

# 中華民國第 58 屆中小學科學展覽會 作品說明書

---

高級中等學校組 行為與社會科學科

**探究精神獎**

052705

**生死兩茫茫，酒駕怎思量**

學校名稱：臺中市私立華盛頓高級中學

作者：  高二 林郁臻  高二 吳昱霆  高二 林子芸	指導老師：  廖祐崧  蕭雅瀨
---	-----------------------------

關鍵詞：酒駕、重刑、修法

## 摘要

酒後駕車所造成的悲劇，屢屢成為新聞的報導對象，雖然政府企圖以**修法**遏止酒駕行為，但酒駕仍層出不窮，使我們開始發想研究酒駕修法的成效與有效改善方式。透過文獻研究及問卷調查，探討修法對於實際酒駕肇事率的影響與改變，解釋酒駕發生的原因並思索降低酒駕發生率的方法。統合道德成規理論、問卷調查、各國法律條文蒐集，得出結論：修法確實可減少酒駕發生率，再者藉由各國法則的研究及問卷調查的結果，對於遏止酒駕行為的方法，目前仍是透過**上調酒駕罰則**、**行使嚴刑峻法**為主，使人們不再以**僥倖心態**面對酒駕。

## 壹、研究動機

「○○○無照酒駕自撞路樹傷重不治」、「心碎！騎士遭酒駕撞飛不治」竦動的新聞標題，讓聞者無不顫慄，為何總有人知法犯法、「明知不可為而為之」？我們為酒駕者感到憤怒、為受害者感到無奈，但誰能行使公平與正義？法律。為使酒駕率降低，立法院企圖以修法、加重刑責減少酒駕造成的悲劇。但每當我們打開電視，酒後駕車造成的事故仍時為斗大標題之一，這使我們欲進一步探討酒駕相關修法與成效。

## 貳、研究目的

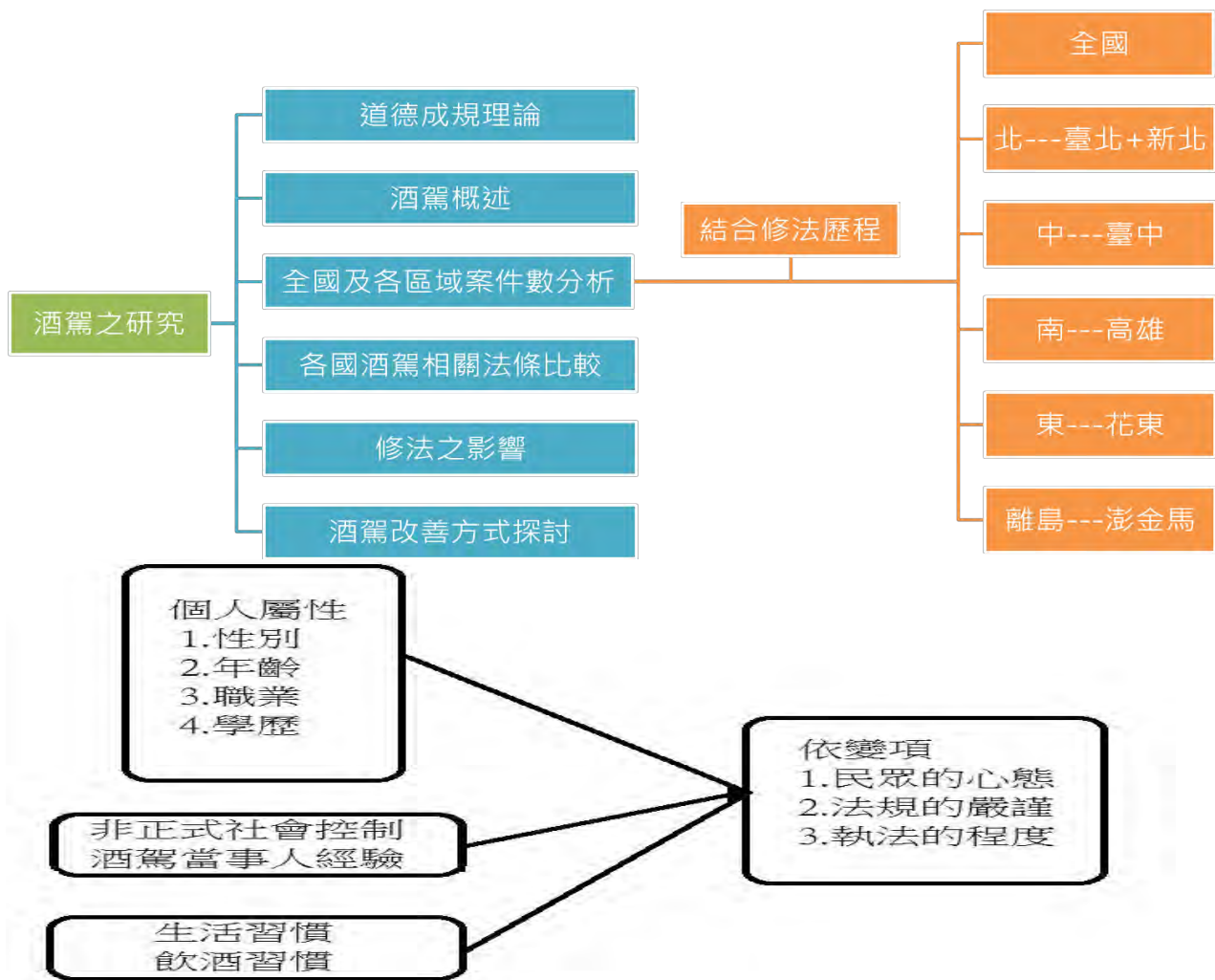
- 一、比較臺灣各地區於修法前後，案件數之增減情形
- 二、比較各國酒駕罰則的輕重性
- 三、透過問卷分析性別、年齡、職業、教育程度、飲酒習慣與酒駕當事人的經驗，是否會影響駕駛行為
- 四、思索降低酒駕發生率的方法

## 參、研究設備及器材

電腦、網際網路、製作圖表之應用程式。

## 肆、研究方法

我們透過文獻研究法、問卷調查法完成此論文。透過蒐集歷年警政署酒駕次數的統計資料，進行台灣各地方的研究，並以報章媒體與網際查找，去補齊警政署統計資料中不足的數據。對於酒駕的行為分析則以交叉分析法進行，藉由分析民眾對於現行法規、執法情況，是否會因個人心態而產生不同的判斷進而影響行為。最後以迴歸分析進行各變項間的檢證，去了解彼此的關聯，最後經由統整分析得出研究內容與結果。



圖一：研究架構圖（作者自行繪製）

## 伍、研究過程

我們根據研究目的將相關文獻分成酒駕行為的認知、執法程度及不同時段的修法內容，對酒駕行為者的影響，再透過全國不同地區的酒駕數據統整，統整一般大眾對酒駕修法的期待或感受，思索抑制酒駕發生率之方式。

### 一、酒駕本身行為

#### （一）酒駕定義

酒駕是「酒後駕駛」或「酒醉駕駛」的簡稱，指在酒精、酒類飲品或可導致精密操作能力降低的藥物影響下控制並駕駛機動車輛。酒醉駕駛會**影響安全駕駛能力**，使得發生致人死傷的事故風險大增，在刑法上被認為是屬於「有認識過失」的範疇。酒後駕駛與酒醉駕駛有分別，差異於酒醉駕駛較易入罪，而「酒後」未必「醉酒」。干涉此罪者多數懷有「不會被警方當場發現」的**賭博心理**，以為酒後過一段時間才駕車，有信心符合法例要求，或者即使酒醉駕駛，未被警方截停調查酒精測試，事後當局也沒有追訴權。

## (二) 酒精對人體及駕車影響

### 1. 對駕駛行為的影響

飲酒後酒精經人體吸收，漸漸會使腦部及神經系統反應遲鈍，當飲酒過量時，行為上，可能變成愛說話、動作搖晃；心理上，意識漸漸變不清楚，記憶力、判斷力、視覺專注力開始下降；甚至情緒反應過於亢奮、或冷漠。

根據柯爾伯格道德發展的三期六段理論中，道德成規前期分為兩部分：**避罰服從階段**及**相對功利階段**，我們就此二階段進行酒駕行為初步分析。

#### (1) 避罰服從階段：

政府制定法律規範，多數採用陟罰臧否的方式，期望藉由獎勵善者，鼓勵人民從事懿行；相對的，為約束人民行為，訂立罰責，使人民知所遵循，由此可延伸至柯爾伯格的避罰服從階段：由事情表面判定好壞行為，盲目服從權威，旨在避免罰責。

#### (2) 相對功利階段：

在行為過程中，人民考量己身利弊（例如：在享受飲酒的暢快感，與酒後駕車的懲罰間衡量），而進入柯爾伯格的相對功利階段：按行為後果能否滿足需求，以判斷行為好壞，為利益交換心態，更進一步發展為「**僥倖心態**」。

### 2. 肇事率統計與分析

據警政署統計，96~105年共10年的時間內，酒駕一直是國內死亡交通事故的首位，因酒駕而死亡的人有3365人，而一年取締10萬件仍是不夠，因為總是有人心存我不會被抓到的僥倖心理。在學者Thomas L. Traynor(2005)認為酒後駕車與事故發生嚴重性呈現正相關，換言之，不論受傷人數與傷害嚴重程度，酒後駕駛所造成傷害皆是較為嚴重的。再者，我國學者蔡中志(2000)也提到，酒精濃度會影響駕駛狀態如下表1所示：

表一：酒精濃度與行為表現的關係

呼氣中酒精濃度／ 血液中酒精濃度	行為表現或狀態	肇事率
0.25mg/L(50mg/dL)	從事複雜動作有障礙、駕駛能力變差	2 倍
0.40mg/L(80mg/dL)	話多、感覺能力有障礙	6 倍
0.50mg/L(100mg/dL)	說話含糊不清、腳步不穩	7 倍
0.55mg/L(110mg/dL)	平衡感與判斷力障礙度升高	10倍
0.75mg/L(150mg/dL)	明顯酒醉狀態、步履蹣跚	25倍

0.85mg/L(170mg/dL)	噁心、嘔吐	50倍
1.50mg/L(300mg/dL)	呆滯木僵、昏睡迷醉	迷醉
2.00mg/L(4000mg/dL)	呼吸中樞麻痺、接近死亡	無法開車

