

# 新北市政府 112 年自行研究報告

## 新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及 防治策略之研究

研究機關：新北市政府交通事件裁決處

研究人員：王群翔      蔡孟軒      曾俊源

研究期程：112 年 1 月 1 日至 112 年 11 月 30 日



## 新北市政府112年度自行研究成果摘要表

計畫名稱	新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究
期程	112年1月1日至112年11月30日
經費	0元
緣起與目的	<p>一、近幾年酒駕造成傷亡不斷發生，立法及行政機關數度修正道路交通管理處罰條例中之酒駕條款，期以加重酒駕駕駛人罰則，藉以壓抑酒駕違規發生，108年7月修法實施後，酒駕違規逐月呈下降趨勢，後續因酒駕重大違規仍再度發生，造成社會輿論壓力，立法及行政機關於111年4月再次修法加重酒駕累犯罰鍰及公布照片等處罰，惟觀察酒駕違規並未隨修法後再次明顯降低，因此一昧加重酒駕罰則是否就能使酒駕違規行為獲得下降，值得研究其原因。</p> <p>二、本研究係藉由酒駕違規資料及問卷調查進行分析，以獲取最佳防治策略，促使酒駕案件有效降低。</p>
方法與過程	<p>本研究以108年至111年間在新北市境內違反酒駕條款細項進行篩選分析統計，獲得酒駕各項影響因素及態樣，並藉以建立專家問卷，再以舉發機關之執法主管及資深員警為專家對象，進行調查後以斯皮爾曼等級分析，觀察其一致性看法及獲取結果，達到本研究之目的。</p>

<p>研究發現及建議</p>	<p>一、酒駕違規以(一)36至60歲中年階段男性占最多數。(二)騎乘「普通重型機車」為最多之酒駕行為車種。(三)以每日「16至18時」為酒駕違規最常出現時段。(四)酒駕類型以「初犯」占比例最高。(五)以超過酒精濃度規定「0.55mg/L以上」最易肇事。(六)區域上以「板橋區」違規件數占最多數等6類態樣為最常見。</p> <p>二、加重酒駕罰則、加強宣導教育、增加執法頻率為達到零酒駕目標最重要3個面向。</p> <p>三、強化駕駛人酒駕危害道路觀念為最佳防治策略，其次為加重酒駕處罰標準，建議在未來納入各階層防治酒駕方針及預防酒駕策略上之必要選項。</p> <p>四、「以加重酒駕處罰及強制治療抑制酒駕行為」、「加強酒駕教育宣導以減少酒駕違規」、「以違規酒駕態樣提高酒駕執法頻率」、「結合社會各階層力量共同防治酒駕違規」等4個建議，期以達到零酒駕零傷亡之目標。</p>
<p>備註</p>	

# 目次

目次.....	i
表次.....	ii
圖次.....	iii
摘要.....	1
第一章 緒論.....	4
第一節 研究背景與動機.....	4
第二節 研究目的.....	6
第三節 研究方法與步驟.....	7
第四節 研究範圍與限制.....	12
第五節 名詞釋義.....	13
第二章 文獻探討.....	15
第一節 國內交通違規之現況.....	15
第二節 新北市交通違規之現況 .....	21
第三節 新北市境內之酒駕行為概況.....	24
第四節 酒駕之意涵.....	25
第三章 研究設計與實施.....	26
第一節 蒐集新北市境內 108 年至 111 年酒駕資訊.....	26
第二節 擬製專家問卷.....	27
第三節 實施專家問卷調查.....	27
第四章 資料分析及發現.....	28
第一節 新北市酒駕違規案件之統計分析.....	28
第二節 酒駕態樣分析及擬定問卷方向.....	38
第三節 建構專家問卷及實施調查.....	39
第四節 專家問卷分析結果.....	44
第五節 綜合分析與發現.....	51
第五章 結論與建議.....	55

第一節    結論.....	55
第二節    建議.....	58
參考文獻.....	62
附    錄	
道路交通管理處罰條例第 35 條.....	64
作者簡介.....	67

## 表次

表 2-1-1	全國 2018 年至 2022 年度機動機車數量.....	18
表 2-1-2	全國 2018 年至 2022 年領有駕駛執照人數.....	19
表 2-1-3	全國 2018 年至 2022 年道路交通事故概況.....	20
表 2-1-4	全國 2018 年至 2022 年酒駕肇事件數及死傷人數.....	20
表 2-2-1	本市 2018 年至 2022 年機動車輛數量.....	21
表 2-2-2	本市 2018 年至 2022 年領有駕駛執照人數.....	22
表 2-2-3	本市 2018 年至 2022 年道路交通事故概況.....	23
表 2-2-4	本市 2018 年至 2022 年酒駕肇事件數及死傷人數.....	23
表 2-3-1	2018 年至 2022 年酒後駕車全國及新北市取締件數.....	25
表 4-1-1	新北市酒駕違規(當場攔停)案件初犯、累犯、拒測統計表 .....	34
表 4-1-2	新北市酒駕違規(當場攔停)案件酒精濃度統計表 .....	35
表 4-1-3	新北市酒駕違規(當場攔停)肇事案件酒精濃度統計表 .....	36
表 4-1-4	新北市酒駕違規(當場攔停)案件違規車種統計表 .....	37
表 4-1-5	新北市酒駕違規(當場攔停)案件違規前 5 名區域統計表 .....	38
表 4-3-1	專家調查問卷(資深員警).....	40
表 4-3-2	專家調查問卷(組長或主管).....	42
表 4-4-1	整體問卷一致性比較表.....	45
表 4-4-2	加強酒駕教育一致性比較表.....	47
表 4-4-3	加重酒駕罰則一致性比較表.....	49
表 4-4-4	酒駕執法一致性比較表.....	50
表 4-4-5	斯皮爾曼等級相關一致性顯著表.....	51
表 5-2-1	酒駕執法建議一覽表.....	59

## 圖次

圖 1-3-1	研究步驟.....	9
圖 4-1-1	108 年至 111 年酒駕性別分布.....	29
圖 4-1-2	108 年至 111 年酒駕年齡分布.....	30
圖 4-1-3	108 年至 111 年酒駕案件月份分布.....	32
圖 4-1-4	108 年至 111 年酒駕違規時段分布.....	33

## 摘 要

論文名稱：新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究

研究機關：新北市政府交通事件裁決處

研究人員：王群翔、曾俊源、蔡孟軒

研究期程：112 年 1 月 1 日至 112 年 11 月 30 日

關鍵詞：新北市境內、酒駕行為、防治策略

依交通部統計臺灣地區車輛 111 年度已達 2,284 萬輛(交通部，2023)，持有汽機車駕照人口 111 年已達 2,839 萬人，本市人口為全國最大且達 400 萬人以上，隨車輛成長本市 111 年已達 332 萬輛，車輛數及人口數與交通違規舉發量密切相關，本市近年 3 年雖因疫情違規案件有下降之趨勢，惟仍維持在 400 萬件之列管數，111 年已達 397 萬，平均每月舉發量高達 33 萬件，其中酒駕之交通違規行為 111 年約為 5,000 件，近 3 年平均值約 5,400 件，占比為交通違規總數之 0.13%，亦即每萬件交通違規約有 13 件酒駕案件，其占比例雖屬較低之交通違規行為，惟其行為常常為重大交通事故之主因，除使人員傷亡外，其行為更會造成家庭不幸並陡增社會成本，爰此酒駕行為每年不斷因媒體報導、社會輿論加以撻伐，近年立法院、交通部等連續修法要求對酒駕行為加重處罰，希以抑止酒駕行為再度發生，經本處統計 108 年 7 月 1 日酒駕新法實施後，其修法重點為對 5 年內累犯加重處罰金額外、肇事致人重傷或死亡得沒入車輛及同車乘客也要連坐處罰，實施後酒駕違規如預期大幅下降半數以上，惟 111 年 3 月 31 日

酒駕處罰再次修法施行，累犯改為 10 年並公布其照片等，惟酒駕行為並未隨新法實施預期再次下降，因此探討其原因及找出酒駕防治策略，乃本研究最有價值之目標。

基於上述，本研究旨在探討新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究，首先藉由文獻探討及進行資料蒐集，瞭解 108 年至 111 年新北市境內駕駛人酒駕違規，並建構專家問卷進行調查，再分析整體問卷、加重酒駕罰則、加強酒駕危及道路安全宣導教育以及提高酒駕執法頻率等向度，以排序其重要等級、執法必要性及執法難易度後，以確認專家看法，並由專家認同後達到一致性研究結果。

最後本研究獲得結論臚列如下：

汽機車駕駛人酒駕違規各項影響因素，分別以性別、年齡、月份、時段、初犯、累犯、拒測、肇事、酒精濃度、車種及區域分布等 11 類。

酒駕違規統計分析結果獲得以下 6 類酒駕態樣：(一)、36 至 60 歲中年階段男性占最多數，(二)、騎乘「普通重型機車」為主要酒駕違規車種，(三)、以每日「16 至 18 時」為酒駕違規最常出現時段，(四)、酒駕類型以「初犯」占比例最高，(五)、以超過酒精濃度規定「0.55mg/L 以上」最易肇事，(六)、區域上以「板橋區」違規件數占最多數。

以斯皮爾曼考驗其一致性並獲得研究結果顯示，「施以駕駛人酒駕危及道路安全觀念教育」以及「加重酒駕各項處罰標準」2 項，在未來擬定酒駕防治策略上，必定要考量納入防治酒駕方針或者執行上之重要項目，其中加重酒駕處罰可收到短期效果，長期政策應是強化

駕駛人酒駕危害道路觀念，方是酒駕最佳防治策略，期能達到零酒駕之目標。

最後「以加重酒駕處罰及強制治療抑制酒駕行為」、「加強酒駕教育宣導以減少酒駕違規」、「以違規酒駕態樣提高酒駕執法頻率」、「結合社會各階層力量共同防治酒駕違規」等 4 個結論，期請立法、行政、教育、執法等機關及各階層力量共同防治酒駕及傷亡再發生。

# 第一章 緒論

本研究旨在探討新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究，為達成上述研究目的，本章中將分成五節加以陳述，內容包含第一節研究背景與動機、第二節研究目的、第三節研究方法與步驟、第四節研究範圍與限制及第五節名詞釋義，茲分節陳述如後。

## 第一節 研究背景與動機

### 壹、研究背景與研究動機

酒駕為全球關注的社會問題，儘管酒駕是造成全球死亡率和致病率第三大危險因子(廖秀娟，2020)，酒駕屬犯罪(公共危險)行為已由刑法明定，況且電視媒體、網路新聞等報導，酒後駕車造成人員傷亡、財產損失等憾事不斷發生，酒後駕車行為在臺灣不斷重複，新聞或社會輿論撻伐，確實令人民社會感到憂心，因此酒駕零容忍已不是口號，必須落實零酒駕的行為，才能使人民社會不再受到酒駕的傷害。依據交通部統計 2022 年止國內機動車輛已達 2,284 餘萬輛，且依據 2022 年底止交通部統計領有汽車駕駛執照者約 1,454 餘萬人，領有機車駕駛執照者約 1,517 餘萬人(交通部，2023)，以臺灣地區駕駛人對道路安全規則的瞭解，普遍認為無法確實遵守，惟對酒駕行為皆知悉不可容忍，且依交通部之統計 2022 年肇事案件達到為 37 萬 5 千多件，其中因酒駕肇事案件達到 7,849 件，亦即每百件交通事故中即有 2 件涉及酒駕，造成 271 人死亡及 9,853 人受傷，酒駕行為已成為全民公敵，近期立法院、交通部等機關於 108 年 7 月 1 日對杜絕酒駕行

為及對酒駕者加以嚴懲，修正道路交通管理處罰條例第 35 條，除加重酒駕行為者之處罰，並訂定酒駕累犯(5 年)者之加重規定，更對同車乘客以及汽車所有人課以責任及處分，更對酒駕行為者再考駕照者之車輛，以酒駕防制教育、酒癮治療及車輛加裝酒精鎖等加以限制，期以達到對曾經酒駕者施以教育及懲治後，使其不再因酒駕行為造成交通危害，111 年間因酒駕行為再度成為社會輿論談論的焦點，立法院再次修正將酒駕條款加嚴提昇至累犯定義為 10 年內有酒駕行為者並公布其照片，以及強制酒駕車輛之汽車所有人吊扣牌照 24 個月，除對酒駕違規者加重處分，並對車輛所有人明確施以處罰及車輛責任。

新北市政府交通事件裁決處(以下簡稱裁決處)，受理汽機車交通違規之機關(不含行人及慢車)，依據 2022 年之統計本市違規入案量約為 398 萬件，月平均約達 33 萬件，酒駕違規案件數為 5,063 件，相對於全國之酒駕違規案件 6 萬 2,403 件(交通部，2023)約占全國 8%，酒駕在新北市近 5 年統計雖然從 108 年 1 萬 2 千餘件下降至 5 千餘件，數次修法降低約有 6 成之案件數，惟仍然無法達到零酒駕的目標，以 2022 年新北市統計酒駕件數月平均乃有 422 件，舉發機關雖對酒駕取締積極辦理各類型之勤務，包含有加強攔檢頻率、重要路段提高見警率等，目前在相關研究論文中大部分係以警員酒駕取締勤務之重要性、困難度為觀點或以犯罪角度提出看法，本研究係以如何運用新北市酒駕違規案件，分析統計其因素，再以舉發機關主管策略與員警實務經驗，找出一有效降低酒駕違規之防治方式，使酒駕案件藉由本研究結果，再往零酒駕都市邁進大一步。

