自行研究計畫成果報告

酒駕新法施行後執法之城鄉差異分析-以屏東縣、臺北市為例

研究單位：交通部公路總局高雄區監理所屏東監理站

研究人員：洪美芳、凌竟銘、高忠信、劉來興、曾秀招

交通部公路總局

中華民國 109 年 11 月

109 年度自行研究計畫成果摘要表

<table>
<tr><td colspan="3">屏東監理站 109 年度自行研究計畫成果摘要表</td><td>填表人：曾秀招
填表日期：109.11.15</td></tr>
<tr><td>研究報告名稱</td><td colspan="3">酒駕新法施行後執法之城鄉差異分析-以屏東縣、臺北市為例</td></tr>
<tr><td>研究單位
及人員</td><td>洪美芳、凌竟銘、高忠信、劉來興、曾秀招</td><td>研究時間</td><td>自 109 年 1 月 1 日
至 109 年 7 月 31 日</td></tr>
<tr><td colspan="4">成果摘要</td></tr>
<tr><td colspan="4">本研究係利用 107 年 7 月 1 日~109 年 6 月 30 日針對公路總局第三代公路監理資訊系統挑檔篩選其中屏東縣、臺北市所列管之酒駕案件作為研究個案，並篩選「酒駕新法」施行前後之樣態資料加以分析，探討其新法施行後交通執法中之城鄉差別及從資料中查看民眾對新法之認知性。先以數據分析新、舊法案件之差異及城鄉差異性，進一步了解現行執法之困境及優點，並透過文獻探討之 SWOT 分析、特性要因分析法及描述性統計分析酒駕件數、拒絕酒測件數、同車共責件數、酒駕再犯件數、駕駛車種等之分佈情形得知新法施行後臺北市及屏東縣之城鄉執法件數具有顯著差異，且機車發生酒駕比率較汽車高且城鄉也有件數之差異，應針對機車使用族群實施差別教育或宣導，以充分達到施教效果，進而增加鄉鎮之大眾交通運輸之普及化。
另同車共責部分屏東縣舉發件數較臺北市比率高，可知民眾對新法之感知度尚有努力再教育之處，建議可併同修法以使用者付費方式規定必須上道安講習課程，籍以提高民眾之認知，並同達到宣導及教育之效果。
根據文獻分析與研究結果，本研究將各種防制措施依法制、環境、資源、宣導四個特性要因面向分別說明及建議，期望可提供政府各單位不同方式之施政、執法參考。</td></tr>
</table>

目　　錄

第一章 、緒論 1

第二章 、研究現況 2

第一節 、現況概述 2

第二節 、研究範圍 6

第三章 、問題探討 7

第一節 、問題界定 7

第二節 、文獻回顧 8

第三節 、文獻探討之 SWOT 分析 10

第四節 、特性要因分析法 11

第五節 、描述性統計 12

第四章 、研究結果 13

第五章 、結論與建議 17

第六章 、參考文獻 26

表 目 錄

表 1 :近 10 年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表.....3
表 2 :酒駕違規件數統計表.....4
表 3 :2019 年 3 月針對酒駕的修法重點整理表.....4
表 4 :各國對酒駕的認定及相關罰表.....5
表 5 :相關文獻探討彙整表.....8
表 6 :SWOT 內外部、優劣勢比較.....10
表 7 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後 2 個年度件數比率.....13
表 8 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後 2 個年度同車共責-罰乘客件數比率.....14
表 9 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後 2 個年度同車共責-罰車主件數比率.....15
表 10 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後 2 個年度酒駕再犯件數比率.....15
表 11 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後 2 個年度駕駛車種件數比率.....16

圖 目 錄

圖 1 :道路交通處罰條例、道路交通安全規則修法歷程(不含 108 年新法).....2
圖 2 :酒駕刑法入罪化修法歷程(不含 108 年新法).....3
圖 3 :近 5 年酒駕肇事傷亡件數死、傷人數.....7
圖 4 :酒駕問題 4 面向特性要因魚骨圖.....11
圖 5 :同車共責-乘客連坐處罰之罰則.....14
圖 6 :酒精鎖新法內容.....20

第一章、緒論

根據世界衛生組織(World Health Organization,WHO)在 2015 年交通安全全球現狀報告書(Global Status Report on Road Safety,GSRRS)統計，交通事故是全球第九大死因，且在 15 至 29 歲之年輕族群更是排名第一的死因(WHO，2015)。而我國法務部統計處酒駕案件統計分析報告指出，2018 年酒駕案件高達 7 萬 7,062 件，其中有 165 件為酒駕致死或致重傷(法務部，2019)。

台灣於 2002 年加入世界貿易組織(World Trade Organization,WTO)成為會員國，酒類貨品關稅大幅下降，且在取消菸酒專賣制度後，民間業者加入市場，各國酒類貨品大量湧入。自此，街角巷弄的便利商店、大型量販店與連鎖超市開始兼賣各種酒類，酒類儼然成為像茶、果汁、咖啡一樣的日常生活飲料，唾手可得、隨時可飲。但卻造成台灣巨大社會成本的酒駕問題，即使歷經幾次修法，仍未能有效遏止酒駕問題之發生。自 2019 年酒駕新法施行後交通執法中之城鄉差別及民眾對新法之認知性是否有差異。故本研究以南北 2 個代表性縣市-屏東縣、臺北市作為研究個案，探討新法施行後執法件數之城鄉差異，進一步分析如何有效遏阻酒駕，並提出建議方案，以供政府單位於宣導及執行酒駕執法之擬定相關方法之參酌。

第二章、研究現況

第一節、現況概述

為遏阻酒後駕駛的相關法律最早訂於《道路交通管理處罰條例》，1999 年為了加重嚇阻效果，把原本僅屬「行政罰」的酒駕行為入罪化，增訂《刑法》第 185 條之 3，酒駕得處以 1 年以下有期徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金。而後經過十多次修法，逐漸加重罰則，如 2011 年新增附載兒童加倍處分。2013 年通過將罰鍰提高到 9 萬元，5 年內 2 次酒駕及強闖攔檢點者處以酒駕最重處罰，然雖多次提高罰鍰金額以及徒刑量刑年限，仍時可聽聞令人遺憾終生之酒駕案例，始終無法有效遏止！

圖 1 :道路交通處罰條例、道路交通安全規則修法歷程(不含 108 年新法)

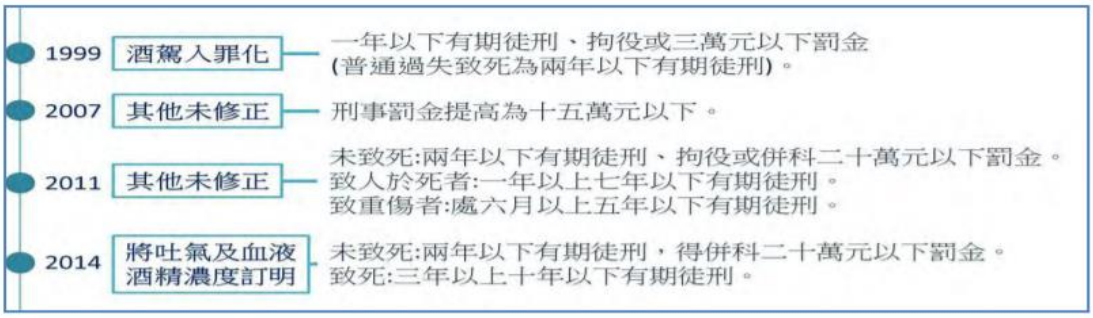

圖 2 :酒駕刑法入罪化修法歷程(不含 108 年新法)

