

臺北市酒後駕車者外顯特徵及違規原因分析

黃承傳¹ 胡谷展²

摘要

本研究以交通警察人員、酒後駕車違規駕駛人為調查對象，分別設計問卷，進行調查分析，其目的在瞭解酒後駕車者外顯特徵、違規原因、資深員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見，以及違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見與建議事項，期以提供主管機關研議抑制酒後駕車違規行為策略與防制酒後駕車交通事故之參考。問卷分析主要結果如下：

1. 由酒後駕車外顯行為特徵調查，瞭解台北市酒後駕車違規者之特性與行為徵狀，排行前五項顯著特徵為臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲、反應遲鈍，可能撞擊來車或他物等，可提供作為取締酒後駕車經驗較淺員警執勤時觀察、判斷是否酒後開車之重要參考。另由於各外顯特徵間序分差距不大，員警亦應注意具有前五項特徵以外的其他外顯特徵之駕駛人或車輛。
2. 由酒後駕車者違規原因調查，可瞭解臺北市在嚴格執法下，酒後駕車違規者之違規原因，排行前三項為「自信沒有喝酒過量，還可以開車」、「翌日需要用車，不得不開車回家」、「大眾運輸不方便，且為節省計程車車資」，可以參考這些原因研議適當之執法策略，有效減少酒後駕車行為發生，抑制酒後駕車肇事案件發生。

壹、前言

表1顯示民國八十六年至九十年全國酒後駕車取締件數（除九十年外）呈現逐年增加趨勢，但酒後駕車肇事仍時有所聞，由於酒後駕車違規行為對交通安全造成嚴重危害，每一件酒後駕車肇事案件，除造成自己或家人終身的遺憾外，更造成社會成本的損失及無辜第三者的損傷，為提高員警正確判斷駕駛人酒後駕車之成功率，並針對違規原因研擬改善措施，本文以問卷調查方式分析臺北市酒後駕車者外顯特徵及違規原因，進而研擬更有效防制酒後駕車違規與肇事之改善措施，提供相關單位參考。

¹交通大學交通運輸研究所教授

²臺北市政府警察局交通警察大隊分隊長

表1 台灣地區 86-90 年酒後駕車交通事故件數暨傷亡人數統計表

項目	總交通事故			酒後駕駛			酒後駕車所佔比例			酒後駕車取締件數	酒後駕車肇因排名
	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)	件數 (件)	死亡 (人)	受傷 (人)		
86年	3,126	2,735	2,428	344	302	384	10.9%	11.0%	13.1%	93,295	第二名
87年	2,720	2,507	2,007	265	236	236	9.7%	9.4%	11.8%	144,989	第二名
88年	2,487	2,392	1,636	266	261	240	10.7%	10.9%	14.7%	166,024	第二名
89年	3207	3388	1541	320	356	256	9.9%	10.5%	16.6%	189,311	第二名
90年	3142	3344	1490	409	435	302	13%	13%	20.3%	164,208	第二名

貳、問卷表設計與調查

一、調查目的

透過問卷調查之方式，瞭解酒後駕車者外顯特徵、違規原因、資深員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見及違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見與建議事項，提供主管機關研議抑制酒後駕車違規行為策略與防制酒後駕車交通事故之參考。

二、調查對象

1. 交通警察人員：本研究問卷調查以台北市政府警察局交通警察大隊各交通分隊九十年全年取締酒後駕車違規件數最高前一〇〇名為對象，透過他們對取締酒後駕車豐富執勤經驗，提供經驗作為資淺或新進員警取締酒後駕車違規之參考。
2. 酒後駕車違規駕駛人：以參加九十一年四、五月份台北市監理處酒後駕車道安講習之違規駕駛人為對象，約一二〇名。

三、問卷內容

1. 酒後駕車者外顯特徵調查

本問卷分為三部分，第一部分為員警基本資料、酒精測試器操作訓練時數、對取締酒後駕車標準作業程序熟悉程度，以瞭解取締酒後駕車績效良好員警之基本特性。

第二部分則為酒後駕車者外顯特徵調查，林大煜（1982）研究指出：酒後影響駕駛行為可分為駕駛人本身顯示酒醉、車身搖擺不定、超低速率行駛、猛然加速或減速、不正常煞車、大幅度轉彎、突然或違規轉彎、偏滑或突然歪向、顯些撞擊來車或他物、未開車燈行駛、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。

此部份參考林大煜及美國警察人員目視可能造成為酒駕車之各項徵候（表2），加上訪談資深員警和酒後駕車取締現場實際觀察駕駛人外顯特徵後，將酒後駕車者可能顯現的外顯特徵分為駕駛人及車輛二部分，加以綜合歸納，以供受訪者勾選，並加以統計分析。

第三部分則為員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見，瞭解第一線執勤

員警對於現行勤務規劃時段、地點、勤務方式、獎懲規定等之意見，及現行實際執行層面所面臨之問題，以作為調整酒後駕車取締勤務規劃、執法策略等之參考。

2. 酒後駕車者違規原因調查

本問卷亦分為三部分，第一部分為酒後駕車違規者之基本資料、違規車種、車輛價格等，以瞭解酒後駕車違規者屬性資料，提供員警攔檢對象及辦理交通安全宣導活動時，遴選宣導對象之參考。

