日本美國防制酒駕措施與我國精進作為

Countermeasures for Drinking Drivers in Japan and U.S. and Enhancements in Taiwan

運輸安全組 喻世祥 葉祖宏 張開國

研究期間：民國106年1月至 106年9月

摘要

如何降低酒駕行為是各界所關切之交通安全議題，相關部會亦研擬提高酒駕罰則、投入警力執法，並擴大對社會宣導開車不喝酒。為提升防制酒駕的效果，提供我國防制酒駕精進作為之參據，本研究著重蒐集日本及美國防制酒駕法規、案例、統計資料及相關文獻，呈現二國在防制酒駕的作法、績效及資源。為瞭解我國防制酒駕的現況，亦比較我國與其他國家的處罰標準、我國與日本的罰則內容、執法強度及效果，並分析立法委員提出的防制酒駕措施，最後則提出精進作法。

對於我國防制酒駕政策，本研究提出加重罰則、增加酒駕者責任、強化執法效能及樹立駕駛安全文化等精進作為，可結合相關部會、社會及個人的力量，共同防制酒駕以促進用路人之安全。

關鍵詞：

酒駕、防制、績效。

日本美國防制酒駕措施與我國精進作為

一、日本 2002 年酒駕罰則修訂及成效

日本國家公安委員會及警察廳於西元 2000 年針對過去 5 年交通事故死亡人數及發生件數增加趨勢進行檢討，同時針對肇事嚴重、公眾關切的酒駕行為研訂防制對策。2001 年修訂道路交通安全法有關酒駕的罰則，2002 年 6 月 1 日開始施行，修訂的內容彙整如下。

1.1 日本 2002 年酒駕罰則修訂及成效

修訂的法規內容主要包括以下 3 個部分，詳表 1、表 2：

1.提高酒後駕車的刑事罰則

表 1 日本 2002 年修訂酒駕刑事罰則

	修正前	修正後	備註
酒醉駕車	2 年以下有期徒刑或 10 萬元以下罰金	3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金	沒有數值性的基準， 根據酒精影響正常的 駕駛困難的狀態判 斷，包括行走、視 覺、認知等能力
帶酒氣駕車	3 個月以下有期徒刑 或 5 萬元以下罰金	1 年以下有期徒刑或 30 萬元以下罰金	體內酒精濃度判斷

資料來源：[1]

2.加嚴帶酒氣駕車的取締酒精標準

將呼氣中酒精濃度 0.25 毫克/升的取締標準加嚴至 0.15 毫克/升。

3.提高交通行政處分罰則

表 2 日本 2002 年修訂酒駕行政處分罰則

違反行為	修正前	修正後	處分內容
酒醉駕車	15 點 (違規記點)	25 點	吊銷駕照 2 年 吊銷駕照 5 年 (累 犯)
帶酒氣駕車：呼氣酒精濃度 0.25 毫克/升以上	6 點	13 點	吊扣駕照 吊銷駕照 2 年 (累 犯)
帶酒氣駕車：呼氣酒精濃度未 滿 0.25 毫克/升	-	6 點	吊扣駕照 吊銷駕照 2 年 (累 犯)

			犯)
造成死亡事故	13 點	20 點	吊銷駕照 5 年
造成治療期 3 個月以上的傷害	-	13 點	吊銷駕照 1 年

資料來源：[1]

1.2 法規執行與實施效果

1. 官方單位評估

以法規實施時點比較前後一年的執法取締件數及吊扣吊銷件數，均較前一年分別下降 7% 及 8.4%，如表 3 所示。

表 3 日本 2002 年修訂酒駕罰則後之執法情形

項目	取締件數	吊扣吊銷件數
新法前一年	218,377	1,058,502
新法後一年	202,985	969,506
差異	-15,392 (-7%)	-88,996 (-8.4%)

資料來源：[1]

以法規實施時點比較前後一年的效果，以第一當事人（過失責任較高一方）為對象統計交通事故件數及死亡件數，有飲酒的事故件數從前一年的 24,336 件降至後一年的 17,628 件，下降了 27.6%，有飲酒事故的死亡件數從前一年的 1,187 件降至後一年的 830 件，下降了 30%。

日本國家公安委員會及警察廳對上述法規實施效果認定有效，後續可朝向：選擇特定地區，強化駕駛人講習，持續公關宣導活動等措施執行。

2. 研究文獻評估

日本公衛、醫療、健康政策及急診管理領域學者，針對法規實施時點比較前後 7 個月的效果，顯示新法實施所減少交通事故死傷的幅度相當顯著，如表 4 所示。

表 4 日本 2002 年修訂酒駕罰則後之效果

	新法前	新法後	差異百分比	統計顯著
受傷人數	553,236	535,392	-3.2%	*
與酒駕相關的受傷人數	14,861	10,853	-27%	
死亡人數	4,778	4,403	-7.8%	**
與酒駕相關的死亡人數	712	522	-26.7%	**
取締車輛數	6,776,773	6,601,364	-2.6%	
酒駕被逮捕的駕駛人數	140,460	133,937	-4.6%	

資料來源：[2]

