

汽車酒後代理駕駛管理辦法之研議訂定

周文生¹

廖珮翎²

摘 要

根據交通部統計資料，造成我國交通事故死亡之成因，歷年來以酒後駕駛所占比例最高；為了防制酒後駕駛，相關機關提出許多酒後駕駛的替代方案（如代客叫車、指定駕駛及代理駕駛等）。目前有許多國家之代理駕駛已相當盛行，而我國許多計程車車行雖已提供代理駕駛此項服務多年，但民眾實際使用率並不高，因此，本研究透過國內外相關文獻回顧並設計問卷調查，了解民眾對於代理駕駛服務之認知、代理駕駛相關措施意見之看法及建議等相關意見。本研究共回收 452 份有效問卷，分析駕駛人對代理駕駛服務之看法，另為確定同一背景項目之不同分群間是否存在認知上的差異，使用卡方檢定對樣本進行交叉分析，經由問卷調查結果分析顯示，受訪者對於「收費方式」、「司機職業道德」2 方面較為重視，在收費方式方面，多數受訪者認為應由政府統一規定代理駕駛費用；在司機職業道德方面，多數受訪者擔心本身的安全；最後研擬相關策略規範，期能提供管理單位作為推動立法，律定統一規範，訂定使用、管理等相關規定參考依據。

關鍵字：代理駕駛、酒後駕駛

一、前言

近年來，因應聯合國兩公約中公民與政治公約對道路交通之重視，各國對於肇事原因中比例顯著的疲勞駕駛與酒後駕駛重視度均提高，以及聯合國發起的道路安全行動十年計劃中，增強道路使用者安全方面提及「制定並努力遵守酒後駕車法律以及基於證據的標準和規則，以減少喝酒造成的碰撞和傷害」，加上國人對於飲酒的特殊文化，每逢聚餐，常有所謂的「無酒不成席」、「不醉不歸」等現象，若招待者無法讓賓客喝得不醉不歸，則表示招待不週、誠意不夠，未盡主人翁的職責，因此國人的勸酒文化、拚酒文化，進而連帶造成相關的社會問題，其中更以酒後駕駛所造成的交通事故傷害最為嚴重；或許是政府政策使然，或許是人民對於道路交通安全認識之提高，但可確定的是在媒體經常的報導中，清楚體認到現今民眾對於酒後駕駛之痛惡，政府也在這一片人民對酒後駕駛的反彈聲浪中，一再的修法，對於酒後駕駛之行為訂立嚴厲之處罰，而縱使法令已較過去嚴苛，但酒後駕駛之現象依然未有所改善。根據交通部統計要覽資料，從表 1 中可看出，歷年來酒後駕駛一直

¹ 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所副教授(聯絡地址：桃園縣龜山鄉大崗村樹人路 56 號，電話：03-3282321 轉 4513，E-mail:una141@mail.cpu.edu.tw)。

² 中央警察大學交通管理研究所研究生。

高居於事故成因之首，再從表 2 小客車發生的交通事故中，發現酒後駕駛每年都占了五分之一以上，由此可知，酒後駕駛除了對駕駛人本身造成傷害外，也會牽連到其他當事人，可見酒後駕駛造成的嚴重危害。

表 1 台灣地區歷年小客車 A1 事故成因統計

年	總件數	違規超車	蛇行逆行行駛	未靠右行駛讓車	未依規定轉彎讓車	超速失控	未依規定減速	搶越行人穿越道	未保持行車距離間隔	酒後駕駛、疲勞失控	未注意路況	違反號誌、標誌管制	機件故障	其他
2004	780	19	24	53	39	102	36	13	26	187	147	68	0	66
2005	893	13	21	63	36	122	39	16	23	234	178	79	1	68
2006	889	19	15	67	35	94	27	14	25	271	157	89	2	74
2007	682	8	12	84	35	51	17	9	17	187	127	65	2	68
2008	594	10	10	58	21	59	11	23	16	155	112	62	3	54
2009	543	8	12	53	17	41	22	9	25	118	106	66	1	65
2010	514	9	17	59	14	33	14	14	10	128	109	54	2	51
2011	509	11	17	53	24	32	13	13	17	114	97	61	1	56
2012	490	6	14	59	29	35	9	13	12	104	97	61	2	49

資料來源：交通部統計要覽

表 2 歷年小客車酒駕件數占小客車交通事故總數之百分比

年份	總件數	小客車	酒後駕駛	百分比(%)
2004	2,502	780	187	23.97
2005	2,767	893	234	26.2
2006	2,999	889	271	30.48
2007	2,463	682	187	27.42
2008	2,150	594	155	26.09
2009	2,016	543	118	21.73
2010	1,973	514	128	24.9
2011	2,037	509	114	22.39
2012	1,964	490	104	21.22

資料來源：交通部統計要覽

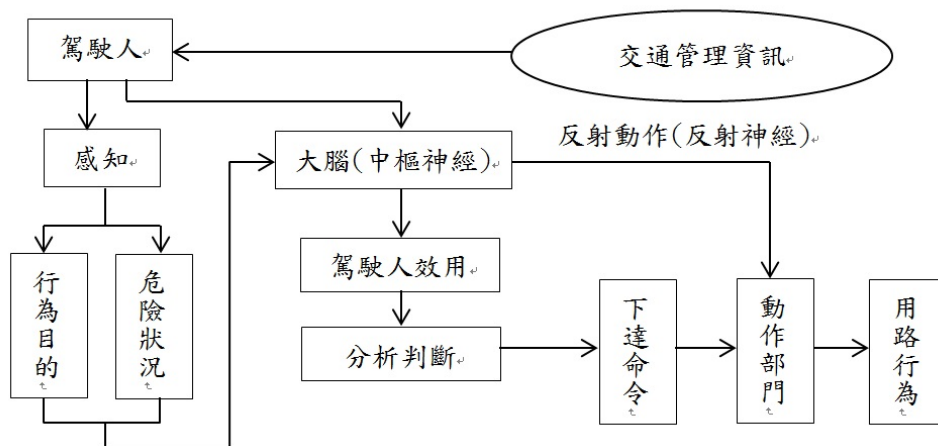
所謂的汽車代駛業係指業者調派人、車前往客戶指定的處所，代替飲酒後之客戶駕駛該客戶之車輛，該客戶乘坐在自己之車輛內，而業者之車輛則跟隨在後，將客戶及客戶之汽車同時送至指定之處所，是替代飲酒後自行開車的方案之一；其與計程車最大的差別在於，計程車業者只是單純負責將人運送至指定處所，並不包括該客戶原本自行駕駛之車輛（楊竣升，2009）。在