第二部分則為酒後駕車者違規原因之調查，將酒後駕車者可能的違規原因逐題列出後，訪談員警、違規人和酒後駕車取締現場實際瞭解駕駛人違規原因（執勤員警有時會詢問駕駛人違規原因），再由違規人就本身酒後駕車違規原因加以勾選，做為研擬抑制酒後駕車累犯及研擬、修訂執法策略之重要參考。

表 2 美國警察人員目視可能造成為酒後駕車之各項徵候

酒 後 駕 車 之 各 項 徵 候	酒 後 駕 車 之 各 項 徵 候
轉彎半徑過大	駕駛行為與號誌顯示不一致
跨越中心線或車道線	對號誌之反應遲緩
外表顯現酒醉狀態	停車位置不適當
幾乎碰撞其他車輛或物體	突然或不合法之轉彎
蛇行	急遽加速或減速
未於正規道路行駛	關閉車前燈
車輛歪向一旁	駛入對向或橫向車流
低速駕駛	不規律地煞車
無理由停留於車道上	車胎壓在中心線或車道線上
跟車太近	行駛緩慢且偏離正道

資料來源：林國禎（1995）

第三部分則為酒後駕車違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見，瞭解酒後駕車違規者對處罰規定的熟悉程度，以及對於執法策略之意見，作為研擬、修訂防制策略等之參考。

四、調查工作

1. 調查日期：本研究問卷調查表設計完成後，於九十一年三月間進行調查。
2. 調查方法：本研究問卷調查主要分成酒後駕車者外顯特徵及酒後駕車者違規原因調查二部分進行，第一部分係由臺北市警察局交通警察大隊各交通分隊攜回，於勤前教育場合轉交予九十年取締酒後駕車件數最高前一〇〇名員警填寫，隨即回收，計回收問卷調查表 93 份，經篩選剔除無效問卷後，有效問卷為 89 份；第二部分則是利用臺北市監理處辦理酒後駕車違規者道安講習時進行調查，其問卷亦採現場發送及回收方式，計回收問卷 120 份，經篩選剔除無效問卷後，有效問卷為 96 份。

實施問卷調查前均詳細說明調查目的、填答注意事項等，惟為避免員警或違規者刻意反向作答，導致調查內容失真，員警部分採特定對象自由填答方式，不刻意強迫員警一定要作答，而酒後駕車違規者部分亦採自由填答，不硬性列入道安講習課程中強迫作答，以免填答內容失真。

參、問卷資料分析

本研究之問卷回收資料係採用 SPSS 及 Excel 套裝軟體進行分析：

一、酒後駕車者外顯特徵調查

(一) 第一部份：員警基本資料，如表 3

1. 調查對象：97.1% 為基層員警，其餘均為小隊長。
2. 服務年資：65.7% 為服務五至十年，22.9% 為服務三至五年之員警，合計九十年全年取締酒後駕車違規件數最高前一〇〇名者，有 88.6% 為服務滿三年以上較為資深之員警，由於警察機關員警人事調動頻繁，服務三年已屬相當資深之員警。
3. 主要擔服勤務項目：68.6% 為輪值各項交通勤務(大輪番)，22.9% 為車禍處理，尚未有專責擔服取締酒後駕車勤務者。
4. 每季平均取締件數：40.0% 為每季平均取締五至八件，30.0% 為平均取締一至四件，15.7% 為平均取締八至十二件，平均取締十三件以上之員警亦佔有 11.4%。
5. 酒精測試器操作訓練受訓時數：41.4% 為受訓四至六小時，32.9% 為受訓二至四小時，六小時以上者佔 22.9%，合計有 97.1% 之員警訓練時數為二小時以上。
6. 對取締酒後駕車標準作業程序瞭解、熟悉程度：有 75.7% 之員警對標準作業程序熟悉，惟尚有 1.4% 完全不熟悉，需要再加強。

綜上所述，台北市政府警察局交通警察大隊取締酒後駕車經驗豐富員警，主要為第一線基層員警，其執勤經驗豐富且於交通警察單位服務年資較久，顯示酒後駕車取締執勤經驗愈豐富、酒精測試器操作及取締酒後駕車標準作業程序愈熟悉，則愈有助於酒後駕車取締工作，故可研議規劃、設置專責警力。

(二) 第二部份：酒後駕車外顯行為特徵調查，如表 4

採用李克特五等尺度(Likert Scale, LS)，將應答者所選擇的非常同意轉換成五、同意轉換成四、無意見轉換成三、不同意轉換成二、非常不同意轉換成一，計算出各項外顯特徵之序分後，予以排序。

1. 排行前五項顯著特徵依序為

- (1) 臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲
- (2) 反應遲鈍，可能撞擊來車或他物
- (3) 易對號誌反應遲鈍
- (4) 易未開頭燈行駛或延緩開車燈
- (5) 易沒有原因地緩慢行駛

