

106-204-0268

出國報告(出國類別:其他)

## 參加日本防制酒駕策略會議報告

服務機關:交通部運輸研究所

姓名職稱:喻世祥研究員

派赴國家:日本

出國期間:106年7月25日至7月30日

報告日期:106年10月6日

## 參加日本防制酒駕策略會議報告

著 者：喻世祥

出版機關：交通部運輸研究所

地 址：10548 臺北市敦化北路 240 號

網 址：[www.iot.gov.tw](http://www.iot.gov.tw) (中文版>圖書服務>本所出版品)

電 話：(02)23496789

出版年月：中華民國 106 年 10 月

印 刷 者：承亞興圖文印刷有限公司

版(刷)次冊數：初版一刷 10 冊

定 價：非賣品

## 行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數：86 含附件：無

報告名稱：參加日本防制酒駕策略會議報告

主辦機關：交通部運輸研究所

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話：

交通部運輸研究所/孟慶玉/02-23496755

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話：

喻世祥/交通部運輸研究所/運輸安全組/研究員/02-23496853

出國類別：1.考察2.進修3.研究4.實習5.其他

出國期間：106年07月25日至07月30日

出國地區：日本

報告日期：106年10月6日

分類號/目：HO／綜合類（交通類）

關鍵詞：代客駕車，酒駕。

內容摘要：

本所進行「代客駕車服務制度之研究」，係透過蒐集日本有關「代客駕車」的案例，實地觀察管理及運作概況，以完備制度及規範，使我國的「代客駕車」成為民眾有需求時的可行方案，俾減少酒駕行為，保障用路者的安全。

本次前往日本參加會議及參訪時間為106年7月25日至30日，過程中與警察、交通安全協會、運轉代行協會以及當地業者進行會議討論，以瞭解實際作業流程，本報告之紀錄及內容，可提供研訂我國代客駕車相關管理機制之參考。

本文電子檔已上傳至公務出國報告資訊網。

# 目錄

<b>第一章 前言 .....</b>	<b>1</b>
1.1 出國背景 .....	1
1.2 行程紀要 .....	2
<b>第二章 會議內容 .....</b>	<b>3</b>
2.1 防制酒駕系列會議 1.....	4
2.2 防制酒駕系列會議 2.....	15
2.3 防制酒駕系列會議 3.....	22
2.4 參觀當地交通設施概述 .....	37
<b>第三章 心得與建議 .....</b>	<b>45</b>
3.1 心得 .....	45
3.2 建議 .....	46
<b>附件 1 會議前送日方之提問 .....</b>	<b>47</b>
<b>附件 2 日方回應提問之書面資料 .....</b>	<b>53</b>



## 表目錄

表 1-1 出國行程紀要表 .....	2
---------------------	---

## 圖目錄

圖 2.1 福岡縣交通安全協會辦公大樓外觀 .....	12
圖 2.2 福岡縣交通安全協會接待臺灣訪問團（交換名片） .....	13
圖 2.3 福岡縣警察本部人員與臺灣訪問團團長交換紀念品 .....	13
圖 2.4 福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團交流座談 .....	13
圖 2.5 福岡縣警察本部人員介紹對學童宣導防制家長酒駕 .....	14
圖 2.6 福岡縣警察本部人員介紹對超商實施酒駕通報訓練 .....	14
圖 2.7 酒駕防制宣導卡片（福岡縣交通安全協會提供） .....	14
圖 2.8 飲酒指定駕駛識別卡（福岡縣交通安全協會提供） .....	15
圖 2.9 福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團合影紀念 .....	15
圖 2.10 大阪大學大學院土井健司教授協助本次訪問交流活動 .....	21
圖 2.11 公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團交流座談 .....	21
圖 2.12 公益社團法人日本運轉代行協會會長與臺灣訪問團團長交換紀念品 .....	21
圖 2.13 公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團合影紀念 .....	22
圖 2.14 靜岡縣薄荷（メント）代駕公司之代駕車輛（待命出勤） .....	30
圖 2.15 薄荷（メント）代駕公司之代駕車輛鑰匙調掛（共 20 輛代駕車） .....	30
圖 2.16 薄荷（メント）代駕公司之代駕司機制服樣式 .....	31
圖 2.17 薄荷（メント）代駕公司之派車中心 .....	31
圖 2.18 靜岡縣規定代駕車輛之外觀識別樣式（左後車門處） .....	32
圖 2.19 靜岡縣規定代駕車輛之外觀識別樣式（後行李箱與後車窗處） .....	32
圖 2.20 靜岡縣規定代駕車輛評鑑優等標識（貼於後行李箱處） .....	32
圖 2.21 靜岡縣規定代駕車輛必須安裝計費器 .....	33
圖 2.22 靜岡縣允許代駕車輛行駛禁止通行道路證明（可進入行人徒步區） .....	33
圖 2.23 薄荷（メント）代駕公司之派車單 .....	33
圖 2.24 薄荷（メント）代駕公司之會員證（可折扣優惠） .....	34
圖 2.25 薄荷（メント）代駕公司之營運報告書（車資證明） .....	34
圖 2.26 薄荷（メント）代駕公司之車資收據（提供給消費者） .....	34

圖 2.27 薄荷 (ミント) 代駕公司之代客駕車執勤現場考察 .....	35
圖 2.28 薄荷 (ミント) 代駕公司業者與訪問團至市中心區等候叫車現場	35
圖 2.29 薄荷 (ミント) 代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談 (現場考察後) .....	35
圖 2.30 薄荷 (ミント) 代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談後合影紀念	36
圖 2.31 平成 29 年 8 月 7 日東京交通新聞第 3 版報導 .....	36
圖 2.32 電車站旁停車場 .....	37
圖 2.33 停車場停放機車 .....	37
圖 2.34 停車場停放自行車 .....	37
圖 2.35 停車場收費亭 .....	37
圖 2.36 停車場停放機車 .....	38
圖 2.37 停車場停放自行車 .....	38
圖 2.38 停車場停車格位線 .....	38
圖 2.39 停車場標字 .....	38
圖 2.40 宣導自行車規定 .....	39
圖 2.41 宣導安全搭乘電梯 .....	39
圖 2.42 宣導乘客搭車安全 .....	39
圖 2.43 交通事故受害者服務專線 .....	39
圖 2.44 宣導公共運輸 .....	40
圖 2.45 公車內部 .....	40
圖 2.46 高速公路用路安全 .....	41
圖 2.47 重型機車停放 .....	41
圖 2.48 注意危險逆向行為 .....	41
圖 2.49 宣導遵守交通規則 .....	41
圖 2.50 小汽車通過平交道行為 .....	42
圖 2.51 自行車騎士戴帽 .....	42
圖 2.52 山區道路標線佈設 1 .....	42
圖 2.53 山區道路標線佈設 2 .....	42
圖 2.54 山區道路標線佈設 3 .....	43

圖 2.55 山區道路標線佈設 4.....	43
圖 2.56 山區道路標線佈設 5.....	43
圖 2.57 山區道路標線佈設 6.....	43
圖 2.58 主幹道標線佈設 1.....	43
圖 2.59 主幹道標線佈設 2.....	43
圖 2.60 支道標線標誌佈設 1.....	44
圖 2.61 支道標線標誌佈設 2.....	44

# 第一章 前言

## 1.1 出國背景

酒駕肇事會造成生命財產的損失，社會對於取締酒駕惡質行為都有共識，並同聲譴責。政府各部會及民意代表對於防制酒駕課題亦非常重視，提出多項建議如：提高對酒駕者的罰則、增加對酒駕者的矯正方式、強化警方的執法工作、重視宣導教育、思考代駕的服務等。為達到交通部所訂定的交通安全目標，有效的防制酒駕是其中一項重點工作，運用前述包括預防性、嚇阻行為、事後處罰、行為矯正等多種措施，以期減少酒駕的發生。

為因應民眾飲酒後，無法駕駛車輛回家的需求，有業者會提供「代客駕車」的類似服務，在國際上以日本對於業者的管理制度最為健全。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。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。

交通部為瞭解應如何管理「代客駕車」服務，委託本所進行「代客駕車服務制度之研究」計畫。透過蒐集國際有關「代客駕車」的案例，實地觀察管理及運作概況，以完備制度及規範，使我國的「代客駕車」成為民眾有需求時的可行方案，俾減少酒駕行為，保障用路者的安全。

為執行「代客駕車服務制度之研究」的工作項目，與研究計畫合作團隊－中華民國運輸學會共同瞭解日本防制酒駕策略及代駕業者現況，本

(106)年度出國計畫由本所運輸安全組喻世祥研究員奉派前往日本參加防制酒駕策略會議。

## 1.2 行程紀要

本次出國行程自民國 106 年 7 月 25 日至 7 月 30 日，為期 6 天，主要行程為參加我國與日本防制酒駕策略會議。此次行程啟程至日本九州機場，回程則由日本靜岡機場返國。詳細行程內容如表 1-1 所示。

表 1-1 出國行程紀要表

日期	起訖地點	工作記要
7/25	桃園機場→日本福岡機場	啟程至住宿飯店。
7/26	福岡	考察當地交通運輸系統及相關交通設施。
7/27	福岡	與福岡縣警察本部暨福岡縣交通安全協會共同參加防制酒駕策略會議。
7/28	福岡→東京	公益社團法人日本運轉代行協會與國際交通安全學會共同參加防制酒駕策略會議。
7/29	東京→靜岡	與靜岡交通安全協會、自動車運轉代行業者共同參加防制酒駕策略會議。
7/30	靜岡機場→桃園機場	考察當地交通運輸系統及相關交通設施，返國。

