

國立中正大學法律學系

碩士論文

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

研究生：蔡宜家 撰

指導教授：王正嘉 博士

中華民國 105 年 6 月

國立中正大學碩士學位論文考試審定書

法律學系

研究生 蔡宜家 所提之論文

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

經本委員會審查，符合碩士學位論文標準。

學位考試委員會
召集人

馬耀中

簽章

委員

黃士軒

馬耀中
王正家

指導教授

王正家

簽章

中華民國 105 年 6 月 29 日

謝辭

這本論文能夠完成，真的要感謝很多，很多人的幫忙與支持；也要感謝很多機會，像是大學時的日文課程、碩士班的法學日文課程、兩篇當時令人崩潰的法學日文期刊翻譯過程，以及一個日本大阪大學交換留學機會。沒有這些機緣，無法寫出這本以台灣、日本比較法為主的碩士論文。

首先，感謝我的家人，在我大學時期支持我準備法律研究所考試；在我念研究所期間，不僅陪伴每個不順利的時光與掙扎，也全力支持、幫助我在日本交換留學的大小事情。同時，感謝我的指導老師—王正嘉老師，在指導論文期間讓我能夠自由發揮想研究的主題，並提供更多的想法、建議與查找資料的方向，尤其感謝王老師提供我日本大阪大學交換留學的資訊與機會，讓我得以在研究所最後一年，到日本進行了更深入的研究，以及反思未來人生規劃，由衷感謝王老師，讓我的研究所生涯有了意想不到的美好發展。另外，也特別感謝高文琦老師在我擔任助理的期間，給予我有關交換留學、國家考試、論文以及人生規劃等建議。

接著，非常感謝盧映潔老師、黃士軒老師、謝國欣老師願意在我申請學海計畫獎學金時為我撰寫推薦函，以及課堂上的指導與相關建議；也非常感謝施慧玲老師與周兆昱老師在我交換留學期間和前期準備時給予的建議與協助。而後，在日本交換留學期間，尤需感謝在大阪大學法學研究科的品田智史老師，針對我論文中日本飲酒駕駛立法過程部分提供許多建議與修改方向；也感謝輔導員酒井高子小姐、學生輔導山谷小夏同學，以及三輪美寿子太太，對於我的在日生活和法學報告寫作部分給予相當多的協助。最後，更要感謝回國後，口試委員馬躍中老師、王正嘉老師與黃士軒老師對於論文修改方向的詳盡建議及評價；並感謝所有在研究所期間教導我的授課老師們。

另一方面，我也感謝在研究所就學期間，幫助我、包容我的所有同學們，特別感謝張志麒學長、林慈偉學長、鈴木美雪同學、林怡伶同學、張文鈺同學、張倍瑄學妹以及邱泓運同學就交換留學日本的相關申請、生活等方面的幫助與建言。感謝自研究所一年級常常聚在一起吃飯、唱歌、用功、互相製造驚喜的刑法組、民商法組夥伴們；感謝自二年級一同共事、玩樂的助理們；感謝自三年級一同修課、聚會、互相關照的刑法組、基礎法學組學弟妹們；感謝提供我生涯規劃建議的博士班學長們；感謝和我交流並鼓勵我的中國短期交換之博士班學長姊們。感謝大家，讓我的研究所生活過得相當精彩、充實，也得到了很多很棒的回憶。

最後，再次感謝所有在研究所期間不吝予以幫助的老師與同學們。研究所階段的結束是另一個人生階段的開始，我會以感激的心情，有自信地走向下一階段的人生旅程。



蔡宜家

2016年8月8日寫於法學院302研究室

中文摘要

台灣飲酒駕駛相關刑事法制中，法定刑有逐步加重的傾向，為能分析其重刑化的立論基礎、背景因素以及重刑化所帶來的褒貶成效，本文藉由刑罰民粹主義的角度，探討台灣飲酒駕駛行為之刑事修法的背後動機與成因，並同時探討亦具重刑化趨勢的日本飲酒駕駛及加重結果的刑事修法過程，以比較兩國在各別制度與社會背景下為嚴罰化刑事立法的優劣利弊。據此，本文以刑罰民粹主義及嚴罰化現象為基礎，就台灣、日本的飲酒駕駛之刑事立法脈絡進行論述，探討範圍包含兩國飲酒駕駛之刑事立法過程、所涉及的社會重大案件始末、執行效果，以及修法過程與刑罰民粹主義及嚴罰化現象的關聯。接著，本文在第五章以第三章、第四章的脈絡為主軸，比較台灣及日本，在飲酒駕駛及加重結果的現行刑事法律制度、社會案件影響前的刑事立法過程、社會案件影響後的刑事立法脈絡、刑事立法後的執行效果，以及刑事立法之民粹主義現象等項目，結果發現，日本方面雖然在社會案件後的街頭署名活動、平面媒體報導趨勢、政府官員或議員的承諾，以及修法過程與結果，皆比台灣方面更集中於加重法定刑及擴增構成要件等嚴罰化修法行動，但是在和執行效果結合分析後，仍然論證出刑罰民粹主義下的嚴罰化現象，無法有效解決飲酒駕駛及加重結果等問題。

最後，本文在研究中得出包含：刑罰民粹主義下的嚴罰化刑事修法前，並無有效防制飲酒駕駛的理論基礎，其修法後，亦無有效防制飲酒駕駛的實證結果；抑制飲酒駕駛的關鍵不在提高刑責，在於深植民眾喝酒不開車的規範意識等結論，並就規範意識部分論述相關建議，包含：建議立法機關停止繼續陷入「加重刑罰方能遏止飲酒駕駛」的迷思、建議政府著重考量車用呼氣酒精鎖的施行評估、建議政府考量日本汽車代駕制度的研究與評估等事項。

關鍵字：刑罰民粹主義、風險社會、嚴罰化現象、重刑化、不能安全駕駛、

飲酒駕駛、酒後駕車、酒後駕駛、酒駕、比較法

Abstract

The sentences of Taiwanese criminal law and order of drunk driving have been tending to be heavier and heavier. In order to analyze the basic, the background, the advantages and the disadvantages of heavier sentencing issues of drunk driving, this paper considers using the theory of penal populism to analyze Taiwanese legislation of drunk driving, and then to compare Taiwanese legislations, amendments and public opinions of drunk driving with Japanese legislations, amendments and public opinions of drunk driving. Therefore, this paper focuses on comparative law and public opinion of drunk driving issues between Taiwan and Japan under the concept of penal populism.

According to the above structure, first, this paper introduced the definition, the background and the social influences of penal populism in chapter 2. Second, this paper focused on Taiwanese and Japanese law and order in chapter 3 and chapter 4, introducing the histories of legislations and amendments of drunk driving, the social events which influenced legislations and amendments of drunk driving, the effects of legislations and amendments, and the connection between legislation and penal populism. Third, in chapter 5, this paper compared the legislations, amendments, and public opinions between Taiwan and Japan, and found the result that although Japanese sentences of drunk driving were much heavier than Taiwanese law and order, it still didn't have the advantage of reducing crime rate of drunk driving, or the heavier judgements. Finally, in chapter 6, this paper concluded that legislations and amendments under penal populism cannot bring the advantage of reducing drunk driving. The most important point is to find the solution of reducing drunk driving without amending heavier criminal law under the influence of penal populism.

Keywords: Penal Populism, Genbatsuka, Risk Society, Drunk Driving,

Public Opinion, Comparative Law

飲酒運転、危険運転、厳罰化、ポピュリズム(Japanese Keywords)

目錄

第一章 序論

第一節 問題意識.....	1
第一項 不能安全駕駛罪之國內文獻回顧.....	1
第二項 文獻脈絡與問題意識提出.....	5
第二節 研究目的.....	7
第三節 研究範圍與限制.....	8
第四節 研究架構與方法.....	9
第五節 名詞解釋.....	10

第二章 刑罰民粹主義的定義、成因與社會影響

第一節 何謂刑罰民粹主義.....	12
第二節 刑罰民粹主義的成因.....	13
第三節 刑罰民粹主義的社會影響—以嚴罰化現象為主軸.....	16
第四節 小結.....	19

第三章 台灣飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡

第一節 道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項之修法過程.....	22
第二節 不能安全駕駛罪的立法過程.....	24
第一項 1999 年的立法過程.....	24
第二項 2008 年的修法過程.....	26
第三項 2011 年的修法過程.....	28
第四項 2013 年的修法過程.....	34
第五項 小結.....	47
第三節 引發修法歷程的社會事件與輿論發展.....	54
第一項 賴文莉案與其輿論發展.....	54
第二項 葉少爺案與其輿論發展.....	58

第三項 小結.....	61
第四節 飲酒駕駛及加重結果的案件數、取締數與平均量刑.....	63
第一項 飲酒駕駛及加重結果的近十年案件數.....	63
第二項 飲酒駕駛行為之近十年取締件數.....	65
第三項 2011 年後不能安全駕駛罪與加重結果之平均量刑.....	66
第五節 飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義.....	68
第一項 從新聞報導至承諾修法.....	68
第二項 從承諾修法至審理程序.....	71
第三項 從修法完成至執行效果.....	73
第四項 小結.....	75
第四章 日本飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡	
第一節 飲酒駕駛行為的刑事立法過程.....	76
第一項 1933 年的車輛取締令.....	77
第二項 1947 年的道路交通取締法.....	77
第三項 1960 年的道路交通法.....	78
第四項 1964 年的道路交通法.....	80
第五項 1968 年的刑法業務過失致死傷罪.....	81
第六項 1970 年的道路交通法.....	82
第七項 1986 年的道路交通法.....	83
第八項 2001 年的道路交通法與刑法.....	84
第九項 2007 年的道路交通法與刑法.....	87
第十項 2013 年的「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」....	92
第十一項 小結.....	96
第二節 引發飲酒駕駛相關之修法歷程的社會事件與輿論發展.....	102
第一項 東名高速事件.....	103
第二項 福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件.....	107

第三項 鹿沼吊車事件與龜岡暴走事件.....	112
第四項 小結.....	114
第三節 飲酒駕駛及加重結果的案件數、取締數與量刑結果.....	117
第一項 飲酒駕駛及加重結果的案件數.....	118
第二項 飲酒駕駛之取締數.....	120
第三項 危險駕駛致死傷罪之量刑結果.....	121
第四節 飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義.....	123
第一項 從街頭署名、新聞報導至承諾修法.....	123
第二項 從承諾修法至完成修法.....	126
第三項 從完成修法至執行效果.....	127
第四項 小結.....	130
第五章 比較台灣與日本飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義	
第一節 現行刑事法律制度.....	131
第二節 社會案件影響前的刑事立法過程.....	135
第三節 社會案件影響後的刑事立法脈絡.....	138
第一項 飲酒駕駛之社會事件與輿論發展.....	138
第二項 事件發生後的刑事立法過程.....	141
第四節 執行效果.....	144
第五節 小結：刑罰民粹主義現象之觀察.....	146
第六章 結論	
第一節 全文回顧.....	148
第二節 結論與建議.....	150
第三節 結語—不要再有下一個賴文莉案.....	154
參考文獻	

第一章 序論

第一節 問題意識

題目所示「飲酒駕駛行為」，包含飲酒駕駛，以及飲酒駕駛致死傷等加重結果。

¹台灣飲酒駕駛行為的刑事處罰，分別被規範在道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項，以及刑法第 185 條之 3，即不能安全駕駛罪。其中，不能安全駕駛罪在 1999 年立法增訂後，至今已經過三次修法。在法規增訂與修正之時點中，有許多學者針對本條規範內容予以評析，評論的內容也因修法方向而有著不同的趨勢，尤以近來兩次修法，更就刑度等修訂重點加以批評。尤其，在不能安全駕駛罪中，除了法律規範內容之適用範圍與法規性質等爭議外，近代學理上對其重刑化修法方向的評論，使得本文對於相關議題，即，影響不能安全駕駛罪訂立過程的因素與轉折為何，以及受該因素與轉折下立法的妥當性問題，相當好奇並想深入探究。在此，為釐清本文形成問題意識的論點與過程，將先簡述立法增訂與修正過程中，部分學理對該條文的相關研究與探討，並據以指出相關立法之根本問題與研究方向。

第一項 不能安全駕駛罪之國內文獻回顧

不能安全駕駛罪的修訂時點分別為 1999 年 4 月、2008 年 1 月、2011 年 11 月以及 2013 年 6 月，期間分別有不同方面的學理論述，就此，本文以增訂、修訂時點區隔相關學理論述，以便整理與分析。

首先，是 1999 年 4 月立法增訂不能安全駕駛罪之時，條文內容為「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。」當時學理上，存有探討不能安全駕駛罪的法律性質為抽象危險犯或具體危險犯的爭論，有認為，立法者是藉由抽象危險犯的構成要件以達一般預防目的，但如過分重視其一般預防效果，可能對實際

¹ 詳見本章第五節名詞解釋。

上無真正危險之行為予以處罰，導致侵害人權之虞²；亦有肯定抽象危險構成要件的見解認為，此種立法是抽象危險構成要件，得以避免實害犯舉證上的困難、減輕追訴機關的負擔，且因任何人都可能是交通犯罪的潛在犯罪人，因此是對抗交通犯罪的重要手段，尤其交通刑法要保護的是超個人的集體利益，而對於沒有造成實際侵害的交通違規行為，運用抽象危險構成要件規定犯罪，便是為了保護超越個人的生活利益³；也有學者認為，本罪雖可被稱為抽象危險犯，但因附上了「不能安全駕駛」的危險條件，所以實質上是具體危險犯，且對前述所說的證據難易與一般預防功能有所質疑與批評⁴。此外，另有學者就本罪是否符合比例原則加以評析，認為刑法構成要件的設立係以保護法益為其核心目的，而不能安全駕駛罪是對法益予以前置性的保護，其中涵攝結果顯示，本罪旨在維護交通安全，雖以超個人法益為保護範圍，但就保護法益的最終目的而言，仍涵蓋了個人法益的保護，故符合正當性⁵；在必要性判斷部分，是立法機關有感於往昔以行政罰的手段，不足以有效防止酒醉駕駛事件，因此適時制定此規定，在必要性方面並非純屬多餘⁶；而在衡平性部分，條文所能適用的刑罰，含有多種選擇的可能，讓法官能充分針對具體個案的情節，處以輕重不同的罪責，使之符合罪刑相當⁷。又，學理上還探討了條文中「不能安全駕駛」的認定問題，立法之初，法務部曾研商本罪的認定標準，而為應以酒精濃度作為不能安全駕駛的判斷，學者並因此作出了相似於德國實務之絕對不能安全駕駛與相對不能安全駕駛的區分⁸，進而亦有學者評析，該判斷標準是自然科學上已經確定的事項，並批評判決不以相關參考資料或參考數據為基礎的不當結果⁹；最後，學理上也探討了不能安全駕駛罪之主觀故意認定

² 魏大曉，台灣高等法院八十八年上易字第四八五六號判決補充理由一刑法第一百八十五條之三酒後駕車不能安全駕駛之刑事責任，台灣本土法學第8期，頁71，2000年。

³ 張麗卿，酒醉駕車應屬有罪，台灣本土法學第8期，頁82-83，2000年。

⁴ 許玉秀，無用的抽象具體危險犯，台灣本土法學第8期，頁88-89，2000年。

⁵ 陳仟萬，「酒醉而不能安全駕駛罪」的立法形成自由與比例原則的研究，警察大學法學論集第10期，頁221-227，2005年。

⁶ 陳仟萬，同註5，頁229-231。

⁷ 陳仟萬，同註5，頁238。

⁸ 張麗卿，同註3，頁81。

⁹ 許澤天，酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲，月旦法學雜誌第193期，頁24，2011年。

以及原因自由行為的適用問題，包含本罪之主觀故意時點定位，以及基於行為人於麻醉狀態下無法認識不能安全駕駛行為，因而不成立先行行為與結果行為均需成立故意的原因自由行為等結論，進而據以批評本罪未處罰過失犯的缺失¹⁰。

其次，是在 2008 年 1 月時修訂後的版本，即「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金。」本條對比前述舊條文，僅提高罰金額度部分，此時學理上幾無對其為相關討論或評析。再者，是 2011 年 11 月時的修訂版本，除了提高刑度外，也增加了不能安全駕駛致死致重傷罪的罪名，即「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處二年以上有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金。因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。」對於此次修法，就實務運用上，有學者認為，酒醉駕車之所以無法獲得緩解，關鍵可能並非在於刑罰的輕重，而是司法實務處理酒醉駕車的立場，因此法院在處理酒醉駕車案件時，應顧及立法意旨與實際政策考量¹¹；該位學者另以交通犯罪的法律規範進行實證分析，包含調查酒駕入罪後的民眾反應改變、民眾對酒駕犯罪刑度的看法，以及民眾具體意見，如應重懲酒醉駕車行為、善加運用禁戒處分等¹²。又，針對本罪第 2 項之加重結果犯，有學者認為，本罪加重結果犯需蘊藏有惹起加重結果類型的危險性，而該危險性在因果歷程中也需直接實現所預期的加重結果，方符合其客觀要件，基此，應將本罪固有的類型上危險性限定在產生不特定多數人生命身體的類型上危險性，且其因果關係應比一般過失致死、致重傷罪要求的程度更高更嚴格¹³。另外，尚有學者就刑度增減之處認為，倘若欲以加重處罰抑止酒醉駕車，待效果降低後，又再加重處罰，欲達到抑止的效果，則如此重罰再重罰的效果，

¹⁰ 彭美英，刑法第一八五條之三不能安全駕駛罪之再檢討—兼論德國刑法第三二三條 a「自陷完全麻醉罪」，月旦法學雜誌第 144 期，頁 9，2007 年。許澤天，同註 9，頁 28-29。

¹¹ 張麗卿，酒測 0.09 一毫克竟也無罪—評台灣高等法院九十九年度交上易字第二四六號刑事判決，月旦法學雜誌第 201 期，頁 206-207，2012 年。

¹² 張麗卿，交通犯罪之法律規範與實證分析，中原財經法學第 28 期，頁 162-166，2012 年。

¹³ 謝煜偉，交通犯罪中的危險犯立法與其解釋策略，月旦法學雜誌第 210 期，頁 128-130，2012 年。

將使一般民眾喪失法的意識思維，最終可能失去法律對於民眾的規範效果¹⁴。

最後，於 2013 年 6 月，立法院再度修訂本條文，即「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：一、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。二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。」本次修法除了增加酒精濃度的判斷標準外，也再次加重了相關刑度。對此，有學者即批評，立法上一味加重處罰以及修訂部分荒謬錯誤的要件，顯有違反憲法比例原則之虞，立法者不可因某些被害者或行為人之特殊身分地位而將某些行為恣意予以入罪化或加重刑罰，亦即以個案為導向的立法¹⁵；也有學者依據道路交通事故狀況分析等資料，認為從政府到大眾所執迷的「治酒駕用重典」，其效果並不能得到實證數據的支持，若以法令作為唯一或至少是被高度依賴的武器，其成效顯然可疑¹⁶。另外，有學者認為，新修法未了解過往實務問題之真正所在，卻反而把「吐氣所含酒精濃度達每公升零點二五毫克」與「血液中酒精濃度達百分之零點零五以上」併列，成為只要符合其中之一的選項即可認定本罪，實有未妥，且大幅下降酒精濃度的證明標準，恐有過度擴張刑法之虞，形成對人民行為自由的過度干預，實值檢討¹⁷。

¹⁴ 陳子平，論酒醉駕車罪（不能安全駕駛罪）的爭議問題—以台灣“最高法院”98台非15判決為例，中外法學第24卷第4期，頁876-877，2012年。

¹⁵ 吳耀宗，刑法防制酒駕新規定無漏洞惟執法誤解與立法謬誤，月旦法學雜誌第221期，頁199-202，2013年。

¹⁶ 李佳玟，治酒駕用重典？一個實證與規範的觀察，府城刑事法理論與實務座談會—酒駕犯罪追訴的實體與程序問題，頁6，2013年。該文憲亦提及酒駕標準是否適當、酒測器是否可靠、強制抽血酒測是否合憲、是否以預防性羈押防制酒駕等議題。

¹⁷ 許澤天，論不能安全駕駛罪—訴訟證明與實體問題之交錯，府城刑事法理論與實務座談會—酒駕犯罪追訴的實體與程序問題，頁42，2013年。

第二項 文獻脈絡與問題意識提出

自上述文獻整理可知，隨著不能安全駕駛罪的立法、修法過程，學理上分別得出不同的探討方向。最初增訂本條時，學理上主要就不能安全駕駛罪的不法構成要件釐清適用範圍，包含抽象、具體危險犯性質爭議；絕對、相對不能安全駕駛的區分；主觀故意時點認定以及原因自由行為適用與否，並且也在比例原則的檢驗下探討本罪立法形成意旨。不過，之後修訂的條文，由本罪規範文字而觀，乃不斷得加重全部或部分條文的刑責，並將以往實務參酌的酒測值標準明確規範其中，而此時學理上的探討方向，漸漸轉為討論此種重刑化趨勢是否妥當，並批判其有擴張刑法適用的可能，涉及一再加重刑責的修法是否過當的爭論。

對此，本文在比較不能安全駕駛罪立法、修法條文，並閱讀上開文獻後，基於以下論述，產生了問題意識與研究動機。

首先，就法條修正前後的比較中，發現了刑度逐漸加重的趨勢。其中，不能安全駕駛罪部分，自「一年以下有期徒刑、拘役、三萬元以下罰金」刑度，逐次修正為「二年以下有期徒刑、無拘役、得併科二十萬元以下罰金」版本；而不能安全駕駛致死致重傷罪，乃自「一年以上七年以下、六月以上五年以下有期徒刑」刑度，於短短兩年間修訂成「三年以上十年以下、一年以上七年以下有期徒刑」刑度。前者之立法理由，乃因原本刑度難收遏阻之效，而提高為二年以下有期徒刑；後者理由則是於初次增訂時，參酌刑法公共危險罪罪章之加重處罰規定，並參酌過失致死罪、普通傷害罪的刑度訂立，以期有效遏阻酒駕行為，維護民眾生命、身體及財產安全，此外，亦以相關外國法制說明本罪成立的必要；而在最近一次修法，後者更僅以「提高刑度，以保障合法用路人之生命身體安全」為由加重刑度¹⁸。然而對於上述法條變動過程，本文僅能得出「加重刑責以遏阻犯罪」的結論，卻無從得知，當代社會中，不能安全駕駛相較於其他犯罪行為，是否相當嚴重且常見，以至於需不斷加重刑責方能達成遏阻效果，或者是，修法過程是否

¹⁸ 法源法律網，<http://db.lawbank.com.tw/FLAW/FLAWDOC01.aspx?lsid=FL001424&lno=185-3>，最後瀏覽日：2015年1月4日。

真的可以達成上開修法目的。

其次，自不能安全駕駛罪的歷次修法理由與學理論述中可發現，雖然條文中的構成要件包含「服用毒品、藥品、酒類或其他相類之物後達不能安全駕駛之程度」，但是歷屆討論的重點皆僅在於酒駕行為，尤其圍繞在「酒駕事件頻傳，故應加重刑罰以維護交通安全」等議題。對此，倘若結合前段論述而觀，便會對於「以加重處罰不能安全駕駛罪的方式來防制酒駕」的修法方式究竟有無效果，產生質疑；另外，如觀察因酒駕事故所導致的四次不能安全駕駛罪之法定刑演變過程，也可以發覺，不能安全駕駛罪在 2011 年及 2013 年修法時，其構成要件與法定刑增長幅度皆比 1999 年及 2008 年多出許多，此外，在 2011 年及 2013 年修法前後，平面媒體也較大幅度的報導數起酒駕肇事社會案件，引發民眾議論應提高刑責等聲浪¹⁹。於此，本文推論，不能安全駕駛罪在 2011 年及 2013 年的修法狀況，可能和當時發生的重大酒駕肇事案件有所關連，這也代表，上述二次修法前後可能有輿論影響修法的情形。進而，由一群認為應提高刑責的群眾影響修法結果，而非依據法學專家等意見所做出的修法決定，是否妥當，以及會帶來什麼樣的結果，是本文想探究的議題。

針對上述問題，本文前項所列之學理論述，雖能幫助本文了解不能安全駕駛罪的立法旨趣與學理上就構成要件與立法妥適性的評析，然而，對於不能安全駕駛罪為何採用漸次重刑化的修法方式；其究竟受到何種社會脈動而為如此修法；修法後對酒駕行為的影響；修法後有無達到修法目的；以及，藉由特定民意和特定酒駕議題為主軸的修法方式是否妥當等等疑義，未能釐清。因而，為能分析不能安全駕駛罪不斷重刑化的立論基礎、背景因素以及重刑化所帶來的褒貶成效，本文想深入研究不能安全駕駛罪一路修法以來的立法相關文件，和與其相關的重要社會影響因素。此外，自本項所整理的 2011 年及 2013 年修法理由中可得知，不能安全駕駛罪法定刑加重的部分原因，是因和外國法制比較所致，但就比較外

¹⁹ 例如，在本文第三章第三節所介紹的社會案件—賴文莉案與葉少爺案，便是飲酒駕駛立法中的重要影響因素。詳情可見該章節論述。

國法制方面，本文在修法理由中僅知悉係因外國法制對於酒駕議題多有加重刑責的事實，卻難以完整知悉其背後原因與執行效果。因此，為了能分析作為台灣不能安全駕駛罪刑責加重動機之一的外國法制，是否係因加重刑責而有效抑止酒駕，本文擬以日本飲酒駕駛及加重結果的立法、修法過程為主軸，並研究影響日本飲酒駕駛及加重結果修法的相關社會案件與民意發展，期待除了能釐清日本飲酒駕駛及加重結果等加重法定刑的刑事法脈絡，也能針對台灣、日本飲酒駕駛及加重結果之刑事法制進行比較，以得出兩國在飲酒駕駛及加重結果不斷加重刑責後的妥當性與執行效果。

這樣的問題意識，回歸根本，涉及了民意影響刑事立法，以及政府選擇民意而非專家，以進行符合民意的立法方式等爭議。對此爭議，國外學理中，有以學者 John Pratt 為主，深入探討修法之社會背景與影響的「刑罰民粹主義」(Penal Populism) 研究。²⁰ 本文希能藉由上述之問題意識，以刑罰民粹主義的觀點探討我國不能安全駕駛罪，以及日本飲酒駕駛行為的刑事立法、修法，和其背後的相關社會案件、民意取向與政府對於民意的相關策略，並以刑罰民粹主義理論中的社會影響層面，分析兩國重刑化立法模式的妥當性與執行效果。

第二節 研究目的

本文研究內容係以刑罰民粹主義為根基，並在各別分析台灣、日本飲酒駕駛及加重結果之立法脈絡後，將兩國相關法制與社會背景進行比較。研究目的如下：

一、釐清台灣與日本針對飲酒駕駛及加重結果的修法背景、過程與重刑化結果：

在本文的研究下，得以在論述台灣與日本針對飲酒駕駛及加重結果的歷年立法脈絡時，得出法律條文或立法理由未論述完全的修法動機與爭執重點，以及在發生相關社會案件後，立法脈絡中的修法背景，並藉以明確分析台灣與日本對飲酒駕駛及加重結果議題的重刑化過程與原因。

²⁰ 相關理論可見本文第二章論述過程。

二、以刑罰民粹主義的觀點檢證台灣與日本對於飲酒駕駛及加重結果的立法脈絡與社會影響：

本文初步推論，台灣與日本對於飲酒駕駛及加重結果的重刑化過程，在特定時期可能受到相關社會案件與民意的影響，倘若輔以刑罰民粹主義的觀點，將更能釐清社會案件發生後，民眾對於重刑化的反應背景與過程，以及是在何種情況下影響相關刑事法修法，進而對於台灣與日本對於飲酒駕駛及加重結果的立法脈絡，有更為根本、深入的了解。

三、分析台灣不能安全駕駛罪的重刑化趨勢之妥當性、執行效果等問題：

在釐清台灣與日本針對飲酒駕駛及加重結果的修法背景、過程與重刑化結果，以及以刑罰民粹主義的觀點檢證台灣與日本對於飲酒駕駛及加重結果的立法脈絡與社會影響後，本文期能在理論依據與實證分析下，以日本法制為借鏡，分析台灣不能安全駕駛罪重刑化的本質妥當性，以及分析在重刑化趨勢下，對於防制飲酒駕駛及加重結果的執行效果。

第三節 研究範圍與限制

本文的研究範圍與限制，分述如下：

- 一、首先，由於本文的主旨在於分析台灣與日本飲酒駕駛及加重結果的刑事立法與刑罰民粹主義，因此針對台灣法制部分，本文僅限於分析台灣刑法中不能安全駕駛行為及加重結果的立法過程，且在條文分析當中，也僅以飲酒駕駛及加重結果作為論述主軸；針對日本法制部分，本文亦僅限於分析日本飲酒駕駛及加重結果規範中，涉及刑事處罰的部分，以便能在符合主題研究的前提下，集中分析。
- 二、其次，由於本文的問題意識在於飲酒駕駛及加重結果的重刑化議題，因此在本文研究中，主要論及台灣、日本飲酒駕駛及加重結果之立法或修法脈絡中，對於擴大構成要件處罰範圍，以及提高法定刑等重罰化現象的爭議，而其餘與飲酒駕駛相關的刑事法議題則不在本文研究範圍以內。

三、再者，本文對於上開問題，係以刑罰民粹主義的理論為前提進行分析，惟刑罰民粹主義乃眾多社會學研究方法的其中一項，因此本文研究並非以各種社會學角度進行的全面性研究，而是自刑罰民粹主義的角度探究飲酒駕駛行為議題中，人民、政府、立法與重刑化結果間的議題。

四、最後，本文主要將重點置於現行台灣、日本兩國針對飲酒駕駛行為重刑化的問題，進而論證人民與政府所支持的加重刑罰政策，是否為防制飲酒駕駛行為的有效良方。本文研究雖未以分析飲酒駕駛行為在修法以外的防制方法為主軸，但會依據相關研究結果，於結論處建議在重刑化之外，可以發展的方向，以此作為未來研究中，承先啟後的伏筆。

第四節 研究架構與方法

本文研究共區分為六章，除本章的序論外，將在第二章至第四章逐步論述刑罰民粹主義的理論基礎，以及台灣、日本飲酒駕駛及加重結果的立法脈絡，進而結合刑罰民粹主義的觀點檢證台灣、日本的上開立法脈絡，是否為刑罰民粹主義現象，以及在此現象下產生的問題。接著，在第五章進行台灣與日本的制度現象比較後，最後在第六章得出結論。詳細架構說明分述如下：

- 一、第二章名為「刑罰民粹主義的定義、成因與社會影響」。本章將以學者 John Pratt 的論點出發，輔以其他相關學理見解，分析刑罰民粹主義的定義、形成原因和其所帶來的社會影響，而其中的社會影響，將著重在重刑化影響，並以日本理論「嚴罰化現象」²¹為主軸。
- 二、第三章名為「台灣飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡」。本章將以台灣飲酒駕駛行為為主，論述道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項及刑法不能安全駕駛罪的刑事立法過程，並在分析相關立法資料後，整理在立法文件中提到的相關飲酒駕駛社會案件，而後在整理特定修法期間下的飲酒駕駛及加重結果案件數、取締數及量刑結果後，以刑罰民粹主義的觀點論述台灣飲酒駕駛行為如何受

²¹ 有關嚴罰化現象的定義與影響，詳見本文第二章第三節論述。

到相關社會案件與民意的影響，並分析其中爭議。

三、第四章名為「日本飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡」。本章將以日本飲酒駕駛行為為主，論述與刑事法相關的道路交通法、刑法以及其他特別法的刑事立法過程，並在分析相關立法資料後，整理在學理文獻中提到的相關飲酒駕駛社會案件。接著，在整理特定修法期間下的飲酒駕駛及加重結果案件數、取締數及量刑結果後，以刑罰民粹主義的觀點論述日本飲酒駕駛行為如何受到相關社會案件與民意的影響，並分析其中爭議。

四、第五章名為「比較台灣與日本飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義」。本章將總結第三章、第四章中，台灣與日本在飲酒駕駛及加重結果的刑事立法過程、社會背景、執行效果以及各別在刑罰民粹主義觀點下的檢證結果。

五、第六章名為「結論」，亦為本文最後一章。本章將回顧全文，並根據研究結果，得出檢證台日兩國現象後，與刑罰民粹主義之嚴罰化現象等相關的結論。

第五節 名詞解釋

一、刑罰民粹主義（Penal Populism）：

刑罰民粹主義，最初係源自於學者 Anthony Bottoms 在 1995 年介紹的「民粹主義式處罰」（Populist Punitiveness），意指「政治人物切入他們相信得以作為普遍公眾之懲罰立場的事件，並藉此作為他們自身的訴求」。這樣的定義在後期被包含 John Pratt 在內的學者們延伸運用，形成「刑罰民粹主義」概念，它反映了來自新自由政治下的社會分裂、失業、就業不足，以及破碎的福利安全網特色下的不安全感。而當民眾對於政府在後現代生活中似乎無法有效幫助他們應付不安全感的結果感到挫折時，有心的政治人物們便運用刑事司法改革的承諾來聚焦及轉換民眾日以激增的擔憂。²²

這樣的概念得以進一步被區分為四個面向來論述。首先，刑罰民粹主義可被界定成人民懷疑官方寬縱刑事被告與受刑人的態度，而此種態度起因於

²² ALBERT W. DZUR. PUNISHMENT, PARTICIPATORY DEMOCRACY, AND THE JURY, 22-23(2012).

政府的所有部門皆伴隨著提供建言的政策專家與專業人士，使得許多民眾對於官方作為產生不信任的感受；其次，刑罰民粹主義和對於專家與官方日益削減的不信任感產生密切關聯，因為專家與官方在選舉政治與刑事司法政治間擴展了阻礙，尤其在全面性的刑事司法改革方面，增加了諸如公民投票等選舉策略以及非政府組織和利益團體的影響；再者，刑罰民粹主義最具特色之處，在於將嚴厲懲罰視為有效的防制犯罪方式，尤其是緊密的長期監禁模式，對此，國家在刑事司法改革中並非受到對犯罪人的修復式司法觀點，或是分級累進監禁策略的影響，而是想藉由嚴厲懲罰來彰顯國家「對犯罪嚴厲」的態度；最後，刑罰民粹主義呈現了政治性修辭下的情緒性現象，尤其當學界理性質問相關政策的有效性、長期花費、後果，以及和憲法體制的衝突等問題時，會造成主流政治的懷疑聲浪，並導致刑罰民粹主義是以「情緒性、非理性、表現性傾向」的觀點和刑事司法專業人士的「形式、理性、法律上的行政化與受規範的模式」之觀點產生尖銳的衝突。²³

二、飲酒駕駛（飲酒運轉）行為：

此名詞源自於日文「飲酒運轉」，係指包含酒後駕駛及其致死致傷結果的名詞統稱。²⁴據此，本文在論述酒後駕駛及其致死致傷結果時，無論台灣或日本法制，皆會以「飲酒駕駛行為」統稱之，但如要強調此二種行為時，則會以「飲酒駕駛及加重結果」代替「飲酒駕駛行為」一詞。另一方面，為能呈現台灣立法文獻中的原始用語，本文在第三章第二節處則不變更相關立法文獻中提及的「酒駕」一詞，並會將「酒駕」理解為「飲酒駕駛」的簡稱。

²³ *Id.* at 23-24.

²⁴ 相關論述例如：川本哲郎，交通犯罪対策の研究，成文堂，頁 91，2015 年。

第二章 刑罰民粹主義的定義、成因與社會影響

第一節 何謂刑罰民粹主義

刑罰民粹主義 (Penal Populism)，依據學者 John Pratt 的見解，可被區分為「民粹主義」(Populism) 和「刑罰民粹主義」(Penal Populism)，認為透過這樣的分類，可以汲取民粹主義本身的社會科學，進而可以釐清有關刑罰民粹主義的特定民粹人士，並且可以從中考量存在的隱喻與成因。¹

首先，民粹主義，是指「以多種偽裝方式展現顯著或特定公眾的心情、感受與聲音。這不是指廣泛的公眾意見，反而是指部分民眾認為自身有被政府干擾的情況。」²在這樣的情形下，「主流政黨的民粹政治人物選擇讓他們自己從傳統選區選民的支持中跳脫出來，界定自己是站在『人民』這邊而非自己政黨內所歸屬的利益團體。」³換句話說，「民粹主義不會讚頌一個特定的理念，反而是將普通大眾的觀點奉若圭臬，並對於菁英抱持仇視的態度。」⁴

接著，倘若我們結合「刑罰」與「刑罰民粹主義」的意義，我們便可在民粹主義的定義下界定刑罰民粹主義。於此，刑罰民粹主義的定義是：「譴責司法等偏袒犯罪人和受刑人，卻特別犧牲犯罪被害人及守法公民的現象；它源自分歧與異議，尤其在廣大公眾對刑罰的期待和刑事司法威權中的政治與執行間出現了巨大的落差時，會形成確保公眾意見有無反映於政治氛圍的舉動，而非著重於刑事司法制度設立的價值。」⁵此外，部分學者也結合刑事司法機關與政治態度來論述刑罰民粹主義，例如有分析「刑罰民粹主義者允許政治上的選情優勢優先於刑罰效益，亦即，刑罰民粹主義尋求一系列的刑罰政治以贏得選票，而非訴求降低犯罪率或改革司法體制。」⁶

¹ JOHN PRATT, PENAL POPULISM, 8(2007).

² *Id.* at 9.

³ *Id.* at 10.

⁴ Liz Campbell, *Criminal justice and penal populism in Ireland*, LEGAL STUDIES, vol. 28, no.4, 560 (2008).

⁵ PRATT, *supra* note 1, at 12-14.

⁶ JULIAN V. ROBERTS, LORETTA J. STALANS, DAVID INDEMAUR, AND MIKE HOUGH. PENAL POPULISM AND PUBLIC OPINION, 5(2003).

由上可知，刑罰民粹主義結合了政治、民意與刑事法，其論述主軸是指，在特定刑事法議題下，來自公眾的部分團體會針對相關議題表現出強烈的情緒，並呼籲政府為此進行特定政策，因此，有些政治人物會將這些團體意見視為普遍民意所向，進而在政治或立法中採取行動以便能增進對自身的利益或贏得選票。這樣的觀念在較早期的研究中也見到，例如學者 Richard Quinney 便曾於 1973 年在刑事政治中提到類似的情況，例如其在論述資本主義社會中的犯罪控制狀況時曾提及：「機關為了自身的優勢而運用了公眾意見，同時，政府機關與其統治階級的成員們操作了民意以便能適用於他們所建構的政治體系。」⁷而近幾年，政府與政治人物們在刑事議題上不僅不依循菁英或專家見解，反以特定民意為基礎，他們也會將特定團體或群眾的意見視為公共意見，進而藉此影響部分刑事法政策。

第二節 刑罰民粹主義的成因

由上可見，由於刑罰民粹主義主在政府與民意之於刑事法議題的關係，而影響刑事法議題走向的關鍵則在於政府所掌控的部分民意基礎，因此本文擬在此分析刑罰民粹主義之中，民意的形成因素與外在影響。

依據學者 John Pratt 的研究，現代社會的生活常與潛在干擾性的問題產生連結，例如病痛、憤怒、犯罪、性行為與死亡等等，而在二十世紀時期，許多人們間接地藉由廣泛的大眾媒體接受上述問題，尤其是與犯罪相關的問題，這是因為報導犯罪消息可以造成大眾驚訝、畏懼、挑逗情緒、娛樂、滿足大眾胃口與興趣、銷售報紙與增加收視觀眾。⁸在此，倘若犯罪與懲罰的景象已自我們的經驗中被事先「隔離」，報導中大量的犯罪相關訊息便得以普及於日常談話之中，使得犯罪看起來對於我們過於重要或親近。⁹而在這樣的模式下，傾向於驚異、恐懼或荒誕性質之新聞價值的媒體，便有可能在刑事議題中，選擇專注於刑事司法的不完善，而非刑事司法的成功之處，這也會讓民眾藉由媒體，將犯罪議題視為「潛在的攻擊

⁷ RICHARD QUINNEY, CRITIQUE OF LEGAL ORDER- CRIME CONTROL IN CAPITALIST SOCIETY, 153(1974).

⁸ PRATT, *supra* note 1, at 68.

⁹ PRATT, *supra* note 1, at 71.

者」，並且會產生司法無法消除犯罪的印象，即使司法似乎更全神貫注的分化那些攻擊者的利益，而最後，民眾便開始關注那些會對這些威脅負起責任、看似準備好藉由官方的模糊與混亂去打擊犯罪，或是看似展現力量而非缺失的政治人物或民粹團體，並對他們產生相關期待。¹⁰

上述之民意與媒體間的關係，本文在以下欲以學者 Andy Williams 一文中，所論之兒童性犯罪議題之於媒體與民眾間的關聯進行具體論述。學者 Andy Williams 提到，在媒體於大眾之中報導日益增加的「恐懼」和「焦慮」之下，兒童性犯罪問題得到來自本土甚至全球的注視，而對於這樣的現象，其亦引用了學者 Critcher 描述媒體的相關報導引發民眾對於戀童癖者產生「道德恐慌」(moral panics)的結果。¹¹「道德恐慌」原是學者 Cohen 在研究摩斯族與搖滾族 (Mods and Rockers) 衝突的案例時，為了解釋社會對於少年異常行為的反應而發展的概念，學者 Andy Williams 認為，雖然 Cohen 主要將道德恐慌概念用於摩斯族與搖滾族的社會行為模式以及社會反應對上述行為的現象與效果，但是 Cohen 在其檢驗下的主要領域是涉及媒體如何報導相關訊息並引發社會反應，進而產生社會因刑事司法所生不均衡感受的過程。¹²由此，本文得知，在媒體對於犯罪的報導下，民眾除了產生犯罪過於親近的恐懼印象外，也會產生道德恐慌問題，因此為了更加理解媒體報導、民眾對犯罪的理解之間的關聯與成因，本文擬在下段說明「道德恐慌」一詞的具體概念與背後原因。

道德恐慌，是在歷經長期的不安全感與不確定性的風險社會中所呈現的現象，其產生的關鍵要素包含：疑慮、敵意、輿論、不對稱與反覆無常，道德恐慌可定義為因環境、事件、個人或團體對特定團體或行為造成社會價值或利益的威脅，並在經由媒體以某種形式及刻板印象傳播之下，造成一些顯不相當或誇大的社會

¹⁰ PRATT, *supra* note 1, at 74-75.

¹¹ Andy Williams, Paedophiles, Panics, and Protests: Understanding Penal Populism, 犯罪社會學研究, 第 31 號, 頁 52-53, 2006 年。

¹² 同前註, 頁 54。

反應。¹³道德恐慌概念，依據周愷嫻教授整理學者 S. Hier 的觀點，認為可被區分為以下三種模式，而媒體皆在三種模式中扮演了關鍵角色：利益團體經由道德恐慌打壓特定團體或個人活動、菁英團體（通常為政府）塑造道德恐慌以掩飾真正的社會問題或危機，以及，以社會大眾的不安全感與不確定性作為道德恐慌的根源。¹⁴其中，如自第三種類型，即「社會大眾的不安全感與不確定性」導出在媒體作為媒介下，引發道德恐慌結果的話，便可發現，刑罰民粹主義的背後，是民眾自媒體報導中感到犯罪危機，進而引發道德恐慌，而其中原因係來自於民眾本身的不安全感與不確定性，並可以和風險社會概念產生連結。因此，本文擬在下段論述風險社會的意涵，期能完整分析刑罰民粹主義的動機與原因。

風險社會係來自德國社會學家 Beck 於 1986 年發表的「風險社會—通往另一種現代之路」，該書指出自車諾比核電廠外洩開始，工業國家因科學技術發達帶來了潛在未知危險的可能性，促使人民不安全感增加，因而如何確保安全性即成為社會問題的重要課題。¹⁵倘若將此概念套用於社會價值體系的話，可理解為：現代社會已非危險社會，而是被稱為風險社會，於此情形下，在蔓延不安的社會中得以確保安全的要求變得強烈，其中所謂的不安，並非指對事情的主觀看法，而是實際上存在社會狀態不安定的情形，而由於人們存在著無法控制眼前未知危險的不安全感，因此希望能追求安全之確保，但這並不表示人類生命受到實際的危害，而是因為包含社會體系、社會網路、當代社會倫理安定等因素受到威脅，無法預防實害發生的情形所致。¹⁶

綜上，本文可得出刑罰民粹主義的成因，是民眾在各種潛在危險或犯罪要素所形成的風險社會中，產生不安全感，並以維護安全為主要社會焦點。媒體則在這樣的氛圍下，傾向於報導犯罪問題，使得民眾的不安全感產生放大效應，開始產生道德恐慌，包含認為犯罪相當親近且難以消滅等等意象，進而，在媒體報導

¹³ 許福生，風險社會與犯罪治理，國家圖書館，頁 3，2010 年。

¹⁴ 同前註，頁 3。

¹⁵ 同前註，頁 2。

¹⁶ 金尚均，社会的迷惑行為と刑法の機能，載：刑罰論と刑罰正義—日本-ドイツ刑事法に関する対話，東京都成文堂，頁 247，2012 年。

司法問題的情形下，開始讓民眾有了犯罪難以藉由現行司法制度解決的認知，並傾向於選擇支持看似願意，或者聲稱能協助打擊犯罪的政治人物等角色，期待他們能消滅民眾不安、改善社會現狀，也因此形成了刑罰民粹主義的樣貌。

第三節 刑罰民粹主義的社會影響—以嚴罰化現象為主軸

由於刑罰民粹主義描述了刑事政策和公民意見間的關聯，因此在刑罰民粹主義對於社會影響的部分，得以著重於探討公民意見如何影響刑事政策的議題。

如本文第一章名詞解釋中所述。根據學者 Albert W. Dzur 的見解，刑罰民粹主義的特色可分為四種：懷疑政府機關對於刑事被告與被定罪的受刑人議題有著散漫的態度；認為連續長期的監禁策略是有效用的嚴刑峻罰；藉由專家與官方的不信任排除政治與刑事司法政策的傳統障礙；以及，在政治修辭上被認為是具有情感性的現象。¹⁷ 這些來自公共意見與政治人物的立場，常搭配著媒體報導，並往往導致決策者在偏好部分政策決定時，會以遵從民意為要務。¹⁸ 而學者 David A. Green 則認為，首先，這可能會導致民眾在得知政府確實走錯方向時失去信心，也合理化了政黨用全體政治機構的合法性作為代價，以尋求一個黨派支配其他政黨的行為；其次，政府將被那些暴露自身缺失的反對黨給顛覆，進而顛覆公眾的信心；再者，這些實踐的過程使得政府必需承諾，其會在以建構民眾信心的名義下為一些政治行動；而最後，民眾長久的不滿將會慫恿政府做出他們無法維持的承諾，而這些承諾很有可能提高人民的期待和失敗的風險。¹⁹ 另一方面，就尋求公眾意見做為政治決策的缺點而觀，有些學者指出，由於大多數的民眾對於法院的嚴厲程度並沒有確切的概念，因此傾向於假定司法是鬆散的；同時，也有一份顯著的研究，在運用來自許多國家的題材後界定，在對犯罪人的量刑部分，民調並無法捕捉到公眾態度的細微差別與浮動性。²⁰

¹⁷ ALBERT W. DZUR, PUNISHMENT, PARTICIPATORY DEMOCRACY, AND THE JURY, 24(2012).

¹⁸ DAVID A. GREEN, WHEN CHILDREN KILL CHILDREN: PENAL POPULISM AND POLITICAL CULTURE, 271(2008).

¹⁹ *Id.* at 231-232.

²⁰ JULIAN V. ROBERTS et al., *supra* note 6, at 21.