表 3 員警基本資料統計表

員警基本資料	答案	百分比
1. 職位	警員	97.1%
	小隊長或巡佐	2.9%
	分隊長或巡官以上	0
2. 服務年資	1 年以下	0
	1-3 年	11.4%
	3-5 年	22.9%
	5-10 年	65.7%
	10 年以上	0
3. 擔服勤務項目	車禍處理	22.9%
	專責酒測勤務	0
	路口疏導	5.7%
	值班	0
	以上皆有(大輪番)	68.6%
	其他	2.9%
4. 每季平均取締件數	0 件	2.9%
	1-4 件	30.0%
	5-8 件	40.0%
	8-12 件	15.7%
	13 件以上	11.4%
5. 酒精測試器操作訓練受訓時數	2 小時以下	2.9%
	2-4 小時	32.9%
	4-6 小時	41.4%
	6-8 小時	2.9%
	8 小時以上	20.0%
6. 對「取締酒後駕車標準作業程序」瞭解、熟悉程度	非常熟	30.0%
	很熟	45.7%
	普通	22.9%
	不熟	0%
	完全不熟	1.4%

表 4 酒後駕車者外顯特徵調查結果統計表

外 顯 特 徵	序	分 排	序
1. 易大幅度轉彎	3.70	16	
2. 易跨越分向限制線或車道線行駛	3.93	7	
3. 易蛇行、飆車競駛	3.87	10	
4. 反應遲鈍，可能撞擊來車或他物	4.24	2	
5. 易車身搖擺不定	3.94	6	
6. 易不在規定車道行駛	3.80	13	
7. 易突然轉向或偏滑	3.90	8	
8. 易沒有因地緩慢行駛	3.99	5	
9. 易不正常煞車	3.87	10	
10. 易駛入反向車道或搶道行駛	3.77	15	
11. 易不當超車	3.83	12	
12. 易對號誌反應遲鈍	4.14	3	
13. 易不當停車	3.79	14	
14. 易猛然加速	3.89	9	
15. 易未開頭燈行駛或延緩開車燈	4.04	4	
16. 臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲	4.26	1	
17. 駕駛高級房車者易酒後駕車	3.21	17	
18. 駕駛公務車者易酒後駕車	3.00	18	

2. 其次八項特徵為

- (1) 易車身搖擺不定
- (2) 易跨越分向限制線或車道線行駛
- (3) 易突然轉向或偏滑
- (4) 易猛然加速
- (5) 易不正常煞車
- (6) 易蛇行、飆車競駛
- (7) 易不當超車
- (8) 易不在規定車道行駛

3. 排行後五項顯著特徵

- (1) 駕駛公務車者較易酒後駕車
- (2) 駕駛高級房車者較易酒後駕車

- (3) 易大幅度轉彎
- (4) 易駛入反向車道或搶道行駛
- (5) 易不當停車

由酒後駕車外顯特徵調查，瞭解台北市酒後駕車違規者之特性與行為徵狀，排行前五項為臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲、反應遲鈍，可能撞擊來車或他物等特徵，可提供作為取締酒後駕車經驗較淺員警執勤時觀察、判斷對方是否酒後開車之重要參考，而加以防範或應對，提高其攔獲酒後駕車者成功率。另由於各外顯特徵間序分差距不大，員警亦應注意具有其他重要特徵之駕駛人或車輛。

(三) 第三部份：員警對現行執法策略與勤務規劃之意見調查結果

1. 最適當勤務規劃時段：所佔比率較高前三項，依次有 20.6% 認為凌晨一時至二時，19.1% 認為凌晨二時至三時，16.0% 認為凌晨零時至一時，集中在二十三時至翌日凌晨四時，除凌晨三時至四時較少規劃取締勤務外，大致與現況勤務時段相符合。
2. 最適當勤務規劃之週內日別：有 43.6% 的員警認為星期五最為適當，其次為星期二 42.1%，兩者合計佔了 85.7%；星期四無人選取，星期一僅佔 1.5%。
3. 最需要加強勤務規劃之月份：有 28.6% 的員警認為最需要加強為一月份，其次為十二月份 (17.3%)，與一般觀念認為集中於冬天寒冷較易飲酒之季節相符。
4. 最需要加強攔檢對象之年齡層：所佔比率較高前三項，依次為 30 歲至 39 歲 (40.6%)、40 歲至 49 歲 (32.3%)、18 歲至 29 歲 (21.1%)，三者合計佔 94%，與現況員警執勤攔檢對象年齡層相符合。
5. 最需要加強「酒後駕車取締」攔檢之車種：以小客車及機車兩類車種並列最高 (均為 47.4%)，合計達 94.8%，與現況員警執勤攔檢車種相符合。
6. 最佳的執勤方式：以封鎖式逐車攔檢佔 44.6% 較高，其次為針對駕駛行為有酒醉徵兆者 (外顯特徵) 攔檢佔 27.3% 較高，隨機攔查佔 16.5% 再次之，但是現況因大法官釋字第五三五號解釋明定「警察不得任意臨檢」，導致民眾藉此質疑員警採逐車攔檢方式之適法性。另外，再加上警察機關勤務規劃單位未統一向民眾說明、宣導，該單位所規劃執行酒後駕車取締勤務地點，均為統計分析肇事資料後，所遴選出來較容易發生酒後駕車肇事之路段 (口)，才於此地點規劃勤務逐一攔檢過往車輛。
7. 警網最適當、安全人數：有 47.1% 之員警認為三人或四人一組警網，最適當、安全，現況勤務規劃均以三人為主，各警察分局可視警力狀況酌予調整為四人。
8. 最佳的執勤地點：所佔比率較高前三項，依次有縣市間聯外橋樑 (27.3%)、縣市間聯外幹道 (22.7%)、高架橋或快速道路匝道出入口 (18.8%) 所佔比率較高，而現行勤務規劃地點，則較偏向於台北市市內各路口，縣市間聯外橋樑、聯外幹道比例並不高，兩者間有所差異，且高架橋或快速道路匝道出入口亦甚少規劃勤務。
9. 現行「員警執行酒後駕車攔停取締標準作業程序」是否需要修改：有 72.9% 認為無需修改，惟前於第三章論及「員警執行酒後駕車攔停取締標準作業程序」需因應大法官五三五號釋憲案酌予修改。
10. 「快速酒精濃度檢知器」有助於酒後駕車取締工作：有 42.9% 員警表示同意、27.1% 表示非常同意，合計有 70% 的員警對於快速酒精濃度檢知器有助於酒後

