



以公共事務管理整合參考架構探討酒後駕車風險認知 之研究－以澎湖為例

張乃仁^a、黃耀煌^b

^a國立中山大學公共事務管理研究所 助理教授

^b高雄市政府警察局 督察

摘 要

交通安全與酒後駕車基本上是認知衝突，酒後駕車可能面對警察取締或是發生事故，肇致人員傷亡及財產損失的風險。酒駕行為除了與個人認知有關外，亦與公共事務管理所涉之經濟、社會及政府層面與實質、社會及自然等情境條件相關。本研究架構以公共事務管理整合參考架構（Public Affairs Management Reference Framework, P.A.M.）為基礎，並採取深度訪談的方式進行。研究結果，就 PAM 的現象面與酒駕行為的部份，多數人均認為酒後駕車行為認知與公共事務管理有關聯性，尤其是與經濟、社會、政府及政策管理有關。就 PAM 的本質面，當事人對酒駕風險認知的判斷分析與認知部份，認為以存有「僥倖心理」者最多，包括喝少量、不超值、走小路、避路檢。

關鍵詞：澎湖、酒後駕車、風險認知、公共事務管理整合參考架構

*通訊作者：張乃仁

E-Mail : winfred@ms23.hinet.net





壹、緒論

酒後駕車肇事造成許多社會成本負擔、家庭破裂、民眾生命、財產的損失。政府警覺所衍生之影響，為防制國人酒後駕車之行為，初於民國 86 (1997) 年元月修正『道路交通管理處罰條例』第三十五條規定，提高酒後駕車罰鍰，將原新台幣 2,700-5,400 元提高至 6,000-12,000 元，並吊扣駕駛執照六個月至一年；肇致人受傷或死亡者，終身吊銷駕駛執照。臺灣地區酒駕相關原因造成車禍致死人數，高峰在民國 95 (2006) 年，致死人數 727 人，到了民國 100 (2011) 年已降為 439 人，民國 101 (2012) 年則減少至 376 人(內政部警政署，2013)。酒駕問題造成無數家破人亡，已不單純是嚴重的交通安全問題，而且是嚴重的社會問題。此外，台灣地區接續發生酒後駕車肇事找人頂替案，及警察取締酒駕民代出面關心案，酒後駕車頓時成為全民公敵，政府官員、民意代表、社會公民團體及市井小民紛紛發聲，強烈要求提升刑法刑責，並將現有之酒後駕車肇致人受重傷或死亡之刑責提高。

交通部為減少酒後駕車之危害，於民國 101 (2012) 年 10 月 12 日會銜內政部共同修正『道路交通安全規則』第一一四條，增訂汽車駕駛人，凡未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿二年之駕駛人或職業駕駛人駕駛車輛時，飲用酒類或其他類似物後，其吐氣所含酒精濃度超過 0.15mg/l 或血液中酒精濃度超過 0.03% 者，依道路交通管理罰條例第三十五條處以最高罰鍰新台幣九萬元，並自民國 102 年 (2013) 3 月 1 日起實施。立法院復於民國 102(2013)年 5 月 31 日三讀通過刑法第一八五條之三修正案，同年 6 月 11 日總統令公布，並自 6 月 13 日施行。明定駕駛人吐氣所含酒精濃度達 0.25mg/l 或血液中酒精濃度達 0.05% 以上而駕車者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金；此外，喝酒、服用毒品、麻醉藥品後駕車致人於死者，處三年以上、十年以下有期徒刑，致重傷者處一年以上、七年以上有期徒刑。至於酒駕肇事逃逸、致人死傷者，處一年以上、七年以上有期徒刑。同時，交通部會同內政部修正道路交通安全規則第一一四條規定，將各類駕駛人其不得駕車之酒精濃度限制標準，修正為更嚴格規定吐氣所含酒精濃度達 0.15mg/l 或血液中酒精濃度達 0.03% 以上者即不得駕車，並將與刑法第一八五條之三修正條文同日生效施行。

酒後駕車形成原因，可就個人、家庭、社會及國家等方面進行分析，個人方面可能涉及到感情、習慣、認知、無知、逃避、自尊心作祟的因素左右；而家庭方面可能受家庭糾紛、家庭經濟因素之影響；社會方面包括同儕壓力、飲酒地點、交通工具、社會壓力等因素均會造成；國家方面則與法治完備性、教育落實性、資訊開放性、執法落實性等有關。對一般民眾而言，形成酒後駕車行為因素複雜，本研究選擇澎湖地區為研究區域，透過大規模的深度訪談，並以公共事務管理整合參考架構 (P.A.M.)，就現象面之經濟、社會、政府公共政策與及公共管理，





來探討民眾酒後駕車行為與 P.A.M.的關聯性。同時，以 P.A.M.本質面的判斷分析、個體認知、以及判斷決策分析架構，探討酒駕風險認知、方案選擇及個體判斷過程中所應考量的因素。

貳、文獻回顧

一、酒精對駕駛行為的影響

酒精在飲用後在人體內毋經過消化過程，在腸胃中很快會被吸收分佈到全身各處，人體內血液酒精濃度約在喝酒後 1-2 小時內達到高峰，在 12-24 小時大部分的酒精會經由體內的酒精去氫，代謝為醋酸再化為二氧化碳排泄出去，酒精對人體的影響重點主要是在於腦部，尤其是影響個人的思想行為及判斷事物的能力。酒精是一種中樞神經抑制劑，主要的藥理作用在抑制中樞神經的高階功能，而使人失去自我控制能力。大腦皮質對酒精最為敏感，酒精對網狀活動系統亦有抑制作用。大腦皮質受抑制後就失去統一控制的能力，於是各種動作均無法達成，分辨力、判斷力、注意力等呈現遲鈍甚至全完喪失，如表 1 所示（蔡中志，2000；林大煜，1992）。

表 1
血液酒精濃度對心理行為與駕駛能力之影響

血液酒精濃度 BAC (g/dl)	心理 狀態	對心理行為之影響	對駕駛人能力之影響
0.03%以下	清醒	無明顯影響，幾乎與未飲酒無異	無明顯影響，幾乎與未飲酒無異
0.03%-0.05%	陶醉感	觀察力逐漸、水情漸趨輕鬆、自信心增加、多話	多數駕駛人心境逐漸變差、視覺與反應靈敏度減弱、對速度及距離的判斷力差。
0.05%-0.08%	興奮	情緒鬆弛、感情與行為趨向誇張、肌肉不協調	反應遲、駕駛能受損、遲而不決或決而不行
0.08%-0.15%	錯亂	產生情緒異常現象（如哭、生氣等）、步伐不平、言語不清、反應惡劣、記憶及判斷力受損	判斷力嚴重受到影響、體能與精神協調受損。駕駛人之體能困難度增加。
超過 0.15%	痲痺	意識不清、嘔吐、站走及講話困難、責任感喪失。	駕駛人視線模糊進入恍忽狀態、駕駛不穩定、判決力減弱
超過 0.5%	昏睡	爛醉如泥、失去知覺可能致死	已無法開車

資料來源：林大煜(1992)



