

## 臺北市酒後駕車執法成效之分析

黃承傳<sup>1</sup> 胡谷展<sup>2</sup>

### 摘要

本研究針對臺北市由民國八十七年迄今所實施之各項酒後駕車執法策略，遴選與民眾較為直接相關之主要執法策略，作事前事後分析，統計分析該項策略實施前後，酒後駕車肇事案件發生件數、死亡人數、重傷人數、取締件數、累犯等資料，並運用 EXCEL 軟體，針對各執法策略實施前與實施後酒後駕車列管交通事故發生件數、酒後駕車一般交通事故發生件數及傷亡人數等進行統計檢定分析。檢定分析主要結果如下：

- 1.有效減少肇事件數之策略有：實施區域封鎖全面攔檢取締勤務、實施新修正道路交通管理處罰條例等二項。
- 2.減低肇事嚴重程度之策略有：實施刑法公共危險罪。
- 3.抑制累犯效果佳之策略有：實施刑法公共危險罪、實施都會區聯合同步取締酒後駕車勤務、實施新修正道路交通管理處罰條例等三項。

### 壹、前言

近年由於酒後駕車造成之不幸重大交通事故頻傳，有鑒於酒後駕車對交通安全造成嚴重危害，每一件酒後駕車肇事案件，不但造成自己或家人終身的遺憾，更造成社會成本無法計數的損失及無辜第三者的損傷，為加強防制酒後駕車違規行為，確保交通安全，臺北市政府警察局先後針對易產生酒後駕車違規地點，如 KTV、餐館集中區域週邊道路縝密規劃專案勤務加強取締酒後駕車違規。台北市近幾年來在加強取締酒後駕車執法勤務後，已使酒後駕車列管肇事案件逐年降低，由八十五年全年發生四十二件，死亡三十人、重傷三十八人，至九十年全年發生二十一件、死亡十八人、重傷六人，明顯降低約五成以上（詳如表 1）。

目前台北市政府警察局更持續投注龐大警力，針對危害交通安全最大之酒後駕車違規行為，加強落實推動酒後駕車交通執法、各項宣導及配套預防措施，八十六年至九十年每年酒後駕車違規取締件數、代保管車輛數、依刑法移送法辦件數

---

<sup>1</sup>交通大學交通運輸研究所教授

<sup>2</sup>臺北市政府警察局交通警察大隊分隊長

詳如表 2。

表 1 台北市八十六年至九十年列管交通事故統計表

類別 年別	列管交通事故			酒後駕車列管交通事故						肇事原因排名
	件數	死亡	重傷	件數	%	死亡	%	重傷	%	
86年	217	134	99	21	9.6	19	14.2	10	10.1	酒後駕車肇事排名第六名
87年	180	102	91	19	10.6	14	13.7	12	13.2	酒後駕車肇事排名第五名
88年	165	108	65	13	7.8	9	8.3	5	7.7	酒後駕車肇事排名第七名
89年	181	124	67	26	14.4	24	19.4	6	8.9	酒後駕車肇事排名第七名
90年	160	98	67	21	13.1	18	18.4	6	8.9	酒後駕車肇事排名前十名以外

表 2 台北市政府警察局八十六年至九十年取締酒後駕車績效統計表

類別	八十六年	八十七年	八十八年	八十九年	九十年	總計
取締件數	28424	34818	26281	18421	30345	138289
移送法辦件數	0	0	2598	3120	7165	12883
代保管車輛數	5847	15285	12074	6069	8493	47768

## 貳、執法現況與檢討

### 一、執法現況

臺北市政府警察局自八十六年起陸續配合中央政府政策、相關法令修訂所實施之酒後駕車防制策略及勤務規劃方式，計有提高酒後駕車違規罰鍰、全面落實執行禁止駕駛規定、提高取締酒後駕車獎勵規定、開辦酒後駕車違規專案講習、實施「區域封鎖、全面攔檢」威力取締酒後駕車勤務、酒後駕車不能安全駕駛者依刑法公共危險罪移送法辦、擴大實施「都會區聯合同步取締酒後駕車」勤務、公佈酒後駕車重大違規案件、全國擴大取締酒後駕車勤務、運用「快速酒精濃度檢知器」等，茲概述如下：

1. 八十六年一月修正道路交通管理處罰條例第三十五條公布，自同年三月一日起實施，將酒後駕車違規罰鍰由新台幣二七 元至五四 元提高為新台幣六 元至一二 元，並增加吊扣駕駛執照六個月；拒絕測試者亦同。
2. 八十六年一月起全面落實執行「禁止駕駛」規定 - 實施「代保管車輛」，實施初期酒後駕車違規當事人必須繳清違規罰鍰或結案(含積案)後，方得領回車輛，亦得當場通知親友或由同行車上乘客具合法駕駛資格者領回車輛；惟依「違反道路管理事件統一裁罰標準及處理細則」第十八條第二項規定「前項代保管車輛汽車所有人或受委託第三人得於代保管原因消失後，持原通知單及行車執照申請領回」(已刪除)，因法令未明文規定必須先繳清罰鍰後，始得領回車輛，故自八十八年已修正為代保管原因消失即可領回車輛，亦即酒後駕車違規原因消失後即可領回車輛，不一定要繳清罰鍰。
3. 八十六年一月起提高取締酒後駕車獎勵規定，從優獎勵執勤員警辛勞，並適