綜合上述，刑罰民粹主義導致政治人物傾向於接受公眾意見以推行符合民眾期待而非參酌專家或菁英見解的刑事體制。然而，部分研究指出，民眾意見可能會受到媒體影響，或是對於真正的司法或政府運作缺乏充分認知，因而在這樣的情況下，藉由民意決定刑事體制的結果將會容易使得政府無法面對民眾期待，因為那些刑事策略可能無法在犯罪控制上得到好的成效；或是，政府可能會在特定刑事體制上打著民意之名採取行動，即使時空下並沒有足夠民眾共識。此外，倘若在這裡結合本文前述之刑罰民粹主義的定義與成因，亦即風險社會的背景所產生的道德恐慌現象，則將容易產生民眾不信任現行司法，為了得到更加安全的感受而仰賴部分政治人物改變現況等結果，而結果的其中之一即為加重刑罰。

這樣加重刑罰的結果在日本被稱為嚴罰化現象（嚴罰化），其中，部分日本學者會將刑罰民粹主義與嚴罰化現象一併探討，認為嚴罰化現象是刑罰民粹主義的影響結果，例如，學者古川隆司提及：「具有大眾化意義的刑罰民粹主義在近年，成為對於迎合大眾的政治與大眾傳播，所使用的負面用語，在主軸上則可捕捉到其中的嚴罰化現象」；²¹學者生田勝義則將「嚴罰化現象」和「政治上民粹主義」併為探討，認為政治人物在選舉中「就『如何成功打動選民的心』的競爭下，產生了不安，因而有必要針對多數就周遭安危感到不安的選民情感訴求口號，於此產生的犯罪對策，便是所謂的嚴罰化」；²²學者浜井浩一更提及，嚴罰化在以英美為中心的歐洲先進國家中，是得以共同見到的現象，並且認為「學者 John Pratt 係將此種嚴罰化稱作刑罰民粹主義，並對此加以研究。」²³由此可知，日本部分論著係將刑罰民粹主義的社會影響層面，聚焦於嚴罰化現象的探討。對此，本文在下段擬以日本學理觀點，說明刑罰民粹主義中的加重刑罰結果，亦即嚴罰化現象的相關社會影響。

²¹ 古川隆司，嚴罰化とオーストラリアの刑事政策への影響，オーストラリア研究紀要，第 39 號，頁 110，2013 年。

²² 生田勝義，人間の安全と刑法，法律文化社，頁 163-164，2010 年。

²³ 浜井浩一，はじめに：グローバル化する嚴罰化ポピュリズムとその対策，犯罪社会学研究，第 33 號，頁 4，2008 年。

日本部分學理認為，嚴罰化現象可與風險社會產生關聯，在風險社會中，國家被認為是持著刑法，努力扮演實害的事後處理與回復原狀的角色，也是未來進行危險預防的根基，以及克服全社會議題的領導者，不僅如此，國家也登場成為各種議題的克服過程中，倫理建構的領導者；在風險社會中，風險問題已無限制地存在於社會當中，而對社會規定中存在的變數產生一定的行動，進而，這樣不安全感的蔓延與提高安全性的需求成為社會刑事立法的主要情形，產生對反社會行為的嚴罰化現象。²⁴有關日本嚴罰化現象的社會背景，學者浜井浩一分析，係自小泉總理改革以來，政府等機關對於以經濟為主的複雜社會現象，往往會選擇諸如強力、通俗和簡單明瞭的解決策略作為解決辦法，尤其在日本山口縣光市發生的母子殺害事件過後，在媒體大力報導與市民關注下，被害人家屬的言論被強力放送，並得到輿論的大力支持，致使檢察官將該案上訴後，法院駁回無期徒刑並由下級審法院改判死刑判決；同時，即使區分了治安對策與刑事政策，仍然在該時點之後，接續主打了警察增員、監視器設置和嚴罰化政策。²⁵

在上述背景下，日本學理也進一步探討了嚴罰化現象帶來的社會影響，就此，可將相關社會影響整理為數個部分進行論述：

- 一、追求嚴罰化的社會意識，會使得民眾秉持著道德低下等社會觀感，以及在民眾間產生特定的社會觀感，例如，強調善與惡對抗的世界，對於為惡者應嚴厲懲罰的對立性、權威主義下的社會觀感。²⁶
- 二、在嚴罰化現象中，時常圍繞周遭的一般言論常常流漏出「社會為了防止犯罪與被害，或是為了減少犯罪而進行的有效手段，需要求助於刑罰的強化」的氛圍，然而如此氛圍卻沒有實際的立論基礎。²⁷事實上，刑法不可或缺的部分，應在於社會規範意識的培養，尤其在多數人意識到發生具社會侵害性的重大案件時，所產生的自發性社會運動，倘若沒有相關社會運動，僅僅提高刑罰

²⁴ 金尚均，同註 16，頁 248-250。

²⁵ 浜井浩一，グローバル化する嚴罰化とポピュリズム，日本犯罪社会学会，頁 93，2009 年。

²⁶ 金井直美，人權の視点からみた被害者支援と嚴罰化，明治大学社会科学研究所紀要，第 49 卷，第 2 號，頁 410，2011 年。

²⁷ 同前註，頁 410。

並無法達到犯罪抑止效果，亦即提高刑罰並無法直接影響一般人民對相關行為的規範意識。²⁸

三、實際上的嚴罰化政策是政治人物與官僚和所謂的權勢菁英主導的結果，亦即，就嚴罰化的背景而觀，反應的不是被害人的聲音，而是反應該國的權勢菁英所推測的社會觀感。²⁹事實上，近年來立法化的法律修正案中的嚴罰化政策，皆是議員立法的成果，而若要拔除積極支持嚴罰化的政治人物，則是件困難的事情；此外，就量刑的重罰化與受刑人的增加，或是死刑判決增加等司法體系中的嚴罰化現象而言，也無法排除是起因於警察和檢察官、法院等官僚主導的結果。³⁰

四、最後，在嚴罰化的狀態下，對於一般人權價值將無法有完整的理解，甚至於難以意識到「加害人人權」本身的存在。在對加害人嚴罰的要求下，通常不會考量到加害人的人權，甚且，會被理解成「一旦守護加害人的人權，就會無視被害人的人權」的看法。至此，對被害人人權的尊重，容易和嚴罰化的必要性結合，使得被害人聲浪成為情感報復的基礎，並和嚴罰化的要求處於同一陣線，造成尊重「被害人人權」，縮減「加害人人權」的現象，進而使得嚴罰化政策正當化，而得以被推舉行進。³¹

第四節 小結

刑罰民粹主義是由「民粹主義」與「刑罰民粹主義」結合而成。兩者概念之下，所反映的是政治人物或機關選擇性的傾聽特定群眾，而非所有民眾的意見，尤其傾向於「譴責刑事司法偏袒犯罪人和受刑人卻犧牲犯罪被害人及守法公民的現象」等意見，進而在民眾對於刑事司法與犯罪問題的期待產生落差時，政治人物通常會在聲稱自己是站在人民這邊的角度下，選擇處理部分民眾所提出的刑事法爭議與其直接反映出的解決辦法，以鞏固政治支持與地位，並因而和專家產生

²⁸ 生田勝義，同註 22，頁 26-27。

²⁹ 津富宏，嚴罰化の時代に，国際関係・比較文化研究，第 1 卷，第 1 號，頁 32，2002 年。

³⁰ 金井直美，同註 26，頁 411。

³¹ 金井直美，同註 26，頁 411。

對立現象。

而刑罰民粹主義的成因，與 20 世紀中期，民眾所經歷的風險社會時代有所關聯。民眾在各種潛在危險或犯罪要素所形成的風險社會中，產生不安全感，所謂的不安，並非指對事情的主觀看法，而是實際上存在社會狀態不安定的情形，而由於人們存在著無法控制眼前未知危險的不安全感，因此，確保與維護安全的行動成為大眾所望。在此情形下，倘若發生容易造成社會價值或利益威脅的事件，並經由媒體以某種形式及刻板印象傳播之後，便容易造成一些顯不相當或誇大的社會反應，而形成道德恐慌。由此可知，民眾在這樣的環境下，容易對於犯罪等社會問題留意與評論，因而媒體報導中，為了引起群眾注意，便容易選擇報導犯罪問題、司法問題等社會現象，使得民眾有了犯罪和自己親近、難以藉由現行司法消除的看法，進而在此氛圍下，傾向於支持聲稱願意打擊犯罪的政治人物或官方機構，期盼能解決報導中常見的犯罪問題。

民眾在認為自身環境受到危害的情形下，支持願意打擊犯罪的政治人物，而政治人物也選擇反應刑事司法問題的部分民意，並將其視為全體人民意見後，以全體人民意見為名義下發聲。此種發聲內容，以削減對犯罪者與受刑人的「偏袒」並保障合法公民的利益為主軸，進而在不重視刑事司法專家意見的情形下推行部分政策。然而，反應部分民意的政策並非自刑事司法改革的角度出發，因此可能會造成政府機關因為無法達成抑制犯罪等效果，導致人民失望或是受到其他反對黨的抨擊。在此其中，民眾所期盼的政治作為包含加重相關刑責，認為採取嚴刑峻罰等重刑化政策得以保障他們的安全，而此類政策被日本學者稱為「嚴罰化現象」。嚴罰化現象在日本學理中，常被論述成刑罰民粹主義下的主要結果，對日本社會而言，是日本在以維護經濟為主的社會型態中，傾向選擇通俗、直接的刑事政策所致，加上當時發生的數項重大案件，造成在以維護民眾安全與信心為前提下，以嚴罰化政策為刑事司法的解決辦法。然而，日本學理也批評，嚴罰化政策往往會對社會產生不利的影響，包含：強調善與惡的對立性以及認為惡人應受權威政體嚴厲處罰的價值觀；「為了防制犯罪，需進行刑罰強化」成為刑事司法訴求

的主軸，但卻欠缺基礎論證依據，尤其在欠缺規範意識的情形下，難以藉由加重刑罰達成抑止犯罪的效果；在嚴罰化政策下，反應的不是被害人的聲音，而是反應該國的權勢菁英所推測的社會觀感；在嚴罰化的狀態下，對於一般人權價值將無法有完整的理解，且嚴罰化政策常結合被害人人權，造成「維護加害人人權便是削減被害人人權」的聲浪，並進而使得嚴罰化政策被正當化。

至此，結合刑罰民粹主義與其所彰顯的嚴罰化現象，本文認為，刑罰民粹主義下的政治、民意與刑事法議題之間的關聯，是政府官員或菁英在權衡相關利益後，選擇最符合他們施政方向的特定民意，並在缺乏充分的專家研討或實證下，擬定宣稱能達成犯罪防治的相關刑事法政策，而此類政策尤以加重相關刑罰為主軸。這樣的結果往往難以達到防治犯罪的目的，且可能因此在發生下一個引發關注的重大案件後，再度挑起民眾對現狀不滿的情緒，進而導致政府官員再度以特定民意為依歸後加重相關刑罰，造成惡行循環，不僅容易使政府、專家與民眾間的價值觀產生衝突與誤解，也容易忽視犯罪問題的核心和適當的解決辦法，尤其是如何培養民眾規範意識等重要議題。

第三章 台灣飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡

飲酒駕駛行為如本文第一章所述，包含飲酒駕駛本身以及其加重結果。對於飲酒駕駛，學理上有提及，係因酗酒之後，生理反應能力與危險的判斷能力都大為降低，而過度自信的駕駛人在此情況下駕駛車輛，對於交通乃相當大的潛在危險，因而處罰酗酒駕駛正是為了化解此種災難。¹台灣飲酒駕駛行為的刑事責任可被區分為兩部分，一為道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項之對酒醉駕駛致死致傷者加重刑事責任的規定；二為刑法第 185 條之 3 不能安全駕駛罪，其中，不能安全駕駛罪歷經數次修法，並因不同的社會背景而有顯著增加的修法討論與提案。²就此，為了分析台灣飲酒駕駛行為的刑事立法過程有無產生刑罰民粹主義現象，本文將先在本章第一節討論在 1997 年經過修定的道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項之修法內容，並於第二節探討不能安全駕駛罪的立法過程。在整理可能相關的社會案件後，於第三節論證社會案件與立法間的關聯性，進而，在第四節整理飲酒駕駛行為相關執行效果後，將在第五節以刑罰民粹主義的觀點分析台灣飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡。

第一節 道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項之修法過程

台灣道路交通管理處罰條例，於 1997 年修訂前，並未賦予飲酒駕駛行為刑事處罰效果，當時飲酒駕駛行為主要被規定在道路交通管理處罰條例第 35 條，罰則包含行政罰鍰、吊扣執照等等，直到 1997 年時，修訂第 86 條第 1 項後，才初次將飲酒駕駛行為單獨列出，予以加重刑事責任的結果。當時所修定的第 86 條第 1 項條文，內容如下：「汽車駕駛人，無駕駛執照駕車、酒醉駕車、吸食毒品或迷幻藥駕車、行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。」本項立法理由說明為：「世界先進國家，對於酒醉、吸食毒品或迷幻藥駕車致人受傷或死亡者，均以加重刑

¹ 林東茂，刑法綜覽，一品，頁 2-246，2012 年 7 版。

² 詳見本章第一節第五項及第二節內文。

事責任予以制裁，爰於第一項增列上述情形。」³

本條文即為修法當時，行政院函請立法院審查的修法版本，修法說明也和上述立法理由說明相同。⁴不過在審議過程裡，就條文中酒醉駕車加重刑責規定，並沒有構成要件或法定刑責相關的爭議，所涉及部分，僅在會議裡的修法說明中補充論述「酒後駕車隨著所得之增加而增加。由於酒醉駕駛對於他人及駕駛人本身生命安全危害極大，世界各國均採重罰予以遏阻……」⁵而已；在二讀會議中，也僅討論條文中的「迷幻藥」一詞是否明確、有無違反罪刑法定主義等問題。⁶

因此，此處和飲酒駕駛刑事責任相關的修法議題，並未在立法院會議中引發相關爭議。本條於修法決議通過後，在刑法不能安全駕駛罪尚未有加重結果之刑責前，對於行為人飲酒駕駛致死致傷的加重結果發生時，係採數罪併罰論處，亦即在科刑時和刑法過失傷害罪或過失致死罪一併適用，並加重上開刑責至二分之一；⁷不過，在刑法不能安全駕駛罪增訂致死致重傷的加重結果刑責後，近來實務則依行為性質而有不同的操作方式：

- 一、倘若行為涉及飲酒駕駛與致傷結果時，於適用過失傷害罪的同時，也應適用本條，加重其刑至二分之一。⁸
- 二、倘若行為涉及飲酒駕駛與致死或致重傷結果時，有最高法院見解認為，刑法第 185 條之 3 第 2 項的增訂，實質上已將飲酒駕駛之加重條件予以評價而加重其刑，此時如成立不能安全駕駛致死或致重傷罪，則不應再以本條加重刑罰至二分之一，否則無異於重複加重，而為雙重評價過度處罰。⁹

³ 法源法律網，<http://db.lawbank.com.tw/FLAW/FLAWDOC01.aspx?Isid=FL012454&lno=86>，最後瀏覽日期：2016/8/2。

⁴ 立法院第一屆第八十四會期第十八次會議議案關係文書，1989 年。

⁵ 委員會紀錄，立法院公報，第 79 卷，第 42 期，頁 41，1990 年。

⁶ 委員會紀錄，立法院公報，第 80 卷，第 41 期，頁 197，1991 年。

⁷ 楊信毅、戴東盛、黃昶斌，酒後駕車行為之處罰，交通學報，第 13 卷，第 1 期，頁 82，2013 年。

⁸ 台灣高等法院 105 年度交上訴字第 8 號判決。

⁹ 最高法院 103 年度台上字第 3473 號判決。

第二節 不能安全駕駛罪的立法過程

台灣不能安全駕駛罪，最初自 1999 年被列入刑法條文，予以刑事處罰。直至今日，不能安全駕駛罪總共經歷一次立法、三次修法過程，分別是 1999 年、2008 年、2011 年及 2013 年，每一次立法過程皆由不同群體的立法委員們個別列出不同版本的立法草案，並在會議中和行政院法務部共同討論、協商。因此，為了得以完整呈現不能安全駕駛罪的刑事立法過程，本文在本節將介紹各時期的不能安全駕駛罪條文及立法理由，並整理立法當時的各草案版本及會議紀錄，期能理解各時期的立法動機與成因。

第一項 1999 年的立法過程

不能安全駕駛罪於 1999 年後初次增訂在刑法第 185 條之 3。初次增訂的法律條文如下：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三萬元以下罰金。」本條文的立法理由說明為：「為維護交通安全，增設服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊駕駛交通工具之處罰規定，以防止交通事故之發生。」¹⁰

在 1999 年的立法過程中，首先，由立法委員提出了三份刑法修訂草案。在此整理草案要旨及立法說明如下：

草案一、由顏錦福委員等 17 人提案：

增訂刑法第 185 條之 1，第 1 項規定服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊、患病或精神疲勞，不適於駕駛動力交通工具而駕駛者，處六個月以下有期徒刑，拘役或三千元以下罰金；第 2 項增訂致傷之加重結果，處一年以下有期徒刑，拘役或五千元以下罰金，致重傷者，處三年以下有期徒刑，致死者處六個月以上五年以下有期徒刑；第 3 項增訂從事業務之人因業務過失犯上開罪者，加重其刑至二分之一，得併科五千元以上三萬元以下罰金：¹¹

¹⁰ 法源法律網，<http://db.lawbank.com.tw/FLAW/FLAWDOC01.aspx?lsid=FL001424&lno=185-3>，最後瀏覽日期：2016/3/1。

¹¹ 立法院第三屆第二會期第二十一次會議議案關係文書，1996 年。

立法說明中，委員們認為，由於酒駕行為多發生在深夜，加上國內對於攔檢查獲飲酒駕駛的罰則太輕，使得飲酒駕駛愈趨嚴重，無法對駕駛人產生遏阻作用，因此宜將服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊而駕駛交通工具的行為納入刑法，以期周全、保障交通安全。

草案二、由黃國鐘委員等 18 人提案：

增訂刑法第 185 條之 3，第 1 項規定服用酒類或其他相類之物過量致意識模糊，不適於駕駛動力交通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或三千元以下罰金；第 2 項增訂致人死傷之加重結果，此處依有關死傷之規定處斷，並加重其刑至二分之一：¹²

立法說明中，委員們認為為維護交通安全，有必要增設本罪處罰酒醉駕車的行為。委員們亦引用德國刑法第 315 條規定作為不能安全駕駛罪的立法參考。

草案三、由丁守中委員等 17 人提案：

增訂刑法第 185 條之 1，規定汽機車駕駛人酒醉駕車肇事致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者處六月以上五年以下有期徒刑：¹³

立法說明中，委員們認為，近年來因酒駕肇事嚴重，導致被害人重傷或死亡的事件層出不窮，而現行法令對酒駕及相關行為的處罰均屬過輕，不足以遏止此一危害大眾生命安全之行為；又依交通部統計，近十年來飲酒駕駛肇事的死亡率節節上升，而現行刑法僅依一般過失致人於死或傷害罪認定，法院對此類案件訴訟多會作出易科罰金或緩刑之判決，刑責過輕，以致民眾易心生僥倖。因此，委員們認為應從不能安全駕駛是否具「間接故意」的層面予以考量，且認為應加重刑責，以有別於其他類型的過失犯。

而在立法院會議紀錄中，委員們宣讀了法務部提出的草案版本，並和上述的三個草案共同審議。在此就刑度審議部分，重點陳列如下：

¹² 立法院第三屆第二會期第二十二次會議議案關係文書，1996 年。惟委員們在立法說明中引用張麗卿教授的意見，提出不能安全駕駛罪的法定刑最重才處一年有期徒刑，是否過輕的疑義。

¹³ 立法院第三屆第二會期第二十四次會議議案關係文書，1996 年。

一、法務部擬將不能安全駕駛罪條文置於公共危險罪章，並將行為分類為不能安全駕駛罪（一年以下有期徒刑，拘役或三千元以下罰金）及不能安全駕駛致死傷罪（依有關死傷之各條規定處斷，並加重其刑至二分之一）。依據法務部代表的說明，因己身喝酒致意識模糊後才開車上路，將對其他人的生命與財產造成很大的危險，因而必須處罰此類行為；並且也需增訂致人死傷的刑責，以符合公共危險罪章的立法體例。¹⁴

二、一讀會議中，委員們認為，各修法草案對於酒駕應列入刑法公共危險罪章處罰，以及應當從重量刑的觀點有所共識，然而對於刑度長短則有著不同的看法。¹⁵例如，陳一新委員即認為行政院法務部所提出的草案刑度太輕，認為酒駕如不論以嚴刑峻罰，將加重此一惡質行為，而在致人死傷部分，刑罰不僅應比一般過失致死罪更重，即使以過失致死罪為基準加重其刑二分之一，對死者家庭及社會大眾仍難以交代，因此需加重其刑才能實現社會正義，並防止再犯；¹⁶葉菊蘭委員則認為，在支持加重刑度的立場下，也應當修訂過失致死罪的刑度，調整為三年以上十年以下有期徒刑，否則會使肇事者容易輕忽。¹⁷另一方面，王雪峯委員則認為，在酒駕未肇事的情形，對於初次酒醉駕車而未肇事者處以有期徒刑乃屬過苛，應至累犯時再處以有期徒刑較為妥當，並使初犯者有改過自新的機會。¹⁸本次法案經朝野協商後，得出同 1999 年立法條文內容之結論。¹⁹

第二項 2008 年的修法過程

不能安全駕駛罪於 2008 年公布第一次條文修訂。本次修訂僅提高罰金額度。條文內容為：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交

¹⁴ 立法院第三屆第二會期司法委員會第七次會議紀錄，立法院公報，第 85 卷，第 70 期，頁 145，1996 年。

¹⁵ 蔡明憲委員發言，同前註，頁 146。王志雄委員發言，同前註，頁 149。

¹⁶ 陳一新委員發言，同前註，頁 151-152。

¹⁷ 葉菊蘭委員發言，同前註，頁 154-155。

¹⁸ 王雪峯委員發言，立法院司法委員會第三屆第五會期審查「刑法部分條文修訂草案」等案第一次全體委員會議紀錄，立法院公報，第 87 卷，第 30 期，頁 375，1998 年。

¹⁹ 院會紀錄，立法院公報，第 88 卷，第 13 期，頁 177、215，1999 年。

通工具而駕駛者，處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科十五萬元以下罰金。」

然而立法理由僅說明：「照黨團協商條文通過。」²⁰

本次立法過程中，僅提出一份草案，整理如下：

草案一、由謝國樑委員等 50 人提案：

第 185 條之 3 原條文未變動，惟增訂第 2 項條文，規定犯前項之罪達三次以上者，處六個月以上三年以下有期徒刑：²¹

提案委員說明，依據歷年統計資料顯示，國人酒駕次數逐年增加，並未因為罰則加重而有減緩的趨勢，然而此情形已嚴重影響行車安全，造成他人生命、財產損失，以及雙方的家庭破碎等結果。因此，為了有效維護民眾行走及車輛行車安全，以及徹底遏止酒駕肇禍，爰參考歐美國家加重酒駕累犯達三次的刑責，以促使駕駛人遵守交通規則，革除酒駕惡習。

立法院會議記錄中，委員們直接針對此草案表達意見、修訂。列述如下：

- 一、首先，法務部認為本草案有可議之處，其中就第 2 項增訂條文部分，認為此修訂草案與刑事體例不合，亦即所謂「犯前項之罪達三次以上」的部分涉及計算方式不明確，以及是否可能和刑法總則第 47 條累犯規定有所矛盾等問題，而認為不宜增訂第 2 項規定。²²對此，公聽會中的學者見解也認為，「如果三次犯罪就加重其刑，違反刑法已修改過累犯不加重刑的規定，會造成刑法規範體系的衝突與混亂，何況加重處罰並非萬靈丹」²³。
- 二、其次，數次會議中，也針對原條文罰金刑的部分進行討論。例如，交通部路政司專門委員卓遵飴比較當時的道路交通管理處罰條例，在說明道路交通管理處罰條例設有如依刑法規定論以罰金刑，將不依該條例處以罰鍰的規定下，為避免違規情節愈重，裁定處罰愈低的可能情形，建議提高不能安全駕駛罪

²⁰ 同註 10。

²¹ 立法院第六屆第三會期第四次會議議案關係文書，2006 年。

²² 立法院第六屆第三會期司法委員會第十次全體委員會會議紀錄，委員會紀錄，立法院公報，第 95 卷，第 24 期，頁 398，2006 年。

²³ 立法院第六屆第四會期司法委員會第六次全體委員會會議紀錄，立法院公報，第 95 卷，第 43 期，頁 155，2006 年。

的罰金刑上限，改為二萬元以上五萬元以下罰金額度；警政署交通組組長何國榮也認同交通部的意見，亦即將原條文的罰金刑提高，至少應高於行政罰，避免知法玩法的現象。²⁴

三、最後，在立法院第六屆第三會期第四次會議中，決議將此議案交由司法委員會審查，司法委員會審查結果認為，草案第2項規定中，犯罪次數的計算與認定有其困難，且可能造成刑法體系的紊亂，因此決議刪除第2項草案，並決議將原條文的罰金三萬元修訂為十五萬元，避免刑罰可能低於行政罰的不合理情形。司法委員會另決議將本案交由黨團協商。²⁵在此，本案經黨團協商通過，維持司法委員會決議。

第三項 2011 年的修法過程

本次為不能安全駕駛罪的第二次條文修訂，修訂內文包含：提高第185條之3第1項的刑度；以及增訂第2項。條文內容為：「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者，處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金。因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。」本次修訂之立法理由分成三部分，第一部分說明第1項的修訂理由，認為第1項的法定刑僅定一年以下有期徒刑「顯係過輕，難收遏阻之效」，因此提高刑度；第二、第三部分則針對第2項的增訂條文說明：由於公共危險罪章中，在致人於死或致人於傷的結果下，均定有相關加重處罰之規定，且道路交通管理處罰條例之有關酒醉駕車的處罰規定中，對於肇事致人於傷或死亡結果，也另訂有較重的處分，因此在考量兩者立法後，增訂因酒駕行為致人於死或重傷者，基於罪刑衡平原則的考量結果，分別處以較高刑責之規定；此外，考量行為人輕忽危險駕駛的結果，導致嚴重危及他人生命、身體法益的情形，如依數罪併罰處理之結果，似不足以彰顯酒駕肇事致人於死或重傷

²⁴ 院會紀錄，立法院公報，第96卷，第83期，頁1141-42，2007年。

²⁵ 同前註，頁1142。

之惡性，因此在參考外國立法例下，認為加重刑罰有其必要性。²⁶

本次修法，立法委員共提出五個版本的立法院關係文書，列述如下：

草案一、由李復興委員等 25 人提案：

增訂第 2 項條文，認為從事業務之人，因業務上之行為犯前項之罪者，處二年以下有期徒刑，得併科三十萬元以下罰金：²⁷

提案委員認為，從事業務之人為刑法不能安全駕駛罪所定之不能安全駕駛行為時，有較一般駕駛人更高的危險性，且亦具有更高義務以從事安全駕駛，因此增訂第 2 項規定以加重刑事責任。

草案二、由孫大千委員等 21 人提案：

修訂第 1 項條文之構成要件與刑度；並增訂第 2 項至第 4 項構成要件：²⁸

1. 草案第 1 項之條文內容修訂為「服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，駕駛動力交通工具者，處一年以上，三年以下有期徒刑或科或併科一萬五千元以上十五萬元以下罰金。」，並且刪除「不能安全駕駛」之要件。
2. 將服用酒類後駕駛動力交通工具之行為移列至草案第 2 項，且如經測試檢定吐氣所含酒精濃度零點五五毫克以上，或血液中酒精濃度百分之零點一一以上者，處一年以上三年以下有期徒刑，得科六萬元以上十五萬元以下罰金。
3. 草案第 3 項增訂服用酒類並駕駛交通工具，因而致人死傷者，處一年以上十五年以下有期徒刑，併科十五萬元以下罰金。
4. 草案第 4 項增訂，如駕駛人拒絕測試，經交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移送由委託醫療或檢驗機構，並對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定後，發現符合草案第 1 項至第 3 項的情形時，加重其刑至二分之一。

委員在草案說明中，提及修法前，雖已為了遏止酒駕而提出嚴格處罰手

²⁶ 同註 10。

²⁷ 立法院第七屆第二會期第十五次會議議案關係文書，2008 年。

²⁸ 立法院第七屆第四會期第七次會議議案關係文書，2009 年。

段及加強道路交通安全檢查工作，但仍未達預期效果，因此認為此類行為應視為蓄意，並應以加重刑罰的方式達成杜絕飲酒駕駛的目的。草案亦提及，近來透過報章媒體報導，有多起酒駕肇事事事件導致被撞者死亡、受害者家庭從此受到影響，但肇事者往往僅依公共危險、過失致死等罪移送審判，因此認為所處刑度無法針對酒駕行為進行遏阻。

草案三、由王廷升委員等 24 人提案：

第 1 項條文不變，但增訂第 2 項至第 4 項條文：²⁹

1. 草案第 2 項擬定，再犯第 1 項規定者，處二年以下有期徒刑，拘役或科或併科三十萬元以下罰金。
2. 草案第 3 項擬定致人死傷的加重結果，認為因而致人於死者，應處一年以上十年以下有期徒刑；致人重傷者，應處六月以上七年以下有期徒刑。
3. 草案第 4 項擬定，對犯第 1 項及第 2 項之罪之行為人提供毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物，至行為人不能安全駕駛動力交通工具而任其駕駛之人，處六個月以下有期徒刑，拘役或科或併科十萬元以下罰金。

提案委員提及，當前國內酒駕事故頻繁，但由於法定刑偏低，因此未達嚇阻作用。在對比當時的加拿大、英國、美國、日本、香港等國針對不能安全駕駛罪及不能安全駕駛致死致傷罪的刑責後，認為我國刑法對酒駕用刑過輕，不僅相較於其他傷害致死罪之法定刑，不符合比例原則，也難收嚇阻效果，更難以符合受害人家屬及社會大眾的感受。因此為了保障路人生命安全，建議分別對於再犯及導致傷亡的酒駕者加重刑責，並處罰對不能安全駕駛者提供酒類或相類之物之人，以減少不能安全駕駛行為。

草案四、由張顯耀委員等 23 人提案：

第 1 項條文構成要件不變，但刑度修訂為六個月以上，二年以下有期徒刑；並增訂第 2 項之不能安全駕駛致死者，處一年以上五年以下有期徒刑、拘役

²⁹ 立法院第七屆第七會期第一次會議議案關係文書，2011 年。

或科或併科二十萬元以下罰金：³⁰

提案委員提及，由於國內近年來酒駕肇事案件日益增多，顯見目前有關規範酒醉駕車肇事法例，已無法達到有效警示嚇阻之作用。因此，為了有效降低相關肇事事務發生，保護民眾與用路人的道路安全，擬修訂本條文之構成要件與刑責。

草案五、由謝國樑委員等 39 人提案：

將本條文第 1 項法定刑修訂為二年以下有期徒刑；增訂第 2 項之不能安全駕駛致死及致重傷罪，並分別論處一年以上五年以下有期徒刑，及三年以下有期徒刑：³¹

提案委員說明，酒駕罪刑所生之危害與現行之處罰顯不相當，致使肇事者忽視其行為對他人所生之危害性，顯然已難生嚇阻防制之效，且輕縱酒駕犯行亦與社會觀感有違，故相關法令已有檢討修訂之必要。此外，草案條文第 2 項之法定刑刑度訂定部分，理由基於：酒駕肇事屬當事人得事前預防之行為，因此雖屬過失，仍不得藉此規避刑罰。故在考量罪刑衡平原則、參酌刑法第 276 條第 2 項業務過失致死罪及同法第 277 條普通傷害罪之法定刑度後，擬定如草案所述之法定刑責。

上述五份草案皆送入立法院審議。其中，就法定刑討論爭議，整理如下：

- 一、首先，孫大千委員於議程中說明：「酒駕肇事不能和過失傷害、過失致死相提並論，因為喝酒的人在他上路的時候就知道可能會肇事、可能會撞死人、可能會撞傷人，卻仍執意上路，他被課的刑責當然應高於過失致死或過失傷害」並且希望本次修法時，法務部別再以不符比例原則、對酒駕肇事所課之刑責不應該超過過失致死罪等理由阻擋法案³²。
- 二、其次，法務部曾勇夫部長則針對前述之五項草案，提出回覆。原則上，在增訂致死致傷之加重結果部分，法務部認為，由於近來發生多起飲酒駕駛肇事

³⁰ 立法院第七屆第七會期第十四次會議議案關係文書，2011 年。

³¹ 立法院第七屆第八會期第五次會議議案關係文書，2011 年。

³² 孫大千委員發言，委員會紀錄，立法院公報，第 100 卷，第 72 期，頁 185-186，2011 年。

案件，社會各界要求檢討現行刑法就飲酒駕駛處罰規定是否過輕的緣故，因而在比較外國相關立法例後，也認同各草案以本罪刑責過輕，實難以達到遏止犯罪之目的為由加重刑責等議案；法務部亦以「飲酒駕駛足以造成注意能力減低，提高重大違反交通規則之可能，行為人對此危險性應有認識，卻輕忽危險駕駛可能造成死傷結果而仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體法益，現行依數罪併罰處理之結果，似不足以彰顯酒駕肇事致人於死或重傷之惡性」為由贊同各草案對於加重刑度的要求。然而，針對法定刑度及其他構成要件設立部分，法務部有不同的見解，整理如下：³³

1. 首先，針對草案一中，第2項之業務行為加重結果部分，法務部認為，對於從事業務之人犯刑法第185條之3之罪時，應由法官於具體個案中審酌刑法第57條所列各款情狀而為適當之量刑，因此是否有增訂第2項業務重大違背義務致交通危險罪之必要性，宜再行斟酌。
2. 其次，對於草案二，法務部認同應提高刑度的宗旨，然而仍須考量草案中將服用酒類和其他行為區分的必要性，並且也須評估加重結果犯之刑度部分，對此，法務部認為，所擬之刑度「一年以上十五年以下有期徒刑」與現行刑法之刑罰級距不符，且就致死、致重傷結果為相同之法定刑，亦不符合比例原則及罪責相當原則，建議修訂為「因而致人死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。」較為妥當；接著，針對草案中擬定刪除「不能安全駕駛」構成要件部分，法務部認為將會使行為人一旦服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物而駕車後即構成犯罪，法網恐過於嚴密；而後，對於草案中提議以酒精濃度為判斷構成本罪與否的要件，法務部則認為若僅以酒精濃度認定是否成罪，在行為人酒精濃度低於法律規定標準，但確實受酒精影響其注意力及反應能力而肇事時，反而無法以本罪相繩，恐不符合修法目的及國民法律感情；最後，就草案中擬定拒絕接受酒測之刑事處罰規定，

³³ 曾勇夫部長發言，同前註，頁186-189。

法務部認為，由於目前已受道路交通管理處罰條例規範，因此需要考量加重刑責規定的必要性。

3. 再者，有關草案三，法務部認同草案希望針對致死致傷之加重結果加重刑責的條文擬定，然而就法定刑部分仍認為修訂成「因而致人死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。」較為妥當。而就草案中再犯之構成要件與刑責，法務部認為此規定將導致與現行法中的累犯規定併生重複評價結果；最後，對於提案委員提及處罰提供毒品、藥品、酒類之人部分，法務部認為不妥，不僅前二者已規定於毒品危害防制條例，且倘若課予提供酒類或相類之物之人保證人地位，恐過於嚴苛，有再考量之必要性。
4. 而後，對於草案四，法務部認同草案希望加重刑責的要旨，但認為就危險駕駛致人於死之行為，若仍得科處罰金刑，恐有背於國民法律感情。法務部建議第一項刑度修訂為「處二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」，第二項修訂為「因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。」較為妥當。
5. 最後，針對草案五，法務部贊同其希望加重刑責的要旨，但認為原條文之罰金數額應一併提高至二十萬元，以使法官於具體個案裁判上，更具量刑彈性，並符合罪責相當性原則。
6. 綜上，法務部擬將現行第 185 條之 3 法定刑度修訂為「二年以下有期徒刑、拘役或科或併科二十萬元以下罰金」，並增訂第 2 項「因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑。」

三、在法務部對各草案回應之後，部分委員們就法定刑度提高與否，存有疑義，整理如下：

1. 首先，賴士葆委員質疑，倘若並非酒駕累犯的情形，而是初犯的話，立即予以刑事處分是否太過。尤其提出「酒駕致死當然是人命關天，必須

刑事伺候，這不成問題；可是有時只是撞到受傷，或者小傷、大傷，這樣就要刑事伺候，恐怕值得思考」³⁴等疑義。

2. 許添財委員理解社會呼籲以「亂世用重典」防制酒駕的情形，然而擔憂此種情形會導致相當高的道德風險：在喝醉後肇事，有較高的可能會逃逸，導致後患無窮；此外，委員也認為立法雖屬必要，但需細膩，需要依照各種不同的狀況定出明確規範。³⁵

3. 葉宜津委員針對不能安全駕駛罪部分提出城鄉差距中可能衍伸的立法問題，例如提到鄉下地區的年長者會經常騎乘機車、電動腳踏車等類似動力交通工具參與廟會、喜宴飲酒，倘若酒醉後騎乘上述交通工具，途中遇到警察，往往會因害怕高額罰鍰而緊張，並導致跌倒等意外發生之通例。因此質疑，若再度提高本罪第 1 項不能安全駕駛罪本體法定刑度，並予以執行，後果恐不堪設想。³⁶

四、本次，與會委員於聽取報告後旋即進行質詢，並省略大體討論，逕行進入逐條審查；咸認：為有效遏阻飲酒駕駛之行為，保障民眾之生命、身體及財產安全，確有加重刑罰制裁之必要³⁷；因此決議修定第 185 條之 3 條文，內文同 2011 年施行版本。

第四項 2013 年的修法過程

本次修法為不能安全駕駛罪之第三次修定，修法內容包含：條文第 1 項構成要件分列 3 款，並增訂酒精濃度標準值，以及刪除法定刑中「拘役」一項；第 2 項加重結果之構成要件不變，但提高法定刑度。本次修法條文為：「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金：一、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。二、有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛。

³⁴ 賴士葆委員發言，同前註，頁 205。

³⁵ 許添財委員發言，同前註，頁 207-208。

³⁶ 葉宜津委員發言，同前註，頁 210-211。

³⁷ 院會紀錄，立法院公報，第 100 卷，第 70 期，頁 157，2011 年。

三、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。」本條亦為現行條文。

本次立法理由區分為三部，首先，就增訂酒精濃度標準值部分，認為基於不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯之性質，不以發生具體危險為必要，因此以酒精濃度標準值作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準，以有效遏阻酒醉駕車事件發生；其次，倘若行為人未達法定酒精濃度，如有第1項第2、3款所認定之客觀情事，認為確實不能安全駕駛動力交通工具時，則有上述款項之適用；最後，提高第2項法定刑度，以保障合法用路人之生命身體安全。³⁸本次修法共提出二十一份草案，各草案內容整理如下：

草案一、由行政院及司法院會同提案：

將原條文第1項分為3款，在達酒精濃度標準，或未達標準而服用酒精或相類之物致不能安全駕駛，或服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物致不能安全駕駛的情況下駕駛動力交通工具者，處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金；加重第2項加重結果之法定刑，亦即致人於死者處三年以上十年以下有期徒刑，致重傷者處一年以上七年以下有期徒刑；³⁹

草案說明中，提及第1項之酒精濃度標準係依據實務判斷標準而定，以求明確；此外，有鑑於法務部於民國101年1月至4月公布的酒駕違背安全駕駛之再累犯人數仍佔有全體再累犯人數的百分之三十，為了改變國人飲酒駕駛之不良習慣，刪除拘役及單科罰金之刑種，提高法定刑之下限；最後，由於第2項現行條文和日本、香港、科索沃等外國立法例相較，尚嫌過輕，爰提高刑度，以保障合法用路人安全。

³⁸ 同註10。

³⁹ 立法院第八屆第二會期第十二次會議議案關係文書，2012年。

草案二、由趙天麟委員等 20 人提案：

第 1 項條文未變，第 2 項法定刑修訂為：因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者處一年以上五年以下有期徒刑：⁴⁰

提案委員認為，酒駕肇事案件，使受害人無辜死亡、家庭破碎，然而案件多僅依公共危險罪、過失致死罪等罪名移送，其刑度為二年以下有期徒刑，並有緩起訴、和解的可能，導致判決往往不符合社會期待，亦或安慰受害人家屬的心靈；又，酒駕案件日益增加下，目前刑責已無法嚇阻肇事者。對此，提案委員認為不能安全駕駛行為應視為故意，且因會造成他人財產損失，而應加重其刑責。

草案三、由楊麗環委員等 19 人提案：

條文第 1 項之法定刑度提高為五年以下有期徒刑；第 2 項法定刑修訂為「因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑」：⁴¹

提案委員認為，現行刑罰仍不足以嚇阻酒駕行為。尤其在酒駕行為屬故意論的前提下，此刑責過輕，無法對駕駛人產生嚇阻作用，因此就刑度等要件判斷部分，應將酒駕行為以故意程度探討，而非僅以過失程度立論。

草案四、由丁守中委員等 20 人提案：

將條文第 1 項之服用「酒類」要件移至第 2 項，增訂「飲用酒類之酒精濃度超過不能安全駕駛動力交通工具之規定標準而駕駛者，亦同」規定，並將原第 2 項條文移至第 3 項：⁴²

提案委員認為，現行條文由於需達到「不能安全駕駛動力交通工具」方能處以刑責，當前實務係以生理檢測作為判斷標準，然而生理檢測通過與否係屬執行酒測勤務警察之當場主觀意識認知，實難具有客觀標準，不若儀器檢測具有較高可信度。因此修訂條文，以確實嚇阻及杜絕酒駕者之僥倖心態，

⁴⁰ 立法院第八屆第一會期第十二次會議議案關係文書，2012 年。

⁴¹ 同前註。

⁴² 同前註。

加強保護用路人之安全。

草案五、由李慶華委員等 22 人提案：

條文第 1 項之法定刑修訂為「五年以下有期徒刑，拘役或科或併科三十萬元以下罰金」；第 2 項修訂為「因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑」：⁴³

草案中說明，有鑑於行為人對於飲酒駕駛可能造成死傷結果之危險性應有所認識，卻仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體或財產法益，且近來飲酒駕駛事件頻傳，往往因少數人飲酒駕駛行為付出社會巨大成本，顯見現行條文刑責過輕，無法產生嚇阻作用，因此提議修訂法定刑度，以期有效遏止酒駕行為，維護民眾生命、身體及財產安全。

草案六、由江惠貞委員等 20 人提案：

第 1 項罰金額度提高為「五十萬元以下罰金」；第 2 項法定刑修訂為「因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑」；增訂第 3 項，規定再犯第 1 項者，處三年以下有期徒刑或科或併科八十萬元以下罰金；增訂第 4 項「再犯第 1 項規定因而致人於死者，處五年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，三年以上七年以下有期徒刑」；增訂第 5 項「犯第 1 項所駕駛之動力交通工具，不問屬於犯人與否，沒收之」：⁴⁴

提案委員提及，自 2011 年修法後至今，酒駕致人死傷之案件數量相較於未修法之前，無明顯改善，反而有增加的趨勢，對此，世界各國若有重大的酒駕事件，也只能以刑度嚇阻行為人，因此拉高我國酒駕之刑度並無不可行之處，也不會不符合國際潮流。此處，就再犯之處罰部分，提案委員認為行為人須入監服刑而不得易科罰金，才能嚇阻再犯率；又，就沒入之規定，提案委員認為應以特別規定訂之，使其明確化。

⁴³ 同前註。

⁴⁴ 立法院第八屆第一會期第十三次會議議案關係文書，2012 年。

草案七、由蔡其昌委員等 19 人提案：

條文第 1 項不變；第 2 項加重法定刑為「因而致人於死者，處三年以上七年以下有期徒刑；致傷者，處一年以上五年以下有期徒刑」；第 3 項規定「再犯第 1 項規定者，處六個月以上三年以下有期徒刑或併科九萬元以上四十五萬元以下罰金」；第 4 項則規定「再犯第 1 項規定因而致人於死者，處五年以上十年以下有期徒刑；致傷者，處三年以上七年以下有期徒刑」：⁴⁵

提案委員認為，由於酒駕事件並無明顯減少趨勢，且酒駕者被起訴之比例過低；加上法院對酒駕者之判刑過輕，因而現行法規對酒駕再犯者無嚇阻效果。就此，草案擬增訂再犯處罰規定，並提高法定刑度至不得判決易科罰金，而需入監服刑的程度，以達有效嚇阻及矯正犯罪者之效果。此外，有關加重結果部分，提案委員認為，有鑑於：明知酒醉執意駕車，應視為故意犯；以及，酒駕致傷，雖非重傷，也屬嚴重之公共危險行為等理由，應予以重罰。

草案八、由蔣乃辛委員等 22 人提案：

條文第 1 項法定刑度修訂為「一年以上三年以下有期徒刑」；並修定第 2 項、增訂第 3、4 項，區分致傷、致重傷及致死之加重結果：

1. 如因前項行為致人受傷者，處三年以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣二十萬元以上五十萬元以下罰金。
2. 有第 1 項之情事致重傷者，處五年以上十年以下有期徒刑，得併科新臺幣五十萬元以上兩百萬元以下罰金。
3. 如有第 1 項情事致人於死者，處十年以上十五年以下有期徒刑，得併科新台幣兩百萬元以上五百萬元以下罰金；如致二人以上死傷並肇事逃逸者，處無期徒刑，併科新台幣五百萬元以上一千萬元以下罰金：⁴⁶

提案委員提及，有鑑於國人酒駕事件數與死傷人數逐年急速增加，沒有因為罰則加重而有減緩的趨勢，為了保護民眾生命安全，有效遏止酒駕發生，

⁴⁵ 同前註。

⁴⁶ 同前註。

爰參考日本、美國、俄羅斯、加拿大、澳大利亞與南非等外國立法例，綜合評估各類犯罪之法定刑度後，研擬草案，避免一再因飲酒駕駛導致家破人亡的事件發生。

草案九、由黃文玲委員等 24 人提案：

條文第 1 項之「不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者」修訂為「駕駛動力交通工具者」；增訂第 3 項，規定再犯原條文之罪者，加重其刑至三分之二：⁴⁷

草案說明，為預防因酒駕所造成之不幸事件發生，以及有效保障公共安全，爰提案修訂，明定只要酒駕即應受國家法律制裁，並另新增因酒駕再犯者加重其刑等規定。

草案十、由孫大千委員等 17 人提案：

修訂第 1 項條文及法定刑；將第 2 項移列第 3 項並修定其法定刑；另增訂第 2 項及第 4 項：

1. 第 1 項之「不能安全駕駛動力交通工具而駕駛者」修訂為「駕駛動力交通工具者」；法定刑修訂為一年以上三年以下有期徒刑。
2. 增訂酒精濃度標準：服用酒精等相類之物而駕駛動力交通工具，經檢測吐氣所含酒精濃度零點五五毫克以上或血液中酒精濃度百分之零點一以上者，處一年以上三年以下有期徒刑，得科六萬元以上十五萬元以下罰金。
3. 修訂加重結果的法定刑：致人於死者處三年以上二十年以下有期徒刑；致重傷者處一年以上五年以下有期徒刑。
4. 增訂駕駛人拒絕酒精濃度測試，經強制移送檢定後符合修訂條文第 1 項至第 3 項者，加重其刑至二分之一的規定：⁴⁸

提案委員提及，依據修法當前近五年飲酒駕駛肇事件數，顯示現行罰則已無法嚇阻民眾酒駕上路之行為；並認為，服用毒品、麻醉藥品、酒類或其

⁴⁷ 立法院第八屆第一會期第十四次會議議案關係文書，2012 年。

⁴⁸ 同前註。

他相類之物，明知此作為可能影響行為能力，進而造成他人損失，而仍駕駛動力交通工具者，應視為蓄意，故應加重刑責，以示懲戒並嚇阻酒駕事件持續發生。

草案十一、由林明溱委員等 18 人提案：

提高第 1 項法定刑為三年以下有期徒刑、罰金上限為一百萬元以下罰金；提高第 2 項法定刑，亦即致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑，致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑；⁴⁹

提案委員說明，行為人對於飲酒駕駛之危險駕駛可能造成死傷結果的危險性應有所認識，卻仍為危險駕駛行為，嚴重危及其他用路人之生命安全健康；酒駕肇事係屬當事人能事前預防，得預見其發生，雖其發生不違背其本意，卻違背正常善良用路人之交通安全期待，造成嚴重公共危險。因此，為能有效嚇阻酒駕肇事致死致傷的惡性，而提案加重法定刑及罰金額度。

草案十二、由李昆澤委員等 28 人提案：

原條文第 1 項區分為兩部分，並將原第 2 項移列至第 3 項後提高刑度；以及增列第 4、5 項：⁵⁰

1. 第 1 項係將服用酒類或其他相類之物後駕駛動力交通工具之行為增加酒精濃度標準的限制，亦即在吐氣所含酒精濃度零點五五毫克以上或血液中酒精濃度百分之零點一一以上者，處二年以下有期徒刑，拘役或科或併科二十萬元以下罰金。至於服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物之不能安全駕駛行為的構成要件與法定刑度則未變更。
2. 第 3 項提高加重結果之法定刑：違反前兩項之罪而致人於死者處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者處一年以上七年以下有期徒刑。
3. 第 4 項規定再犯第 1、2 項之罪者，處六個月以上三年以下有期徒刑或併科六萬元以上三十萬元以下罰金。

⁴⁹ 同前註。

⁵⁰ 立法院第八屆第二會期第一次會議議案關係文書，2012 年。

4. 第 5 項規定再犯第 1、2 項之罪因而致人於死者，處五年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

草案係以 5 月 11 日「酒駕＝謀殺？！刑法第一百八十五條之三」公聽會為修法根據。鑒於近來酒駕肇事案件再度引發社會關注，各界反映應修法提高酒駕刑責，以遏阻酒駕肇事一再發生，加上酒駕件數未因加重刑責而減少，因此顯有再次檢討修法、執法的必要。首先，參酌現行實務以公共危險罪移送的酒精濃度標準，訂立客觀標準作為執法的依據；又，就致死傷的加重結果，相較於美國、日本，我國刑責顯然較輕，因此另參酌普通傷害致死罪的法定刑後提高本罪法定刑度；此外，草案第 4 項部分，係由於酒駕行為在立法、實務上被認定為過失犯，因此無刑法第 47 條累犯加重刑責的適用，然而依現行條文無法彰顯酒駕肇事再犯的特性，因此有必要獨立規範構成要件並加重處罰。

草案十三、由鄭麗君委員等 19 人提案：

第 1 項法定刑提高為三年以下有期徒刑、罰金上限提高為一百萬元以下罰金；第 2 項法定刑亦提高，即致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑，致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑：⁵¹

提案委員認為，本條文自 2011 年修訂以來，飲酒駕駛肇事的情事始終未減少，條文顯然欠缺遏阻效力，且本條與美國、日本法規相比，我國酒駕致死致重傷之罰則偏輕，又留予法官過多裁量權，往往導致審判結果與民意產生落差，加重酒駕肇事罪責的呼聲也日益增加。因此，酒駕當事人明知其危險而縱己為之，其惡性不可謂不小，為求「罰當其罪」，提出本修訂案。

草案十四、由黃偉哲委員等 26 人提案：

條文第 1 項不變；第 2 項之法定刑提高，亦即致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑，致重傷者，處五年以上有期徒刑：⁵²

⁵¹ 同前註。

⁵² 同前註。

提案委員認為，依據交通部統計數據，可知刑法修訂後，因酒駕致死傷的人數雖有下降，但降幅不大，顯見刑罰加重後沒有得到預期效果。日前因發生酒駕肇事致被害人截肢，但酒駕者卻輕易被交保的案例，使得民怨沸騰，要求修法重懲，因此，草案加重針對傷亡結果的刑責，以維護國人生命安全。

草案十五、由劉建國委員等 24 人提案：

條文第 1 項法定刑不變，惟罰金額上限變更為三十萬元，且刪除「服用毒品、麻醉藥品、酒類或其他相類之物」要件；第 2 項之構成要件與刑度修訂為「因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑；致他人身體或健康受損害者，處五年以下有期徒刑」：⁵³

提案委員認為，不能安全駕駛應不侷限於喝酒或吸食毒品、使用管制藥品等行為，因此直接規定以行為人不能安全駕駛動力交通工具即為已足；另，有鑑於本條文修訂後，近日引發輿論沸騰的酒駕案件仍然頻傳，因此條文中，雖顧慮到第 1 項之短期自由刑不宜增加，而改為加重其罰金刑，惟仍加重本條第 2 項致人於死或重傷之刑責。

草案十六、由盧嘉辰委員等 16 人提案：

條文第 1 項不變；第 2 項提高法定刑為「因而致人於死者，處七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑」：⁵⁴

提案委員認為，不能安全駕駛最雖已經過數次加重處罰之立法，然而現今社會輿論對酒醉後危險駕駛行為造成自己或他人生命及財產嚴重侵害的結果，認為需加以嚴懲防制，因此需再行斟酌其刑度之提高。故委員參酌刑法業務過失致死罪、普通傷害致死致重傷罪的法定刑後，於罪刑平衡下，修訂本條法定刑度。

⁵³ 立法院第八屆第二會期第二次會議議案關係文書，2012 年。

⁵⁴ 同前註。

草案十七、由謝國樑委員等 26 人提案：

條文第 1 項修訂為「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處二年以下有期徒刑，得併科三十萬元以下罰金：一、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。二、服用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。」；第 2 項修訂法定刑為「因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑」：⁵⁵

