

## 代客駕車服務制度之研究<sup>1</sup>

### A Study on Designated Driving Service Regulations in Taiwan

許志誠<sup>2</sup> Chih-Cheng Hsu

王銘亨<sup>3</sup> Ming-Heng Wang

蔡中志<sup>4</sup> Chung-Chih Tsai

張開國<sup>5</sup> Kai-Kuo Chang

喻世祥<sup>6</sup> Shyh-Shyang Yuh

#### 摘要

交通部為改善交通安全，降低事故傷亡人數，達成酒駕零容忍的目標，施行多種諸如提高對酒駕者的罰則、增加矯正方式、強化警察執法、宣導教育、思考代客駕車服務等手段。其中代客駕車為現今推動的新興手法，期盼「代客駕車」在良好的管理制度下，能改變國人飲酒後冒險自行開車的行為，保障業者及民眾的權益，進而促使民眾多加利用，減少酒駕的機會與事故的發生。因此，透過參考成功國家的案例，可以順利於我國實施，減少負面衝擊。惟就國外現行作法，「代客駕車」實施較具制度為日本，針對酒客或酒醉者提具較制度化之管理，其他的國家或許有由計程車或出租業所衍生的類似服務。國內目前對於代理駕駛並無一套正式的規範管理，本研究參考日本實施代駕成功案例，提出修訂我國公路法增加代客駕車服務業，制定「代客駕車服務業管理辦法」，規範業別、主管機關、資格、保險等配套。

**關鍵詞：**酒駕、代客駕車、管理辦法

<sup>1</sup> 本文為交通部運輸研究所合作研究計畫 MOTC-IOT-106-SEB008「代客駕車服務制度之研究」相關研究成果。

<sup>2</sup> 臺灣警察專科學校交通管理科助理教授。

<sup>3</sup> 臺灣警察專科學校交通管理科副教授。

<sup>4</sup> 中央警察大學交通學系教授(聯絡地址：桃園市龜山區大崗里樹人路 56 號，電話：(03)3282321 轉 4516，E-mail:una103@mail.cpu.edu.tw)。

<sup>5</sup> 交通部運輸研究所運輸安全組組長。

<sup>6</sup> 交通部運輸研究所運輸安全組研究員。

## Abstract

*To reduce the number of road casualties in Taiwan, the Ministry of Transportation and Communications has induced much effort to develop and promote such countermeasures as raising penalties for driving under the influence (DUI), alcohol intervention, high-visibility drunk driving enforcement, and advocacy against drunk driving. Designated Driving Services (DDS), an emerging business model, is expected to reduce drunk driving if it could be operated under regulation. DDS has been implementing in many countries. Japan is the first country to establish specific regulations for the Designated Driving Industry, while other countries mainly derived DDS from taxi or car rental services. However, there is no formal normative management in Taiwan yet. Referencing to Japan's successful management practices, this study proposed regulations for promoting Designated Driving Services in Taiwan.*

**Keywords:** Alcohol-impaired driving, Designated driving service, Regulations

## 一、前言

交通部為改善交通安全，降低事故傷亡人數，訂定 2017 年至 2019 年我國交通安全目標—將道路交通事故 30 日內死亡人數從目前每年 3,000 人降至 2,500 人(3 年減少 15% 或 500 人)，18-24 歲年輕機車族群死亡人數從每年 400 人降至 250 人(3 年減少 150 人)，以及酒駕零容忍。酒駕肇事會造成生命財產的損失，社會對於嚴格取締酒駕惡質行為都有共識，並同聲譴責。近年來政府機關分別就政策、法制、宣導及取締等面向，加強各項防處作為。然而，在目前社會輿論密切關注與警方高強度的酒駕執法狀況下，雖然酒後肇事狀況有所下降，但酒後駕駛之現象依然未有所改善(周文生、廖珮翎，2013；2014)。

分析我國小客車 A1 類交通事故中酒後駕車肇事情形，自 2004 至 2012 年間酒後駕駛均為事故成因首位、自 2013 至 2015 年為第二與第三位，且小客車 A1 事故屬酒後駕駛者平均每年占 22.4%，顯示近年縱使處罰酒醉駕車法令已較過去嚴苛，但民眾飲酒後駕駛小客車肇事之現象依然待改善。政府各部會及民意代表持續對於防制酒駕提出多項建議，其中「代客駕車」(以下簡稱代駕)之議題近日受到注目。

國際上已有許多國家實施代客駕車服務，其中日本 2002 年訂有「代客駕車行業法(汽車代理駕駛行業適正法)」對代客駕車業者加以管理，最為完整與落實。加拿大 Oshawa 市制定代理駕駛服務的法規。其他如美國、英國、韓國、新加坡、中國等均有代客駕車服務，然並無明確的法制規範。多數國家的代客駕車服務多為計程車、汽車租賃業或勞動派遣業等所衍生的服務。相較日本透過法律嚴謹規範，韓國不論是從事代駕服務業公司、代駕從業司機、代駕服務趟次等使用代駕服務情形更為普遍。美國多數州均有代客駕車服務，並未制定全美一體適用的規範，甚至由非營利組織、公民營合辦或由私人企業經營。

為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，目前我國已有許多縣市實施由計程車或代駕業者提供「代客駕車」服務，惟國內現行法令及相關的制度，如駕駛員的條件、認證和服務品質評鑑等，尚未有並無明確和統一的規範。為研擬健全且適合國內交通環境之代駕服務制度，本研究蒐集國內外對於代駕管理規範及防制酒駕措施之相關文獻，以瞭解國內外實施代駕的概況及成效，並參考日本有關代駕的施作方式及管理制度，藉以分析並評估國內代駕是否有納管之必要性，並進一步研擬適用國內的代駕服務管理制度，對現行法規提出修正方案，提供主管機關擬訂相關交通安全策略及法令修訂之參考依據。

## 二、各國防制酒駕之現況

### 2.1 美國防制酒駕之現況

#### (一) 酒後駕車現況

美國的酒駕取締標準以血液檢測結果為主，血液中酒精濃度(BAC)達或大於 0.08g/dL 為酒醉，但年輕駕駛(21 歲以下)，有些州會降低為 0.02g/dL，職業駕駛亦較低，如加州為 0.04g/dL。處罰規定各州不同，以加州為例(Stim, 2017)：(1)初犯者：4 天到 6 個月有期徒刑、390-1,000 元以下罰鍰，代保管車輛、吊扣駕照 30 天至 10 個月。(2)二犯者：10 天到 1 年有期徒刑、1,800 元以下罰鍰、吊銷駕照 2 年，車輛須加裝酒精鎖。(3)三犯(含)以上者：4 個月到 1 年有期徒刑、1,800 元以下罰鍰、吊銷駕照 3 年，車輛須加裝酒精鎖。