時修正專案評比計畫，激勵員警士氣。

4. 為加強推行道路交通安全管理，喚起社會大眾對飲酒駕車問題的重視，減少酒後駕車交通事故的發生，維護用路者之安全，明訂酒後駕車為違規講習對象，台北市監理處於八十六年十一月依道路交通安全講習辦法第五條規定，公告汽車駕駛人駕駛汽車時酒精濃度過量與拒絕接受測試檢定者，應施以道安講習，將酒後駕車違規駕駛人正式列為道安講習對象，並採取專案集中講習方式，設計專門課程，亦安排違規人參觀創世基金會植物人安養中心，藉以收震撼、嚇阻之效，進而達到抑制酒後駕車行為之目的。
5. 八十七年四月第一次實施「區域封鎖、全面攔檢」威力取締酒後駕車勤務，針對酒店、K T V、P U B 等飲酒場所集中區域，劃定封鎖區域，於封鎖區域週邊道路路段（口）縝密規劃取締酒後駕車攔檢點，集中警力逐車攔檢，將過去「警力分散」、「隨機攔檢」之勤務方式，改為「集中警力」、「區域封鎖」及「全面攔檢」之新勤務方式，達到滴水不漏。
6. 八十七年六月起台北市監理處將酒後駕車違規道安講習由四小時延長為八小時，並充實講習內容，聘請國內著名專家學者、資深經驗豐富員警配合授課。
7. 八十八年四月刑法第一百八十五條之三公布實施，正式將酒後駕車行為納入刑法處罰，酒後駕車不能安全駕駛者依刑法公共危險罪移送法辦，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金，酒後駕車處罰邁向新紀元。
8. 八十八年十月起臺北市政府警察局協調臺北縣警察局配合擴大同步實施「都會區聯合同步取締酒後駕車」勤務，針對臺北市縣間聯絡道路及橋樑，如華中橋、羅斯福路等，易有酒後駕車違規市縣交界處，同步實施盤查攔檢取締酒後駕車專案勤務，希望藉由提高執法密度，擴大執法層面，以杜絕民眾於都會區市縣間游移僥倖違規心理，澈底遏阻酒後駕車行為。
9. 八十九年八月起依「台北市酒醉駕車重大違規案件公布辦法」，於台北市政府警察局交通警察大隊網站公佈酒後駕車重大違規案件，「醉魁禍首篇 酒醉駕車致人死、傷者」、「醉無可赦篇 每月份酒醉駕車移送法辦酒精濃度前五名」、「常業醉犯 酒醉駕車違規，一年內每累計達三次以上」、「醉不合作—遇警方取締時故意抗拒、態度惡劣而拒絕測試，其情節達刑法或社會秩序維護法所列妨害公務之程度者」。
10. 八十九年十月內政部警政署規劃第一次全國擴大取締酒後駕車勤務，要求各縣市警察局同步針對轄內，易有酒後駕車違規地點，縝密規劃實施盤查攔檢取締酒後駕車專案勤務，透過全國同步執法，以遏阻酒後駕車行為，惟與臺北市政府警察局所實施之「都會區聯合同步取締酒後駕車」勤務性質與勤務規劃上並無明顯差異，均係動員該局各分局警力同步執行。
11. 九十年一月起啟用「快速酒精濃度檢知器」協助酒後駕車取締工作，執勤員警可運用檢知器作為取締酒後駕車初步檢測使用，增加員警執行效率及判別酒後駕車違規駕駛人之成功率，以減少攔查動作對於民眾產生之困擾，並

加強遏阻民眾僥倖酒後駕車違規之心態，惟囿於經費有限，採購數量有限，未能全面配發臺北市政府警察局各執勤員警。

12. 九十年六月一日起新修正道路交通管理處罰條例第三十五條公布實施，將酒後駕車罰鍰由新台幣六元至一十二元大幅提高為新台幣一五元至六元，並加重吊扣駕照一年，拒絕測試者處最高罰鍰新台幣六元，較以前拒絕簽名者，僅處罰一十二元更為嚴厲。

## 二、探討

### (一) 歷年酒後駕車評比獎懲規定優缺點

臺北市政府警察局為全面加強取締酒後駕車取締工作，自八十三年起即訂定「臺北市政府警察局全面加強取締酒精濃度過量駕駛工作評比獎懲規定」，截至八十八年一月止，歷經六次修正，囿於年代久遠，本研究所蒐集之評比計畫僅能追溯至八十七年三月起實施之第五次修正版本，由各階段酒後駕車評比獎懲規定一覽表中，初步可得知：

- (1) 初期之評比獎懲規定，因各分局轄區狀況不同及酒精測試器不足之緣故，團體評比部份區分為：市區甲、乙組、郊區甲、乙組等四組，而自八十八年七月一日起實施之「取締酒後駕駛案件工作評比獎懲規定」，即不再分組。
- (2) 各評比獎懲規定對交通分隊員警敘獎及懲處標準均較分局員警要求嚴格。
- (3) 執行酒後駕車違規取締執法專案之員警，未如行人違規取締常併於其他勤務中配合執行，且因獎勵條件優渥，員警對取締酒後駕車有較高之意願。
- (4) 八十八年元月一日起實施之第六次修正版本：增列交通分隊員警如每季取締件數未達三件者申誡乙次，未達一件者申誡兩次，首次將取締不力者懲處。
- (5) 八十八年四月刑法公共危險罪實施後，酒後駕車案件逐漸減少，為鼓勵員警踴躍取締酒後駕車違規案件，除增訂移送法辦案件獎勵規定（攔檢查獲酒後駕車移送刑法案件每件核予嘉獎乙次，最高獎額不受限），並將交通違規案件（行政罰）部分亦放寬至每取締四件（不含肇事案件），核予嘉獎乙次，最高獎額均不受限制，鼓勵員警踴躍爭取榮譽。
- (6) 各項評比獎懲規定均因應各時期不同執法策略而小幅度修正，並未大幅修正。
- (7) 為落實市長要求公務人員不得酒後駕車規定，特於八十八年七月一日起實施之評比獎懲規定，增列「查獲公務人員酒後駕車者經報局轉報所屬單位處理者從優獎勵，移送法辦者（不含肇事案件）每件嘉獎兩次，開單舉發者每件嘉獎乙次」，如未依規定舉發移送者，則依法處置。
- (8) 各項評比獎懲規定，為激勵執法人員落實酒後駕車違規取締工作之動力來源，而相較於歷年來各項評比獎懲規定中，多以取締件數多寡為考量，而未將實際抑制酒後駕車肇事成效納入考量，以致執勤時段、地點、執勤方式之規劃，無不以取締績效為考量，而忽略其它抑制酒後駕車交通事故發生之成效部分。