從政府開放資料平台的統計資料(表 1)顯示因酒駕法令修正，近 6 年因酒駕死傷人數從 2013 年為 1 萬 43 人，到 2018 年 5,695 人 確實有逐年減少。儘管酒駕事故傷亡統計數字減少，但酒駕的再犯率卻正緩緩上升，顯然酒駕現象其實並未真正改善。根據交通部路政司統計（表 2)，2012 年到 2016 年，酒駕累犯（2 次以上）累犯比率為 37.46%，近 5 年已經來到 38.10%，可知累犯已成遏止酒駕的一大難題。酒駕累犯大多抱持僥倖心態，或者為圖方便，往往是自我控制能力較低落，這類族群，確為刻應深切改善處理。

表 1 :近 10 年酒駕肇事受傷及死亡件數、人數統計表

時間別	A1 件數	A2 件數	死亡人數	A1 受傷人數	A2 受傷人數	死傷總計
98 年	386	9,410	397	157	11,997	12,551
99 年	399	10,599	419	154	13,366	13,939
100 年	412	11,261	439	137	14,144	14,720
101 年	370	9,745	376	118	12,075	12,569
102 年	234	7,877	245	107	9,691	10,043
103 年	160	7,353	169	79	9,056	9,304
104 年	137	6,521	142	59	8,061	8,262
105 年	95	5,600	102	54	6,939	7,095
106 年	85	4,954	87	58	6,102	6,247
107 年	96	4,556	100	41	5,554	5,695
108 年	143	4,069	149	44	4.947	5,140

資料來源:政府資料開放平台
(https://data.gov.tw/dataset/9018)

註:1.A1:酒駕造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故
2.A2:酒駕造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故

表 2 :酒駕違規件數統計表

年 分	2012-2016		2013-2017		2014-2018	
違規人數	1 次	2 次以上	1 次	2 次以上	1 次	2 次以上
	363,479	91,719	353,233	89,549	341,448	88,355
案件數	363,479	217,684	353,233	212,670	341,448	210,126
案件數總和	581,163		565,903		551,574	
2 次以上(%)	37.46%		37.58%		38.10%	

資料來源:風傳媒

表 3 :2019 年 3 月針對酒駕的修法重點整理表

項 目	內 容
提高罰則 （汽、機車分流）	酒駕初犯者，機車 1.5 萬元至 9 萬元罰鍰、汽車由 1.5 萬元至 9 萬元提高為 3 萬元至 12 萬元。二犯不論輕重直接罰到法規上限，機車 9 萬元、汽車 12 萬元；三犯不論汽機車，以二犯的罰鍰再加 9 萬元；若再犯，罰鍰逐次累加 9 萬，無上限！
拒絕酒測提高罰鍰	罰鍰從固定罰 9 萬元改至第 1 次拒測處 18 萬元罰鍰，5 年內第 2 次拒絕酒測者，處新臺幣 36 萬元罰鍰，第 3 次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣 18 萬元，罰鍰逐次累加 18 萬元，無上限！
同車共責	駕駛酒精濃度達每公升 0.25 毫克，或血液中酒精濃度達 0.05%以上，同車乘客處 600 元以上 3,000 元以下罰鍰。（未滿 18 歲、年滿 70 歲、心智障礙或汽車運輸業乘客不在此限）
酒精鎖	酒駕肇事被吊銷駕照，達年限後若重新考取駕照，車輛需安裝酒精鎖，無配備或由他人代為解鎖罰 6,000 元到 1 萬 2,000 元罰鍰。
沒入車輛	酒駕肇事者 5 年內再犯酒駕或酒駕拒測，因而肇事致人重傷或死亡，得依道路交通管理處罰條例規定沒入該車輛。
相關子法同時配合修正	因應本次酒駕新制施行，相關子法「違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」、「道路交通安全講習辦法」及「交通部公路總局沒入車輛或物品移送保管處理辦法」亦將配合修正。

註:酒駕新法，施行日期 108 年 7 月 1 日、酒精鎖施行日期 109 年 3 月 1 日

根據《全國綜合法規資料庫》、《道路交通管理處罰條例》、《自由時報》、《風傳媒》等，整理各國對酒駕的認定及相關罰則如表 4 所示。

表 4 :各國對酒駕的認定及相關罰表

國家	酒 駕 認 定	罰 則
中國	血液酒精濃度達0.02%以上就算酒駕，超過0.08%以上則為「醉酒駕車」	初犯罰款1000～2000 元人民幣（約 5000～1萬元台幣）暫扣駕照半年。再犯罰款2000元人民幣（約1萬台幣），拘留10天，駕照吊銷。醉酒駕車得支付鉅額罰款和吊銷駕照外，還得面臨永久禁駕以及刑事相關責任，甚至得被褫奪公權。
新加坡	血液酒精濃度超過0.08%為酒駕	初犯罰款1000～5000新幣（約 2萬5至13萬元台幣）或是可判處6個月以下刑期。再犯罰款3000-10000新幣（約7萬至 24萬元台幣）或是一年以下徒刑；嚴重肇事致死者，則需接受6次鞭刑。
日本	吐氣酒精濃度超過每公升0.15毫克	酒測值在0.15mg/L以上、未滿0.25mg/L，吊扣駕照3個月； 酒測值若在0.25mg/L以上，吊銷駕照2年不准重考。如果酒駕肇逃，則此後10年不准再考駕照。刑事處罰更為嚴重——無法正常駕駛的酒駕行為：罰款100萬日幣（約合新台幣26萬6千元）或是可處5年以下有期徒刑；酒測值在0.15mg/L以上者：罰款50萬日幣（約合新台幣13萬3千元）或是可處3年以下有期徒刑。日本酒駕連「車輛提供者」、「酒類提供者」以及「車輛同乘者」都會連同遭受處罰。
俄羅斯	吐氣酒精含量每公升 0.2-0.5 毫克	得坐牢3星期，駕照會被吊銷半年至2年，可罰3000到5000美元（約10至16 萬元台幣)若5年內再犯則終身不得開車，酒駕殺人則可判5年到9年徒刑。
美國加州	血液酒精濃度超過0.08%、吐氣濃度達每公升 0.28-0.55 毫克	初犯若無造成他人受傷，處以1500-1800美元（約5到7萬元台幣）罰金，且吊銷駕照6個月以下的期限，加上社區服務、留下案底紀錄等。累犯則加重懲處，車上會被裝上特殊裝置，開車前得進行酒精測試，未通過則無法發動引擎，被抓到最多還得繳 1 萬美元（約33萬元台幣）罰金累犯若在觀察限期內再犯，即使沒有造成任何人傷亡，也會被控二級謀殺罪名，更重可處死刑。

台灣	道路交通安全規則規定不得駕車標準：吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.15 毫克或血液中酒精濃度超過%0.03 以上。刑法構成犯罪標準：吐氣所含酒精濃度達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度達 0.05%以上。	處新臺幣1萬5000元以上，9萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年，另外處2年以下有期徒刑，得併科20萬元以下罰金。附載未滿12歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照2年。 ・致人重傷處1年以上7年以下有期徒刑。 ・致人死亡者，處3年以上10年以下有期徒刑 ・致人死傷都得吊銷其駕駛執照，並不得再考領。
越南	新法 2020 年上路全面禁止酒駕	越南國會以84.3%高票通過「預防酒類危害法」法案，全面禁止酒後駕車行為。新法將從2020年開始施行，新法對酒類廣告、販售、引用等相關規定，包括不得在醫療機構及國家機構等地販售酒精、不得投放酒類廣告給18歲以下觀眾、商家可要求購買酒精者出示年齡證明等，不過尚未列明違規後會遭如何制裁。

