

中央警察大學犯罪防治研究所

博士論文

指導教授：蔡庭榕博士

TSAI, TING-JUNG

鄧煌發博士

TENG, HUANG-FA

酒後駕車影響因子之研究

A Study on the Influential Factors of
Drunk Driving

研究生：林書慶

LIN, SHU-CHING

中華民國 109 年 7 月

謝 誌

本研究能僥倖付梓，回首來時路，實需感謝生命中之眾多貴人，除授業恩師們的敦敦教誨外，尚有親友、長官們之鼓勵與打氣，特別是結髮妻子**雲珍**，這些年來可謂「母代父職」，正因幸得賢內助如此，令我有勇氣繼續堅持下去，始能順利完成先父**銘宗**之志。

當年一場酒駕肇逃，無情地撞斷我與先慈今生母子情緣，亦摧毀父親苦心經營的幸福家庭，兒時頓然失怙之垂髫三人，歷經人世間滄海桑田，幸得老天爺垂憐，而今亦各自成就一方。

謹以此研究，悼念先母**明珠**在天之靈，並願人間毋再發生此等天人永隔的悲劇！

摘 要

酒後駕車案件層出不窮，輕則令人名譽掃地、財產損失或人員受傷，重則造成家破人亡、終生遺憾，檢視現階段政府所從事各項防制酒駕工作，雖已涵蓋政策、法制、宣導及取締等多元層面，基本上仍各行其道且缺乏系統性整合。近年來我國不能安全駕駛罪之偵結情形，係以「男性」為主體，年齡大多為「40至50歲未滿」，並以「有前科」者佔大多數，而職業則以藍領階級者居多，至教育程度係以「高中（職）」學歷者為數最多。回顧國內歷年來防制酒駕政策之發展趨勢，多因酒駕悲劇引發民怨，進而開啟修法契機，然以刑罰威嚇為手段的慣性策略思維，卻造成新入監酒駕累犯人數屢創新高之嚴重問題。

本文於探討國內、外研究酒駕相關實證文獻資料，並剖析、比較各國防制酒駕政策後，遂以一般化緊張理論、社會學習理論、威嚇理論和低自我控制理論為基礎，針對在監（所）不能安全駕駛罪受刑人進行自陳報告問卷調查，研究發現「趨樂避苦」乃誘發或抑制國人從事酒駕之風險評估心理，而當前刑事司法體系威嚇制度並存在運作上的缺陷，又重複酒駕者大多屬於藍領階級之中壯年男性，另幼年飲酒者的自我控制及制裁感受均明顯較低；除此之外，緊張推力與社會學習拉力係雙重影響受刑人的酒駕行為，而以社會學習理論為主體之預測模式，最能解釋酒駕行為。最後，根據相關研究發現成果，透過公共衛生的疾病預防模式，同時輔以情境犯罪預防策略，分就「駕駛人」與「動力交通工具」等面向，提出「事前」、「事中」和「事後」等不同階段之相關防制酒駕建議。

關鍵詞：酒後駕車、累（再）犯、緊張、社會學習、威嚇、自我控制、三級預防、情境犯罪預防

Abstract

Drunk driving cases have been increasing continuously. For fortunate offenders, they just get disgrace reputation, loss property or injuries to people involved in the car accidents. Unfortunate cases result in broken families and make both parties regret the rest of their life. Examining the various preventions toward drunk driving undertaken by the government at the present stage, we can see the multiple aspects such as policy, the legal system, propaganda and ban. Basically, it still goes its own way and lacks systematic integration. In recent years, men account for most of the ended investigation cases of inability to drive safely. Their age is between 40 and 50. These drunk drivers have a criminal history and most offenders are blue collar workers. As for their education, most of them graduated from general and occupational schools. Reviewing Taiwan's developmental trend on the prevention of drunk driving policy over the years, deadly incidents caused by drunk drivers have made general public anger and urge the government to take deterrent action of penalty. Because of this habitual concept, it attributes to a serious problem that the recidivism number of new DUI inmates creates new high year by year.

After discussing the domestic or international literature about drunk driving and comparing the anti-DUI policy in some countries, the self-report questionnaire for the DUI inmates to fill-out in this study is developed on the general strain theory, social learning theory, deterrence theory and low self-control theory. The study finds that "enjoying pleasure and avoiding suffering" induces or suppresses people to drive under the influence of alcohol; the current function of deterrence in the criminal justice system has its deficits in operation; repeat drunk drivers are middle-age men with blue collar; even as for teenagers, their self-control and feeling of punishment are significantly low. Besides, the pull from strain and the push from social

learning have double influence on inmates' drunk driving, and the predictive model based on social learning theory is the best to explain drunk driving. According to the results of this study, the preventive model of disease for public health and situational crime prevention strategies, the suggestions are divided into parts of "drivers" and "vehicles" that provide different strategies of "beforehand", "halfway" and "afterward" anti-DUI.