酒後駕車對駕駛人本身及其他用路人的事故風險有重大影響，在高機動化國家，酒後駕車是導致道路交通事故的最主要因素之一。與血液中沒有酒精的駕駛相比，酒後駕車被捲入道路交通事故的風險極高，而隨著血液酒精含量的增加，這種風險也急劇增加。對於機車駕駛而言，血液酒精濃度超過 0.05g/100ml，其捲入交通事故的風險是血液為 0 的駕駛 40 倍。蔡中志（2001）指出，酒精對駕駛能力的影響，首先是對中樞神經系統產生麻醉作用，透過神經系統將影響傳到身體各部，結果是人產生錯覺，眼睛對光線反應遲鈍、肌肉不協調，手腳遲鈍、記憶及判斷力受損，增加反應時間。當呼氣中酒精濃度超過 0.25mg/l，肇事率增加 2 倍，行為會呈複雜技巧障礙、駕駛能力變壞，如果呼氣中酒精濃度超過 0.55mg/l 肇事率會增加 10 倍，平衡感與判斷力障礙度升高，如表 2 所示。

表 2

酒精濃度與肇事率之關係

呼氣酒精濃度(mg/l)	血液酒精濃度		行為表現及狀態	肇事率
	%	mg/dl		
0.25	0.05	50	複雜技巧障礙、駕駛能力變壞	2 倍
0.40	0.08	80	多話、感覺障礙	6 倍
0.50	0.10	100	說話含糊、腳步不穩	7 倍
0.55	0.11	110	平衡感與判斷力、障礙升高	10 倍
0.75	0.15	150	明顯酒醉、步履蹣跚	25 倍
0.85	0.17	170	噁心、步履蹣跚	50 倍
1.50	0.30	300	呆滯木僵、可能昏迷	迷醉
2.00	0.40	400	呼吸中樞麻痺、漸進死亡	無法開車
2.50	0.50	500	致死	

資料來源：蔡中志(2001)

世界各國血液酒精濃度標準不一，血液酒精濃度標準值常因政治因素、社會



狀況、文化背景或國民酒後駕車的特性而有所不同，一般值在 0.15-0.02g/100ml 之間，其中以瑞典 0.02g/100ml 最為嚴格，臺灣地區與中國大陸取締的標準是以『呼氣酒精濃度』為檢測方式，而在新加坡、日本、美國等國家均以『血液酒精濃度』為檢測標準，在罰責部分，臺灣地區與中國大陸原較新加坡、日本、美國為輕（謝立功，2009）。自民國 102（2013）年 06 月 13 日修法過後，臺灣酒駕的標準提高，罰責亦提高，堪稱與日本同為世界最嚴格之一。雖然處罰的規定有所不同，但皆在嚇阻酒後駕車之行為。

二、澎湖地區酒後駕車情況

有關道路交通事故及酒後駕車事故發生的情況，詳如表 3 所示，澎湖地區於民國 101（2012）年發生 1061 件、4 人死亡、1286 人受傷，酒駕肇事 58 件（佔 5.47%）、1 人死亡、68 人受傷，與民國 100（2011）年相比，道路交通事故發生 1069 件、7 人死亡、1284 人受傷；酒後駕車肇事 76 件（佔 7.11%、近六年來最高）、1 人死亡、63 人受傷，其中酒後肇事比較減少 18 件，死亡無增減，受傷增加 5 人。

表 3

澎湖地區歷年道路交通事故及酒後駕車事故發生統計表

類別 年度	道路交通事故			酒後駕車肇事			酒駕肇事百分比%		
	件數	死亡	受傷	件數	死亡	受傷	件數	死亡	受傷
民國 101 年	1061	4	1286	58	1	68	5.47	25.00	5.28
民國 100 年	1069	7	1284	76	1	63	7.11	14.28	4.90
民國 99 年	852	5	1031	74	1	75	8.68	20.00	7.27
民國 98 年	686	10	931	43	1	42	6.26	10.00	4.51
民國 97 年	573	5	744	50	1	54	8.72	20.00	7.25
民國 96 年	495	4	632	48	1	46	9.69	25.00	7.27

資料來源：澎湖縣政府警察局(2013)



有關歷年酒後駕車肇事的情況，詳如表 4 所示，澎湖地區自民國 96（2007）年至民國 101（2012）年道路交通事故案件中，與酒後駕車有關之案件計有 348 件，肇致計有 6 人死亡、348 人受傷，其中以民國 100 年發生 76 件為最多，酒駕肇事與事故發生比較，平均占事故件數的 2 成。整體而言，案件發生有逐年增加的情勢，而死亡案件每年均有發生，在事故肇因中，顯現出酒後駕車對地區民眾安全造成威脅的狀況。

表 4

澎湖地區歷年酒後駕車肇事統計表

類別 年度	A1 類			A2 類		A3 類	合計		
	件	死	傷	件	傷	件	件	死	傷
民國 101 年	1	1	0	44	68	13	58	1	68
民國 100 年	1	1	0	58	63	17	76	1	63
民國 99 年	1	1	0	63	75	10	74	1	75
民國 98 年	1	1	0	38	42	4	43	1	42
民國 97 年	1	1	0	45	54	4	50	1	54
民國 96 年	1	1	0	36	46	11	48	1	46
合計	6	6	0	284	348	59	349	6	348

資料來源：澎湖縣政府警察局(2013)

有關酒後駕車違反行政罰及刑事罰的情況，詳如表 5 所示，警察機關於民國 101（2012）年取締 326 件，其中肇事舉發 101 件，與民國 100（2011）年取締酒後駕車 352 件，其中肇事舉發 118 件相比較；違規減少 9 件，肇事舉發減少 17 件。2012 年因酒後駕車涉嫌公共危險罪嫌遭移送者 179 件，與 2011 年移法辦者 217 件相比較，減少 38 件如表 2.2-3。經分析數據之減少係因警察機關於 2012 年 6 月 1 日起連實施強力取締酒後駕車所顯示出的成效，惟雖警察機關強力執行酒後駕車勤務，惟酒駕情形及事案件仍持續不斷發生。



表 5

澎湖地區歷年酒後駕車違反行政罰及刑事罰統計表

年度	類別	酒後駕車違規舉（行政罰）			涉公共危險罪嫌（刑事罰）
		合計	一般違規	肇事舉發	移送地檢署
民國 101 年		326	225	101	179
民國 100 年		352	234	118	217
民國 99 年		395	278	117	249
民國 98 年		393	286	107	221
民國 97 年		291	205	86	131
民國 96 年		291	210	81	127
	合計	2048	1438	610	1124

資料來源：澎湖縣政府警察局(2013)

三、公共事務管理整合參考架構(P.A.M)

汪明生（2013）指出，隨著多方當事人、公共管理者及複合領域專家間的觀察關切範疇之複雜化多元化，跨域分析則顯得格外重要深具意義，超越學科甚至學域之新觀點不斷產生，試探討並解決經濟、社會、政治與人文價值複雜結構關係，根本掌握人類發展的問題，尚須真正說明公共管理此一學域中多項（專業）多元價值、多重目標，及多方當事人間交錯綜整結構與需求。汪明生（2010）就新公共管理與服務的內涵與角度，來觀察臺灣公共事務領域，由描述、解釋與預測問題演變及有效對應公共管理而形成『公共事務管理整合參考架構：公民社會、公共政策及公共管理』，其架構區分為現象面、本質面、條件面茲說明如下：

