

112 年自體研究案

嚴厲刑罰及威嚇性策略對酒駕再犯者之  
嚇阻作用  
— 兼論新聞框架效果

Deterrence on DUI recidivists under harsh punishment and  
intimidation tactics: News framing effect

研究成果報告書

研究機關： 法務部司法官學院

執行單位：犯罪防治研究中心

計畫主持人：鄭元皓

共同主持人：巫梓豪、謝沛怡

中 華 民 國 一 一 二 年 十 二 月

# 嚴厲刑罰及威嚇性策略對酒駕再犯者之 嚇阻作用

## — 兼論新聞框架效果

**Deterrence on DUI recidivists under harsh punishment and  
intimidation tactics: News framing effect**

研究機關：法務部司法官學院

執行單位：犯罪防治研究中心

計畫主持人：鄭元皓

共同主持人：巫梓豪、謝沛怡

法務部司法官學院自體研究成果

（本報告內容純係學術研究觀點，不應引申為本機關之意見）



## 摘要

酒後駕車一直是我國主要的犯罪型態之一，且一旦酒駕行為造成無辜人員傷亡，便可能受新聞媒體報導，進一步獲得社會大眾關注。為解決此一問題，政府單位持續修法，試圖透過法規嚴刑峻罰化嚇阻酒駕犯罪。但從官方統計數據來看，近幾年因酒駕入監之人數並未明顯減少，且再犯情形也相當嚴重。前述困境不禁讓人反思重刑化對於酒駕犯罪的嚇阻效果究竟為何，而酒駕犯罪者多次再犯的原因及其行為特性為何，同樣值得探究。

有鑑於此，本研究透過資料庫分析，檢視 2019、2022 年刑法第 185 條之 3 立（修）法公告施行後，對於酒駕再犯者的嚇阻效果。再者，本研究也針對未曾致人於死傷的 6 名多次犯罪者進行個別訪談，瞭解其酒駕型態、心理特性等再犯因子。此外，自酒駕入罪化後修法已逾 20 年，本研究嘗試透過報紙新聞報導，瞭解酒駕新聞之報導框架變化。最後，本研究將依據研究發現提出實務及研究建議，供相關單位參考。

資料庫分析結果顯示，雖 2022 年修法比起 2019 年有更明顯的抑制效果，但兩次公共危險罪修法對於酒駕再犯的嚇阻效果而言，皆未達統計上的顯著意義。透過訪談發現，受訪者在多次進入刑事司法體系後，多數都能瞭解酒駕法規持續加重的修法趨勢，然而，受訪者除了具備犯罪者常見的個人特質，如合理化、冒險性等中立化技巧之外，也因過去未曾發生過嚴重事故，這些多次再犯者並未能建立酒駕肇事的風險感知，使其更難認知到酒駕是一犯罪行為，此時刑罰嚴厲性的嚇阻效果已難以發揮效果。從新聞框架分析可看出，近幾年酒駕作為犯罪問題的框架已逐漸成為論述主流，因此，將法規嚴刑峻罰化彷彿已是嚇阻該犯罪行為的唯一手段，其他側重於醫療戒治、復歸社會等之討論則逐漸式微。基於前述研究發現，本研究認為，未來酒駕防制對策的方向，應可從迅速性、確定性，或其他不以強調嚴厲刑罰為目的的層面思考。

根據研究成果，本研究提出以下實務建議，包含：「提升酒駕緩起訴附命戒癮治療之比例」、「落實監所酒駕分類處遇」、「貫徹個別化處遇原則，導入醫療資源」、「提供具實益性的多元化戒癮輔導、認知教育方案」、「建構多元化的處遇評估指標」、「嚴查工程建案福利站販賣酒精飲料，嘗試改變工作飲酒文化」、「反思法規嚴刑峻罰化的負面效應」、「強化綜合性制裁策略的運用」、「透過重要他人積極介入，降低多次再犯者之酒駕機會」。另外，經由研究的過程，也提出其他研究方向，如：「分別探討行政罰與刑事罰對個案之酒駕抑制效果」、「個別檢視不同修法策略對於酒駕犯罪的抑制效果」、「對真實民意進行研究探索」、「分析酒駕致人於死傷與否的犯罪者心理特性及其防治對策」。

**關鍵字：**酒後駕車、再犯、重刑化刑事政策、嚇阻效果、酒駕處遇

## Abstract

Drinking and driving has always been one of the major crimes in China, and once a drink driving offense results in the death or injury of an innocent person, it may be reported by the news media and gain further attention from the public. In order to solve this problem, government agencies continue to amend laws and regulations in an attempt to deter drink driving crimes by imposing severe penalties. However, according to official statistics, the number of people imprisoned for drink driving has not decreased significantly in recent years, and the situation of recidivism is also quite serious. The above dilemma makes people reflect on the effectiveness of heavy penalties in deterring drink driving crimes, and it is also worthwhile to explore the reasons for repeated recidivism and the behavioral characteristics of drink driving offenders.

In view of this, this study examines the deterrent effect on repeat drunk driving offenders after the implementation of the announcement of the enactment (amendment) of Article 185-3 of the Criminal Law in 2019 and 2022 through database analysis. In addition, this study also interviewed six repeat offenders who had not caused death or injury, to understand their recidivism factors such as drinking and driving patterns and psychological characteristics. In addition, it has been more than 20 years since the law was amended after the criminalization of drinking and driving, and this study attempts to understand the changes in the reporting framework of drinking and driving news through newspaper news reports. Finally, this study will propose practical and research recommendations based on the findings of the study for the reference of relevant organizations.

The results of the database analysis showed that although the 2022 amendment had a more obvious inhibitory effect than the 2019 amendment, the deterrent effect of the two public danger amendments on drink driving recidivism was not statistically significant. The interviews revealed that after entering the criminal justice system several times, most of the respondents were able to understand the trend of increasing DUI law amendments. However, in addition to the common personal characteristics of offenders, such as rationalization, risk-taking, and other neutralization skills, these repeated offenders were not able to build up a sense of risk for DUI crashes because they had not been involved in a serious accident in the past, making it more difficult for

them to recognize that DUI is a criminal offense. This makes it more difficult for them to recognize drink driving as a crime, and the deterrent effect of the severity of the penalties can hardly be achieved at this point. From the analysis of news frames, it can be seen that the framing of drink driving as a crime has gradually become the mainstream of the discourse in recent years. Therefore, it seems that severe penalties are the only means of deterring this criminal behavior, while other discussions focusing on medical treatment and social reintegration have gradually declined. Based on the findings of the previous study, this study suggests that the future direction of drink driving prevention and control should be based on promptness, certainty, or other dimensions that do not emphasize severe penalties.

Based on the results of the study, the following practical recommendations were made, including: "Increase the proportion of probationary drunk driving cases that are accompanied by addiction treatment", "Implement the classification of drunk driving treatment in prisons and jails", "Implement the principle of individualized treatment, and channel medical resources", "Provide beneficial and diversified addiction counseling and cognitive education programs", "Construct diversified treatment evaluation indexes", "Strictly investigate the sale of alcoholic beverages at welfare stations of works projects and try to change the culture of work drinking", and "Strictly investigate the sale of alcoholic beverages at work stations and try to change the culture of work drinking. Trying to change the drinking culture in the workplace", "Reflecting on the negative effects of strict punishment", "Strengthening the use of comprehensive sanctioning strategies", and "Reducing the chances of repeat offenders through the active intervention of significant others". In addition, other research directions have been proposed through the research process, such as: "Examining the inhibitory effects of administrative penalties and criminal penalties on drinking and driving cases", "Examining the inhibitory effects of different law amendment strategies on drinking and driving offenses", "Conducting a research on real public opinion", "Analyzing the psychological characteristics of offenders and their prevention and treatment strategies in the case of drinking and driving causing death and injury or not".

**Keywords : drunk driving, recidivism, punitive criminal policy, deterrent effect, drunk driving treatment**

## 目錄

<b>第一章 緒論 .....</b>	<b>1</b>
第一節 研究背景	1
第二節 研究目的	5
<b>第二章 文獻回顧 .....</b>	<b>7</b>
第一節 我國酒駕犯罪的現況	7
第二節 嚇阻理論及相關研究	8
第三節 酒後駕車防制策略	11
第四節 多次酒駕犯罪者的行為特性	18
第五節 酒駕犯罪者之特性分析	20
第六節 犯罪事件在新聞媒體的再現	25
<b>第三章 研究方法 .....</b>	<b>29</b>
第一節 研究流程	29
第二節 研究對象與資料蒐集、分析方式	29
第三節 研究工具	33
第四節 研究倫理	38
<b>第四章 研究發現 .....</b>	<b>41</b>
第一節 資料庫分析	41
第二節 質性分析	45
第三節 新聞框架分析	80
<b>第五章 綜合討論 .....</b>	<b>85</b>
第一節 借鏡國外酒駕防制策略：執法與綜合性制裁措施	85
第二節 嚴刑峻罰化對酒駕再犯者之影響	86
第三節 從酒駕再犯者視角反思酒駕防制對策	87
第四節 社會問題還是犯罪問題？新聞報導的框架變化	90
<b>第六章 結論與建議 .....</b>	<b>93</b>
第一節 結論	93
第二節 建議	94

第三節 研究限制	99
參考資料.....	101
附錄一 倫理審查通過證明 .....	114

## 表次

表 1-1 2018-2022 年監獄新入監收容人前五大罪名與結構比 .....	2
表 1-2 2009-2018 年地方檢察署執行酒駕案件裁判確定有罪者前科情形 .....	3
表 3-1 訪談參與者基本資訊 .....	31
表 3-2 框架編碼 .....	37
表 4-1 2019、2022 年刑法 185-3 修法前、後酒駕再犯占比之統計分析 .....	41
表 4-2 2019、2022 年刑法 185-3 修法對於酒駕再犯占比處置效果之估計結果 .....	43
表 4-3 機器學習所得之最佳模型對於 2019、2022 年酒駕修法影響之估計結果 .....	44
表 4-4 受訪者對於酒駕防制策略支持度與有效程度之看法 .....	79
表 4-5 酒駕新聞報導之框架矩陣 .....	83

## 圖次

圖 1-1 我國酒駕相關法規修法歷程 .....	1
圖 1-2 我國酒駕事件數 .....	4
圖 3-1 研究流程圖 .....	29
圖 4-1 2019 年刑法 185-3 修法前後酒駕再犯占比之變化 .....	42
圖 4-2 2022 年刑法 185-3 修法前後酒駕再犯占比之變化 .....	43

# 第一章 緒論

## 第一節 研究背景

由於我國酒後駕車（下稱酒駕）所造成的死傷事件頻傳，加上相關事件可能衍生之財產損失及社會成本（如司法、獄政、警力、醫療、身心傷害等），酒駕及其再犯問題一直是政府部門、新聞媒體及社會大眾極為關注之議題。為了懲處、遏止酒駕行為並順應普遍支持酒駕零容忍之民意，政府持續修法，不僅下修酒駕的酒精濃度標準，亦逐次提高酒駕罰則（圖 1-1），如立法院於 2019 年通過針對五年內再犯酒駕行為者施以更為嚴厲刑罰之決議：再犯酒駕行為致人死亡者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑；致重傷者，判處三年以上十年以下有期徒刑。同時搭配道路交通管理處罰條例之修訂，期能運用嚴厲刑罰及各項威嚇性策略（如：再犯者罰鍰累加、移置保管交通工具、吊銷駕駛執照、酒駕致人重傷或死亡者沒入交通工具、道路交通安全講習、酒精鎖及連坐處分等），遏制酒駕行為之再犯。



圖 1-1 我國酒駕相關法規修法歷程

資料來源：本研究自製

而 2022 年，在立法院高度共識下三讀通過「酒駕三法」，於再犯之認定上，期間由 5 年內延長至 10 年，且再犯酒駕行為致人死亡者，得併科 300 萬元以下罰金；致重傷者，得併科 200 萬元以下罰金。道路交通管理處罰條例方面，不僅配合刑法延長再犯認定期間至 10 年，亦新增公路主管機關得公布酒駕累犯姓名、照片及違法事實之規定，對於 18 歲以上酒駕同行者的連坐處分，亦將罰鍰提高至 6,000 元至 1 萬 5,000 元，另外因酒駕吊銷駕照，再重新考領駕照者，若不依規定駕駛具有酒精鎖車輛，其罰鍰亦提高至 6 萬元至 12 萬。

我國自 1999 年將酒駕行為入罪化後，歷年來相關修法不外乎是提高刑度及罰金金額、降低酒精濃度標準與延長再犯認定期間等，立法邏輯儼然已朝向嚴刑峻罰化（詹昀姍、尤素娟、蔡偉德，2022）。然而，根據法務部統計資料（表 1-1）顯示，近年雖在新冠肺炎疫情影響之下，新入監人數有所下降，但從整體比例來看，因公共危險罪而新入監之收容比率仍維持在三成左右，顯示即使目前立法單位修法加重酒駕罰則，似乎仍無法有效改善相關問題。

表 1-1 2018-2022 年監獄新入監收容人前五大罪名與結構比

年份/罪名別	公共危險罪	毒品罪	竊盜罪	詐欺罪	傷害罪	總計
2018 年	9,921(27.4%)	11,061(30.6%)	4,387(12.1%)	2,892(8%)	1,121(3.1%)	36,161
2019 年	9,417(27.1%)	10,595(30.5%)	4,190(12.1%)	2,940(8.5%)	1,137(3.3%)	34,771
2020 年	8,603(26.4%)	8,954(27.5%)	4,058(12.5%)	3,262(10%)	1,239(3.8%)	32,547
2021 年	6,665(26.4%)	4,748(18.8%)	3,523(14%)	3,094(12.3%)	1,107(4.4%)	25,221
2022 年	9,356(31%)	4,387(14.5%)	4,248(14.1%)	3,300(10.9%)	1,344(4.5%)	30,196

資料來源：法務部（2023）。統計資訊服務－進階統計查詢－監獄新入監受刑人人數。

另一方面，法務部（2019）的「酒駕案件統計分析」（表 1-2）也顯示，2009 至 2018 年間，執行酒駕案件裁判確定有罪者共有 51 萬 9,093 人，其中有犯罪前科者占 5 成 9，而其中有約 6 成 4 更曾犯下相同之罪。值得注意的是，有前科且犯相同之罪者，其人數與比率逐年上升，無疑凸顯酒駕再犯問題的嚴重性。然而，

目前我國物質濫用的刑事司法及醫療戒治處遇大多聚焦於毒品犯罪，但從相關統計來看，酒駕問題同樣需要相關單位積極介入。因此，酒駕重刑化對於酒駕再犯者之嚇阻成效究竟為何，仍待實證上的證實（王伯頌，2019）。此外，酒駕犯罪者多次再犯的原因及其特性為何，亦同樣值得深入探究。

表 1- 2 2009-2018 年地方檢察署執行酒駕案件裁判確定有罪者前科情形

年份	總計	無前科		有前科	
		人數 (%)	人數 (%)	前科同罪	前科不同罪
2009-2018 年	<b>519,093</b>	<b>210,618(40.6%)</b>	<b>308,475(59.4%)</b>	<b>198,802(64.4%)</b>	<b>109,673(35.6%)</b>
2009 年	42,945	20,929(48.7%)	22,016(51.3%)	10,842	11,174
2010 年	40,380	17,848(44.2%)	22,532(55.8%)	12,563	9,969
2011 年	40,839	17,030(41.7%)	23,809(58.3%)	14,263	9,546
2012 年	44,219	16,886(38.2%)	27,333(61.8%)	17,095	10,238
2013 年	45,030	18,146(40.3%)	26,884(59.7%)	16,818	10,066
2014 年	67,965	26,811(39.4%)	41,154(60.6%)	26,455	14,699
2015 年	64,828	26,060(40.2%)	38,768(59.8%)	25,865	12,903
2016 年	58,388	23,429(40.1%)	34,959(59.9%)	24,165	10,794
2017 年	58,332	23,100(39.6%)	35,232(60.4%)	24,769	10,463
2018 年	56,167	20,379(36.3%)	35,788(63.7%)	25,967	9,821

資料來源：法務部統計處（2019）。

除此之外，每每在發生重大刑事案件後，新聞媒體便常以大篇幅地進行報導，其中數次的酒駕修法，更緊跟隨在受媒體關注的重大案件之後，從相關報導、立法者等之口吻中，蔓延著「酒駕零容忍」、「強力嚇阻酒駕」的氛圍（鄭筑云，2021），可見我國社會、政府皆支持以修法重罰作為遏止酒駕犯罪的手段，這種以「威嚇式」思維下的修法方向亦延續至今。而在社交媒體上的酒駕新聞報導中，我們亦可見到網路用戶對於酒駕肇事者、立法者，甚至是執法者的激烈批評，如「台灣沒有死刑，酒駕肇事也不會抓去關，安啦！」、「反正不是撞死法官家裡的人，都判很輕，悲哀」、「立法院咧？.....算了！酒駕的都當立委了.....拜神吧！！」等云云（自由時報，2016；吳淑萍、張崇閔、陳奇君，2023）。事實上，根據警

政署（2023）統計，我國近 10 年酒駕案件數早已呈現下降之趨勢（圖 1-2），這與社會大眾對於酒駕案件頻繁且罪刑重大，應施以極刑之看法有所出入。

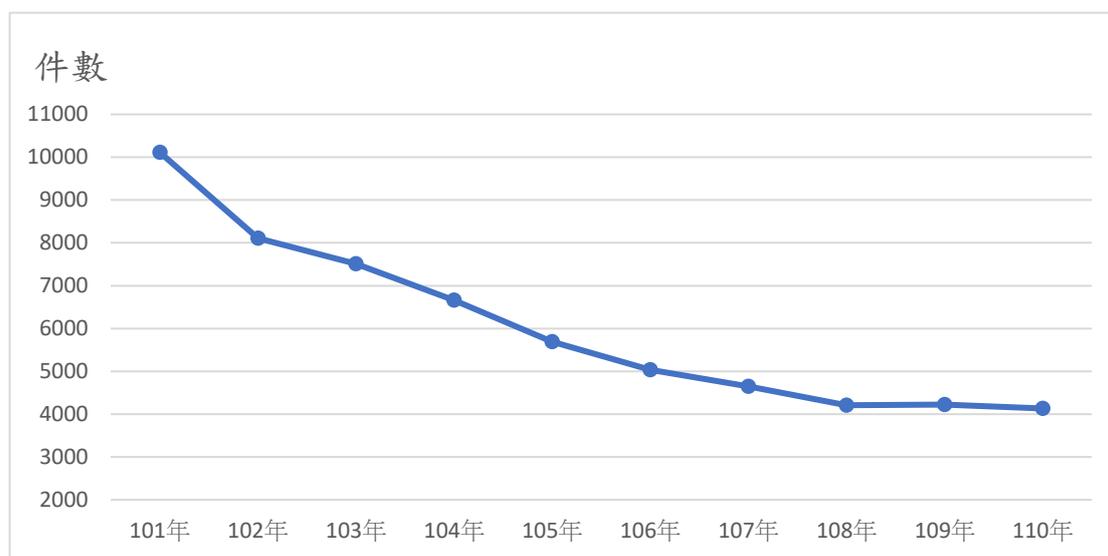


圖 1-2 我國酒駕事件數

資料來源：警政署

即使新聞報導一再呈現特定犯罪事件，但因社會中多數人並未親身經歷犯罪事件，故常會以新聞報導建構自身對於刑事司法體系，如犯罪、偵查、審判、加/被害者的認知（蘇蘅，2002）。而新聞媒體通常反映了一個時代的主流價值，或當權者欲建立的體制、規範，且新聞報導的歷程是動態的，其涉及記者與統治階級和社會之間的持續互動（蘇蘅，2002）。也就是說，新聞報導會形塑事件在社會大眾面前的樣貌。因此，分析媒體對於特定議題的新聞報導，便可以瞭解當時社會對於該議題的價值觀及其轉移，或反映了社會大眾對於國家應如何處理該議題的期待。而新聞媒體對於酒駕事件的報導，其框架（framing）是否隨著修法歷程有所轉變（Vasterman, 2005），則是本研究欲瞭解的問題之一。

另外，相關報導中的某些元素，是否激起民眾特定情緒、認知，特別是這幾十年來的修法過程中，不同階段的報導框架是否有所不同。而媒體報導不僅會對閱聽人產生影響，其也可能影響政策走向（Wallack, 1993），在這樣的前提下，媒體構建框架，便可能是為了順應外部政治因素，如菁英話語和政策及公眾輿論的

互動或變化，且該框架確實可能對政策或公眾輿論產生一定影響（Sznitman & Lewis, 2015）。因此，本研究也將關注在嚴刑峻罰式的修法脈絡下，新聞報導是如何再現酒駕議題中各方利害關係者(stakeholders)及其論述(徐美苓等, 2011)，進一步瞭解加害人、被害人（及其家屬）、執法者、立法者等角色如何建構酒駕此一社會問題。

## 第二節 研究目的

為瞭解政府修法對於酒駕行為人再犯的嚇阻效果，本研究將透過相關法規施行前後之比較，觀察酒駕犯罪之再犯率是否下降及平均再犯時間是否延長，以推斷法規修訂趨向嚴厲是否有助於降低酒駕之再犯情況。而為了提出適合我國之本土化防制對策，本研究將蒐集國外有效之酒駕預防策略，並嘗試瞭解多次酒駕犯罪者的相關特性<sup>1</sup>。另外，本研究將檢視主流新聞媒體長期以來報導酒駕案件新聞之論述框架是否有所變化，以瞭解新聞媒體如何建構酒駕的相關議題。最後，綜合前述研究成果，再分別從實務、學術面提出建議。基此，本研究之主要目的如下：

- 一、透過資料庫分析瞭解法規修正對於酒駕再犯者之嚇阻效果。
- 二、透過深度訪談瞭解多次酒駕犯罪者的相關特性與因子
- 三、瞭解新聞媒體（社會）對於酒駕犯罪議題的論述框架。
- 四、根據研究發現，提出研究、實務建議。

---

<sup>1</sup> 為了解酒駕犯罪者的再犯特性，本研究所稱之多次酒駕犯罪者，指犯公共危險罪 185 之 3 條兩次以上者。



## 第二章 文獻回顧

根據前述相關文獻，為本研究提供了思考的方向：在重刑化趨勢下，是否有助於降低酒駕犯罪者的初、再犯情形？酒駕的嚴刑峻罰化對於多次酒駕再犯者的嚇阻效果為何？而多次酒駕再犯者的特徵為何，重刑化策略為何無法對其產生嚇阻效果？此外，重刑化的修法考量與社會輿論是否有關？當酒駕犯罪的處遇愈趨嚴厲時，新聞媒體如何在報導上再現酒駕這個「行為」，且相關報導是否隨著時間而有不同的論述框架？相關問題皆有待進一步探討。因此，本研究將透過不同研究取徑，一一探究前述研究問題，並嘗試提出足以回饋實務政策之建議，供相關單位參考。

### 第一節 我國酒駕犯罪的現況

近 10 年來，臺灣的酒駕案件每年造成百餘人死亡，更有數千人因此受傷（政府資料開放平臺，2022），整體來看，這種每年因酒駕造成的傷亡情形，遠多於近幾年的重大災難事件，如 2021 年高雄城中城大火或太魯閣號出軌事故等，因此我們不得不承認交通事故早已是臺灣的重大社會問題，臺灣的馬路更被形容為無聲的戰場（林倖妃、李若雯，2021），其中，酒駕更是受到社會關注，政府立法與執法單位無不把酒駕視為罪惡昭著的犯罪問題，並促使酒駕法規的多次修正。

根據交通部統計，酒駕累犯的情形占整體的 4 成左右，而多個醫學研究更指出，累犯者中有 7 成患有酒精成癮的問題（陳燕珩，2023），因此，酒駕不僅是一個犯罪問題，同時也是公共衛生問題。為了從醫療層面解決酒癮問題，相關單位也積極推動各種戒癮治療機制。然而，我們可以發現，酒駕造成死傷的案件若時常躍上媒體版面，酒駕事件頻繁發生便成為一種社會事實，久而久之的民怨與對於相關法令過於寬鬆的呼籲及行動日漸增加，便會對政府施政造成一種緊張氛圍，相關單位不得不以一般預防的思維進行嚇阻，以致我國防制酒駕政策逐漸傾向威嚇主義的立（修）法態勢（林書慶，2020）。2022 年刑法 185-3 條修正後，

10 年內酒駕再犯者若致人於死，最重已可處無期徒刑（劉世怡，2022）。

鄭筑云（2021）發現，社會矚目的酒駕案件往往是促成臺灣酒駕修法的重要原因。相關研究更認為，一味朝向重刑化的修法趨勢，可謂是「刑罰民粹主義」（Penal Populism）的展現（蔡宜家，2016），當大眾認為目前的刑罰制度與期望的刑罰效果有落差，便會苛責政府無法有效矯治犯罪者，且忽略了一般大眾的人身安全，其中產生的情感落差，便容易促成刑罰制度趨近於民意的各種行動（Pratt & Lee, 2007），在這樣的潮流下，社會大眾不再關注犯罪者的個別問題，並支持監禁隔離犯罪者以降低犯罪率，政府為了呼應民意，便將社會大眾對於刑罰制度的情感作為政策修訂的重要考量。

在我國，酒駕犯罪之主要罰則規定於刑法第 11 章－公共危險罪之第 185-3 條不能安全駕駛罪中。從本研究第一章可以發現，我國因公共危險罪而進入刑事司法程序者不在少數，酒駕再犯的問題也同樣成為相關單位亟待解決的問題，種種數據都顯示，除了毒品犯罪之外，酒後駕車也一直是政府單位需要持續投入資源的社會議題之一。然而，當前法規的修正方向對於遏止酒駕犯罪的成效為何，必須透過實證方法進行研究，才能回應當前的政策制度，並提出更為合適的修法方向或擬訂更為有效的政策對應策略。

## 第二節 嚇阻理論及相關研究

### 一、嚇阻理論簡介

嚇阻理論通常用於探討懲罰和犯罪行為之間的關係。古典嚇阻理論認為，懲罰應兼具即時、明確和嚴厲等特性，刑罰之嚴厲程度至少應與所犯之罪行相當，方有助於適當地嚇阻個人違反法律。此外，古典嚇阻理論將嚇阻區分為一般嚇阻及特別嚇阻兩類：前者目的在於嚇阻一般民眾從事犯罪行為；後者則強調嚇阻過往有過犯罪行為者再次違犯法律（Homel, 2012; Tomlinson, 2016）。相對於古典嚇阻理論，Stafford 和 Warr（1993）則認為，將嚇阻行為依據嚇阻對象之不同區分

為一般嚇阻與特別嚇阻並無其必要性，對於理論之發展亦產生重大侷限。更具體地說，他們認為，個體在形塑對於懲罰的認知時，將同時考慮其直接（即個人過往親身經歷）和間接（即透過觀察、他人分享或新聞媒體等方式獲知）的懲罰經驗。因此，相關學者在評估嚇阻成效時應同時考量其直接和間接的懲罰經驗，即特別嚇阻與一般嚇阻所產生之影響。為此，Stafford 和 Warr 提出重新概念化的嚇阻理論，主張個人對於懲罰和懲罰迴避的直接與間接經驗將影響其對於刑罰嚇阻之覺察。重新概念化的嚇阻理論不僅逐漸取代古典嚇阻理論成為主流論述，其主張亦得到實證研究結果的支持（Stringer, 2021; Szogi et al., 2017）。

## 二、嚇阻理論與酒駕相關研究

直覺上，懲罰的嚴厲程度應該是預測酒後駕車等偏差行為的有效嚇阻因素。然而，儘管投入了大量資源與經費，過往研究並未能針對懲罰嚴厲程度之嚇阻效應形成共識，尤其是對於酒後駕車累犯者。部分研究指出，提升懲罰嚴厲程度並未能顯著降低再犯率（Rahman & Weatherburn, 2021; Yu, 2000）。舉例而言，Briscoe（2004）研究酒後駕車罪之立法和嚴厲懲罰對於酒後駕車行為的嚇阻效果，發現增加與酒後駕車行為相關的法律成本可減少犯罪率，但嚴厲的懲罰對於再犯率的整體影響相對較小。Pyne（2012）則比較加強懲罰和增加執法力度兩者之嚇阻成效，發現更嚴厲的懲罰只能提供一般嚇阻成效，其原因在於懲罰的嚴厲程度並未提供犯罪者反思其自身犯罪能力的機會。換句話說，縱使懲罰相當嚴厲，犯罪者可能自恃有能力避免受罰而無視之。相反的，增加執法力度則可能降低犯罪者對其自身犯罪能力的評估，從而達到降低再犯率之目的。

此外，Wagenaar 等人（2007）鎖定首次酒後駕車者，針對施以罰金或監禁等懲罰之相關法律變化與各層級血液酒精濃度（即 blood alcohol concentration, BAC）間之關聯性進行研究，該項研究分析全美國共 47 州於 1976 年 1 月至 2002 年 12 月間所收集之資料，研究結果發現強制監禁政策對於中高水平血液酒精濃度（即

BAC $\geq$ 0.08g/dl)之酒後駕車者所造成之影響並未達統計上之顯著程度；換言之，強制監禁並未能有效嚇阻中高程度醉酒者並預防酒後駕車行為之發生。Bachmann 和 Dixon (2014) 甚至發現，嚴刑峻罰可能導致酒後駕車的再犯率有所增加。他們指出，同為首次酒後駕車犯，受監禁制裁者的再犯率幾乎是接受勞動制裁或緩刑者的兩倍，不禁令人反思一味增加刑罰嚴厲程度對於酒後駕車再犯行為之影響。