駕車取締工作，持肯定意見，且平日員警對於使用快速酒精濃度檢知器協助酒後駕車取締工作第一階段篩選，均表示使用方便、省時、衛生。

惟現況全臺北市政府警察局僅有一二一部（酒測器有二三一部），數量較少，且第二批採購之快速酒精濃度檢知器故障率甚高，警察機關應重新檢視所採購之快速酒精濃度檢知器規格、功能等，並向上級機關積極爭取預算添購快速酒精濃度檢知器，配發各警察分局使用，工欲善其事，必先利其器，以收事半功倍之效。

一般執行酒後駕車取締勤務時，一組警網約有三至四名員警執勤，常有多名員警會同時攔檢汽、機車駕駛人，駕駛人有酒後駕車徵候者，才請駕駛人下車使用酒測器受檢，故快速酒精濃度檢知器數量應較酒測器數量多，才合理。

11. 實施「代保管車輛」有助於遏止酒後駕車違規：有 42.9% 員警表示同意、35.7% 表示非常同意，合計有 78.6% 的員警對於實施「代保管車輛」有助於遏止酒後駕車違規，持肯定意見，應更續落實執行代保管車輛，但是代保管車輛手續繁複、費時，員警執行意願較低，可研議提高獎勵額度來鼓勵員警落實執行代保管車輛。
12. 最需要加強之應勤裝備：經調查有 38.6% 的員警認為最需要加強之應勤裝備為車上錄影設備，而臺北市政府警察局於九十一年採購設置七十部「警車專用錄影（音）監視蒐證設備」，主要係因員警執行臨檢、酒後駕車及各項交通違規取締，具有維護社會治安，保障民眾生命財產安全之重要任務，惟員警在執行各種勤務時，必須面對違規（法）民眾之藉故挑釁、不服取締情形，為避免員警執行取締酒後駕車勤務時，有民眾妨害公務影響公權力執行情形發生，購置「警車專用錄影（音）監視蒐證設備」七十部，配發各派出所、警備隊、交通分隊、保安大隊各中隊，以完備違規（法）證據採證及執法過程完整紀錄，保障民眾權益，避免紛爭，使執法程序更具正確性、合法性，進而提升為民服務品質及維護勤務執行安全。其次為快速酒精濃度檢知器占 20.5%，與第十題調查結果相符合。
13. 「取締酒後駕車評比獎懲規定」是否需要修改：認為無需修改者占 42.9%，而認為需要修改者占 51.4%，兩者間差異並不大。
14. 是否支持「對於酗酒泥醉，實施管束之處罰」：員警支持對於酗酒泥醉，實施管束之處罰者占 81.4%，囿於各交通分隊、派出所均無拘留室，實施保護管束地點以各分局現有之拘留室來替代最為適當，可減少各交通分隊、派出所看管警力及場地尋覓問題，現況影響最小，最方便可行。
15. 現行「各項酒後駕車處罰規定」最需要修改項目：以道安講習占 20.9%、實施「代保管車輛」與刑法公共危險罪均占 18.7% 較高，三者間差異並不大，且填答員警並未針對開放式題目回答，故無法得知究竟要如何修改。
16. 最有效抑制酒後駕車的方式：其中以沒入車輛占 54.3% 最高，其次為電子控制酒後駕車者無法啟動車輛占 18.6%，再次之為增加第三責任險費用占 12.9%。