二、日本 2007 年酒駕罰則再次修訂

日本於 2007 年 6 月再次修訂道路交通法。同時修改駕駛者本人及「酒後開車者周邊者」的懲罰條例，並於 2007 年 9 月施行。重點在於加重酒駕行為的罰則及加入幫助犯的處罰。根據這次修改，不再援用刑法的「幫助罪」，變得能直接處罰酒後開車的幫助犯。

2.1 主要修訂內容

茲將 2002 年至 2007 年修訂罰則差異彙整如表 5：

表 5 日本 2002 年與 2007 年修訂酒駕罰則之差異

	2002 年 6 月 1 日前	2002 年至 2007 年	2007 年之規定
酒醉駕車	刑法 2 年以下有期徒刑或 10 萬元以下罰金 行政法 記點違規 15 點	刑法 3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金 行政法 記點違規 25 點 吊銷駕照 2 年	刑法 5 年以下有期徒刑或 100 萬元以下罰金 行政法 記點違規 35 點 吊銷駕照 3 年
帶酒氣駕車	刑法 3 個月以下有期徒刑 或 5 萬元以下罰金 行政法 記點違規 6 點	刑法 1 年以下有期徒刑或 30 萬元以下罰金 行政法 呼氣酒精濃度 0.25 毫 克/升以上 記點違規 13 點 吊扣駕照 呼氣酒精濃度 0.15 以 上，未滿 0.25 毫克/ 升 記點違規 6 點 吊扣駕照 致人死傷吊銷駕照 最長 5 年	刑法 3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金 行政法 呼氣酒精濃度 0.25 毫 克/升以上 記點違規 25 點 吊銷駕照 2 年 呼氣酒精濃度 0.15 以 上，未滿 0.25 毫克/ 升 記點違規 13 點 吊扣駕照 90 天 致人死傷吊銷駕照 最長 10 年

資料來源：本研究整理

2007 年新增有關幫助犯的處罰彙整如表 6：

表 6 日本 2007 年修訂酒駕罰則有關幫助犯的處罰

處罰行為	行為類別	2007 年以前規定	2007 年之規定
提供「車輛」給可能酒後駕車之人士	酒醉駕車	援用刑法的規定	5 年以下有期徒刑或 100 萬元以下罰金
	帶酒氣駕車		3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金
提供「酒類」給可能酒後駕車之人士	酒醉駕車		3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金
	帶酒氣駕車		2 年以下有期徒刑或 30 萬元以下罰金
要求並實際同乘於酒後駕車人士所駕駛之車內	酒醉駕車		3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金
	帶酒氣駕車		2 年以下有期徒刑或 30 萬元以下罰金

資料來源：本研究整理

2.2 法規執行與實施效果

新法實施的第 1 年，2007 年（9 月實施），及近 2 年取締不同類別的交通違規件數如表 7 所示：

表 7 日本 2007 年修訂酒駕罰則後之執法情形 單位：件數

取締類別	2007 年	2014 年	2015 年
交通違規總件數	8,503,997	7,057,779	7,082,675
酒醉駕車	1,196	533	565
帶酒氣駕車	73,135	26,589	26,099
提供「車輛」給可能酒後駕車	60(3 個多月)	646	366
提供「酒類」給可能酒後駕車	26(3 個多月)		
同乘於酒後駕車人士所駕駛之車內	227(3 個多月)		

資料來源：[3]

觀察取締酒駕幫助犯（提供「車輛」給可能酒後駕車之人士、提供「酒類」給可能酒後駕車之人士，以及同乘於酒後駕車人士所駕駛之車

內)的件數，從新法實施當年3個多月取締313件，到近2年下降到全年各646件及366件。

以日本警察廳官方所公布的統計數據，法規實施當年及之後一年的效果，以第一當事人(過失責任較高一方)為對象統計，有飲酒事故的死亡人數從2007年的434人下降至2008年的305人，下降了30%[5]。

截至2017年，最新的罰則內容，僅有行政處罰的呼氣酒精濃度0.15以上，未滿0.25毫克/升的記點違規從13點調升至25點，其餘內容皆與2007年相同。

三、日本防制酒駕的相關資源

3.1 提供代客開車服務

日本始於1975年即有此種服務，於私有車輛較多的都市區域開始發展。隨著近年酒後駕車所造成的重大傷亡，代客開車產業更加發達，以提供客戶服務。

日本制訂「代客開車業」法(自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律)，法令係於2001年施行，主管單位在中央為國土交通省與警察廳，在地方則為都道府縣公安委員會。提供業者的認證制度，以達到行車安全及用戶保障的目的。要點包括：

- a. 經營機構必須經縣公安委員會的認證。
- b. 符合道路交通法中幫客戶開車的許可分類。
- c. 如操作顧客車輛造成損壞，必須採取措施以彌補該用戶。
- d. 經營機構的車輛，外裝顯示必須通過國土交通省規定。

營運的型態為：顧客於餐飲店向代駕公司提出叫車，公司派遣2人開著公司車輛到顧客停車處，其中1人將顧客的車輛開走並接顧客上車，開往顧客指定的地方，另1人則開著公司車輛尾隨於後。當完成任務後，2人再開著公司車輛返回公司。代駕公司與顧客間的注意事項如下：