面對科技快速化、AI 化的新時代，交通違規取締確實必須改變，

臺灣交通違規取締任務，也隨科技的進步逐漸變成以影像科技之技術取代員警的攔停執行，以減輕員警體力負擔，亦達到使違規人遵守交通規則之目的，未來運用科技執法取締酒駕違規，必定達到相當取締成效，再則道路交通管理處罰條例不斷修法並加重各類型違規之處罰，酒駕民眾對酒駕新法規的上路，能藉由新聞媒體、舉發機關、交通機關、教育機關、社會機關等全面的對酒駕違規行為定期宣導並對特定對象舉辦各種宣導活動外，瞭解民眾為何在酒後仍然要駕車之因素以及酒駕時間、地點、性別及年齡等加以統計分析，期以找出常見酒駕違規案件之態樣，並提供有效之解決策略以及防治方式，回饋舉發機關及相關宣導機關參考，使酒駕違規案件能再度降低，使新北市達到零酒駕的城市。

## 第二節 研究目的

基於上述之研究背景與動機，本研究旨在研究新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及提供有效之防治策略，依據研究結果，回饋舉發機關及宣導機關參考。因此，本研究之具體研究目的臚列於下：

- 一、統計 108 年至 111 年度本市酒駕違規案件之各項影響因素。
- 二、分析 108 年至 111 年度本市酒駕違規案件之態樣。
- 三、提供 108 年至 111 年度本市酒駕違規防治策略。

### 第三節 研究方法與步驟

#### 壹、研究方法

為達成上述研究目的，本研究針對研究目的蒐集各種相關文獻，包括：目前已發表之研究論文、新北市境內之酒駕違規案件等相關資料，進行文獻的分析比對，作為本研究之學理基礎。

首先以本市境內 108 至 111 年度之酒駕違規資料進行統計分析，初步建構本市酒駕行為態樣，再擬製專家問卷，包含有取締勤務的頻率、宣導方式等，對舉發機關之主管及員警進行調查，藉以分析出防治酒駕之方式及有效策略，著手進行建議解決方案，提供舉發機關及宣導機關運用。

#### 一、內容分析法

內容係以 108 年至 111 年度係以交通部公路局之監理三代違規系統(M3)進行挑檔作業、加以統計與分析其中酒駕之行為態樣，並將獲得之結果編製專家問卷，並請舉發機關之主管及員警填寫，以利本研究擬定有效策略，提昇本研究之價值。

#### 二、專家問卷

專家問卷主要為蒐集舉發機關執法主管及資深員警對酒駕防治之看法，以彌補文獻資料之不足。本研究採專家問卷，係蒐集舉發機關實務取締工作者之對酒駕行為及宣導方式之意見，問卷以本市警察

局轄下交通大隊及 16 個分局(含概本市 29 區)交通執法組長(計 17 名)及其參與酒駕路檢稽查之資深員警(計 17 名)為研究之調查對象。

### 三、 斯皮爾曼等級相關

問卷蒐集完成後，採用斯皮爾曼等級相關 (Spearman' s Rank Correlation)，進行執法主管與資深員警在酒駕防治策略之重要等級、執法必要性及執法難易度 3 個面向上，考驗其一致性，並分析在通過一致性考驗之面向下，擬定執法方向及防治策略。

## 貳、研究步驟

以依據上述研究方法再將研究步驟具體如圖 1-3-1 所示：

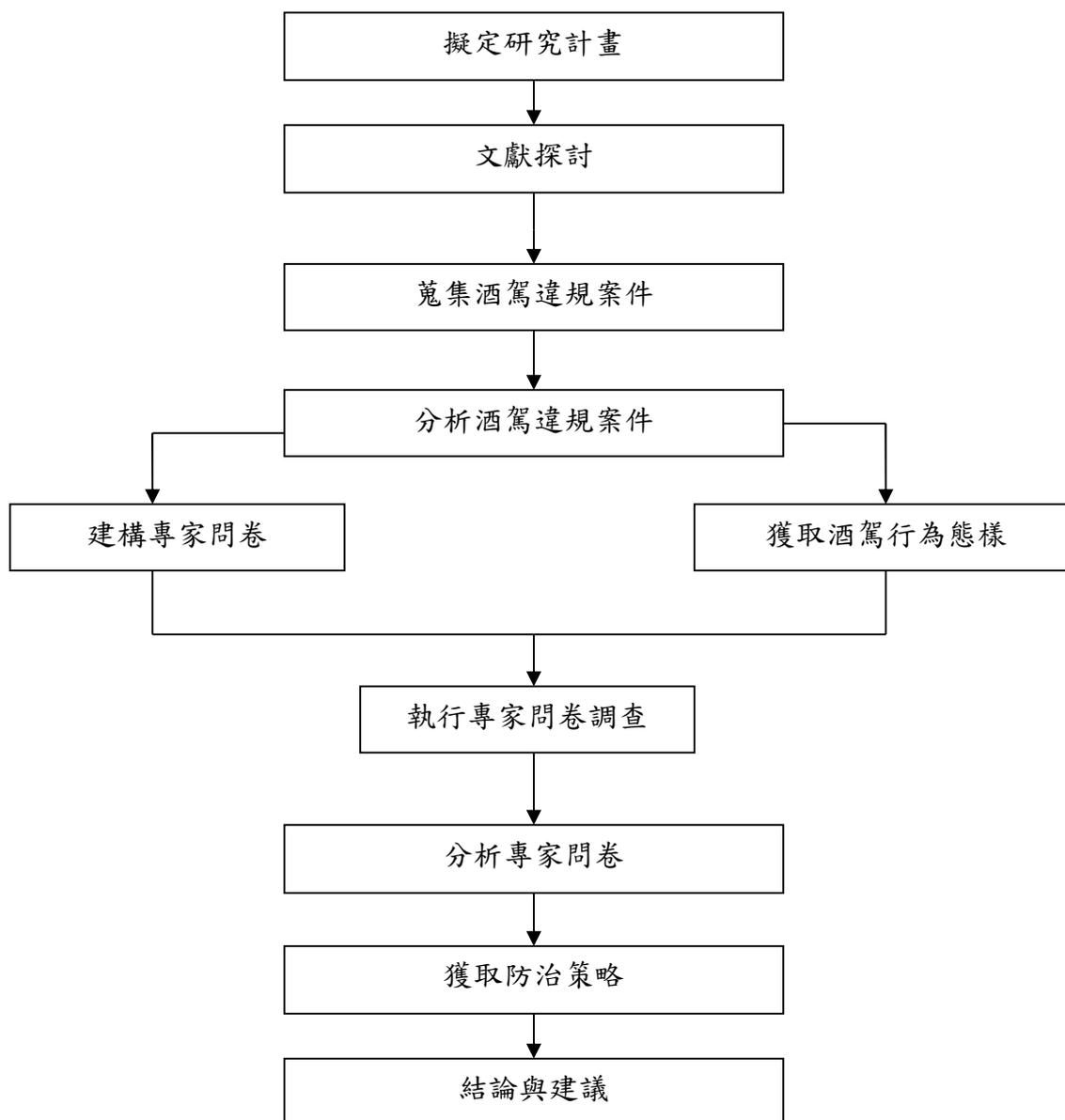


圖 1-3-1 研究步驟

資料來源：研究者自行整理

## 一、擬定研究計畫

確定研究題目後，依據研究背景與動機，確立研究之對象、目的、方法、步驟，以擬定本研究計畫。

## 二、文獻探討

在計畫擬定後進行相關資料的廣泛蒐集，透過圖書館、網際網路等管道，蒐集國內外研究報告、媒體報導及舉發(警政)機關等訊息，以增加資料的廣度與深度，運用蒐集之研究文獻資料，加以整理、歸納、分析，藉以建構成本研究之理論基礎。

## 三、蒐集酒駕違規案件

首先以監理違規資訊系統(M3)進行挑選近期(108 年至 111 年間)新北市境內之酒駕違規檔案，以獲得酒駕案件之條款、數量、駕駛人之性別、年齡、違規事實、駕駛之車種等相關訊息。

## 四、分析酒駕違規案件

藉由蒐集所得之酒駕違規案件，分析 108 年至 111 年間酒駕違規細部資料，比對統計其主要數據以及獲取酒駕態樣，並獲得新北市境內酒駕違規行為之影響因素。

## 五、建構專家問卷

分析酒駕違規影響因素所得數據及文獻探討結果，建構專家問卷題目，施以問卷調查以獲得結果，並取得專家回饋。

## 六、獲取酒駕行為態樣

藉由分析酒駕違規案件，以常見酒駕違規行為及酒駕者行為態樣，做為建構專家問卷之重要參考。

## 七、執行專家問卷調查

函請新北市警察機關之交通違規執法主管及深資員警為專家，並請專家填寫問卷及提供防治方向，以獲得相關之意見資料。

## 八、分析專家問卷

藉由專家問卷所獲得之資料，以 SPSS 軟體中之斯皮爾曼等級相關 (Spearman' s Rank Correlation) 進行問卷分析，以獲取專家提供之重要等級及關鍵數據，由研究者提供意見以及彙整出有效策略。

## 九、獲取防治策略

統計酒駕行為影響因素、分析酒駕行為態樣及考驗專家問卷之看法一致性等，藉以建立酒駕之最佳防治策略。

## 九、結論與建議

以資料分析及研究結果，彙整歸納提出具體研究結論與建議，以完成論文之撰寫。

## 第四節 研究範圍與限制

本研究之研究範圍與研究限制，茲分項陳述如後：

### 一、研究範圍

本研究係以本市 108 年至 111 年間酒駕違規條款及舉發機關之執法主管及資深員警為研究對象，以確認當前酒駕違規行為態樣並瞭解執法者之看法一致性，探討酒駕防治策略及提供建言。

### 二、研究限制

酒駕違規案件不斷在臺灣社會發生，隨時代之不同對酒駕行為者有不同的容忍程度，現今網路發達，訊息快速傳播，社會已有「零容忍」之共識，民意代表亦隨民意不斷要求行政機關修法嚴懲酒駕行者，惟酒駕違規是否應修法嚴懲而獲得下降或歸零，仍值得去探討及研究，本研究是以探討本市酒駕違規受舉發之條款及警察機關之執法主管為為範疇，不包括酒駕行為者本人及基層執法員警，以限制其研究範圍，並藉以排除酒駕違規者及基層執法警察之當事人態度因素。

酒駕行為之處罰以違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 25 條之規定，皆以行為地之處罰機關列管，爰酒駕行為者不以新北市民為限，無論那一縣市之駕駛人進入新北市境內有酒駕行為，皆以本市交通事件裁決處為應到案機關。

## 第五節 名詞釋義

本研究所涉及之重要名詞，為使其意義更為清楚明確，分別將其重要之名詞定義如下：

### 一、新北市境內

新北市境內意指以新北市之道路為範圍，包含市區道路、省道、縣道及高速公路(國1，南向7.7至13.9公里及26.0至42.25公里，北向7.9公里至14.3公里及26.0公里至40.8公里，國3，8.4公里至15.4公里及26.5至55.2公里，國5，2.28公里至25.8公里)，新北市境內之酒駕違規案件，由本市交通事件處裁罰統一裁罰。

### 二、酒駕行為

依據道路交通管理處罰條例 35 條所訂之各條款規定，含酒精濃度超過規定標準、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品及其相類似之管制藥品等行為駕駛車輛者(含拒絕酒測及累犯)。

### 三、防治策略

本研究之「防治策略」係指有效防治違反道路交通管理處罰條例中酒駕違規條款(第 35 條)，對駕駛人所建立之策略，並包含有罰則、宣導教育、執法等建議及方案。



## 第二章 文獻探討

本章旨在探討與本研究相關之國內相關文獻，希藉此瞭解本市境內酒駕行為態樣後提出最佳防治策略，本章首先探討國內交通違規之現況、其次為探討新北市交通違規之現況、再針民眾酒駕行為加以探討分析，最後對酒駕違規情形進行評析，以作為本研究的參考依據；再進而探討酒駕條款及肇事相關數據，以成為本研究之理論基礎。建構本市境內酒駕行為態樣及防治策略，供立法、行政、教育宣導、執法機關及關心酒駕之全國人民參考，茲分節陳述如後。

### 第一節 國內交通違規之現況

本節主要探討國內交通違規之現況。茲說明如下：

#### 一、新北市交通違規處罰機關之職掌

汽機車之交通違規處罰機關係依據道路交通管理處罰條例第 8 條(全國法規資料庫，2023)，由公路主管機關處罰，新北市政府交通事件裁決處(以下簡稱裁決處)職掌新北市境內交通違規裁決業務(含酒駕違規之入案、申訴及裁罰等)，新北市境內之交通違規業務係由交通部公路總局臺北區監理所權管，新北市於 99 年 12 月 25 日升格為直轄市，新北市政府遂依據道路交通管理處罰條例第 8 條業務授權規定，於 101 年 10 月 24 日以北府法規字第 1012694507 號令發布施行「新北市政府交通事件裁決處組織規程」，並於 101 年 12 月 5 日成立裁決處。裁決處成立之初，係借用臺北區監理所樹林區廳舍辦公，初期業務單位僅設置肇事鑑定課，承辦原屬「新北市政府車輛行車事

故鑑定委員會」(新北市政府二級機關，已於 101 年 12 月 5 日裁撤)之肇事鑑定業務。裁決處後於 102 年 1 月 28 日承接原屬臺北區監理所辦理之交通違規裁罰業務，並增設案件管理課、違規裁罰課、違規申訴課及積案催收課等 4 個業務單位，另於板橋監理站、蘆洲監理站及基隆監理站設置裁罰櫃台。裁決處成立後，為提供優質洽公環境及改善辦公空間不敷使用之問題，遂於 102 年 11 月 18 日搬遷至板橋區現址，並於新北市政府稅捐稽徵處大樓 2 樓設置服務中心，原樹林區舊址仍設置裁罰窗口。

依據裁決處組織條例中之各課所掌理下列事項：

(一)、案件管理課：

掌理汽(機)車、駕駛人違反道路管理事件收件審查、入案管理、案件移轉、退件處理及資料管理等有關事項。

(二)、違規裁罰課：

掌理汽(機)車、駕駛人違反道路管理事件裁罰及處分執行等有關事項。

(三)、違規申訴課：

掌理汽(機)車、駕駛人違反道路管理事件陳述、行政訴訟等有關事項。

(四)、積案催收課：

掌理汽(機)車、駕駛人違反道路管理事件逕行裁決、催收、移送強制執行及債權憑證之管理等有關事項。

(五)、肇事鑑定課：

掌理汽(機)車及駕駛人道路交通事故鑑定等有關事項。

除處罰條例條文中交通事件裁決機關掌管本研究所涉及之汽機

車交通違規外，除統籌案件審查、入案管理、案件移轉、違規裁處分執行、違規申訴處理、行政訴訟等業務外，另交通事故鑑定亦設置於裁決處(新北市交通事件裁決處，2023)。