我國許多計程車車行已實施代理駕駛服務多年，但民眾使用此項服務並非如預期般盛行，甚至民眾對於代理駕駛服務制度亦不是十分了解，本研究希望能了解民眾對目前代理駕駛服務之認識及接受程度，並探討目前代理駕駛服務制度所可能產生之問題，藉由民眾觀點找出現行代理駕駛服務制度可修改之處及未來發展之方向，了解民眾對代理駕駛服務之認知，以及研擬代理駕駛管理制度與規範。

二、文獻回顧與探討

酒精對人體的影響重點主要在於腦部(阮祺文, 2000), 尤其是影響個人的思想行為及判斷事物的能力, 酒精的麻醉作用會麻痺腦細胞, 產生所謂的酒醉(Intoxication)狀態, 因此, 酒醉程度完全視腦中酒精的含量而定, 但因無法抽檢腦中細胞, 因此採抽取血液方式來測量, 這也是目前世界各國以血液中酒精含量(BAC)作為判定體內酒精濃度的標準。酒精對人體的種種作用與人體內血液酒精濃度有很密切的關係, 酒精在胃腸中很快會被吸收分佈到全身各處, 人體血中酒精濃度約在喝酒後 1~2 小時內達到高峰, 在 12~24 小時大部分的酒精會經由體內的酒精去氫代謝為醋酸再氧化為二氧化碳排泄出去。

駕駛人對於駕駛行為的決策(陳高村, 2001), 依駕駛人交通行為決策的反應程序, 取決用路行為中所接受到的交通訊息, 進行合理之判斷與反應(如下圖 1)。當駕駛人因酒後駕車, 職司訊息接受、判斷、司令與動作的大腦中樞神經與動作部門, 若因酒精麻醉而控制、調節功能受到抑制或催化, 最直接的結果就是反應遲緩、判斷錯誤或甚至無法作用。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, 可區分為大類:(1)無視交通管制措施。(2)無法正常操控車輛。(3)興奮、誇張舉動。



資料來源：陳高村(2001)

圖 1 駕駛人交通行為決策的反應程序

國人之酒精代謝速率較西方人慢(蔡中志, 2000), 若飲酒過量, 身體酒精在 3 小時內仍難下降, 酒精是一種中樞神經抑制劑, 主要的藥理作用在抑

制中樞神經的高階功能，而使人失去自我控制能力。其中，大腦皮質對酒精最為敏感，酒精對網狀活動系統亦有抑制作用。大腦皮質受抑制後就失去統一控制的能力，於是各種動作均無法達成，分辨力、判斷力、注意力等呈現遲鈍，甚至完全喪失。又飲酒後的視覺能力會變差，一般人於平常狀態下週邊視界可達 180 度，飲酒後的視覺角度將會縮減，喝愈多愈無法看清旁邊的景物，亦可能抓不準目標，看不清車道線，對光的適應變差，無法正確操控車輛。此外，運動反射神經也變得遲鈍，駕駛人提腳要踩煞車，但實際上已慢了 1、2 秒。若當時速 60 公里，一秒鐘車子已經移動了 16.67 公尺，若是時速 100 公里，一秒行駛距離則為 27.78 公尺，後果相當危險；若在高速行駛的情況下，肇事機率自然高出許多。由表 3 資料顯示，血液酒精濃度在百分之 0.03 至 0.05 間，多數駕駛人心境變換不定，速度及距離判斷力差；濃度為百分之 0.05 至 0.08 時，駕駛能力受損；濃度為百分之 0.08 至 0.15 時，判斷力已嚴重受到影響；濃度超過百分之 0.15 時，駕駛已進入恍惚狀態。在無意識的狀態下開車，車輛就會成為殺人的武器。

表 3 人體酒精濃度與肇事率（行為表現）之關係

呼氣中酒精濃度 (血液中酒精濃度)	行為表現或狀態	肇事率
0.25mg/l (0.05% ; 50mg/dl)	複雜技巧障礙、駕駛能力變壞	2 倍
0.40mg/l (0.08% ; 80mg/dl)	多話、感覺障礙	6 倍
0.50mg/l (0.10% ; 100mg/dl)	說話含糊、腳步不穩	7 倍
0.55mg/l (0.11% ; 110mg/dl)	平衡感與判斷力障礙度升高	10 倍
0.75mg/l (0.15% ; 150mg/dl)	明顯酒醉、步履蹣跚	25 倍
0.85mg/l (0.17% ; 170mg/dl)	噁心、步履蹣跚	50 倍
1.50mg/l (0.30% ; 300mg/dl)	呆滯木僵、可能昏迷	迷醉
2.00mg/l (0.40% ; 400mg/dl)	呼吸中樞麻痺、漸近死亡	無法開車
2.50mg/l (0.50% ; 500mg/dl)	死亡	