二、酒後駕車者違規原因調查

（一）第一部份：酒後駕車違規者基本資料，如表 5

1. 調查對象性別：98.67% 為男性，女性僅佔 1.3% ，酒後駕車違規者以男性居多。
 2. 年齡：以 31-50 歲較多佔 65.3% ，其次為 21-30 佔 18.7% ，與酒後駕車違規案件駕駛人年齡層分布相符合。
 3. 職業：以經商者佔 36.0% 和服務業佔 29.3% ，合計 65.3% 。
 4. 婚姻狀況：已婚者佔 58.7% ，未婚者佔 26.7% ，而離婚者佔 6.7% 。
 5. 教育程度：以高中（職）（42.7% ）和大專院校 45.3% ，且研究所以以上者佔 6.7% 。
 6. 平均年收入：年收入在四十萬至七十萬間者佔 34.7% 、七十萬至一〇〇萬 22.7% 較高，而四十萬以下者也佔了 21.3% ，一三〇萬以上也佔 13.3% 之多。
 7. 違規時駕駛車輛之車種：仍以小客車（64.0% ）和機車（32% ）佔大多數，合計佔 96% ，而小貨車者則僅佔 4% 。
 8. 違規時所駕駛車輛之顏色：以黑色、銀色和深藍色所佔比率較多，但各車輛顏色間並無顯著集中於某些特定顏色。
 9. 違規時所駕駛車輛之價格：四十萬以下者佔 40% ，其應為機車價格；其次為四十萬至七十萬間佔 26.7% ，而一三〇萬以上也佔 12% ，並將本欄位與年收入交叉分析，兩者間顯著相關，意即購買車輛價格與其年收入有關。
 10. 因酒後駕車而被攔檢經驗：有 64% 之受訪者未因酒後駕車而被警察攔檢，而尚有 36% 之受訪者曾因酒後駕車而被警察攔檢。
- 酒後駕車違規者以 31-50 歲之間的已婚男性居多，違規時駕駛小客車或騎乘機車為主，顏色以黑色、銀色和深藍色所佔比率較高，而駕駛百萬高級房車的違規者也佔 12% 之多。

表 5 酒後駕車者基本資料統計表

員 警 基 本 資 料	答 案	百 分 比
1. 性別	男	98.67%
	女	1.33%
2. 年齡	11~20 歲	0%
	21~30 歲	18.7%
	31~40 歲	32.0%
	41~50 歲	33.3%
	51~60 歲	12.0%
	60 歲以上	2.7%
	未答	1.3%

表 5 (續) 酒後駕車者基本資料統計表

3. 職業	學生 商 工 軍公教 服務業 自由業 其他 未答	1.3% 36.0% 13.3% 4.0% 29.3% 14.7% 0% 1.3%
4. 婚姻狀況	離婚 已婚 未婚 未答	6.7% 58.7% 26.7% 8.0%
5. 教育程度	國中以下 高中(職) 專科 大學 研究所以上	5.3% 42.7% 32.0% 13.3% 6.7%
6. 平均年收入	四十萬以下 四十萬至七十萬 七十萬至一〇〇萬 一〇〇萬至一三〇萬 一三〇萬以上 未答	21.3% 34.7% 22.7% 6.7% 13.3% 1.3%
7. 違規時駕駛車輛之車種	機車 小客車 小貨車 大型車輛 其他	32.0% 64.0% 4.0% 0% 0%
8. 違規時所駕駛車輛之顏色	黑 深藍 紅 白 綠 銀色 其他 未答	22.7% 16.0% 8.0% 12.0% 10.7% 21.3% 8.0% 1.3%
9. 違規時所駕駛車輛之價格	四十萬以下 四十萬至七十萬 七十萬至一〇〇萬 一〇〇萬至一三〇萬 一三〇萬以上 未答	40.0% 26.7% 16.0% 4.0% 12.0% 1.3%
10. 因酒後駕車而被攔檢經驗	有 無	36.0% 64.0%

(二) 第二部份：酒後駕車者違規原因調查，如表 6

採用李克特五等尺度(Likert Scale, LS)，將應答者所選擇的非常同意轉換成五、同意轉換成四、無意見轉換成三、不同意轉換成二、非常不同意轉換成一，計算出各項違規原因之序分後，予以排序。

1. 排行前三項違規原因

- (1) 因「自信沒有喝酒過量，還可以開車」而酒後駕車
- (2) 因「翌日需要用車，不得不開車回家」而酒後駕車
- (3) 因「大眾運輸不方便，且為節省計程車車資」而酒後駕車

2. 排行後三項違規原因

- (1) 因「不知道酒後駕車要處罰」而酒後駕車
- (2) 因「罰鍰金額不高」而酒後駕車
- (3) 因「可以找人關說，不怕被抓」而酒後駕車

由酒後駕車者違規原因調查，可瞭解臺北市在嚴格執法下，這些酒後駕車違規者為什麼還敢酒後駕車，瞭解其根本違規原因，針對這些原因研議適當之執法策略，對症下藥，才能治本，有效減少酒後駕車行為發生，進而達到抑制酒後駕車肇事案件發生。

表 6 酒後駕車者違規原因調查結果統計表

外 顯 特 徵	序 分	排 序
1. 因「自信沒有喝酒過量，還可以開車」而酒後駕車	3.81	1
2. 「警察執法密度不高，被抓機會不大」而酒後駕車	2.28	7
3. 因「罰鍰金額不高」而酒後駕車	1.88	9
4. 因「自信酒量佳，開車技術好」而酒後駕車	2.75	4
5. 因「翌日需要用車，不得不開車回家」而酒後駕車	3.55	2
6. 因「知道如何規避警察攔檢地、點路線」而酒後駕車	2.40	5
7. 因「刻意避開警察取締酒後駕車重點執法時間內」而酒後駕車	2.40	5
8. 因「可以找人關說，不怕被抓」而酒後駕車	1.88	9
9. 因「大眾運輸不方便，且為節省計程車車資」而酒後駕車	2.84	3
10. 因「受同伴蠱惑或愛面子」而酒後駕車	1.97	8
11. 因「不知道酒後駕車要處罰」而酒後駕車	1.83	11