Keywords: Drunk Driving, Recidivism, Strain, Social Learning, Deterrence, Self-control, Three Levels of Prevention, Situational Crime Prevention

目 次

第一章	緒論	1
第一節	研究問題與背景	1
第二節	研究動機與目的	14
第三節	相關名詞詮釋	17
第二章	文獻探討	21
第一節	酒後駕車犯罪行為之概況	21
第二節	一般化緊張理論及相關研究	42
第三節	社會學習理論及相關研究	47
第四節	威嚇理論及相關研究	51
第五節	自我控制理論及相關研究	55
第六節	酒駕預防理論及相關研究	60
第七節	國外防制酒駕相關政策及措施	65
第八節	我國防制酒駕刑事政策及趨勢	77
第九節	綜合評述	82
第三章	研究設計與實施	91
第一節	理論架構與基本假設	91
第二節	研究方法	94
第三節	研究對象與抽樣設計	96
第四節	研究工具與變項測量	100
第五節	資料處理與分析	119
第六節	研究倫理與限制	121
第四章	酒後駕車行為關聯性分析	125
第一節	酒駕受刑人樣本特性	125
第二節	酒後駕車犯罪者心態分析	131

第三節	基本人口特性與酒駕再犯行為	137
第四節	綜合發現	143
第五章	基本特質與相關因子差異分析	147
第一節	基本人口特性與緊張壓力	147
第二節	基本人口特性與社會學習	157
第三節	基本人口特性與威嚇作用	174
第四節	基本人口特性與低自我控制	187
第五節	綜合發現	207
第六章	酒後駕車影響因素之分析	217
第一節	影響因子相關分析	217
第二節	酒駕行為預測因子	222
第三節	綜合發現	229
第七章	結論與建議	233
第一節	研究主要發現	233
第二節	研究討論	239
第三節	研究建議	246
參考文獻	255
附錄一：	「我國政府部門或民間團體歷年防制酒 駕相關具體措施一覽表」	271
附錄二：	「美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次 數懲罰類型一覽表」	281
附錄三：	「日常生活經驗量表」（正式版）	299
附錄四：	「本研究問（題）項內容暨計分方式編 碼參考表」	309

表 次

表 1-1-1	2009 年至 2018 年 A1 類道路交通事故肇事原因一覽表	5
表 1-1-2	2009 年至 2018 年警察機關舉發違反道路管理事件 成果一覽表	6
表 1-1-3	2009 年至 2018 年各地檢署檢察不能安全駕駛罪收結情 形一覽表	9
表 1-1-4	2009 年至 2018 年監獄新入監受刑人前十大罪名一覽表	10
表 1-1-5	2009 年至 2018 年監獄撤銷假釋情形一覽表	12
表 1-1-6	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人前科情 形一覽表	13
表 2-1-1	人體酒精濃度與肇事率（行為表現）關係一覽表	29
表 2-1-2	血液酒精濃度影響駕駛行為一覽表	30
表 2-1-3	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪偵結人數性別比較表	31
表 2-1-4	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人年齡層 比較表	33
表 2-1-5	2008 年至 2017 年地檢署執行公共危險罪裁判確定有罪 者職業比較表	35
表 2-1-6	2009 年至 2018 年地檢署執行公共危險裁判確定有罪者 教育程度比較表	37
表 2-1-7	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人累（再 ）犯分析表	40
表 2-6-1	情境犯罪預防 25 項策略一覽表	61
表 2-7-1	德國酒後駕車相關法律效果一覽表	73
表 2-9-1	各國血液酒精濃度比較一覽表	86
表 2-9-2	各國防制酒駕管制政策暨相關措施比較一覽表	89
表 3-3-1	2019 年 4 月底全國不能安全駕駛罪受刑人在監人數統 計一覽表	96
表 3-3-2	本研究酒駕受刑人樣本代表性檢定一覽表	100
表 3-4-1	本研究問卷預試相關信度係數比較表	103
表 3-4-2	本研究日常生活困擾問項內容因素分析暨信度係數說 明表	107
表 3-4-3	本研究衝突人際關係問項內容因素分析暨信度係數說 明表	108
表 3-4-4	本研究酒駕認知問項內容因素分析暨信度係數說明表	109
表 3-4-5	本研究模仿問項內容因素分析暨信度係數說明表	110