依美國國家公路交通安全署(NHTSA)針對 2015 年全美酒後駕車事故統計資料分析(NHTSA, 2016)，2015 年，共有 10,265 人死於與駕駛人酒精含血液濃度(BAC)達 0.08g/dL 的酒駕事故；若 BAC 以 0.01g/dL 為標準，則有 12,074 死亡，占全體交通事故死亡人數(35,092 人)的 34%，資料重點摘要如下：(1)依 2010 年資料估算，酒後駕車事故約造成 440 億美金的經濟損失。(2)14 歲及以下事故死亡者，有 16% 是發生在酒後駕車的事故。(3)依年齡族群比較，21-24 歲族群的駕駛人 BAC 達 0.08g/dL 或以上的酒後駕車事故占最高比率達 28%。(4)依車種分析，機車駕駛人 BAC 達 0.08g/dL 或以上的酒後駕車事故占最高(27%)，其次為小客車(21%)、小貨車(20%)、大貨車(2%)。(5)夜間發生酒後駕車死亡事故的駕駛人數是白天的 3.5 倍。(6)在所有因酒後駕駛死亡的 10,265 人中，67% 是發生在因駕駛人 BAC 達 0.15g/dL 或以上的事故。(7)酒後駕車肇事死亡的當事人的身份別，發現酒後駕車當事人本身死亡的比率最高(63%)、其次是酒駕車輛的乘客(15%)。(8)依酒後駕車肇事當事人的違規紀錄顯示，若駕駛人肇事時的 BAC 達 0.08g/dL，駕駛人近五年

內曾經因酒後駕駛被取締者(9%)，是過去沒有因酒後駕車被取締紀錄(2%)的 4.5 倍。

(二) 酒後駕車防制策略

美國 NHTSA 通常每兩年會出版公路安全改善策略守則(Goodwin *et al.*, 2015)，針對各項影響道路交通安全的違規提出改善措施及實施方式，並分析各措施的成效、預算及時效性，提供各州道路安全單位針對重要道安問題，選擇有效、基於科學的方法，其中酒駕防制部分列為首要工作。防制酒駕策略或方案為 Goodwin 等人(2015)整理相關研究之結果如表 1，該表所列研究屬二次文獻，故未列入參考文獻，有興趣者可參閱 Goodwin 等人(2015)文章。

表 1 美國防制酒後駕車相關策略方案、作法及成效

策略方案	作法	成效/影響
法律規範	吊扣 / 吊銷駕照	行政罰手段當場吊扣或吊銷酒駕者或拒絕酒測者的駕照 -Wagenaar <i>et al.</i> , (2000)依早期 12 份評估報告顯示，吊扣/吊銷駕照策略減少約 13%不同型態的交通事故。 -Wagenaar & Maldonado-Molina, (2007)長期的追蹤報告顯示(吊扣駕照策略可減少 5% 酒後駕車肇事死亡人數。
	車內禁放酒精容器(瓶)	立法禁止車內(含乘客座位)放置任何含有酒精的容器(如酒瓶) Stuster <i>et al.</i> , (2002)針對 1999 年開始實施此法案的 4 個州進行評估，發現前 6 個月內，有 3 個州酒後肇事死亡案比率下降，但統計上並不顯著。且與無實施的州比較，實施此法案的州酒駕肇事死亡案還比較高。調查顯示，不論該州有無此法案，多數民眾強烈支持此法案(NHTSA, 2008b)。
	加重高的 BAC 的罰責	加重累犯的處罰，發生事故或 BAC 達 0.15g/dL 者將被逮捕 -McCartt and Northru (2003, 2004)評估明尼蘇達州，發現該法案減少初犯為高 BAC 者，再犯的情形。 -提高 BAC 的懲處可能會增加拒測的狀況，除非同時提高拒測的罰責。
	拒絕酒測處罰	拒絕酒測的罰責各州不一，有些僅處罰款或吊扣駕照，有些則當場逮捕 -Zwicker, <i>et al.</i> , (2005)調查發現那些針對拒絕酒測有較重的處罰的州，其酒駕拒測的比率較低。 -Hedlund & Beirness (2007)調查 4 個具有強制檢測 BAC 的州發現成功減少拒測案，增加認罪人數及確認案件。
執法策略	公開酒測點	選擇高能見度，加強宣導、公開，並設立經常性酒測檢查點，並公開進行酒駕超標的逮捕 CDC 回顧 15 篇文獻發現設立檢測點可降低 9% 酒駕肇事死亡數(Guide to Community Preventive Services, 2012)。 -減少 17% 酒後駕車肇事案件、及 10-15% 的所有交通事故件數(Erke, 2009)。
	提高見警率	飽和式巡邏使用大量的警力在一特定區域和時段內巡邏 Fell <i>et al.</i> , (2008)依據密西根州的示範飽和式巡邏計畫(該州禁止設檢查點)，評估結果發現，配合大力宣導，飽和式巡邏策略，可有效減少酒駕肇事死亡人數。

表 1 美國防制酒後駕車相關策略方案、作法及成效(續)

策略/方案		作法	成效/影響
執法策略	酒精偵測器	裝設於手電筒或板夾上，執法人員可藉以偵測車輛內是否有酒氣	Century Council, (2008)評估調查顯示使用酒精偵測器可比未使用更容易偵測到超過50%的駕駛人其 BAC 達 0.1 以上。
酒駕治療與監控	酒駕者診斷與治療	針對酒駕者進行酒精問題(如酒癮)診斷並施予治療	-Wells-Parker <i>et al.</i> , (1995)平均治療方案可減少再犯及酒駕肇事案件 7-9%。 -Shaffer <i>et al.</i> , (2007)超過 60% 的酒駕累犯，除有酒精相關的問題之外，通常都有精神方面的議題，如創傷症候群、壓力障礙、焦慮症等。
	汽車酒精鎖	除非車輛駕駛人通過酒精濃度的檢測，否則汽車不予啟動裝置	Elder <i>et al.</i> , (2011)回顧 15 個調查報告，發現曾酒駕者裝設酒精鎖再犯率，較未裝鎖者再犯率低 75%。有限的證據顯示，車輛裝設酒精鎖後應會降低酒駕有關的事故。
	車輛和車牌制裁	-曾犯酒駕者的車使用特殊車牌 -吊扣/吊銷/銷毀車牌 -吊扣/銷毀或拍賣車輛	曾犯酒駕者的車使用特殊車牌，其家屬可使用該車，但警方得隨時攔檢。採用特殊車牌策略的成效不一，在 Oregon 有效降低酒駕再犯率，但在 Washington 州並無(NCHRP, 2003)。
	酒駕犯監視	針對酒駕犯進行監視	South Dakota 州實施 24/7 清醒方案降低 74% 的再犯率(Kilmer <i>et al.</i> , 2013; Loudenburg <i>et al.</i> , 2010)。
	降低再犯者的認定標準值	一般標準為 0.08g/dL(21 歲以下為 0.02g/dL)，2001 起有 5 個州降低對再犯者的酒駕認定標準	Hingson <i>et al.</i> , (1998)調查 Maine 州的策略發現再犯者涉及死亡事故的比率降低 25%。

