛所做之研究，對於欲有效改善該地區酒醉駕駛現象，或降低酒醉駕車肇事率，所提出之改善策略，綜合歸納計有如下數項：

1. 警察加強取締酒醉駕車者
2. 加強交通安全教育
3. 利用大眾媒體加強交通宣導
4. 修改不何時宜法令
5. 建立酒類銷售政策

6.健全汽車保險制度

7.建立完整分析與查詢系統

8.社會良好飲酒風氣

上述這些改善方法，若能徹底且有效實施，對遏止日益增加酒醉駕車事故，必有很大幫助，但問題是這些方法之實施，必須牽涉到立法部門配合，或長期實施才可能顯現其效果，對目前國內嚴重酒後駕駛現象以緩不濟急，因此本研究擬根據問卷調查分析結果，對臺北市目前存在嚴重酒後駕駛現象，以警察執法觀點，對促使駕駛人產生酒後駕駛行為之原因，及影響警察執行取締因素，提出改善策略。

5.1 加強對社會大眾實施宣導—以社會行銷觀念和方法

應該如何宣導社會大眾切勿酒後駕車，應該透過何種媒體宣導最有效；在調查中發現，駕駛人對所接觸有關防制酒醉駕車之宣導，僅有 13.9%比例認為效果佳，有高達 55.1%比例認為效果極差或差，顯見國內對酒後不開車所做宣導仍需加強，應國卿君研究指出〔7〕：多年以來，各國政府機構與專家學者，對加強道路交通安全工作的推導與研究，大都專注於下列二大類課題：

- 1.分析道路使用者的行為模式，以討論如何影響與改變其行為。
- 2.統計分析交通事故型態與肇事原因，以研究其防制之道。

並配合教育訓練、道路交通安全資訊宣導或道路交通安全專案活動等方式，企圖改變道路使用者行為，以達到改善道路交通安全之目的，但年復一年，我們發現在政治、財政、施行方法及道路使用者心理等諸多障礙下，想要以這些傳統道路交通安全推導方法，來實踐道路交通安全目標，已成為越來越不可能實現的夢想。應國卿君更指出國外學者 Pfafferott 及 Huguenin 等學者研究，發現應用報章、雜誌及電視等傳播媒體宣導交通安全的成效十分有限，因此他提出應以行銷觀念，做為道路交通安全工作推展之方法。

由於本研究調查發現，駕駛人對目前有關防制酒醉駕車宣導，多數人均認為效果並不好，使用行銷觀念來加以宣導，或許是可行之徑。由於行銷是一種以顧客需求為導向之經營哲學，藉由消費者導向的行銷觀念與技術，使道路使用者本身對於改善道路交通安全問題的動機達到最大化，進而引起其自發性的行為改變，使傳統道路交通安全工作以專家想法為主之方法，能以社會行銷觀念之滿足目標對象為重點，而交通警察藉由此種觀念，對於酒後駕駛問題，在瞭解問題所在、問題對象，訂定目標及執行計畫，透過交警執行或交通義警配合，交通大隊依計畫內容實施督考，並對目標達成實施評估，若發現有不合時宜處，應立即修改以利目標達成，如此實行相信對駕駛人酒後駕車觀念會有很大改善。

5.2 排除影響交通警察取締意願之因素

從前述對交通警察調查分析中，發現交通警察在執行取締酒醉駕車過程中，常面臨到許多令其困擾，或覺得不公平、不合理事情，其中有關駕駛人惡劣態度因素，可藉由上述利用行銷觀念，加強對社會大眾實施宣導，獲得部份改善，對於因現行不合理酒醉駕車處罰規定影響其取締意願部份，我們僅能期盼經由社會大眾瞭解到酒後駕車肇事已嚴重影響到民眾行的安全，立法院諸公能將已完成一讀程序之道路交通管理處罰條例，儘速完成立法程序，以改善目前不合理處罰規定。其餘影響交通警察取締意願之因素，由於與交通警察執行技巧，勤務運作、任務訓練及行政管理有關，若能有效消除這些因素，對提昇交通警察取締酒醉駕駛之執法意願，將會有很大幫助，茲就各項改善策略建議詳述如下：

5.2.1 設置保護室

從調查中發現，多數交通警察對於酗酒泥醉駕駛人適用「行政執行法」第七條保護管束規定，都認為實際執行時有困難，困難原因除了駕駛人容易產生激烈反抗行為，酗酒泥醉標準很難明確認定外，最主要困難在於無保護室之設置，由於執行取締酒醉駕車勤務皆於夜間執行，將爛醉如泥、借酒裝瘋或無理取鬧者帶回分隊，常影響到隊上同仁生活作息，帶至分局保護管束，也因分局無設置良好保護室，在考慮到酒醉駕駛人常有不理性行為影響安全情況下，都持不配合態度，在如此吃力不討好情形下，難怪酒醉駕駛取締率一直偏低。

從八十三年三月起，臺北市交通大隊各分隊已配屬各分局管轄，因此分局不配合態度會有所改善，但沒有良好設施之保護室問題仍然存在，因此如何於各分局現有設施上，對保護室之設置加以有效改善，使管理保護室員警及被保護之酒醉駕駛人皆沒有安全上顧慮，對問題改善有很大影響。