- a. 車身有明確的標示代客開車資訊。
- b. 對顧客說明代駕的費用。
- c. 可以提供顧客收據。

d.代駕車輛損害時的賠償說明。

代客開車業者全國協會及相關協會自發性建立優良的代駕公司評鑑制度，包括有保險、無重大違規、遵守法令等，以利民眾選擇。代客開車業者相當密集，遍布日本各地，包括鹿兒島、沖繩縣亦有超過百家業者提供服務。

3.2 職業團體的響應

職業團體對於酒後駕車也有相對應的公約和講習，提醒員工應注意飲酒的行為和酒後駕車所產生的代價。

如青森縣教育委員會對於教職員的講習，內容包括：

教職員因酒駕而遭懲戒免職的眾多案例、正確的飲酒文化、建立自我管理意識、公務時間檢視有無飲酒、酒駕罰則、飲酒對生理影響、可利用車輛代駕服務等。

如日本大貨車協會製作防制酒駕的宣導，內容包括：

酒駕對於業者所造成業績的下降及信用破產、對於駕駛人造成刑罰及被解雇失業、對周遭親友宣導正確飲酒文化、檢測酒精成分、出勤前後飲酒的管理等。

如日本保險協會製作酒駕防制的宣導品，內容包括：

酒駕罰則、酒駕判刑案例、飲酒對生理影響、正確的飲酒觀念、自我檢視有無酒癮、職場飲酒管理、各種職業對酒駕者的制裁（免職、停職、減薪）、不同行業（餐廳、代駕業、公車、企業）對酒駕防制的做法、酒癮醫療資訊、保險的給付。

3.3 全民的共識

2006年福岡市的中道大橋上，一名22歲於福岡市政府部門工作的男子，酒駕追撞造成前車掉落橋下，導致車上的3名幼童溺斃的事件，引起社會極大的憤慨。相關主管自行減薪謝罪外，亦於2007年再次修訂酒駕罰則。

日本社會普遍對酒駕的惡質行為有制裁的共識，酒駕者極有可能會在短時間內被公司或公務單位免職。部分縣市如大分縣、北海道推動「飲酒運転の根絶に関する条例」，內容明確指出防制酒駕是政府、運輸業者、食品業者、執法人員以及民眾的共同責任與義務。

四、美國防制酒駕的案例與績效

4.1 防制酒駕罰則及資源

美國酒駕罰則的標準除了以影響駕車行為程度及檢測體內酒精濃度等國際通用的方式外，多數州如加州（California）以血液酒精濃度 0.08%（相當於呼氣濃度 0.4mg/L）做為取締的門檻，特殊駕駛人如商用車輛或未滿 21 歲駕駛則適用更低的取締標準，分別是血液酒精濃度 0.04%（相當於呼氣濃度 0.2mg/L）及血液酒精濃度 0.01%（相當於呼氣濃度 0.05mg/L）。

尚有與酒精相關的法令，如美國的酒類零售店法（dram shop law），最早可回溯至 1909 年所通過的法案。其主要內容為：如果酒店等飲酒場所提供醉酒的顧客酒類飲料，而顧客在稍後發生車禍，則准許要求飲酒場所的所有人負相關責任。此法令之目的係使業者售酒時更加注意與考慮顧客飲酒時的狀態，藉此減少民眾酒後駕車肇事的可能。

此法令之位階並非屬於全國一致性的聯邦法令，而是屬於各州自行制定的法令，根據明定的法律條文或是實際的判決案例對違反者加以處罰，各州針對當地之特性及文化均有對本法之適用範圍加以限縮。

在民間組織則有自 1980 年代即成立的母親反酒駕協會（Mothers Against Drunk Driving, MADD）、其後有學生反酒駕協會（Students Against Drunk Driving, SADD）、醫療背景成員成立的指定駕駛的醫師協會（Doctors for Designated Drivers, DFDD）等。商業上也有如美國蒸餾酒製造商成立 20 餘年的全國性非營利組織，酒精責任基金會（the Foundation for Advancing Alcohol Responsibility）。

民間的文化則有「指定駕駛」（designated driver）或呼叫計程車載客方式。「指定駕駛」在 1991 年時即廣被美國民眾所接受，當時有 37% 的民眾曾擔任過指定駕駛。以特定群組調查結果：在不到 30 歲的民眾中，有 52% 曾擔任過指定駕駛；而酒客族群中，有 54% 的民眾曾被指定駕駛載回家。時至今日，近九成的美國民眾熟悉此觀念，且喜好高於其他防制酒駕的方案。

4.2 防制酒駕案例及績效

以下以 2 個具代表性的案例說明美國防制酒駕的計畫及績效。

1. 案例 1 美國佛羅里達州（Florida）的取締酒駕計畫（DUI Enforcement Program）

主辦單位：塔拉哈西（Tallahassee 美國佛羅里達州之首府）警察局

協辦單位：佛羅里達州運輸安全部門

計畫對象：嚴重酒駕及未成年酒駕

計畫簡介

由塔拉哈西（Tallahassee）警察局所規劃的 DUI 執法計畫設定 3 個目標，增加 25% 的酒駕取締件數，減少 25% 的酒駕事故件數，減少 50% 的酒駕死亡件數。計畫開始先對警察人員強化訓練，包括辨識、偵查、蒐證、逮捕程序、上法院的證詞等。為了改變大眾的行為，必須讓人們相信，一旦酒駕就會被抓。提高人們對被抓的恐懼，可以減少人們酒駕的機會。