資料來源：蔡中志(2000)

根據胡谷展(2002)以臺北市交通警察人員、酒後駕車違規駕駛人為調查對象，探討酒後駕車違規原因與行為特徵等，研究結果發現酒後駕車者違規原因前三項排名依序為「自信沒有喝酒過量，還可以駕車」、「翌日需要用車，不得不駕車回家」、「大眾運輸不方便，為節省計程車車資」，另外在王邦安(2008)酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究 -以高雄地區為例研究中，以高雄市地區依刑法 185 條之 3 移送法辦之酒後駕駛行為人為對象，進行問卷調查，研究發現，酒後駕駛違規者決定酒駕之原因依序為自我認知之心理因素方面的「雖有喝酒但若自認神智清楚則仍可駕車上路」、交通因素方面的「若翌日需要用車，則縱有飲酒亦不得不將車開回家」、「無適合的大眾交通工具或其他車輛可搭乘為了省時及方便，縱有飲酒仍可駕車離開」，而此可知，駕駛人有酒後駕車違規行為，無非過於自信、抱持僥倖之心態抑或隔日一早即

需用車而貪圖便利等因素，而輕忽酒後駕車的風險，以理性選擇的觀點，倘若能令駕駛人達到目的且相對需付出之酬勞小於其所冒風險可能造成之損失，可望減少駕駛人選擇酒後駕駛之行為。

國內酒醉駕駛問題已達相當嚴重程度，促使駕駛人酒後駕駛行為之主要因素有：「對酒罪事故嚴重性缺乏認知」、「不瞭解酒精對駕駛能力之影響」、「不瞭解酒醉駕駛之處罰規定」、「警察取締率低」等（林國禎，1995）。影響駕駛者表現的行為與決策和事故嚴重度的風險因子，在事故發生前為駕駛本身生理、觀念、認知和情緒；而宣導酒後不駕車之產品中，以法規知識為最多，宣導法規知識對抑制酒後駕車行為意向確實有顯著效果（蘇宥宜，2005）。酒後駕車行為意向之模式，分為訊息察覺度、法規知識、對政府執行政策之信心、酒駕風險感認、酒駕感認行為控制與酒駕行為意向等六個潛在構面，採用線性結構關係模式分析，發現性別、年齡、婚姻狀況及民眾飲酒量與飲酒頻率對酒駕行為意向都有顯著影響，模式驗證得知酒駕感認行為控制為影響酒駕行為意向之最重要因素，其中影響最大的是酒駕風險感認，法規知識次之。顯示民眾在自我行為控制能力上，受到酒駕風險感認之影響最大，當民眾酒駕風險感認愈高時，其行為控制能力也將愈高；訊息察覺度、法規知識、對政策執行之信心與酒駕風險感認等變數也對酒駕行為意向產生顯著影響（游俊哲，2002）。此外，張新立等人(2001)建議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。由事故情境分析，發現酒醉駕駛者喪失判斷，分心和疲勞精神不集中，對於道路環境失去掌控能力，酒精濃度高於0.55mg/L以上的駕駛者，因為酒精作用使其認知降低。飲酒對於駕駛行為的影響並非飲酒行為的問題，而是酒精對人體的作用效果。因此，常被歸類於藥物使用，或者駕駛失能的問題。蘇宥宜(2005)指出因為酒精對於一般人體的影響是具有迷幻的效果，如同吸食非法藥物。當它的量超過駕駛本身可控制與負荷的程度時，就會導致駕駛失去駕駛能力，表現不良判斷行為。林大煜(1992)研究顯示，酒後影響駕駛行為約可分為駕駛人本身顯示酒醉、車身搖擺不定、超低速行駛、猛然加速或減速、不正常剎車、大幅轉彎、突然或違規轉彎、偏滑或突然歪向、險些撞擊來車或他物、未開車燈駕駛、跟車太近、對交通號誌反應遲鈍、燈號與駕駛行為不一致，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，血液中酒精濃度對人體駕駛能力之影響關係如表4所示。

另外，在心理學中，「認知」(cognition)可分為狹義和廣義兩種。狹義的認知是指認識或知道某訊息存在。而廣義的認知是稱所有形式的認識作用，這些認識作用包括有感覺、知覺、注意、記憶、推論、想像、預期、計畫、決定、問題解決，及思想的溝通等等（鍾聖校，1990）。廣義的認知亦包含感知(perception)，即透過察覺(awareness)，發現、辨識、思考與評估訊息，進而形成信念(belief)的組合體系。故本研究定義認知(cognition)係指人們對外界對象的心理印象，包括有關的事實、知識和信念。獲得認知的方式，是透過人與環境、教育、行為及經驗等互動的關係模式中，學習並轉化成一個明確且清楚的認識，經由認知的歷程，得到屬於個人的看法與觀念。亦即是知覺、記憶和思想的綜合，指的是個體經由意識活動對事物認識與理解的心理歷程；簡而言之，係指個人對事物之瞭解情形、知識程度和看法，而其中最

重要的就是評價性的認知，包含有關該主體的知覺、想像、辨認、推理、判斷等複雜的心理活動；認知的形成是直接的，但每個人接受的程度不同（侯錦雄，2001）。駕駛人是車輛運作之主宰者，依據道路、環境和車輛狀況，進行決策以控制車輛之行進。駕駛人之生理、心理、教育訓練之狀況勢將影響駕駛人所作之決策，也因此影響了駕駛人之行車表現，如果行車時間在生理現象最低潮時段進行，勢將升高發生交通事故的機會（周文生，1999）；當駕駛人因酒後駕車，職司訊息接收、判斷、司令與動作的大腦中樞神經與動作部門，因酒精麻醉而控制、調節功能受到抑制或催化，最直接的結果是反應遲緩、判斷錯誤或甚至無法作用（黃舜榕，2003）。