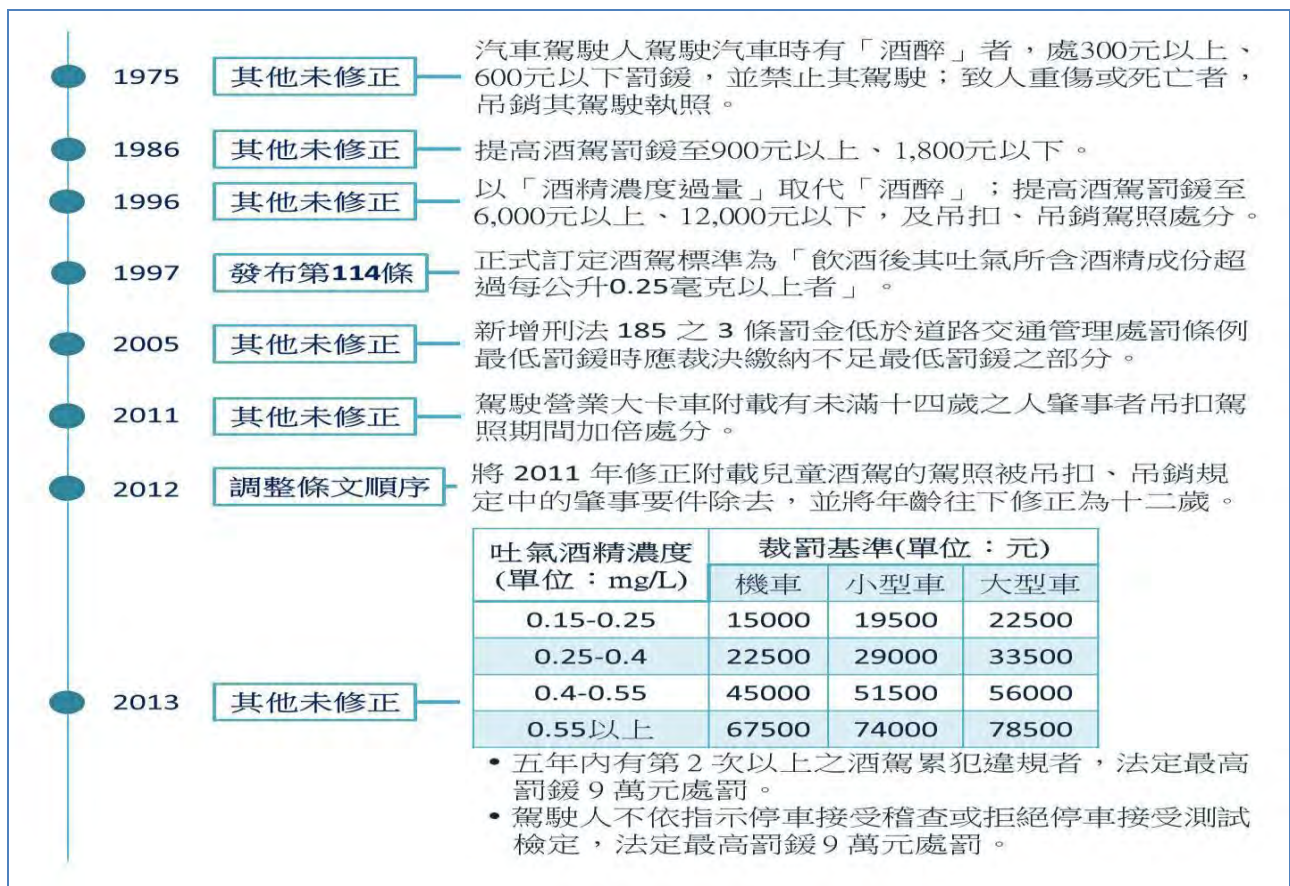
資料來源：蔡中志，「酒後駕車對交通安全之影響」，警光雜誌第 522 期，21-23 頁。

綜上所言，隨著酒精濃度越高，身體越不聽使喚，對操控行車狀態，精神及意識會因飲酒程度高低，使自己處於不安全駕駛狀況，相對使得其他用路人之安全備受考驗。

### 三、修法歷程

台灣有關駕駛酒駕行為的法令主要有三個：道路交通管理安全規則第 114 條、道路交通管理處罰條例第 35 條、刑法第 185 條第 3 款，以下依修法時間先後簡介酒駕罰則修法歷程：

#### (一) 道路交通處罰條例第 35 條、道路交通安全規則第 114 條



圖二：道路交通處罰條例第 35 條、道路交通安全規則第 114 條(資料來源：研究者自繪整理)



## (二)刑法入罪化

● 1999	酒駕入罪化	一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金 (普通過失致死為兩年以下有期徒刑)。
● 2007	其他未修正	刑事罰金提高為十五萬元以下。
● 2011	其他未修正	未致死:兩年以下有期徒刑、拘役或併科二十萬元以下罰金。 致人於死者:一年以上七年以下有期徒刑。 致重傷者:處六月以上五年以下有期徒刑。
● 2014	將吐氣及血液酒精濃度訂明	未致死:兩年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金。 致死:三年以上十年以下有期徒刑。

圖三：刑法入罪化 (資料來源：研究者自繪整理)

從上述立法歷程可以得知，酒駕罰則早在 40 年前就已經規定，往後的修法內容只是著眼在罰金多寡、吊扣或吊銷駕照期限等行政罰，直到 1999 年正式將酒駕列為公共危險罪，行政罰跟刑罰雙軌化，除了一般預防之外，對於累犯的特別預防上，給予不同程度懲罰。法規政策不斷加重，這也再次強調，民眾對酒駕深惡痛絕，對政府大刀闊斧嚴懲酒駕的期待。而修法後成效的相關文獻，僅選出與本研究目的相關篇文，探討是否修法後不同地區有達成防治酒駕肇事的有效性及其抑制再犯率的方式。

表二：文獻回顧

論文作者	研究發現
Wagenaar(2007)	加重懲罰對於酒駕累犯的影響力較小，尤其是監禁刑，嚇阻效力更是微弱，亦有研究指出重度酒精沉癮者或其他因素的酒駕者，懲罰也可能使他們無感。
徐志光(2003)	對於酒醉駕車觸犯公共危險罪者職業調查統計發現，工人居首位，服務員居次，推究原因，工人屬於勞動支出人口、工作辛苦，容易以飲酒作為生活調劑；而服務員或業務，常有應酬機會，貪圖方便而酒後駕車，也是觸法的原因。
王安邦(2008)	1.酒醉駕車之行為人：以中年男性居多，教育程度以高中職及大專程度者最多，職業以工人最多，但公務人員比例亦甚高。 2.認為女性酒駕行為在酒駕認知風險比男性高，政府加強行政罰或刑罰的規定、臨檢次數達其嚇阻效用遠大於男性酒駕行為人。 3.最後認為酒醉駕車預防觀念的了解，是決定酒駕因素及防止酒駕因素上才有差異，其餘如教育程度不同、飲酒次數不同、再犯原因不同、駕駛車輛種類不同、開車頻率、開車時間不同…這些因素並不相關。 4. 酒癮之酒駕行為人較易出現酒駕之行為，且酒癮越嚴重者酒醉駕車之次數越多，再犯率越高。
王安邦(2010)	酒癮之酒駕行為人較易出現酒駕之行為，且酒癮越嚴重者酒醉駕車之次數越多，再犯率越高。

<p>王玉玲(2011)</p>	<p>1.酒精成癮需要患者本身、家屬及醫療單位等各方面的協助配合才能有效根治，建議政府應更重視醫療問題，加強戒除酒癮管道，以預防危害。</p> <p>2.學校教育是主要教育途徑，交通安全課題亦是一種生命教育，建議從高中職開始，將酒駕的危害之法規知識與常識納入課程中，宣導正確的飲酒觀念。</p> <p>3.辦理『酒駕專班』道安講習，講習的真正功能是以駕駛人矯正教育為主，處罰為輔，針對不同的對象給予不同的講習課程，以期能達到再教育的目的。四、除了給予違規人正確的交通安全法規知識外，更應加強『道德觀念』與『守法精神』，如此才能達到真正的交通安全。</p> <p>4.年長酒駕發生事故比例高於其他年齡，顯示年長者在生理特性上的衰退，加上酒精在身體的作用，不僅增加肇事率，也易造成事故的嚴重性，應加強年長者酒後駕車危險教育。</p>
<p>黃耀煌(2013)</p>	<p>採取訪談方式，針對相關文獻探討及次級資料的蒐集來驗證，從2007~2011年酒後肇事增加，但2012年大執法後降低；另也觀察澎湖警察機關取締件數，以2009及2010年取締最多，2011及2012年亦維持在352及326件，顯見澎湖地區酒後駕車情形近年來有增加趨勢，雖政府持續修法重罰，且警察機關強力執法取締，但酒駕情形並未有改善。</p>
<p>陳高村及郭佩霞(2014)</p>	<p>以2013年酒駕刑責、與行政罰則加重前後之執行成果當作預防，其結論認為超過0.41mg/L以上的嚴重酒駕行為減輕；執法標準雖下修，然警察取締件數並未跟隨成長，顯示酒駕防治有了具體效果。</p>
<p>蔡中志、馬士軒(2014)</p>	<p>1.在飲酒駕車肇事之案類中，男性飲酒後肇事之比例較為嚴重。</p> <p>2.發現酒精濃度之高低，與駕駛人年齡、事故發生時間、道路型態與車種型態皆有關聯，為有效運用人力，可針對重點時段、地段加強執法尚須完整之防制酒後駕車配套措施。</p> <p>3.防治方式可推行酒後代理駕駛制度，並鼓勵民眾多加利用類似服務；而對於重罰之下仍無效者，應增訂幫助或教唆酒後駕車者之連帶處罰責任等之法令規範，利用同儕、業者間的他律行為，以彌補飲酒者自律不足的部分。</p>
<p>陳建同(2014)</p>	<p>1.重罰對於酒醉駕車比例的減少其實並非一定。立法者若真的要營造一個讓人民有安全感，應該從改善交通環境、規劃更完善的車輛行駛路線、提升車輛的設備與性能；並加上酒駕或其他違規行為的取締、鼓勵舉發、交通安全教育的落實等行政措施的有效執行</p> <p>2.配合針對再犯可能性很大的，諸如酗酒者等的保安處分等等做起，而不是一味的只要讓人民受到嚴懲。</p>
<p>張蕙(2015)</p>	<p>1.發現從公共危險罪的新入監者前科比例變化觀察，卻得出嚴罰化明顯不存在抑制再犯與累犯的功能。</p> <p>2.我國酒駕縱然呈現嚴罰化的修法趨勢，惟酒醉駕車的行為並未因此而減少。相反的，嚴罰化所帶來的直接效果，是讓超收問題嚴重的監</p>

	<p>獄，湧入更多即使監禁也無法改變其行為的犯罪人。</p> <p>3.公共危險罪所處罰的對象，仍以勞工階層居多。其中，尤以基層勞工之技術工作人員的人數最多，其次則為失業或待業的無職者；相較之下，包含民意代表、主管經理人員、專業人員等在社會具有「高政經地位」的職業類型，卻呈現非常低的人監服刑比例。</p> <p>4.研究發現再犯之酒駕行為人，有可能源於自身的酒癮問題。</p>
吳姿瑩(2015)	越瞭解酒駕相關罰則、酒駕懲罰越嚴厲、被逮捕機率高及刑罰實施迅速者，再次酒駕傾向皆愈低；並且認為酒駕有很高的機率會被罰的狀況下，高教育程度者與低教育程度者相比較不容易酒駕
蔡宜家(2016)	<p>1. 2007、2011、2013三次修法結果三次修法結果，同樣涉及飲酒駕駛及加重結果的嚴罰化效果，但從數據下降的主因，可能並非嚴罰化的效果，而是在修法前後發生的重大飲酒駕駛事故及後續民眾署名活動與媒體、政府關注下，使得想要飲酒駕駛的民眾受到警惕所致。</p> <p>2.抑制酒駕的關鍵不在提高酒駕刑責，而是深植民眾喝酒不開車的規範意識。</p>
李佩玲(2016)	實證方法使用長期追蹤資料固定效果與負二項迴歸固定效果模型，以鄉鎮市區層級的分析結果，降低酒測值門檻與加重刑事責任能顯著降低台灣本島每日酒駕事故率以個人層級分析整體駕駛之酒駕肇事特性方面，年齡增加與性別為男性愈容易酒駕肇事。
李俊珍、黃詠瑞、熊建彰(2017)	酒癮之酒駕受刑人，其酒癮情況越嚴重者，其酒駕之人監次數越多，再犯率越高。
許鈴敏(2017)	探討花東地區酒駕犯罪 蒐集2013-2015年酒駕看守所的受刑人，透過實證分析，發現2013年修法加重酒駕刑責後，發現花東地區單純酒駕案間攀升，無下降趨勢，與全國有下降趨勢不同。