(三) 第三部份：酒後駕車違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見調查結果

1. 是否支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作：有 73.3% 的酒後駕車違規者對是否支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作持肯定態度，18.7% 無意見，反對者僅佔 8% 而已，顯見大部分的酒後駕車違規者雖然被警察取締過，但仍支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作。
2. 刑法公共危險罪實施後，是否能有效遏阻酒後駕車行為：受訪者中有 60% 持肯定態度，認為刑法公共危險罪實施後，能有效遏阻酒後駕車行為，18.7% 無意見，但仍有 20% 的受訪者認為刑法公共危險罪實施後，無法有效遏阻酒後駕車行為。
3. 現行刑法公共危險罪對酒後駕車處罰，法官除對於酒後駕車肇事違規人判刑

外，其餘均得易科罰鍰，是否適當：受訪者中有 65.3% 認為現行刑法公共危險罪對酒後駕車處罰，法官除對於酒後駕車肇事者判刑外，其餘均得易科罰鍰，是適當的；而有 30.7% 的受訪者認為是不適當的。

4. 提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、K T V 等商家，應提供顧客自行付費代替酒客駕車返家之服務：受訪者中有 69.4% 持肯定態度，認為提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、K T V 等商家，應提供付費代替酒客駕車返家之服務，24% 無意見，但有 6.6% 的受訪者不認為提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、K T V 等商家，應提供付費代替酒客駕車返家之服務。
5. 提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、K T V 等商家，應提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務：受訪者中有 89.3% 持肯定態度，認為提供酒類服務供顧客現場飲用之餐廳、K T V 等商家，應提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務，9.3% 無意見，受訪者中沒有不贊成這些商家提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務。
6. 現行警察機關取締酒後駕車勤務，執法密度是否足夠：受訪者中有 69.3% 認為現行警察機關取締酒後駕車勤務，執法密度已經足夠，但仍有 25.3% 的受訪者認為不足夠需要再加強。
7. 各項酒後駕車處罰規定最需要修改項目：認為處罰條例規定最需要修改者佔 30.8% ，其次為刑法公共危險罪 20.2% ，再其次為道安講習佔 17.3% ，且僅有少數填答者針對後續如何修改開放式題目回答，故無法明確得知要如何修改較為適當。
8. 是否曾因政府針對「酒後駕車行為」研修相關處罰規定後，而改變您酒後駕車行為：受訪者認為會較為收斂酒後駕車行為 92% ，僅有 7.3% 的受訪者認為沒有影響，依然酒後駕車。
9. 是否曾因警察機關調整「酒後駕車」執法重點後，而改變您酒後駕車行為：受訪者認為會較為收斂酒後駕車行為 88% ，僅有 6.7% 認為沒有影響，依然酒後駕車，5.3% 的訪者未回答。
10. 是否支持「落實行政執行法規定：對於酗酒泥醉，實施管束之處罰」：受訪者認為會較為收斂酒後駕車行為 89.3% ，僅有 8% 的受訪者認為沒有影響，依然酒後駕車，2.7% 的訪者未回答。
11. 酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過多少需依處罰條例規定予以告發：酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.25Mg/L 需依處罰條例規定予以告發，有 61.3% 的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解處罰標準，但仍有 33.3% 的受訪者答錯。
12. 酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過多少需依刑法移送法辦：酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 需依刑法移送法辦，有 73.3% 的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解處罰標準，僅有 10.7% 的受訪者答錯。
13. 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試酒精濃度超過規定標準者，處新台幣多少元，並當場禁止其駕駛及吊扣其駕照一年：汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過 0.25Mg/L 者，處新台幣一萬五千元以上六萬元以下元罰鍰，有 66.7% 的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解處罰標準，僅有 10.6% 的受訪者答錯。
14. 汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，因而肇事致人受傷者，吊扣其駕照幾年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領：汽車

駕駛人，駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準，因而肇事致人受傷者，吊扣其駕照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領，有 36% 的受訪者答對，大部分的違規者對刑法公共危險罪並未瞭解。

15. 汽車駕駛人拒絕酒精濃度測試之檢定者，處新台幣多少元？並吊銷其駕駛執照，如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領；汽車駕駛人拒絕酒精濃度測試之檢定者，處新台幣六萬元，並吊銷其駕駛執照，如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕照，並不得再考領，有 73.3% 的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解此一規定，僅有 10.7% 的受訪者答錯。
16. 現行道路交通管理處罰條例規定是否適當：受訪者中有 49.3% 認為現行道路交通管理處罰條例規定適當，有 44% 的受訪者認為不適當，兩者並無太大差異。
17. 酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 需接受哪些處罰：大部分的受訪者均答對。
18. 酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 者，依刑法移送法辦，此數值是否適當：受訪者中有 42.7% 認為酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 者，依刑法移送法辦，此數值適當，而有 54.7% 的受訪者認為不適當，兩者並無明顯差異，但認為不適當者略多。
19. 從哪些媒體得知酒後駕車處罰相關規定：以電視台和報紙合計佔 65.3% ，而酒後駕車文宣品則佔 15.7% 。