計畫的關鍵之一在於挑選對酒駕執法有高度動機的警察，從一開始挑選 11 個到最後共有 26 個警察加入。其次是挑選關鍵區域及時段執法，資料顯示塔拉哈西有 50% 的酒駕犯是 18 到 25 歲，而星期二晚上的酒駕死亡車禍是最高，因此就根據關鍵時間及區域展開執法。

警察每星期執勤 6 晚逮捕酒駕犯，而在肇事嚴重的星期二、四、五、六進行高強度的巡邏、設置酒精檢查站，並提報值勤日誌，表揚執勤有績效的警察。

計畫績效

從計畫開始執行的 2010 年，與前一年度相比：

- a. 增加 58% 的酒駕逮捕件數。
- b. 增加 13% 起訴。
- c. 降低 88% 的酒駕死亡件數。
- d. 減少 37% 的死亡車禍件數。
- e. 減少 19% 的車禍件數。

計畫經費來源

- a. 來自地方及州的經費。
- b. 每日檢視警察的執法績效激勵更多的執法活動。
- c. 每季分析每次逮捕行動的成本。

執行本計畫的關鍵因素

- a. 挑選具高度動機的警察全心參與計畫。
- b. 強化執法人員的訓練。
- c. 透過資料導向的執法策略。
- d. 簡化文書作業增加警察的瞭解及效率。
- e. 宣導執法成果以達成威懾的效果。

2. 案例 2 美國明尼蘇達州 (Minnesota) 交錯課刑計畫 (Staggered Sentencing)

主辦單位：Isanti 郡第 10 地方法院

協辦單位：假釋服務部門

計畫對象：酒駕累犯、重度酒駕犯

計畫簡介

第 10 地方法院法官創立了一個極簡藥品法庭 (Drug Court on a Dime)，對酒駕犯實施交錯課刑模式，這個方式被證明可以減少再犯並為州政府節省數十萬的監禁成本。

在 Isanti 郡的交錯課刑分成標準監禁課刑或居家電子酒精監控 (home electronic alcohol monitoring, HEAM)，典型的方式如 10 天監禁加上 30 天的 HEAM。受刑者可以在家從事一般的活動，但是必須每天在家透過呼氣測試監測器檢測 3 次。如果呼氣呈現酒精反應或無法提供吹氣樣本，則代表違反服刑標準。法官可以根據受刑人不同的條件設定監測頻率及時間。

酒駕受刑人在每個受刑階段必須有保持清醒的責任，在法官舉辦聽證決定是否將受刑人釋放之前，受刑人可以準備聲請提議 (motion)。提議須來自受刑人的責任圈 (circle of accountability)，如家庭成員、同事、朋友、戒酒協會等 3 個以上的同意信。在聽證會上，受刑人需成功證明他在受刑期間保持清醒狀態，如加入戒酒團體、沒有觸犯任何與酒類藥物有關的罪、來自保釋官的支持等。若無法舉證成功，則需繼續下一個刑期階段。

計畫績效

2003 年明尼蘇達州議會研究辦公室評估，61 個酒駕犯參與交錯課刑，與其他同時會再犯的比率，下降 50%。而根據美國公路交通安全局（NHTSA）在 2011 年對酒駕者犯後四年內的比較，Isanti 郡的交錯課刑比其他區域的再犯率低了 30.6%。

計畫經費益本比

- a. 計畫幾乎不需要經費。
- b. 計畫最後 5 年，因暫時執行監禁 5,500 天節省 300,000 元成本。
- c. 每季分析每次逮捕行動的成本。

執行本計畫的關鍵因素

- a. 全美 1/3 法官無假釋服務資源，須自己組成聽證及監控受刑人。
- b. 假釋主管單位對計畫的瞭解及說明。
- c. 受刑人欠缺聽證會的準備經驗。
- d. 在法院行事曆中加入聽證的作業。

由上述 2 個案例可知，成功的計畫具有多部門共同參與及可供計畫使用的經費或資源。同時由法院所主導的計畫，矯正方式多樣化，結合刑罰、科技、同儕力量等。

五、我國防制酒駕現況

本節除評估我國防制酒駕現況外，亦討論近期立法院所提之酒駕防制建議。

5.1 處罰標準

茲將全球主要國家的酒駕取締標準綜整於表 8，以瞭解概況：

表 8 全球主要國家的酒駕取締標準

酒精含量標準 (血液濃度, %)	酒精含量標準 (呼氣濃度, mg/L)	代表國家
0	0	澳洲*1、巴西、加拿大*1、紐西蘭*2、美國*2、義大利*2、捷克、愛沙尼亞
0.02	0.1	中國、荷蘭*1、挪威、瑞典、澳洲*3
0.03	0.15	日本、印度、俄羅斯、智利、臺灣

0.05	0.25	德國、法國、義大利、荷蘭、瑞士等大多數歐洲國家、澳洲、紐西蘭、加拿大、香港、菲律賓、泰國
0.08	0.4	加拿大、英國、挪威、美國、墨西哥、新加坡

*1 針對新手駕駛人

*2 針對特定年齡駕駛人，如 21 歲以下

*3 針對特定車種駕駛人，如卡車、公車、計程車

資料來源：[15]