資料來源：研究者整理自繪

綜上，學者對酒駕罰則加重有不同見解，如 Wagenaar(2007)、陳建同(2014)、張蕙(2015)、蔡宜家(2016)，認為加重嚴懲並不會使酒醉駕駛行為減少；反之，陳高村及郭佩霞(2014)、蔡中志、馬士軒(2014)、李佩玲(2016)卻持有不同見解，皆認為加強重罰是有降低酒駕效果之可能。緣此，本論文想要以此當作研究主題，是否加強修法會影響酒駕行為下降。再者針對酒駕風險認知程度高低，王安邦(2008)、張蕙(2015)、吳姿瑩(2015)提到教育程度的高低會影響酒駕行為，徐志光(2003)指出勞工階層最容易犯酒駕行為，這也是本研究當作要考量的一個因素。而關於離島地區，依據黃耀煌(2013)、許鈴敏(2017)罰則提高酒駕肇事率反而對此地區無下降趨勢。最後關於酒駕累犯，學者 Wagenaar(2007)、王安邦(2010)、王玉玲(2011)、張蕙(2015)、李俊珍、黃詠瑞、熊建彰(2017)認為酒精成癮者最容易再犯，至於防治再犯蔡中志、馬士軒(2014)認為除了推出代理駕駛的服務，王玉玲(2011)、陳建同(2014)、蔡宜家(2016)認為交通安全教育才是關鍵一環，這也是本研究想探討，教育從心開始，達成自律的行為是否會降低酒駕再犯。



#### 四、各國法律規則與比較

我們從歐美亞等三洲，各挑出一個具有法治代表性的國家與臺灣進行比較：

##### (一)法律規則(陳建同，2014)

表三：各國酒駕罰則

國家	酒精標準	罰則	其他
臺灣	0.15mg/L 未逾.25mg/L	未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 年之駕駛人或職業駕駛人駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為 15,000 元、19,500 元及 22,500 元。	累犯者案前次罰款金額加罰 9 萬元且無上限次數。
	0.25mg/L 以上未逾 0.4mg/L	駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為 22,500 元、29,000 元及 33,500 元。	
	0.4mg/L 未逾 0.55mg/L	駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為 45,000 元、51,500 元及 56,000 元。	
	0.55mg/L 以上者	駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為 67,500 元、74,000 元及 78,500 元。	
日本	酒醉駕駛	五年以下刑期或 100 萬日元以下罰金。	1.對於酒類、車輛提供及共乘者皆進行處罰 2.有違規記點制度
	帶酒氣駕駛	三年以下罰金或 50 萬日圓以下罰金。	
美國 (以加州為例)	血液酒精濃度超過 0.08 % 或吐氣濃度達 0.28 至 0.55mg/L 以上	1,500~1,800 元美金。	1.各州標準不盡相同 2.對於 21 歲以下酒駕者「零容忍」
德國	血液酒精濃度超過 0.05%	若構成公共危險，重者可達 15,000 歐元。	1.初犯、再犯、三犯有不同罰則 2.有違規記點制度

(資料來源：陳建同，2014 研究者整理自繪)

##### (二)比較結果

經過比較，發現各國罰則皆高於臺灣，可見目前臺灣的酒駕罰則並不算太高，比較各國，臺灣肇事致死的刑責比起歐美來得低，美國和加拿大最嚴重可判無期徒刑，日本最高分別判10年和20年，而臺灣酒駕新制最高只判10年，相較之下似乎較低。也因此讓酒駕行為人

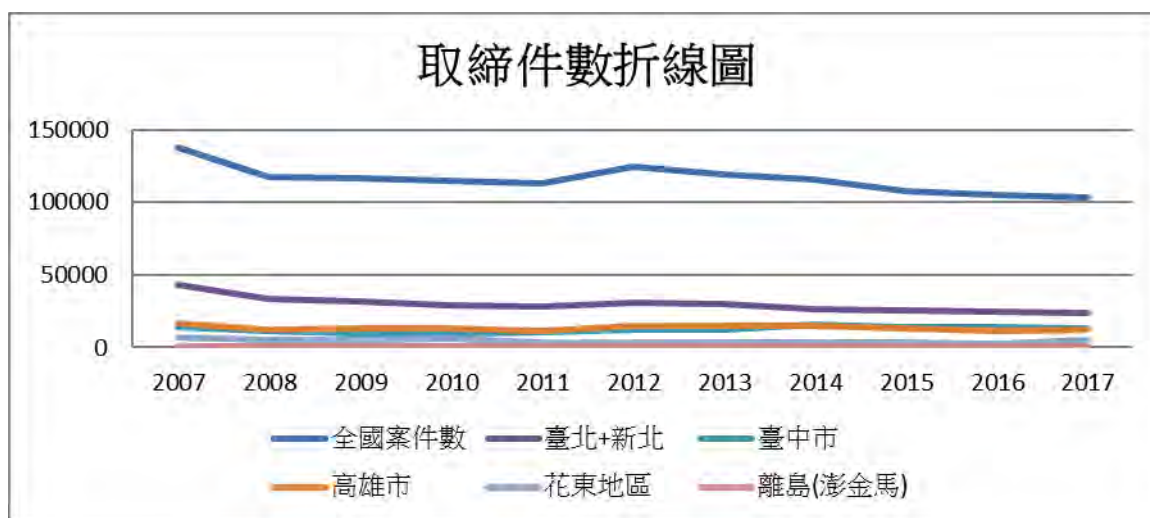
較易有「不會是我被抓」、「一次抓到罰錢即可」輕視心態，若我們效法臨近日本，酒駕連「車輛提供者」、「酒類提供者」以及「車輛同乘者」都會連同遭受處罰，加上社會上亦把酒駕行為當作不可饒恕的氛圍；抑或是學習洛杉磯飲酒偵測器裝置，有飲酒，則不得發動駕車等方式。綜上，酒駕行為數減少可能須有待中央立法機關及執法機關嚴格立法取締，才能讓酒駕禁駛從心裡埋入種子。

## 五、全國案件數彙整及計算

自內政部警政署網站(2017)，蒐集全國及各區域的酒駕取締件數、移送法辦件數、受傷人數及死亡人數，再除以各區域人口數，將其結果製成表格。

表四：全國與其他地區取締件數統計表

年分/ 件數	臺北 +新北	比例	臺中	比例	高雄	比例	花東	比例	離島 (澎金馬)	比例	全國	比例
2007	42973	0.007	13706	0.005	16943	0.006	6815	0.012	515	0.003	137692	0.006
2008	33473	0.005	11536	0.004	12688	0.005	5331	0.009	545	0.003	117135	0.005
2009	32106	0.005	9180	0.003	13514	0.005	5306	0.009	652	0.003	116901	0.005
2010	28781	0.004	9673	0.004	13434	0.005	5819	0.01	675	0.003	115093	0.005
2011	27856	0.004	10893	0.004	11415	0.004	3852	0.007	621	0.003	113430	0.005
2012	30559	0.005	11956	0.004	15053	0.005	3293	0.006	642	0.003	124620	0.005
2013	29998	0.005	12499	0.005	14562	0.005	3733	0.007	564	0.002	118864	0.005
2014	26538	0.004	16228	0.006	14779	0.005	3187	0.006	567	0.002	115253	0.005
2015	25645	0.004	14007	0.005	13110	0.005	3164	0.006	562	0.002	107372	0.005
2016	24802	0.004	14382	0.005	10974	0.004	2968	0.005	680	0.003	104756	0.004
2017	23,595	0.004	13,041	0.005	12,547	0.005	5,049	0.009	715	0.003	103,670	0.004

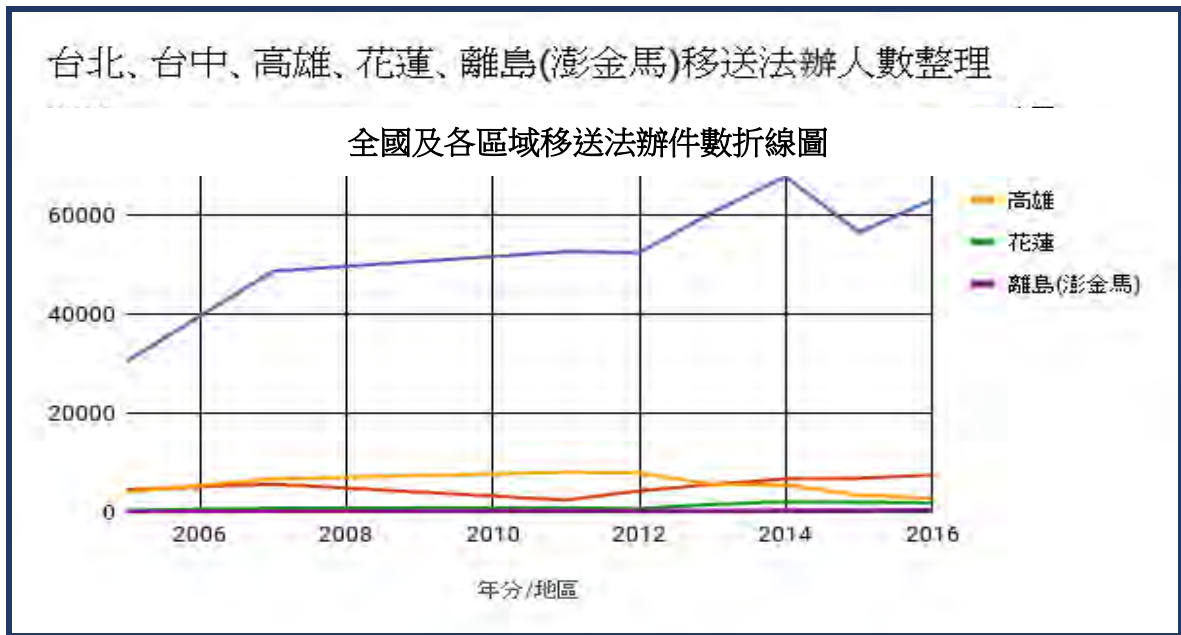


圖四：全國與其他地區取締件數折線圖

由數據顯示：在取締件數方面，花東所占比例較高，離島地區所占比例較低，由此可知，花東所查獲的酒駕情形最嚴重，離島地區最輕微。

表五：全國及其他地區移送法辦件數統計表

年分/ 地區	臺北+ 新北	比例	臺中	比例	高雄	比例	花東	比例	離島 (澎湖馬)	比例	全國	比例
2007	11906	0.002	5688	0.0022	6741	0.002	1004	0.002	193	0.001	48644	0.002
2008	13554	0.002	4442	0.0017	6535	0.002	909	0.002	228	0.001	49809	0.002
2009	14852	0.002	1998	0.0008	7836	0.003	1264	0.002	272	0.001	52167	0.002
2010	14582	0.002	2077	0.0008	8534	0.003	1332	0.002	372	0.002	53053	0.002
2011	14838	0.002	2459	0.0009	8067	0.003	1149	0.002	367	0.002	52604	0.002
2012	13863	0.002	4313	0.0016	7929	0.003	1418	0.003	313	0.001	52432	0.002
2013	17177	0.003	5621	0.0021	5655	0.002	3130	0.006	351	0.002	60484	0.003
2014	17741	0.003	6726	0.0025	5546	0.002	3699	0.007	420	0.002	67772	0.003
2015	16108	0.002	6892	0.0025	3438	0.001	3533	0.006	429	0.002	65480	0.003
2016	15173	0.002	7490	0.0027	2841	0.001	3195	0.006	500	0.002	63020	0.003
2017	13303	0.002	7058	0.0025	3439	0.001	2832	0.005	520	0.002	60993	0.003

