

學生自製交通安全宣導微電影的現況與發展分析

汪子錫¹

摘 要

交通安全的「3E」係指透過教育(Education)、工程(Engineering)與執法(Enforcement)三個途徑，來增強道路安全的目標。以學生為宣導主體的交通安全教育宣導媒材，長期以來都是以傳統的大眾傳播媒介為主，像是圖片、海報、文宣手冊、短片等。這些交通安全宣導媒材，在數位匯流(digital convergency)條件下，已經出現新工具的現象，亦即學生有能力與技術可以自製微電影(micro films)，並且上傳至社群網站公開供人流覽，以進行交通安全宣導。

本研究探討國內學生自製交通安全微電影的實況，並以實際案例介紹學生製作交通安全宣導微電影的過程。本研究認為，主管機關鼓吹學生參與自製交通安全宣導微電影，不但可以使教育宣導媒材更為活潑生動，同時也可以使工作團隊在參與中更能增進本身的交通安全意識。

關鍵詞：學生、製作、微電影、交通安全宣導

一、前 言

從政策行銷(policy marketing)的角度來看，行銷通路策略係指政策傳遞的方式，一般包括大眾傳播行銷通路、人際傳播行銷通路兩種。在數位匯流(digital convergency)的傳播環境裡，以網路為平台的宣導通路已經普遍被使用。在以往，網路宣導通路的內容大多是「由上而下」的單向宣導，由宣導機關製作宣傳品，附掛在機關網站上，供人流覽下載，而當「微電影」(micro film, short film)開始盛行後，政府機關或者公益組織也都樂於推動各種政策行銷微電影(汪子錫、章光明，2013)。

由於數位匯流造成閱聽人收視、收聽型態革命性的變化，傳統定義的報紙、雜誌、廣播電視、電影等大眾媒介(mass media)雖然以獨有的特色繼續存在，但是各式各樣的接收器諸如智慧型手機、平板電腦等出現，使得不同媒介的匯流、整合更加緊密，行動中的個人或者移動中的車輛都可以透過不同的接收器，藉由社群媒介(social media)提供的影片分享網站，在行動中收視或者收聽影音數位內容。

在立法院新聞知識庫網頁(<http://nplnews.ly.gov.tw/index.jsp>)以關鍵字「微電影」、「交通安全」報紙新聞搜尋，發現最近一年(2012年7月1日至2013年6月30日)交通安全宣導微電影的徵稿單位就有台北市政府交通局、台中

¹ 中央警察大學通識教育中心副教授 (wangtzuhsi@yahoo.com.tw，電話 0933111864)。

市政府新聞局、桃園縣警察局、基隆市政府等。而推出自製交通安全宣導微電影播放或上傳網頁的則有高雄市政府警察局仁武分局完成的「交通安全，執法先鋒」4部微電影，以及交通部與高雄市政府合作的「保持距離愛更近」微電影等。

除了前述搜尋到的「交通安全宣導微電影」報紙新聞之外，在 Youtube 網頁(<http://www.youtube.com/>)輸入關鍵字「交通安全」，出現 69,200 筆影音數位內容，其中從影音媒介形式區分，出現的有政府機關製作的交通安全宣導短片、交通安全隊成立的記錄短片、交通事故的記錄短片、行車記錄器的記錄、動畫、學生自製交通安全宣導微電影等。

在 google 網頁(<http://www.google.com.tw/>)輸入「交通安全宣導影片」出現大約 647,000 筆資料，這麼龐大的資料是名符其實的「海量資料」(big data)，研究者已經不可能逐一分析。龐大的網路資訊是由全世界數十億支智慧型手機、超過十億台電腦、數兆個感測器，每分每秒創造出新動態資訊的一部份。(胡世忠，2013)。

「自製道路交通安全宣導微電影」意義非凡，因為在以往只能委託專業人員製作的交通安全宣導短片，無論是高額製作費用、低度傳播效果，都有受人詬病與質疑之處，如今傳播發展已經進入新的里程，當社群網站、個人網頁勃興發展之後，一般非大眾傳播工作者的「素人」，可以跳脫傳播結構的限制，從「觀眾」(audience)變為「寫眾」(writers)，也就是從單純的「收訊者」轉變為主動的「訊息生產者」與「傳播者」，這種革命性的變化當然為教育宣導的變革帶來了許多美好的想像(汪子錫，2013a)。

本文主旨在於推廣並鼓吹學生自製「交通安全宣導微電影」，除了從政策行銷的角度出發，建議主管機關及學校可以善用新興傳播工具、新興傳播行為之外，同時也討論以下問題：

1. 什麼是微電影？2. 學生如何自製微電影？3. 學生如何精進微電影成品內容？4. 學生可以參加那些交通安全宣導微電影徵稿？

二、道路交通安全宣導的內容與通路

2.1 道路交通安全宣導的內容與創新活動

道路交通安全用「3E」來規劃目標工作，已成為多數人的共識。所謂的「3E」是指工程(Engineering)、執法(Enforcement)與教育宣導(Education)三項範疇。「教育宣導」與交通工程、交通執法最大的不同，在於「教育宣導」是由「宣導者」使用「教育宣傳媒材」，針對個人從學習知識與提醒，達到心理認知與建立正確行為的歷程。這一方面涉及了「教育宣導」的通路、媒材，另一方面也涉及到個人接受「教育宣導」的學習效果變化。換言之，交通工程與執法比較容易建立一致的標準與實施要求，而且可以從外部觀察與檢視成果，但是「教育宣導」有時會針對不同年齡、不同教育程度的對象，提出不同的教育宣導方式以及特別的宣導媒材，其目的在於追求教育宣導的效果。

國內道路交通安全宣導的內容包括四種訊息：經常性宣導的交通法規(例如騎乘機車戴安全帽)、新的交通法規宣導(例如車輛怠速規定)、重點道路交通法規宣導(防制酒後駕車)以及交通事故處理流程宣導等。道路交通安全教育本質上是藉由宣導訊息與民眾溝通，然而訊息設計必須考量不同訴求、結構和表現的搭配，才能產生效果。因此，不同主題的交通安全宣導訊息，以及不同目標閱聽眾(target audience)對於同樣的交通安全宣導訊息，會產生不同的認知效果(汪子錫，2012a)。

由於交通安全教育宣導的內容大多都是政令法規，因此，為了避免教育學習過程的枯燥乏味，宣導者都在設法提出更為創新的活動內容，來吸引目標群眾，追求更好的教育宣導效果。顯著的案例有花蓮警方與東華大學合作，研發首創的「道路駕駛情境模擬機」，以模擬賽車的電子遊戲，供民眾在學習交通安全法規。該遊戲機也被稱為「會移動的交通法規」，意指可隨時帶著走，讓民眾檢視自己的開車、用路習慣是否違規。此外，台中市警方也與汽車銷售公司合作，設計出汽車駕駛模擬情境，體驗者在模擬機上可以感受駕駛視覺死角、夜間駕車經過隧道、以及酒醉駕車等情境。其中酒醉駕車模擬方式，是由民眾戴上特製眼鏡改變視覺功能，坐在扭扭車上由工作人員推著向前行，這種模擬酒駕的情境，可以讓民眾感受到酒後駕車的危險性(汪子錫，2013a)。

2.2 交通安全教育宣導的大眾傳播通路

大眾傳播媒介(mass media)區分為報紙、雜誌、廣播電視，以網路傳播的媒介形式則稱為社群媒介(social media)，包括各種網路平台、Youtube、facebook、部落格等等(莊德森、汪子錫，2012)。

目前所有的大眾傳播媒介，都已經被被交通安全宣導所運用，報紙、雜誌、廣播電視都看得到交通安全宣導內容。

電子媒介部份則以廣播電台為最主要的通路，因為汽車駕駛通常駕車時為查知路況，在收聽廣播的同時，也聽到了交通安全宣導的內容。

在電視(無線、有線)出現的交通安全宣導，多屬廣告短片，某些屬公益廣告性質，可以免費刊播，但都是冷僻時段，效果有待評估。

其它平面印刷媒介，則提供更多的變化型式，也可以針對目標對象更新宣導品，例如把交通安全宣導內容與實用性的農民曆結合，或者可見度及注意度較高的人型立牌，都被使用過。

2.3 交通安全教育宣導網路傳播通路：以交通安全入口網站為例

由交通部、教育部和新聞局設計的道安委員會之交通安全入口網站(http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/lp?ctNode=1362&xq_xCat=1)網頁內容集合了各項道路安全宣導，包括影音資料、統計數據、線上遊戲和多種宣導文宣品。

1. 宣導影片內容：機車安全、酒駕防制、汽車安全、大客車安全、自行車安全、行人安全、隧道安全等；漫畫連載內容，包含機車安全、酒駕、大客車安全、聯結車、長隧道安全、汽車安全等。
2. 宣導動畫內容：交通安全宣導動畫春節疏運計畫篇、交通安全宣導動畫汽車安全帶篇、交通安全宣導動畫青少年不飆車篇、交通安全宣導動畫暑期旅遊平安篇、交通安全宣導動畫夜間山區行車篇、交通安全宣導動畫高齡者交通安全篇、交通安全宣導動畫道路安全篇等。
3. 宣導廣播內容：安全帽、大客車勿疲勞駕駛、小摺、轉彎車、闖紅燈、年長者行的安全、年長者騎車安全等。
4. 線上遊戲內容：交通標誌對對碰、交通安全貪食蛇、交通愛的小叮嚀、交通標誌達人、交通安全標語、鐵馬逍遙遊、長隧道邀您共遊、長隧道守護神、道安寶石方塊。
5. 交通安全導歌曲內容：酒駕防制、機車安全、酒後不開車等。

該網站頁面擷圖如下：



圖 1：道安委員會交通安全入口網站頁面

2.4 交通安全宣導社群網站通路：以 YouTube 為例

影音分享網站的出現，讓一般人或者學生自製交通安全宣導微電影取得了可行性與便利性，在傳播結構中至為關鍵的「通路」至此獲得解決。假如沒有網路影音分享工具，即使微電影製作完成，也無法廣為流傳。在網路世界裡，有多個影片分享網站，YouTube 之外還有例如 Vimeo 網站 (<http://vimeo.com/>)、天空部落影音 (<http://mymedia.yam.com/>) 等，這些免費提