目前最嚴格是採取零容忍的取締標準，然而在實際判決上仍會有些微的寬容值，以考慮人體自然的酒精濃度或儀器檢測的誤差。

從上表觀察，有少數國家採取相對嚴格的酒精含量標準，如酒精含量標準 0、0.02%，惟部分國家所採用的標準並非適用於全體駕駛人，係針對如新手、特定年齡、車種等。而我國目前行政罰所採取的標準值（呼氣濃度 0.15mg/L）已與日本等國相同，相較於多數先進國家要來的嚴格。而涉及刑法的處罰標準值（呼氣濃度 0.25mg/L），亦與歐盟大多數國家相同，且嚴於英美等國。

5.2 罰則內容

茲將我國與日本最新的罰則摘錄主要內容比較如表 9：

表 9 我國與日本酒駕罰則主要內容

國家	罰則內容
我國	<p>行政處罰（道路交通管理處罰條例第 35 條）</p> <p>酒精濃度超過規定標準（呼氣濃度 0.15mg/L），處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p> <p>汽車駕駛人於五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣九萬元罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。</p> <p>汽車所有人，明知汽車駕駛人有第一項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第一項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽車牌照三個月。</p> <p>刑法（刑法第 185 條之 3）</p> <p>駕駛動力交通工具而吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血</p>

國家	罰則內容
	<p>液中酒精濃度達百分之零點零五以上者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金。</p> <p>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。</p>
日本	<p>行政及刑法處罰</p> <p>一、酒醉駕車 記點 35 點，吊銷執照 3 年。 5 年以下有期徒刑或 100 萬元以下罰金。</p> <p>二、帶酒氣駕車 (一) 呼氣酒精濃度 0.25 毫克/升以上 記點 25 點，吊銷執照 2 年。 3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金。</p> <p>(二) 呼氣酒精濃度 0.15~0.25 毫克/升 記點 25 點，吊扣執照 90 天。 3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金。</p> <p>三、幫助犯 (一) 提供「車輛」給可能酒後駕車之人士 酒醉駕車處 5 年以下有期徒刑或 100 萬元以下罰金。 帶酒氣駕車處 3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金。</p> <p>(二) 提供「酒類」給可能酒後駕車之人士、要求並實際同乘於酒後 駕車人士所駕駛之車內 酒醉駕車處 3 年以下有期徒刑或 50 萬元以下罰金。 帶酒氣駕車處 2 年以下有期徒刑或 30 萬元以下罰金。</p> <p>四、酒駕致人死傷 酒駕致人於死者，處 1 年以上，15 年以下有期徒刑；致人重傷者，處 12 年以下有期徒刑。</p>

資料來源：[16] [18] [19]

日本自 2007 年修法後，與酒駕相關的處罰都有可能涉及刑法中的刑期，整體而言較我國現行法規嚴格。日本刑法處罰「酒醉駕車」的最高刑期及罰金上限，均較我國嚴格。在行政罰的部分，我國因酒駕致人死亡吊銷駕照期間可至 12 年，較日本 10 年來得嚴格。

有關日本引用幫助犯的概念處罰三類對象，包括：提供「車輛」給可能酒後駕車之人士、提供「酒類」給可能酒後駕車之人士、要求並實際同乘於酒後駕車人士所駕駛之車內等，我國除了對提供「車輛」給可能酒後駕車之人士訂有罰則，其餘二者均無罰則。

5.3 執法強度及效果

表 10 我國與日本取締酒駕之件數及相對人口比率

年度	我國 取締件數	比率 每十萬人	日本 取締件數	比率 每十萬人
2011	113,430	482	35,672	28
2012	124,620	530	32,140	25
2013	118,864	505	28,869	22
2014	115,253	490	27,122	21
2015	107,372	457	26,664	21

資料來源：[20]

根據表 10 統計近 5 年我國與日本取締酒駕的件數及相對人口比率，我國不論是取締件數及人口占比均較日本高出甚多。影響取締件數的因素包括警方執法強度及實際違規人數，然而從日本 2002 年修法前後一年的取締強度下降，但有飲酒的事故件數及有飲酒事故的死亡件數的降幅更大，可以得知有可能是實際違規人數下降的更多所帶來的效果。

根據前述研究文獻有關日本與美國防制酒駕效果評估，彙整如表 11：

表 11 日本與美國相關防制酒駕措施之效果

國別	防制措施	防制效果
日本	2002 年修法加嚴加重罰則	交通事故死亡人數下降 7.8% 酒駕死亡人數下降 26.7% 有飲酒的事故件數下降 27.6% 有飲酒事故的死亡件數下降 30%
日本	2007 年修法加嚴加重罰則 增加幫助犯的罰則	有飲酒事故死亡人數下降了 30%
美國 佛羅里達州 (Florida)	取締酒駕計畫 針對特定時段地點強力執法	增加 58% 的酒駕逮捕件數 增加 13% 起訴 降低 88% 的酒駕死亡件數

國別	防制措施	防制效果
		減少 37% 的死亡車禍件數
美國 明尼蘇達州 (Minnesota)	交錯課刑計畫 交錯課刑分成標準監禁課 刑或居家電子酒精監控	比其他區域的再犯率低 了 30.6%