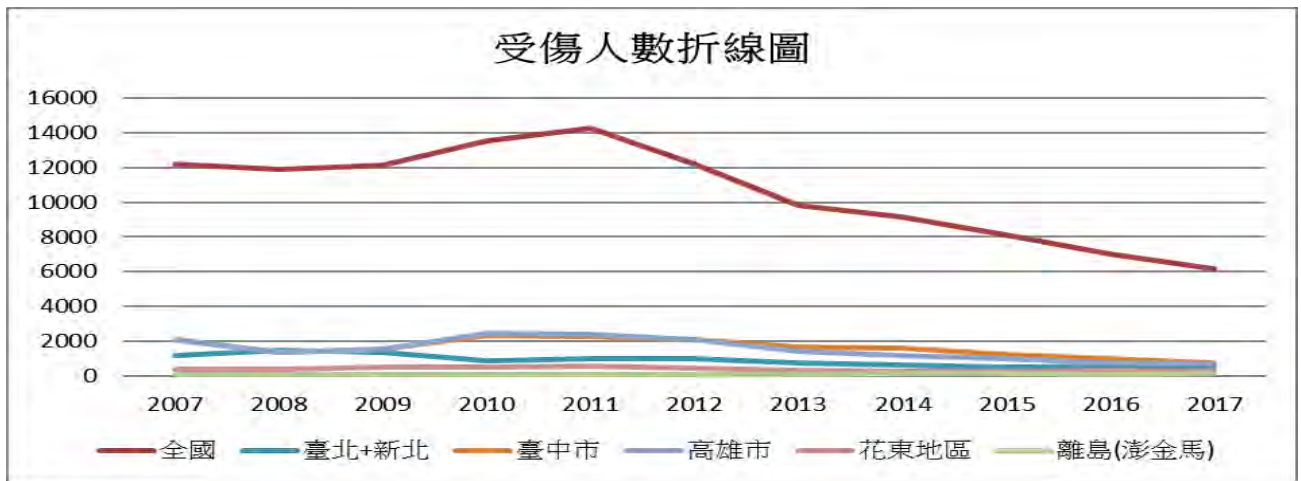


圖五：全國及其他地區移送法辦件數折線圖

由數據顯示：在移送法辦件數方面，花東所占比例較高，高雄所占比例較低，由此可知，花東酒駕行為觸犯刑法遭起訴審判的機率最高，高雄則是最低。

表六：全國及其他地區受傷人數統計表

年分/地區	臺北+新北	比例	臺中	比例	高雄	比例	花東	比例	離島(澎金馬)	比例	全國	比例
2007	11906	0.002	5688	0.0022	6741	0.002	1004	0.002	193	0.001	48644	0.002
2008	13554	0.002	4442	0.0017	6535	0.002	909	0.002	228	0.001	49809	0.002
2009	14852	0.002	1998	0.0008	7836	0.003	1264	0.002	272	0.001	52167	0.002
2010	14582	0.002	2077	0.0008	8534	0.003	1332	0.002	372	0.002	53053	0.002
2011	14838	0.002	2459	0.0009	8067	0.003	1149	0.002	367	0.002	52604	0.002
2012	13863	0.002	4313	0.0016	7929	0.003	1418	0.003	313	0.001	52432	0.002
2013	17177	0.003	5621	0.0021	5655	0.002	3130	0.006	351	0.002	60484	0.003
2014	17741	0.003	6726	0.0025	5546	0.002	3699	0.007	420	0.002	67772	0.003
2015	16108	0.002	6892	0.0025	3438	0.001	3533	0.006	429	0.002	65480	0.003
2016	15173	0.002	7490	0.0027	2841	0.001	3195	0.006	500	0.002	63020	0.003
2017	13303	0.002	7058	0.0025	3439	0.001	2832	0.005	520	0.002	60993	0.003



圖六：全國及其他地區受傷人數折線圖

由數據顯示：在受傷人數方面，花東所占比例較高，臺北所占比例較低，由此可知，花東因酒駕而受傷的情形最嚴重，臺北相較之下則最輕微。

表七 全國及其他地區死亡人數統計表

年分 / 地區	臺北+新北	比例	臺中	比例	高雄	比例	花東	比例	離島(澎金馬)	比例	全國	比例
2007	37	0.000006	76	0.00003	75	0.00003	38	0.00007	2	0.00001	576	0.00003
2008	43	0.000007	68	0.00003	53	0.00002	34	0.00006	1	0.000005	500	0.00002
2009	25	0.000004	46	0.00002	43	0.00002	48	0.00008	3	0.00002	397	0.00002
2010	31	0.000005	41	0.00002	60	0.00002	43	0.00008	3	0.00001	419	0.00002
2011	34	0.000005	47	0.00002	66	0.00002	35	0.00006	2	0.000009	439	0.00002
2012	33	0.000007	47	0.00002	66	0.00002	15	0.00003	3	0.00001	376	0.00002
2013	19	0.000003	26	0.00001	26	0.000009	20	0.00004	3	0.00001	245	0.00001
2014	12	0.000002	11	0.000004	16	0.000006	17	0.00003	2	0.000008	169	0.000007
2015	9	0.000001	9	0.000003	11	0.000004	10	0.00002	1	0.000004	142	0.000006
2016	7	0.000001	3	0.000001	5	0.000006	7	0.00001	2	0.000008	102	0.000004
2017	7	0.000001	3	0.000001	4	0.000001	2	0.000004	0	0	87	0.000004





圖七：全國及其他地區死亡人數折線圖

由數據顯示：在死亡人數方面，花東所占比例較高，臺北所占比例較低，由此可知，花東酒駕所造成的死亡率最高，臺北因酒駕死亡的比率則最低。

由上可知，透過警政署數據比較，花東地區的酒駕比率遠高於全國的總平均，推測原因為人口結構、或者教育水準所導致，此部分值得後續進行追蹤與了解。

## 六、全國案件數分析

### (一) 圖表分析各區域案件數 (統計時間：2005、2007、2011~2016)

#### 1. 取締件數與移送法辦件數折線圖共同比較



圖八：取締件數折線圖



圖九：移送法辦件數折線圖

(1) 分析特定時間點變化原因與結果

表八：取締特定時間點修正原因與結果

時間點	分析原因（修法內容）	結果分析
2007	刑法 185 條之 3： 刑事罰金提高為十五萬元以下。	之前持續攀升的取締件數至 2007 年到達高峰，而後大幅下降。
2011	1.刑法 185 條之 3，修法為未致死： 兩年以下有期徒刑、拘役或併科二十萬元以下罰金 致人於死者：一年以上七年以下有期徒刑 致重傷者：處六月以上五年以下有期徒刑 2. 道路交通管理處罰條例第 35 條： 駕駛營業大卡車附載有未滿十四歲之人肇事者吊扣駕照期間加倍處分。	取締件數急遽下降。
2012	道路交通管理處罰條例第 35 條： 將 2011 年修正附載兒童酒駕的家被吊扣、吊銷規定中的肇事要件除去，並將年齡往下修正為十二歲。	取締件數上升，顯示出 2012 年道路交通管理處罰條例第 35 條修法之內容，可能缺乏加重懲罰的效果，以致發揮不了成效。
2014	1.2013 年：道路交通管理處罰條例第 35 條，罰鍰提高為：15000~90000 元。 2.2014 年：刑法 185 條之 3，將吐氣及血液酒精濃度訂明： 未致死：兩年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金 致死：三年以上十年以下有期徒刑	1.造成取締件數持續下降 2.移送法辦件數從 2012 年上升至 2014 最高峰，後急速下降趨勢。
2015   2016	民眾守法意識仍不足，可以解讀為罰責對於犯罪者較無產生影響。	移送法辦人數原本 2014 年後急遽下降，2015 年後至 2016 年間，移送法辦人數攀升。

## 2.受傷人數與死亡人數折線圖共同比較



圖十：受傷人數折線圖



圖十一：死亡人數折線圖

### (1) 分析特定時間點變化原因與結果

表九：死亡特定時間點修正原因與結果

時間點	分析原因（修法內容）	結果分析
2007	刑法 185 條之 3： 刑事罰金提高為十五萬元以下。	死亡人數 2007 年最高峰，而後明顯呈現下降趨勢。
2011	1.刑法第 185 條之 3： 未致死：兩年以下有期徒刑、拘役或併科二十萬元以下罰金。 致人於死者：一年以上七年以下有期徒刑。 致重傷者：處六月以上五年以下有期徒刑。 2. 道路交通管理處罰條例第 35 條： 駕駛營業大卡車附載有未滿十四歲之人肇事者吊扣駕照期間加倍處分。	受傷人數、死亡人數皆大幅下降。
2013	道路交通管理處罰條例第 35 條： 罰鍰提高為：15000~90000 元。	受傷人數、死亡人數下降趨勢呈現稍微停滯狀況。
2014	刑法 185 條之 3，將吐氣及血液酒精濃度訂明： 未致死：兩年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金。 致死：三年以上十年以下有期徒刑	受傷人數、死亡人數下降幅度持續增加。

## (二) 結論

由表九依年段分析酒駕相關行為，配合相關法律條文修正內容，發現修改具強制力的法律，使酒駕衍生出的問題得以具一定程度的改善。然而，從圖八與圖九的內容發現，修法後一段時間，酒駕情形則有逐漸回升的情形，推測原因為法律的威嚇力不足或者執法程度下降所導致。

## 七、問卷分析結果

為了解對於酒駕行為的觀感，我們以臺灣居民為調查範圍設計出一份問卷。在信心水準 95%， $\pm 3.6\%$ 的情況下，共回收了 201 份紙本問卷，541 份線上問卷，共計 702 份問卷。以下為本問卷各題目之次數分配表。問卷題目及編號請參閱附錄。

### (一) 交叉分析表

表十：交叉分析表

自變項	依變項	結果
性別	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，B2 與 B3 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，A6、B4、B5 產生有顯著之關聯性。
年齡	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1、A2 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，A5、B2 與 B3 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，B1、B4、B5 產生有顯著之關聯性。
教育程度	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1、A2 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，無產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，B4、B5 產生有顯著之關聯性。
職業	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，無產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，A6、B1、B5 產生有顯著之關聯性。
酒駕當事人	一、民眾的心態	針對民眾心態，無產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，A2 與 B2 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，無產生有顯著之關聯性。
飲酒習慣	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，A5 與 B3 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，無產生有顯著之關聯性。

從表十發現，在交叉分析中，除了曾為酒駕當事者的原因以外，無論是性別、年齡、教

育程度、職業、飲酒習慣等，皆會對 A1 這個題目的回答，產生顯著性的差異，由此可知，酒駕現行罰則過輕這個敘述，對於問卷填答人的心態而言，看法產生歧異。若針對執法的程度來看，教育程度與職業，則不會影響此類題目的作答。至於法規的嚴謹性，性別、年齡、教育程度等，皆對 B4 與 B5 兩個題目產生顯著性，而職業、酒駕當事人、飲酒習慣等，則不會對法規的嚴謹性等題目產生顯著水準。為進一步了解各變項之間的關聯性，我們透過迴歸分析再次進行檢驗，其結果如下所述：