近年來，愈來愈多的實證研究試圖檢視古典嚇阻理論或重新概念化的嚇阻模型兩者遏制酒後駕車行為之有效性。例如，Szogi 等人 (2017) 對 1,257 名澳大利亞司機進行調查，以探討基於古典嚇阻理論或重新概念化的嚇阻模型所實施之嚇阻措施對於酒後駕車傾向之影響。他們發現，對於司機而言，過往有關直接（即個人親身經歷所得）迴避懲罰的經驗是預測酒後駕車再犯與否最重要的一項因素，進一步推升學界對於重新概念化嚇阻模型之關注。此外，Freeman 等人 (2021) 亦有類似的研究發現。在他們用以預測未來酒駕意圖的最終模型中，亦發現直接迴避懲罰係可以有效預測未來酒駕意圖的三種變項之一。簡言之，倘若駕駛曾有過迴避酒駕懲罰的經驗，將對其日後遵守相關法律規範產生顯著負面影響。有趣的是，他們的研究結論表示，酒後駕車行為是一項經過考量後所作出的決定，而非酒精造成之認知障礙。

相反，古典嚇阻理論則未能獲得相關實證研究之支持，或僅能提供部分支持。例如，Bouffard 等人 (2017) 招募 824 名因酒後駕車而接受正式法律制裁的重罪犯，比較其對於酒後駕車成本的感知和意圖。結果發現，正式的酒後駕車懲罰並不能遏制其日後的酒後駕車意圖。一項調查刑事制裁對於緩刑犯之特別嚇阻成功與否的研究也呈現類似結果 (Lee & Teske Jr., 2015)，該項研究結果僅部分支持古典嚇阻理論的嚴重性。簡言之，相較於提高刑罰之嚴重性，提高確定性似乎更能有效地嚇阻酒後駕車累犯。

### 三、小結

回顧過往實證研究可以發現，刑罰嚴厲性之增加或許有助於提升一般嚇阻，進而減少酒駕事件、交通事故與酒駕傷亡（Chan et al., 2017; Hansen, 2015; Zhao et al., 2016），甚至降低整體犯罪率（Briscoe, 2004）。然而，針對酒駕再犯者之特別嚇阻並不顯著，不僅未能遏制其日後酒駕意圖並有效降低酒駕再犯率（Bouffard, et al., 2017; Rahman & Weatherburn, 2021），甚至可能導致酒駕再犯率有所增加（Bachman & Dixon, 2014）。

隨著重新概念化的嚇阻理論獲得相關實證研究之證實，對於刑罰確定性與即時性之關注亦逐漸增加。Yao 等人（2014）試圖探究潛在酒駕犯之決策過程，亦發現刑罰確定性對於酒駕行為之預防而言是最重要的嚇阻因素。此外，相對於刑罰嚴厲性在降低酒駕再犯率上未能獲得實證研究之支持，已有不少研究證實提高刑罰確定性更有助於嚇阻酒駕再犯者（Stringer, 2021; Szogi et al., 2017）。

## 第三節 酒後駕車防制策略

### 一、執法對於酒駕再犯者之嚇阻效果

為了回顧執法對於酒後駕車事件之影響，此部分將警方執法手段分為酒駕檢查站（Sobriety checkpoints）和強化警察巡邏（Intensified policing patrol）兩大類型進行探討。

#### （一）酒駕檢查站

對於執法人員而言，酒駕檢查站是預防酒後駕車行為的常見執法措施。執法人員在酒駕檢查站攔停車輛以檢查司機是否處於酒醉狀態。設立酒駕檢查站對於執勤員警而言是一項相對安全的執法措施，也有助於對社會大眾產生一般嚇阻（Fell, 2018）。此外，鎖定酒駕犯罪熱點進行交通攔檢亦是一種有效提升逮捕酒駕者成效之措施（Maistros & Schneider, 2018）。更重要的是，隨著酒精呼氣檢測儀的發展與普及，公眾對於酒駕檢查站之支持意願亦較高。Fell（2019）對美國

2,000 名司機進行調查，發現大多數司機（約 65%）支持至少每月要設立一次酒駕檢查站。

除了公眾支持外，此一執法措施在減少與酒精有關的交通事故方面，亦獲得強而有力的實證及理論支持（Morrison et al., 2021; Morrison et al., 2019）。部分研究人員檢驗酒駕檢查站對於酒駕行為之影響可持續的時間（Morrison et al., 2019）。另一研究則檢驗酒駕檢查站之規模和持續時間對於個別檢查站和隨後酒精相關事故發生率之影響（Morrison et al., 2021）。有趣的地方在於，儘管研究資料來自於不同地方，一個來自美國加利福尼亞州，另一個則來自澳大利亞布里斯本，但兩個研究都發現，酒駕檢查站有助於降低與酒精有關的交通事故，且其影響可持續約一週（Morrison et al., 2021; Morrison et al., 2019）。然而，就酒駕檢查站之規模和持續時間而言，研究人員並未發現其對隨後的酒精相關交通事故產生影響（Morrison et al., 2021）。換句話說，相比於投入更多的警力以設置大規模酒駕檢查站，分配警力以提高酒駕檢查站之設立頻率應較為有效。

## （二）強化警察巡邏

此一執法措施通常會在酒後駕車事件常發生的時間和地點實施。Beck 等人（2018）評估馬里蘭州警方「州警減少不當駕車方案」（State Police Impaired Driving Reduction Effort, SPIDRE）對於不當駕車事故、不當駕車遭逮捕、不當駕車之裁判結果和公眾針對不當駕車執法之看法等所產生的影響。不當駕車係指在受到酒精、合法或非法藥物等影響下駕駛汽、機車等動力交通工具。SPIDRE 方案於酒精交通事故可能發生之熱點部署高強度之執法人力以達預防酒駕之目的（Beck et al., 2018）。根據其研究結果，該方案有助於數量更多且品質更高的酒駕逮捕發生，後續裁判結果成立機率亦更高。然而，由於該方案僅在州內任一郡縣實施約三個月，在減少酒後駕車方面之影響仍然不夠明確。因此，將 SPIDRE 方案持續時間加以延長至 9 到 12 個月有其必要性，以檢驗該方案是否有效減少酒後駕車行為（Beck et al., 2018）。儘管該研究並未直接提供減少酒後駕車行為

之實證支持，仍證明一些積極影響之存在，有益於引領後續改進。此外，藉由該方案，警方可有效增強可見度，進而建立更為積極的公眾形象。

Terpstra 等人 (2020) 分析在荷蘭萊登 (Leiden) 所進行的田野調查資料，以探討增加警察管制 (如例行交通管制) 是否會改變人們對逮捕概率之感知。他們得出結論，如果加強警察管制，犯罪被逮捕的感知可能會增加 (Terpstra et al., 2020)。然而，受限於田野調查的研究限制，其研究結果並無法直接轉換成對於更嚴重的犯罪行為遭逮捕概率之感知 (Terpstra et al., 2020)。

總而言之，兩項執法措施皆獲科學證據之支持可有效減少酒後駕車行為之發生。此一發現不僅證明有效執法對於酒駕預防之重要性，亦啟發將其他資源整合至酒駕干預中以增強效果的想法。例如，Saltz 等人 (2021) 在美國加利福尼亞州評估一項社區層級的酒駕干預計劃，由社區組織和當地執法人員相互合作以加強公眾可見度。根據研究結果，他們再次證明酒駕檢查點和強化警方巡邏可以有效地減少酒後駕車行為。更重要的是，即使社區層級的酒駕干預程度很低，也會顯著影響酒精相關的動力交通工具事故 (Saltz et al., 2021)。換句話說，整合性酒駕干預顯示出積極成效，進一步探索有其必要且深受期待。

## 二、綜合性制裁措施對於酒駕再犯者之嚇阻效果

部分研究指出，相較於嚴厲懲罰，綜合性制裁措施可能是減輕酒後駕車損害的有利政策 (Greenfield et al., 2021)。綜合性制裁措施包括規定社區服務、酒精鎖、駕照暫停或撤銷、強制性酒精治療、車輛扣押、密集監督方案和酒駕懲罰積分系統等。換句話說，藉由各種替代性治療方案或預防策略之運用以降低直接或間接的懲罰逃避可能性 (Suo, 2015)。例如，Watson 等人 (2017) 研究撤銷駕駛執照對酒後駕車司機之影響，並證明撤銷駕照有效地減少再次犯罪之可能性。酒後駕車犯在駕照撤銷期間之再次犯罪率明顯低於駕照撤銷前和駕照恢復後的期間。

本文將回顧酒精鎖和密集監管計畫兩項較為常見且獲實證研究支持之綜合性制裁措施，以探討其對於酒後駕車行為之影響。

#### (一) 酒精鎖 (Alcohol Ignition Interlocks)

酒精鎖又稱車輛點火自動鎖定裝置，是一種連接至汽、機車車輛點火系統且具備酒精呼氣檢測儀之裝置。在駕駛前，司機必須通過測試並證明自己沒有酒醉 (Chester & Roberts, 2017)。此外，在他們駕駛時，該裝置不僅會隨機要求重新進行測試以防止酒駕行為之發生，還會記錄詳細資訊，如：行駛距離、違規情況等，且每月定期進行評估 (Chester & Roberts, 2017)。根據 Fell (2019) 的調查指出，超過 80% 的美國司機贊成要求酒駕肇事者安裝酒精鎖。此外，過往許多研究亦證明使用酒精鎖可顯著降低酒後駕車再犯率 (Elder et al., 2011; McCartt et al., 2018; Willis et al., 2004)，尤其是在酒駕肇事者的車輛中正確安裝酒精鎖時 (Willis et al., 2004)。

McCartt 等人 (2018) 研究美國華盛頓州從 2003 年到 2011 年有關酒精鎖法律變化的影響，亦探討法律變化、酒精鎖安裝和酒後駕車再犯率間之關聯。結果發現酒精鎖安裝率之增加與再犯率之降低有關，但這種關聯僅在初次酒醉駕駛者中呈現。換句話說，對於再次犯酒醉駕駛的人來說，酒精鎖是否有減少再犯率的效果仍不清楚。

#### (二) 密集監督方案 (Intensive supervision program, ISP)

密集監督方案作為監禁的一種替代措施，允許酒後駕車的罪犯留在社區內 (Freiburger & Sheeran, 2019)。該方案包括各種限制性、治療性和控制性措施，例如居家監禁、使用酒精鎖、電子監控和隨機呼氣測試，以防止酒後駕車事件再次發生 (Miller et al., 2015)。過往研究證明，密集監督方案能有效地降低酒後駕車再犯率並減輕相關後果 (Barta et al., 2017; Freiburger & Sheeran, 2019; Kilmer & Midgette, 2020; Midgette & Kilmer, 2021; Midgette et al., 2021)。

美國 24/7 清醒計畫是一個新穎且極具潛力的酒後駕車再犯嚇阻作為，該計

畫並不依賴嚴厲懲罰所生之嚇阻作用 (Kilmer & Midgette, 2020)。具體而言，它強調嚇阻理論中之確定性和立即性，而非嚴厲性，以阻止物質濫用和相關犯罪行為 (Midgette & Kilmer, 2021; Midgette et al., 2021)。24/7 清醒計畫可被視為針對酒後駕車罪犯的典型密集監督方案，因為它僅強調頻繁監測，其目的在於中止成癮物質 (即酒精、非法藥物等) 之使用，並非改善其成癮問題，故參與者不需要參加治療處遇。相反，如果違反相關的監督規定，如缺席酒精或非法藥物檢測或測試結果呈陽性，參與者將立即被送往監獄監禁一至兩日 (Midgette et al., 2021)。

有關 24/7 清醒計畫之研究指出，在酒後駕車罪犯遭逮捕後的 12 個月內，該計畫之參與者重新被逮捕或緩刑撤銷之概率較非參與者低。此外，Midgette 等人 (2021) 評估 24/7 清醒計畫之嚇阻效果，發現 53.5% 的參與者通過酒精呼氣檢測儀之檢測，67.4% 的人佩戴持續性酒精監測手環且在沒有違反規定的情況下完成整個方案。最後，一項針對美國蒙大拿州 24/7 清醒計畫所進行的研究分析表明，相對於非參與者而言，參與者在一年內至少減少了 80% 的酒後駕車被逮捕可能性 (Midgette & Kilmer, 2021)。換句話說，該計畫確實有助於減少酒後駕車再犯率。然而，Vachal 等人 (2021) 評估了 24/7 清醒計畫參與者的再犯風險，發現個案的生存曲線在一年後急劇下降。因此，儘管 24/7 清醒計畫在減少酒後駕車再犯行為方面似乎備受期待，但仍需要更嚴謹的研究來提供實證支持 (Farabee, 2021)。

由於每件酒後駕車的案件情況不一，再加上繁瑣法律流程之限制，學者可能很難有效地衡量嚇阻理論中立即性對於犯罪行為之影響，過往研究大多探究嚴厲性和確定性兩者。然而，與 24/7 清醒計畫相關的實證研究突顯出立即性對嚇阻效果也有著至關重要的作用 (Kilmer & Midgette, 2020; Midgette & Kilmer, 2021; Midgette et al., 2021)。此外，酒精鎖之運用亦可顯著降低酒後駕車再犯率 (Elder et al., 2011; McCartt et al., 2018; Willis et al., 2004)。基於前述文獻綜述，經由早晚檢測有無飲酒之密集監督和裝設酒精鎖後之頻繁提醒，皆可能較單純加重刑罰更

能有效地降低再犯率。換言之，增加監禁刑期或加重罰金確實有其嚇阻作用，但其所產生之嚇阻力並無法長時間維持並達到防止再犯之目的。

部分研究人員探究將電子監控服務與教育或治療元素相互整合後之影響。例如，Barta 等人（2017）評估一項針對酒後駕車累犯量身定制的密集監督方案，發現參與心理教育計畫、電子監控和居家軟禁組合的人相較於對照組而言，表現出更低的酒後駕車犯罪率。此外，Freiburger 和 Sheeran（2019）評估一項為期一年的自願計畫「安全街道處遇選項」（Safe Streets Treatment Option, SSTOP）之成效，該計畫整合密集監督、教育和治療，以換取監禁時間之縮短。研究結果發現，計畫參與者，即第二、三次的酒後駕車罪犯，相比對照組有較少的定罪，且監禁時間也顯著降低。總而言之，礙於政府預算有限，日後研究有必要針對有助於減少酒後駕車再犯率之元素投入更多關注，以探究出何種組合可以更有效地達成目的，且相對可行。

由於防制酒後駕車行為的資源有限，將焦點鎖定在高風險族群上無疑是至關重要的。先前的研究指出，高風險酒後駕車累犯包括年輕飲酒者（Jou & Syu, 2021; Yang et al., 2018）、嚴重酗酒者（Lin et al., 2019）、高血液酒精濃度（BAC）的酒後駕車罪犯（Jou & Lu, 2021）、經濟狀況差或患有抑鬱症的人（Lin et al., 2019）。一般而言，密集監督和教育對於酒後駕車犯罪者是有益的（Miller et al., 2015; Wickens et al., 2018）。然而，對於那些酗酒問題嚴重且伴隨心理健康問題者，包括諮詢或治療處遇等醫學干預措施便顯得格外重要。因此，為了減少該類高風險族群的酒後駕車再發率，應該充分評估其治療需求、可及性和持續性（Dickson & Webster, 2021）。

### （三）小結

從過去的文獻觀察，我們可以發現酒精鎖和密集監督方案皆具有減少酒後駕車再犯率之潛力。然而，酒精鎖似乎對於初次酒後駕車犯罪者具有更多的影響力，而密集監督方案則對第二和第三次酒後駕車犯罪者更為有效。因此，倘若初次酒

後駕車犯罪者並未對他人之生命及財產造成任何損害，政府部門或可考慮強制要求其安裝酒精鎖以避免其再犯。另外，針對不斷違反酒後駕車規定但尚未對他人生命及財產造成任何損害者，政府可考慮要求其參加並完成密集監督方案，而非透過長刑期監禁加以嚇阻。儘管監禁往往被社會大眾視為一項合理且能有效保障公共安全的手段，但相較於非監禁的替代措施而言卻非如此 (Beckett & Goldberg, 2022)。亦即，大規模監禁可能導致更多的社會問題或公共衛生問題產生，對於運用非監禁替代措施進一步減低大規模監禁之不良影響便顯重要。

簡言之，雖然在某些研究中，更嚴厲的懲罰可能對於酒後駕車行為產生部分值得期待的正向影響，但更嚴厲的刑罰並不同於更有效的酒後駕車解決方案。相反，人們應該考慮利用各種綜合性制裁措施減少因酒後駕車所引起的道路交通事故 (Fei et al., 2020)。例如，服務員干預計劃可以培訓商業飲酒環境（如餐廳、酒吧或夜總會）中的服務員，學習觀察顧客反應並適當地拒絕向已明顯酒醉者提供酒水服務，以減少酒駕相關交通事故對於社會之危害。避免飲酒者達到高水平血液酒精濃度，是改善酒後駕車行為之關鍵 (Wundersitz & Raftery, 2017)。Fell 等人 (2017) 亦發現受過良好培訓的服務員有助於拒絕向醉酒顧客提供服務，從而降低顧客的酒醉可能，並進一步減少酒後駕車事件之發生。

相關單位未來應針對酒後駕車再犯問題投入更多研究資源，尤其是各類綜合性制裁措施對於一般民眾及高風險族群之影響，進而開發具體可行且創新的酒駕預防策略。雖然創新作為推動不易，有時甚至會令民眾感到厭煩，但若能使駕駛者明白相關策略有助於減低風險並保障其性命，多數仍表態願意合作 (Fell, 2019)。尤其，我國雖在 2019 年三讀通過《道路交通管理處罰條例》部分條文修正案，首度將酒精鎖作為酒駕預防措施之一，但其對象僅針對酒駕累犯、致人重傷或死亡、酒駕拒（檢）測等 3 種違規情狀而被吊銷駕照之駕駛人，且裝有酒精鎖登記在案之車輛也只占少數，防制效果有限 (王揚宇, 2022)。因此，未來酒駕防制策略要走向加強懲罰、增加執法力度、增加成本等何種角度出發，我們就應從酒

駕當事者的角度，探討目前酒駕防制對策之不足與改進方向。

## 第四節 多次酒駕犯罪者的行為特性

### 一、酒駕前之飲酒場合與地點

國內相關研究指出，酒駕者自陳最常的飲酒情境為聚餐、交際應酬或習慣性飲酒等處所，其酒駕前飲酒地點又以住家（自己或朋友家）、餐廳為最多（王邦安，2010；吳金白，2011；李俊珍等人，2017；林宜臻，2016；謝沛怡，2022）。此外，Kuo 等人（2020）針對我國參加強制性教育計畫之酒駕犯進行調查，發現工作場所亦是常見的飲酒地點之一。Gruenewald 等人（2018）於美國加利福尼亞州的研究指出，在酒吧、餐廳等環境飲酒者，其後續酒後駕駛的風險越高。Snow 與 Wells-Parker（2001）調查酒後駕車者其飲酒地點、飲酒成癮問題及飲酒頻率，發現酒駕者最常在家裡和戶外飲酒，其進一步以多元迴歸分析發現，飲酒成癮問題與在車上飲酒的頻率其相關性顯著高於其他場所，顯示車上更有可能是有嚴重酒精問題者的重要飲酒場所。

### 二、飲酒情形

Schell（2006）研究發現酒後駕駛（driving after drinking, DAD）與飲酒頻率呈正相關，也就是說頻繁飲酒者更有可能從事酒駕行為。Kim 與 Lee（2017）指出每週飲酒達 3 次的人更可能是酒後駕車（driving under the influence of alcohol, DUIA）復發的高風險族群。而吳金白（2011）的研究發現受訪者中每日必須飲用酒類共有 126 人（29.57%），每週喝 1-2 次有 48 人（11.26%），每週喝 3-4 次有 106 人（24.88%），前三者就占六成五，研究更指出有每天飲酒習性者其呼氣酒精濃度均高達 0.7mg/L，也印證了酒癮、酒精依賴與酒後駕車再犯肇事的相關性。由此可知，飲酒頻率越高者，其越有可能再次從事酒駕行為（吳姿瑩，2015；

李俊珍等人，2017；Freeman et al., 2020; Jou & Lu, 2021; Kim & Lee, 2017; Schell, 2006)。

### 三、肇事車種

根據警政署統計資料顯示，2020 年警察機關取締酒駕之肇事車種多為機車（占 62.86%），其次為自小客車（占 22.82%），而小貨車與大貨車比例不到一成。國內相關研究亦指出酒駕者所使用的交通工具多以機車為主（吳金白，2011；李俊珍等人，2017；林宜臻，2016；陳玉書等人，2019；謝沛怡，2022），且交通工具為機車者似乎更容易再次酒駕（Chen & Jou, 2018; Jou & Lu, 2021）。國外研究則顯示肇事車種多以汽車/旅行車（station wagons）和貨車為主，機車所占比率甚低。

### 四、肇事（取締）時間

許多國內外研究皆指出晚上和凌晨是酒駕肇事事件的高風險時段（王邦安，2010；吳金白，2011；林宜臻，2016；陳玉書等人，2019；張勝雄等人，2013；Houwing & Stipdonk, 2014; Owen et al., 2019），而除了一天中的時段，闕迺璇（2016）在酒駕肇事與環境因素時空分析一文中，亦指出酒駕肇事在不同月份、星期幾均達統計上顯著關聯，例如：酒駕肇事以一月、臨近周末為最多。另外，李佩玲（2016）研究指出 12、1 月為酒駕事故高峰期，6、7 月則為酒駕事故的低峰月份；一週當中，週末酒駕肇事事件數最多。綜上，可以得知酒駕肇事事件在晚上、假日和特殊節慶期間的發生率相對較高。

### 五、肇事（取締）地點

在地點方面，酒駕發生地點以鄉鎮市村道路為最多，其次為直轄市/縣（市）道路（林宜臻，2016；陳玉書等人，2019），推測可能係酒駕者多以騎乘機車為

主，故較常行駛在鄉鎮市村道路等路段，加上某些路段或地點，警方較難執行取締措施所致（謝沛怡，2022）。Leal 等人（2008）研究指出大多數酒後駕車事故（80.2%）發生在城市道路上。而 Owen 等人（2019）研究則發現與城市地區相比，農村地區更可能發生與酒精相關的車禍。

## 六、酒精濃度

在酒精濃度方面，根據警政署統計 2020 年酒後駕車概況，發現呼氣酒精濃度以 0.56mg/L 以上者居多（占 75.36%），其次為 0.41 至 0.55mg/L。Chen 與 Jou（2018）針對 2012 年至 2015 年臺北市的 12 個行政區之酒駕違規案件進行分析，發現超過 8 成的再犯者其血液酒精濃度在 0.08% 以上。Freeman 等人（2020）及 Leal（2008）的研究也發現酒駕再犯者與一般酒駕駕駛相比，其酒精濃度較高。由此可知，隨酒精濃度增加，其酒駕肇事風險亦越高（Jou & Lu, 2021）。

綜上所述，酒駕行為的發生係一個複雜的問題，牽涉多元面向，如時空因素、交通工具、飲酒習慣等皆是促使酒駕行為發生的因素。如能將這些因素納入考慮，將更好理解酒駕問題，從而制定更有效的預防和處遇措施。

## 第五節 酒駕犯罪者之特性分析

### 一、性別

觀察近年來因不能安全駕駛罪在監服刑的情形，可以發現酒駕受刑人多以男性為主，比例高達九成五（法務部，2023）。而國內相關研究亦指出男性酒駕者所占比率明顯高於女性（王邦安，2010；吳金白，2011；李佩玲，2016；林宜臻，2016；陳玉書等人，2019；陳筱娟，2013），且男性更有再次酒後駕車之傾向（林書慶，2020；Chen & Jou, 2018）。此與國外研究的發現相當一致，也就是說，相比女性，男性更有可能是酒後駕車的慣犯（Armstrong et al., 2014; Dickson et al.,

2013; Freeman et al., 2020; Møller et al., 2015)，推測可能是女性更具有法律遵從性 (Armstrong et al., 2014)。

## 二、年齡

年齡是酒後駕車的一個風險因素，惟國內外研究對此有不同的研究發現。我國酒駕者的年齡以 31-50 歲者居多 (李佩玲, 2016; 李俊珍等人, 2017; 林宜臻, 2016; 林書慶, 2020; 陳玉書等人, 2019; 陳筱娟, 2013)。顯見，我國酒駕人口多集中在青壯年和中年。吳姿瑩 (2015) 在酒駕重罰化對成年累犯之嚇阻效果的研究中，發現酒駕累犯主要分布在 40 歲至 50 歲之間，此結果與 Chen 與 Jou (2018) 之研究發現相同。

而在國外，部分研究顯示酒駕人口似乎有較年輕的趨勢 (Leal et al., 2008; Owen et al., 2019)，且年齡越小更有可能是再次酒駕的顯著預測因子 (Freeman et al., 2020)。此外，Møller 等人 (2015) 為瞭解丹麥酒後駕車狀況，針對非酒駕者、酒駕非累犯和酒駕累犯三者進行研究，比較不同群體在人口特性和社經地位方面的差異。研究結果顯示酒駕再犯最有可能落在 30 歲至 50 歲之間，而較大年齡組 (60 歲及以上) 的比例甚低。

## 三、教育程度

在教育程度方面，國內外研究顯示酒駕再犯者之教育程度普遍不高 (吳金白, 2011; 吳姿瑩, 2015; Møller et al., 2015; Schell et al., 2006)。許多學者亦提出教育程度對酒駕行為影響的看法，Jou 與 Lu (2021) 研究探討我國汽車和摩托車駕駛酒後駕車再犯的影響因素，發現教育程度較低者比起教育程度較高者，其酒駕再犯的可能性更大。而陳筱娟 (2013) 的研究則顯示，教育程度為高中職以下者，能顯著預測其酒後駕車行為的機率越高。Møller 等人 (2015) 研究除了發現酒駕再犯者的教育程度較低之外，更指出教育程度低者，其成為累犯的可能性將增加

50%。

#### 四、社經地位

許多研究指出社經地位與所得高低對酒駕犯罪亦有相當程度的影響力。林書慶（2020）研究發現酒駕再犯者以從事營造裝潢業的藍領階級居多。而吳金白（2011）在酒後駕車肇事的再犯危險因子之研究中，指出大多數酒駕人口的經濟狀況不富裕，從事職業也以藍領工作（如營造業、板模工、油漆工、水電工、鐵工、建築工、土木工）為最多，其次為無業。吳姿瑩（2015）亦發現酒駕累犯所從事之職業，有高達 63.1%為工業。國外研究亦有相似的發現，Leal 等人（2008）調查一般酒後駕車者、酒駕被定罪者、酒駕慣犯和涉及肇事碰撞的酒後駕車者，發現酒駕被定罪者和酒駕慣犯不僅就業率較低，又多為從事藍領工作。Møller 等人（2015）研究顯示酒後駕車再犯更有可能發生在處於社會經濟劣勢和邊緣化情況的人。由此可知，國內外酒駕再犯者皆以低社經地位居多，且通常從事較低階層的工作。

然而，也有部分研究顯示所得高低與酒駕行為成正相關（Smailović et al., 2023; Stevens, 2016）。Smailović 等人（2023）以後設分析法檢驗酒後駕車相關的預測因素，透過資料庫和「alcohol and crash」、「DUI and crash」關鍵字檢索後，其中發現除了無業者外，收入較高及在社會上擔任重要職位者亦有從事酒駕行為的高度可能。Stevens（2016）研究發現平均收入與酒駕被逮捕的數量具有相關性，也就是說，隨著收入的增加，酒駕犯罪率越高。對此，作者認為係因收入所帶來的影響因人而異，例如：有些高收入者會考慮酒後駕車的成本，故不太可能從事風險性的酒駕行為。然而，也可能是隨著收入的增加，有些人更具備酒精消費能力，進而提高酒後駕車的可能性。此外，林書慶（2020）觀察近年來我國地檢署執行公共危險罪之裁判確定有罪者的職業狀況，指出確實有少部分人是屬於「技術員及助理專業人員、事務支援人員」、「專業人員」和「民意代表主管及經理人員」

等白領階級。職是之故，除了低社經地位之外，高社經地位的酒駕犯罪問題也不容忽視。

## 五、再犯經驗與次數

從過去研究中，可以發現酒駕受刑人有多次酒駕前科（吳金白，2011；李俊珍等人，2017；林宜臻，2016；林書慶，2020；Dickson et al., 2013; Leal, et al., 2018）。林宜臻(2016)研究發現，酒駕者多有酒駕前科，3 次以上最多(占 25.3%)，其次為 2 次(占 17.7%)。謝沛怡(2022)研究亦發現酒駕受刑人有超過八成皆有酒後駕駛之前科紀錄，其中，尤以酒駕 5 次以上為最多(佔 26.4%)。而王邦安(2008)研究指出，酒駕次數為「4 至 5 次」者的預防觀念低於「1 至 3 次」者，而決定酒駕行為的強度，「4 至 5 次」者則是高於「1 至 3 次」者。顯示隨著個體酒駕經驗的累積，其對於預防酒駕的觀念越低，決定酒駕的強度越高，而個體再次犯下酒駕行為之可能性也越高。蔡偉德等人(2019)研究亦顯示酒駕慣犯有較高的機率，未來會再犯酒駕。綜上可知，大多數酒駕受刑人並非為初犯，且酒駕經驗及次數似乎與再犯之間具有高度正相關，儼然凸顯了酒駕再犯的嚴重性。

## 六、人格特質

鄧中宣(2020)探討酒駕犯罪者人格特質以及對酒駕行為之態度，結果顯示酒駕犯罪者確實與對照組在人格傾向有所差異，例如：酒駕犯罪者在外向性人格特質的分數較低，行為表現上較內向且拘謹；其次在友善性人格傾向的分數較低，多顯示出較為敵意且自利自私的傾向。林書慶(2020)發現酒駕再犯者在自我中心、投機性與衝動性等面向顯著高於初犯者，顯見酒駕再犯者具有低自控傾向。而上述結果也呼應李俊珍等人(2017)的觀點，認為個體性格特質與酒駕決策行為具相關性。