## 2.2 加拿大防制酒駕之現況

### (一) 酒後駕車現況

依加拿大政府警察紀錄統計資料顯示(Perreault, 2016)，2015 年共有 72,039 案件與酒駕(含用藥)有關的交通事故，共造成 122 人死亡、596 人受傷，資料重點摘要如下：(1)2014 年-2015 年至少 16% 酒後駕車被起訴者，過去 10 年亦曾犯同樣的罪。(2)酒後駕車在都會區的比率較低。(3)大約有一半的酒後肇事是發生在週末夜間 23:00 至凌晨 4 點之間，尖峰時段為凌晨 2:00-3:00。(4)大部分酒後駕車者為男性：80% 的酒後駕車為男性，約 7.5% 的男性會酒後駕車，女性為 0.8%。(5)依警方紀錄資料顯示，大部分的酒後駕車者年齡介於 20-24 歲之間。(6)有參與團體運動的人較易有酒後駕車的狀況：2014 年，7.3% 的團體運動球員有酒後駕車的紀錄，而一般非球員僅為 3.9%；特別是打高爾夫球的人(10%)、滑雪(8.5%)、釣魚(7.9%)、和保齡球(7.1%)等。

## (二) 酒後駕車防制策略

有關加拿大取締或防制酒駕的法令規定及作為，以安大略省的規範為例，說明如下(Perreault, 2016)：

1. 酒駕者的處罰部分：BAC 達 0.08g/dL 者視為犯罪行為；0.05-0.08g/dL 者須受行政處罰；對於 21 歲以下或是新手駕駛(執學習駕照者)，則不得有酒精濃度，BAC 為 0。
2. 酒精零容忍規定：(1)21 歲以下駕駛人；(2)新手駕車(類似學習駕照)；(3)新手駕車被查獲確認為酒後駕車，其駕照將被吊銷，駕照須重考。
3. 酒精鎖的應用：駕駛人 10 年內因酒後駕車(包含拒絕酒測者及同時使用藥物者)而吊扣駕照超過 2 次，則駕駛人車輛必須強制安裝酒精鎖。
4. 醫療檢測策略：若駕駛人在 10 年內因酒後駕車(包含拒絕酒測者及同時使用藥物者)而吊扣駕照超過 3 次，則必須強制進行醫療評估，診斷是否有酒精依賴狀況，並決定是否須進行矯治。

## 2.3 日本防制酒駕之現況

### (一) 酒後駕車現況

1. 駕駛者：日本道路交通法第 117、119 條(1)酒醉駕車(指因酒精影響致有不能正常駕駛之虞)，罰則為「5 年以下之有期徒刑或 100 萬日圓以下之罰金」。(2)帶有酒氣駕車(吐氣 1 公升中 0.15mg 或血液 1 毫升中 0.3mg 以上)為「3 年以下之有期徒刑或 50 萬日圓以下之罰金」。
2. 助長飲酒駕車：2007 年修「助長飲酒駕車者之罰則」，處罰對於飲酒駕駛「提供車輛者、提供酒類者、要求或委託共乘於飲酒駕駛之車輛者」，處罰五或三年以下有期徒刑，一百萬或五十萬日元以下罰金。
3. 增訂刑法：2007 年 6 月 12 日增訂刑法第二百十八條之二「於因酒精或藥物之影響致正常駕駛有困難之狀態中，仍駕駛汽車而使人受傷者，處十五年以下之有期徒刑。因而致人於死者，處一年以上之有期徒刑」。

日本 2000 年酒後駕車肇事死亡案件 1,276 件(佔全部道路交通事故死亡案件 15.9%)，2008 年降至 305 件(佔總數 6.6%)，至 2010 年酒駕致死再減至 287 件與 2011 年 269 件，足見其法律修定施行後產生相當成效(蔡中志，2013)。

### (二) 酒後駕車防制策略

日本迄今的交通安全措施，對於防制酒醉駕車作法，主要著重在促進國民的健康，經由治療酒精中毒者，採取相關的措施。在有關交通安全措施部分，於 2006 年 9 月 15 日交通對策總部發布「關於消滅酒後駕車的要

求」，另為防止習慣性的酒醉駕車作為，在 2007 年 4 月於交通對策本部成立「對於習慣性酒後駕駛的對策執行會議」，該會議於 2007 年 12 月訂定「執行習慣性酒後駕駛的相關措施」。有關的部會須依此規定之內容，積極的執行以有效消滅習慣性酒後駕車行為(日本內閣府，2017)。各相關政府機關分工：

- 1.內閣府：(1)通知專業諮詢機構、專業的醫療機構使知悉本規定。(2)使都道府縣之交通安全對策負責之人知悉本規定；另全面在網頁上宣導酒精知識，及應如何面對根絕酒後駕車行為，並積極宣導合法適當的飲酒。(3)對於人身產業之保險業者要求，督促業者對於酒駕造成車損及本身傷害等情事，在契約上屬於不符合保險要求，並使廣為宣導。(4)對於習慣性酒後駕車之人，調查研究如何限制其有開車之行為；另綜合性研擬防止習慣性酒後駕車之對策與檢討執行。(5)對於國外習慣性酒後駕車的案例，加以調查。調查歐美國家之防止酒後駕車的對策列為優先。
- 2.警察廳：(1)提供相關訊息給依賴酒精者的專業諮詢機構；另指示地方都道府縣警察，視情況彈性的提供訊息給依賴酒精者的專業諮詢機構，使為協助。(2)宣導對依賴酒精者的知識及警示，並以宣傳單之方式宣導，使普及依賴酒精者的知識，讓大眾能廣泛的瞭解。(3)充實對於飲酒駕車須受講習要求之人的講習內容；即對被處分者的講習內容，加以充實。(4)調查研究有關具有飲酒駕車習慣之人，應如何確保其安全之對策。(5)檢驗有關酒駕處分的講習訓練、實施效果，並檢討如何改善其執行的內容。
- 3.法務省：(1)充實對酒醉駕車受刑人的處遇內容；透過民間公益團體擴大實施及組織作業，並對應酒醉駕車問題，開發出可執行之新的處遇計畫。(2)執行對於酒醉駕車受刑人的保護觀察；為防止酒醉駕車之行為，對曾犯酒醉駕車罪之人的情況，製作指導教材及予強化指導監督。
- 4.厚生勞動省：宣傳「節制及適度的飲酒」等方式，加以推廣及提升此方面認識。分發「有關酒精的影響及適度的控制飲酒」有關資料，給都道府縣、政令市、特別區、關係團體等。
- 5.國土交通省：調查檢討設置可作為內控之偵測出酒精即上鎖的配備技術議題；設備上應有如何的技術規定，整理其技術指導之計畫草案。
- 6.防衛省：對有關具習慣性飲酒駕車之人的對策，在防衛省內廣為宣導周知。依交通對策本部之決定，廣為宣導。