表 4 血液中酒精濃度對人體駕駛能力之影響關係

血液中酒精濃度	狀態	對駕駛能力之影響
0.03%(30mg/dl)以下	清醒	無明顯影響，幾乎與未飲酒無異
0.03-0.05%(30-50mg/dl)	陶醉感	1.多數駕駛人心境逐漸變化不定 2.視覺與反應靈敏性減弱 3.對速度及距離的判斷力差
0.05-0.08%(50-80mg/dl)	興奮	1.反應遲鈍 2.駕駛能力受損 3.遲而不決或決而不行
0.08-0.15%(80-150mg/dl)	錯亂	1.判斷力嚴重受到影響 2.體能與精神協調受損 3.駕駛人之體能困難增加
超過 0.15%(150mg/dl)	麻醉	1.視線搖晃 2.駕駛人已進入恍惚狀態 3.判斷及理解遭到扭曲 4.駕駛不穩定
超過 0.5%(500mg/dl)	昏睡	無法開車

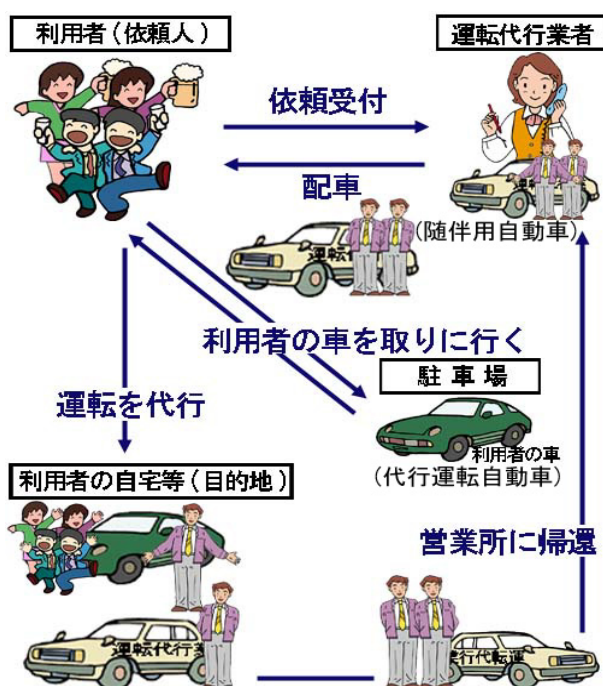
資料來源：林大煜(1992)

三、國內外代理駕駛實施概況

汽車代駕服務時，通常係由業者提供一輛伴隨汽車及兩名駕駛，抵達利用者所約定之處所後，由其中一人代替消費者駕駛其汽車，此車輛稱為「代行駕駛車輛」，另一人則駕駛業者所有之「伴隨駕駛車輛」。

日本鑑於酒駕死亡件數居高不下，為能夠有效根絕飲酒駕駛之惡習，除加強宣導民眾勿酒駕及嚴正執法，並朝加重罰則方向修正道路交通法外，另於平成 13 年(2011)訂定施行「汽車代駕業適正化之法律」，以多管齊下之手段遏止民眾酒駕行為。由於有這樣的替代方案，讓人民在飲酒之後有更安全的選擇，其後 10 年間因飲酒駕駛所造成之死亡事故驟減（註：由平成 14 年的 1000 件驟減至平成 24 年的 256 件）（黃慧娟，2013）。日本政府從法令之設計，監督機關之權責賦予，最重要的是有計畫地整建出讓業者、社會大眾都能夠接受的服務環境，推廣汽車代駕業之服務，使其具有延續性之成效。日本汽車代駕業法認為汽車代駕業需符合下列三個要件：(1)主要是提供夜間

飲酒後之民眾替代其駕車之服務；(2)提供醉客乘車的相關服務；(3)通常會提供營業用的汽車隨行。



資料來源：日本神奈川縣警察廳網站

圖 2 日本汽車代駕業之操作模式

日本代駕業法對代駕業認定制度、代駕業者應遵守之事項及對代駕業者之監督機制包括：(1)代駕業認定制度；(2)代駕業者應遵守之事項；(3)代駕業者之監督。代駕業認定制度主要規定經營者之消極要件、認定手續及認定證、認定證之補發、認定證之揭示義務、認定之撤銷及廢止、變更之報備、認定證之返還、禁止租借證照予他人等事項。

代駕業者應遵守之事項包括：(1)要求汽車代駕業者應於開始營業之前訂定收費之標準，並揭示於營業處之明顯處，另收費標準調整時亦然；(2)業者因代駕行為致使消費者或第三人生命、身體或財產受到損害時，應依國土交通省所訂之標準負損害賠償責任；(3)汽車代駕業者與利用者間就服務之主要內容預先以契約約定之，該契約係由業者一方訂定，於營業開始前應向國土交通大臣報備，並揭示於主營業處所明顯之位置；(4)具有「汽車代駕業適正化之法律」第3條第1款至第4款消極資格者，不得從事代駕之工作，而汽車代駕業者亦不得雇用此等人從事相關業務工作；(5)汽車代駕業者在提供代駕服務時，必須依國家公安委員會規則之規定，於「代行駕駛車輛」及「伴隨駕駛車輛」上標示由國家公安委員會所定式樣之標識。

代駕業者之監督事項包括：(1)汽車代駕業者應於每個營業所備置相關簿冊，記載國家公安委員會規則所定之必要事項；(2)公安委員會及國土交通大臣為利職務之遂行，於職權之必要限度內，得命業者提供業務相關報告或資料，警察官（或職員）得進入業者之營業所檢查簿冊、資料及其他物件，或對相關人提出質問。又汽車代駕業者、安全駕駛管理人或代駕人員違反與代