## 二、全國目前交通違規之現況

裁決機關主要任務為執行「交通違規事件之裁決」，又裁決處罰交通事件之主要係依據道路交通管理處罰條例及違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則，並以道路交通安全規則(全國法規資料庫，2023)及道路交通標誌標線號誌設置規則等相關法律及行政規則，方能使裁決機關為確保裁決正確性及品質，使道路使用人可藉由道路安全規則瞭解包含汽車、機車、慢車及行人等應遵守之規定，並依道路安全規則訂定相關之處罰規定，期以用路人能遵守應備之概念，並以法律規範應處之罰鍰、吊銷、吊扣駕照或牌照等裁罰規定，除能確保讓合法用路人得到應有之保障外，更能降低車輛事故發生及減少傷亡事件，爰道路交通管理處罰條例之立法目的為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定本條例(全國法規資料庫，2023)，是以確保障用路人權益。

汽機車數量以 2023 年交通部統計查詢網(交通部，2023) 2022 年資料顯示已達 2,284.4 萬輛已接近 2 千 3 百萬輛，如表 2-1-1 所示，汽機車數量由 2018 年 2,187.1 萬輛成長至 2022 年 2,284.4 萬輛，5 年間成長幅度約 100 萬輛，平均每年成長 20 萬輛，每百人機動車輛數已達 98.2 輛，幾乎全國人人皆擁有 1 部機動車輛，再以每百人中汽車數量觀之，每 3 人即有 1 輛汽車，無論是否為公共運輸特別發達的都市或鄉村，汽機車已普遍成為普羅大眾之交通工具，另地方政府不

斷鼓勵使用捷運或大眾運輸工具等做為通勤工作，惟一般民眾仍認為汽機車仍為最佳交通工具，以大臺北地區為例，在捷運路線不斷增加或政府補助通勤月票等措施後，上下班時段仍有大量車流在道路上奔馳往返，且汽機車製造商的推波助瀾下，汽機車數量並不隨捷運路線增加而有減緩之趨勢。

表 2-1-1 全國 2018 年至 2022 年度機動車數量

年份	汽車	機車	每百人 機動車輛 數(輛/百 人)	每百人 汽車數 (輛/百人)	單位：萬輛	
					總計	與上年 同期增 減率%
2018	803.5	1383.6	92.7	34.1	2187.1	0.78
2019	811.8	1399.3	93.7	34.4	2211.1	1.10
2020	819.3	1410.4	94.6	34.8	2229.7	0.84
2021	833.0	1426.7	96.7	35.6	2259.7	1.35
2022	845.3	1439.1	98.2	36.3	2284.4	1.09

資料來源：交通部統計查詢網（交通部，2023）。

除發現汽機車數量逐年連續成長外，領有駕駛執照人數統計 2018 年至 2022 年之總數(交通部，2023)，如表 2-1-2，依表中所示汽機車駕駛人也隨著時間不斷的增長，並未隨人口出生率下降而有減緩之趨勢，故可由表中發現駕駛執照領有人數從 2018 至 2022 年 2867.3 萬人，成長至 2972.5 萬人，成長約 105.2 萬人，雖臺灣人口數已達 2,339 萬人(內政部戶政司，2023)，每位民眾可能同時擁有汽車及機車駕照，駕駛人成長的快速以及不守法規情形普遍，更隨舉發機關科技執法效率提昇加上民眾以行車錄影檢舉日益增加，駕駛人之違規亦相對成長。

表 2-1-2 全國 2018 年至 2022 年領有駕駛執照人數

年份	單位：萬人		總計	與上年同期增 減率%
	領有汽車駕照 人數	領有機車駕照 人數		
2018	1391.0	1476.3	2867.3	1.00
2019	1407.1	1482.2	2889.3	0.77
2020	1426.2	1497.4	2923.6	1.19
2021	1438.9	1509.1	2948.0	0.83
2022	1454.7	1517.8	2972.5	0.83

資料來源：交通部統計查詢網（交通部，2023）。

前述之汽機車數量及駕駛執照人成長外，依據交通部統計道路交通事故發生情形，自 2018 年至 2022 年統計數字，如表 2-1-3，依表中所示交通事件發現車輛成長及駕駛人成長隨政府交通安全宣導，交通事故案件中雖無急遽增加之趨勢，惟人員的傷亡 2022 年約為 50 萬人(每年成長約 2 萬)，民眾因交通事件產生之傷害不可小覷，因民眾違規行為可能造成事故發生，並且造成人員傷亡，舉發單位加強取締違規，可以避免交通事件發生，減少人員傷亡及交通事件發生率，然依肇事率觀之在 2022 年仍有 35.8 萬件，受傷總人數 49.8 萬人，死亡人數更高達 3,085 人，2022 年違規案件舉發增加並交通事故之發生率並顯著下降。

表 2-1-3 全國 2018 年至 2022 年道路交通事故概況

年份	事故 件數	與上年同 期增減率%	死亡人 數(人)	受傷人數 (萬人)	單位：萬件	
					每萬輛肇事 率(件/萬輛)	每萬輛死亡 率(件/萬輛)
2018	32.0	7.74	2,780	42.7	146	1.27
2019	34.1	6.56	2,865	45.5	154	1.30
2020	36.2	6.16	2,972	48.2	162	1.33
2021	35.8	-1.10	2,962	47.6	158	1.31
2022	37.5	4.75	3,085	49.8	164	1.35

資料來源：交通部統計資訊查詢網（交通部，2023）。

交通違規行為與車輛、駕駛人及交通事件等因素息息相關，依據交通部統計酒駕違規肇事與死傷數字，自 2018 年至 2022 年統計數字，如表 2-1-4，依表中所示酒駕肇事事件數全國每年約有 1 萬件左右，108 年 7 月隨酒駕新法實施加重處罰，109 年後酒駕肇事事件數雖有逐年下降之趨勢，惟仍造成每年 200-300 人死亡以及 1 萬至 1 萬 2 千人受傷，酒駕之肇事案件已造成社會家庭的不幸，嚴重影響民眾的行的安全，政府應找出解決酒駕的問題，以避免每年酒駕肇事案件造成民眾死傷，以加重處罰、加強教育宣導等，使有效降低酒駕違規案件。

表 2-1-4 全國 2018 年至 2022 年酒駕肇事事件數及死傷人數

年份	酒駕肇事 件數(件)	與上年同期 增減率%	單位：人	
			酒駕肇事死亡 人數	酒駕肇事受傷 人數
2018	9,718	-3.34	316	12,384
2019	9,122	-6.13	294	11,607
2020	8,893	-2.51	289	11,225
2021	8,647	-2.77	311	10,891
2022	7,849	-9.23	271	9,853

資料來源：交通部統計資訊查詢網（交通部，2023）。

## 第二節 新北市交通違規之現況

本節主要分為 4 部分來探討：本市汽機車之現況、本市汽機車駕駛人持有駕照之現況、本市道路交通事故概況及本市酒駕肇事件數及死傷人數。茲說明如下：

### 一、本市汽機車之現況

依據新北市政府民政局 2023 年 10 月統計資料顯示，本市人口總數為 403 萬餘人（新北市政府民政局，2023），再依交通部之統計數據，機動車輛掛牌數量，以新北市查詢結果顯示，如表 2-2-1 本市 2018 年至 2022 年機動車輛概況，至 111 年止本市已達到機動車輛總數為 332 萬餘輛（汽車數為 107.3 萬輛、機車為 225.1 萬輛），其中汽車數量包含有大客車、大貨車、小客車、小貨車、特種車，機車數量包含有重型機車及輕型機車（交通部，2023），本市所占全國比例在汽車方面約佔全國 12.7%，在機車方面約佔全國 15.6%，以全國總人口數為 2,339 萬人（內政部戶政司，2023），新北市人口約為 403 萬人，比例約為全國之 17%，以汽車及機車總數分別佔全國比例 12.7% 及 15.6% 觀之，汽機數登記數較全國人口比例為略少。

表 2-2-1 本市 2018 年至 2022 年機動車輛數量

年份	全國機動車輛總數	全國汽車總數	本市汽車總數	佔全國比例%	單位：萬輛			
					全國機車總數	本市機車總數	佔全國比例%	合計本市機動車輛總數
2018	2187.1	803.5	102.5	12.8	1383.6	218.7	15.8	321.2
2019	2211.1	811.8	103.3	12.7	1399.3	219.8	15.7	323.1
2020	2229.7	819.3	104.1	12.7	1410.4	221.2	15.7	325.3
2021	2259.7	833.0	105.8	12.7	1426.7	223.5	15.7	329.3
2022	2284.4	845.3	107.3	12.7	1439.1	225.1	15.6	332.4

資料來源：交通部統計查詢網（交通部，2023）及研究者自行整理。

## 二、本市汽機車駕駛人持有駕照之現況

本市領有駕駛執照人數，依據交通部統計新北市汽機車駕駛人持有駕照人數，自 2018 年至 2022 年統計數字，如表 2-2-2，依表中所示持有汽車駕駛人數約 217 萬至 230 萬件間，持有機車駕駛人數約 230 萬至 240 萬件間，持照人可能同時持有汽機車駕照，合計新北市民持有汽機駕照數約為 448 萬至 470 萬，持照人數比例為全國 15.8%。

表 2-2-2 本市 2018 年至 2022 年領有駕駛執照人數

單位：萬人

年份	全國領有汽機車駕照總數	本市領有汽車駕照人數	本市領有機車駕照人數	總計	占全國總數比例%
2018	2867.3	217.2	230.8	448.0	15.6
2019	2889.3	220.1	232.5	452.6	15.7
2020	2923.6	223.7	235.6	459.3	15.7
2021	2948.0	226.7	238.3	465.0	15.8
2022	2972.5	229.9	240.4	470.3	15.8

資料來源：交通部統計查詢網（交通部，2023）。

## 三、本市道路交通事故概況

依據交通部統計新北市道路交通事故(含酒駕肇事及一般違規肇事)肇事與死傷數字，自 2018 年至 2022 年統計數字，如表 2-2-3，依表中所示道路交通事故新北市 3.4 萬至 4.5 萬件間約占全國 10.6%至 12%，因交通事故死亡在 225 至 305 人之間，占全國約 7.9%至 9.9%，交通事故近年並無明顯下降之趨勢，受傷人數亦未有減低現象。

表 2-2-3 本市 2018 年至 2022 年道路交通事故概況

單位：萬件

年份	全國 事故 件數	本市 事故 件數	占全 國比 %	全國死亡 人數(人)	本市死 亡人數 (人)	占全國 比%	全國受 傷人數 (萬人)	本市受 傷人數 (萬人)	占全 國比 %
2018	32.0	3.4	10.6	2,780	248	8.9	42.7	4.6	10.8
2019	34.1	3.6	10.6	2,865	225	7.9	45.5	4.9	10.8
2020	36.2	4.2	11.6	2,972	232	7.8	48.2	5.7	11.8
2021	35.8	4.2	11.7	2,962	264	8.9	47.6	5.8	12.2
2022	37.5	4.5	12.0	3,085	305	9.9	49.8	6.1	12.2

資料來源：交通部統計資訊查詢網（交通部，2023）。

#### 四、本市酒駕肇事件數及死傷人數

交通違規行為與車輛、駕駛人及交通事件等因素息息相關，依據交通部統計新北市酒駕違規肇事與死傷數字，自 2018 年至 2022 年統計數字，如表 2-2-4，依表中所示酒駕肇事件數新北市每年約有 500 至 600 件間，108 年 7 月隨酒駕新法實施加重處罰，109 年後酒駕肇事件數雖無明顯下降之趨勢，死傷雖隨 108 年修法後有逐漸減低，惟 111 年未明顯下降。

表 2-2-4 本市 2018 年至 2022 年酒駕肇事件數及死傷人數

單位：人

年份	酒駕肇事 件數(件)	與上年同期 增減率%	酒駕肇事死亡 人數	酒駕肇事受傷人 數
2018	558	-9.42	19	744
2019	431	-22.76	11	571
2020	486	12.76	6	638
2021	580	19.34	7	774
2022	592	2.07	14	766

資料來源：交通部統計資訊查詢網（交通部，2023）。

### 第三節 新北市境內之酒駕行為概況

本節主要分為兩部份來探討：汽機車酒駕行為之法律依據及權責機關之現況，以及新北市境內之酒駕違規行為例年數據。茲說明如下：

#### 一、汽機車酒駕行為之法律依據及權管

依據道路交通管理處罰條例第 35、35-1、35-2 條等相關處罰規定(全國法規資料庫，2023)，係區分酒駕行為情形，訂定相關人員處罰項目，包含有汽(機)駕駛人酒駕初犯、累犯、拒測等相關罰鍰、吊扣(銷)駕照、吊扣(銷)牌照等，並依據依違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則(以下簡稱處理細則)訂定程度不同之處罰標準。因此處罰機關則依據上述標準裁處適當之處分。

另依處理細則第 25 條第 2 項規定略以：「…前項各款有下列情形之一者，移送行為地處罰機關處理：一、汽車肇事致人傷亡。二、抗拒稽查致傷害。三、行為人、汽車駕駛人或乘客未領有駕駛執照且無法查明其戶籍所在地或居留地。四、汽車買賣業或汽車修理業違反本條例第五十七條規定。五、汽車駕駛人違反本條例第三十五條規定。」，酒駕行為係違反道路交通管理處罰條例第 35 條規定，因此警方舉發後無論汽車駕駛人駕籍地屬於那縣市，皆移送行為地之處罰機關列管裁罰，爰本市境內之所有酒駕案件，皆移由新北市政府交通事件裁決處統一裁罰處分(全國法規資料庫，2023)。