供的「通路」，讓微電影可以全球化、無疆界的上傳、下載，而其中佼佼者當推 YouTube。

YouTube 於 2005 年 2 月，由三名 PayPal 的前任員工所創站，網站的命稱和標誌皆是自早期電視所使用的陰極射線管發想而成。Google 在 2006 年以 16.5 億美元併購 YouTube，至今已經成為同類型網站的翹楚。YouTube 設計獎金分享的制度，激發而且鼓勵各種影音創作上傳。只需要簡單的程序，任何人都可輕鬆把影片上傳，而其他使用者亦可以直接在網站內找到影片並且觀看。若是想要將影片內嵌(Embed)至個人部落格、臉書連結亦很方便。

在 YouTube 輸入「交通安全」關鍵字，出現了交通部道安會與各機關合作的交通安全宣導短片、學生提交的交通安全宣導影片作業、警察自製的交通安全宣導微電影。擷取頁面如下：

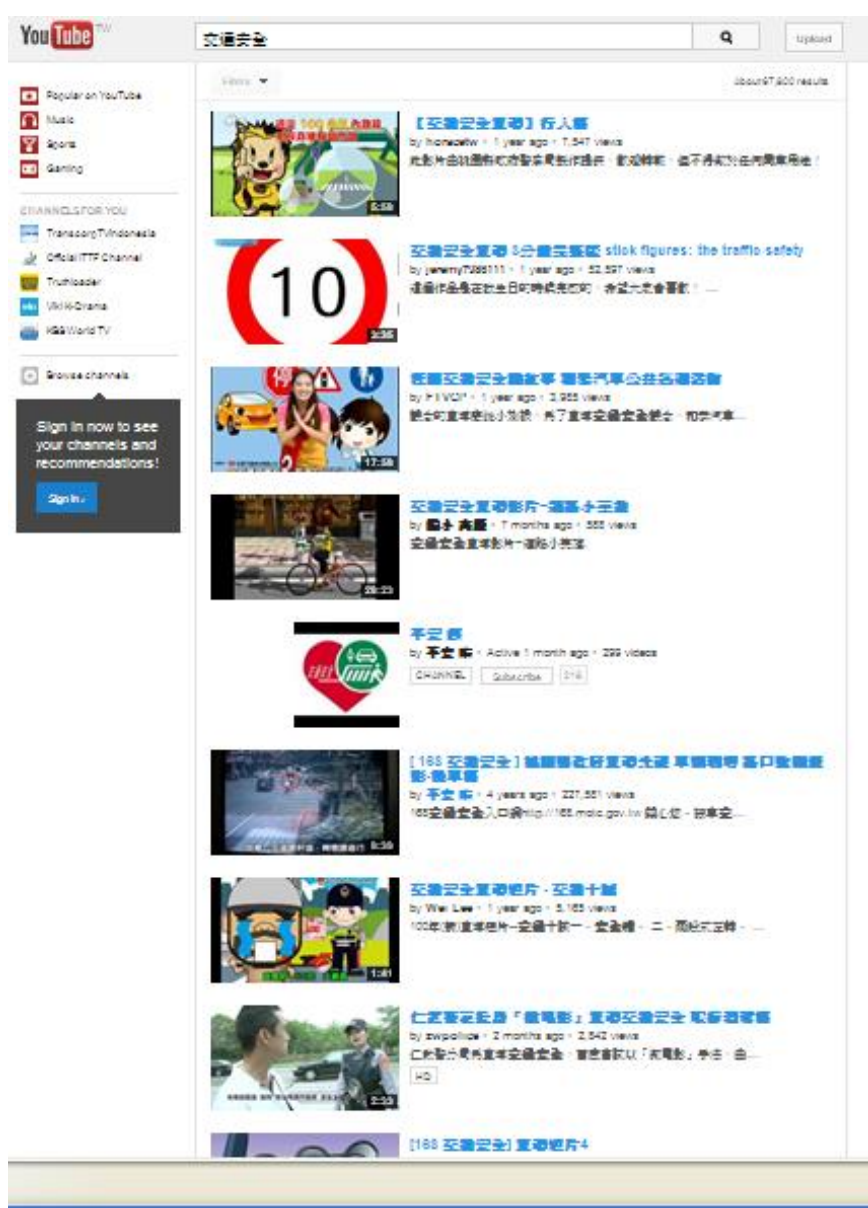


圖 2：在社群網站 YouTube 輸入「交通安全」關鍵字顯示的頁面例舉

參考 YouTube 官方部落格 2012 年公布的統計數字，標誌著影音傳播全新環境的出現，例如：(1)每 60 秒上傳新影片總長度 72 小時。(2)每個月全球上網觀看影片的時間為 30 億小時。(3)上傳影片來自 39 國、共 54 種語言。(4)2011 年全年點閱次數為 1 兆，地球上所有人口平均每人分配到 140 次。

美國 Pew Research Center 進行的卓越新聞計畫(Project for Excellence in Journalism, PEJ)曾經宣告，YouTube 已經成為「視覺新聞新霸主」，它的影響力已經超越電視新聞、圖片新聞。實際上，電視新聞與圖片新聞反而要從 YouTube 上尋找題材 (http://www.journalism.org/analysis_report/youtube_news 擷取日期 2013 年 3 月 10 日)。

不只是在電腦前流灑 YouTube 的影片分享，手機、平板電腦、甚至汽車所設置的中控台內建多媒體系統，採用 Android 平台或者智慧聯網 Wi-Fi 功能，不但可上網、連結社群網站和播放 YouTube 影片，還有許多實用的 App，新一代的汽車也已經變身為移動的數位資訊平台。

三、行銷新手法：微電影的媒介形式與製作

3.1 資訊社會應運而生的微電影是什麼？

倡議以整合行銷傳播(IMC)來改善行銷效果的學者 Schultz 等人，在 20 年前提出對資訊社會(information society)的描述，環顧今日，整個傳播大環境正如他的描述而深化改變著。1993 年 Schultz 等人提到：「閱聽人的心理圖像發生了改變，大眾傳播環境也朝著影像傳播或視覺傳達的向變異。資訊社會從單純的口語傳播社會跨入視覺傳播社會。與此同時，媒體行銷面對的是時間零碎化、近似文盲的閱聽人，以及出現閱聽人的認知遠勝於客觀事實的現象」(吳怡國等譯，1994)。

行銷工作要克服「時間零碎化、近似文盲的閱聽人」所帶來的障礙，是一個極其重要的課題。行銷設計需要針對閱聽人接收訊息行為改變後的新情勢作出回應與改變，否則再多的行銷作為也無法奏效，而數位匯流的現象形勢逐步成形，適時提供了改善行銷的機會。

數位匯流平台將傳播、資訊、通信不同功能匯流在一起，各種周邊媒介與軟體不斷推陳出新，閱聽人隨身攜帶的智慧型手機、平板電腦等移動式數位平台，恰好解決了時間零碎化的問題。在這樣的背景下，「以行銷為目的的微電影」應運而生，成為跨媒體宣傳的新興行銷工具，也是其來有自。除了商品行銷可以運用微電影，交通安全宣導的政策行銷，當然也可以採用。

3.1.1 微電影的名詞界定

「微電影」這個名詞被廣泛使用，商業行銷微電影、創意比賽微電影、素人微稿電影、校園微電影等等。可以說凡是使用數位相機、智慧型手機甚至行車記錄器拍攝下來的數位影音，只要包含了「有意思」的敘事，經過剪輯配樂上字幕後，就可以視為一部微電影。由於自製微電影的技術門檻日漸

消逝，到了幾無門檻的地步，任何人只要有興趣、想要拍，就「人人都能開麥拉」(汪子錫，2012b)。

仔細考究「微電影」這個名詞，其實指涉的就是「影音短片」，之所以要另創新名詞，參考維基百科的說法，是企業基於商業行銷目的而推動的，最早由廣告與置入性行銷開始。另有一說，則是由中國大陸首創此一名詞，原因是以「微電影」稱呼影音短片，可與大陸用語「微博」或者「微網誌」(Microblog)相呼應(維基百科網頁，2013年7月1日下載)。

「微電影」這個流行名詞的英文用法尚有爭議，micro film, short film, micro cinema 等曾都被用來形容微電影。參考被稱作「微電影」的作品，比較接近事實的說法，應該是「敘事的數位影音短片」。因為它並沒有傳統意義下的電影基本構成，也不是用膠片(film)拍攝的，而是在儲存碟中的數位化影像與聲音而已。

3.1.2 微電影的媒介構成與特色

微電影的媒介構成可以從媒介內容、媒介通路來界定。

就媒介內容而言，微電影是經過影像(video)、聲音(audio)的記錄擷取(recording)、剪輯過程(editing)所完成的動態影音文本(motion picture)。然而廣義的這類影音文本也可能是短片(short films)、記錄片(documentary)、動畫(animation)或者短片動畫(short film animated)、音樂短片(MV)等，這些名詞所指涉的共同之處，都是由聲音與影像兩種媒介組成。若要專指「微電影」，則要再加上有敘事劇情、有真人演出、有開場與結局的三項條件。

就媒介通路而言，網際網路是傳播雙向通路(channel)，意味著網路是發訊者(deceiver)的傳播器，同時也是接收訊息者的接收器(receiver)；而微電影成品則是整個傳播過程中的內容(contents)。

參考前述的討論，本文將微電影(Microfilm)視為「運用在各種新媒體平臺上播放的、可以在移動狀態和短時狀態下觀看的，有敘事情節的影音短片」。而微電影的「微」應該具備有三個特色(汪子錫，2013b)：

微時播映：30秒至300秒；微期製作：1至3天；微資投入：0元至300或3000元。

3.2 什麼是微電影的敘事性？

微電影需要包含敘事，而在行銷學上，以說故事進行品牌或商品行銷，早就被廣泛使用。Hopkinson & Hogarth-Scott(2001: 27-47.)將許多行銷文獻對故事(story)一詞的用法，歸納出三種定義：第一，故事是事件的事實性報告(a factual report of events)。第二，故事是神話(myth)，其描述的事件是經過說故事的人解釋的版本。第三，故事是敘事(narrative)，而敘事就是了解事件與建構真實的工具。