駕業務相關之特定道路交通法令之情形，公安委員會認為該等違反行為將有害於汽車代駕業之正當營運時，得對於該業務相關之必要措置給予指示；(3)公安委員會發現就業者、安全駕駛管理員或代駕之人員違反一定法律，而認該等行為嚴重危害汽車代駕業務之正當營運時，或基於國土交通大臣之請求，應對汽車代駕業者之全部或一部營業處六個月以下之停業處分；(4)汽車代駕業者具有以下情形時，公安委員會預先與國土交通大臣協議並取得其同意後，得勒令其歇業；(5)公安委員會對於汽車代駕業者所為之指示、停業及廢止之命令，如該業者之主要營業所所在地變更時，應儘速將處分移送通知書送達於業者現在主要營業所所在地管轄之公安委員會。

中國大陸地區非常重視酒後駕駛的交通安全問題，為配合整頓酒後駕駛違法行為，許多地區極力推動代駕服務，宗旨是為減少酒後駕駛，從源頭上做到防止酒後駕駛生交通事故；大陸地區代駕服務種類有旅遊長途代駕、商務代駕及酒後代駕服務，旅遊長途代駕是為避免駕駛者的疲勞，雇用司機一同出遊，或司機將乘客載至目的地後，自行搭乘其他交通工具離開，商務代駕為中小企業為接待客戶或臨時性活動，雇用代駕公司的司機來做專職司機，而本次研究著重於酒後代駕服務。

大陸地區代駕服務收費標準如表 5 所示，主要以路程距離及服務時間來決定收取之費用，一般須提前 40~60 分鐘預約，而為避免不必要的糾紛，一些代駕服務公司要求司機發現乘客有喝醉意識不清醒的情形，原則上不接受為其服務，除非有清醒的乘客陪同代駕服務公司才願意服務，在接受服務前，需先簽訂代駕協議書，雙方達成共識才進行代駕服務；在司機招聘方面，一般年齡介於 30-50 歲之間，有 8 年以上駕駛經驗，並通過家訪了解其人品、生活習性及家庭經濟狀況，經代理駕駛公司路考及嚴格培訓後方可擔任，並建立不定期抽查制度，也請乘客協助監督，要求司機樹立安全第一的思想觀念，不可違反交通規則，一經發現有任何違規行為經查證屬實，將解除聘用。

表 5 代駕公司代駕服務收費標準

路程	10 公里內	10-20 公里	20-30 公里	30-40 公里	40-50 公里	50 公里外
22:00 前	60	80	100	120	150	180
22:00-23:00	80	100	120	150	180	200
23:00-0:00	100	120	150	180	200	220
0:00 後	120	150	180	200	220	250

資料來源：北京博瑞昌源科技有限公司(2013)

酒後代駕服務過程中，一旦發生交通事故，將產生賠償事宜，乘客在接受代駕服務前需與代駕公司簽訂協議，其中約定發生交通事故後由哪方承擔責任，交通事故若為代駕司機所造成，事故車輛有保險，由保險公司先行賠償，保險公司可向代駕服務公司追償；事故車輛若無投保，因代駕司機屬於職業行為，賠償責任由代駕服務公司承擔；若事故發生係因乘客車輛本身問題，由乘客自行負擔，代駕服務公司不負擔任何賠償責任，而對於事故中無辜受害的第三人，不為協議中的任何一方，應先由肇事車輛的車主對第三人賠償，若為代駕司機責任再根據協議向代駕服務公司追償。

現今科學技術發達，大陸地區有專門開發汽車代駕管理軟體的公司，融合了日本、韓國等地的管理經驗，代駕系統管理軟體涵蓋了來電管理、訂單管理、司機管理、銷售管理、調度管理、客服中心管理、智能手機客戶端、組織機構、績效管理等功能，大型代駕服務公司透過管理系統，利用 GPS 及 LBS 能即時掌握司機出勤狀況和執行代駕任務時司機的位置，提高調度司機和分派代駕任務的執行效率，並有效處理訂單，民眾也可透過下載代駕服務 App，利用服務軟體直接預約，並可查看在自己範圍內的司機，同時可以看到司機的姓名、照片、駕駛年齡、客戶評價等，讓乘客可自行選擇並直接預約該司機，乘客提交訂單後，司機就會收到乘客姓名、電話、出發地點及時間等，待司機確認出發後，乘客可直接於手機地圖中看見司機移動方向，司機接到客戶後，從開始服務到代駕結束整個過程都被記錄下來，作為監督代理駕駛人行車路線並確保乘客的人身安全，讓乘客使用代駕服務更為便利，也讓乘客安心。

我國為防制酒後駕車，許多縣市亦極力推動各種防治對策，如加強路邊攔檢勤務、宣導替代方案等，以臺北市政府為例，加強宣導各計程車隊所推的酒後代駕服務，期能透過提高服務資訊透明度，以提高民眾接受度及使用率，預約服務方式包括：(1)電話預約：民眾可撥打車隊叫車專線，並告知等候地點及目的地（服務起訖點），即可由派遣中心估算里程並告知費用，並派遣車隊內司機前往代駕，將人車平安送返家中；(2)現場排班：各車隊依實務需求於若干地點排班，並與酒店、餐飲業者之櫃檯或泊車櫃檯合作，倘有民眾有需求即可立即提供代駕服務；(3) 7-11 ibon 系統：民眾可於 7-11 ibon 系統進行酒後代駕預約，並可於超商明亮舒適環境等候代駕司機，免收服務費用。