提案委員認為，不能安全駕駛最係屬抽象危險犯，不以有具體危險為必要，為求明確，應將認定標準及裁罰基準明定入法；此外，由於統計資料顯示，自民國 100 年 1 月至 101 年 4 月間，酒駕的再犯率為百分之三十，因此為了遏止此類行為並降低再犯率，擬刪除原第 1 項之拘役及單科罰金刑種，並提高法定刑下限；最後，參酌日本、香港等有關酒駕致他人傷亡的法定刑度後，修訂加重本條相關刑度，以加強保障合法用路人之生命身體安全。

草案十八、由羅淑蕾委員等 24 人提案：

條文第 1 項之罰金上限修訂為二百萬元以下罰金；第 2 項法定刑提高為「因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑併科二百萬元以下罰金；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑併科二百萬元以下罰金」；並增訂第 3 項為「曾經受前項之罰而判處有期徒刑以上之罪者，處十年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑」：⁵⁶

提案委員認為，有鑑於「葉少爺」等酒駕事件頻傳，加上近來酒駕肇事案件不僅只是個案或破壞家庭的問題，接連不斷的酒駕案件中更隱含著炫富心理的推動因素，讓酒駕問題推升成為破壞社會安全網層次的一個高度社會風險問題，而參酌美國經驗，對於酒駕案件係採最嚴格處罰作為嚇阻及預防案件的手段，因此擬修訂本條，提高罰金與刑責，以提升酒駕肇事嚇阻效果，

⁵⁵ 立法院第八屆第三會期第三次會議議案關係文書，2013 年。

⁵⁶ 同註 40。

進而降低對整體社會成本耗損之可能。

草案十九、由黃昭順委員等 31 人提案：

條文第 1 項之法定刑提高為「三年以下有期徒刑或併科六萬元以上三十萬元以下罰金」；第 2 項修訂為「因而致人於死者，處五年以上有期徒刑；致傷者，處一年以上七年以下有期徒刑」；第 3 項規定「再犯第 1 項規定者，處一年以上五年以下有期徒刑或科或併科九萬元以上四十五萬元以下罰金」；第 4 項則規定「再犯第 1 項規定因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致傷者，處五年以上十四年以下有期徒刑」：⁵⁷

提案委員認為，由於酒駕致人死傷案件頻傳，咸認現行刑度無法有效遏止飲酒駕駛者的僥倖心態，故實應再行加重刑罰；另外，酒駕者明知其行為可能造成重大後果，故其酒駕行為應被視為故意犯，而累犯者更可見其僥倖心態，視他人生命為無物，因此於草案中另行加重累犯相關刑責。

草案二十、由張慶忠委員等 22 人提案：

修訂原條文第 1 項、第 2 項構成要件與法定刑；增訂第 3 項及第 4 項：⁵⁸

1. 駕駛動力交通具有：服用麻醉藥品或相類之物致不能安全駕駛、服用毒品、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、未領駕駛執照或初次領照未滿二年之駕駛人吐氣所含酒精濃度達每公升零點一五毫克或血液中酒精濃度達百分之零點零三時，處三年以下有期徒刑、拘役或科或併科六十萬元以下罰金。
2. 因而致人於死者，處七年以上有期徒刑；致傷者，處三年以上七年以下有期徒刑。
3. 累犯者，處一年以上七年以下有期徒刑或得併科三十萬元以上七十萬元以下罰金。
4. 累犯且致人於死者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑；致傷者，

⁵⁷ 同註 40。

⁵⁸ 同註 55。

處五年以上十二年以下有期徒刑。

提案委員提及，雖然多次調降處罰門檻並加重罰則，然酒駕事件仍層出不窮，因此將現行道路交通管理處罰條例之酒駕標準納入刑法，以增加嚇阻性；此外，酒駕者明知其行為可能造成重大後果，故其酒駕行為應被視為故意犯，而累犯者更可見其僥倖心態，視他人生命為無物，因此於草案中另行加重累犯相關刑責。

草案二十一、由親民黨黨團提案：

條文第 1 項不變；第 2 項提高法定刑為「因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致傷者，處三年以上七年以下有期徒刑。」：⁵⁹

提案黨團說明，由於酒駕致死結果，目前多以刑法過失致死罪論處，且有得以緩刑的機會，因此無法產生遏止效果，然而，有鑑於飲酒駕駛行為應被視為故意，故參酌刑法殺人罪、傷害罪之刑責，擬定草案刑度，以能有效嚇阻酒駕，保障國人生命安全。

上述二十一份草案皆進入立法院審理程序。在各委員說明提案意旨後，由法務部吳陳鏗次長針對各草案提出評釋。首先，吳次長代表法務部，針對各草案提出的意見如下：⁶⁰

- 一、法務部肯認各草案希冀提高不能安全駕駛罪法定刑度，以及增訂酒精濃度標準於條文的意旨，然而各草案所提法定刑度，多經法務部以「與刑法刑罰級距不符」、「考量罪刑相當性及刑法各罪刑罰之衡平」為由而提出修訂建議。
- 二、部分提案委員提及應另訂「再犯」不能安全駕駛罪之刑責、增訂本罪之沒收規定、增訂拒絕酒測時的刑責，以及認為將第 2 項之「重傷」構成要件放寬至「傷」構成要件較妥。對此，法務部有不同看法，回應如下：

1. 關於「再犯」之定義並不明確，如果屬於累犯之情形，因已可依刑法第 47 條第 1 項規定加重本刑至二分之一，因此若再增訂此項規定，恐有重

⁵⁹ 同註 40。

⁶⁰ 吳陳鏗次長發言，委員會紀錄，立法院公報，第 102 卷，第 17 期，頁 34-40，2013 年。本處由於法部針對各項草案，給予的意見多為類似，因此本文在此採集合統整的方式，而不另一一列述。

複評價之虞。

2. 若不問所有人為何，一律宣告沒收，恐有侵害他人財產權之虞。
3. 就增訂拒絕酒測加重其刑規定部分，此係行為人犯罪後態度問題，依刑法第 57 條規定，係法官科刑時應審酌之情狀。
4. 刑法關於加重結果犯之立法體例，均未規範致傷情形，考量罪刑相當性及刑法各罪刑罰之衡平，認為應不予增訂為妥。

三、最後，法務部提出修訂版本建議：

1. 為避免處罰漏洞，應增列「有前款以外之其他情事足認服用酒類或其他相類之物致不能安全駕駛」之概括條款。
2. 酒精濃度部分，傾向於「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」版本。
3. 不能安全駕駛罪之處罰刑度建議修訂為「處二年以下有期徒刑，得併科二十萬元以下罰金。」透過刪除拘役、單科罰金刑罰之方式，提高法定刑下限。
4. 建議就加重結果犯部分修訂為「因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑。」

然而，審議程序中，也有部分委員針對加重刑責之處提出質疑，整理如下：

- 一、尤美女委員提及，以 1999 年立法後致死案件反而提升的例子而觀，僅用提升刑度來加重處罰並無法達到目的，並認為法務部應做法規影響評估，判斷人民對於刑度的高低所產生的感受，以期產生遏阻效果。此外，委員也認為法規應作細膩處理，包含進行性別評估、法規衝擊影響評估等，以幫助評估所定法規能否達成預防酒駕的目的。⁶¹
- 二、呂學樟委員提及，自酒駕事故死亡之歷年數據而觀，發現刑責修得愈高，酒駕致死案件也愈高，對此，法務部應考量其他提高刑責以外的防制酒駕方法。此外，倘若採用刑度提高、酒精濃度標準降低的方式，將可能使目前已超收

⁶¹ 尤美女委員發言，同前註，頁 50-52。

的監獄人數，更加人滿為患。委員認為：「不是人人對酒駕者一窩蜂喊打，我們急著趕快修法，不但法令一定要修訂，而且要有相關的配套方案，如此法律才能更臻完備。」⁶²

三、林正二委員也提及，本次修訂的內涵，仍著重在事後的懲處，而非事前預防酒駕。委員強調：「事後的懲處固然重要，但是……建立有效的預防機制及酒駕防制教育，是非常重要的」⁶³

四、柯建銘委員則提醒議會，加重刑期務必慎重，考慮法益衡平原則和比例原則，以及法理競合等問題，不應讓喝酒的刑責無限上綱，只求修法通過。⁶⁴

最後，本條修訂案在委員會休息協商後，決定採用法務部所提出的版本⁶⁵，並於二讀程序中照原審查條文通過議案，成立現行條文內容。⁶⁶

第五項 小結

由本節立法過程介紹可知，我國不能安全駕駛罪在分別四次的立法、修法階段，呈現了不同的立法脈絡。在此，為了釐清、分析不同立法過程中，立法委員們對於不能安全駕駛罪的刑事立法過程，本文將分別以表格整理不同階段中，委員們提出的不能安全駕駛罪類別中的犯罪種類、各草案所提的相關最高法定刑中的最高刑度，以及各草案所提的相關最低法定刑中的最高刑度，期能藉此了解各年次立法過程中針對不能安全駕駛罪的修法方向，並提出相關疑義。

首先，在 1999 年立法當時，三份草案所列的不能安全駕駛罪法規議案，其構成要件與法定刑度擬定範圍可區分如下表：

⁶² 呂學樟委員發言，同前註，頁 52-53。另外，顏寬恒委員亦持類似看法，可參閱同前註，頁 75-76。

⁶³ 林正二委員發言，同前註，頁 57-58。

⁶⁴ 柯建銘委員發言，同前註，頁 91-92。

⁶⁵ 同前註，頁 101-102。

⁶⁶ 院會紀錄，立法院公報，第 102 卷，第 38 期，頁 1212，2013 年。

	最高法定刑中最高刑度	最低法定刑中最高刑度
不能安全駕駛罪	一年有期徒刑	未規定
致死結果	十年有期徒刑	三年有期徒刑
致重傷結果	五年有期徒刑	六個月年有期徒刑
致傷結果	一年有期徒刑	未規定
業務過失	依其刑加重至二分之一	依其刑加重至二分之一

在 1999 年立法過程中，三份草案內容分別提及當時飲酒駕駛情形嚴重，而現行罰則過輕，或是判決刑責過輕之故，導致無法嚇阻酒駕發生，也易使民眾心生僥倖，因此應將酒駕等不能安全駕駛行為列入刑法處罰，以維護交通安全，亦有草案提出酒駕行為應在考量是否為間接故意的情形下，予以加重刑責。審議過程中，法務部與多數立委皆肯認酒駕等不能安全駕駛行為應列入刑法公共危險罪章處罰，部分立委也提出應予嚴刑峻罰、一併加重過失致死罪刑責等贊成不能安全駕駛罪重刑化之看法，僅一位立委提及應區分初犯與累犯，方不致用刑過苛。

其次，在 2008 年時，僅提出一份立法草案，擬增訂「犯不能安全駕駛罪達三次以上者，處六個月以上三年以下有期徒刑」。然而在立法院審議程序中，被法務部與學者批評此草案之累犯規定計算不明確，且將和總則規定相互衝突，而進一步提及加重處罰非萬靈丹之議論，但是另一方面，增加了本罪罰金刑上限，以避免在罰金低於罰鍰的情形下，仍因道路交通管理處罰條例相關規定而適用額度較低的罰金刑的情況。

接著，本罪在 2011 年進行了第三次法案修訂。該次修訂程序共提出了五份立法草案，其中所提的罪種、法定刑範圍列表如下：

	最高法定刑中最高刑度	最低法定刑中最高刑度
不能安全駕駛罪	三年有期徒刑	一年有期徒刑
致死結果	十五年有期徒刑	一年有期徒刑
致重傷結果	七年有期徒刑	六個月年有期徒刑
再犯不能安全駕駛罪	二年有期徒刑	未規定
業務過失	二年有期徒刑	未規定
提供本罪所涉之酒類等物並任由行為人駕駛	六個月有期徒刑	未規定
拒絕酒精濃度檢測，經檢測後符合不能安全駕駛罪、致死結果、致重傷結果之要件者	依其刑加重至二分之一	依其刑加重至二分之一

此次立法過程中，五份草案說明多認為，雖然不能安全駕駛罪已經立法、修法，然而並未達到防制酒駕的預期效果，並且，在和部分外國立法例相較下，得出我國刑罰過輕的看法，而刑罰過輕的觀點結合法院用刑過輕的狀況，將可能導致酒駕情形無法嚇阻，也難以符合受害人家屬及大眾感受，因此為了保障用路人安全，提議增訂不能安全駕駛罪致死致傷的加重結果，及其他構成要件。然而，法務部雖然在基於筆事事件頻傳，社會各界要求檢討刑度是否過輕的爭議下認同加重刑罰的意見，卻也以：部分構成要件和現行總則規定衝突、部分要件屬於法官衡量範圍、所提法定刑不符刑法級距，或所提法定刑度違反比例原則及罪責相當原則為由，提出異議，其後，部分委員也在提出初犯重罰是否過度、亂世用重典易導致筆事逃逸的道德風險，以及飲酒駕駛之城鄉差距問題等爭議後，質疑社會及部分委員們要求重罰的聲浪。

最後，本罪在 2013 年時進行了第四次修訂，該次修訂總共提出了二十一份草案，各草案所列出的犯罪行為種類與法定刑範圍，整理如下：

	最高法定刑中最高刑度	最低法定刑中最高刑度
不能安全駕駛罪	五年有期徒刑	一年有期徒刑
致死結果	無期徒刑	十年有期徒刑
致重傷結果	十年有期徒刑	五年有期徒刑
致傷結果	七年有期徒刑	三年有期徒刑
再犯不能安全駕駛罪	七年有期徒刑	五年有期徒刑
再犯本罪後致死結果	死刑	十年以上有期徒刑
再犯本罪後致重傷結果	十年有期徒刑	三年有期徒刑
再犯本罪後致傷結果	十四年有期徒刑	五年有期徒刑
致二人以上死傷後逃逸	無期徒刑	未規定
拒絕酒精濃度檢測，經檢測後符合本罪、本罪致死結果或致重傷結果者	依其刑度加重二分之一	依其刑度加重二分之一

本次修訂過程所提出的二十一份立法草案中，首先，有十六份草案提及係因酒駕事件頻傳，現行刑法無法產生遏阻作用，因此擬加重不同種類的法定刑或增訂其他犯罪種類，以達到遏阻作用⁶⁷；其次，有七份草案認為酒駕行為應被視為故意，因而提議加重刑責⁶⁸；再者，有六份草案係在參考外國立法例後，認為我國酒駕刑責過輕，或是認為加重刑罰並未脫離國際潮流⁶⁹；而後，分別有四份草案以社會輿論要求應修法嚴懲酒駕為由要求加重相關刑責⁷⁰，以及另有四份草案以現行不能安全駕駛罪之生理判斷標準不夠客觀或以酒精濃度測驗標準應予明確化為由，要求增訂酒精濃度標準於本罪中⁷¹；最後，則有三份草案反映法院判決過輕、不符社會或受害人家屬期待的情形⁷²。審議過程中，法務部多以刑罰級距、罪刑相當原

⁶⁷ 本文所整理之草案二、草案三、草案五、草案六、草案七、草案八、草案九、草案十、草案十一、草案十二、草案十三、草案十四、草案十五、草案十七、草案十九、草案二十。

⁶⁸ 本文所整理之草案二、草案三、草案七、草案十、草案十九、草案二十、草案二十一。

⁶⁹ 本文所整理之草案一、草案六、草案十二、草案十三、草案十七、草案十八。

⁷⁰ 本文所整理之草案十二、草案十三、草案十四、草案十六。

⁷¹ 本文所整理之草案一、草案四、草案十二、草案十七。

⁷² 本文所整理之草案二、草案七、草案二十一。

則、構成要件需明確等理由建議修訂上述草案的構成要件與刑度；而後，也有部分委員針對加重刑責的部分有所疑義，包含：對比相關數據，認為提升法定刑無法達到防制酒駕目的；提高法定刑可能導致監獄人滿為患；應著重於事前預防而非事後處罰；應考量法益衡平與比例原則而不應使法定刑無限上綱等等。

綜上，由不能安全駕駛罪四次之刑事立法中，可以得出以下趨勢：

一、立法過程所提草案中，犯罪種類的擬定在 2011 年、2013 年時大幅提升：

由本項所列不能安全駕駛罪之犯罪種類與下表折線圖可知，自 2011 年及 2013 年修法程序開始，立法委員針對本罪提出了較以往更多的犯罪種類，期能擴大本罪的處罰範圍。



二、立法過程所提草案中，同樣犯罪種類的最高法定刑與最低法定刑皆自 2011 年起開始大幅提升：

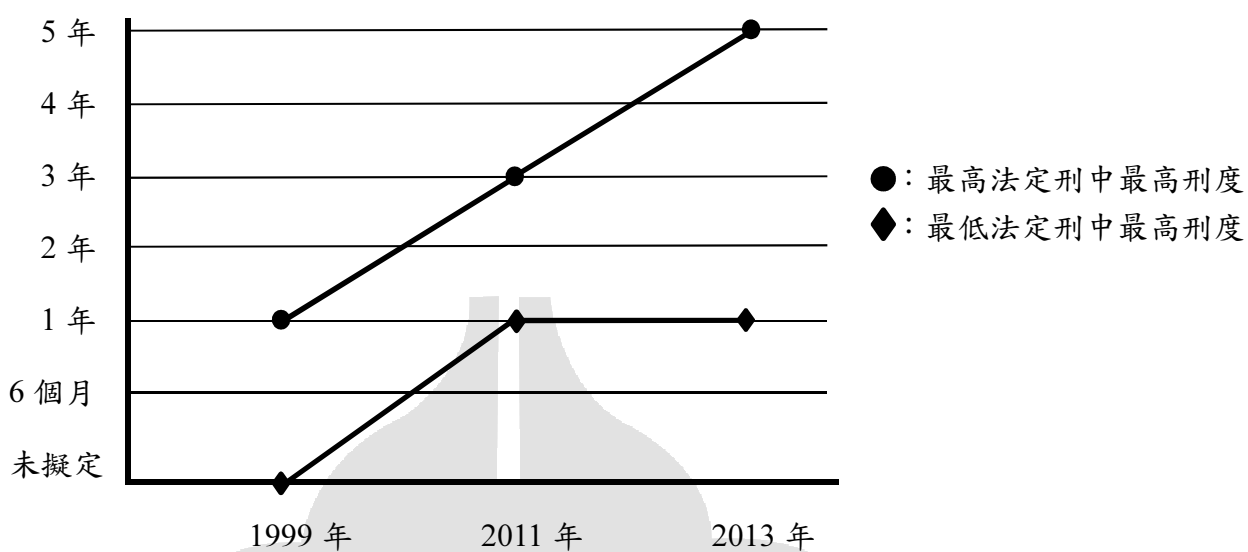
此處，本文係歸納 1999 年、2011 年及 2013 年提出審查的立法草案中⁷³，共同提出審議的不能安全駕駛罪犯罪類型：不能安全駕駛罪、不能安全駕駛致死罪、不能安全駕駛致重傷罪等三種類型在各年度提案的最高法定刑中最高刑度及最低法定刑中最高刑度，進行分析。⁷⁴

⁷³ 由於 2008 年草案僅提出累犯加重刑罰的議案，因此本文在此僅比較 1999 年、2011 年及 2013 年的草案版本。

⁷⁴ 此處所列三張圖表，縱向軸數據皆指有期徒刑；橫向軸數據皆指立法年度。

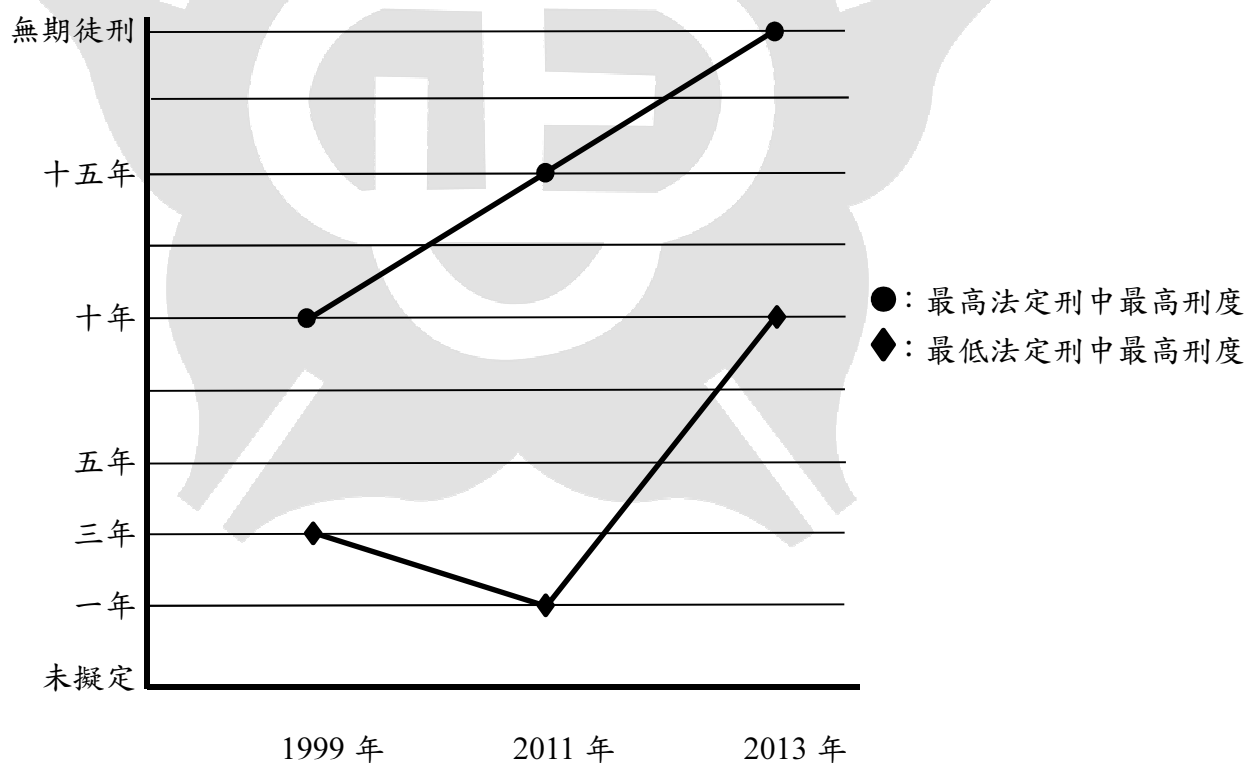
1. 不能安全駕駛罪於歷屆立法程序中所提的最高法定刑中最高刑度及最低

法定刑中最高刑度：

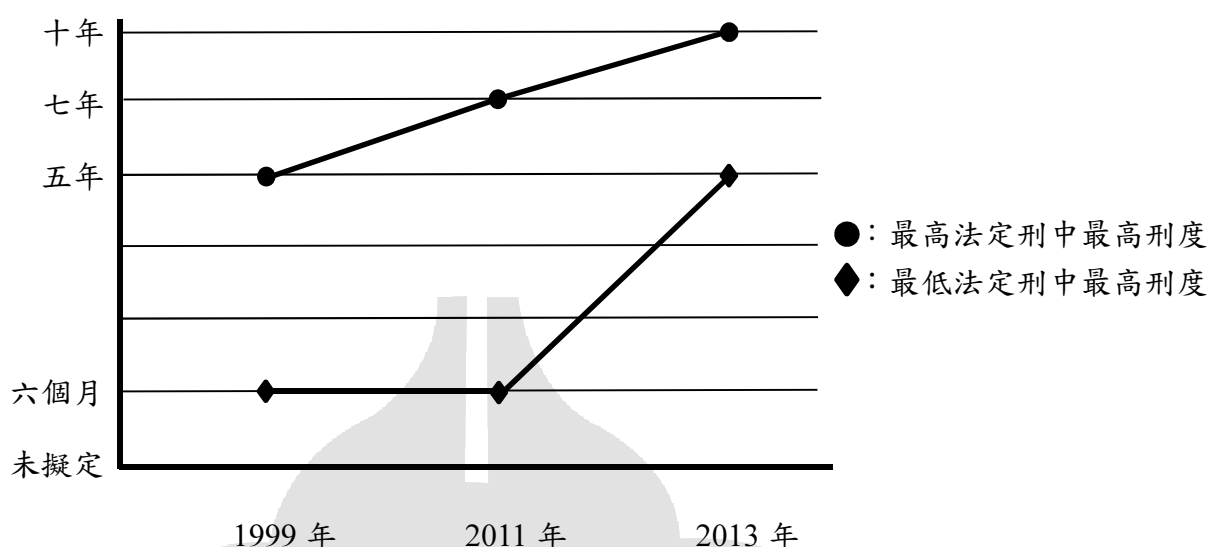


2. 不能安全駕駛致死罪於歷屆立法程序中所提的最高法定刑中最高刑度及

最低法定刑中最高刑度：



3. 不能安全駕駛致重傷罪於歷屆立法程序中所提的最高法定刑中最高刑度及最低法定刑中最高刑度：



由以上三張圖表可知，不能安全駕駛罪、不能安全駕駛致死罪、不能安全駕駛致重傷罪中，所有草案中所提的最高法定刑中的各個最高刑度，自 1999 年開始便呈現上升趨勢，尤其在 2013 年時呈現最大幅度的調整；而在所有草案所提的最低法定刑中的各個最高刑度，雖然大部分在 1999 年和 2011 年修法期間有停頓或下降的傾向，但在 2013 年修法時，也呈現大幅度的提高趨勢。

至此，依據前部分的不能安全駕駛罪之草案擬定犯罪種類數量，以及不同罪種的法定刑草擬趨勢圖表而觀，2011 年及 2013 年修法過程之所以有較大幅度的變動，可能和當時發生的數項社會案件與輿論相關。不能安全駕駛罪的草案審議過程中，於 2011 年及 2013 年皆比前次立法時提出了較多的處罰類別，以及較高的法定刑度和較廣的法定刑判決範圍，就此，倘若比較四次立法、修法過程的草案說明及審議紀錄的話，可以發現自 2011 年開始，除了同以往強調酒駕事件頻繁導致刑罰缺乏遏阻效力、判決論刑過輕、酒駕應為故意犯性質等理由而提議加重刑責外，還增加了社會輿論要求嚴懲酒駕、和外國法規相比我國刑責顯然過輕等理由，又，就「社會輿論要求嚴懲酒駕」、「和外國法規相比我國刑責顯然過輕」之兩種理由中，後者往往被附隨在前者之後，因此，若結合本罪自 2011 年以後的修

法趨勢來看，本文可推論，本罪在草案中所擬定之相當多的處罰規定與提高許多幅度的法定刑度，和該時期的社會輿論有較大的關聯。因此，本文將在下一節介紹在 2011 年及 2013 年審議時提及的社會爭議案件與相關新聞報導，期能完整了解當時推動該兩次刑事立法的社會輿論動力。

第三節 引發修法歷程的社會事件與輿論發展

本罪在 2011 年修法以及 2013 年修法時，於立法院會議紀錄中可見部分委員們以當時社會矚目案件為開頭並提出當時現行法規的問題，前者被稱為「賴文莉案」⁷⁵；後者則被稱為「葉少爺案」⁷⁶。自相關新聞報導以及立法會議紀錄可知，兩案皆為引發上述兩次修法的開端。就此，本文將整理來自蘋果日報、自由時報、聯合報、中國時報等平面新聞所報導的兩項社會案件發展始末，以釐清該兩項案件背後的民意發展以及與修法程序間的重要關聯。

第一項 賴文莉案與其輿論發展

一、案件緣由：⁷⁷

加害人陳熙發於 2011 年 9 月 30 日晚間 12 點，在新北市政府警察局三重分局對面之友人住處飲用酒類後，駕駛小客車行駛於道路上。翌日凌晨 1 點 5 分時，行經新北市三重區重新橋往新莊方向一燈桿附近時，在未注意其酒後反應減慢、注意力減低的情況下繼續前行。當時有新北市政府消防局第三大隊二重分隊之救護車停放在前揭路段外側車道上，並開啟該救護車之車頂警示燈、方向燈及停車燈為現場警戒，被害人賴文莉當時穿著反光背心在現場執行救災救護勤務，而在賴文莉欲關閉該救護車後掀蓋門之際，陳熙發所駕駛之車輛右前側即撞擊到站立在該救護車左後側之賴文莉，致賴文莉受有左下肢開放性骨折，後於同日凌晨 2 點 9 分時被送往國立臺灣大學醫學院附設醫院救治，惟左下肢膝下仍被予以截肢手術，造成左下肢重度傷害。陳熙發

⁷⁵ 委員會紀錄，同註 32，頁 191、213-214。

⁷⁶ 委員會紀錄，同註 60，頁 53、65。

⁷⁷ 新北地方法院 101 年度交易字第 204 號判決事實摘要。

於肇事後，經抽血檢驗，測得其血液中酒精濃度達 131mg/dl，換算成呼氣酒精濃度高達每公升 0.655 毫克，並達不能安全駕駛程度。

二、案發後之社會輿論發展：

1. 首先，在 2012 年 10 月 4 日，聯合報即指出，由於發生消防員賴文莉在值勤時被酒駕者撞成重傷截肢，但酒駕者不但輕易交保，也沒道歉，引發網友怒火的情形，致使賴文莉所屬的「台灣藍衣天使救護服務協會」即開始在臉書上發起「要求重判酒駕撞救護員的肇事者」聲援活動，並有兩萬多名網友參與連署；此外，也有名為「搶救急診室」的社團自該年 10 月 1 日起發起連署，並將議題提高至政治議題，訴求包含「總統候選人重懲酒駕，就投誰！」、「哪個立法委員、議員、鄉里長等，誰的政見有重懲酒駕的，我們就支持誰！」等等，該連署亦有兩千多人參與。⁷⁸
2. 除了介紹網路連署情形外，媒體也摘錄了網友的看法，如聯合報分析，網友之所以強調他們的憤怒，是因為「肇事者明知賴文莉因為他的嚴重錯誤遭截肢，也『不發一語、面無表情、無悔意』，連一句該有的道歉也沒有，甚至還有朋友一起叫罵嗆聲」⁷⁹；蘋果日報也報導，由於肇事者當時未出面道歉，引發逾萬名網友憤怒並要求重判，且包含痛罵「錯的人還這麼囂張！」、「判他要截肢，看他還敢不敢叫罵！」等語句。⁸⁰另外，網友們也指出酒駕案件中的刑責與裁定問題，包含應將其程度拉高至蓄意殺人或殺人未遂等級，以及批評法官輕易交保酒駕者所可能造成的社會治安問題。⁸¹

⁷⁸ 彭慧明、謝恩得，女消防員被撞 萬人連署嚴懲酒駕「提政見就投你」，聯合報，A6，2011 年 10 月 4 日。

⁷⁹ 彭慧明、謝恩得，同前註。魏世昌，聲援英勇女消防員 重判肇事，聯合報，A15，2011 年 10 月 4 日。

⁸⁰ 截肢女消防樂觀 萬人聲援，蘋果日報，2011 年 10 月 3 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20111003/33711671/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。

⁸¹ 彭慧明、謝恩得，同註 79。

3. 而在網路上出現連署聲浪後，就本案的酒駕肇事問題分析也在新聞媒體中一一浮現。包含：在 10 月 4 日的中國時報新聞即指出案發當時，警方未善盡周邊警戒之責並縱放嫌犯，因而遭不同黨派立法委員輪番撻伐市警局的消息⁸²；該報也撰寫特稿批評此案凸顯執法人員對法學素養的無知，導致難以挽回民眾對警察的信心；⁸³在 10 月 3 日的中國時報中，則有民眾提及，由於司法實務上對於酒駕往往以易科罰金處理，因此認為司法輕縱酒駕，並期盼司法單位能勿枉勿縱；⁸⁴其後，中國時報的社論更直接以「酒駕肇事刑責應該加重」為社論主軸，並分析，雖然酒醉駕駛已對社會大眾的生命安全形成無法掌握的恐怖威脅，但台灣法令與司法實務對酒駕的嚴重性卻不夠重視，在對比許多先進國家都把酒駕視為犯罪並嚴厲處罰的現況下，認為為了遏止酒駕行為，台灣必須採取更嚴厲的防制措施，並修法讓酒駕標準更嚴格，而司法單位也須重視酒駕對社會的危害，並處以足夠的懲罰。⁸⁵
4. 對於上述意見，當時的法務部曾勇夫部長也在立法院指出，現行酒駕造成重傷、死亡的處罰刑度確實偏低，擬增訂飲酒駕駛肇事致人於死、致人重傷、致人傷害等加重結果犯，並提高其刑度；⁸⁶聯合報並指出，此係在網友發起連署促請政府提高酒駕肇事制度後，法務部從善如流，並被外界視為「賴文莉條款」，但被害人賴文莉本人對此不願表示意見，只呼籲千萬不要酒駕，以免傷及無辜。⁸⁷
5. 然而，在法務部決定修法之後，社論中仍有民眾持有不同看法，例如，在自由時報中，有司法官投書認為，現行法院量刑實務仍可能會使修法的美意大打折扣，倘若修法後，量刑仍維持現行多數所判決的六個月有

⁸² 顏玉龍、李忠憲，消防局長：警方該負責，中國時報，A10，2011 年 10 月 4 日。

⁸³ 顏玉龍，警方連環錯 不能一語帶過，中國時報，A10，2011 年 10 月 4 日。

⁸⁴ 林之丞，重懲酒駕 杜絕悲劇，中國時報，A14，2011 年 10 月 3 日。

⁸⁵ 社論—酒駕肇事刑責應該加重，中國時報，A17，2011 年 10 月 5 日。

⁸⁶ 吳仁捷、吳柏軒、楊國文、王俊忠、施曉光，截肢女勇消：犧牲很大但不後悔，自由時報，B3，2011 年 10 月 5 日。

⁸⁷ 詹建富、李光儀，女消防員：不知簽的是截肢同意書，聯合報，A10，2011 年 10 月 6 日。

期徒刑範圍，則無異宣告未來修訂提高刑度的結果只是具文，並可能架空國民透過代議士立法所欲規範、達成的公共秩序，因此呼籲各界莫忽視改革量刑的重要性；⁸⁸另外，在中國時報中，也有醫師投書認為，除了祭出刑罰外，減少酒駕的對策還有施以治療一途，其在說明大部分的酒駕累犯有酒癮疾患，以及對比國外治療方針後，建議政府應思考修改道路交通安全法處罰條例，強制酒駕者接受評估與治療。⁸⁹

6. 最後，在 2011 年 11 月 9 日，媒體多報導了立法院三讀通過刑法第 185 之 3 條修訂案的消息。對此，法務部曾勇夫部長回應，未來檢察官將對酒駕肇事者從嚴查辦，以嚇阻酒駕犯罪；⁹⁰而被害人賴文莉本人受訪時曾心情複雜的道出自身事故引發輿論後，仍有飲酒駕駛造成傷亡的事實，⁹¹不過針對法定刑提高部分，仍認為酒駕刑度提高，對執行公務的執法人員和社會大眾應該都有好處，也能進一步保障用路人安全。⁹²同時，警政署也表示樂觀其成，認為對遏止酒駕案件絕對有幫助。⁹³而另一方面，蘋果日報則分析了包含日本、南韓、中國等對於飲酒駕駛的法定刑度，並表示各國刑責正逐漸加重當中。⁹⁴

⁸⁸ 應改革量刑 非提高刑度，自由時報，A15，2011 年 10 月 6 日。

⁸⁹ 班嘉明，治酒駕 嚴懲、治療並重，中國時報，A18，2011 年 10 月 6 日。

⁹⁰ 楊湘鈞，賴文莉條款過關 酒駕撞死人 最高判七年，聯合報，A3，2011 年 11 月 9 日。

⁹¹ 林昭彰，刑度提高 酒駕一律隨案移送，聯合報，A3，2011 年 11 月 9 日。

⁹² 賴文莉：希望能嚇阻酒駕，蘋果日報，2011 年 11 月 9 日，

<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/forum/20111109/33802667/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。

⁹³ 曾韋禎、黃敦硯、吳柏軒、邱俊福，酒駕刑責提高 撞死人罪重判七年，自由時報，A6，2011 年 11 月 9 日。

⁹⁴ 日本重懲酒駕 撞死人可判 20 年，蘋果日報，2011 年 11 月 9 日，

<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20111109/33802119/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。

第二項 葉少爺案與其輿論發展

一、案件緣由：⁹⁵

加害人葉冠亨於 2012 年 4 月 25 日凌晨 4 點左右，和友人一同飲用酒類至早上 6 點，並在酒意尚濃不勝酒力之際，執意駕駛。葉冠亨以時速逾每小時 120 公里以上之高速，沿高雄市中華四路由南向北行駛，在行經高雄市前金區中華三路與光復一街之交岔口時，適有被害人李姓女子在前開交岔口之行人穿越道上等待穿越，以及有垃圾車正在同向車道上違規迴轉車輛。當時，葉冠亨閃避不及，遂先撞擊該垃圾車之左後方，再撞擊李姓女子，致李姓女子當場死亡，與葉冠亨同車乘坐於副駕駛座之陳姓男子也因受有多重頭部傷害而送醫不治死亡，而葉冠亨本人與同車後座的二位乘客則受有程度不等的傷害結果。嗣後葉冠亨經接受抽血檢測，測得其血液酒精濃度值為 171 mg/dl，相當於呼氣酒精濃度值為每公升 0.855 毫克，顯已達不能安全駕駛動力交通工具之程度。

二、案發後之社會輿論發展：

1. 案件發生之後，當時的台中市胡志強市長即在公共安全督導會報時指出，有鑑於類似情況屢見不鮮，已寫信給當時的法務部曾勇夫部長，要求「酒駕處分應擴及與駕駛同車者」，且「同桌起鬨勸酒者也應處分」。⁹⁶然而，有法界人士認為此見解牽連甚廣，上開行為難以認定為教唆或幫助酒駕，因此若強行入罪，不但不符人民情感，也會造成認定困難。⁹⁷
2. 接著，自由時報報導，有一群網友在臉書上架設「葉冠亨毀了一個幸福家庭」粉絲團，聲討肇事駕駛人葉冠亨，該粉絲團一方面轉貼葉冠亨在自己臉書上分享的數疊千元大鈔與賓士、保時捷等炫富照片，一方面對葉冠亨未出面向被害人家屬道歉的情況表示不滿，進而，網友們聲討加

⁹⁵ 高雄地方法院 101 年度交訴字第 52 號判決事實摘要。

⁹⁶ 唐在馨，胡志強上書法務部 酒駕、同車勸酒都罰，自由時報，B2，2012 年 5 月 1 日。

⁹⁷ 林良哲，同車、勸酒入罪 認定難，自由時報，B2，2012 年 5 月 1 日。

害人葉冠亨的效應也在當時持續擴大。⁹⁸例如根據蘋果日報報導，網友們的評論中，包含將葉冠亨嘲諷為「葉少爺」，以及呈現「雜碎混帳字眼齊飛」的現象。⁹⁹

3. 對於網友們的聲浪，自由時報認為此係網友們群起圍攻，形同網路公審，網友們更在將葉冠亨封為「葉少爺」後，持續讓社會輿論齊聲撻伐，並責備葉冠亨的母親過度呵護。¹⁰⁰而後，在被害人告別式的隔日，媒體也報導了被害人家屬與網友等的言論，包含，被害人姊姊的祭文中提及「大少爺用錢解決就好，關個一年半載就沒事，...這是什麼社會？什麼世界？台灣法律死了嗎？真的拿他一點辦法都沒有了嗎？難道不能對這些人施予重罰嗎？」等質疑；¹⁰¹另外，由於在本案發生後不久，在南投縣還發生了另一起酒駕肇事致七旬老翁死亡的案件，亦即在短時間內發生兩起酒駕命案，這樣的結果導致網友們除了批評加害人的惡行外，也批判法院判刑刑度過輕的問題，認為上開結果往往讓人失望、不符社會期待。¹⁰²
4. 對於本案，立法委員趙天麟、李昆澤等人對於酒駕造成兩個家庭破碎的結果，表達關心，其在參加葉少爺案被害人告別式時也表示，將在立法院提案修法，朝加重刑度的方向提案，期盼未來不再發生憾事。¹⁰³
5. 在出現立法委員決定提案修法加重酒駕刑責的報導後，平面媒體社論中也出現了不同的意見。例如，有民眾認為酒駕事件原因乃在於酒駕者心存僥倖、判決與現實人民感受相悖離所致，並希望酒駕能在輿論壓力、

⁹⁸ 黃建華，毀了一個幸福家庭 酒駕闖少 臉書罵翻，自由時報，B4，2012年5月3日。

⁹⁹ 湯寶隆、周昭平，酒駕毀人天倫 fb罵翻「葉少爺」，蘋果日報，2012年5月3日，<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20120503/34202887/>，最後瀏覽日期：2016年7月31日。

¹⁰⁰ 黃建華，葉少爺道歉 母流淚下跪，自由時報，B4，2012年5月4日。酒駕害2命 母代炫富男下跪，聯合報，A11，2012年5月4日。

¹⁰¹ 蘇郁涵、林保光、葉英豪，2起酒駕致死 2母為子下跪 立委要修法加重刑責，聯合報，A1，2012年5月6日。

¹⁰² 葉英豪、楊德宜、蘇郁涵，連續兩起惡劣酒駕 網友批司法：無法制裁壞人，聯合報，A5，2012年5月6日。

¹⁰³ 蘇郁涵、林保光、張明慧、洪敬滋，立委主張：酒駕肇事 加重其刑，聯合報，A5，2012年5月6日。黃建華，葉少爺酒駕 葉母靈堂外跪拜 孤女哭喊我要爸媽，自由時報，B3，2012年5月6日。

媒體報導及警政強力取締下被防阻；¹⁰⁴有民眾質疑現行法中判斷是否酒駕的生理平衡測試無法證明開車是否安全，並認為酒後開車且決意上路就是一種不確定的故意，因而若是在不修法的情況下，酒駕釀事都應以故意論處；有民眾則認為應增訂酒駕致死行為於刑法第 271 條殺人罪之內，說明此類刑罰增訂，並非為了使人入獄，而是希望增加大眾對酒駕的警惕性；¹⁰⁵其他社論也針對酒駕肇事的預防措施提出看法，包含建議台灣學習瑞典「酒駕鎖」模式：在喝酒達一定程度後無法發動車子，以保護大眾安全，並舉出其他國家的類似作法，例如美國的「吐氣酒測，點火自滅」裝置、日本的「酒駕預警裝置」等，認為「根本發不動車子，才能解決問題」。¹⁰⁶

6. 另一方面，在 2012 年 5 月 11 日由趙天麟、李昆澤、蔡其昌立委舉辦了名為「酒駕=謀殺？！中華民國刑法第 185 條之 3 公聽會」會議。會議中，學者與實務人士提出了不同看法，包含：認為重刑不是唯一的思維方向，反應可提高刑度下限讓這些人無法獲判易科罰金；或認為刑法不能只是重罰，建立有效追溯期限才重要；或批評在不斷加碼酒駕肇事致死的刑責下，除違反比例原則外，亦有違憲之虞；或有對於去年甫修法，今年是否再度修法的質疑。¹⁰⁷
7. 其後，在立法院三讀修訂法案通過前，加害人葉冠亨曾遭檢察官求處當時的最高刑度，即七年有期徒刑，案件中的被害人家屬其中之一受訪時表示無法接受，認為在對比外國立法例，以及人命的重要性下，台灣現行法令實在過輕，並擔心被告日後可能會被輕判；¹⁰⁸同時，蘋果日報也公布了一份有約四百份樣本的民調，表示樣本數中，達七成以上民眾認

¹⁰⁴ 黃梅茹，明知不對還酒駕 天理不容，聯合報，A15，2012 年 5 月 10 日。

¹⁰⁵ 傅延文、傅子峰，酒駕似神仙 送人上西天，自由時報，A19，2013 年 6 月 1 日。

¹⁰⁶ 黃佳境，學學瑞典 若酒駕...車子發不動，聯合報，A15，2012 年 5 月 6 日。戴定國，酒駕？讓你發不動車子，聯合報，A15，2012 年 5 月 7 日。

¹⁰⁷ 曾韋禎，學者：提高刑度下限 讓酒駕者難易科罰金，自由時報，B3，2012 年 5 月 12 日。

¹⁰⁸ 鮑建信、黃建華，葉少爺犯後漠然 檢求七年重刑，自由時報，B3，2012 年 5 月 31 日。

為檢察官求處刑度「刑期太短，七年不痛不癢」。¹⁰⁹ 本案後經第一審法院判處六年有期徒刑，對此判決結果，其中一位被害人家屬仍然表示無法接受，強調「沒有判最高刑度，就是沒有加重其刑」。¹¹⁰

8. 因本案而開啟的修法程序，在 2013 年 5 月 31 日完成立法院三讀程序，然而媒體提及，此係因同年 5 月 28 日發生曾御慈醫師遭酒駕撞致腦死的案件，後在社會輿論氛圍下加速了此項提高酒駕罰則的修法議案所致。¹¹¹ 當時，曾御慈醫師遭撞擊致腦死的消息被報導後，引起醫界群起激憤，部分醫界人士發起串聯，要求民眾支持「將酒駕肇事者視同故意犯並加重刑責」；並引發網友再度質疑酒駕肇事刑責過低等問題。¹¹² 最後，針對修訂後的不能安全駕駛致死罪刑責部分，有媒體強調此修訂「等於宣告無法緩刑，希望能夠透過重罰遏阻酒駕歪風」。¹¹³

第三項 小結

分析社會案件後，可知上述社會案件與其後的輿論發展，和 2011 年與 2013 年的不能安全駕駛罪修法有重要關聯。

首先，在賴文莉案中，當飲酒駕駛致重傷案件發生後，網路上開始出現聲援重判酒駕肇事者的網路連署活動，也有聲浪表示願意支持重懲飲酒駕駛行為的政治人物，並在加害人未道歉的情形下，不僅批評加害人無悔意，也批評法官輕易交保加害人，同時還議論了不能安全駕駛罪的法定刑度過輕等問題。其後的媒體社論版面，也反應了執法人員輕縱飲酒駕駛人，以及飲酒駕駛刑責需要加重的見解，而法務部也在此時決定接受上開意見，擬定相關規範，並提高相關法定刑度。

¹⁰⁹ 民調 葉冠亨酒駕害死人，高雄地檢署依酒駕致死罪求處最高 7 年徒刑，請問你的看法？蘋果日報，2012 年 5 月 31 日，<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20120531/34267497/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。

¹¹⁰ 鮑建信、黃建華、洪臣宏，酒駕毀 2 家 3 命 葉少判六年，自由時報，B3，2012 年 11 月 10 日。

¹¹¹ 陳璟民、蘇永耀、曾韋禎、秋燕玲，酒駕、肇逃 刑罰加重，自由時報，A4，2013 年 6 月 1 日。

¹¹² 李忠憲、吳仁捷、魏怡嘉，台大女醫腦死 殺人酒駕男 3 萬交保，自由時報，B3，2013 年 6 月 1 日。

¹¹³ 唐筱恬，酒駕致死 修法通過 最重判 10 年，中時電子報，2013 年 6 月 1 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20130601001081-260106>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。

此時，雖然也有社論質疑加重刑責得以防制飲酒駕駛等看法，但並未影響後續修法議案結果。最後，在不能安全駕駛罪修法經立法院三讀通過後，媒體所報導的政府官員、被害人等多支持此修法結果，認為修法後將能遏止飲酒駕駛行為持續發生。

接著，在葉少爺案中，於台中市長建議法務部應就酒駕行為及相關幫助行為的擴大處分後，網路上也出現了聲討加害人葉冠亨的臉書粉絲團，不僅批評加害人犯後態度，也強調了加害人平日的炫富行為，因而造成批判加害人人格特質等社會輿論持續散布。之後，被害人家屬進而對飲酒駕駛案件刑責未被予以重罰、不能安全駕駛罪刑度過輕爭議，以及當時的第一審判決刑度問題等事項表達質疑；同時，媒體也依據部分民眾意見公布了對於本案之起訴刑度輕重與否的看法，並有多數意見表示不滿。在上述不滿聲浪持續擴散時，部分立法委員決定順應民意，提案修法，並召開公聽會聽取各方意見。最後，在立法院針對本罪三讀通過前，由於發生另一起酒駕肇事致死案件，再度引發民眾對當時規範的質疑聲浪，因而加速其修法通過的進度。

由上述可知，不能安全駕駛罪在 2011 年與 2013 年的修法原因，與 2011 年發生的賴文莉案和 2012 年發生的葉少爺案有相當關聯，且自上開事件發展脈絡而觀，賴文莉案與葉少爺案可說是該兩次修法過程的重要推手，亦即該二次修法過程，是在民眾聲浪與政治人物在順應民意的基礎下，推動修法而成。

第四節 飲酒駕駛及加重結果的案件數、取締數與平均量刑

由本章第一節與第二節的修法歷程及社會事件分析中可知，不能安全駕駛罪中的飲酒駕駛行為總是案件爭議與法律規範變動的焦點所在。為此，本文擬在本節以飲酒駕駛及加重結果為主軸，整理飲酒駕駛行為之近十年案件數量與取締數量，以及整理不能安全駕駛罪（以服用酒類為限）自 2011 年修法後的平均量刑程度。¹¹⁴期能在了解飲酒駕駛行為的修法過程、民意發展與執行效果間的關聯後，於本章第四節論述本文對於相關數據的看法，同時，也會結合刑罰民粹主義概念，針對台灣飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡進行分析。

第一項 飲酒駕駛及加重結果的近十年案件數

一、近十年飲酒駕駛案件數與比率：（單位：件；％）¹¹⁵¹¹⁶

	道路交通事故總件數	飲酒駕駛案件數	結構比率 ¹¹⁷
2006 年	160,897	9,440	5.87%
2007 年	163,971	9,888	6.03%
2008 年	170,127	9,579	5.63%
2009 年	184,749	9,796	5.3%
2010 年	219,651	10,998	5%
2011 年	235,776	11,673	4.95%
2012 年	249,465	10,115	4.05%

¹¹⁴ 其中，不能安全駕駛罪的量刑趨勢之所以選擇從 2011 年開始整理，係由於 2011 年開始的修法條文是本罪因民意與媒體、政府官員與立法委員影響而修訂的開端，而本文整理的目的便是為了能釐清法院量刑趨勢是否會因修法前後加重刑責的聲浪而有所變動，因此量刑部分的採樣方不同於案件數與取締數量的整理方式，僅分析自 2011 年開始的數據。