故事具有容易溝通與傳播的功能，並且有能讓事情變得更有趣的特質。Vincent (2002)認為，品牌故事結構中有四大要素：情節、人物角色、主題、美學（即表現手法）。

敘事，就是說故事。最早的敘事定義出自亞里斯多德，他提出「悲劇是最高敘事形式」，至今仍被戲劇工作者奉為主臬。敘事學(narratology)一詞則是 1969 年由俄國學者托多羅夫(T.Todorov)提出。在此之前，Vladimir Jakovleic Propp 於 1928 年即以 100 多個俄國民間童話為研究對象，歸納出故事的 31 種功能以及其結構形式。Propp 發現即使這些故事情節似乎不一樣，但其實所有的故事都有一些共同的結構特性(Propp, 1995)。美國結構主義學者及影評人 Chatman 援用羅蘭·巴特(Roland Barthe)的敘事分析觀點，指出故事與論述的區別。他認為任何敘事形式可分為兩個部分：一為故事(story)本身，即「什麼人發生了什麼事」。其二為論域(discourse)，即「如何說故事」；論域是文本中所產生的真實或虛構情境所作的陳述或呈現方法，也可以稱為手法、策略或風格(Chatman, 1978)。

微電影是由人來表演，用情節來說一個故事的影音短片，微電影故事要說得精彩，需要善用電影手法。對一般人而言「看電影學電影」或者透過「拍電影學電影」，都是精進作品的好方法。國際上許多叫好又叫座的電影導演，很多都不是電影科班出身。台灣花 3 千萬小成本製作的電影《那些年我們一起追的女孩》，僅台灣就創下 4 億多票房的記錄，導演九把刀並不是出自電影學院，而且他初次執導就創下佳績。

Wyatt 最早提出構成高概念的三個要素，也可以做為學生自製微電影的參考，三個要素即“The Look、The Hook and The Book”，“Look”是指好的賣相，例如電影中納入俊男美女、風光明媚的等視覺印象。“Hook”指好的賣點，電影劇情引人入勝，高潮迭起就能 Hook (勾住) 觀眾注意。“Book”意指電影語法的正確使用，例如電影劇情要陳述清晰，分鏡內容合理發展，一切依照邏輯來進行敘事(Wyatt, 1994)。

微電影的敘事要能吸引人，就不能「平鋪直敘」。用編劇學最基本的要求來說，微電影的敘事一定要符合「合乎情理、出乎意料」的安排，才能吸引上網觀看。

3.3 如何製作微電影？

3.3.1 微電影製作的流程與基本專業名詞

(1) 製作流程三階段

微電影的製作流程，可以極度自由，拍到什麼，剪輯出什麼，都可以隨心所欲不受限制。但是對初始要投入製作的學生而言，認識一些基本的攝影畫面、剪輯運用，以及基本製作流程，仍然是有幫助的。

製作微電影基本流程可以劃分為三個階段：構想階段（前置作業階段）、拍攝階段、後製階段。

構想階段即前置作業階段：逐一完成故事大綱、AV 腳本、截選場景、道具、服裝等。

拍攝階段：導演排戲、演員演出、攝影錄音等。

後製階段：剪輯、配音、上字幕、畫面特效、聲音特效、影音合成輸出檔案。

(2) 蒙太奇的運用

學生第一次自製微電影，並沒有任何經驗，通常多會使用「一鏡到底」的拍攝手法，這拍攝手法在剪輯時就難以表現時空景深，由於缺乏劇中人物的主觀視線、客觀視線的變化，也不容易傳達演員的內心戲，敘事節奏也就顯得呆滯無趣。要解決這個問題，需要了解「電影蒙太奇」是什麼。

蒙太奇是法文 Montage 發音中譯的文字，最早用在建築學領域，意指建築物的構成、裝配。之後被運用在電影敘事上，成為電影的基本語法。蒙太奇是電影創作的�主要敘述手段和表現手段之一，與長鏡頭（一鏡到底）的電影表達方法剛好相反。

電影史第一個使用蒙太奇手法的是俄國導演愛森斯坦，在 1925 年作品《波坦金戰艦》裡，他使用一連串分割鏡頭的重組方式，來創造視覺的衝擊，傳遞了不同的意義。之後，其他導演也更從理論與實務豐富了蒙太奇的內涵。

用更簡單的方式來說明「蒙太奇」的基本運用，是拍攝時從不同距離和角度，將拍攝的鏡頭排列組合（即剪輯）起來，可以表達出不同的情節。舉例來說，現在有三個不同的畫面已經拍好，A 畫面是一個持著水果刀的微笑婦人，B 畫面是桌上的一盤水果，C 畫面是一個在嬰兒車哭鬧的嬰兒。如果是 A 畫面接 B 畫面，觀者的會意是婦人要削水果；如果是 A 畫面接 C 畫面，觀者的會意可能要發生殺嬰恐怖案件。這就是對蒙太奇手法最基本的解釋了。學生如果善用蒙太奇手法，可以讓微電影享有時空上的極大自由，也能改變影片的節奏和敘事。

(3) 微電影故事大綱與 AV 腳本

學生自製微電影在構想階段，透過團隊討論，應先完成一個不超過 500 字的故事大綱，由於學生可以投入的資源，大多都只能就近取材，也因此，在討論故事大綱時，同時也要將「可行性」一併考量清楚。故學生在構思微電影故事時，完全可以天馬行空，但是場景、演員就與現實條件有關，通過教師的輔導，可以協助學生完成具備「可拍性」的故事大綱，才算踏出自製微電影的第一步。

拍攝微電影不一定要有劇本，但是透過團隊合作，能夠先完成一個劇本，有利於團隊分工進行準備。微電影的劇本可以用 AV 腳本(AV Script)的格式進行。這個格式十分簡單，就是區分畫部(Video)與音部(Audio)，將構想的畫面填寫或繪圖在畫部的欄位；將欲選用的音樂或音效填寫在音部的欄位。欄位可以依據需要向下延伸。當然，也可以一邊製作、一邊修改，以創作者的需求為原則。

表 1：微電影腳本 AV Script 格式範例

Video	Audio
鏡頭 1 片名字幕、加畫面特效...	音效
鏡頭 2 (可向下延伸使用)	音樂 對白

資料來源：本研究製表。

腳本的內容應該如何才會精彩，就其基本條件來看，可以參考亞里斯多德的見解。他認為，一個劇本應該有一個開端，一個中段，一個結局(a beginning, middle, and end)。這句話意指一個劇本應當「完全而自足」，所有有助於了解該劇的一切都應當包含在劇本之內而無庸外求。戲劇行動應當有其目的；目的可以簡單，可以複雜；但是情節、角色、氣氛與其他因素的控制與構成，都非有一個主要的目的不可。此外，戲劇行動應當具有「多樣性」、「吸引觀眾」以及「可能性」；戲劇行動應避免單調與陳腐、加入變化多端的情節、角色造型或意念。至於「戲劇行動應當具有可能性」，意指劇中的所有因素要合於邏輯的一致性，觀者對於「戲劇的可性度」，也就是劇情的「可能性」問題。戲劇的「可能性」或「可信度」，並不是以真實生活的「相似性」為依據，而是在劇情體系之內，每個劇情、事件都合於邏輯，即使描述的是「不可能真實」的劇情，也成為了「可能」(胡耀恆，1976：47-48)。

撰寫腳本會用到一些基本鏡頭畫面術語、鏡頭運動基本術語以及剪輯基本術語，同一個團隊的人要彼此都看得懂，才能分工作業。微電影拍攝階段常用的鏡頭術語整理如下：

表 2：微電影拍攝階段常用的鏡頭術語

鏡頭取景術語	Cut 鏡頭 B.C.U. Big Close up 大特寫(五官) C.U. Close up 特寫(半身) M.S. Medium shot 中距(腰身以上) L.S. Long shot 遠距
鏡頭運動術語	Pan 鏡頭水平移動 向右移=右 Pan，向左移=左 Pan Zoom in/out (推進/出) 主題越來越明顯
鏡頭效果術語	Wipe 劃過 Fade in/out 漸入/出 Dissolve 溶=漸入+漸出

資料來源：本研究製表。

(4)微電影剪輯與後製階段

影音剪(編)輯軟體程式，例如威力導演(Power Director)、繪聲繪影、Movie Maker 等等。

影音編輯軟體，主要是提供使用者利用擷取、編輯、特效、覆疊、標題、音訊與輸出等步驟，把影片、圖片、聲音等素材結合成影音視訊檔案。目前多個剪輯軟體程式也與 YouTube 網站配合，使剪輯完成的影片更容易及時上傳。以威力導演的剪輯功能而言，基本上都可以做到諸如：將舊照片掃描輸入電腦、照片編修、DV 影音擷取、影片剪輯、調整影片色彩與光線、消除影片背景雜音、修正晃動鏡頭、製作轉場特效、製作動態子母畫面、炫粒特

效的應用、特效工房的應用、文字特效製作、字幕配音以及音效處理分享等等（蔡德勒編，2012）。

四、學生自製交通安全宣導微電影的現況與案例

4.1 學生自製交通安全宣導微電影的現況

學生自製交通安全宣導微電影，在 YouTube 上可流覽到的微電影（影音短片）作品，包括國中學生、高中學生、大學專科生等。這些作品分屬二類，第一類是徵稿得獎作品，第二類是學生作業報告。在徵稿得獎作品中，發現具備專業水準的交通安全宣導微電影，其中又以大專校院就讀數位傳媒、資訊處理、多媒體製作、廣播電視等數位傳播相關科系的學生，較具專業表現，無論在敘事內容、畫面、音效處理、特殊效果等，都處理很到位。

4.2 徵稿自製交通安全宣導微電影

學生自製交通安全宣導微電影已有部份政府機關的支持與鼓勵，民間公益組織也參與其中。由於參加投稿獲選者都有獎金鼓勵，也是對學生自製交通安全宣導微電影的誘因。近期的微電影徵稿包括：