## (二) 攔檢對象之探討

由統計資料得知八十六年至九十年臺北市政府警察局酒後駕車之取締車種主要以自小客(貨)車與機車為主,二類車種各年之間取締件數所佔比例差距並不顯著,主要原因係為市區車流組成中以自小客(貨)車與機車為主(臺北市機動車輛登記數至九十年底,自小客貨車占 37.12%、機車占 59.25%、營業小客車占 2.26%),各取締車種中較特殊的為營業小客車部分,近五年來其肇事比率均維持在 7% 左右,且營業小客車為副大眾運輸系統之一,常被政府機關用來鼓勵飲酒者使用之替代交通工具,更應要求其嚴格遵守酒後不開車之規定,藉以保障乘客之安全,惟警察機關現況於取締酒後駕車攔檢車輛時,無論採用封鎖式逐車攔檢或隨機攔檢之勤務方式均甚少攔檢營業小客車,造成執法上之漏洞,因此員警對攔檢之對象(車種)應予調整,營業小客車亦應比照自小客(貨)車標準攔檢。

## (三) 勤務規劃單位之探討

臺北市政府警察局現況每月規劃執行「都會區同步取締酒後駕車專案勤務」及「局辦擴大酒測」勤務至少各二次,並配合警政署規劃執行「全國擴大取締酒後駕車勤務」一次,並與擴大臨檢日期錯開,每次勤務均動員該局各分局、交通大隊、保安大隊警力,針對台北市易酒後駕車及易肇事路段加強警力部署實施攔檢,面式執法,防制酒後駕車肇事發生。另臺北市政府警察局交通警察大隊每月動員所屬交通分隊警力,規劃一至二次擴大取締勤務,其餘均由警察局各單位由其他勤務兼服或自行編排取締勤務,藉以加強執法密度。

各類型執法勤務,除「大隊辦擴大酒測勤務」僅由交通警察大隊各交通分隊執行外,其餘三類均係動員各分局、交通大隊、保安大隊警力配合執行,勤務規劃單位雖然不同,但就實際執法層面並無太大差異。

## (四) 勤務規劃時段之探討

經統計取締資料得知酒後駕車取締案件時段主要集中在 22-03 時,惟酒後駕車肇事案件則主要集中於 20-5 時,肇事與取締案件集中時段有些許落差,03-05 時主要係清晨時分警力薄弱,且為因應上午尖峰時間交通疏導勤務需耗費相當大之警力,該時段為警力最少之時段,造成取締件數偏低,而 20-22 時因市區夜生活活躍,車流量大,採用逐車攔檢方式易造成交通壅塞,引起民怨,故員警均採隨機攔檢或併於其他交通執法勤務中一併取締酒後駕車違規,非專責取締酒後駕車執法勤務,其查獲機率較小。

## (五) 攔檢方式之探討

楊登斌(1999)針對台北市參加酒後駕車違規講習者實施問卷調查,得知有 32.4%的受訪者認為會被警方選中攔停檢查的原因係警察每部車都攔,有 25%的受訪者認為是倒楣被攔到(隨機),而有 15.4%是因警察發覺開車狀況有飲酒嫌疑,且依其資料顯示亦有 62.0%員警認為封鎖式逐車攔檢為取締績效最佳之勤務方式;另執法的嚇阻效果,會受到被警察逮捕的機率、處罰的嚴重程度、以及處罰的迅速性影響,因此採用「區域封鎖、逐車攔檢」的勤務方式,雖會

對一般駕駛人造成不便，但可大幅增加酒後駕車違規遭取締之機率，嚇阻效果最佳，如以此為主要勤務方式，並搭配於 07-22 時車流量大攔檢困難之時段，採用隨機攔檢有酒後開車徵兆車輛及尾隨等勤務方式，將可獲得較佳之執法嚇阻效果。

八十七年四月第一次實施「區域封鎖、全面攔檢」威力取締酒後駕車勤務，針對酒店、K T V、P U B 等飲酒場所集中區域，劃定封鎖區域，於封鎖區域週邊道路路段（口）縝密規劃取締酒後駕車攔檢點，集中警力逐車攔檢，將過去「警力分散」、「隨機攔檢」之勤務方式，改為「集中警力」、「區域封鎖」及「全面攔檢」之新勤務方式，達到滴水不漏，實施初期取締績效相當不錯，對酒後駕車亦發揮遏阻效果，但囿於警力有限僅能針對單一行政區（主要為大安區、中山區、萬華區、大同區等行政區）實施「區域封鎖、全面攔檢」，易造成其他行政區如文山區、內湖區、北投區等郊區酒後駕車案件頻傳。

