

臺中市海線地區民眾酒後駕車認知影響因素分析

蘇昭銘¹
蔡秉諺²
周怡慧³

摘 要

根據臺中市道路交通安全督導會報指出，酒駕刑責雖然增加，但因警察嚴格的取締，去年臺中市酒後駕車的取締件數超過一萬件，因超過酒測標準被移送法辦的人數高達五千多人。目前國內酒後駕車之處罰逐年加重，但為何每年仍有相當比例之民眾，願意冒著被處罰的風險選擇酒後駕車，這是個值得探討的議題。本研究係以臺中市海線地區民眾為分析對象，透過問卷調查方式，瞭解民眾酒後駕車的認知程度及相關影響因素，研究結果顯示：臺中市海線地區有飲酒之民眾，除親友接送外，仍近四分之一選擇自行駕車，其酒後駕車認知與非自行駕車者有顯著差異；其中軍公教人員較其他職業民眾有較高之認知；大學以上教育程度者的酒駕認知顯著高於高中職專科以下者；曾被攔檢者之認知程度雖較高，但攔檢次數對酒駕認知無顯著差異；飲酒量少者之酒駕認知較低，較高比例選擇酒後駕車。依此調查結果，本研究提出以下建議：透過「酒駕不保險，理賠自己賠！」等後果式宣導標語取代傳統「酒後不開車，開車不喝酒」宣導方式；攔檢次數無法長期有效增加酒駕之警覺，應配合教育宣導，例如在餐廳或飲酒場所強制張貼重點罰責或理賠認知；民間單位定期宣導或透過會議提醒來保護員工，亦保障公司資產；教育宣導應向下紮根，透過班親會或發放親子學習單方式影響家長；飲酒量較少者常忽略酒駕安全，建議在酒品上標示「體重與飲酒量表」供民眾參考，以期有效改善國內酒後駕車之現象。

關鍵詞：酒後駕車、教育宣導、交通安全

一、緒 論

1.1 研究動機

近年國內輿論在交通的議題上，「酒後駕車」被討論的次數繁不勝數，民國 88 年 4 月將「酒後駕駛違規行為」納入刑法，以公共危險罪處罰迄今，多次立法加重罰責，警察單位亦屢次採取加強執法取締之對策，但酒後駕車的新聞仍屢見不鮮。根據交通部的統計，2011 年上半年車禍死亡人數近千人，

¹ 中華大學運輸科技與物流管理學系教授。

² 中華大學運輸科技與物流管理學系碩士班研究生，臺中市順天國小教師（聯絡地址：臺中市梧棲區中和里民權街 34 號，電話：04-26562286，E-mail: wucilova@yahoo.com.tw）。

³ 中華大學運輸科技與物流管理學系碩士班研究生，臺中市北勢國小教師。

而其中又以酒駕死亡最多，比 99 年同期增加四·三%，幾乎每五人就有一人是死於酒駕肇事，酒駕傷亡仍高居「意外事故傷亡」首位（警政署，2012）。

不久前，立委、警察發生酒駕肇事案件，女消防隊員值勤車禍救護任務時，遭酒駕撞傷截肢的新聞，再次掀起了修訂酒駕罰責的聲浪。立法院 2011 年 11 月 8 日再次三讀通過，提高酒駕的罰責。但根據臺中市道路交通安全督導會報指出，因臺中市警察嚴格的取締，去年臺中市酒後駕車的取締件數超過一萬件，而超過酒測標準被移送法辦人數竟高達五千多人。國內酒後駕車罰責逐年加重，但為何每年仍有相當比例之民眾願意冒著被處罰與賠償的風險而選擇酒後駕車，民眾對於酒後駕車相關的認知是否不足或無從得知，這是個值得探討的議題。

1.2 研究目的

在加重罰責的政策下，仍無法有效的抑制民眾酒後駕車之現象，民眾對於酒後駕車是否有正確充分的認知？有必要做進一步瞭解。針對臺中市海線地區駕駛人進行問卷調查，本研究欲達成目的如下：