另外，Cavaiola 等人(2003)指出酒後駕車者具有言語敵意、攻擊性、衝動

性等特徵，且越有可能出現反社會行為。Jornet-Gibert 等人（2013）調查 51 名酒駕者，發現酒駕者更容易表現出反社會態度（antisocial attitudes），例如：社會適應不良、不成熟、自閉傾向、疏離感、敵意攻擊、退縮抑鬱、社會化程度低、說謊等特質。而 Kim 與 Lee（2017）研究亦指出高自我中心、冒險性、攻擊性和說謊傾向等人格特質，會增加個體再次酒駕的機率，並使行為人對於酒駕行為缺乏罪惡感（sense of guilt）。

## 七、酒駕原因

吳金白（2011）研究探討酒後駕車肇事再犯危險因子，指出僥倖心態、風險認知不足、守法觀念不足、無交通工具可搭乘或有用車需求、經濟及便利考量等因素是導致酒駕再犯之成因。陳筱娟（2013）研究分析酒後駕車成因，結果顯示酒駕者認為酒駕原因有「自認為能安全駕駛」、「不一定會被取締」、「欠缺酒後不開車觀念」等原因。而陳玉書等人（2019）發現酒駕受刑人之酒駕原因以「無人幫助駕駛、圖方便或距離近」等便利因素為最多（占 60.5%），「自認清醒或不知體內仍有酒精」等缺乏風險意識者為其次（55.2%），「曾酒駕而未被警察取締」約占 9%。林書慶（2020）則將酒後駕車犯罪者心態分為「誘發受刑人酒駕之正增強心態」與「抑制受刑人酒駕之負增強心態」，前者包含「不用麻煩親友出門來載」、「解決沒人幫忙開（騎）車回家問題」及「方便隔天用車」等因子，後者則有「被警察攔查或取締」、「被法院判刑入獄」、「被警察移（函）送法辦」、「發生車禍而使人受傷等」等因子。

綜上所述，大致上可以將酒駕原因區分為：（一）自我感覺良好、（二）僥倖心態、（三）風險認知不足、（四）法律觀念不足、（五）成本利益考量等原因。謝沛怡（2022）的研究也指出，對於酒駕者而言，要能避免再犯且復歸社會，正確的酒駕態度亦為關鍵因素。因此，關注酒駕再犯者酒駕／不酒駕的原因與對酒駕之看法，方能對症下藥，採取有效的措施。

整體而言，我們可從上述文獻歸納出酒駕再犯者之特性，酒駕再犯者多為男性、中年、低教育程度、工作不穩定且低社經地位較低者。而值得注意的是，酒後駕車是多種行為、態度和人格的產物（Schell et al., 2006），例如衝動性、敵意攻擊、自我中心等人格特質，以及個體本身的認知態度皆有可能影響個體從事酒駕行為。職是之故，若能掌握酒駕再犯者之特性，始能制定適切的處遇方針，但目前相關研究並未針對未曾致他人死傷的多次酒駕者角度，分別討論確定性、嚴厲性、立即性對策對於酒駕策略的抑制效果，因此，本研究將透過個別訪談，補足此處文獻之不足。

## 第六節 犯罪事件在新聞媒體的再現

### 一、犯罪問題的建構與框架

社會建構論（social constructionism）強調知識是社會的產物，同時也指出語言是社會行動的形式，並體現於主體之間的互動中（Burr, 1995）。也就是說，我們感知的世界，都是立基於歷史脈絡而生的結果，絕非憑空出現，也因此，各種制度、規則都是由社會建構而成的。新聞媒體作為新聞產製者，也在建構社會大眾所感知到的外在世界，尤其是在新奇、容易被奇觀化（spectacularization）的現象，如特定的犯罪事件，一般民眾得以親身經歷或親眼見證的可能性不高，或僅止於小眾，藉由媒體報導，才能引起多數群眾的注意。正如酒駕案件的發生，若不是新聞媒體的報導描述，社會大眾恐怕較難掌握其發生及犯罪脈絡，這種社會議題也僅與少部分人有直接關連，且更少數的人才會有直接經驗（Lang & Lang, 1991）。

而「框架」的概念便源於對社會真實建構的討論（Goffman, 1974）。媒體對於社會事件的報導，除了強調的程度不同而影響到社會大眾的注意程度之外，媒體也會將議題框架出來，給予某種強調或標籤，而媒體與其他利害關係人的影響，也會在其間發揮作用，這整個過程使得事件能夠成為議題（Lang & Lang, 1991）。

因此，新聞媒體如何「再現」犯罪事件，便可能讓人們對於該犯罪型態產生特定觀感，而當社會大眾對於所指涉的個體有著相同理解時，便形成了一種社會事實（social fact）（Rosenberg, 2016），人們對於這個社會事實最直接的互動形式，便呈現在語言之中。過去文獻指出，新聞框架對於閱聽人在公共議題的理解與論述上，扮演著影響其思維與議題評量的角色，相反的，新聞媒體也可以限制閱聽人對於議題的視野範疇（Huang, 1995，取自黃惠萍，2018）。也就是說，大眾採取何種觀點理解、詮釋某公共議題，新聞報導的呈現內容始終扮演著重要角色。

而酒駕何以成為社會認知中的重大犯罪事件？事實上，權力機構如利害關係者、壓力團體、社會運動者的行動，以及媒體、政治與政府部門在定義社會問題並轉往政策推動上，往往有著極為顯著的話語權（徐美苓等人，2011），在社會問題的建構過程中，前述這些機構、體制佔據一定地位的權力運作，無非是框架問題的利器。在議題建構的過程中，「關鍵事件」則會縮短社會達成集體共識的時程（Pride, 1995），得以解釋為何並非每個酒駕事件都會受到新聞媒體報導，可想而知，具戲劇性情節的案件，就較有可能登上媒體版面。如知名反酒駕組織（Mothers Against Drunk Driving, MADD）在 1980 年成立之後，諸多的倡議、宣傳，使得媒體樂於尋求 MADD 評論引人注目的酒駕案件，並開始大量報導相關事件，因而使大眾大舉關注酒駕議題，並將其框架為罪不可赦的重大犯罪（Roy, 2020）。

由此可知，媒體對於閱聽人如何框架特定議題有著重要作用，新聞塑造出的議題形象，將成為社會大眾的社會事實。本研究將探討新聞媒體是如何建構酒駕問題，此外，若觀察新聞內容的敘事型態是否隨著時間有所變化，可以進一步了解社會對於酒駕議題的觀點是否產生變化。如新聞觀點有所轉變，新聞媒體內容的呈現，與我國酒駕法令朝向嚴刑峻罰的修法趨勢是否有其關聯，亦是本研究關注的重點。

## 二、酒駕在新聞報導中的再現

當大眾無法親身經驗或親眼見證犯罪事件的經過時，新聞媒體塑造犯罪事實的能力，便讓閱聽人對於犯罪有了既定的想像。鄭筑云（2021）的研究發現，在受矚目酒駕案件後或修法前後兩個時段，從「受害者方」與「輿論方」為敘述觀點的數量有增加的情形，在「輿論方」對於酒駕事件的態度中，以「認為政府或司法無能」、「認為肇事者漠視法律」、「認為肇事者應獲得嚴懲」最多，可見我國新聞確實以強調肇事者的惡性為主。

Chang（2021）則把框架與健康決定因素結合，分析台灣三大報紙報導酒駕事件的內容後指出，新聞報導通常把修法重點放在提高罰款與增加監禁時間，鮮少討論其他配套措施。此外，新聞報導將酒後駕車視為法律和安全問題而非公共衛生問題，這種觀點讓社會大眾往往把所有責任歸咎於肇事者本身，此舉對於抑制酒駕事件的數量來說，是較無助益的。在 Fisher（2018）的研究中，有 45% 的報導採取情節框架（episodic frame），將重點放在單一的不良駕駛事件，另外 55% 的報導則使用主題框架（thematic frame），將酒駕問題放置於更大的社會背景脈絡中，整體而言，新聞報導最常表達出個人問題/責任、受害和懲罰的價值觀，這些論述極容易引起對於被害感受和對犯罪懲罰的種種討論，飲酒文化、酒類銷售及社會責任等問題卻往往極少受到關注。

從相關研究可以發現，當酒駕事件被新聞報導被呈現時，大多會將酒駕歸咎於肇事者本身，且強調事件的負面結果，而較少從其他角度探討酒駕成因與防止策略（Chang, 2021; Fisher, 2018; Nicholls, 2010）。正如新聞報導確實可以促進酒駕相關政策的倡議與推動（Yanovitzky, 2002），但同時也促使了法令朝向嚴刑峻罰的趨勢前進。在酒駕法規愈趨嚴厲時，我國新聞媒體在報導酒駕事件所採取的框架為何，其與當前修法策略的關係又是如何，值得探討。



## 第三章 研究方法

### 第一節 研究流程

本研究旨在探討法律嚇阻效果對於酒駕受刑人的再犯抑制成效，並藉由探索多次再犯者的特性以提出相關防制策略。同時，本研究也將檢視新聞媒體長期以來報導酒駕案件之論述框架，作為討論民意對於酒駕案件看法之依據。基於不同研究問題與目的，本研究採取多重方法（multi-method）進行研究，研究流程如圖 3-1：

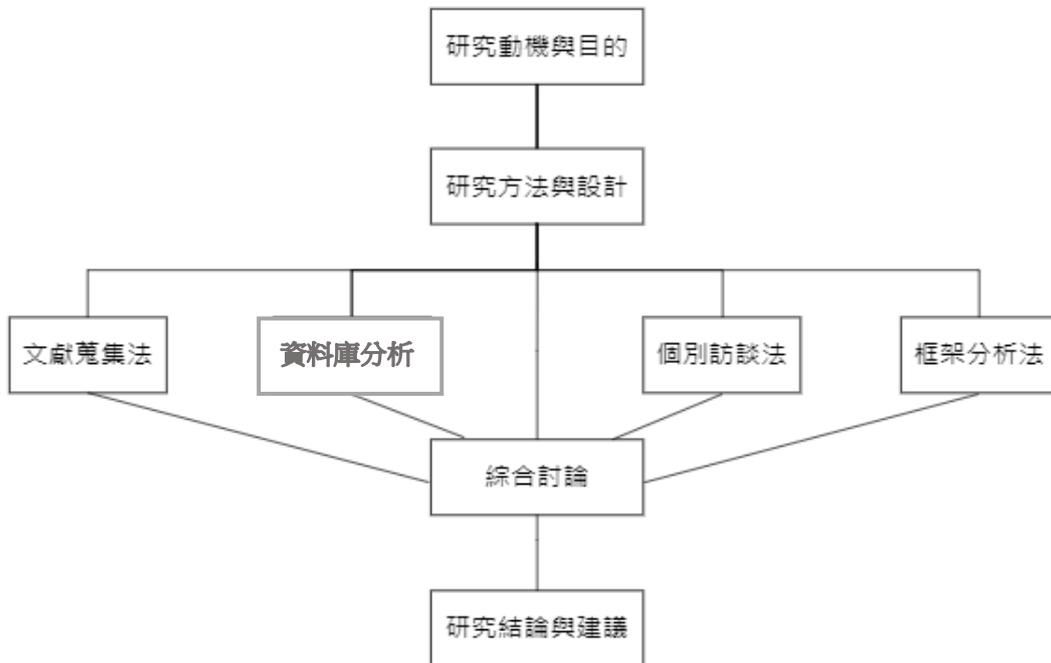


圖 3-1 研究流程圖

資料來源：本研究自製

### 第二節 研究對象與資料蒐集、分析方式

依據研究目的之不同，本研究之研究對象可分為三類：

#### 一、資料庫分析

自法務部司法官學院犯罪防治研究中心（下稱犯研中心）所設置之「刑事政策與犯罪研究數據資料庫」中，透過刑案資料之偵查終結法條明細，找出自 1998

年至 2022 年期間，以刑法第 185 條之 3 (§185.3)，亦即犯公共危險罪之不能安全駕駛者為對象，同時，為避免麻醉藥品或其他相類之物成為干擾因素，本研究限縮於探討刑法第 185 條之 3 第 1 項第 1 款 (§185.3I①)<sup>2</sup>之個案，故本次資料庫分析已排除酒駕之外的其他犯罪類型，得 261,746 筆資料，資料涵蓋範圍自 2013 年 6 月至 2022 年 12 月。最後再進一步檢視 2019 年 (50,510 筆)、2022 年 (31,718 筆) 兩次刑法修法對於酒駕再犯者的嚇阻效果，共計 82,228 筆資料。

實際資料處理上，運用「斷點迴歸設計」(Regression Discontinuity Design, RDD) 做為資料分析方式，探討 2019 年 6 月及 2022 年 1 月兩次針對刑法第 185 條之 3 條的立(修)法公告施行後對於酒駕再犯者之嚇阻效果。分別以兩次條文修訂公布日期為分界點，比較相關法規施行前、後 180 天之酒駕再犯占比，即每日酒駕再犯案件數除以每日酒駕案件數，觀察酒駕再犯占比是否因法律修正之影響而有所下降，以此推斷法規修訂趨向嚴厲是否有助於降低酒駕再犯之問題。

## 二、質性分析

本研究以臺灣地區因犯不能安全駕駛罪三次以上且未致人於死傷之收容人為研究對象(即刑法第 185 條之 3 第 1 項第 1 款)，並進行個別訪談，深入瞭解其再犯因子及酒駕型態、心理特性等差異，以提供政府有關部門針對酒精成癮問題者提供心理評估、諮商輔導或行為治療等醫療處遇之參考。在獲得矯正署及監所同意後，於北、中、南部之監所進行立意抽樣，各訪談男、女性收容人 3 名，共 6 名，訪談方式為實體訪談，每位受訪者訪談次數皆為一次。

為瞭解受訪者的生命經驗及其隱含的文化意義(鈕文英，2017)，如本研究欲進一步探索的酒駕情境與社會脈絡之關係，考量受訪者可能因生命背景的差異而有不同的飲酒文化，本研究嘗試以建構取向(constructivism)的觀點進行研究

---

<sup>2</sup> 刑法第 185 條之 3 第 1 項第 1 款係指駕駛動力交通工具而有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情形者。故不包含服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛者。

設計與資料蒐集，以補足現行研究與政策之不足。在資料分析上，本研究則透過協同分析的方式，確保從文本萃取出概念不過度受研究者的既定觀點影響，概念之間的關聯也能符合受訪者本身的社會脈絡。訪談對象基本資訊如表 3-1。

表 3-1 訪談參與者基本資訊

代號	性別	年齡	酒駕犯罪次數	本次刑期	教育程度	入監(所)前職業
A	男	40	5	4 個月	高中	冷氣空調
B	男	39	4	6 個月	高職(肄)	計程車
C	男	60	9	11 個月	高中	考古
D	女	51	3	4 個月	高職	保全
E	女	56	3	5 個月	國中	卡拉 OK 店
F	女	29	6	7 個月	大學(肄)	荷官

資料來源：本研究自製

### 三、新聞框架分析

本研究關注酒駕事件如何在新聞媒體中被建構。基於媒體的特性，社會問題在媒體中被形構的過程與結果，其是否受到媒體吹捧(hype)有關，亦及是否有擴大(amplification)、放大(magnification)、渲染(exaggeration)、扭曲(distortion)等意涵(徐美苓等人, 2011)，而酒駕修法歷經 20 餘年，這種明確朝向重刑化的修法方向，是否與各時期的新聞框架有關，換言之，本研究亦同時關注酒駕新聞之框架是否有所變化，也重視行動者在各種場域間的話語與敘事。另外，新聞報導又是如何再現酒駕議題中各方利害關係者(stakeholders)及其論述，以此瞭解加害人、被害人(及其家屬)、執法者、立法者等角色，如何共同建構酒駕此一社會問題。

本研究參考徐美苓等人(2011)及林怡潔與林璟筠(2022)之研究，以 van

Gorp (2007) 之框架包裹作為分析之參照。Van Gorp (2007) 指出，在運用框架理論進行新聞事件研究時，需要找出新聞事件的框架包裹，而框架包則包裹三個重要的元素：(一) 框架裝置 (manifest framing devices)：文本中的用字遣詞、描述、隱喻、敘事及引用論據等；(二) 推理裝置 (reasoning devices)：研究者挖掘出媒介文本中較為隱含的陳述及因果關係、內容情節敘述之次序，藉由了解潛藏的推理策略，以助於更為完整地理解事件的定義與解析框架的特徵，深入分析記者獨到的解釋方式、例如如何定義問題、診斷因果、道德評價、提出策略建議等；(三) 隱含的文化現象 (implicit cultural phenomenon)：探討框架中隱含的文化現象，文化作為文本的一部分，由廣泛的社會真實與意義組成，例如社會集體所共享的記憶、民間信仰、社會規範、傳統神話、刻板印象、普世價值等 (引自林怡潔、林璟筠，2022)。

基於前述研究問題與歷史資料之完整性，本研究以新聞「則數」為分析單位，樣本選擇上，則是透過台灣新聞智慧網，以「酒駕」或「酒後駕車」為關鍵字，並排除「無酒駕」、「無酒後駕車」、「酒加」<sup>3</sup>三詞，搜尋「中國時報」歷年之相關報導，探討新聞媒體中報導酒駕事件時的種類框架與主題（常態、特例）分布，是否隨著時間有所變化，以及報導中的敘事所隱藏之意涵，據以檢視我國主流民意對酒駕事件與相關法規嚴刑峻罰化之看法，進一步瞭解新聞媒體如何再現酒駕事件。本研究採隨機選擇，但在篩選上，僅將新聞報導作為分析對象，故排除社論、讀者投書形式之文章，且仍有 2 個選取標準，包括：1、報導字數至少 200 字；2、排除同一案件之新聞報導。鑒於酒駕於 1999 年入罪化，2011 年時加入致人於死或重傷之規定，2019 年加入無期徒刑之規定，故將前述期間作為分界點，抽取新聞報導之期間分為 1950-1998 年、1999-2011 年、2011-2018 年及 2019 年後，每期間抽取 30 份，共 120 份。

---

<sup>3</sup> 此處的酒加是指「酒加其他名詞」，因出現此情形之報導數量眾多，此組合將成為干擾資訊，故特別排除。

### 第三節 研究工具

#### 一、資料庫分析

本研究欲探討法令修正對於酒駕再犯者之嚇阻效果，相關資料從法務部司法官學院犯罪防治研究中心所設置之「刑事政策與犯罪研究數據資料庫」中取得，本資料庫經法務部資訊處及所屬各機關協助，目前為止，已完成串聯 1998 年至 2021 年之法務部矯正署獄政資料和各地方檢察署之刑案、觀護資料，資料分析結果將呈現於第四章第一節之「修法對酒駕再犯之影響分析」中。

本研究運用斷點迴歸設計 (RDD)，在沒有對照組之情況下，針對 2014 年 1 月至 2022 年 12 月期間每日酒駕再犯案件於全體酒駕案件中之占比進行分析，以檢驗 2019 年 6 月及 2022 年 1 月兩次針對酒後駕車再犯行為加重刑責之修法對於降低酒駕再犯率之因果關係假設。RDD 是一種用於檢驗因果關係 (causal relationship) 假設的分析方法，常用以評估政策效果 (Thistlethwaite & Campbell, 1960; Lee & Lemieux, 2010)。

為評估酒駕修法後對於酒駕再犯行為之嚇阻成效，本研究以每日酒駕再犯案件於全體酒駕案件中之占比為結果變項 (outcome variable)，倘若修法加重酒後駕車再犯行為之刑責有助於降低酒駕再犯行為之發生，酒駕再犯案件之占比應受修法影響而有所下降。此外，酒駕罰則修訂之公告日期對於酒駕案件之成立無關，與其他影響酒駕行為之干擾因素 (confounding factors) 亦無關 (蔡偉德，2019)，故酒駕罰則之修訂對於酒駕再犯案件占比之影響符合準實驗 (quasi-experiment) 特性。RDD 之分析邏輯在於，將酒駕罰則修訂之公告日期設定為分界點 (cutoff)，以鄰近分界點的前、後一段時間為觀察期間，假設其他影響酒駕再犯案件占比之因素在分界點前、後期間皆維持相同分配，酒駕刑責之修訂便可視為唯一影響酒駕再犯案件占比的處置變項 (treatment variable)。換言之，若加重酒後駕車再犯行為之刑責有助於降低酒駕再犯行為之發生，則每日酒駕再犯案件占比之趨勢線

應在分界點後急遽下降，形成迴歸趨勢線之斷點（regression discontinuity）。

欲運用 RDD 衡量酒駕修法之成效，必須比較分界點前、後「附近」觀察期間之平均值，即「局部的平均處置效果」（local average treatment effect, LATE）。將分界點前之平均結果視為酒駕修法前之擬真狀態（counterfactual state），若酒駕修法之處置有其效果，應會在分界點產生跳躍性下降，造成迴歸趨勢線之不連續。

## 二、個別訪談大綱

本研究採半結構式訪談法（semi-structured interview），並依據研究目的及文獻探討蒐集之資料為基礎。實際訪談過程中，研究者將視訪談當下的情境使用不同發問技巧，並對受試者的反應及回饋有所回應，在訪談順序上將從開放式的問題逐步限縮，但也視當下情境適時調整。整體而言，在不偏離主題之前提下，訪談過程中將不受限受訪者的談話內容及方向。

本研究之訪談大綱問題如下：

### （一）基本資料

1、年齡/性別/教育程度/職業類別

2、飲酒情境

- （1）通常是跟誰一起喝酒？
- （2）您是在什麼地點喝呢？
- （3）您是在什麼時候喝的？
- （4）飲酒頻率為何？
- （5）您通常飲用的種類為何？
- （6）通常是誰邀約要喝酒？
- （7）飲酒動機：是什麼因素讓你選擇飲酒的呢？

3、家庭

- (1) 有無結婚？無的話，有無穩定交往對象？
- (2) 同住家人有誰？除了同住家人外，有其他常聯繫的家人嗎？
- (3) 有無子女？有的話，幾位？目前年紀多大？
- (4) 家人是否曾勸你不要酒駕？是誰？曾因為家人勸阻而放棄酒駕嗎？

#### 4、工作

- (1) 您工作的環境為何？
- (2) 您工作的時間為何？是否為輪班制？是否需要常加班？
- (3) 您是否會有工作壓力呢？
- (4) 同事是否曾勸你不要酒駕？曾因為同事勸阻而放棄酒駕嗎？

#### 5、交友

- (1) 您的交友狀況為何？是如何認識的呢？
- (2) 朋友是否曾勸你不要酒駕？曾因為朋友勸阻而放棄酒駕嗎？

#### (二) 過往酒駕經驗

##### 1、 可以談談因為酒駕被抓的酒駕經驗嗎？總共有幾次？

- (1) 當時是跟誰一起喝酒？
- (2) 為什麼會選擇喝酒呢？
- (3) 您是在什麼地點喝呢？
- (4) 您是在什麼時候喝的？
- (5) 您當時飲用的種類為何？
- (6) 您當時喝了多少？
- (7) 當時是續攤嗎？
- (8) 喝完為何會選擇開車/騎車離開？
- (9) 喝之前有想過開車/騎車的問題嗎？

##### 2、 過去幾次酒駕是在甚麼情況被抓到？

- 3、 後來檢察官/法官做了哪些處置？
- 4、 如果之前也有進到看守所或監獄，分別在裡面待了多久？
- 5、 您自己對於各項處置之看法？
- 6、 您的家人如何看待您酒駕被抓這件事情？
- 7、 第一次的酒駕被抓到後經驗，對於您後續再次酒駕的影響是甚麼？
- 8、 在您喝完酒準備要開/騎車上路前，是否曾經想到這樣的行為是不好的？
- 9、 承上，如果有這樣的想法，是因為擔心撞到人，還是害怕被警察抓到？

### （三）對法律的認知

- 1、 您知道酒駕被抓會面臨哪些懲罰嗎？如果知道，您怎麼還想酒駕？
- 2、 您知道政府一直在加重酒駕相關罰則嗎？您對於這種做法的看法如何？
- 3、 您是否會擔心自己如果酒駕撞死/傷人後，需要面對嚴厲的懲罰？
  - (1) 會的話，為什麼仍選擇酒駕？
  - (2) 不會的話，為什麼不會？

### （四）政策抑制效果

- 1、 過去被關的經驗，會讓您產生不要酒駕的想法嗎？
  - (1) 如果會，是因為什麼原因讓您有這個想法呢？
  - (2) 如果會，這個想法何時消失或變弱而不能阻止你再犯？
  - (3) 如果不會，為什麼？
- 2、 過去被罰錢的經驗，會讓您產生不要酒駕的想法嗎？
  - (1) 如果會，這個想法何時消失或變弱而不能阻止你再犯？
  - (2) 如果不會，為什麼？
- 3、 您認為吊扣/銷駕照的做法可以防止酒駕嗎？為什麼？
- 4、 如果未來要求所有曾犯酒駕的人，車上都要加裝酒精鎖，您認為會降低他們

酒駕的可能嗎？為什麼？

5、如果目前政府的作為都不能減少酒駕事件發生，您認為要讓酒駕者不再酒後駕車的因素是甚麼？

6、您曾經因為接受過法律上的任何懲罰，而產生改變嗎？如果有，改變維持多久？您認為之後又再次酒駕的原因是什麼？

7、您曾經參加過戒酒課程或相關治療嗎？在監所還是醫院？您覺得效果如何？有什麼好或不好的影響？

8、依照您個人經驗，您認為政府應該如何調整刑事政策跟其他附加措施，才能防止酒駕再犯？

### 三、框架分析編碼表

基於酒駕法規歷經多次調整，本研究選擇以 1999 年（首次入罪化）、2011 年（新增致人於死傷之規定）、2019 年（新增無期徒刑）三個時間為節點，因此分析階段共分為 1950-1998 年、1999-2011 年、2011-2018 年、2019 年以後四個階段，每階段以立意抽樣抽取 30 則新聞，共 120 則。

再者，本研究根據問題意識，輔以內容分析進行文本內容的系統性分類，前測時抽取總則數的 10% 進行兩位編碼員之信度檢驗（王石番，1991），整體信度為 .86，為可接受之範圍。在歸納階段實，訂定出編碼表（表 3-2），對應至不同留言框架的推理裝置與文化現象，包括問題意識、現象界定、須負責任者、建議方案、價值觀/情感、語彙選擇、隱喻，將以開放填答之方式蒐集與呈現。

表 3-2 框架編碼

(一) 項目	內容
日期	新聞報導刊出日期，包含年、月、日，作為紀錄，不呈現於本研究
文章標題	作為紀錄，不呈現於本研究
(二) 新聞框架	
事實描述的情節	對事件發生經過進行客觀描述
身歷其境的情節	對事件發生經過進行主觀描述

多重議題的主題	探討酒駕事件的解決方法
回歸應報的情節	以各種嚴刑峻罰之手段遏止酒駕事件
(三) 建議方案	開放式填答，指解決酒駕之有效方法
(四) 價值觀	開放式填答
(五) 語彙選擇	開放式填答
(六) 隱喻	開放式填答

資料來源：本研究自製

## 第四節 研究倫理

依《人體研究法》第 4 條規定，人體研究係指從事取得、調查、分析、運用人體檢體，或個人之生物行為、生理、心理、遺傳、醫學等有關資訊之研究。因此，本研究應在執行前，將計畫送經研究倫理審查委員會進行審查，並遵守人體研究法對於研究倫理的各項要求。

本研究運用資料庫分析、個別訪談與框架分析，分別回答不同研究問題，可能涉及個人生理、心理資訊之調查、分析及運用，因此為倫理審查之範圍，並應經倫理審查委員會審查通過研究計畫後始得執行。有鑑於此，本研究已提送國立成功大學人類研究倫理審查委員會，並於 2023 年 2 月 21 日審查通過（編號：112-051）（附錄一）。在個別訪談的研究過程中，則依照陳向明（2009）提出的四項研究倫理為原則，進行研究檢視：

### 一、自願和不隱蔽原則

以人為對象的研究，都應恪守「知情同意」之原則。研究應依照受訪者自身意願決定參與研究與否，研究者也須明確告知研究目的、方法、程序及受試者的權利義務，取得其知情且同意後，方可進行研究。為遵守本原則，研究者先以口頭與訪談潛在受試者說明彼此的權利義務，確認受試者無疑義後再簽署訪談同意書，同意書上需詳載研究目的、研究時間、進行方式與研究呈現，再次確保受試

者瞭解自身權益。

## 二、保密原則

研究者應謹慎行使權利，尊重受試者個人資訊的暴露意願，並在保護受試者個人隱私的前提下，將研究資料完整呈現。分析過程中則應恪守研究倫理，將受試者提供的資訊去識別化，資料處理時也一併以代號呈現，足以辨識受訪者的特殊事件也需審慎處理。錄音檔、逐字稿、訪談同意書與分析文本等皆由研究團隊妥善保存，避免遺失或外流。本研究訪談可能涉及個人敏感議題，為避免受試者有所顧忌而使研究無法蒐集到完整且真切的資料，研究者須再三強調保密原則，不在所有資料上留下任何得以辨識身份之文字、記號。

## 三、公正合理原則

研究者應依照一定的道德原則，公正的對待受試者及研究所得資料，並審慎處理、分析藉由訪談所得之資訊。研究團隊也應尊重受試者之意見，持中立態度以避免影響研究分析之結果，使研究有過度或錯誤詮釋的狀況。

## 四、公平回報原則

研究團隊應對受訪者表達感謝之意，也為了不讓受訪者產生被剝奪感，研究團隊在遵守受訪者工作單位規定的前提下，提供訪談費或其他補償方式予受訪者以表心意，也於每次訪談後，再次以口頭感謝受訪者對本研究之貢獻及重要性。如受訪者有意願，分析過程中，研究團隊於必要時將再次尋求受訪者對於資料分析的看法，以呈現更為精準的研究發現。