#### 二、全國與新北市境內之酒駕違規行為例年數據

依據內政部警政署警政統計查詢網(內政部警政署，2023)，以全國及新北市酒後駕車之取締件數及增減變化情形，獲得近 5 年之概況

因 108 年 7 月 1 日修正酒駕條款(5 年內為累犯、加重罰鍰等)後，違規件數明顯降低，111 年 3 月 31 日酒駕違規條款再次修正(10 年內為累犯、吊扣車主牌照等)，如表 2-3-1，全國酒駕部分自 10.1 萬件逐年下降至 2022 年 6 萬 2 千件，減少約近 4 成之酒駕違規，新北市酒駕部分自 1.2 萬件逐年下降至 5 千件，減少約近 6 成之酒駕違規件數，顯見修法後酒駕案件逐年下降，惟 111 年 3 月 31 日施行之酒駕新法，未較 108 年 7 月 1 日施行之酒駕條款，未有顯著降低情形，甚至有小幅上昇趨勢，仍須把時間再拉長，以觀察其成效。

表 2-3-1 2018 年至 2022 年酒後駕車全國及新北市取締件數

年份	單位：件			
	全國酒後駕車取締件數(件)	與上年增減率%	新北市酒後駕車取締件數(件)	與上年增減率%
2018	101,202	-2.4%	12,171	-6.1%
2019	91,620	-9.5%	11,561	-5.0%
2020	82,626	-9.8%	5,884	-49.1%
2021	59,454	-28.0%	4,044	-31.3%
2022	62,403	5.0%	5,063	25.2%

資料來源：警政署警政統計查詢網（警政署，2023）。

#### 第四節 酒駕行為之意涵

酒駕係指於駕駛車輛(汽車、機車等)前飲用含有酒精之食物或飲料，依據道路交通管理處罰條例第 35 條規定，係汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定吐氣所含酒精濃度超過規定標準(達每公升 0.15 毫克或血液中酒精濃度達 0.03%以上)，另依刑法第 185-3 條規定駕駛動力交通工具(汽車、機車及電動自行車等)，吐氣所含酒精濃度達每

公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05% 以上致不能安全駕駛者，處罰條例及刑法所定之酒駕行為雖有部分差異，惟本研究係以處罰條例中所定做為酒駕行為之認定酒駕之標準為依據，不包含電動自行車，且依據處罰條例第 8 條規定，汽機車係由公路主管機關處罰，在新北市由新北市政府交通事件裁決處，主管汽機車之酒駕裁決及處罰，爰此，本研究定義酒駕行為乃係以汽機車駕駛人(不含有動力之自行車)，違反處罰條例之酒駕條款所為之行為。

### 第三章 研究設計與實施

本研究旨在探討新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究。採三階段實施之方式：第一階段即根據文獻資料作為本研究之理論基礎，依據理論基礎。再蒐集監理資訊系統(M3)108 年至 111 年間在本市境內酒駕違規案件之細部資訊，以確定酒駕違規之各項數據；第二階段專家問卷擬製，以酒駕違規資訊進行統計分析所獲得之資料及行為態樣為基礎，撰擬問卷題目並完成專家問卷；第三階段實施專家問卷調查，請專家填寫問卷，並進行分析比對，擬訂防治策略。本章將針對前述三階段分節加以說明。

#### 第一節 蒐集新北市境內 108 年至 111 年酒駕資訊

由本處提出申請，再由交通部公路總局臺北區監理所協助挑檔，以監理三代資訊系統(M3)內之 108 年至 111 年間之酒駕細部資訊為對象，此階段目的係設定研究範圍，並確定蒐集之資訊可供分析統計，藉以擬定專家問卷。

## 一、酒駕違規行為資料蒐集

由本市裁決處案件管理課撰擬挑檔需求單，再由裁決處資訊室轉交通部公路總局臺北區監理所資訊室，自監理三代系統(監理)挑出新北市境內之酒駕違規相關資訊，並以 EXECL 檔案輸出，呈現條款分布(酒駕違規)、性別、年齡、地區、數量等詳細數據。

## 二、分析酒駕資料

以蒐集獲得之酒駕違規資料進行分析，分別以性別、年齡、月份、時段、初犯、累犯、拒測、肇事、酒精濃度、車種及區域分布情形進行統計。

### 第二節 擬製專家問卷

本節依據前節分析所得之資料，撰擬專家問卷，以資料中所呈現之數據及酒駕之態樣，設計問卷題目，並從舉發機關主管及資深員警為對象，因執法主管與執法員警皆實際從事酒駕攔停勤務，本研究係就其 2 方實施分析，確認是否達到一致性看法。再由本研究綜整最佳之防治策略。

### 第三節 實施專家問卷調查

以酒駕資料分析完成酒駕之各項因素及態樣，並擬製完成之專家問卷，對專家實施問卷調查(以公文函請本市各執法機關)，請專家在問卷上填答題目，以蒐集本研究專家之意見。

## 第四章 統計分析及發現

本章旨在探討本研究蒐集之酒駕資料進行統計分析及確定問卷方向，第一節為新北市酒駕違規案件之統計分析，第二節為酒駕態樣及問卷方向，第三節為建構專家問卷及實施調查，第四節為專家問卷分析結果，第五節為綜合分析與發現，分別陳述如下：

### 第一節 新北市酒駕違規案件之統計分析

本節係依據新北市政府交通事件裁決處所列管之酒駕違規案件加以分析(以交通部公路總局 M3 系統挑檔)，共分為 3 個部分，分別為：一、統計 108 年至 111 年度本市酒駕違規案件之各項影響因素。二、分析 108 年至 111 年度本市酒駕違規案件之態樣。三、提供 108 年至 111 年度本市酒駕違規防治策略。汽機車駕駛人於本市酒駕違規當場攔停之資料，分別以性別、年齡、月份、時段、初犯、累犯、拒測、肇事、酒精濃度、車種及區域分布情形進行統計分析。

#### 一、性別分布概況

108 年至 111 年新北市酒駕違規(當場攔停)案件之性別，男性數量分別為 1 萬 546 人、5,176 人、3,647 人及 4,590 人，女性比例各年度數量分別為 887 人、538 人、358 人及 406 人(如圖 4-1-1)，以男女比例分析，男性酒駕違規明顯高於女性。

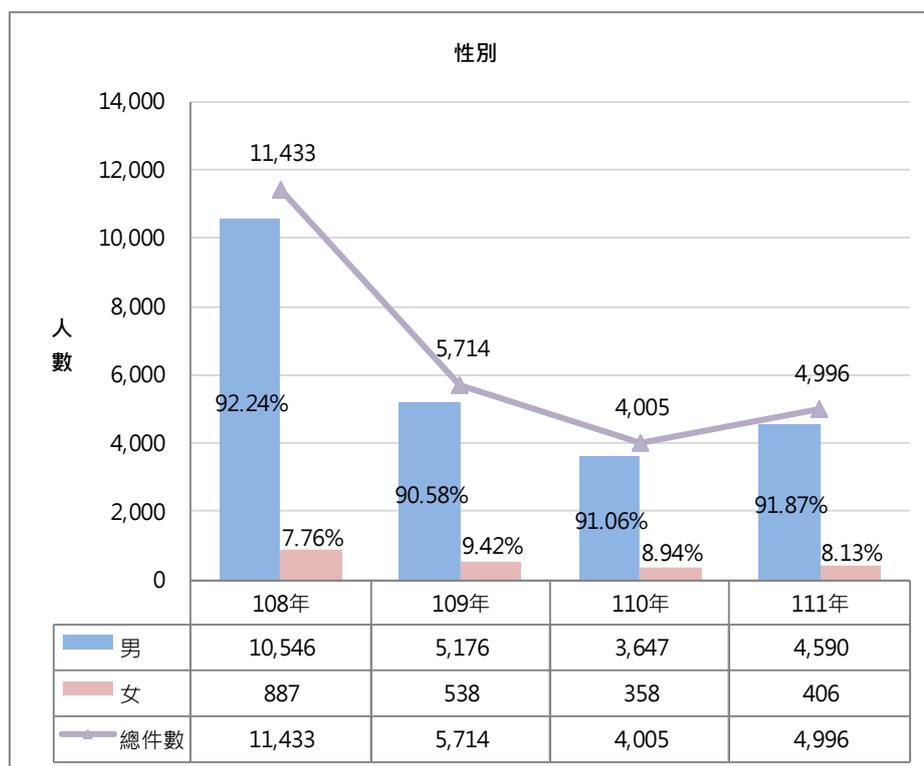


圖 4-1-1 108 年至 111 年酒駕性別分布(研究者自行整理，2023)

以性別觀察男女性之酒駕情形，以各年度男女百分比，分別為 92:8、91:9、91:9 及 92:8，男性比例約為 9 成，女性比例約為 1 成，顯見男性酒駕行為高於女性，男性酒後駕車之情形顯嚴重於女性，對男性在酒駕違規情形，相關機關必須加以特別重視及防範，以研究者觀點提議，應向男性駕駛人加強宣導酒駕違規所造成之後果，以達到防治目的。

## 二、年齡分布概況

108 年至 111 年新北市酒駕違規(當場攔停)案件(108 年 11,433 件，109 年 5,714 件，110 年 4,005 件，111 年 4,996 件)年齡集中在在「36 至 40」歲至「56 至 60」歲 5 個年齡層範圍，以該 5 個年齡層合

計 108 年為 8,166 件、109 年為 3,865 件、110 年為 2,692 件及 111 年為 3,398 件，占該年度總案件數之 71.42%、67.64%、67.22%及 68.01%，尤以「41 至 45」歲之年齡層占比例最高，分別為 108 年 1,922 件、109 年 902 件、110 年 652 件及 111 年 800 件，分別占該年度總案件數之 16.81%、15.79%及 16.28% (如圖 4-1-2)。

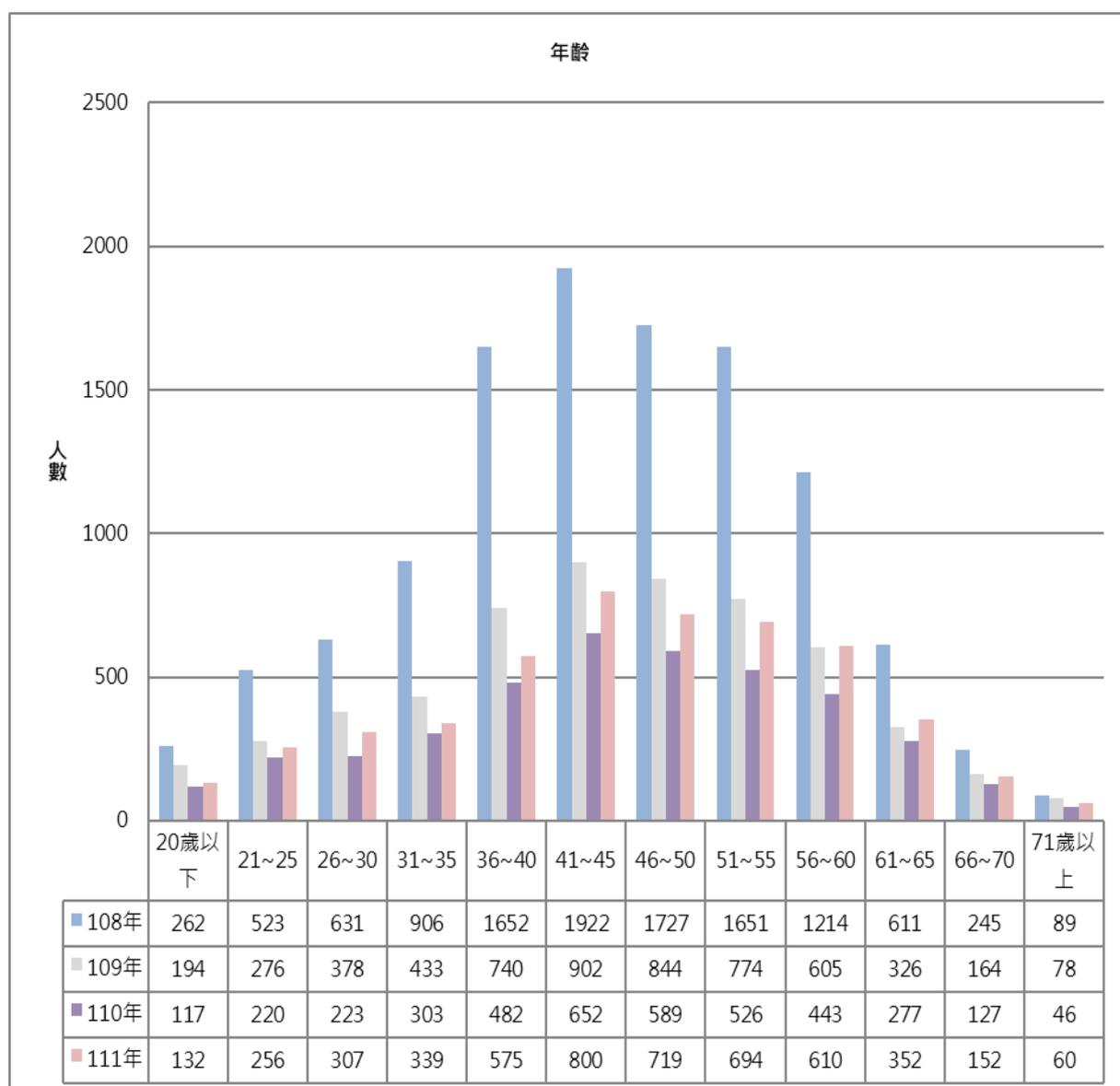


圖 4-1-2 108 年至 111 年酒駕年齡分布(研究者自行整理，2023)