表 3-4-6	本研究差別強化問項內容因素分析暨信度係數說明表	110
表 3-4-7	本研究差別接觸問項內容因素分析暨信度係數說明表	111
表 3-4-8	本研究低挫折容忍力問項內容因素分析暨信度係數說明表	112
表 3-4-9	本研究自我中心問項內容因素分析暨信度係數說明表	112
表 3-4-10	本研究體力活動問項內容因素分析暨信度係數說明表	113
表 3-4-11	本研究冒險性問項內容因素分析暨信度係數說明表	113
表 3-4-12	本研究投機性問項內容因素分析暨信度係數說明表	114
表 3-4-13	本研究衝動性問項內容因素分析暨信度係數說明表	114
表 3-4-14	本研究嚴厲性問項內容因素分析暨信度係數說明表	115
表 3-4-15	本研究迅速性問項內容因素分析暨信度係數說明表	117
表 3-4-16	本研究確定性問項內容因素分析暨信度係數說明表	118
表 4-1-1	本研究酒駕受刑人樣本特性統計分析摘要一覽表	129
表 4-2-1	誘發受刑人酒駕之正增強心態分析一覽表	132
表 4-2-2	抑制受刑人酒駕之負增強心態分析一覽表	133
表 4-2-3	受刑人對懲罰法令嚴厲性之感受分析一覽表	134
表 4-2-4	受刑人對制裁酒駕迅速性之感受分析一覽表	135
表 4-2-5	受刑人對制裁酒駕確定性之感受分析一覽表	136
表 4-3-1	性別與酒駕再犯行為關聯性分析表	137
表 4-3-2	年齡與酒駕再犯行為關聯性分析表	138
表 4-3-3	族群與酒駕再犯行為關聯性分析表	138
表 4-3-4	職業與酒駕再犯行為關聯性分析表	139
表 4-3-5	教育程度與酒駕再犯行為關聯性分析表	140
表 4-3-6	婚姻狀況與酒駕再犯行為關聯性分析表	141
表 4-3-7	個人收入與酒駕再犯行為關聯性分析表	141
表 4-3-8	前科素行與酒駕再犯行為關聯性分析表	142
表 4-3-9	初次飲酒年齡與酒駕再犯行為關聯性分析表	143
表 5-1-1	酒駕受刑人之性別與緊張壓力差異分析表	147
表 5-1-2	酒駕受刑人之年齡與緊張壓力差異分析表	148
表 5-1-3	酒駕受刑人之族群與緊張壓力差異分析表	149

表 5-1-4	酒駕受刑人之職業與緊張壓力差異分析表	150
表 5-1-5	酒駕受刑人之教育程度與緊張壓力差異分析表	151
表 5-1-6	酒駕受刑人之婚姻狀況與緊張壓力差異分析表	152
表 5-1-7	酒駕受刑人之個人收入與緊張壓力差異分析表	153
表 5-1-8	酒駕受刑人之前科素行與緊張壓力差異分析表	154
表 5-1-9	酒駕受刑人之初次飲酒年齡與緊張壓力差異分析表	155
表 5-1-10	受刑人之有無酒駕再犯與緊張壓力差異分析表	156
表 5-1-11	受刑人之酒駕次數與緊張壓力差異分析表	157
表 5-2-1	酒駕受刑人之性別與社會學習差異分析表	158
表 5-2-2	酒駕受刑人之年齡與社會學習差異分析表	159
表 5-2-3	酒駕受刑人之族群與社會學習差異分析表	161
表 5-2-4	酒駕受刑人之職業與社會學習差異分析表	162
表 5-2-5	酒駕受刑人之教育程度與社會學習差異分析表	165
表 5-2-6	酒駕受刑人之婚姻狀況與社會學習差異分析表	166
表 5-2-7	酒駕受刑人之個人收入與社會學習差異分析表	167
表 5-2-8	酒駕受刑人之前科素行與社會學習差異分析表	169
表 5-2-9	酒駕受刑人之初次飲酒年齡與社會學習差異分析表	170
表 5-2-10	受刑人之有無酒駕再犯與社會學習差異分析表	172
表 5-2-11	受刑人之酒駕次數與社會學習差異分析表	173
表 5-3-1	酒駕受刑人之性別與威嚇作用差異分析表	174
表 5-3-2	酒駕受刑人之年齡與威嚇作用差異分析表	175
表 5-3-3	酒駕受刑人之族群與威嚇作用差異分析表	177
表 5-3-4	酒駕受刑人之職業與威嚇作用差異分析表	178
表 5-3-5	酒駕受刑人之教育程度與威嚇作用差異分析表	180
表 5-3-6	酒駕受刑人之婚姻狀況與威嚇作用差異分析表	181
表 5-3-7	酒駕受刑人之個人收入與威嚇作用差異分析表	182
表 5-3-8	酒駕受刑人之前科素行與威嚇作用差異分析表	183
表 5-3-9	酒駕受刑人之初次飲酒年齡與威嚇作用差異分析表	184
表 5-3-10	受刑人之有無酒駕再犯與威嚇作用差異分析表	185
表 5-3-11	受刑人之酒駕次數與威嚇作用差異分析表	186