- 一、台北市政府交通局 2013 年 6 月舉辦創意微電影徵件競賽，提供總獎金新台幣 30 萬元，微電影內容為宣導行人通過路口安全守則「停、看、轉、揮、動」五字訣。主辦單位也將影片上傳，開放民眾上網觀賞投票。
- 二、台中市政府新聞局 2013 年 7 月舉辦「幸福無終點，微笑愛無限：公車微電影創意劇本創意競賽」，以臺中市公車相關的故事劇本皆可報名參加，參選劇本拍攝長度不得超過 5 分鐘，應以臺中市公車為創意原則，並且考量完整性及可拍性。
- 三、桃園縣警察局於 2012 年執行「預防犯罪宣導創意嘉年華會」時，除了宣導「預防為先、偵防並重」之治安政策外，也安排學生現場寫生比賽及微電影創作比賽，主題包括反毒、防竊、反詐騙、婦幼安全、少年保護及交通安全。
- 四、基隆市政府 2013 年以「交通不違規 出門好 FUN 心」為主題標語，向全國民眾徵求微電影，入選影片會在基隆市政府交通安全宣導網播放。
- 五、東陽吳篤文教基金會舉辦第四屆東陽盃「全民瘋創意」交通安全微電影比賽(tygnpo.tyg.com.tw)。分為二組徵稿，「數位影音組」稿件是利用攝影機拍攝有關交通安全故事主題之微電影。「多媒體動畫組」稿件是利用 2D、3D 動畫製作呈現交通安全故事主題之微電影。都限制在 5 分鐘以內。數位影音組要符合 720×480 像素以上之 NTSC 規格，檔案類型可為 *.avi ; *.wmv ; *.mpg ; *.mov 。

4.3 主管機關支持學生自製微電影的政策依據

主管機關與道安會報可以在提供更多的機會，來鼓勵學生參與自製交通安全宣導微電影，而這樣的政策依據也早已有之，說明如下。

根據民國 98 年 10 月 15 日院臺交字第 0980064580 號核定第 10 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，在關於「加強交通安全教育教材資訊化」的工作規劃中，提到要：

1. 研製學校交通安全教育視聽多媒體輔助教材，如影音光碟、繪本、網頁等。
2. 充實交通安全教育教材之活潑化，藉以提高交通安全教育之學習效果。

在「高中職以上學校交通安全教育課程規劃及教材製作」部份，提到要「以自行車、機車安全駕駛、路權觀念、事故處理、急救常識或交通事故案例分析等題材，透過製作摺頁、多媒體光碟或網頁等管道，對高中職校、大專院校實施宣導。」

另外，根據民國 101 年 4 月 13 日修正的教育部補助辦理交通安全教育作業要點提到，可以向教育部申請經費補助的活動包括：「研製交通安全教育各式宣導教材教具、影帶光碟或優良刊物」、「進行具體可行之學生交通事故防制策略研究或相關交通安全教育課程編修推廣計畫」。

依據前述的相關規定，建議主管機關可以試著規劃出更多的對於學生自製交通安全宣導微電影的製作教學、徵稿與作品觀摩活動。

五、學生自製交通安全宣導微電影「醉不上道」案例

5.1 「醉不上道」製作背景

2009 年 5 月，由於筆者要提交中央警察大學通識教育中心「教學觀摩會」，關於微電影政策宣導的課題，因此從本校行政系二年級學生中召集了李原銘、陳玠齊、黃文鴻、吳秉翰、盧建銘、高詮恩、張富瑋等人組成一個微電影製作的任務編組，任務是在 7 天內完成一個以防制酒駕為主題的交通宣導微電影，此一製作小組並由高詮恩擔任小組長。

在召開一次為時 2 小時的前置作業與構思會議後，即擇日展開拍攝作業。全部拍攝時間使用 6 小時，剪輯與後製使用 12 小時，直接花費新台幣 1 千元，微電影成品的時間長度為 120 秒，完成日期為 2009 年 5 月 8 日。

5.2 「醉不上道」製作流程

「醉不上道」微電影製作流程首先召集本組員進行討論，綜合組員意見後完成分工，並確認各個階段的進度以期達到最佳的工作效率。

依據可能取景的地點、演員、音樂素材、道具等等建立工作資料檔案，然後討論並撰寫 AV 腳本。腳本完成後，選定日期開始拍攝。

「醉不上道」製作流程如下圖所示：

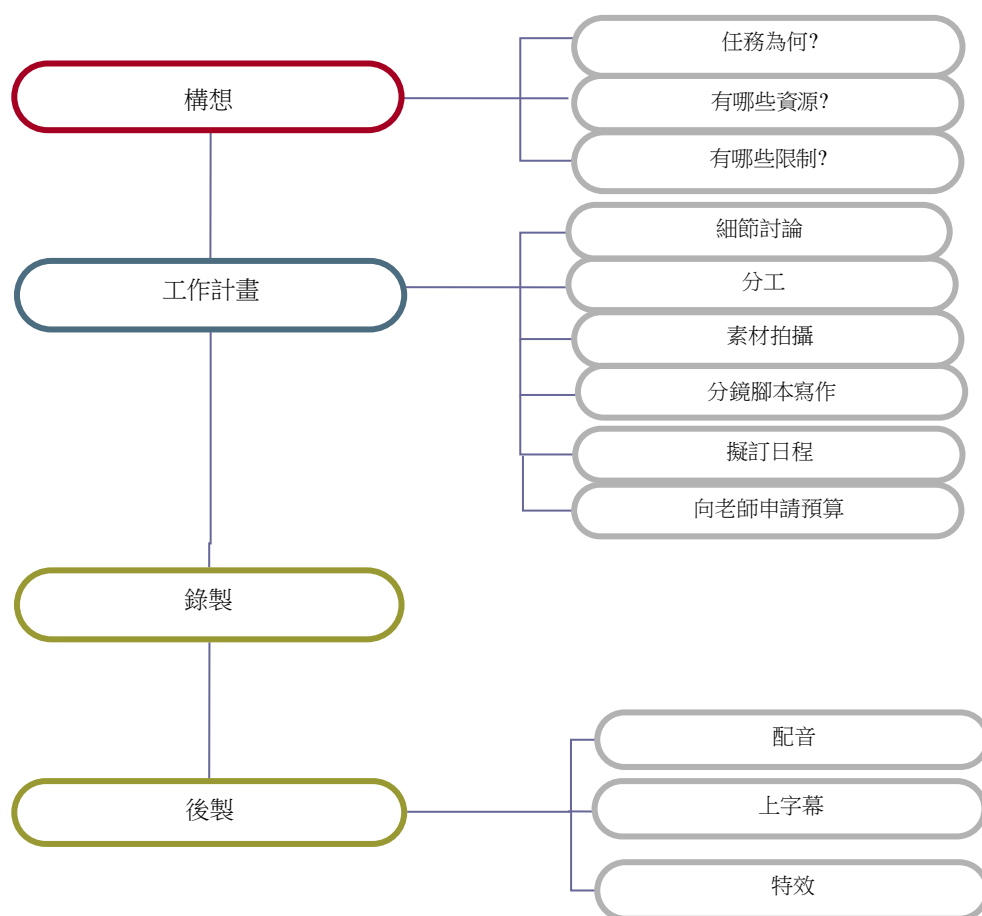


圖 3：交通安全宣導微電影「醉不上道」製作流程

「醉不上道」微電影的腳本長度為 2 分鐘，因此拍攝所需時間亦不需太長，總計花了一天的時間（實際拍攝為 6 小時）拍攝將片段拍攝完成，再與組員討論之後確定並不需要補拍畫面，接著進入後製小組剪輯、上字幕、配音等工作。

以學生所能擁有的器材與技術條件而言，大多數學生會選擇使用 windows 系統所提供的 movie maker 軟體、Cyberlink 威力導演、Corel Video studio 繪聲繪影來進行後製。

5.3 「醉不上道」 AV 腳本以及成品擷圖

表 3：交通安全宣導微電影「醉不上道」AV 腳本（精簡版）

	Video	Audio
片頭	字幕 1:警政宣導影片製作小組製作 字幕 2:醉不上道	音樂:苦海女神龍（閩南語） 漸入揚起
Shot 1	B.C.U 酒瓶 定格敬酒畫面 上字幕:喝酒助興?? 右潘 酒態	音樂:鬼來電(soundtrack) 漸入揚起
Shot 2	Cut 醉漢上車 Dissolve 醉態開車	
Shot 3	左潘 死神背影(M.S.)	
Shot 4	Cut 死神生死簿	
Shot 5	Cut 右潘死神笑(B.C.U)	
Shot 6	Cut 醉漢開車直行 (L.S.死神)	
Shot 7	Cut 醉漢探頭左顧右盼 Cut 回頭發現死神(尖叫)	
Shot 8	Cut 黑白畫面 Cut 上字幕:酒後駕車醉不上道 (醉字放大右邊飛入)	



↑(1)片名字幕：醉不上道



↑(3)上字幕:喝酒助興??