肆、結論與建議

一、結論

(一) 酒後駕車者外顯特徵調查方面

1. 取締酒後駕車豐富執勤經驗員警特性

取締酒後駕車經驗豐富員警，主要為第一線基層員警、服務年資較久，由此顯示酒後駕車取締執勤經驗愈豐富酒精測試器操作及取締酒後駕車標準作業程序愈熟悉，則愈有助於酒後駕車取締工作，故可研議規劃、設置專責警力。

2. 酒後駕車外顯行為特徵調查結果

由酒後駕車外顯特徵調查，瞭解台北市酒後駕車違規者之特性、駕駛人的行為徵狀，排行前五項顯著特徵，如臉色紅潤、聞到酒氣、講話大聲、反應遲鈍，可能撞擊來車或他物等特徵，可提供作為取締酒後駕車經驗較淺員警執勤時觀察、判斷對方是否酒後開車之重要參考，而加以防範或應對，提高其攔獲酒後駕車者成功率，另由於各外顯特徵間序分差距不大，排行在前五項顯著特徵之後的外顯特徵，員警亦應注意具有這些特徵之駕駛人或車輛。

3. 員警對現行酒後駕車執法策略與勤務規劃之意見

- (1) 最適當勤務規劃時段：主要集中在二十三時至翌日凌晨四時，除凌晨三時至四時較少規劃取締勤務外，大致與現況勤務規劃時段相符合。
- (2) 最佳的執勤方式：以封鎖式逐車攔檢佔 44.6% 較高，其次為針對駕駛行為有酒醉徵兆者(外顯特徵)攔檢佔 27.3% 較高，隨機攔查佔 16.5% 再次之，惟現況因大法官釋字第五三五號解釋公布明定「警察不得任意臨檢」，導致民眾藉此質疑員警採逐車攔檢方式之適法性。另外，再加上警察機關勤

務規劃單位未統一向民眾說明、宣導，該單位所規劃執行酒後駕車取締勤務地點，均為統計分析肇事資料後，所遴選出來較容易發生酒後駕車肇事之路段（口），才於此地點規劃勤務逐一攔檢過往車輛。

- (3) 警網最適當、安全人數：有 47.1% 之員警認為三人或四人一組警網，最適當、安全，現況勤務規劃均以三人為主，可視警力狀況酌予調整為四人。
- (4) 最佳的執勤地點：依次有縣市間聯外橋樑、縣市間聯外幹道、高架橋或快速道路匝道出入口，而現行勤務規劃地點，則較偏向於市區內各路口，縣市間聯外橋樑、聯外幹道比例並不高，兩者間有所差異，且高架橋或快速道路匝道出入口亦甚少規劃勤務。
- (5) 快速酒精濃度檢知器：大部分員警對於快速酒精濃度檢知器有助於酒後駕車取締工作，持肯定意見，且平日員警對於使用快速酒精濃度檢知器協助酒後駕車取締工作第一階段篩選，均表示使用方便、省時、衛生，惟現況全臺北市警察局僅有一二一部（酒測器有二三一部），數量較少，且第二批採購之快速酒精濃度檢知器故障率甚高，警察機關應重新檢視所採購之快速酒精濃度檢知器規格、功能等，並向上級機關積極爭取預算添購快速酒精濃度檢知器，配發各警察分局使用，工欲善其事，必先利其器，以收事半功倍之效。一般執行酒後駕車取締勤務時，一組警網約有三至四名員警執勤，常有多名員警會同時攔檢汽機、車駕駛人，俟駕駛人有酒後駕車徵候者，才請駕駛人下車使用酒測器受檢，故快速酒精濃度檢知器數量應較酒測器數量多，才合理。
- (6) 實施「代保管車輛」：大多數的員警對於實施「代保管車輛」有助於遏止酒後駕車違規，持肯定意見，故應更續落實執行代保管車輛，但是代保管車輛手續繁複、費時，員警執行意願較低，可研議提高獎勵額度來鼓勵員警落實執行代保管車輛，且車輛拖吊、保管費用由酒後駕車違規者付費較符合公平原則，勿由社會大眾共同負擔。
- (7) 對於酗酒泥醉，實施管束之處罰：大多數的員警均支持對於酗酒泥醉，實施管束之處罰者，囿於各交通分隊、派出所均無拘留室，實施保護管束地點以各分局現有之拘留室來替代最為適當，可減少各交通分隊、派出所看管警力及場地尋覓問題，對現況影響最小，最方便可行。
- (8) 最有效抑制酒後駕車的方式：其中以沒入車輛較高，其次為電子控制酒後駕車者無法啟動車輛，再次之為增加第三責任險費用。

(二) 酒後駕車者違規原因調查

1. 酒後駕車違規者基本特性

酒後駕車違規者以 31-50 歲之間的已婚男性居多，違規時駕駛小客車或騎乘機車為主，顏色以黑色、銀色和深藍色所佔比率較高，而駕駛百萬高級房車的違規者也佔 12% 之多。