綜上比較，發現各國罰則皆高於臺灣，美國和加拿大最嚴重可判無期徒刑，日本最高分別判 10 年和 20 年，臺灣肇事致死的刑責比起歐美來得低，也使得酒駕者多半有「不會是我被抓」、「一次抓到罰錢即可」輕視心態，杜絕酒駕行為可能須有待中央立法機關及執法機關嚴格立法取締，才能真正杜絕酒駕。

第二節、研究範圍

本案將研究 107 年 7 月 1 日~109 年 6 月 30 日針對公路總局第三代公路監理資訊系統挑檔篩選其中屏東縣、臺北市所列管之酒駕案件作為研究個案，並篩選「酒駕新法」施行前後之樣態資料加以分析，探討其新法施行後交通執法中之城鄉差別及從資料中查看民眾對新法之認知性。先以數據分析新、舊法案件之差異及城鄉差異性，進一步了解現行執法之困境及優點。

第三章、問題探討

第一節、問題界定

依內政部警政署統計數據顯示，「酒駕事故致死亡人數」由 95 年度最高峰 727 人下降至 106 年度 87 人，107 年度則微幅上升至 100 人、108 年則上升至 149 人；雖政府每年投入大量警力取締酒駕並同時修正罰則，而 107 年取締酒駕違規仍高達 10 萬 1,202 件，整體酒駕肇事件數仍居高不下，顯示出與「酒駕零容忍」仍有很大差距。遂運用「特性要因分析法」及「SWOT 分析法」及「描述性統計」進行分析，以劃定問題範圍。

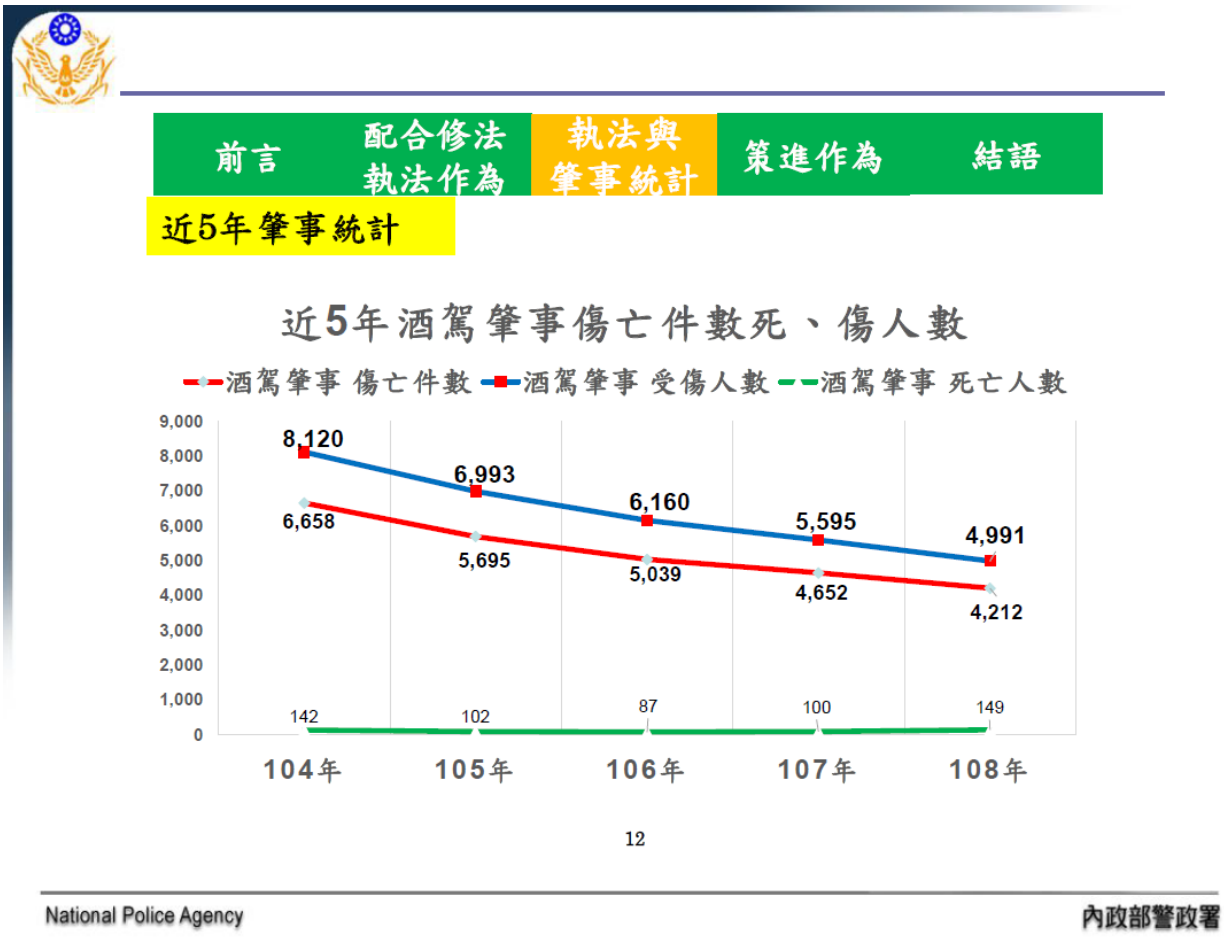

圖 3 :近 5 年酒駕肇事傷亡件數死、傷人數

第二節、文獻回顧

表 5 :相關文獻探討彙整表

學者(年分)	研 究 成 果
徐志光 (2003)	對於酒醉駕車觸犯公共危險罪者職業調查統計發現，**工人居首位，服務員居次，推究原因**，工人屬於勞動支出人口、工作辛苦，容易以飲酒作為生活調劑；而服務員或業務，常有應酬機會，**貪圖方便而酒後駕車**，也是觸法的原因。
王安邦 (2008)	1.酒醉駕車之行為人：以中年男性居多，教育程度以高中職及大專程度者最多，職業以工人最多，但公務人員比例亦甚高。 2.認為女性酒駕行為在酒駕認知風險比男性高，**政府加強行政罰或刑罰的規定、臨檢次數達其嚇阻效用遠大於男性酒駕行為人。** 3.最後認為酒醉駕車預防觀念的了解，是決定酒駕因素及防止酒駕因素上才有差異，其餘如教育程度不同、飲酒次數不同、再犯原因不同、駕駛車輛種類不同、開車頻率、開車時間不同...這些因素並不相關。 4. 酒癮之酒駕行為人較易出現酒駕之行為，且酒癮越嚴重者酒醉駕車之次數越多，再犯率越高。
王安邦 (2010)	酒癮之酒駕行為人較易出現酒駕之行為，且**酒癮越嚴重者酒醉駕車之次數越多，再犯率越高**。
王玉玲 (2011)	1. **酒精成癮**需要患者本身、家屬及醫療單位等各方面的協助配合才能有效根治，**建議政府應更重視醫療問題，加強戒除酒癮管道，以預防危害**。 2. **學校教育是主要教育途徑，交通安全課題亦是一種生命教育，建議從高中職開始，將酒駕的危害之法規知識與常識納入課程中，宣導正確的飲酒觀念**。 3. **辦理『酒駕專班』道安講習**，講習的真正功能是以駕駛人矯正教育為主，處罰為輔，針對不同的對象給予不同的講習課程，以期能達到再教育的目的。除了給予違規人正確的交通安全法規知識外，更應加強『道德觀念』與『守法精神』，如此才能達到真正的交通安全。 4. 年長酒駕發生事故比例高於其他年齡，顯示年長者在生理特性上的衰退，加上酒精在身體的作用，不僅增加肇事率，也易造成事故的嚴重性，**應加強年長者酒後駕車危險教育**。
謝雅萍 (2012)	整體而言，研究對象的父母親從未飲酒者較經常飲酒者的態度正向；同儕飲酒方面，研究對象的同儕(朋友)從未飲酒較偶爾與經常飲酒者的態度正向。酒類媒體廣告訊息接觸之頻率愈高，飲酒態度愈負向。酒類媒體廣告訊息接觸之態度愈正向，飲酒態度也愈正向。**飲酒知識愈正向，飲酒態度也愈正向**。