1. 現象面

現象面包括「行為」及「角色」，兩者之共同意義在公共事務管理的過程中，均能進行具體詳實之觀察，分述如下：





(1) 、行為

包含經濟、社會、政治及政府等四個團塊及政策與管理兩個層面。由行為面的分析可以瞭解，經濟團塊基本上決定社會團塊，社會團塊基本上決定政治團塊，政治團塊勢將基本上決定政府的施政管理，而政府亦透過公共政策與公共管理牽動形塑經濟與社會的發展，因而構成了公共事務管理的主體結構迴圈，並以解釋多元社會中公共事務整體現象相關各面向的關聯。

- 經濟

以往政府的計畫分配朝向市場競爭的供需均衡發展，而與民眾生活直接相關的地方經濟成為永續發展的基礎。在開放多元的社會，財貨分配不均主要由於政府的計畫片面決定，而是強調個人偏好與理性自利的市場機制予以主導；地方則亦不能如過去般的依賴中央，所以地方經濟的發展必須重視『消費者導向』，將產業視為消費者，運用「行銷招商」之多樣化手段吸引相關產業進行，進而改善地方產業結構，創造全新優質之就業機會。

- 社會

經由經濟的逐步發展與產業的結構轉型，社會或人口結構則因而產生質與量上諸多改變，例如所得分配、產業分配、多元開放及階層融合。在基本上生活條件已獲得滿足且逐漸改善提升後，隨著資訊開放與教育普及使得中產階級得以興起茁壯，既有的傳統社會規範則亦往往因此衰落，因而經濟發展成為形成社會結構的基本要素。

- 政治

當經濟發展與教育普及大為提升後，由「菁英領導」(elite-directed)轉朝「導引菁英」(elite-directing)的現象將會更為明顯，因為受過高等教育之族群較能適應非傳統式的政治參與方式；經濟發展則可充實較高比例政治參與的社會基礎，並影響社會階層與基本結構的改變。故有效因應多元化社會問題之方式，則須立基於經濟發展與知識普及的前提，將社會由少數菁英領導轉變為著重於多數公眾參與的導引菁英。

- 政府

政府必須將公民視為顧客，以議題獲取公民認同，就地方發展而言，地方政府並應透過地區經營的理念與技術，擴展有利地方的公共價值，進而提升地方發展與競爭力。





- 公共政策

政策的制定，必須對政策問題及方案進行分析，藉由分析進而瞭解政策制定的結果與績效。政策分析方法的核心，應為批判多元論(critical multiplism)。批判多元論植基於當事人的獨立思考與支持的環境機制，使能藉由歸納的似真性(inductive plausibility)對於各種對立的理由、觀點與假設進行認定、評估、排除或綜合，以對政策結論提出質疑與挑戰。

- 公共管理

現代化的公共管理著重於創造公共價值，政府乃為發揮公共管理功能主要部門，在進行公共價值創造的策略管理分析架構方面，係以價值-能力-支持(Value-Capacity-Support；V.C.S.)三個構面建構策略分析模式以達成目標。(呂德育，2003；黃乃蓮，2004)

(2)、角色

除群體行為描述分析外，另可就其中的個體角色於經濟、社會、政治與政府等四個團塊中，依據公共事務管理之「主動」(本、先)及「被動」(末、後)概念加以區分如下：

- 經濟：主動需求方與被動的供給方。
- 社會：主動之菁英與被動的準菁英。
- 政治：主動的賦權者與被動的受權者。
- 政府：主動之民眾與被動的政務官；主動的政務官與被動的事務官。

角色(現象面)的偏好與觀點將會受到後續個體認知(本質面)的影響，個體角色與個體認知則再結合構成現象面的群體(主體)基礎，如此依據個體意念乃至群體行為相當完整嚴密之公共事務管理進程。

2. 本質面

(1)、判斷分析

本質面(本體)是指每個個體的認知層面，而認知層面的寬、窄、大、小，受其歷史背景、生長環境、教育程度、道德智慧、理解力等影響，致而會影響其判斷分析的能力，而個體存在的判斷分析有：事實判斷、價值判斷、人際判斷。(汪明生，2013)





- 事實判斷

重於效用的概念，視判斷為化解問題的手段而非目的，原則是知識系統，實際上是分析與模式推理，重知大於重行，尊重專業見解與經驗知識，以知識系統為規範標準 並以信念和意識形態為評斷。

- 價值判斷

原則是價值系統，實質上是個體認知或整體判斷，重行大於重知，尊重政策利害當事人，以價值為判斷為基準；至於在變動程度上，價值判斷則不似事實判斷般具變動性，乃是一種相對穩定的判斷模式。

- 人際判斷：

東方/傳統，西方/現代而有不同，東方/傳統以道德倫理為依據，強調內省，由內而外，由個體而群體，由知識而價值，其內涵為格物致知、誠意正心、修身（個體、個人）、齊家（家庭、群體）、治國（社區、區域）、平天下（國家、國際），在作法上則強調內省、忠誠、藉由道德倫理化解人際衝突，講求人際關係和諧，重視團隊績效。

西方/現代以體制、承諾、監督為依據，強調外塑，建立體制連結群體與個體，在承諾上則要心口如一，自我約束、表達反對主張；在監督上則要言行一致，共同檢視、多元批判以驗證權責是否相符。在作法上，體制則著重於建立公共論壇；承諾則要理性辯論，自我表達；監督是批判多元，互惠信任。

(2)、個體認知

公共事務管理的本質面對應個體認知的組成部分，包括：數據、資訊、知識、智識、道德、智慧、倫理、協和，而傳播、教育、辯證及節制則係提升促成各組成部分的主要機制與管道，茲分述如下：（汪明生，2013）

- 數據、資訊（傳播）

傳播媒體在資訊的形成與傳遞上佔有主導地位，不但提供民眾所需資訊更進而影響民眾的態度與行為，在開放的環境中充滿著各種資訊，須依賴各式媒體方能達到充分傳播之目的，資訊社會的最高目標就是能確使民眾在需要任何數據或資訊時，均能有效獲得。惟傳播媒體在臺灣仍有相當大的改善空間，報導欠缺專業、公器私用、不同政治立場相互攻訐與政黨企圖掌控媒體之情形時有所聞，民眾在資訊處理時難免產生偏差失衡的現象。





- 知識、智識（教育）

數據與資訊的功能尚需結合利害當事人的個別偏好與價值，而可區分為認知不清及認知不同的問題，必須培育啟發公民使具認知理解與判斷取舍多元意見的能力，其重點在於必須經由多元開放的教育及學習與簡化普及的知識或常識的過程來達成。其教育對象包括：（1）公共管理者（不限於公務人力）：以公共價值與策略管理及如何結合民眾、專家與公權力的訓練為主軸；（2）技術專家：以開放多元的專業知識與技術為主軸；（3）民眾：以公民教育培養提升公民素養與公民文化為主軸。