近一年來並未再規劃區域性封鎖勤務，僅由各執行單位視現場交通狀況，採取全面攔檢勤務方式，但因需耗費較多警力、攜帶較多之交通錐等應勤裝備，員警普遍不願意採「區域封鎖、全面攔檢」勤務方式，另一方面大法官五三五號釋憲案公佈後，引發民眾不少質疑逐車攔檢之適法性問題，故針對執行酒後駕車取締勤務資深且執勤經驗豐富員警，透過問卷調查方式，瞭解酒後駕車者外顯特徵，提供資淺員警擔服酒後駕車取締勤務時，觀察、判斷對方是否酒後開車之參考，而加以防範或應對，藉以提高其攔獲酒後駕車者成功率，確有其必要性。

#### （六）勤務規劃執行地區之探討

士林、北投、內湖等郊區，由於編制警力較少且行政區域面積廣大，包含甚多觀光茶園、溫泉區、土雞城等易飲酒場合，駕駛人車速均較市區快，發生肇事案件嚴重程度遠大於市區，而大同、萬華、大安、中正區等市區，因警力充足與飲酒場所較多，各分局為追求酒後駕車肇事事件數最低、取締件數最高情況下，均自行調整警力部署於較容易發生酒後駕車案件之地點、時段，嚴格取締酒後駕車行為。

執行「區域性封鎖、全面性攔檢」取締勤務時，僅針對飲酒場所較多行政區，如萬華區、中山區、大安區等市區劃定封鎖區域，集中優勢警力規劃實施「區域性封鎖、全面性攔檢」威力取締酒後駕車勤務，但其缺點為該項勤務規劃執行之行政區幾乎均位於市區，郊區則無取締酒後駕車之警力，造成執法上之漏洞。

#### （七）動員警力數與取締績效之探討

囿於八十六年至九十年各分局動員警力數調查困難，本研究僅能就現有之八十九年十月至九十年十月份各分局動員警力數，與該時期各月份酒後駕車違規取締件數，利用 SPSS 軟體作相關性分析，就投入警力數與取締件數二者間，相關係數為 0.746  $P=0.03<0.05$ ，即兩者間有顯著正相關，意即投入警力數越多，取締件數越高。

## 參、肇事與取締資料之交叉分析

本文資料來源為臺北市政府警察局交通警察大隊肇事資料系統內，所有成案交通事故案件其肇事原因與「酒後駕車」相關者均予以統計分析，資料統計時間迄至九十一年一月三十日之電腦資料。

### 1. 肇事案件基本特性資料關聯性分析

本項分析結果綜合如表 3，茲分述如下：

#### (1) 肇事案件地區與時段交叉分析

針對事故發生件數較多者加以分析，其地區與時間分布有如下現象，酒後駕車事故件數中以中山區較多，時段別以凌晨零時至六時間較多。另對事故分佈區域與時間，運用 SPSS 套裝軟體做卡方檢驗，測得卡方值為 564，P 值為 0.000，小於 0.005，顯示事故分佈區域與時間之關係有顯著差異，且達到統計上的極顯著水準，肇事案件地區與時段間是有關聯的。

#### (2) 肇事案件週內日與時段交叉分析

運用 SPSS 套裝軟體做卡方檢驗，測得卡方值為 38.35，P 值為 0.632，大於 0.005，顯示事故分佈週內日與時段之關係無顯著差異，未達顯著水準，意即肇事案件星期與時段間沒有關聯。

#### (3) 肇事案件月份與時段交叉分析

運用 SPSS 套裝軟體做卡方檢驗，測得卡方值為 98.20，P 值為 0.052，大於 0.005，顯示事故分佈區域與時間之關係無顯著差異，且未達顯著水準，顯示肇事案件月份與時段間沒有關聯。

#### (4) 肇事案件月份與週內日交叉分析

對事故分佈月份與週內日，運用 SPSS 套裝軟體做卡方檢驗，測得卡方值為 61.45，P 值為 0.636，大於 0.005，顯示事故分佈月份與週內日之關係無顯著差異，未達顯著水準，顯示肇事案件月份與週內日間沒有關聯。

#### (5) 肇事案件地區與月份交叉分析

對事故分佈地區與月份別，運用 SPSS 套裝軟體做卡方檢驗，測得卡方值為 171.62，P 值為 0.157，大於 0.05，顯示事故分佈地區與月份別之關係無顯著差異，且未達顯著水準，顯示肇事案件地區與月份間沒有關聯。

#### (6) 肇事案件地區與週內日交叉分析

對事故分佈地區與週內日，運用 SPSS 套裝軟體做卡方檢驗，測得卡方值為 136.02，P 值為 0.000，小於 0.001，顯示事故分佈地區與週內日之關係有顯著差異，且達到統計上的極顯著水準。另針對事故發生件數較多者加以分析，其區域與星期分布有如下現象，酒後駕車事故件數中以中山區較多，星期別以星期六、星期日較多。

### 2. 酒後駕車取締件數與交通事故件數相關性分析

### (1) 酒後駕車取締件數與酒後駕車列管交通事故件數之相關性分析

張新立君等(2000)，採卜瓦松回歸模式建立酒後駕車肇事模式，檢定酒後駕車肇事與違規舉發件數之相關性，結果顯示執法力與肇事件數間呈現負相關，即警方執法較嚴格時，相對地因酒後駕車而死亡或重傷的案件亦相對減少，肇事嚴重程度降低。