陳高村及郭佩霞 (2014)	**以 2013 年酒駕刑責、與行政罰則加重前後之執行成果當作預防**，其結論認為超過 0.41mg/L 以上的嚴重酒駕行為減輕；執法標準雖下修，然警察取締件數並未跟隨成長，**顯示酒駕防治有了具體效果。**
蔡中志、馬士軒 (2014)	1.在飲酒駕車肇事之案類中，男性飲酒後肇事之比例較為嚴重。 2.發現酒精濃度之高低，與駕駛人年齡、事故發生時間、道路型態與車種型態皆有關聯，**為有效運用人力，可針對重點時段、地段加強執法尚須完整之防制酒後駕車配套措施。** 3.防治方式可推行酒後代理駕駛制度，並鼓勵民眾多加利用類似服務；而對於重罰之下仍無效者，應增訂幫助或教唆酒後駕車者之連帶處罰責任等之法令規範，**利用同儕、業者間的他律行為，以彌補飲酒者自律不足的部分。**
陳建同 (2014)	1.重罰對於酒醉駕車比例的減少其實並非一定。立法者若真的要營造一個讓人民有安全感，**應該從改善交通環境、規劃更完善的車輛行駛路線、提升車輛的設備與性能**；並加上酒駕或其他違規行為的取締、鼓勵舉發、交通安全教育的落實等行政措施的有效執行。 2.配合針對再犯可能性很大的，諸如酗酒者等的保安處分等等做起，而不是一味的只要讓人民受到嚴懲。
吳宜珊 (2014)	依追蹤資料迴歸模型進行實證研究分析發現，失業率的增加，明顯增加交通事故的發生；**對於酒駕而言，男女失業率對於酒駕事故則有不同的影響，仍可看出經濟景氣確實影響酒駕事故的發生，有其重要關聯性**。
吳姿瑩 (2015)	**越瞭解酒駕相關罰則、酒駕懲罰越嚴厲、被逮捕機率高及刑罰實施迅速者，再次酒駕傾向皆愈低**；並且認為酒駕有很高的機率會被罰的狀況下，高教育程度者與低教育程度者相比較不容易酒駕
蔡宜家 (2016)	1. **2007、2011、2013 三次修法結果三次修法結果，同樣涉及飲酒駕駛及加重結果的嚴罰化效果**，但從數據下降的主因，可能並非嚴罰化的效果，而是在修法前後發生的重大飲酒駕駛事故及後續民眾署名活動與媒體、政府關注下，使得想要飲酒駕駛的民眾受到警惕所致。 2.抑制酒駕的關鍵不在提高酒駕刑責，而是深植民眾喝酒不開車的規範意識。
李佩玲 (2016)	實證方法使用長期追蹤資料固定效果與負二項迴歸固定效果模型，以鄉鎮市區層級的分析結果，**降低酒測值門檻與加重刑事責任能顯著降低台灣本島每日酒駕事故率**以個人層級分析整體駕駛之酒駕肇事特性方面，年齡增加與性別為男性愈容易酒駕肇事。

賴建全 (2016)	酒駕行為可能主要受到 **2013 年上半年法律責任與行政責任加重的影響**，強制險酒駕計費因金額增加相對小，所以對酒駕行為的抑制明顯有限。
李俊珍、黃詠瑞、熊建彰(2017)	酒癮之酒駕受刑人，其**酒癮情況越嚴重者，其酒駕之入監次數越多，再犯率越高。**
許鈴敏 (2017)	探討花東地區酒駕犯罪蒐集 2013-2015 年酒駕看守所的受刑人，透過實證分析，**發現 2013 年修法加重酒駕刑責後**，發現花東地區單純酒駕案間攀升，無下降趨勢，**與全國有下降趨勢**不同。

綜上，大部分學者皆認為加強重罰有降低酒駕效果之可能，也都認為酒精成癮者最容易再犯。針對酒駕風險認知程度方面，提到教育程度的高低會影響酒駕行為，而勞工階層最容易犯酒駕行為，關於酒駕累犯，王安邦(2010)、王玉玲 (2011)、李俊珍、黃詠瑞、熊建彰(2017)認為酒精成癮者最容易再犯，至於防治再犯面，蔡中志、馬士軒(2014)認為可推出代理駕駛的服務，王玉玲(2011)、陳建同(2014)、蔡宜家(2016)認為交通安全教育才是關鍵一環，教育從心開始，達成自律的行為是否會降低酒駕再犯。

第三節、文獻探討之 SWOT 分析

為達成本研究目的，本研究採取文獻分析法（Document Method)，蒐集遏阻酒駕行為之相關資料，作為本研究建立研究的理論基礎。藉由閱覽相關防制酒駕期刊、官方報告、學術界的研究報告等相關文獻資料，歸納出酒駕行為成因及抑制策略，進而提出解決酒駕問題之可行方案。

表 6 :SWOT 內外部、優劣勢比較

	優勢(strength)	**劣勢(weakness)**
內部	1.人員素質齊一 2.各局處目標一致 3.市長支持	1.警察人力不足 2.取締裝備不足 3.配套措施不足 4.宣導措施不足
外部	1.民氣可用 2.非政府組織力量 3.網路傳播發達	1.勸酒文化 2.個案影響政策 3.酒類容易取得 4.僥倖心態

第四節、特性要因分析法

要因分析法是 1953 年日本石川馨教授所提出的，是一種把握結果(特性)與原因（要因）的方法，能迅速掌握因果。特性要因圖的設計，就是讓結果與原因之間的關係特性清楚表達，因形狀像魚骨，所以又稱為「魚骨圖(fishbone diagrams)」。特性要因分析圖的最主要目的就是分析整理出主、次要因，是一種尋找問題的主要原因(要因)、次要原因(箭頭處)及問題點(特性)的圖形。從錯綜複雜的因素中，抓住關鍵因素，以科學的方法，靠集思廣益，從裡外各方面慢慢深入，分析問題的根源。愈靠近魚頭的魚骨代表構成的因素愈重要，任何事情都可以用魚骨圖的思考邏輯方式來分析。

本研究以四個主要要因(法制面向、環境面向、資源面向、宣導面向)分別尋找問題(例如:企業社會責任未普及、宣導方式過於單調、酒駕者僥倖心態、酒後交通配套措施不全等)而從因素中抓住關鍵特性(問題點)為 1.資源未整合、2.社會文化與風氣、3.法律體制不成熟、4.觀念未深化，如圖 4 所示：