四、代理駕駛服務認知之問卷分析

本研究共計發放 285 份，回收 285 份，線上問卷共計 230 份，問卷回收後檢查資料是否齊全，對於漏填題數達 3 題以上，單選題勾選多選項，將其歸納為無效問卷予以刪除，經統計無效問卷計有 63 份，有效問卷總計 452 份，如表 6 所示。問卷調查結果統計分析說明如下：

表 6 問卷發放與回收數量一覽表

地點	發放數	回收數	無效問卷	有效問卷
臺北區監理所	285	285	63	222
線上問卷	230	230	0	230
合計	515	515	63	452

(一)個人基本屬性：

1. 性別：有效問卷 452 份中「男性」受訪者 334 人（占 73.9%）、「女性」受訪者 115 人（占 25.4%）。
2. 年齡：「18~20 歲」29 人（占 6.4%）、「21~30 歲」213 人（占 47.1%）、「31~40

- 歲」96人(占21.2%)、「41~50歲」59人(占13.1%)、「51~60歲」44人(占9.7%)。
3. 職業：「工業」102人(22.6%)、「商業」43人(9.5%)、「服務業」93人(20.6%)、「軍公教」46人(10.2%)、「學生」104人(23.0%)、「其他」57人。
 4. 教育程度：「國小以下」15人(3.3%)、「國中」53人(11.7%)、「高中(職)」103人(22.8%)、「大學(專)」200人(44.2%)、「碩、博士」79人(17.5%)。
 5. 每月收入：「2萬元以下」154人(34.1%)、「2萬~未滿4萬元」175人(38.7%)、「4萬~未滿6萬元」77人(17.0%)、「6萬~未滿8萬元」28人(6.2%)、「8萬元以上」10人(2.2%)。
 6. 是否曾酒後駕駛：「經常」10人(2.2%)、「偶而」266人(58.8%)、「沒有」176人(38.9%)。
 7. 是否曾在外飲酒逕行返家而將汽(機)車留置他處：「經常」80人(17.7%)、「偶而」157人(34.7%)、「沒有」215人(47.6%)。

(二)代理駕駛服務認知：(如表7所示)

1. 在「對於代理駕駛的收費方式清不清楚」方面，約有75%的受訪者認為是不清楚的。
2. 在「對於代理駕駛的叫車等車時間長短，多久能接受」方面，以「10~15分鐘」人數最多約占43%。
3. 在「對於使用代理駕駛的行駛里程，多遠能接受」方面，以「10~15公里」人數最多約占32%。
4. 在「針對前述1~3項問項認為重要程度的排序」方面，第一重要以「收費方式」人數最多約占71%，第二重要以「等車時間」人數最多約占58%，第三重要以「行駛里程」人數最多約占67%。
5. 在「對於代理駕駛的司機開車技術，何種影響最為擔心」方面，以擔心「人員傷害」人數最多約占56%。
6. 在「對於代理駕駛的司機職業道德，哪項因素最為重要」方面，以認為「侵犯人身安全」人數最多約占61%。
7. 在「對於代理駕駛的司機資格限制，哪項最為重要」方面，以認為「犯罪前科紀錄」人數最多約占52%。
8. 在「對於代理駕駛的業者管理規範，哪項最為重要」方面，以認為「司機遴選」人數最多約占46%。
9. 在「針對前述5~8項問項認為重要程度的排序」方面，第一重要以「司機職業道德」人數最多約占56%，第二重要以「司機資格限制」人數最多約占35%，第三重要以「司機資格限制」人數最多約占32%，第四重要以「業者管理規範」人數最多約占41%。

表 7 代理駕駛服務認知次數分配表

問題內容	選項	回答人數	百分比(%)
對於代理駕駛的收費方式 清不清楚？	非常清楚	15	3.3
	清楚	32	7.1
	普通	61	13.5
	不清楚	247	54.6
	非常不清楚	97	21.5
對於代理駕駛的叫車等車 時間長短，多久您能接受？	10 分鐘以內	173	38.3
	10~15 分鐘	195	43.1
	15~20 分鐘	58	12.8
	20~25 分鐘	14	3.1
	25 分鐘以上	12	2.7
對於使用代理駕駛的行駛 里程，多遠您能接受？	10 公里以內	106	23.5
	10~15 公里	147	32.5
	15~20 公里	103	22.8
	20~25 公里	30	6.6
	25 公里以上	66	14.6
對於代理駕駛的司機開車 技術，何種影響最為擔心？	車輛外觀損傷	72	15.9
	車輛設備故障	52	11.5
	人員傷害	254	56.2
	不擔心	61	13.5
	其他	13	2.9
代理駕駛的司機職業道 德，哪一項因素最為重要？	個人衛生習慣	61	13.5
	偷竊車內財物	102	22.6
	侵犯人身安全	278	61.5
	其他	11	2.4
代理駕駛的司機資格限 制，哪一項目最為重要？	開車年資	40	8.8
	肇事紀錄	116	25.7
	交通違規紀錄	55	12.2
	犯罪前科紀錄	237	52.4
	其他	4	0.8
代理駕駛的業者管理規 範，哪一項目最為重要？	司機遴選	212	46.9
	定時查核	139	30.8
	申訴處理	67	14.8
	獎懲制度	30	6.6
	其他	4	0.8

(三)代理駕駛管理措施：

1. 在「認為代理駕駛的收費標準應如何訂定」方面，以認為「由政府規定統一定價」人數最多約占 42%。
2. 在「目前臺北市政府交通局所公布的酒後代理駕駛參考服務費」方面，約有 41% 的受訪者認為是普通的。
3. 在「相關機關若對業者進行定期查核，能有效監督業者」方面，約有 41% 的受訪者認為是普通的。