表 5-4-1	酒駕受刑人之性別與低自我控制差異分析表	187
表 5-4-2	酒駕受刑人之年齡與低自我控制差異分析表	188
表 5-4-3	酒駕受刑人之族群與低自我控制差異分析表	190
表 5-4-4	酒駕受刑人之職業與低自我控制差異分析表	192
表 5-4-5	酒駕受刑人之教育程度與低自我控制差異分析表	195
表 5-4-6	酒駕受刑人之婚姻狀況與低自我控制差異分析表	197
表 5-4-7	酒駕受刑人之個人收入與低自我控制差異分析表	198
表 5-4-8	酒駕受刑人之前科素行與低自我控制差異分析表	200
表 5-4-9	酒駕受刑人之初次飲酒年齡與低自我控制差異分析表	201
表 5-4-10	受刑人之有無酒駕再犯與低自我控制差異分析表	205
表 5-4-11	受刑人之酒駕次數與低自我控制差異分析表	206
表 6-1-1	社會學習、威嚇作用、低自我控制與緊張壓力相關分析表	218
表 6-1-2	威嚇作用、低自我控制與社會學習相關分析表	220
表 6-1-3	低自我控制與威嚇作用相關分析表	221
表 6-1-4	低自我控制各變項相關分析表	222
表 6-2-1	基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用、低自我控制與酒駕行為相關分析表	223
表 6-2-2	基本人口特性與酒駕行為迴歸分析表	224
表 6-2-3	基本人口特性、緊張壓力與酒駕行為迴歸分析表	225
表 6-2-4	基本人口特性、緊張壓力、社會學習與酒駕行為迴歸分析表	226
表 6-2-5	基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用與酒駕行為迴歸分析表	227
表 6-2-6	基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用、低自我控制與酒駕行為迴歸分析表	228
表 7-2-1	本研究主要發現與國內、外實證文獻資料對照比較一覽表	244

圖 次

圖 1-1-1	2009 年至 2018 年警察機關取締酒駕違規及移送法辦趨勢比較圖	7
圖 1-2-1	2009 年至 2018 年各地檢署偵結起訴人數前 5 大罪名趨勢比較圖	15
圖 1-2-2	2009 年至 2018 年新入監前 5 大罪名受刑人累犯人數比較圖	16
圖 2-1-1	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪偵結人數性別比較趨勢圖	32
圖 2-1-2	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人年齡層比較趨勢圖	34
圖 2-1-3	2008 年至 2017 年地檢署執行公共危險裁判確定有罪者職業比較趨勢圖	36
圖 2-1-4	2009 年至 2018 年地檢署執行公共危險裁判確定有罪者教育程度趨勢圖	38
圖 2-1-5	2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監有前科受刑人比較趨勢圖	41
圖 2-2-1	Agnew 一般化緊張理論模型圖	44
圖 2-7-1	1993 年至 2014 年美國成人自陳酒駕事件趨勢圖	67
圖 2-7-2	2017 年世界各地酒後駕車法律適用情形分布圖	76
圖 3-1-1	酒後駕車行為研究架構圖	92

第一章 緒論

酒後駕車乃危險犯行，為研究國人飲酒後的駕駛行為，本章首先探討國內酒駕狀況之問題與背景，接著依序說明研究的發軔動機，以及所欲達成之相關目的，最後再針對本研究之重要名詞，進行操作性定義和詮釋，俾界定及掌握本研究範圍。

第一節 研究問題與背景

談到臺灣的多元文化之一，不自覺地會讓人想到飲酒次文化，在飲宴應酬之社交場合中，酒精飲料總是時常扮演著重要角色。雖說飲酒並非害事，然飲酒過量或不當之飲酒（後）行為，可能會造成個人與社會相當大之成本風險。

壹、酒駕案件層出不窮且害人害己

自從酒後駕車成為法定犯罪之後，屢屢翻開報紙或瀏覽電視、網路新聞，總是時常看見或聽聞酒後駕車造成財產損失、人員死傷等憾事，目前酒後駕車案件在臺灣幾乎隨處可見，甚至不時成為新聞或社會輿論撻伐之焦點，除嚴酷無情地考驗治安機關打擊犯罪成效外，更直接衝擊政府治國之威信，著實令人感到憂心。檢視近年來國內所發生駭人聽聞之酒駕車禍案例，不啻造成被害人或其家屬無法彌補的遺憾外，更往往令肇事人或臺灣社會付出慘痛之社會成本：

案例一：2020年2月25日凌晨間，臺中市政府消防局獲報有男子倒臥人行道草叢中，一旁還有機車倒地洩漏汽油，疑似酒醉自摔後，躺在草叢中。警方到場要求男子出示證件，該男只出示網媒記者證讓警方查證身分，經查游男係某網媒特派記者，警方仍依法進行酒測，發現其酒測值超標，旋依公危罪嫌帶回偵辦（蘋果即時，2020a）。

案例二：2019年3月31日凌晨1時許，定居臺灣的中國民運人士吾爾○○在離開酒吧準備騎車返回住處時，即遭警員查獲並測出酒測值達0.4mg/L，旋依公共危險罪嫌移送臺北地檢署偵辦。對於酒駕一事，吾爾○○坦承