## (二)迴歸分析表

### 1、針對民眾心態

表十一：民眾心態 A1 的迴歸分析

模式	A1	未標準化係數		標準化係數		顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配	t		允差	VIF
1	(常數)	3.285	.143		22.916	.000		
	性別	.005	.055	.003	.088	.930	.985	1.015
	年齡	-.008	.020	-.015	-.386	.700	.891	1.122
	職業	-.026	.011	-.084	-2.262	.024	.966	1.035
	教育程度	.065	.024	.102	2.713	.007	.936	1.069
	飲酒習慣	.116	.070	.062	1.654	.099	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	-.031	.143	-.008	-.217	.828	.954	1.048

a 依變數：我認為酒駕肇事原因是因為現行罰則過輕

表十一，以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數 Beta( $\beta$ )為.084，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「民眾心態」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論教育程度越高的人越認為現行罰則過輕。

表十二：民眾心態A2的迴歸分析

模式	A2	未標準化係數		標準化係數		顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配	t		允差	VIF
1	(常數)	3.476	.124		28.107	.000		
	性別	.016	.047	.013	.348	.728	.985	1.015
	年齡	-.048	.017	-.109	-2.824	.005	.891	1.122
	職業	-.002	.010	-.007	-.179	.858	.966	1.035
	教育程度	.055	.021	.101	2.675	.008	.936	1.069
	飲酒習慣	.032	.060	.020	.531	.596	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.317	.124	.096	2.566	.010	.954	1.048

a 依變數：我認為酒駕肇事原因是因為當事人存有不會遇到臨檢的僥倖心態

表十二，以具顯著之自變項「年齡」來看，其標準迴歸係數 Beta( $\beta$ )為-.048，其顯著性



具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「民眾心態 A2」在統計上呈現顯著且負向影響。由此可以推論年齡越高的人，越不認為當事人存有不會遇到臨檢的僥倖心態。

以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.055，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「民眾心態 A2」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論教育程度越高的人，越認為當事人存有不會遇到臨檢的僥倖心態。

以具顯著之自變項「曾為酒駕當事人」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.317，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「民眾心態 A2」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論曾為酒駕當事人認為當事人存有不會遇到臨檢的僥倖心態。

表十三：民眾心態 A3 的迴歸分析

模式	A3	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	3.065	.132		23.268	.000		
	性別	.075	.050	.055	1.496	.135	.985	1.015
	年齡	-.023	.018	-.048	-1.241	.215	.891	1.122
	職業	.005	.010	.019	.510	.610	.966	1.035
	教育程度	.084	.022	.143	3.800	.000	.936	1.069
	飲酒習慣	.002	.064	.001	.025	.980	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	-.066	.132	-.019	-.500	.617	.954	1.048

a 依變數：我認為酒駕肇事原因是因為當事人認為自己酒量好，不會影響開車

表十三，以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.084，其顯著性具有三顆星水準，表示這該變項對依變項「民眾心態 A3」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論教育程度越高的人，越認為酒駕當事人會因為認為自己酒量好，不會影響開車。

表十四：民眾心態 A4 的迴歸分析

模式	A4	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	3.128	.157		19.899	.000		
	性別	.012	.060	.007	.194	.846	.985	1.015
	年齡	-.011	.022	-.020	-.518	.604	.891	1.122
	職業	-.007	.012	-.020	-.540	.589	.966	1.035
	教育程度	.031	.026	.045	1.176	.240	.936	1.069
	飲酒習慣	.028	.077	.014	.371	.711	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.042	.157	.010	.269	.788	.954	1.048

a 依變數：我認為酒駕肇事原因是因為當事人認為只喝一點酒，酒精測試儀查不出來

表十四，六個自變項皆不會對 A4 產生顯著性之關聯。

從上述的迴歸分析表中發現，我們可以看到「教育程度」對於「民眾心態」具有相當高的顯著性，我們可以看到教育程度對於這個部分具有相當高的顯著性，此部分說明教育程度越高的人越認為酒駕的成因在於當事人的心態問題，若能減輕民眾的僥倖心態，當可降低酒駕發生率。

## 2、針對執法程度

表十五：執法程度 A5 的迴歸分析

模式	A5	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	2.834	.145		19.519	.000		
	性別	.129	.055	.086	2.343	.019	.985	1.015
	年齡	-.013	.020	-.025	-.647	.518	.891	1.122
	職業	.002	.012	.008	.217	.829	.966	1.035
	教育程度	.050	.024	.077	2.049	.041	.936	1.069
	飲酒習慣	.223	.071	.118	3.156	.002	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.024	.145	.006	.168	.867	.954	1.048

a 依變數：我認為酒駕肇事原因是因為當事人認為熟悉路況，不會有交警查酒駕

表十五，以具顯著之自變項「性別」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.129，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 A5」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論男性認為當事人因為熟知執法路徑而規避酒駕盤查的可能性越高。

以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.05，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 A5」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論教育程度越高的人越認為當事人因為熟知執法路徑而規避酒駕盤查的可能性越高。

以具顯著之自變項「飲酒習慣」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.223，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 A5」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論具有飲酒習慣者認為因為熟知執法路徑而規避酒駕盤查的可能性越高。

表十六：執法程度B2的迴歸分析

模式	B2	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	2.032	.158		12.854	.000		
	性別	.069	.060	.041	1.148	.251	.985	1.015
	年齡	.136	.022	.236	6.245	.000	.891	1.122
	職業	-.001	.013	-.004	-.098	.922	.966	1.035
	教育程度	.009	.026	.012	.330	.741	.936	1.069
	飲酒習慣	.077	.077	.037	1.000	.318	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.098	.158	.023	.620	.535	.954	1.048

a 依變數：我認為防範酒駕宣導能降低酒駕肇事的發生

表十六，以具顯著之自變項「年齡」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.136，其顯著性具有三顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 B2」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論年齡越高的人越認為加強防範酒駕宣導，能降低酒駕肇事的發生。

表十七：執法程度 B3 的迴歸分析

模式	B3	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	3.311	.130		25.533	.000		
	性別	.118	.049	.088	2.397	.017	.985	1.015
	年齡	-.022	.018	-.048	-1.236	.217	.891	1.122
	職業	-.019	.010	-.069	-1.871	.062	.966	1.035
	教育程度	.022	.022	.039	1.028	.304	.936	1.069
	飲酒習慣	-.064	.063	-.038	-1.020	.308	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.247	.130	.071	1.908	.057	.954	1.048

a 依變數：我認為執法單位強力取締可以減少酒駕肇事的發生

表十七，以具顯著之自變項「性別」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.118，其顯著性具有三顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 B3」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論男性認為加強執法單位的取締，可以減少酒駕肇事的發生。

綜上所言，上述的迴歸分析表中發現，我們可以看到「性別」對於「執法程度」具有相當高的顯著性，此部分說明男性認為若加強執法程度，可以降低酒駕之發生。

### 3、針對法規嚴謹

表十八：法規嚴謹 A6 的迴歸分析

模式	A6	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	3.329	.149		22.316	.000		
	性別	.082	.057	.053	1.450	.148	.985	1.015
	年齡	-.016	.021	-.029	-.761	.447	.891	1.122
	職業	-.025	.012	-.079	-2.134	.033	.966	1.035
	教育程度	.042	.025	.063	1.667	.096	.936	1.069
	飲酒習慣	.058	.073	.030	.803	.423	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.222	.149	.056	1.489	.137	.954	1.048

a 依變數：我認為酒駕肇事原因是因為現行罰則過輕才無法嚇阻當事人之行為

表十八，以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.042，雖不具有足夠的顯著水準，其解釋力亦可達 90%左右，表示這該變項對依變項「執法程度 B3」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論教育程度越高的人越認為現行罰則因為過輕而無法達到嚇阻的作用。

表十九：執法程度B1的迴歸分析

模式	B1	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	2.134	.154		13.892	.000		
	性別	-.114	.058	-.071	-1.946	.052	.985	1.015
	年齡	.056	.021	.102	2.642	.008	.891	1.122
	職業	.015	.012	.044	1.188	.235	.966	1.035
	教育程度	-.068	.026	-.099	-2.631	.009	.936	1.069
	飲酒習慣	.019	.075	.010	.260	.795	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.129	.154	.031	.842	.400	.954	1.048

a 依變數：我認為目前政府訂定的酒駕罰款標準合理

表十九，以具顯著之自變項「年齡」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.056，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 B1」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論年齡越高的人越認為酒駕罰款標準合理。

以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為-.068，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 B1」在統計上呈現顯著且負向影響。由此可以推論教育程度越高的人越不認為酒駕罰款標準合理。

表二十：執法程度 B4 的迴歸分析

模式	B4	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	3.399	.142		23.911	.000		
	性別	-.018	.054	-.012	-.334	.738	.985	1.015
	年齡	.002	.020	.005	.124	.902	.891	1.122
	職業	-.022	.011	-.071	-1.904	.057	.966	1.035
	教育程度	.050	.024	.079	2.086	.037	.936	1.069
	飲酒習慣	.062	.069	.033	.889	.374	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.158	.142	.042	1.111	.267	.954	1.048

a 依變數：我認為嚴刑峻法能有效遏止酒駕肇事

表二十，以具顯著之自變項「教育程度」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.05，其顯著性具有一顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 B4」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論教育程度越高的人越認為嚴刑峻法能有效遏止酒駕肇事。

表二十一：執法程度B5的迴歸分析

模式	B5	未標準化係數		標準化係數	t	顯著性	共線性統計量	
		B 之估計值	標準誤	Beta 分配			允差	VIF
1	(常數)	3.140	.159		19.737	.000		
	性別	-.038	.061	-.023	-.634	.526	.985	1.015
	年齡	.063	.022	.111	2.877	.004	.891	1.122
	職業	-.025	.013	-.072	-1.958	.051	.966	1.035
	教育程度	.027	.027	.038	1.010	.313	.936	1.069
	飲酒習慣	.085	.078	.041	1.095	.274	.951	1.052
	曾為酒駕當事人	.201	.159	.047	1.262	.207	.954	1.048

a 依變數：對於現在酒駕行為又層出不窮，我認為採用更加嚴重的罰則(如鞭刑)才能遏止

表二十一，以具顯著之自變項「年齡」來看，其標準迴歸係數  $Beta(\beta)$  為.063，其顯著性具有兩顆星水準，表示這該變項對依變項「執法程度 5」在統計上呈現顯著且正向影響。由此可以推論年齡越高的人越認為採用更加嚴重的罰則(如鞭刑)才能有效遏止酒駕肇事。

最後，從上述的迴歸分析表中發現，我們可以看到「年齡」與「教育程度」對於「法規嚴謹」具有相當高的顯著性。雖然年齡越高者越認為酒駕罰款合理，而教育程度越高者則認為目前酒駕罰則不合理，但是兩者皆認為該該採用更高的罰則才能有效遏止酒駕，目前現行的法規嚴謹度不足。



## 陸、討論

### 一、道德成規理論與酒駕行為的關係

由道德成規理論方面看酒駕行為，我們認為：行為人為避免罰責，會在修法後服從權威，即「必罰服從階段」；一段時間後案件數再度增加，可見「僥倖心態」重現，即行為人進入「相對功利階段」。

### 二、結合全國案件數圖表與修法歷程

綜上所述，由圖表依年段分析酒駕相關行為，配合相關法律條文修正內容，發現修改具**強制力**的法律，使酒駕衍生出的問題得以具一定程度的改善。然而，由圖表亦可發現，修法後一段時間，犯罪情形有**逐漸回升**的情形。