## 第二章 會議內容

出國前透過研究計畫合作團隊先與日本相關單位聯繫，並排定會議議程。為便於我方與日方聚焦本研究之課題，事先研擬問題(詳附件 1)，透過研究計畫合作團隊翻譯為日文先行傳送給日方相關單位準備。

本次與筆者一同出國的合作研究團隊成員如下：

- 蔡中志 (中央警察大學，交通學系教授)
- 鄧學仁 (中央警察大學，法律學系教授)
- 李銀英 (中央警察大學，法律學系講師)
- 周文生 (中央警察大學，交通學系教授)
- 黃慧娟 (中央警察大學，行政管理學系教授)
- 許義寶 (中央警察大學，國境學系副教授)
- 侯政傑 (交通部路政司，科員)

本此參訪由於研究計畫合作團隊事先周詳的規畫，並與日方多次密切聯繫，方能得到日方大力協助。訪問到的單位包括實際負責酒駕執法之福岡警察本部、民間團體協助政府推動交通安全活動之福岡交通安全協會、研究交通政策之國際交通安全學會、負責聯繫協調之全國運轉代行協會、與代駕發源地之靜岡縣運轉代行協會、以及當地業者「薄荷(ミント)代駕公司」等。

我方於會議前所傳的問題，日方各單位均非常重視，於會議時將回應的書面資料準備齊全，以便我們能留存參考(詳附件 2)。除了書面資料，日方單位的代表亦透過補充說明、照片圖表、現場參訪等方式，使我們更了解作業實務概況。

特別感謝於各次會議中擔任翻譯的鄧學仁教授及李銀英講師，二位曾

留學日本，對於日本的文化及語言十分嫻熟，精準的口譯讓研究計畫合作團隊與日本代表能溝通無礙。回國後，鄧學仁教授及李銀英講師亦翻譯日方的文件及彙整會議內容提供研究團隊參考，備極辛勞，是成就本次出國及協助我們瞭解日本代客駕車實務運作的重要關鍵。

茲依照行程紀要表之會議時間，將 3 場會議討論內容彙整如下：

## 2.1 防制酒駕系列會議 1

### 福岡縣警察本部暨福岡縣交通安全協會

時間：2017 年 7 月 27 日 14：00-16：00

會場：福岡縣交通安全協會 3 樓（中會議室）

地址：日本福岡縣博多區千代 1-25-15

出席人員：

臺灣：

蔡中志	（中央警察大學	交通學系	教授）
鄧學仁	（中央警察大學	法律學系	教授）
李銀英	（中央警察大學	法律學系	講師）
周文生	（中央警察大學	交通學系	教授）
黃慧娟	（中央警察大學	行政管理學系	教授）
許義寶	（中央警察大學	國境學系	副教授）
喻世祥	（交通部運輸研究所	研究員）	
侯政傑	（交通部路政司	科員）	

日本：

岩永調查官等 2 人	（福岡縣警察本部）
久富安全部長等 2 人	（福岡縣交通安全協會）



**討論議題：**

**一、福岡縣為何特別重視防制酒醉駕車事件，甚至經由地方議會制定地方自治條例，規定業者與民眾有向警察機關通報酒駕事件的義務？**

**回應：**

(一) 由於福岡縣在2006年曾經發生轟動日本全國的交通事故，因酒醉駕車而追撞同在橋上之前方車輛，導致車輛上之全家人被撞入海裡，事後雖然父母被救起，但3名年幼兒童卻不幸溺斃的事件，日本全國為此哀慟不已。

(二) 福岡縣於2011年又發生因酒醉駕車導致2名高中生被撞死的悲劇，地方人士於痛定思痛後要求地方議會應制定地方自治條例，除嚴格取締酒醉駕車外，並要求與出售酒類相關的業者（例如，飲食店、超商等）以及一般的社會大眾，於發現有酒醉駕車的可疑人士時，應立即向警察機關通報。

(三) 福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會彼此互相合作，經常在各地舉辦對於酒醉駕車事件的通報訓練，使一般社會大眾熟悉如何通報酒駕的程序，藉此結合民眾與政府的力量，共同致力於防制酒醉駕車事件之發生。

**二、福岡縣議會所制定的地方自治法規比中央的全國性法規還要嚴厲防制酒醉駕車，其所收到的成效如何？**

**回應：**

(一) 在2006年發生因酒醉駕車導致3名年幼兒童被撞入海裡溺斃事件後，由於媒體大肆報導，民眾也還記憶深刻，使得福岡縣2006年原本的酒醉駕車交通事故650件，到隔年的2007年就立刻降至366件。雖然已經有明顯改善，但福岡縣於2010年因酒醉駕車的交通事故仍有337件，卻還是位於全國第1。

(二) 這其中由於福岡縣是日本全國第5大都市，人口及車輛數很多，所以發生交通事故的件數亦多，因此酒醉駕車交通事故的件數多，因此才會排名全國第1。若從人口數與車輛數的比率計算，

福岡縣發生交通事故的件數，應該是全國第10位。

(三) 然而，很不幸地，福岡縣於2011年又再次發生轟動全國的2名高中生因酒醉駕車被撞死的交通事故，使得福岡縣「惡名昭彰」，致使全國民眾認為福岡縣是經常發生酒醉駕車交通事故的地方。因此，在2012年4月福岡縣議會通過「促進福岡縣根絕酒醉駕車運動自治條例」，影響後來2013年有171件、2014年有153件、2015年有156件、2017年6月目前為止有63件酒醉駕車交通事故，明顯改善許多，獲得很大的成效。

### 三、福岡縣的地方自治條例如何具體實施促進根絕酒醉駕車的運動？

回應：

(一) 福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會，除了經常在各地共同舉辦對於酒醉駕車可疑事件的通報訓練外，也要求各企業及出售酒類的業者等，例如飲食店餐廳等簽署「根絕酒醉駕車誓約書」並辦理誓約登記，為社會的公共利益而共同宣誓防止酒醉駕車事故的發生，以提升企業形象。

(二) 從2012年4月開始向各企業及出售酒類的業者送出誓約申報書。由福岡縣警察本部委託福岡縣交通安全協會受理誓約申報後，再向福岡縣警察本部生活安全課辦理登記。經辦理誓約登記後的各企業或出售酒類的業者可獲得「根絕酒醉駕車宣言企業」的登記證以及相關的貼紙，以便於該企業或商店揭示或張貼。又因為肯定其對地方活動的貢獻。這些企業或業者可以在「參加地方政府採購投標資格審查」上加計點數。

(三) 從2012年4月開始經過4年的宣導，福岡縣於2017年5月總計有33,231家企業與9,631家餐飲業者等宣誓並辦理誓約登記，希望到2017年12月底能有50,000家企業及10,000家餐飲業者等辦理誓約登記。

(四) 另外，福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會共同向各級學校，從托兒所、幼稚園、小學、國中、高中等學校強力實施交

通安全教育。由已退休的警察人員至各地宣導交通安全相關知識，並發送顏色明亮的愛心呼籲卡，由子女將根絕酒醉駕車的愛心呼籲卡拿回家交給可能飲酒的家人隨身攜帶，用愛的力量根絕酒醉駕車事故。

(五) 再者，福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會共同推動「同伴飲酒留活口運動」。亦即，於民眾呼朋引伴去喝酒時，一定要留下至少1位不喝酒、不被勸酒的同伴，並在此同伴的衣服明顯位置貼上「我是汽車方向盤活口」的標幟。該出售酒類的飲食店餐廳等亦會配合制止勸酒行為，讓同伴飲酒的場合至少留下1名可以安全駕駛車輛並護送朋友回家的人。如此，縱然不使用代客駕車服務，亦可由朋友間的善意與愛心根絕酒醉駕車事故。

#### 四、日本對於酒醉駕車事件有如何的處罰相關機制？

回應：

有關嚴格取締酒醉駕車事件的罰則及行政處分如表 2-1 所示：

表 2-1 日本對於酒醉駕車事件的處罰機制

區 分	內 容	罰 則	駕駛執照之處分（無前科紀錄時）
駕 駛	危險駕駛致死傷罪 因酒精等之影響致不能正常駕駛之困難狀態，仍行駛汽車（包含機車）致人死傷者，適用之。	「死亡」 1 年以上之有期徒刑 「受傷」 15 年以下之徒刑	撤銷駕駛執照 （吊銷期間為 5-8 年）
	在正常駕駛有障礙之狀態下，行駛汽車之結果；或陷於正常駕駛有困難之狀態下，致人死傷者，適用之。	「死亡」 15 年以下之徒刑 「受傷」 12 年以下之徒刑	同 上