以年齡觀察酒駕情形，108 年度酒駕違規案件高峰時期(8,166 件)，以 41-45 歲為違規案件數最高(1,922 件)其次為 46-50 歲(1,727 件)、再次為 36-40 歲(1,652 件)，3 個年齡層已占該年度 65%之酒駕案件；再以 110 年酒駕違規案件低峰時期(2,692 件)，以 41-45 歲為違規案件數最高(652 件)其次為 46-50 歲(589 件)、再次為 51-55 歲(526 件)，3 個年齡層已占該年度 66%之酒駕案件，顯見 36 至 55 歲為最高酒駕行為年齡，顯見 36 歲以上青壯年至 55 歲之中年，為酒駕違規年齡分佈高峰期，相關機關宣導應就以上年齡加強教育，以研究者觀點提議，應向，青壯年至中高齡層之男性駕駛人加強酒駕違規罰則，以達到防治效果。

### 三、月份及時段分布概況

#### (一) 月份

108 年至 111 年新北市酒駕違規(當場攔停)案件舉發件數依月份分析，108 年 7 月 1 日起施行酒駕新制後，新增提高酒駕罰鍰及拒絕酒測罰鍰、增訂沒入車輛及同車乘客連坐等處罰，自 108 年 8 月起至 12 月酒駕案件依該年度月份(108 年 8 月至 108 年 12 月)分別為 1,203 件、980 件 794 件、675 件及 578 件，另 110 年 5 月至 7 月間因疫情提昇為三級，交通違規案件數量明顯較常時下降，酒駕案件同步減少，酒駕案件依該年度月份(110 年 5 月至 110 年 7 月)分別為 282 件、74 件及 129 件(如圖 4-1-3)，依月份觀察酒駕違規趨勢，除 108 年 7 月酒駕新法實施後有逐月顯著下降趨勢外，後續酒駕違規持平，108 年 7 月後違規件數維持在較低水平(較新法實施前)。

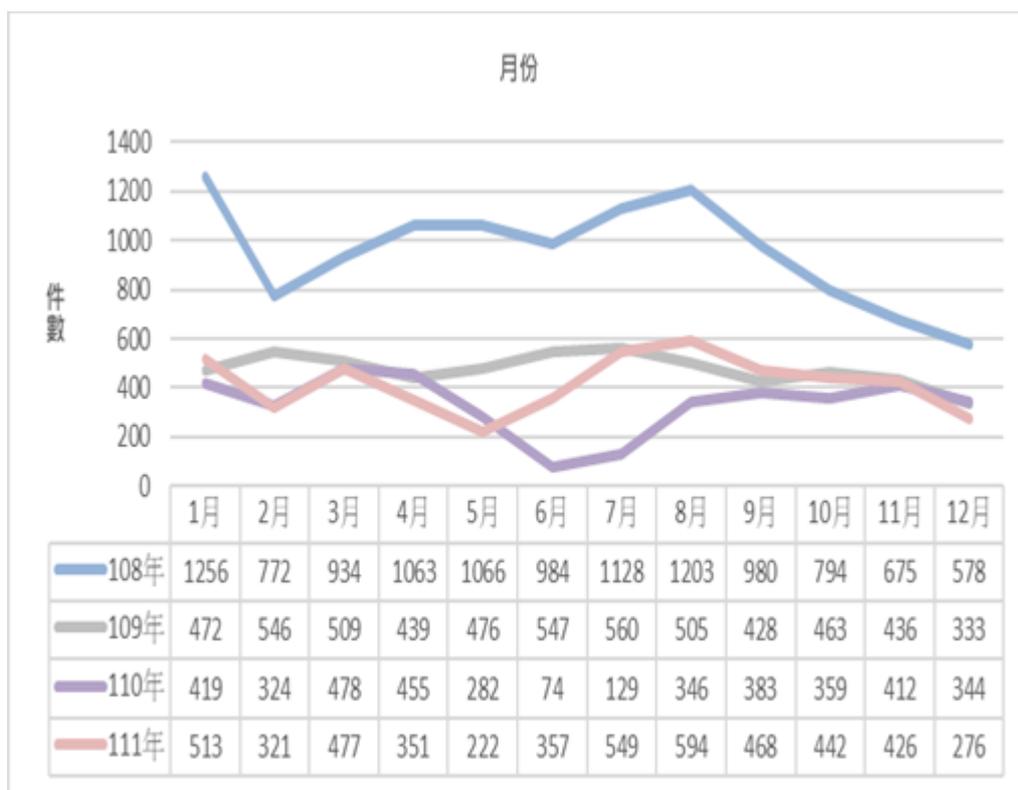


圖 4-1-3 108 年至 111 年酒駕案件月份分布(研究者自行整理，2023)

惟 111 年 3 月 31 日再次修正之處罰條例酒駕條款，以月份觀察並未因加重罰鍰、吊扣汽車所有人汽車牌照及累犯公布照片等措施實施後而有明顯下降。再以各年度月份觀之，每年以 1 月至 2 月以及 7 月至 8 月間之酒駕案件明顯高於各月份之酒駕案件。

## (二) 時段

108 年至 111 年新北市酒駕違規(當場攔停)案件依時段分析，自每日「16-18」時起至隔日「0-2」時等 5 時段為酒駕違規案件最高，以該 5 時段合計 108 年為 6,543 件、109 年為 3,120 件、110 年為 2,217 件及 111 年為 2,733 件，分別占全時段之 57.23%、54.6%、55.36%及 54.70%。尤以違規時段「16-18」時為最高，分別為 1,848 件、829 件、

595 件及 821 件，分別占全時段之 16.16%、14.51%、14.85%及 16.43% (如圖 4-1-4)。

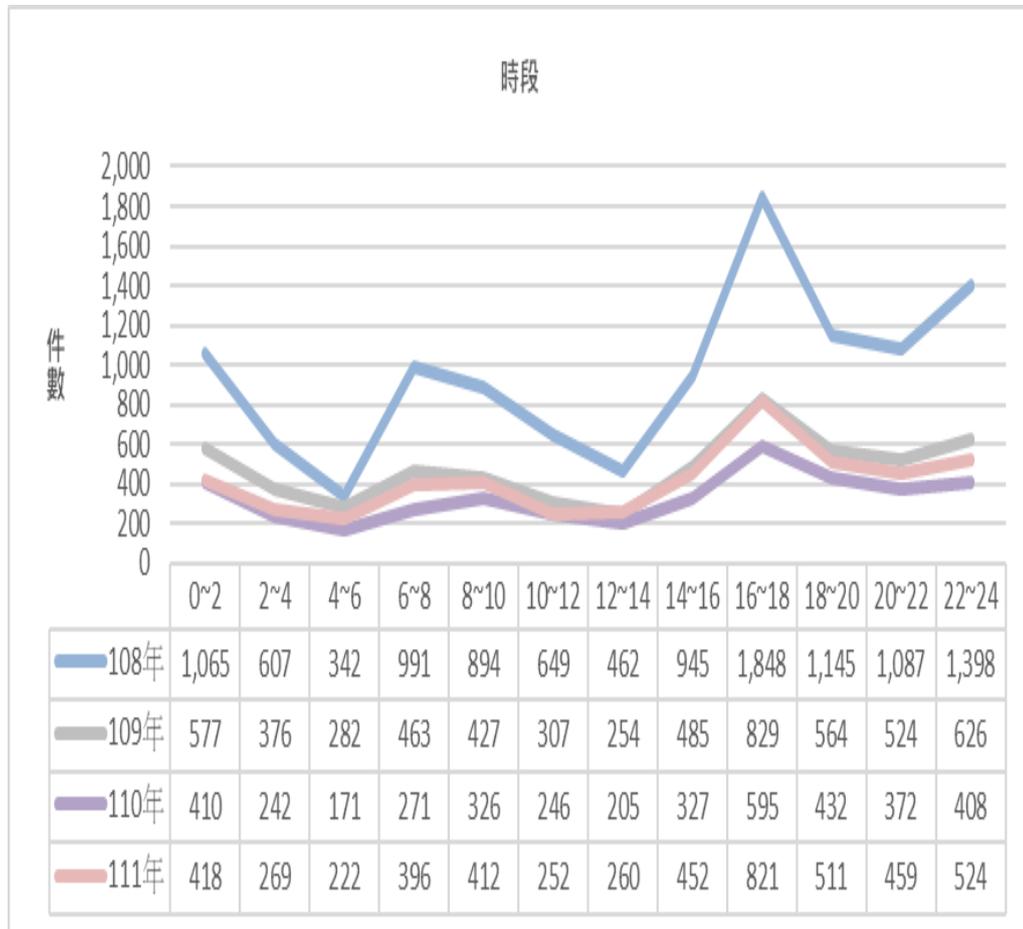


圖 4-1-4 108 年至 111 年酒駕違規時段分布(研究者自行整理，2023)

以近幾年酒駕案件發生時之時段觀察，分為有 3 個時段為最高峰，凌晨 0-2 時、6-8 時以及 16 至 24 時為酒駕違規高峰期。再以各年度時段觀之，皆以上班尖峰時間以及下班後至凌晨時段為酒駕行為者出沒在道路上之高峰期。該 3 時段酒駕案件明顯高於其他時段。

#### 四、初犯、累犯、拒測分布概況

酒駕違規件數含初次酒駕、5年內2次以上酒駕累犯(111年3月31日修正為10年內)及拒測(含不依指示停車接受稽查)案件等違規，108年至111年初次酒駕件數分別為7,897件、4,656件、3,060件及3,524件，分別占總件數之69.07%、81.48%、76.4%及70.54%；5年內2次以上酒駕累犯案件數分別為2,088件、620件、671件及1,032件，分別占總件數之18.26%、10.25%、16.75%及20.66%；拒測(含不依指示停車接受酒駕稽查)案件數分別為1,448件、438件、274件及440件，分別占總件數之12.66%、7.67%、6.84%及8.81%(如表4-1-1)，以酒駕違規行為態樣觀之，以初次酒駕違規占最高比例。

表 4-1-1 新北市酒駕違規(當場攔停)案件初犯、累犯、拒測統計表

年度	108年		109年		110年		111年	
	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例
總舉發件數	11,433		5,714		4,005		4,996	
初次酒駕	7,897	69.07%	4,656	81.48%	3,060	76.40%	3,524	70.54%
5年內2次以上酒駕累犯	2,088	18.26%	620	10.85%	671	16.75%	1,032	20.66%
拒測及不依指示停車稽查	1,448	12.66%	438	7.67%	274	6.84%	440	8.81%

資料來源：交通部公路總局監理資訊系統

## 五、酒精濃度分布與酒駕違規件數關係概況

108年至111年酒駕案件中，排除5年內違反酒精濃度規定2次以上(處罰細則未細分規定及代碼)、拒測及不依指示停車接受稽查等案件(無酒駕後檢測數據)，表4-1-2，108年至111年案件數分別為7,897件、4,656件、3,060件及3,524件，其中108年、109年及111年駕駛人以酒精濃度超過規定「0.15-0.25mg/L(未含)」佔最多數，分別為2,908件、1,419及1,020件，另110年駕駛人則以酒精濃度超過規定「0.55mg/L以上」佔最多數為982件。

表 4-1-2 新北市酒駕違規(當場攔停)案件酒精濃度統計表

年度	108年		109年		110年		111年	
酒精濃度	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例
0.15-0.25mg/L(未含)	2,908	25.44%	1,419	24.83%	819	20.45%	1,020	20.42%
0.25-0.4mg/L(未含)	2,369	20.72%	1,249	21.86%	775	19.35%	927	18.55%
0.4-0.55mg/L(未含)	1,173	10.26%	711	12.44%	484	12.08%	564	11.29%
0.55mg/L以上	1,447	12.66%	1,277	22.35%	982	24.52%	1,013	20.28%
違規件數	7,897		4,656		3,060		3,524	

資料來源：交通部公路總局監理資訊系統

## 六、酒精濃度分布與酒駕肇事案件關係概況

108年至111年酒駕且肇事案件分別為211件、229件、317件及292件，駕駛人以酒精濃度超過規定「0.55mg/L以上」占最多數分別為75件、96件、125件及103件，分別占酒駕且肇事事件數之35.55%、41.92%、39.43%及35.27%(如表4-1-3)，依酒精濃度觀之，可見酒駕且肇事者以酒精濃度高者顯著正相關。

表 4-1-3 新北市酒駕違規(當場攔停)肇事案件酒精濃度統計表

年度	108年		109年		110年		111年	
酒精濃度	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例
0.15~0.25mg/L(未含)	48	22.75%	58	25.33%	81	25.55%	74	25.34%
0.25~0.4mg/L(未含)	55	26.07%	38	16.59%	71	22.40%	66	22.60%
0.4~0.55mg/L(未含)	33	15.64%	37	16.16%	40	12.62%	49	16.78%
0.55mg/L以上	75	35.55%	96	41.92%	125	39.43%	103	35.27%
<b>總肇事事件數</b>	<b>211</b>		<b>229</b>		<b>317</b>		<b>292</b>	

資料來源：交通部公路總局監理資訊系統

## 七、違規(當場攔停)案件違規車種分布概況

108年至111年新北市酒駕違規(當場攔停)案件之駕駛人駕駛車種分析，以「普通重型機車」占最多數，分別為8,006件、3,775件、2,567件及3,436件，分別占總案件數之70.03%、66.07%、64.09%及68.78%(如表4-1-4)，顯見普通重型機車駕駛人違規酒駕較其他車輛嚴重。

表 4-1-4 新北市酒駕違規(當場攔停)案件違規車種統計表

年度	108 年		109 年		110 年		111 年	
車種	件數	比例	件數	比例	件數	比例	件數	比例
普通重型	8,006	70.03%	3,775	66.07%	2,567	64.09%	3436	68.78%
自用小客車	1,715	15.00%	1,028	17.99%	780	19.48%	855	17.11%
自用小客貨	604	5.28%	333	5.83%	262	6.54%	244	4.88%
自用小貨車	515	4.50%	269	4.71%	215	5.37%	215	4.30%

資料來源:交通部公路總局監理資訊系統

## 八、 違規區域(新北市區)分布概況

108 年至 111 年新北市酒駕違規(當場攔停)案件違規以本市區域分析，新北市 29 行政區 108 年至 111 年以板橋區違規件數最高，件數分別為 1,548 件、1,058 件、728 件及 839 件，分別占總件數之 13.54%、18.52%、18.18%及 16.79% (如表 4-1-5)，另前 5 名違規區域約已占本市違規總數 5 成比例，顯見前述 5 區酒駕違規情形較其他行政區偏重。