### 三、問卷分析

從上，我們透過交叉分析所得到的結論，性別、年齡、教育程度、飲酒習慣與職業，皆會影響到 A1 的作答，至於酒駕當事人經驗，則沒有顯著性水準。針對僥倖心態本身，不同的性別、年齡、教育程度、職業、飲酒習慣皆會造成影響，與學者王安邦(2008)、張蕙(2015)、吳姿瑩(2015)提到高教育程度者與低教育程度者相比，較不容易酒駕是一致。而徐志光(2003)所提到勞工階層最易犯下酒駕行為，據本研究分析後，就職業本身而言，的確會對酒駕行為產生不同的認知且職業對於 A6、B1、B5 的交叉分析亦達到顯著水準，由此得証。至於自律行為是否可以降低酒駕情況，針對 A2、A3 與 A4 本身來看，僅有年齡與教育程度達到顯著水準，不同的年齡與教育程度，對於酒駕的僥倖心態則有不同的回答。

再從迴歸分析進行檢視，教育程度對於酒駕當事人的僥倖心態則有正向的影響，教育程度較高者認為，端正酒駕風氣該從民眾的僥倖心態進行改正，因此透過法治教育的落實與向下扎根，當可削弱未來民眾僥倖心態的存在；也與王玉玲(2011)強調學校教育是主要教育途徑不謀而合，交通安全課題亦是一種生命教育，另兩位學者陳建同(2014)、蔡宜家(2016)亦認為交通安全教育才是關鍵一環，更應加強『道德觀念』與『守法精神』，故建議從高中職開始，將酒駕的危害之法規知識與常識納入課程中，宣導正確的飲酒觀念，如此才能達到真正的交通安全。

而在法規的嚴謹方面，學者李佩玲(2016)認為年齡增加與性別為男性愈容易酒駕肇事。由上可知，經研究後也同此理，教育程度較高者與年齡較高者也認同現行罰則仍需要加重，透過更嚴苛的罰則方可遏止酒駕行為。再者對於執法程度而言，本研究分析出男性則認為該加強執法的程度。

## 柒、結論與建議

### 一、行為分析與酒駕發生原因

由修法歷程與案件數的調查，在政府加重罰則後，短期內案件數下降，但一段時間後再度攀升，可見修法對於酒駕肇事者的嚇阻作用無法長久維持，此現象可佐證我們的第一點討論：道德成規理論的「必罰服從階段」及「相對功利階段」。故此，酒駕發生的原因並不在罰責輕重，而是行為人根深蒂固的**僥倖心態**。徐志光(2003)與王安邦(2008)皆提到勞工階層犯下酒駕行為的頻率較其他職業為多，就我們以職業類別與其他題目交叉分析的結果發現，不同的職業的確會對行為人產生不同的心態與判斷。

### 二、減少酒駕發生率方式的探討

在蒐集外國酒駕相關法規內容的過程中，我們發現我國及各國仍以**制定法律**為主，企圖藉由懲處酒駕肇事者，達到殺雞儆猴的效果。

### 三、全國案件數比較暨修法成效探討

藉由分析酒駕相關行為次數，發現修法能使酒駕衍生出的問題得到一定程度的改善，因此政府應該審慎進行立法與修法，以有效遏止酒駕行為。然而，修法後一段時間，犯罪情形有逐漸回升的情形而言，對於從根本減少酒駕發生率的方式仍有待商榷。

### 四、民眾對於酒駕相關法律之觀點研究

透過問卷，我們得知民眾認為酒駕的主要原因有下列三種：

- 1.現行罰責過輕
- 2.當事人的僥倖心態
- 3.當事人的主觀判斷

以上可知，多數民眾認為現行罰則過輕，無法有效遏止酒駕行為，須以**更嚴格的標準、罰則**，才能使酒駕肇事率有效降低。再者，**僥倖心態**是多數民眾認為促使酒駕發生的原因，從迴歸分析的結果發現，認為透過防治宣導與加強執法強度的方式，亦能夠有效的降低人們酒駕行為的發生。綜上所述，經過此次問卷調查以及分析後，我們得知民眾希望政府**制定更高的罰則**，透過**更積極執法的強度**以及更廣泛的**防治宣導**，如此方得以有效阻止酒駕並降低酒駕肇事率。

## 五、建議

綜合上述資料，**制訂與修改法律**仍是防範酒駕行為的主要方式，也確實有效改善酒駕情形，但持續性並不長，酒駕發生率會仍有再次回升的情形。本組在討論後認為，除了增加避罰服從的威嚇性之外，亦可以增加功利主義的誘因。譬如使用獎勵的方式，凡是臨檢過程中未遭酒駕查獲者，可以記點的方式，累積足夠的點數而換取獎勵，使用此方法可以減少一般民眾因為酒駕臨檢所產生的厭惡感，增加其配合度。至於酒駕宣導方面，我們覺得可以利用虛擬實境的技術，在酒駕宣導或懲罰酒駕當事人時，讓人們感受事故當下的恐懼和痛苦，如此將比僅僅口頭勸導的感受更強烈與真實。另外法治教育的普遍落實更是重要，從小便開始進行教育法治的教育，舉辦相關的體驗營或者競賽活動，更容易讓守法的觀念在成長的過程中紮根。

## 捌、未來研究

針對於酒後駕駛這個行為，各國無不以嚴刑峻罰來防範，雖然台灣對於酒駕的認定標準甚嚴，顯然在刑罰上還不足以使行為人等心生畏懼，是故酒駕罰則的修法勢在必行。據報導已協商通過「**道路交通管理處罰條例修正草案**」，未來拒測者罰鍰提高至十八萬元，並按次累加罰鍰；酒駕累犯罰鍰也將改為按次加罰九萬元；五年內三度遭查獲酒駕或拒檢、拒測者，須懸掛特殊識別牌照；此外，酒駕者的同車乘客可處六千元至一萬二千元罰鍰，若肇事致人重傷或死亡，則應即沒入車輛、吊照且終身不得再考領(2017，三立新聞網)。

乍看之下罰則提高不少，酒駕行為人是否會因此心生畏懼，此修法的成效有待時間來觀察檢驗，否則便只有繼續提高罰則一途。至於台灣酒駕行為人比例則依各地區而有不同，究竟是地區人民法治觀念的不同，或者是各地區警方的執法成效有落差，其中的變化更值得後續研究與追蹤。

## 玖、參考資料及其他

徐志光(2003)從政策執行面分析酒醉駕車處罰政策-兼論刑罰話與除罪化之探究。銘傳大學公共事務研究所，台北市。

王邦安(2008)。酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究- 以高雄地區為例。國立中正大學，嘉義縣。

王玉玲（2011）。酒後駕車違規人行為認知之研究。中央警察大學交通管理研究所碩士論文，桃園市。

黃耀煌(2013)。澎湖地區民眾酒後駕車風險認知之研究。國立中山大學公共事務管理研究所碩士論文，高雄市。

陳高村、郭佩霞(2014)。酒駕處罰加重立法前後執法與判決結果特性分析。2014年道路交通安全與執法研討會，研討會論文集，527-542。

陳建同(2014)。論刑法不能安全駕駛罪-以酒醉駕車相關適用爭議為核心。國立台北大學法律學系碩士論文，台北市。

張蕙(2015)。酒癮者之酒駕再犯防治對策-以社會復歸為中心。國立政治學法律學

系碩士論文，台北市。

吳姿瑩(2015)。酒駕重罰化對成年累犯之嚇阻效果。國立臺北大學犯罪學研究所 碩士論文。

蔡宜家(2016)。飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義：比較台灣與日本的刑事法律制度。國立中正大學法律系碩士論文，嘉義縣。

李佩玲(2016)。台灣酒駕政策與酒駕事故之關聯性研究。國立中央大學產業經濟研究所，桃園市。

許鈴敏(2017)。酒駕之刑事政策及經濟學面向實證探討：以花東地區單純酒駕犯罪為例。國立東華大學公共行政學系，花東縣。

蔡中志、馬士軒(2014)駕駛人酒精濃度與肇事嚴重關聯性之探討-以桃園縣為例，2014年道路交通安全與執法研討會頁 543-556。

Thomas L. Traynor(2005),” The impact of driver alcohol use on crash severity : A crash specific analysis” ,Transportation Research Part E 41, P. 421

蔡中志(2000)。「酒後駕駛對交通安全之影響」，警光雜誌第522期，頁21-23。

李俊珍、黃詠瑞、熊建璋(2017)。酒駕受刑人心理健康、拒酒自我效能與酒癮嚴重程度之研究，矯正期刊，第六卷第二期，頁45-68。

王邦安(2010)。酒醉駕車決意歷程與預防對策之研究-以高雄地區為例。司法年刊，9期，頁107-114。

內政部警政署(2017)。全國案件數彙整。取自：<https://ba.npa.gov.tw/npa/stmain.jsp?sys=100>

三立新聞網(2017)。治酒駕新法！罰鍰採「按次累加」

拒測起跳罰 18 萬。取自：<http://awscdn.setn.com/News.aspx?NewsID=320915>

## 附錄

親愛的受訪者您好，我們是 \_\_\_\_\_ 高中的學生，我們目前正在進行「修法對於酒駕行為的影響」相關的專題報告，因此我們想要了解您對「酒駕」的看法以及意見。這份問卷採不記名方式，不會留下您的個人資料，且僅做資料參考，絕不對外公開，請放心填寫。謝謝您。

### 一、基本資料

此部分作為分析受訪者族群與作答之關聯性，請您盡量填寫與您最相符的答案。

1.性別	<input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女 <input type="checkbox"/> 其他
2.年齡	<input type="checkbox"/> 14歲以下 <input type="checkbox"/> 15~24歲 <input type="checkbox"/> 25~34歲 <input type="checkbox"/> 35~44歲 <input type="checkbox"/> 45~54歲 <input type="checkbox"/> 55~64歲 <input type="checkbox"/> 65歲以上
3.職業	<input type="checkbox"/> 農林漁牧礦 <input type="checkbox"/> 工 <input type="checkbox"/> 商 <input type="checkbox"/> 服務 <input type="checkbox"/> 軍公教 <input type="checkbox"/> 學生( <input type="checkbox"/> 高中職以下/ <input type="checkbox"/> 大專院校 ) <input type="checkbox"/> 家管 <input type="checkbox"/> 自由業 <input type="checkbox"/> 待業中 <input type="checkbox"/> 退休 <input type="checkbox"/> 其他_____
4.教育程度	<input type="checkbox"/> 國中以下 <input type="checkbox"/> 高中職 <input type="checkbox"/> 專科 <input type="checkbox"/> 大學 <input type="checkbox"/> 碩士 <input type="checkbox"/> 博士
5.喝酒習慣	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無
6. 曾為酒駕事件當事人(肇事者或被害人)	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否

## 二、酒駕肇事原因調查

請勾選以下敘述您的認同程度		非常同意	同意	不同意	非常不同意
A 1	我認為酒駕肇事原因是因為現行罰則過輕				
A 2	我認為酒駕肇事原因是因為當事人存有不會遇到臨檢的僥倖心態				
A 3	我認為酒駕肇事原因是因為當事人認為自己酒量好，不會影響開車				
A 4	我認為酒駕肇事原因是因為當事人認為只喝一點酒，酒精測試儀查不出來				
A 5	我認為酒駕肇事原因是因為當事人認為熟悉路況，不會有交警查酒駕				
A 6	我認為酒駕肇事原因是因為現行罰則過輕才無法嚇阻當事人之行為				