資料來源：本研究整理

上表顯示修法加嚴加重罰則、強力執法取締酒駕及課刑的多元設計都會產生明顯的防制效果。

再比較我國與日本在防制酒駕的成效如表 12，以酒駕死亡人數占所有交通事故死亡人數的比例做為指標，日本已經將酒駕死因控制在非常低的比例。我國雖然酒駕死因占比仍較日本高，但近五年呈現下降趨勢，已經從 21% 降至 10%，降幅超過 50%。

表 12 我國與日本酒駕死亡人數占所有交通事故死亡人數之比例

	我國 (24 小時內)			日本 (24 小時內)		
	總事故 A1	酒駕 A1	占比	總事故 A1	酒駕 A1	占比
2011	2,116	447	21%	4,691	270	6%
2012	2,040	367	18%	4,438	258	6%
2013	1,928	265	14%	4,388	238	5%
2014	1,819	212	12%	4,113	227	6%
2015	1,696	163	10%	4,117	201	5%

資料來源：[21] [22]

我國在處罰標準、罰則內容、執法強度及效果方面，可謂維持嚴格的水準，並取得一定的成效。

有關政策效果的研究，多強調是眾多政策、社會環境、民眾行為、宣導教育等複合因素所形成的。以日本分析修訂道路交通法的研究，並未對減少事故死傷可能造成影響的其他可能因子進行分析，例如警方執法取締強度、新法實施當時是否有其他事件活動配合等。另外，2006 年的文獻指出，日本交通死亡事故導因於飲酒所佔比例不到 16%，比起其他國家來得低（例如美國為 40%），有部分可能是生活型態因素造成。在日本都會區的派對多在酒吧舉行，但是客人飲酒後會搭乘公共運輸工具回家，此安全及有效率方式可能是導致日本酒駕問題比率較其他國家低的主要原因。

對照日本及美國整體防制酒駕的資源及參與者，我國較欠缺民間投入的力量，包括如日本代客開車業的發展、職業團體的自律公約、全民的意識、美國「指定駕駛」的文化、強而有力的母親反酒駕協會（MADD）民間組織等，我國後續防制酒駕的績效可能遭遇瓶頸。

5.4 目前所浮現的議題

關於日前立法委員提出的問題與建議，分析可行性如下：

1. 酒駕移送消耗太多司法資源、刑罰太輕

立委的建議為：「單純酒駕歸行政罰，而讓酒駕致他人死亡及肇事逃逸者，刑度提高不應只有 3-10 年。」「若減少單純酒駕無肇事移送法辦案件，改採行政罰，可減少檢察官 1/8 的訟源。而行政罰修正累犯加倍處罰不以 9 萬元為限，第 2 次 18 萬、第 3 次 27 萬以此類推。」

有關牽涉增訂刑法專章、修訂內容、檢察官處理程序等內容，雖非本部業務，但可洽請法務部處理及回應。為配合宣導使民眾瞭解，本部可摘整酒駕相關刑法罰則，併同行政處罰內容製作宣導專冊。

有關本部掌管交通管理法規之行政處罰部分，可參考立委提議內容，對於累犯提高處罰的上限。另若酒駕經檢測酒精呼氣濃度較高（如 0.75mg/L），雖未造成他人死傷，但已近於失能狀態無法操作車輛，美國已列為嚴重的酒駕行為，建議仍應以刑法處罰。

2. 將酒駕處罰擴及共乘者

有立委提議參考日本現行法規，將酒駕處罰擴及共乘者。日本於 2007 年修訂道路交通法，將新增幫助犯（提供「車輛」給可能酒後駕車之人士、提供「酒類」給可能酒後駕車之人士、以及同乘於酒後駕車人士所駕駛之車內）的處罰規定，檢視從 2007 當年及近兩年的實施情形（詳表 7），此類的取締件數相對於交通違規取締總件數及取締酒駕件數均明顯偏低。以 2015 年為例，取締件數為 366 件，占交通違規取締總件數（7,082,675）及取締酒駕件數（26,664）比率分別為 0.005% 及 1.3%。若再考量警方實際攔檢的次數做為母數比較，則此類的取締成案比率將更低。前述顯示訂定此罰則的象徵宣示意義遠高於實際執法，亦可能反映出執法所需的技術及成本可能偏高。

若考量訂定將酒駕處罰擴及共乘者之法令時，可能須討論共乘者與

飲酒駕車者共乘的情境（自願或非自願）、如何有效地察覺對方已飲酒，以及社會對處罰非行為人之接受程度等課題。修法立意若著重在宣示意義，並強調周遭人的責任，建議先強化教育及宣導，在歷經一段時間且建立社會共識後，亦可以達成類似的效果，屆時若有民意主動發起時，當可適時研議立法之可行性。

3. 參考國外防制案例於我國實施

國外防制酒駕的案例及方式須考量我國國情環境、部門投入資源、實施成本效益、技術應用發展、社會接受程度等層面做綜合考量，選擇阻力最小、可行性較高的方式實施。

以本研究所回顧文獻的防制方式及策略，包括如：修訂取締酒駕法規加嚴加重罰則、針對特定時段地點強力執法、多重課刑內容等，均是我國現階段較為欠缺、可以參考採用的，且可達到宣示防制決心、提升執法效率及多元矯治行為的目的。