- 道德、智慧（辯證）

除了資訊與知識外，公民形成判斷另一基本要素即為道德與智慧。公共事務管理運作中，國家的作用是不可抹煞的，但能充分發揮比較利益的優勢，有效處理解決人類公共事務問題，則須在主權理論與官僚制度之外尋找有利於管理公共事務的制度，那就是挖掘每一個人的理性與良知，使公共事務成為真正公共事務，而非極少數人的私人事務（毛壽龍，2000），並且公民在公共領域的活動中透過和其他公民之互動激盪發展形成自我獨立人格，藉由對共同事務的關心建立公民間彼此之認同感與歸屬感，進而奠定個人認同基礎。故道德與智慧方面，則應包括了辯證求取道德，以道德為智慧支撐，以良知弭補自利理性的不足，建立民眾彼此間及民眾與專家間的尊重、培養組織內外的忠誠互信、形成認知動員以及採取導引菁英搭配菁英之領導。

- 倫理、協和（節制）

中國傳統之人際規範係以君臣、父子、夫婦、兄弟與朋友之五倫為基礎。探究傳統五倫的根本乃以『公私不分』概念為基礎，亦即個人（體）與特定對象之相處原則，實際上乃是個體對個體在層級意識下的上大下小分際分野。而以發展與現代化為宗旨的公共事務管理觀點而，真正著重焦點則在於任何個體與群體間互動之道，亦即所謂群體倫理，而係基於功能分工下的「水平公私」。講求群體倫理的最終目的，希冀以群己節制達到協和中所蘊涵之大同境界。

3. 條件面

條件面可概略區分為「實質條件」、「社會條件」、「自然條件」三部分。

- (1)、實質條件：含括水電、住宅、交通、衛生、生產條件與公共設施等，亦即硬體基礎設施。





(2)、社會條件：含括產業（農工商）、人口（藍領白領）、組織（政府與非營利組織）、制度（文官體制）、創業精神（開創與發展）、社會資本（監督批判與互惠信任），亦即軟體基礎設施。

(3)、自然條件：含括環境、空間、土地、區位、資源分佈與風土氣候。

參、研究方法

本研究係以透過深入訪談相關當事人的深度訪談法來進行。在研究區域的部份，以澎湖縣所屬馬公市、湖西、白沙、西嶼、望安及七美等市鄉為範圍，經分析酒駕取締及事故發生數據，酒駕案件及事故以馬公市及湖西鄉所占最多。因區域不同，民眾認知、警察執法強度及肇事狀況亦不同，民眾對酒駕風險認知會有所不同，因此本研究以馬公市區為重點。在研究對象的部份，本研究針對以居住在澎湖、在本地就業及工作之成年人為對象（包括執法機關規劃幹部、基層執法人員及社會民眾含民代、媒體及一般民眾）。本研究訪談大綱初稿完成後，先進行學者及實務專家之意見調查與探討，以確保本研究的效度。在彙整學者及專家所提供的寶貴意見與建議事項後，斟酌其適切性與可行性等因素加以綜合考量，確定本研究之訪談大綱後，始進行深度訪談。本研究的訪談大綱如下：

- 一、以公共事務管理角度來探討酒後駕車議題，經濟成長與產業發展、民眾就業與貧富收入，以及法令修訂與執行管理等層面是否有關聯，彼此關聯性如何？
- 二、政府加強酒後駕車執法強度，提高刑責與罰額，然仍層出不窮，民眾的認知如何？此現象如何解讀？
- 三、民眾對酒後駕車認知，與經濟不景氣，產業發展遲緩，是否相關聯？
- 四、物價飛漲，油電雙漲、失業率攀升，造成工作與生活壓力，是否造成酒駕因子之一？
- 五、酒後駕車認知呈現那些價值（如安全、尊重）？管理政策應具備何種條件、能力、能量、資源與技術？可能遭遇何種困境及難題，是否需要人力、預算、法令及輿情等支持？





肆、研究結果

一、訪談群體概況

本研究針對澎湖地區年滿 18 歲之成年人進行深度訪談，人數總計共 35 人，並就受訪者職業、工作及身分職務等區分為 A、B、C 三個群體進行調查，以對應公共事務管理整合參考架構之本質認知面之事實、價值及人際判斷，分別複合領域專家、多方當事人及政府管理者進行判斷分析。群體概況詳如表 6、7、8 所示，其中 A 群體多為執法機關幹部，屬執法規劃層面，成員多為警察局相關交通規劃幹部，或曾擔任相關職務者共計 12 人；B 群體成員多為執法人員，以警察局交通隊隊員、分局派出所所長及曾擔任交通執法人員為主共計 11 人；C 群體為社會民眾包括媒體記者、民意代表、學校老師、公務人員及一般民眾等共計 12 人。

表 6

A 群體訪談名冊

代號	服務單位	職務	訪談地點	訪談時間	備考
A1	澎消防局	副局長	消防局辦公室	2013.04.08.11:00	前交通隊長、分局長
A2	澎警望安分局	分局長	辦公室	2013.03.27.10:30	
A3	澎警局交通隊	隊長	辦公室	2012.12.21.14:10	
A4	澎警局外事科	警務參兼代科長	辦公室	2013.04.05.14:00	
A5	澎警局秘書科	科長	辦公室	2013.03.29.14:00	前交隊、副隊長
A6	澎警白沙分局	副分局長	辦公室	2013.03.30.10:30	前交通、副隊長
A7	馬公警交通組	組長	辦公室	2013.03.28.11:00	
A8	澎警局交通隊	組長	辦公室	2013.03.18.11:00	
A9	澎警局督察室	督察員	辦公室	2013.03.21.10:00	前交通組長
A10	澎警局督察室	督察員	辦公室	2013.03.20.14:00	
A11	澎警局訓練科	科長	辦公室	2013.04.15.14:00	
A12	澎警局保民科	股長	辦公室	2013.03.19.09:00	

資料來源：本研究整理





表 7

B 群體訪談名冊

代號	服務單位	職銜	訪談地點	訪談時間	備考
B1	澎警局交通隊	警員	辦公室	2013.03.15.16:00	承辦人
B2	白沙派出所	所長	派出所	2013.03.13.12:30	
B3	文澳派出所	所長	派出所	2013.03.24.15:00	
B4	東衛派出所	所長	派出所	2013.03.17.10:00	
B5	馬公分局三組	巡官	辦公室	2013.03.18.10:00	前分隊長
B6	望安分局四組	組長	辦公室	2013.03.07.16:30	前分隊長
B7	刑警大隊	警務員	辦公室	2013.03.20.14:30	前所長
B8	澎警局	警務員	辦公室	2013.03.15.14:00	前所長
B9	澎消防局	隊員	辦公室	2013.03.18.15:00	
B10	澎警局	巡官	辦公室	2013.03.22.19:00	
B11	澎警局	股長	辦公室	2013.03.25.11:00	