- 1.瞭解臺中市海線地區民眾酒後駕車認知的程度。
- 2.探討臺中市海線地區民眾對於酒後駕車認知的影響因素。
- 3.提供相關單位酒後駕車宣導改善措施之參考。

二、文獻探討

2.1 酒後對身心及駕駛行為的影響

「酒後駕車」是指飲酒後駕駛動力交通工具，並違反道路交通管理處罰條例第 35 條酒後駕車規定，或觸犯刑法第 185 條之 3 公共危險罪之規定者，並不嚴格限定須已達「不能安全駕駛」之程度者為限，即行為人酒精含量吐氣達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度超過百分之 0.05 以上者。酒精對駕駛行為的影響（蔡中志，2008）：

- 1.視覺的反應：一般正常人，在常態下的視覺角度為 180 度，但飲酒後視覺角度將大幅減縮，且濃度愈高愈無法看清楚週遭之事物，而且對於視覺焦距產生模糊，對光線的反應也變差。
- 2.反射神經遲鈍：飲酒後反射神經會較遲鈍，大腦無法靈活指揮四肢操控車輛機件，因此酒後駕車的駕駛人對車輛的操控及緊急煞車的反應比未飲酒的正常人慢 1 至 2 秒。

大腦中樞神經與動作部門因受酒精麻醉控制而明顯失衡，導致事故的發生，一般駕駛人飲酒後受酒精影響，常表現出來的交通行為外觀特性，例如無視交通管制措施，無法正常操控車輛、做出興奮、誇張的舉動等（黃舜榕，2003）。酒後駕車對車輛操控能力反應變差，肇事風險隨之提升，當駕駛人呼

氣之酒精濃度 0.25mg/l 時，其肇事率是一般的 2 倍；0.55mg/l 時肇事率則是一般的 10 倍（蔡中志，1999）。

2.2 酒後駕車行政、刑事法規與修訂概況

「酒後駕車」已被公認為對交通安全具有威脅的行為，故「酒後駕車」行為若違反交通行政法規之規定，自當處以該負之行政責任；若侵犯了國家法律所保障之公法益，則需受刑事責任的追訴；而對於私法益的侵害，理應負擔民事責任之賠償（黃舜榕，2003）。

警察人員對於酒後駕車者依規定可加以攔停稽查，對於酒精濃度過量者，依處罰條例第三十五條等加以告發，另依違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則（簡稱處理細則）第十五條第一項第三款之規定裁罰。除了行政罰責外，立法院對於「酒後駕車」侵害公法益之處罰刑責亦逐漸提高。2011 年 12 月 2 日起，觸犯刑法上的公共危險罪，不管有無肇事，一律移送法辦，並處二年以下有期徒刑、拘役或二十萬元以下罰金。肇事致人受重傷或死亡者，當場移置保管車輛（扣車）並吊銷駕駛執照，終身不得再考領，致人重傷者，可再處半年以上，五年以下有期徒刑；致人於死者，處一年以上，七年以下有期徒刑。

政府從民國 86 年起就陸續修訂酒駕罰責，期望加重酒後駕車罰責來減少酒後駕車發生頻率，下列為國內酒駕法規修訂的時間表（楊婷婷，2010）。

表 1 國內酒駕行政、刑事法規修訂時間

時間	行政、刑事法規修訂	內容
86 年	處六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣駕駛執照六個月。因而肇事致人受傷者，並吊扣期駕照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再核發。	道路交通管理處罰條例第 35 條
88 年	處一年以下有期徒刑、拘役或九萬元以下罰金。	刑法 185 條之 3
90 年	處一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊扣駕駛執照一年。因而肇事致人受傷者，並吊扣期駕照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領。	道路交通管理處罰條例第 35 條
91 年	處一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣駕照一年。因而肇事致人受傷者，並吊扣期駕照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領。	道路交通管理處罰條例第 35 條
97 年	處一年以下有期徒刑、拘役或十五萬元以下罰金。	刑法 185 條之 3
100 年	處二年以下有期徒刑、拘役或二十萬元以下罰金。	刑法 185 條之 3