另在美國、加拿大、澳洲及部分歐洲國家所使用為車輛加裝吐氣酒測點火自鎖裝置（簡稱酒精鎖），做為防制酒駕措施，亦常被建議於國內引用施行。

行政院及立法院分於 101 年及立法院第 8 屆第 2 會期交通委員會第 18 次全體委員會議，請本部及本所對加裝酒測自鎖裝置措施以嚇阻及防制酒後違規駕車進行評估。本所已完成「車輛加裝吐氣酒測點火自鎖裝置做為防制酒駕措施之可行性研究報告」提供行政院及立法院瞭解現況及預判政策實施可能的影響，掌握實施的關鍵條件。茲摘錄報告部份內容及結論如下：

參照國際上實施酒駕者安裝酒精鎖計畫的實例，若在我國實施，則可能有民眾的不支持及負面觀感、成本過高及欠缺機車酒精鎖設備等問題尚不易解決：

- a. 酒精鎖方案對於酒駕者原有「醫療矯正」之功能，然國內民眾對於酒駕行為已無法容忍，若酒駕者可付費安裝酒精鎖即可於吊扣駕照期間開車，則易被誤認為「花錢可以減輕處罰」。若再疑慮酒精鎖可由旁人代吹，以及容易改裝酒精鎖設備免除吹氣即可開車，則更易使民眾產生負面解讀及不信任，失去社會的支持及接受，恐導致酒精鎖計畫失敗；

- b.由於我國欠缺酒精鎖產品的自有技術以降低其設備的成本，酒駕者自願裝設酒精鎖的意願可能不高，若強制酒駕者一律安裝酒精鎖，恐引發政府圖利酒精鎖廠商之非議；
- c.我國目前尚無法應用酒精鎖設備管制酒駕的機車族群，以降低佔65%的絕大多數機車酒駕事故。若只處罰汽車酒駕者，則欠缺公平性，在應用上也不夠普遍及周延。

在上述問題限制之下，我國目前尚無法應用酒精鎖設備管制酒駕的機車族群，以降低佔65%的絕大多數機車酒駕事故，是目前實施加裝酒精鎖最大的問題。

報告結論為目前若實施酒精鎖措施之可行性，鑒於存在民眾不支持及負面觀感、成本過高及欠缺機車酒精鎖等諸多問題未解，爰現階段在我國實施酒精鎖做為防制酒駕措施的整體環境尚不成熟。

六、我國精進作為

每一次的酒駕事故都是悲劇，透過媒體或故事不斷傳播，更增加了大眾對酒駕問題的重視。在屬於政府的職權部分，針對如酒駕特定問題，不是單一措施就可以解決，需要奠基於整體道路安全政策、多管齊下、長時間持續推動才能改善。除了參考國際防制酒駕策略、強化執行技巧、再提升改善事故績效外，以日本與美國防制酒駕的經驗及績效觀察，尚需要非政府部門及社會投入資源，有全民共識的反酒駕文化，才能從防制酒駕是政府的事，轉化為不酒駕是我們每個人的事，從根本改變民眾的行為。精進作為包括以下幾四項：

1.加嚴標準與加重酒駕罰則

在加嚴取締酒駕標準的部分，可以針對特定駕駛人如職業駕駛人、特定車種、年輕或新手駕駛人訂定更嚴格的取締標準。亦可由各地方依照當地特性訂定更嚴格的標準。

在加重酒駕罰則的部分，國人對於限制自由的罰則感受程度高，法務部可考量對現行犯設計即時拘留制度；對於酒駕致人死傷、體內酒精濃度過高的、酒駕累犯的酒駕行為，可加重刑法的刑期；對於其他一般酒駕行為，可加重行政罰如提高罰鍰上限、延長駕照的吊銷吊扣期間等。

另目前在肇事下可強制駕駛人接受檢驗、有事證條件下可對酒駕者進行酒測，未來可針對拒絕酒測之行為討論是否加重行政罰或提升為刑法處罰。

2. 增加酒駕者責任及多元矯治

本部已著手推動增加酒駕者責任，內容包括：增加酒駕者之道安講習時數並研議自付參加講習相關衍生費用，將配套修正道路交通管理處罰條例及道路交通安全講習辦法。另研議於道路交通管理處罰條例增訂汽車駕駛人因受吊銷駕駛執照處分後，非經醫療機構評估無酒癮或完成酒精戒治治療不得考領駕駛執照之條文。

長期應讓法院對於酒駕的處罰有較高的設計彈性，結合醫療資源、科技儀器監控、學習課程、接受團體諮商、同儕支持、社區服務等，由酒駕者付費，以節省公帑及兼顧公平性。同時針對酒駕累犯、有酒癮者進行輔導及矯正，透過專業的治療以建立正確的生活模式，以矯正病態性的不當使用酒精行為。

3. 強化執法效能

在強化取締方面，參照美國的計畫經驗，挑選執法動機強的警員、強化執法技巧、熟悉法院程序、獎勵取締績效，可以提升執法能力；挑選關鍵區域及時段執法，則可增加執法效率。藉由嚇阻存有僥倖心態的潛在酒駕者，以改變大眾的行為，減少人們酒駕的機會。