↑(2)B.C.U 酒瓶



↑(4)右 Pan 酒態



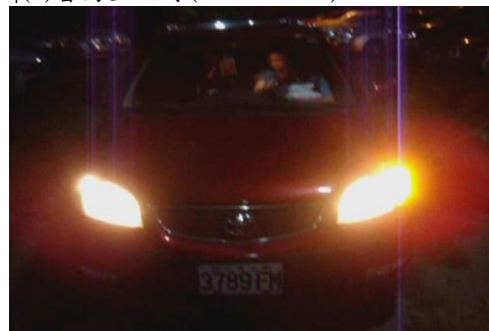
↑(5)Dissolve 醉態開車



↑(8)書寫生死簿(slow motion)



↑(6)Cut 右 Pan 死神笑(B.C.U)



↑(9)回頭發現死神(尖叫)



↑(7)Cut 醉漢探頭左顧右盼



↑(10)上字幕「醉」字飛飄入鏡

六、結論


本研究旨在鼓勵學生參與自製交通安全宣導微電影，因為從政策行銷目標群眾的區分來看，學生一方面是需要接受交通安全宣導教育的對象，但基於學生具備自製微電影的能力已是普遍現象，因此開闢多元的參與途徑，亦可以達到活潑化交通安全宣導教育的效果。也就是說，本文認為，學生自製交通安全宣導微電影不但可以使用微電影媒材對他人進行宣導與教育，同時也可以使工作團隊在參與中更能增進本身的交通安全意識。

建議道安會報以及相關單位在執行交通安全宣導時，將目標分眾針對需求設計不同的宣導活動。尚在就學的學生族群屬於低涉入者，針對學生族群除了在課程中納入道路的基本認知外，鼓勵學生參與自製交通安全宣導微電影也是可大力推廣的方式之一。

參考文獻

立法院新聞知識庫網頁，擷取日期：2013年7月1日，網站：
<http://nplnews.ly.gov.tw/index.jsp>。

- 交通部道安委員會之交通安全入口網站，擷取日期：2013年7月1日，網站：
http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/lp?ctNode=1362&xq_xCat=1。
- 汪子錫(2012a)，「交通安全宣導的整合行銷傳播運用研究」，*101年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁327-342。
- 汪子錫(2012b)，「我的學生，和他們的微電影」，*警大雙月刊*第164期，頁50-52。
- 汪子錫(2013a)，「整合行銷傳播概念運用於交通安全宣導的探析」，*警察行政管理學報*第9期，頁165-185。
- 汪子錫(2013b)，「自製警政行銷微電影」，*警大雙月刊*第165期，頁44-47。
- 汪子錫、章光明(2013)，「警察犯罪預防政策行銷與媒體運用之探析」，*警學叢刊*第43卷第6期，頁47-67。
- 吳怡國等譯(1994)，*整合行銷傳播*，台北：滾石文化。
- 胡世忠(2013)，*雲端時代的殺手級應用：Big Data 海量資料分析*，台北：天下雜誌。
- 莊德森、汪子錫(2012)，「公共關係與媒體處理」收錄於*警察政策與管理概論*，頁397-436，桃園：中央警察大學推廣教育訓練中心出版。
- 維基百科網頁，微電影，擷取日期：2013年7月1日，網站
<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%BE%AE%E9%9B%BB%E5%BD%B1>。
- 蔡德勒編(2012)，*威力導演 11：數位影音玩樂高手*，台北：松崗。
- Chatman, S. (1978), *Story and Discourse: Narrative Structure in Fiction and Film*. Ithaca and London: Cornell University Press.
- google 網頁，擷取日期：2013年7月1日，網站：<http://www.google.com.tw/>。
- Hopkinson & Hogarth-Scott(2001),"What happened was..."Broadening the Agenda for Storied Research. *Journal of Marketing Management*,17, 27-47.
- Propp, V. (1995), "Morphology of the folktale." In Boyd-Barrett O. & Newbold C. (Eds.), *Approaches to Media: A Reader*. London, New York: Arnold.
- Vincent, L. (2002), *Legendary brands: Unleashing the power of storytelling to create a winning market strategy*. Chicago: Dearborn.
- Wyatt, Justin. (1994), *High Concept: Movie and the Marketing in Hollywood*. Austin: University of Texas Press.
- Youtube 網頁，擷取日期：2013年7月1日，網站：<http://www.youtube.com/>。
- You Tube & News "A New Kind of Visual News" July 16,2012，擷取日期 2013年3月10日，網站：http://www.journalism.org/analysis_report/youtube_news。



E 酒駕執法與
交通執法政策行銷

酒精濃度與肇事嚴重度關聯性之探討—以桃園縣為例

蔡中志¹
馬士軒²

摘 要

桃園縣已為準直轄市，並將於 2014 年底升格為直轄市，擠身「六都」之中，惟升格後之體制對改善交通安全有否幫助，是一議題。根據警察局交通大隊統計 2012 年桃園縣道路交通事故致死案件為 114 件 119 人，其中以酒醉駕車為肇事因素者共計有 23 件，佔 20.2%。同年度因酒醉駕車致人受傷之案件亦有 876 件 1,083 人（桃園縣政府警察局交通警察大隊統計資料，2012）。顯見酒醉駕車仍持續對道路交通安全產生嚴重的危害且消耗了龐大的社會成本，防制酒醉駕車亦為當前交通執法之重點工作。本文係以桃園縣警察局 2010-2012 年 3 年期間道路交通事故資料（包括 A1、A2），針對肇事者之酒精濃度與肇事嚴重度關聯性進行分析探討，並找出肇事的關鍵酒精濃度，而將其分析結果研擬預防對策，提供警察機關及相關交通安全者參考，期能杜絕酒醉駕車，減少人民生命財產之損失。

一、前 言

近來因消防員賴文莉執勤被酒駕者撞成重傷截肢、因酒駕害死 3 條人命的「葉少爺」葉冠亨及台大女醫師曾御慈不幸被酒駕肇事者撞死等案，使得各界輿論不斷撻伐，令飲酒駕車者儼然成為全民公敵，也促使我國在短短兩年之間，對於國人酒後駕車的法律責任，立法通過了兩次重大修正，透過加重刑責以及下修酒精標準值，嚴格要求駕駛人只要飲酒就不應駕車，並經媒體連日報導「全球最嚴」之執法標準，籲請駕駛人不得心存僥倖，宣示全面杜絕酒後駕車決心。

桃園縣已為準直轄市，並將於 2014 年底升格為直轄市，綜觀現有道路交通環境，全縣面積為 1220.954 平方公里，約為台北市 4.5 倍大（中華民國統計資訊網，2013），然現階段仍無如台北都會區之捷運系統及綿密妥適之公車路網等大眾運輸工具供民眾使用，以致多數往來之交通旅次行為，仍以使用汽機車為必須，對於駕駛人之要求更顯重要。綜觀 100、101 兩年桃園縣酒後駕車肇事占交通事故的比例，A1 類下降 28.1%，A2 類下降 21.4%，可見相關政策已收成效，但仍係造成 23 人死亡 1,083 人受傷，對於防制酒後駕車作為仍需持續。

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授（聯絡地址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3282321#4516，E-mail：una103@mail.cpu.edu.tw）。

² 中央警察大學交通管理研究所碩士班研究生。

嚴重的酒後駕車事故，往往伴隨著超高的酒測值，所以一般認知為酒測值越高，所造成的交通事故就會愈嚴重，本研究希望透過分析桃園縣酒後駕車肇事者之酒精濃度與肇事嚴重度關聯性進行分析探討，並找出肇事的關鍵酒精濃度，據以擬預防對策，以降低因酒後駕車產生之交通事故或降低肇事之嚴重性。

二、酒後駕車行為探討與各國酒精濃度法定值比較

透過文獻回顧了解駕駛人飲酒後各項身、心理反應以及飲酒後對於駕駛汽機車輛所造成之影響，可以了解酒後駕車行為之研究結論與防制對策。以下為相關文獻回顧及比較。

2.1 相關文獻回顧

2.1.1 酒精對駕駛行為的影響

飲酒後酒精在人體內經過吸收、分佈階段，會開始影響腦神經中樞系統產生麻醉作用，透過神經系統將影響傳至身體各部位組織，其結果會嚴重影響到人體生理、心理、健康及精神，所以通常會產生一些平常不會做出的舉動，例如有些人會變得比平時更豪爽、豪邁，肢體的動作更活潑、更多話，心情更加興奮亢等類的情形（酒精對人之影響，2013）。而飲酒後對於駕駛行為最主要之影響如下：

1. 視覺能力變差：

血液中酒精含量超過 0.03%，就會造成視力降低，酒醉的駕駛人，甚至只能感覺到周圍環境的很小一部分。另外酒精會使視覺神經系統短暫麻痺，造成視力模糊，嚴重時眼瞼會沉重而不自覺闔上。一般人在平常狀態下的視野可達 180~200 度，但是酒後的視野將會縮減，喝越多，就越無法看清旁邊的景物。

2. 運動反射神經遲鈍、反應能力減慢：

飲酒後，人對光、聲刺激的反應時間延長，因此無法正確判斷距離和速度。酒醉的人反應會變遲鈍當發現車前狀況，從眼睛看到、大腦接收進行判斷、到做出煞車的行動這段過程，已較正常狀況下慢了幾秒，結果會增加很長的反應時間距離及煞停車輛所需的距離。

3. 觸覺能力降低，往往無法正常控制油門、煞車及方向盤。

4. 平衡感、協調性變差，對突發狀況來不及反應。

5. 對車速、距離、路況的判斷力減弱：

影響駕駛能力，損害判斷速度和距離的能力。

6. 疲勞：

飲酒後易困倦，會表現駕車行駛不規律、空間視覺差等疲勞駕駛的行為（交通安全入口網，2013）。

2.1.2 酒後駕車與交通肇事率

1. Phelps 研究發現，若飲用超過 6 杯啤酒，其肇事風險會比未飲酒者高出 100 倍。
2. Kristin 與 Anders 以乘客觀點看酒後駕車違規者的行為，發現五分之一的駕駛人和乘客，會受到酒精影響而發生死亡交通事故，但同時也建議，應該要以更多測試樣本及不同藥物測試來進行研究。
3. Saffer and Grossman 認為，施行酒精濃度吐氣測試、增加實質酒類稅率與提高法定飲酒年齡，將可有效降低酒後駕車之行為，同時亦減少交通事故的死亡率。
4. 林妙芬認為，提高酒類價格（消費稅）與加強警察單位對酒駕的嚴格取締程度，將可降低汽車肇事死亡率（胡守仁等人，2008）。
5. 國內數據顯示，酒後駕車，當酒精濃度在呼氣中超過每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 時，便會產生複雜技巧障礙以及駕駛能力變壞的行為或狀態，此時肇事率是沒有喝酒的 2 倍；隨著體內酒精濃度增加而出現多話、感覺障礙、或是平衡感與判斷力障礙度升高時肇事率分別提高為 6 倍及 10 倍，若有高達 25 倍，如又伴隨著嘔心等情況，肇事率更是為 50 倍，最後，當酒精濃度在呼氣中超過每公升 1.5 毫克或血液中高達 0.3% 時，就會進入呆滯木僵、昏迷等危險狀態了。隨著體內酒精濃度的增加，肇事率也會快速的提升（何國榮等人，1990）。