2.3 酒駕肇事保險理賠

酒駕肇事除行政及刑事法規外，還涉及民法規定，由於酒駕肇事常導致嚴重傷亡，故賠償責任方面，遠比一般車禍肇事嚴重，酒駕之肇事責任鑑定，幾乎屬於絕對之肇事主因，將負擔主要賠償責任。依民法可向肇事者請求下列賠償：(1)財物毀損(2)侵害身體喪失或減少勞動力(3)增加生活需要(4)被害家屬慰撫金、殯葬費及扶養費(謝國華，2005)。此外酒後駕車涉及保險法規的部分，主要可從兩方面探討：

- 1.強制第三人責任險：自 87 年度強制規定汽車所有人投保，採無過失責任，受害人有保險金給付之請求權。理賠範圍包括肇事汽車以外第三人及肇事汽車乘客(不包括本車駕駛)之傷害醫療、殘廢及死亡給付。但本法中提到：被保險汽車發生汽車交通事故，加害人若有犯罪事實者，保險人仍依本法規定給付保險金，但得在給付金額範圍內，向加害人求償，即所謂「代位求償」。
- 2.任意第三人責任險：基於強制汽車第三人責任險保障太低，自行加保的一種第三人責任險。針對超過強制汽車責任險金額以上之部分，提供第三人體傷或死亡的傷害賠償；若導致第三人受有財物損失時，亦應負財損賠償責任。另有除外條款之規定：「被保險人故意自殺，或因犯罪行為，所致傷殘或死亡，保險人不負給付保險金額責任。」

三、資料調查與蒐集

3.1 問卷設計

本次調查之問卷，分為個人背景資料和認知試題兩部分：

- 1.個人背景資料：調查內容包括：性別、年齡、學歷、子女數、職業、飲酒習慣、飲酒量、攔檢經驗等。
- 2.酒駕認知試題：試題來源蒐尋自交通安全教育網站，交通部公路總局汽機車線上模擬考題庫、喝酒不開車駕駛人講習手冊。試題主要在測試民眾酒後駕車相關認知的程度，以選擇題方式問答。內容分為(1)酒精對身心及駕駛行為的影響(2)酒後駕車行政、刑事法規及修訂概況(3)酒後駕車肇事之保險理賠，每題 5 分計算，共 20 題。