表 4-1-5 新北市酒駕違規(當場攔停)案件違規前 5 名區域統計表

年度	108 年			109 年			110 年			111 年		
排行	地區	件數	比例									
1	板橋	1,548	13.54%	板橋	1,058	18.52%	板橋	728	18.18%	板橋	839	16.79%
2	三重	1,381	12.08%	土城	465	8.14%	新莊	426	10.64%	新莊	761	15.23%
3	新莊	1,241	10.85%	三重	458	8.02%	樹林	318	7.94%	樹林	379	7.59%
4	中和	1,150	10.06%	中和	454	7.95%	三重	276	6.89%	土城	348	6.97%
5	土城	726	6.35%	新莊	430	7.53%	淡水	259	6.47%	汐止	341	6.83%
總計		6,046	52.88%		2,865	50.14%		2,007	50.11%		2,591	53.40%

資料來源：交通部公路總局監理資訊系統

## 第二節 酒駕態樣分析及擬定問卷方向

以前一節所蒐集之資料，並加以分析後，發現 108 年至 111 年新北市酒駕違規(當場攔停)案件(駕駛人酒駕以行為地新北市列管)，以交通部公路總局監理資訊系統(M3)資料為統計母數，分別以性別、年齡、月份、時段、初犯、累犯、拒測、肇事、酒精濃度、車種及區域進行統計分析，獲得初步結論，以 36 至 60 歲中年階段男性騎乘普通重型機車為主要酒駕違規族群，時段上以 16 至 18 時為酒駕違規時段最多，酒駕態樣上以初犯占比例偏高，酒精濃度以超過規定 0.55mg/L 以上最易肇事，區域上以板橋區違規件數占多數。依據本分析結果建請交通安全宣導機關，加強宣導酒駕零容忍，酒後勿駕車請民眾多利用大眾運輸、計程車及代駕等服務，並請警察機關參考分析結果加強

執法，杜絕民眾酒駕僥倖心態，期以有效減少酒駕行為，以達本研究目的。

依據 108 年至 111 年之酒駕資料分析，因發現有 14 項因素影響酒駕防治之效果，爰研究者擬定酒駕再修法加重處罰鍰、吊照、酒駕駕駛人再加重刑法責任、增加酒駕之道安講習頻率及時間、依性別對酒駕違規人再教育、依車種攔停酒駕之駕駛人、依時段加強酒駕攔停勤務、依地點加強酒駕攔停勤務、依年齡攔停酒駕駕駛人、依地域之特性加強酒駕勤務頻率、對餐廳、團體、公司加強酒駕宣導、對駕駛人加強酒後代駕制度宣導、宣導預知飲酒者搭乘大眾運輸往返、酒駕累犯應接受強制治療、建立駕駛人酒駕危及道路安全觀念等 14 個題目，並以重要等級(價質及影響程度)、執法必要性行(達到目標之條件)、執法難易度等 3 個層面，建立專家問卷(資深員警、組長或主管)。並函請本市各分局執法之資深員警及組長填寫問卷，藉以確認其是否一致性。

### 第三節 建構專家問卷及實施調查

本節係以前節分析完成之各項影響因素，建構完成專家調查問卷(如表 4-3-1、表 4-3-2)，請本市各分局之資深員警、組長或主管擔任專家，並就重要等級(價質及影響程度)、執法必要性行(達到目標之條件)、執法難易度等 3 個層面填答，本處以函文送各分局專家調查問卷，並請各分局以無記名方式，請各分局填寫 2 份問卷(資深員警、組長或主管各 1 份)，並請於指定日期送回本處。

表 4-3-1 專家調查問卷(資深員警)

## 專家調查問卷(資深員警)

### 敬愛的專家委員：

感謝您擔任本研究之專家，並在百忙中撥冗填寫這份問卷，十分感謝！本研究係新北市政府 112 年自行研究報告本處之研究題目，探討新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究，本問卷針對本市各警察局之酒駕執法主管及資深執法員警調查研究，瞭解執法者對酒駕防治策略之看法。

本研究係選取專家以匿名表達意見的方式，對此研究主題提出個人的意見，專家問卷調查預計以問卷進行調查：問卷題項係由文獻分析以及 108 年至 111 年之新北市政府交通事件裁決處酒駕列管案件研擬而得。請就您寶貴經驗，藉以判斷問卷架構，對防治策略中之重要等級(價質及影響程度)、執法必要性(達到目標之條件)、執法難易度等(以圓圈之方式，選擇 1 或 2 或 3)，提供建議。

您寶貴意見對本研究有莫大助益，請於 112 年 10 月 15 日前，將本問卷填寫後掃描成檔案(每分局 2 份:執法組長及資深員警各 1 份)，再以公文方式函送本處，俾利本研究之進行。

非常感謝您的合作與協助！肅此，順頌

敬祺

新北市政府交通事件裁決處

研究者:王群翔、蔡孟軒、曾俊源

聯絡方式：e-mail: jkcswang@gmail.com 電話:0921-959212

中華民國 一 一 二 年 九 月 二 十 五 日

酒駕防治策略	重要等級			執法必要性			執法難易度		
	不 重 要 1	很 重 要 2	不 重 要 3	不 必 要 1	一 定 要 2	一 定 要 3	困 難 1	適 中 2	容 易 3
1 酒駕再修法加重處罰緩、吊照	1	2	3	1	2	3	1	2	3
2 酒駕駕駛人再加重刑法責任	1	2	3	1	2	3	1	2	3
3 增加酒駕之道安講習頻率及時間	1	2	3	1	2	3	1	2	3
4 依性別對酒駕違規人再教育	1	2	3	1	2	3	1	2	3
5 依車種攔停酒駕之駕駛人	1	2	3	1	2	3	1	2	3
6 依時段加強酒駕攔停勤務	1	2	3	1	2	3	1	2	3
7 依地點加強酒駕攔停勤務	1	2	3	1	2	3	1	2	3
8 依年齡攔停酒駕駕駛人	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9 依地域之特性加強酒駕勤務頻率	1	2	3	1	2	3	1	2	3
10 對餐廳、團體、公司加強酒駕宣導	1	2	3	1	2	3	1	2	3
11 對駕駛人加強酒後代駕制度宣導	1	2	3	1	2	3	1	2	3
12 宣導預知飲酒者搭乘大眾運輸往返	1	2	3	1	2	3	1	2	3
13 酒駕累犯應接受強制治療	1	2	3	1	2	3	1	2	3
14 建立駕駛人酒駕危及道路安全觀念	1	2	3	1	2	3	1	2	3

建議事項：

表 4-3-2 專家調查問卷(組長或主管)

## 專家調查問卷(組長或主管)

### 敬愛的專家委員：

感謝您擔任本研究之專家，並在百忙中撥冗填寫這份問卷，十分感謝！本研究係新北市政府 112 年自行研究報告本處之研究題目，探討新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究，本問卷針對本市各警察局之酒駕執法主管及資深執法員警調查研究，瞭解執法者對酒駕防治策略之看法。

本研究係選取專家以匿名表達意見的方式，對此研究主題提出個人的意見，專家問卷調查預計以問卷進行調查；問卷題項係由文獻分析以及 108 年至 111 年之新北市政府交通事件裁決處酒駕列管案件研擬而得。請就您寶貴經驗，藉以判斷問卷架構，對防治策略中之重要等級(價質及影響程度)、執法必要性(達到目標之條件)、執法難易度等(以圓圈之方式，選擇 1 或 2 或 3)，提供建議。

您寶貴意見對本研究有莫大助益，請於 112 年 10 月 15 日前，將本問卷填寫後掃描成檔案(每分局 2 份:執法組長及資深員警各 1 份)，再以公文方式函送本處，俾利本研究之進行。

非常感謝您的合作與協助！肅此，順頌

敬祺

新北市政府交通事件裁決處

研究者:王群翔、蔡孟軒、曾俊源

聯絡方式：e-mail: jkcswang@gmail.com 電話:0921-959212

中華民國 一 一 二 年 九 月 二 十 五 日

酒駕防治策略	重要等級			執法必要性			執法難易度		
	不	很	不	一	困	適	容		
	重	重	重	必	必	定	困	適	容
	要	要	要	要	要	要	難	中	易
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1 酒駕再修法加重處罰緩、吊照	1	2	3	1	2	3	1	2	3
2 酒駕駕駛人再加重刑法責任	1	2	3	1	2	3	1	2	3
3 增加酒駕之道安講習頻率及時間	1	2	3	1	2	3	1	2	3
4 依性別對酒駕違規人再教育	1	2	3	1	2	3	1	2	3
5 依車種攔停酒駕之駕駛人	1	2	3	1	2	3	1	2	3
6 依時段加強酒駕攔停勤務	1	2	3	1	2	3	1	2	3
7 依地點加強酒駕攔停勤務	1	2	3	1	2	3	1	2	3
8 依年齡攔停酒駕駕駛人	1	2	3	1	2	3	1	2	3
9 依地域之特性加強酒駕勤務頻率	1	2	3	1	2	3	1	2	3
10 對餐廳、團體、公司加強酒駕宣導	1	2	3	1	2	3	1	2	3
11 對駕駛人加強酒後代駕制度宣導	1	2	3	1	2	3	1	2	3
12 宣導預知飲酒者搭乘大眾運輸往返	1	2	3	1	2	3	1	2	3
13 酒駕累犯應接受強制治療	1	2	3	1	2	3	1	2	3
14 建立駕駛人酒駕危及道路安全觀念	1	2	3	1	2	3	1	2	3

建議事項：

## 第四節 專家問卷分析結果

為考驗執法主管與資深員警對酒駕防治策略之看法，以斯皮爾曼等級相關考驗看法排序之一致性。在酒駕防治策略上為 4 個向度分別為「整體問卷、加強酒駕教育宣導、加重酒駕罰則及酒駕執法」，並分別在重要等級、執法必要性及執法難度 3 個層面考驗其一致性。茲分述如下：

### 一、 整體問卷

執法主管與資深員警在「整體問卷」向度中，如表 4-4-1 所示，在「重要等級」部分，執法主管與資深員警對看法排序達到一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .777，達顯著水準 ( $p < .01$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「重要等級」看法排序上達到共識，且平均數 (M) 介於 1.54 至 2.69 屬於偏向「重要」範圍內。

在「執法必要性」向度中，如表 4-4-1 所示，執法主管與資深員警對看法排序達到一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .654，達顯著水準 ( $p < .05$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「執法必要性」看法排序上達到共識，且平均數 (M) 介於 1.54 至 2.62 屬於偏向執法「必要」範圍內。

在「執法難易度」向度中，如表 4-4-1 所示，執法主管與資深員警未達看法排序一致性，斯皮爾曼等級相關係數為 .332，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，顯示在「執法難易度」看法排序上專家並不一致，顯示在「執法難易度」層面看法不相同。惟在「執法難易度」部分，執

法主管與資深員警在「增加酒駕之道安講習頻率及時間」為容易且具有共識。

表 4-4-1 整體問卷一致性比較表

題項	重要等級				r <sub>s</sub>	執法 必要性				r <sub>s</sub>	執法 難易度				r <sub>s</sub>
	主管		員警			主管		員警			主管		員警		
	M	R	M	R		M	R	M	R		M	R	M	R	
加重吊鍰	2.46	5.5	2.62	2		2.38	4	2.54	2		2.15	3.5	2.08	8.5	
加重刑法	2.69	1	2.62	2		2.38	4	2.62	1		2.00	7.5	2.08	8.5	
增加講習	2.54	3.5	1.92	12		2.54	1.5	2.08	11		2.54	1	2.38	1.5	
性別教育	2.08	12	1.85	13		1.92	12.5	1.92	12.5		2.23	2	2.15	5	
車種攔停	1.85	13	2.00	11		1.92	12.5	1.92	12.5		1.77	13	2.31	3	
時段攔停	2.15	11	2.23	9.5		2.23	9	2.31	9		1.85	11.5	2.08	8.5	
地點攔停	2.23	9.5	2.38	7	.777**	2.31	7	2.38	5.5	.654*	1.92	9.5	2.23	4	
年齡攔停	1.54	14	1.77	14		1.69	14	1.85	14		1.62	14	2.08	8.5	
勤務頻率	2.38	7.5	2.38	7		2.15	10	2.38	5.5		2.08	5.5	2.08	8.5	
餐廳宣導	2.23	9.5	2.23	9.5		2.00	11	2.23	10		2.08	5.5	1.85	14	
代駕宣導	2.38	7.5	2.38	7		2.31	7	2.38	5.5		2.15	3.5	2.38	1.5	
大眾運輸	2.46	5.5	2.46	5		2.54	1.5	2.38	5.5		1.92	9.5	2.08	8.5	
強制治療	2.54	3.5	2.54	4		2.31	7	2.38	5.5		1.85	11.5	1.92	12.5	
安全觀念	2.62	2	2.62	2		2.38	4	2.38	5.5		2.00	7.5	1.92	12.5	

\*\*p< .01 ; \*p< .05

## 二、加強酒駕教育宣導

執法主管與資深員警在「加強酒駕教育宣導」向度中，如表 4-4-2 所示，在「重要等級」部分，執法主管與資深員警對看法排序並不一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .657，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「重要等級」看法排序上未達到共識，且平均數 (M) 介於 1.85 至 2.62 屬於偏向「重要」範圍內，惟在「重要等級」部分，執法主管與資深員警在「建立駕駛人酒駕危及道路安全觀念」項中達到一致共識。

在「執法必要性」向度中，如表 4-4-2 所示，執法主管與資深員警對看法排序並不一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .431，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「執法必要性」看法排序上未達到共識，且平均數 (M) 介於 1.92 至 2.54 屬於偏向執法「必要」範圍內。