¹¹⁵ 內政部警察署道路交通事故統計，

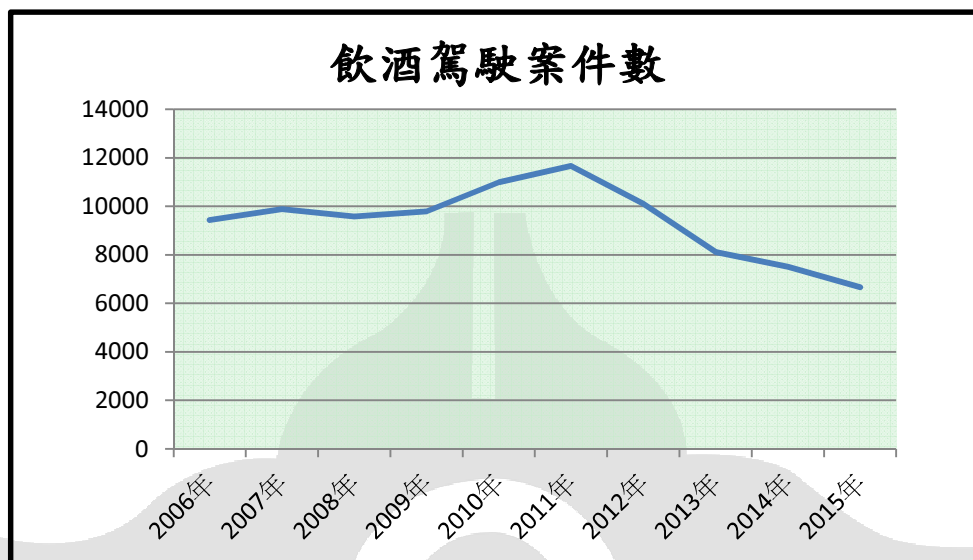
<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12878&nowPage=2&pagesize=15>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 25 日。內政統計通報，民國 104 年，第 48 週，內政部統計處，

<http://sowf.moi.gov.tw/stat/week/week10448.pdf>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 25 日。歷年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表，政府資訊開放平台，<http://data.gov.tw/node/9018>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 25 日。

¹¹⁶ 此處表格數據係 A1 類發生件數與 A2 類發生件數的總和。

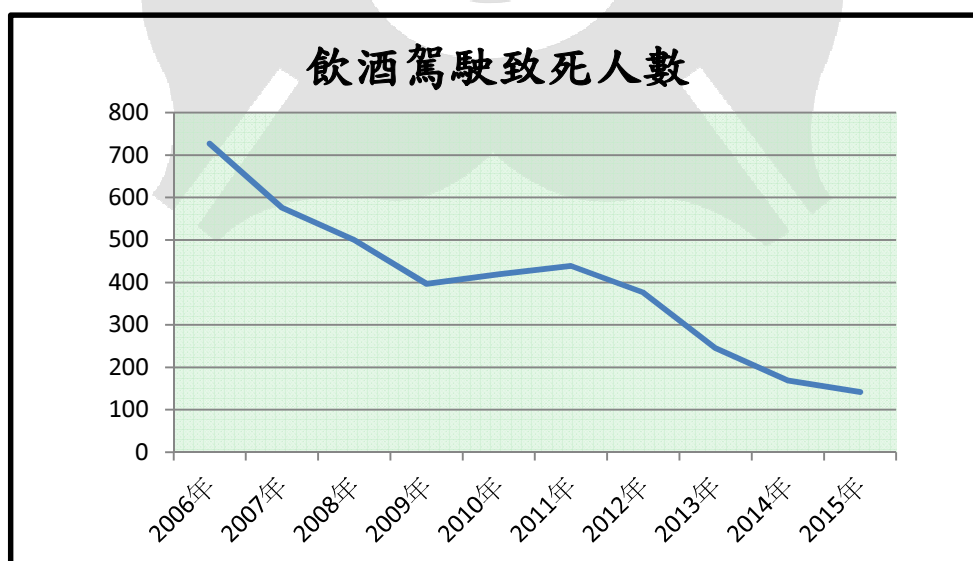
¹¹⁷ 此處結構比率係採計至小數點後二位；小數點後第三位四捨五入。

2013 年	278,388	8,111	2.91%
2014 年	307,842	7,513	2.44%
2015 年	305,413	6,658	2.18%



二、近十年飲酒駕駛致死人數：(單位：人)¹¹⁸

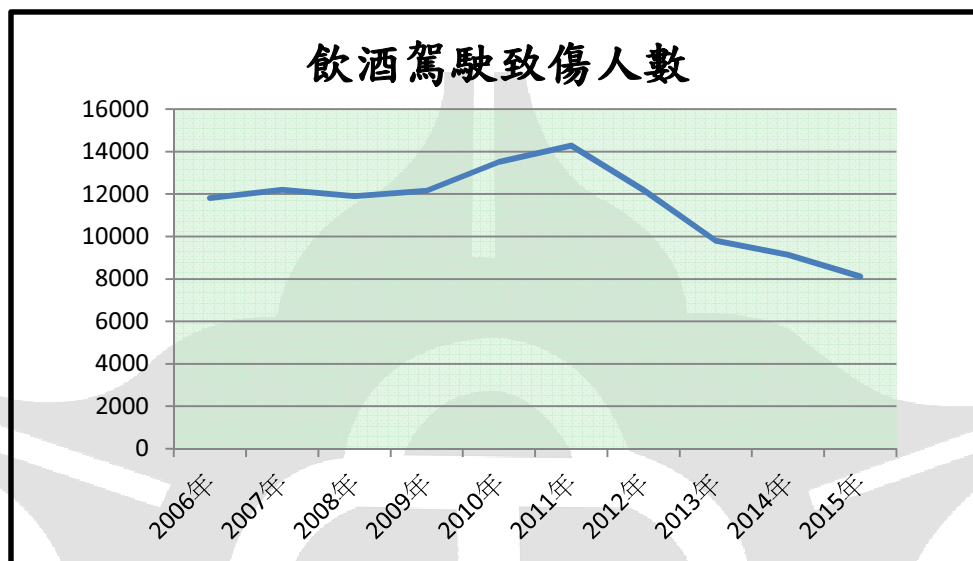
	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
飲酒駕駛	727	576	500	397	419
致死人數	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
	439	376	245	169	142



¹¹⁸ 歷年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表，同註 115。

三、近十年飲酒駕駛致傷人數：(單位：人)¹¹⁹

飲酒駕駛 致傷人數	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
	11,810	12,199	11,906	12,154	13,520
	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
	14,281	12,193	9,798	9,135	8,120



第二項 飲酒駕駛行為之近十年取締件數

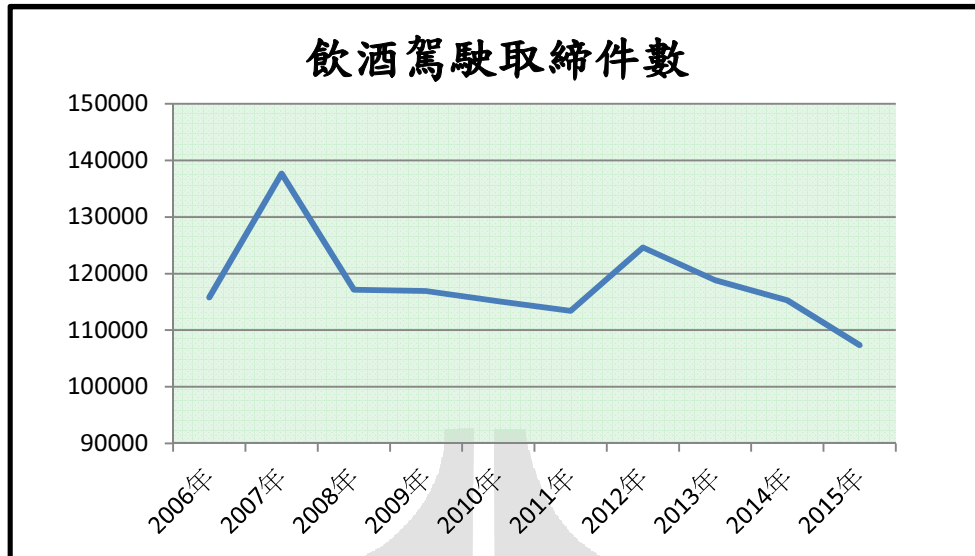
飲酒駕駛 取締件數	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年
	115,785	137,692	117,135	116,901	115,093
	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
	113,430	124,620	118,864	115,253	107,372

(單位：件)¹²⁰

¹¹⁹ 歷年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表，同註 115。

¹²⁰ 警政統計通報，民國 105 年，第 12 週，警政署統計室，2016 年，

<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=79023&ctNode=12594&mp=1>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 26 日。張夢麟，酒駕行為與肇事現況分析，民國 101 年 8 月份嘉義市道路交通安全聯席會報，頁 7，2012 年。



第三項 2011 年後不能安全駕駛罪與加重結果之平均量刑

本文在以下所呈現的資料係來自司法院量刑資訊系統，然而由於該量刑資訊系統的資料來源限制問題，僅能呈現 2012 年至 2014 年的數據，且不能安全駕駛罪量刑資料本身也因系統限制問題，僅能提供萬筆資料中的 5000 筆資料來源，因此，本文以下主要整理 2012 年、2013 年與 2014 年中，不能安全駕駛罪在 2011 年與 2013 年修法後的量刑現象（不含有期徒刑併科罰金），其中不能安全駕駛罪之數據來源係依據系統於各年度所選的 5,000 筆資料來分析。¹²¹

¹²¹ 司法院不能安全駕駛罪量刑資訊系統，
http://sen.judicial.gov.tw/pub_nsd_sbin/nsd_chkid_Project3.cgi，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 29 日。
本處量刑資訊皆以「服用酒類」為限。

一、2011 年修法後，適用 2011 年修法規定的平均量刑趨勢：

	不能安全駕駛罪	不能安全駕駛致死罪	不能安全駕駛致重傷罪
法定刑度	2 年以下有期徒刑	1 年以上 7 年以下有期徒刑	6 月以上 5 年以下有期徒刑
2012 年平均量刑	3 個月有期徒刑	1 年 6 月有期徒刑	11 月
2013 年平均量刑	1 年 7 月有期徒刑	2 年 1 月有期徒刑	無資料
採樣數量	2012 年： 5,000 筆資料中 1,755 筆有期徒刑判決結果。 2013 年： 3 筆資料。	2012 年： 17 筆資料。 2013 年： 20 筆資料。	2012 年： 3 筆資料中 2 筆有期徒刑判決結果。 2013 年： 0 筆資料。

二、2013 年修法後，適用 2013 年修法規定的平均量刑趨勢：

	不能安全駕駛罪（第 1 款事由）	不能安全駕駛罪（第 2 款事由）
法定刑度	2 年以下有期徒刑	2 年以下有期徒刑
2013 年平均量刑	2.9 月有期徒刑	2.3 月有期徒刑
2014 年平均量刑	2.9 月有期徒刑	2.8 月有期徒刑
採樣數量	2012 年： 5,000 筆資料中 4,179 筆有期徒刑判決結果。 2013 年： 5,000 筆資料中 4,057 筆有期徒刑判決結果。	2012 年： 27 筆資料。 2013 年： 9 筆資料。

	不能安全駕駛致死罪	不能安全駕駛致重傷罪
法定刑度	3 年以上 10 年以下有期徒刑	1 年以上 7 年以下有期徒刑
2013 年平均量刑	4 年 6 月有期徒刑	1 年 2 月
2014 年平均量刑	7 年有期徒刑	無資料
採樣數量	2013 年：1 筆資料。 2014 年：1 筆資料。	2013 年：1 筆資料。 2014 年：0 筆資料。

第五節 飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義

由本章第一節與第二節分析可知，規範飲酒駕駛及加重結果的不能安全駕駛罪，在 2011 年與 2013 年修法時，不僅法律條文比起 1999 年與 2008 年，增加了許多構成要件並提高法定刑度，立法院在一讀前提出的數項關係文書中，所提的修法草案更比起以往增加了相當多的構成要件種類與偏高的法定刑度，而這些現象可被認為是因為 2011 年的賴文莉案與 2012 年的葉少爺案的發生，所以在輿論聲浪中，由部份立法委員或政府官員承諾修法後開始 2011 年與 2013 年修法的相關會議程序。因此，在分析 2011 年與 2013 年修法程序前後脈絡後，本文認為上述過程可能有第二章所論述的刑罰民粹主義現象，故在本節擬以 2011 年與 2013 年前後修法脈絡為主軸，以刑罰民粹主義的角度分析賴文莉案與 2011 年修法，以及葉少爺案與 2013 年修法間可能存在的刑罰民粹主義現象，並輔以本章第三節的數據，分析此種修法模式的問題。

第一項 從新聞報導至承諾修法

首先，在賴文莉案中，一開始，四大平面媒體除了報導案件事實與被害人賴文莉的傷勢外，多未加以著墨被害人家屬的心情與其他對本案的評論，直到 2011 年 10 月 3 日，距離案發日期兩天後，四大平面媒體才陸續報導由網友組成的網路連署頁面與對本案的相關評論。這個現象在 2012 年的葉少爺案中也可發現：葉少爺案發生當天，平面媒體也多未報導除了案件陳述以外的評論，最初僅在案發後 5 日看見時任台中市長胡志強要求擴大酒駕處罰範圍的新聞，其後，主要的爭議開端仍是在 5 月 3 日，平面媒體報導網友針對此案創設粉絲頁並聲討葉冠亨的時候，當時平面媒體才在該日前後開始以「葉少爺」稱呼本案，也開始分析相關爭議。由此可發現，賴文莉案與葉少爺案有一共通點在於，平面媒體一開始僅將上述案件作為普通社會案件報導，直到案件引發網友撻伐時方才開始著重於酒駕問題與法律爭議，而這個情形和本文在第二章論述的刑罰民粹主義中，民眾不安狀態因媒體報導而更加不安的互動模式有所不同。對此，本文在下段擬以 Clay Shirky 的

論點說明此種趨勢。

在學者 Clay Shirky 所著「Here comes everybody: the power of organizing without organizations」(中譯：鄉民都來了：無組織的組織力量)一書中，提到一位美國參議院多數黨領導人密西西比州資深參議員在競選連任後，於另一位共和黨參議員生日派對中發表演說，提及應強烈支持該位曾支持種族隔離主義的參議員參選過去的總統大選，並認為如此的話，種種問題便不會發生，然而在事發兩星期後，該位資深參議員在政治人物與媒體的譴責聲中辭去多數黨領導人地位。¹²²本案特別之處在於，媒體一開始並未關注這則涉及種族主義言論的消息，本案是在自由派和保守派的部落客發布後，引起數百萬名讀者注意，並產生了許多諸如參議員不適任多數黨領導人等言論後，新聞才開始報導該參議員為此事道歉的消息以及事件始末。¹²³對於此種現象，學者 Clay Shirky 認為，這是新聞媒體權威性地位的轉變：在網路不發達的時代，新聞媒體可依據其專業判斷何種新聞適合報導，以及適當的評論方式，然而在網路世代發達後，發表文章趨於容易，尤其數十個或幾百個不同來源所發表的同一個想法，其放大效應會超過少數傳統媒體所做出的裁決，而那些部落客也成為新型態的新聞工作者，最後，傳統新聞媒體從機構性的特權轉為通訊生態系統中的一部分，和正式組織、非正式集團與獨立個人處於同一平台上。¹²⁴

上述的網路發展現象和本文第二章中，論及學者 John Pratt 所提及的刑罰民粹主義成因中，有較大的差異，本文認為，這或許是因為學者 John Pratt 的研究依據，是在網路尚未發達的時候，因此在其著作中，仍是以平面媒體或電視媒體的主導性為出發點，但在本章第二節所討論的賴文莉案與葉少爺案中，所面臨的情況卻是和學者 Clay Shirky 所論相似，係由網友開始發起網路連署或輿論後，平面媒體方將兩案視為值得深入探討的酒駕議題，亦即我國不能安全駕駛罪在 2011 年與 2013 年修法背後的民意動向，是部分民眾在接收網路資訊下所形成的輿論力量，

¹²² Clay Shirky 著，李宇美譯，鄉民都來了：無組織的組織力量，城邦，2011 年，頁 63。

¹²³ 同前註，頁 64-66。

¹²⁴ 同前註，頁 66-67。

而非受主流平面媒體的影響。

然而，本文認為，此種現象依舊會導致刑罰民粹主義的發生。在賴文莉案與葉少爺案的時空背景下，雖然民眾對於飲酒駕駛行為的爭議係先自網路發聲，而傳統平面媒體則僅是以被動的姿態報導相關案件，但以部分民眾意見為基礎擴散輿論，進而被政府官員或立法委員運用作為修法基礎的刑罰民粹主義結果仍然不變。不過另一方面，在分析台灣不能安全駕駛罪的立法脈絡後，可以進一步的知悉，民意已不僅止於接受傳統媒體的引導，網路中社群網站的效力也得以和平面媒體處於同一地位，成為民眾意見擴散的根源之一。

回歸賴文莉案與葉少爺案的輿論趨勢發展。兩案當中，網友們議論的內容包含加害人未道歉、法院判決與社會期待產生落差（希望能重懲加害人）等，其中賴文莉案的輿論偏向不能安全駕駛罪的法定刑度爭議，而葉少爺案則增加了加害人平日「炫富」以及母親過度呵護等議論因素。在此，倘若結合本文第二章所論述之刑罰民粹主義的成因－風險社會下的不安全感與道德恐慌下的誇大社會反應的話，可以發現兩案中，賴文莉案的網路群眾是以重懲加害人為開端，而葉少爺案的網路群眾則是以譴責葉冠亨的生活態度為開端，似乎和風險社會預設的情景（尤其在提高法定刑之立法層面）不符。然而本文在細觀新聞報導的動向後發現，雖然兩者皆是以責備加害人行為為起點，但是不久之後，網友們也開始討論當時不能安全駕駛罪的刑責過低爭議，其背後的因素也代表了「倘若不藉由修法嚴懲飲酒駕駛案件加害人，則同樣的情形將一再發生」的想法，也可以被認為是風險社會下，為了避免無法預測的飲酒駕駛事件一再發生，造成傷亡，因此希望以修法加重懲罰飲酒駕駛加害人作為防制酒駕的方式。

上述現象也可發現，雖然兩案皆造成網路民眾輿論，但是輿論的主軸並未集中，尤其對於「修法以提高不能安全駕駛罪法定刑度」的部分，並沒有相當集中的聲浪，反倒是由平面媒體、政府官員與立法委員認定應以提高法定刑責的方式解決飲酒駕駛問題。在賴文莉案中，於平面媒體報導網路輿論後，中國時報的社論便開始將重點置於提高法定刑以嚴懲酒駕的部分，之後，便看到平面新聞報導

法務部回應不能安全駕駛罪刑責確實過低，承諾將修法增加加重結果犯並提高法定刑責，而平面媒體也稱其為「從善如流」，即使在不久之後便有不同民眾投書反應法院量刑標準提高，或是治療酒精成癮問題比加重刑責更能解決問題等看法，但法務部與部分立法委員仍以加重酒駕刑責為主軸來提出 2011 年修法期間的修訂草案；另一方面，葉少爺案則是在被害人告別式中，部分立委在場承諾會提出提高法定刑責的修訂草案，之後，雖然在公聽會上接受學界及實務界對於重刑化的批評等建議，但仍在日後的修法草案中提高法定刑度上限。¹²⁵此外，即使日後出現在平面媒體中的民眾投書並沒有完全支持加重刑責，但在修法期間仍以加重法定刑度為主軸，且在其他飲酒駕駛案件發生，再一次受到網路輿論後，加速立法院三讀程序的通過。

由上可知，賴文莉案與葉少爺案中，要求加重不能安全駕駛罪法定刑責的民意基礎，主要在於網路中的臉書粉絲團、網路連署活動等等，然而該網路聲浪在無法得知確切人數，且訴求也不一致之下，即被平面媒體及部分政府官員、立法委員們認為是得以代表多數民眾要求加重不能安全駕駛罪刑責的聲浪，而承諾修法，並進入審理程序。

第二項 從承諾修法至審理程序

在 2011 年與 2013 年修法程序中，雖然審議內容有相當差異，但是前後兩次修法中仍有兩項共通點，首先，兩次修法程序中的最終擬定版本皆為法務部所提的修法草案，而該版本的構成要件與法定刑度皆未因立法委員們的異議而有所更動；其次，雖然不能安全駕駛罪的構成要件不限於服用酒精後為駕駛行為，但兩次修法的內容全部皆僅探討飲酒駕駛問題，並無其他。

在 2011 年的修法程序中，在賴文莉案發生時，是由法務部在部分民意聲浪中，與以修法承諾，同時，在修法期間所提出的五份修法草案中，便有三份提及修法原因在於報章雜誌報導的飲酒駕駛行為增加、政府輕縱飲酒駕駛有違社會觀感，

¹²⁵ 此即本章第一節中，2013 年修法過程所提及的「草案十二」。

或是不能安全駕駛罪刑度過輕，有違被害人家屬及大眾感受等等，因此可推定多數修法草案係以賴文莉案中要求修法的部分民意為基礎，並將該部分民意認定為普遍社會觀感而進行提案修法程序，尤其草案內容大多以增訂、提高不能安全駕駛罪的法定刑度為主軸。審議過程中，雖然有部分立法委員質疑社會與部分立法委員要求重罰飲酒駕駛行為的妥當性，但是在提出相關意見後，並未有討論重罰是否妥當的相關爭論，僅在會議過後，同意採用法務部所提的修法草案。

而 2013 年的修法程序，係以葉少爺案發生期間，部分立法委員承諾修法加重刑責為出發點。在二十一份修法草案中，部分草案更明確提及其係以嚴懲飲酒駕駛的社會輿論為修法基礎，或是直接提及法院判決與社會期待產生落差的爭議，此外，部分草案雖以飲酒駕駛事故頻傳作為修法動機，但並非每份草案皆有列出實際數據，因此或可推論，草案中所言的飲酒駕駛事故頻傳狀態，係受到媒體中飲酒駕駛事故報導的影響，進而可發現，比起 2011 年修法過程，2013 年修法程序有較多草案係以支持加重刑罰的部分民意為基礎，並將其視為多數民意的展現，使得加重法定刑責或擴大處罰範圍的草案更具正當性。惟仍在法務部於會議中提出對草案刑度等要件的評論與建議後，決議接受法務部提出的修法版本。另外，相較 2011 年修法，2013 年雖有較多立法委員質疑加重刑責對於防制飲酒駕駛的效果，但在會議中仍然沒有引起相關討論。

因此，自上述修法過程而觀，本文發現，不能安全駕駛罪自 1999 年至 2013 年的立法、修法過程中，雖然幾乎提到了飲酒駕駛事件增加、刑責過輕等問題，但在 2011 年與 2013 年的修法程序中，由於受到了賴文莉案與葉少爺案的影響，使得部分修法草案直接或間接的將部分支持加重刑責的民眾意見，視為多數民意或社會輿論，以增加草案中提高法定刑責的正當性。然而提出草案的立法委員們皆在法務部提出自己的修法版本後，達成共識，決議採用法務部所提出的版本。

第三項 從修法完成至執行效果

在 2011 年與 2013 年修法過後，本文擬藉由本章第三節所論述的近十年案件數、取締數量與 2011 年後的平均量刑等數據，分析不能安全駕駛罪在經過輿論聲浪後完成的修法，有無達到執行效果，亦即有無達到多數草案提及的「維護用路人之生命、身體、財產安全」的目的。

首先是飲酒駕駛及加重結果自 2006 年至 2015 年的案件數。飲酒駕駛行為案件數，自 2006 年到 2011 年間逐漸攀升，在 2011 年時達到最高峰，而後在 2011 年至 2013 年間大幅下降，惟在 2013 年至 2015 年間，下降的幅度較前者為低；飲酒駕駛致死人數，則自 2006 年到 2009 年間大幅度下降，但在 2009 年至 2011 年間緩緩上升，2011 年至 2012 年雖以較小的幅度下降，不過在 2012 年至 2013 年時進行了較大幅度的下降趨勢，惟自 2013 年以後下降幅度趨緩；飲酒駕駛致傷人數部分，自 2006 年至 2009 年間無明顯升降，僅自 2009 年至 2011 年間有較大幅度上升，而後在 2011 年至 2013 年間有較大幅度的下降趨勢，惟在 2013 年以後下降幅度亦趨緩。由上可發現，飲酒駕駛及加重結果的案件數據可區分為三個階段：第一階段為 2009 年至 2011 年間，此階段飲酒駕駛行為及其加重結果案件數皆呈現攀升現象；第二階段為 2011 年至 2013 年間，此階段中，飲酒駕駛行為及加重結果案件數大抵呈現較大幅度的下降趨勢；第三階段則為 2013 年至 2015 年間，此時期的飲酒駕駛行為及加重結果案件數，雖也逐漸下降，但下降的幅度皆較前階段為小。

其次，是飲酒駕駛取締數量的數據。取締數量雖在 2007 年達到最高峰，但自 2007 年至 2008 年間卻大幅度的下降，致使在 2008 年至 2011 年間的取締數量皆呈現穩定但偏低的趨勢，直至 2011 年到 2012 年期間有較大幅度攀升，惟在 2012 年以後再次緩慢下降。最後，是不能安全駕駛罪中，以服用酒類作為原因的平均量刑結果。量刑結果中，自 2012 年至 2014 年間，不能安全駕駛罪中除了 2013 年（適用 2011 年修訂規範者）有 3 筆資料呈現較高的刑責外，其餘時段皆偏向三個月有

期徒刑，遠低於二年以下有期徒刑之法定上限；此外，不能安全駕駛致死罪及不能安全駕駛致重傷罪中，除了不能安全駕駛致死罪在 2012 年與 2013 年分別有 17 筆資料及 20 筆資料可做為樣本外，其他時間的樣本皆僅有個位數可參酌；另一方面，針對平均量刑部分，除了不能安全駕駛致死罪在 2014 年出現一個七年有期徒刑的樣本外，其餘樣本所示的平均量刑，多比最低法定刑度稍稍提高而已，並且遠低於最高法定刑度。

綜上，倘若將 2011 年修法及 2013 年修法結合各時點的案件數量而觀，本文發現，在 2013 年修法前後的民意聲浪、媒體報導時間、政府反應多寡及修法草案的提出數量皆較 2011 年修法時期為多的前提下，倘若上述修法情事得以有效阻止飲酒駕駛案件發生，則飲酒駕駛及加重結果的案件量理應在 2013 年後大幅下降，然而實情並非如此，因根據上開數據，飲酒駕駛及加重結果的案件量在 2013 年修法後反而呈現緩慢下降的趨勢，僅在 2011 年至 2013 年間有大幅下降效果而已。本文認為，雖然在修法規定施行期間，上述數據皆呈現下降結果，但如觀察下降幅度的話，則可推論，2011 年修法及 2013 年修法，和飲酒駕駛行為及加重結果案件數量升降之間，可能無關聯性存在。但是，如果比較飲酒駕駛行為及加重結果案件數據及飲酒駕駛取締數據的話，則可發現，前者數據在 2009 年至 2011 年間偏高的時點下，後者數據呈現偏低的趨勢；前者數據在 2011 年至 2013 年大幅度降低的時點下，後者數據呈現大幅度提高的趨勢；前者數據在 2013 年至 2015 年下降幅度趨緩的過程中，後者數據也呈現緩慢下降的結果。對此，本文可推論，飲酒駕駛行為及加重結果案件量在飲酒駕駛行為取締數量提高之時，會有明顯降低的現象，反之亦然，因此認為，飲酒駕駛行為及加重結果案件數據的升降，和飲酒駕駛行為取締數據的升降間，有較為密切的關聯。另一方面，在 2011 年修法及 2013 年修法規定施行後，2011 年至 2014 年間的行為平均量刑幅度並沒有明顯提高，此外，倘若比較各年度不能安全駕駛致死、致傷人數的話，顯然和 2011 年至 2014 年之適用不能安全駕駛致死、致重傷罪的案件數量有相當大的差距，亦即不能安全駕駛致死、致重傷罪在修法後並未有較高的適用比率。

第四項 小結

綜合上述，不能安全駕駛罪中的 2011 年修法及 2013 年修法，係在賴文莉案與葉少爺案發生後，基於恐懼酒駕事件致死致傷意外的心理，而在網路上形成譴責加害人，並要求加重本罪刑罰以嚴懲酒駕、保護社會大眾的聲浪，然而該聲浪雖不足以代表多數民意，卻在平面新聞將案件重點漸漸置於本罪法定刑過輕的問題後，部分政府官員及立法委員將此聲浪視為多數民意或社會輿論，進而承諾修法，並在部分提議加重刑責的修訂草案中以媒體報導酒駕事件頻傳、輿論要求加重刑責等理由作為基礎，在尊重法務部修訂草案版本的決議中通過逐步加重刑責與擴大構成要件的不能安全駕駛罪及其加重結果。此種情形可說是民眾在風險社會下，基於對飲酒駕駛肇事的恐懼，而於上開案件發生後，在網路上對於加害人犯後態度等問題進行撻伐，並期待能藉由加重酒駕刑責以防制酒駕肇事結果，而政府官員及立法委員則將這些意見視為多數民意，在不採納專家意見及不同民眾聲音的情形下，使得不能安全駕駛罪自 2011 年開始呈現較大幅度的法定刑提升與處罰範圍擴大，形成嚴罰化現象。對此，本文認為，本罪的 2011 年及 2013 年修法情形應屬刑罰民粹主義的展現，但此種展現並無法有效降低飲酒駕駛及加重結果的案件發生次數，況且，倘若飲酒駕駛及加重結果案件數和飲酒駕駛行為取締數據的升降間有較為密切關聯，則代表，展現刑罰民粹主義的 2011 年與 2013 年修法，並無法有效控制取締數據背後的飲酒駕駛動機及其死傷結果的防免。

第四章 日本飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡

飲酒駕駛行為如本文第一章所述，包含飲酒駕駛本身以及其加重結果。對於飲酒駕駛行為，日本論著提及，由於酒精涉及影響肉體、精神上的機能並使人的駕駛能力低落的情況，因此，通常情況下，攝取超過身體可負荷的酒精後為駕駛行為時，會有較高的可能性在道路交通上產生引起交通事故等等的危險，因而需要禁止酒醉後駕駛車輛的行為。¹日本飲酒駕駛行為的刑事法律規範主要被規定在日本道路交通法、刑法及相關特別法中，並隨著不同階段發生的重大社會案件而有顯著的變化。²就此，為了能從立法面及社會面分析日本飲酒駕駛行為的刑事立法過程是否為刑罰民粹主義的展現，本文將在第一節先介紹日本飲酒駕駛的刑事立法過程，從中尋找可能影響刑事立法的社會案件後，在第二節分析相關社會案件如何影響相關刑事立法，進而，在第三節整理飲酒駕駛行為相關執行效果後，將在第四節以刑罰民粹主義的觀點分析日本飲酒駕駛行為的刑事立法脈絡。

第一節 飲酒駕駛行為的刑事立法過程

禁止飲酒駕駛行為的刑事法規，最初是在 1933 年被規定在車輛取締令（原文：自動車取締令）中，而後在 1947 年被規定在道路交通取締法裡。在 1947 年時，飲酒駕駛行為復從道路交通取締法轉移規定至道路交通法中，並經過了 1960 年、1964 年、1970 年、1986 年、2001 年及 2007 年的修訂過程；此外，飲酒駕駛致死致傷的加重結果，則被規定在刑法當中，最初與此有關的法律修訂出現在 1968 年所修訂的業務過失致死傷罪中，而後在 2001 年增訂了危險駕駛致死傷罪的立法，並在 2007 年時針對本罪與業務過失致死罪進行修訂，最後於 2013 年時，在設立「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」³後，將包含飲酒駕車致人死傷等危險駕駛致死傷加重結果從刑法移轉列入該法中，而成現行法規。在此，本文將依年份前後依序論述上開刑事立法、修法內容，並以政府官員或委員在會議中

¹ 平野龍一、佐佐木史朗、藤永幸治，註解特別刑法第 1 卷，青林書院，頁 432，1992 年。

² 詳見本章第一節第十一項及第二節內文。

³ 原文為：自動車の運転による人を死傷させる行為等の処罰に関する法律。

的立法、修法說明為主軸，輔以學理論著中對於立法或修法背景的介紹，以整理日本飲酒駕駛行為相關的刑事立法過程。

第一項 1933 年的車輛取締令

最初，有關飲酒駕駛的刑事立法可見於 1933 年（昭和八年）時經過修訂的車輛取締令第 62 條及第 82 條第 1 項：

一、車輛取締令第 62 條：「駕駛人不得伴隨酒氣駕駛車輛，或者在駕駛時吸菸。」

（「伴隨酒氣」原文：酒気を帯び）

二、車輛取締令第 82 條第 1 項：「左列二者處拘役或罰金⁴：(1)對於因故意或過失……違反第 62 條規定者。……。」

此時期，一方面，飲酒駕駛和吸菸被認為是同樣程度的危險犯；另一方面，兩者不僅包含故意犯也包含過失犯，並受到拘役或是罰金之刑罰。⁵立法解說則認為，由於飲酒和吸菸共同伴隨著當然的危險，其中，飲酒是無論到何程度都會造成心力迷醉，而這樣的狀態會造成行為人缺乏頭腦的敏銳度，也容易導致視力惡化或是容易催使睡眠，因此需行禁止。⁶

第二項 1947 年的道路交通取締法

1947 年（昭和二十二年）時，車輛取締令被刪除，而飲酒駕駛則被規定在道路交通取締法中，其構成要件被規定於第 7 條第 1 項及第 2 項第 3 款；而其罰則則被規定在第 28 條第 1 項：

一、道路交通取締法第 7 條第 1 項、第 2 項第 3 款：「馬車或軌道車的操作人不得為輕率操作行為。前項所稱輕率操作，係指左列各款該當行為：……(3)前款

⁴ 此處的「罰金」，原文為「科料」，依據現行日本刑法第 17 條，是指一千日圓以上一萬日圓以下的數額。然而現行日本刑法中，罰金刑係被區分為「科料」與「罰金」，前者定義如前句所述，後者則被規定在刑法第 15 條，數額以一萬日圓以上為限，但如有減輕情形，得論處一萬日圓以下的數額。綜上，「科料」與「罰金」的性質僅在數額限制上有所差異，不過由於台灣並無此類概念，因此本文仍將此處翻譯為「罰金」。又，在此之後的罰金刑，性質皆屬日本刑法中的「罰金」類別。

⁵ 伊藤崇樹、小野慶二、莊子邦雄，注釈特別刑法第 6 卷 I，立花書房，頁 325，1989 年。

⁶ 小林梅茂、小杉芳蔵，自動車取締令註釈：附・自動車関係法令集，現代之交通運輸社，頁 329-330，1933 年。

以外，因酒醉而使本人有無法駕駛之虞而仍駕駛車輛或軌道車者。」（「酒醉」原文：酒に酔い）

二、道路交通取締法第 28 條第 1 項：「該當左列各款之一者，處三個月以下有期徒刑⁷或三千元以下罰金：(1)違反第 7 條第 1 項、第 9 條第 1 項或第 24 條第 1 項的規定者。」

此處立法，在面對眾議院的治安及地方制度委員會中，提及此處規定係基於行為人飲酒時，不論飲酒的程度，如不顧其飲酒後無法正常駕駛的情形而駕駛車輛或軌道車，其駕駛將會對其他車輛造成不利影響，因此應將該駕駛行為視為輕率操作的一種，而需對其特別加諸較重罰責。⁸立法相關文獻也提及，之所以禁止輕率駕駛中的飲酒駕駛，係由於交通事故的發生原因多肇因於駕駛人的注意力減退或散漫自負，也因為在保持細膩的注意力下駕駛時可以防止未來事故發生，故在昭和二十六年二月五日時由廣島高等法院裁示了本條的意旨為「對於駕駛車輛，需要對行為人課予必要的注意義務，以確保其維持足夠的注意力」，因此本條所規範行為不僅止於酩酊駕駛狀態，也包含酒醉後有無法駕駛之虞而仍駕駛的情形。⁹

第三項 1960 年的道路交通法

1960 年（昭和三十五年）時雖然仍執行道路交通取締法，但由於對於行人、車輛通行方法和車輛駕駛人的義務等規定不完全，加上政策的委任範圍廣泛化的緣故，因此新制定了道路交通法。¹⁰飲酒駕駛也在此時被規定在道路交通法當中，其構成要件被規定在第 65 條；而其罰則則被規定在第 118 條第 1 項第 2 款；此外，

⁷ 「有期徒刑」的原文為「懲役」。日本刑法中的法定刑概念，可被區分為「懲役」與「禁錮」，依日本現行刑法，前者被規定在刑法第 12 條，後者則被規定在第 13 條，兩者規定範圍雖然同樣被區分成「無期」及「有期」，「有期」的範圍也同是「一個月以上二十年以下」，但是依據第 12 條第 2 項規定，「懲役」係使受刑人監禁在監獄內，進行受監禁時被指定的作業；而依據第 13 條第 2 項規定，「禁錮」僅係受刑人被監禁在監獄而已，未從事其他勞動。本章所論及的刑責性質皆屬「懲役」，但由於台灣刑法無上述區分概念，因此本文對此逕以「有期徒刑」翻譯之。

⁸ 第 1 回国会—治安及び地方制度委員会，第 11 號，頁 74，1947 年。

⁹ 広島高判昭和 26 年 2 月 5 日(1951 年)，引述自木宮高彦，道路交通取締法規の研究，最高裁判所事務総局，頁 51-52，1956 年。

¹⁰ 亀井源太郎，刑事立法と刑事法学，弘文堂，頁 58-59，2010 年。

亦有相關加重刑責被規定在第 122 條：

一、道路交通法第 65 條：「任何人皆不得在伴隨酒氣下（係指身體達到保有政策所定濃度以上之酒精量的狀態）駕駛車輛。」

二、道路交通法第 118 條第 1 項第 2 款：「該當下列各款之一者，處六月以下有期徒刑或五萬元以下罰金。(2)違反第 65 條規定(禁止伴隨酒氣駕駛)為酒醉(在酒精的影響下有無法正常駕駛車輛之虞等的狀態)駕駛車輛行為或違反第 66 條規定者。」

三、道路交通法第 122 條：「車輛等的駕駛人犯本法第 118 條第 1 項第 1 款或第 3 款；第 119 條第 1 項第 1 款、第 2 款、第 5 款、第 9 款或第 15 款；第 120 條第 1 項第 2 款、第 3 款、第 4 款、第 10 款或第 14 款；或第 121 條第 1 項第 5 款之罪時，或是因過失犯第 118 條第 1 項第 3 款；第 119 條第 1 項第 1 款、第 2 款、第 5 款或第 9 款；或第 120 條第 1 項第 3 款或第 4 款之罪時，伴隨酒氣者，得論以長期之刑或多額罰金，就此情形，刑罰可延長至二倍；罰金得增加至二倍。前項規定中刑之加重，在刑法第 72 條第 1 款所揭示累犯加重規定之前為之。」¹¹

此次修法要旨，在地方行政委員會中，鍋島參議院議員針對第 65 條及第 118 條第 1 項第 2 款的關係說明：自飲酒導致交通事故的實情上考量，酒醉後為駕駛行為，當然也會被認為是伴隨酒氣的駕駛行為，因此雖然第 65 條明示禁止伴隨酒氣的駕駛行為，且其罰則僅保留處罰違反禁止酒醉駕駛的行為，但在社會實態中並非不合理。¹²石原國務大臣則針對第 122 條，提及立法理由為：許多實情顯示，交通事故的原因存在於飲酒，因此駕駛人在帶有酒氣時違犯交通規定的話，需整備有關刑之加重等規定與罰則；¹³

¹¹ 本條文由於在後期的修訂過程，僅涉及處罰行為之條號變動，和本文討論內容較無關聯，因此僅在此處提及其立法緣由，之後的修訂過程則不另行討論。此外，本條在 1971 年後經決議刪除。

¹² 鍋島參議院議員發言，第 34 回国会—地方行政委員會，第 19 號，頁 13，1960 年。

¹³ 石原國務大臣發言，第 34 回国会—地方行政委員會，第 6 號，頁 19，1960 年。

論上述之立法意旨，首先，在第 65 條規定中可見，構成要件從酒醉後禁止駕駛車輛或軌道車，變更為禁止伴隨酒氣而駕駛的行為，雖比前者擁有較大的規範範圍，然而在第 118 條第 1 項第 2 款罰則中卻只處罰酒醉駕駛行為。對此，有立法相關文獻提及，將伴隨酒氣而駕駛之要件停留在訓示規定的原因，是因為此種單獨規範伴隨酒氣的要件不僅未見於外國立法例中，外觀上也不容易分辨，如欲強行分辨，則會有警察過度參與國民私生活的傾向；但另一方面，一開始將伴隨酒氣的要件特別作為訓示規定的原因，是為了回應一般國民的期望，以及促使駕駛人自我約束，並以此為理論基礎下加重酒醉駕駛行為等刑罰。¹⁴此外，本條之所以限定酒精濃度的構成要件，係因所謂「酒醉」一詞具有相當的個人差異，對人而言，也有帶酒氣駕駛後不生直接具體危險的情形。¹⁵

其次，就第 118 條第 2 款刑責部分，相關立法文獻認為，本條所列之行為係僅次於道路交通法第 115 條及第 117 條之罪後，所集結的最反社會性的強烈要素，在罰則加重後，將對駕駛人嚴格懲戒以對抗激增的交通事故。¹⁶最後，針對第 122 條部分，立法文獻則認為，伴隨酒氣而駕車的狀態本來便是禁止的反社會行為，因此仍需依各所示條文所定之高額罰金或長期刑期處斷。¹⁷

第四項 1964 年的道路交通法

1964 年（昭和三十九年）時，道路交通法經過第二次修訂，而與飲酒駕駛有關的條文修訂係自原道路交通法第 118 條第 1 項第 2 款規定被轉列至第 117 條之 2 第 2 款：

一、道路交通法第 117 條之 2 第 2 款：「該當下列各款之一者，處一年以下有期徒刑或五萬元以下罰金：(1)違反第 65 條規定（禁止伴隨酒氣駕駛）而酒醉（在酒精的影響下有無法正常駕駛車輛等之虞的狀態）駕駛車輛等交通工具。」

¹⁴ 橫井大三、木宮高彦，註釈道路交通法，有斐閣，頁 288，1965 年。

¹⁵ 宮崎清文，条解道路交通法，立花書房，頁 188-189，1963 年。

¹⁶ 橫井大三、木宮高彦，同註 14，頁 469。

¹⁷ 宮崎清文，同註 15，頁 189。

修法意旨部分，係在地方行政委員會中，由江口（俊）政府委員說明：酒醉駕駛不只是行為危險，如此所發生的交通事故也多會同時產生行為人逃亡結果，此時在罰則強化之下，應可預防此種犯行發生。¹⁸值得一提的是，本次修法，雖將法定刑提高至原本的二倍之多，但是過勞駕駛等的罰則儘管和酒醉駕駛一樣有「有無法正常駕駛車輛等之虞的狀態」之要件，其刑責卻未一同變更。¹⁹

第五項 1968 年的刑法業務過失致死傷罪

日本現行刑法最初於 1908 年（明治四十年）制定，其中第 211 條規定業務過失致死傷罪原規定為：「因怠於為業務上必要之注意致人死傷者，處三年以下有期徒刑或八千元以下罰金。」²⁰在 1947 年（昭和二十二年）時加上了重大過失致死傷罪的後段規定後，汽車時代來臨，此時由於隨著汽車數量遽增，過失犯的數量也增加，進而成為惡質的交通犯罪問題，因此在 1968 年（昭和四十三年）時，將業務過失致死傷罪的法定刑上限從三年以下有期徒刑提高至五年以下有期徒刑，是在昭和四十年代期間對交通三惡（危險性高的惡質飲酒駕駛、違反車速、無照駕駛）之嚴罰論述的確立。²¹

本次修法，在法務委員會中，首先由田中國務大臣說明：「刑法第 211 條雖曾經過修訂，但由於最近致死傷的交通事故有顯著增加的趨勢，即使政府已開始重視此種事態，並建立交通安全對策予以施行，不過近來對車輛所致業務過失致死傷案件及重度過失致死傷案件的實際情形而言，不僅案件數量激增，也陸續傳出對於惡質重大事件犯人的高度社會非難，且刑事判決對於本罪判處最高法定刑度或是接近最高法定刑度的案例也逐漸增加。於此，對於此種案件中特別惡質重大的部分，若未得到嚴厲處罰以及進行必要的法律修訂，往往已不符合今日的國民道義情感，因此也需要盡快考量自國家刑事政治的角度考量本罪修訂。」²²川井政

¹⁸ 江口（俊）政府委員發言，第 46 回国會—地方行政委員會，第 37 號，頁 10，1964 年。

¹⁹ 伊藤榮樹、小野慶二、莊子邦雄，同註 5，頁 326。

²⁰ 法令全書：慶應 3 年 10 月-明治 45 年 7 月，東京：內閣官報局，頁 102，1908 年。

²¹ 川本哲郎，交通犯罪對策の研究，成文堂，頁 136，2015 年。

²² 田中國務大臣發言，第 55 回国會—法務委員會，第 20 號，頁 1，1967 年。

府委員也以大量喝酒後的酒醉駕駛、駕駛技術未純熟之人的無照駕駛、高速駕駛等輕率駕駛犯罪為例，進一步指出：「這些案件係屬故意中的未必故意概念。在無視人命的態度上駕駛車輛的結果，倘若在使人死傷的情形也單單以不構成故意犯為理由，不論徒刑而論以罰金刑的話，將無法得到來自國民道義情感的深切感受，因此應當對於此種犯行予以相當刑責。……在參酌外國立法裡的話，考慮提高本罪法定刑上限……能使具體案件得到妥適的量刑結果。」²³

然而在會議後，業務過失致死傷罪是否應加重法定刑度的問題，受到了當時的「全日本交通運輸勞動協會」（原文：全日本交通運輸労働組合協議会。文獻簡稱「全交運」，本文從之）反對，理由包含：對過失犯加諸法定刑將會破壞現行刑法原理原則、交通事故依道路交通法為過失認定與量刑即可、加重罰則無法防止事故等等；全交運更進一步指出，政府需要考量事故中駕駛人未盡注意義務的原因，包含高度成長政策的失敗、交通業的營利優先主義、交通勞動者的惡劣勞動條件等等，倘若僅依照被害人的情感訴求而修訂法規，將會是政府逃避責任下的修訂行為。²⁴

第六項 1970 年的道路交通法

1970 年（昭和四十五年）時，道路交通法就飲酒駕駛相關規定進行了第三次修訂。本次修訂內容包含：刪除對「伴隨酒氣」的定義、增訂對伴隨酒氣駕駛之人提供酒類或推薦飲酒之幫助行為的禁止規定，以及區分不同行為程度的罰則，並分別規定在第 65 條、第 117 條之 2 第 1 項第 1 款和第 119 條第 1 項第 7 之 2 款：

一、道路交通法第 65 條：「任何人皆不得在伴隨酒氣下駕駛車輛。任何人也不得對違反前項規定而有駕駛車輛之虞的駕駛人提供酒類或推薦其飲酒。」

二、道路交通法第 117 條之 2 第 1 項第 1 款：「該當以下各款之一者，處二年以下有期徒刑或五萬元以下罰金：(1)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)

²³ 川井政府委員發言，同前註，頁 2-3。

²⁴ 古西信夫，交通事故と刑罰：業務上過失致死傷罪の罰則強化の諸問題，東京：労働経済社，頁 14-15，1968 年。文獻另外也介紹了全交運在法律修訂案決議後的反對運動，以及當時學者與實務人士的反對見解。

有為酒醉(在酒精的影響下有無法正常駕駛車輛之虞等的狀態。以下相同。)
駕駛車輛行為者。」

三、道路交通法第 119 條第 1 項第 7 之 2 款：「該當以下各款之一者，處三月以下有期徒刑或三萬元以下罰金：(7 之 2)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)駕駛車輛（不含輕型車輛）者，其駕駛時身體含有政令所定程度以上之酒精濃度。」

此次的立法意旨，依據地方行政委員會中後藤田政府委員的說明，是為了試圖徹底的排除惡質犯罪而為相關的規定整備，包含有關伴隨酒氣駕駛的規制以及其罰則的強化；針對第 65 條第 2 項之行為違背但不課與刑事處罰的部分，委員也說明，這是因為所規範的行為並非習慣性的飲酒駕駛之故。²⁵另外，對於第 117 條之 2 第 1 項第 1 款的修訂，立案關係人認為，這是有鑑於如果行為人認知伴隨酒氣駕駛行為的話，即使未認知有無法正常駕駛之虞的狀態，仍可明確成立酒醉駕駛之罪的緣故。²⁶最後，第 119 條第 1 項第 7 之 2 款規定和第 117 條之 2 第 1 項第 1 款規定是處於相互補充的關係：假如可藉由實際蛇行駕駛等無法正常駕駛的具體狀態得知是處於酒醉情形的話，即使測得身體有保有政令所定程度以上的酒精濃度，也會適用第 117 條之 2 第 1 項第 1 款；而假如沒到達上述程度，但仍測得身體有保有政令所定程度以上的酒精濃度的話，也會被認為有無法正常駕駛之虞，亦即未能遵守法律所定的駕駛人義務，因而適用第 119 條第 1 項第 7 之 2 款。²⁷

第七項 1986 年的道路交通法

1986 年（昭和六十一年）時，飲酒駕駛相關的道路交通法規定經過第四次修訂。此次修訂內容係將飲酒駕駛相關的罰則之罰金刑度提高：

一、道路交通法第 117 條之 2 第 1 項第 1 款：「該當以下各款之一者，處二年以下

²⁵ 後藤田政府委員發言，第 63 回国會—地方行政委員會，第 18 號，頁 27，1970 年。

²⁶ 伊藤榮樹、小野慶二、莊子邦雄，同註 5，頁 327。同頁文獻亦提及，有學者批評此處修法理由由於和修法前的規定意旨共通，因此難能作為新修訂條文的直接立法動機，然而法定刑和修法前條文有相當差距，因此也推論可能是基於考量喝酒爛醉的故意的特殊性質所致。

²⁷ 平野龍一、佐佐木史朗、藤永幸治，同註 1，頁 434。

有期徒刑或十萬元以下罰金：(1)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)有為酒醉(在酒精的影響下有無法正常駕駛車輛之虞等的狀態。以下相同。)駕駛車輛行為者。」

二、道路交通法第 119 條第 1 項第 7 之 2 款：「該當以下各款之一者，處三月以下有期徒刑或五萬元以下罰金：(7 之 2)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)駕駛車輛（不含輕型車輛）者，其駕駛時身體含有政令所定程度以上之酒精濃度。」

事實上，此次修法係將罰則章中所有罰金刑數額一律提高至約二倍的額度。²⁸在地方行政委員會中，小沢國務大臣說明，提案係考量最近的道路交通實情而發：為了防止道路上的危險、謀求其他交通的安全與順利，以及防止因道路交通所生之障害、設立新時間限制之停車區間的相關制度、開始措置針對違法停車車輛的標章及導入指定車輛移動之保管機關制度、整備停車相關規定，以及新設道路使用矯正中心相關的制度等，而需要提高罰金的額度與違規金（原文：反則金）的限度額，並擴大違規通告制度的適用範圍等等。²⁹因此，此次修法並非針對飲酒駕駛行為，也未在會議中提及此議題，其罰金刑僅和其他規定一併提高而已。