表 1 身體中酒精濃度與行為表現的關係

呼氣酒精濃度／血液中酒精濃度	行為表現或狀態	肇事率
0.25mg/L(50mg/dL)	從事複雜動作有障礙、駕駛能力變差	2 倍
0.40mg/L(80mg/dL)	話多、感覺能力有障礙	6 倍
0.50mg/L(100mg/dL)	說話含糊不清、腳步不穩	7 倍
0.55mg/L(110mg/dL)	平衡感與判斷力障礙度升高	10 倍
0.75mg/L(150mg/dL)	明顯酒醉狀態、步履蹣跚	25 倍
0.85mg/L(170mg/dL)	噁心、嘔吐	50 倍
1.50mg/L(300mg/dL)	呆滯木僵、昏睡迷醉	迷醉
2.00mg/L(400mg/dL)	呼吸中樞麻痺、接近死亡	無法開車
2.50mg/L(500mg/dL)	死亡	

資料來源：蔡中志，「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌第 522 期，21-23 頁

2.2 酒後駕車標準之認定

2.2.1 我國最新修正酒後駕車認定酒精濃度值標準及罰則

依據新修正「刑法」第 185 條之 3 條文及「道路交通安全規則」第 114 條，自 102 年 6 月 13 日生效，駕駛人酒測值達每公升 0.15 毫克以上，警方將依法製單舉發，酒測值達每公升 0.25 毫克以上，以刑法公共危險罪移送法辦。修正要點茲說明如下：

1. 明定服用酒類不能安全駕駛之標準：

明定行為人吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.05 以上而駕車，即構成犯罪，以避免法院判決歧異而使部分民眾有心存僥倖之不當觀念。若行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達前揭標準，惟有其他客觀情事認為確實不能安全駕駛動力交通工具時，仍構成本罪。

2. 提高不能安全駕駛罪法定刑下限

刑法第 185 條之 3 第 1 項處罰刑度由「2 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 20 萬元以下罰金」修正為「2 年以下有期徒刑，得併科 20 萬元以下罰金」，刪除拘役及單科罰金之刑罰種類，修法後是類行為至少應判處 2 月有期徒刑。

3. 提高加重結果犯法定刑

修法前酒駕致死、酒駕致重傷之處罰刑度分別為「1 年以上 7 年以下有期徒刑」、「6 月以上 5 年以下有期徒刑」，修正以後分別提高為「3 年以上 10 年以下有期徒刑」、「1 年以上 7 年以下有期徒刑」。

表 2 中華民國刑法第一百八十五條之三修正條文對照表

修正條文	第一百八十五條之三 駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金： 一、吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上。 二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。 三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。 因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。
舊條文	第一百八十五條之三 服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金。 因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。
說明	一、不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯，不以發生具體危險為必要。現行實務係參考德國、美國之標準，認為酒精濃度呼氣達每公升零點五五毫克或血液酒精濃度達百分之零點一一以上，肇事率為一般正常人之十倍，以此作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準。為期明確，爰增訂作為服用酒類不能安全駕駛之認定標準。至於行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達前揭標準，惟有其他客觀情事認為確實不能安全駕駛動力交通工具時，仍構成本罪。 二、一百年十一月三十日修正公布之現行條文第一項，將法定刑由原「一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金」修正提高為「二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」。依據法務部一百年一月至一百零一年四月各地方法院檢察署執行案件判決確定有罪被告之再累犯人數一酒駕違背安全駕駛之統計資料以觀，修法後之再犯率雖有略微下降，惟仍將近百分之三十。為遏止是類行為，改變國人飲酒駕車之不良習性，爰刪除拘役及單科罰金之刑種，提高法定刑之下限。 三、日本刑法第二百零八條之二第一項就酒後駕車致傷及致人於死情形，法定刑分別為十五年以下懲役、一年以上懲役；香港道路交通條例 SECT36 就危險駕駛引致他人死亡行為，最重可處十年監禁；科索沃刑法第二百九十八條第三款就酒後駕車致人死亡、重傷情形，法定刑分別為一年以上監禁、六月以上五年以下監禁。與上開外國立法例相較，現行條文第二項就加重結果犯之處罰，尚嫌過輕，爰提高刑度，以保障合法用路人之生命身體安全。

資料來源：行政院

- 4.修正道路交通安全規則第 114 條：「汽車駕駛人有下列情形之一者，不得駕車...二、飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15 毫克或血液中酒精濃度達百分之 0.03。」，說明飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15 毫克或血液中酒精濃度達 0.03%者，即違反道路交通管理處罰條例第 35 條規定（俱含本數）。
- 5.前揭行為仍適用「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條規定，即如無發生交通事故且未嚴重危害交通安全者，其吐氣所含酒精濃度每公升 0.18 毫克即予舉發，如已發生交通事故或嚴重危害交通安全者，其吐氣所含酒精濃度每公升 0.15 毫克即予舉發。
- 6.針對駕駛人拒測，而客觀情狀足認不能安全駕駛(判斷吐氣可能達每公升 0.25 毫克以上)者，可依內政部警政署 102 年 6 月 13 日警署交字第 1020104842 號函頒「取締酒後駕車作業程序」，強制抽血檢測血液酒精濃度值。

表 3 酒駕處罰裁罰基準修正對照表

各類違規酒駕情節於應到案期限內到案裁罰基準				
違規車種類別與情節		現行規定	新修正規定	
吐氣酒精濃度 達 0.15mg/L 以上 未滿 0.25mg/L	機車	-	15,000	
	小型車	-	19,500	
	大型車	-	22,500	
吐氣酒精濃度 達 0.25mg/L 以上 未滿 0.4mg/L	未領有駕照、初次領有駕照未滿 2 年之駕駛人及職業駕駛人駕駛車輛時，吐氣酒精濃度超過 0.15mg/L 未逾 0.25mg/L	機車	15,000	-
		小型車	19,500	-
		大型車	22,500	-
	機車		22,500	22,500
	小型車		29,000	29,000
	大型車		33,500	33,500
吐氣酒精濃度 達 0.4mg/L 以上 未滿 0.55mg/L	機車	45,000	45,000	
	小型車	51,500	51,500	
	大型車	56,000	56,000	
吐氣酒精濃度 達 0.55mg/L 以上	機車	67,500	67,500	
	小型車	74,000	74,000	
	大型車	78,500	78,500	
5 年內有第 2 次以上之酒駕累犯違規		90,000	90,000	
不依指示停車接受檢測稽查		90,000	90,000	
拒絕接受測試檢定		90,000	90,000	
*：酒精濃度達 0.25mg/L 以上或酒駕發生事故者優先移送依刑事法律論處，除罰鍰外，仍應依道路交通管理處罰條例第 35 條規定受吊扣銷駕駛執照處分；如經不起訴、緩起訴處分確定或為無罪之裁判確定者，仍應依道路交通管理處罰條例規定罰鍰裁罰之。				

資料來源：交通部

2.2.2 各國酒後駕車認定酒精濃度值標準及罰則概述比較

表 3 各國酒後駕車認定酒精濃度值標準及罰則概述比較

國家	取締標準	處罰
中華民國	呼氣酒精濃度 (1) 0.15mg/L違反處罰條例 (2) 0.25mg/L違反刑法	(1)15,000~90,000罰鍰 (2)二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金 (3)因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。
中國大陸	呼氣酒精濃度 (1) 20mg/ml 飲酒駕車 (2) 80mg/ml 醉酒駕車	(1)醉酒駕車：追究刑責，吊銷駕照5年 (2)醉酒駕營運車：追究刑責，吊銷駕照10年，重新考駕照後禁駕營運車 (3)初次飲酒駕車扣駕照6個月，罰款1000-2000元 (4)再次飲酒駕車吊銷駕照，10天以下拘留，罰款1000-2000元 (5)飲酒駕營運車拘留15天，罰款5000元，吊銷駕照5年
日本	血液酒精濃度0.05%	最高五年以下有期徒刑或50萬日圓以下罰金；提供車輛、酒類或勸酒者，最高五年以下有期徒刑或100萬日圓以下罰金。
新加坡	血液酒精濃度0.08%	罰款、吊銷駕照、監禁六個月，累犯罰則加倍。 因而致人重傷或死亡者可處鞭刑。
美國	血液酒精濃度0.10%(但猶他州、愛達荷州為0.08%)	初犯者即監禁：阿拉斯加、亞利桑那、加利福尼亞、俄亥俄、華盛頓與西維吉尼亞等州；其餘各州則於再犯時才有監禁處罰。
英國	血液酒精濃度0.08%	最高罰鍰1000英鎊（約新台幣5萬2500元）或監禁六個月，並扣駕照三年。
法國	血液酒精濃度0.08%	最高罰鍰3000法郎（約新台幣1萬5800元）或監禁一個月
挪威	血液酒精濃度0.05%	監禁一個月
瑞士	血液酒精濃度0.08%	最高罰鍰瑞士40,000（約新台幣867,000）或監禁三年並吊扣駕照三年。
瑞典	血液酒精濃度0.05%-0.08%	監禁，高於監禁一個月並吊扣駕照一年
德國	血液酒精濃度 (1) 0.08%-0.11% (2) 0.11%	(1)5,000 以下馬克罰鍰 (2)分為抽象危險犯與具體危險犯兩類，分別處一年以下自由刑或罰金；和處五年以下自由刑或罰金。

資料來源：胡守仁等人(2008)與本研究整理

三、酒精濃度與肇事嚴重度關聯性之探討

3.1 資料來源

本研究所分析的資料主要利用桃園縣政府警察局交通大隊提供內政部警政署「道路交通事故資訊e化系統」統計自民國99年至101年之A1及A2類肇事資料，並根據其歸檔之道路交通事故調查報告表(二)第32項飲酒情形，將飲酒情形共分成11類型，而其中有檢測出酒精值反應之程度分別為「小於0.15mg/L、0.16~0.25mg/L、0.26~0.40mg/L、0.41~0.55mg/L、0.56~0.80mg/L、0.81mg/L以上」等6種。