## 第四章 研究發現

### 第一節 資料庫分析

#### 一、修法對酒駕再犯之影響

本節透過法務部司法官學院犯罪防治研究中心建置之「刑事政策與犯罪研究數據資料庫」，清洗並串接資料庫中 2013 至 2022 年有關酒後駕車之刑案與矯正資料，再進一步運用「斷點迴歸設計」(RDD) 探討 2019 年及 2022 年兩次加重酒後駕車再犯行為刑責之修法成效。如前所述，本次研究針對 2019 年 6 月 19 日及 2022 年 1 月 28 日兩次刑法 185-3 條酒駕刑罰之修訂進行分析，前者新增酒駕累犯若致人於死，可處無期徒刑或 5 年以上有期徒刑；倘若致重傷者，則處 3 年以上、10 年以下有期徒刑。後者進一步加重刑責，再犯酒駕而致人於死者不僅得併科 300 萬元以下罰金，再犯酒駕致人重傷者亦得併科 200 萬元以下罰金。此外，對於酒駕再犯之認定亦由五年內延長為十年內。兩次修法時間之間隔約兩年半，為避免觀察期間過長，本次研究設定兩次刑法 185-3 修法之觀察期間為公告日前、後 180 天。表 4-1 呈現酒駕再犯占比在兩次修法公告前、後 180 天之統計值。整體而言，可以發現酒駕再犯占比在 2019 年 6 月的刑法 185-3 修法前後之平均值略為增加；但 2022 年 1 月刑法 185-3 修法前後之平均值則呈現較大降幅。表 4-1 2019、2022 年刑法 185-3 修法前、後酒駕再犯占比之統計分析

	2019/6/19		2022/1/28	
	刑法 185-3 修訂公布		刑法 185-3 修訂公布	
	之前 180 日	之後 180 日	之前 180 日	之後 180 日
酒駕相關變數	平均值 (標準差)	平均值 (標準差)	平均值 (標準差)	平均值 (標準差)
酒駕再犯占比 <sup>a</sup>	0.172 (0.106)	0.198 (0.115)	0.256 (0.124)	0.211 (0.092)

資料來源：本研究自製

註：

a: 酒駕再犯占比 = 每日酒駕再犯案件數/每日酒駕案件數

另外，透過圖 4-1 可以發現，2019 年 6 月之修法雖有助於降低酒駕再犯占比，但下降幅度並不明顯，分界點前、後 180 日觀察期間平均值之差異是否達到統計意義上的顯著程度仍有待斷點迴歸模型之檢驗。

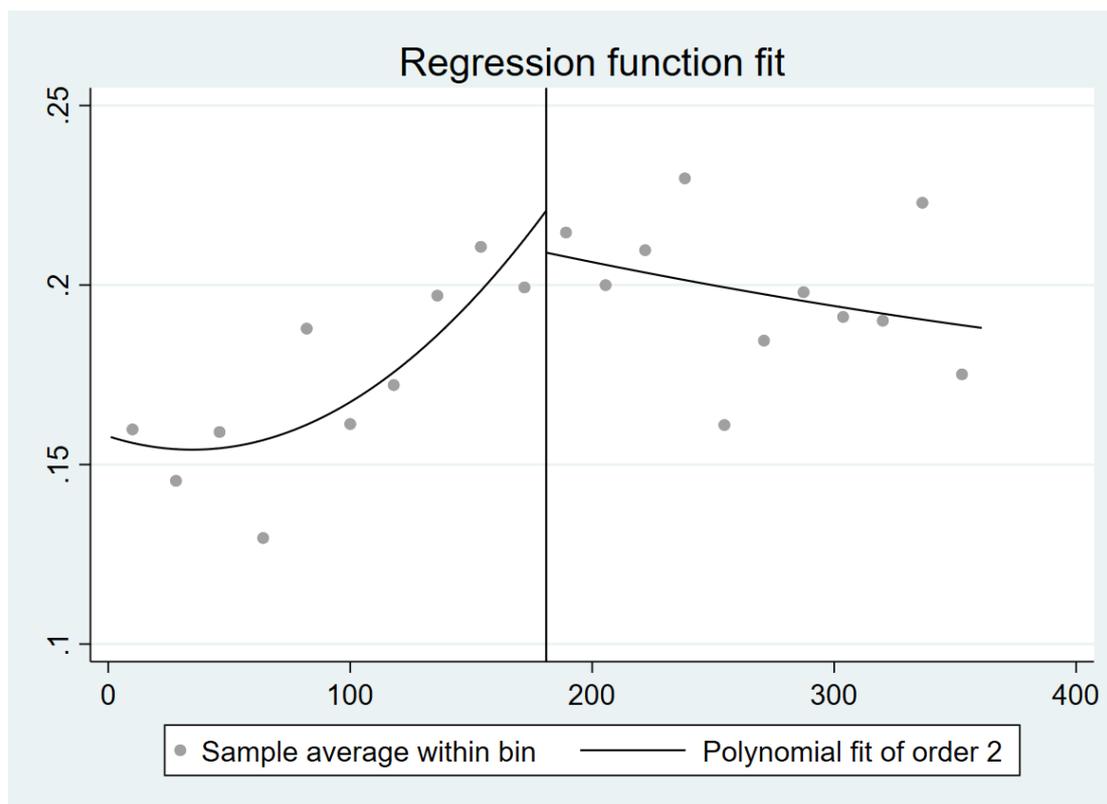


圖 4-1 2019 年刑法 185-3 修法前後酒駕再犯占比之變化<sup>4</sup>

資料來源：本研究自製

我們可以從圖 4-2 發現，2022 年 1 月之修法亦有助於降低酒駕再犯占比。相對於圖 4-1（即 2019 年之修法），分界點（即修法公告日）呈現更為明顯的向下跳躍，惟後續下降趨勢較緩，分界點前、後 180 日觀察期間平均值之差異是否達到統計意義上的顯著程度依舊有待斷點迴歸模型之檢驗。

<sup>4</sup> 線性假設可能會錯誤估計分界點附近的迴歸係數，為此，可以採取局部多項式斷點迴歸方法，運用非線性擬合的辦法進行彌補。本研究統一採二次擬合呈現。

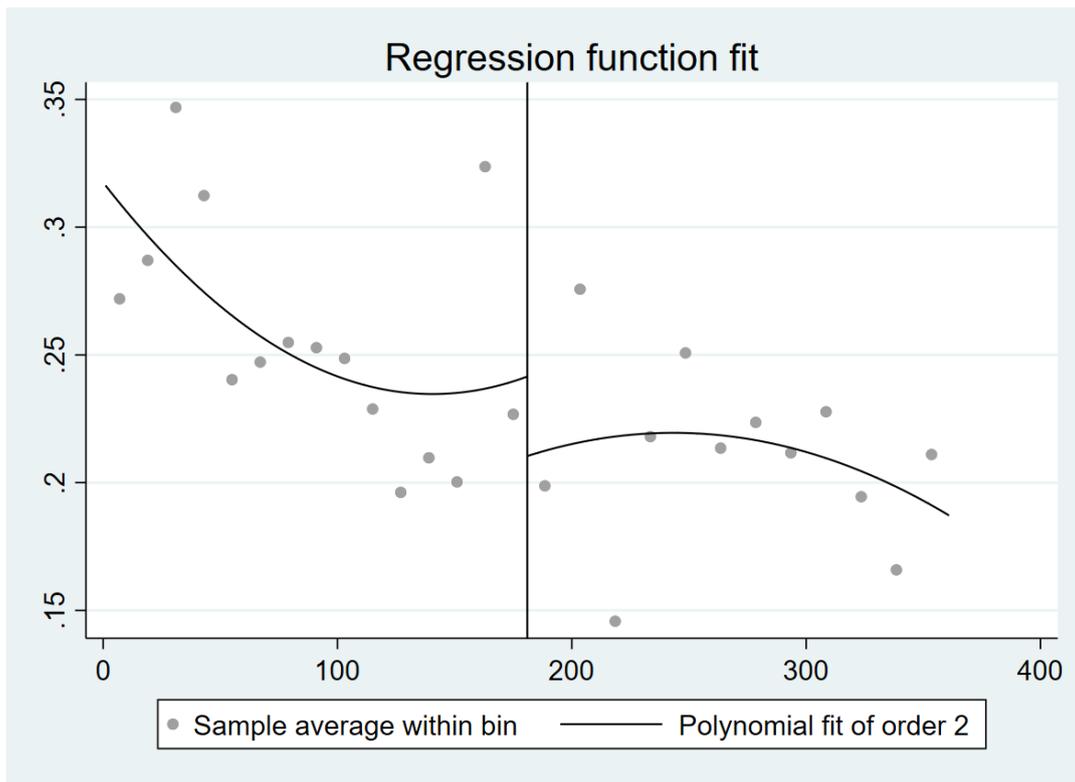


圖 4-2 2022 年刑法 185-3 修法前後酒駕再犯占比之變化

資料來源：本研究自製

表 4-2 則分別呈現兩次修法對於酒駕再犯占比處置效果之估計結果，研究結果再次證實 2019 年與 2022 年兩次修法對於酒駕再犯占比之下降皆無顯著影響。此外，此次分析亦指出僅 2022 年之修法略微降低酒駕再犯占比（但下降程度未達顯著差異）。

表 4- 2 2019、2022 年刑法 185-3 修法對於酒駕再犯占比處置效果之估計結果

	2019/6/19	2022/1/28
	刑法 185-3 修訂公布	刑法 185-3 修訂公布
	酒駕再犯占比	酒駕再犯占比
	估計係數 (t 值)	估計係數 (t 值)
處置變量 <sup>b</sup>	0.017 (0.8)	-0.023 (-0.85)
時間差距變數 <sup>c</sup>	0.0002	-0.002

	(0.14)	(-1.05)
處置變量 x 時間 差距 <sup>d</sup>	-0.001	0.003
	(-0.84)	(1.22)
常數項	0.206***	0.225***
	(10.89)	(13.5)

資料來源：本研究自製

註：

\*10%顯著水準；\*\*5%顯著水準；\*\*\*1%顯著水準

b: 處置變量係指刑法修法後新刑罰之實施

c: 受觀察日距離新法公告實施日之時間差距

d: 用以捕捉新法公告實施與時間差距兩者之交互作用。

本研究進一步運用機器學習 (machine learning) 指令運行不同的多項式、核心和頻寬，以篩選出預測誤差最低的模型，並根據最佳模型預估分界點前、後「局部的平均處置效果」(LATE) 是否達統計意義上之顯著差異。

表 4-3 機器學習所得之最佳模型對於 2019、2022 年酒駕修法影響之估計結果

	2019/6/19	2022/1/28
	刑法 185-3 修訂公布	刑法 185-3 修訂公布
	估計係數 (t 值)	估計係數 (t 值)
由左至右中斷點 <sup>e</sup>	0.041 (1.2)	-0.016 (0.56)

資料來源：本研究自製

註：

\*10%顯著水準；\*\*5%顯著水準；\*\*\*1%顯著水準

e: 此表中之由左至右中斷點係指分界點前 (左方，未受處置影響)、後 (右方，已受處置影響)「附近」觀察期間結果變項之平均值落差，又可稱為「局部的平均處置效果」(local average treatment effect, LATE)。此一落差致使迴歸趨勢出現斷點，亦反映出政策成效。

表 4-3 分別呈現最佳斷點迴歸模型對於 2019 年及 2022 年修法影響之估計結果。研究結果顯示 2019 年之修法未能減少酒駕再犯占比，2022 年之修法則略微降低酒駕再犯占比；然而，兩次修法的「局部的平均處置效果」皆未能具有統計

上之顯著意義。換言之，兩次針對酒駕再犯加重刑責之修法對於酒駕再犯占比之增減並未有顯著影響。

## 二、小結

本研究以 2019、2022 年酒駕修法之公告日作為分界點，分別檢視這兩次修法對於酒駕再犯是否具有抑制效果。而從分析結果可以發現，雖然 2019 年修法有助於降低酒駕再犯案件在所有案件數中之比例，但下降幅度與修法前並無太大差異。此外，與 2019 年相比之下，2022 年修法對於降低酒駕再犯占比上，有著更明顯的抑制效果。

然而需要注意的是，這兩個年度的修法效果在統計上皆未具顯著意義，也就是說，從本研究來看，2019、2022 年在部分酒駕行為之刑責加重的法令修正，對於酒駕再犯占比之增減並未產生具統計意義上的實際影響，立法單位欲透過修法達到嚇阻酒駕再犯的目的，其效果相當有限。換言之，若從本研究結果進一步推論，近幾年我國酒駕再犯問題的人數/案件數增減，與刑法的嚴厲性較無明確關聯，反之，若要思考如何擬定酒駕防制的對策，或許可從迅速性、確定性，或其他不以強調嚴厲刑罰為目的的層面思考。

## 第二節 質性分析

接受本研究訪談的受訪者皆具多次酒後駕車並進入刑事司法體系之經驗，如能瞭解個案的個人背景與過往酒駕經驗，以及其對法律的認知及產生的抑制效果，應能對未曾致人於死傷而產生刑罰威嚇感受的多次酒駕犯罪者，有更進一步的瞭解。如此一來，便有助於相關單位研擬防制對策，找出降低這些短刑期之酒駕犯罪者再犯的不同策略。以下便就 6 位研究參與者之訪談內容，探討其個人背景資料、酒駕經驗（包含工作經驗、家庭關係、交友情形、飲酒情境、飲酒習慣、刑

事司法處遇、酒駕行為認知)，及個案對於酒駕法令的自我認知與法律抑制效果等內容，進行歸納與分析。

## 一、受訪者的飲酒及酒駕經驗

為了解受訪者的酒駕經驗及其特性，實有必要了解其飲酒原因、種類、情境、地點、友伴等多重因素，試圖找出可以成為個案飲酒後再駕駛車輛的斷點或阻礙，進一步降低其酒駕可能。

### (一) 工作飲酒文化

受訪者過去的職業背景多元，從訪談過程中可知，個案 B、F 的酒駕經驗與其工作特性有其關聯，像是在工地就業者，在勞動過程中飲酒除了是一種耳濡目染的習慣外，也是一種職場文化的展現，因此，不管是老闆或是資深師傅，都會主動買藥/啤酒請同事喝，身為這個場域的一份子，便需要透過飲酒、請客等行為融入群體。

「問：您是自己養成這個習慣（喝酒）還是工地的同事帶著你一起喝？答：其實都有啦，你也、你也知道在工地裡面…人家師傅如果買酒然後請我們這些學徒喝，那我們對於的人家…對我們的那種、那種請客，我們自己本身也會不好意思啊，也會想說要買回去，阿就是讓人家會覺得說欸…欸怎麼講，像一句成語那種…」(B39)

「答：阿這本來就是跟著想要…你如果想要去戒你也沒辦法也不好意思，因為大家都在喝，工地都、都是正常…每天都是早上固定都會買個保力達或是啤酒之類的，長期、長期這樣子上班，然後每天都要遇到這種事情，像吃檳榔啊、抽菸啊，這大家都是長期這樣面對累積的，才會造成變成慢慢的就習慣。問：就你剛開始到那邊去的時候，師傅都會買保力達然後請學徒喝？答：不管是師傅或是老闆都會。」(B41-42)

「問：所以這個之前就是你的主業？答：我還沒當荷官之前我是做工的，就是我這次酒駕…我會喝酒就是因為我原本…我是在做工的，這種天氣真的很熱，就會喝一下保利達或是啤酒，對對對。」(F4)

另一方面，工地飲酒文化也體現在工作場域的福利社中。也就是說，為了讓有飲酒需求的工人能留在場域內，B 表示，部分業者便默許工地福利社販賣酒精飲料，這樣的情形似乎也由來已久。

「問：那我很好奇的是說，工地會喝保力達、喝啤酒這種…風氣是很多地方都有嗎？為甚麼會有這樣子的情況？答：在台灣來講，幾乎所有的工地裡面，幾乎佔八成，都會有這種情形發生，因為他們在工地的福利社幾乎都會販賣，阿其實是不行賣的。問：喔？答：有一些工地是…有一些建設公司他是禁止…他是有設福利社沒錯，但是有些建設公司是設置不讓福利社賣有酒精飲料的成份的飲料。然後那是因為大家擋不住呀，因為很多工種啊，像一些綁鐵啊、板模阿，一些雜七雜八的，工種太多，因為大家都會喝，幾乎我遇到的都有。」(B68-69)

曾自己開設卡拉 OK 店的個案 E，雖然已經轉行，但仍曾為了協助同業友人的生意，而在店裡飲酒後騎車。

「問：你剛剛說你有時候自己沒有辦法控制自己，這是甚麼意思？答：我不是沒有辦法，朋友…啊我們就雞婆啊，他今天如果生意不好（台語），我以前有開過嘛，我有那些客人嘛，我本來都不理的我要回家賺錢，我就不碰這途啦，阿她拜託我啊（台語），都同樣的年紀差一、兩歲，他也在我的卡拉 OK 阿。問：喔。答：他會說都沒客人要怎麼辦？沒面子阿，她會說介紹誰，我說那都不是好客人，有的沒錢、有的會欠債（台語），你要會應付啊。問：嗯。答：阿她叫我幫他一下，變成客人他不認識他會打電話跟我說，阿我就雞婆啊（台語），朋友啊互相…要怎麼講？年輕就認識到老。問：算是你介

紹客人給他就對了？答：阿誰要喝（台語）？我說不然你就那裡（指朋友的店）喝啊，我不管啦，他的店要自己顧。」（E224-227）

## （二）非工作飲酒情境

多數受訪者並非因為工作之故而飲酒駕車，而是其他飲酒情境所致，一是與朋友的聚會，另一則是獨自在家飲酒。

### 1、與友伴的聚會

我國的飲酒文化有其社交意義，下班後的聚會是與朋友、鄰居增進情誼的方式，這樣的現象亦隱含藍領階級的庶民文化，換言之，此時喝酒並不需要特定理由，而是已內化為特定族群的日常實踐。

「問：那喝的話都是跟誰喝？答：就是跟朋友約啊。問：朋友是工作上的同事嗎？還是？答：鄰居啊。問：鄰居，所以喝的大部分都在自己家或是鄰居家喝？答：在外面喝。問：外面是餐廳嗎？還是？答：餐廳也有拉，路邊攤也有。問：餐廳是指吃比較好的那種，就是指...可能海產店拉，然後路邊...大部分都是這兩種地方...答：對，雜貨店。問：喔？雜貨店也有？答：嘿。問：就是跟鄰居、跟朋友到雜貨店裡面去喝這樣。答：對。問：ok，那下班喝的話是，就晚餐時間嗎？就是吃飯順邊喝這樣子。答：是。」（C32-39）

「問：所以您喝酒的習慣就是...純粹為了跟朋友鄰居聊天，算是消遣用的？答：對。問：ok，不是為了要排解什麼壓力啊，沒有，就是為了朋友聚餐這樣，為了要找樂子？答：對，不會想。」（C335-336）

「問：您通常都會跟誰一起喝酒？答：有時候自己一個人，有時候跟以前的同事，女生，唱卡拉 OK 就會喝，他把我放鴿子然後我就被調查...最後一次就是 XX 的同事，他是在做那個停車費的收銀員，他說要賺一點錢，跟我們隊長說要兼保全這樣，之前有跟他一起去喝、去唱歌，也是去他家問：所以主要都是跟 XX 的這個朋友？答：對，女的，大部分也是...跟同事比較少拉，一

個人喝比較多拉，也不是比較多拉…就是朋友…問：有說哪個比較常嗎？答：也有拉，就是跟以前的同事還有在聯絡，出來就會喝個兩杯，純粹這樣。」(E25-27)

「問：所以說這幾次也都是跟朋友喝酒比較多？答：有時候自己。問：所以第一次是自己？還是這三次也都是這樣？答：其實都是跟朋友拉。問：一樣也都是 KTV 跟餐廳？答：對對對，像路邊攤小吃也都是會，也是會。」(E84-87)

「問：對。答：我都是去 KTV 跟朋友，可是有…很、很常啦，很常就是我今天可能歌唱一唱可是時間到了，我們就會去續攤。問：喔了解。答：就可能跑去酒吧或者是酒店。問：所以你平常就是會跟朋友去 KTV？答：對，我幾乎都是跟朋友，我不太會一個人，除非我心情真的很差，我就會一個人走去海邊。」(F12-15)

## 2、獨自飲酒

除了聚會宴飲的場合之外，個案也會在私人空間，如家中、車上獨自飲酒，受訪者 B、E、F 自認獨自喝酒的用意在於紓解壓力、幫助睡眠，或是已經成為自己的日常生活，飲酒的需求量也日益增加，然而，是否已經達到酒精成癮之情形，受訪者並不自知也不在意。

「答：已經越喝越大了，然後已經像一天啤酒可能、可能一天一瓶，可能就可以自動自己會想睡覺了，就幫助睡眠，因為一開始的想法只是想要幫助睡眠而已，因為煩阿、壓力阿一些，想要趕快入睡，然後想要趕快就是喝一瓶、兩瓶睡，然後後面日積月累，就一天、兩天、三天過一個月、兩個月、三個月可能你就要兩瓶了，然後越多三瓶…可能六瓶，然後到最後覺得啤酒已經不是很那麼容易醉的時候…」(B56)

「問：那是什麼原因讓你想要一直喝酒呢？答：其實齁，有時候…有時候心情…有時候就覺得說，就想喝，我沒有說很刻意的這樣子，我也沒想這麼多，

我就是看便宜就去買，阿沒有的話我就會買玻璃罐，我也買台灣啤酒那種玻璃罐我也去買，沒有特價我也去買，就說…禮拜一到禮拜天齣，幾乎每天都喝拉，啊只是次數現在比較減少，以前是天天喝，就是把錢打死這樣。問：所以也沒有特別因素，就是你覺得想喝這樣？答：對，沒有特別因素，就是欸想喝，就去看，啊如果他沒有特價的話我就會去買台灣啤酒那種最便宜的玻璃瓶的，就台灣在賣 40 到 45 塊那種，金牌那種，就是沒有特價的時候我就會喝那種的，這樣子。」(E47-48)

「答：有時候也是我自己買酒在車上喝這樣。」(E88)

「問：了解，第二個才是自己飲酒？答：就是自己心情真的很差的話。問：是。答：要先自己一個，我會先自己一個人去海邊。」(F186-187)

### (三) 飲酒種類

受訪者接觸的酒種，大多與其飲酒情境有其關聯，如在工作場域中，便會以特定品牌的藥酒及啤酒為主；若是在餐廳，便是以店家提供的酒類為主；若是獨自飲酒，則可能是以價格導向為選擇。

「問：那基本上你說...大部分都是喝啤酒為主嘛，那這個啤酒應該都是店家提供的，洋酒那個就比較少？答：有拉，自己帶。問：就自己帶去，朋友帶？答：對，有時候我自己會帶。問：自己會帶，你是威士忌嗎？還是？答：算威士忌。問：但大部分還是喝店家的酒比較多？答：對啊。問：那還有沒有米酒啊、藥酒啊那種會不會喝？或是說你在工作的時候會不會喝？答：就喝這兩種酒。」(C295-299)

「問：那您通常喝的種類是什麼？米酒嗎？還是？答：我都雜種，因為我什麼都喝，我都挑比較便宜，因為我都去 XXX 買，他每次都會有固定哪種酒比較...特價，3 罐 59 或 69，我都去買那種，如果沒有的話我都會喝 OO 啤酒，因為我高粱那些我都有在喝，所以我都雜種的，我都在喝，，以我自己的經濟能力，我都喝比較便宜一點的... (略)。問：了解，確實啤酒也是比較

便宜一點。答:其實...對拉,我常常喝,其實我也喝紅酒,我去 XXX 買紅酒,我也會買,對,我都會喝拉,全部都會喝就對了,高粱也會,維士比我都滿會喝的。問:但比較常喝就是啤酒為主,啊其他就是看狀況?答:恩...看你金錢狀況這樣子,我比較省一點,因為我先生現在也沒在工作,所以一切開銷都是我在開銷,而且我又怕他知道,所以有時候酒啊、賭啊都怕他知道,都是偷偷摸摸的這樣子。問:那像藥酒啊,保力達這種有在喝嗎?還是?答:有有、有、有、有,只是機率比較少一點,像我會去夜市啊,那個什麼...藥酒阿、枸杞酒啊我會喝,薑母鴨我也會喝,我都會,就那種什麼土虱加什麼枸杞那個我也會喝,那個比較少一點點,啤酒比較多拉,常常都是啤酒。」(E38-41)

「問:所以喝還是喝以啤酒為主?答:都是啤酒。問:然後可能是...只有在工地才是喝 XXX(某藥酒)?你在喝 XXX 的時候也是在工作的時候嗎?還是下班才喝?答:工作期間。」(F208-209)

#### (四) 酒駕遭逮的經驗

受訪者犯公共危險罪第 185 之 3 條之次數,從 3 至 9 次不等,其多是因臨檢或警察主動攔停而被察覺,

「問:了解,那前面...剛剛提到說幾乎每次都是喝保力達被抓到?答:對啊我又不是第一次...第一次是那個,吃尾牙拉,反正之後大部分都是工作。問:所以這 4 次都是工作?答:大致上,有點忘記了。問:有點記不得,但大部分...大致上你的印象中都是因為喝 XXX(藥酒)這種被攔到。答:對啊,我又沒有真的醉。」(A86-88)

「因為大家都知道酒駕罰得蠻重的,然後我會在第一次被抓到的情形是很...蠻意外的是因為自己的身體自己不、不知道,那是自己身體的問題,我第一次酒駕,我還記得我是在家裡喝一喝,睡了一覺之後醒來還有酒精成分被抓到的,我不是要喝的時候去駕駛汽、機車被抓到的。」(B48)

「欸...通常都是警、警察巡邏的時候，或者是臨檢，然後把我攔下來，我就乖乖地停下來，然後因為我、我也不想跑，跑了如果出事了這樣也不好，我都停下來然後讓他測。」(F47)

而雖其所受之司法制裁有所不同，但因本研究排除曾因酒駕致人於死傷者，故受訪者過去接受之刑事司法處遇，是以罰金及短期監禁為多數。進一步探究受訪者之間的犯罪情狀，監禁與否及時間似乎與犯罪次數無明確關聯。如受訪者A、D歷次的服刑時間幾無差異，監禁如何產生一定嚇阻效果無疑有待商榷。

「問：喔？2、3、4都是3個月？答：2、3都是3萬，3個月，第4次是3個月又5000。問：3個月，然後另外掛5000塊？答：對，然後現在第5次，法官跟我講就說不能低於3個月又5000，所以就判我4個月。問：判你4個月，所以第4次是3個月5000塊，可是那3個月就沒有讓你用罰金抵掉了？答：對啊、對啊。」(A30-32)

「問：之前有幾次酒駕被抓？答：大概9次吧。問：所以這次是第9次？所以第9次才進來看守所裡面？以前都沒有進來過？答：對，罰金。問：以前都是罰金？答：對。」(C15-17)

「問：這三次都是酒駕？答：欸...那次因為酒駕進來的...(略)...問：是罰、也是罰錢？還是他給你...答：沒有我都進來監、監，以前有那個勞動服務嘛...(略)...問：哦？答：然後他就是隨便判3、4個月、2、3個月，後來報假的時候報到第三次才報過。」(D18、31、35)

「問：您說您犯三次，前面都有進來的經驗？答：有啊，都在這裡啊。問：都在這裡，所以每次都有進來？答：對，每次都有進來，之前我媽媽有幫我繳錢啦，阿是什麼案子我忘記了，那個都是在三萬塊以內的，因為第二次就不讓人家易科罰金了啊。問：好像刑期7個月以上就不會讓你...答：不是，因為我第一次有去申請社會勞動啊，後來那時候做4天以後就沒有去做了，因為那個時候還有一個案子，就是酒駕跟竊盜的樣子，我忘記了，第一次是

2 個月又 16 天這樣子。問：所以第一次是有酒駕跟竊盜？答：應該是，那時候也是做社會勞動。問：那最近這兩次就是單純酒駕進來的？答：對，單純酒駕。」(E20-24)

## (五) 入監後的轉變

監禁除了為剝奪個案的自由之外，其相關處遇目的即是為了讓酒駕收容人產生改變過去認知、習慣的契機。

### 1、改變飲酒習慣

在個案自陳的轉變中，最明顯的為飲酒習慣的轉變，如飲酒量、飲酒時間、飲酒場域等。然而，這些改變導致的是飲酒行為的不同，無法進一步評斷其是否再酒駕之可能。

「答：這次出去的時候，會想在家裡喝就好了。問：以後改在家裡喝，就是找朋友來家裡喝？答：嗯。問：喔，所以您是進來之後才有這種想法的嗎？答：對。」(C118-120)

「問：所以看起來你的飲酒量是算滿大的？答：之前第一次很大，啊第二次就比較有收斂一點，啊可是比第一次還少一點點，啊這次更少，所以我講說不可以這樣子了，警惕自己不可以這樣子了。」(D45)

然而，監禁對於初次入監者較能產生嚇阻效果，對於多次入監者來說，監禁的必要性與威嚇性，都有待探討。

「問：所以可能就是因為這一兩次被關進來就開始慢慢產生改變，讓自己下定決心不要再酒駕…答：對對對對對對對對。問：所以是從上一次開始有這種改變的？答：上次就有一點啊，只是比較不明顯，這次比較明顯，上次只有稍微一點點而已，啊這次就比較多了。」(D125-126)

### 2、參與酒駕處遇

根據「法務部矯正署酒駕收容人處遇實施計畫」，酒駕犯罪者進入監所後，會依個案情形施予不同處遇內容。E 認為，團體授課的方式有助建立個案對於酒駕危害之認識。

「問：他來上的課…你有去參加過嗎？答：我…我有參加個一兩次這樣子。

問：一兩次，那他整個課程是多久？答：這個我們都不是很清楚耶，就只知道說有時候輔導啊，幫我們輔導一些喝酒…然後造成什麼傷害阿，就是教導這些。問：我以為他是一個禮拜可能固定一次課？答：沒有沒有，他有時候是安排的，因為這邊喝酒酒駕的人很多啦，那必須要安排，因為他沒辦法一次上了好多人，他可能一次都叫個 10 幾個人去。問：團體課程就對了？答：就是一間小房間。問：喔他不是像我那個…答：大間的好像 100 多人，你要一起跟他解說那種。」(B327-331)