第八項 2001 年的道路交通法與刑法

2001 年（平成十三年）時，飲酒駕駛相關的刑事規定，不僅在道路交通法中有所修訂，也被創設在刑法中，前者主要規範酒醉駕駛行為、伴隨酒氣駕駛行為的刑事責任；而後者則增訂包含飲酒駕駛的危險駕駛致死致傷結果的刑事責任。本文在此將依序介紹道路交通法與刑法中，有關飲酒駕駛及加重結果的修法、立法過程。

一、2001 年的道路交通法修訂

飲酒駕駛相關的道路交通法規定經過第五次修訂。此次的飲酒駕駛相關法規，主要為法定刑度與罰金額度上限的提高，並將原第 119 條第 1 項第 7

²⁸ 伊藤崇樹、小野慶二、莊子邦雄，同註 5，頁 326。

²⁹ 小沢國務大臣發言，第 104 回国會—地方行政委員會，第 7 號，頁 20，1986 年。

之 2 款移至第 117 條之 4 第 2 項第 2 款：

1. 道路交通法第 117 條之 2 第 1 項第 1 款：「該當以下各款之一者，處三年以下有期徒刑或五十萬元以下罰金：(1)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)有為酒醉(在酒精的影響下有無法正常駕駛車輛之虞等的狀態。以下相同。)駕駛車輛行為者。」
2. 道路交通法第 117 條之 4 第 2 項第 2 款：「該當以下各款之一者，處一年以下有期徒刑或三十萬元以下罰金：(2)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)駕駛車輛（不含輕型車輛）者，其駕駛時身體含有政令所定程度以上之酒精濃度。」

此次飲酒駕駛相關的條文修訂動機在於，即使酒醉駕駛引發的交通事件數有減少的傾向，但仍存有極其惡質的行為以及嚴重結果；此外，伴隨酒氣駕駛者所引發的交通事件並未減少。³⁰修法意旨中，第 117 條之 2 第 1 項第 1 款部分可參見國會中，伊吹文明先生的說明：此部分法定刑，是為了考量刑法中往來妨害罪及往來危險罪的法定刑平衡，而將現行規定的二年以下有期徒刑提高為三年以下有期徒刑；其他如罰金額度部分，是以謀求防止惡質駕駛為出發點，從現行法的十萬元以下大幅提高至五十萬元以下的額度。³¹而第 117 條之 4 第 2 項第 2 款的修法，是在伴隨酒氣駕駛引發交通事件的件數以及取締數增加之下，為了應對罰則的威嚇程度低下的情形，而需要確保其法定刑提高幅度，得以抑止行為人產生酒醉駕駛狀態前的飲酒駕駛行為。³²

二、2001 年的刑法增訂

2001 年開始，飲酒駕駛行為相關的刑事規範首次被明文在刑法中，而所規範的是因飲酒駕駛行為而致死致傷的刑事責任。以往飲酒駕駛的加重結果常以刑法中自 1968 年修訂的業務過失致死傷罪論罪科刑，但此次修法增訂了

³⁰ 福田守雄，道路交通法の一部を改正する法律について(3)，警察學論集，第 54 卷，第 11 號，頁 86，2001 年。

³¹ 伊吹文明先生發言，第 151 回國會—衆議院本會議，第 22 號，頁 1，2001 年。

³² 福田守雄，同註 30，頁 88。

包含飲酒駕駛加重結果在內的危險駕駛致死傷罪，即刑法第 208 條之 2 第 1 項前段。其增訂內容與過程整理如下：

1. 刑法第 208 條之 2 第 1 項：「酒精或藥物的影響下導致在難以正常駕駛的狀態下駕駛四輪以上車輛，致人於傷者，處十年以下有期徒刑；致人於死者，處一年以上有期徒刑。在難以控制行進的高速下，或是欠缺控制該行進的技術下駕駛四輪以上車輛，致人死傷者，亦同。」

在此時期，由於飲酒駕駛和高速駕駛等等無視最基本交通規則的輕率駕駛行為導致發生了惡性重大的死傷事件，因此被大眾媒體大幅度的報導，進而被多數國民指摘刑度過輕的問題，並以交通事故被害者的家屬為中心，在平成十二年十一月至平成十三年十月間，四度向法務大臣遞出合計約三十七萬四千人署名，要求對惡質死傷事件犯罪人嚴厲懲罰的連署書內容，並也指摘當時業務過失致死傷罪之判決、判例問題。³³

接著，法務省也著手進行了國內重大事故犯罪相關的實務調查、主要外國法制與其運用的調查，以及和警察廳聯合開啟意見交流活動等的立法準備程序，其中的法制審議會為了檢視專業見解，設立了刑事法部會，一同探討多樣觀點，並形成「需針對惡質的危險駕駛行為類型進行相當限制」等見解。

³⁴上開見解內容包含：將危險駕駛致死傷罪的本質認定為故意的危險駕駛並致人死傷行為，也是和暴行的結果加重犯所成立的傷害罪與傷害致死罪類似的罪行；此外，對於本罪的法定刑度，刑事法部會認為，有鑑於一次車輛駕駛事故會造成多數死傷的性質，且成立本罪前該當道路交通法違反行為的酒醉駕駛也會被本罪吸收，因此本罪的法定刑上限應和傷害罪及傷害致死罪有相當的程度，亦即致傷部分應論十年以下有期徒刑，致死部分應論十五年以下

³³ 大塚仁、河上和雄、佐藤文哉、古田佑紀，大コンメンタール刑法第二版，青林書院，頁 501，2006 年。

³⁴ 井上宏，自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備(刑法の一部改正)等について，ジュリ，1216 號，頁 37-38，2002 年。

有期徒刑。³⁵

最後，以上述見解為前提成立的刑法一部修訂案在第 153 回國會上被提出，立法意旨由森山國務大臣說明：「有鑑於發生了不少飲酒駕駛和高速駕駛等惡質危險的車輛駕駛行為並造成死傷犯罪，在修法之前，此種犯行雖然得依不注意的駕駛行為為由以業務過失致死傷罪處罰，然而該罪不僅無法確切對應這些犯行的惡質性與重大性，也因為國民要求罰則整備的聲浪高漲的緣故，因此為了對這些案件的實態進行即時適切的處罰，法律的整備是必要的。」

³⁶此外，立法關係人井上宏氏也提及，本罪所要優先保護的法益為人的生命、身體與安全，其次則是交通安全；又，本罪需具備危險駕駛故意，惟行為人不用認知「正常駕駛困難」的狀態，僅需認知「導致駕駛困難的基礎事實」即可，例如認知「操作駕駛的事實」、「醉了之後覺得危險，並留意到他人要求不要駕駛的事實」等等。³⁷

第九項 2007 年的道路交通法與刑法

2007 年（平成十九年）時，飲酒駕駛相關的刑責，在道路交通法與刑法中一併經過修訂，分述如下：

一、2007 年的道路交通法修訂

2007 年的道路交通法就飲酒駕駛相關的條文進行第六次修訂，包含將原第 65 條第 2 項移列至第 3 項，並增訂第 2 項與第 4 項；就罰則部分，不僅將法定刑度與罰金額度提高，也增訂了第 117 條之 2 第 1 項第 2 款、第 117 條之 2 之 2 第 1 款至第 4 款，以及第 117 條之 3 之 2 第 1 款與第 2 款規定。此次修訂主要係配合飲酒駕駛之車輛提供罪、倚賴同乘罪的增訂而設：

1. 道路交通法第 65 條：「任何人皆不得在伴隨酒氣下駕駛車輛。任何人也不得對伴隨酒氣之人，於有違反前項規定並駕駛車輛之虞時提供車輛等

³⁵ 井上宏、山田利行、島戶純，刑法の一部を改正する法律の解説，法曹時報，第 54 卷，第 4 號，頁 1053-1054，2002 年。

³⁶ 森山國務大臣發言，第 153 回国会—法務委員会，第 7 號，頁 22，2001 年。

³⁷ 藤井勲，刑事司法の対応現状問題点，載：飲酒運転，交通法研究，第 36 號，頁 16，2008 年。

交通工具。任何人也不得對違反第一項規定而有駕駛車輛之虞之駕駛人提供酒類或推薦其飲酒。任何人也不得在知悉車輛（無軌電車及道路運送法第二條第三項規定之用於旅客車輛運送事業（以下簡稱「旅客車輛運送事業」）的車輛在當該業務從事中時，自其他政令所定義的車輛中移除。下項規定、第 117 條之 2 之 2 第 4 款及第 117 條之 3 之 2 第 2 款亦同）的駕駛人伴隨酒氣下，仍對該駕駛人要求或倚賴其載送自己，共同搭乘違反第一項規定而駕駛的車輛。」

2. 道路交通法第 117 條之 2 第 1 項第 1 款、第 2 款：「該當以下各款之一者，處五年以下有期徒刑或一百萬元以下罰金：(1)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)有為酒醉(在酒精的影響下有無法正常駕駛車輛之虞等的狀態。以下相同。)駕駛車輛行為者。(2)違反第 65 條(禁止伴隨酒氣駕駛)第 2 項規定者(限於接受該車輛之人係在酒醉的狀態下駕駛該車輛)。」
3. 道路交通法第 117 條之 2 之 2 第 1 款至第 4 款：「該當以下各款之一者，處三年以下有期徒刑或五十萬元以下罰金：(1)違反第 65 條第 1 項規定(禁止伴隨酒氣駕駛)駕駛車輛（不含輕型車輛。次款亦同）者，其駕駛時身體含有政令所定程度以上酒精濃度。(2)違反第 65 條(禁止伴隨酒氣駕駛)第 2 項規定者（限於接受該車輛之人在身體有保有前款政令所定程度以上酒精濃度之狀態下駕駛該車輛，但前條第 2 款該當情形除外)。(3)違反第 65 條(禁止伴隨酒氣駕駛)第 3 項規定提供酒類者（限於接受該酒類之人在酒醉的狀態下駕駛車輛)。(4)違反第 65 條(禁止伴隨酒氣駕駛)第 4 項規定者(限於行為人知悉該同乘車輛的駕駛人處於酒醉的狀態，且駕駛人在酒醉的狀態下仍駕駛該車輛)。」
4. 道路交通法第 117 條之 3 之 2 第 1 款：「該當以下各款之一者，處二年以下有期徒刑或三十萬元以下罰金：(1)違反第 65 條(禁止伴隨酒氣駕駛)第 3 項規定提供酒類者（限於接受該酒類提供之人在身體有保有第 117 條之 2 之 2 第 1 款之政令所定程度以上酒精濃度之狀態下駕駛該車輛(輕型車

輛除外)。同條第3款該當情形除外)。(2)違反第65條(禁止伴隨酒氣駕駛)第4項規定者(限於該同乘車輛(輕型車輛除外。下款亦同)的駕駛人在酒醉狀態時駕駛車輛，或是身體有保有第117條之2之2第1款之政令所定程度以上酒精濃度的狀態下駕駛該車輛。同條第4款該當要件除外)。」

文獻提及，在2001年道路交通法修訂並提高飲酒駕駛法定刑責後，雖然飲酒駕駛致死案件數在2001年至2005年間大幅減少，但是2006年時案件數卻比前年增加，因此修法後的抑止效果已不顯著，對此，政府不僅在2006年9月決定要「朝著飲酒駕駛減絕的方向」邁進，也在該決定裡針對飲酒駕駛之強化取締等事項，要求探討「更能強化對於飲酒駕駛的制裁策略」，並因而產生此次修法過程。³⁸

而此次修訂的立法意旨，可參考內閣委員會中，溝手國務大臣的說明：此次修訂，乃不間斷的強化飲酒駕駛本身的罰則，並處罰作為獨立犯罪的非教唆飲酒駕駛的幫助行為，亦即第一，新設立行為人對於有飲酒駕駛之虞者提供車輛、酒類的罰則；第二，新設立行為人同乘伴隨酒氣之人駕駛的車輛的罰則；³⁹此外，在對應最近圍繞的道路交通情事後，為了交通事故的防止，以及其他交通安全的順利進行，需要持續進行對為飲酒駕駛者的罰則強化；⁴⁰對此，即使自平成十三年的法律修訂以來，開始提高對飲酒駕駛的罰則，飲酒駕駛所帶來的悲慘交通事故在其後依然沒有減絕，而由於要求根絕飲酒駕駛的國民聲浪大大的高漲，因此在面臨以根絕飲酒駕駛為目標的相關刑罰之威嚇力、影響力低下之際，為了試圖確立「飲酒駕駛是絕對不行的、不可以做」的國民規範意識，而成立了平成十九年的法律修訂案。⁴¹最後，針對上開

³⁸ 矢代隆義，改正道路交通法と今後の交通警察行政，警察学論集，第60卷，第9號，頁3，2007年。

³⁹ 曾根威彦，交通刑法の改正問題，刑事法ジャーナル，第8號，頁6，2007年。

⁴⁰ 溝手國務大臣發言，第166回国会—内閣委員会，第26號，頁47，2007年。

⁴¹ 道路交通法研究会，注解道路交通法全訂版，頁372-373，2011年。

幫助飲酒駕駛的處罰，係起因於修法前，幫助飲酒駕駛行為的處罰在法律上並不明確，導致難以在國民間確立「絕對不能讓人飲酒駕駛」的慣習，因而修法，並訂立得以判處比修法前的飲酒駕駛幫助犯刑責還重的法定刑度。⁴²

二、2007 年的刑法修訂

2007 年時，飲酒駕駛致死致傷結果有關的刑法規定也經過修訂，主要範圍包含在第 208 條之 2 第 1 項危險駕駛致死傷罪及第 211 條第 2 項車輛駕駛過失致死傷罪中增加構成要件的處罰範圍，亦即刪除前者「四輪以上車輛」的限制；增訂後者以提高車輛駕駛之過失致死刑責：

1. 刑法第 208 條之 2 第 1 項：「酒精或藥物的影響下導致在難以正常駕駛的狀態下駕駛車輛，致人於傷者，處十年以下有期徒刑；致人於死者，處一年以上有期徒刑。在難以控制行進的高速下，或是欠缺控制該行進的技術下駕駛四輪以上車輛，致人死傷者，亦同。」
2. 第 211 條第 2 項：「車輛駕駛時怠於為必要之注意而致人死傷者，處七年以上有期徒刑或一百萬元以下罰金。但傷害輕微時，得依情狀免除其刑。」

就第 208 條之 2 第 1 項修法動機，主要是在 2001 年危險駕駛致死傷罪立法時，限定處罰範圍係針對「四輪以上車輛」的駕駛人，但在本次修法前卻發生不少二輪車輛駕駛時發生酒醉駕駛、無視信號燈、超速等惡質危險駕駛行為，造成死傷事故；而就第 211 條第 2 項部分，修訂動機肇因於，修法前發生的車輛駕駛致死傷事故，雖然因欠缺危險駕駛故意等而不該當危險駕駛致死傷罪，不過飲酒駕駛造成的惡質、危險駕駛行為，也持續發生不少造成多數死傷的重大結果，然而當時所適用的業務過失致死傷罪自 1968 年修訂後，僅一直維持五年以下有期徒刑的法定刑上限，因而國民認為該量刑與法定刑和社會的規範意識不合致。⁴³基於前述狀況，為了得以對案件實態予以適當的

⁴² 檜垣重臣，「道路交通法の一部を改正する法律」について（上），警察学論集，第 60 卷，第 9 號，頁 45，2007 年。

⁴³ 伊藤栄二、江口和伸、神田正淑，「刑法の一部を改正する法律」について，法曹時報，第 59 卷，第 8 號，頁 28，2007 年。

科刑，法務大臣認為有必要早日進行法律修訂，進而召開了法制審議會，提出前部分所整理的修訂條文內容。⁴⁴

其後，條文草案進入國會審查。有關本次修法意旨，小津政府參考人說明：「第 208 條之 2 第 1 項的規定係在將『四輪以上車輛』的『四輪以上』要件消除的前提下，提案將包含二輪車的動力車輛列入其中，亦即，倘若四輪以上的動力車輛和二輪動力車輛所伴隨的危險性並無差異的話，則現行危險駕駛致死傷罪的前提限制即需要妥當修訂。」⁴⁵「在平成十三年危險駕駛致死傷罪新設之際，曾希望能調查新設後發生的二輪車輛駕駛人所造成的業務過失致死傷犯罪。在這其中，對於酒醉駕駛、無視交通號誌、明顯超速等等危險惡質的駕駛行為部分，很明顯地造成不少被害人死亡或是負有需要醫治一個月以上的重傷情形，因此使得二輪車輛交通事故的被害人或其家屬等人，質疑現行法限定危險駕駛致死傷罪的處罰對象為四輪以上車輛駕駛人的規定，並有要求擴大處罰至二輪車輛的聲浪。」⁴⁶

其次，就車輛過失致死傷罪部分，其問題點是在考量飲酒駕駛相關的議題中做成。立法意旨可參考法務委員會中長勢國務大臣的說明：近來車輛駕駛所造成的死傷事故，發生不少因飲酒駕駛等惡質危險的駕駛行為，並導致有多數死傷者的重大結果，但對如此的死傷事故所為的業務過失致死傷罪處罰，其量刑與法定刑並不與國民的規範意識相契合，因此持續可見要求整備罰則的諸項意見；此外，自平成十四年以後的車輛駕駛所致業務過失致死傷罪的科刑狀況而觀，案件的量刑結果接近法定刑和處斷刑上限的情形不斷增加，因此就飲酒駕駛等惡質危險車輛駕駛所生的重大結果事例而言，便有必要對該等事例的實情予以即時適當的科刑。⁴⁷

⁴⁴ 同前註，頁 31。

⁴⁵ 曾根威彥，同註 39，頁 5。

⁴⁶ 小津政府參考人發言，第 166 回国會—法務委員會、第 15 號，頁 8，2007 年。

⁴⁷ 長勢國務大臣發言，同註 40，頁 5。

第十項 2013 年的「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」

2013 年（平成二十五年）時，刑法中有關飲酒駕駛的規定被刪除，並被移轉至「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」之特別法規內（以下在本項論述中簡稱「特別法」），並和自 2007 年修訂後的道路交通法一併適用。適用結果雖仍同前項，也是在道路交通法部分規範飲酒駕駛相關的構成要件及相關從犯行為，在特別法則規範飲酒駕駛致死致傷之加重結果，然而特別法在立法時，將原規範於刑法第 208 條之 2 第 1 項及第 211 條第 2 項的構成要件與法定刑度分別擴大與加重，並區分為三個條文：危險駕駛致死傷罪、作為中間類型的危險駕駛致死傷罪（原文：「中間類型」⁴⁸としての危険運転致死傷罪）以及過失駕駛致死傷後酒精等影響之脫免發現罪（原文：過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪）。就特別法中的三項罪名，論述如下：

一、危險駕駛致死傷罪：

特別法第 2 條第 1 款：「為下列所示行為之一，致人於傷者，處十五年以下有期徒刑，致人於死者，處一年以上有期徒刑：(1) 酒精或藥物的影響下導致在難以正常駕駛的狀態下駕駛車輛者。」

二、作為中間類型的危險駕駛致死傷罪：

特別法第 3 條第 1 項：「因酒精或藥物的影響，在車輛行進時有不能正常駕駛之虞的狀態下駕駛車輛後，在酒精或藥物的影響下陷入不能正常駕駛的狀態，因而致人於傷者，處十二年以下有期徒刑，致人於死者，處十五年以下有期徒刑。」

⁴⁸ 本名詞係參考自學者杉本一敏在「自動車運転死傷行為等処罰法の成立をめぐる所感—議事録をよんで」一文中的用法。

三、過失駕駛致死傷後酒精等影響之脫免發現罪：

特別法第4條：「因酒精或藥物的影響，在車輛行進時有不能正常駕駛之虞的狀態下駕駛車輛者，因怠於為駕駛上必要之注意，生致人死傷的情形時，為了免於被發現在駕駛時受酒精或藥物影響與否或影響程度，而攝取酒精或藥物、離開現場並使體內殘留酒精或藥物濃度減少，或是為其他免於被發現在駕駛時受酒精或藥物影響與否或影響程度的行為時，處十二年以下有期徒刑。」

本次立法程序，起源於2012年9月7日，法務大臣在法制審議會中表示：「有鑑於發生車輛駕駛造成死傷犯罪等等情形，而有必要及早進行得以即時對應各項案件的罰則整備。因此希望能提示相關綱要。」其後，法制審議會中的刑事法部會便開始進行調查審議，並在決定立法綱要後，使其進入第183回國會審議，最後，在第185回國會中，以眾議院與參議院兩院全體一致的同意表決結果，完成此次立法。⁴⁹

立法意旨可參酌法務委員會中，谷垣國務大臣的說明：雖然有車輛駕駛致死傷犯罪數量減少的傾向，但仍持續發生不少飲酒駕駛和無照駕駛等惡質危險駕駛造成的死傷犯罪；也由於在現行法中發生了即使係因危險駕駛行為造成死傷犯罪的狀況，仍不該當現行法的危險駕駛致死傷罪，反而適用車輛駕駛過失致死傷罪的事件，而成就了立法的契機。⁵⁰其中所論述的死傷犯罪，有學者整理了立法前的主要案例，分析是因為以下案例，產生立法動機：⁵¹

一、行為人在名古屋市無照、飲酒駕駛，其在單行道逆向行駛時，撞擊他人後逃逸，並導致被害人傷亡。本案由於行為人當時能操控駕駛，因此被認為不構成舊刑法第208條之2第1項危險駕駛致死傷罪的要件，因而也不以該罪起

⁴⁹ 保坂和人，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律について，警察学論集，第67卷，第3號，頁44，2014年。

⁵⁰ 谷垣國務大臣發言，第183回国会—法務委員会，第18號，頁14，2013年。

⁵¹ 下述案例皆引自今井猛嘉，自動車運転死傷事故等処罰法の新設—危険運転致死傷罪等の改正，刑事法ジャーナル，第41號，頁5-6，2014年。

訴，而是以舊刑法第 211 條車輛駕駛過失致死傷罪與道路交通法相關罰則起訴，並判處七年有期徒刑。

二、少年在京都府龜岡市無照、疲勞駕駛時，撞擊正前往學校的小學生，造成 3 人死亡 7 人受傷的結果。本案行為人的無照及疲勞駕駛行為，由於不該當舊刑法危險駕駛致死傷罪的構成要件，因而被以舊刑法第 211 條車輛駕駛過失致死傷罪與道路交通法起訴，最後被判處五年以上八年以下不定期刑。

三、在栃木縣鹿沼市，罹患癲癇的行為人，在駕駛吊車的前日因怠於服藥與睡眠不足，造成駕駛時喪失意識無法操控，並以時速 40 公里的速度撞擊正在上學途中的兒童，造成六名兒童死亡的結果。本案由於案發原因並非舊刑法危險駕駛致死傷罪中「酒精或藥物的影響」之原因所致，因此不構成該罪，而被以舊刑法車輛駕駛過失致死傷罪起訴，並判處七年有期徒刑。

四、在京都市祇園地區，罹患癲癇的行為人在駕駛車輛時病情發作、意識喪失，導致無法操控車輛，造成他人死傷結果，行為人本身也因此身亡。本案受理時不以舊刑法危險駕駛致死傷罪送件，而是以舊刑法車輛駕駛過失致死傷罪送檢察署辦理。

五、行為人在大量飲酒後，在福岡市高速駕駛車輛，於未妥適操控駕駛下，至海上大橋撞擊其他車輛，導致他車自橋上墜入海中，造成 3 名孩童死亡的結果。行為人由於在案發後逃逸並大量飲水，因此難以被認定為舊刑法危險駕駛致死傷罪中「酒精或藥物的影響」之構成要件，但本案最後仍被以危險駕駛致死傷罪論處。本案在併合他罪後，判處二十年有期徒刑。

上述 5 個案件，除了第 5 個案例外，其餘案例皆不成立舊刑法危險駕駛致死傷罪，學者認為「透過這些案例可知，危險駕駛致死傷罪所規定的犯罪類型，並無法對於這些案件為同等的可罰性評價，而這樣的問題意識逐漸高漲。對此，這些案件是需要及早對應的行為類型，並成為舊刑法危險駕駛致死傷罪的修法前提，

而為了能規範特定犯罪，便需要就特別法進行整備。」⁵²

然而，特別法中所列條文，不僅規範範圍不同，也各有其構成要件適用方法，因此本文擬進一步各別論述特別法第2條第1款、第3條第1項及第4條的條文本質與相關立法理由。說明如下。

首先，是本法第2條第1款。第2條自第1款至第5款皆為危險駕駛致死傷罪，是本法增訂前將原屬刑法第208條之2規定的危險駕駛致死傷罪，以各款列舉的方式修訂，並移至本法中，因此有關這些款項所使用的文義解釋，皆與修訂前相同。⁵³

其次，是本法第3條第1項之「作為中間類型的危險駕駛致死傷罪」。本罪中，行為人雖然在開始駕駛時未出現正常駕駛困難的狀態，但是就駕駛中因漸進式的提高酩酊狀態的程度而陷入正常駕駛困難狀態而言，行為人無法預見、自覺其在開始駕駛時或駕駛中會自己陷入那樣的狀態，換句話說，有很多情況雖然無法被認定為危險駕駛故意，但也可見法院針對此種情形論以較重之宣告刑，且已接近車輛駕駛過失致死傷罪的法定刑上限，因此有必要新設立有較重法定刑的中間類型構成要件，使此種案例能更適切的對應刑責。⁵⁴本條雖然不能說和本法第2條危險駕駛致死傷罪中的危險駕駛行為有同樣程度，但是由於涉及被認為具有高度危險性、惡質性的駕駛行為，因此相對於危險駕駛致死傷罪之客觀上陷入正常駕駛困難狀態後致人死傷的行為，本條法定刑程度較第2條的危險駕駛致死傷罪為輕，但較過失駕駛致死傷罪為重。⁵⁵

最後，是本法第4條之「過失駕駛致死傷後酒精等影響之脫免發現罪」。有鑑於行為人為了能使人無法分辨事故時的飲酒酩酊狀態，因此會發生在事件後為喝

⁵² 同前註，頁5-6。

⁵³ 高井良浩，自動車の運転による人を死傷させる行為等の処罰に関する法律について，刑事法ジャーナル，第41號，頁35，2014年。

⁵⁴ 杉本一敏，自動車運転死傷行為等処罰法の成立をめぐる所感—議事録をよんで，刑事法ジャーナル，第41號，頁20，2014年。

⁵⁵ 高井良浩，同註53，頁36。

酒行為，並在大量喝水後逃走，最後酒醒的情況，⁵⁶而這樣的行為對於在酒精或藥物的影響下犯過失駕駛致死傷罪之人而言，具有強烈非難的特性，對此，相較於刑法第 104 條之湮滅自己刑事案件相關證據等的不罰規定，雖然本條有隱匿「在酒精或藥物的影響下犯過失駕駛致死傷罪之人」證據的構成要件，但是所犯之罪相較於湮滅證據之相關行為，乃具有高度非難的性質，因此即使對本罪行為主體課與刑責，仍屬妥當。⁵⁷

第十一項 小結

日本飲酒駕駛相關的刑事立法，自 1933 年演變至今，並在構成要件與法定刑中進行了大幅度的修訂。如以構成要件類別區分刑事立法過程的話，可以區分為：飲酒駕駛行為與從犯行為，以及飲酒駕駛行為之加重結果，前者規範於道路交通法中，後者則規範於刑法中，並各自逐步修法變更要件。因此在本項，本文會將本節所論述的立法過程分類為：以道路交通法修法為主軸的飲酒駕駛行為與幫助犯行為，以及，以刑法修法為主軸的飲酒駕駛行為加重結果，以便能清楚分析。

一、以道路交通法修法為主軸的飲酒駕駛行為與幫助犯行為：

此處的飲酒駕駛行為與幫助犯行為，自 1933 年開始，經過車輛取締令、道路交通取締法以及道路交通法的刑事立法規範變遷。在此，本文擬將各年度修訂的相關刑事法規範，依據修法動機區分為三部分，分別為：1933 年與 1947 年的車輛取締令與道路交通取締法修訂；1960 年、1964 年、1970 年、1986 年和 2001 年的道路交通法修訂；以及 2007 年以後的道路交通法修訂。

1. 首先，在 1933 年的車輛取締令修訂以及 1947 年的道路交通取締法修訂部分，構成要件由伴隨酒氣駕駛行為，變更為較狹隘的酒醉駕駛行為，而未個別區分飲酒駕駛的程度或依其程度論罪科刑，而兩者的立法理由，前者係基於伴隨酒氣駕駛行為會使人心力迷醉、缺乏敏銳、視力惡化或

⁵⁶ 杉本一敏，同註 54，頁 28。

⁵⁷ 今井猛嘉，同註 51，頁 13-14。

催使睡眠而需以刑責禁止；後者是基於酒醉駕駛行為屬輕率駕駛，會對他車造成不利影響，並會因注意力減退或散漫自負等因素導致事故發生。由此可知，此階段的修法僅著重於飲酒駕駛行為對行為人的惡劣影響，以及論述因該影響而容易形成的意外風險。

2. 其次，在 1960 年、1964 年、1970 年、1986 年和 2001 年的道路交通法修訂中，構成要件與法定刑開始依據飲酒駕駛的程度不同而各別區分，法定刑也隨著各次修法而多逐步以一年為間隔穩定成長。首先，在 1960 年飲酒駕駛行為與刑事責任被規範至道路交通法後，罰則不僅提高，且開始將飲酒駕駛行為區分為達政令酒精濃度的伴隨酒氣駕駛行為，以及達政令酒精濃度的酒醉駕駛行為，前者係基於國民期望駕駛人自我約束的關係，因此不罰；後者則因為該行為最反社會性，且為交通事故的主要成因，因此加重刑責以對抗激增的交通事故。此外也增加了第 122 條之對伴隨酒氣且犯其他條文者加重處罰的規定，理由亦是基於飲酒犯上開規定本是反社會行為所致。

在 1964 年的道路交通法修法中，相關條文的構成要件未變，但提高法定刑與罰金，此係因為酒醉駕駛不僅危險，也易造成逃亡，因此加重刑責以預防上述犯行；而在 1970 年修法時，第 65 條第 1 項的伴隨酒氣駕駛行為禁止規範不再限制需達到政令酒精濃度標準，亦即只要伴隨酒氣駕駛者，皆為被禁止之行為，此外也增設了禁止他人提供酒類給欲伴隨酒氣駕駛之人的訓示規定。另一方面，罰則部分也增加處罰範圍：對伴隨酒氣達政令酒精濃度標準的駕駛人課與輕度刑責，而對酒醉駕駛人加重刑責，以使駕駛人恪守義務，達排除此類惡質犯罪的目的。之後，在 1986 年及 2001 年的道路交通法修法中，構成要件皆未變動，僅前者罰金提高至二倍，後者法定刑與罰金皆提高；前者的修法原因僅係為了防止道路上危險、謀求交通的安全與順利以及防止道路交通障害等，而跟著其他罰則一併提高罰金刑至二倍幅度而已；後者則是基於防止惡質駕駛、增

加刑罰威嚇程度，以及和刑法相關兩罪取得罪刑平衡所致。

由上可知，此階段的道路交通法修訂，不僅區分飲酒駕駛程度與罰則程度、逐步放寬飲酒駕駛的刑事處罰範圍，也逐步提高法定刑與罰金額度。修法理由除了飲酒駕駛的惡質性外，也強調為了防制飲酒駕駛所造成的道路交通事故，需要透過加重法定刑度與罰金額度以達防制目的。

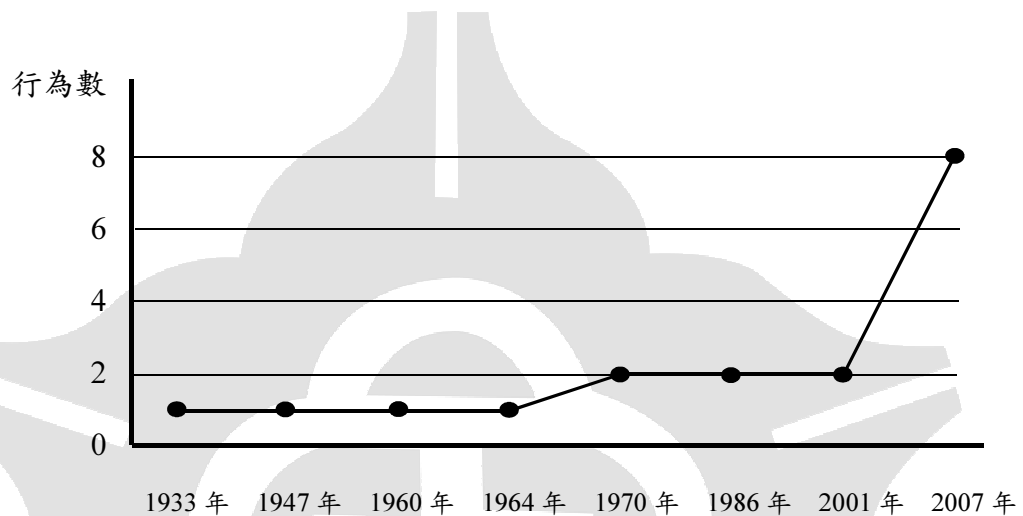
3. 最後，是 2007 年的道路交通法修訂。首先，第 65 條的構成要件由原本的兩項增加至四項，分別為：伴隨酒氣駕駛行為、提供車輛給有伴隨酒氣駕駛之虞者之行為、提供酒類給有伴隨酒氣駕駛之虞者之行為、倚賴同乘有伴隨酒氣駕駛之虞者之車輛的行為。上開行為皆已非訓示規定，而係在依飲酒駕駛程度分類後，使駕駛人與幫助行為人分別受到輕重不等的刑責，整理如下：

- (1) 刑度最重者為第 117 條之 2 第 1 項第 1 款與第 2 款，處罰酒醉駕駛行為人，以及提供車輛給有酒醉駕駛之虞者之行為人。
- (2) 刑度次重者為第 117 條之 2 之 2 第 1 款至第 4 款，處罰伴隨酒氣達政令酒精濃度的駕駛人、提供車輛給伴隨酒氣達政令酒精濃度而有駕駛之虞者之行為人、提供酒類給有酒醉駕駛之虞者之行為人、倚賴同乘有酒醉駕駛之虞者車輛之行為人。
- (3) 刑度最輕者為第 117 條之 3 之 2 第 1 款與第 2 款，處罰提供酒類給伴隨酒氣達政令酒精濃度而有駕駛之虞者之行為人、倚賴同乘伴隨酒氣達政令酒精濃度而有駕駛之虞者車輛之行為人。

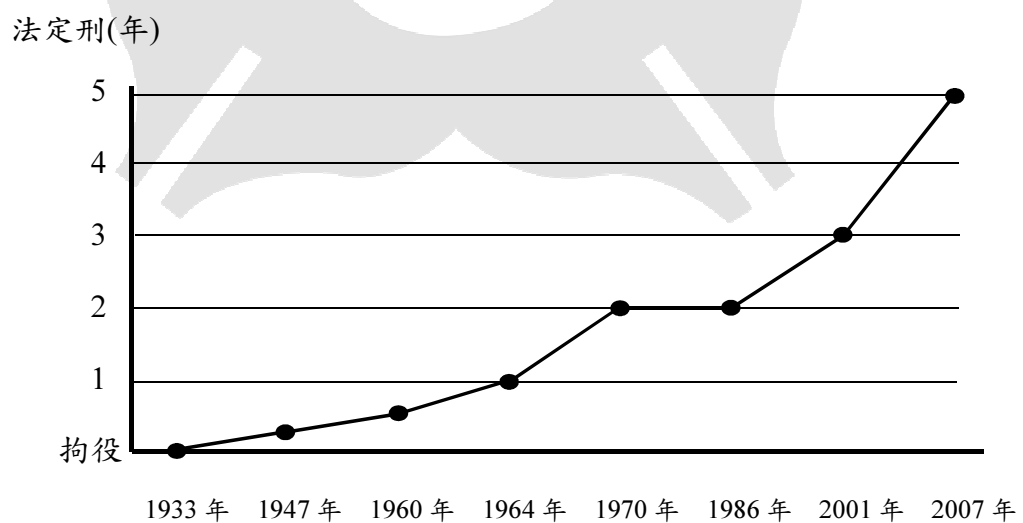
此處修法重點在於強化飲酒駕駛相關罰則並處罰上開幫助行為，以利於防止交通事故；此外，在該年度修法時，由於要求根絕飲酒駕駛的國民聲浪大大高漲，因此為了建立不得飲酒駕駛等國民規範意識，而成立此修訂案，增設各種構成要件並提高法定刑與罰金額度。

綜上，在這三個修法階段，飲酒駕駛相關的修法動向隨著不同的主因而有不同程度的構成要件擴張與法定刑度提高。對此，本文擬針對各年度所規範的飲酒駕駛相關處罰行為數，以及各年度修法所共通的處罰行為—伴隨酒氣並為酒醉駕駛車輛行為—的各年度法定刑最高刑度，製作曲線圖表，以釐清在不同階段下的行為數與法定刑調整程度：

1. 自 1933 年至 2007 年各修法年度之飲酒駕駛相關處罰行為數：



2. 自 1933 年至 2007 年各修法年度之伴隨酒氣並為酒醉駕駛車輛行為的法定刑最高刑度：



由上述兩個圖表可知，在飲酒駕駛相關處罰行為數的圖表中，其數量在 2007 年修法時呈現大幅度增加的跡象；而在伴隨酒氣並為酒醉駕駛車輛行為的法定刑最高刑度圖表中，可見法定刑最高刑度自 2001 年修法時開始攀升，並在 2007 年時有較大幅度的增加現象，倘若比對上述兩張圖表，便可得知，在 2007 年修法階段，不僅飲酒駕駛相關的處罰行為數大幅增加，其法定刑最高刑度也較前次修法有二倍幅度的差距；又，倘若對比此類圖表結果，並回顧歷屆修法理由的話，可知在 2007 年以前，修法理由多著重於飲酒駕駛行為的惡質性以及對交通事故的防免目的，但在 2007 年修法時，修法理由還包含國民對於飲酒駕駛的反應聲浪。因此可推知，2007 年大幅度的修法成果和民眾聲浪有較大的關聯。

二、以刑法修法為主軸的飲酒駕駛行為加重結果：

飲酒駕駛行為加重結果之立法、修法過程，可見於 1968 年刑法業務過失致死傷罪修法、2001 年危險駕駛致死傷罪立法、2007 年危險駕駛致死傷罪修法與車輛過失致死傷罪立法，以及 2013 年「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」立法。首先，在 2001 年危險駕駛致死傷罪立法以前，飲酒駕駛行為的加重結果，主要會被論以刑法的業務過失致死傷罪。刑法業務過失致死傷罪曾在 1968 年經過修訂，修訂理由是為了嚴厲處罰當時的交通三惡一危險性高的惡質飲酒駕駛、違反車速、無照駕駛等行為，同時也是為了因應當時非難犯罪加害人的社會氛圍與國民情感；其次，在 2001 年修法過後，飲酒駕駛行為之加重結果開始自業務過失致死傷罪中脫離，被明文規範至刑法第 208 條之 2 第 1 項中。修法原因在於，原本的業務過失致死傷罪法定刑度無法彰顯飲酒駕駛等行為的危險性及惡質性，且在發生嚴重飲酒駕駛事故後，經過媒體報導，引發了國民指摘刑責過輕的情形，進而在經過連署後四度將連署書呈交給當時的法務大臣，因此另一方面，也是基於國民要求修法聲浪高漲的緣故而為。

再者，在 2007 年修法時，修法範圍包含危險駕駛致死傷罪的構成要件變更，亦即將非四輪動力車輛也納入處罰範圍；此外，也將因車輛導致的過失致死傷結果獨立規範於業務過失致死傷罪後項。前者係基於二輪車輛肇事數量增加，且和四輪車輛的危險性並無差別，因此在國民聲浪要求擴大處罰下，擴增此類構成要件；後者則是在欠缺危險駕駛故意下，基於飲酒駕駛等行為造成的業務過失致死傷結果，其量刑與法定刑與國民規範意識不相契合，且實務所判處的刑責多已接近業務過失致死傷罪的最高法定刑度，因而將此類加重結果獨立規範。

最後，在 2013 年修法時，將上開規範皆修訂、轉移至「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」(本段簡稱「本法」)，立法理由包含因應因喝酒或無照等惡質危險駕駛造成多起死傷事故的解決辦法，以及解決部分危險駕駛造成的死傷犯罪無法適用危險駕駛致死傷罪等問題。本法除了將原危險駕駛致死傷罪移至本法第 2 條外，也增訂第 3 條第 1 項之「作為中間類型的危險駕駛致死傷罪」以及第 4 條之「過失駕駛致死傷後酒精等影響之脫免發現罪」。其中第 3 條是為了規定同與危險駕駛致死傷罪具有高度危險性及惡質性，卻因在駕駛車輛當中甫認知危險駕駛情狀，因而欠缺危險駕駛故意並致人死傷的行為；第 4 條則是對於因酒精或藥物所致的過失駕駛致死傷結果，倘若行為人事後大量喝酒、喝水或逃走，則應當對此行為為強烈非難，因此在本法特別規範之。

由上可知，在 1968 年、2001 年與 2007 年的飲酒駕駛致死傷結果之修法動機，共同之處在於抑止飲酒駕駛等惡質駕駛行為，以及回應社會非難惡質駕駛的現象，不過 2001 年與 2007 年的刑法修法部分，民眾非難更具體化為反應刑責過低而要求修法的聲浪與連署行為，因而所增設的危險駕駛致死傷罪與法定刑度中，致傷部分法定最高刑度比當時業務過失致死傷罪的五年以

下有期徒刑高出二倍之多，致死部分更無法定刑上限規定。⁵⁸2013 年立法雖在理由中未見民意影響的程度，但是有學者提及在 2011 年與 2012 年時，曾有被害人家屬進行連署活動，要求擴大危險駕駛致死傷罪構成要件、提高法定刑度以及擴大相關處罰範圍，⁵⁹因此仍有探究兩次連署活動和 2013 年修法之間關聯與否的必要。

綜上，在分析日本飲酒駕駛相關的道路交通法與刑法等刑事立法過程後，發現在 2001 年、2007 年與 2013 年修法階段，各法規皆有較大幅度的修訂，其中原因與民眾聲浪有較大關聯，因此本文擬在下一節中，探討影響飲酒駕駛相關之修法歷程的社會事件與民意發展，以完整理解上開修法歷程的民意推動效力。

第二節 引發飲酒駕駛相關之修法歷程的社會事件與輿論發展

在 2001 年、2007 年以及 2013 年的飲酒駕駛相關刑事法修法後，部分日本學者在分析修法動機時，會提及被害人家屬推動連署修改現行法規的過程，例如，在 2001 年危險駕駛致死傷罪修法後，有學者分析其中的被害人家屬連署活動，是在 1999 年東名高速事件發生後，加害人被判處四年有期徒刑，並經高等法院駁回上訴後，由被害人成立重罰交通犯罪的立法提案，進而引發本文在前節所論之 2001 年危險駕駛致死傷罪立法過程；⁶⁰在 2007 年修法後，有學者在修法背景中分析，這是在 2006 年時在福岡縣發生飲酒駕駛致三名幼兒死亡後，要求根絕飲酒駕駛與防止肇事逃逸的民眾聲浪高漲所致；⁶¹而在 2013 年修法後，有數名學者提及，由於在 2007 年刑法修訂後，於栃木縣鹿沼市發生因駕駛人駕駛時疾病發作導致學童死傷的事故，以及在京都市龜岡市發生少年無照與過勞駕駛導致學童死傷事故，因而在廣大國民的質疑聲浪中，被害人及其家屬向法務大臣及國家公安委員長提出包含擴大危險駕駛致死傷罪適用範圍、嚴厲處罰無照駕駛與肇事逃逸案件以及

⁵⁸ 此處所謂「無法定刑上限」係指條文未明文法定刑上限而言，並非表示本罪致死結果即無法定刑上限。依據日本刑法第 12 條第 1 項規定及其修法過程，於 2004 年前，有期徒刑上限為十五年；於 2004 年後，有期徒刑上限則變更為二十年。

⁵⁹ 川本哲郎，同註 21，頁 3-4。

⁶⁰ 川本哲郎，同註 21，頁 50-51。

⁶¹ 檜垣重臣，同註 42，頁 28。

修訂車輛過失致死傷罪法定刑等議案。⁶²就此，本文將以上述資料為基礎，對照日本四大平面媒體—讀賣新聞、朝日新聞、每日新聞與日本經濟新聞，以及被害人本身對於相關案件的自我論述，探討各案件及其輿論發展，與各相關修法程序間的關聯性。

第一項 東名高速事件

一、案件緣由：⁶³

本案發生於1999年11月28日。當日下午，在東京都世田谷區的東名高速公路上，來自千葉市的主婦井上太太所駕駛的車輛，於減緩速度行進中時，飲酒後的加害人正駕駛大型貨車，因未注意前方井上一家車輛減速行駛，而自後方追撞。井上太太所駕駛的車輛因而燃燒，導致後座的兩位女童被燒死於車內，井上夫婦也致傷送醫。

二、本案在2001年危險駕駛致死傷罪立法前，曾經過東京地方法院判決，以及東京高等法院之上訴駁回判決。首先，在2000年6月8日當天，東京地方法院認為，由於加害人在長距離駕駛之際的飲酒習慣，並非最近才開始，也已造成破碎結局，因此全然無衡量犯行經過與動機的餘地，而判決本案加害人成立業務過失致死傷罪，並判處四年有期徒刑。⁶⁴

三、東京地方法院判決本案後，檢察官認為量刑不當，提起上訴，上訴理由主要包含：加害人在事故發生前有中止酒醉駕駛的機會卻仍未中止，非無未必故意；加害人有常習性的飲酒駕駛習慣，顯無規範意識，就一般預防觀念而言有重刑的必要；交通事故對被害人家屬而言可和殺人行為匹敵；法院需要誠摯傾聽被害家屬與一般國民感受等等。⁶⁵

⁶² 皆川治之，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰の関する法律—平成25年法律第86号，自由と正義，第65卷，第7號，頁70，2014年。川本哲郎，同註21，頁134-135。

⁶³ 追突され炎上 幼児2人焼死，朝日新聞，1999年11月29日。

⁶⁴ 東京地判平成十二年六月八日判時一七一八号，頁176，引述自川本哲郎，同註21，頁50。

⁶⁵ 井上郁美，東名事故から十年目の訴え—飲酒運転撲滅のために，河出書房新社，頁14-15，2009年。

四、本案在 2001 年 1 月 12 日時駁回上訴，東京高等法院判決駁回的理由雖然認為，「原審量刑並無可被認為過輕的情狀，這對該法院是顯著的事實。此種情況下，本案加害人既已面臨相較他案為重的刑罰，即使所論者指摘需對應國民感情，但一方面，作為刑事司法重要原則，所強調的公平處罰並不致有減損的餘地。」但卻在其後接續論述「雖然不能就立法相關的事項向法院陳述，但若論及感受的話，飲酒駕駛等引起死傷事故相關的特別類型犯罪構成要件的新設、規定與法定刑提高等等所用的立法手段，不失為一種辦法。之後處理、運用本案的話，應可將本案作為特別惡質事件，並有機會得以漸漸改變求刑及實際量刑的程序，進而對應到全部的事實。」⁶⁶

五、本案自案件發生至駁回上訴判決的期間內，就本文查閱日本主要平面媒體的結果，並未在該期間內發現除了介紹當天案件以外的評論，然而在駁回上訴判決當天，平面媒體便出現許多相關報導與評論。

1. 首先，本案被害人井上夫婦在手持孩童遺照聆聽完判決後，井上先生向媒體表示，「這不是自己預想的結果。判決雖然觸及對修法的評價，但卻投下了立法之球，因而無法接受」⁶⁷「對於沒料想到的判決結果感到茫然，判決理由也摸不著頭緒...不知道為何(法院會認為)四年有期徒刑不奇怪」⁶⁸。井上太太也含淚表示，「即時有要求嚴厲處罰的國民情感，法院的標準卻仍和民眾的標準相距過度」⁶⁹「在知道法院的標準不同的同時，重要的是我們自己所謂的量刑公平性」⁷⁰「所謂的法律修訂，是其他人事程序了，我對於法院揭示其不接受改變的姿態感到遺憾。」⁷¹「即使對孩子們

⁶⁶ 東京地判平成十三年一月十二日判時一七三八号，頁 37，引述自川本哲郎，同註 20，頁 50-51。

⁶⁷ 元運転手、二審も処役 4 年 「東名 2 女死亡」東京高裁、検察側の控訴棄却 悪質事故の法定刑上げ立法面の対応促す，日本経済新聞（夕刊），4 版，頁 17，2001 年 1 月 12 日。

⁶⁸ 「ものさし違いすぎる」 両親無念 「一審よりひどい」，朝日新聞（夕刊），4 版，頁 15，2001 年 1 月 12 日。飲酒追突 2 児焼死 懲役 4 年を支持 東京高裁控訴棄却「重罰、公平損なう」，読売新聞（夕刊），頁 1，2001 年 1 月 12 日。

⁶⁹ 東名 2 児焼死事故 運転手二審も処役 4 年 東京高裁判決「1 審軽すぎね」，毎日新聞（夕刊），4 版，頁 13，2001 年 1 月 12 日。

⁷⁰ 同註 67，4 版，頁 17。

⁷¹ 同註 68，読売新聞（夕刊），頁 1，2001 年 1 月 12 日。

而言是再一次給予機會來報告，這卻是比一審更加過分的判決。」⁷²

2. 其次，在判決當天，平面媒體也出現了針對判決內容與被害家屬心情的評論，例如在朝日新聞中，提及法院在判決中表示「國民感受量刑較輕的問題應對應於立法手段」的觀點意味著超過法院範圍的困境，並論及此判決在未來，與國民所認的量刑「行情」間的距離會賦予法律修改的餘地，進而會導致及早進行立法作業程序；⁷³日本經濟新聞也指出，去年一審判決後，法務省與警察廳已相繼提出以提高刑罰為導向的新法律修訂案，而此次判決更會加速嚴罰化的進度；⁷⁴讀賣新聞更提及，在受到被害家屬強烈的要求下，惡質交通犯罪之求刑方法與法律修訂的檢討，已開始藉由法務省與警察廳進行當中，希望在悲慘事件所投入的重重疑問下，能產生新的法律整備與運用。⁷⁵
3. 再者，讀賣新聞則自 2001 年 2 月 6 日開始，自本案審理法官的立場發表報導與評論，首先指出，法院的厚牆使被害家屬與被害人、原告的思維被彈回，法的「常識」與社會的「常識」也苦惱著法官；然而一方面，法官也認為「懲罰的公平性」在判決時是第一重要之事，必需在考量雙方立場之後才能做出判決。⁷⁶其次，新聞在隔日撰寫了以被害人家屬情感與加害人過失犯性質對立現象的報導，而承審法官表示，加害人並不是全然無藥可救之人，量刑仍需要考量對加害人有利的情狀，包含事故發生後，協助救出副駕駛座井上先生的行為，且也需考量到期待著加害人回歸社會的家人，不過另一方面，在考量被害人家屬的心情下，法官也表示不能因此減免大部分的刑責。⁷⁷隔日，新聞複以量刑相當等問題分析本案判決始末、被害人家屬署名活動，並平衡說明法官與被害人家屬的