資料經分析後，將事故第一當事人之飲酒情形有上述酒精值者加以統計，所對應之肇事資料共計有5,245件，共計死亡132人、受傷6,726人。

3.2 分析結果

3.2.1

根據取得之資料，分別將99至101年交通事故第一當事人飲酒情形與死亡、受傷人數加以比較，如下列圖表：

表 4-1 99 年酒後駕車肇事事件數

		件數
酒測值	小於0.15mg/L	193
	比例%	11.3%
	0.16~0.25mg/L	96
	比例%	5.6%
	0.26~0.40mg/L	153
	比例%	8.9%
	0.41~0.55mg/L	189
	比例%	11.0%
	0.56~0.80mg/L	385
	比例%	22.5%
	0.81mg/L以上	697
	比例%	40.7%
總和	件數	1713
	比例%	100.0%

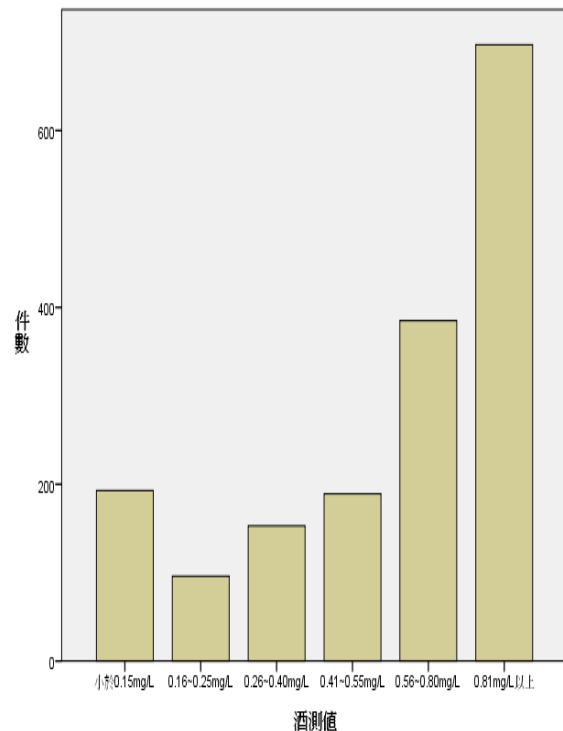


圖 1-1 99 年酒後駕車肇事事件數長條圖

表 4-2 99 年酒後駕車死亡人數

			件數
酒測值	小於 0.15mg/L	人數	5
		比例%	10.4%
	0.16~0.25mg/L	人數	2
		比例%	4.2%
	0.26~0.40mg/L	人數	3
		比例%	6.3%
	0.41~0.55mg/L	人數	4
		比例%	8.3%
	0.56~0.80mg/L	人數	3
		比例%	6.3%
	0.81mg/L 以上	人數	31
		比例%	64.6%
	總和	人數	48
		比例%	100.0%

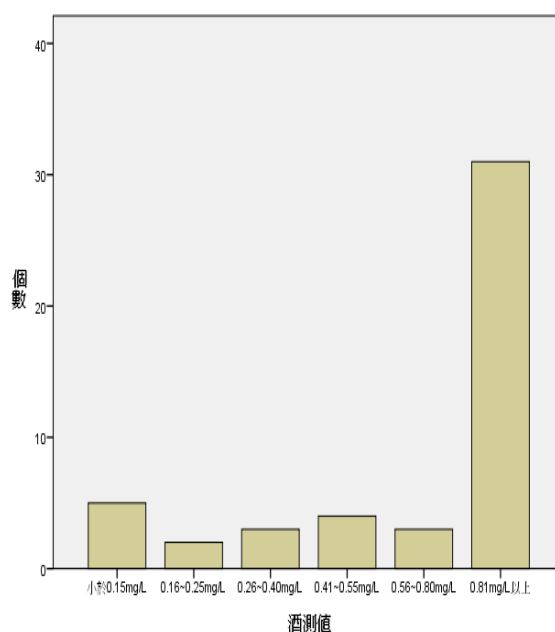


圖 1-2 99 年酒後駕車死亡人數長條圖

表 4-3 99 年酒後駕車受傷人數

			人數
酒測值	小於 0.15mg/L	人數	259
		比例%	11.6%
	0.16~0.25mg/L	人數	137
		比例%	6.1%
	0.26~0.40mg/L	人數	221
		比例%	9.9%
	0.41~0.55mg/L	人數	252
		比例%	11.3%
	0.56~0.80mg/L	人數	502
		比例%	22.5%
	0.81mg/L 以上	人數	863
		比例%	38.6%
	總和	人數	2234
		比例%	100.0%

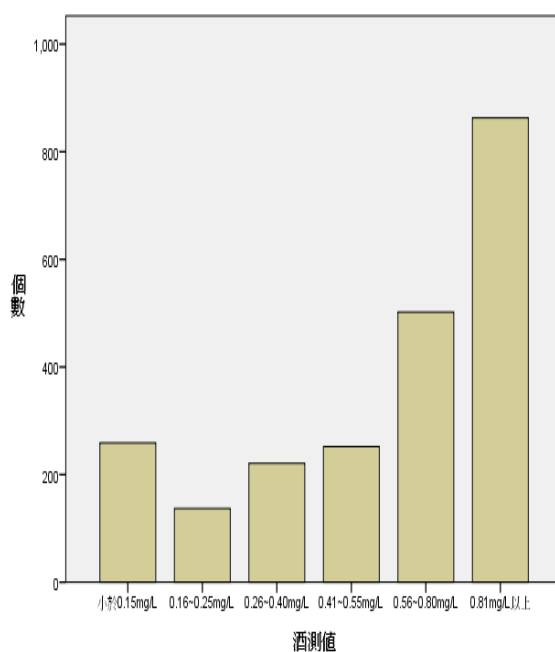


圖 1-3 99 年酒後駕車受傷人數長條圖

表 4-4 100 年酒後駕車肇事件數

		件數
酒測值	小於 0.15mg/L	255
		比例% 13.4%
0.16~0.25mg/L	件數	107
	比例%	5.6%
0.26~0.40mg/L	件數	192
	比例%	10.1%
0.41~0.55mg/L	件數	216
	比例%	11.3%
0.56~0.80mg/L	件數	397
	比例%	20.8%
0.81mg/L 以上	件數	741
	比例%	38.8%
總和	件數	1908
	比例%	100.0%

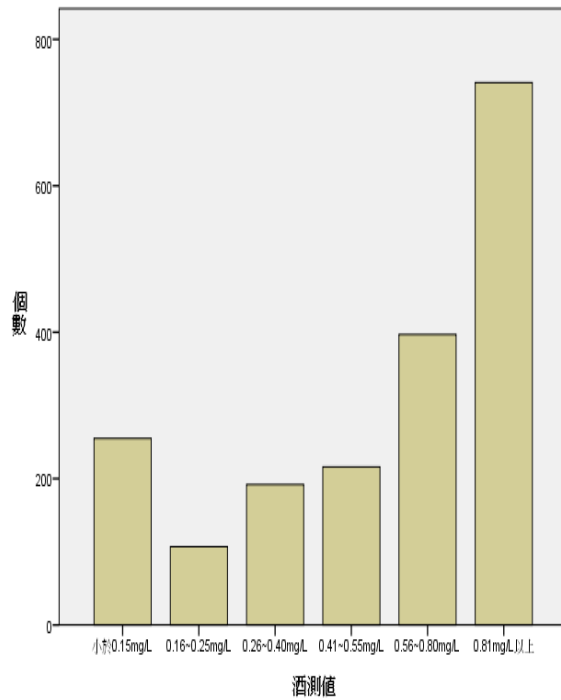


圖 1-4 100 年酒後駕車肇事件數長條圖

表 4-5 100 年酒後駕車死亡人數

		人數
酒測值	小於 0.15mg/L	7
		比例% 15.6%
0.16~0.25mg/L	人數	1
	比例%	2.2%
0.26~0.40mg/L	人數	2
	比例%	4.4%
0.41~0.55mg/L	人數	9
	比例%	20.0%
0.56~0.80mg/L	人數	26
	比例%	57.8%
0.81mg/L 以上	人數	45
	比例%	100.0%
總和	人數	45
	比例%	100.0%

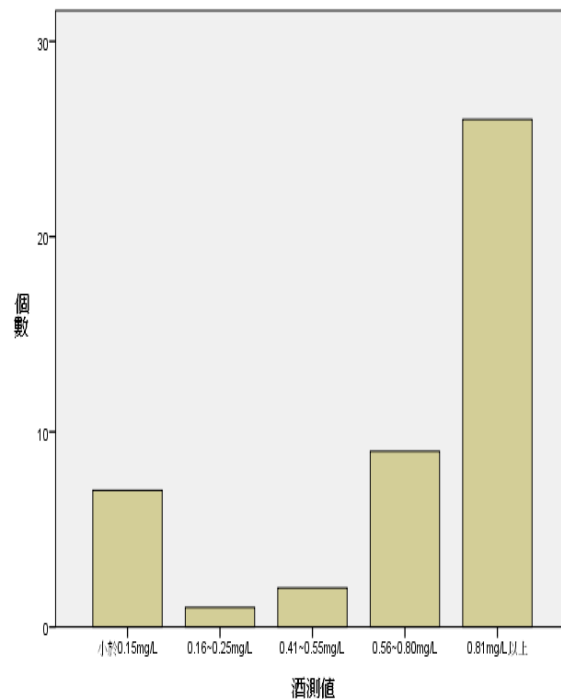


圖 1-5 100 年酒後駕車死亡人數長條圖

表 4-6 100 年酒後駕車受傷人數

		人數
酒測值	小於 0.15mg/L	人數 332
		比例% 13.5%
0.16~0.25mg/L	人數	135
	比例%	5.5%
0.26~0.40mg/L	人數	273
	比例%	11.1%
0.41~0.55mg/L	人數	307
	比例%	12.4%
0.56~0.80mg/L	人數	514
	比例%	20.8%
0.81mg/L 以上	人數	906
	比例%	36.7%
總和	人數	2467
	比例%	100.0%