### (2) 酒後駕車取締件數與酒後駕車一般交通事故件數之相關性分析

利用 SPSS 軟體，針對八十六年至九十年逐月酒後駕車取締件數與酒後駕車一般交通事故件數作相關性分析，酒後駕車取締件數與列管交通事故件數二者間，相關係數為 0.008  $P=0.953>0.05$ ，未達顯著水準，兩者間無相關，究其原因可能為員警執法取締時間與抑制事故發生兩者之間有時間差，執法效果尚無法立即發揮抑制酒後駕車肇事。

## 3. 投入警力數與取締件數之相關性分析

囿於八十六年至九十年各分局動員警力數調查困難，本研究僅能就現有之八十九年十月至九十年十月份各分局動員警力數，與該時期各月份酒後駕車違規取締件數，利用 SPSS 軟體作相關性分析，就投入警力數與取締件數二者間，相關係數為 0.746  $P=0.03<0.05$ ，即兩者間有顯著正相關，意即投入警力數越多，取締件數越高。

## 4. 酒後駕車肇事案件列聯相關分析

運用 SPSS 軟體，針對八十六年至九十年酒後駕車一般交通事故件數基本特性作列聯相關性分析得知：地區與週內日別、地區與時段別等，其  $P=0.00<0.05$ ，達到顯著水準，即兩者間有相關。

(1) 地區與週內日別： $P=0.00<0.05$ ，達到顯著水準，即地區與週內日別兩者間有相關性，意即各行政區與其酒後駕車肇事發生的週內日別是有關聯的，例如大同區酒後駕車肇事案件傾向於星期日發生、萬華區傾向於星期六、星期日發生；其餘各地區依此類推解釋，詳如表 4。

(2) 地區與時段別： $P=0.00<0.05$ ，達到顯著水準，即地區與時段別兩者間有相關性，意即各行政區與其酒後駕車肇事發生的時段別是有關聯的，例如大同區酒後駕車肇事案件傾向於二十一時至翌日凌晨三時發生、萬華區傾向於二十一時至翌日凌晨六時發生；其餘各地區依此類推解釋，詳如表 5。

表 3 酒後駕車一般事故基本特性相關性分析表

類別	卡方值	P 值	是否達顯著水準	兩者間相關性
月份與週內日	61.45	0.636	未達顯著水準	無相關
月份與時段	98.20	0.052	未達顯著水準	無相關
週內日與時段	38.35	0.632	未達顯著水準	無相關
地區與月份	171.62	0.157	未達顯著水準	無相關
地區與週內日	136.02	0.000	達顯著水準	有相關
地區與時段	546.10	0.000	達顯著水準	有相關

表 4 各地區酒後駕車肇事案件傾向發生之週內日別一覽表

地區別 \ 週內日	酒後駕車肇事案件傾向發生週內日別		
大同區	星期日	-	-
萬華區	星期六	星期日	-
中山區	星期五	星期六	星期日
大安區	星期三	星期五	星期日
中正區(城中)	星期四	星期六	星期日
中正區(古亭)	星期二	星期四	星期五
松山區	星期二	星期四	星期六
信義區	星期二	星期三	-
士林區	星期四	星期六	星期日
北投區	星期日	-	-
南港區	星期四	星期五	-
內湖區	星期三	星期五	-
文山區(木柵)	星期一	星期六	-
文山區(景美)	星期一	星期日	-

表 5 各地區酒後駕車肇事案件傾向發生之時段別一覽表

地區別 \ 時段	酒後駕車肇事案件傾向發生時段別		
大同區	0-3	21-24	-
萬華區	0-3	3-6	21-24
中山區	0-3	3-6	-
大安區	0-3	3-6	21-24
中正區(城中)	0-3	3-6	21-24
中正區(古亭)	0-3	3-6	21-24
松山區	0-3	21-24	-
信義區	0-3	21-24	-
士林區	0-3	21-24	-
北投區	0-3	21-24	-
南港區	0-3	18-21	21-24
內湖區	0-3	21-24	-
文山區(木柵)	0-3	21-24	-
文山區(景美)	0-3	21-24	-

## 肆、酒後駕車執法策略實施前後成效分析

針對臺北市由民國八十七年迄今所實施之各項酒後駕車執法策略，遴選與民眾較為直接相關之主要執法策略，作事前事後分析，統計分析該項策略實施前後，酒後駕車肇事案件發生件數、死亡人數、重傷人數、取締件數、累犯等資料詳如表 6。其中取締件數如單純以統計數字多寡分析其實施成效，究竟是取締件數多為優或取締件數少為優，甚難客觀評斷，故取締件數欄位之數字僅供參考。另因各項主要執法策略之實施日期、相距時間長短不同，為避免各項主要執法策略間相互影響，故本研究各項主要執法策略實施績效之統計期間不一定相同。

運用 EXCEL 軟體，針對各執法策略實施前與實施後逐月酒後駕車列管交通事故發生件數、酒後駕車一般交通事故發生件數及傷亡人數（死亡人數與重傷人數之和）等，分別作 t 檢定（雙尾檢定），其檢定假說

$H_0$ ：實施前後改善成效無明顯差異（ $f_1 - f_2 = 0$ ， $-t_{(1-\alpha/2, v)} < t \text{ 值} < t_{(1-\alpha/2, v)}$ ）

$H_1$ ：實施前後改善成效有明顯差異

n：樣本數（月數）；v：自由度（ $v = n - 1$ ）

：按一般交通工程經驗法則設定為 0.05

f1：實施前平均件數；f2：實施後平均件數

### 一、檢定結果

本項檢定結果綜合歸納如表 7，茲分別說明如下：

#### 1. 「實施區域封鎖、全面攔檢取締勤務」執法策略：

(1) 列管件數：實施前與實施後三個月 t 統計值界於臨界值之間（ $-4.30 < 1.94 < 4.30$ ），落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，無法證明實施後能抑制酒後駕車列管交通事故發生。