3.2 問卷發放與蒐集

以臺中市海線地區居民為施測對象，以本區的高中、國中及國小學生家長為主，抽測對象高中三班，國中三班，國小兩校六班，共十二班，回收的有效問卷合計 271 份。

四、資料分析

4.1 成績敘述性統計

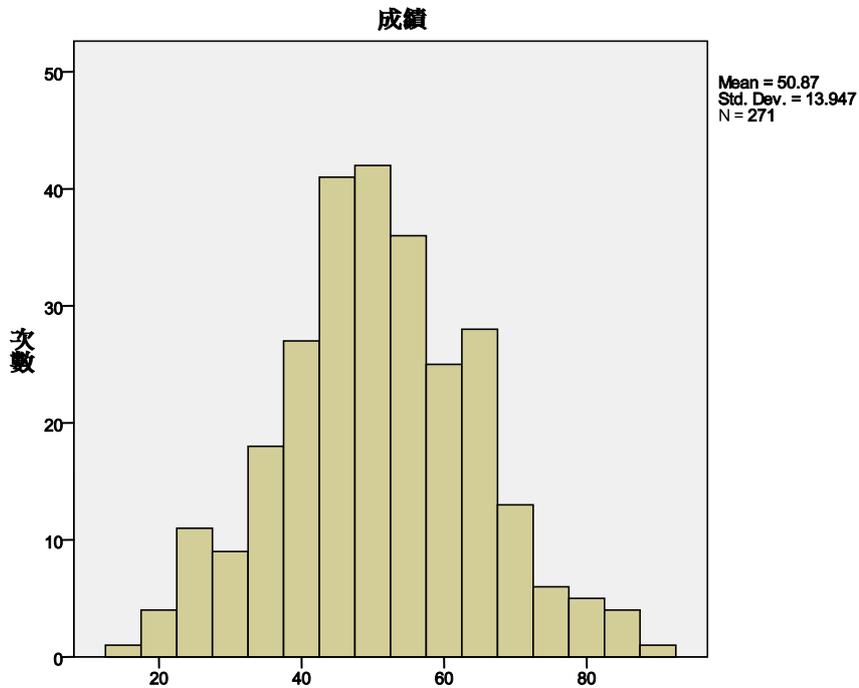


圖 1 成績分佈

針對蒐集的 271 個樣本資料，對酒駕認知成績進行敘述性統計分析，酒駕認知分數平均為 50.87，標準差 13.947。

4.2 獨立樣本 t 檢定

針對民眾不同的背景變項（自變數）中的兩個獨立母體，檢定在酒駕認知（依變數）中有無顯著差異。經獨立樣本 t 檢定， p 值 < 0.05 即符合有顯著差異，從表 2 中得知，民眾的酒駕認知在「性別」、「子女數」、「飲酒習慣」上無顯著差異；「是否為軍公教人員」、「酒後是否自行開車」、「有無被攔檢經驗」則有顯著差異。顯示(1)軍公教相對於其他職業，有較高的酒駕認知(2)酒後駕車者在認知上顯著低於非自行駕車者(3)曾被攔檢民眾的認知高於未被攔檢的民眾。

表 2 獨立樣子 t 檢定整理分析表

自變項	類別	個數	平均數	標準差	t 檢定	p 值
性別	男	183	51.97	13.706	1.881	0.061
	女	88	48.58	14.242		
子女個數	1 個以下	24	50.21	16.647	0.188	0.809
	2 個以上	247	50.93	13.695		
軍公教人員	軍公教	24	58.13	16.799	0.127	0.007*
	其他	247	50.16	13.471		
飲酒習慣	無	113	49.87	12.998	-0.998	0.319
	有	158	51.58	14.587		
酒後是否自行開車	是	40	47.13	13.487	-2.112	0.036*
	否	124	52.70	14.835		
被攔檢經驗	無	183	49.29	13.790	-2.717	0.007*
	有	88	54.15	13.776		

*表示顯著水準為 0.05 時顯著。

4.3 單因子變異數分析

接著分析三個以上之獨立母體（自變數）在酒駕認知（依變數）是否有顯著不同，採用單因子變異數分析來判定，由表 3 結果可得，在職業、飲酒頻率、攔檢次數、常飲酒類中，認知無顯著不同；但不同的「教育程度」及「常飲酒量」對民眾的酒駕認知有顯著差異。由於「教育程度」及「常飲酒量」顯著性 <0.05 ，達顯著性差異，故再進行「事後比較」分析。

表 3 ANOVA 整理分析

自變項	類別	個數	平均數	標準差	F 值	顯著性
教育程度	國中以下	43	48.84	12.19	4.85	0.01*
	高中職或專科	187	50.00	13.92		
	大學以上	41	56.95	14.49		
職業	軍公教	24	58.13	16.80	2.27	0.06
	工業	101	50.00	13.91		
	商業	26	53.27	13.49		
	服務業	60	50.33	12.52		
	其他	60	48.92	13.75		
飲酒頻率	3 個月 1 次	77	52.27	13.94	0.24	0.79
	每個月 1 次	28	51.79	16.29		
	每週一次以上	53	50.47	14.78		
常飲酒量	1 罐以下	88	49.38	13.77	3.82	0.02*
	2-4 罐	53	53.30	14.84		
	5 罐以上	15	59.67	15.64		

攔檢次數	1次	28	52.14	16.24	0.44	0.65
	2次	33	54.85	14.50		
	3次以上	27	55.37	9.80		
常飲酒類	啤酒類(3%~6%)	75	51.33	12.26	0.35	0.70
	釀造酒類(12~20%)	36	51.11	14.60		
	蒸餾酒類(40~50%)	32	53.59	16.42		