- 4.在「認為應規定業者提高保險額度，並將保費納入收費標準由乘客負擔」方面，約有 38%的受訪者是不贊成的。
- 5.在「認為代理駕駛制度對於防制酒駕是否有幫助」方面，約有 55%的受訪者認為是有幫助的。
- 6.在「認為目前我國推廣代理駕駛的規範與配套措施是否完善」方面，約有 58%的受訪者認為是不完善的。
- 7.在「認為未來我國是否需要立法規範代理駕駛管理制度」方面，認為不需要的比例僅佔 7%，顯示大多數的受訪者較贊成立法規範代理駕駛管理制度。

五、代理駕駛管理規範之研擬

本研究參考國外代理駕駛管理制度及問卷調查民眾對於代理駕駛的意見，研擬「代理駕駛業管理辦法」，期望透過法律規範來保障消費者使用代理駕駛的權益，以及未來相關主管機關能確實管理監督。

(一)業者管理面：

目前代理駕駛服務多是由計程車車隊所提供，並由車隊之計程車司機擔任代駕司機，由代駕司機協助代替酒醉民眾駕車，故對於計程車車隊之管理妥當與否影響代理駕駛頗鉅。

- 1.欲提供代理駕駛服務之業者，應取得政府認可後，才可提供代理駕駛服務，其認可要件建議如下：
 - (1)經營業者不得為有犯罪前科之人，或曾為暴力集團之團員。
 - (2)須依規定遴選代理駕駛司機，不得隨意任用。
 - (3)於開始營業前訂定合理收費標準，並將收費標準揭示於營業處所明顯之處。
- 2.因故造成消費者或第三人之生命、身體或財產受到損害時，應依規定負損害賠償責任；未依規定負賠償責任者，撤銷業者經營代理駕駛服務之資格。
- 3.代理駕駛業者須訂定定型化契約，業者與消費者間就服務之主要內容先以契約約定之，確保消費者權益不受到侵害。
- 4.於提供服務前，應先向消費者確認收費方式、契約概要等事項，並請消費者簽訂同意書。
- 5.業者可自行建立網路平台，將代理駕駛司機之姓名、駕駛情形、相片，駕駛年資、已載客數量等相關資料公布於網路平台，讓消費者可自行挑選司機，亦可對司機進行評價，也讓消費者可針對司機的服務表現以最直接地方式呈現出來，供其他消費者參考。

(二)司機遴選面：

為了讓消費者能安心地搭乘，代理駕駛司機占了絕大部分的原因，因此，

對於代理駕駛司機之遴選應審慎，代理駕駛業者對所屬駕駛人也應負管理責任，經過遴選後並對代理駕駛司機進行適合的教育訓練。

1. 擔任代理駕駛司機應具備足夠的開車年資，參考大陸地區其代理駕駛司機須具備 8 年以上開車經驗。
2. 擔任代理駕駛司機不得為有犯罪前科之人，或曾為暴力集團之團員，且不曾發生交通事故；另外不可有過多的交通違規紀錄。
3. 經過初步篩選後，對應徵司機進行家庭訪問調查，了解其人品、習性、及家庭經濟狀況等。
4. 經遴選出具備可擔任代理駕駛司機資格之應徵者，須通過相關單位所規畫之訓練課程（如：心理、行為、態度、開車技能等），加強行車安全教育訓練並強化安全管理作為，並希望其能具有優良的職業道德，通過後發予代理駕駛司機證照，才可擔任代理駕駛司機。
5. 建立不定期抽查制度，可派人偽裝為消費者，抑或請消費者協助監督，一旦發現代理駕駛司機有任何違規之情形，且經查證屬實，立即解除聘用。

(三)政府管理面：

為降低酒後駕駛發生率，政府不斷宣導各種替代方案，由於代理駕駛服務是由司機將飲酒者之車輛及飲酒者載至家中，因此對於此項服務之安全性疑慮相對較高，若是能由政府相關機關立法管理，可讓有代理駕駛服務需求之消費者，能更放心地使用代理駕駛。

1. 訂定代理駕駛損害賠償標準，業者因代理駕駛行為不當造成消費者或第三人之生命、身體或財產受到損害，必須負損害賠償責任。
2. 監督代理駕駛業者對代理駕駛司機之駕駛狀況、安全維護管理、消費者申訴處理情形等等之管理，並對業者進行不定期抽查，以了解業者是否有確實管理。
3. 對於提供代理駕駛服務之業者，可對其進行評鑑工作、定期考核，以提升代理駕駛服務品質，亦保障消費者權益。
4. 訂定獎懲制度，對於評鑑表現良好之業者，給予優良業者認證，而表現有缺失的業者，斟酌情況，予以記點、罰緩等處罰。

四、結論與建議

(一)依據問卷調查結果可知，受訪者在對於使用代理駕駛所在意的因素中，以「收費方式」、「司機職業道德」兩方面所占比例最高。因此，在收費方式方面，多數受訪者認為應由政府統一規定代理駕駛費用；在司機職業道德方面，多數受訪者擔心本身的安全，基於代理駕駛服務非如同一般搭乘大眾交通工具，消費者及司機乃處於一封閉而緊密之空間，又消費者是飲用酒精性飲料而辨識能力顯著下降者，對此應加強消費者之安全保障。

(二)多數受訪者對於代理駕駛尚不甚了解，但在透過問卷解釋何謂代理駕駛後，多數受訪者認為代理駕駛對防制酒駕是有幫助的，可見受訪者對於代理駕駛所提供之服務是正向評價的。然而，我國目前對於代理駕駛並無一套正式的規範管理，故本研究參考日本實施代理駕駛成功案例，制定代理駕駛服務業法，包括以法律明訂收費標準，避免產生同業惡性競爭情形，使收費透明化等；當業者進行代理駕駛服務發生通事故時，生命、身體、財產遭受到損害時，賠償責任也由政府明定標準；以及對於代理駕駛服務司機的管理，司機之遴選、平常表現、是否有違規情形等等，加以明文規範，讓使用代理駕駛之民眾更有保障。