「問：那個戒癮班是在做什麼？答：他就是上課啊，教你說…其實也沒什麼啦。問：在跟你談喝酒的事情就對了？答：他都知道…進、進來裡面都是喝酒的。問：都是喝酒的？答：我們那班是喝酒的。問：就是針對喝酒的人？答：嗯，阿他也不會很嚴，然後就是好像教學生這樣（台語），今天要教你們什麼什麼的，然後他就是跟你說戒癮後怎樣怎樣啊，那個也不會很…那個不會很累，好像去玩。問：啊你覺得那個課有用嗎？還是就殺時間而已？答：有用阿。問：怎麼說？答：因為他跟我們說的話都是正確的（台語）。問：嗯。答：反正就是正確，只是我們沒辦法控制自己，盡量跟你講，假如我們想一想會想到他講的話（台語）…也對啊，有的時候要人家提醒你，不是說你常常自己說…我覺得我可以，有時候人家提醒你自己頭腦去顧慮一下，不錯啊。」(E215-221)

但受訪者 D 指出，自己在監所時，並未參加任何處遇模式。其原因可能在於，個案與監所對於其處遇需求看法不一所致，如個案並不認為大班授課的酒駕處遇宣導。另外受訪者 B 認為，團體處遇很難發揮其成效，因為自己並非「刻意

酒駕者」。

「它(處遇)效果有沒有用?其實沒什麼用,其實看你有沒有心要想戒酒,他只是在教你要怎麼調適,怎麼看待一些事情,不是說沒用拉,就是說,看你自己的心態拉,那如果你今天只是去那邊混時間的話,對啊。」(A274)

「問:您覺得可能效果有限?答:效果有限啊,我是覺得...因為我們不是刻意想要去跟他拼的,我們這些喝酒的人就是...我個人案例當然...我不是因為想要說,就是刻意的要去喝酒來開車還是騎車炫耀還是什麼,我不是這種案例。」(B342)

「問:那你有參加過什麼戒酒的課程?或是治療嗎?答:沒有沒有,完全都沒有,在這邊也都沒有。問:監所裡也沒有?答:監所也沒有,這邊是毒癮的。」

(D127-128)

### 3、改變認知

通常在討論如何降低酒駕發生時,多半會從法規修正的層面切入,但若個案仍多次進出監所,此時法令的嚇阻效果恐怕已不復見。另一方面,個案若能在矯正機關中,透過某些契機使其產生不再酒駕的認知,亦能成為嚇阻酒駕的重要內在因素。

「問:同學你會有這種想法的原因是因為?因為撞到人家造成自己的困擾嗎?還是說被罰錢有點心痛?答:其實後面有想想是...你看喔,那段時間還好我撞到的是車,當下還好是撞到車,汽車,他今天如果是摩托車那我可能就完蛋了,我就賠死了。」(A167)

「問:我在想這種認知課程齣,他的目的就像同學提到的,他是為了讓這些酒駕進來的人心態上有個轉變。答:對,其實是,不是教你不要喝酒,其實是讓你了解說你要怎麼看待一些事情。」(A281)

「問:對你來說會不會看到警察會有擔心的感覺,然後自己就避免酒駕...答:

我現在比較看淡一點點你知道嗎？之前是完全不理不睬這樣子，我覺得現在就是比較看淡了，就是說自己愛喝，死好嘛，你就不要騎車，騎車又喝酒就不要這樣子嘛…就這樣給自己警惕，是自身的因素為重啦，不是說警察怎樣，我覺得這樣反而警察跑不完拉，我是現在這樣感覺。問：所以還是自身的控制力…答：對，自己要改變，不是說怎樣怎樣，自己要有所改變你才不會說酒駕…你自己不改變的話…時常進來關這樣也不是辦法，我就是這樣子。」

(D135-136)

## 二、受訪者對酒駕法規之認知

### (一) 對自身酒駕的看法

從訪談過程中可以發現，部分受訪者如 C、F，明確知曉酒駕法令的相關規定，或知道酒駕法令持續加重的修法趨勢，然而，即使有這樣的認知，法令對受訪者產生的嚇阻效果似乎不如政府部門所認為的有效。

「問：現在 0.25，那你有沒有想過這個 6 罐多就已經 0.25 了？答：超過了。問：超過了，其實自己知道這件事情？答：那個一瓶就超過了。問：一瓶就超過 0.25 了？答：除非你代謝比較快。問：喔，代謝比較快就會有可能降低。答：對。問：所以基本上只要一瓶，那種大罐的玻璃瓶就超過標準了，大哥其實是知道這件事情？答：對。」(C309-313)

「我知道現在越罰越重。」(F111)

### 1、自認清醒

就其可能原因，其中之一在於受訪者（如 A、B、C）無法意識到自身情況不能酒後駕車，最明顯莫過於對自身身心狀況的過度自信，以致受訪者不認為自己正在從事「犯罪行為」，更遑論其行為後可能造成的危害。

「問:大致上...你的印象中都是因為喝 XXX (某牌藥酒) 這種被攔到? 答:對啊, 我又沒有真的醉。問:你還是可以, 自己認為說你可以騎車的? 答:對啊, 我很清醒啊。」(A88-89)

「我是覺得其實...就是...不是說因為我工作而喝就偉大、就無罪, 我不是這個意思, 我的意思是說, 你要看你到底是喝個怎麼樣的程度啊, 你是說完全醉嘛, 你為什麼像說國外就是走直線法幹嘛幹嘛的, 測驗一下。而且他那個法律上面都會有一條不能安全駕駛, 什麼叫不能安全駕駛? 如果不能安全駕駛的話, 你看到我是這樣子騎車的, 是不是?... (略) ...我在路上, 路上跟人家騎著摩托車...罵人, 我罵得太大聲了, 警察從旁邊追上來, 他就攔了我, 說我剛剛怎樣, 我說沒怎樣那台車很白爛啊, 差點撞到我, 啊跟他講這麼多廢話, 他叫我吹, 這樣才被抓的, 我也沒肇事啊。」(A154)

「問:你那個時候有沒有曾經有一個想法說, 我是不是要小心一點, 或者是說我再多休息一下, 因為我可能又發生說...我酒精還沒有退散, 我可能又被抓到? 答:那個時候都還沒有那個想法。問:都沒有? 答:不是說我故意的不想休息, 因為那個時候也是想說有睡了一覺啦, 應該也是沒什麼問題呀, 才會沒有去擔心這個問題。」(B262-263)

「問:所以說, 不是因為你沒有喝醉想到這件事情, 有時候就是圖一個方便? 答:對, 有時候覺得...還清醒這樣。問:自己覺得自己還可以騎回家。答:對。」(C131-132)

「問:你說你平常最少都是 6 罐玻璃瓶的啤酒嘛, 那 6 罐都喝完後覺得自己都還算清醒? 答:對。」(C304)

## 2、合理化

在受訪者自認清醒的狀況下, 就會促使其合理化一切行為, 不論是為了躲避家人、貪圖方便、經濟考量甚或是出門工作, 在受訪者 (如 A、B、E、F) 合理化眼前一切事物的情形下, 便可能進一步導致其後續酒後騎 (駕) 車行為。然而,

若受訪者會因考量不同因素後而選擇自行返家，可見其行為仍是其選擇後的決定，換言之，當時應非完全無意識的狀態。

「答:不然就是擋在車子後面，你直直看都看不到他喔，這條路直直的看不到他，他喜歡擋在車子後面，等你出來這樣子，跟鬼一樣、跟狗一樣，現在台灣警察真的太爛了，真的啊，你現在通緝犯都不抓，對不對，你這麼厲害為什麼不去抓這些，對不對，整天就只想要抓酒駕，抓交通違規的，爛死了。」

(A183)

「答：我那個時候一直去台中監理所問，然後說我這個是騎機車，但是我是那個職業駕照的...那個計程車，但是我那個職業登記證應該是沒什麼事情，因為我不是開車，我不是載客人然後酒駕啊，我是騎機車，他說這樣子也算啊，他說我們現在的法律規定這樣子啊...(略)...答：我是覺得很不合理啦，因為我這個案件只是騎機車，我不是開我自己的營業車來造成酒駕，我是騎機車，那應該是機車跟機車...」(B170、174)

「問：所以你睡醒之後，精神狀態自己感覺還 OK？答：因為要上班嘛，所以必須得出門啊，所以也沒有想到說要多休息啊，因為那個時候還是在上班啊...還是該上班的時候啊。」(B264)

「問:在外面喝他(丈夫)也不知道？答:對，我就是不讓他知道，因為他真的不希望我喝酒，我真的沒辦法，就變成這樣酒駕，被警察攔檢，在家附近五分鐘就到家，警察還是要攔，三次都是這樣子。」(E17)

「問：你剛剛有說之前可能酒喝下去就會比較鬆懈，會忘記要比較警惕，可能要搭車或是...答：對，就是我想說我又沒有、我又沒有、沒有醉就不用去花這個搭車的錢，自己就可以回家了，對啊。」(F291)

### 3、冒險性

吊銷駕照作為一個遏止酒駕的手段，目的不外乎在避免個案自行騎(駕)車

上路，但對於受訪者 B、C 來說，有無駕照並無法嚇阻其不再進行駕駛行為。C 指出，自己一旦酒駕就有可能被警察發現，這時有無駕照早已不是重點。

「那個時候也不是說想要騎啦，因為那個時候只想說，因為經濟上的不允許，我也沒辦法叫計程車啊，那個經濟狀況比較不好，所以那個時候也是想冒險，也是有冒險的心態，但是不是想說我刻意要跟他拼這樣子。」(B311)

「問：您沒有去考(駕照)？答：沒有。問：沒有，但是還是會騎車上路就對了，那時候怎麼沒有想說再去考一下，這樣被警察攔下來，還是有駕照可以給他？答：免拉...沒有想這麼多。問：沒有想這麼多，就想說，反正可能距離很近是不是，就吃飯的地方跟你家離得滿近的，想說這樣騎可能不會被警察抓到還是？答：對。問：您那時候是怎麼樣想？怎麼沒有去考駕照這件事情，是嫌麻煩嗎？還是說，警察應該不會這麼無聊。答：對，嫌麻煩也有。問：您不是說警察那邊可能都會有...因為之前酒駕被抓了嘛，警察那邊、派出所那邊都會有紀錄，那怎麼沒有想說去考一個駕照讓他們不要一直來找你麻煩？答：最主要是都要酒駕嘛，你有那個紀錄其實比較不好...問：所以有沒有駕照其實沒差，主要你還是有酒駕，就是一定會被帶走。答：對」(C69-76)

「問：這麼多次，來來回回 8、9 次了，怎麼沒有哪一次突然想說，這次乾脆用走的，這樣警察就不會在巡邏的時候又把我攔下來？答：這用騎的就兩三分鐘就到了。問：喔，所以就心裡想一想還是騎回家，兩三分鐘就到了。答：對...就是僥倖的心態。」(C86-87)

#### 4、肇事風險感知

當問及這些過去未曾因酒駕致人於死傷的受訪者，自己是否會對酒駕肇事一事感到憂心時，個案 A、B、C 及 F 都不認為自己會遭遇前述情形。一來，自己不是要刻意傷害他人才酒駕；此外，儘管擔心會致人死傷，但只要自己小心謹慎便能避免。由此可知，受訪者未能建立自身酒駕肇事風險的感知，對個案來說，

酒後駕車是想不想的問題，而非行不行。

「其實我都沒有騎很快，說實在我被抓到的...其實都是很衰，說實在就是很衰，我不是在那邊飆車幹嘛的，而且我喝完酒就...而且那幾次說實在的，沒有到不清醒，但是也沒有騎很快。問:就慢慢騎這樣，所以你有這種，可能就是會不小心撞到人的想法嗎？答:還是會有，所以我沒有騎很快，因為有喝一點酒...」(A231-232)

「我本身就不會有擔心說我今天是不是因為怕了，我有沒有想過說喝酒之後會不會去撞到人家，或者是撞死人，或者是怎麼樣，我就其實也沒有這個問題，因為我本身就不會去想要去做這些事情。」(B305)

「問:您家裡跟平常喝酒的地方，其實滿近的嘛，您說兩三分鐘就到了，那可能幾百公尺而已對不對，啊所以您可能不會有那種擔心自己撞傷人或是撞死人的這種情況？答:也會拉。問:比較少，但是沒有出現過？答:沒有。問:這種想法沒有...從來沒有擔心過這件事？答:沒有發生過。問:沒有發生過，啊也沒有擔心過這件事？是想說反正就這麼近嘛，騎車回家睡覺就好了？

答:恩。」(C154-157)

「問:你會擔心自己酒駕...譬如說撞傷或撞死人需要面對嚴厲的處罰嗎？答:我、我也會怕說如果喝酒了撞到人怎麼辦，所以我通常都會騎很慢，然後靠邊邊，慢慢騎。問:所以還是會擔心。但還是選擇酒駕，就想說你慢慢騎傷害比較降低？答:對，我想說我不會...我不會去撞到人家，我就慢慢騎就好了，對啊。」(F120-121)

換言之，不論是何種酒駕處遇，其前提是需讓個案理解酒後駕車已是一種危害自身及社會的犯罪行為，處遇才可能發揮其效果。否則，當個案（如 A、B）因酒駕而使自己的某些權利被剝奪時，該懲罰並未能如預期的帶來嚇阻效果，其反而會將問題歸咎於政府或自身運氣。

「其實都沒幾杯拉，有幾次可能…會忘記拉，太久了，就運氣不好啊，可能騎出來就遇到…幹嘛幹嘛的，說實在的都是…對啊。」(A218)

「第五次的狀況（酒駕）發生，那我是有可能會喔，因為我會覺得說，既然政府都不讓我活了，你都斷我的路了，你連我…讓我生存最後一個生存的空間你都不給我，那我還、我還要考、顧慮什麼？我什麼都不顧慮，甚至我會更、更偏激的想法，那我親人父母不用顧了啊，我自己小孩也不用顧了啊，阿你連我都沒辦法生存…我要怎麼生存？你都不讓我生存了我還要顧到什麼？我什麼都不、不需要顧慮，那我當時的那個氣憤的想法可能是會這樣子這麼偏激，可能我會繼續喝酒喝得爛醉，然後發生什麼事情都沒差，反正你都不給我生存，對啊，我會有這種偏激的想法。」(B445)

## 5、批判刑事司法體系

對於這些多次再犯的酒駕者來說，其進入刑事司法體系的開端，大多是交通事故或遭遇臨檢。因此，受訪者（如 D、F）在合理化其行為時，往往將問題歸咎到過去與刑事司法人員的互動中。

「我覺得很賭爛，我在警察局一直問很多問題，警察說你對我講話很麻煩…怎麼對我這麼囉唆啊，這樣子，甚至警察講說，你再吵我就打你，那時候就是說我半夜被抓嘛，就是去老街那邊，地下室那邊睡了一個晚上，然後我就一直講說我想上廁所，那男人…就想給你揍你知道嗎？嘿啊。」(D102)

「問：那您對於警察這樣臨檢的做法有什麼感想嗎？答：我是不會覺得怎樣，可是我…我會…我心裡會比較不平衡的是，我那次就是，我沒有騎車當下讓你抓，你怎麼可以硬要判我…就是硬要去調那監視器？我、我會比較不開心的就是這個。因為我已經沒有行駛了，然後我的鑰匙也沒有插在上面，我只是坐在摩托車上面趴著睡覺，那你為什麼還硬要去調那個監視器，因為我也沒有造成其他人困擾，我就是停在路旁邊，也不是在紅線裡面啊，我想說為

什麼要這樣子，因為如果說前面幾次的话，你要抓我、我、我不會說什麼，可就是唯獨那一次我比較不平衡啦。」(F51)

當受訪者（如 B）所遭受的刑罰、行政罰已確實對其日常生活帶來不便時，此種剝奪感或可視為有效的懲罰，但另一方面，在受訪者（如 A、B）不認為自己罪不容誅時，懲罰帶來的嚇阻效果仍有待商榷。也就是說，讓酒駕者認知到自己的行為是錯誤的，以及往後需要付的代價為何，仍是當前酒駕犯罪對策的首要目標。

「問：你的意思是說，有造成人家受傷或是死亡的再來做這種比較嚴重的…

答：對啊，你就單純罰刑，叫他關幹嘛？而且你現在這個警察…你知道嗎？老師你知道嗎？他們的業績，他們抓我們酒駕的業績比抓那些毒販、通緝犯還好，那這是變相的讓他們賺錢啊。」(A80)

「所以我是覺得很不合理的，這件案件就是對我很不公平，因為我覺得我不是因為營業中去造成這個酒駕問題，所以你扣我的這個原因…是我覺得你至少你也不用…我雖然我做錯我願意來這邊懲罰，勸我願意受罰，但是你也別因為這樣子來斷我的路，然後他吊扣的期間又是高達到 12 年，我是覺得有太離譜了。問：有點太久就對了？答：有點太扯了，因為不合理呀，因為這好像是我…等於去喝酒去撞死人一樣的這種刑責，因為你要斷我的路啊，你也總是要留一條路給我生活。」(B185-186)

## （二）對酒駕法規的看法

### 1、支持嚴刑峻罰化

有趣的是，A、B 作為多次的酒駕犯罪者，卻肯認政府為了嚇阻酒駕而採取的相關策略，彷彿自己是全然客觀的旁觀者而非當事人。我們可從 A、B 的話語中發現，或許個案認為自身受監禁、罰金之懲罰已是「罪有應得」，但法令是否真正對受訪者發揮「嚇阻」之效，並非不可置疑。究其原因，受訪者支持嚴刑峻

罰化之修法方向的前提在於，其認為犯罪受罰本就合理，既然自身已受「金錢及牢獄之苦」，當然有權利對刑事司法體系做出批判；另一方面，受訪者也不認為自己所犯之罪行會（或應該）受到嚴懲。

「還有像別的國家…我之前有看過一些影片，這個人到底有沒有醉？這個人到底有沒有清醒？為什麼不研究這個東西出來？再來實施一下酒駕的東西。如果真的是因為不清醒的情況下…暈掉還是怎麼樣，已經沒什麼意識了，那再判重一點啊。」(A82)

「其實我覺得你剛剛講的連坐法，或者是說新政的一些罰則，或是獎金、罰金都有提高，這個我是覺得說當然、當然是因為政府要嚇阻我們這些喝酒的人，然後提高了這些、這些罰金當然是 OK 啦，因為我是覺得這樣才能有那個有效地嚇阻，然後我會覺得說你要嚇阻是因為本身…當然你酒駕犯罪，當然是知錯，然後就是願意受罰，那當然是都沒意見啊。我是覺得比較不合理是，因為你連我們的一條生路、一個工作你就都把我們弄掉了，那我們以後要該怎麼生存？那我們是不是…當然越不公平啊…(略)…，那其他的罰則當然我們願意接受啦，因為犯錯就是去…嘿阿，去受罰這樣子就好了。」(B223)

## 2、酒駕危害分級

雖有受訪者支持酒駕重刑化之修法方向，但訪談中也發現，A 認為政府單位應該針對酒駕者造成的危害性予以分級，分類標準可能是有無肇事、有無致人死傷等，甚至應針對個案的家庭、職業、飲酒情境等因素進行考量。

「你抓這些人幹嘛？你臺灣政府在幹嘛？這麼多監獄要關這些工人，人家又沒錢，人家辛苦過日子，你為什麼不說肇事還是怎麼樣。還有為什麼不研究個東西說，你到底是什麼樣喝酒？是工作上喝酒？」(A82)

當問及受訪者自認未來是否有可能再犯時，入監前擔任計程車司機的個案 B

表示，自己過去是因騎車酒駕，但政府卻將其汽、機車牌照全數吊扣，致使出監後已無自有交通工具，對其工作、生活等層面造成極度不便，懲罰已然過當。此種自認罪刑不相當的心態，法令對其嚇阻效果應是有限。

「問：您覺得自己會不會有第五次的狀況發生？答：第五次的狀況發生…我有可能會喔，因為我會覺得說你既然政府都不讓我活了，你都斷我的路了，你連我最後一個生存的空間你都不給我，那我還、我還要考…顧慮什麼？我什麼都不顧慮，甚至我會更、更偏激的想法，那我親人父母不用顧了啊，我自己小孩也不用顧了啊，阿你連我都沒辦法生存…你都不讓我生存了我還要顧到什麼？（略）。答：因為你要考慮到本身個人的經濟狀況啊，因為有的人本身就是比較有錢啊，他不是說因為像一些我們、我們這些都是比較平民的阿怎麼辦？很難講啊。（略）。答：我講嚴重一點，今天我只是犯了一個錯沒錯，但是你搞得我的生存…整個經濟狀況都沒辦法支撐的話，那這個案例就等於相對於是殺人犯了一樣，我是等同這個罪名啦，好像是殺人犯的罪名，那你直接判我死刑就好了啊，那何必、那何必讓我折磨，你知道嗎？我會覺得說，你這樣的罰則好像是在折磨我，那你直接判我死刑就好了，我會有這個想法，你懂我意思嗎？問：嗯。答：嘿啊，你就不用判我有期徒刑啊，或者是吊扣 12 年啊，騎機車就扣我 2 年啊，我是覺得就不需要這樣子，你都不讓我活了，你讓我出去…你都連讓我一個生路都不給我了，那我就覺得說，那你直接判我死刑就好了，你何必折磨我？因為我家裡就只有我一個支柱而已，我是覺得法律上應該要考量這個問題。問：是，看起來那個時候可能在這個方面是欠缺考慮就對了。答：我是覺得你這個雖然是要限制這些不再酒駕的人有、有一點出、出發性的…那個好的、好的事，但是你有想過後面的嚴重性會造成很多的生活困擾。」(B445-453)

### 三、不同酒駕防制策略之效果

此部分將從受訪者的生命經驗或自我認知，討論不同防制策略之效果，然目前酒駕防制對策的種類眾多，本研究將其分為「刑事司法策略」及「綜合性制裁措施」兩種。

#### (一) 刑事司法策略

##### 1、死刑、鞭刑效果

受訪者 A 認為，針對酒駕致人於死傷者，比起無期徒刑，死刑、鞭刑等「極刑」才具有威嚇性。由此也可發現，A 應認為未致人於死傷的酒駕行為，並非嚴重之罪行，其話語中也反映了受訪者從庶民的第一人稱視角對於執法人員、資本階級的批判，然而不論社會階級，在絕對的惡行之前，唯有透過「以牙還牙、以眼還眼」的制裁手段才能伸張正義。

「無期徒刑那種沒有用啦，對啊，真的啊，為什麼不弄個死刑，讓全台灣的民眾知道，哇！會判死刑啊？這才有用啊，你整天在那邊修法，修法修那些要幹嘛？沒有用沒有用。」(A215)

「死刑啊，對啊，那些檢察官那些法官，今天如果那些被強姦的人，被強姦的女生是你老婆、是你女兒，你會怎麼想？我就不相信你還會給他判個幾個月幾年的，早就把他判死刑了吧。」(A217)

「因為這種死刑的，對有錢人才有效，你看他們有錢人進來關，爽關、關爽的耶，老師你懂嗎？進來關有錢沒有辦法關，然後可能在別的地方有錢更好關，錢真的是…」(A348)

更明確的威嚇性是否會對酒駕者造成嚇阻效果？在 A 的想像中，鞭刑或許是對多次酒駕再犯者的一種解方。

「我覺得應該可以喔，應該有用喔，鞭刑，對。可是鞭刑這東西…如果有筆

事拉，肇事是鞭刑，撞死人的是死刑。」(A224)

## 2、監禁效果

從訪談中發現，監禁產生的威嚇效果，除了是透過剝奪人身自由或自主性而產生之外，也可能是安全感、經濟來源被削減所致。

「問:你剛剛提到說，你其實是沒有辦法很適應這裡面的環境，就是你覺得被關這件事情對你來說感受是不好的，那這種不好的感受指的是？因為你的自由被剝奪了嗎？還是你沒有辦法接受這個監所裡面的集體生活？或是說跟裡面的同儕相處…是什麼樣的原因讓你有這種感受？答:這種生活，不是集體生活，是這種生活，還有自由被限制啊。問:自由被限制？你覺得最讓你感到不舒服的是，沒有自由？答:沒有自由還有這種生活。問:你的生活是指？這邊都需要一個口令一個動作嗎？還是怎麼樣？答:就是…睡的地方嘛，吃的東西嘛，對啊這些東西啊。問:都不符合你的胃口或是說沒有辦法，這些事情都讓你有種…答:就是都犯人啊，犯人才會有這種生活，正常人不會有這種生活，不會睡在地下。」(A224)

「問:你剛剛提到說，因為這次進來之後，產生了讓你之後可能喝酒就選擇在家不在外面喝，對不對，那會讓你產生這種想法的原因是因為進來這邊的那種痛苦的感覺，是比罰錢或是車子被扣走還要更多，還是什麼情況下你會有這種想法？答:主要是進來就是…不自由。問:不自由的意思是指…要跟著這邊的作息，還是說沒有酒喝的關係？答:被人關起來比較辛苦。問:比較辛苦，是指什麼東西？答:限制…限制比較多啊，在外面想幹嘛就幹嘛…這邊沒有辦法。」(C158-160)

「問:因為你…是指，在外面都是比較獨來獨往的生活，還是說沒有辦法接受這種主管啊老師長官這種一個口令一個動作，這種生活，比較不適應是在哪…答:是…規定比較多拉。」(C158-160)

「第一次就是空間障礙啊，我第二次就跟主管說我會開窗戶啊，算是去檢查說心臟缺氧要開窗戶，吸外面的空氣，因為我在裡面讓我無法呼吸，我容易緊張，我頭會痛會一直發抖。」(D114)

「我沒辦法賺錢啊。」(F127)

「問：我這裡真的沒自由，我在這裡我也很緊張，我真的變成…不知道我感覺我自己好像生病了，這裡壓力還蠻大的，比在外面壓力還要大。問：這種自由還是會比較受限於別人。答：對啊，而且我還要一次面對一百多個人，因為要跟一百多個人相處。」(F180)

在監禁效果的討論中可以發現，並非所有受訪者都認為待在監所有其威嚇作用，對 A、E 而言，暫時離開原有環境，反而能讓自己得以喘息，或者能向重要他人展現自身不再犯的決心，又甚至是對多次再犯者來說，自己早已習慣監所生活，矯正機關反而成為調養身體的合適場域，因此比起待在社會上，機關內的生態作息更令自己感到從容，在其話語中，或許已浮現「監獄化人格」之部分特徵。

「問：進來關會有用嗎？答：沒有用，他們關會關習慣。問：關是會關習慣的？答：對，我是滿怕的拉，短短的兩次，三個月，現在四個月，我覺得關很累。問：在裡面不習慣？答：我不習慣，我沒有辦法習慣，但我看裡面的人都有習慣了。問：你指的是酒駕的嗎？其他同學？答：不止、不止。答：如果是其他酒駕的同學呢？他有沒有那種很常進來的？答：有啊，年紀大的那些啊。問：那你覺得那種他們就是因為習慣了，所以沒差？答：他們不怕，他們不怕，還有那些別的，長刑期那些，還是怎麼樣，進來很多次那種，我覺得他們都不怕拉。」(A209-214)

「問：所以你這種飲食拉，在這邊的日常生活對你來說都是不習慣的，那有沒有那個什麼…答：我也不想要習慣這邊的生活，這邊習慣的話我覺得就是會讓我看到一些…那些都不怕，他關不怕，他對關沒有那個…問：麻痺了？答：對，他覺得這是他家」(A244-245)

「暫時休息，然後對兒子一個交代。」(E182)

「然後就進來了…裡面跟同學，因為我曾經來過裡面就大概我都熟悉啦…(略)…然後最起碼有我年紀的講話甚麼的。」(E191、193)

「我覺得很好啊，服從命令啊，他跟人家說也是因為你…我跟你講作息正常身體會比較勇健，作息不正常你看我年紀大免疫力一直下降，你如果一下那邊痛一下那邊痛，小孩會很寵你，你如果都勇健(台語)…」(E300)

「有些人就是關不怕啊，就是永遠都覺得說…不用勸我啦，關一關我還是出去喝啊，我還是會騎車啊，因為我有遇過一個就是他已經十幾次了，可是他明知道說，這條(路)警察就在前面，他還是要騎，有時候會覺得說他是不是生病了啊，還是腦袋有、有問題。自己就明知道說前面就在等你了那你為什麼還要去？」(F283)

另一方面，監禁產生的嚇阻效果也可能僅止於受訪者入所後的起初階段，當個案開始清楚自己要如何在機構內生存時，嚇阻效果便已蕩然無存，「面對」、「改進」等自我改善型的監獄人格也逐漸體現在 B 的話語中。

「答：我如果要這樣講的話，我個人是覺得其實…我不會怕啦，我不會怕說我後面酒駕…因為我覺得說，我如果是犯錯我就進來懲罰這樣而已啊，也沒有想說我今天…因為我本身，剛剛有解釋說我不是刻意的去想要做這件事情，只是我如果遇到了…面對就該面對這樣而已。問：你沒有不習慣就對了？答：我沒有覺得說，喔進來服刑啊，然後是會怕啊、會畏懼啊，因為我是覺得說如果你都不要去做…你就不用去怕了，你就不用去畏懼了，我的想法是這樣。問：你那時候剛進來有對這邊不適應嗎？還是…？答：一開始其實有，前一兩個禮拜當然會，因為沒有來過這裡呀，當然會有一些緊張啊，有一些部分恐…也不會說什麼多大的恐慌，因為在社會上大概認識…因為有當過兵嘛，嘿阿，其實跟當兵的時間，比較雷同。」(B357-359)