	酒醉駕駛	身體有酒精含量而仍因酒精影響致有不能正常行駛車輛等(包含自行車等之輕車輛)之虞者，適用之。	5 年以下之徒刑或 100 萬日圓以下之罰金。	撤銷駕駛執照 (吊銷期間為 3 年)
	帶有酒氣駕駛	身體有依法令基準值以上酒精含量之狀態下，仍行駛車輛等者，適用之。	3 年以下之徒刑或 50 萬日圓以下之罰金。	「0.25 毫升以上」撤銷駕駛執照 (吊銷期間為 2 年)
				「0.15 毫升以上」停止駕駛執照 (吊銷期間為 90 天)
相關人士	車輛等提供	明知而仍對於帶有酒氣且有酒醉駕車之虞者，提供車輛等之情形，適用之。	①5 年以下之徒刑或 100 萬日圓以下之罰金。 ②3 年以下之徒刑或 50 萬日圓以下之罰金	與駕駛人同一基準
	酒類提供	明知有酒醉駕車之虞而仍對其提供酒類之情形，適用之。	①3 年以下之徒刑或 50 萬日圓以下之罰金 ②2 年以下之徒刑或 30 萬日圓以下之罰金	
	同乘者	明知其酒醉駕車而仍要求或委託運送自己且同乘之情形，適用之。	①3 年以下之徒刑或 50 萬日圓以下之罰金 ②2 年以下之徒刑或 30 萬日圓以下之罰金	

五、對於酒醉駕車可疑人士的通報訓練，是否有效防止酒駕交通事故發生？

回應：

(一) 由於福岡縣警察本部與福岡縣交通安全協會，經常在各

地舉辦對於酒駕可疑人士的通報訓練，所以社會大眾也熱情回應。在2015年有1048件通報，其中構成酒駕犯罪被移送的有81件。2016年有1264件通報，其中構成酒駕犯罪被移送的有133件。2017年到目前為止有681件通報，其中構成酒駕犯罪被移送的有78件。

(二) 而在通報者當中，來自一般人士的通報總計有2002件；其中構成酒駕犯罪被移送的有218件。來自飲食店等的通報總計有306件，其中構成酒駕犯罪被移送的有41件。來自匿名的通報總計有2993件，其中構成酒駕犯罪被移送的有292件。所以通報訓練讓社會大眾對於酒醉駕車事件提高警覺，雖然不是每件通報都構成酒駕犯罪，但經過通報後，讓警察機關立即前往處理，可以有效防止酒駕的不幸事件發生，是預防措施的重要一環。

#### 六、福岡縣地方議會所通過的「促進福岡縣根絕酒醉駕車運動自治條例」採取如何的主要措施根絕酒醉駕車？

回應：

「促進福岡縣根絕酒醉駕車運動自治條例」最主要的措施就是：

(一) 該自治條例比全國性的道路交通法更嚴格強化取締酒醉駕車行為。

(二) 該自治條例除了採取取締酒醉駕車行為的事後對策外，更溯及至酒醉駕車之預防對策（即對於酒精成癮症之治療與交通安全意識之啟蒙）與抑制對策（即運用民眾通報、飲食店業者或停車場業者等之適時提醒消費者不要酒醉駕車或叫代客駕車服務）。

(三) 對再犯率很高的累犯，究其原因乃酒精成癮症使然，其遵守法律意識非常低，且認為自己沒醉仍可安全駕駛，所以對於再犯率高之累犯應列入加強交通安全教育名單，以提升其遵守法律的意識。並派遣根絕酒醉駕車之諮商專家（經福岡縣警察本部登記在冊之諮商專家），對酒精成癮症之累犯進行心理諮商或勸告。

(四) 對於酒精成癮症之治療，亦即指定酒駕對策醫療中心，並設置根絕酒醉駕車聯絡會議，勸導或強制酒精成癮症之患者接受

治療，鼓勵其自發參加各項戒酒治療的自助活動。換言之，對於酒精成癮症之患者採取治療措施、改善措施、啟蒙措施。

#### 七、日本有交通安全協會的組織，其經費來源如何？

回應：

日本有全國性的交通安全協會，也有地方性的交通安全協會以及國際交通安全協會。無論何種交通安全協會都是民間組織，屬於公益財團法人的性質。經費的來源是民眾的捐款，以及來自政府機關的委外辦理事務（例如，辦理交通安全講習活動、辦理駕駛證照的更新工作）的費用收入，也有交通安全協會自己經營的事業（例如，經營汽車駕駛訓練班），亦有民眾認同交通安全協會的理念加入成為會員而繳納的會費。

#### 八、福岡縣交通安全協會的規模如何？主要從事哪些活動？

回應：

福岡縣交通安全協會目前共有 250 位職員，從 1948 年 4 月成立至今已有 60 多年。交通安全協會的事業目的是提升交通安全思想，以及提倡交通禮貌運動，並致力於根絕交通事故的發生，以實現安心安全的交通社會。

福岡縣交通安全協會最主要的活動有：

（一）講習活動：為防止交通事故的發生，舉辦駕駛執照更新時的講習活動，以及專門為高齡者舉辦的交通安全講習活動。

（二）交通安全之宣傳、啟蒙活動：為使社會大眾學習交通規則以及交通安全知識，福岡縣交通安全協會發行月刊（福岡交通安全），並利用於春夏秋冬四季舉辦之福岡縣民交通安全運動，實施街頭宣傳，作成宣導手冊、廣告海報等，發布給各學校及公司行號等。特別是在夏季與年底舉辦的福岡縣民交通安全運動中，擴大宣導交通安全意識，並在有重大交通死亡事故發生時，透過電視電台廣播等之播送，強烈宣導並提升駕駛人之安全意識。

（三）交通安全教育活動：從 2003 年 4 月起，由福岡縣交通安全協會派出交通安全指導員（主要是由已退休的女警組成交通安全

教育小組)，到托兒所、幼稚園對兒童宣導，建立交通安全教室，快樂學習交通禮貌與交通安全概念。又以高年級的小學生為對象，教導自行車的安全騎車方法，並實施實際操作。再以高齡者為對象，於福岡縣內各地建立交通安全教室，讓高齡者充分學習交通安全知識。另外，在福岡市東區的貝塚交通公園，以娛樂用小型車讓兒童一邊駕駛一邊學習交通規則，並由福岡縣交通安全協會的交通指導員當場實施交通安全教育。

(四) 對駕駛人實施提高安全意識的養成活動：藉由比賽讓駕駛人學習機車、自行車安全駕駛的知識與技能以防止交通事故。例如，舉辦騎機車安全大會、兒童騎自行車大會等。另外，在福岡縣交通安全協會所附屬的「福岡縣汽車駕駛訓練班」，以企業人士為對象，舉辦針對交通事故、交通違規再教育講習班，以及舉辦高齡者安全駕駛教室、實施法定的高齡者講習班等。

#### 九、福岡縣交通安全協會的入會資格如何？要繳納多少會費？

回應：

(一) 福岡縣交通安全協會希望建立沒有交通事故的安全社會，所以必須由認同此理念的社會大眾共襄盛舉，以實施交通安全活動。

(二) 會員資格是必須具備有效的駕駛執照，而會員費原則是每年400日圓。若駕駛執照的有效期間為2年者，會員費為800日圓；駕駛執照的有效期間為3年者，會員費為1200日圓；駕駛執照的有效期間為4年者，會員費為1600日圓；駕駛執照的有效期間為5年者，會員費為2000日圓。

(三) 福岡縣交通安全協會的會員可以在福岡縣及大分縣內之贊助廠商購物時，可以獲得消費折扣。

#### 十、福岡縣警察本部對於代客駕車制度在執行上最棘手的問題是什麼？

回應：

由於代客駕車業者的競爭相當激烈，業者們為了搶客人，常常在繁華的商店街違規停車，以便快速提供代客駕車服務。雖然警察不斷巡邏嚴格取締違規停車行為，但業者們仍然乘隙違規載客，形成相當棘手的問題。

#### 十一、代客駕車業者在如何的情形下，可以拒絕提供代客駕車服務？

回應：

依據定型化契約之相關規定，在特定的情形下，代客駕車業者可以拒絕提供服務。例如消費者的自用汽車為違法改裝汽車、消費者對於該自用汽車無正當的使用權利、消費者的自用汽車沒有合法的車檢、消費者為傳染病患者、或無家人陪伴的重病患者、或消費者無法明確告知目的的等情形。

#### 十二、福岡縣警察本部有無審核代客駕車業者所使用的定型化契約？

回應：

關於代客駕車業者所使用的定型化契約，依法應該經由主管機關福岡縣警察本部審核，以保障消費者的權益。若代客駕車業者使用經福岡縣警察本部核准的標準定型化契約，即可視為其所使用的契約已經主管機關核准。