(2) 一般件數：實施前與實施後三個月 t 統計值大於右尾臨界值（ $9.53 > 2.78$ ），故拒絕虛無假設，接受對立假設，實施前後改善成效有明顯差異，即實施後有改善成效，使一般交通事故件數減少。

(3) 傷亡人數：實施前與實施後三個月 t 統計值界於臨界值之間（ $-2.78 < 1.46 < 2.78$ ），落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，無法證明實施後能減低肇事嚴重程度。

(4) 累犯：由表 6 得知，實施前與實施後三個月，累犯部分增加三六人次，比率達 30%，實施後能有效抑制累犯累犯仍小幅增加，無法有效抑制累犯。

檢定結果顯示，實施區域封鎖、全面攔檢取締勤務執法策略後，僅能使一般交通事故件數減少，無法證明能抑制酒後駕車列管交通事故發生和肇事嚴重程度，而且累犯亦增加。

表 6 台北市各項酒後駕車執法策略實施前後績效表

執法策略	實施日期	統計期間	酒後駕車肇事案件				取締件數	累犯				
			列管件數	一般件數	死亡人數	重傷人數		1	2	3	4	5
實施「區域封鎖 全面攔檢」取締勤務	87.04.04	前三個月	7	733	8	5	7897	7657	117	2	0	0
		後三個月	0	459	0	0	9679	9365	151	4	0	0
實施刑法公共危險罪	88.04.23	前十個月	19	1605	10	10	27931	25692	1035	55	1	0
		後十個月	9	1557	8	2	17503	16401	516	23	0	0
實施「都會區聯合取締酒後駕車」勤務	88.10.25	前九個月	11	1358	8	3	21195	19745	660	38	4	0
		後九個月	15	1450	13	2	11751	11088	304	13	4	1
酒後駕車重大違規案件上網公布	89.08.01	前六個月	14	954	12	2	8899	8488	186	10	1	1
		後六個月	14	906	14	4	11015	10400	284	13	2	0
啟用「快速酒精濃度檢知器」協助取締	90.02.11	前四個月	11	638	10	1	8033	7676	162	10	1	0
		後四個月	5	509	8	0	13375	12290	471	41	5	0
實施新修正道路交通管理處罰條例	90.06.01	前七個月	14	1018	16	1	19538	17555	847	85	6	2
		後七個月	12	795	7	5	15041	13591	588	78	1	3

備註：1. 以「實施區域封鎖、全面攔檢取締勤務」執法策略為例，其實施日期為 87.04.04，「前三個月」係統計 87.01.04 至 87.04.04 之各項績效。

2. 累犯係指於統計日期期間曾犯酒後駕車違規二次以上者。

2. 「實施刑法公共危險罪」執法策略：

- (1) 列管件數：實施前與實施後十個月 t 統計值大於右尾臨界值 ( $2.30 > 2.10$ )，故拒絕虛無假設，接受對立假設，實施前後改善成效有明顯差異，即實施後有改善成效，使列管交通事故件數減少。
- (2) 一般件數：實施前與實施後十個月 t 統計值界於臨界值之間 ( $-2.10 < 0.74 < 2.10$ )，落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，無法證明實施後能抑制酒後駕車一般交通事故發生。
- (3) 傷亡人數：實施前與實施後十個月 t 統計值界於臨界值之間 ( $-2.10 < 1.94 < 2.10$ )，落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，無法證明實施後能使酒後駕車傷亡人數減少。
- (4) 累犯：由表 6 得知，實施前與實施後十個月，累犯部分減少五五二人次，比率達 50.1%，實施後能有效抑制累犯。

檢定結果顯示，實施刑法公共危險罪後，能使列管交通事故件數減少，累犯也減少，但無法證明能使一般交通事故件數及傷亡人數減少，顯見實施後能有效抑制酒後駕車列管交通事故與累犯。

3. 「都會區聯合取締酒後駕車」執法策略：

- (1) 列管件數：實施前與實施後九個月 t 統計值界於臨界值之間 ( $-2.16 <$

-1.1<2.16), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 故不拒絕虛無假設, 無法證明實施後能抑制酒後駕車列管交通事故發生。

(2) 一般件數: 實施前與實施後九個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.12 < -1.41 < 2.12$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 無法證明實施後能抑制酒後駕車一般交通事故發生。

(3) 傷亡人數: 實施前與實施後九個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.13 < -2.13 < 2.13$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 無法證明能使傷亡人數減少。

(4) 累犯: 由表 6 得知, 實施前與實施後九個月, 累犯減少三八 人次, 比率達 54.1%, 實施後能有效抑制累犯。

檢定結果顯示, 實施都會區聯合取締勤務前後改善成效無明顯差異, 無法證明能抑制酒後駕車交通事故發生、肇事嚴重程度, 但能有效抑制累犯。

#### 4. 「酒後駕車重大違規案件上網公布」執法策略:

(1) 列管件數: 實施前與實施後六個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.26 < 0 < 2.26$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 故不拒絕虛無假設, 無法證明實施後能抑制酒後駕車列管交通事故發生。

(2) 一般件數: 實施前與實施後九個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.31 < 1.10 < 2.31$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 無法證明實施後能抑制酒後駕車一般交通事故發生。

(3) 傷亡人數: 實施前與實施後九個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.26 < -1.08 < 2.26$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 無法證明實施後能使酒後駕車傷亡人數減少。