### 3、財產刑效果

酒駕法規的修正重點，除了在提高監禁之刑度外，亦多次修法將罰鍰、罰金之額度提高，以達到應報、預防之目的。財產刑的懲罰效果難以衡量，從本研究來看，除非本身仍存在一定的金錢觀念時，或是說喝酒後仍能保持一定理智時，罰鍰（金）方能發揮嚇阻之效。

「問：你剛剛提到說，這個老婆啊小孩啊對你自己本身想要改變這件事情的動機上面是還滿強烈的嘛，因為你想要把時間跟金錢花在他們兩個身上，那我想問說，如果是在這之前就是 109 年還沒有跟太太結婚然後小孩還沒有出生之前，這幾次的被罰錢的經驗，有沒有讓你產生說，喔我下次不要再喝完保力達就騎車回家？答：沒有，因為那時候錢好賺。問：錢好賺，兩三萬塊你可能很容易賺到嗎？還是指？答：就覺得錢好賺啊，罰錢就好了啊，以前賺的錢比較快啦。」(A257-258)

「問：那罰錢呢？因為您說有兩萬塊的、有六萬的，拒測一次就罰 18 萬的，那這些錢不會讓你有種心痛的感覺？答：酒喝下去就不會想這麼多了。」(C123)

「問：也沒有喔？就想說錢繳出去就了事，事情就結束了？答：對。」(C212)

「錢留著給小孩用，他們總是要有自己家庭，給他們用，這次他要幫我交保我也是說不用。」(E301)

「我第一次被罰勞役是我去東港，回東港去吃那種燒烤回來...跟朋友，然後那次就一起、一起騎車回來，然後剛好前面就臨檢，然後就被攔下來，我就罰...好像是罰 2 萬吧，但是那、那、那時候還沒有、還沒有像現在這樣罰...然後我摩托車被扣走，他就說你錢繳一繳你才能把車子領回去，我馬上就去繳錢了，因為車子、車子是我的腳啊。」(F97)

然而，以金錢作為懲罰手段，是為了讓個案的財產、經濟能力受到一定程度

的剝奪，但現行制度卻始終難以避免他人代繳之情形，此時的刑罰嚇阻效果恐難發揮其影響力，遑論提升個案不再犯之可能。

「我那時候是叫我媽媽幫我繳的，我再轉給他這樣子，啊結果也沒還，我自己的能力都不足了，因為工作又不順利…沒辦法還給我母親。」(D119)

#### 4、酒駕檢查站（臨檢）及巡邏效果

根據先前文獻回顧可以得知，許多國外研究已明確指出酒駕檢查站（臨檢）或巡邏等提高見警率之方式，對於嚇阻酒駕再犯具有相當的威嚇效果。然而本研究發現，已有多次再犯經驗之個案 C，警察巡邏、臨檢之效果並非每次都對其酒駕行為產生抑制效果，換言之，當自身酒醉狀態到達一定程度時，個案便無法再考慮酒駕後果。此與國外研究之差異可能在於，我國多數的飲酒地點與個案住所距離相近，且多半以機車為交通工具，路程中可能無臨檢站之設置，故須依靠警察巡邏來發現酒駕行為，因此，個案仍會有僥倖之心態。

「答：有時候會想說要叫計程車拉，啊有時候就沒有想這麼多騎回家。問：那叫計程車是說，你車子就先丟著，然後隔天再回來牽這樣？答：就叫車過去騎回來。問：喔，就隔天睡醒了再叫車過去把車騎回家？答：對。問：那怎麼會有這兩種差別？是因為可能當天喝酒有朋友說…你不要騎車拉，你叫車回去，還是怎麼樣？答：自己有想說…被抓酒測不會過啦。」(C125-128)

因我國道路設計複雜，除了在交通要道設置酒駕檢查站之外，警察機關運用機車巡邏，仍是發現機車酒駕的重要方式，且能產生一定的嚇阻效果。

「我看到警察我就怕了。」(F183)

### （二）綜合性制裁措施

#### 1、吊銷、吊扣駕（牌）照

從訪談可以發現，儘管受訪者 A、D、F 駕照被吊銷，甚至車輛已被沒入，其仍會駕駛其他車輛上路。究其原因，乃因個案仍需出門工作或維持日常生活，其思考的是「有沒有交通工具可用」，而非「有沒有駕照」，另也有受訪者認為，即使被警察攔下，態度良好的話也不會被過度刁難。

「問：那你出去之後怎麼辦？這樣還有辦法再騎機車嗎？答：出去看身分證就好了啊。問：看身分證？答：開身分證，其實我覺得不要肇事、不要喝酒，通常警察不會那麼刁難啦，好好的過…」(A141-142)

「問：有吊銷駕照然後再騎車的情形嗎？答：我這次駕照吊（銷）的時候我一直在騎車。問：就是都還有在騎車。答：對，因為我要上班，就是要騎那台車子嘛，沒辦法，因為我兩台，一台不能騎了現在騎另外一台。」(D96-97)

「問：即使沒有駕照你也還是會喝、會騎？答：因為我本來就是要騎車，做工地就是要騎車啊，我對這個就是沒有特別的…」(D121)

「答：喔有，我現在是沒有駕照的。問：是這一次？答：機車啦，可是我不知道汽車會不會，因為我沒有汽車駕照，我幾乎都是開身分證（指無駕照仍駕駛汽、機車）。」(F73-74)。

「我們很多都是無照駕駛，我覺得吊扣、吊銷沒用，因為你看像…對我來說就沒用，你像我現在、我現在關出去了，就算我不酒駕，我還是會被罰無照，因為我不能考駕照。」(F141)

## 2、沒入車輛

相較於吊銷、吊扣駕照，目前酒駕防制制度中，直接將酒駕者的自有交通工具沒收，是更為直接且有效的方法。然而需要注意的是，有個案（如 B、C）仍會使用自身或家人之未被沒入的交通工具前往飲酒之處所。一旦讓個案得以駕駛交通工具至目的地，酒酣耳熱之後，其勢必會以同樣方式返家。

「答：可能你又喝到自己失去意識，你會不自覺地去想要去騎，不是說我想…」

我會怕說我要去騎或者是說我不要去騎這個東西，我、我就是喝的時候，當然喝的時候當然是不會，會跟自己讓…自己說我有喝酒我不要去，我不要騎摩托車好了，我不要開車好了，我有喝我不要開好了（台語），剛開始一定會這樣，那你喝醉了的時候，你就會不自覺的去做這件事情。問：就下意識已經變成一種習慣？答：對，就可能、可能、可能你就會人家說的，喔喝酒了壯膽了之後，然後你就會想做這些事情，其實就不會去管。」(B374-375)

「問：請計程車，所以…權衡之下你覺得汽車被吊扣倒還好，反正平常還是有機車可以做交通工具？答：對啊」(C122)

「問：那您覺得，吊扣或是吊銷駕照，我先講把車子吊扣吊走好了，車子吊扣，不會有那種不要酒駕的想法嗎？還是因為有機車的關係，所以其實影響沒有這麼大？答：就是…有車子騎就好了啊。問：有車騎就夠了？那假如說未來啊，汽車跟機車都被吊扣，那萬一只剩下腳踏車，這樣子對你會不會有那種…不要酒駕的那種想法？答：不會。問：也不會？答：至少還有機車可以騎啊。問：我的意思是說假如機車也被扣走，政府也把他收走？答：扣走…機車還是可以騎啊。問：還是會有？答：別人的。問：朋友的機車？答：對啊。」

(C218-223)

### 3、酒精鎖

酒精鎖（車輛點火自動鎖定裝置）自 2020 年推行以來，其機制對欲酒駕者帶來的不便，或能有效降低酒駕發生之可能，但該制度仍有其一定限制，如他人代吹、部分車輛無法加裝等。而依道路交通管理處罰條例第 35-1 條規定，酒駕更生人需安裝酒精鎖後方得發給駕駛執照，而受訪者 A 與 C 就認為，只要不重新考照，就沒有安裝酒精鎖之必要，另外，使用自己其他或親友的交通工具同樣也能規避酒精鎖之規定。

「為什麼要裝酒精鎖？老師上課的時候有教，你裝酒精鎖裝一次要十幾萬，

之後你做完這些動作才可以考駕照，那如果這個…像我的想法，那我就不要考就好拉，而且我被抓酒駕，不是摩托車，摩托車不用裝酒精鎖，所以汽車…汽車我是有駕照的，對我來講沒有差，我這輩子沒有摩托車駕照我也沒有差。」

(A203)

「今天我開車去唱歌跟喝酒的地方，然後我是不是用酒精鎖，我可以找一個沒喝酒的幫我吹呀…打開他，不是嗎？然後打開之後我再自己開就好。」

(C113)

#### 4、店家責任

過去曾有政府單位提出「業者連坐罰」的立法政策，亦即要求提供酒精飲料之店家共同約束酒駕行為，如要求酒醉者使用代駕服務，又或是如其他國家的限制提供酒水之作為，但在受訪者 A、B 及 C 眼中，這些作為只會帶來更多的社會問題。

「問:所以你認為說，要店家去幫忙拒絕酒駕這件事情，實務上有點難做到對不對？答:對啊，你今天去跟一堆年輕人在那邊喝酒，啊你是老闆，你會去跟他們講這種話嗎？你會少賣他們酒嗎？怎麼可能嘛，叫他們少喝一點…問:有點天馬行空齣。答:叫他們少喝一點不就叫他們少賺一點錢？那人家今天喬事情，你自己看不懂，還是人家今天在談判，然後你老闆白目去跟他講這種話，那人家第一個打你」(A264-265)

「有一點限制了...也會也是一種為難啊，因為我們台灣人當然就是不可能讓你這樣子去限制的，一個平常的不要說酒啦，就是一些平常的 7-11 的消費、消費就有糾紛了啊，你覺得喝酒下去還會有這種問題...問:可能會跟店家吵起來？答:可能打起來了都有可能。」(B417-418)

「店家都這樣，他怕得罪客人。」(C256)

「限制酒水他們就不用賺錢了啊，那我就不要來這一間了，我就不會來這一

間吃東西或者是消費了。」(F149)

當前更務實的做法，在於提升店家主動詢問是否需要代駕服務的比率，以柔性勸導的方式，提供酒醉者自駕以外的交通方案。

「可是有店如果...如果今天我去這間店，可是我要走了，店家說幫你叫車的話我、我就會說好好好，因為通常店家都不會去問說要幫你叫車嗎？還是什麼，不會、沒有問的話，我如果自己有摩托車在那邊我就會去騎，可是他如果有問，我就會說好你幫我叫車。」(F150)

## 5、代駕及計程車調價

在臺灣，許多酒駕案件多以機車為主，但代駕制度仍普遍以汽車駕駛者為對象，機車代駕之風氣仍不高，因此，機車駕駛者使用代駕制度的可能自然也不如汽車。個案 B 甚至認為，比起代駕，店家提供接駁服務或許更受歡迎。

「你要說叫店家提醒（使用代駕服務）這是不可能的，我們不要跟客人講話是一些...對啊，能避免則避免，等下人家喝了酒下去，一下就吵起來了，這是台灣耶不是國外，我覺得這是不可能啦。」(A262)

「我是覺得說，如果這個店家推出了一個方案...我是覺得有一個不錯，就是我剛剛是臨時想到的，他如果是有一個接駁車那當然是最好的，今天你來我這邊喝酒，我有接駁車可以送你去你要去搭車的地方，或是你要幹嘛的地方。」(B421)

「因為我都是自己騎車比較多，所以這問題我真的完全沒想過，這個我沒辦法回答你，這我完全沒想過，這我都是自己騎機車。」(D123)

為了鼓勵酒後代駕或乘車比率，曾有論者提出應調降計程車的乘車費率，但在受訪者 B 眼中，「金錢」並非飲酒者選擇使用何種交通工具的主因，對遏止酒駕行為來說，「提升誘因」跟「製造阻礙」兩個觀點，後者帶來的效益應大於前

者。

「問：國外有在推一些制度說，那個計程車的費用要拉低，讓喝酒完的人可以叫車的那個呃...意願大一點啦。答：其實這樣子的說法就會有兩極呀，因為有一些人的想法...（略）...因為你看我也是計程車嘛，我也是載過很多喝酒的客人，那當然我們也會講...你坐計程車你就花了一點點小錢你就哀哀叫了，你就很不情願，那你喝那麼多酒，花那麼多的時候你都不會去計較嗎？那當然剛剛說的，你要降低這種計程車的這個收費，那個可能會、會對他們比較好，其實我覺得也沒什麼幫助啦。」(B382)

#### 四、嚇阻酒駕的可能方法

先前對於遏止酒駕之討論，多半是聚焦在法規層面的探討，亦即酒駕者對於外部規範（社會制度）的感知。然而，預防酒駕也可從其提升自身的道德信念，做起。當然，解決個體本身可能早已存在的酒精成癮問題，是所有防治對策發揮成效之前提。

##### （一）重大生命事件

除了修改法令嚇阻酒駕行為之外，當個案的生命經驗中發生重大事件，亦可能促使其改變飲酒或酒駕習慣。以受訪者 A、E 及 F 來說，家庭成員的改變（子女出生、父母離世）會讓自己出現調整生活狀態的想法，像是避免酒後駕車或是改變飲酒習慣等。雖然個案不會因此戒酒，但生命事件的發生或許可成為其不再酒駕的轉捩點，然而，此種認知卻也可能隨著家庭成員的成長（子女成年）而再次轉變（即再犯）。

「問：3 個月 5 千塊就 9 萬 5 千塊，其實不少，真的不少。答：花在小孩子身上不是很好，哈。問：阿怎麼沒有把這個想法根深蒂固的放在心裡？答：有啊，現在會啊，這次會了。問：那時候沒有，這次為什麼突然有？答：現在

有小孩子啦，現在有老婆要養啊。」(A188-190)

「問：自己基本上是可以要喝就喝，不喝就不喝？答：我可以控制啊，因為那個時候...在卡拉 OK 的時候是因為我小的，生他之後我決定卡拉 OK 不開，要喝的話只喝啤酒，因為帶小孩很危險，啤酒是國外是一種飲料。」(E175)

「我不想要再進來了，然後這一趟就讓我失去我媽。」(F122)

## (二) 重要他人的控制

從訪談可以發現，讓個案(如 B、D)的重要他人(包括親屬、友伴、同事)意識到其有酒駕的可能，並透過其飲酒前的提醒或適時介入等積極作為，可能是避免酒駕發生的方法。

「問：你是覺得自己好像有一點酒癮的那種感覺嗎？到後來，就是不喝可能有一點、會有一點不舒服的感覺？答：後面是有這種感覺，其實坦白講本身感覺不出來，那是也是聽旁人就是...像媽媽阿一些喔...前妻啊講，你怎麼好像一天不喝不行的樣子，然後就感覺說好像自己也沒有這個感覺，只是想說沒有喝就怪怪的。問：家人會跟你講這些事情？答：喔會。問：就是其實自己沒有甚麼感覺？答：他們都...因為平常都習慣了啦，就是下班就會去買酒回來，固定的。」(B27-29)

「問：家人的話有曾經勸你不要喝酒嗎？不要酒駕？答：有，媽媽有，但他都說我说不聽，他就說，你又酒駕了？他會罵嘛...我不是說刻意地想喝就是不自主的，就是有時候會想說，欸看一下，我會去看啤酒特價就會想要買，我就是這個樣子，以前是這樣啊，現在就是還好，啊第二次出去的時候我就說不管他賣幾塊我也是...頻率不像以前那樣，一個禮拜天天喝，就是兩三天喝。問：就是有慢慢克制自己。答：對，克制自己，因為我那個(媽媽)不喜歡我喝啊，我就覺得應該要聽他的，我也不喜歡每次酒駕然後關進來，又擔心他的生活，因為我進來關，他完全沒有去工作，他就是靠我前面的工作，就是

我做保全三萬三嘛，他就靠一個月花個六千塊，省吃儉用，因為他沒辦法去工作，因為他騎車都沒辦法騎車你知道嗎？」(D61-62)

「問：了解。那就是同事的部分有勸你不要酒駕嗎？答：會啊。問：也是會？答：會。然後有時候我會喝一喝然後就跑去公司，真的我會我前幾次就喝很、欸...進來之前我都會喝一喝跑去我們公司，然後就被喊說不准喝，然後叫他們煮東西給我吃，因為通常我們去那邊吃東西都不用錢。問：是。所以就是同事也還是會勸你說不要喝？答：對啊，就坐車就好了啊不然我載你回去啊，你在這裡、就坐在這裡等我下班我載你回去。問：嗯嗯，但你覺得有、有用嗎？答：有我就會乖乖地在那邊，就會躺在那邊睡覺然後等他、等他叫我起床。」(F253-256)

而該防制作為能發揮作用的前提，應先提升重要他人對酒駕行為危害的認知，以及其對潛在酒駕者的外部控制能力。

「其實任何人...對一個人，應該是說別人再怎麼苦勸你都沒有用，你要自己有心想要改變才有用，像我以前也曾經戒酒兩年啊，就是 100 年的時候，好像 101 年才戒。」(A310)

「因為媽媽他們不會去管我們的私生活要怎樣，頂多是跟你念一下這樣子不要喝那麼多這樣而已。」(B225)

「問：勸你少喝酒，是誰跟你說的？答：恩...二姐。問：二姐會跟你說，那也是口頭上的跟你告誡這件事情，實際上也不會對你做出怎麼樣...比較強硬的手段就對了？答：沒有拉，都 60 歲了。」(C186-187)

「他們會說，啊你就...他們不會真的去阻止我喝酒，你、你喝一喝就不要再騎車了，就是乖乖坐車，不然你打電話給我，我去載你，他們都是這樣子。」(F93)

### (三) 精確的酒精戒癮分流處遇

當詢問受訪者是否曾在矯正機關內接受過酒駕處遇或治療後可以發現，除了自陳未曾參與過處遇的個案 D 之外，多數受訪者（如 B、C、E）亦不清楚自己參與的是何種程度的酒駕處遇。然而根據「法務部矯正署酒駕收容人處遇實施計畫」，酒駕收容人應當參與了強度不一的處遇模式，惟個案並不自知。因此，當今政府單位已透過三級預防之模式作為酒駕處遇實施之基礎時，矯正機關對於酒駕收容人的分流評估就需更為落實，更重要的是，提供處遇之人員應讓接受方案之個案了解自身狀況，提升其自我覺察之效。再者，礙於收容人多半為短刑期者，大多僅能透過處遇後測或滿意度之方式檢驗處遇成效，未來應可進一步檢視個案是否再犯或是否「延長」不犯罪之時間，作為判斷處遇成效之依據。

「問：一兩次，那他整個課程是多久？答：這個我...我們、我們都不是很清楚耶，就只知道說有時候輔導啊，幫我們輔導一些喔，喝酒然後造成什麼傷害阿，就是教導這些。問：我以為他是一個禮拜可能固定一次課？答：沒有、沒有、沒有，他有時候是安排的，因為這邊喝酒、酒駕的人很多啦，那必須要安排，因為他沒辦法一次上了好多人，他可能一次都叫個 10 幾個人去。」

(B328-329)

「問：那 8 小時的課程是在上什麼東西？答：可能一些喝酒的好處啊...會發生什麼事情。問：講課的人是什麼身份你知道嗎？答：社工師啊、也可能是教化（誨）師。(C277-278)

「問：那這樣是有看醫生還是什麼？感覺是有酒癮的狀況，因為一直喝、一直喝...天天喝？答：你是說去看醫生嗎？我沒有...酒癮我都沒有去看過醫生，在這邊我也沒看，都沒有，我都沒有去看過。」(D46)

「問：那我想問那個戒癮班是在做什麼？答：他、他就是上課啊，教你說其實也沒什麼啦。問：恩在跟你談喝酒的事情就對了？答：他都知道進、進來裡面都是喝酒的。」(E215-216)

## 五、小結

從訪談可以發現，受訪者在多次進入刑事司法體系後，多能瞭解酒駕法規持續加重的修法趨勢，而立法單位採取此種策略，無疑是為了以刑罰嚴厲性嚇阻酒駕犯罪。然而，從訪談中可以發現，受訪者除了具備犯罪者常見的個人特質，如合理化、冒險性等中立化技巧之外，也因過去未曾發生過嚴重事故，這些多次再犯者並未有酒駕肇事的風險感知，尤其當受訪者一次次的進入刑事司法體系，且被剝奪一定權利後，將使其更難認知到酒駕是一犯罪行為，本研究進一步整理受訪者對於各項防治策略之看法就可看出（表 4-4），當個案缺乏犯罪風險感知時，僅有絕對嚴厲的刑罰可以發揮嚇阻效果。否則，不論是刑事司法策略或再多元的綜合性制裁措施，都可能難以發揮其成效。

表 4-4 受訪者對於酒駕防制策略支持度與有效程度之看法

	曾致人於死者	曾致人於傷者	未曾致人於死傷者
死刑	支持且有效	不支持	不支持 (因自己屬於此類型)
鞭刑	不支持	支持且有效	未討論
短期監禁	不支持	不支持	視個案而定
財產刑	未討論	未討論	無效
酒駕檢查站	未討論	未討論	視個案而定
吊銷、扣駕牌照	無效	無效	無效
沒入車輛	未討論	未討論	視個案而定
酒精鎖	未討論	未討論	無效
店家責任	無效	無效	無效
代駕及計程車調價	無效	無效	無效

資料來源：本研究自製

而酒駕再犯者缺乏肇事風險感知的現象，可從其支持嚴刑峻罰化及酒駕危害分級兩個觀點看出：一來，嚴刑峻罰與自己無太大關係，因為自己並非這些法律要處理的犯罪者；再者，自己的酒駕經驗並未造成他人麻煩，政府要懲罰的，應是那些造成他人死傷的事件，況且自己也已坦然接受法律處罰。由此可見，當個案自身不認為自己是在「犯罪」的時候，討論何種方法可以嚇阻該行為，已較不具意義。

如欲改善前述問題，或許可從兩個方向思考。第一，事前預防無疑比事後懲

罰更具效益，這些多次酒駕犯罪者大多有著同住親屬等重要他人，相關單位應透過這些重要他人的積極介入或勸阻，減少個案酒駕的可能；再者，若酒駕者在戒除不當酒精使用行為上已有不同強度的處遇需求，政府單位就應透過有效的分流評估機制，給予不同個案合適的處遇模式，以此避免不同需求者接受相同處遇之情形。

### 第三節 新聞框架分析

#### 一、1999 年前：事實描述的情節框架

在單純的酒駕案件尚未入罪化的 1999 年前，酒駕新聞大多聚焦於個案事件的事實陳述，在描述案發過程時，亦較少將事件予以「劇場化」，只是常以線性的闡述形式，說明當事人背景、肇事過程、肇事者之反應，以及警察機關進行調查、酒測的情況。然而在報導中，仍可見到少數較為主觀的描述語句，如「龍某肇禍後，非但沒有下車察看傷者，反而倒車衝撞溫，欲置溫於死地不顧」。在此階段，新聞報導通常有著較為制式化的論述順序，包含（一）簡要說明事件原委與案件處理進度、（二）完整描述當事人背景及事件發生過程、（三）引用第三方人士說法與刑事司法體系介入情形。

然而，除了針對個別事件的新聞報導之外，仍有少數報導採政令宣導形式，即透過報紙向閱聽人說明第一線執法單位的政策調整，如「跨線行車，違規使用車道轉彎…行人穿越道上不讓行人先行及酒後駕車等列為取締重點」，而其敘述中，亦無主觀或情緒性的描寫手法。由此可知，在此階段的酒駕新聞報導中，不論是單一事件或政策宣導，都是以客觀的事件描述為主。

#### 二、1999 至 2011 年：身歷其境的情節框架

在 1999 年酒駕刑事罰化後，除了行政罰之外，酒駕者也可能須接受監禁及

罰金等之刑事懲罰。在此階段的酒駕新聞，其文字已讓讀者有著「身歷其境」的臨場感受，亦即，報導側重於再現酒駕肇事的經過，閱讀新聞彷彿在體驗一齣有著啟承轉合的戲劇演出，不論是案發前肇事者的作為、肇事時的經過，直至肇事後當事人及相關人士的行為，都依序地呈現在報導之中，如「撞上一名騎自行車的黃姓老翁，但他渾然未覺，一路把車開回家睡覺」、「死者家屬傷心地表示，黃姓老翁平日都有清晨外出運動的習慣，最近因天亮的晚，所以才延遲半小時出門」，由此可以發現，此時新聞報導的目的已非客觀的呈現犯罪事實，而是充分的發揮這些具衝突性的犯罪事件之戲劇張力，將新聞報導轉化為一次次的戲劇展演。

在這些報導中，也常引用執法人員的說詞，強化這些犯罪者罪不可赦的形象，像是「為了反駁徐嫌辯稱 17 日凌晨 1 點喝完酒後，到 18 日下午 2 點 35 分車禍發生時都沒有喝酒的說法，檢察官在起訴書中詳述醫學上人體對酒精代謝的速度」，然而有趣的是，在此階段可發現，社會風氣仍未將酒駕認定為是重大的犯罪類型，反而社會仍可給予酒駕者改過自新之機會：「雖然先前該員也曾酒駕肇事被判緩刑，昨天該員警在臺北市酒後駕車被移送，案情並不重大，將待司法審判定讞後，再記過或停職懲處」，可見酒後駕車在不同階段，對社會大眾而言確實在有著視角上的轉變。

### 三、2011 至 2018 年：多重議題的主題框架

在這個階段，酒駕不只是犯罪問題，同時也是社會問題及公共衛生問題，在新聞報導中，闡明了酒駕在當代的複雜困境與未解之處，民選地方首長仍舊強調強力取締、嚴刑峻罰的嚇阻手段，但更多的是對綜合性制裁措施及戒癮處遇的倡議。也正因此，除了透過司法機關積極查緝、取締並科予刑罰之外，後端的醫療戒治議題開始受到媒體關注，如「警政署交通組長方仰寧表示，將建議擬定酒癮認定標準，並落實強制戒癮」，又甚至是少部分對當前刑事政策的反思，像是「再犯率如此高，證明取締對『酒鬼』無效」、「法務部政務次長陳明堂表示，現行酒

駕公共危險罪刑責並不算輕，但不要甚麼都是送進監獄，監獄人滿為患不是解決酒駕最好的方法」，可見社會對於酒駕問題的處遇典範，已經開始出現「嚴刑峻罰化」以外的政策視角。

承上，在酒駕問題依舊嚴峻的情形下，刑罰的威嚇效果不免受到質疑與批判，相關領域的意見領袖便提出加重刑責以外的修法策略，如「葉毓蘭表示，以台灣目前狀況，酒駕罰金再高，徒刑再重，部分民眾還是不怕。他認為應該修法，讓酒駕者去做工、強制勞動、拿賺到的薪水抵罰金」，甚至反思酒駕背後代表的「敬酒」文化意義，可見社會已開始思考，一味地強調嚴刑峻罰的威嚇效果是否有效且合理，並思索其他綜合性制裁策略的可行性，這也促使了我國酒駕策略在近幾年，除了再次加重刑責之外，也導入了酒精鎖、連坐法等行政規定。

#### 四、2019 年以後：回歸應報的情節框架

儘管經歷了多次修法，時至今日，公共危險罪仍舊是刑事司法體系中難以解決的犯罪問題，其更衍生了監獄擁擠、高再犯率等司法困境。在此階段的酒駕新聞中，「酒駕零容忍」儼然已成為報導的核心價值，內容無不強調執法部門對於酒駕行為的深惡痛絕，並採取擴大、強力取締的執法手段或專案查緝相關犯罪。同時，相關政府單位仍持續修法，提出更嚴格且多元的制裁手段以嚇阻酒駕發生：「我國酒駕罰則越修越嚴，酒駕肇事案件仍層出不窮，交通部今年 1 月再度提出修法…該修法內容陳報行政院核定，將於今年 3 月 31 日施行」。在這幾年重大酒駕案件仍時常見於新聞報導時，社會氛圍似乎又再次將嚴刑峻罰的應報思維，當作減少酒駕的主要方式。

而此階段的個案事件報導之標題或內文，樂於呈現肇事者行為的「惡性」，如「郭姓男子目前無業，沒有駕照卻向友人借了一輛賓士 C250 出門代步，昨晚到新北市新莊區中華路上 KTV 與友歡唱，經過一夜飲酒狂歡，接到朋友住院通知，郭男淨執意載著 2 名朋友到醫院探病」，建立了酒駕當事人鮮明的犯罪者形象。

此外，也明顯出現更多對於事件相關人士的情緒描寫，像是「民宅郭姓屋主表示，在睡夢中忽然聽到『碰』一聲巨響，下樓查看嚇了一跳，停車棚的車子後方整個凹陷，肇事者下車神色緊張地四處尋找東西，不久後就快速離開事故現場」，可見相關報導嘗試透過強調當事人的特質與情緒感受，以及對肇事現場的情境建構，增加整個新聞的故事性。

## 五、小結

本研究運用 van Gorp (2007、2010) 提出框架矩陣 (matrix) 的操作概念，呈現不同框架的語言機制及元素 (表 4-5)。我們可以發現，酒駕新聞在不同時期有其各自的報導核心。而報導框架中的論述，與酒駕嚴刑峻罰化或許有其關聯。當新聞將酒駕事件的過程作為戲劇展演的場域時，目的無疑是為激起閱聽人對於事件的負面情緒及認知，甚至，這些報導可能成為代議士促成法令修改的「民意」依據。

而相關法律修正的方向，便可視為整體社會對於特定犯罪事件的看法。從不同階段來看，我國酒駕問題從起初的事實描述，直到近幾年致人死亡的酒駕案件持續躍上新聞版面後，酒駕作為犯罪問題的框架已逐漸成為論述主流，因此，將法規嚴刑峻罰化彷彿已是嚇阻犯罪行為的唯一手段，其他側重於醫療戒治、復歸社會等之討論，則逐漸式微。