圖 2.1 福岡縣交通安全協會辦公大樓外觀





圖 2.2 福岡縣交通安全協會接待臺灣訪問團（交換名片）

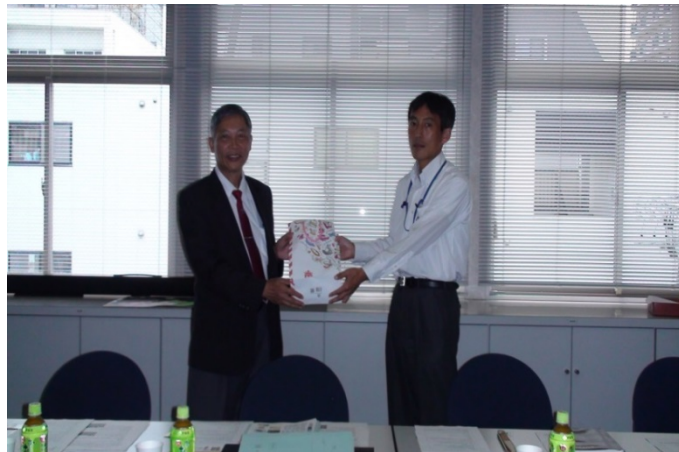


圖 2.3 福岡縣警察本部人員與臺灣訪問團團長交換紀念品



圖 2.4 福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團交流座談



圖 2.5 福岡縣警察本部人員介紹對學童宣導防制家長酒駕

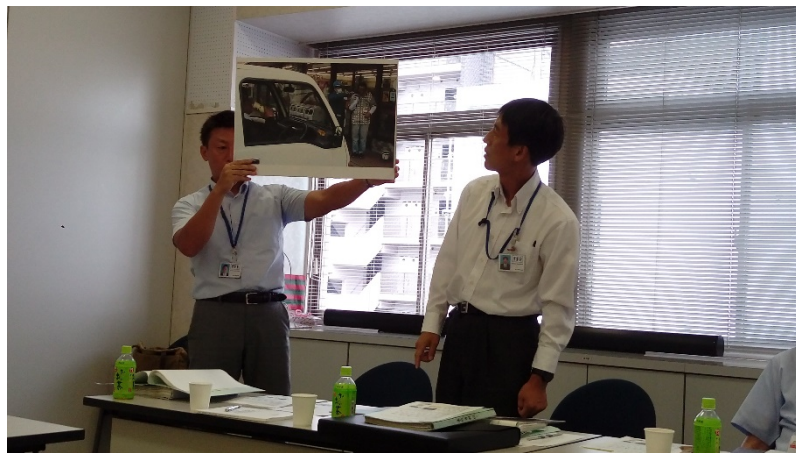


圖 2.6 福岡縣警察本部人員介紹對超商實施酒駕通報訓練



圖 2.7 酒駕防制宣導卡片（福岡縣交通安全協會提供）



圖 2.8 飲酒指定駕駛識別卡（福岡縣交通安全協會提供）



圖 2.9 福岡縣警察本部/福岡縣交通安全協會與臺灣訪問團合影紀念

## 2.2 防制酒駕系列會議 2

### 公益社團法人日本運轉代行協會與國際交通安全學會

時間：2017 年 7 月 28 日（星期五）16：00-18：00

會場：本田八重洲大樓 7 樓（C 會議室）

地址：日本東京都千代田區紀尾井町 4-1

出席人員：

臺灣：

蔡中志（中央警察大學 交通學系 教授）

鄧學仁 (中央警察大學 法律學系 教授)  
李銀英 (中央警察大學 法律學系 講師)  
周文生 (中央警察大學 交通學系 教授)  
黃慧娟 (中央警察大學 行政管理學系 教授)  
許義寶 (中央警察大學 國境學系 副教授)  
喻世祥 (交通部運輸研究所 研究員)  
侯政傑 (交通部路政司 科員)

日本：

土井健司 (大阪大學大學院工學研究科地域綜合工學 教授)  
丹澤忠義 (公益社團法人日本運轉代行協會 會長)  
栗林和夫 (公益社團法人日本運轉代行協會 專務理事)  
竹內正士 (公益社團法人日本運轉代行協會 事務局長)  
鎌田聰 (IATSS 專務理事)  
金子裕之 (IATSS 常務理事)  
長谷川彰 (IATSS 幹部職員)  
細川博史 (IATSS 幹部職員)  
谷川佳隆 (IATSS 事務局長)  
吉原徹 (IATSS 事業部長)  
內山智慧美 (IATSS 事務局)

## 前言

日本的代客駕車行業在昭和 50 年（即 1975 年）前後即已存在，當時主要因為偏遠地區的公共交通機關尚未發達，地方上的民眾以自家用車作為主要的移動手段，於飲食店商店街等飲酒後經常委託代客駕車服務。之後，在都市地區也有相同的需求，於是代客駕車行業就普遍發展至日本全國各地。

於代客駕車行業的發展初期，因為尚未法制化，所以產生許多亂象。最主要的是代客駕車行業的收費沒有基準，於需求旺盛時由業者任意喊價，



後來又因競爭激烈而任意削價，或因為搶客而違規停車等，交通事故的發生率極高。也有不肖業者以白牌車違法營業，業者與消費者都未受到應有的保障，因此多數業者向政府一再陳情，希望能制定法規保障合法的經營並取締違法的亂象。

日本政府基於此要求，終於在平成 13 年（即 2001 年）6 月 20 日，由日本國會以法律第 57 號公布「自動車運轉代行業適正化法」（以下簡稱「代駕業法」）。目前，此法律雖然已經施行多年，但仍有許多不足之處尚待修正，特別是代客駕車業的主管機關，分別是主管道路交通運送事務的國土交通省（由地方政府的交通局執法監督），以及主管交通安全的警察廳（由地方政府的警察本部執法監督），而其他交通運輸行業之情形並非如此嚴苛，是為防止暴力團體介入代駕業之經營，但這似乎是對於代駕業者的歧視，且日本的警察機關亦有執法怠惰的現象。

希望將來臺灣在制定相關規定時，不但要從嚴審查業者資格，也應嚴格執行法律，以保障合法的業者，並使消費者能安心使用代客駕車服務。

**討論議題：**

**一、代客駕車制度之主管機關，執行機關，教育訓練機關？**

**回應：**

日本的代客駕車制度，依據「代客駕車業法」之規定，全國的中央主管機關是國土交通省以及警察廳。而地方上之執行機關是由地方政府的交通局，以及地方政府的警察本部執法監督代客駕車業者之業務。至於教育機關則由經營代駕的業者，自行對於從業人員實施代客駕車運送業務的教育訓練。

**二、代客駕車業者之資格如何？**

**回應：**

日本的代客駕車制度，依據「代客駕車業法」之相關規定係採取「認定制」，亦即欲經營代客駕車之業者，必須經過法定程序，備妥相關資料向都道府縣警察機關之公安委員會申請後，由公安委員會審查資格，經「認定」後始可合法營業。有關代客駕車經營者之消極要件，以及申請必備資

料、認定程序等，請參照「代客駕車業法」之相關規定。

至於代客駕車之駕駛人資格，必須具備第 2 種駕駛執照。然而，代客駕車業者的營運方式、收支狀況、駕駛人之招聘訓練、車輛設備等，則委由代客駕車業者自由裁量，在法規上並無任何限制。另外，有關消費紛爭之處理及治安上的相關問題，在「代客駕車業法」及相關法令上都有規定，對於代客駕車業者之違法行為，都有罰則之規定。

### 三、代客駕車服務的收費標準如何？

回應：

關於此部分，都委由代客駕車業者自由裁量，然而也因業者們的因應方式不同，在營運成本上亦大有不同。例如，雖然都在同一地區營業，但彼此的收費不同，讓消費者產生混亂。因此，日本代客駕車協會希望在同一地區內之營業，應該有最低收費標準之法制化，並且也向行政機關陳情多次，但因為有「獨占禁止法」(即公平交易法)之規定，若設定最低收費標準，則恐怕會妨礙自由競爭，這是來自行政主管機關的見解。由此可知，要實現最低收費標準的法制化，恐怕還很遙遠。目前，代客駕車服務收費的狀況，大約是計程車收費價格的 1.3 到 1.5 倍，如此的費用價格應該非常合理。

### 四、代客駕車業者有無定型化契約？

回應：

代客駕車業者一般都定有自己公司的書面契約，也有採用經過主管機關認可的標準定型化契約，名稱為「代客駕車業服務提供之條件說明書面」，由代客駕車的駕駛人隨身攜帶，並負有法律上之義務，應於事前向消費者說明。

### 五、代客駕車業者對於消費者的保護，有如何的機制？

回應：

關於消費者的保護，若在代客駕車之途中遭遇交通事故，消費者有死傷與車輛損害的賠償保障。亦即，代客駕車業者必須加入保險，這是主管

機關核准營業的必要條件。過去僅有針對消費者的人身與車輛的損害賠償保險，從 2016 年 10 月開始，針對隨行車的部分，亦要求代客駕車業者應加入業務用任意保險。

#### **六、有關保障損害賠償的保險，是如何的結構？**

**回應：**

是依據保險業法之規定，由保險公司承保。或是由中小企業互助基金承保。若是消費者有死傷，每名消費者可獲得的賠償責任額上限為 8,000 萬日圓；消費者若有車輛損害或其他財產損害，每次事故的賠償責任額上限為 200 萬日圓；另外，隨行車的保險，則是對人的賠償責任額上限 8,000 萬日圓；對物的賠償責任額上限 200 萬日圓。

#### **七、代客駕車之業務如何執行？**

**回應：**

代客駕車之業務就是代替消費者駕駛其自用汽車，主要是在深夜替喝醉酒的消費者駕駛，運送消費者回家。一般情形是由代客駕駛人駕駛消費者的自用汽車為前行車，而另一名駕駛人則駕駛供營業用的隨行車在後跟隨，以便將代客駕駛人載回。

#### **八、關於代客駕車事業是否有其他相關的措施？**

**回應：**

代客駕車事業的主管及監督機關，主要是中央機關的國土交通省，然而在 2014 年，中央機關的權限與事務，委由地方自治機關處理的法律通過後，在 2015 年開始由國土交通省運輸局（全國共有 11 個運輸局），以及都道府縣的地方運輸支局負責執行相關執法業務。