資料來源：本研究整理





表 8

C 群體訪談名冊

代號	類別	職務	訪談地點	訪談時間	備考
C1	國小	老師	自宅	2013.03.18.16:00	
C2	國中	主任	辦公室	2013.03.18.20:00	
C3	社會人士	民眾	自宅	2013.03.19.15:00	
C4	澎縣府	替代役男	辦公室	2013.04.01.16:30	
C5	澎縣府	科長	自宅	2013.04.11.11:00	
C6	澎縣府	主任	辦公室	2013.03.19.11:00	
C7	平面媒體	記者	警局辦公室	2013.04.01.16:00	
C8	平面媒體	記者	警局辦公室	2013.04.01.15:30	
C9	民意代表	市民代表	餐廳	2013.04.15.12:00	
C10	社會人士	民眾	餐廳	2013.04.15.12:00	
C11	社會人士	民眾	餐廳	2013.04.15.12:00	
C12	民意代表	市民代表	代表會	2013.04.15.10:00	

資料來源：本研究整理

二、群體資料分析

針對訪談大綱，再根據三個群體的訪談結果，分別就五題訪談題目進行分析，第一題至第五題之群體 A、B、C 的回應人數(表 9 至表 13)與詳細結果如下：

※第一題、以公共事務管理角度來探討酒後駕車議題，經濟成長與產業發展、民眾就業與貧富收入，以及法令修訂與執行管理等層面是否有關聯，彼此關聯性如





何？

1. A 群體（執法規劃者）分析

(1)、認為有關聯性者：A2、A3、A4、A6、A8、A9、A10、A12。

(2)、認為部分有關聯者：A1、A5、A7、A11。

- 法令修訂與執行管理：A1、A7、A11。
- 生活與教育水平：A2、A3。

2. B 群體（執法人員）分析

(1)、認為均有關聯性者：B2、B3、B4、B6、B10。

- 不瞭解酒精對於駕駛能力之影響：B6。
- 對於酒後肇事之嚴重性缺乏認知：B6。
- 對於酒後駕車處罰規定資訊不瞭解：B6。
- 警察取締執法強度較低：B6。
- 自認為運氣沒那麼差會被抓：B6。

(2)、認為部分有關聯者：B1、B7、B8、B9、B11。

- 經濟成長、產業發展：B7。
- 民眾就業與貧富不均：B1。
- 法令修訂與執行管理：B1、B7、B8。
- 觀光休閒產業發展：B1。
- 交通環境單純：B1。
- 『酒後駕車』與『酒後犯罪』：B9。
- 行為人會把『外控力量』的監督機制，逐次內化為個人『內控機制』：B11。

(3)、認為均沒有關聯性者：B5。

- 人為因素與人文、環境及生活習慣：B5。





3. C 群體（社會民眾）分析

- (1)、認為均有關聯性者：C1、C2、C3、C4、C5、C6、C7、C12。
- (2)、認為部分有關聯者：C8、C9、C10、C11。
- 與經濟無關但與社會及政府有關：C8、C9、C10、C11。

表 9

群體 A、B、C 對第一題各題項之回應人數

題 項 \ 群 體	群體 A	群體 B	群體 C
1、認為有關聯性者	8	5	8
2、認為部分有關聯者	4	5	4

※第二題、政府加強酒後駕車執法強度，提高刑責與罰額，然仍層出不窮，民眾的認知如何？此現象如何解讀？

1. A 群體（執法規劃者）分析

- (1). 認為存有『僥倖心理』者：A1、A2、A3、A4、A6、A10、A11、A12。
- (2). 認為『風險認知不足』者：A1、A3、A5、A7、A9、A10。
- (3). 認為『貪圖交通方便』者：A4、A10。
- (4). 認為『酒駕非犯罪行為』者：A1、A3、A7。
- (5). 認為『受媒體報導的影響』者：A8。
- (6). 認為『警察強度有限』者：A5。
- (7). 認為『政府宣導、教育及社會約制力不足』者：A3、A6、A9。
- (8). 認為『受政府官員及民代不能以身作則影響』者：A12。
- (9). 認為『長官施壓、民代及有特殊人士關說』者：A12。
- (10). 認為『司法輕判』者：A12。





2. B 群體（執法人員）分析

- (1). 認為存有『僥倖心理』（喝少量、不超值、走小路、避路檢）者：B2、B3、B5、B7、B11。
- (2). 認為風險（安全）認知不足者：B1、B4、B6、B11。
- (3). 認為貪圖交通方便者：B3、B5。
- (4). 認為酒駕非犯罪行為者：B1、B2、B5。
- (5). 認為警方強力取締、績效壓力、黑數浮現使然：B8、B10。
- (6). 認為受媒體報導刻意扭曲誇大、推波助瀾的影響者（實際沒有那麼嚴重）：B5、B8、B10、B11。
- (7). 認為特權、民代及長官可以關說：B1、B3、B5、B11
- (8). 認為飲酒文化、習慣與酒癮難改：B3、B6。
- (9). 認為經濟好者，不畏罰鍰（預防性羈押）：B3、B4、B5、B9。
- (10). 認為經濟不好者，經常再犯累犯：B5、B6。
- (11). 認為法官自由心證、輕重不一、無法樹威、民眾不信任：B5。
- (12). 酒駕與色情、賭博一樣無法根除、僅能控制或容忍一定限度內：B11。

3. C 群體（社會民眾）分析

- (1). 認為存有『僥倖心理』（酒量好、少喝、不超值）、走小路避路檢、不一定有路檢或被攔檢、貪圖交通方便）者：C1、C4、C5、C7、C8、C9、C10、C11、C12。
- (2). 認為風險（安全、法律）認知不足：C5、C7、C8、C9、C10、C11、C12。
- (3). 認為宣導、教育及社會約制力不足：C3、C7、C8、C9、C10、C11。
- (4). 認為特權、民代及長官可以關說：C5。
- (5). 認為飲酒文化、習慣與酒癮難改：C2、C4、C9、C10、C11。
- (6). 認為經濟不好者，經常再犯累犯：C9、C10、C11。
- (7). 認為刑法酒駕定義含糊、法官自由心證、輕重不一、無法樹威、民眾不信任：C4、C9、C10、C11。
- (8). 酒駕行為（拒測、逃逸）處罰（行政罰、刑事罰、連帶責任、易服勞役、





或講習等) 過輕：C4、C6、C9、C10、C11。

(9). 代客駕車或代客駕車等措施，在偏鄉或離島實施有困難：C9、C10、C11。

表 10

群體 A、B、C 對第二題各題項之回應人數

題 項	群 體	群體 A	群體 B	群體 C
1、認為存有僥倖心理者		8	5	9
2、認為風險認知不足者		6	4	7
3、認為貪圖交通方便者		2	2	6
4、認為酒駕非犯罪行為者		3	3	0
5、認為警方強力取締、績效壓力、黑數浮現使然		1	2	0
6、認為受媒體報導刻意扭曲誇大、推波助瀾的影響者		1	4	0
7、認為特權、民代及長官可以關說		1	4	1
8、認為飲酒文化、習慣與酒癮難改		1	2	5
9、認為經濟好者，不畏罰鍰		0	4	5
10、認為經濟不好者，經常再犯累犯		0	2	3
11、認為法官自由心證、輕重不一、無法樹威、民眾不信任		1	1	4
12、酒駕與色情、賭博一樣無法根除、僅能控制或容忍一定限度內		3	1	3