⁷² 同註 65，朝日新聞（夕刊），4 版，頁 15，2001 年 1 月 12 日。

⁷³ 長谷川玲，法制度の見直し早急に，朝日新聞（夕刊），4 版，頁 15，2001 年 1 月 12 日。

⁷⁴ 刑罰見直しの契機に 法務省など法改正に動く，日本經濟新聞（夕刊），4 版，頁 17，2001 年 1 月 12 日。

⁷⁵ 吉池亮，重い問いに法整備急務，読売新聞（夕刊），4 版，頁 19，2001 年 1 月 12 日。

⁷⁶ 裁く 第 1 部 法服の苦悩(1)，読売新聞，頁 1，2001 年 2 月 6 日。

⁷⁷ 裁く 第 1 部 法服の苦悩(2)，読売新聞，頁 1、14 版頁 38，2001 年 2 月 7 日。

立場。⁷⁸

4. 最後，朝日新聞在 2001 年 2 月 9 日時，公布由警察廳在 2000 年 12 月發表道路交通法修法試案時至今，所收集之國民對於修法的意見，並決定參考以下意見後，於該年度 3 月上旬遞送草案於國會：民眾以電子郵件等等管道所寄發的意見達 2626 件，且多集中在危險駕駛致死傷罪和飲酒駕駛等危險、惡質駕駛的嚴罰化，以及罰金與違規金的修訂，其中以前者嚴罰化的意見為多數：①就由國會創設危險駕駛致死傷罪與否的問題，選擇「贊成」和「有必要徹底進行嚴罰」的贊成派有 368 件，「反對」者 4 件；②就飲酒駕駛罰則大幅度強化的問題，選擇「贊成」和「比起試案應有較重罰則」者有 373 件，占了其他答案的四分之三。⁷⁹

六、除了媒體報導相關意見與民意調查外，被害人家屬井上太太也在案件歷經第一審判決後，開始進行連署的活動：

1. 在井上一家發生事故後一年，井上太太和一位孩子也因飲酒無照駕駛發生事故的鈴木太太見面。在雙方達成「今天的日本法律無法反應人命的重要性。這樣的法律不改變不行」的共識下，於 2000 年 6 月 12 日開始進行要求刑法修訂的署名活動。⁸⁰
2. 該次署名活動共分為四個階段。第一階段在街頭署名活動下，於 2000 年 10 月 5 日共募集了十六萬一千份連署名單，井上太太將該名單寄送予法務大臣的同時，署名活動也在中日新聞的連載介紹下，開始有了令井上太太驚訝的迴響，進而在第二階段和當時在大阪成立的「犯罪被害人之會(原文：犯罪被害者の会)」(後改為「全國犯罪被害人之會(原文：全国犯罪被害者の会)」)的合作下，得到許多連署人的連署用紙回覆和超過一千二百封的支持信件。接著，井上太太除了寄送第二階段的連署名單，也寄送要求提高適用惡質交通犯罪的業務過失致死傷罪法定刑的信

⁷⁸ 裁く 第 1 部 法服の苦悩(3)，読売新聞，頁 1、14 版頁 38，2001 年 2 月 8 日。

⁷⁹ 惡質運転 嚴罰化に賛成多数，朝日新聞(夕刊)，2001 年 2 月 9 日。

⁸⁰ 井上郁美，同註 65，頁 30。

函至部份國會議員住處，期能得到支持。⁸¹

3. 不過，在井上太太和其餘 34 名被害人家屬與關係人共同將第一階段署名名單與請願書交給法務大臣後，時任的保岡法務大臣在表示「我承諾會在我的任期中打造所知的局面」後，即在隔週的 2000 年 12 月 1 日開記者會，說明會檢討以加重飲酒和無照駕駛等惡質交通事故刑罰為方向的法律修訂案，並在 2001 年 7 月 25 日提出與本文所介紹的 2001 年刑法修訂條文相同的法律修訂案。⁸²
4. 此時的署名活動尚未停止進行。在其後的第三階段與第四階段街頭署名活動進行完畢後，總計共收到三十七萬四千三百三十九份連署書，而原本的法律修訂案也在近時移至參眾兩議院的法務委員會審議，井上太太也作為會議的參加人，進行意見陳述，說明東名事故、要求刑事審判與刑法修訂的署名活動、對於法律修訂的疑義、酒類教育的必要性與伴隨酒氣之標準下修等觀點。最後，該法律修訂案在全體委員以贊成 329 席、反對 0 席的結果通過決議。⁸³

第二項 福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件

一、案件緣由：⁸⁴

2006 年 8 月 25 日，加害人於晚飯後，在自己家中喝下 1 杯啤酒與 3 杯燒酒，又在居酒屋喝下 6 杯燒酒等酒類。在大量飲酒後，加害人已達到無法維持身體平衡的狀態，惟仍在飲酒後駕駛普通客車於夜間的海上大橋之直線道路上，以時速 100 公里的狀態行駛。其後，加害人追撞前方車輛，致使該先行車輛自橋上墜落於海並被淹沒，並導致同乘該車輛的 3 名幼兒死亡、駕駛人與其妻受到傷害。加害人的車輛在事故後毀損，駕駛約 300 公尺後無法行

⁸¹ 井上郁美，同註 65，頁 31-36。

⁸² 井上郁美，同註 65，頁 36-43。

⁸³ 井上郁美，同註 65，頁 45-63。

⁸⁴ 最高裁平成 23 年 10 月 31 日決定。引述自江原伸一，實務に役立つ：最新判例 77 選—交通警察，東京法令，頁 8，2013 年。

進。然而加害人未將事故通報警方，且在和友人的通話中表示，為了避免被發覺飲酒駕駛，同時也不願仰賴替身的情況下，託友人帶水會合，而友人也攜帶約 1 公升的水與加害人慢慢飲用。在此之後，加害人回到事故現場，在事故發生後約 50 分鐘進行酒測，結果係吐氣所含每公升酒精濃度 0.25 毫克。

二、在案件發生後，日本經濟時報、朝日新聞、讀賣新聞與每日新聞皆以本案為主軸，針對飲酒駕駛的現行法律效果與世人態度進行社論或報導模式的分析。

日本經濟時報的社論提及，只有嚴罰化政策的話，現實已證明無法消滅飲酒駕駛行為，因此消滅飲酒駕駛仍不可欠缺不間斷的取締行動；⁸⁵朝日新聞則分析嚴罰化之不明顯的抑制力，以 2001 年修法後雖有大量減少飲酒駕駛事故的現象，但在其後三年內僅有少量的減少幅度的現象，以及 2006 年發生的本案作為分析依據；⁸⁶朝日新聞也分析，惡質輕率的飲酒駕駛對被害人與其家庭而言等同殺人，需要斷除，此外，肇事逃逸行為代表了法律過度寬鬆的意思，須檢討飲酒駕駛後肇事逃逸的嚴罰化規範，並且也可對一同飲酒之人論以教唆或幫助罪刑；⁸⁷讀賣新聞則分析，無法不違反規定的問題應在於周遭僥倖的氛圍與無自覺的駕駛行為，因此官方與民間的事務所都應對駕駛人嚴厲處分，方能根絕飲酒駕駛；⁸⁸最後，每日新聞則認為，應掃除對飲酒駕駛的寬容與僥倖認知，確立要駕駛就絕對不能飲酒的規範，才不致二度發生悲慘事故，也需擬定肇事逃逸的對策，以及嚴厲處分受飲酒駕駛檢舉的職員。⁸⁹

三、案件發生後，被害人家屬與他案飲酒駕駛事故被害人家屬的看法也被刊載於四大平面媒體中。例如，本案的被害人家屬大上夫婦認為：「知道事故發生後，有許多檢舉人出現以協助警察取締，但即使大家得知這次事件，飲酒駕駛仍會無止盡悲哀的持續著，因此在改變社會的方向時，也想改變法律。」；⁹⁰被

⁸⁵ 飲酒運転をなくすために，日本經濟新聞，14 版，頁 2，2006 年 8 月 29 日。

⁸⁶ 嚴罰化、陰る抑止力，朝日新聞，14 版，頁 2，2006 年 9 月 4 日。

⁸⁷ 罪の意識が低すぎる，朝日新聞，14 版，頁 3，2006 年 8 月 30 日。

⁸⁸ 無自覚と周囲の甘さが生む悲劇，読売新聞，14 版，頁 3，2006 年 9 月 4 日。

⁸⁹ 「ビール一杯もダメ」を常識，毎日新聞，14 版，頁 5，2006 年 9 月 12 日。

⁹⁰ 「子の死、メッセージに」大上さん，毎日新聞，14 版，頁 29，2006 年 9 月 15 日。

害人的祖父謙一先生也認為：「隱匿（肇事逃逸）這種惡劣的事不是人做的事情，我無法忍受這樣奪走孫兒的人，而想要讓他適用危險駕駛致死傷罪。但即使如此，也覺得罪刑有點輕。」⁹¹

此外，1999 年東名高速事件的被害人家屬井上夫婦前往事故現場哀悼，並對本案發表看法。井上先生表示：「雖然人是健忘的，如果大家願意注意的話，是可以讓飲酒駕駛消滅的」；井上太太也表示：「還允許飲酒駕駛的社會全體，都應該對這些過世的孩子們道歉。」⁹²接著，媒體也訪問了其他飲酒駕駛肇事逃逸案件的被害人家屬對本案的看法，如當時在北海道進行飲酒駕駛肇事逃逸署名活動的他案被害人家屬佐藤太太認為：「本案當然要適用危險駕駛致死傷罪，警察、檢察官今後對於同樣事件也要嚴格地以同罪辦理。」⁹³

四、除了本案以外，平面媒體也整理自 2001 年刑法修訂案後的飲酒駕駛致死或肇事逃逸案件，並自部分案件之當事人的訪談中，明示當時刑法與道路交通法中飲酒駕駛相關刑事規範的問題點。例如就刑責部分，報導了一位在本案事故現場協助嚴罰化署名運動的他案被害人母親，其提及：「加害人犯下了幾乎等同殺人的行為，當下身為被害人家屬，不管得知加害人被判多少年都無法接受。」⁹⁴或是自他案被害人家屬們從重量刑的訴求中分析，「2001 年危險駕駛致死傷罪立法後，實際判決出的量刑結果，和被害人家屬所希望的結果間，有大大的懸殊」之現象。⁹⁵又如，就當時法制問題部分，媒體整理了數項案件，指出像是因事故後大量喝酒導致難以危險駕駛致死傷罪起訴的案例、⁹⁶危險駕駛致死傷罪中排除「二輪」動力交通工具導致其他案件被害人家屬難以接受

⁹¹ なんせ飲酒運転(下) 福岡三児死亡事故，読売新聞，14 版，頁 38，2006 年 9 月 12 日。

⁹² 「飲酒運転許す社会がおわびを」，毎日新聞，14 版，頁 28，2006 年 9 月 2 日。

⁹³ 「厳罰は当然」，毎日新聞，14 版，頁 29，2006 年 9 月 15 日。

⁹⁴ 菅野雄介、舟橋宏太，飲酒検察ごまかそうと事故後にも飲酒重ね飲み 通用させめ 犠牲者の母訴え、厳罰に，朝日新聞，14 版，頁 39，2006 年 9 月 23 日。

⁹⁵ 井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、菅野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*2，読売新聞，14 版，頁 35，2006 年 9 月 19 日。

⁹⁶ 井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、菅野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*1，読売新聞，14 版，頁 31，2006 年 9 月 17 日。

的問題，⁹⁷或是被害人家屬要求縣議會在制定全國交通安全條例的方針下納入對默認飲酒駕駛的同乘人與飲食店的處罰等等。⁹⁸讀賣新聞甚至報導了他案件中的其中 2 名受刑人對於飲酒駕駛行為表示悔恨的過程，也記錄了受刑人認為「如果飲酒駕駛致人於死的話，跟無差別殺人是一樣的」等看法。⁹⁹

五、除了關注飲酒駕駛的刑事法問題外，媒體也整理了日本各府縣自治體，針對飲酒駕駛的職員或公務員所進行的職務處分對策。例如，朝日新聞報導了各自治體多擴大對飲酒駕駛者無例外免職的消息；¹⁰⁰日本經濟新聞在提及各自治體對職員的嚴罰化政策後，也點出福岡縣與神奈川縣一併擴大處罰勸酒且不止飲酒駕駛的同座乘客，但產生難以界定等爭議；¹⁰¹朝日新聞則比較各府縣交通事故中飲酒駕駛的比例高低，得出秋田縣最低的結論，並認為原因是對職員的飲酒駕駛行為嚴罰，原則免職所致；¹⁰²此外，也分析了對於飲酒駕駛職員嚴罰化之對立看法，像是「一旦進行嚴罰方針，就可以在職員間高漲『不可以飲酒駕駛』的意識」以及「無法考量，因輿論對於罪的輕重與否沒有共識」等等。¹⁰³

六、另一方面，以飲酒駕駛事故被害人家屬為主的法律修訂案署名活動也陸續展開，事實上，部分署名活動已在本案發生前進行，例如自當年五月開始的道路交通法等關係法律修訂之署名活動，惟直至本案發生後，方獲得約三萬人的廣泛贊同。¹⁰⁴其餘平面媒體有報導的署名活動還包含要求酒精呼氣檢測儀

⁹⁷ 井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、蓓野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*3，読売新聞，14 版，頁 39，2006 年 9 月 20 日。

⁹⁸ 井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、蓓野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*5，読売新聞，14 版，頁 39，2006 年 9 月 24 日。

⁹⁹ 「無差別殺人と同じ」 飲酒死亡事故 悔恨の受刑者，読売新聞（夕刊），4 版，頁 9，2006 年 9 月 16 日。

¹⁰⁰ 「例外なく免職 自治体に拡大」，朝日新聞，14 版，頁 2，2006 年 9 月 4 日。

¹⁰¹ 飲酒運転、厳罰化広がる，日本経済新聞（夕刊），2006 年 9 月 13 日。

¹⁰² 死亡事故「飲酒」割合 「車社会」沖縄が最悪 「厳罰化」秋田は改善，朝日新聞，14 版，頁 39，2006 年 9 月 15 日。

¹⁰³ 自治体厳罰化 効果は，朝日新聞，14 版，頁 35，2006 年 9 月 18 日。

¹⁰⁴ 飲酒運転対策、欧米で先行 広がれ 酒気検知器，日本経済新聞，14 版，頁 43，2006 年 9 月 15 日。

器導入國內的法律修訂案署名活動¹⁰⁵，以及要求飲酒駕駛、肇事逃逸嚴罰化的署名活動，並節錄了其中一位被害人家屬表示「法律不完備的話，無法改變如此惡劣情況」的看法。¹⁰⁶

七、而在媒體針對飲酒駕駛行為的不同面相報導之後，平面新聞也出現了日本政府對本案所引發的爭議的回覆。日本經濟新聞便報導，警察廳長官對外聲明，飲酒駕駛肇事逃逸的行為會成為明年的國會法律修訂案，同時為了「訂立不能要求人飲酒駕駛的意識」，會考量包含處罰同乘者與提供酒類店家等的防止飲酒駕駛對策。¹⁰⁷在朝日新聞的報導中，國家公安委員長也表示，為了抑止飲酒駕駛事故，會考慮檢討肇事逃逸的嚴罰化對策；¹⁰⁸民主黨議員也表示會強化以飲酒為前題的逃逸事故的罰則，並向民主黨的內閣、法務合同部門會議提出相關法律概要；¹⁰⁹但法務省的杉浦法相則有不同看法，表示雖然正從被害人處接受陳情並檢討中，但本案不是所謂加重罪刑的問題，只以法律整備來應付的話或許會是一個難題。¹¹⁰

八、最後，在平面媒體中也發現了日本警察廳對飲酒駕駛處罰對象的意識調查，以及朝日新聞自行製作的民意調查：

1. 前者係自 202 位受處罰人中，不僅得出「浮現飲酒駕駛的僥倖社會風氣」的結論，也得出受處罰人飲酒駕駛的理由以及持續飲酒駕駛的理由，前者得票最多的理由分別是：覺得自己沒有醉、接近目的地、飲酒量少；後者則分別為：沒有發生事故、沒有被逮捕、沒有遭遇過危急情形。¹¹¹
2. 後者則是朝日新聞以 2623 位民眾為樣本所做的民意調查。其中，問及防

¹⁰⁵ 同前註，頁 43。

¹⁰⁶ 宮地ゆう、隅田佳孝，「嚴罰化急げ」遺族ら活動，朝日新聞，14 版，頁 35，2016 年 9 月 17 日。

¹⁰⁷ ひき逃げ嚴罰化 来年国会に法案，日本經濟新聞，14 版，頁 43，2006 年 9 月 15 日。

¹⁰⁸ 宮地ゆう、隅田佳孝，同註 106，頁 35。

¹⁰⁹ 「飲酒ひき逃げ懲役 15 年」嚴罰化法案提案へ，朝日新聞（夕刊），4 版，頁 17，2006 年 9 月 20 日。

¹¹⁰ 飲酒運転嚴罰化効果に疑問，朝日新聞（夕刊），4 版，頁 19，2006 年 9 月 15 日。

¹¹¹ 「酔ってないと思って」「事故起こさず常習化」警察庁、処分対象に意識調査，朝日新聞（夕刊），4 版，頁 15，2006 年 9 月 12 日。

制飲酒駕駛最有效果的對策為何時，最多民眾選擇「義務加裝防止發動裝置」一項，共 770 票；其次是「對事故嚴厲處罰」以及「提高違反者的罰金等等」，分別是 504 票與 390 票；另外，共有約九成民眾贊成地方自治體擴大對伴隨酒氣駕駛的職員免職的規定。¹¹²

第三項 鹿沼吊車事件與龜岡暴走事件

一、鹿沼吊車事件：

1. 案件緣由：¹¹³

加害人患有癲癇，持續接受來自醫師的對抗癲癇藥物治療，且由於曾有數次在駕駛車輛等交通工具時癲癇發作，導致意識喪失後造成人身傷害和物件損害的經驗，因此曾受醫師嚴厲警告其不得駕駛車輛，尤其是重機等大型特殊車輛。然加害人於 2011 年 4 月 18 日，在前一晚忘記服藥、睡眠不足及疲勞積累下，雖感覺有癲癇發作的預兆，但仍在急於為車輛駕駛的注意義務下，輕信其癲癇不會發作，而開始駕駛該大型特殊車輛（吊車）並朝著道路的方向前進。該車輛在時速 40 公里的狀態下行進時，加害人突然癲癇發作並因此喪失意識，使得該車輛往右前方偏移，導致在道路右側步行通學的六名學童被撞擊且被捲入車底，造成學童傷亡。

2. 本案在 2011 年 12 月 19 日經過第一審判決。法院以當時刑法車輛駕駛過失致死傷罪判處加害人七年有期徒刑，理由主要為「加害人的過失有極其重大的惡質性，因其在當日早晨已感覺有癲癇發作的預兆，仍開始駕駛吊車，就此點而言，可謂是相當輕視自身行為的危險性，雖是過失犯，也無法免於嚴厲的非難。」¹¹⁴而針對癲癇議題，法院也說明：「疾病並非事故原因。在沒有真誠的面對疾病下輕視駕駛的危險性方為原因，因而

¹¹² 橫山道生，テーマ：飲酒運転 甘い考えに厳しい視線，朝日新聞，b7，2006 年 10 月 21 日。

¹¹³ 宇都宮地判平成 23 年 12 月 19 日。引述自古川伸彦，自動車運転死傷行為処罰法について—新設犯罪類型の批判的検討—，法政論集，第 264 號，頁 6，2015 年。

¹¹⁴ 宇都宮地判平成 23 年 12 月 19 日。引述自川本哲郎，同註 21，頁 3。

需要發自內心補償過錯。」¹¹⁵

3. 然而在判決前一日，每日新聞即報導被害人家屬對於檢察官不以危險駕駛致死傷罪，而以車輛駕駛業務過失致死傷罪求刑七年的起訴結果無法接受的消息，不過雖然報導中提及家屬認為「這不是單純的過失」等意見，但也分析本案不適用危險駕駛致死傷罪的原因，以及論述癲癇患者服藥後可抑制疾病等情狀。¹¹⁶此外，在判決出現後，每日新聞也分析，在法律規範不完善下，常常會助長「癲癇等於危險駕駛」的偏見，造成患者受到就職的差別待遇等惡性循環；新聞也提到，法律整備的範圍包含建立醫師通報制度，此外，也認為社會亦應捨去對癲癇患者的偏見。¹¹⁷
4. 另一方面，本案的被害人家屬在一審判決過後，開始發起街頭署名活動，署名內容包含：未申報癲癇而取得駕駛執照後發生死傷事故者，應適用刑法危險駕駛致死傷罪；對於自行申報癲癇病症之現行規範，應落實無法不正取得執照的制度。¹¹⁸對此，其中一位被害人家屬高弘先生認為：「未申報癲癇而取得執照，發作後奪走6人性命卻只服七年的刑責，這樣的法律背離了被害人家屬情感，希望國家能多加注意。」¹¹⁹被害人家屬在2012年4月9日前共募得十七多萬份的連署書，在案發一年後向小川敏夫法相遞交、請願，而小川敏夫法相也回應「將會詳加注意此事並擬定對應策略」。¹²⁰

¹¹⁵ 6人死亡事故 懲役7年 運転手てんけん隠し「悪質」，毎日新聞（夕刊），4版，頁9，2011年12月19日。

¹¹⁶ 岩壁峻，運転中「てんかん」量刑どう判断，毎日新聞，14版，頁24，2011年12月18日。

¹¹⁷ 岩壁峻，患者への差別助長は禁物，毎日新聞（夕刊），4版，頁9，2011年12月19日。

¹¹⁸ 鹿沼6児童死亡事故で遺族、法改正訴え署名活動，下野新聞「SOON」，

<http://www.shimotsuke.co.jp/dosoon/official/20111223/687768>，最後瀏覽日期：2016年5月24日。

¹¹⁹ クレーン事故 きょう2年，YOMIURI ONLINE，

<http://www.yomiuri.co.jp/local/tochigi/feature/CO004134/20130418-OYT8T00038.html>，最後瀏覽日期：2016年5月24日。

¹²⁰ 危険運転致死傷で請願，毎日新聞，14版，頁24，2012年4月10日。

二、龜岡暴走事件：

1. 案件緣由：¹²¹

少年加害人曾經三次無照駕駛普通客車，於 2012 年 4 月 23 日駕駛時，由於數日夜遊導致睡眠不足的緣故，而在駕駛當中打盹，導致車輛自道路右內側集體步行上學的小學生們後方撞擊，造成包含保護人的 3 名學生死亡，7 名學生受傷。

2. 本案，京都地檢署不以危險駕駛致死傷罪，而以車輛駕駛過失致死傷罪等將少年加害人移送至京都家庭地方法院，理由包含：少年加害人確實並非在服用酒類或藥物後為駕駛行為，亦無控制速度困難的情形。¹²²

3. 然而在少年加害人經地檢署移送後，第一審判決出現前，被害人家屬開始進行法律修訂之署名活動，署名內容係訴求無照駕駛的嚴罰化與增加教唆、幫助無照駕駛行為的處罰，以及導入酒精呼氣檢測儀器等法律修訂案，其中法律修訂的訴求為：「駕駛人因故意或過失，對於駕駛人行進中的道路狀況、交通狀況、人車往來的認識有顯著困難或有無法判斷的精神狀態下，讓車輛在道路之外或車線之外行走並因而致人死傷者，處三年以上有期徒刑。」¹²³該次署名活動共募集約二十一萬人的連署書，連同法律修訂之請求書一併提出與相關單位。¹²⁴

第四項 小結

日本飲酒駕駛行為與其加重結果，自 2001 年刑法危險駕駛致死傷罪立法後，在 2007 年與 2013 年於道路交通法、刑法與相關特別法中皆有了比起以往較多的構成要件與較高的法定刑度，而本文在將上開年度的修法歷程與修法意旨、學理論述中提到的背景事件依序分析之後，發現 2001 年、2007 年與 2013 年的飲酒駕

¹²¹ 大阪高判平成 25 年 9 月 30 日。引述自古川伸彦，同註 113，頁 7。

¹²² 「危險運転」適用を断念 地検「過失」で家裁送致へ，読売新聞，14 版，頁 34，2012 年 5 月 13 日。

¹²³ 川本哲郎，同註 21，頁 4。

¹²⁴ 川本哲郎，同註 21，頁 135。

駛相關刑責之修法歷程，分別和 1999 年的東名高速事件、2006 年的福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件、2011 年的鹿沼吊車事件和 2012 年的龜岡暴走事件有相當密切的關聯，且上述事件的共通點，是多數受害人皆為孩童，以及案件被害人家屬或類似案件的被害人家屬皆發起了街頭署名活動，以求民眾支持訴求。

首先，在 1999 年東名高速事件發生後，本文在查找案發後一星期的四大日本平面新聞時，除了看見小篇幅的事件報導外，尚未出現相關社論、民眾意見或國家政策，然而在本案歷經一審判決與二審之上訴駁回判決後，有關本案的新聞報導便開始增加。一開始的報導重點在於被害人家屬的感受以及媒體對於法院判決的解讀。就被害人家屬訪問部分，平面媒體皆是在二審判決當日捕捉被害人家屬流淚的畫面，並在宣判程序結束後進行採訪，所記錄的意見包含：對判決結果無法接受、法院的量刑標準和民眾情感有所差距、對於法院將問題轉移至立法層面表示遺憾云云；而就法院判決的解讀，媒體提及了法院與民眾對於量刑的差異情形，或分析本案判決有加速法律嚴罰化的可能，或是報導惡質交通事件在被害家屬要求下已開始檢討量刑與法律修訂議案等等，讀賣新聞更進一步製作專題報導，分別論述承審法官的立場以及被害人家屬的感受，例如描述法院對於懲罰公平性的考量、對加害人有利事項和被害人家屬情感的平衡考量等等。另一方面，除了新聞民調顯示多數民眾贊成飲酒駕駛的嚴罰化政策外，被害人家屬也以井上太太為主，和其他類似案件的被害人家屬一同針對法律修訂案進行街頭署名活動。署名活動的宗旨在於希望日本法律的刑罰得以反映生命的重要性，並因此推行了四回署名活動。在二審法院判決駁回上訴前，其第一回署名活動已累積約十六萬份名單，而後在相關媒體報導下，有了更多迴響，包含來自外界的支持信函與更多的連署書函，最後總共收到了接近三十七萬五千份的連署書數量。井上太太不僅分批將連署書與請願書送至當時不同任期的法務大臣，也將事件原委寫於信函並寄至數位國會議員住處，期能得到修法支持。最後，法務大臣接受請願，承諾會有所作為後，便在一周後以記者會的形式宣布會進行檢討相關法律修訂案，在之後的國會，井上太太也以被害人家屬身分進行意見陳述，該修訂案也在全數贊成

的結果下通過決議。

其次，在 2006 年發生福岡飲酒駕駛之三兒死亡案件後，不同於前述的東名高速事件，四大平面媒體在案件發生後隔日便開始了一系列的飲酒駕駛相關議題報導。一開始，四大平面媒體先陸續出現代表媒體立場的社論，以及被害人家屬的看法。就社論的部分，媒體的立場各不相同，有認為飲酒駕駛的嚴罰化政策已缺乏抑制效果，需配合取締行動方能減少飲酒駕駛行為；也有認為惡質飲酒駕駛行為形同殺人，而逃逸行為代表了法律寬鬆的現象；也有認為關鍵在於周圍的僥倖氛圍，因此重點在於建立喝酒不得開車的規範意識，並以職位處分的方式嚴厲處罰職員。而針對被害人家屬的言論，媒體提到了家屬希望能改變法律制度，以及希望該案件能適用刑責較重的危險駕駛致死傷罪等聲音，此外，1999 年東名高速事件的被害人家屬井上夫婦也受訪，表達對飲酒駕駛的悲痛並呼籲社會注意此類行為。接著，平面媒體紛紛報導自 2001 年刑法修訂案後發生的重大飲酒駕駛案件，並藉由訪問各案被害人家屬或受刑人後，分析修法後產生的問題，包含：飲酒駕駛致死行為幾乎等同殺人行為、修法後量刑結果依舊和民眾觀感相差懸殊、對於危險駕駛致死傷罪應否排除「二輪」駕駛的爭議、對於應否將飲酒駕駛同乘人和飲酒之店家一併處罰等爭議；同時，平面媒體關注的焦點也在於日本各自治體對飲酒駕駛職員之嚴厲職務處罰策略，並比較、分析各府縣政府對於飲酒駕駛的相關職務懲處與因此產生的防制效果。另一方面，部分自本案發生前即針對飲酒駕駛案件進行的法律修訂署名活動，也在案件發生後被媒體報導，主要的署名活動包含要求酒精呼氣檢測器導入日本、要求飲酒駕駛與肇事逃逸行為嚴罰化等活動。後期，媒體報導中則出現日本政府對此案與相關爭議的看法，例如承諾飲酒駕駛肇事逃逸行為會成為隔年的國會修訂案、檢討其他嚴罰化對策等等，但也有官員表示不同看法，認為加重刑責並非有效的解決辦法。此外，在案件報導期間，媒體也發表了日本警察廳的民意調查，以及自己製作的民意調查，前者自飲酒駕駛受處罰人的調查中得知，飲酒駕駛的僥倖社會風氣為最大的問題所在；後者的民意調查中，發現民眾認為最能防制飲酒駕駛的方法中，「義務加裝防止發動裝置」

贊同數多於「對事故嚴厲處罰」的贊同數，並大力認同地方自治體針對飲酒駕駛職員嚴厲處罰的方式。

最後，與 2013 年修法相關的 2011 年案件與 2012 年案件，雖然非飲酒駕駛相關案件，但若回顧本文本章第一節的修法過程，可知該二項案件是 2013 年的修法動機之一，而飲酒駕駛相關刑責也因此有所變動、嚴罰。此處，兩項案件的共通點在於，加害人皆因不符合危險駕駛致死傷罪的構成要件，而被以刑責較輕的車輛駕駛過失致死傷罪起訴或判決，因而導致刑責與法律條文爭議。首先，2011 年的鹿沼吊車事件中，對於加害人因癲癇發作造成傷亡的結果，法院與媒體的看法呈現相似的趨勢，尤其在呼籲社會不應因此對於癲癇患者產生就業歧視的部分較為明顯，惟平面媒體則進一步的指出應修法健全醫師通報等防制制度。而被害人家屬部分，此次案件雖未經媒體大力報導，但也有地方媒體報導街頭署名活動的消息，也因遞交十七多萬份連署書與請願書至法務省後，獲得法相擬定對策的承諾；其次，2012 年的龜岡暴走事件，由於檢察官不以危險駕駛致死傷罪，而以刑責較輕的車輛駕駛致死傷罪起訴，因此引發了被害人家屬之法律修訂署名活動，訴求包含無照駕駛的嚴罰化，以及要求國家導入酒精呼氣檢測儀器，以防止悲劇再度發生。該次署名共累積約二十一萬份名單，連同請求書一併提出至相關單位。

第三節 飲酒駕駛及加重結果的案件數、取締數與量刑結果

在本章第一節與第二節的論述裡，飲酒駕駛行為及加重結果的刑事責任分別被規範在道路交通法與刑法中，並且在 2001 年以後，開始大幅度的擴張對飲酒駕駛的處罰範圍以及提高法定刑度，而在 2001 年、2007 年及 2013 年修法前後，分別在受到 1999 年的東名高速事件、2006 年的福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件，以及 2011 年的鹿沼吊車事件和 2012 年的龜岡暴走事件的影響下，造就上述修法程序的建立。為了能在下一節分析飲酒駕駛行為的刑事立法與執行效果間的關聯，本文擬整理日本飲酒駕駛行為自 1998 年至 2015 年的案件數量、取締數量，以及危險駕駛致死傷罪立法於 2002 年施行後，自 2002 年至 2014 年的量刑結果。

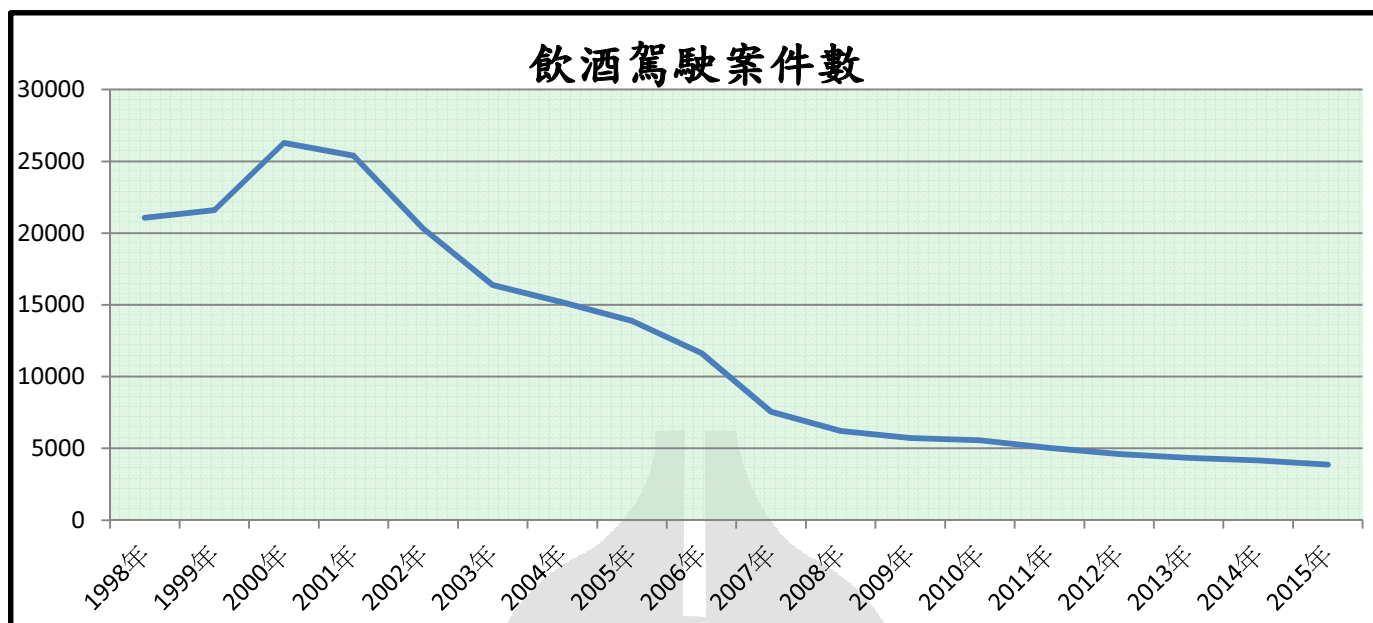
第一項 飲酒駕駛及加重結果的案件數

一、1998 年至 2015 年間飲酒駕駛事故案件數與比率：(單位：件；%)¹²⁵

	交通事故總件數	飲酒駕駛行為件數	結構比率 ¹²⁶
1998 年	803,892	21,061	2.62%
1999 年	850,371	21,602	2.54%
2000 年	931,950	26,280	2.82%
2001 年	947,253	25,400	2.68%
2002 年	936,950	20,331	2.17%
2003 年	948,281	16,376	1.73%
2004 年	952,709	15,180	1.59%
2005 年	934,339	13,878	1.49%
2006 年	887,257	11,626	1.31%
2007 年	832,691	7,561	0.91%
2008 年	766,382	6,219	0.81%
2009 年	737,628	5,726	0.78%
2010 年	725,903	5,556	0.77%
2011 年	692,056	5,030	0.73%
2012 年	665,138	4,603	0.69%
2013 年	629,021	4,334	0.69%
2014 年	573,842	4,155	0.72%
2015 年	536,899	3,864	0.72%

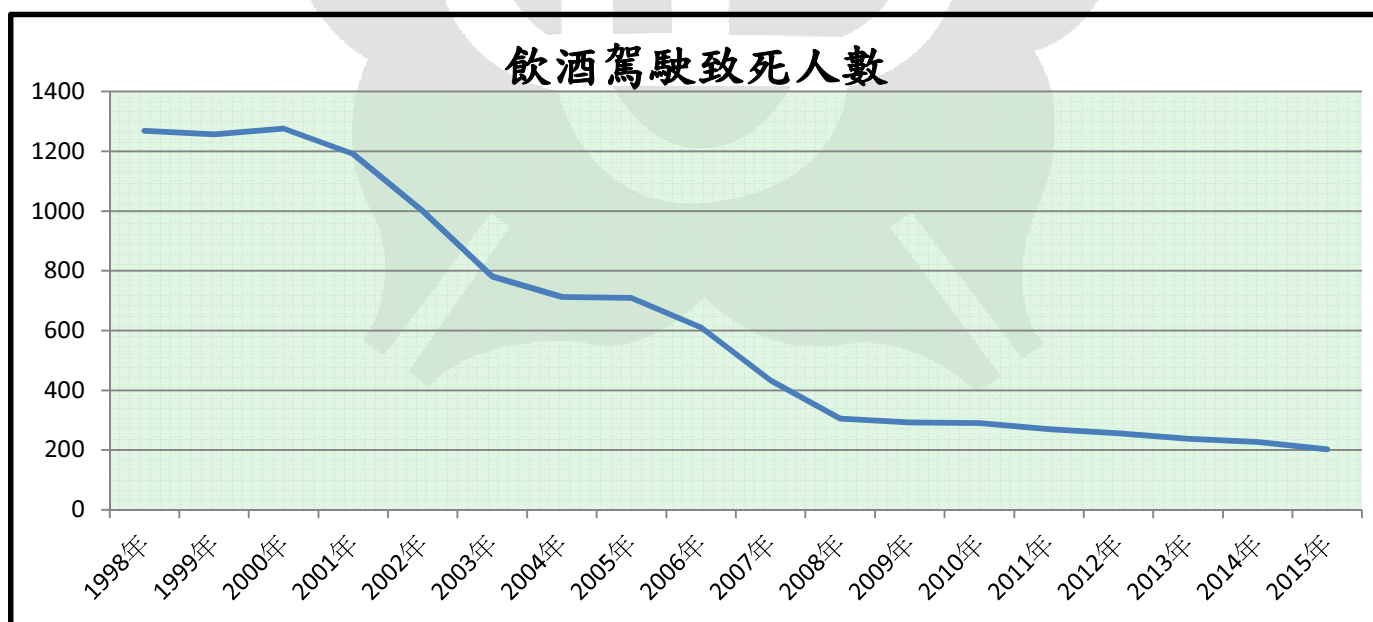
¹²⁵ 飲酒運転事故関連統計資料，警察庁交通局配布資料，
http://www8.cao.go.jp/alcohol/kenko_shougai_kaigi/wg_kyouiku/pdf/wg2/s5-1.pdf，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 30 日。平成 27 年における交通事故の発生状況，警察庁交通局，頁 1、21，
<http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm>，2016 年，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 30 日。法務省法務総合研究所，平成 27 年版犯罪白書—性犯罪者の実態と再犯防止，光碟資料，2015 年。

¹²⁶ 此處結構比率係採計至小數點後二位；小數點後第三位四捨五入。



二、1998 年至 2015 年間飲酒駕駛致死人數：(單位：人)¹²⁷

	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年
飲酒駕駛 致死人數	1,268	1,257	1,276	1,191	1,000	781	712	709	611
	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年
	433	305	292	290	270	256	238	227	203

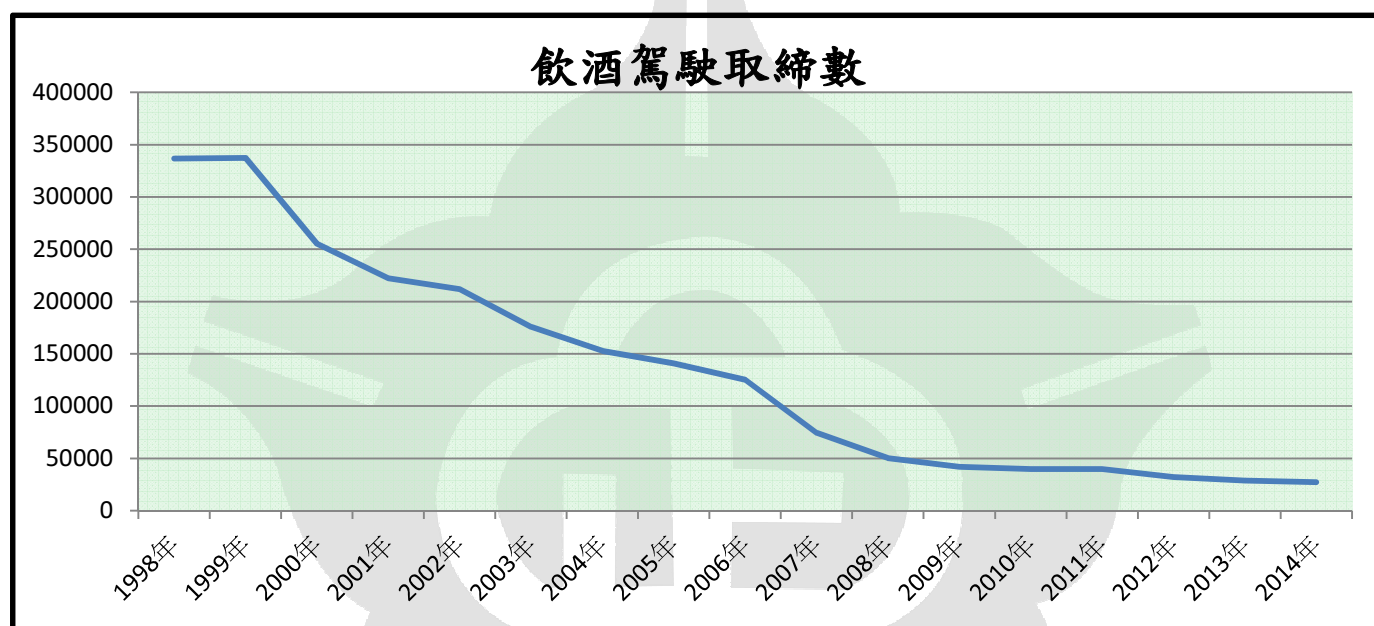


¹²⁷ 飲酒運転事故関連統計資料，同註 113。平成 27 年中の交通事故死者数について，交通局交通企画課，www.e-stat.go.jp/SG1/estat/Pdfdl.do?sinfid=000031358275，2016 年，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 30 日。

第二項 飲酒駕駛之取締數

	1998 年	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年
飲酒駕駛 取締人數	336,799	337,352	255,286	222,301	211,854	175,730	152,823	140,873	125,176
	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	
	74,331	50,236	41,801	39,773	35,672	32,140	28,869	27,122	

(單位：人)¹²⁸



¹²⁸ 警察庁，警察白書（平成 13 年版），きょうせい，頁 173，2001 年。警察庁，警察白書（平成 14 年版），きょうせい，頁 246，2002 年。警察庁，警察白書（平成 15 年版），きょうせい，頁 242，2003 年。警察庁，警察白書（平成 16 年版），きょうせい，頁 220，2004 年。警察庁，警察白書（平成 17 年版），きょうせい，頁 222，2005 年。警察庁，平成 18 年版—警察白書，きょうせい，頁 204，2006 年。警察庁，平成 19 年版—警察白書，きょうせい，頁 172，2007 年。警察庁，平成 20 年版—警察白書，きょうせい，頁 150，2008 年。警察庁，平成 21 年版—警察白書，きょうせい，頁 154，2009 年。警察庁，平成 22 年版—警察白書，きょうせい，頁 146，2010 年。警察庁，平成 23 年版—警察白書，佐伯，頁 152，2011 年。警察庁，平成 24 年版—警察白書，きょうせい，頁 158，2012 年。警察庁，平成 25 年版—警察白書，日経，頁 162，2013 年。警察庁，平成 26 年版—警察白書，きょうせい，頁 162，2014 年。警察庁，平成 27 年版—警察白書，日経，頁 162，2015 年。2015 年數據則因尚未出版，暫無法得知。

第三項 危險駕駛致死傷罪之量刑結果

危險駕駛致死傷罪自 2002 年開始施行，其量刑結果又可區分為危險駕駛致死及危險駕駛致傷結果。然而相關數據在 2002 年時，將上述兩種結果合在一起計算，直至 2003 年後方區別開來，因此，本文在本項將先單獨列出 2002 年的危險駕駛致死傷罪量刑結果，而後再區分致死及致傷結果，並分別論述其量刑數據。¹²⁹¹³⁰

一、2002 年危險駕駛致死傷罪量刑結果：（單位：件）

總案件數	203
六月以上一年以下有期徒刑	4
一年以上二年以下有期徒刑	102
二年以上三年以下有期徒刑	65
三年以上五年以下有期徒刑	22
五年以上有期徒刑	10

¹²⁹ 法務省法務総合研究所，平成 15 年版犯罪白書—変貌する凶悪犯罪とその対策，国立印刷局，頁 27，2003 年。法務省法務総合研究所，平成 16 年版犯罪白書—犯罪者の処遇，国立印刷局，頁 33，2004 年。法務省法務総合研究所，平成 17 年版犯罪白書—少年非行，国立印刷局，頁 131，2005 年。法務省法務総合研究所，平成 18 年版犯罪白書—刑事政策の新たな潮流，国立印刷局，頁 27，2006 年。法務省法務総合研究所，平成 19 年版犯罪白書—再犯者の実態と対策，国立印刷局，頁 27，2007 年。法務省法務総合研究所，平成 20 年版犯罪白書—高齢犯罪者の実態と処遇，国立印刷局，頁 27，2008 年。法務省法務総合研究所，平成 21 年版犯罪白書—再犯防止施策の充実，国立印刷局，頁 27，2009 年。法務省法務総合研究所，平成 22 年版犯罪白書—重大事犯者の実態と処遇，国立印刷局，頁 27，2010 年。法務省法務総合研究所，平成 23 年版犯罪白書—少年・若年犯罪者の実態と再犯防止，国立印刷局，頁 27，2011 年。法務省法務総合研究所，平成 24 年版犯罪白書—刑務所出所者等の社会復帰支援，国立印刷局，頁 26，2012 年。法務省法務総合研究所，平成 25 年版犯罪白書—女子の犯罪・非行、グローバル化と刑事政策，国立印刷局，頁 23，2013 年。法務省法務総合研究所，平成 26 年版犯罪白書—窃盗事犯者と再犯，国立印刷局，頁 28，2014 年。法務省法務総合研究所，平成 27 年版犯罪白書—性犯罪者の実態と再犯防止，国立印刷局，頁 27，2015 年。2015 年數據則因尚未出版，暫無法得知。

¹³⁰ 雖然自本章第一節中可知，飲酒駕駛行為規範不僅止於危險駕駛致死傷罪，然而刑法業務過失致死傷罪、車輛駕駛過失致死傷罪(舊)以及道路交通法相關刑責，所包含的行為遠多於飲酒駕駛及加重結果。在法務省犯罪白書等資料並未區分上開刑責之行為種類的情況下，本文僅以危險駕駛致死傷罪進行量刑結果分析。

二、2003 年至 2014 年危險駕駛致死部分之量刑結果：(單位：件)

	總案件數	一年以上 三年以下	三年以上 五年以下	五年以上
2003	53	10	24	19
2004	50	9	23	18
2005	42	7	23	12
2006	50	4	22	24
2007	49	3	17	29
2008	28	1	11	16
2009	19	3	5	11
2010	22	2	0	20
2011	17	3	4	10
2012	23	0	3	20
2013	32	5	5	22
2014	17	1	4	12

三、2003 年至 2014 年危險駕駛致傷部分之量刑結果：(單位：件)

	總案件數	六月以上 一年以下	一年以上 三年以下	三年以上 五年以下	五年以上
2003	276	7	164	97	8
2004	273	9	257	7	0
2005	252	4	241	5	2
2006	302	6	285	11	0
2007	338	4	320	11	3
2008	239	6	221	9	3
2009	201	6	180	13	2
2010	185	3	170	9	3

2011	168	0	159	7	2
2012	169	3	158	7	1
2013	163	1	151	7	4
2014	233	12	214	6	1

第四節 飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義

日本飲酒駕駛及加重結果等自 1933 年至今，分別自道路交通法、刑法及相關特別法中歷經數次修訂過程，其中自 2001 年的法律修訂開始，便分別在 2001 年、2007 年及 2013 年間，於相關重大案件發生後，在民眾聲浪、媒體報導及政府官員回應下，呈現比起 2001 年前修法階段更具嚴罰化現象的法律規範。對此，本文認為，在 2001 年、2007 年及 2013 年的飲酒駕駛相關規範修訂中，可能受到刑罰民粹主義的影響，因此擬在本節分析本章第二節論述之重大案件、民眾與媒體反應結果及法律修訂之間的關聯。

第一項 從街頭署名、新聞報導至承諾修法

在本文第二章中論及，刑罰民粹主義的成因源自於人們在風險社會中，感受到不安全感，而在媒體不停報導犯罪問題與司法問題時，產生了道德恐慌下的誇大反應，以及產生犯罪難以藉由司法抑制的感受，因而傾向求助於願意改變現狀的政府官員或民粹機關，期盼能因此消滅犯罪問題，而所期盼的解決辦法多為針對特定刑事法議題的嚴罰化訴求。本章第二節所論述的四項社會案件，在平面媒體報導相關社論之前後，皆有由本案或他案被害人家屬開始進行法律修訂之街頭署名活動，並在署名活動經過報導後引發更多民眾支持的現象，因此本文認為，在探討新聞報導之前，應先論證被害人家屬的街頭署名活動，是否為風險社會下，一種追求安全感的展現。

從本章第二節的論述得知，在 1999 年東名高速事件發生，並經過第二審法院駁回上訴的判決後，被害人家屬井上太太與其他被害人家屬即以現行法律無法彰顯生命的重要性為由，進行總共四回的街頭署名活動；2006 年的福岡飲酒駕駛之

三兒死亡事件後，在平面媒體大幅報導前，部分要求加重飲酒駕駛與肇事逃逸刑責的街頭署名活動即已開始進行一段時日；而 2011 年的鹿沼吊車事件是在第一審法院認定因癲癇引發的致死結果無法適用刑度較高的危險駕駛致死傷罪後，開啟被害人家屬的街頭署名活動，認為如此法律背離了被害人家屬情感；最後在 2012 年的龜岡暴走事件，被害人家屬在得知檢察官不以危險駕駛致死傷罪起訴後，發起針對無照駕駛嚴罰化的街頭署名活動。上述四個案件的街頭署名活動，除了福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件前後的街頭署名活動傾向於要求重罰以防止飲酒駕駛與肇事逃逸外，其餘署名活動往往將重點置於「較輕的刑責無法彰顯生命的價值」以及「部分行為不被認為是危險駕駛致死傷罪的構成要件，有違被害人家屬感受」之上，而問題在於，上述重點是否為風險社會現象的概念或延伸？