表 4-5 酒駕新聞報導之框架矩陣

框架名稱	事實描述的情節	身歷其境的情節	多重議題的主題	回歸應報的情節
問題意識	酒駕發生的原因及結果？	酒駕事件的事發經過？	如何解決酒駕問題？	酒駕如何對社會造成危害？
現象界定	酒駕事件的原委	酒駕作為新聞展演的手段	如何解決酒駕問題	酒駕的社會危害性
須負責任者	酒駕者	酒駕者	1、酒駕者 2、相關政府機關 3、整體社會	1、酒駕者 2、立法機關

建議方案	1、提升個人道德觀	1、嚴刑峻罰 2、給予酒駕者機會	1、嚴刑峻罰 2、醫療戒治 3、合性制裁策略	嚴刑峻罰
價值觀 / 情感	酒駕行為非道德允許	1、法令無法嚇阻酒駕行為 2、酒駕者罪刑重大 3、社會仍應給予酒駕者改過的機會	1、酒駕是當事人與社會的共業 2、酒駕具多重困境	只要法令的威嚇性足夠，就能減少酒駕發生
語彙選擇	1、肇因 2、超速	1、撞死 2、據稱 3、否認 4、態度 5、重刑	1、再犯率 2、酒癮 3、對策 4、嚇阻	1、酒駕零容忍 2、重罰
隱喻	犯罪者無道德感	法令應持續重刑化	酒駕是社會多重議題	法令不符合社會期待

資料來源：本研究自製

## 第五章 綜合討論

### 第一節 借鏡國外酒駕防制策略：執法與綜合性制裁措施

目前對於刑罰嚴刑峻罰化是否能有效嚇阻酒駕的討論仍未有定論。部分國外研究指出，縱使一味地增加刑罰的嚴厲程度，但其對酒駕再犯者行為的抑制效果並未如立法單位想像的有效（Bachman & Dixon, 2014; Hui, 2020; Lee & Teske Jr, 2015）。但另一方面，也有研究發現增加制裁程度及法律成本能有效減少酒駕犯罪率（Briscoe, 2004; Hansen, 2015; Zhao et al., 2016）。也因目前對於刑罰嚴厲性效果的討論仍在持續，本研究認為，提高刑罰確定性是一可思考的路徑。

從執法層面來說，最常見的酒駕防制策略即是酒駕檢查站（酒駕臨檢）的設立，而相較於投入更多的警力以設置大規模酒駕檢查站，分配警力以提高酒駕檢查站之設立頻率應較為有效（Morrison et al., 2021）。值得注意的是，我國許多酒駕是以機車為交通工具，且個案往返飲酒處所與住家之距離相近，加上我國道路規劃錯綜複雜，酒駕者得以盡量避免主要幹道之酒駕臨檢站。此時，警察機關的隨機巡邏將能彌補此一問題，正如 Beck 等人（2018）的研究指出，在特定熱點或道路增加見警率，確實能提升酒駕犯罪之逮捕率，亦能提升潛在酒駕者被逮捕的感知（Terpstra et al., 2020），更能提升執法單位的正面公眾形象。

當然，除了從執法層面防制酒駕之外，運用綜合性制裁措施，如社區服務、酒精鎖、駕照暫停或撤銷、強制性酒精治療、車輛扣押、密集監督方案和酒駕懲罰積分系統等，亦可能發揮一定效果。在消極層面，吊銷（扣）駕（牌）照、沒入車輛、酒精鎖等方式已是我國明文規定之防制策略，而這些手段無疑是為了增加個案酒後駕車的困難性來防止再犯，但本研究發現，對這些未曾致人傷亡的多次再犯者來說，若未能建立其酒駕肇事的風險感知或罪惡感，個案仍會想方設法排除這些「困難」。

此外我們也發現，我國在防治酒駕的積極策略上顯得相對貧乏，像是因酒駕獲緩起訴並附帶戒癮治療者之人數始終低落（吳政峰，2022），且酒駕社區處遇

仍以特定醫療機關負責，多半未能再納入其他社會資源之協助。若參考美國的 24/7 清醒計畫就可以發現，除了對酒駕者進行頻繁的酒精監測與方案的參與監督外，促使個案參與心理教育計畫及必要的居家軟禁也相當重要 (Barta et al., 2017)，本研究也發現，酒駕者的家庭控制或許是阻絕其再犯的積極角色。總言之，整合密集監督、教育和治療的方案 (Freiburger & Sheeran, 2019)，即奠基於刑罰確定性、立即性嚇阻作用而規劃的酒駕處遇，對再犯防止的效果是不容小覷的。

## 第二節 嚴刑峻罰化對酒駕再犯者之影響

本研究運用「斷點迴歸設計」(RDD) 分析了 2019 年及 2022 年兩次酒駕修法對於酒駕再犯行為之嚇阻成效。為減少酒駕行為之再犯，於 2019 年 6 月 19 日公告實施之刑法 185-3 修訂法案針對曾犯酒駕經有罪判決確定或經緩起訴處分確定者，加重其刑責：於 5 年內再犯酒駕因而致人於死者，處無期徒刑或 5 年以上有期徒刑；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。立法者無疑是希望透過嚴刑峻罰嚇阻酒駕再犯行為之發生，一方面回應民意對於酒駕議題所形成的壓力，一方面也展示政府對於酒駕危害之重視。甚至於 2022 年 1 月 28 日再次公告刑法 185-3 修訂法案，進一步提高再犯酒駕行為者之刑事責任：再犯酒駕而致人於死者不僅得併科 300 萬元以下罰金，再犯酒駕致人重傷者亦得併科 200 萬元以下罰金。此外，對於酒駕再犯之認定標準亦由五年內修改為十年內。換言之，立法者期望透過高額罰金與長刑期之搭配，同時降低酒駕再犯行為之認定門檻，進一步提升嚇阻成效。

然而，本研究之分析結果發現，兩次修法並未能發揮預期成效，對於降低酒駕再犯行為並無顯著影響，此一結果與過往研究相互呼應，蔡偉德 (2019) 運用 RDD 分析 2008 至 2013 年間四次酒駕罰則修法對於降低酒駕交通事故之影響，根據其研究結果，她明確指出單純依靠罰金之提高與刑期之加重並無法有效減少酒駕交通事故。相對地，透過刑事與行政處罰之結合，則有助於大幅降低酒駕交

通事故之比例。

雖然此次研究指出兩次酒駕修法對於酒駕再犯行為之影響並無統計意義上之顯著差異，但有趣的地方在於，2019 年之修法與 2022 年之修法對於酒駕再犯占比有著不同方向之影響，前者略為增加酒駕再犯占比，而後者則略為減低。倘若罰金之提高與刑期之加重於行為人酒駕與否之決策並無顯著影響，那前後兩次修法主要之差異便在於 2022 年之修法將酒駕再犯之認定標準由五年內修定為十年內。此一發現似乎也與蔡偉德（2019）之研究相符合，亦即下修懲罰門檻對於酒駕行為發生與否有較為顯著之影響。換句話說，相較於提高刑罰之嚴重性，提高刑罰之確定性較有助於有效地嚇阻酒駕累再犯行為之發生（*Bouffard et al., 2017; Lee & Teske Jr., 2015*）。然而需要注意的是，2019、2022 年政府亦針對道路交通安全規則與道路交通管理處罰條例之酒駕相關條文進行修法，本次研究雖以刑法 185-3 修法之公告日作為分界，受限於前述兩者與刑法 185-3 之公告日期相近，並無法有效排除上述法條修正對酒駕累犯之影響。

綜上所述，此次研究再次證實提升懲罰嚴厲程度並未能顯著降低酒駕行為之再犯比率（*Rahman & Weatherburn, 2021*）。既然如此，政府有關部門或立法者們應思考在政策之制定與法律之修訂等部分是否只能一味地「順應民意」？如欲突破現有酒駕再犯比率居高不下之現況，轉換因應策略早已勢在必行。國外已有諸多實證研究發現，密集監督方案（ISP），尤其是 24/7 清醒計畫此類強調頻繁監測以發揮懲罰確定性及立即性之設計，可有效地降低酒後駕車再犯率並減輕相關後果（*Barta et al., 2017; Freiburger & Sheeran, 2019; Kilmer & Midgette, 2020; Midgette & Kilmer, 2021; Midgette et al., 2021*）。甚至可將教育或治療元素融入密集監督方案之規劃中，進而針對高風險酒後駕車再犯者提供創新、有效且可行的預防對策。

### 第三節 從酒駕再犯者視角反思酒駕防制對策

從訪談結果發現，儘管受訪者的再犯次數自 3 至 9 次不等，但因未曾致人於

死傷，其接受之司法處遇多以短期監禁及罰金，並附帶其他行政罰，如罰鍰、吊扣（銷）駕照等為主。再者，個案監禁與否及刑期長短，與再犯次數似乎亦無明顯關聯，也就是說，不論酒駕遭逮的次數多寡，受訪者的服刑時間並無明顯差異。其原因可能在於，近幾年的修法大多是針對致人於死或重傷之酒駕行為，再同時搭配不同程度之罰鍰及其他綜合性制裁策略，對於如本研究訪談之未曾致人於死傷者，刑事罰未能對其造成不同程度之懲罰效果，遑論酒駕修法的效果為何。

也因此，在這些已多次觸犯公共危險罪卻又未致人於死傷的收容人認知中，酒駕並非罪大惡極的犯罪態樣，其話語中也充滿中立化自身行為，同時批判刑事司法體系的邏輯。本研究認為，若欲降低酒駕犯罪的一再發生，應先從兩個層次著手：

一、落實監所酒駕收容人處遇：在處理有成癮性質的犯罪行為中，除了刑罰應有其確定性之外，相關的戒癮處遇也是如此，尤其研究早已指出，若酒駕者再犯達 4 次以上者，確診為酒癮者的比例高達 88.2%（張蕙，2015，取自何柏均、曹馥年，2022），酒駕累犯的問題已是刻不容緩，這也反映了一個問題：當前矯正機關的酒癮戒治處遇的成效為何？有無調整之必要？政府部門為了降低酒駕再犯的問題，於 2018 年起，開始將矯正機關之酒駕處遇系統化，推動「法務部矯正署酒駕收容人處遇實施計畫」（下稱該計畫），嘗試透過不同強度的戒治模式，提供不同處遇需求的酒駕收容人一系統性的戒癮計畫。但從訪談發現，受訪者並不理解過去自身參與過的監所處遇計畫內容及目的，而從該計畫之處遇內容來看，受訪者大多曾參與初、次級預防之處遇模式，亦即大班制或團體授課的實施方式，而其目的多是為了提升個案法治、生命教育之概念為主，在現今監所下，也似乎較難針對個案一一進行個別化處遇，其原因在於目前矯正機關酒精戒癮治療與輔導專責人力的資源短缺所致。反觀我國施用毒品處遇在經各界努力並投入資源後，已可見初步成效，若未來酒駕收容人能進一步以具科學實證基礎之醫療戒治處遇一致性標準，將酒駕收容人進行分類並投入合適處遇資源，應可先解決其酒精濫

用或成癮之問題，往後再進一步改變個案對酒駕行為之認知，因此，政府單位應更重視矯正機關內酒駕收容人處遇資源之挹注，方能達到前述目的。鄒啟勳(2018)運用德菲法評量酒駕政策後也指出，酒駕刑罰化並非唯一手段，反而採取「醫療優於司法」之角度，對酒駕者施以適當酒癮評估及多元處遇服務，是較為有效的策略視角。

二、建立酒駕收容人之反省態度：本研究受訪者對於自身的酒駕行為通常會有兩種自我評價，一是酒駕行為是自由意志，自己並非為了傷害他人而為之；二是認為自己酒後仍具備良好的自我控制能力。由此可以發現，受訪者在飲酒前，就可能有酒後駕車的打算，同時也不認為該行為是一犯罪問題。因此，在酒駕防制對策中，必須讓酒駕者建立肇事風險的感知，使個案認知到「酒駕不是只會危害自己的私人問題，而是一個社會問題」，正如 Vaughan (2007, 取自謝沛怡, 2022) 指出，個體內在的自我對話與反省過程，才是中止犯罪的關鍵，其不僅是針對過往事件的回憶，而是需進一步對自身行為作出道德評估與反思。而從受訪者對刑事司法體系的批判來看，酒駕犯罪者對於刑事司法體系的態度也可能是其是否再犯的重要因素，在個案仍對警察執法、法院審判、監所制度等層面表達不滿時(如：因為我想說我又沒有造成人家的...喔可能我騎車去撞到人家還是怎樣，我還、我還被撞的耶，人家肇逃我還乖乖地站在那邊等警察來，我已經喝酒我還坐在那邊幹嘛)，恐怕難以提升酒駕者對於肇事風險的認知，及其對於犯罪的反省態度，正如謝詩涵等人(2016)研究發現，酒駕者的反省態度將影響收容人之在監適應情況，更會使個體的認知與行為難以改變。總言之，在未能從「內省」的角度建立起酒駕犯罪者對於自身行為的理解與反思前，法規修正的效果恐怕是緩不濟急。

#### 第四節 社會問題還是犯罪問題？新聞報導的框架變化

在臺灣，大部分的酒駕事件並不會躍上新聞版面，因為多數案件並未具備「新聞價值」，新聞透過刊登犯罪事件中的「異常」或「特例」，凸顯媒體所要傳達的意識形態（蘇蘅，2002）。此外，媒體在犯罪事件的報導上，會以版面、標題、篇幅等強調程度的不同顯現其重要性（鄭筑云，2021），雖本研究並未針對前述進行內容分析，但我們仍可從新聞框架中看出，在 1999 年以前，酒駕新聞大多著重於事件經過的客觀描述，報導結尾也會說明案件審理及定罪與否的進度。值得注意的是，儘管此階段酒駕尚未刑法化，但酒駕致人於死，仍可能因過失致死而被判處徒刑。整體來說，雖然多數新聞關注的是個別案件，且亦會強調肇事者對社會帶來的危害性，但報導內容大多是以解釋、描述的手法為主。

報紙新聞暗示了讀者該想甚麼（Cohen, 1963），本研究認為，在酒駕刑事罰化後，相關事件已明顯被定義為罪刑重大的犯罪問題，除了報導風格逐漸強調戲劇張力，用語上也更強調肇事者的社會偏差或惡性。而在描述事件經過時，也常著重於個案的行為及態度，並使用「態度惡劣」、「前科累累」、「不記取教訓」等有譴責意味之用語，就如 Rosenberg（2016）指出，新聞媒體如何「再現」犯罪事件，便會讓閱聽人對該犯罪型態產生特定觀感，而當社會大眾對於所指涉的個體有著相同理解時，便形成了一種社會事實（social fact），在此時，酒駕與重大刑案兩者已被劃上等號。

儘管如此，我們仍可從不同報導框架間的競爭關係，進而瞭解到酒駕事件的複雜處境。即使近幾年的酒駕報導仍以強調肇事者個人問題的情節框架（episodic frame）為主，多數政府官員的話語中，也將「酒駕零容忍」奉為圭臬，但也有部分新聞強調了其他面向，像是酒駕收容人的醫療戒治問題，或是更少數對於法律嚴刑峻罰化的質疑，儘管這些論述在所有新聞報導中可謂鳳毛麟角，但仍對我國酒駕政策的處遇方向有了不一樣的思考視角。

不可否認的是，雖然媒體對於反酒駕和嚴刑峻罰的論述，確實能對降低酒駕

死亡率帶來正面效果 (Maia, 2016/2018)。但需要注意的是，酒駕政策的最終目的在於對「飲酒後駕駛交通工具」的減害作為，而非減少飲酒行為本身，若一味的把酒駕行為框架成一單純的犯罪問題，且只能透過嚴刑峻罰加以阻止的話，此種政策方向與「減害」的初衷是背道而馳的。



## 第六章 結論與建議

### 第一節 結論

從資料庫分析發現，2019 年刑法 185-3 修訂公布日前後來看，酒駕再犯占比從 0.172 提升至 0.198；而 2022 年則是從 0.256 降至 0.211。進一步透過斷點迴歸分析後發現，兩次修法對酒駕再犯占比之處置效果皆未達統計顯著（ $t = 0.017$ 、 $-0.023$ ），儘管用機器學習找出最佳模型，仍未達顯著效果（ $t = 0.041$ 、 $-0.016$ ），可見該兩次修法對於酒駕再犯之嚇阻效果，並未達立法者預期之成效。

而本研究訪談 6 名多次酒駕再犯者後發現，多數受訪者都能瞭解當前酒駕法規持續加重的修法趨勢。然而從訪談中可以發現，受訪者除了具備一般犯罪者常見的中立化技巧等特質外，也因過去未曾發生過嚴重事故，這些多次再犯者並未有酒駕肇事的風險感知，尤其當受訪者一次次的進入刑事司法體系，且被剝奪一定權利後，將使其更難認知到酒駕是一犯罪行為，而當個案缺乏犯罪風險感知時，刑事司法策略或綜合性制裁措施都恐難發揮效果。

另外，新聞框架分析則顯示了酒駕新聞在不同時期有不同的報導重點。近幾年致人死亡的重大案件持續躍上新聞版面後，酒駕作為一種嚴重犯罪問題的框架已成為論述主流，民意也似乎將法規嚴刑峻罰化作為嚇阻該犯罪的唯一手段，同時壓抑了其他如醫療戒治、復歸社會等之框架討論。

總言之，本研究探討了法規嚴刑峻罰化對於嚇阻酒駕的效果。首先，雖然從爬梳相關文獻的過程中，發現國內、外對於嚴厲性有效與否的討論仍未有定論，但多數者研究已肯認綜合性制裁措施的正向效果，像是酒駕檢查站、車輛扣押、密集監督方案、酒駕者處遇等措施的多元並進，才能真正降低酒駕犯罪問題。再者，本研究也發現，我國 2019 年及 2022 年兩次公共危險罪修法也無法發揮立法單位所預期的抑制效果，此研究發現也再次回應了刑罰不應只著重於威嚇性，而忽略了確定性、立即性的重要程度。換言之，除了前述消極策略，相關單位甚可考慮將教育、治療等正向元素融入處遇方案中，進而對高風險酒後駕車再犯者提

供創新、有效且可行的預防對策。可惜的是，目前我國在酒駕防制的積極策略上顯得相對貧乏，此論點或許可從酒駕緩起訴附命戒癮治療者之人數低落的情況看出，未來應針對此一困境加以改善。

從本研究訪談的多次酒駕再犯者來看，因其犯罪生涯未曾致人於死或重傷，因此，若相關單位未能建立其酒駕肇事的風險感知或罪惡感，便難以真正遏止其再次犯罪，因為這些個案所受的刑事司法處遇並未能對其產生嚇阻之效。針對此類犯罪者，應可從「落實監所酒駕收容人處遇」及「建立酒駕收容人之反省態度」兩層面著手，方可降低其再犯可能。此外，對這些多次再犯者而言，我們亦可透過家庭控制作為阻絕其再犯的積極角色。

既然法規嚴刑峻罰化對於嚇阻酒駕再犯並無明顯效果，立法單位是否需要為了「順應民意」而調整法規政策？值得反思。從酒駕的新聞報導中可以發現，近來酒駕行為已被視為罪惡昭著的犯罪問題，有關酒駕醫療戒治處遇的視角也逐漸模糊。雖然反對並抑制酒駕行為已是社會共識，但須注意的是，酒駕政策的最終目的在於對「飲酒後駕駛交通工具」的減害作為，而非減少飲酒行為本身，若一味的把酒駕行為框架成純粹的犯罪問題，且只能透過嚴刑峻罰加以阻止的話，此政策方向與「減害」的初衷無疑是背離的。

## 第二節 建議

### 一、實務建議

#### (一) 提升酒駕緩起訴附命戒癮治療之比例

從本研究的資料庫分析與訪談結果皆發現，酒駕政策嚴刑峻罰化對於嚇阻犯罪而言，並未有明顯效果。反之，中止犯罪的關鍵可能在於其他綜合性處遇策略的措施，或是提升個案本身的改變動機等。除此之外，酒駕也非單純的犯罪問題，其與政府單位提供的醫療、戒治處遇息息相關，而目前我國的酒駕處遇通常以矯

正機關為主、醫療院所為輔，實際上，政府單位應該強化刑罰以外的酒駕防制對策。

許多針對我國毒品處遇之研究也已指出，毒品施用者在經緩起訴處分而進行戒癮治療後，能有效延長其再犯之時間。而部分酒駕者可能亦有酒精成癮之問題，然而從地方檢察署酒駕案件緩起訴處分附命酒精戒癮治療統計（2023）發現，近5年的酒駕緩起訴處分人數中，附命酒精戒癮治療者僅占1至3%。事實上，我國酒駕累犯占近4成，其中又有7成可能具酒癮問題（陳燕珩，2023）。由此可見，比起提高酒駕累犯之刑度，醫療戒治處遇的提早介入更有其必要性。

## （二）落實監所酒駕分類處遇

在重刑化刑事政策的趨勢下，目前國內對於酒駕行為的處罰傾向加重罰則，使得因酒駕行為而新入監之人數居高不下，然而酒駕個案本身刑期多為短刑期，犯罪性質亦與其他犯罪有所不同。有鑑於此，對於新收入獄服刑受刑人，應確實落實調查分類作業，評估受刑人之背景、特性、刑期、犯罪性質等資料進行分流處遇，提供切合其需求的處遇措施，方能提升矯正之成效，唯以目前獄政資源之分配狀況，並無落實酒駕分類處遇之客觀條件，因此，政府宜挹注更多資源，以利分類處遇課程之設計與推動。

## （三）貫徹個別化處遇原則，導入醫療資源

國內研究指出有一定比例的酒駕受刑人為酒精成癮者，其入監次數也越多，顯示具有高度再犯酒駕之風險（李俊珍等人，2017）。而對本研究受訪者來說，即使其明知開/騎車前不得喝酒，但多數人因缺乏病識感且未能接受專業治療，在酒精攝取過量的情況下，便可能陷入酒駕再犯的無限迴圈。基此，在目前刑事制度偏好將酒駕犯罪者進入監所的現況下，酒駕收容人與矯正機關對於酒駕之處遇看法存在一定落差，宜持續強化酒駕防制司法與醫療合作處遇模式，特別是對於可能有問題性飲酒及酒癮者進行必要且有效之評估，作為提供醫療介入個別化處遇

之依據。

#### （四）提供具實益性的多元化戒癮輔導、認知教育方案

本研究受訪者均為多次觸犯公共危險罪卻又未致人於死傷的收容人，顯見過往懲罰帶來的嚇阻效果仍十分有限，從本研究分析得知，個案多數心存僥倖、貪圖方便，甚至是缺乏「罪識感」，因而促使其從事酒駕行為。故此，本研究認為，預防酒駕的首要目標是提升駕駛對肇事風險的感知及反省能力，矯正機關必須審視當前的戒癮輔導課程、法治教育課程、宣導講座等，是否真讓酒駕收容人意識到酒駕行為是錯誤的，以及需要付出的代價為何，以達預防效果。

除此之外，協助個案培養正確飲酒觀念及衛教知識亦為重要課題。在訪談過程中瞭解到，有個案因疏忽了酒精代謝時間，在仍有酒精殘留的情況下誤觸法規，有鑒於此種情形，矯正署近年來陸續規劃酒駕處遇課程，其中包含提供醫療衛教課程，參與類似課程的個案，有人反饋其對於學習正確知識觀念頗有助益，亦有個案提及從未參與過相關課程，但對於此類課程表示支持，參與意願相當高，基此，矯正機構應持續並擴大開辦相關的處遇課程。而檢視方案、課程成效的方式，便可藉由具科學實證基礎的成效評估模式為之，反之，則應避免僅以滿意度調查問卷作為課程成效之依據。

#### （五）建構多元化的處遇評估指標

在目前的處遇成效評估上，大多是透過問卷量表之實施，藉由測量分析個案接受處遇前、後的差異或滿意度結果，作為實務單位評估整體的處遇實效，亦可從個案的反饋中調整處遇內容。然而，除了關注處遇期間內的變化之外，處遇結束一段時間甚至是個案重返社會後的改變，更是決定矯正處遇是否成功的關鍵所在。例如追蹤個案是否有再次犯罪之情形，以及觀察個案未再次酒駕的時間是否拉長，皆有助於進一步檢視處遇效果及其影響。

#### （六）嚴查工程建案福利站販賣酒精飲料，嘗試改變工作飲酒文化

藥酒已是部分勞工階級工作場域中不可或缺的存在，甚至已成為工地文化的一環，但這同時也是促成工安意外及酒駕肇事頻傳之重要風險因子。雖然已有縣市開始實施「上工前酒測」的措施，但還是曾經發生「勞工測完再喝」等鑽漏洞之飲酒行為。而本研究亦發現，即便公司企業已明確禁止勞工於工作期間飲酒及工地福利社販賣酒精飲料，仍無法有效阻絕工地飲酒文化，使規定流於形式。據此，本研究建議應加強工地禁酒宣導，定期辦理工地酒測抽查，對有疑慮的工地人員執行酒測。另一方面，應嚴格稽查工程建案福利站是否有販賣酒精飲料之情形，加強監督檢查頻率，希冀透過內外雙管齊下之方式，逐步改變勞工工作飲酒文化。

#### （七）反思法規嚴刑峻罰化的負面效應

透過法令的加重來嚇阻特定犯罪行為，除了可立即讓立法者獲得相當的民意支持外，也不需要經過多數修法草案提出前的繁複專家會議及公聽會等程序。然而，一旦某種犯罪短時間內無法在統計數據上有所下降，又或是因新聞媒體引起群眾關注，立法者都試圖以嚴刑峻罰回應社會期待時，除了政策成效可能受到質疑之外，更可能衍生其他司法問題，像是監獄擁擠、收容人難以復歸社會、求量刑具明顯差異等，最終導致民眾始終無法提升對司法體系之觀感與信任度。

#### （八）強化綜合性制裁策略的運用

許多研究已指出，一味的加重刑度對於嚇阻酒駕犯罪的效果有限。而國外制度中較為有效的防治策略，大多是以增加酒駕成本或提高其他誘因的創新策略為方式，像是拒絕提供酒水、主動提供代駕叫車服務、密集監督社區方案等，都比單純提高監禁天數發揮更好的再犯抑制效果。為了因應我國錯綜複雜的交通環境，在重要路口及熱點設置臨檢檢查站，搭配次要道路的巡邏車執法，甚至是提升車

輛沒入的可能性，仍能發揮一定的犯罪嚇阻效果。

#### （九）透過重要他人積極介入，降低多次再犯者之酒駕機會

酒駕的事前預防無疑比事後懲罰更具經濟效益。本研究發現，多數個案的家人仍會以柔性規勸的方式，要求受訪者盡量避免酒駕，但因個案家人並未積極嚇阻，導致其成效不彰。本研究認為，若個案將其同住家人視為重要他人，相關單位便可透過提升這些多次再犯者的重要他人對酒駕行為危害的認知，使其積極介入或勸阻，減少個案酒駕的可能。

## 二、研究建議

### （一）分別探討行政罰與刑事罰對個案之酒駕抑制效果

本研究係由「刑事政策與犯罪研究數據資料庫」清洗並串接 2013 至 2022 年有關酒後駕車之刑案與矯正資料，而分析焦點著重在探究 2019 年及 2022 年兩次刑法 185-3 修法對於酒駕再犯行為之嚇阻成效，但實際上，這兩年政府亦有針對道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例進行修法，本研究並無法完全排除前述法條修正對酒駕累犯之影響，亦即未能將刑事、行政罰之法律效果分別進行探究。若後續研究能串接交通部之統計資料，如酒駕取締資料、交通事故調查表等更豐富、細緻之樣本，便可對兩種法律酒駕行為之抑制效果或嚇阻作用，有更進一步的理解。

### （二）個別檢視不同修法策略對於酒駕犯罪的抑制效果

每次的酒駕修法都涵蓋不同面向的調整，有可能是刑期及罰金的加重，或是再新增其他綜合性制裁策略。也因此，當我們從酒駕犯罪的相關統計發現犯罪人數有所下降時，很難直接回應是何種法規策略產生的效果。因此，若要解決前述問題，除了須將刑事、行政法規分開檢視，甚至獲得不同手段的相對應統計資料

外，更需以實證研究進行統計分析，才能得知法規成效。

### （三）對真實民意進行研究探索

本研究透過新聞報導的框架視角，嘗試探索酒駕事件在不同社會背景下的理解。然而，多數民眾對於酒駕犯罪的真實認知及看法為何，並無法從本研究得知。未來若欲了解前述議題之民意，應可採取社交媒體資料探勘或電話、網路民意調查的方式進行，以此獲得第一手資料，作為政府單位推行相關政策之參考。

### （四）分析酒駕致人於死傷與否的犯罪者心理特性及其防治對策

本研究為了排除過去曾因酒駕致人於死傷而產生的罪惡感的再犯抑制效果，故僅將訪談對象鎖定在多次累犯且未致人於死傷者。然而，前述兩者之間的心理特性是否不同，導致須採取不同的防治對策方針，是未來酒駕研究可以更進一步討論的方向。

## 第三節 研究限制

### 一、研究分析的限制

本次資料庫分析係運用個案之出、入監紀錄，進一步計算其每個期間之再犯天數，再檢視法規修正對於酒駕犯罪者的再犯抑制效果，分析採用之「斷點」，即是酒駕罰則修訂之公告日期。通常酒駕法令之修正會同時涵蓋刑事、行政法規兩者，然而因兩次修法同時涵蓋了刑法 185-3、道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例等之修正，儘管本研究已將刑法 185-3 之修正公告日為分界點，但受限於其他兩者與刑法 185-3 之公告日期相近，分析上並無法有效排除上述法條修正對酒駕累犯之影響。亦即，本研究並無法分別說明修正「刑事」或「行政」法規是有效的，故在修法對酒駕再犯的抑制效果解釋上，仍應以某年度修法的整體效果進行闡述較為合適，此為本次資料庫分析之限制。