## 2.4 韓國防制酒駕之現況

### (一) 酒後駕車現況

依韓國道路交通法：(1)血液酒精濃度值達 0.2% 以上：1 年以上 3 年以下徒刑或韓幣 500 萬至 1,000 萬(約新臺幣 15 萬至 30 萬元)以下罰金。(2)血液酒精濃度值達 0.1%-0.2%(未滿)：6 個月以上 1 年以下徒刑或韓幣 300 萬到 1,000 萬(約新臺幣 9 萬至 30 萬元)以下罰金。(3)血液酒精濃度值達 0.05%-0.1%(未滿)：6 個月以下徒刑或韓幣 300 萬(約新臺幣 9 萬元)以下罰金。(4)酒醉駕車達 3 次以上：1 年以上 3 年以下徒刑或韓幣 500 萬到 1,000 萬(約新臺幣 15 萬至 30 萬元)以下罰金。(5)拒絕酒測：1 年以上 3 年以下徒刑或韓幣 500 萬到 1,000 萬(約新臺幣 15 萬至 30 萬元)以下罰金。

特定犯罪加重處罰等相關法律第 5 條之 11：因飲酒或藥物影響，導致無法在正常情況開車，致他人受傷者，處 10 年以下徒刑或韓幣 500 萬以上 3,000 萬以下(約新臺幣 15 萬至 90 萬元)罰金；致他人死亡者，處 1 年以上徒刑。

## (二) 酒後駕車防制策略

韓國交通安全也是一種主要的社會問題，對此，韓國訂定交通基本法律-「交通安全法」，依此法於 1983 年確立交通安全基本計畫，在交通安全上推動多項措施，屬初期整備階段。歷經 1984 至 1991 年，汽車快速增加，伴隨所發生之交通事故傷亡人數也同樣增加，1991 年因交通事故死亡的人數，是有史以來數量最高的時期。國務院總理室為確立交通安全綜合之對策措施，及減少各地方死傷人數作為目標，並採取能夠達成目的各種策略。在 2009 年國務院總理室設置安全管理企劃組，強化調整有關政府的綜合安全對策業務，特別是對於酒醉駕車的行為，予以吊銷駕照從 1 年延長到 2 年；另強化兒童搭乘的車輛，同乘之人有保護的義務等安全性的規定。近年(2012-2016)韓國酒駕發生件數與造成死亡人數，從 2012 年全年酒駕發生 29,093 件，死亡 815 人，逐年降低，至 2016 年全年酒駕發生 19,769 件，死亡 481 人。

## 三、各國代客駕車服務之現況

### 3.1 美國代客駕車服務

依據美國運輸部國家公路交通安全署(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)的定義，「Designated Driver」比較像是「指定駕駛」的概念，是由兩人或一群人中，指定一個人在聚會或用餐活動中不飲酒，並由該指定駕駛將所有人安全送回家。大多由許多飲酒場所、俱樂部或民間組織所發起(Apsler *et al.*, 1987)，如退伍軍人協會、大學的兄弟會、同鄉會等。「指定駕駛」在美國真正獲得推廣是在 1988 年，由哈佛大學公共健康中心發起，藉由酒精計畫(Alcohol Project)首先推廣「指定駕駛」的概念，



該中心與好萊塢和各大媒體合作，包含許多知名的電視節目，大幅報導推廣，並獲得廣大迴響。政府部分，包含總統布希、柯林頓，以及許多運動休閒組織都公開支持「指定駕車」活動。「Designated Driver」成為日常用語，並於 1991 年正式收錄於字典(Random House Webster's College Dictionary)。依據 Roper 調查結果，在 1991 年，高達 37% 的美國人曾擔任駕駛，在 30 歲以下有 52% 的人曾擔任代駕，經常喝酒的人，有 54% 的人曾經使用代駕服務返家。

通常指定駕駛者同意擔任指定駕駛並無正式的程序，且會有兩個問題：(1)指定駕駛者也同樣會飲酒，只是喝的比較少；(2)間接的會鼓勵其他人飲酒過量(Goodwin *et al.*, 2015)。依據一份全國路側問卷調查(Fell *et al.*, 1997)自認為是指定駕駛者與其他駕駛者比較，其血液中被檢測出有酒精的機會較高，部分指定駕駛者中血液中的酒精濃度甚至非常高，特別是那些從夜店出來的指定駕駛。代表許多團體通常在活動快結束之前才選定指定駕駛，該調查指出，若要發揮指定駕駛的功能，必須在活動之前選定指定駕駛，且是自願的。

由於指定駕駛在美國並無正式的指派制度或有詳細的定義，有關指定駕駛對交通事故防制的影響的資料有限。依據美國疾病防制中心(Centers for Disease Control and Prevention, CDC)針對「指定駕駛」執行狀況回顧及成效評估報告(Ditter *et al.*, 2005)，整理指定駕駛計畫對於降低酒醉駕車和酒後肇事的成效，包含鼓勵使用指定駕駛，以及獎勵民眾成為指定駕駛員的計畫兩類。綜合所有文獻結果發現，在實施鼓勵使用指定駕駛的活動後，使用指定駕駛服務人數有增加，但自報酒醉駕車或搭乘酒駕車輛的人數，雖然有文獻顯示自報酒醉駕車或搭乘酒駕車輛的人數明顯降低 6%，惟由於樣本數問題，該研究認為並無足夠的證據顯示指定駕駛能有效降低酒後駕車或防制酒駕。

美國的防制酒駕協會的網站上提供全美各地的代駕業者或服務資訊，許多都是以機構或大學校園為主提供義務的服務，如 South Dakota 州立大學提供學生代駕的服務，Dover Airmen 防酒駕方案提供 Delaware 州的 Dover 空軍基地代駕服務。目前市場上亦開始有提供代客駕車的服務，但業者通常是提供載客服務的一部分，以 Dryer 公司為例，他們提供的服務包含代客駕車(Car Pickup)、計時私人司機(Personal Hourly Driver)、以及活動載人服務(Driver Team for Events)。NightRiders 是美國第一個提供出租指定駕駛服務的公司，於 2001 年科羅拉多州成立。公司提供之駕駛騎可折疊的機車至要求服務之客戶處。駕駛先將可折疊的機車放在客戶車子後的行李箱內，再開著客戶的車送他回指定的地方，收完費用之後，再將機車組合好，騎到下一個客戶所在。另一家公司 Designated Drivers Inc 創設於 1998 年，是位在拉斯維加斯，提供二人一組的服務：一人開著客戶的車將客戶送回家，另一人則開著車在後跟隨。2007 年 5 月，美國芝加哥的郊區 Naperville，一

家 Smith Cos. 公司計畫推出一項另一種樣態計程拖吊的服務，名稱為 NDUIT (No DUI Tonight)，提供酒醉者打電話叫拖車，由業者將酒醉者及其車輛送回家。營業時間全年無休。固定費用 60 美元，再加上每英哩 2 美元的拖吊費。若消費者事先預訂時，固定費用減為 45 美元，再加上每英哩 2 美元的拖吊費。