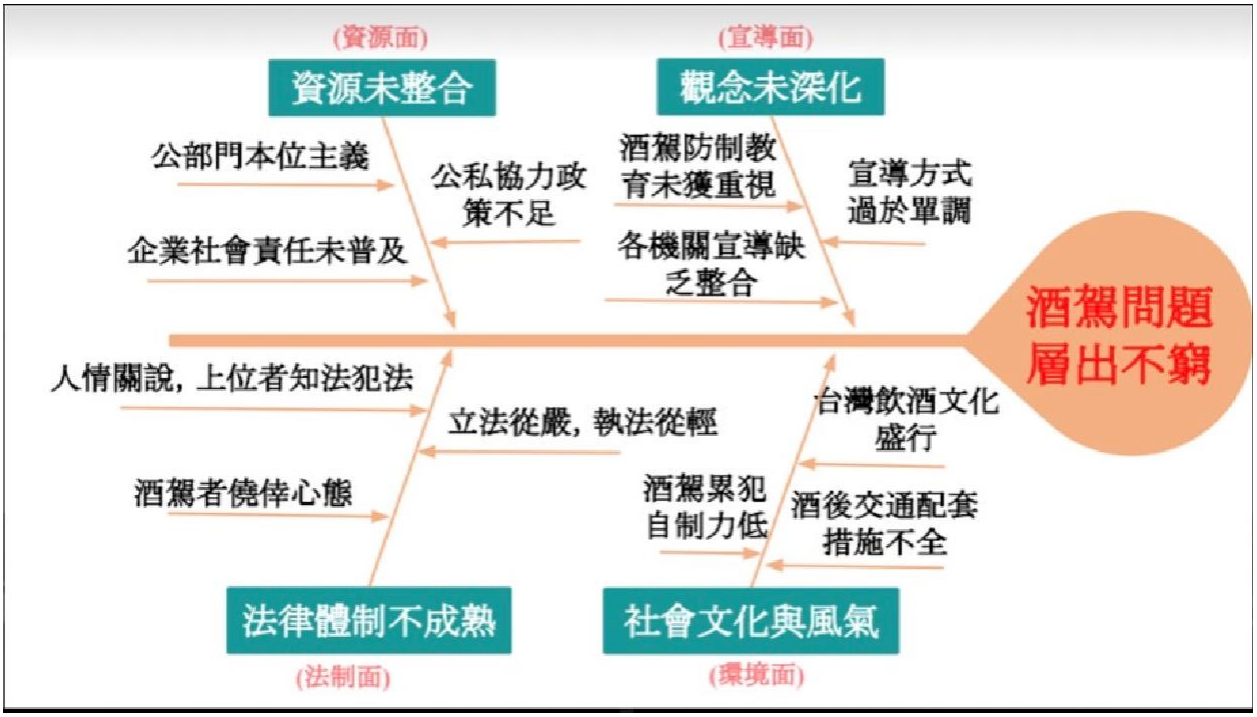

圖 4 :酒駕問題 4 面向特性要因魚骨圖

第五節、描述性統計

先以數據分析新、舊法案件之舉發件數差異及城鄉差異性，進一步了解現行執法之困境及優點。依據四面向特性要因之差異性(法制面向、環境面向、資源面向、宣導面向)提供未來有效遏阻酒駕案件之建議方案。

第四章、研究結果

本案彙整 107 年 7 月 1 日~109 年 6 月 30 日針對公路總局第三代公路監理資訊系統挑檔篩選其中屏東縣、臺北市所列管之酒駕案件作為研究個案資料分別於酒駕件數、拒絕酒測件數、同車共責件數、酒駕再犯件數、駕駛車種等之分佈情形彙整如下表所示：

由表7顯示，相較於臺北市之大都會城市，屏東縣酒駕新法施行後之下降比率尚不顯著，而因拒測罰鍰由9萬增加至18萬元(並可無上限累積之因)，無論是都會地區和鄉村地區之降幅幾乎達50%左右，可見提高罰鍰有助於減少酒駕之違規，及達到初步防制成效。

表7 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後2個年度件數比率

件　數			
		酒駕件數	拒絕酒測件數
屏東縣	107年7月~108年6月30日	4,798	598
	108年7月~109年6月30日(新制)	4,769	301
	比率	-6%	-49.66%
臺北市	107年7月~108年6月30日	7,865	944
	108年7月~109年6月30日(新制)	4,479	446
	比率	-43.05%	-52.75%
在酒駕新制施行於城鄉有顯著差異。			

由表 8 顯示，108 年施行之同車共責-罰乘客件數之比率，相較臺北市之都會地區而屏東縣於新制施行後，有高達 75.6%的開罰率，可見民眾風險認知尚有不足，故相對的教育、宣導尚需加強。另同車共責部分屏東縣舉發件數較臺北市比率高，可知民眾對新法之感知度尚有努力再教育之處，建議可併同修法

以使用者付費方式規定必須要上道安講習課程，籍以提高民眾之認知，並同達到宣導及教育之效果。

表8 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後2個年度同車共責-罰乘客件數比率

同 車 共 責-罰 乘 客					
		件數	百分比	有效百分比	累積百分比
108 年 7 月 1 日 ~109年6月30日	屏東縣	427	75.6	75.6	75.6
	臺北市	138	24.4	24.4	100.0
	總和	565	100.0	100.0	

圖5 :同車共責-乘客連坐處罰之罰則

由表9顯示，108年新法施行之同車共責後罰同車車主違規件數之比率，相較臺北市之都會地區而屏東縣於新制施行後，有高達67.6%的開罰率，又因車主同車之處罰(汽機車所有人，明知汽機車駕駛人有第35條第1項各款情形，而不予禁止駕駛者，依第35條第1項規定之罰鍰處罰，並吊扣該汽機車牌照3個月）重於同車乘客，故相對同車乘客之件數有明顯差異，惟新法施行前107年7月1

日至108年6月30日之臺北市及屏東縣均無此部分之舉發(2地區之舉發件數均為0)，而新法施行同車共責後1年內則查出車主同車之違規，故相對的突顯出車主對新法之感知度尚需再教育、再宣導之問題所在，只要車主不借車就可減少酒駕行為之產生。

表9 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後2個年度同車共責-罰車主件數比率

同 車 共 責-罰 車 主					
		件數	百分比	有效百分比	累積百分比
108 年 7 月 1 日 ~109年6月30日	屏東縣	23	67.6	67.6	67.6
	臺北市	11	32.4	32.4	100.0
	總和	34	100.0	100.0	

由表10示，新法施行後，因法律重新起算，故屏東縣顯示酒駕初犯比率大幅上升，而相較於臺北市之大都會城市酒駕初犯件數反而有下降趨勢，而因5年內2次再犯之罰鍰由9萬增加至9~12萬元(並第3次再犯者再累加9萬，可無上限累積之因)，無論是都會地區和鄉村地區之降幅幾乎達80%~90%左右，可見提高罰鍰有助於減少酒駕之違規，但此部分尚有變異因素：108年7月施行之新法才1年左右之時間，酒駕再犯率尚需日後再拉長時間觀察取得之數值較為有統計比較值。

表10 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後2個年度酒駕再犯件數比率

酒駕初犯及5年內第2次酒駕以上件數			
		初犯件數	2次以上酒駕件數
屏東縣	107年7月~108年6月30日	3,132	1,666
	108年7月~109年6月30日(新制)	4,441	328
	比率	+41.79%	-80.31%
臺北市	107年7月~108年6月30日	5,212	2,653
	108年7月~109年6月30日(新制)	4,262	217
	比率	-18.22%	-91.82%