(4) 累犯: 由表 6 得知, 實施前與實施後六個月, 累犯部分增加一 一人次, 比率達 50.1%, 實施後無法有效抑制累犯。

檢定結果顯示, 酒後駕車重大違規案件上網公布實施前後改善成效無明顯差異, 無法證明能抑制酒後駕車交通事故發生、降低肇事嚴重程度, 亦無法有效抑制累犯。

#### 5. 啟用「快速酒精濃度檢知器」協助取締執法策略:

(1) 列管件數: 實施前與實施後四個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.45 < 1.41 < 2.45$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善成效無明顯差異, 故不拒絕虛無假設, 無法證明實施後能抑制酒後駕車列管交通事故發生。

(2) 一般件數: 實施前與實施後九個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.77 < 2.32 < 2.77$ ), 落在接受區域, 故不拒絕虛無假設, 即實施前後改善

成效無明顯差異，無法證明實施後能抑制酒後駕車一般交通事故發生。

(3) 傷亡人數：實施前與實施後九個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.45 < 0.52 < 2.45$ )，落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，無法證明實施後能使酒後駕車傷亡人數減少。

(4) 累犯：由表 6 得知，實施前與實施後四個月，累犯部分增加三四四人次，比率高達 198%，實施後無法有效抑制累犯。

檢定結果顯示，酒後駕車重大違規案件上網公布實施前後改善成效無明顯差異，無法證明能抑制酒後駕車交通事故發生、降低肇事嚴重程度，亦無法有效抑制累犯。

#### 6. 新修正道路交通管理處罰條例實施結果：

(1) 列管件數：實施前與實施後七個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.45 < 1.41 < 2.45$ )，落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，故不拒絕虛無假設，無法證明實施後能抑制酒後駕車列管交通事故發生。

(2) 一般件數：實施前與實施後七個月  $t$  統計值大於右尾臨界值 ( $2.87 > 2.18$ )，故拒絕虛無假設，接受對立假設，實施前後改善成效有明顯差異，即實施後有改善成效，使一般交通事故件數減少。

(3) 傷亡人數：實施前與實施後七個月  $t$  統計值界於臨界值之間 ( $-2.18 < 0.92 < 2.18$ )，落在接受區域，故不拒絕虛無假設，即實施前後改善成效無明顯差異，無法證明實施後能使酒後駕車傷亡人數減少。

(4) 累犯：由表 6 得知，實施前與實施後七個月，累犯部分減少二七 人次，比率達 28.7%，實施後能有效抑制累犯。

檢定結果顯示，新修正道路交通管理處罰條例實施後，能使一般交通事故件數減少、有效抑制累犯，但無法證明能抑制酒後駕車列管交通事故、降低肇事嚴重程度。

## 二、小結

綜合以上分析結果，就其對肇事件數、肇事嚴重程度減低與否和抑制累犯效果說明如下：

1. 有效減少肇事件數之策略有：實施區域封鎖全面攔檢取締勤務、實施新修正道路交通管理處罰條例等二項。
2. 減低肇事嚴重程度之策略有：實施刑法公共危險罪。
3. 抑制累犯效果佳之策略有：實施刑法公共危險罪、實施都會區聯合同步取締酒後駕車勤務、實施新修正道路交通管理處罰條例等三項。

表 7 台北市各項酒後駕車執法策略實施前後 t 檢定結果一覽表

執法策略	項目	=0.05		說明
		t 值	t <sub>(1- /2,ν)</sub>	
實施「區域封鎖、全面攔檢」取締勤務	列管件數	1.94	4.30	實施前後改善成效無明顯差異
	一般件數	9.53	2.78	實施前後改善成效有明顯差異
	傷亡人數	1.46	4.30	實施前後改善成效無明顯差異
實施刑法公共危險罪	列管件數	2.30	2.10	實施前後改善成效有明顯差異
	一般件數	0.74	2.10	實施前後改善成效無明顯差異
	傷亡人數	1.94	2.10	實施前後改善成效無明顯差異
實施「都會區聯合同步取締酒後駕車」勤務	列管件數	-1.08	2.16	實施前後改善成效無明顯差異
	一般件數	-1.41	2.12	實施前後改善成效無明顯差異
	傷亡人數	-0.81	2.13	實施前後改善成效無明顯差異
酒後駕車重大違規案件上網公布	列管件數	0	2.26	實施前後改善成效無明顯差異
	一般件數	1.10	2.31	實施前後改善成效無明顯差異
	傷亡人數	-1.08	2.26	實施前後改善成效無明顯差異
啟用「快速酒精濃度檢知器」協助取締	列管件數	1.41	2.45	實施前後改善成效無明顯差異
	一般件數	2.32	2.77	實施前後改善成效無明顯差異
	傷亡人數	0.52	2.45	實施前後改善成效無明顯差異
實施新修正道路交通管理處罰條例	列管件數	0.44	2.18	實施前後改善成效無明顯差異
	一般件數	2.87	2.18	實施前後改善成效有明顯差異
	傷亡人數	0.92	2.18	實施前後改善成效無明顯差異