### 3.2 加拿大代客駕車服務

加拿大的代客駕車情形和美國類似，亦大都以個人的服務為準，目前亦有商業化的代客駕車服務，依加拿大人代駕公司網站顯示，該公司成立於 2008 年 10 月，主要以代駕為主，代駕的服務是提供顧客和他們的車輛能夠平安返家。鑑於代客駕車服務並未有法律的規範，且與計程車的服務重疊，加拿大 Oshawa 市經過與計程車業者、代駕業者座談，考慮訓練、安全、保險等問題，制訂代理駕駛服務的法規報告，包含立法緣由與過程、代駕資格和監督。有關代駕提供者必須經過申請的程序，向業者提出申請，業者必須依法進行審核，其申請的資料包括：(1)申請後 30 天內必須提供申請人的犯罪調查報告。(2)申請後 30 天內必須提供由運輸部發給的駕駛人紀錄。(3)提供至少有由安大略省發給的「G」等級的駕照證明，代表駕駛人在「良好」的狀況。(4)提供商業一般義務保險的證明：(I)包含不能低於兩百萬元的每次事故義務險，含車損及人身傷害。(II)要求業者必須注意義務險是否在 15 天後會被刻意取消。

惟新修訂的法律造成業者相當程度的反彈(The Star, 2016)，業者認為新的法規將造成代客駕車之駕駛員減少，增加酒醉駕車的人上路。

### 3.3 日本代客駕車服務制度

日本之飲酒代駕駛行業，主要為當事人因飲酒致不能駕駛汽車，業者受當事人委託，與當事人同車，代為駕駛其汽車之意。日本代客駕車行為，最早約於昭和 50(1975)年開始，因在地方城市的主要交通，須依靠私家汽車；相對應於社會的發展，代客駕車行業已被認定為屬於一個符合社會新需求的服務業。特別是近年來，因酒駕造成的悲慘事故不斷的發生，為有效根絕酒後駕車的行為，代客駕車之行業，被期待可發揮這樣的功能。

有關代客駕車行業之資格與執行情況：(1)日本代客駕車行業法(汽車代理駕駛行業適正法)於 2002 年 6 月制定施行。代客駕車行業，著眼於保護交通安全和用戶(當事人)的目的。有關代客駕車業，為規範使代理駕駛業的優質化要求，訂有專門法律規定，其經營機構須經過認證程序。(2)代客駕車業的重點要求：(a)代客駕車業者必須接受都道府縣公安委員會的認證(以確保能合法的執業)；(b)駕駛客戶車的司機，必須有一般第二類的駕駛執照(交通安全責任的要求)；(c)代理駕駛業，使用的跟隨車，須有損害賠償的保險

(以保護使用人責任)。(3)代客駕車業的執業模式，為二人一組，一人駕駛客戶車並與客戶同行，依客戶指定向目的地行駛，另一人駕駛另一輛汽車，尾隨跟著客戶的車，2人在陪同客戶車抵達目的地之後，一同駕駛業者車輛返回辦公室。

### 3.4 韓國代客駕車服務

韓國於私人場合或工作上應酬飲酒的機會很多，其交通大都以使用地鐵或以汽車代步等之方式為主，因此在韓國利用代客駕駛的需求很高。依2014年國土交通部所發表資料，目前代客駕駛市場的業者數，包括中小型者約有3,851家，一天使用之人數約達479,000人。有登錄的代客駕駛業者有87,000人，其市場規模推定約有3兆韓元(2720億日元)，可說其需求之市場相當大(KAKAO DRIVER, 2016)。另外，對於以個人計程車為主流的計程車業者，所為服務之代客駕駛業因已達飽和的情形，及因業者之間的競爭，亦甚為激烈。於此，新的KAKAO DRIVER代駕駛加入服務，引起高度的注意，相對的亦造成業者的危機感。

新的KAKAO DRIVER代客駕駛的叫車方式，使用人(乘客)在APP地圖上標記所在位置，並選擇欲到達之目的地，輸入設定地址後傳送。此時，使用人附近的代客駕駛業者，得予即時接收回覆，待使用人確認後，即達成預約；如果一般用手機叫車，很難解釋目前位置，也不瞭解目的地，及要對相關地點說明有困難，KAKAO DRIVER消除這種不便及縮短等待時間，為用戶支持的原因之一。KAKAO的駕駛員登記，臉部照片和真實姓名須予以義務公開，另外用戶使用後的評價，也會公開。所以從用戶的「事前瞭解駕駛人素行，將會很安心」，使其服務受到歡迎。

### 3.5 小結

本研究就所蒐集美洲、亞洲等地區相關國家代駕服務實施情形，從法制面、主管機關、收費標準、業者或駕駛資格、其他規範事項等歸納整理如下：

- (一) 法制面：日本2002年訂有「代客駕車行業法(汽車代理駕駛行業適正法)」對代客駕車業者加以管理，最為健全。加拿大Oshawa市制定代理駕駛服務的法規。其他如美國、加拿大、韓國等均有代客駕車服務，然並無明確的法制規範。多數國家的代客駕車服務多為計程車、汽車租賃業或勞動派遣業等所衍生的服務。
- (二) 主管機關：
  1. 日本：中央為國土交通省、警察廳；地方為都道府縣公安委員會。

- 2.美國：多數州均有代客駕車服務，並未制定全美一體適用的規範，代客駕車計畫現由非營利組織(Nonprofit Organization, NPO)、公民營合辦(Public-Private Partnership, PPP)或由私人企業經營。
  - 3.韓國：代客駕車行業向市政府做一般工商登記，暫無主管機關。
- (三) 收費標準：收費價格之差異，主要受提供代駕服務內容的影響，如日本以 2 人 1 汽車全程跟車服務，而韓國以 1 人 1 機車到場服務。
- 1.日本：1 小時 20 公里以內為 11,000 日圓、50 公里為 13,000 日圓；3 小時 20 公里以內為 14,000 日圓、50 公里為 17,000 日圓；夜間及深夜須加成收費。
  - 2.韓國：(1)市區：10 公里以內，收費韓幣 1 萬元(約台幣 300 元)；20 公里以內，收費韓幣 2 萬元(約台幣 600 元)；計費方式，依此類推。(2)市區以外區域：依距離遠近，價格另議。
  - 3.加拿大：(1)基本服務費 40 加元，包含代客駕駛路程之前 16 公里(之後每公里 2.5 加元)及 10 分鐘等候時間(延長等候每分鐘加收 1 加元)。(2)行車途中每多停一站加收 10 加元。
- (四) 駕駛資格：
- 1.日本：依汽車代理駕駛行業適正法第 3 條，從業資格係採負面表列，諸如被判監禁以上之刑罰或因違反交通規定被判罰款或監禁，執行完成日起未滿 2 年者；參加暴力集團者；未具行為能力之未成年者...等不得從事代客駕駛業。
  - 2.韓國：(1)積極資格：須領有一級駕駛執照(一般小客車駕照為二級駕駛執照，倘領有二級執照 10 年無肇事紀錄，可申請換發一級駕駛執照，該執照可駕駛 15 人座以下之車輛；亦可直接考取一級駕照)。(2)消極資格：無犯罪紀錄。
- (五) 其他規範(車損賠償義務、車損竊盜、行車違規責任歸屬、肇事責任歸屬、主管機關管理事項、違規罰則等)：日本、加拿大(Oshawa)透過相關法規明定；其他國家依其代客駕車服務方式不同，可能尚未規範、依個別合約或政府現行相關法規辦理。