以駕駛車種區分如表11無論於屏東縣或臺北市騎乘普通重型機車而有酒駕行為者均占比率大、次之則屬一般小型車(如,自用小客車、自用小貨車等),由於普通重型機車馬力較大,且現今市面上多以其作為主要銷售標的,且鄉鎮地區不如都會地區有較發達之大眾交通運輸管道,愈是鄉間則愈需要機車代步,此部分亦顯示出城鄉有差異性,爰普通重型機車成為酒駕案件中最主要開罰車種。其中又可觀察到屏東縣酒駕新制施行後,重型機車之違規件數係較其他車種上升,故應對機車駕駛人再加強教育及宣導,進而增加鄉鎮之大眾交通運輸之普及化。

另新法首次將汽、機車罰責分流,汽車罰責提高,從而也反應於新法施行後之汽車取締件數之下降,可知罰責提高有降低酒駕效果之可能,此處與大部分學者之論點相同。又從臺北市之都會地區汽車駕駛人有明顯下降之比率,可知民眾對於新法之風險感知度及修法成效都會地區亦較鄉鎮地區高。

表11 :屏東縣、臺北市酒駕新制前後2個年度駕駛車種件數比率

駕駛車種					
		輕型機車	重型機車(含大型重機)	小型汽車	大型汽車(含大客車、聯結車)
屏東縣	107年7月~108年6月30日	218	3,420	1,153	7
	108年7月~109年6月30日(新制)	128	3,602	1,033	6
	比率	-41.28	+23.91%	-10.4%	-14.28%
臺北市	107年7月~108年6月30日	142	4,336	3,365	22
	108年7月~109年6月30日(新制)	139	2,439	1,888	13
	比率	-2.11%	-43.75%	-43.89%	-40.9%

第五章、結論與建議

酒後駕車議題為世界各國政府所關注，並採取修法加重罰則及施行各種改善方案以期遏阻酒後駕車行為。根據文獻分析與研究結果，本研究將各種防制措施之特性要因依「法制面向」、「環境面向」、「資源面向」、「宣導面向」四個要因面向分別說明如下所述：

一、法制面向—法規修訂與執法落實

1. 加強取締酒駕之警方保障及績效獎勵：

政府除了關注酒駕民眾之安全外，對於員警的執勤保護措施，應嚴格執行。過往曾發生酒駕者衝撞執勤員警臨檢點之案例，造成無辜員警受傷，因此有關人民保姆執勤安全防範亦不得不慎！攔查酒駕有相對性之風險存在，對員警之人身安全有較高之危險，故政府應對此方面給予相對之保障，以提升警方之執法後盾。適當規劃警察人員查獲酒駕之績效獎勵，不論是績效獎金或是嘉獎。

而屏東縣警力配置較臺北市不足且地域也較廣闊，執勤較不宜集中，故平衡城鄉警力及傳承執法方式，是維護安全之要件。

2. 推行代客駕車法制化：

代客駕車的概念為人們在飲酒之後，透過專門業者提供駕車服務，不但可以保障自己的人身安全，也可以保護其他用路人。例如可參考桃園市警察局長陳國進在 2019 年 3 月，透過新聞媒體重申酒店、KTV 業者應配合「三不得，兩通報」的要求，而其中一個不得，即為顧客飲酒後，應協助代叫計程車或代駕，不得將車鑰匙歸還。監理單位亦可參考桃園市政府交通局在 2013 年邀集計程車公會及業者研商，訂定收取服務費用參考價格，桃園是以 5 公里 600 元起跳，若收費超標可舉證，以個案處理。

又屏東縣因城鄉差異推行代客駕車之成效尚不如臺北市高，此部分也是屏東縣之劣勢，建議主管單位可先針對市區推廣，進而再深入至鄉鎮，以漸進式規劃長程目標，一步一腳印去實行。

3. 妥善規畫酒測勤務：

應統合「酒駕事故地點」與「轄內常飲酒集中地點」，在易肇事時段加強酒測，以酒駕肇事統計，平均而言，以上午 8 至 12 時時段發生居多，且以宿醉酒駕占多數，多為前一日飲酒翌日不知尚未退酒而駕車肇事，故適當規劃白天執行酒測勤務係有必要性的。依照季節或特定節日分析其與酒駕之關聯性，由各縣市警察局加強督導各分局落實，以確保妥善規畫酒測勤務，以大數據統計針對易發生酒駕熱時熱點或特定節日、連續假期等加強取締，持續妥適彈性規劃勤務，落實「區域聯防」機制，強化機動巡邏攔檢。同時，也就行徑異常有明顯酒駕徵兆的車輛加強攔檢稽查，提高執法強度及頻率，以有效防制事故發生，讓民眾勿心存僥倖並體認「只要在全台酒駕者，隨時會被抓」。。

要改變酒駕惡習，最根本的還是要從「觀念」著手；強力執法讓違規酒駕者受到應有的處罰，而積極宣導是為了讓民眾不要有酒後駕車的行為。建議警方可規劃「斷源專案」勤務作為，針對售酒餐廳、小吃部、KTV…等公共場所，加強宣導「代客駕車」、「指定駕駛」、「勿酒後駕車」等防範措施，如遇民眾欲酒後駕車，協助勸導制止，善盡社會責任，從源頭制止酒後駕車行為發生。

另臺北市都會區之夜店、娛樂場所較屏東縣之鄉鎮集中、可發揮區域聯防機制，取得防制成效，而屏東縣除了屏東市有啤酒街之售酒餐廳外，鄉鎮以小吃店、家庭式飲食店居多且分散，相對而言，警力配置無法集中，故防制成效較為困難，而此，也是地方首長必須重視及重新思考之挑戰。

4. 共乘車輛者相關法律責任：

因修法落實同車共責後，確實於全國各縣市之酒駕件數大幅減少中，現階段雖已取得新法之初步成效，惟也同時顯示出還是有不少民眾或車主與酒駕者同車，或許同車者亦有喝酒或存有僥倖心態之情況，此部分也是尚需加強處罰及宣導，以呼籲共乘者勿有僥倖心態，認為自己遇到臨檢時會來得及繞小路避開，酒後不要開車或騎車，才是珍惜自己與他人的生命。

並提醒民眾若發現家人朋友酒後要開車，請找人代駕或乘坐計程車，切勿以身試法。

5. 推行違規者付費之上課機制：

以使用者付費之觀點，酒駕需上道路安全講習課之違規人也應併同酒駕上課規費收取之法律修正，由於安全講習課程對駕駛人而言為一次性課程，係可於短期內讓駕駛人建立正確安駕觀念，但要達長期效益則使用者付費方式不失為一種方式，且違規者付費係符合民眾期望之手段，而非由全民買單。

6. 刑法增加酒駕殺人傷亡罪：

立法院三讀通過行政院會提高酒駕罰則的修正條文(刑法第 185 之 3 條新增第 3 項條文)，主要是針對累犯者與酒駕情節重大者，加重懲處。行政院新增的規定包括，針對酒駕 5 年內再犯者，若導致他人重傷，處 3 年以上、10 年以下有期徒刑。若致死，則可處無期徒刑或 5 年以上有期徒刑。另依第 185 之 3 條第 3 項之立法說明可知，酒駕肇事致人傷亡，依個案具體情形及相關事證進行判斷，若具有故意殺人或傷害之主觀犯意時，即回歸刑法殺罪、傷害罪論處，也就是酒駕致人於死涉及殺人罪責時，最重仍可判死刑。換言之，酒駕造成重傷或致死案件中，若情節重大，可比照刑法殺人罪或傷害罪。