(三)本研究建議相關單位推動立法，有效監督管理代理駕駛業者外，代理駕駛業者可進一步針對不同需求之消費者提供不同之服務，如女性消費者應加強對於女性消費者之安全保障，盡可能派遣女性駕駛或加強車內監控系統，讓業者所提供之服務更能貼近消費者之期待。另外，在宣導方面，可透過電視、網路、廣播、報章雜誌、媒體等，以及要求餐飲業者提供代理駕駛服務資訊，宣導代理駕駛服務，避免飲酒者酒後駕車，有助於防範因酒後駕駛發生交通事故。

表8「代理駕駛業管理辦法」草案說明

條 文	說 明
第一條 為規範代理駕駛業者，並保障消費者權益，擬定本辦法。	明定本辦法的立法目的。
第二條 汽車代理駕駛業，乃以提供飲用酒精性飲料後的民眾代替其駕車之服務。	明定本法所稱汽車代理駕駛業之定義。
第三條 經營代理駕駛業之要件如下所述： 一 已滿二十歲之成年者。 二 未成年者，但因繼承不在此限。 三 不得為曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定。 四 須依規定遴選代理駕駛司機。	參照日本「汽車代駕業適正化之法律」及我國道路交通管理處罰條例第37條明定經營代理駕駛業者之要求。
第四條 經提出申請，由主管機關許可後發予認定證，可經營代理駕駛業。	明定業者取得認定證之合法性。
第五條 認定證不得以不正當之方法取得、亦不得出售、租賃或轉借而令他人取得，違者撤銷其經營資格。	明定業者違法取得認定證之處置。
第六條 因故造成消費者或第三人之生命、身體或財產受到損害時，應依規定負損害賠償責任；未依規定負賠	明定若發生交通事故，業者對消費者及

償責任者，主管機關得撤銷業者經營代理駕駛業之資格。	第三人有害賠償責任。
第七條 為確保收費之透明性，業者須將政府規定的收費標準置放於營業處所明顯處。	明定業者收費之標準，保障消費者權益。
第八條 訂定定型化契約，並置放於營業處所明顯之處。	明定業者與消費者間就服務之主要內容預先以契約約定之。
第九條 提供服務時，應先向消費者確認收費方式、契約概要等事項，並請消費者簽訂同意書。	明定業者於提供服務時，應事先與消費者確認服務之內容。
第十條 代理駕駛司機聘請之要件如下所述： 一 不得為曾犯故意殺人、搶劫、搶奪、強盜、恐嚇取財、擄人勒贖或刑法第一百八十四條、第一百八十五條、第二百二十一條至第二百二十九條、兒童及少年性交易防制條例第二十四條至第二十七條、槍砲彈藥刀械管制條例、懲治走私條例或毒品危害防制條例之罪，經判決罪刑確定。 二 須具備足夠的開車年資，且不曾發生交通事故。 三 經資格篩選後，對應徵司機進行家庭訪問調查，了解其人品、習性、及家庭經濟狀況等。 四 須通過相關單位所規畫之訓練課程，加強行車安全教育訓練並強化安全管理作為，通過後發予代理駕駛司機證照，始可擔任。	參照其他國家代理駕駛制度及我國道路交通管理處罰條例第 37 條明定對代理駕駛司機之資格要求。
第十一條 代理駕駛業者營業處所須備置相關簿冊，記載下述事項： 一 代理駕駛司機之名冊。 二 司機駕駛狀況、交通違規情形。 三 消費者陳情、申訴內容、處理情形等。	明定主管機關對代理駕駛業之管理。
第十二條 主管機關應監督代理駕駛業者對代理駕駛司機之駕駛狀況、安全維護管理、消費者申訴處理情形等之管理，並進行不定期抽查。	明定主管機關對代理駕駛業之監督義務。

參考文獻

王玉玲(2011)，酒後駕車違規者之行為認知研究，中央警察大學通管理所碩士論文。

交通部統計要覽，擷取日期：2014 年 6 月 1 日，網站：

<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=59&parentpath=0,6>。

- 阮祺文(2000)，「酒醉駕車—飲不盡的悲歌」，*台灣醫界*，第 43 卷第 4 期，頁 69-70。
- 胡谷展(2002)，*臺北市酒後駕車執法策略與績效之研究*，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 陳高村(2001)，論酒後駕車對交通安全影響與其衍生的法律責任，*警學叢刊*，第 31 卷第 5 期，頁 117-134。
- 游俊哲(2002)，以社會行銷觀點探討台北市民眾酒後駕車之行為意向，國立交通大學運輸科技與管理學系碩士論文。
- 黃舜榕(2003)，酒後駕車違規行為處罰政策之研究，臺北大學公共行政研究所碩士論文。
- 黃慧娟(2013)，「日本汽車代駕業法制之探討」，*102 年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁 45-59。
- 楊竣升(2009)，日本飲酒駕駛對策之研究，中央警察大學警察政策研究所碩士論文。
- 葉寶文、傅祖壇(2007)，「酒後駕車行為之取締的願付風險價值研究」，*運輸計劃季刊*，第 36 卷第 4 期，頁 509-534。
- 劉明興(2011)，以計畫行為理論探討代理駕駛服務介入酒後駕車防制之研究，國立澎湖科技大學服務業經營管理研究所碩士論文。
- 蔡中志(2000)，「酒後駕駛對交通安全之影響」，*警光雜誌*，第 522 期，頁 21-23。
- 蔡中志(2013)，「酒駕的防治，還要有不同的配套」，*中華民國運輸學會，運輸人通訊*，第 128 期。