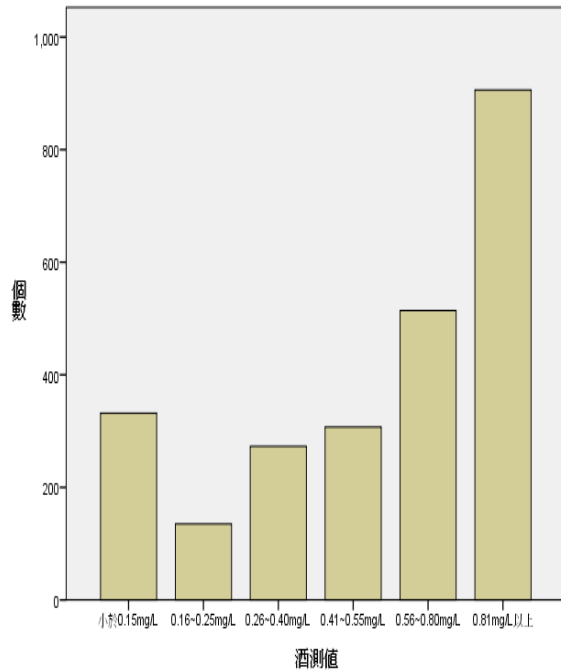


圖 1-6 99 年酒後駕車受傷人數長條圖

表 4-7 101 年酒後駕車肇事件數

		件數
酒測值	小於 0.15mg/L	件數 222
		比例% 13.7%
0.16~0.25mg/L	件數	112
	比例%	6.9%
0.26~0.40mg/L	件數	198
	比例%	12.2%
0.41~0.55mg/L	件數	174
	比例%	10.7%
0.56~0.80mg/L	件數	347
	比例%	21.4%
0.81mg/L 以上	件數	571
	比例%	35.2%
總和	件數	1624
	比例%	100.0%

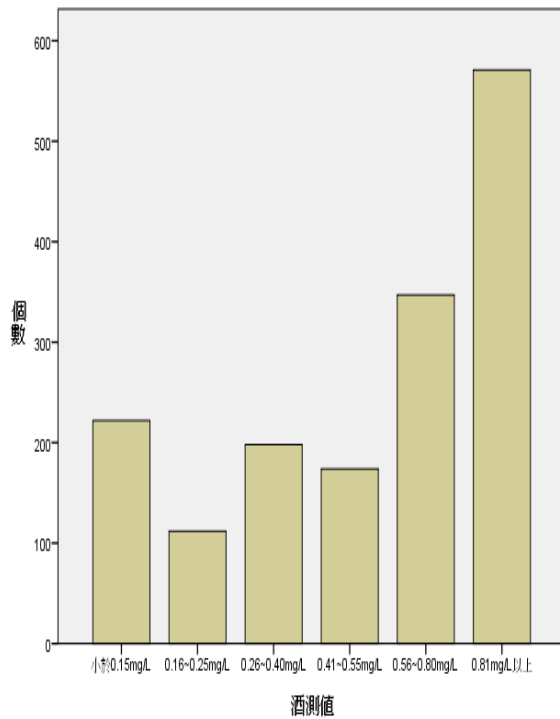


圖 1-7 101 年酒後駕車肇事件數長條圖

表 4-8 101 年酒後駕車死亡人數

			人數
酒測值	小於 0.15mg/L	人數	6
		比例%	15.4%
	0.16~0.25mg/L	人數	0
		比例%	0%
	0.26~0.40mg/L	人數	5
		比例%	12.8%
	0.41~0.55mg/L	人數	1
		比例%	2.6%
	0.56~0.80mg/L	人數	5
		比例%	12.8%
	0.81mg/L 以上	人數	22
		比例%	56.4%
總和	人數	39	
	比例%	100.0%	

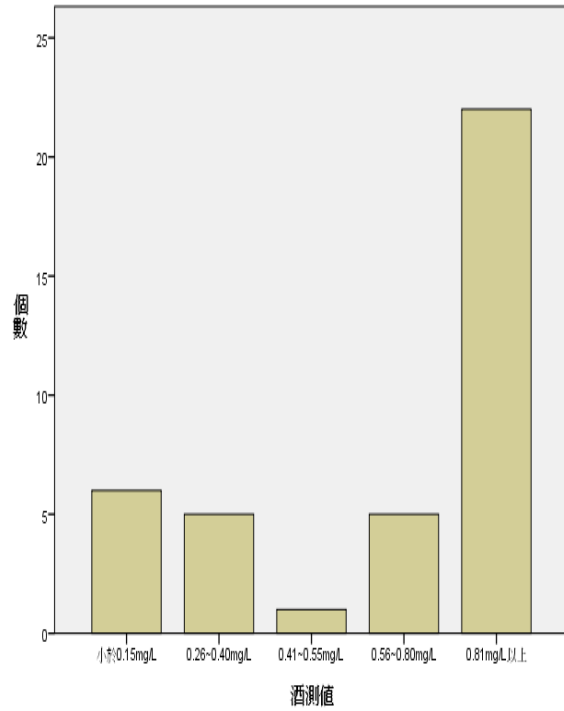


圖 1-8 101 年酒後駕車死亡人數長條圖

表 4-9 101 年酒後駕車受傷人數

			人數
酒測值	小於 0.15mg/L	人數	296
		比例%	14.6%
	0.16~0.25mg/L	人數	137
		比例%	6.8%
	0.26~0.40mg/L	人數	256
		比例%	12.6%
	0.41~0.55mg/L	人數	227
		比例%	11.2%
	0.56~0.80mg/L	人數	438
		比例%	21.6%
	0.81mg/L 以上	人數	671
		比例%	33.1%
總和	人數	2025	
	比例%	100.0%	

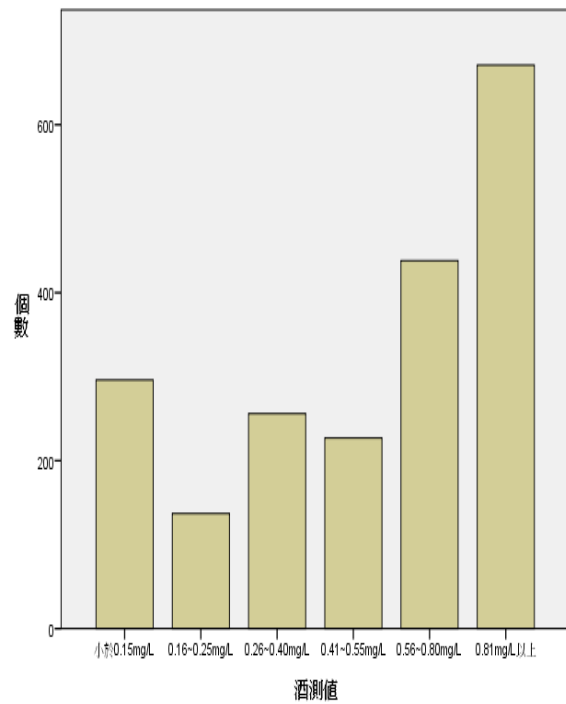


圖 1-9 101 年酒後駕車受傷人數長條圖

3.2.2

從比較上述圖表可以清楚看出，交通事故駕駛人在不同酒精濃度中所發生之車禍件數、受傷人數及死亡人數之間的差異，皆在酒測值達 0.56mg/L 以上所發生件數、受傷人數與死亡人數都有顯著的提升，並歸納出在此一酒測值即為一個重要的分界點。

除酒測值與肇事之關聯外，從本統計資料中亦可發現在 100 年，酒後駕車肇事車禍比 99 年要多，且在不同酒測值類別中，都有增加的趨勢，但隔年 101 年，所有酒駕肇事之車禍都有降低。

探討有關 101 年酒後駕車肇事件數及死傷人數減少情形，一般皆認為係加強執法之成效，惟根據桃園縣警察局交通大隊資料顯示，101 年取締酒後駕車之件數為 1 萬 7,477 件，較 100 年僅增加 31 件，顯見警力在於取締酒後駕車部分已達相當程度，也表示除了加強執法外，相關單位對防制酒後駕車之其他作為也已收成效。

四、結論與建議

本研究雖初步發現駕駛人在酒測值達 0.56mg/L 以上時將對交通安全之危害明顯提高許多，然依目前道路交通事故調查報告表之表(一)與表(二)所設計之內容，對交通事故受傷者之傷勢程度並未能加以更進一步探討，本文在肇事嚴重程度僅區分死亡及受傷，實應再就其受傷之輕、重程度與肇事者飲酒情形深入分析，更準確了解其關聯性。此一研究過程尚仰賴檢視完整之事故處理相關卷證，將駕駛人飲酒情形紀錄更精確以及有效量化受傷者之嚴重程度，方能有效分析。

而雖然駕駛人在酒精濃度不高時沒有明顯影響肇事嚴重度，但酒精對人體生理、心理之影響已如前述，飲酒者往往受酒精影響無法控制自己飲酒量，而且一旦飲酒後就變得更加亢奮大膽，對於法律的規範也更容易心存僥倖或是根本無視法律，等到發生憾事、酒醒了才後悔莫及。因此，對於防制酒後駕車，就應如同本次修法強調之「零容忍」精神，制定重罰並嚴加執法，以嚇阻駕駛人存僥倖之心，甚至訂定「連帶責任」，讓親友間、以及提供酒類者，共同加以約束，向零酒駕肇事的社會邁進。

參考文獻

中華民國統計資訊網，各縣市土地面積，擷取日期：2013 年 6 月 10 日，網站：<http://ebas1.ebas.gov.tw/pxweb/Dialog/statfile9.asp>

交通安全入口網，酒精對人體及駕駛行為影響電子書，擷取日期：2013 年 6 月 10 日，網站：<http://168.motc.gov.tw/GIPSite/wSite/mp?mp=1>

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。

胡守任、魏健宏、羅淑賢、朱禮伶，「酒後駕車之取締數與酒測值對交通肇事之影響-以臺南市為例」，九十七年道路交通安全與執法研討會論文集

酒精對人之影響，擷取日期：2013年6月16日，網站：
<http://thuir.thu.edu.tw/retrieve/3748/097THU00194025-005.pdf>

桃園縣政府警察局交通警察大隊統計資料。