#### **九、有關防止酒醉駕車，日本有如何的措施？**

**回應：**

中央主管機關警察廳的措施，詳細記載於 2016 年的警察白書。

但在此大約說明有：(1)致力於創造不允許酒醉駕車的社會環境；(2)為根絕酒醉駕車而促進代客駕車服務的普及；(3)宣導嚴格取締酒醉駕車

的違法行為；(4) 辦理交通安全活動，積極向社會大眾訴求根絕酒醉駕車的違法行為。

而地方政府的都道府縣及市町村方面，則有個別的宣導根絕酒醉駕車的活動。另外，日本的交通安全協會亦推行同伴飲酒時，留下不喝酒的「掌握方向盤的活口駕駛人」運動。

**十、有關防止酒醉駕車，是在何種日本的文化背景下產生的，對臺灣防制酒駕有何建議？**

**回應(土井健司，大阪大學大學院工學研究科地域綜合工學教授)：**

(一) 據我所知，臺灣的機車非常盛行，所以喝酒後騎機車之情形應該很普遍，所以在防止酒醉駕車方面，對於喝酒後騎機車之情形應該予以重視，而不是僅注意自用汽車的酒駕問題。

(二) 關於防止酒醉駕車或是推行代客駕車制度，其核心意義在於保障社會大眾「免於被害」的自由。因此，日本人認為「不要再有被害人；同時也不要再有加害人」就是很重要的觀念。除了主管交通安全的行政機關、旅客運送業者以及其他的相關業者要深入認識問題的本質，為維護社會大眾「免於被害」的自由，應該痛定思痛致力於減少酒醉駕車事故的發生，以免悲慘的交通事件一再重演。

(三) 另外，特別是要從小培養國民交通安全的意識，讓國民能自覺地遵守交通規則。如此，才得以減少因酒醉駕車而引起的悲慘交通事故。





圖 2.10 大阪大學大學院土井健司教授協助本次訪問交流活動



圖 2.11 公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團交流座談

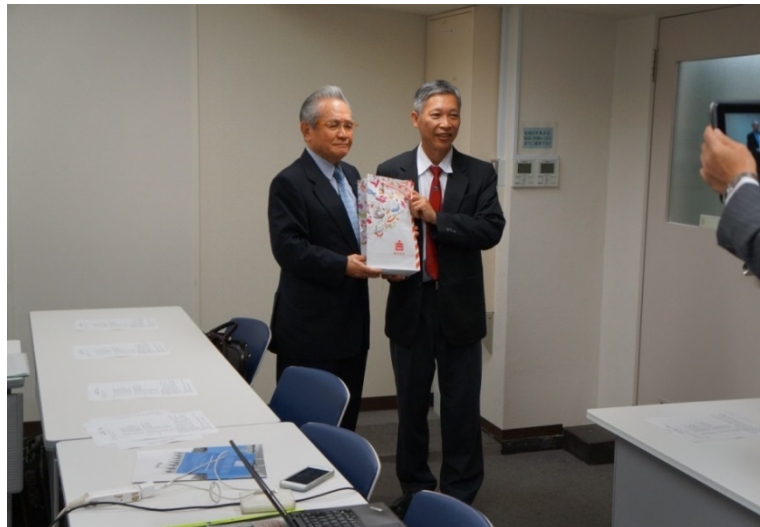


圖 2.12 公益社團法人日本運轉代行協會會長與臺灣訪問團團長交換紀念品



圖 2.13 公益社團法人日本運轉代行協會與臺灣訪問團合影紀念

## 2.3 防制酒駕系列會議 3

### メント代客駕車業者實地考察與座談

時間：2017 年 7 月 29 日（星期六）20：00-22：00

會場：濱松大倉飯店13樓咖啡廳會議室

地址：靜岡縣濱松市中區板屋町111-2

出席人員：

臺灣：

蔡中志	（中央警察大學	交通學系	教授）
鄧學仁	（中央警察大學	法律學系	教授）
李銀英	（中央警察大學	法律學系	講師）
周文生	（中央警察大學	交通學系	教授）
黃慧娟	（中央警察大學	行政管理學系	教授）
許義寶	（中央警察大學	國境學系	副教授）
喻世祥	（交通部運輸研究所	研究員）	
侯政傑	（交通部路政司	科員）	

日本：

靜岡縣SDS事業協同組合 理事長 齋藤隆夫

日本全國代客駕車服務事業聯合會事務總長 山藤義憲

靜岡縣ミント代駕業者負責人

**討論議題：**

**一、代客駕車業者與現行計程車業者之差異為何？代客駕車業者是獨立的公司嗎？或是由計程車業者兼營代客駕車業務？**

**回應：**

(一) 關於日本的代客駕車業者與現行計程車業者之差異，前者是以由代客駕車之駕駛人代替消費者駕駛其自用汽車為業務之運送業者；而後者則是以計程車業者之公司所有之營業用小客車，或是計程車業者之個人以自己所有的營業用小客車運送消費者至目的地為業務之運送業者，此為二者之根本差異。

(二) 日本的代客駕車業者大多數為獨立的營利法人或個體戶，也有由計程車業者兼營代客駕車業務的情形，但極為少數。

**二、代客駕車業者除了經營代客駕車業務之外，是否還有其他的營運項目？**

**回應：**

關於此部分，會因各地區而有不同，但日本有些代客駕車業者會因為要確保停車位置而附隨經營停車場的業務。亦即，消費者於飲酒前先在代客駕車業者所經營的停車場停放，於消費者飲酒後再由代客業者之駕駛人用消費者的自用汽車將消費者運送至其自宅目的地之停車場。

**三、代客駕車之駕駛人應具有如何的資格？代客駕車的隨行車應具有如何的規格標準？外部標示或內裝標示應如何標示？**

**回應：**

(一) 有關於代客駕車之駕駛人應具有的資格，以及代客駕車之規格與外部標示等，必須遵守日本「導正代客駕車事業法」(以下簡稱「代客駕車事業法」)之相關規定。

(二) 代客駕車的駕駛人應具有與計程車駕駛人相同的資格，也就是應具備第2種駕駛執照；然而隨行車的駕駛人則只要具有

普通駕駛執照即可。

(三) 至於隨行車的外部前後，則應揭示依據「代客駕車事業法」所規定的代客駕車標識板；而隨行車的外部兩側也應顯示依據「代客駕車事業法」所規定的指示事項（例如應標示該代客駕車經警察機關之公安委員會認可後的營業認可證照的號碼等，以表示其為合法經營的業者）。而隨行車的內裝部分，則依據「代客駕車事業法」不須有標示。

**四、消費者請求代客駕車後，是依如何程序確認雙方的權利義務關係？例如，由代客駕車業者無條件承諾契約？或是於現場在書面契約的文件上簽名？**

**回應：**

(一) 關於此，在日本的一般情形是與計程車的運送契約相同。亦即，消費者有請求代客駕車之需求，並在現場使用代客駕車服務時，該代客駕車的運送契約即告成立並同時生效。而該代客駕車的契約內容，一般是由代客駕車業者於事前定好的，或依據業者事前所定的條款內容來從事代客駕車業務。消費者也是依據該定型化的契約，於瞭解其內容後才委託代客駕車服務的。亦即，除有特別的情形外（例如，於開車途中骨折或突然發病等情形），雙方皆依據「代客駕車事業法」所公告的標準定型化契約而成立代客駕車運送契約。

(二) 當然，代客駕車業者於事前本來就應該知道該定型化契約的內容，但消費者方面有時會不瞭解該定型化契約內容之情形，則代客駕車業者應依據「代客駕車事業法」之規定，於事務所或營業所公開揭示該定型化契約的內容，並且由代客駕車之駕駛人針對代客駕車所提供之服務內容（例如該定型化契約之收費等），向消費者說明以及交付書面資料。

(三) 因此，並無由代客駕車業者無條件承諾契約的情形，也沒有於現場在書面契約的文件上簽名之情形。

五、有無提供消費者便利的服務方法？例如，使用APP叫車或website網際網路叫車，或使用信用卡或現金支付等？

回應：

(一) 為避免消費者在飲食店的狹窄巷弄開車穿梭，或是自己大費周章尋找停車場等，有些代客駕車業者會事先以電話聯絡消費者所在場所後，前往該場所將消費者之自用汽車停放於由代客駕車業者所經營的停車場。

(二) 或是在某些地區，由特定的代客駕車業者之同業間，發行共通的使用券，提供消費者每10張使用券即可優待1次免費服務的方式，以因應尖峰叫車時段的需求，甚至也有設立代客駕車業者間共通的車輛調派中心之情形。當然也有利用智慧型手機專用APP叫車的情形，但此種方式尚未普遍。至於website網際網路等，則僅用於廣告攬客而已，在大都市的許多代客駕車業者按其營運規模，亦有採取website網際網路叫車的情形。

(三) 至於代客駕車費用之支付，在代客駕車之業者間，絕大多數是採用現金支付；也有某些代客駕車業者採用自己的使用券，也有同業彼此間採用共通的使用券。這些使用券有的是向消費者個人請求事先支付費用，有的是向消費者所屬的公司等按月結帳，事後請求支付費用。另外，也有的是由飲食店打電話叫代客駕車服務，而由代客駕車業者支付給該飲食店電話費。

六、日本是否有關於代客駕駛之定型化契約？是否有保障消費者損害賠償的保險制度？保險契約是由如何的公司承保？保險金的上限是如何訂定的？與代客駕車的費用之間是否有關連？

回應：

(一) 依據「代客駕車事業法」之規定，代客駕車業者有義務採取保障損害賠償之措施，而依據同法之施行規則之規定，代客駕車業者應加入依據保險業法規定承保損害保險之保險公司所提供之保險，或是加入依據「中小企業等協同組合法」規定的「共濟」組