表 7 (續) 台北市各項酒後駕車執法策略實施前後 t 檢定結果一覽表

執 法 策 略	項 目	實施前後改善成效 是否有明顯差異		備 註
		是	否	
實施「區域封鎖、全面攔檢」取締勤務	列管件數			實施後沒有改善成效
	一般件數			實施後有改善成效， 一般交通事故件數減少
	傷亡人數			實施後沒有改善成效
實施刑法公共危險罪	列管件數			實施後有改善成效， 列管交通事故件數減少
	一般件數			實施後沒有改善成效
	傷亡人數			實施後沒有改善成效
實施「都會區聯合同步取締酒後駕車」勤務	列管件數			實施後沒有改善成效
	一般件數			實施後沒有改善成效
	傷亡人數			實施後沒有改善成效
酒醉駕車重大違規案件上網公布	列管件數			實施後沒有改善成效
	一般件數			實施後沒有改善成效
	傷亡人數			實施後沒有改善成效
啟用「快速酒精濃度檢知器」協助取締	列管件數			實施後沒有改善成效
	一般件數			實施後沒有改善成效
	傷亡人數			實施後沒有改善成效
實施新修正道路交通管理處罰條例	列管件數			實施後沒有改善成效
	一般件數			實施後有改善成效， 一般交通事故件數減少
	傷亡人數			實施後沒有改善成效

## 伍、結語

### 一、執法現況探討結果

1. 酒後駕車代保管之車輛移置至拖吊保管場，係由警察局公有拖吊車執行移置，並以計次方式向保管場支付保管費及代辦民眾領車發還工作，其費用均由全體市民所負擔，不甚合理。依九十一年九月一日起實施之新修正道路交通管理處罰條例第三十五條第一項規定：「...當場移置保管其車輛...」，並依臺北市妨礙交通車輛自治條例規定收取拖吊費及保管費。
2. 評比獎懲規定未將交通事故防制成效納入獎懲規定中，致各分局執勤時段、地點、執勤方式無不以取締績效為優先考量。
3. 酒精測試器操作講習和取締酒後駕車標準作業程序訓練時數過少，且各單位未落實於勤前教育或其他適當訓練場合反覆練習、演練。
4. 道安講習對於抑制酒後駕車駕駛人再犯，有相當程度的效果，但現在僅台北市辦理酒後駕車道安講習，其餘縣市均未辦理，造成同樣在台北市酒後駕車違

規，有些人需要參加道安講習，而有些人則不用，非常不合理。

## 二、酒後駕車肇事及取締資料之統計分析結果

1. 酒後駕車違規取締案件之駕駛人以男性居多，男性酒後駕車違規比率較女性高，而女性所佔比率也逐年增加，亦不可忽視。
2. 酒後駕車違規取締案件之車種均以自小客車（貨）及機車為二大取締重點車種，與臺北市八十六年至九十年逐年年底領有駕照者車種別自小客車（貨）機車所佔比率相較，機車酒後駕車違規比率較汽車稍高。
3. 酒後駕車肇事發生較多時段均集中於 22 時至翌日凌晨 5 時之間，與酒後駕車違規取締案件時段集中於 23-03 時相較，顯示酒後駕車易肇事時段與取締時段稍有差異。
4. 各行政區與其酒後駕車肇事發生的週內日別是有關聯的，例如大同區酒後駕車肇事案件傾向於星期日發生、萬華區傾向於星期六、星期日發生；各行政區與其酒後駕車肇事發生的時段別是有關聯的，例如大同區酒後駕車肇事案件傾向於二十一時至翌日凌晨三時發生、萬華區傾向於二十一時至翌日凌晨六時發生。

## 三、酒後駕車執法策略實施前後成效分析：

1. 有效減少肇事件數之策略有：實施區域封鎖全面攔檢取締勤務、實施新修正道路交通管理處罰條例等二項。
2. 減低肇事嚴重程度之策略有：實施刑法公共危險罪。
3. 抑制累犯效果佳之策略有：實施刑法公共危險罪、實施都會區聯合同步取締酒後駕車勤務、實施新修正道路交通管理處罰條例等三項。

## 參考文獻

1. 方仰寧、林正賢，「臺北市酒後駕車肇事及取締資料統計分析—執法品質與勤務規劃探討」，臺灣警察專科學校第四屆警察學術與實務研討會，民國八十九年五月。
2. 內政部警政署，「防制酒醉駕駛工作檢討報告」，1996年12月。
3. 內政部警政署，「警察機關全面加強取締酒醉駕駛執法工作計畫」，1997年2月25日。
4. 內政部警政署，「加強取締酒醉駕駛案件處理與獎懲規定」，1997年6月。
5. 台北市政府警察局，「警察機關全面加強取締酒醉駕駛執法工作計畫」，1997年3月14日。
6. 丘立誠，「酒醉駕駛行為特性分析與防治策略之研究」，中央警官學校碩士論文，民國79年6月。
7. 交通部道安委員會、台北市監理處，「交通管理常用法令彙編」，1999年10月第2版。
8. 李宗儒、鄭正鑫，「以分析層級程序法擬定物流中心之成功營運要素」，臺灣經濟，民國八十五年八月。

9. 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，民國八十九年六月八日。
10. 林妙芬，1992，"降低酒醉駕車肇事之政策探討：台灣之實証研究"，國立中央大學產業經濟研究所碩士論文，民國八十年。
11. 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。
12. 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。
13. 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。
14. 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。
15. 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。
16. 陳順宇，多變量分析，華泰書局，民國八十七年。
17. 陳高村，「道路交通管理法規立法技術之研究—從酒後駕車管理立法」，八十九年道路交通安全與執法研討會論文集，民國八十九年六月八日。
18. 張有恆、蔡欽同，「模糊理論應用於公車系統營運服務績效評估之研究」，運輸計劃季刊，民國八十二年。
19. 張新立、王國川、吳宗修、葉純志、黃歆嵐，「實施酒後駕車道安講習對道路交通安全之改善成效評估—以台北市為例」，第七屆運輸安全研討會論文集，民國八十九年十一月七日。