喝酒，然卻不以為意地說：「我做了錯事！我認錯，配合檢警調查，但除此之外，這是一條八卦新聞！」（三立新聞網，2019a）。

案例三：2016年2月20日前綠營立委、文化大學副教授郭○○，深夜開車行經臺北市新生北路時，遭警方臨檢攔查，測得酒測值0.64mg/L，被臺北市中山警分局依公共危險罪現行犯移送臺北地檢署偵辦，而地檢署考量郭坦承犯行，予以緩起訴，然須支付公庫新臺幣8.5萬元（蘋果即時，2016a）。

案例四：2013年5月28日晚間臺大女醫師曾○○返家途中，遭闖紅燈黑色轎車撞飛10多公尺，肇事者是汽車業務員，因酒駕躲避臨檢，在擦撞計程車後，再闖紅燈撞上女醫師，其酒測值高達0.56mg/L，檢方依公共危險罪逮捕，而被害曾女是臺大創傷醫學部主任柯文哲愛徒，一接到消息，立刻趕去參與急救，然仍束手無策，柯文哲難過表示：「孩子，原諒我。老師盡力了，但是我沒能把妳救回來」（今日新聞，2013）。

案例五：2012年4月25日葉○○駕駛賓士車搭載陳姓友人，超速狂飆撞上清運車後，再繼續衝撞晨起運動之李姓婦人，造成李婦當場死亡，同車陳姓友人亦傷重不治，經最高法院審理認其所為造成李婦身首異處，並使李婦丈夫因悲憤過度而不久辭世，所遺稚女頓失依怙，且永無父母關愛，可謂犯行重大，故依酒駕致死罪判刑6年定讞（中時電子報，2013）。

案例六：2010年3月25日外商林○○肇事逃逸酒駕撞死黃姓送報生，一審遭法官判刑2年半，然死者家屬非常不服，二審宣判高院法官認為，林嫌是酒駕累犯，加上肇事逃逸、過失致死等3項罪名，判處4年有期徒刑，但死者父親不滿，覺得判不夠重，唯一兒子就這麼走了，老伴也因傷心過度致長期住院（華視新聞網，2012）。

綜合剖析上揭酒駕案例，不難發現目前國內發生之酒駕個案，輕則令人名譽掃地、財產損失或人員受傷，重則造成家破人亡、終生遺憾，更由於臺灣地窄人稠，現今民眾外出活動多以動力工具如汽、機車代步，駕駛人若未能遵守《道路

交通安全規則》，飲酒後駕駛或騎乘汽、機車，猶如不定時炸彈一般，在路上隨時都可能發生危險，或造成自己、他人生命和財產等法益侵害。無怪乎前總統馬英九先生在 2013 年 6 月 14 日蒞臨內政部警政署所舉辦警察節慶祝大會中亦嚴肅表示，當前死亡率最高的就是酒駕，為杜絕憾事不斷發生，對酒駕要零容忍，而酒駕行為「可以說是用最文明的器材，做最野蠻的事情，一定要停止」、「是不能輕忽的犯罪」，甚至提出預防性羈押之構想（大紀元，2013）。總統蔡英文在 2019 年 2 月 24 日出席財團法人犯罪被害人保護協會成立 20 周年感恩音樂會時，亦特別強調降低酒駕是政府責任，政府一定會嚴查酒駕，避免憾事再度發生（三立新聞網，2019b）。然而，曾因酒駕被逮的郭姓立委卻表示，近年來酒駕刑責雖已不斷提高，幾乎與世界各主要先進國家同步，惟還是未能完全根除酒駕肇事悲劇（蘋果即時，2016b）。綜此觀之，無論是大聲疾呼酒駕者之預防性羈押，抑或逐年提高酒駕犯罪的刑責，對於現階段打擊酒駕歪風而言，作用似乎不大，至多僅是滿足社會大眾對於酒駕犯罪譴責面向之期待心理，卻無實質性的立竿見影防制效果。

貳、我國歷年防制酒駕相關策略措施

為打擊酒後駕車這種不定時炸彈般的法定犯罪，歷年來我國相關部門無不殫心竭慮提出各種防制對策，除透過國會立法手段（立法院法律系統，1999，1968），賦予酒駕行為具有行政不法或刑事不法之法律效果外（黃慧娟，2013），甚至藉由公家機關和民間團體舉辦各種預防酒駕的研討會議、漫畫競賽（法務部，2015，2014）、網路參與平台（國家發展委員會，2017）、媒體行銷（謝明德，2014a）、宣導活動（謝明德，2014b）或震撼教育、講習（中時電子報，2017a；東網，2017；立法院公報處，2015），乃至於研發智慧型手機網路軟體（許祖銘，2014）或調高保險費率（金融監督管理委員會，2017），其目的均希冀能有效遏止酒後駕車犯罪之發生。此外，進一步觀察國內各部門歷來從事防制酒駕工作的重要措施（蘋果即時，2020b；臺灣酒駕防制社會關懷協會，2019；自由時報，2019a，2018a；法務部，2013；司法院大法官，2012）或因應作為（風傳媒，2019；楊信毅、戴