合（共濟即互助基金）所提供的保險。

（二）關於該損害賠償之保險金，依據公告內容可知，對人賠償之責任金額為8,000萬日圓，對物賠償之責任金額為200萬日圓；對消費者之汽車損害（車輛保險）之責任金額為日幣200萬日圓（依據其公告，所謂對物賠償與車輛保險，合稱為「消費者其他財產上之損害」），此為其損害賠償保障限度的金額。又依據公告所揭示的條款，針對隨行車的部分，亦要求代客駕車業者應加入保險公司或互助基金之保險。而於隨行車之對人賠償的責任金額為日幣8000萬日圓；對物賠償之責任金額為日幣200萬日圓。

（三）以上這些加入保險公司之保險費用或加入互助基金之保險費用，都會成為代客駕車的營運成本。至於這些保險費用占代客駕車業者的經營成本比率多少，則按每個業者的規模不同，會顯示在其收費金額或其他經營成本等會計項目上。順便說明的是，每年由保險公司所承保的保險費比較貴，是每年共濟組合所承保之保險費的2.5倍。

## 七、有關代客駕車之消費紛爭申訴、仲裁、調解等，日本有如何的機制因應處理？最常發生的消費紛爭類型是什麼？一般的處理方式如何？

回應：

（一）依據「代客駕車事業法」之規定，每家代客駕車業者都應備妥有關消費者申訴處理之記錄簿，而在地方上代客駕車業者團體的分部等，也都由其所組成的會員受理消費者之申訴，或仲裁代客駕車業者與消費者間之紛爭。但是這些因應處理並沒有法律上的拘束力，也並非民事程序上之ADR（裁判外紛爭解決的調解程序）。所以消費者與代客駕車業者間之紛爭，最終的解決還是要由主管消費者保護的行政機關出面。

（二）至於最常發生的消費紛爭類型，就是有關保管消費者自用汽車的損傷、故障，或是放置在自用汽車內部貴重物品的遺失等糾紛。因此，有關消費者自用汽車的損傷、故障等問題，通常在代

客駕車業者保管該車輛時，就由雙方確認該自用汽車的前後左右(針對車輛平面圖檢查)，即可解決此問題。然而，有時也會因為過於匆忙而忘記確認，就會發生此類的紛爭。

(三) 關於貴重物品之遺失，則是在接收消費者自用汽車予以保管前，就會由雙方當場確認清楚。若是該事件仍然發生時，則由代客駕車業者負責向駕駛人調查釐清究竟有無來自內部的竊盜；若懷疑是來自於外部的竊盜時，則代客駕車業者會向警察機關報案，請求警察機關出面調查。

**八、消費者於代客駕駛服務之使用中，代客駕駛業者如何確保代客駕車服務之經過或內容？例如，採取錄音、錄影的方式，或是由雙方在確認事項的清單上經彼此承認後簽名？**

**回應：**

(一) 大多數的代客駕駛業者會在隨行車上設置有車外攝影功能的行車記錄器，可以拍攝在前方行進中由代客駕駛之消費者自用汽車的動向。但是，該代客駕駛之消費者自用汽車的內部狀態就無法得知，因此代客駕駛的前行車駕駛人與隨行車之駕駛人應攜帶無線電裝置或是智慧型手機，以便隨時保持聯繫。

(二) 有某些代客駕駛業者會在事務所或營業所內部裝設使用GPS的派車APP等，藉由此種裝置，也可以確認行進路線或行進內容等。

(三) 至於雙方在確認事項的清單上經承認後簽名等方式，一般的業者並沒有準備這種處理機制。

**九、代客駕駛業者在營運上是否有利潤？其收費標準如何？例如，與計程車之收費比較，是否有因白天或夜間、普通日或國定假日、鄉村或都市等之不同而有特別的收費？**

**回應：**

(一) 在日本的大多數代客駕車業者是配有代客駕車的駕駛人，以及追隨其後的隨行車駕駛人以便將該代客駕車的駕駛人載



回，因此有2名駕駛人與1輛隨行車。

(二) 在最早有代客駕車服務的初期，因為沒有法律上的規範，所以當時的收費是計程車的2倍，有時甚至是由代客駕車業者任意喊價，當時的利潤相當驚人。然而，由於後來業者間的爭相搶客而競爭激烈，目前大約的收費是計程車收費的1.5倍，或由雙方合意決定價金。一般的代客駕車業者會按照當地的代客駕車行業指導者之意向來形成價格，但是若有過當競爭時，甚至也會削價搶客而比計程車還要廉價。計程車業者的收費是採取累進加算運費，但代客駕車業者卻是定額加算收費，有時在遠距離代客駕車運送的情形，甚至比計程車收費還更便宜。目前因為過當競爭，在地方上的同業彼此間處於疑神疑鬼的狀態，因此利潤非常少。

(三) 相對於計程車的深夜特別收費，代客駕車業者也有設定深夜特別收費的情形。而在鄉下等地方，於國定假日或地方慶典的前一夜是代客駕車業者最忙碌的日子，因為第二天通常是放假日，這種情形在都市也一樣。但對經常喝酒的都市而言，代客駕車在國定假日或慶典當日也是最忙碌的日子，一般並沒有因為是鄉下或都市而有不同的收費。

#### 十、使用代客駕車服務的消費者有如何的類型？代客駕車業者可否拒絕提供代客駕車服務？

回應：

(一) 代客駕車服務主要是因為消費者酒醉不能駕駛，而對其提供代理駕駛的服務。然而，有時消費者是因為駕駛汽車在移動狀態中骨折或突然發病，或因為其駕駛執照還在被撤銷的期間中，這些並非酒醉因素之類型也不少。

(二) 至於拒絕提供代客駕車服務的案例，則有因汽車因素而拒絕提供代客駕車服務的案例，例如：其自用汽車沒有經過合法的車檢（例如，車檢過期），或是非法改裝的自用汽車（例如，車身高度比法律規定還低）等；也有因為人的因素之拒絕提供服務，例如消



費者對於自用汽車停放的具體地點說明不清，或是目的地說明不清（包含自宅地點說明不清）等情形。然而，若是有持續性契約關係之常客，則因事先知道其自宅地點的定位，所以縱然消費者爛醉如泥，仍然可以接受委託而執行代客駕車的運送服務。

#### 十一、代客駕車服務會提供到如何程度？例如，將消費者的自用汽車停放到自宅？或是停放到停車場？甚至為保護消費者而同行至自宅？

回應：

（一）一般而言，於聽取消費者之目的地後，代客駕車服務會運送消費者至目的地，若其自宅有停車場，也會將其自用汽車停放在停車場，若其停車場離自宅很遠且消費者爛醉如泥時，則由代客駕駛人自行判斷後，將消費者護送回自宅的情形也有。

（二）於消費者的停車場離自宅很遠且消費者爛醉如泥時，有的代客駕駛人將消費者運送至停車場後就返回營業所，此時消費者就在停車場的自用車內熟睡，因為引擎仍然在發動中，導致消費者因吸入廢氣而死亡的案例也有所聞。於此情形，代客駕車業者並不因此負擔任何責任。

（三）有些消費者為逃避酒醉駕車之臨檢，不得已委託代客駕車服務，但在代客駕車的中途經過酒醉駕車之臨檢場所後，竟然解除委託代客駕車服務。對於代客駕車業者而言，雙方約定的契約應該是到達目的地，但也不得不聽從消費者之意願而中途解約，此種例子很多。由於是中途解約，所以消費者因酒醉後之自行駕駛被警察逮捕的案例不少。

#### 十二、對於臺灣代客駕車與防止酒醉駕車之有何建議？

說明：

（一）代客駕車事業的原點，在於防止酒醉駕車。若說到防止酒醉駕車，立刻就有人會說禁止喝酒是最快也最好的解決辦法。然而，喝酒是國民的娛樂也是文化的一環，故禁止喝酒就是否定文化，美國當年的禁酒法就是失敗的例子。

(二) 在日本，為了禁止酒醉駕車，也是將「喝酒不開車」當成宣傳標語，並收到某程度的效果。之後，又有節制飲酒的運動，並以企業為中心而推動此種不飲酒運動。其結果造成飲食店商業街等陸續關店倒閉。但是縱然飲酒，也有不飲酒駕駛的方法，那就是代客駕車事業所提供的服務，如此的定位才是致力於消滅酒醉駕車的因應之道。