針對酒駕累犯者，建議應再修法進行列管並於必要時採取防預性的羈押作為，以防範再犯。

7. 強化酒駕執法設備(酒精鎖)：

酒駕肇事被吊銷駕照，達年限後若重新考取駕照，車輛需安裝酒精鎖，無配備或由他人代為解鎖罰 6,000 元到 1 萬 2,000 元罰鍰。此部分修法施行日期為 109 年 3 月 1 日，且以使用者付費之方式施行。交通部公路總局統計 109 年 6 月底重新考照汽車駕駛人 115 人，機車駕駛人 67 人，僅 1 輛機車加裝酒精鎖，而監理單位需要在駕駛人駕籍上註明，並界接警方查詢設備，以利員警現場執法。

圖 6 :酒精鎖新法內容

二、環境面向—風氣導正與硬體建置

在現今的社會，景氣儼然成為各國家急迫重視的重要議題。如前所述，國家的景氣環境的好壞包含了經濟成長率、燈號，以及失業率等等。其中，影響國家整體經濟的原因中，酒後駕車更是位居高位，因此，「社會風氣與文化」就成為國家機關或全體人民的一項重要課題。由於酒精過於輕易取得，因此酒精已充斥於一般社交場合甚至是餐敘中，不管是朋友、同儕、以及長輩的勸酒，都有可能成為鑄造一場酒後駕車的隱因。在過去的研究中更指出，飲酒的整體年齡更是有逐漸降低的趨勢，甚至小至高中生皆有飲酒的情形，因此，年長者或上班族的飲酒問題已不是唯一需要探討的族群，而是整個社會的飲酒文化。以臺灣的社會環境面相而言，所具體提出的解決方案如下所述：

1. 導正勸酒風氣：

遏止每個人的飲酒習慣，進而以一般茶類或碳酸飲品作為交際的工具。除此之外，更以身作則扮演優良示範給下一代子女，增加全體人民的自我約束以及責任感，進而防止飲酒年齡的逐漸下降趨勢。

2. 增加停車優惠：

以政府為面相出發，協調各個易出現酒後駕車的重點餐廳或飲酒場所，提出因酒後無法駕車的停車優惠，藉由身分以及初步的觀察，辦理過夜停車的費用折減，以防止酒後駕車者的僥倖心態。

3. 推動代駕服務：

如前項所述，店家亦可以提供貼心的代叫車服務，甚至可以統計出較可接受的駕車距離，以較近之居住者為主，提供員工代駕車服務，並給予該駕車員工薪資津貼(可由防制基金中專款補助)，以防止酒後駕車者的僥倖心態。

4. 補充大眾交通運輸之不足：

針對屏東縣之鄉鎮地區應要再縮小城鄉大眾交通運輸普及之差異，有便利之公共運輸管道讓民眾可以酒後選擇乘坐公共運輸回家，或利用地方政府所推動之小黃公車等運輸工具，提供民眾多樣的交通工具之選擇性，以確保行之安全。

三、資源面向—跨域合作與資源整合

1. 政府跨部門合作：

(1) 依據警政署酒駕件數統計表顯示(酒駕加重罰則上路滿周年，內政部警政署統計，酒駕違規已減少 12.83%、酒駕肇事傷亡減少 3.44%，酒測拒檢更減少 44.82%。)，臺北市及屏東縣因酒駕違規的件數雖已有下降，惟屏東縣其下降幅度與其他縣市相比卻較不顯著。因此，縣市政府各部門間應拋棄本位主義，定期研究討論，相互整合做全盤性探討。建議除了提高罰金及刑期外，設立自償性專案基金，同時增加生命教育、衛生教育等課程及社會勞動等多元化方式防止再犯。

(2) 開設衛教專班、落實酒癮轉介，邀請衛生單位擔任主講人，使犯行人了解酒精良與不良的使用方法，以及適量與不適量飲用對個人身體的影響，並加強酒精濃度超標飲用量的認知。另建議酒癮強制轉介之法制化，對於酒駕違規者經確診為酒精病態者(或酒精不耐症病者)，並可強制施以適當之戒治醫療，有效治療酒駕病態行為，藉以降低再犯率，進一步降低酒駕違規及肇事案件發生。

(3) 為增加基金財源供防制酒駕，可由受刑人提供勞務增加收入；將犯行人資料於國稅局註記，在未來一定年限內，其使用牌照稅依照酒駕次

數加徵一定百分比，將加徵的部分納入專案基金，並可專案補助業者協助防制酒駕，提升民間願意協助之意願及基金來源。

(4) 酒駕行為放寬至違反「行政罰」與「刑罰」初、再犯者，在個案酒駕行為尚未裁定前，增定「自願戒治」前行要 件，分由「監理單位」或「治療法庭」先行詢問個案意願，只要個案願意 接受「酗酒戒治」，則裁（處）判之罰責（金）當可暫緩其執行，視個案完 成治療方案後給予適度減免，藉以提高行為人戒除酒癮之意願，所需經費則由行為人自行負擔，以降低政府財政負擔（吳吉裕，許華孚，2015）。

（5）舉辦里民座談會回饋意見:建議警察局各分駐、派出所定期舉辦里民座談會，傳達酒後不開車及酒後代駕等觀念，並開放里民回饋意見，作為警局訂定交通執法政策之參考，使酒駕防制之觀念深植人心。

（6）各單位(如內政部、交通部及法務部等相關主管機關)亦應定期研討聯繫，避免資訊不對稱，並納入考核機制，依據績效優劣給予獎懲。

2. 官產學部門合作：

為了有效防制酒駕，除了政府各部門間合作外，尚可借助民間企業力量，配政策獎勵措施(可由防制基金中專款補助)，以確實達成酒駕零容忍政策。

(1) 與餐廳業者合作：修法規定販賣酒精飲品的店家須配置至少一支酒測器，提醒飲酒的客人若是超過標準不可駕車，若客人酒駕，餐廳將被追究責任。店家落實提醒顧客「代客駕車」、「代客叫車」、「指定駕駛」3 管齊下。

(2) 與酒類業者合作：於酒瓶外標示酒後不開車及責任等標語，提醒消費者不得酒後駕車。

(3) 與計程車業者合作，由專案基金補助一部份乘車費用，提高司機載送飲酒乘客的意願。

(4) 與各級醫療機構合作：於其診所、醫院張貼反酒駕海報，並因多數酒癮者沒有病識感，故在民眾就醫時由護理師或醫生做口頭詢問以判斷是否為潛在酒癮者，並提供必要之協助。

(5) 定期抽查機構、團體、商號的配合程度，對於積極配合者給予獎金、獎狀。

3. 提倡企業社會責任：

政府部門結合民間團體力量，透過公會、網路媒體等多元方式，鼓勵各中小企業參與「酒駕零容忍」自律運動；另，可藉由標竿企業分享實施心得及效益，進而持續向外擴散發揮影響力。

四、宣導面向—扎根教育與多元宣導

交通執法係道路安全維護之最後一道防線，而交通安全教育乃重要之關鍵，酒駕防制宣導除加強成年以上年齡族群之宣導作為外，並應全面向下紮根擴及青少年及兒童層面，同時協請教育單位列入國中、小學教育課程，規劃生動、活潑之道路交通安全教育課程，促使交通教育融入教學內容，從小灌輸「開車前不喝酒、喝酒後不開車」之崇法觀念，鼓勵其對家長展開親情勸阻(謝明德，2014)。