在加重酒駕刑責及強化取締之前，仍須加強與民眾溝通，與非政府部門的組織及利害關係人共同合作，形成社會共識及支持強力執法的氛圍，才能減少阻力。

4. 鼓勵民間投入資源及共同樹立駕駛安全文化

交通部可仿效日本訂定「代客開車業」法，提升業者服務水準、保障消費者權益，鼓勵酒客或夜歸民眾使用，以提升道路及人身安全。

鼓勵餐廳及販酒場所提供酒測器，提醒顧客應注意體內酒精含量。

公部門可和與社會團體合作宣導及破除喝酒的正面形象、建立駕駛安全文化，如「職場不勸酒文化」、「指定駕駛」、「酒前不開車」、「酒後不開車」等，以減少不必要的駕車風險行為。

鼓勵不同職業團體自律防制酒駕，制訂公約約束所屬成員不酒駕，建立良好職場風氣。鼓勵地區性公私部門及跨不同業別合作，以形成共

識推動防制酒駕。

公部門應以身作則，公務員若有酒駕情事，嚴重者降職處分。藉以帶頭社會共同制裁，以抑制酒駕的行為，並提高酒駕的受罰成本。

參考文獻

1. 平成 15 年事業評価經過報告書-飲酒運転対策，国家公安委員会・警察庁，平成 15 年 12 月
2. The Effectiveness of a New Law to Reduce Alcohol-impaired Driving in Japan, Takashi Nagata, David Hemenway, Melissa J Perry, Vol.49,No.11・12, JMAJ, November/December 2006
3. <https://www.npa.go.jp/hakusyo/h20/honbun/html/k3200000.html> ，警察庁，網頁時間 2017.1.13
4. <http://www.npa.go.jp/hakusyo/h28/data.html> ，警察庁，平成 28 年警察白書統計資料，統計 5-22 交通違反取締り件数の推移（昭和 54～平成 27 年），網頁時間 2017.1.13
5. https://www.npa.go.jp/pressrelease/2017/01/20170105_01.html ，警察庁，「平成 28 年中の交通事故死者数について」，網頁時間 2017.1.17
6. http://www.untendaikoukyoukai.or.jp/media/guideline_2015.pdf ，JDA 公益社団法人，全国運転代行協会，網頁時間 2017.1.12
7. <http://nondara.jp/> ，日本代客開車據點檢索，網頁時間 2017.1.17
8. 教職員の非違行為根絶のために研修用資料，青森県教育委員会，平成 22 年 9 月
9. 飲酒運転防止対策，全日本トラック協会，2011.3
10. 飲酒運転防止，日本損害保険協会，2012.2
11. <https://ja.wikipedia.org/wiki/福岡海の中道大橋飲酒運転事故> ，網頁時間 2017.1.13
12. 「大分県飲酒運転根絶に関する条例」，平成 19 年 7 月 31 日公布施行
13. <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ks/dms/kat/contents/insyujoyourei.htm> ，北海道飲酒運転の根絶に関する条例，網頁時間 2017.1.13
14. Promising Criminal Justice Programs for DWI Offenders, The Century Council, 2011

15. https://en.wikipedia.org/wiki/Blood_alcohol_content ，網頁時間 2017.1.19
16. 道路交通管理處罰條例第 35 條，修正日期民國 105 年 11 月 16 日
17. 中華民國刑法第 185-3 條，修正日期民國 105 年 11 月 30 日
18. http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/torishimari/inshu_info/inshu_bassoku.html ，東京警視庁，網頁時間 2017.1.19
19. <http://www.hajimete-carhoken.com/jiko/hou/266/> ，はじめて自動車保険，網頁時間 2017.1.19
20. 立法院黃國昌委員質詢資料 2016.12.29，內政部警政署網站重要統計結果表表 26（續 42~43）、日本警察廳警察白皮書平成 27 年統計 5-23 表資料
21. 運輸安全網站資料系統 <http://talas-pub.iot.gov.tw/Default.aspx> ，交通部運輸研究所
22. <http://www.npa.go.jp/hakusyo/h28/data.html> ，警察庁，統計 5-3 交通事故発生状況の推移（昭和 41~平成 27 年），網頁時間 2017.1.13
23. 駕駛人酒後駕車違規人數統計，公路總局業務統計資料。
24. Repeat Offenders and Persistent Drinking Drivers in the U.S., James Hedlund and James Fell. 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (T'95).
25. 21 Drunk Driving Repeat Offenders Statistics, <http://brandongaille.com/20-drunk-driving-repeat-offenders-statistics/> ，網頁時間 2017.5.18
26. Drunk Driving Accident Statistics, <https://www.edgarsnyder.com/drun-driving/drun-driving-statistics.html> ，網頁時間 2017.5.18
27. Finnish Annual Road Safety Review 2013, Finnish Transport Safety Agency.
28. 常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究報告書，平成 20 年度警察庁委託調査研究報告書，平成 21 年 3 月。
29. A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria, E RICHARDSON

AUSTRALIAN CENTRE FOR JUSTICE INNOVATION (ACJI)

MONASH UNIVERSITY, 23 June 2013.

30.103 至 105 年地方法院檢察署不能安全駕駛罪裁判確定有罪案件
執行情形，法務部，106 年。

31.DRINKING AND DRIVING IN EUROPE, eurocare, 2003.

飲酒運転の根絶，警察庁交通局交通企画課，桜井 智晃，2016
年。