在「執法難易度」向度中，如表 4-4-2 所示，執法主管與資深員警未達看法排序一致性，惟在「執法難易度」部分，執法主管與資深員警在「增加酒駕之道安講習頻率及時間」為最容易且具有共識，斯皮爾曼等級相關係數為 .667，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，顯示在「執法難易度」看法排序上專家並不一致。

表 4-4-2 加強酒駕教育一致性比較表

題項	重要等級					執法					執法				
	主管		員警		r <sub>s</sub>	主管		員警		r <sub>s</sub>	主管		員警		r <sub>s</sub>
	M	R	M	R		M	R	M	R		M	R	M	R	
增加講習	2.54	2	1.92	5		2.54	1.5	2.08	5		2.54	1	2.38	1.5	
性別教育	2.08	6	1.85	6		1.92	6	1.92	6		2.23	2	2.15	3	
餐廳宣導	2.23	5	2.23	4	.657	2.00	5	2.23	4	.431	2.08	4	1.85	6	.667
代駕宣導	2.38	4	2.38	3		2.31	4	2.38	2		2.15	3	2.38	1.5	
大眾運輸	2.46	3	2.46	2		2.54	1.5	2.38	2		1.92	6	2.08	4	
安全觀念	2.62	1	2.62	1		2.38	3	2.38	2		2.00	5	1.92	5	

### 三、加重酒駕罰則

執法主管與資深員警在「加重酒駕罰則」向度中，如表 4-4-3 所示，在「重要等級」部分，執法主管與資深員警對看法排序並不一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 1.00，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「重要等級」看法排序上未達到共識，且平均數 (M) 介於 2.54 至 2.69 屬於偏向「重要」範圍內，惟在「重要等級」部分，執法主管與資深員警雖在加重罰則未接近共識，惟 3 項(酒駕再修法加重處罰緩吊照、酒駕駕駛人再加重刑法責任以及酒駕累犯應接受強制治療)中平均分數非常接近，因此研究者認為再度加重罰則及酒駕累犯強制治療達到重要等級之共識性。

在「執法必要性」向度中，如表 4-4-3 所示，執法主管與資深員

警對看法排序並不一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .333，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「執法必要性」看法排序上未達到共識，且平均數 (M) 介於 2.31 至 2.62 屬於偏向執法「必要」範圍內。惟在「執法必要性」部分，執法主管與資深員警雖在加重罰則未接近共識，惟 3 項(酒駕再修法加重處罰緩吊照、酒駕駕駛人再加重刑法責任以及酒駕累犯應接受強制治療)中平均分數非常接近，因此研究者認為再度加重罰則及酒駕累犯強制治療達到執法必要性共識性。

在「執法難易度」向度中，如表 4-4-3 所示，執法主管與資深員警未達看法排序一致性，惟在「執法難易度」部分，斯皮爾曼等級相關係數為 .333，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，顯示在「執法難易度」看法排序上專家並不一致，3 項(酒駕再修法加重處罰緩吊照、酒駕駕駛人再加重刑法責任以及酒駕累犯應接受強制治療)中平均分數存有差異，因此研究者認為再度加重罰則及酒駕累犯強制治療，並未達到執法難易度共識性。

表 4-4-3 加重酒駕罰則一致性比較表

題項	重要等級					執法 必要性					執法 難易度				
	主管		員警		r <sub>s</sub>	主管		員警		r <sub>s</sub>	主管		員警		r <sub>s</sub>
	M	R	M	R		M	R	M	R		M	R			
加重吊鍰	2.46	1	2.62	2.5		2.38	1.5	2.54	2		2.15	1	2.08	1.5	
加重刑法	2.69	3	2.62	2.5	1.00	2.38	1.5	2.62	1	.333	2.00	2	2.08	1.5	.333
強制治療	2.54	2	2.54	1		2.31	3	2.38	3		1.85	3	1.92	3	

#### 四、酒駕執法

執法主管與資深員警在「酒駕執法」向度中，如表 4-4-4 所示，在「重要等級」部分，執法主管與資深員警對看法排序達到一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .975，達顯著水準 ( $p < .01$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「重要等級」看法排序上達到共識，且平均數 (M) 介於 1.38 至 2.54 屬於偏向「重要」範圍內。執法主管與資深員警在「酒駕執法」項中重要等級達到一致共識。

在「執法必要性」向度中，如表 4-4-4 所示，執法主管與資深員警對看法排序並不一致，其斯皮爾曼等級相關係數為 .821，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，由此得知，執法主管與資深員警在「執法必要性」看法排序上未達到共識，且平均數 (M) 介於 1.69 至 2.31 屬於偏向執法「必要」範圍內。

在「執法難易度」向度中，如表 4-4-4 所示，執法主管與資深員警未達看法排序一致性，惟在「執法難易度」部分，執法主管與資深

員警在「增加酒駕之道安講習頻率及時間」為最容易且具有共識，斯皮爾曼等級相關係數為 -.112，未達顯著水準 ( $p > .05$ )，顯示在「執法難易度」看法排序上專家並不一致且看法差異呈現負相關。惟在「依地點加強酒駕攔停勤務」項上達到共識。

表 4-4-4 酒駕執法一致性比較表

題項	重要等級					執法 必要性					執法 難易度				
	主管		員警		rs	主管		員警		rs	主管		員警		rs
	M	R	M	R		M	R	M	R		M	R	M	R	
	車種攔停	1.85	4	2.00	4		1.92	4	1.92	4		1.77	4	2.31	1
時段攔停	2.15	3	2.23	3		2.23	2	2.31	3		1.85	3	2.08	4	
地點攔停	2.23	2	2.38	1.5	.975**	2.31	1	2.38	1.5	.821	1.92	2	2.23	2	-.112
年齡攔停	1.54	5	1.77	5		1.69	5	1.85	5		1.62	5	2.08	4	
勤務頻率	2.38	1	2.38	1.5		2.15	3	2.38	1.5		2.08	1	2.08	4	

\*\* $p < .01$

## 五、斯皮爾曼等級相關分析 4 個向度結果

在整體問卷、加強酒駕教育宣導、加重酒駕罰則及酒駕執法 4 個向度中，以斯皮爾曼等級相關進行看法排序一致性考驗，整體問卷向度上「重要等級」及「執法必要性」2 項達到顯著，在「酒駕執法」向度上「重要等級」1 項達到顯著，如表 4-4-5 所示。其他向度上未達顯著，惟仍可看出主管與資深員警在未達到顯著之向度上存有差異，值得深入研究其原因，因此仍具有其參考價值。

表 4-4-5 斯皮爾曼等級相關一致性顯著表

評定項目 向度	重要等 級	執法 必要性	執法 難易度
整體問卷	√	√	
加強酒駕教育宣導			
加重酒駕罰則			
酒駕執法	√		

資料來源：研究者自行整理

## 第五節 綜合分析與發現

本部分主要將前節之敘述再加以整理並討論分析其結果，再將專家問卷看法排序一致性部分進行綜合討論，對於未來防治策略做一綜合分析，並以研究發現詳加敘述如下：

### 壹、綜合分析

在「整體問卷」之向度中，以「重要等級」及「執法必要性」層面獲得大部分專家的認同，因而也看出整體問卷中無論加重罰則、加強宣導及酒駕執法等都應具體加強執法並依其重要順序以獲得最佳酒駕防治方向，其中「酒駕再修法加重處罰鍰」、吊照問卷結果驗證專家在前述各個面向中，都認為其非常重要也有執法必要性，惟在執法難易度上未達到一致認同，爰執法主管與資深員警在執法難易度上

應在尋求共識基礎。

在「整體問卷」之向度中，再分區「加強酒駕教育宣導」、「加重酒駕罰則」、「酒駕執法」等3個向度，以觀察其中變化情形，得以分析專家看法，茲分述下：

在「酒駕執法」之向度中，以「重要等級」層面獲得大部分專家的認同，因而也看出「酒駕執法」之向度中，「依車種攔停酒駕之駕駛人、依時段加強酒駕攔停勤務、依地點加強酒駕攔停勤務、依年齡攔停酒駕駕駛人、依地域之特性加強酒駕勤務頻率」等5個題項，都認為有依順序加強執法必要性，爰「依地點加強酒駕攔停勤務及依地域之特性加強酒駕勤務頻率」，以排序獲得執法首要一致性看法。所餘2向度未獲得通過一致性看法。

## 貳、發現

在整體問卷中之「重要等級」層面上，以斯皮爾曼等級相關排序綜合而論，獲得大部分執法主管及資深員警等專家的一致性認同，因此「加重酒駕罰則」(酒駕再修法加重處罰鍰、吊駕(牌)照以及酒駕駕駛人再加重刑法2項)以及「加強酒駕教育宣導」(建立駕駛人酒駕危及道路安全觀念1項)為首要，研究結果亦發現，在「加強酒駕教育宣導」、「加重酒駕罰則」、「酒駕執法」等3個向度排序中，以「加重酒駕罰則」重要等級高於「加強酒駕教育宣導」以及「酒駕執法」，綜觀發現，酒駕罰則無論在行政罰或刑法上都應再度加嚴加重，方可獲得較佳之酒駕防治效果。

在本研究中綜合發現，再度「加重酒駕各項處罰標準」(行政罰

及刑法)以及「施以駕駛人酒駕危害道路安全觀念教育」2項，在觀察問卷整體結果上，執法主管及資深員警都高度認同，因此在未來擬定酒駕防治策略上，勢必要考量納入防治酒駕方針或者預防酒駕政策上重要項目，惟研究者認為加重酒駕處罰雖可收到短期效果，長期而論強化駕駛人酒駕危害道路安全的觀念，方是可長可久的酒駕最佳防治策略。



## 第五章 結論與建議

交通部運輸研究所研究報告曾提出加重罰則、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(喻世祥、葉祖宏、張開國，2022)，對於全國酒駕防治政策提出專業建言，本研究係對新北市境內駕駛人酒駕行為態樣統計分析及防治策略之研究，研究者首先就國內交通情形及酒駕違規概況進行文獻探討，嗣進行新北市境內酒駕違規資料蒐集及分析後，得以瞭解在新北市境內酒駕之態樣及特性，藉以建立專家問卷，並請新北市警察局之執法主管及資深員警，填寫問卷後，以斯皮爾曼等級相關考驗其一致性，藉由專家的一致性看法，提出建議最佳的防治策略，最後歸納出本研究之結論，並提出進一步建議，以供舉發機關、社會、民眾及其後續研究者參考。

### 第一節 結論

依據研究主題及研究目的，經分析 108 年至 111 年新北市境內酒駕違規行為以及相關文獻後，輔以專家問卷調查結果，獲得本研究之結論。此節針對本研究之發現，歸納主要之研究 4 個結論如下：

#### 壹、以加重酒駕處罰及強制治療抑制酒駕行為

依據研究分析後所獲結果，加重道路交通管理處罰條例第 35 條中之罰鍰或吊扣牌照及駕照等法規，抑制酒駕行為的發生，因此定期檢討酒駕法規並逐步加重行政罰，確實可讓酒駕行為人戒慎，減少酒駕行為造成的傷害或不幸。

除加重行政處罰外，刑法中對酒駕者之處罰，在現行之法律刑法第 185-3 條第 2 項觀之，因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑，得併科二百萬元以下罰金；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑，得併科一百萬元以下罰金，在酒駕致人重傷或死亡者，確實可收到抑制酒駕造成死傷行為不斷發生，惟刑法第 185-3 條第 1 項駕駛動力交通工具吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上者，處三年以下有期徒刑，得併科三十萬元以下罰金。此部分研究者認為雖酒駕接受測試達到公共危險罪之標準，在法院判決刑度上是否可達到抑制酒駕行為，仍值得深入研究探討，且依道路交通管理處罰條例第 35 條規定酒駕者得拒測，接受行政罰之處分，就可逃避刑法處分，部分酒駕者選擇拒測後僅處以行政罰，顯對酒駕者無法達到處以刑法之效果。

酒駕累犯是因酒癮或因無懼行政罰之罰鍰、吊銷駕照、吊扣牌照甚至公布酒駕累犯者之照片，然再度酒駕者眾，因此強制酒駕累犯者以醫學方式強制治療，勢必要立法並強制酒駕累犯接受治療，觀察其行為並抑制其上路駕車違規，才可使酒駕累犯得以下降。

## 貳、 加強酒駕教育宣導以減少酒駕違規

臺灣飲酒文化的改變，使喝酒不開車，開車不喝酒變成全民觀念，確實難以短時間扭轉，但推動全民一起「拒絕酒駕」確是無時無刻必須深入民心的觀念，也許飲酒不開車觀念須要長時間，以及不斷的推動才能達到零酒駕的目標，從飲酒聚餐文化教育入手，在社會各階層推動、教育及宣導，例如：聚餐活動提醒勿酒後駕車或規劃餐後交通（代客叫車或搭乘公共運具）或者朋友應該相互提醒避免酒駕，

全民發揮影響力制止酒駕行為。在強力宣導及相互制約下，酒駕行為一定得以壓抑，酒駕肇事致人傷亡方能更加降低，民眾方能擁有零酒駕之安全交通環境。

### 參、 以違規酒駕態樣提高酒駕執法頻率

為加強攔停取締酒駕，警政署於 101 年 5 月 9 日發函各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，彈性加強規劃攔檢稽查勤務(謝明德，2014)，提高執法之強度及頻率，使民眾沒有僥倖心理，以嚇阻酒駕發生。

參考本研究中之分析新北市境內所得酒駕違規者之性別、年齡、月份、時段、初犯、累犯、拒測、肇事、酒精濃度、車種及區域等相關因素，舉發機關得評估其各項特性，擬定加強攔停取締酒駕方案及執法頻率，必可提高攔停酒駕行為者效果，以減低民眾酒後駕車之賭運氣上路的心態。