蔡燕玲(2017)以臺南市酒駕者為例，探討預防酒駕宣導影片說服效果，研究結果顯示不同訴求的宣導影片之溝通說服效果有顯著差異，即在說服效果「訊息的認知」上，負面影片的說服效果優於正面影片，但在「訊息的態度」及「酒後駕駛的行為意向」上則是正面影片的說服效果優於負面影片。

1. 酒駕防制教育，向下扎根：

(1) 號召防酒駕小尖兵—舉辦酒駕防制親子宣導活動，由縣市政府社會局於各地方親子館舉辦酒駕防制親子宣導活動，以承諾、齊聲宣誓等方式由小朋友擔任「防酒駕小尖兵」，呼籲酒後不開車，選擇代理駕駛、家人接送或搭乘大眾運輸工具等方式，健康飲酒、平安回家，將酒駕防制的觀念向下紮根、向外傳遞到家庭及社會。

(2) 縣市「吉祥物」出任務—進行酒駕防制校園巡禮，配合縣市國中、小交通安全宣導週，由縣市吉祥物—例如屏東監理站有「平平、安安」、屏東縣警察局「斑馬悍將」等吉祥物擔任酒駕宣傳大使，並由縣市政府教育局擇各區中各 2 所國小出任務，利用學校晨間活動時間，向學童宣導「『醉』不上道」。

(3) 創意教案召集令—酒駕防制宣導比賽，鼓勵市立(縣立)各級學校將酒駕議題融入學習領域，由教育局(處)協同縣市內設有教育學系之大專院校籌辦酒駕防制教案比賽，獎勵教師研發具體落實防制酒駕議題之課程與教學策略。

2. 遏阻酒駕宣導，多管齊下：

(1) 拒絕酒駕卡麥拉—播放創意多元宣導影片，在縣市政府機關官網、臉書、電視牆等處播放不同訴求之酒駕宣導影片，如：負面情感訴求之故事性短片可與民眾產生共鳴；與網紅、藝人合作之宣導短片有助引起民眾注意，具新聞話題性。而警政署亦創設「NPA 署長室臉書粉絲團」，並於警政署全球資訊網建置「防制酒駕專區」及「警政服務 App」軟體，擴大宣導效果。

(2) 酒後安心到家—重點場所張貼反酒駕海報，於飲酒店家、販賣酒品等重點場所外張貼反酒駕海報，宣導避免酒駕之相關資源服務，如：指定代駕、搭乘計程車，提醒飲酒前及飲酒後民眾不可酒醉上路，以免酒醒一切盡成空。

(3) 不可不知「酒杯裡的謀殺」—宣導違反酒駕法令規定，利用廣播電臺、縣市政府各機關及學校跑馬燈等宣導酒駕新措施和法令規定，以免民眾誤觸法網。

(4) 運用酒駕情境測驗影片之深植危險感知意識，參考台北區監理所新增機車族情境感知影片的方式來提升行車安全，優化機車族之危險感知教育，亦可推出針對酒駕零容忍之情境感知平台，來宣導及優化民眾對酒駕之風險感知度。

3. 拒絕酒醉上路，各界齊「讚」：

「今晚，你想搭計程車還是救護車？」—結合非營利組織倡導生命教育結合台灣酒駕防制社會關懷協會（TADD）及其他宗教團體，倡導生命教育，尊重自己及他人生命，共同響應拒絕酒駕行為。

酒駕防制涉及法制、教育、環境、宣導與執法等面向，非單由警察執法取

締即可完全改善，交通執法僅為治標手段，其作用係為嚇阻酒駕行為之發生，實際治本之道必須結合相關單位力量及民間力量一起共同努力，始能竟其全功。而各直轄市、縣（市）政府首長亦應重視本項工作及瞭解酒駕衍生之嚴重性，透過道安會報機制統合行政資源，各部門群策群力共同參與，因地制宜，研議全方位因應對策，方能事半功倍，有效杜絕酒後駕車歪風（蘇志強、曾平毅，2013）。

第六章、參考文獻

1. 政府資料開放平台，「https://data.gov.tw/dataset/9018」。

2. 內政部警政統計通報，「https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/lp?ctNode=12594&CtUnit=1739&BaseDSD=7」。

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

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

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

6. 公私部門協力(中時電子時報)，瀏覽日期 109 年 5 月 8 日。「https://www.chinatimes.com/realtimenews/20190305003479-260402?chdtv」。

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

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

9. 吳宜珊（2014）。經濟景氣與酒駕關係之探討。國立中央大學產業經濟研究所碩士論文，桃園市。

10. 吳吉裕，許華孚（2015）。我國酒駕再犯行為具體防制策略之謬議—以美國阿拉斯加州酒駕再犯治療法庭為例，交通學報。

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

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

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

14. <法務部研擬朝「故意殺人罪」加重酒駕罰責：重罰有效嗎？各國怎麼罰酒駕？>，瀏覽日期 109 年 6 月 31 日，「https://www.thenewslens.com/article/113235」。

15. <反酒駕修法：機汽車再犯罰鍰每次加 9 萬累計無上限>，瀏覽日期 109 年 5 月 8 日，「https://www.ettoday.net/news/20190326/1408450.htm」。

16. <酒駕修法符合你的期待嗎？累犯裝酒精鎖、乘客也罰>，瀏覽日期 109 年 5 月 12 日，「https://www.gvm.com.tw/article.html?id=60207」。

17. <酒後代駕價格亂！僅 3 市定規則民眾「霧煞煞」>，瀏覽日期 109 年 5 月 11 日，「https://news.tvbs.com.tw/local/727110」。

18. <酒駕新制上路周年 內政部：酒駕違規減少 12.8%>，瀏覽日期 109 年 8 月 25 日，「https://udn.com/news/story/7321/4779138」。

19. <全國法規資料庫 道路交通管理處罰條例>，瀏覽日期 109 年 7 月 12 日，「https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0040012」。

20. <酒駕新制即將上路，你知道酒精鎖是什麼嗎？>，瀏覽日期 109 年 5 月 8 日，「https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/2743299」。

21. <政院通過《刑法》修正案，酒駕致死比照故意殺人可判死刑>，瀏覽日期 109 年 5 月 12 日，「https://www.cmmedia.com.tw/home/articles/14870」。

22. <越南新法 2020 年上路全面禁止酒駕>，瀏覽日期 109 年 10 月 15 日，「https://kknews.cc/zh-tw/world/k4p4bjb.html」。

23. <越南新法 84.3%支持率過關！「全面禁酒駕」2020 年上路>，瀏覽日期 109 年 10 月 15 日，「https://www.ettoday.net/news/20190615/1467916.htm」。

24. 酒駕零容忍企業自律宣示(交通部交通安全入口網)，「https://campaign6.yam.com/drunkdrivingvow/」。

25. 蔡中志，<酒駕及機車事故原因分析與防治策略探討>，97 年度交通工程人員訓練課程資料。

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

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

28. 蔡燕玲（2017）。預防酒駕宣導影片說服效果之探討—以臺南市酒駕者為例，成功大學交通管理科學系碩士論文，臺南市。

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

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

31. 謝明德（2014）。我國防制酒駕工作勤務檢討與策進作為，交通學報。

32. 謝雅萍(2012)。臺北市高中職學生酒類媒體廣告訊息接觸、飲酒知識、飲酒態度與飲酒行為之相關研究。國立臺灣師範大學健康促進與衛生教育學系，台北市。

33. 賴建全（2016）。強制汽車責任保險酒駕計費對酒駕行為影響之研究。逢甲大學金融碩士在職專班學位論文，台中市。

34. 蘇志強、曾平毅(2013)，酒駕防制策略之新思維，102 年警政治安策略研討會。