※第三題、民眾對酒後駕車認知，與經濟不景氣，產業發展遲緩，是否相關聯？

1. A 群體（規劃幹部）分析

(1). 認為與經濟景氣及產業發展有關聯者：A2、A6、A7、A12。

- 生活與教育水平有關：A2、A12。
- 犯罪與反社會感：A6。
- 認知衝突：A7。





(2). 認為與經濟景氣與產業發展無關聯者：A1、A3、A4、A5、A9、A11。

- 飲酒習性使然：A1。
- 媒體輿論報導：A3、A4。
- 環境、道德與價值判斷：A5、A9、A11。

2. B 群體（執法人員）分析

(1). 認為與經濟景氣及產業發展有關聯者：B9、B10。

- 提高知識水準、資訊普及、提升風險認知：B9、B10。
- 預算充裕、可以加強宣導：B10。
- 人力、物力充足，深入探討，符合社會期待：B10。

(2). 認為與經濟景氣與產業發展無關聯者：B1、B2、B4、B5、B6、B7、B8、B11。

- 聯絡情誼、酒類容易購得：B1。
- 罰則過輕、民眾不畏罰：B2、B4。
- 駕駛人的道德觀不足與僥倖心態所致：B4、B8。
- 與人文、環境及生活習性（民族性）有關：B5。
- 『自認為沒過量飲酒』、『隔日工作需要用車，不得不駕車返家』、『大眾運輸系統不方便，搭乘計程車不方便』、『當時迷迷糊糊也不知為何會開車』、『工作沒喝酒會沒精神（一般飲酒成癮之勞工）』：B6。
- 經濟好會酒駕、經濟差亦會酒駕：B7。

3. C 群體（社會民眾）分析

(1). 認為與經濟景氣及產業發展有關聯者：C2、C3、C4、C5、C6、C7、C8、C12。

- 經濟景氣不佳、失業賦閒在家、生活壓力大、借酒（或藥物）消愁：C2、C3、C4、C5、C6、C7、C8。
- 經濟弱勢者（擁有太少、沒有可以失去）：C5。
- 經濟著社會發展而衍生酒駕問題：C12。





- (2).認為與經濟景氣與產業發展無關聯者：C9、C10、C11。
- 經濟好會更珍惜生命：C9、C10、C11。
 - 駕駛人的道德觀不足與僥倖心態所致：C9、C10、C11。
 - 與人文、環境及生活習性（民族性）有關：C9、C10、C11。
- (3).認為與經濟景氣與產業發展有關聯但不絕對者：C1。

表 11

群體 A、B、C 對第三題各題項之回應人數

題 項 \ 群 體	群體 A	群體 B	群體 C
1、認為與經濟景氣及產業發展有關聯者	4	2	8
2、認為與經濟景氣與產業發展無關聯者	6	8	3

※第四題、物價飛漲，油電雙漲、失業率攀升，造成工作與生活壓力，是否造成酒駕因子之一？

1. A 群體（規劃幹部）分析

- (1). 認為是造成酒駕因子者：A2、A4。
- 藉酒逃避釋放壓力：A2。
 - 酒駕危害認知不足：A4。
- (2). 認為不是造成酒駕因子者：A1、A3、A9、A11。
- 應進行科學實證：A1。
 - 藉酒逃避釋放壓力：A3、A11。
 - 自制力與道德認知：A9。
- (3). 認為部分是造成酒駕因子者：A5、A6、A7、A12。
- 缺乏法治觀念：A5、A6。
 - 飲酒文化所致：A7、A12。





2. B 群體（執法人員）分析

(1). 認為是造成酒駕因子者：B2。

- 藉酒消愁：B2

(2). 認為不是造成酒駕因子者：B11。

- 社會的『外控要素』，如立法寬嚴、警察執法強度、社會道德風氣、學校教育、新聞媒體正面報導的『正式控制』，以及家庭、朋友、長官、儕的『非正式監督』等；個人的『內控要素』，如良好的社會化過程、強烈道德觀念、守法態度、基本法律素養、愛惜生命等等，都是影響酒後駕車的關鍵因子：B11。

(3). 認為部分是造成酒駕因子者：B1、B4、B5、B6、B7、B8、B9、B10。

- 與相處之人及環境有莫大關係：B1。
- 富有者喜歡追求感官的刺激開快車，展現炫耀及高度男性主義：B4。

貧窮者抱怨、鬱卒，就業不易：B4。

- 經濟壓力是防制酒駕因子，加重刑責及罰額，其行為會更慎重：B5。
- 偶發性飲酒有影響、經常性者無影響：B6。
- 取決於個人心態的轉換：B7、B10。
- 法律面、執法面及個人的修養道德守法面的問題：B8。
- 酒駕防治，著重於對酒駕者司法層面的取締、刑罰，而漠視酒癮或對有『酒後犯罪之虞者』治療輔導面（醫療院所診治、矯正）：B9。

3. C 群體（社會民眾）分析

(1). 認為是造成酒駕因子者：C1、C2、C3、C4、C5、C6、C8。

- 藉酒逃避釋放壓力：C1、C2、C3、C6、C8。
- 酒駕是對生活、自己及他人不負責任行為的綜合：C4。
- 酒駕造成人類有史以來人類生命最大的威脅：C5。





- (2). 認為不是造成酒駕因子者：C7、C9、C10、C11。
- 個人飲酒習慣及酒癮的問題：C9、C10、C11。
 - 自制力與道德認知：C9、C10、C11。
 - 情緒控管：C7。
- (3). 認為部分是造成酒駕因子者：C12。
- 錢不好賺：C12。

表 12

群體 A、B、C 對第四題各題項之回應人數

題 項 \ 群 體	群體 A	群體 B	群體 C
1、認為是造成酒駕因子者	2	1	7
2、認為不是造成酒駕因子者	4	1	4
3、認為部分是造成酒駕因子者	4	8	1

※第五題、酒後駕車認知呈現那些價值（如安全、尊重）？管理政策應具備何種條件、能力、能量、資源與技術？可能遭遇何種困境及難題，是否需要人力、預算、法令及輿情等支持？

1. A 群體（規劃幹部）分析

(1). 呈現價值

- 認為安全、守法者：A1、A2、A3、A4。
- 認為生命價值者：A3。
- 認為符合社會期待者：A3。
- 認為公民社會的覺醒：A5。

(2). 具備條件（能力）

- 行政機關與立法機關支持與授權：A1、A7、A8、A9、A11、A12。
- 建立『反酒駕』意識及認知：A1、A3、A11、A12。
- 執法者責任感：A1。





- 增加執法強度、改進執法技巧、方式與能力：A1、A4、A5、A7、A11、A12。
- 交通主管機關與司法機關的協調配合：A1。
- 健全社會條件及大眾運輸體系：A9、A11、A12。
- 社會民眾支持：A3、A4、A8、A11、A12。
- 負予相關業者的責任：A5。
- 輿論重視與支持：A1、A2、A7、A11。