東盛、黃昶斌，2013），相關策略內容之演變或發展趨勢如下（參照附錄一）：

- 一、法制面向逐步擴大酒駕處罰之適用對象、類型和範圍，且究責對象並連坐及於同車乘客。
- 二、目標面向原則均為防制酒駕發生，且政府部門或民間團體相關反酒駕工作內容並包羅萬象。
- 三、主體面向逐步結合民間資源，且私人團體參與或推動反酒駕活動漸趨頻繁，並包含新住民或外籍移工等群體。
- 四、宣導面向呈現多元化發展，相關傳播通路、宣傳素材與訴求手法均不斷推陳出新，同時並結合網際網路智慧科技。
- 五、執行面向係以警察機關所推動的取締酒駕工作為核心主軸，另相關媒體行銷宣導或政策會議研討等作為，大多數亦由警察機關為之。

綜上可知，目前我國政府為有效防制酒駕案件的發生，雖已積極建立中央與地方之協調聯繫平臺（如道安會報或治安會報），或由中央高層多次邀集民間團體召開協調會研商對策，甚至透過大眾傳播媒體致力舉辦各項防制酒駕的宣導活動，乃至於配合新法實施而全力推動取締酒駕大執法，凡此種種防制酒駕之預防宣導、執法取締或政策研討等工作，絕大多數係落在警政機關身上，並以內政部警政署為主，至其他公部門或民間團體著力之處，實則相當有限。再者，進一步檢視現階段政府所從事各項防制酒駕工作，雖已涵蓋政策、法制、宣導及取締等多元層面，其廣度可謂無所不包且涉及個人、社會和國家等範疇，然各機關間之實務運作，基本上仍各行其道且缺乏系統性整合，以致無法發揮應有預防效果。

參、酒駕失控為死亡車禍主要原因之一

所謂 A1 類道路交通事故，係指駕駛汽車或動力工具在道路上行駛，致造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。觀察並分析我國於 2009 年至 2018 年期間，發生 A1 類道路交通事故之肇事原因，發現於 2009 年至 2012 年期間，酒醉（後）駕車均位居死亡車禍之首要肇因，其後在 2013 年 6 月 13 日《刑法》第 185 條之 3 修正實施後，將酒駕觸犯公共危險罪的呼氣酒精濃度標準，由每公升 0.55

毫克限縮至 0.25 毫克，此立法措施似影響並降低酒醉（後）駕車死亡車禍件數，然於 2013 年至 2018 年期間，酒醉（後）駕車雖已不再是死亡車禍之首要肇因（內政部警政署全球資訊網，2019a），惟仍居各該年度死亡車禍前 4 大肇事原因之一（參照表 1-1-1），顯見目前政府各部門或民間團體所致力打擊之酒後駕車犯罪，即便開始逐年獲致部分預防成效，惟在一般社會大眾期待的心理層面中，仍存有相當大之成長或改善空間¹。

表 1-1-1 2009 年至 2018 年 A1 類道路交通事故肇事原因一覽表

肇因 (件) 年度 (西元)	未依 規定 讓車	違 反 誌 標 管 制	酒 醉 / 酒 後 駕 車	轉 彎 不 當	超 速 失 控	未 保 安 距 全 離 / 間 隔	逆 向 行 駛	未 依 定 速 減 速	行 人 乘 客 疏 失	其 他	總 計
2009	249	195	386	95	70	95	53	37	72	764	2,016
2010	269	191	399	91	66	78	60	38	63	718	1,973
2011	260	192	412	88	74	93	56	48	79	735	2,037
2012	244	208	370	106	65	69	46	37	83	736	1,964
2013	240	191	234	106	67	88	43	64	69	765	1,867
2014	258	179	160	112	73	68	46	38	92	744	1,770
2015	227	216	137	110	35	68	28	38	69	711	1,639
2016	220	178	95	128	41	44	31	33	71	714	1,555
2017	201	133	85	129	37	53	30	48	65	653	1,434
2018	201	143	96	129	31	63	24	31	66	673	1,457

資料來源：研究者整理自內政部警政署全球資訊網/資訊公開/警政統計/警政統計通報/108年
第11週（107年A1類道路交通事故肇事原因與肇事者特性分析），2019年3月13日，
<https://www.npa.gov.tw/NPA/Gip/wSite/ct?xItem=91233&ctNode=12594&mp=1>（查
詢日期：2020年2月29日）。

備註：轉彎不當包含「變換車道或方向不當」、「左轉彎未依規定」、「右轉彎未依規
定」及「迴轉未依規定」。

再者，觀察 2009 年至 2018 年全國各警察機關舉發違反道路管理事件之
取締績效，發現於 2012 年取締酒醉駕車件數曾達 12 萬 4,620 件的最高峰（參照