5.2.2 開關車輛集中保管場

從調查中發現，對於執行取締酒醉駕車，除了駕駛人態度惡劣最令取締人員困擾外，其餘因素就以執行禁止駕駛最令人頭痛，雖然臺北市交通大隊於取締計畫中規定對於必須執行禁止駕駛者，可將車由同車友人或通知其家人駕離該車，若無法完成上述處置，得將其車輛停於路旁適當位置，並協助其搭計程車離去。從這些辦法可知，若駕駛人處於完全配合狀況，問題當可很容易解決，但從調查發現多數交通員警仍認為禁止駕駛是其取締過程最感困擾項目之一，可見駕駛人配合意願應相當低，在如此情況下，只有開關車輛集中保管場處理無法完成上述處置者，以解決執行人員困擾。

在美國曾有類似案例〔5〕，警察於執勤中發現有駕駛人酒後駕車，雖有告發但仍任其駕車離去，以致事後發生車禍造成人員傷亡，家屬以警察有失職守而

申請國家賠償，法院最後並判決警察敗訴。因此設置保護室及開闢車輛集中保管場，對保護第一線執法員警而言，有其絕對必要性。

5.2.3 評估現行獎懲規定

獎懲辦法訂定是爲了獎勵辛勤工作人員，並對努力不夠而達不到要求人員，予以適當處罰以資警惕，藉以提高工作士氣。但相反地，若獎懲辦法訂定並不合理，對工作士氣將有打擊，在問卷調查中發現，交通警察對現行取締工作之獎懲辦法多數人認爲並不合理，不合理原因是認爲獎勵標準過於嚴格，在交通警察因工作性質，獎勵機會原就比一般行政警察要少情形下，若再對獎勵辦法施以嚴格規定，卻一味要求基層員警要加強取締工作，相信效果一定不大，因此如何在合情合理情況下，考慮員警對獎勵需求，並能達到提高取締率之目標，評估現行獎懲規定有其必要性。

5.2.4 實施取締酒醉駕駛任務訓練

交通警察對於取締酒醉駕駛之技巧，在調查中發現有多數比例認爲有困難，困難存在最主要原因是單位並無實施取締酒醉駕駛任務訓練及駕駛人不願配合，因此目前員警對於執行取締酒醉駕車工作，技巧來自於同事相互討論，亦即以經驗傳授爲新進同仁學習最主要方向，由此可知欲有效改善員警在取締技巧上存在之困難，除應充實基礎養成教育外，實施取締酒醉駕駛任務訓練對目前取締上所存在之困難，對提昇執法品質、提高取締率會有很大幫助。

5.2.5 使用攝影機、相機或錄音機等蒐證器材

在執行取締過程中常需面對酒醉駕駛人，甚至車內乘客糾纏，因此要使駕駛人願意接受檢測，必須具備高度執行技巧，否則很難完成取締工作，因此於執行勤務時，攜帶攝影機、相機或錄音機等蒐證器材，除可應付突發衝突事件外，對不願配合駕駛人，亦可以此加以蒐證，做爲執行各項處罰之依據。

5.2.6 充份運用配置警力

從調查中發現，多數人認爲單位對於執行取締酒醉駕車所作努力並不足夠，而造成努力不夠最主要前三項原因依序爲「執行較爲困難」、「違規處罰過輕」及「其他勤務量太重」，由此可知其他勤務量太重之因素對取締率偏低影響很大，但由於臺北市爲國內政經匯集所在地，每天單爲因應聯合警衛所需警力就需第四、第五及第六分隊幾乎一半警力，若在加上蒞臨場所勤務、上下班尖峰時間交通疏導警力及處理頻繁交通事故警力，所剩警力用於取締違規事件時已有力不從心之感。因此對於取締酒醉駕車勤務，若能將保安大隊與分局警備隊每日投注龐大之巡邏警力，將取締酒醉駕車納入其勤務項目之一，對改善交通警力不足，提高酒醉駕車被取締率有很大幫助。

六、結 論

經常大家都習慣把國內交通紊亂或事故頻傳的責任歸咎於警察執法不力，但從本研究對酒後駕駛問題探討中我們可發現，雖然警察對酒醉駕駛行為加強取締短期內可達治標效果，但長期而言若無大眾傳播媒體配合宣導、何時宜之法令、駕駛者不能確切認知酒精對對駕駛能力影響及事故嚴重性的話，警察的取締只會事倍功半，因此欲有效改善台北市目前酒後駕駛問題，以社會行銷觀念對社會大眾實施宣導，並改善影響警察取締意願各項因素，當是可行之徑。

參 考 文 獻

- 1.內政部警政署，「臺灣警務統計分析28輯」，民國82年。
- 2.龍天立，羅永光，「駕駛人行為反應之研究—酒精對駕駛人生理反應之實驗分析」，交通部運研所委託，民國77年 8月。
- 3.洪軍煒，「駕駛行為研究方法及實例研究」，臺大土研所碩士論文，民國67年，頁11-15。
- 4.張新立，「交通安全分析講義」，民國83年。
- 5.施文森，「酒醉駕車所致之損害可否由保險轉嫁」，保險專刊，第11輯，民國77年 3月。
- 6.吳秀英，「交通意外傷害之流行病學研究」，國防醫學院碩士論文，民國76年。
- 7.應國卿，「交通安全行銷之探討」，中華民國第一屆運輸安全研討會論文集，民國83年11月。