## 四、我國代客駕車服務現況與制度發展

### 4.1 防制酒駕之現況

#### (一) 酒後駕車現況

我國即使整體道路交通事故死傷人數逐年攀升，酒駕肇事的比例並未隨之上升反而呈下降的趨勢。依據內政部警政署(2016)統計近 5 年(2011-2015)統計，A1 與 A2 類交通事故傷亡情形，從 2011 年傷亡人數為

317,318 人，至 103 年已達 415,048 人，大幅增加 97,730 人，增幅比例達 30.8%。而傷亡數增長的趨勢在 2015 年已開始反轉降低為 411,769 人，比較 2015 年與 2014 年之總死傷人數，計減少 3,279 人，降幅比例為 0.79%。進一步從這些傷亡類交通事故檢視酒後駕車肇事情形，以第一當事人（指當事人為主要肇事原因或責任較重）為有飲酒者，核算其在總傷亡人數所占的比例，從 2011 年的數據顯示，第一當事人有飲酒者占總傷亡人數 8.8%，且該比例逐年在降低，至 2015 年酒駕肇事比例為 4.8%。依據內政部警政署資料顯示，A1 類、A2 類酒後駕車肇事案件統計同樣亦呈現逐年下降之趨勢，其中 A1 類酒駕肇事從 2011 年發生 412 件，直至 2016 年已降低至 95 件，降幅達 76.9%。A2 類酒駕肇事則從 100 年發生 11,261 件，至 2016 發生 5,600 件，降低 50.3%，不論 A1 類、A2 類酒駕肇事件數均有明顯的降低(內政部警政署，2016)。

## (二) 酒後駕車防制策略(蔡中志、許祖銘，2016)：

- 1.防制酒駕法律趨嚴：(1)道路交通管理處罰條例：2013 年針對酒後駕車違規(吐氣濃度由 0.25 降至 0.15mg/L、血液濃度由 0.05% 降至 0.03%) 罰鍰額度，由 6 萬元提高至 9 萬元，5 年內有第 2 次以上酒駕再犯者，其罰鍰採最高額處罰。此外為防杜駕駛人強行闖越酒駕攔檢點，增訂拒絕停車接受稽查者處 9 萬元、吊銷駕照及施以道路交通安全講習。(2)刑法：2013 年將行為人吐氣所含酒精濃度達 0.25mg/L 或血液中酒精濃度達 0.05% 以上而駕車，即構成犯罪，影響最鉅；另「提高不能安全駕駛罪法定刑下限」，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，並「提高加重結果犯法定刑」。
- 2.道安系統推動酒駕防制作為：交通部透過道安會報機制整合各部會及縣市政府道安工作，律定防制酒駕策略及作為，要求相關部會及各縣市政府加強教育與宣導。
- 3.落實防制酒駕宣導作為：(1)透過電子平面媒體持續報導，建立酒駕零容忍觀念。(2)交通部、各縣市政府結合民間社團，如餐飲職業工會、計程車工會、停車場管理業者與 NGO 社團等辦理反酒駕活動。
- 4.加強酒駕執法巡邏攔檢：由警察機關針對轄區相鄰易發生酒駕及易肇事之路段、時間及車種，因時因地制宜彈性規劃聯合稽查勤務，強化機動巡邏攔檢酒駕違規。

我國近年來為積極防制酒駕案件發生，相關政府機關分別就政策、法制、宣導及取締等面向，加強各項防處作為。然而，在目前社會輿論密切關注與警方高強度的酒駕執法狀況下，雖然酒後肇事狀況有所下降，但酒後駕駛之現象依然未有所改善(周文生、廖珮翎，2014)。本研究整理交通部統計要覽資料，分析小客車 A1 類交通事故中酒後駕車肇事情形。可看出，從 2004 年至 2012 年間酒後駕駛一直高居於事故成因之首，從 2013 年至

2015 年間也都是位居第二位或第三位。再從小客車 A1 類交通事故約占總 A1 事故的 27.5%，其中小客車 A1 事故屬酒後駕駛者平均每年占 22.4%，即使近三年(2013 年至 2015 年)也仍在 12% 至 17% 間，可知縱使法令已較過去嚴苛，但民眾飲酒後駕駛小客車肇事之現象依然待改善。政府各部會及民意代表持續對於防制酒駕課題非常重視，提出多項建議如：提高對酒駕者的罰則、增加對酒駕者的矯正方式、強化警方的執法工作、重視宣導教育、思考代客駕車的服務等，其中「代客駕車」之議題近日受到注目。

## 4.2 代客駕車服務現況

為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，目前國內已有許多縣市實施由計程車業者或新興代駕公司提供代客駕車的服務，代客駕車服務行業已被認定為屬於一個符合社會新需求的服務業。特別是近年來，因酒駕造成的悲慘事故不斷的發生，為有效根絕酒後駕車的行為，代客駕車服務之行業，被期待可發揮這樣的功能。本研究就國內代客駕車服務現況進行探討，並對該服務制度化發展涉及議題與建議方向，分述如下：

### (一) 計程車代客駕車服務

我國計程車車行自民國 2010 年 9 月即已施酒後代駕服務，交通部道路交通安全督導會報、縣市政府等，結合計程車業者，加強宣導各計程車隊所推的酒後代駕服務，提供民眾飲酒後更安全的選擇。以臺北市為例，2012 年臺北市政府交通局透過計程車隊整合，加強宣導計程車隊代駕服務。為了提高民眾的接受度及使用率，透過訂定酒後代駕服務參考收費標準(如表 2 左半部)，藉以提高該項服務資訊透明度。

表 2 我國酒後代駕服務收費(參考)標準表

計程車收費參考標準	代客駕車公司收費標準
--10 公里以內，不超過 1000 元。	-- 07:00~21:59：10 公里以內 350 元。
--10~12 公里，不超過 1100 元。	-- 22:00~23:59：10 公里以內 450 元。
--以此類推，里程每增加 2 公里，增加收費不超過 100 元。	-- 00:00~06:59：10 公里以內 550 元。
	--起步價時段，依照實際出發開車時間為準。
	--累計里程計費，超過 10 公里，每 1 公里加收 50 元；行駛超過 30 公里後，每 2 公里加收 50 元(未滿 1 公里以 1 公里計算)。
	--等候時間滿 30 分鐘收費 100 元，之後每 20 分鐘加收 100 元。