¹ 內政部警政署於 2017 年 10 月 23 日至 25 日進行「警察交通執法與事故處理滿意度調查」，並
以電話訪問臺灣地區年滿 18 歲以上民眾，發現民眾認為影響道路行車秩序與交通安全狀況最
嚴重之行為，以「酒駕」佔 34.59% 為最高，「違規停車（含併排停車）」佔 18.46% 次之，「闖
紅燈」佔 11.87% 再次之。此外，有 48.36% 民眾認為交通警察應加強工作重點為「取締交通違
規」，並以取締酒駕(44.75%)、違規停車(23.01%)及闖紅燈(14.85%)等認知較高（內政部警政
署全球資訊網，2018），足見當前防制酒駕工作尚未符合一般國民內心之期待。

表 1-1-2)，其後各年度該項取締件數雖逐年下降，然於 2018 年仍計有 10 萬 1,202 件（內政部警政署全球資訊網，2019b），顯見近年公部門或民間團體在防制酒駕工作這方面的成效，著實相當有限。

表 1-1-2 2009 年至 2018 年警察機關舉發違反道路管理事件成果一覽表

年度 (西元) 舉發 原因(件)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
違反速率 規定行駛	226,647	2307,991	2499,207	2504,453	2475,702	2499,058	2637,635	2681,772	2693,053	2827,114
違規停車	1,793,011	1,721,692	1,655,172	1,838,233	2,074,144	2,297,215	2,907,205	3,408,645	3,530,868	3,760,112
闖紅燈及 其他不遵 守號誌	1,451,665	1,296,729	1,088,547	1,104,319	1,025,168	1,083,979	1,096,681	1,116,517	1,260,437	1,366,555
不依規 定行車	1,100,928	1,086,028	908,704	882,705	872,674	827,187	985,554	1,138,935	1,183,162	1,291,432
未戴 安全 帽	565,599	301,808	300,125	299,407	297,323	260,027	256,973	229,932	213,959	195,170
爭道行駛	739,852	408,412	199,418	248,036	246,839	204,838	289,647	329,893	347,505	450,953
酒醉駕車 (當中移 送法辦)	116,901 (52,179)	115,093 (53,053)	113,430 (52,578)	124,620 (52,432)	118,864 (60,484)	115,253 (67,772)	107,372 (65,480)	104,756 (63,020)	108,670 (61,060)	101,202 (57,826)
取締道 路障礙	218,646	183,403	132,470	109,963	101,836	81,848	88,364	80,507	78,486	79,370
未繫 安全帶	108,346	109,309	79,631	94,309	76,681	76,812	86,286	79,484	84,324	82,788
行人違 反規定	136,740	52,718	14,463	19,776	20,779	16,067	15,844	18,746	19,749	26,378
使用手 持式行 動電話 (腦)	28,986	19,067	12,255	10,044	17,021	10,727	14,863	36,733	27,714	30,537
其 他	1,047,920	1,001,978	836,957	795,961	725,110	695,904	793,345	885,671	987,644	1,041,700
總 計	9,575,241	8,549,228	7,790,379	8,081,826	8,052,141	8,168,915	9,279,769	10,111,591	10,530,571	11,253,311

資料來源：研究者整理自內政部警政署全球資訊網/資訊公開/警政統計/警政統計通報/108年第9週（107年警察機關交通執法成果），2019年2月27日，<https://www.npa.gov.tw/NPA/Gip/wSite/ct?xItem=91089&ctNode=12594&mp=1>（查詢日期：2020年2月29日）。

- 備註：1. 「酒醉駕車」係指違反《道路交通管理處罰條例》第35條（不含第35條第1項第2款）規定。
 2. 「酒醉駕車移送法辦」係指違反《刑法》第185條之3酒駕公共危險罪（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）。
 3. 自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

若進一步探究 2012 年全國取締酒駕件數爆增之原因，研判應與內政部警政署於該年度 6 月 1 日至 8 月 30 日期間推行「全國性同步取締酒後駕車大執法」實施計畫有關。詳言之，即在該年度全國各地警察機關連續 3 個月強力執行取締酒駕

之專案性攻勢勤務，且每月均規劃 4 次全國同步取締酒駕大執法工作，因而導致全國取締酒駕件數短期間驟增。值得一提的是，因應《道路交通管理處罰條例》部分條文加重酒駕處罰修正案於 2019 年 7 月 1 日起正式實施，內政部警政署亦配合通令全國各地警察機關自實施日起連續 3 天強力執行取締酒駕專案勤務，此舉是否將令該年度全國取締酒駕件數再度爆增？殊值注意。

另外，自 2013 年 6 月 13 日《刑法》第 185 條之 3 修正酒駕觸犯公共危險罪的呼氣酒精濃度標準，由每公升 0.55 毫克下降至 0.25 毫克後，則警察機關取締酒駕涉及公共危險罪之移送法辦案件，即由 2012 年計 5 萬 2,432 件逐年增加至 2014 年計 6 萬 7,772 件的最高峰，其後酒駕移送法辦件數雖略為下滑，並降至 2018 年計 5 萬 7,826 件（內政部警政署全球資訊網，2019c），然自 2009 年觀察迄今，國內酒駕移送法辦件數原則呈微幅上升趨勢（參照圖 1-1-1）。