*表示顯著水準為 0.05 時顯著

由表 4 分析得知，大學以上學歷的酒駕認知明顯高於高中職或專科及國中以下；常飲酒量 5 罐以上的認知則明顯高於 1 罐以下者。

表 4 多重比較

	(I) 教育程度	(J) 教育程度	平均差異 (I-J)	標準誤	顯著性	95% 信賴區間	
						下界	上界
Scheffe	國中以下	高中職或專科	-1.163	2.326	.883	-6.89	4.56
		大學以上	-8.114*	3.002	.027	-15.50	-.72
	高中職或專科	國中以下	1.163	2.326	.883	-4.56	6.89
		大學以上	-6.951*	2.372	.015	-12.79	-1.11
	大學以上	國中以下	8.114*	3.002	.027	.72	15.50
		高中職或專科	6.951*	2.372	.015	1.11	12.79
	(I) 教育程度	(J) 教育程度	平均差異 (I-J)	標準誤	顯著性	95% 信賴區間	
Scheffe	1罐以下	2-4罐	-3.920	2.484	.291	-10.06	2.22
		5罐以上	-10.285*	3.996	.039	-20.16	-.41
	2-4罐	1罐以下	3.920	2.484	.291	-2.22	10.06
		5罐以上	-6.365	4.187	.318	-16.71	3.98
	5罐以上	1罐以下	10.285*	3.996	.039	.41	20.16
		2-4罐	6.365	4.187	.318	-3.98	16.71

*平均差異在 0.05 水準是顯著的。依變數：成績

4.4 酒後交通方式統計分析

另針對有喝酒習慣的民眾，在酒後交通方式選擇上，選擇自行駕車的比例為 24.4%，非自行駕車的比例合計佔 75.6%，結果整理成表 5。

表 5 酒後交通方式統計表

交通方式	人數	百分比
自行駕車	40	24.4
親友接送	118	72.0
計程車(代客叫車)	4	2.4
大眾運輸	2	1.2
總和	164	100.0

4.5 卡方檢定

為了探討兩類別變項所構成的次數或百分比是否有所差異，進行卡方檢定中的同質性檢定。以下將探討「不同背景變項(自變項)」在「酒後是否自行開車(依變項)」之間的百分比是否有顯著差異。

由表 6 分析結果顯示，在性別變項當中，男性選擇酒後自行駕車的比例明顯高於非自行駕車者；而女性選擇非自行駕車的比例顯著高於自行駕車者。故分析得知，酒後選擇自行駕車者是以男生為主。在年齡變項中，51 歲以上者，酒後選擇自行駕車的比例顯著高於非自行駕車者，代表此年齡層的民眾有較高比例選擇酒後駕車。

表 6 卡方檢定整理分析表

		酒後開車(40 人)		非自行開車(124 人)		卡方	P 值
		次數	百分比	次數	百分比		
性別	男	37	92.5%	97	78.2%	4.12	0.04*
	女	3	7.5%	27	21.8%		
年齡	40歲以下	10	25.0%	41	33.1%	6.29	0.04*
	41~50歲	21	52.5%	73	58.9%		
	51歲以上	9	22.5%	10	8.1%		
教育程度	國中以下	7	17.5%	22	17.7%	1.45	0.49
	高中職專科	24	60.0%	84	67.7%		
	大學以上	9	22.5%	18	14.5%		
職業	軍公教	5	12.5%	13	10.5%	1.87	0.76
	工業	19	47.5%	51	41.1%		
	商業	3	7.5%	13	10.5%		
	服務業	10	25.0%	29	23.4%		
	其他	3	7.5%	18	14.5%		
常飲酒量	1 罐以下	25	62.5%	65	52.4%	1.24	0.54
	2-4 罐	12	30.0%	47	37.9%		
	5 罐以上	3	7.5%	12	9.7%		
飲酒頻率	3 個月 1 次	18	45.0%	65	52.4%	0.71	0.70
	每個月 1 次	8	20.0%	20	16.1%		
	每週 1 次以上	14	35.0%	39	31.5%		
攔檢經驗	有	24	60.0%	78	62.9%	0.11	0.74
	無	16	40.0%	46	37.1%		