在 2001 年制定危險駕駛致死傷罪後，學者小山雄一郎便以風險社會的概念探討要求嚴罰化的民眾聲浪，其認為，當時被害人家屬的訴求意旨應包含：藉由修訂刑法來抑止惡質重大事故的發生，和被害人家屬自身的應報感情兩者，前者意味著將危險事故置於「風險」的地位上，不過對被害人家屬而言，重點在於家屬的意見有無被回應，至於實際抑止效果僅是附隨的問題而已；後者雖然也許和風險社會概念無關聯，但是「惡質、重大」事故一詞並不是來自於事故本身，而是事故被害人與其家屬將該事故作為精神上痛苦的對象，進而便將無法阻止的「危險」化身為自我意識下的精神苦痛後，反應在「風險」的層面上。¹³¹事實上，自本章第一節論述可得知，危險駕駛致死傷罪的目的之一即是抑止惡質交通事故，而若依據學者小山雄一郎的見解，對於交通事故「惡質」、「重大」等形容，係被害人及其家屬將經歷過的交通事故，認定為隨時可能發生而難以預防的風險，進而認定，此種風險若不嚴厲防制，將可能繼續導致更多類似危害，如此，當相關刑責沒有達到他們的期望時，便會希望加重刑責或擴大處罰範圍，以達到他們對於「風險」所認定的防制程度。綜上，1999 年東名高速事件、2011 年鹿沼吊車事

¹³¹ 小山雄一郎，危險運転致死傷罪施行をめぐる状況に関する社会学的一考察—社会学的リスク研究を手がかりとして，載：交通法科学研究会，危険運転致死傷罪の総合的研究—重罪化立法の検証，日本評論社，頁 44，2005 年。

件以及 2013 年的龜岡暴走事件後的署名活動與支持聲浪，背後也和 2006 年福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件一樣，代表了風險社會下，民眾追求安全感的展現。

上述街頭署名活動，多在平面媒體的報導下，引起更多民眾的支持，使得連署名單在被報導前後，有了相當的差距。對於街頭署名活動而言，平面媒體是被害人家屬與廣大群眾間的媒介，藉由平面媒體等傳播媒體的力量，民眾直接或間接感受到了被害人家屬的痛苦，以及其街頭署名活動的訴求，因而使得部分民眾選擇支持案件被害人家屬，並期待能藉由加入被害人家屬的陣營來達到防制飲酒駕駛等行為的效果。事實上，就整體而觀，平面媒體對於飲酒駕駛等案件，所抱持的立場雖不一定和被害人家屬與民眾聲浪相同，但在後期往往傾向於被害人家屬的立場。例如，在 2001 年修法前，媒體對於東名高速事件的報導中，雖然讀賣新聞製作了一系列報導反應法院審判長的觀點以及量刑公平性問題，但其他平面媒體不僅報導了許多來自被害人家屬的觀感，也用社論的方式論述法院量刑與國民情感的落差，以及飲酒駕駛事故背後的法律制度問題等等；而在 2007 年修法前，平面媒體針對福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件，雖在一開始即在社論中質疑 2001 年嚴罰化政策的效果，但是後期的被害人家屬立場以及部分自 2001 年修法以來的飲酒駕駛案件被害人家屬報導等等，廣泛的取代最初社論中對於嚴罰化政策的質疑，進而，平面媒體的報導結合被害人家屬的街頭署名運動，形成一股要求加重飲酒駕駛法定刑度或擴增構成要件的民眾聲浪。

而日本的政府官員或議員，則在被害人家屬遞交連署書與請願書，或是在媒體一系列的報導之後，選擇出面承諾研擬相關法案。在 2001 年修法之前，是由法務省接受被害人家屬井上太太的三十七多萬份連署書與請願書後開啟危險駕駛致死傷罪等的立法過程；在 2007 年修法前，雖然相關署名活動並未得到修法承諾，但在媒體大幅報導下，警察廳長官、國家公安委員長與民主黨議員相繼承諾了修法事宜；而在 2013 年修法前，雖然媒體未像前二次修法程序前後般的大幅報導，不過街頭署名活動的成果也在二十萬份左右的連署數量，其中涉及的 2011 年與 2012 年重大案件，以及其他重大案件，也被政府機關視為修法的契機，因此可推

論，上開案件在媒體報導與街頭署名活動下，對於 2013 年修法仍有一定程度的影響。然而，即使出現了數十萬份的連署名單，仍無法因此代表日本多數民眾的意見，尤其在福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件報導期間，也有民調顯示，多數民眾認為「義務加裝防止發動裝置」較「對事故嚴厲處罰」更能防制飲酒駕駛行為，但即使如此，以被害人家屬為主的部分民眾聲浪仍被政府機關或議員接受，開啟了各階段的立法、修法程序。

第二項 從承諾修法至完成修法

在被害人家屬署名活動及媒體報導下，開啟了 2001 年、2007 年及 2013 年的道路交通法、刑法與特別法的修法程序。修法程序皆是由部分政府機關代表人在不同的委員會，如法務委員會或內閣委員會中，陳述修法意旨後，進入質詢程序或是進入下一階段的國會討論。而從本章第一節的分析可知，各階段的修法說明中，除了 2001 年道路交通法修訂是基於其刑責需和刑法相關罪名平衡外，其餘修法程序皆提及了國民要求修法的聲浪，或是量刑與法定刑不符合國民規範意識等等問題。

首先，2001 年刑法危險駕駛致死傷罪修訂案，是在以被害人家屬為主軸，要求修法加重惡質飲酒駕駛下，由當時的法務大臣接受連署名單及請願書。法務省則因此開始調查日本相關實務現況與外國法制，並設立刑事法部會成立危險駕駛致死傷罪的草案，說明是在現行法規無法對應飲酒駕駛等惡質駕駛行為，以及國民要求修法聲浪高漲之下，進行修法。其次，2007 年的修法程序中，道路交通法的修訂，比起以往增加了相當多的構成要件，以及提高法定刑度。在內閣委員會裡，修法意旨提及，是在對應最近的道路交通情事下，為了交通安全，以及回應修法的國民聲浪，而成立的修訂案；再者，2007 年刑法修訂案說明則提及，係因飲酒駕駛等惡質駕駛行為，所適用的業務過失致死傷罪，其量刑與法定刑不符合國民規範意識，因此在因應國民要求整備罰則的聲浪等情形下修法；最後，2013 年的「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」立法案中提及，即使車輛駕

駛死傷事故已減少，但仍發生惡質危險駕駛之死傷犯罪，加上有部分死傷犯罪無法適用刑責較重之危險駕駛致死傷罪，而成立法律修訂案。至此，上述法律修訂案的共通點在於，相關委員會或國會等會議中，幾無官員或議員針對法定刑度高低，或是嚴罰化政策的問題提出質疑，亦即多數與會人員皆贊同歷次的嚴罰化刑事法修訂。

另一方面，在上開修法說明中，所提及的惡質駕駛，並沒有相關定義或數據呈現，而是傾向論及當年度媒體新聞所報導的重大案件，或是傾向於認同被害人家屬與民眾所認定的惡質交通事故類型。此處若結合修法說明中一再提及之「國民要求整備法律的聲浪」的話，便得以發現，政府官員或委員不僅將無法代表日本多數民意的連署書與請願書所述內容視為全體國民的意見，在修法程序中也以特定群眾所認定的惡質駕駛行為作為修法重點，進而，甚至在交通事故案件數已逐漸下降的情形下，仍為了「國民聲浪」而開啟刑事修法程序，執行嚴罰化的刑事法修訂。

第三項 從完成修法至執行效果

在分析自民眾署名、平面媒體報導、政府承諾修法所呈現的嚴罰化修法結果後，本文擬藉由本章第三節的飲酒駕駛案件數、飲酒駕駛致死人數、飲酒駕駛取締數量及危險駕駛致死傷罪的量刑結果之數據圖表，論證在 2001 年、2007 年及 2013 年修法擴大處罰範圍與提高法定刑度後的執行效果。

就飲酒駕駛案件數、飲酒駕駛致死人數和飲酒駕駛取締數量的數據而觀，飲酒駕駛案件數，在 1999 年到 2000 年間有較大幅度攀升，在 2000 年後開始下降，起初自 2000 年至 2001 年間為小幅度的下降，但自 2001 年至 2003 年間呈現大幅度的下降趨勢，惟自 2003 年至 2006 年間下降幅度趨於緩慢。接著，雖然在 2006 年至 2007 年間再一次有較大幅度的下降趨勢，但自 2007 年至今僅呈現平穩、緩慢的下降幅度；飲酒駕駛致死人數部分，在 1998 年至 2000 年間為逐漸提高的趨勢，後自 2000 年開始下降，並在 2001 年至 2003 年間呈現大幅度的跌降，惟在 2003

年至 2005 年間有停滯不降的情形，直到 2005 年後持續下降。在 2006 年至 2008 年間雖有大幅度下降，但在 2008 年後則以小而緩慢的幅度逐漸下降；飲酒駕駛取締件數，自 1999 年至 2000 年間有大幅度下降，並在 2001 年至 2006 年間呈現小幅度的下降，雖然在 2006 年至 2007 年間有較大幅度跌降，但自 2007 年至今乃呈現更小幅度的下降趨勢。由上，飲酒駕駛案件數及致死人數，皆自 2000 年開始下降，並在 2001 年至 2003 年間，以及 2006 年至 2007 年間有較大幅度的下降趨勢，而其餘年份，除了 2007 年至 2008 年間持續大幅降低飲酒駕駛致死人數外，皆僅呈現小且緩的下降幅度。這樣的降幅程度若和飲酒駕駛取締數量一起比對，可以發現，飲酒駕駛取締數的降幅程度和飲酒駕駛案件數及致死人數的降幅相當。由此得以論證，飲酒駕駛案件數與致死人數，並非因為飲酒駕駛的取締行動而逐步降低，因此需要用其他方向分析飲酒駕駛案件數與致死人數的下降原因。

就此，上開數據的下降原因是否和 2001 年、2007 年及 2013 年修法有所關聯，則為議題所在。在 2001 年修訂刑法與道路交通法後，飲酒駕駛案件數與致死人數，在 2001 年至 2003 年間便有大幅度的下降效果；在 2007 年修訂刑法與道路交通法後，上述數據也在 2006 年至 2007 年間呈現大幅度的下降效果；然而在 2013 年修法後，上開數據並沒有呈現明顯的降幅效果。於此，本文推論可能存在以下原因：

一、2001 年和 2007 年的修法背景，是因 1999 年的東名高速事件以及 2006 年的福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件所致，兩者分別為飲酒駕駛行為以及飲酒駕駛肇事逃逸行為，但是 2013 年的修法背景並不僅受飲酒駕駛行為影響，還包含了癲癇患者肇事案件和無照駕駛肇事案件。三次修法結果，同樣涉及飲酒駕駛及加重結果的嚴罰化效果，卻因修法背景不同而呈現明顯的差距，因此，本文推論，上開數據下降的主因，可能並非嚴罰化的效果，而是在修法前後發生的重大飲酒駕駛事故及後續民眾署名活動與媒體、政府關注下，使得想要飲酒駕駛的民眾受到警惕所致。

二、接著，就下降幅度而觀，在 2001 年及 2007 年因飲酒駕駛事故而修法之後，大幅下降的趨勢僅出現在 2001 年至 2003 年間，以及 2006 年至 2007 年間，

而其他時間僅呈現小而緩的下降程度，這或許可以說明，即使在修法前後引發了對於飲酒駕駛行為的輿論聲浪，並因此大幅提高對飲酒駕駛的法定刑度以及增加處罰範圍，但是影響效果僅能持續約兩年的時間，之後便難以藉此有效降低飲酒駕駛案件數及致死人數。

最後，就危險駕駛致死結果與危險駕駛致傷結果的量刑狀態而觀，可以得知危險駕駛致死傷罪自 2001 年立法後的適用狀況。危險駕駛致死傷罪自 2001 年修訂完成，2002 年開始施行，起初，2002 年的量刑結果由於計算方式和其他年份不同，無法一併觀察量刑動向，然而在 2003 年至 2014 年間，可以查得危險駕駛致死結果與致傷結果，分別的量刑狀態。首先，危險駕駛致死部分，量刑結果可區分為：一年以上三年以下有期徒刑、三年以上五年以下有期徒刑及五年以上有期徒刑三者，在 2003 年至 2005 年間，「五年以上有期徒刑」的案件數皆小於「三年以上五年以下有期徒刑」的案件數，然而自 2006 年至 2014 年間，前者案件數開始高於後者，甚至自 2007 年後，前者案件數已超過總案件數的一半，由此可知，危險駕駛致死結果在 2006 年以後，法院量刑有逐漸加重的趨勢；另一方面，危險駕駛致傷部分，量刑範圍可被區分為：六月以上一年以下有期徒刑、一年以上三年以下有期徒刑、三年以上五年以下有期徒刑以及五年以上有期徒刑四者。對此，法院量刑趨勢並沒有明顯的變動，量刑大多數皆集中在「一年以上三年以下有期徒刑」的量刑範圍。

不過，就危險駕駛致死罪而言，歷次法定刑皆為一年以上有期徒刑，其下限並未因後續修法而提高或降低，上限則依據日本刑法第 12 條第 1 項規定，為「二十年有期徒刑」。在量刑圖表中，雖無法得知所稱「五年以上有期徒刑」多為何種程度的量刑結果，但如觀看 2003 年至 2008 年的犯罪白書，可知「十年以上有期徒刑」最多件數與最高比率乃落在 2006 年，分別是「6 件」與「12%」的結果，¹³²而這樣的結果代表，在 2003 年至 2008 年間，危險駕駛致死罪的量刑中絕大多數皆未判決超過法定刑度半數的刑責；就危險駕駛致傷而言，歷次法定刑皆無規定

¹³² 平成 15 年至平成 20 年犯罪白書，同註 129。

下限，而上限雖自 2001 年的「十年以下有期徒刑」變為 2013 年的「十五年以下有期徒刑」，但大多數量刑範圍卻遠低於法定刑上限。兩種結果皆顯示，危險駕駛致死傷罪的法定刑程度無法反映在法院的量刑結果。

第四項 小結

在 2001 年、2007 年及 2013 年的飲酒駕駛及加重結果的刑事修法過程背景，分別受到 1999 年東名高速事件、2006 年福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件、2011 年鹿沼吊車事件及 2012 年龜岡暴走事件影響，尤其在於被害人家屬街頭署名活動及平面媒體報導部分。首先，是被害人家屬在事件發生後，將精神苦痛轉換至「風險」層面，認為唯有修訂法律制度方能預防飲酒駕駛等重大案件繼續發生，乃風險社會中追求安全感的概念，此種概念結合平面媒體在傳播被害人家屬言論、質疑現行法律制度或傾向製造嚴罰化觀點的報導後，獲得政府機關或議員的回應，並在各次修法過程中說明，是基於要求整備法律的國民聲浪，並以媒體與群眾認定的「惡質」危險駕駛類型為主軸進行法律修訂，形成法定刑度提高、擴大構成要件適用範圍的嚴罰化效果。此時，民眾署名結果即使無法代表日本多數民眾的意見，政府機關仍將其視為所謂的國民聲浪並以此為基礎進行法律修訂，此時，政府未參酌專家意見或是逐漸下降的飲酒駕駛案件數與致死人數等數據下，將特定群眾意見作為主流民意，以站在人民一方為名義所為的修法行為，是刑罰民粹主義的展現。

而在刑罰民粹主義下產生的嚴罰化現象，依據前節對於飲酒駕駛相關數據的分析可知，嚴罰化結果可能不是使飲酒駕駛案件數及致死人數下降的原因，而是民眾在受到重大飲酒駕駛事故報導與被害人情感等影響下降低飲酒駕駛行為數。不過縱使基於重大飲酒駕駛事故而降低案件數，其效果也無法長遠持續，並且，提高的法定刑度也無法反映在法院量刑結果中。至此可推論，刑罰民粹主義下的飲酒駕駛及加重結果的刑事立法脈絡，無法有效降低飲酒駕駛等相關行為。

第五章 比較台灣與日本飲酒駕駛行為之刑事立法與刑罰民粹主義

本文在第二章分析了刑罰民粹主義的定義、成因與以嚴罰化現象為主的社會影響；在第三章與第四章則分別論述台灣與日本對於飲酒駕駛行為的刑事立法過程、與特定刑事立法相關的社會案件、立法或修法後的執行效果以及刑事立法過程與刑罰民粹主義的關聯。在此，為了能清楚分析台灣、日本針對飲酒駕駛及加重結果之嚴罰化現象的利弊，本文將以第二章至第四章的脈絡為主軸，在本章比較台灣與日本飲酒駕駛的現行刑事法律制度、受社會案件影響前的刑事立法過程、受社會案件影響後的刑事立法過程，以及前述刑事立法後的執行效果，並在最後以刑罰民粹主義的觀點比較台灣與日本飲酒駕駛及加重結果的刑事法政策問題。

第一節 現行刑事法律制度

在飲酒駕駛的刑事法制度中，現行法下，台灣係規範在道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項，以及刑法第 185 條之 3；而日本則分別將飲酒駕駛行為及加重結果規範在道路交通法第 65 條、第 117 條之 2 第 1 項第 1 款至第 2 款、第 117 條之 2 之 2 第 1 款至第 4 款、第 117 條之 3 之 2 第 1 款，以及「關於因車輛駕駛致人死傷等行為處罰之法律」（本章簡稱特別法）第 2 條第 1 款、第 3 條第 1 項和第 4 條之規定。以下，乃就飲酒駕駛行為，以及飲酒駕駛加重結果兩部分，分別論述台灣與日本的現行刑事法律制度。

首先，台灣現行刑事法律制度中，飲酒駕駛行為之刑事責任，被規定在刑法第 185 條之 3 第 1 項，其構成要件包含，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」或「其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛」之情形。就構成要件適用部分，行為人在駕駛動力交通工具時，只要被判定吐氣所含酒精濃度達法定酒精濃度，即構成本罪，倘若不構成第 1 款要件，但有服用酒類或其他相類之物，以致於達到行為人生理反應能力已受到影響且達到欠缺正常駕駛行為所需的注意及反應能力的程度，則構成本罪第 2 款之不能安全駕駛要件，此外，上述行為皆需

有不能安全駕駛故意，法定刑則為二年以下有期徒刑。¹

至於飲酒駕駛的加重結果，在台灣則被規定在道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項，以及刑法第 185 條之 3 第 2 項。道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項規定，汽車駕駛人酒醉駕車，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一，然而依據本文第三章第一節提及的最高法院等實務見解，本條僅限於行為人飲酒後為汽車駕駛並致人輕傷，而有刑法過失傷害罪適用時，方有適用餘地。於此，倘若係飲酒駕駛致死或致重傷的情形，則應適用刑法第 185 條之 3 第 2 項，分別為不能安全駕駛致死罪及不能安全駕駛致重傷罪，各處三年以上十年以下有期徒刑，以及一年以上七年以下有期徒刑。

其次，日本飲酒駕駛行為，被規定在道路交通法第 65 條，且被區分為四種構成要件：

- 一、任何人皆不得在伴隨酒氣下駕駛車輛。所稱「伴隨酒氣」，係指社會通念上可被認為是伴隨酒氣狀態者而言。²
- 二、任何人不得對伴隨酒氣之人，於有違反前項規定並駕駛車輛之虞時提供車輛等交通工具。此處，車輛提供者必需認知其車輛提供對象係在伴隨酒氣的狀態下欲為駕駛行為，方得成立此要件。³
- 三、任何人不得對違反第一項規定而有駕駛車輛之虞之駕駛人提供酒類或推薦其飲酒。此處，行為人只要在駕駛人於短時間有明確表達要駕駛車輛的意思時，仍在自己事實上支配酒類的情形下提供飲酒，或是在無論對方有無要求飲酒的一般情形下為勸誘其飲酒的行為，皆構成本要件。⁴
- 四、任何人不得在知悉車輛的駕駛人伴隨酒氣下，仍對該駕駛人要求或倚賴其載送自己，共同搭乘違反第一項規定而駕駛的車輛。此處，倘若行為人未明示要求或倚賴駕駛人載送自己的意思，則需要依據個別具體的狀態來判斷是否

¹ 盧映潔，刑法分則新論，新學林，頁 231-236，2014 年。

² 道路交通法研究会，注解道路交通法全訂版，頁 373，2011 年。

³ 同前註，頁 374。

⁴ 同前註，頁 375-376。

有要求或倚賴載送的情形。⁵

上述行為的刑事罰則被規定在同法第 117 條之 2、第 117 條之 2 之 2，以及第 117 條之 3 之 2 裡：

- 一、在第 117 條之 2 中，規定對酒醉駕駛行為人，以及提供車輛給有酒醉駕駛之虞者之行為人，處五年以下有期徒刑。此處，所謂「酒醉駕駛」，是指因酒精的影響，有不能正常駕駛車輛之虞的狀態而言。⁶
- 二、在第 117 條之 2 之 2 中，對於伴隨酒氣達政令酒精濃度的駕駛人、提供車輛給伴隨酒氣達政令酒精濃度而有駕駛之虞者之行為人、提供酒類給有酒醉駕駛之虞者之行為人，以及倚賴同乘有酒醉駕駛之虞者車輛之行為人，處三年以下有期徒刑。
- 三、在第 117 條之 3 之 2 中，對於提供酒類給伴隨酒氣達政令酒精濃度而有駕駛之虞者之行為人、倚賴同乘伴隨酒氣達政令酒精濃度而有駕駛之虞者車輛之行為人，處二年以下有期徒刑。

另一方面，日本飲酒駕駛致死致傷之加重結果，在特別法中也被區分為三種類型：

- 一、第一種是規定在特別法第 2 條第 1 款，係在酒精或藥物的影響下導致在難以正常駕駛的狀態下駕駛車輛者，就其行為致死結果處一年以上二十年以下有期徒刑，致傷結果處十五年以下有期徒刑。本罪的要件需要行為人構成在酒精或藥物的影響下產生對於道路及交通等狀況難以進行駕駛操控的身心狀態後，故意為對生命、身體有高度危險性的駕駛行為（危險駕駛故意），並產生致人死傷的加重結果。⁷
- 二、第二種類型被規定在特別法第 3 條第 1 項，是對於因酒精或藥物的影響，在車輛行進時有不能正常駕駛之虞的狀態下駕駛車輛後，在酒精或藥物的影響

⁵ 同前註，頁 377。

⁶ 同前註，頁 377。

⁷ 橋爪隆，危險運転致死傷罪をめぐる諸問題，法律のひろば，第 67 卷，第 10 號，頁 21-22，2014 年。

下陷入不能正常駕駛的狀態者，因而致人於死，處十五年以下有期徒刑，致人於傷，則處十二年以下有期徒刑。本罪構成要件在於，行為人服用酒精或藥物後，雖在駕駛前沒有陷入正常駕駛困難的狀態（欠缺危險駕駛故意），但在已知悉駕駛車輛所需的注意力、判斷能力或操作能力有相當程度減退的危險下仍為駕駛行為，導致駕駛當中陷入正常駕駛困難狀態，並因此生致人死傷的加重結果而言。⁸

三、第三種類型則被規定在特別法第4條，規定「因酒精或藥物的影響，在車輛行進時有不能正常駕駛之虞的狀態下駕駛車輛者，因怠於為駕駛上必要之注意，生致人死傷的情形時，為了免於被發現在駕駛時受酒精或藥物影響與否或影響程度，而攝取酒精或藥物、離開現場並使體內殘留酒精或藥物濃度減少，或是為其他免於被發現在駕駛時受酒精或藥物影響與否或影響程度的行為時，處十二年以下有期徒刑。」此處，行為人對於「因酒精或藥物的影響，在車輛行進時有不能正常駕駛之虞的狀態下駕駛車輛」、「怠於為駕駛上必要之注意，生致人死傷的情形」以及其後的脫免行為皆需有所認知且決意為之的主觀故意。⁹

綜上，就飲酒駕駛行為部分，台灣與日本法制在現行刑事法規範中有著許多差異，分述如下：

一、就飲酒駕駛行為的處罰對象與判斷要件而言，台灣法制之主要處罰對象為飲酒駕駛人本人，且重點在於界定行為人本身駕駛時的酒精濃度，以及有無達到不能安全駕駛的程度；而日本法制之處罰對象除了駕駛人本人外，還包含一定構成要件下，提供駕駛人酒類之人、提供駕駛人車輛之人，以及同乘駕駛人車輛之人，其刑責還會因駕駛人飲酒駕駛程度究為伴隨酒氣駕駛，還是更進一步的酒醉駕駛，而有不同的法定刑上限。

⁸ 川本哲郎，交通犯罪対策の研究，成文堂，頁11，2015年。

⁹ 高井良浩，自動車の運転による人を死傷させる行為等の処罰に関する法律について，刑事法ジャーナル，第41號，頁39，2014年。

二、而就飲酒駕駛致人死傷的處罰對象與判斷要件而言，台灣法制僅規範因不能安全駕駛，或超出法定酒精濃度下駕駛，因而致人於死，或重傷，或輕傷的刑事責任；日本法制則將飲酒駕駛致人死傷的構成要件再作區分，尤其在時間點上，區別行為人認知因酒精導致正常駕駛困難而仍駕駛，以及行為人雖未有前述認知，但認知其有正常駕駛困難之虞而為駕駛，並在途中才因酒精產生正常駕駛困難的情況。此外，日本特別法也額外規範「駕駛人為了脫免刑責而設法在飲酒駕駛致死傷事故發生後為減少或增加酒精濃度的行為」的刑事責任。

三、總體而論，日本在道路交通法及特別法中，對於飲酒駕駛及致死傷結果的刑事規定，比起台灣在刑法與道路交通管理處罰條例中的相關規定，更加細分並擴大了構成要件的處罰對象與範圍，也擬定了高出台灣法制許多的法定刑，亦即日本對此處的嚴罰化程度高於台灣的嚴罰化程度。

第二節 社會案件影響前的刑事立法過程

台灣與日本的飲酒駕駛刑事責任規定，皆因受到社會案件報導的影響，導致立法與修法過程在社會案件發生前後有著不同程度的影響結果。為了能釐清台灣與日本在飲酒駕駛及加重結果刑責受到輿論等因素之前的修法狀態，本文擬在本節比較台灣與日本，在第三章、第四章所述重大社會案件發生前的刑事立法過程。

首先，台灣部分的修法過程可區分為自 1997 年修訂的道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項，以及自 1999 年立法的不能安全駕駛罪。在 2011 年賴文莉案發生前，道路交通管理處罰條例的部分修法，係基於當時酒駕案件數量增加，在參考外國加重處罰的立法例之後，增加了飲酒駕駛致人死傷，加重刑責至二分之一的規定；而刑法不能安全駕駛罪部分，自 1999 年立法以來，僅經過 2008 年的法律修正，且兩階段的最高法定刑度皆為一年以下有期徒刑。當時，不能安全駕駛罪之 1999 年與 2008 年的立法結果僅規範不能安全駕駛行為，而未論及其加重結果，因而其加重結果仍應回歸普通刑法的過失致死罪或過失傷害罪論處，並結合道路

交通管理處罰條例第 86 條第 1 項之加重刑罰規定。不能安全駕駛罪在 1999 年及 2008 年的立法過程中，皆以立法委員們提出的各版本法律草案為基礎進行討論，而這些法律草案中，於 1999 年時，便已曾提出包含處罰不能安全駕駛、致死結果、致傷結果及業務過失等行為，而草案理由則論及：飲酒駕駛刑責過輕，無法嚇阻酒駕發生，也易使民眾心生僥倖，因此應將酒駕等不能安全駕駛行為列入刑法處罰，以維護交通安全；或是論及酒駕行為應在考量是否為間接故意的情形下，予以加重刑責等。當時，立法委員們對於酒駕行為應列入刑法公共危險罪章處罰，以及應當從重量刑的觀點有所共識，甚至有立委認為應當嚴刑峻罰，方能實現社會正義，然而最終仍在協商下，決議僅明文不能安全駕駛行為的刑事規範，而未明文加重結果之刑事責任。接著，在 2008 年的法律草案中，則僅提及對不能安全駕駛累犯加重刑罰的規定，不過在法務部認為與刑法制度不合，以及學者表示加重處罰無法有效解決問題的情況下被否決，但另外變更為提高罰金的決議，以避免因行政法上問題，導致適用到比行政罰鍰數額還低的罰金刑。

另一方面，日本的飲酒駕駛行為則自 1933 年開始立法，在 1999 年東名高速事件影響 2001 年刑法立法前，其飲酒駕駛之刑事責任分別經過 1933 年、1947 年、1960 年、1964 年、1970 年、1986 年及 2001 年¹⁰的修法過程；而飲酒駕駛致死傷之加重結果則僅在 1968 年修訂刑法業務過失致死傷罪而已，此外，上述修法過程皆由不同政府機關在會議中提出單一草案後進行討論。

首先，飲酒駕駛行為的修法過程，在 1933 年係被規範在車輛取締令，在 1947 年則被規範在道路交通取締法，兩次立法的法定刑分別為拘役，以及三個月以下有期徒刑，且內容僅涉及飲酒駕駛之程度，亦即前者為伴隨酒氣駕駛行為，後者則限縮在酒醉駕駛行為，兩階段的修法說明皆僅著重於飲酒駕駛行為對行為人的惡劣影響，以及論述因該影響而容易形成的意外風險。其次，自 1960 年開始，飲酒駕駛行為開始被規範在道路交通法中，並在 1964 年、1970 年、1986 年和 2001

¹⁰ 在本文第四章第一節的分析中，2001 年道路交通法修法由於並非因東名高速事件的影響所致，因此被列為本節論述範圍。

年的道路交通法修訂時，構成要件與法定刑開始依據飲酒駕駛的程度不同而各別區分，法定刑也隨著各次修法而多逐步以一年為間隔穩定提高。上開時期的道路交通法修正，不僅區分飲酒駕駛程度與罰則程度、逐步擴大飲酒駕駛的刑事處罰範圍，也逐步提高法定刑與罰金額度；修法理由除了飲酒駕駛的惡質性外，也強調係為了防治飲酒駕駛所造成的道路交通事故，而需要透過加重法定刑度與罰金額度以達防治目的。接著，與飲酒駕駛之加重結果相關者為 1968 年的刑法業務過失致死傷罪修正，理由除了嚴厲處罰當時的交通三惡—危險性高的惡質飲酒駕駛、違反車速、無照駕駛等行為外，也是回應社會道義情感的表現。

綜合上述，台灣與日本在社會案件影響前的飲酒駕駛立法過程中，有著相似之處與相異之處：

一、相似之處在於：

1. 台灣與日本在相關社會案件影響立法前，皆是以飲酒駕駛行為的刑事責任為主軸（不過日本曾在 1968 年修訂刑法業務過失致死傷罪，該次修訂由於是針對飲酒駕駛、違反車速駕駛和無照駕駛等行為而設，因此並非以飲酒駕駛行為為主軸進行修法）。
2. 另外，台灣與日本的修法趨勢皆認為，針對飲酒駕駛所造成的危害，應以加重刑責的方式作為解決辦法，方能維護交通安全或防止相關道路交通事故，且在修法過程中，兩國立法委員或議員對於飲酒駕駛逐漸加重刑罰的結果多無異議。

二、而相異之處則在於：

1. 台灣在擬定處罰飲酒駕駛的不能安全駕駛罪時，立法委員們所提出的擴增構成要件範圍或提高法定刑等法律草案，最終多在和法務部的協商下，未能如實反應在立法和修法結果，而日本雖未若台灣，會在立法程序中常常出現由立法委員提出的法律草案版本，但由日本相關政府機關所提出的修法意旨或說明，多會被國會接受，尤其在法定刑的部分，在本文的研究過程中，幾無針對飲酒駕駛嚴罰化的部分提出異議，也因此使得

相關政府機關所提出的修法版本，多能如實呈現於最終的修訂結果，並導致其嚴罰化的結果比台灣不能安全駕駛罪的修訂結果顯著。

2. 另外，日本對於飲酒駕駛的刑事處罰，遠早於台灣不能安全駕駛罪的刑事立法，且日本自 1947 年修法後，即將飲酒駕駛行為單獨與其他行為區隔開來，另定構成要件與刑事責任，不過雖然依據台灣當時的不能安全駕駛罪內容，不僅規定服用酒精後駕駛動力交通工具，也規定服用藥品或相類之物後駕駛動力交通工具，達不能安全駕駛程度的情形，但在 1999 年及 2008 年的立法、修法過程中，法律草案與會議內容皆是以飲酒駕駛為主軸進行議論。

第三節 社會案件影響後的刑事立法脈絡

在本文第三章與第四章中，皆論述了台灣與日本在飲酒駕駛及加重結果的修法過程裡，於部分階段因受到了民眾對於社會案件的反應，進而影響飲酒駕駛及加重結果的修法。台灣部分係在 2011 年修法及 2013 年修法前，受到了 2011 年賴文莉案與 2012 年葉少爺案的影響；日本部分則係在 2001 年、2007 年及 2013 年時，受到了 1999 年東名高速事件、2006 年福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件、2011 年鹿沼吊車事件以及 2012 年龜岡暴走事件的影響。對此，本文擬在本節區分社會事件與輿論發展一項，以及事件發生後的刑事立法過程一項，以分析台灣與日本在社會案件發生後的飲酒駕駛及加重結果的刑事立法脈絡。

第一項 飲酒駕駛之社會事件與輿論發展

就飲酒駕駛之社會事件與輿論發展部分，台灣曾在不能安全駕駛罪 2011 年修法以及 2013 年修法前，先後在 2011 年發生賴文莉案，以及在 2012 年發生葉少爺案。賴文莉案係消防員賴文莉在 2011 年 9 月 30 日晚間，遭飲酒駕駛的加害人撞傷並導致截肢，案件發生後，平面媒體開始報導網路聲援重判酒駕肇事者的網路連署活動，當中除了譴責加害人無悔意，也批評法官輕易交保加害人，進而議論不能安全駕駛罪的法定刑度過輕問題，其後的媒體社論版面，也反應了執法人員

輕縱酒駕者，以及酒駕刑責需要加重等見解，最後，法務部決定接受上開意見，擬定相關規範，並提高相關法定刑度。葉少爺案則是加害人葉冠亨於2012年4月25日飲酒駕駛，高速撞擊行人，導致行人與乘客死亡的案件，案發之後，平面媒體報導了網路上出現聲討加害人的臉書粉絲團訊息，該粉絲團強調加害人平日的炫富行為，造成社會輿論四起，其後，在被害人家屬對於酒駕案件法定刑、判決刑度等表達質疑之下，部分立法委員決定順應上開意見，提案修法，並召開公聽會聽取各方意見。

日本部分則曾在2001年、2007年、2013年的道路交通法、刑法和特別法的修法前，先後發生1999年的東名高速事件、2006年福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件、2011年鹿沼吊車事件以及2012年龜岡暴走事件。首先，東名高速事件是1999年11月28日，被害人井上一家在高速公路上遭飲酒駕駛的加害人追撞，導致兩名幼童死亡的事件，在案件於第一審經地方法院判處四年有期徒刑，並經第二審法院判決駁回上訴後，開始經由媒體產生許多報導，包含被害人家屬的感受以及媒體對於法院判決的解讀，尤其在於無法接受判決結果、對量刑認知的差距等等，進而社論中也出現了相關的評論以及建議嚴罰化的聲音，也包含支持嚴罰化的民意調查，另一方面，被害人家屬也一同針對法律修正案進行街頭署名活動，希望日本法律的刑罰得以反映生命的重要性，並在相關媒體報導下，有了更多迴響，同時，也以連署名單與請願書向法務大臣和議員等人請願，最後，法務大臣在接受請願，承諾會有所作為後，便以記者會的形式宣示會進行檢討相關法律修正案。其次，福岡飲酒駕駛之三兒死亡事件係加害人飲酒駕駛時，在海上大橋撞擊被害人車輛，導致車輛落入海中，造成三名兒童死亡，加害人肇事後則離開現場並以灌水的方式降低酒精濃度的事件，本案發生後，造成平面媒體大幅報導，最初，平面媒體以社論的方式說明自2001年嚴罰化刑事政策後的正反立場，而後則在大量訪問被害人家屬與其他自2001年發生的飲酒駕駛事故之被害人家屬意見，並報導了家屬們希望改變法律制度、量刑結果與民眾觀感的懸殊現象、危險駕駛致死傷罪應擴大處罰的程度等等議題，另外，也報導了日本各自治體對飲酒駕駛職員

之嚴厲職務處罰的嚴罰化策略，以及在本案發生前即開始的被害人家屬之法律修訂署名活動，包含要求酒精呼氣檢測器導入日本、要求飲酒駕駛與肇事逃逸行為嚴罰化等等，最後，媒體報導了日本政府官員對本案的承諾，包含承諾飲酒駕駛肇事逃逸行為會成為隔年的國會修正案，或檢討其他嚴罰化對策等等，惟法務大臣則認為加重刑責並非有效的解決辦法。再者，鹿沼吊車事件是在2011年4月18日，患有癲癇的加害人在忘記服藥下，因癲癇發作而撞上人行道上的小學生，造成六名學童死亡的事件，本案在加害人經法院判決不適用刑責較重的危險駕駛致死傷罪後引發爭議，惟平面媒體旨在呼籲社會不應因此對於癲癇患者產生就業歧視的現象，並進一步的指出應修法健全醫師通報等防治制度；而被害人家屬部分，則有地方媒體報導街頭署名活動的消息，也因遞交十七多萬份連署書與請願書至法務省後，獲得法相擬定對策的承諾。最後，龜岡暴走事件則是少年在無照與疲勞駕駛下，撞上人行道上的學生，造成三名學生死亡，七名民眾受傷的事件，本案的平面媒體主要關注於檢察官不以危險駕駛致死傷罪，而以刑責較輕的車輛駕駛致死傷罪起訴的事實，同時此消息也引發了被害人家屬之法律修正署名活動，訴求包含無照駕駛的嚴罰化，以及要求國家導入酒精呼氣檢測儀器，以防止悲劇再度發生。

綜合上述，台灣與日本在不同階段修法前的社會案件與輿論發展也有著共同之處與不同之處：

一、共同處在於，兩國皆在發生相關案件後，引發部分民眾對於現行法律制度的不滿，包含法院量刑與民眾觀感的差距，以及現行飲酒駕駛及加重結果的法定刑度無法有效遏阻飲酒駕駛等，進而產生要求修法加重飲酒駕駛及加重結果刑責的聲浪，並獲得部分政府官員、立法委員或議員的修法承諾。

二、然而另一方面，台灣與日本對上開社會案件之民意發展也有相當不同之處：

1. 首先，台灣的相關社會案件，皆是部分民眾在網路發起連署或譴責加害人以及評論現行制度的聲浪後，媒體才開始大幅報導網路民眾的聲音，使得平面媒體呈現被動報導的狀態，而日本部分，平面媒體則是在案件

發生或法院判決後，不僅出現訪問被害人家屬的報導，也撰寫針對案件或法律制度的社論，因此相對於台灣，是較為主動報導的姿態。

2. 其次，台灣的平面媒體報導內容，主要聚焦於對案件加害人的品性譴責，以及要求飲酒駕駛重刑化的意見，鮮少出現其他不同面向的看法，而日本方面，平面媒體並未譴責案件加害人的品性，且相對於台灣平面媒體的狀態，除了會論述來自被害人家屬等的重刑化聲音外，也會說明法院判決結果、報導法院審案的考量方式、政府自治單位既有的非刑事嚴罰化政策等等。
3. 再者，台灣社會案件引發政府或立法委員承諾的關鍵，主要來自網路聲浪與媒體對於網路聲浪的報導，而日本部分則除了平面媒體報導外，被害人家屬的街頭署名活動也佔有重要的地位，且其明確的連署訴求以及直接面對、呈遞與政府官員的現象，也比台灣那充滿複雜言論的網路聲浪，更能有力的代表部分民眾具體的重刑化想法。
4. 最後，影響台灣飲酒駕駛修法的社會案件皆為與飲酒駕駛肇事相關的事件，然而日本部分，影響飲酒駕駛及加重結果修法的社會案件可能來自於其他非飲酒駕駛相關的事件，卻導致飲酒駕駛及加重結果相關刑事責任隨著一併被修法。

第二項 事件發生後的刑事立法過程

在上開社會案件發生，並在特定民意聲浪與政府承諾修法後，台灣的飲酒駕駛及加重結果分別在 2011 年與 2013 年修法完成；日本的飲酒駕駛及加重結果則在 2001 年、2007 年及 2013 年修法完成。首先，台灣在 2011 年的不能安全駕駛罪於發生賴文莉案的一個月後作成，並被媒體稱為「賴文莉條款」，該次修法總共提出了五份法律草案，不僅比 2008 年修法時多提出了四種構成要件類別，也提高相關法定刑度，而其中的修法理由包含：現行法規未達到防制酒駕的預期效果；和外國立法例相較下，我國刑罰過輕；刑罰過輕與用刑過輕導致酒駕情形無法嚇阻；

現行法制度難以符合受害人家屬及大眾感受等等。然而各草案皆被法務部以法律制度面的理由評論不妥之處，並提出法務部的修法草案，接著，即使部分立法委員針對重刑化的修法趨勢提出批評，會議中仍決議遵從法務部的修法版本，亦即加重飲酒駕駛刑責，以及增訂飲酒駕駛致死致重傷的法定刑責。而 2013 年的不能安全駕駛罪修法，則是在 2012 年葉少爺事件後，立法委員在承諾修法提高刑責並舉辦公聽會後，開啟修法程序。本次修法過程共提出二十一分法律草案，除了比前次修法多提出五種構成要件類型外，也大幅提高相關法定刑度，其修法理由則以「酒駕事件頻傳，現行刑法無法產生遏阻作用」為最大宗，其他也有「酒駕行為應視為故意」、「參考外國立法例後，認為我國酒駕刑責過輕」、「輿論要求應修法嚴懲酒駕」、「法院量刑過輕」等，要求增加處罰範圍或提高法定刑度。但在審議過程中，多數法案仍經法務部以刑罰級距、罪刑相當原則、構成要件需明確等理由評論不妥之處，並提出法務部本身的修法草案，其後，即使有部分委員對於加重刑責的部分提出疑義，會議結果仍遵從法務部提出的草案，將酒精濃度明文化於不能安全駕駛罪中，並加重致死致重傷結果的法定刑度。

日本方面，首先，在 1999 年東名高速事件後，於 2001 年完成刑法危險駕駛致死傷罪的立法，主要是規範飲酒駕駛致人死傷的加重結果，其致死結果處一年以上十五年以下有期徒刑，致傷結果處十年以下有期徒刑，法定刑皆遠高於原本適用的業務過失致死傷罪—五年以下有期徒刑。在國會中，由國務大臣說明修法意旨為：在發生嚴重飲酒駕駛事故後，經過媒體報導，也引發國民指摘刑責過輕的情形，是基於國民要求修法聲浪高漲的現象而為修法。其次，在 2007 年時，在 2006 年福岡飲酒飲酒駕駛之三兒死亡事件後，於警察官和議員的承諾下，開啟了道路交通法與刑法針對飲酒駕駛及加重結果的修法程序。道路交通法的修正結果如本章第一節所示，不僅比起以往較大幅度的提高法定刑度，也擴大處罰對於飲酒駕駛者提供車輛、提供酒類或倚賴同乘的行為人，並依據駕駛人本身係達酒醉駕駛程度或是伴隨酒氣駕駛程度而有不同的法定刑規定，在國會中，亦由國務大臣說明，修法意旨在於藉由強化飲酒駕駛本身的罰則，並處罰作為獨立犯罪的非

教唆飲酒駕駛的幫助行為，以維護交通安全，且在國民要求修法的聲浪中，也需藉由加重刑責以建立規範意識；而刑法的修正部分，包含將危險駕駛致死傷罪擴大處罰駕駛二輪交通工具的行為人，以及增訂車輛駕駛過失致死傷罪，以規範不構成危險駕駛故意，卻為相當於危險駕駛行為的行為人，國會中，兩者共同的理由皆在於回應國民要求修法的聲浪，而相異之處，針對前者的修法說明係考量到四輪與二輪交通工具所造成的肇事結果並無差異所致，而針對後者的修法說明，係考量法院原本針對業務過失致死傷罪的量刑結果已接近法定最高刑度所致。最後，2013 年修法在 2011 年的鹿沼吊車事件及 2012 年的龜岡暴走事件的影響下，將原本在刑法的危險駕駛致死傷罪移列於特別法中，並增加無危險駕駛故意，但在駕駛中途甫因酒精等影響致無法正常駕駛並致死致傷的構成要件處罰；以及飲酒駕駛肇事後進行減少或增加酒精濃度以脫離危險駕駛致死傷罪刑責的處罰。國會中，國務大臣在修法意旨中說明，即使有車輛駕駛致死傷犯罪數量減少的傾向，但因仍持續發生不少飲酒駕駛和無照駕駛等惡質危險駕駛造成的死傷犯罪，且為了使因危險駕駛行為造成死傷犯罪但不該當危險駕駛致死傷罪的案件能有與其罪相當的處罰，而需修正現行規定。

綜合上述可以發現：

一、台灣與日本在受到相關社會案件影響後的修法趨勢，皆是政府官員或立法委員或議員等，將要求修法加重刑責的部分民眾聲浪，視為大多數的民眾意見，而朝著擴大構成要件處罰範圍以及提高法定刑度的修法方向邁進。

二、但是，在修法過程中，所著重的其他理由仍有相當不同之處：

1. 台灣部分，係著重於因刑罰過輕導致酒駕案件頻繁、對比外國立法例顯現酒駕刑罰過輕、法院量刑過輕等爭議，而日本部分則不斷將重點置於因重大案件導致要求修法的國民聲浪，尤以 2001 年及 2007 年的修法最為明顯。
2. 此外，台灣部分，在修法過程中，都可見到反對飲酒駕駛重刑化的立法委員發言紀錄，然而日本部分，在提出嚴罰化刑事規定時，從會議記錄

中幾乎未見有委員或官員針對嚴罰化部分有不同見解，亦即嚴罰化刑事政策獲得了會議成員近乎一致的認同。

3. 另外，台灣部分，雖然在社會案件發生後，立法委員提出了許多重刑化的法律草案，但皆在會議中被法務部所提出的修法草案取代，日本部分則在對於嚴罰化規定無異議的情況下，讓草案中的法定刑責如實反映在修正後的法律規定中。
4. 最後，就法務官員對於嚴罰化修法方向的態度而觀，台灣法務部在立法委員們提出重刑化修法草案後，往往會以刑罰級距、罪刑相當原則等一般法律原則評論各項修法草案，而日本法務省等機關則主動提出以嚴罰化修法為方向的修法條文，因此相較台灣法務部，更加支持飲酒駕駛行為的嚴罰化刑事策略。

第四節 執行效果

在第三章第四節及第四章第三節中，為了釐清受社會案件、加重刑罰的輿論聲浪下的修法結果，在實務上的執行效果，本文各別整理了台灣在飲酒駕駛行為及加重結果之 2006 年至 2015 年案件數、取締數量，以及不能安全駕駛罪（以服用酒類為限）2011 年至 2014 年的平均量刑程度；和日本在飲酒駕駛行為及加重結果中，自 1998 年至 2015 年的案件數量、取締數量，以及危險駕駛致死傷罪立法，於 2002 年施行後，自 2002 年至 2014 年的量刑結果。

首先，就台灣飲酒駕駛及加重結果修法後的執行效果而觀，其案件量在 2011 年至 2013 年呈現較大幅度的下降，而在 2013 年後的下降幅度則趨於緩和，對此，即使在 2013 年修法前後的民意聲浪、媒體報導時間、政府反應多寡及修法草案的提出數量皆較 2011 年修法時期為多，但是飲酒駕駛及加重結果的案件數皆在 2013 年後，呈現緩慢下降的趨勢，而非 2011 年至 2013 年間大幅度的下降趨勢，據此，可推論 2011 年修法及 2013 年修法，並非案件數下降的原因，而如果比較飲酒駕駛行為及加重結果案件數據及飲酒駕駛取締數據的話，則可發現，飲酒駕駛行為

及加重結果案件量在飲酒駕駛行為取締數量提高之時，會有明顯降低的現象，反之亦然，因而，飲酒駕駛行為及加重結果案件數據的升降，和飲酒駕駛行為取締數據的升降間，反有較為密切的關聯。而在量刑結果中，2011年至2014年間的行為平均量刑幅度並沒有明顯提高，又，倘若比較該年度不能安全駕駛致死、致傷人數的話，顯然和2011年至2014年之適用不能安全駕駛致死、致重傷罪的案件數量有相當大的差距，亦即不能安全駕駛致死、致重傷罪在修法後並未有較高的適用比率。

日本方面，案件量的大幅度下降僅集中在2001年至2003年間，以及2006年至2007年間，而降低原因和飲酒駕駛取締數較無關聯；另外，倘若結合2001年、2007年及2013年嚴罰化修法結果，可發現在2013年嚴罰化修法後，案件數並沒有明顯的下降趨勢。對此，本文認為可能與以下因素有關：2001年及2007年修法前後，在發生重大飲酒駕駛事故及後續民眾署名活動與媒體、政府關注下，使得想要飲酒駕駛的民眾受到警惕；修法前後引發的輿論聲浪，以及大幅提高的法定刑度與增加的處罰範圍，影響時間有限，導致難以藉此有效降低飲酒駕駛案件數及致死人數。最後，自危險駕駛致死傷罪的量刑結果中可發現，危險駕駛致死的量刑中絕大多數皆未判決超過法定刑度半數的刑責；危險駕駛致傷部分，大多數量刑範圍則遠低於法定刑最高刑度。兩種結果皆顯示，危險駕駛致死傷罪的法定刑程度無法反映在法院的量刑結果。

綜合上述，從台灣與日本的飲酒駕駛及加重結果案件數、取締件數及量刑結果的數據中可發現，數據的走向並無法推論出是因飲酒駕駛及加重結果嚴罰化所導致的執行效果，此外，嚴罰化現象也無法反應在法院的量刑結果。尤其台灣部分的案件量數據係因取締件數的高低而有所起伏，這也可以說明，飲酒駕駛的行為數並沒有因嚴罰化刑事政策而有明顯的變動；至於日本部分，嚴罰化現象需要加上社會案件所帶來的輿論聲浪，方能達到明顯的抑制效果，但其抑制效果也無法持續達到有效防治飲酒駕駛的效用。