## 三、對於防範酒駕方式之看法調查

請勾選以下敘述您的認同程度。		非常同意	同意	不同意	非常不同意
B 1	我認為目前政府訂定的酒駕罰款標準合理				
B 2	我認為防範酒駕宣導能降低酒駕肇事的發生				
B 3	我認為執法單位強力取締可以減少酒駕肇事的發生				
B 4	我認為嚴刑峻法能有效遏止酒駕肇事				
B 5	對於現在酒駕行為又層出不窮，我認為採用更加嚴重的罰則(如鞭刑)才能遏止酒駕行為				

## 【評語】 052705

酒駕問題關乎生命安全，此研究反應重要社會議題。

資料收集與分析反映出團隊合作的精神。然研究中問卷如何發展的說明缺乏，樣本以一般民眾為主，並無法瞭解酒駕者的狀況，因而推論將受限。資料變項中有連續變項也有類別變項需進一步確認並重新編碼才能進行統計分析。





# 壹、研究動機

竦動的新聞標題，讓閱者無不顫慄，為使酒駕率降低，立法院企圖以修法、加重刑責減少酒駕造成的悲劇。但酒後駕車造成的事故仍時為斗大標題之一，這使我們欲進一步探討酒駕相關修法與成效。



# 貳、研究目的

- 一、比較臺灣各地區於修法前後，案件數之增減情形
- 二、比較各國酒駕罰則的輕重性
- 三、透過問卷分析性別、年齡、職業、教育程度、飲酒習慣與酒駕當事人的經驗，是否會影響駕駛行為
- 四、思索降低酒駕發生率的方法

# 參、研究設備及器材

電腦、網際網路、製作圖表之應用程式、SPSS 12。

# 肆、研究方法

我們透過文獻研究法、問卷調查法完成此論文。對於酒駕的行為分析則以交叉分析法進行，再以迴歸分析進行各變項間的檢證，去了解彼此的關聯，最後經由統整分析得出研究內容與結果。



# 伍、研究過程

## 一、修法歷程

臺灣有關駕駛酒駕行為的法令主要有三個：道路交通管理安全規則第114條、道路交通管理處罰條例

第35條、刑法第185條第 3款，以下依修法時間先後簡介酒駕罰則修法歷程：

### (一) 道路交通管理處罰條例第35條、道路交通安全規則第114條

1975	其他未修正	汽車駕駛人駕駛汽車時有「酒醉」者，處300元以上、600元以下罰鍰，並禁止其駕駛，被入處場或死亡者，再科其兩倍罰鍰。																				
1986	其他未修正	將酒駕罰則提高至900元以上、1,800元以下。																				
1996	其他未修正	將酒醉定義修正，現代「酒醉」是指血液酒精含量每公升0.25%以上、0.25%以下者，仍罰鍰罰鍰。																				
1997	發布第114條	正式訂定酒駕標準為「血液酒精含量每公升0.25%以上者」。																				
2005	其他未修正	罰鍰增加至185-28條罰鍰由交通部管理處罰條例第35條罰鍰中刪除，並增加罰鍰如下修正為十二條。																				
2011	其他未修正	駕駛營業大車者有酒後十四歲之人肇事者有罰鍰罰鍰增加。																				
2012	調整罰鍰之刑罰	將 2011 年修正罰鍰及酒駕罰則的罰鍰增加，但罰鍰罰鍰中仍保留罰鍰，並將罰鍰如下修正為十二條。																				
2013	其他未修正	吐氣酒精濃度(單位: mg/L) <table border="1"> <tr> <th>標準</th> <th>機車</th> <th>小型車</th> <th>大型車</th> </tr> <tr> <td>0.15-0.25</td> <td>15000</td> <td>19000</td> <td>22000</td> </tr> <tr> <td>0.25-0.4</td> <td>22500</td> <td>29000</td> <td>33500</td> </tr> <tr> <td>0.4-0.55</td> <td>45000</td> <td>51500</td> <td>56000</td> </tr> <tr> <td>0.55以上</td> <td>67500</td> <td>74000</td> <td>78500</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>五年內有第2次以上之酒駕者處罰鍰加倍。</li> <li>駕駛人不得再行開車，並應由警察將車輛拖離現場，由警察將車輛拖離現場，由警察將車輛拖離現場。</li> </ul>	標準	機車	小型車	大型車	0.15-0.25	15000	19000	22000	0.25-0.4	22500	29000	33500	0.4-0.55	45000	51500	56000	0.55以上	67500	74000	78500
標準	機車	小型車	大型車																			
0.15-0.25	15000	19000	22000																			
0.25-0.4	22500	29000	33500																			
0.4-0.55	45000	51500	56000																			
0.55以上	67500	74000	78500																			

### (二) 刑法入罪化

1999	酒駕入罪化	一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金(普通過失致死為兩年以下有期徒刑)。
2007	其他未修正	罰鍰提高為十五萬元以下。
2011	其他未修正	未致死:兩年以下有期徒刑、拘役或併科二十萬元以下罰金。 致人於死者:一年以上七年以下有期徒刑。 致重傷者:處六年以上五年以下有期徒刑。
2014	將吐氣及血液酒精濃度訂明	未致死:兩年以下有期徒刑、併科二十萬元以下罰金。 致死:三年以上十年以下有期徒刑。

## 二、各國法律規則與比較

我們從歐美亞等三洲，各挑出一個具有法治代表性的國家與臺灣進行比較：

### (一) 法律規則

國家	酒精標準	罰則	其他
臺灣	0.15mg/L 未逾 25mg/L	未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿2年之駕駛人或職業駕駛人駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為15,000元、19,500元及22,500元。	累犯者案前次罰鍰金額加罰9萬元且無上限次數。
	0.25mg/L 以上未逾 0.4mg/L	駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為22,500元、29,000元及33,500元。	
	0.4mg/L 未逾 0.55mg/L	駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為45,000元、51,500元及56,000元。	
	0.55mg/L 以上者	駕駛機車、小型車、大型車之裁罰基準分別為67,500元、74,000元及78,500元。	
日本	酒醉駕駛	五年以下刑罰或100萬日元以下罰金。	1.對於酒類、車輛提供及共乘者皆進行處罰 2.有違規記點制度
	帶酒氣駕駛	三年以下罰金或50萬日圓以下罰金。	
美國(以加州為例)	血液酒精濃度超過0.08%或吐氣濃度達0.28至0.55mg/L 以上	1,500~1,800美元。	1.各州標準不盡相同 2.對於21歲以下酒駕者「零容忍」
德國	血液酒精濃度超過0.05%	若構成公共危險、重者可達15,000歐元。	1.初犯、再犯、三犯有不同罰則 2.有違規記點制度

### (二) 比較結果

比較各國，臺灣肇事致死的刑責比起歐美來得低，美國和加拿大最嚴重可判無期徒刑，日本最高分別判10年和20年，而臺灣酒駕新制最高只判10年，相較之下似乎較低。綜上，酒駕行為數減少有待中央立法機關及執法機關嚴格立法取締，才能讓酒駕禁製在心裡埋入種子。



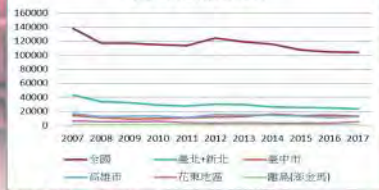


### 三、全國案件數量整及計算

#### (一) 取締件數彙整表及折線圖

年份	臺北	新北	桃園	基隆	新竹	苗栗	桃園	嘉義	台南	高雄	其他	
2007	42923	0.001	13706	0.000	16943	0.006	26615	0.003	315	0.000	11763	0.000
2008	33473	0.005	12536	0.004	13668	0.005	2331	0.009	565	0.003	11715	0.000
2009	32196	0.005	9180	0.000	12514	0.005	5200	0.009	652	0.003	11904	0.000
2010	28781	0.004	9673	0.004	13434	0.005	2519	0.014	675	0.003	11599	0.000
2011	27856	0.004	10803	0.004	11412	0.004	3852	0.007	631	0.003	11329	0.000
2012	30259	0.005	11956	0.004	15505	0.005	3259	0.006	692	0.003	12420	0.000
2013	29995	0.005	12999	0.003	14562	0.005	2733	0.007	594	0.002	11884	0.000
2014	26338	0.004	16238	0.004	14779	0.005	3187	0.006	267	0.002	11523	0.000
2015	25645	0.004	14047	0.003	13130	0.004	2164	0.006	562	0.002	10732	0.000
2016	24892	0.004	14282	0.003	10974	0.004	2966	0.005	280	0.002	10478	0.000
2017	23395	0.004	13041	0.003	12547	0.004	5389	0.006	715	0.003	10367	0.000

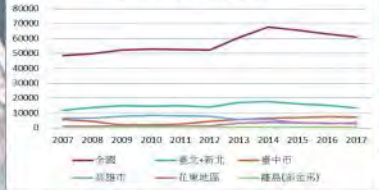
取締件數折線圖



#### (二) 移送法辦彙整表及折線圖

年份	臺北	新北	桃園	基隆	新竹	苗栗	桃園	嘉義	台南	高雄	其他	
2007	1106	0.007	5468	0.022	6743	0.002	1104	0.003	192	0.001	4864	0.002
2008	1554	0.001	4442	0.017	6535	0.002	506	0.002	228	0.001	4899	0.003
2009	1852	0.002	1998	0.009	7836	0.003	1264	0.002	272	0.001	5247	0.002
2010	4852	0.002	3077	0.004	8534	0.003	1332	0.002	772	0.002	5253	0.002
2011	4838	0.002	2459	0.002	8067	0.003	1149	0.002	867	0.002	5244	0.002
2012	1865	0.002	4313	0.003	7029	0.003	1416	0.001	313	0.001	5342	0.002
2013	1717	0.003	5621	0.003	5653	0.002	3130	0.000	381	0.002	4944	0.003
2014	1734	0.003	6726	0.002	5546	0.002	3969	0.007	-420	0.002	4772	0.003
2015	16108	0.003	6092	0.002	5178	0.001	9533	0.006	-479	0.002	4549	0.003
2016	29173	0.003	7190	0.002	2641	0.001	3195	0.006	-500	0.002	4650	0.003
2017	13303	0.002	7059	0.002	2139	0.001	2832	0.005	-539	0.002	4699	0.003

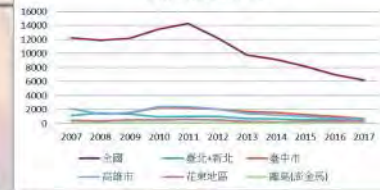
移送法辦件數折線圖



#### (三) 受傷人數彙整表及折線圖

年份	臺北	新北	桃園	基隆	新竹	苗栗	桃園	嘉義	台南	高雄	其他	
2007	114	0.000	283	0.000	230	0.000	402	0.000	71	0.000	1234	0.001
2008	141	0.002	124	0.000	146	0.000	38	0.000	79	0.000	1196	0.003
2009	144	0.002	154	0.000	154	0.000	43	0.000	81	0.000	1214	0.003
2010	89	0.001	297	0.000	221	0.000	47	0.000	90	0.000	1522	0.004
2011	204	0.001	229	0.000	231	0.000	594	0.001	91	0.000	1429	0.004
2012	797	0.002	2076	0.000	267	0.000	462	0.000	43	0.000	1210	0.003
2013	779	0.001	1664	0.000	149	0.000	710	0.000	75	0.000	978	0.004
2014	867	0.001	1592	0.000	1162	0.000	248	0.000	104	0.000	915	0.004
2015	111	0.000	1291	0.000	1003	0.000	281	0.000	100	0.000	4130	0.001
2016	58	0.000	1003	0.000	731	0.000	325	0.000	96	0.000	4950	0.001
2017	49	0.000	737	0.000	491	0.000	241	0.000	102	0.000	4140	0.001