(3). 遭遇困難（支持）

- 警力不足：A1、A2、A4、A11。
- 預算不足：A11。
- 執法器材更新：A1、A3、A4、A7。
- 長官施壓、民代關說：A2、A7、A8、A11。
- 修改爭議法令：A1、A11。
- 累犯罰責過輕：A1。
- 民眾風險認知不足：A1、A2、A3、A6、A7、A11。

2. B 群體（執法人員）分析

(1). 呈現價值

- 認為『守法、安全、尊重、道德、關懷』：B8、B11。
- 認為『安全、守法』者：B4。
- 認為『符合社會期待』者：B1。
- 認為『人權』者：B5。
- 認為『安全、紀律、同理心』者：B10。

(2). 具備條件（能力）

- 行政機關與立法機關支持：B2、B10。
- 建立全民意識與支持：B4、B6。
- 勇於承擔首長推動：B2。





- 執法者責任感（落實執法）：B7。
- 改進執法技巧（尾隨）、方式與能力：B3。
- 交通主管機關（重罰、教育、工程）與司法機關（重判、矯正、羈押）的協調配合：B2、B4、B5、B6。
- 參考國外作法及策略（代客叫車、代客駕車）：B4。
- 因應地方特性、人文與生活習慣（飲酒文化）訂定略策：B5、B6。
- 相關提供酒類之業者及場所配合：B4。
- 加強事前教育、宣導及事後道安講習、矯正、戒治（酒癮）工作：B4、B5、B6。
- 恢復行刑並罰、擴大處罰對象、處罰過失犯、統一量刑標準、以酒測為量罰依據、修正社會秩序維法（身體拘留、財產沒收）：B9。

(3). 遭遇困難（支持）

- 民眾僥倖心態（避檢、拒檢、繞道、不守法、沒道德）：B3、B4。
- 輿論重視與支持：B1、B2、B3。
- 修改爭議法令：B1。
- 加重累犯罰責：B2。
- 採取預防性羈押：B1、B2、B11。
- 民代、特權、長官關說壓力：B4、B7。

3. C 群體（社會民眾）分析

(1). 呈現價值

- 認為『愛與尊重』：C1。
- 認為『生命、安全、尊重』者：C2、C3、C5、C7、C8、C12。
- 認為『符合社會期待』者：C9、C10、C11。
- 認為『安全、節能』者：C12。





(2). 具備條件（能力）

- 訂定階段性任務、循序漸進：C1。
- 提供休閒場所：C2。
- 提高工作機會：C2。
- 擬定酒駕連坐法：C4。
- 駕肇事致死不得視為過失犯或精神耗弱處遇：C4、C9、C10、C11。
- 取締酒駕為治標、教育宣導為治本之道：C2、C4、C7、C8、C9、C10、C11。
- 爭取社會與輿情的支持：C5、C8。
- 充足人力與預算：C5。
- 加重其罰：C6。
- 參考國外作法及策略（代客叫車、代客駕車）：C2、C4、C8、C12。
- 相關提供酒類之業者及場所配合：C4、C7、C12。
- 加強教育、宣導：C1、C5、C9、C10、C11、C12。
- 司法機關的支持與配合：C9、C10、C11。
- 守望相助協助代客駕車：C9、C10、C11。
- 視飲酒文化及酒癮及累犯問題：C9、C10、C11、C12
- 借助於宗教團體及社會精英團體推動與支持：C12。

(3). 遭遇困難（支持）

- 民眾僥倖心態（避檢、拒檢、繞道、不守法、沒道德）：C5、C8。
- 勞工飲酒次文化：C8、C9、C10、C11、C12。
- 加重累犯罰責：C9、C10、C11。
- 拒測者適用緊急搜索抽血實施檢測：C9、C10、C11。
- 民代、特權、長官關說壓力：C9、C10、C11。





表 13

群體 A、B、C 對第五題各題項之回應人數

題 項 \ 群 體	群體 A	群體 B	群體 C
1、呈現價值	5	6	10
2、具備條件（能力）	10	8	11
3、遭遇困難（支持）	8	6	6

三、整體資料分析

- 就 PAM 之現象面（經濟、社會、政策與管理）與民眾酒駕行為的關聯性在 A 群體，12 位受訪者中認為有關聯性者計有 8 人。在 B 群體，11 位受訪者中認為與公共事務管理有關聯性者計有 5 人。在 C 群體，12 受訪者中認為均與公共事務管理有關聯性者計有 8 人。整體而言，多數人均認為酒後駕車行為認知與公共事務管理有關聯性，或有部分的關聯性者，尤其是與經濟、社會、政府及政策、管理有關。
- 就 PAM 中經濟層面而言，經濟景氣，產業發展與民眾酒駕行為關聯性綜合各群體意見，C 群體社會民眾認為經濟景氣與產業發展會影響民眾酒後駕車的認知，其人數相較於 A 群體的專家幹部及 B 群體的執法人員人數來的多，顯見社會民眾比較關心經濟及產業的問題，若經濟景氣不佳，會致生產業發展遲緩，進而會衍生就業問題，而產生社會問題，當民眾失業賦閒在家、生活壓力增大時、就會藉酒（或藥物）澆愁致生酒後駕車問題。至於專家幹部及執法人員多為政府部門人員，對於經濟問題可能造成的影響，以及可能衍生的問題，較不敏感也較冷淡，而是比較專注於政策管理與執法層面。
- 就 PAM 社會層面而言，物價飛漲，油電雙漲、失業攀升，貧富差距、及工作與生活壓力等與民眾酒駕行為的關聯性綜合各群體的分析，仍以 C 群體社會民眾支持酒駕行為是社會引致的問題所占人數最多，其主要理由是民眾藉酒逃避及釋放壓力，而 A 群體及 B 群體則多數認為部分是社會所衍生的問題，認為與相處環境及飲酒文化；以及個人心態的轉變有關；此外，富有者為追求刺激，炫耀財富及展現男性主義；貧窮者因收入低及失業問題引致抱怨、鬱卒、心情不佳；也與法律面、執法面及個人的修養道德守法面





的問題有關；政府防治工作多著重於對酒駕者司法層面的取締、刑罰，而漠視酒癮或對有『酒後犯罪之虞者』治療輔導面（醫療院所診治、矯正）。

4. 就 PAM 政策與管理層面解析酒駕管理酒駕管理政策應呈現的價值為：『守法、安全、尊重、道德、關懷』；『符合社會期待』；『生命』與『人權』。應具備的條件與能量包括：行政機關與立法機關的支持與授權；建立全民『反酒駕』意識與認知；社會民眾重視與輿論的支持；增加執法強度、改進執法技巧、方式與能力；加強事前教育、宣導及事後道安講習、矯正、戒治（酒癮）工作；取締酒駕為治標、教育宣導為治本之道；重視飲酒文化及酒癮及累犯問題。在可能遭遇困境與難題（支持）方面：警力不足問題；執法器材更新；長官施壓、民代關說；民眾風險認知不足、漠視違規、心存僥倖、飲酒習性成癮、宣導教育不足；輿論重視與支持；採取預防性羈押；勞工飲酒次文化；拒測者適用緊急搜索實施抽血檢測；加重累犯罰責。
5. 就 PAM 中本質認知面，當事人對酒駕風險認知的判斷分析（事實、價值、人際）與認知（理性、私公、監督）整體認為以存有『僥倖心理』（喝少量、不超值、走小路、避路檢）者為最多，其次為『風險認知不足』（安全、法律），再次為『政府宣導、教育及社會約制力不足』、飲酒文化、習慣與酒癮難改、『長官施壓、民代及有特殊人士關說』。