第五節 小結：刑罰民粹主義現象之觀察

自本文第三章、第四章內容，以及本章分析結果中得以發現，台灣與日本的飲酒駕駛及加重結果的刑事立法，皆有刑罰民粹主義的現象。台灣與日本對於飲酒駕駛社會案件的反應聲浪，雖然分別主要來自於網路民眾譴責加害人和質疑現行法制的聲浪，以及被害人家屬要求修法的街頭署名活動，然而自第三章第五節與第四章第四節分析中，兩者皆是民眾在風險社會裡，為了避免難以預測的飲酒駕駛事故一再發生，希望以加重刑罰的方式達到防制飲酒駕駛的目的，而這樣的思維在平面媒體的報導下，更加將部分民眾要求重刑化的聲浪擴大，此種趨勢縱然日本平面媒體中有部分不同面向的報導，卻仍難以平衡要求嚴罰化的聲浪，並進而使得政府官員等選擇接受要求嚴罰化的輿論聲浪，並將其視為廣大國民的意見，而正當化修法的動機。但是另一方面，如果比較台灣與日本在社會案件影響前後的修法過程，則會發現，事實上在社會案件影響前的修法程序，兩國的修法趨勢已經朝向嚴罰化現象的結果邁進，目的其實也和社會案件影響後的修法程序類似，多離防制飲酒駕駛的目的不遠，只是其法定刑並未如受社會案件影響的修法程序般有較大的差距，因此，或可認為，飲酒駕駛的重刑化一直是兩國政府面對飲酒駕駛問題的解決辦法，而部分民眾的輿論聲浪僅係因剛好符合政府的施政方針，便被政府運用作為一再更加重刑化的修法動機。兩國政府皆選擇部分民意作為符合自我施政方向的修法策略，而非以聽取專家意見為主軸，是謂飲酒駕駛及加重結果修法下的刑罰民粹主義中，導致的嚴罰化現象。

而在嚴罰化現象發生之後，兩國的飲酒駕駛案件數雖有降低的趨勢，然而降低的原因皆無法論證是嚴罰化現象導致的效果。尤其，日本相較台灣，無論是被害人家屬的署名活動、政府修法程序，還是修法結果，皆比台灣更加強調加重飲酒駕駛及加重結果刑責，且少有反對嚴罰化的發言或評論，但是其嚴罰化效果並無法持續防止重大飲酒駕駛肇事案件發生。日本方面甚至在 2013 年的修法程序中提及，即便案件數持續下降，但惡質案件依舊發生，因此仍需修法加重刑責，這

或許可推論，日本的飲酒駕駛及加重結果修法，對於所謂「國民聲浪」，看得比實際的防治飲酒駕駛效果還要重要。

至此，倘若結合本文第二章最後一節所論述的嚴罰化現象之社會影響結果，可以發現，台灣與日本的飲酒駕駛行為之刑事立法脈絡，已落入了該節所提及的「『為了防制犯罪，需進行刑罰強化』成為刑事司法訴求的主軸，但卻欠缺基礎論證依據」以及「在嚴罰化政策下，反應的不是被害人的聲音，而是反應該國的權勢菁英所推測的社會觀感」等結果。在這樣的情形下，台灣與日本立法機關在以特定輿論為全體社會觀感的前提下，於未和學者等專業人士共同評估針對飲酒駕駛行為的有效防制方針，或是在未衡量飲酒駕駛行為僅占交通事故極小部分¹¹，因而以此為主軸進行修法究竟有無實益的情況下，進行了一次又一次的法律修訂。而這樣的結果，又會落入一個惡性循環，亦即在嚴罰化現象未有效引發人民的規範意識下，再度發生另一個飲酒駕駛致死或致傷案件時，也再度引發人民對於現行法制的不滿，而政府也再度以特定民意推論為整體社會觀感，再一次進行重刑化修法程序。此處正是台灣自 2011 年，日本自 2001 年開始的修法循環，縱使日本對於飲酒駕駛行為的構成要件與法定刑幅度皆比台灣法制還要複雜、重刑，也無法脫離再度發生重大案件、再度引發輿論而修法的此般惡性循環。

¹¹ 詳見本文第三章第四節第一項、第四章第三節第一項的數據分析。

第六章 結論

第一節 全文回顧

在台灣飲酒駕駛相關刑事法制，主要規定在道路交通管理處罰條例第 86 條第 1 項之加重刑罰條文，以及刑法第 185 條之 3 不能安全駕駛罪，其中，不能安全駕駛罪的立法過程為主要爭議所在。台灣不能安全駕駛罪的刑事立法、修法過程中，法定刑有逐步加重的傾向，而觀其歷屆修法理由，幾乎著重於以加重刑責的方式達到維護交通安全的目的，且更在 2011 年增訂不能安全駕駛致死致重傷罪、2013 年修訂不能安全駕駛罪時，開始以外國立法例作為增訂的理由。這樣重刑化的立法趨勢受到了學界批評，因而本文期能藉由刑罰民粹主義的角度，探討台灣以飲酒駕駛為改革主軸的不能安全駕駛罪，修法的背後動機與成因，並且同時探討亦具重刑化趨勢的日本飲酒駕駛及加重結果的刑事修法過程，期能在比較兩國制度與社會背景下釐清嚴罰化刑事政策的優劣利弊。

據此，自第二章開始，本文便先分析學者 John Pratt 所提出的刑罰民粹主義定義、成因與社會影響，作為本文實務分析下的基本理論。依據本章論述，刑罰民粹主義係指在民眾對於刑事司法與犯罪問題的期待產生落差時，政治人物通常會在聲稱自己是站在人民這邊的角度下，選擇處理部分民眾所提出的刑事法爭議與其直接反映出的解決辦法，以鞏固政治支持與地位，並因而和專家產生對立現象。其原因來自於民眾在風險社會所引發的不安全感中，容易對於犯罪等社會問題留意，因而媒體報導中，為了引起群眾注意，便容易選擇報導犯罪問題、司法問題等社會現象，使得民眾有了犯罪和自己親近、難以藉由現行司法消除的看法，進而傾向於支持聲稱願意打擊犯罪的政治人物或官方機構，期盼能解決報導中常見的犯罪問題，而其中的解決方法通常是嚴罰化現象的展現。然而嚴罰化現象往往造成不利的社會影響，包含難以有效解決所欲加重刑罰的社會議題。

接著，以刑罰民粹主義及嚴罰化現象為基礎，在第三章與第四章中，就台灣、日本的飲酒駕駛刑事之立法脈絡進行論述。首先，以法律草案、會議紀錄及修法

結果分析台灣與日本飲酒駕駛及加重結果的立法、修法狀況，得出台灣與日本分別在一定階段，有構成要件大幅擴增、法定刑度大幅提高的跡象，而從上開資料中可發現，擴增、提高的動機可能與當時發生的社會案件與輿論聲浪相關；其次，為了釐清上開修法動機，本文分析了台灣、日本在特定階段修法前發生的重大社會案件、平面媒體報導、特定民意取向等等，得出所指出的特定修法階段，和相關社會案件的發展脈絡有重要關聯，也發現政府官員等等會以要求修法加重刑責的特定輿論為主，在每項社會案件發生後承諾修法，包含提高法定刑或擴大處罰範圍，而成為特定階段重刑化修法的成因；接著，為了探討此種模式的修法結果，有無達到台灣與日本修訂飲酒駕駛行為刑事法規定時所欲達到的維護交通安全，或減少飲酒駕駛行為，或是維護用路人生命、身體、財產安全等主要目的，本文分別整理了台灣與日本，就飲酒駕駛及加重結果的案件數、取締件數與量刑結果等數據，以便後續論證；最後，本文結合刑罰民粹主義的觀點，論述台灣與日本特定飲酒駕駛肇事等案件發生後，引發部分民眾要求加重刑罰的背後動機，並在平面媒體報導下將這股聲音放大，而在民眾聲浪與平面媒體的報導下，政府或立法委員、議員等決定接受該特定群眾要求加重刑責的意見，並將其視為廣大國民的聲音，形成重刑化修法的背後動機，此時，即使過程中仍有對於重刑化修法的反對見解，仍不參酌該意見或專家意見，最後造就一次又一次的飲酒駕駛及加重結果之嚴罰化現象，是刑罰民粹主義的展現。然而在刑罰民粹主義的展現下產生的飲酒駕駛及加重結果的嚴罰化刑事修法，結合該二章節所述的執行效果數據，並無法論證兩者之間的關聯，且法院實際量刑結果也無法彰顯嚴罰化現象後的法定刑，以及部分要求修法的民眾或政府官員所期待的法定刑範圍。

而後，本文在第五章以第三章、第四章的脈絡為主軸，比較台灣及日本，在飲酒駕駛及加重結果的現行刑事法律制度、社會案件影響前的刑事立法過程、社會案件影響後的刑事立法脈絡、刑事立法後的執行效果，以及刑事立法之民粹主義現象，結果發現，台灣與日本除了在飲酒駕駛及加重結果立法脈絡中，存有刑罰民粹主義與因而導致的嚴罰化現象外，台灣與日本的立法及修法過程，更是在

刑罰民粹主義下的刑事修法出現前，便已經朝著重刑化修法的結果邁進，只是刑罰民粹主義下的刑事修法結果中，更大幅加深了嚴罰化現象下的修法結果，因而得以進一步論證，台灣與日本政府選擇要求加重刑責的輿論聲浪作為修法動機，可能是因為這樣的動機恰好符合了兩國對於飲酒駕駛及加重結果重刑化的修法方向，且此類民意更能鞏固兩國重刑化修法的動機，即使這樣的修法方式對比相關數據，並非有效的抑制飲酒駕駛的政策。另一方面，比較兩國社會現象與修法結果後發現，日本方面無論在社會案件後的街頭署名活動、平面媒體報導趨勢、政府官員或議員的承諾，以及修法過程與修法結果，皆比台灣方面更集中於加重法定刑及擴增構成要件的嚴罰化修法行動，但是在和執行效果結合分析後，更能論證出刑罰民粹主義下的嚴罰化結果，無法有效解決飲酒駕駛及加重結果等問題。

第二節 結論與建議

綜合全文論述，本文得出以下結論：

一、刑罰民粹主義下的嚴罰化刑事修法前，並無有效防制飲酒駕駛的理論基礎：

綜觀台灣與日本的飲酒駕駛行為之刑事立法脈絡，得以發現，兩國在進行相關修法程序前，雖然係以抑止飲酒駕駛行為為修法目標，然而依據兩國當時的修法資料，並未有相關理論基礎得以論證，加重刑責得以有效抑止飲酒駕駛的情況，換句話說，台灣與日本對於飲酒駕駛行為的刑事修法，皆陷入了沒有理論依據的重刑化迷思當中，而這樣的情況在發生刑罰民粹主義之嚴罰化刑事修法時，更為嚴重。當發生社會重大案件後，台灣與日本立法機關雖然各別以要求加重刑責的輿論聲浪為基礎進行修法，然而輿論聲浪，未必有明確要求加重刑責的意見表示；縱有此意見表示，一來無法代表多數民意，二來其主軸係在於請求政府重視被害家屬的情感，而非著重在防制飲酒駕駛方面。至此，台灣與日本對於飲酒駕駛行為的嚴罰化刑事修法，並無得據以防制飲酒駕駛行為的理論基礎。

二、刑罰民粹主義下的嚴罰化刑事修法後，並無有效防制飲酒駕駛的實證結果：

在本文的全文分析中，台灣與日本在受刑罰民粹主義影響前的飲酒駕駛修法，雖然皆朝著加重刑罰的方向前進，但是飲酒駕駛及加重結果的案件數並未因加重刑罰而有下降趨勢；在經過受刑罰民粹主義下的嚴罰化現象影響後的修法脈絡，雖然案件數有下降趨勢，但是依據研究結果，台灣飲酒駕駛行為的升降主要受到取締數量的升降影響；日本飲酒駕駛行為的升降主要受到民眾對於重大社會案件的警惕所影響，因此下降原因皆非嚴罰化修法所致，亦即，無論台灣或日本，其受嚴罰化現象影響的飲酒駕駛及加重結果修法，無法有效抑制飲酒駕駛。尤其，日本方面在飲酒駕駛行為之刑事修法幅度，無論是構成要件還是法定刑度，皆比台灣法制擴增許多，然而一旦造成修法的重大社會案件未以飲酒駕駛及加重結果為焦點，其修法後仍無法達到有效降低飲酒駕駛行為的效果。另一方面，兩國的飲酒駕駛行為的嚴罰化現象皆無法反映在法院量刑結果，也是嚴罰化刑事修法無法落實實務的原因。至此，兩國就刑罰民粹主義下的嚴罰化刑事修法，在犯罪率與法院量刑數據中皆無法呈現執行效果，亦即缺乏了抑止飲酒駕駛行為的實證結果。

三、台灣與日本皆已落入了刑罰民粹主義與嚴罰化現象所產生的社會不利影響：

在第二章中，本文整理了學理上認為刑罰民粹主義與嚴罰化現象可能帶來的社會影響，包含加深人民對於司法與專家和政府的不信任、在民眾間產生特定社會觀感、在無根據的情況下強調加重刑法以防制犯罪、政治菁英以所認定的輿論作為嚴罰化修法的基礎，以及民眾對於一般人權的價值無法有完整的理解。台灣與日本在刑罰民粹主義下的嚴罰化飲酒駕駛修法，往往在間隔一段時間後，又因發生了社會重大案件而造成民眾恐慌，導致產生對於政府無力抑止飲酒駕駛的質疑，卻又因不信任司法或專家見解，反而信賴政府修法加重刑責後得以解決問題，並因此形成矛盾現象。此外，這樣的修法模式也如本項前部分所述，係在無理論依據且無實證結果下的修法結果，且使得政府忽略了其他民意與專家意見，以所認定的輿論作成了難以達成抑止

飲酒駕駛目的的嚴罰化刑事修法結果。

四、抑制飲酒駕駛的關鍵不在提高刑責，在於深植民眾喝酒不開車的規範意識：

雖然在上述結論中，得出嚴罰化的飲酒駕駛刑事責任無法有效抑制飲酒駕駛行為，但是台灣、日本的飲酒駕駛案件數等數據大體而言，仍呈現下降的趨勢，究其原因，本文認為此與人民規範意識有關。尤其，日本飲酒駕駛及加重結果數據，往往係在矚目飲酒駕駛事故爆發後，政府修法後公布施行前，即大幅下降，這樣的結果可以說明，日本人民在接觸到飲酒駕駛相關的重大社會案件以及政策宣導¹下，產生了不應飲酒駕駛的規範意識。對此，就台灣現況而言，抑制飲酒駕駛的關鍵應不在於提高刑責，而是需要設法讓民眾理解飲酒駕駛極可能導致的風險，進而抑止其飲酒駕駛的僥倖心態。

進而，針對「如何提升人民不得飲酒駕駛的規範意識」方面，本文依據研究成果，擬在此試論抑止飲酒駕駛的方向建議：

1. 建議立法機關停止繼續陷入「加重刑罰方能遏止飲酒駕駛」的迷思：

倘若已成立加重刑法亦無法有效抑止飲酒駕駛事故的前提的話，則縱使重大飲酒事故造成輿論聲浪高漲，或是有部分民眾要求提高刑罰以遏止飲酒駕駛，立法委員也應考量刑法在抑止飲酒駕駛中的極限，而不應再「順應民意」，提出加重刑罰等相類提案，否則仍有高度可能導致下一個重大飲酒駕駛案件再度發生。

2. 建議政府著重考量車用呼氣酒精鎖的施行評估：

所謂車用呼氣鎖，是一種在汽車點火器上裝設具有呼氣酒精測定器之鎖定裝置，倘若駕駛人在開車前或駕駛中經量測的呼氣酒精濃度超過相關規定，點火器將被鎖住而無法發動引擎。²車用呼氣鎖制度不僅在台

¹ 例如，依據日本在 2012 年的警察白書，記錄了不少減絕飲酒駕駛的活動，包含警察廳所舉辦的「飲酒體驗護目鏡」模擬駕駛活動、全日本交通安全協會等推廣的「把關方向盤」運動（原文：ハンドルキーパー運動，旨在宣導民眾在居酒屋或餐廳等喝酒後，切勿開車）等，並獲得廣大國民迴響。詳參警察庁，平成 24 年版—警察白書，きょうせい，頁 142，2012 年。

² 劉峻愷、梁家禎、曾馮弘、廖翊言、高明哲，車用呼氣酒精鎖國際法規與標準之簡介，量測資訊，第 153 期，頁 45，2013 年。

灣發生重大飲酒駕駛案件時，曾出現在平面媒體社論中，也曾經在日本成為被害人家屬街頭署名活動的重點之一。對此，台灣行政院曾在 2012 年第 3317 次院會決議時提出此種儀器，並且計畫邀集進口車商或國內製造車商研究討論，然而後續則無相關消息或處理結果。³至此，本文認為，政府既然在此處決議中也說明「加重刑罰或行政罰並非防制酒駕最好的方法」的認知，則或可轉變方向，著手探討車用呼氣酒精鎖的可行性等問題。

3. 建議政府考量日本汽車代駕制度的研究與評估：

汽車代駕制度，是指汽車業者調派人、車前往客戶指定的場所，代替飲酒後的客戶駕駛車輛，將客戶及客戶的汽車接送至指定處所的制度，是日本政府自 2001 年刑法危險駕駛致死傷罪立法時，另一項立法推廣的制度，其法規名稱為「關於車輛駕駛代行業務適正化的法律」（原文：自動車運転代行業務の業務の適正化に関する法律），有學者認為，日本係以此多管齊下的方式遏止民眾飲酒駕駛行為，並認為在此種替代方案下，讓人民有更多安全的選擇，並致使飲酒駕駛造成的死亡事故驟減。⁴日本在近年來也致力推廣此項制度，包含實施代行駕駛優惠政策，以使代行業服務健全，並使消費者得以便利、安心使用。⁵本文認為，汽車代駕制度也是建立人民規範意識的一環，因此建議在提升人民不能飲酒駕駛之規範意識的命題下，考量對此進行研究與評估。

³ 行政院第 3317 次院會決議，

http://www.ey.gov.tw/News_Content.aspx?n=4F2A6F26A44C68AC&sms=FF87AB3AC4507DE3&s=A9004C6247C92D64，2012 年 10 月 4 日，最後瀏覽日期：2016 年 8 月 4 日。

⁴ 黃慧娟，防制酒駕之法制對策—兼論日本酒駕治理相關法律，交通學報，第 13 卷，第 2 期，頁 108，2013 年。

⁵ 警察庁，平成 23 年版—警察白書，佐伯，頁 136，2011 年。警察庁，平成 27 年版—警察白書，日経，頁 148，2015 年。

第三節 結語—不要再有下一個賴文莉案

2016年7月16日，兩位警察在台65線快速道路執行勤務時，遭到飲酒駕駛的陳姓加害人撞擊，其中一位警察閃避不及，導致雙腿嚴重骨折，最後面臨截肢的命運。⁶這個近日發生的案件幾乎是2011年賴文莉案的翻版。2011年，部分群眾與立法委員們，認為只要修法加重不能安全駕駛罪的刑責，便能有效防止飲酒駕駛造成的悲慘事件再度發生，然而經過二次修法之後，在2016年，竟再度發生了形同賴文莉案件的悲劇，回到原點，是立法機關與輿論在重刑化迷思下的結果。

至此，一味提高飲酒駕駛及加重結果法定刑無法有效防制飲酒駕駛，相對的，毎回大幅加重刑責的背後都是一則又一則血淋淋的飲酒駕駛肇事案件，以及一戶又一戶心碎的被害人家庭，不斷得在加重刑責的輪迴中循環。倘若如日本法制般大幅提高法定刑度，也無法有效抑制喪失生命的飲酒駕駛事故發生的話，那麼便應慎重考慮其他解決方案，以維護交通安全，並深植民眾喝酒不開車的價值觀念。

最後，本文想在此段，引用日本1999年東名高速事件中，被害人母親井上郁美太太在其著書中的感言，作為結尾：

「對於飲酒駕駛的行為人，其道德低下的情況感到嘆息，如果只是等待他們遵從嚴罰化法律的涵養的話，總覺得無法提升對於反覆飲酒駕駛犯人的抑止效果。但是，為何這樣天天發生的飲酒駕駛行為，除了注意之外沒有其他可以防止的辦法呢？這應是許多助長其違法行為的『周邊人士』所致。在再次發生重大飲酒事件之前，我希望，圍繞的周邊人士之中，一人也好，可以慎重的注意，並打破飲酒駕駛的現象。」⁷

以悲慘的飲酒駕駛事故，作為「喝酒不得開車」規範意識的短期提醒，實在過於沉重。尋找真正有效消滅飲酒駕駛行為的策略，才是應行之道。

⁶ 王宣晴、邱榆蕙、王長鼎，酒駕女學不乖 撞執勤警害截肢，聯合新聞網，2016年7月17日，<http://udn.com/news/story/7316/1833849-%E9%85%92%E9%A7%95%E5%A5%B3%E5%AD%B8%E4%B8%8D%E4%B9%96-%E6%92%9E%E5%9F%B7%E5%8B%A4%E8%AD%A6%E5%AE%B3%E6%88%AA%E8%82%A2>，最後瀏覽日期：2016年8月4日。

⁷ 井上郁美，東名事故から十年目の訴え—飲酒運転撲滅のために，河出書房新社，頁152-153，2009年。

參考文獻

一、中文參考文獻

(一)、專書

1. 林東茂，刑法綜覽，一品，2012 年 7 版。
2. 許福生，風險社會與犯罪治理，國家圖書館，2010 年。
3. 盧映潔，刑法分則新論，新學林，2014 年 9 版。

(二)、期刊論文

1. 吳耀宗，刑法防制酒駕新規定無漏洞惟執法誤解與立法謬誤，月旦法學雜誌，第 221 期，頁 199-203，2013 年。
2. 許澤天，酒駕、肇事與棄逃的刑法三部曲，月旦法學雜誌，第 193 期，頁 20-39，2011 年。
3. 許玉秀，無用的抽象具體危險犯，台灣本土法學，第 8 期，頁 85-89，2000 年。
4. 張麗卿，酒醉駕車應屬有罪，台灣本土法學，第 8 期，頁 76-84，2000 年。
5. 張麗卿，酒測 0.09 一毫克竟也無罪－評台灣高等法院九十九年度交上易字第二四六號刑事判決，月旦法學雜誌，第 201 期，頁 194-207，2012 年。
6. 張麗卿，交通犯罪之法律規範與實證分析，中原財經法學，第 28 期，頁 117-181，2012 年。
7. 陳仟萬，「酒醉而不能安全駕駛罪」的立法形成自由與比例原則的研究，警察大學法學論集，第 10 期，頁 187-256，2005 年。
8. 陳子平，論酒醉駕車罪（不能安全駕駛罪）的爭議問題－以台灣“最高法院”98 台非 15 判決為例，中外法學，第 24 卷，第 4 期，頁 854-879，2012 年。
9. 彭美英，刑法第一八五條之三不能安全駕駛罪之再檢討－兼論德國刑法第三二三條 a「自陷完全麻醉罪」，月旦法學雜誌，第 144 期，頁 6-19，2007 年。

10. 黃慧娟，防制酒駕之法制對策—兼論日本酒駕治理相關法律，交通學報，第 13 卷，第 2 期，頁 87-118，2013 年。
11. 楊信毅、戴東盛、黃昶斌，酒後駕車行為之處罰，交通學報，第 13 卷，第 1 期，頁 65-86，2013 年。
12. 劉峻嶠、梁家禎、曾馮弘、廖翊言、高明哲，車用呼氣酒精鎖國際法規與標準之簡介，量測資訊，第 153 期，頁 43-46，2013 年。
13. 謝煜偉，交通犯罪中的危險犯立法與其解釋策略，月旦法學雜誌，第 210 期，頁 107-130，2012 年。
14. 魏大曉，台灣高等法院八十八年上易字第四八五六號判決補充理由—刑法第一百八十五條之三酒後駕車不能安全駕駛之刑事責任，台灣本土法學，第 8 期，頁 65-75，2000 年。

(三)、其他

1. 學術研討會論文

- (1) 李佳玟，治酒駕用重典？一個實證與規範的觀察，載：府城刑事法理論與實務座談會—酒駕犯罪追訴的實體與程序問題，頁 1-24，2013 年。
- (2) 許澤天，論不能安全駕駛罪—訴訟證明與實體問題之交錯，載：府城刑事法理論與實務座談會—酒駕犯罪追訴的實體與程序問題，頁 25-42，2013 年。

2. 立法院關係文書

- (1) 立法院第一屆第八十四會期第十八次會議議案關係文書，1989 年。
- (2) 立法院第三屆第二會期第二十一一次會議議案關係文書，1996 年。
- (3) 立法院第三屆第二會期第二十二次會議議案關係文書，1996 年。
- (4) 立法院第三屆第二會期第二十四次會議議案關係文書，1996 年。
- (5) 立法院第六屆第三會期第四次會議議案關係文書，2006 年。
- (6) 立法院第七屆第二會期第十五次會議議案關係文書，2008 年。
- (7) 立法院第七屆第四會期第七次會議議案關係文書，2009 年。
- (8) 立法院第七屆第七會期第一次會議議案關係文書，2011 年。

- (9) 立法院第七屆第七會期第十四次會議議案關係文書，2011 年。
- (10) 立法院第七屆第八會期第五次會議議案關係文書，2011 年。
- (11) 立法院第八屆第一會期第十二次會議議案關係文書，2012 年。
- (12) 立法院第八屆第一會期第十三次會議議案關係文書，2012 年。
- (13) 立法院第八屆第一會期第十四次會議議案關係文書，2012 年。
- (14) 立法院第八屆第二會期第一次會議議案關係文書，2012 年。
- (15) 立法院第八屆第二會期第二次會議議案關係文書，2012 年。
- (16) 立法院第八屆第二會期第十二次會議議案關係文書，2012 年。
- (17) 立法院第八屆第三會期第三次會議議案關係文書，2013 年。

3. 立法院會議記錄

- (1) 立法院第三屆第二會期司法委員會第七次會議紀錄，立法院公報，第 85 卷，第 70 期，1996 年。
- (2) 立法院司法委員會第三屆第五會期審查「刑法部分條文修正草案」等案第一次全體委員會議紀錄，立法院公報，第 87 卷，第 30 期，1998 年。
- (3) 立法院第六屆第三會期司法委員會第十次全體委員會會議紀錄，委員會紀錄，立法院公報，第 95 卷，第 24 期，2006 年。
- (4) 立法院第六屆第四會期司法委員會第六次全體委員會會議紀錄，立法院公報，第 95 卷，第 43 期，2006 年。
- (5) 委員會紀錄，立法院公報，第 79 卷，第 42 期，1990 年。
- (6) 委員會紀錄，立法院公報，第 80 卷，第 41 期，1991 年。
- (7) 委員會紀錄，立法院公報，第 100 卷，第 72 期，2011 年。
- (8) 委員會紀錄，立法院公報，第 102 卷，第 17 期，2013 年。
- (9) 院會紀錄，立法院公報，第 88 卷，第 13 期，1999 年。
- (10) 院會紀錄，立法院公報，第 96 卷，第 83 期，2007 年。
- (11) 院會紀錄，立法院公報，第 100 卷，第 70 期，2011 年。
- (12) 院會紀錄，立法院公報，第 102 卷，第 38 期，2013 年。

4. 法院判決

- (1) 最高法院 103 年度台上字第 3473 號判決。
- (2) 台灣高等法院 105 年度交上訴字第 8 號判決。
- (3) 新北地方法院 101 年度交易字第 204 號判決。
- (4) 高雄地方法院 101 年度交訴字第 52 號判決。

5. 平面新聞報導（依日期排列）

- (1) 林之丞，重懲酒駕 杜絕悲劇，中國時報，2011 年 10 月 3 日。
- (2) 彭慧明、謝恩得，女消防員被撞 萬人連署嚴懲酒駕「提政見就投你」，聯合報，2011 年 10 月 4 日。
- (3) 顏玉龍、李忠憲，消防局長：警方該負責，中國時報，2011 年 10 月 4 日。
- (4) 顏玉龍，警方連環錯 不能一語帶過，中國時報，2011 年 10 月 4 日。
- (5) 魏世昌，聲援英男女消 重判肇事，聯合報，2011 年 10 月 4 日。
- (6) 吳仁捷、吳柏軒、楊國文、王俊忠、施曉光，截肢女勇消：犧牲很大但不後悔，自由時報，2011 年 10 月 5 日。
- (7) 社論—酒駕肇事刑責應該加重，中國時報 2011 年 10 月 5 日。
- (8) 班嘉明，治酒駕 嚴懲、治療並重，中國時報，2011 年 10 月 6 日。
- (9) 詹建富、李光儀，女消防員：不知簽的是截肢同意書，聯合報，2011 年 10 月 6 日。
- (10) 應改革量刑 非提高刑度，自由時報，2011 年 10 月 6 日。
- (11) 林昭彰，刑度提高 酒駕一律隨案移送，聯合報，2011 年 11 月 9 日。
- (12) 曾韋禎、黃敦硯、吳柏軒、邱俊福，酒駕刑責提高 撞死人罪重判七年，自由時報，2011 年 11 月 9 日。
- (13) 楊湘鈞，賴文莉條款過關 酒駕撞死人 最高判七年，聯合報，2011 年 11 月 9 日。
- (14) 林良哲，同車、勸酒入罪 認定難，自由時報，2012 年 5 月 1 日。

- (15) 唐在馨，胡志強上書法務部 酒駕、同車勸酒都罰，自由時報，
2012 年 5 月 1 日。
- (16) 黃建華，毀了一個幸福家庭 酒駕闖少 臉書罵翻，自由時報，
2012 年 5 月 3 日。
- (17) 黃建華，葉少爺道歉 母流淚下跪，自由時報，2012 年 5 月 4 日。
- (18) 酒駕害 2 命 母代炫富男下跪，聯合報，2012 年 5 月 4 日。
- (19) 黃佳境，學學瑞典 若酒駕…車子發不動，聯合報，2012 年 5 月 6 日。
- (20) 黃建華，葉少爺酒駕 葉母靈堂外跪拜 孤女哭喊我要爸媽，自由時報，2012
年 5 月 6 日。
- (21) 葉英豪、楊德宜、蘇郁涵，連續兩起惡劣酒駕 網友批司法：無法制裁壞人，
聯合報，2012 年 5 月 6 日。
- (22) 蘇郁涵、林保光、葉英豪，2 起酒駕致死 2 母為子下跪 立委要修法加重刑
責，聯合報，2012 年 5 月 6 日。
- (23) 蘇郁涵、林保光、張明慧、洪敬浚，立委主張：酒駕肇事 加重其刑，聯合報，
2012 年 5 月 6 日。
- (24) 戴定國，酒駕？讓你發不動車子，聯合報，2012 年 5 月 7 日。
- (25) 黃梅茹，明知不對還酒駕 天理不容，聯合報，2012 年 5 月 10 日。
- (26) 曾韋禎，學者：提高刑度下限讓酒駕者難易科罰金，自由時報，
2012 年 5 月 12 日。
- (27) 鮑建信、黃建華，葉少爺犯後漠然 檢求七年重刑，自由時報，
2012 年 5 月 31 日。
- (28) 鮑建信、黃建華，洪臣宏，酒駕毀 2 家 3 命 葉少判六年，自由時報，2012
年 11 月 10 日。
- (29) 李忠憲、吳仁捷、魏怡嘉，台大女醫腦死 殺人酒駕男 3 萬交保，自由時報，
2013 年 6 月 1 日。

(30) 陳璟民、蘇永耀、曾韋禎、秋燕玲，酒駕、肇逃 刑罰加重，自由時報，
2013 年 6 月 1 日。

(31) 傅延文、傅子峰，酒駕似神仙 送人上西天，自由時報，2013 年 6 月 1 日。

6. 譯著

(1) Clay Shirky 著，李宇美譯，鄉民都來了：無組織的組織力量，城邦，2011 年。

7. 其他

(1) 張夢麟，酒駕行為與肇事現況分析，民國 101 年 8 月份嘉義市道路交通安全
聯席會報，2012 年。

二、日文參考文獻

(一)、專書

1. 小林梅茂、小杉芳蔵，自動車取締令註釈：附・自動車關係法令集，現代之
交通運輸社，1933 年。
2. 大塚仁、河上和雄、佐藤文哉、古田佑紀，大コンメンタール刑法第二版，
青林書院，2006 年。
3. 川本哲郎，交通犯罪対策の研究，成文堂，2015 年。
4. 木宮高彦，道路交通取締法規の研究，最高裁判所事務総局，1956 年。
5. 井上郁美，東名事故から十年目の訴え—飲酒運転撲滅のために，河出書房
新社，2009 年。
6. 古西信夫，交通事故と刑罰：業務上過失致死傷罪の罰則強化の諸問題，東
京：労働経済社，1968 年。
7. 平野龍一、佐佐木史朗、藤永幸治，註解特別刑法第 1 卷，青林書院，
1992 年。
8. 生田勝義，人間の安全と刑法，法律文化社，2010 年。
9. 伊藤栄樹、小野慶二、莊子邦雄，注釈特別刑法第 6 卷 I，立花書房，
1989 年。
10. 江原伸一，実務に役立つ：最新判例 77 選—交通警察，東京法令，2013 年。

11. 法令全書：慶応3年10月-明治45年7月，東京：内閣官報局，1908年。
12. 宮崎清文，条解道路交通法，立花書房，1963年。
13. 浜井浩一，グローバル化する厳罰化とポピュリズム，日本犯罪社会学会，2009年。
14. 道路交通法研究会，注解道路交通法全訂版，2011年。
15. 横井大三、木宮高彦，註釈道路交通法，有斐閣，1965年。
16. 亀井源太郎，刑事立法と刑事法学，弘文堂，2010年。

(二)、專書論文

1. 小山雄一郎，危険運転致死傷罪施行をめぐる状況に関する社会学的一考察—社会的リスク研究を手がかりとして，載：交通法科学研究会，危険運転致死傷罪の総合的研究—重罪化立法の検証，日本評論社，頁39-59，2005年。
2. 金尚均，社会的迷惑行為と刑法の機能，載：刑罰論と刑罰正義—日本-ドイツ刑事法に関する対話，東京都成文堂，頁247-274，2012年。

(三)、期刊論文

1. Williams, Andy, Paedophiles, Panics, and Protests: Understanding Penal Populism, 犯罪社会学研究, 第31号, 頁52-73, 2006年。
2. 井上宏，自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備(刑法の一部改正)等について，ジュリ，1216号，頁36-45，2002年。
3. 井上宏、山田利行、島戸純，刑法の一部を改正する法律の解説，法曹時報，第54巻，第4号，頁1043-99，2002年。
4. 今井猛嘉，自動車運転死傷事故等処罰法の新設—危険運転致死傷罪等の改正，刑事法ジャーナル，第41号，頁4-17，2014年。
5. 失代隆義，改正道路交通法と今後の交通警察行政，警察学論集，第60巻，第9号，頁1-25，2007年。

6. 古川伸彦，自動車運転死傷行為処罰法について－新設犯罪類型の批判的検討－，法政論集，第264号，頁1-41，2015年。
7. 古川隆司，厳罰化とオーストラリアの刑事政策への影響，オーストラリア研究紀要，第39号，頁109-117，2013年。
8. 伊藤栄二、江口和伸、神田正淑，「刑法の一部を改正する法律」について，法曹時報，第59巻，第8号，頁27-48，2007年。
9. 杉本一敏，自動車運転死傷行為等処罰法の成立をめぐる所感－議事録をよんで，刑事法ジャーナル，第41号，頁18-33，2014年。
10. 金井直美，人権の視点からみた被害者支援と厳罰化，明治大学社会科学研究所紀要，第49巻，第2号，頁401-15，2011年。
11. 津富宏，厳罰化の時代に，国際関係・比較文化研究，第1巻，第1号，頁13-39，2002年。
12. 皆川治之，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律－平成25年法律第86号，自由と正義，第65巻，第7号，頁70-76，2014年。
13. 保坂和人，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律について，警察学論集，第67巻，第3号，頁43-66，2014年。
14. 浜井浩一，はじめに：グローバル化する厳罰化ポピュリズムとその対策，犯罪社会学研究，第33号，頁4-10，2008年。
15. 高井良浩，自動車の運転による人を死傷させる行為等の処罰に関する法律について，刑事法ジャーナル，第41号，頁35-49，2014年。
16. 曾根威彦，交通刑法の改正問題，刑事法ジャーナル，第8号，頁2-8，2007年。
17. 福田守雄，道路交通法の一部を改正する法律について(3)，警察学論集，第54巻，第11号，頁76-90，2001年。
18. 橋爪隆，危険運転致死傷罪をめぐる諸問題，法律のひろば，第67巻，第10号，頁21-30，2014年。

19. 檜垣重臣，「道路交通法の一部を改正する法律」について（上），警察学論集，第 60 卷，第 9 號，頁 27-99，2007 年。
20. 藤井勲，刑事司法的対応現状問題点，載：飲酒運転，交通法研究，第 36 號，頁 15-25，2008 年。

（四）、其他

1. 立法會議記錄

- (1) 第 1 回国会—治安及び地方制度委員会，第 11 號，1947 年。
- (2) 第 34 回国会—地方行政委員会，第 6 號，1960 年。
- (3) 第 34 回国会—地方行政委員会，第 19 號，1960 年。
- (4) 第 46 回国会—地方行政委員会，第 37 號，1964 年。
- (5) 第 55 回国会—法務委員会，第 20 號，1967 年。
- (6) 第 63 回国会—地方行政委員会，第 18 號，1970 年。
- (7) 第 104 回国会—地方行政委員会，第 7 號，1986 年。
- (8) 第 151 回国会—衆議院本会議，第 22 號，2001 年。
- (9) 第 153 回国会—法務委員会，第 7 號，2001 年。
- (10) 第 166 回国会—法務委員会、第 15 號，2007 年。
- (11) 第 166 回国会—内閣委員会，第 26 號，2007 年。
- (12) 第 183 回国会—法務委員会，第 18 號，2013 年。

2. 法院判決

- (1) 広島高判昭和 26 年 2 月 5 日，1951 年。
- (2) 東京地判平成 12 年 6 月 8 日判時 1718 号，2000 年。
- (3) 東京地判平成 13 年 1 月 12 日判時 1738 号，2001 年。
- (4) 最高裁平成 23 年 10 月 31 日決定，2011 年。
- (5) 宇都宮地判平成 23 年 12 月 19 日，2011 年。
- (6) 大阪高判平成 25 年 9 月 30 日，2013 年。

3. 犯罪白書

- (1) 法務省法務総合研究所，平成 15 年版犯罪白書－
変貌する凶悪犯罪とその対策，国立印刷局，2003 年。
- (2) 法務省法務総合研究所，平成 16 年版犯罪白書－
犯罪者の処遇，国立印刷局，2004 年。
- (3) 法務省法務総合研究所，平成 17 年版犯罪白書－
少年非行，国立印刷局，2005 年。
- (4) 法務省法務総合研究所，平成 18 年版犯罪白書－
刑事政策の新たな潮流，国立印刷局，2006 年。
- (5) 法務省法務総合研究所，平成 19 年版犯罪白書－
再犯者の実態と対策，国立印刷局，2007 年。
- (6) 法務省法務総合研究所，平成 20 年版犯罪白書－
高齢犯罪者の実態と処遇，国立印刷局，2008 年。
- (7) 法務省法務総合研究所，平成 21 年版犯罪白書－
再犯防止施策の充実，国立印刷局，2009 年。
- (8) 法務省法務総合研究所，平成 22 年版犯罪白書－
重大事犯者の実態と処遇，国立印刷局，2010 年。
- (9) 法務省法務総合研究所，平成 23 年版犯罪白書－
少年・若年犯罪者の実態と再犯防止，国立印刷局，2011 年。
- (10) 法務省法務総合研究所，平成 24 年版犯罪白書－
刑務所出所者等の社会復帰支援，国立印刷局，2012 年。
- (11) 法務省法務総合研究所，平成 25 年版犯罪白書－
女子の犯罪・非行、グローバル化と刑事政策，国立印刷局，2013 年。
- (12) 法務省法務総合研究所，平成 26 年版犯罪白書－
窃盗事犯者と再犯，国立印刷局，2014 年。

(13) 法務省法務総合研究所，平成 27 年版犯罪白書－

性犯罪者の実態と再犯防止，国立印刷局，2015 年。

4. 警察白書

- (1) 警察庁，警察白書（平成 13 年版），きょうせい，2001。
- (2) 警察庁，警察白書（平成 14 年版），きょうせい，2002。
- (3) 警察庁，警察白書（平成 15 年版），きょうせい，2003。
- (4) 警察庁，警察白書（平成 16 年版），きょうせい，2004。
- (5) 警察庁，警察白書（平成 17 年版），きょうせい，2005。
- (6) 警察庁，平成 18 年版－警察白書，きょうせい，2006。
- (7) 警察庁，平成 19 年版－警察白書，きょうせい，2007。
- (8) 警察庁，平成 20 年版－警察白書，きょうせい，2008。
- (9) 警察庁，平成 21 年版－警察白書，きょうせい，2009。
- (10) 警察庁，平成 22 年版－警察白書，きょうせい，2010。
- (11) 警察庁，平成 23 年版－警察白書，佐伯，2011。
- (12) 警察庁，平成 24 年版－警察白書，きょうせい，2012。
- (13) 警察庁，平成 25 年版－警察白書，日経，2013。
- (14) 警察庁，平成 26 年版－警察白書，きょうせい，2014。
- (15) 警察庁，平成 27 年版－警察白書，日経，2015。

5. 平面新聞報道（依日期排列）

- (1) 追突され炎上 幼児 2 人焼死，朝日新聞，1999 年 11 月 29 日。
- (2) 元運転手、二審も処役 4 年「東名 2 女死亡」東京高裁、検察側の控訴棄却
悪質事故の法定刑上げ立法面の対応促す，日本経済新聞（夕刊），2001 年 1
月 12 日。
- (3) 「ものさし違いすぎる」 両親無念 「一審よりひどい」，朝日新聞（夕刊），
2001 年 1 月 12 日。
- (4) 吉池亮，重い問いに法整備急務，読売新聞（夕刊），2001 年 1 月 12 日。

- (5) 刑罰見直しの契機に 法務省など法改正に動く，日本経済新聞(夕刊)，2001年1月12日。
- (6) 長谷川玲，法制度の見直し早急に，朝日新聞(夕刊)，2001年1月12日。
- (7) 東名2児焼死事故 運転手二審も処役4年 東京高裁判決「1審軽すぎね」，毎日新聞(夕刊)，2001年1月12日。
- (8) 飲酒追突2児焼死 懲役4年を支持 東京高裁控訴棄却「重罰、公平損なう」，読売新聞(夕刊)，2001年1月12日。
- (9) 裁く 第1部 法服の苦悩(1)，読売新聞，2001年2月6日。
- (10) 裁く 第1部 法服の苦悩(2)，読売新聞，2001年2月7日。
- (11) 裁く 第1部 法服の苦悩(3)，読売新聞，2001年2月8日。
- (12) 悪質運転 厳罰化に賛成多数，朝日新聞(夕刊)，2001年2月9日。
- (13) 飲酒運転をなくすために，日本経済新聞，2006年8月29日。
- (14) 罪の意識が低すぎる，朝日新聞，2006年8月30日。
- (15) 「飲酒運転許す社会がおわびを」，毎日新聞，2006年9月2日。
- (16) 「例外なく免職 自治体に拡大」，朝日新聞，2006年9月4日。
- (17) 無自覚と周囲の甘さが生む悲劇，読売新聞，2006年9月4日。
- (18) 厳罰化、陰る抑止力，朝日新聞，2006年9月4日。
- (19) なんせ飲酒運転(下) 福岡三児死亡事故，読売新聞，2006年9月12日。
- (20) 「ビール一杯もダメ」を常識，毎日新聞，2006年9月12日。
- (21) 「酔ってないと思って」 「事故起こさず常習化」 警察庁、処分対象に意識調査，朝日新聞(夕刊)，2006年9月12日。
- (22) 飲酒運転、厳罰化広がる，日本経済新聞(夕刊)，2006年9月13日。
- (23) ひき逃げ厳罰化 来年国会に法案，日本経済新聞，2006年9月15日。
- (24) 「子の死、メッセージに」大上さん，毎日新聞，2006年9月15日。
- (25) 死亡事故「飲酒」割合 「車社会」沖縄が最悪 「厳罰化」秋田は改善，朝日新聞，2006年9月15日。

- (26)飲酒運転対策、欧米で先行 広がり 酒気検知器，日本経済新聞，2006 年 9 月 15 日。
- (27)飲酒運転厳罰化効果に疑問，朝日新聞（夕刊），2006 年 9 月 15 日。
- (28)「厳罰は当然」，毎日新聞，2006 年 9 月 15 日。
- (29)「無差別殺人と同じ」 飲酒死亡事故 悔恨の受刑者，読売新聞（夕刊），2006 年 9 月 16 日。
- (30)井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、菅野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*1，読売新聞，2006 年 9 月 17 日。
- (31)宮地ゆう、隅田佳孝，「厳罰化急げ」遺族ら活動，朝日新聞，2016 年 9 月 17 日。
- (32)自治体厳罰化 効果は，朝日新聞，2006 年 9 月 18 日。
- (33)井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、菅野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*2，読売新聞，2006 年 9 月 19 日。
- (34)井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、菅野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*3，読売新聞，2006 年 9 月 20 日。
- (35)「飲酒ひき逃げ懲役 15 年」厳罰化法案提案へ，朝日新聞（夕刊），2006 年 9 月 20 日。
- (36)菅野雄介、舟橋宏太，飲酒検察ごまかそうと事故後にも飲酒重ね飲み 通用させめ 犠牲者の母訴え、厳罰に，朝日新聞，2006 年 9 月 23 日。
- (37)井下洋、石間俊充、森重孝、中沢直紀、菅野薫，なんせ飲酒運転 遺族の叫び*5，読売新聞，2006 年 9 月 24 日。
- (38)横山道生，テーマ：飲酒運転 甘い考えに厳しい視線，朝日新聞，2006 年 10 月 21 日。
- (39)6 人死亡事故 懲役 7 年 運転手てんけん隠し「悪質」，毎日新聞（夕刊），2011 年 12 月 19 日。
- (40)岩壁峻，運転中「てんかん」量刑どう判断，毎日新聞，2011 年 12 月 18 日。

(41)岩壁峻，患者への差別助長は禁物，毎日新聞（夕刊），2011 年 12 月 19 日。

(42)危険運転致死傷で請願，毎日新聞，2012 年 4 月 10 日，14 版。

(43)「危険運転」適用を断念 地検「過失」で家裁送致へ，読売新聞，2012 年 5 月 13 日。

三、英文参考文献

(一)、專書

1. Dzur, Albert W., Punishment, Participatory Democracy, and the Jury. Oxford (2012).
2. Green, David A., When Children Kill Children: Penal Populism and Political Culture, Oxford (2008).
3. Pratt, John, Penal Populism, Routledge (2007).
4. Quinney, Richard, Critique of Legal Order- Crime Control in Capitalist Society, Little, Brown and Company Boston (1974).
5. Roberts, Julian V., Stalans, Loretta J., Indemaur, David. Hough, Mike, Penal Populism and Public Opinion, Oxford (2003).

(二)、期刊論文

1. Campbell, Liz, Criminal justice and penal populism in Ireland, Vol. 28, No.4, Legal Studies. 559-79 (2008).

四、網路連結

1. クレーン事故 きょう 2 年，YOMIURI ONLINE，
<http://www.yomiuri.co.jp/local/tochigi/feature/CO004134/20130418-OYT8T00038.html>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 24 日。
2. 内政統計通報，民國 104 年，第 48 週，内政部統計處，
<http://sowf.moi.gov.tw/stat/week/week10448.pdf>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 25 日。

3. 內政部警察署道路交通事故統計，
<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12878&nowPage=2&pagesize=15>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 25 日。
4. 日本重懲酒駕 撞死人可判 20 年，蘋果日報，2011 年 11 月 9 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20111109/33802119/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。
5. 王宣晴、邱榆蕙、王長鼎，酒駕女學不乖 撞執勤警害截肢，聯合新聞網，2016 年 7 月 17 日，
<http://udn.com/news/story/7316/1833849-%E9%85%92%E9%A7%95%E5%A5%B3%E5%AD%B8%E4%B8%8D%E4%B9%96-%E6%92%9E%E5%9F%B7%E5%8B%A4%E8%AD%A6%E5%AE%B3%E6%88%AA%E8%82%A2>，最後瀏覽日期：2016 年 8 月 4 日。
6. 民調 葉冠亨酒駕害死人，高雄地檢署依酒駕致死罪求處最高 7 年徒刑，請問你的看法？蘋果日報，2012 年 5 月 31 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20120531/34267497/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。
7. 司法院不能安全駕駛罪量刑資訊系統，
http://sen.judicial.gov.tw/pub_nsd_sbin/nsd_chkid_Project3.cgi，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 29 日。
8. 平成 27 年(2015 年)中の交通事故死者数について，交通局交通企画課，
www.e-stat.go.jp/SG1/estat/Pdfdl.do?sinfid=000031358275，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 30 日。
9. 平成 27 年(2015 年)における交通事故の発生状況，警察庁交通局，
<http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 30 日。
10. 法源法律網，<http://www.lawbank.com.tw/>，最後瀏覽日期：2015 年 1 月 4 日。
11. 唐筱恬，酒駕致死 修法通過 最重判 10 年，中時電子報，2013 年 6 月 1 日，

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20130601001081-260106>，最後瀏覽日期：
2016 年 7 月 31 日。

12. 第 3317 次院會決議，行政院全球資訊網，2012 年 10 月 4 日，
http://www.ey.gov.tw/News_Content.aspx?n=4F2A6F26A44C68AC&sms=FF87AB3AC4507DE3&s=A9004C6247C92D64，最後瀏覽日期：2016 年 8 月 4 日。
13. 鹿沼 6 兒童死亡事故で遺族、法改正訴え署名活動，下野新聞「SOON」，
<http://www.shimotsuke.co.jp/dosoon/official/20111223/687768>，最後瀏覽日期：
2016 年 5 月 24 日。
14. 湯寶隆、周昭平，酒駕毀人天倫 fb 罵翻「葉少爺」，蘋果日報，2012 年 5 月 3 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20120503/34202887/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。
15. 飲酒運転事故関連統計資料，警察庁交通局配布資料，
http://www8.cao.go.jp/alcohol/kenko_shougai_kaigi/wg_kyouiku/pdf/wg2/s5-1.pdf，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 30 日。
16. 截肢女消樂觀 萬人聲援，蘋果日報，2011 年 10 月 3 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20111003/33711671/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。
17. 賴文莉：希望能嚇阻酒駕，蘋果日報，2011 年 11 月 9 日，
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/forum/20111109/33802667/>，最後瀏覽日期：2016 年 7 月 31 日。
18. 歷年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表，政府資訊開放平台，
<http://data.gov.tw/node/9018>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 25 日。
19. 警政統計通報，民國 105 年，第 12 週，警政署統計室，2016 年，
<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=79023&ctNode=12594&mp=1>，最後瀏覽日期：2016 年 5 月 26 日。