資料來源：臺北市政府交通局(2017)。

有關我國計程車車行代理駕駛服務之操作流程，為 (1)需求提出，(2)供給服務，(3)服務執行過程等三階段如圖 1，說明如下。

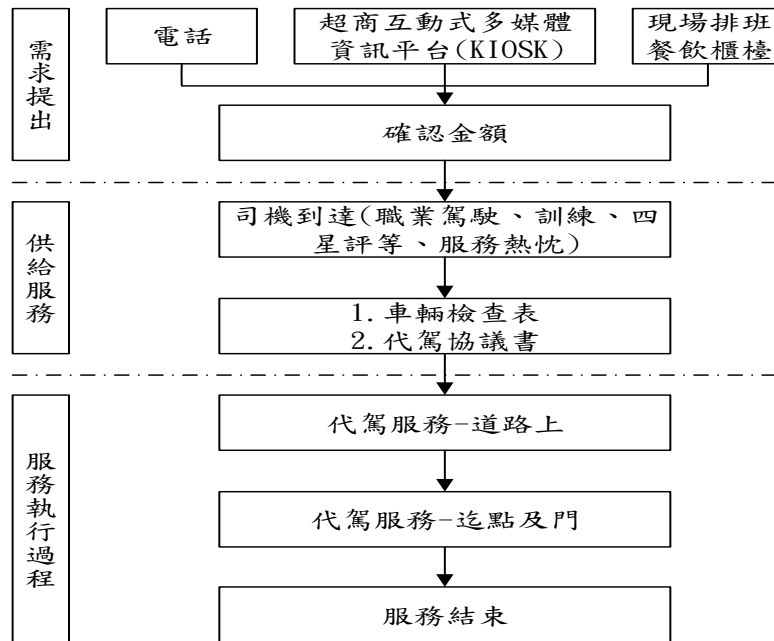


圖 1 我國計程車車行代理駕駛服務之操作流程

車行供給端確認預約需求後，並派遣車隊內司機前往代駕。由於代駕司機的良窳決定代駕服務的品質，車隊對於司機資格均會有所規範。本研究訪談得知，車隊對於司機要求的條件包括，1 年以上的職業駕駛經驗、受公司半年以上的教育訓練、具有四星級以上的評等，以及具備服務熱忱等四項。除司機外，車行也會根據代價服務區域或里程長短等，建議採取單一駕駛或雙駕駛 1 部車等方式，並與顧客溝通說明清楚。另外，司機執行酒後代駕服務過程中，一旦發生交通事故，將產生賠償事宜，故乘客在接受代駕服務前需與代駕公司簽訂協議，以明責任。司機代駕顧客的車輛前，也會會同顧客先進行車況檢查與填寫紀錄表。

道路上代駕過程司機被要求保持車輛穩定、行駛安全與遵守交通規則，將消費者平安送抵目的地。此外，代駕抵達目的地後，司機也會協助消費者安全地返抵家門的悉心服務。

## (二) 代駕公司代客駕車服務

我國自 2016 年開始有非計程車隊的公司投入代客駕車服務，顧客端呼叫代駕公司得操作流程，可透過手機 APP、網頁(<https://twdd.com.tw/index/service>)、市話與 LINE 等多元方式呼叫代理駕駛服務。代客駕車公司對於駕駛員規範的資格，必須有職業駕照、五年以上的駕駛年齡、警察刑事紀錄證明書、有犯罪紀錄者就不得加入等。另代駕駕駛員正式營業前，須經過專業培訓並考試合格後才能正式進行代駕服務。為了對於代駕服務提供保障，不管是計程車或代價公司均會向保險公司投保代駕責任險。

代客駕車服務的推動，除相關管理規範之外，收費費率為消費者使用代駕與否的關鍵。代駕公司所推出的收費標準詳如表 2 右半部，該費率相較計程車車隊的費率明顯為低。由於費率價格高低，牽涉代客駕車所提供如跟隨車、人員數等服務內容不同而有所差異。服務費率亦受到代駕服務的市場競爭，價格亦會受到波動。

### 4.3 代客駕車服務制度發展

#### (一) 制度化規範

1. 議題：(1)開放市場自由發展：國內代駕服務現況為初始階段，應開放讓代駕市場自由發展，可創造就業機會，解決酒駕問題。代駕業者與駕駛者仿效韓國至警察局登記，政府扮演監督角色，發展到一定程度後，再談立法規範。加拿大的 Oshawa 市新修訂代駕服務法律造成業者相當程度的反彈(The Star, 2016)，業者認為新的法規將造成代客駕車之駕駛員減少，增加酒醉駕車的人上路。(2)制度化規範：國內現行法令及相關的制度，對前述代客駕車行為未有相關規範，透過法律可保障消費者使用代駕的權益，以及未來相關主管機關能確實管理監督。
2. 建議方向：為健全且適合交通環境之代駕服務制度，我國應有明確法制規範。

#### (二) 修法研議：代客駕車服務特別是酒後代駕措施，涉及駕駛人、車輛與行業別管理，相關權利與義務事項應以法律定之。

1. 議題：(1)制訂新法：比照日本以法律定「代客駕車服務業法」，但立法時程耗時；(2)公路法修法授權訂定法規命令：增加酒後代客駕車業別，為能即時推動的作法；(3)消保法規範：依消保法規定訂定定型化契約。
2. 建議方向：公路法增加代客駕車服務業別，授權訂定「代客駕車服務業管理辦法」為能即時推動的作法。

#### (三) 歸屬業別

1. 議題：代客駕車服務業別界定為計程車業、汽車租賃業或勞動派遣業。
2. 建議方向：因代客駕車業，其內涵係指提供勞務代替他人駕駛汽車而受報酬之事業，故其歸屬業別應屬代客駕車服務業。

#### (四) 主管機關

1. 議題：酒後代駕的法規，以日本來看，主管機關應為交通與警察機關；民眾與業者間的權利義務、定型化契約也應於辦法中規範。



- 2.建議方向：我國於公路法中增加代客駕車服務業別，故其主管機關應為交通主管機關。

#### (五) 代客駕車服務之業者資格

- 1.議題：日本依法規範從業資格係採負面表列、也有國家未做規範。
- 2.建議方向：代客駕車服務既為一種業別，則應如同其他業別為公司之登記，並應符合相關消極及積極資格。

#### (六) 代客駕車服務之駕駛人資格

- 1.議題：代客駕車服務主要提供飲酒後民眾的替代其駕車服務，涉及顧客隱私與安全等，從事駕駛者應予規範，可以計程車的資格來規範，因為該制度已設有檢核機制；日本、韓國均訂有積極與消極資格。
- 2.建議方向：擁有職業駕照，且具備如計程車司機申領執業登記之資格。