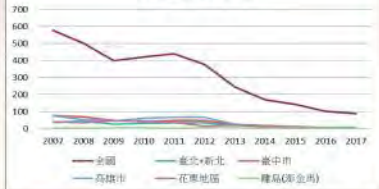
受傷人數折線圖



#### (四) 死亡人數彙整表及折線圖

年份	臺北	新北	桃園	基隆	新竹	苗栗	桃園	嘉義	台南	高雄	其他	
2007	11	0.000	26	0.000	27	0.000	36	0.000	7	0.000	516	0.000
2008	10	0.000	19	0.000	23	0.000	34	0.000	5	0.000	420	0.000
2009	25	0.000	36	0.000	13	0.000	16	0.000	3	0.000	330	0.000
2010	11	0.000	40	0.000	40	0.000	11	0.000	5	0.000	419	0.000
2011	34	0.000	47	0.000	49	0.000	12	0.000	2	0.000	449	0.000
2012	33	0.000	47	0.000	49	0.000	12	0.000	3	0.000	436	0.000
2013	19	0.000	26	0.000	29	0.000	20	0.000	7	0.000	340	0.000
2014	13	0.000	14	0.000	16	0.000	11	0.000	3	0.000	289	0.000
2015	8	0.000	8	0.000	11	0.000	9	0.000	2	0.000	142	0.000
2016	1	0.000	1	0.000	2	0.000	7	0.000	1	0.000	104	0.000
2017	7	0.000	1	0.000	3	0.000	2	0.000	6	0.000	47	0.000

死亡人數折線圖



#### (五) 結論

由上可知，透過警政署數據比較，花東地區的酒駕比率遠高於全國的總平均，推測原因為人口結構、或者教育水準所導致，此部分值得進行後續追蹤與了解。

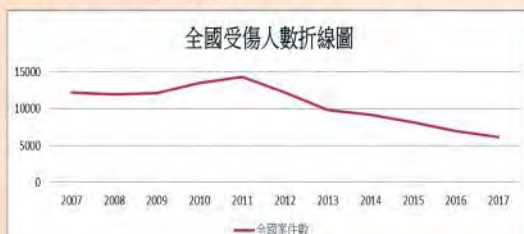
### 四、全國案件數分析

#### (一) 圖表分析各區域案件數 (統計時間：2007~2017)

##### 1. 取締件數與移送法辦件數折線圖共同比較



##### 2. 受傷人數與死亡人數折線圖共同比較



##### · 分析特定時間點變化原因與結果

時間點	分析原因 (修法內容)	結果分析
2007	刑法 185 條之 3： 刑事罰金提高為十五萬元以下。	之前持續攀升的取締件數至 2007 年到達高峰，而後大幅下降。
2011	1. 刑法 185 條之 3，修改為未致死： 兩年以下有期徒刑、拘役或併科二十萬元以下罰金。 致人於死者：一年以上七年以下有期徒刑致重傷者：處六月以上五年以下有期徒刑。 2. 道路交通管理處罰條例第 35 條： 駕駛營業大卡車附載有未滿十四歲之人肇事者吊扣駕照期間加倍處分。	取締件數急遽下降。
2012	道路交通管理處罰條例第 35 條： 將 2011 年修正附載兒童酒駕的家被吊扣、吊銷規定中的肇事要件除去，並將年齡往下降修正為十二歲。	取締件數上升，顯示出 2012 年道路交通管理處罰條例第 35 條修法之內容，可能缺乏加重懲罰的效果，以致發揮不了成效。
2014	1. 2013 年：道路交通管理處罰條例第 35 條，罰鍰提高為：15000-90000 元。 2. 2014 年：刑法 185 條之 3，將吐氣及血液酒精濃度訂明： 未致死：兩年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金。 致死：三年以上十年以下有期徒刑。	1. 造成取締件數持續下降。 2. 移送法辦件數從 2012 年上升至 2014 年最高峰，後急遽下降趨勢。
2015   2016	民眾守法意識仍不足，可以解讀為罰鍰對於犯罪者較無產生影響。	移送法辦人數原本 2014 年後急遽下降，2015 年後至 2016 年間，移送法辦人數攀升。

##### · 分析特定時間點變化原因與結果

時間點	分析原因 (修法內容)	結果分析
2007	刑法 185 條之 3： 刑事罰金提高為十五萬元以下。	死亡人數 2007 年最高峰，而後明顯呈現下降趨勢。
2011	1. 刑法第 185 條之 3： 未致死：兩年以下有期徒刑、拘役或併科二十萬元以下罰金。 致人於死者：一年以上七年以下有期徒刑。致重傷者：處六月以上五年以下有期徒刑。 2. 道路交通管理處罰條例第 35 條： 駕駛營業大卡車附載有未滿十四歲之人肇事者吊扣駕照期間加倍處分。	受傷人數、死亡人數皆大幅下降。
2013	道路交通管理處罰條例第 35 條： 罰鍰提高為：15000-90000 元。	受傷人數、死亡人數下降趨勢呈現稍微停滯狀況。
2014	刑法 185 條之 3，將吐氣及血液酒精濃度訂明： 未致死：兩年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金。 致死：三年以上十年以下有期徒刑。	受傷人數、死亡人數下降幅度持續增加。

#### (二) 結論

依年段分析酒駕相關行為，配合相關法律條文修正內容，發現修改具強制力的法律，使酒駕衍生出的問題得到一定程度的改善。然而，修法後一段時間，酒駕案件數則有逐漸回升的情形，推測原因為法律的威嚇力不足或者執法程度下降所導致。



## 五、問卷分析結果

為了解對於酒駕行為的觀感，我們以臺灣居民為調查範圍設計出一份問卷。在信心水準95%，±3.6%的情況下，共回收了201份紙本問卷，541份線上問卷，共計702份問卷。以下為本問卷各題目之次數分配表。

### (一)交叉分析表

自變項	依變項	結果
性別	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，B2 與 B3 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，A6、B4、B5 產生有顯著之關聯性。
年齡	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1、A2 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，A5、B2 與 B3 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，B1、B4、B5 產生有顯著之關聯性。
教育程度	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1、A2 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，無產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，B4、B5 產生有顯著之關聯性。
職業	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，無產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，A6、B1、B5 產生有顯著之關聯性。
酒駕當事人	一、民眾的心態	針對民眾心態，無產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，A2 與 B2 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，無產生有顯著之關聯性。
飲酒習慣	一、民眾的心態	針對民眾心態，A1 產生有顯著之關聯性。
	二、執法的程度	針對執法程度，A5 與 B3 產生有顯著之關聯性。
	三、法規的嚴謹	針對法規嚴謹，無產生有顯著之關聯性。

### (二)迴歸分析表

針對民眾心態的迴歸分析				
依變項	自變項	B 之估計值	T 值	顯著性
A1	教育程度	.065	2.713	.007**
	年齡	-.048	-2.824	.005**
A2	教育程度	.055	2.675	.008**
	曾為酒駕當事人	.317	2.566	.010*
A3	教育程度	.084	3.800	.000***
A4	六個自變項皆無顯著水準			

針對執法程度的迴歸分析				
依變項	自變項	B 之估計值	T 值	顯著性
A5	性別	-.129	2.343	.019*
	教育程度	.050	2.049	.041*
	飲酒習慣	.223	3.156	.002**
B2	年齡	-.136	6.245	.000***
B3	性別	.118	2.397	.017*

針對法規嚴謹度的迴歸分析				
依變項	自變項	B 之估計值	T 值	顯著性
A6	教育程度	-.042	1.667	.096
	年齡	.056	2.642	.008**
B1	教育程度	-.068	-2.631	.009**
	教育程度	.050	2.086	.037*
B5	年齡	.063	2.877	.004**

### (三)結論

- 1.迴歸分析中，我們可以看到「教育程度」對於「民眾心態」具有相當高的顯著性，此部分說明教育程度越高越認為酒駕的成因在於當事人的心態問題，若能減輕民眾僥倖心態，可降低酒駕發生率。
- 2.「性別」對於「執法程度」具有相當高的顯著性，說明男性認為加強執法程度，可降低酒駕之發生。
- 3.最後，「年齡」與「教育程度」對於「法規嚴謹」具有相當高的顯著性。雖年齡越高者與教育程度越高者對於酒駕罰責合不合理看法分歧，但兩者皆認為採更高罰則才能遏止酒駕。

## 陸、討論

- 一、透過交叉分析，性別、年齡、教育程度、飲酒習慣與職業，皆會影響到A1的作答。
- 二、針對僥倖心態本身，不同的性別、年齡、教育程度、職業、飲酒習慣皆會造成影響。
- 三、就職業本身而言，的確會對酒駕行為產生不同的認知且職業對於A6、B1、B5的交叉分析亦達到顯著水準。
- 四、至於自律行為是否可以降低酒駕情況，僅年齡與教育程度達到顯著水準，不同的年齡與教育程度，對於酒駕的僥倖心態有不同的回答。
- 五、從迴歸分析發現，教育程度對於酒駕當事人的僥倖心態具正向的影響。
- 六、在法規的嚴謹方面可知，教育程度較高者與年齡較高者皆認同現行罰則仍需要加重。
- 七、對於執法程度而言，本研究分析得出男性較女性認為更該加強執法的程度。

## 柒、結論與建議

### 一、行為分析與酒駕發生原因

酒駕發生的原因並不在罰責輕重，而是行為人根深蒂固的僥倖心態。而我們以職業類別與其他題目交叉分析的結果發現，不同的職業的確會對行為人產生不同的心態與判斷。

### 二、減少酒駕發生率方式的探討

我國及各國仍以制定法律為主，企圖藉由懲處酒駕肇事者，達到殺雞儆猴的效果。

### 三、全國案件數比較暨修法成效探討

經修法後一段時間，犯罪情形逐漸回升的情形而言，對於從根本減少酒駕發生率的方式仍有待商榷。

### 四、民眾對於酒駕相關法律之觀點研究

經過此次問卷調查以及分析後，我們得知民眾希望政府制定更高的罰則，透過更積極執法的強度以及更廣泛的防治宣導，方得以有效阻止酒駕並降低酒駕肇事率。

### 五、建議

綜合上述資料，制訂與修改法律仍是防範酒駕行為的主要方式，也確實有效改善酒駕情形，但持續性不長，酒駕發生率仍有再次回升的現象。本組討論後認為，除了增加避罰服從的威嚇性外，亦可增加功利主義的誘因。

## 捌、未來研究

臺灣酒駕行為人比例依各地區而有不同，究竟是地區人民法治觀念不同，或者是各地區警方的執法成效有落差，其中的變化更值得後續研究與追蹤。

## 玖、參考資料及其他

- 1.陳建同(2014)。論刑法不能安全駕駛罪-以酒醉駕車相關適用爭議為核心。國立台北大學法律學系碩士論文，台北市。
- 2.陳高村、郭佩儀(2014)。酒駕處罰加重立法前後執法與判決結果特性分析。2014年道路交通安全與執法研討會，研討會論文集，527-542。
- 3.蔡宜家(2016)。飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義：比較台灣與日本的刑事法律制度。國立中正大學法律學系碩士論文，嘉義縣。
- 4.內政部警政署(2017)。全國案件數彙整。取自：<https://ba.npa.gov.tw/npa/stmain.jsp?sys=100>