2. 酒後駕車者違規原因

由酒後駕車者違規原因調查，可瞭解臺北市在嚴格執法下，這些酒後駕車違規者為什麼還敢酒後駕車，瞭解其根本違規原因，排行前三項違規原因為「自信沒有喝酒過量，還可以開車」、「翌日需要用車，不得不開車回家」、「大眾運輸不方便，且為節省計程車車資」，可參考這些原因研議適當之改善策略，有效減

少酒後駕車行為發生，抑制酒後駕車肇事案件發生。

3. 酒後駕車違規者對現行酒後駕車執法或處罰方式之意見調查結果

- (1) 是否支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作：大部分的酒後駕車違規者雖然被警察取締過，但仍支持警察嚴格執行酒後駕車取締工作。
- (2) 刑法公共危險罪：受訪者中有超過半數持肯定態度，認為刑法公共危險罪實施後，能有效遏阻酒後駕車行為，並認為法官除對於酒後駕車肇事者判刑外，其餘均得易科罰鍰，是適當的。
- (3) 提供酒類服務之餐廳、K T V 等商店之責任：受訪者中有超過半數對這類商店應提供顧客自行付費代替酒客駕車返家及提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務之服務，持肯定態度，受訪者中沒有不贊成這些商店提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務。
- (4) 針對政府研修酒後駕車相關處罰規定及警察機關調整執法重點後，而改變酒後駕車行為：有近九成的受訪者認為會較為收斂酒後駕車行為，僅少數受訪者認為沒有影響，依然酒後駕車。
- (5) 落實行政執行法規定：有九成的受訪者認為會較為收斂酒後駕車行為，僅有接近一成的受訪者認為沒有影響，依然酒後駕車。
- (6) 對於酒後駕車相關規定處罰標準：超過半數的受訪者答對，大部分的違規者都瞭解，但仍有 33.3% 的受訪者答錯，顯示僅知道酒後駕車要處罰，但對於處罰標準則不甚明瞭。
- (7) 依刑法移送法辦呼氣酒精濃度測試數值：受訪者中有 42.7% 認為酒後駕車呼氣酒精濃度測試超過 0.55Mg/L 者，依刑法移送法辦，此數值適當，而有 54.7% 的受訪者認為不適當，兩者並無明顯差異，但認為不適當者略多。
- (8) 從哪些媒體得知酒後駕車處罰相關規定：以電視台和報紙合計佔 65.3% ，而酒後駕車文宣品則佔 15.7% 。

二、建議

(一) 勤務規劃調整

1. 攔檢方式：採取全面封鎖逐車攔檢方式，雖會對合法駕駛人造成不便，但可大幅增加酒後駕車違規遭取締之機率，嚇阻效果最佳。
2. 統籌規劃雨天酒後駕車取締勤務：由交通警察大隊統籌規劃雨天酒後駕車取締勤務執勤地點，遴選市區高架橋、快速道路橋下，不會淋濕之地點，照常執行酒後駕車取締勤務。
3. 警網最適當、安全人數：各分局應以三人為底限，可視警力狀況酌予調整各派出所、交通分隊及警備隊警力聯合編組，警網改為四人一組。
4. 應勤裝備：爭取預算添購快速酒精濃度檢知器，配發各警察分局使用，工欲善其事，必先利其器，以收事半功倍之效。

(二) 保護管束：實施保護管束會使酒後駕車者較為收斂酒後駕車行為，保護管束地點以各分局現有之拘留室來替代最為適當，可減少各交通分隊、派出所看管警力及場地尋覓問題，對現況影響最小，最方便可行。

(三) 研議沒入車輛：研議修法針對酒後駕車違規情節重大者，一律沒入車輛。

(四) 研議規劃、設置專責警力：研議規劃、設置專責警力，藉由短時間內累積豐富

執勤經驗，並配合酒後駕車外顯特徵，來判別車輛是否酒後駕車。

- (五) 立法強制規定商店提供酒精測試器：立法強制規定提供酒類服務之商店，均應提供酒精測試器供飲酒客人使用之服務，作為駕車前參考，並呼籲以酒後不開車為原則，相信如測試後呼氣酒精濃度已超過標準，飲酒者應較無意願酒後駕車，減少違規行為發生。

參考文獻

1. 林國禎，「酒醉駕駛問題現況分析與執法策略之研究—以台北市為例」，中央警察大學碩士論文，1995年6月。
2. 林大煜，「酒後駕車問題之檢討與分析」，交通建設，第41卷11期，1992年11月。
3. 林崇陽，「酒醉駕駛取締技巧與執法策略」，警專學報，第1卷3期，1990年6月。
4. 酒後駕車相關問題座談會，台灣本土法學雜誌社主辦，台灣本土法學雜誌第8期，2000年，3月。
5. 陳銘烈，「防制酒醉駕駛執法因應對策—從美、加地區執法經驗談起」，警光雜誌，第489期。
6. 陳順宇，多變量分析，華泰書局，民國八十七年。
7. 楊登斌，「道安講習實施成效之研究」，國立交通大學交通運輸研究所，碩士論文，民國88年6月。
8. 曾國雄、王榮祖，「公車系統績效評估之研究—AHP法及FMADM之應用」，中山管理評論，民國八十三年。
9. 蔡中志著「酒精濃度與肇事率之關係」，載於台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，1999年11月。