### 肆、 結合社會各階層力量共同防治酒駕違規

依據 108 年 7 月 1 日酒駕經修法實施前後比較，在新法實施後確實達到抑制酒駕行為發生頻率，以新北市裁決處統計，實施 1 年後，109 年 7 月後平均每月酒駕發生為 108 年 7 月 1 日之半數，惟 111 年 3 月 31 日再度修法實施之酒駕條款，並未隨公布累犯照片等處罰而再度下降，爰關於修正酒駕處罰條例，雖可抑制酒駕行為發生，長期而言，並非唯一良方，唯有結合社會各階層力量，包括立法者是否確實修法達到壓制酒駕者之目的，交通機關、教育機關是否宣導酒駕行為所造成的社會成本及對家庭的不幸，以及帶給國家社會的損失重

大，執法機關是否確實針對酒駕者出沒時段，加強執法力道，達到使酒駕者心生恐懼，而不敢有酒駕行為，飲酒者也因深知酒駕危害，確實做好搭乘公共運具或代為駕駛之觀念，使人人善盡交通安全之責任，建立良好交通觀念，交通事故自然可以得到抑止效果。

因此學者呼籲，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(喻世祥、葉祖宏、張開國，2022)，確實是防治酒駕大方向，只有社會各階層力量，才能真正壓制酒駕行為，結合餐廳或提供酒品之業者，甚至共餐飲酒之民眾，都必須大力宣導酒駕危害，防治酒駕人人有責，也只有藉由社會大眾之力量，酒駕歸零才是真正指日可待。

## 第二節 建議

本研究以新北市境內駕駛人酒駕違規之態樣，做整體之統計分析，以期找到最佳之防治策略，經監理違規系統酒駕資料蒐集及專家問卷之彙整及分析後，以獲得防治酒駕策略。本節依據本研究之重要發現，提出具體建議，以供立法機關、交通行政機關、舉發機關及關心酒駕行為之民眾參考，最後並對後續研究者提出建議。

### 壹、對舉發機關之建議及執法方向

依本研究之發現酒駕違規統計資料及態樣中，本研究分析依車種攔停酒駕之駕駛人、依時段加強酒駕攔停勤務、依年齡攔停酒駕駕駛人、依地域(地點)之特性加強酒駕勤務頻率等 4 個方向，分析其酒駕

行為分布及態樣情形，提出建議模式並建議改善方向，如表 5-2-1 所示，期能提供舉發機關在酒駕執法過程中能更有效率的達到取締酒駕的目的，以減輕員警負擔，並藉由科技執法影像技術不斷進步，AI 運用於在酒駕執法上之可能性模式，做出一初步的策略建議，以及依分析所得資料，提出研究者之建議執法方向。

表 5-2-1 酒駕執法建議一覽表

執法項目	執法特性	建議	執法方向
依車種攔停酒駕之駕駛人	汽機車之酒駕攔停及執法難易度不同，機車易攔停且酒駕違規件數高於汽車。	運用 AI 科技執法偵測汽車酒駕行為人特性，提高酒駕車輛攔停效果。	汽機車因不同駕駛騎乘模式，AI 偵測酒駕車輛，以達攔停酒駕攔停效果及抑止酒駕者上路。
依時段加強酒駕攔停勤務	酒駕行為者夜間、假日及節日較多之月份，酒駕者出沒頻率最高。	加強以每年 1-2 月份(春節前後)、每日 0-2 時、6-8 時及 16 至 24 時等 3 時段，加強取締任務。	酒駕攔停勤務以酒駕每日最高之 3 時段，增加強攔查密度。
依年齡攔停酒駕駕駛人	酒駕行為者以中高年齡男性頻率最高(註:以分析結果論述，非性別及年齡歧視)。	30 至 60 歲之中年男性騎乘機車加強取締任務。	在下午至夜間時段(16 時至 24 時)對中高年齡層機車駕駛人，增加攔停強度。
依地域(地點)之特性加強酒駕勤務頻率	酒駕行為者以板橋、新莊及三重等區域近 3 年酒駕行為者高頻率出現。	以人分布狀況，地域或地點人數多，交通繁忙地區，增加攔停頻率。	人口數眾多之都會區，更應加重警力勤務頻率，免除民眾僥倖心理。

資料來源：研究者自行整理

## 貳、對交通機關及立法機關之建議

本研究發現酒駕行政罰及刑法再度不斷加重，惟以近期酒駕相關法律一再修正，卻未一定加重罰則即可達到抑止酒駕行為件數的下降，定期檢討酒駕法規，不要發生酒駕傷亡有了媒體壓力，立法者行政機關再隨民意與輿論下，調整酒駕的罰則及刑度，應以長期規劃方式，定期與專家學者討論，以規劃出更完善之酒駕處罰規定，期以讓酒駕案件下降至零發生或者趨近於零，值得立法部門或交通行政部分深思並續以探求。

## 參、對各社會各階層之建議

在本研究中發現一般民眾對酒駕肇事者，採無法容忍之態度，尤以酒駕後造成受害者重傷或死亡更無法接受，因此只要是酒駕行為必定遭到媒體或社會大眾大加撻伐，沒有可以原諒的空間，社會各階層更應對酒駕行為造成傷害的宣導更要大力推動，不僅政府機關推動、私人機構等都應將酒精危害(酒精會減慢人體反應速度，增加發生事故的機率，酒駕協調性不佳、酒精使專注力降低、酒駕視野窄化、酒後判斷力下降)等(HELLO 醫師，2023)向員工宣導教育，更應將酒駕納入對內處罰規定，並定期加以宣導及全民教育，建立酒駕危及道路安全之觀念。

## 肆、對後續研究者之建議

本研究雖求完備，惟囿於研究時間及資源的限制下，仍無法全盤

兼顧對酒駕違規者深入研究，且國內碩博士論文中顯少對酒駕行為進行調查及研究，因此希藉由本研究達到拋磚引玉之效，使後續研究者能藉由本研究所建構之「酒駕態樣」及「防治策略」，再蒐集目前全國酒駕違規者之資料加以分析，以獲取立法者、行政者、執法者及酒駕者等各方面之共識，使酒駕違規行為得以抑制，本研究提供以上建議予以後續有意願進行研究酒駕違規行為者或研究交通政策機構之參考。

## 參考文獻

HELLO 醫師 (2023)。喝酒別開車！酒駕危險不只有反應、注意力變差。2023 年 11 月 4 日 取 自  
<https://helloyishi.com.tw/health/general-health-knowledge/5-disadvantages-of-drunk-driving/>

內政部戶政司 (2023)。全國人口總數。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://www.ris.gov.tw/app/portal/674>

內政部警政署 (2023)。警政統計查詢網。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://ba.npa.gov.tw/npa/stmain.jsp?sys=100>

交通安全入口網 (2023)。防制酒駕宣導專區。2023 年 11 月 1 日取自  
<https://168.motc.gov.tw/>。

交通部 (2023)。交通部統計查詢網道路交通事故。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>

交通部 (2023)。交通部統計查詢網道路違規。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>

交通部 (2023)。交通部統計查詢網領有駕照人數。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>

交通部 (2023)。交通部統計查詢網機車車輛數。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100&funid=a3301>

交通部 (2023)。機動車輛登記數按縣市別分。2023 年 10 月 1 日取自  
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100>

全國法規資料庫 (2023)。中華民國刑法。2023 年 11 月 4 日取自  
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSingle.aspx?PCODE=C0000001&flno=185-3>

全國法規資料庫 (2023)。道路交通安全規則。2023 年 11 月 1 日取自  
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCODE=K0040013>

全國法規資料庫 (2023)。道路交通管理處罰條例。2023 年 11 月 1 日取自

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=K0040012>

全國法規資料庫(2023)。違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則。2023年 11 月 1 日 取 自  
<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0080029&kw=%e8%99%95%e7%90%86%e7%b4%b0%e5%89%87>

喻世祥、葉祖宏、張開國(2022)。日本美國防制酒駕措施與我國精進作為。交通部運輸研究所。未出版:臺北市。

新北市交通事件裁決處(2023)。組織沿革。2023年11月1日取自  
<https://www.tad.ntpc.gov.tw/Webpage.aspx?entry=57>

新北市政府民政局(2023)。新北市人口統計。2023年11月1日取自  
<https://www.ca.ntpc.gov.tw/home.jsp?id=220&parentpath=0,2,43,219>

廖秀娟(2020)。酒駕犯罪之脈絡與歷程之研究。中央警察大學。未出版:桃園市。  
謝明德(2014)。我國防治酒駕工作勤務檢討與策進作為。中央警察大學交通學報。未出版:桃園市。

## 道路交通管理處罰條例第 35 條(112 年 6 月 30 日實施)

- 1 汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定有下列情形之一，機車駕駛人處新臺幣一萬五千元以上九萬元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣三萬元以上十二萬元以下罰鍰，並均當場移置保管該汽機車及吊扣其駕駛執照一年至二年；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至四年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：
  - 一、酒精濃度超過規定標準。
  - 二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。
- 2 汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿十二歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。
- 3 本條例中華民國一百零八年四月十七日修正公布條文施行之日起，汽機車駕駛人於十年內第二次違反第一項規定者，依其駕駛車輛分別依第一項所定罰鍰最高額處罰之，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣九萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照，公路主管機關得公布其姓名、照片及違法事實；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。
- 4 汽機車駕駛人有下列各款情形之一者，處新臺幣十八萬元罰鍰，並當場移置保管該汽機車、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：
  - 一、駕駛汽機車行經警察機關設有告示執行第一項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查。
  - 二、拒絕接受第一項測試之檢定。
  - 三、接受第一項測試檢定前，吸食服用含酒精之物、毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。
  - 四、發生交通事故後，在接受第一項測試檢定前，吸食服用含酒精之物、毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。
- 5 本條例中華民國一百零八年四月十七日修正公布條文施行之日起，汽機車駕駛人於十年內第二次違反第四項規定者，處新臺幣三十六萬元罰鍰，第三次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣十八萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照，公路主管機關得公布其姓名、照片及違法事實；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。
- 6 汽機車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第一項測試之檢定者，應由交通

勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。

- 7 汽機車所有人，明知汽機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，並吊扣該汽機車牌照二年，於移置保管該汽機車時，扣繳其牌照。
- 8 汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零五以上，年滿十八歲之同車乘客處新臺幣六千元以上一萬五千元以下罰鍰。但年滿七十歲、心智障礙或汽車運輸業之乘客，不在此限。
- 9 汽機車駕駛人有第一項、第三項至第五項之情形之一，吊扣該汽機車牌照二年，並於移置保管該汽機車時，扣繳其牌照；因而肇事致人重傷或死亡，得沒入該車輛。
- 10 租賃車業者已盡告知本條處罰規定之義務，汽機車駕駛人仍駕駛汽機車違反第一項、第三項至第五項規定之一者，依其駕駛車輛分別依第一項、第三項至第五項所處罰鍰加罰二分之一。
- 11 汽機車駕駛人有第一項、第三項至第五項之情形之一，同時違反刑事法律者，經移置保管汽機車之領回，不受第八十五條之二第二項，應同時檢附繳納罰鍰收據之限制。
- 12 前項汽機車駕駛人，經裁判確定科以罰金低於第九十二條第四項所定最低罰鍰基準規定者，應依本條例裁決繳納不足最低罰鍰之部分。

### 第 35-1 條

- 1 汽車駕駛人經依第六十七條第五項規定考領駕駛執照，應申請登記配備有車輛點火自動鎖定裝置之汽車後，始發給駕駛執照；不依規定駕駛配備車輛點火自動鎖定裝置汽車者，處新臺幣六萬元以上十二萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車。
- 2 汽車駕駛人依前項規定申請登記而不依規定使用車輛點火自動鎖定裝置者，處新臺幣一萬元以上三萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車。
- 3 第一項車輛點火自動鎖定裝置由他人代為使用解鎖者，處罰行為人新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰。
- 4 第一項車輛點火自動鎖定裝置之規格功能、應配置車種、配置期間、管理及其他應遵行事項之辦法，由交通部會同內政部定之。

### 第 35-2 條

- 1 汽車運輸業所屬之職業駕駛人因執行職務，駕駛汽車有違反第三十五條第一

項、第三項、第四項或第五項之情形，致他人受有損害而應負賠償責任者，法院得因被害人之請求，依侵害情節，酌定損害額三倍以下之懲罰性損害賠償金令該汽車運輸業者賠償。但選任受僱人及監督其職務之執行，已盡相當之注意而仍不免發生損害者，汽車運輸業者不負賠償責任。

- 2 前項懲罰性損害賠償金請求權，自請求權人知有損害及賠償義務人時起二年間不行使而消滅；自賠償原因發生之日起逾五年者，亦同。

## 作者簡介

姓名：王群翔

學歷：國立臺北科技大學技術及職業教育研究所畢業（2010）

國立臺北科技大學車輛工程系畢業（2005）

國立臺北工業專科學校機械工程科汽車組畢業（1991）

經歷：交通部公路總局臺北區監理所板橋站助理工務員，交通部公路總局交通安全科工務員，交通部公路總局臺北市區監理所技士，新北市政府交通事件裁決處專員、課長、視導。

考試：97 年公路人員特種考試員級汽車工程類科合格

101 年公務人員高等考試 3 級汽車工程類科合格

著作：王群翔（2007）。職業證照制度與職校實習課程之改革——以高職汽車科為例。2007 創意、創新、創業國際研討會。臺中縣：亞洲大學。

王群翔（2010）公路監理機關汽車檢驗員之專業職能研究。臺北市：臺北科技大學。

王群翔（2018）探討民眾交通違規申訴案件強度之回饋研究(107 年度優等獎)。新北市:新北市政府。

聯絡電話：0921-959212

E-mail：jkcswang@gmail.com、ai6307@ntpc.gov.tw

姓名：蔡孟軒

學歷：私立中華大學工業管理系畢業（2006）

經歷：新北市政府交通事件裁決處辦事員。

考試：105 年公務人員普通考試交通行政合格

聯絡電話：0910-366660

E-mail：AR0424@ntpc.gov.tw

姓名：曾俊源

學歷：國立陽明大學衛生福利研究所畢業

經歷：新北市政府交通事件裁決處辦事員。

考試：105 年公務人員普通考試交通行政合格

聯絡電話：0966-786582

E-mail：AN4833@ntpc.gov.tw