*表示顯著水準為 0.05 時顯著

五、結果與建議

根據本研究提出以下結論：1.軍公教人員在酒駕認知上明顯高於其他職業。2.酒後自行駕車的民眾酒駕認知顯著低於非自行駕車者。3.有被攔檢經驗

的民眾在酒駕認知上，顯著高於未被攔檢者。4.大學以上學歷在認知上顯著高於高中職或專科以下者。5.飲酒量較多者（5 罐以上）的酒駕認知明顯高於較少（1 罐以下）者。綜合上述結論，民眾酒駕認知有顯著影響的因素為「職業」、「酒後是否自行駕車」、「有無被攔檢經驗」及「飲酒量多寡」。

由分析結果發現，酒後非自行駕車者和酒後駕車者認知有顯著差異，故提高民眾的酒駕認知，將有助於減少酒後駕車的比例。但酒駕認知繁多，民眾往往過目即忘，無法建立風險知覺。建議將重點法規精簡成好記的口號與警語，如「酒駕最高 7（年）20（萬）！」或提出「酒駕不保險，理賠自己賠！」等後果式宣導標語，取代傳統「酒後不開車，開車不喝酒」教條式宣導，讓民眾瞭解酒駕非行政、刑事處罰，更要面對龐大的民事責任與保險理賠損失。

在有無攔檢經驗上顯示，有攔檢經驗的民眾酒駕認知較無攔檢經驗者高，但高攔檢次數與低攔檢次數的認知並無顯著差異，顯示單靠警察單位的執法攔檢，無法長期且有效增加民眾對酒駕之警覺，應配合教育宣導，才能長期有效遏止酒駕肇事的發生。建議在餐廳或飲酒場所強制張貼酒駕重點罰責或保險理賠認知。

大學以上教育程度認知明顯高於高中職及國中以下，顯示酒駕宣導應在學校教育中往下深根，將酒駕宣導視為生命教育的一小部分，從小學至各個求學階段都融入課程當中，將來更透過班親會、發放宣導單或親子學習單方式來影響家長。

軍公教人員酒駕認知明顯高於其他職業，顯示單位對於政令宣導有較多的接觸管道與機會，故政府應鼓勵民間單位定期舉辦宣導活動或在會議中提醒員工，聚會、應酬應避免酒駕，不但保護員工安全，亦保障公司寶貴資產。

酒後駕車人數分析，喝 4 罐以下者酒駕比例佔 92.5%，其中 1 罐以下的更高達 62.5%。另「常飲酒量」中，1 罐以下者的認知明顯低於 5 罐以上者。顯示高飲酒量者警覺性較高，多數民眾的飲酒量雖不多，認知卻顯著較低，顯示民眾心存僥倖或自信未達酒駕標準，建議在酒品上不單標示酒精濃度，否則民眾不瞭解酒精濃度的意義與限制，可註明酒品「體重與飲酒量表」供民眾參考。

參考文獻

內政部警政署(2012)，內政部警政署統計資料，擷取日期：2012 年 5 月，網站：<http://www.npa.gov.tw/>。

交通部公路總局(2009)，喝酒不開車駕駛人講習手冊。

黃舜榕(2003)，酒後駕駛違規行為處罰政策之研究，臺北大學公共行政暨政策學系碩士班論文。

楊婷婷(2010)，酒後駕車防制策略之研究—應用層級分析法，運輸科技與管理學系碩士班論文。

蔡中志(1999)，「酒精濃度與肇事率之關係」，載於臺灣高等法院檢察署彙編「刑法第一百八十五條之三酒後駕車『不能安全駕駛』認定標準」之相關論文資料。

蔡中志(2008)，酒駕及機車事故原因分析與防治策略探討，交通工程人員訓練課程。

謝國華(2005)，酒駕對車險被保險人權益之探討，逢甲大學經營管理碩士班論文。