(三) 希望今後以「於委託代客駕車後，可安享飲酒的樂趣」「快快樂樂喝酒，平平安安回家」的觀念，倡導國民娛樂與飲酒文化，並使飲食店商業街重返繁榮。



圖 2.14 靜岡縣薄荷（ミント）代駕公司之代駕車輛（待命出勤）



圖 2.15 薄荷（ミント）代駕公司之代駕車輛鑰匙調掛（共 20 輛代駕車）



圖 2.16 薄荷（ミント）代駕公司之代駕司機制服樣式

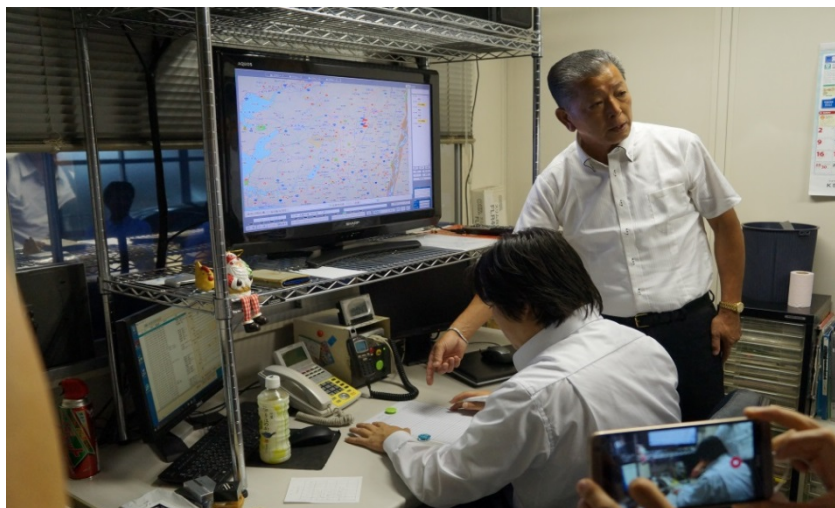


圖 2.17 薄荷（ミント）代駕公司之派車中心



圖 2.18 靜岡縣規定代駕車輛之外觀識別樣式（左後車門處）



圖 2.19 靜岡縣規定代駕車輛之外觀識別樣式（後行李箱與後車窗處）



圖 2.20 靜岡縣規定代駕車輛評鑑優等標識（貼於後行李箱處）





圖 2.21 靜岡縣規定代駕車輛必須安裝計費器

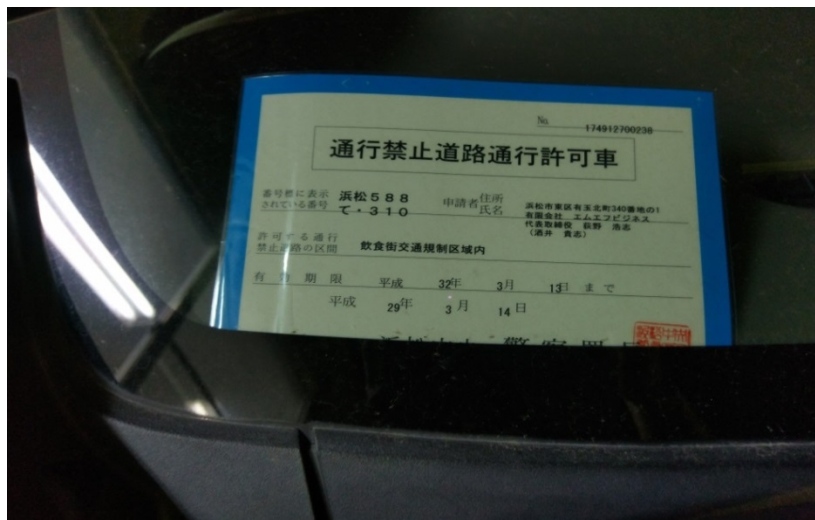


圖 2.22 靜岡縣允許代駕車輛行駛禁止通行道路證明（可進入行人徒步區）

代行運転ミントチケット(控)		代行運転ミントチケット		御客様 番号
(通し 番号) No. 000153	(通し 番号) No. 000153	(御利用日) 年 月 日		
(御客様)	(御客様)	様外 名		
(時 間)	(時 間)	時 分	~	時 分
(区 間)	(区 間)	から	まで ( )	km
(待機料金)	(待機料金) <sup>(H)</sup>	(料金計)	円	(車両No)
(料 金 計)	(御客様サイン)			(乗務員)
(発行日) 年 月 日	代行運転 <b>ミント</b> フリーダイヤル <b>0120-736-310</b> (有)エムエフビジネス 浜松市東区有玉北町340 TEL 053-434-7260 毎度ご利用ありがとうございます。お気付きの点は上記へどうぞ。			

圖 2.23 薄荷（ミント）代駕公司之派車單



圖 2.24 薄荷（ミント）代駕公司之會員證（可折扣優惠）

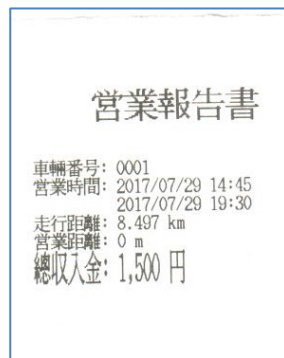


圖 2.25 薄荷（ミント）代駕公司之營運報告書（車資證明）

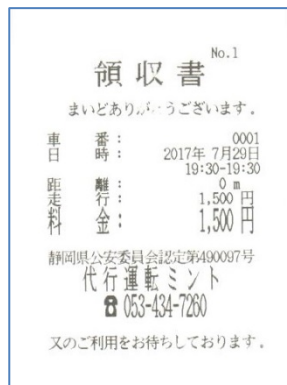


圖 2.26 薄荷（ミント）代駕公司之車資收據（提供給消費者）



圖 2.27 薄荷（ミント）代駕公司之代客駕車執勤現場考察



圖 2.28 薄荷（ミント）代駕公司業者與訪問團至市中心區等候叫車現場



圖 2.29 薄荷（ミント）代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談（現場考察後）





圖 2.30 薄荷（ミント）代駕公司業者與臺灣訪問團交流座談後合影紀念

飲酒運転を根絶する有効な施策として運転代行制度を導入しようと、台湾政府の調査・研究チームが7月28日、来日し、全国運転代行協会（丹澤忠義会長）からヒアリングした。法整備に向け「完全・確実な日本の制度、サービスを調べたい」と、全運協に協力要請があった。

台湾の交通省付属の交通運輸研究所がチームを立ち上げた。中央警察大学の教授らで構成している。東京・中央区のホンダ八重洲ビルでのヒアリング会合に全

## 台湾の運転代行創設に

同政府・研究チーム 全運協からヒアリング

運協の丹澤会長らが出席し、主管機関や事業者の資格、料金、保険の仕組みなどを説明した。

台湾では飲酒運転を厳しく取り締まる中で、運転代行の活用を柱に位置づけているが、タクシー事業者がサービスを提供しているのが大半という。

研究チーム（手前）のヒアリングを受ける丹澤全運協会長（奥・左から3人目）ら（7月28日、東京・八重洲）

圖 2.31 平成 29 年 8 月 7 日東京交通新聞第 3 版報導



## 2.4 參觀當地交通設施概述

利用參加會議行程間的空檔，順便觀摩日本當地的交通設施及交通安全文化，謹概略性介紹如下：

### 1. 軌道場站的停車設施：

日本電車站旁多有設置停車場，提供自行車、機車停放，以便於民眾轉搭軌道運輸系統。



圖 2.32 電車站旁停車場



圖 2.33 停車場停放機車



圖 2.34 停車場停放自行車



圖 2.35 停車場收費亭



圖 2.36 停車場停放機車



圖 2.37 停車場停放自行車



圖 2.38 停車場停車格位線



圖 2.39 停車場標字

## 2. 交通安全宣導內容：

觀察目前當地所宣導交通事項內容，在運輸場站內包括自行車規定、搭乘電梯應站穩握緊扶手的安全事項；在公車上則有海報提醒乘客公車行駛時，移動是危險的行為，到站時等公車停妥後才準備下車。另有張貼交通事故受害者的諮詢服務電話及實現公共運輸的願景。

在高速公路休息站則有張貼海報提醒駕駛人注意行車速度、保持行車距離、注意雨天環境等，亦有宣導禁止逆向、違規照相、禁止超載等內容。





圖 2.40 宣導自行車規定



圖 2.41 宣導安全搭乘電梯



圖 2.42 宣導乘客搭車安全



圖 2.43 交通事故受害者服務專線



圖 2.44 宣導公共運輸



圖 2.45 公車內部



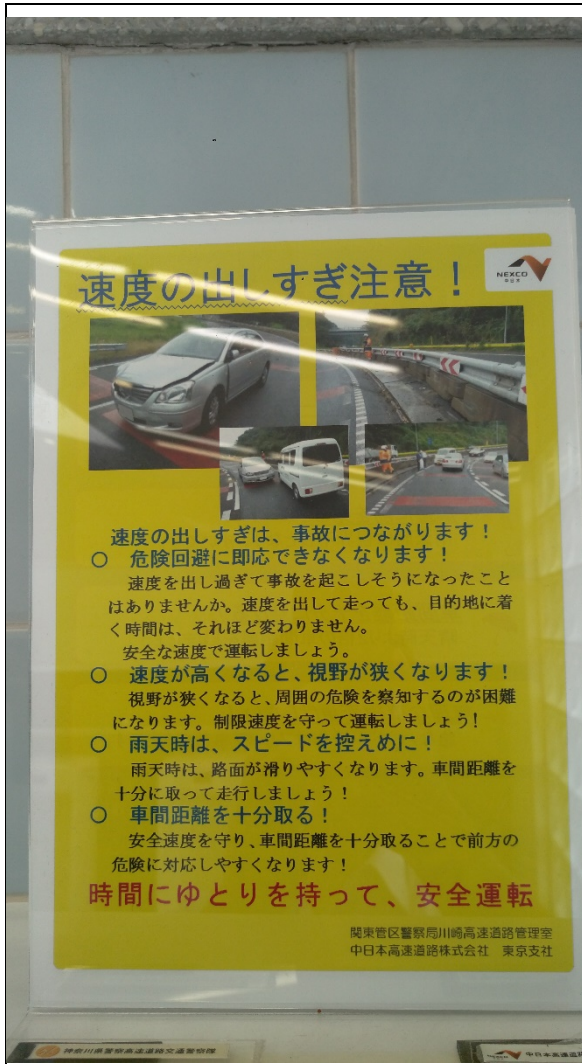


図 2.46 高速公路用路安全

図 2.47 重型機車停放



図 2.48 注意危険逆向行為

図 2.49 宣導遵守交通規則

### 3. 觀察用路人行為：

車輛在過平交道時，會等前方車輛完全駛出鐵軌禁止停留區之後才駛入，與前車保持安全間距，減少因前後車相隔太近，而被迫停止在危險區域的風險。部分自行車騎士上路會配戴帽子。比較常見的是手機的使用問題，觀察到有一些小客車駕駛人於行駛、停等時會觀看或撥打電話，容易造成行車時的分心。