## 二、研究成本的限制

本研究運用新聞資料庫查找中國時報 1950 年代至今的酒駕新聞後，發現有逾 3,000 筆之資料數。然而，礙於研究時間、預算與設備等客觀上的成本限制，本研究僅抓取 120 筆資料進行新聞框架分析之初步探索。未來若擴大研究文本之數量，應能對不同階段的酒駕新聞，有更細緻的分類與理解，並更真實呈現不同階段新聞文本中展現的「民意」及演變為何。

## 三、資料蒐集的限制

在訪談酒駕收容人的過程中，有少數的訪談處所未能在密閉、安靜的獨立空間中進行，且研究者與受訪者周圍仍有一名戒護人力看守，更有其他收容人於附近走動或進行其他作業活動。如此，除了讓研究者與受訪者有著隨時被外界影響的可能外，亦可能使受訪者表達意見時有所保留，以致研究團隊無法獲得較為「真實」的資訊。研究團隊就發現，與在獨立、安靜的教室中之訪談相比，此情境下獲得的文本資料顯得較為粗略，分析價值亦稍嫌不足。

## 參考資料

- 王石番 (1991)。傳播內容分析法：理論與實證二版。幼獅文化。
- 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。《*新司法年刊*》，(9)，101-114。
- 王伯頌 (2019)。亂世用重典，行不行？刑不刑？—對酒駕防治策略的另類思考。《*刑事政策與犯罪防治研究專刊*》，(21)，78-79。  
[https://doi.org/10.6460/CPCP.201906\\_\(21\).06](https://doi.org/10.6460/CPCP.201906_(21).06)
- 王揚宇 (2022)。交通部擬嚴修法 酒駕重考者須以酒精鎖車輛應考。中央社。  
<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/202201060184.aspx>
- 自由時報 (2016)。酒駕害 3 命判 6 年，葉少爺獲假釋將返家過年。  
<https://www.facebook.com/m.ltn.tw/posts/1289881384430858>
- 何柏均、曹馥年 (2022)。從藥物治療到戒酒互助會，台灣酒癮戒治的漫漫長路。報導者。<https://www.twreporter.org/a/reducing-harmful-use-of-alcohol-2>
- 吳金白 (2011)。酒後駕車肇事再犯危險因子之研究 (未出版之碩士論文)。國立中正大學犯罪防治研究所。
- 吳姿瑩 (2015)。酒駕重罰化對成年累犯之嚇阻效果 (未出版之碩士論文)。國立臺北大學犯罪學研究所。
- 吳政峰 (2022)。酒駕緩起訴僅 2.1% 戒癮治療 法務部：非人人適用。自由時報。<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/4000205>
- 吳淑萍、張崇閔、陳奇君 (2023)。酒測 0.77 友喝喜酒自撞翻車 新郎急奔現場，TVBS 新聞。<https://fb.watch/IK8KQmeL61/>
- 李佩玲 (2016)。台灣酒駕政策與酒駕事故之關聯性研究 (未出版之碩士論文)。國立中央大學產業經濟研究所。
- 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。《*矯政期刊*》，6 (2)，45-68。
- 法務部統計處 (2019)。酒駕案件統計分析。《*刑事政策與犯罪防治研究專刊*》，(20)，52-59。  
<https://www.airitilibrary.com/Publication/alDetailedMesh?DocID=P2017083000>

4-201903-201904120002-201904120002-52-59

法務部 (2023)。統計資訊服務－進階統計查詢－監獄新入監受刑人人數。造訪

日期：2023 年 3 月 3 日

<https://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWeb/inquiry/InquireAdvance.aspx>

法務統計 (2023)。地方檢察署酒駕案件緩起訴處分附命酒精戒癮治療統計。造

訪日期：2023 年 11 月 7 日

[https://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWeb/common/WebList3\\_Report.aspx?menu=INF\\_COMMON\\_P&list\\_id=1867](https://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWeb/common/WebList3_Report.aspx?menu=INF_COMMON_P&list_id=1867)

林怡潔、林璟筠 (2022)。新聞如何再現老人：以臺灣《蘋果新聞網》之框架與內容分析為例，*中華傳播學刊*，41：205-236。

林宜臻 (2016)。酒駕犯罪特性及其影響因素之實證研究 (未出版之碩士論文)。中央警察大學犯罪防治研究所。

林倖妃、李若雯 (2021)。車禍奪走她的先生和幼子……每年三千人殞落，台灣馬路變無聲戰場。天下雜誌。<https://www.cw.com.tw/article/5115222>

林書慶 (2020)。酒後駕車影響因子之研究 (博士論文)。中央警察大學犯罪防治研究所。

政府資料開放平臺 (2022)。歷年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表。

<https://data.gov.tw/dataset/9018>

徐美苓、熊培伶、賴若函、吳姿嫻、施馨堯 (2011)。是減害還是加害？愛滋新聞論述中的毒癮者框架。*台灣社會研究季刊*，81，79-128。

<https://doi.org/10.29816/TARQSS.201103.0002>

張勝雄、陳苑蕙、麥朗澂 (2013)。台灣地區酒駕事故特性與防制策略分析。*都市交通*，27，65-77。

張蕙 (2015)。酒癮者之酒駕再犯防治對策-以社會復歸為中心 (未出版之碩士論文)。國立政治大學法律學研究所。

陳玉書、林宜臻、廖秀娟 (2019)。酒駕犯罪特性與酒駕情境的影響力。*藥物濫用防治*，4 (4)，1-31。

陳向明 (2009)。社會科學質的研究。五南。

陳筱娟 (2013)。酒後駕車成因分析及其防治對策之研究-以桃園縣為例 (未出版之碩士論文)。中央警察大學犯罪防治研究所。

陳燕珩 (2023)。7 成累犯有酒癮，戒癮治療為何推不動？正視 3 大困境，台灣才能真正解決酒駕。今周刊。

<https://www.businesstoday.com.tw/article/category/183027/post/202301110017/>

黃惠萍 (2018)。公共議題傳播策略與效應。雙葉。

鈕文英 (2017)。質性研究方法與論文寫作二版。雙葉書廊。

詹昀姍、尤素娟、蔡偉德 (2022)。酒駕重罰下，「喝酒不開車，開車不喝酒」？酒駕政策效果的評估。《運輸計劃季刊》。51 (2)，117-142。

鄒啟勳 (2018)。酒後駕車者刑事政策與處遇效果之研究 (未出版之博士論文)。中央警察大學犯罪防治研究所。

劉世怡 (2022)。法務部：酒駕刑責加重 10 年內再犯代價更高。中央社。

<https://www.cna.com.tw/news/asoc/202201240328.aspx>

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 (未出版之碩士論文)。國立中正大學法律學系碩士論文。

蔡偉德、林怡君、鄧鈺璇、黃昭逸、周秉笠、林晏禎、謝羽婷、王姿婷 (2019)。評估酒駕的行政和刑事處罰對抑制酒駕再犯之嚇阻效果。政府研究資訊系統 GRB。編號：MOST108-2410-H008-046-MY2。

蔡偉德 (2019)。酒駕罰則是否有效抑制酒駕？中斷點迴歸設計的應用。經濟論文叢刊。47 (1)，75-126。

鄧中宣 (2020)。酒駕犯罪者人格特質與態度之研究 (未出版之碩士論文)。國立中正大學犯罪防治研究所。

謝沛怡 (2022)。影響男性酒駕受刑人在監適應與復歸認知相關因素之探討 (未出版之碩士論文)。國立中正大學犯罪防治研究所。

謝詩涵、曾建豪、李敬樑 (2016)。酒駕受刑人在監適應情形之研究—以嘉義地區為例。《矯政期刊》，5 (2)，94-120。

[https://doi.org/10.6905/JC.201607\\_5\(2\).0004](https://doi.org/10.6905/JC.201607_5(2).0004)

鄭筑云。在刑罰民粹主義之下酒駕新聞報導模式之觀察——以聯合報為例 (未出版之碩士論文)。國立臺北大學犯罪學研究所。

闕迺璇 (2016)。酒駕肇事與環境因素時空分析 (未出版之碩士論文)。中央警

察大學犯罪防治研究所。

蘇蘅 (2002)。新聞裡的罪與罰-報紙與電視新聞如何再現青少年犯罪。 *新聞學研究*。(70), 59-96。

Armstrong, K. A., Watling, H., Watson, A., & Davey, J. (2014). Profile of women detected drink driving via Roadside Breath Testing (RBT) in Queensland, Australia, between 2000 and 2011. *Accident Analysis & Prevention*, 67, 67-74. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.02.006>

Bachmann, M., & Dixon, A. L. (2014). DWI Sentencing in the United States: Toward Promising Punishment Alternatives in Texas. *International Journal of Criminal Justice Sciences*, 9(2).

Barta, W. D., Fisher, V., & Hynes, P. (2017). Decreased re-conviction rates of DUI offenders with intensive supervision and home confinement. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 43(6), 742-746. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/00952990.2016.1237519>

Baum, S. (2000). Drink driving as a social problem: comparing the attitudes and knowledge of drink driving offenders and the general community. *Accident Analysis & Prevention*, 32(5), 689-694. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(99\)00106-2](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(99)00106-2)

Beck, K. H., Fell, J. C., & Kerns, T. J. (2018). Evaluation of Maryland's state police impaired driving reduction effort (SPIDRE). *Traffic Injury Prevention*, 19(4), 339-344. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1414948>

Beckett, K., & Goldberg, A. (2022). The Effects of Imprisonment in a Time of Mass Incarceration. *Crime and Justice*, 51(1), 000-000.

Bouffard, J. A., Niebuhr, N., & Exum, M. L. (2017). Examining specific deterrence effects on DWI among serious offenders. *Crime & Delinquency*, 63(14), 1923-1945.

Briscoe, S. (2004). *The impact of increased drink-driving penalties on recidivism rates in NSW*. NSW Bureau of Crime Statistics and Research.

Burr, V. (1995). *An Introduction to Social Constructionism*. London and New York: Routledge.

- Cavaiola, A. A., Strohmetz, D. B., Wolf, J. M., & Lavender, N. J. (2003). Comparison of DWI offenders with non-DWI individuals on the MMPI-2 and the Michigan Alcoholism Screening Test. *Addictive Behaviors, 28*(5), 971-977. [https://doi.org/10.1016/s0306-4603\(01\)00291-x](https://doi.org/10.1016/s0306-4603(01)00291-x)
- Chan, Y.-S., Chen, C.-S., Huang, L., & Peng, Y.-I. (2017). Sanction changes and drunk-driving injuries/deaths in Taiwan. *Accident Analysis & Prevention, 107*, 102-109.
- Chang, K.-K. (2021). Framing health determinants of drunken driving: How Taiwan's three major newspapers have not adopted an integrative approach in covering this social problem. *Journalism Studies, 22*(3), 379-398. <https://doi.org/10.1080/1461670x.2021.1873821>
- Chen, T.-Y., & Jou, R.-C. (2018). Estimating factors of individual and regional characteristics affecting the drink driving recidivism. *Accident Analysis & Prevention, 119*, 16-22. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.06.011>
- Cheng, W.-J., Cheng, Y., Huang, M.-C., & Chen, C.-J. (2012). Alcohol dependence, consumption of alcoholic energy drinks and associated work characteristics in the Taiwan working population. *Alcohol and alcoholism, 47*(4), 372-379. <https://doi.org/10.1093/alcalc/ags034>
- Chester, C., & Roberts, H. (2017). Improving the effectiveness of alcohol interlocks in New Zealand. *Probation Journal, 64*(3), 286-292. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/0264550517711277>
- Cohen, B. C. (1963). *The Press and Foreign Policy*. Princeton university press.
- Curtis, A., Coomber, K., Hyder, S., Droste, N., Pennay, A., Jenkinson, R., Mayshak, R., & Miller, P. G. (2016). Prevalence and correlates of drink driving within patrons of Australian night-time entertainment precincts. *Accident Analysis & Prevention, 95*, 187-191. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.07.018>
- Dickson, M. F., Wasarhaley, N. E., & Webster, J. M. (2013). A comparison of first-time and repeat rural DUI offenders. *Journal of Offender Rehabilitation, 52*(6), 421-437. <https://doi.org/10.1080/10509674.2013.813616>
- Dickson, M. F., & Webster, J. M. (2021). Conviction celerity and intervention compliance as predictors of DUI recidivism: a mediation model of deterrence among Kentucky DUI offenders. *Journal of Offender Rehabilitation, 60*(5), 311-

328. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/10509674.2021.1931624>

- Elder, R. W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., & Compton, R. (2011). Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes: A Community Guide Systematic Review. *American Journal of Preventive Medicine*, *40*(3), 362-376. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.amepre.2010.11.012>
- Farabee, D. (2021). Commentary on Midgette and Kilmer: Why aren't more researchers 24/7 curious?: (Alcoholism and Drug Addiction). *Addiction*, *116*(12), 3388-3389. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/add.15609>
- Fei, G., Li, X., Sun, Q., Qian, Y., Stallones, L., Xiang, H., & Zhang, X. (2020). Effectiveness of implementing the criminal administrative punishment law of drunk driving in China: an interrupted time series analysis, 2004-2017. *Accident Analysis & Prevention*, *144*, 105670.
- Fell, J. (2019). Approaches for reducing alcohol-impaired driving: Evidence-based legislation, law enforcement strategies, sanctions, and alcohol-control policies. *Forensic Science Review*, *31*(2).
- Fell, J. C. (2018). A community driving under the influence (DUI) study of declining arrests. *Traffic Injury Prevention*, *19*(sup2), 147. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1532207>
- Fell, J. C., Fisher, D. A., Yao, J., & McKnight, A. S. (2017). Evaluation of a responsible beverage service and enforcement program: Effects on bar patron intoxication and potential impaired driving by young adults. *Traffic Injury Prevention*, *18*(6), 557-565. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1285401>
- Fisher, D. A. (2018). Content analysis of alcohol-impaired driving stories in the news. In *Getting to Zero Alcohol-Impaired Driving Fatalities: A Comprehensive Approach to a Persistent Problem*. National Academies Press (US).
- Freeman, J., Parkes, A., Lewis, N., Davey, J. D., Armstrong, K. A., & Truelove, V. (2020). Past behaviours and future intentions: An examination of perceptual deterrence and alcohol consumption upon a range of drink driving events. *Accident Analysis & Prevention*, *137*, 105428. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105428>

- Freeman, J., Parkes, A., Mills, L., Truelove, V., & Davey, J. (2021). A study identifying the origins of different types of drink driving events through the lens of deterrence: Is it alcohol abuse or avoiding detection? *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 79, 157-169.
- Freiburger, T. L., & Sheeran, A. M. (2019). Evaluation of Safe Streets Treatment Option to Reduce Recidivism Among Repeat Drunk Driving Offenders. *Criminal Justice Policy Review*, 30(9), 1368-1384.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.1177/0887403418789473>
- Greenfield, T. K., Cook, W. K., Karriker-Jaffe, K. J., Li, L., & Room, R. (2021). Are Countries' Drink-Driving Policies Associated With Harms Involving Another Driver's Impairment? *Alcoholism: clinical and experimental research*, 45(2), 429-435.
- Gruenewald, P. J., LaScala, E. A., & Ponicki, W. R. (2018). Identifying the population sources of alcohol impaired driving: An assessment of context specific drinking risks. *Journal of studies on alcohol and drugs*, 79(5), 702-709.  
<https://doi.org/10.15288/jsad.2018.79.702>
- Hansen, B. (2015). Punishment and deterrence: Evidence from drunk driving. *American Economic Review*, 105(4), 1581-1617.
- Homel, R. (2012). *Policing and punishing the drinking driver: a study of general and specific deterrence*. Springer Science & Business Media.
- Houwing, S., & Stipdonk, H. (2014). Driving under the influence of alcohol in the Netherlands by time of day and day of the week. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 17-22. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.06.004>
- Hui, Z. (2020, April). An Analysis of Macro Effects of Drunk Driving Penalty on Motor Vehicle Traffic Accidents in China. In *Journal of Physics: Conference Series* (Vol. 1486, No. 4, p. 042046). IOP Publishing.
- Iyengar, S. (1994). *Is anyone responsible? How television frames political issues*. University of Chicago Press.
- Jie-Ling, J., & Yuan-Chang, D. (2021). Analysis of drink-driving behavior: Considering the subjective and objective factors of drivers. *Traffic Injury Prevention*, 22(3), 183-188. <https://doi.org/10.1080/15389588.2021.1873301>

- Jornet-Gibert, M., Gallardo-Pujol, D., Suso, C., & Andrés-Pueyo, A. (2013). Attitudes do matter: The role of attitudes and personality in DUI offenders. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 445-450. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.023>
- Jou, R.-C., & Lu, Y.-H. (2021). Factors Affecting Recidivism of Drunk Driving for Car and Motorbike Users. *Mathematical Problems in Engineering*, 2021, 1-16. <https://doi.org/10.1155/2021/9065416>
- Jou, R.-C., & Syu, L.-W. (2021). Drunk drivers' willingness to use and to pay for designated drivers. *Sustainability*, 13(10), 5362.
- Kilmer, B., & Midgette, G. (2020). Criminal Deterrence: Evidence from an Individual-Level Analysis of 24/7 Sobriety. *Journal of Policy Analysis and Management*, 39(3), 801-834. <https://doi.org/https://doi.org/10.1002/pam.22217>
- Kim, D.-G., & Lee, Y. (2017). Identifying the influences of demographic characteristics and personality of inveterate drunk drivers on the likelihood of driving under the influence of alcohol (DUIA) recurrence. *International Journal of Urban Sciences*, 21(3), 300-311. <https://doi.org/10.1080/12265934.2017.1365004>
- Kuo, Y.-C., Chen, L.-Y., Chang, H.-M., Yang, T.-W., Huang, M.-C., & Cheng, W.-J. (2020). Different demographic and drinking profiles of motorcyclists and car drivers with the first-time offense of driving/riding under the influence of alcohol. *Accident Analysis & Prevention*, 134, 105330. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105330>
- Lang, G. E., & K. Lang (1991). Watergate: An exploration of the agenda-building process. In D. L. Protess, & M. McCombs (Eds.), *Agenda setting: Readings on media, public opinion, and policymaking*, 277-289.
- Leal, N., King, M., & Lewis, I. (2008). Profiling drink driving offenders in Queensland. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 19(2), 47-54.
- Lee, D. S., & Lemieux, T. (2010). Regression discontinuity designs in economics. *Journal of economic literature*, 48(2), <https://doi.org/281-355>. 10.3386/w14723
- Lee, C.-B., & Teske Jr, R. H. (2015). Specific deterrence, community context, and drunk driving: An event history analysis. *International journal of offender therapy and comparative criminology*, 59(3), 230-258.
- Lin, J.-C., Lee, C.-H., & Liu, Y.-H. (2019). A study of well-being in drunken driving

- recidivists. *Taiwanese Journal of Psychiatry*, 33(1), 20.
- Maia, S. (2018)。成癮與大腦（鄭谷苑譯）。遠流。（原著出版於2016年）。
- Maistros, A., & Schneider, W. H. I. V. (2018). A comparison of overtime patrol stops made inside and out of cluster identified hotspots. *Traffic Injury Prevention*, 19(3), 235-240. <https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1211643>
- McCartt, A. T., Leaf, W. A., & Farmer, C. M. (2018). Effects of Washington State's alcohol ignition interlock laws on DUI recidivism: An update. *Traffic Injury Prevention*, 19(7), 665-674. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1496426>
- Midgette, G., & Kilmer, B. (2021). Can novel 'swift-certain-fair' programs work outside of pioneering jurisdictions? An analysis of 24/7 Sobriety in Montana, USA. *Addiction*, 116(12), 3381-3387.
- Midgette, G., Kilmer, B., Nicosia, N., & Heaton, P. (2021). A Natural Experiment to Test the Effect of Sanction Certainty and Celerity on Substance-Impaired Driving: North Dakota's 24/7 Sobriety Program. *Journal of Quantitative Criminology*, 37(3), 647-670. <https://doi.org/https://doi.org/10.1007/s10940-020-09458-6>
- Miller, P. G., Curtis, A., Sønderlund, A., Day, A., & Droste, N. (2015). Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: a systematic review of the peer-reviewed scientific literature. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 41(1), 16-29. <https://doi.org/10.3109/00952990.2014.966199>
- Møller, M., Haustein, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 125-131. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.07.015>
- Morrison, C. N., Kwizera, M., Chen, Q., Puljevic, C., Branäs, C. C., Wiebe, D. J., Corinne, P. A., McGavin, K. M., Franssen, S. J., Le, V. K., Keating, M., Williams, F. M., & Ferris, J. (2021). Alcohol-involved motor vehicle crashes and the size and duration of random breath testing checkpoints: Clinical and Experimental Research. *Alcoholism*, 45(4), 784-792. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/acer.14583>
- Morrison, C. N. P., Ferris, J. P., Wiebe, D. J. P., Peek-Asa, C. P., & Branäs, C. C. P. (2019). Sobriety Checkpoints and Alcohol-Involved Motor Vehicle Crashes at

- Different Temporal Scales. *American Journal of Preventive Medicine*, 56(6), 795. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.amepre.2019.01.015>
- Nicholls, J. (2010). UK News Reporting of Alcohol: An Analysis of television and newspaper coverage. *Drugs: Education, Prevention and Policy*, 18(3), 200–206. <https://doi.org/10.3109/09687631003796453>
- Owen, R., Ursachi, G., Fosdick, T., & Horodnic, A. V. (2019). Driving while impaired by alcohol: An analysis of drink-drivers involved in UK collisions. *Traffic Injury Prevention*, 20(5), 453-459. <https://doi.org/10.1080/15389588.2019.1606909>
- Pratt, J., & Lee, H. Y. (2007). Penal populism. In *Elgar Encyclopedia of Crime and Criminal Justice*. Edward Elgar Publishing Limited.
- Pride, R. A. (1995). How activists and media frame social problems: Critical events versus performance trends for schools. *Political Communication*, 12(1), 5-26. <https://doi.org/10.1080/10584609.1995.9963052>
- Pyne, D. (2012). Deterrence: Increased enforcement versus harsher penalties. *Economics Letters*, 117(3), 561-562.
- Rahman, S., & Weatherburn, D. (2021). Does Prison Deter Drunk-Drivers? *Journal of Quantitative Criminology*, 37(4), 979-1001. <https://doi.org/https://doi.org/10.1007/s10940-020-09476-4>
- Rosenberg, A. (2016). *Philosophy of social science*. Fifth edition. Westview Press.
- Roy, M. D. (2020, December 28). Drunk driving and the media: The MADD campaign. Wondrium Daily. <https://www.wondriumdaily.com/drunk-driving-and-the-media-the-madd-campaign/>
- Saltz, R. F. P., Paschall, M. J. P., & O'Hara, S. E. D. (2021). Effects of a Community-Level Intervention on Alcohol-Related Motor Vehicle Crashes in California Cities: A Randomized Trial. *American Journal of Preventive Medicine*, 60(1), 38. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.amepre.2020.08.009>
- Schell, T. L., Chan, K. S., & Morral, A. R. (2006). Predicting DUI recidivism: Personality, attitudinal, and behavioral risk factors. *Drug and Alcohol Dependence*, 82(1), 33-40. <https://doi.org/10.1016/j.drugalcdep.2005.08.006>
- Smailović, E., Pešić, D., Antić, B., & Marković, N. (2023). A review of factors

- associated with driving under the influence of alcohol. *Transportation Research Procedia*, 69, 281-288. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.173>
- Snow, R. W., & Wells-Parker, E. (2001). Relationships between drinking problems and drinking locations among convicted drinking drivers. *The American journal of drug and alcohol abuse*, 27(3), 531-542. <https://doi.org/10.1081/ADA-100104517>
- Stafford, M. C., & Warr, M. (1993). A reconceptualization of general and specific deterrence. *Journal of research in crime and delinquency*, 30(2), 123-135.
- Stephens, A., Bishop, C., Liu, S., & Fitzharris, M. (2017). Alcohol consumption patterns and attitudes toward drink-drive behaviours and road safety enforcement strategies. *Accident Analysis & Prevention*, 98, 241-251. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.10.011>
- Stevens, J. C. (2016). Is Montana's "24/7 Sobriety Program" deterring drunk drivers? Retrieved from: <http://scholarworks.umt.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1084&context=utpp>
- Stringer, R. J. (2021). Drunk driving and deterrence: exploring the reconceptualized deterrence hypothesis and self-reported drunk driving. *Journal of crime and justice*, 44(3), 316-331.
- Suo, Q. (2015). Investigation on deterrence effect of legal punishment measures on driving after drinking in Chongqing, China. *Traffic Injury Prevention*, 16(6), 540-544.
- Sznitman, S. R., & Lewis, N. (2015). Is cannabis an illicit drug or a medicine? A quantitative framing analysis of Israeli newspaper coverage. *International Journal of Drug Policy*, 26(5), 446-452.
- Szogi, E., Darvell, M., Freeman, J., Truelove, V., Palk, G., Davey, J., & Armstrong, K. (2017). Does getting away with it count? An application of Stafford and Warr's reconceptualised model of deterrence to drink driving. *Accident Analysis & Prevention*, 108, 261-267.
- Terpstra, B. L., Ben, C. J. v. V., & van Wijck, P. W. (2020). Do Intensified Police Controls Change Perceptions of Apprehension Probability: A Field Experiment. *Crime and Delinquency*, 66(8), 1115-1136.

<https://doi.org/https://doi.org/10.1177/0011128719833354>

- Thistlethwaite, D. L., & Campbell, D. T. (1960). Regression-discontinuity analysis: An alternative to the ex post facto experiment. *Journal of Educational psychology, 51*(6), 309.
- Tomlinson, K. D. (2016). An examination of deterrence theory: Where do we stand. *Fed. Probation, 80*, 33.
- Vachal, K., Awasthi, S., Khan, I. U., Zhou, Y., Choi, B.-J., & Tchakounte-Wakem, S. (2021). Evaluating 24/7 Sobriety Program participant reoffense risk. *Journal of safety research, 78*, 270-275.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.06.012>
- Van Gorp, B. (2007). The constructionist approach to framing: Bringing culture back in. *Journal of Communication, 57*(1), 60-78.
- Van Gorp, B. (2010). Strategies to take subjectivity out of framing analysis. *Doing news framing analysis: Empirical and theoretical perspectives*, 84-109.
- Vasterman, P. L. M. (2005). Media-hype: Self-reinforcing news waves, journalistic standards and the construction of social problems. *European Journal of Communication, 20*(4), 508–530. <https://doi.org/10.1177/0267323105058254>
- Vaughan, B. (2007). The internal narrative of desistance. *The British Journal of Criminology, 47*(3), 390-404. <https://doi.org/10.1093/bjc/azl083>
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states. *Accident Analysis & Prevention, 39*(5), 982-994. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.01.003>
- Wallack, L. (1993). *Media Advocacy and Public Health: Power for Prevention*. Sage Publications.
- Watson, A., Freeman, J., Imberger, K., Filtness, A. J., Wilson, H., Healy, D., & Cavallo, A. (2017). The effects of licence disqualification on drink-drivers: Is it the same for everyone? *Accident Analysis & Prevention, 107*, 40-47.
- Wickens, C. M., Flam-Zalcman, R., Mann, R. E., Stoduto, G., Nochajski, T., Koski-

- Jännes, A., Herie, M., Watkin-Merek, L., Rush, B., & Thomas, R. K. (2018). Evaluating moderators of beneficial effects of severity-based assignment to substance use treatments in impaired drivers. *Journal of Substance Abuse Treatment, 93*, 49-56.
- Willis, C., Lybrand, S., & Bellamy, N. (2004). Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism. *Cochrane Database of Systematic Reviews*(3). <https://doi.org/10.1002/14651858.CD004168.pub2>
- Wundersitz, L., & Raftery, S. (2017). Understanding the context of alcohol impaired driving for fatal crash-involved drivers: A descriptive case analysis. *Traffic Injury Prevention, 18*(8), 781-787. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1322696>
- Yang, H. S., Chen, K. Y., Chang, H. Y., & Chen, C. Y. (2018). Drinking patterns in relation to injuries and drunk driving among community-dwelling adults in Taiwan. *Taiwan Journal of Public Health, 37*(3), 309-321.
- Yanovitzky, I. (2002). Effect of news coverage on the prevalence of drunk-driving behavior: evidence from a longitudinal study. *Journal of Studies on Alcohol, 63*(3), 342-351. <https://doi.org/10.15288/jsa.2002.63.342>
- Yao, J., Johnson, M. B., & Beck, K. H. (2014). Predicting DUI decisions in different legal environments: investigating deterrence with a conjoint experiment. *Traffic Injury Prevention, 15*(3), 213-221.
- Yu, J. (2000). Punishment and alcohol problems: Recidivism among drinking-driving offenders. *Journal of Criminal Justice, 28*(4), 261-270.
- Zhao, A., Chen, R., Qi, Y., Chen, A., Chen, X., Liang, Z., Ye, J., Liang, Q., Guo, D., & Li, W. (2016). Evaluating the impact of criminalizing drunk driving on road-traffic injuries in Guangzhou, China: a time-series study. *Journal of epidemiology, 26*(8), 433-439.

## 附錄一 倫理審查通過證明



國立成功大學人類研究倫理審查委員會  
National Cheng Kung University Human Research Ethics Committee

● 網址：http://rec.chass.ncku.edu.tw/ ● E-mail：em51020@email.ncku.edu.tw  
● 70101台南市大學路1號光復校區雲平大樓東棟北側4樓  
● 電話：886-6-2757575-51020, 886-6-2756831

### 審查通過證明

成大倫審會(簡)字第 112-051-2 號

案件編號：112-051

計畫名稱：嚴厲刑罰及威攝性策略對酒駕再犯行為之嚇阻作用—  
兼論新聞框架效果

計畫主持人：鄭元皓

計畫執行機構：法務部法官學院

核准日期：112年02月25日

有效期限：112年12月31日

結案報告繳交截止日期：112年12月31日

國立成功大學人類研究倫理審查委員會

主任委員

郭書琴

中華民國 112 年 02 月 25 日