伍、研究結論

本研究所探討的的議題為酒後駕車風險認知，酒駕的問題包括個體與群體，而個體認知正是 P.A.M.架構中的核心部分，其本質即是判斷分析，包括事實判斷、價值判斷及人際判斷三個層面。本研究界定多方個體角色是專家（A 群體）、政府管理者（B 群體）及利害當事人（C 群體）等，針對此等多方當事人進行訪談，就其不同立場與角度所提出的看法與意見來進行分析。本研究綜合文獻、次級資料及訪談，就教育宣導、政策管理及法律執行等面向，提出建議如下：

一、教育宣導面

教育為解決酒駕治本之道，對於酒駕的『僥倖心理』及『認知不足』，必須要依賴教育來導正。同時，可以透過家庭、學校、社會多管齊下的方式，包括族群、階層及組織教育等，來擴大整個教育層面與範圍。此外，對於經濟弱勢或藍





領勞工階級者，若經由非營利組織 NPO、非政府組織 NGO、及社會公益團體及新聞媒體共同配合宣導，營造酒駕是犯罪氛圍，發生酒駕或肇事即停職或解僱，危及生活生計，讓其感受壓力，將會有效遏止酒駕行為之發生。

二、政策管理面

針對以汽、機車代步之通勤族或民眾而言，於參加宴飲應酬活動時，應多鼓勵『指定駕駛』、『代客叫車』及『代客駕車』等服務，要推動該等服務政策，必須先完善及輔導業者代客叫車及代客駕車之服務體系與運作，建立合理公平的收費，便利民眾使用機制。針對酒駕累犯者，進行列管並處以重罰，不得僅處以罰鍰或罰金，必要時採取預防性的羈押作為，以防範再犯。澎湖地區位處離島，離島地區一、二級離島交通多賴交通船維持，第三級離島無交通船，則以遊艇或漁船替代接駁，多數漁民、船家或有每天飲酒，或邊開船邊飲酒習慣，故酒後駕駛船隻經常可發現，大部份多習以為常。由於船隻亦屬動力交通工具之一，所以海上交通酒駕問題不可忽視。

三、法律執行面

交通部指稱新制，代表臺灣對酒駕零容忍，是世界最高標準，然而酒駕受害人的家屬指出，比較各國，臺灣肇事致死的刑責比起歐美或中國、香港都來得低，美國和加拿大最嚴重可判無期徒刑，中國和日本最高分別判 10 年和 20 年，而臺灣酒駕新制最高祇判 10 年，相較之下似乎較低。因此，有必要再提高取締標準、嚴格執法。再者，貪杯之人大多數無法控制自己，尤其在朋友慫恿下，更難以自拔，依研究很多酒後駕車都是社交因素，應在相關法令中增訂『故意提供酒類給有駕車之虞者』、『明知喝酒還提供車子或乘坐酒駕者車子』的處罰規定，讓這些幫助或助長酒駕者『連坐』，追究其行政、刑事及民事責任。在國內因吸毒品、麻醉藥或拉 K 族等近年有逐年增加的趨勢，吸毒或嗜藥者常因精神恍惚駕車，發生自撞或交通事故案件。因此，除非發生交通事故，員警於攔檢發現可疑，亦祇能徵詢意願採尿或抽血送驗，當事人若不同意，始可報請檢察官強制採尿、抽血；實務上，取締毒駕不似酒駕可藉由酒測器輔助，必須在不侵犯人權下，憑經驗判斷。於取締酒後駕車之同時，毒駕及藥駕問題不可偏廢。

在研究限制與未來研究方向上，本研究以台灣澎湖地區為研究範圍與對象，未來可以選擇台灣其它地區來進行類似研究。此外，亦可選擇大陸、港、澳等地區來做為研究範圍與對象，並進一步進行兩岸四地的比較分析。





參考文獻

1. 毛壽龍（2000）。**政治社會學（初版）**。北京市：中國社會科學出版社。
2. 內政部警政署（2013）。<http://www.npa.gov.tw/>
3. 呂德育（2003）。由公部門之管理觀點探討高雄市公有傳統市場導入 V.C.S. 策略管理之研究。國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文。
4. 汪明生（2010）。**公共事務管理研究方法（二版）**。臺北市：五南圖書。
5. 汪明生（2013）。**公共價值與跨域治理（初版）**。臺北市：智勝文化。
6. 林大煜（1992）。駕駛人行為反應之研究：酒精對駕駛人生理影響之實驗分析。**交通部運輸研究所研究報告**。
7. 黃乃蓮（2004）。對臺灣稅務機關推動 ISO-9002 政策之實證研究-V.C.S.策管理架構、公共事務管理整合參考架構與判斷分架構。國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文。
8. 澎湖縣政府警察局（2013）。<http://www.phpb.gov.tw/>
9. 蔡中志（2000）。酒後駕駛對交通安全之影響，**警光雜誌**，522，21-23。
10. 蔡中志（2001）。國人酒精濃度與代謝率及對行為影響之實驗研究。**警光雜誌**，538，59-27。
11. 謝立功（2009）。防制人口販運之國際刑法意涵。**月旦法學雜誌**，167，5-14。





Risk Cognitive of Drinking and Driving Research under Public Affairs Management Reference Framework—A Case Study of Penghu Area

Nai-Jen Chang^{a*} , Yao-Huang Huang^b

^aAssistant Professor, Institute of Public Affairs Management, National Sun Yat-sen
University

^bInspector, Kaohsiung City Police Department

ABSTRACT

Traffic safety and drunk driving is essentially cognitive conflict, drunk driving may face police banned or accident, are running up casualties and property losses. Drinking and driving behavior in addition to the individual cognition, but also with public affairs management involved in the economic, social and government level and real, social and natural and other conditions related situations. Research framework of this study based on the integration of public affairs management reference framework (PAM), and research method of it was deep interview. According to the research findings of the phenomenon surface of PAM and drunk and driving behavior, most people agree that drinking and driving behavior and cognition is associated with management of public affairs, especially with the economy, society, government and policy management. According to the findings of the nature surface of PAM, the parties to determine the wine analysis and risk perception of cognitive part of the drive, consider that there are "luck" by most, including drinking a small amount, no value, walking paths, to avoid checkpoints.

Keywords: Penghu, drunk driving, risk cognition, PAM

* E-Mail : winfred@ms23.hinet.net