圖 2.50 小汽車通過平交道行為



圖 2.51 自行車騎士戴帽

### 4. 道路佈設及標線：

在山區道路狹小或彎道處，會利用標線、顏色的鋪面提醒用路人注意。在支道要進入幹道前，也會有提醒用路人停車再開的標線標誌。



圖 2.52 山區道路標線佈設 1

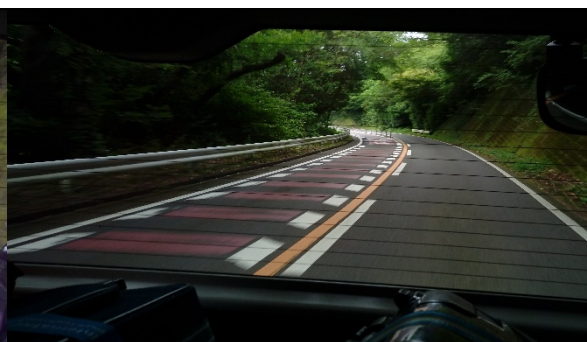


圖 2.53 山區道路標線佈設 2



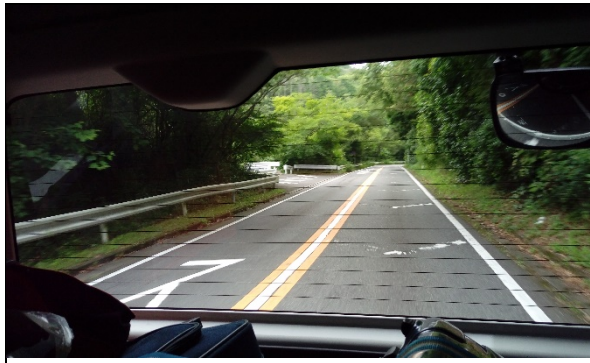


圖 2.54 山區道路標線佈設 3



圖 2.55 山區道路標線佈設 4



圖 2.56 山區道路標線佈設 5



圖 2.57 山區道路標線佈設 6



圖 2.58 主幹道標線佈設 1



圖 2.59 主幹道標線佈設 2



圖 2.60 支道標線標誌佈設 1



圖 2.61 支道標線標誌佈設 2



## 第三章 心得與建議

### 3.1 心得

1. 本次出國主題以瞭解日本防制酒駕策略及「代客駕車」服務，透過參加系列的研討會議及實地參訪以達成預定目標。參訪的單位包括實際負責酒駕執法之福岡警察本部、民間團體協助政府推動交通安全活動之福岡交通安全協會、研究交通政策之國際交通安全學會、負責聯繫協調之全國運轉代行協會、與代駕發源地之靜岡縣運轉代行協會、以及當地業者「薄荷（ミント）代駕公司」，涵蓋層面廣，且能深入業者實際完成代客駕車的服務流程，實屬不易。
2. 日本人做事嚴謹重視流程，在行程前與日方的事前溝通非常重要。除了必須提供具體詳細的問題讓他們先行準備，也必須讓他們知道行程的背景、目的及期望等。日方不輕易承諾，此部分必須掌握與日方溝通的技巧，且歷經數次書信往返才能確認最終的行程及與會單位及代表。
3. 在參加會議及參訪的行程中，日方根據我們事先傳送的背景資料及問題充分的回應，有書面資料提供給我們參考。在與會的過程亦詳細的跟我們解釋現況、法規、做法等，並配合照片、圖表、統計數據等加以說明，使得討論能聚焦且深入。在實地參觀代客駕車的作業後，日方主動安排檢討會，雙方討論到深夜欲罷不能，感受到日本人敬業的精神。
4. 日方參與3次會議之有關「代客駕車」議題的成員極具代表性，包括重量級的全日本代行協會丹澤忠義會長、參與「汽車代客駕車行業業務導正化法」立法工作的山藤義憲事務總長、福岡縣警察本部交通部交通企畫課的岩永調查官、代駕公司的社長、學界大阪大學大學院工學研究地域總合工學的土井健司教授均出席指導。
5. 觀察當地交通系統：
  - (1) 日本電車站旁多有設置停車場，提供自行車、機車停放，以便於民眾轉搭軌道運輸系統。

(2) 觀察目前當地所宣導交通事項內容，包括自行車交通法規、行人與乘客的安全事項、高速公路行車危險情境說明等內容，配合照片圖例的方式，使讀者能容易瞭解。

(3) 在山區道路狹小或彎道處，會利用標線、顏色的鋪面提醒用路人注意。在支道要進入幹道前，也會有提醒用路人停車再開的標線標誌。

## 3.2 建議

### 1. 保持與日本交通單位聯繫及互動的窗口

本次所接觸的交通單位及代表，包括警察、交通安全研究、學界及業界等，應保持良好互動，以便後續再次前往日本瞭解其他交通議題，可以透過這些單位及代表協助。

### 2. 我國的機車管理經驗可提供國際交流參考

由於我國機車數量龐大及民眾使用頻率高，為管理機車族群，在道路設計、管理法規及瞭解使用者行為等均有豐富及多年的經驗，吸引相關國家及產業派員來我國瞭解。建議我國應有完整的機車交通政策內容，以便向海外來訪代表說明，並提供參考資料，以促進交流品質。

### 3. 宣導車輛過平交道時保持行車安全間距

日本車輛在過平交道時，會等前方車輛完全駛出鐵軌禁止停留區之後才駛入，與前車保持安全間距，減少因前後車相隔太近，而被迫停止在危險區域的風險。此安全行為值得我國參考並向民眾宣導。

# 附件1 會議前送日方之提問

## 預定向日本相關單位提出的問題

### 一、 代客駕車業者

1. 代駕業者與現行計程車業者的差異，是計程車業者兼營代客駕車業，或是單獨成立?新形態 Uber 共享車隊的經營方式?
2. 除了代客駕駛小客車外，還有甚麼營運項目?
3. 代客駕車駕駛的資格?車輛的規格要求、外裝、內部標示等。
4. 顧客「申請」代駕服務後，利用甚麼程序確認雙方的權利義務關係?例如申請服務就無條件接受契約，或當場簽署（電子）文件?
5. 便於民眾申請代駕服務的簡易方式?如 app、網頁、電話、付款等。
6. 有無定型化契約?保險補償制度?由何種業者承保?承保金額的上限如何訂定?與服務費率的連動關係?
7. 消費爭議的仲裁單位?最常見爭議案例的處理方式?
8. 顧客「使用」代客服務後，代駕業者用甚麼方式確保服務過程的內容?例如錄影錄音、雙方認同簽署檢查表?
9. 代客駕車的營運有無利潤?費率的訂定基礎（和計程車費率相比、加成方式、城鄉差距）
10. 使用代客駕車的客戶類型?哪種狀況下會拒絕代客服務?代客駕駛糾紛最常見的類型?
11. 把客戶的車子開回家，車子停放、送醉客上樓的服務限度?
12. 臺灣代客駕駛最不願意代駛昂貴車輛、擔心對方質疑車輛狀況，如何處理?

### 二、 代客駕車業者主管機關

1. 管理代客駕車業的相關規定有哪些?和計程車業的差異?
2. 對於業者進入的資格（資本額、車隊規模、人力等）、車隊內外裝規範、經營區域、管理獎懲及稽查方式、退場機制。
3. 對於業者執業除了代客開車，有無開放其他業務?可否跨區經營?
4. 開放共享車隊（如 Uber）的經營?對於私家車介入代駕市場的管理手段?如何稽查及取締?民眾有無使用需求?
5. 對於費率的訂定方式及管制?
6. 出現消費者爭議時，主管機關的角色（介入協調、由第三方機關處理?）

## 7. 管理業者最常出現的問題是什麼?解決的方法?

### 三、 防制酒駕執法機關、交通安全研究單位

1. 目前對於交通重大違規行為有無例行性專案?重點取締前三名行為是?  
(和臺灣相比,日本目前取締酒駕的執法強度較低)
2. 取締酒駕的執法計畫?方式及重點。
3. 對於酒駕行為較嚴重的,如酒醉駕駛、酒駕累犯的處罰?
4. 因為服用藥物毒品造成不能安全駕駛的現況,執法及處罰方式?
5. 有無使用酒精鎖的想法?
6. 有無與其他駕駛人教育部門、醫療部門或其他相關部門進行合作及矯治?  
(提供聯絡單位)
7. 對於取締酒駕幫助犯,如提供「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的執法方式?實際執行的成效及困難點。
8. 公務人員如警察,如觸犯酒駕,機關內部會有甚麼處分?
9. 執行防制酒駕的宣導單位?會與哪些單位合作?(例如公部門、非政府組織、大型公司、公會團體、酒商、餐廳等,提供聯絡單位)經費的補捐助?
10. 宣導防制酒駕的計畫資料,評估績效及落實。
11. 評估最有效的防制酒駕方式是?

## 附件2 日方回應提問之書面資料