#### (七) 使用車輛

- 1.議題：日本的代駕服務，除司機外，另配有跟隨車，具有錄影全程監控與計程計費等功能，相較韓國使用機車前往為顧客代駕，沒有跟隨車，成本低、價格相對便宜。若以配套完整，保障消費者之權益，應仿日本為宜；但若考慮產業快速發展，則應採韓國模式。另隨著科技的進步，錄影監控與計程計費功能，亦可能由物聯網代替。
- 2.建議方向：跟隨車部分不予規範，但業者須建置具備服務過程安全控管的機制。

#### (八) 收費標準

- 1.議題：代客駕車服務收費費率為消費者使用代駕與否的關鍵，費率價格高低牽涉代駕所提供如跟隨車、人員數等服務內容不同而有所差異，服務費率亦受到代駕服務的市場競爭，經由開放市場，由市場機制決定價格。費率制定考慮依計程車分區制定費率，並設定上下限。
- 2.建議方向：收費費率除由市場機制決定外，設定為計程車費率的 2 倍為上限較理想(日本為 1.3 至 1.5 倍)。但考量各地需求不一，為因地制宜，收費標準應由各地方政府主管機關核定為宜。

#### (九) 代客駕車責任保險：代客駕車服務業因執行代客駕車業務，應負賠償之責任，應向財政部核准之保險公司投保責任保險；其投保金額、類別，由中央主管機關定之。

- 1.議題：國內不論是計程車車隊或代駕公司，均會向保險公司投保「代駕責任保險」，針對車體險與人身保險分別保障。
- 2.建議方向：建議於消費者或第三人生命、身體或財產所造成之損害，應預先締結對人與車輛為責任限度額之損害賠償責任保險之契約。

## 六、結論

雖然我國刑法第 185 條之 3 與道路交通管理處罰條例第 35 條歷經多次修正，然而酒駕重罰並非對每個人都有效，還須有不同配套。以日本為例，日本政府針對酒駕防制之對策：「(1)重刑化的處遇；(2)將道路交通法之罰則提高並擴大處罰範圍，處罰對象除酒醉駕駛或帶有酒氣駕駛者外，擴及提供車輛者、提供酒類之人，甚至依賴之共乘者皆納入處罰範圍；(3)訂定汽車代駕業法，提供酒駕者之安全服務」。而且根據「交通安全對策基本法」，從中央到地方政府皆設立法制化的機關組織「交通安全對策會議」，主司擬定、督導相關交通安全對策。此外，全日本交通安全協會、各地區交通安全母親會等公民社會團體亦積極參與酒駕防制機制。日本法律修定與相關措施施行後，酒駕致死大幅下降，道路安全成效顯著，值得我國借鏡(黃慧娟 2013)。

我國應立法追究酒駕教唆犯及幫助犯之連帶責任，處罰「助長飲酒駕車者」，方能產生集體監控效果，此外，亦須外加警察適當勤務規劃與嚴格執法，酒後駕車事故傷害才有降低之可能。另為有效地根絕酒駕行為，已非單從政令之宣導即可成就。代客駕車為現今推動的新興手法，本研究分析相關國家代駕現況，參考日本專門針對酒客或酒醉者提具較制度化之管理，並依我國現況，從「制度化規範、修法研議、歸屬業別、主管機關、業者資格、駕駛人資格、使用車輛、收費標準、保險配套規劃」等九大面向，提出代駕制度發展具體的方向，期透過良好的管理制度保障消費者使用代駕的權益，未來相關主管機關能確實管理監督，以及改變國人飲酒後冒險自行開車的行為，減少酒駕的機會與事故的發生。

後續研究可針對國內代客駕車服務顧客市場作問卷瞭解其需求性，俾做為推動本制度設計規範之參考。

## 參考文獻

- 周文生、廖珮翎(2013)，「汽車酒後代理駕駛制度之研究」，*102 年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁 45-59。
- 周文生、廖珮翎(2014)，「汽車酒後代理駕駛管理辦法之研議訂定」，*103 年道路交通安全與執法研討會論文集*，頁 101-111。
- 黃慧娟(2013)，「防制酒駕之法制對策—兼論日本酒駕治理相關法律」，*交通學報*，第 13 卷第 2 期，頁 87-118。

- 蔡中志、許祖銘(2016),「酒駕防制回顧與前瞻」,中央警察大學警察科技學院80周年校慶專書,頁1-24。
- 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。
- 內政部警政署(2016),近5年防制「酒後駕車」成效及肇事特性分析,擷取日期:2017年6月26日,網站:<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=81451&ctNode=12598&mp=1>
- 臺北市政府交通局(2017),酒後代駕服務,擷取日期:2017年6月26日,網站:<http://www.dot.gov.taipei/ct.asp?xItem=33135748&ctNode=56008&mp=117001>
- 日本內閣府(2017),國內外的常習飲酒運転者対策の状況,擷取日期:2017年6月23日,網站:<http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h21/pdf/p26-35.pdf>。
- CNET Japan(2016),タクシー配車の次は“代行運転”--韓国で注目集める「KAKAO DRIVER」,擷取日期:2017年7月22日,網站:<https://japan.cnet.com/article/35089215/>。
- Appler, R., Harding, W., and Goldfein, J. (1987), The Review and Assessment of Designated Driver Programs As An Alcohol Countermeasure Approach, NHTSA Final report.
- Ditter, S., Elder, R. W., Shults, R. A., Sleet, D. A., Compton, R., Nichols, J. L., and Task Force on Community Preventive Services (2005). “Effectiveness of Designated Driver Programs for Reducing Alcohol-Impaired Driving: A Systematic Review,” *Am J Prev Med*, 28(5S):280–7.
- Goodwin, A., Thomas, L., Kirley, B., Hall, W., O’Brien, N., and Hill, K. (2015), “Countermeasures that work: A highway safety countermeasure guide for State highway safety offices”, Eighth edition. (Report No. DOT HS 812 202). Washington, D. C.: National Highway Traffic Safety Administration.
- NHTSA (2016), Traffic Safety Fact- Alcohol-Impaired Driving-2015 Data.
- Perreault, S. (2016), Impaired driving in Canada, 2015, Retrieved July 22, 2017, website: <http://www.statcan.gc.ca/pub/85-002-x/2016001/article/14679-eng.htm>.
- Stim, R. (2017), California Drunk Driving Fines & Penalties, Retrieved July 22, 2017, website: <http://dui.drivinglaws.org/california.php>.
- TheStar(2016), Designated driving companies upset with new Oshawa regulations, Retrieved July 22, 2017, website: <https://www.thestar.com/news/>

[gta/2016/10/30/designated-driving-companies-upset-with-new-oshawa-regulations.html](http://gta/2016/10/30/designated-driving-companies-upset-with-new-oshawa-regulations.html).

(收稿 106/10/6，第一次修改 106/11/17，接受 106/11/24，定稿 106/11/27)