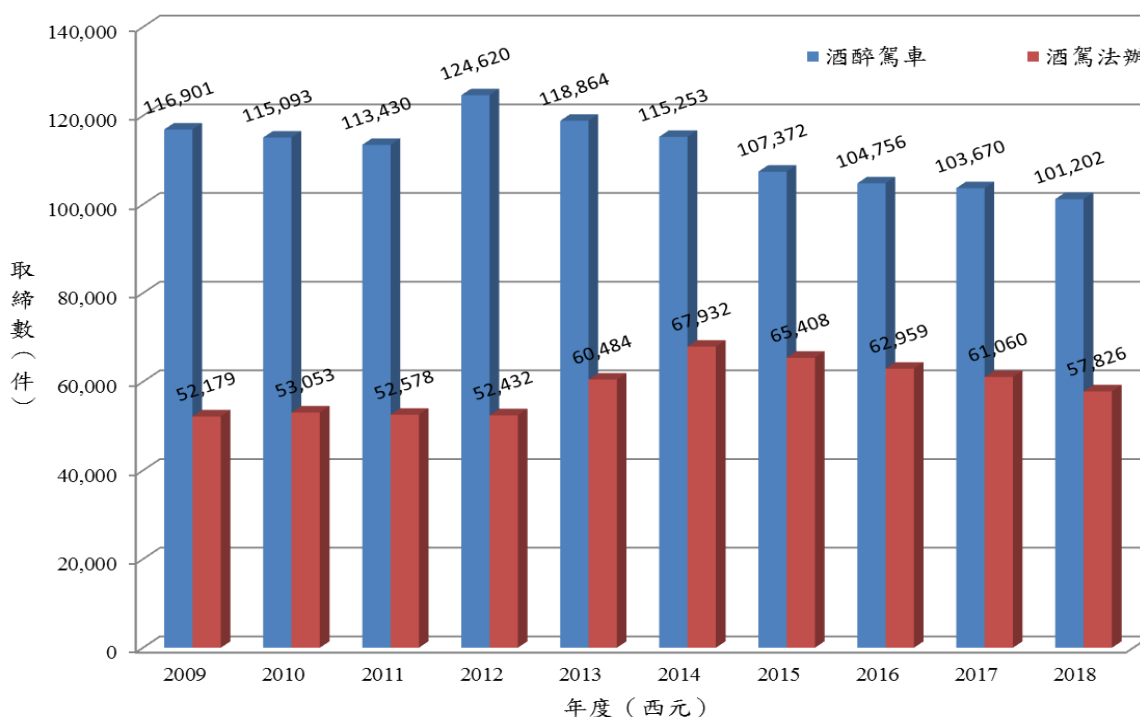


圖 1-1-1 2009 年至 2018 年警察機關取締酒駕違規及移送法辦趨勢比較圖

資料來源：研究者整理自內政部警政署全球資訊網/資訊公開/警政統計/警政統計通報/108 年第 5 週（107 年警察機關取締酒駕概況），2019 年 1 月 30 日，<https://www.npa.gov.tw/NPA/Gip/wSite/ct?xItem=90717&ctNode=12594&mp=1>（查詢日期：2020 年 2 月 29 日）。

備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

由此觀之，現今國內提高酒駕刑罰威嚇性的做法，甚至研議對於酒後駕車行為人予以預防性羈押或鞭刑，看似能滿足一般社會大眾之應報心理需求，然卻與「無罪推定」或人道（權）精神相違，亦和「刑期無刑」的刑罰目標背道而馳，殊值商榷。

肆、不能安全駕駛罪新入監者人數居高不下

探討近年來全國各地方檢察署偵查酒後駕車涉及《刑法》上不能安全駕駛罪之追訴情形，於 2009 年偵查案件終結數計 6 萬 3,938 件，然後逐年攀升至 2014 年計 9 萬 8,108 件的最高點，明顯成長至少 153.4%，後雖下降至 2018 年計 7 萬 7,181 件，惟偵查酒駕整體案件終結數量仍相當驚人。如進一步研究這類案件裁判情形，發現於 2009 年不能安全駕駛罪裁判確定數計 4 萬 3,005 件，後雖曾微降至 2010 年計 4 萬 450 件的最低點，然卻再逐年攀升至 2014 年計 6 萬 8,337 件之最高點，其後雖略降至 2018 年計 5 萬 6,486 件（法務部，2019a），惟整體裁判確定案件數量同樣引人側目，又同步觀察不能安全駕駛罪裁判確定有罪之件數變化，兩者情勢可謂雷同。

若再深入分析該等案類自偵查開始至裁判確定有罪間的定罪率變化情形，即發現於 2009 年定罪率計 67.19%，先降至 2011 年計 56.05%之最低點，後再上升至 2018 年計 72.87%的最高點，當中過程幾番漲跌互見，惟就整體上來說，我國不能安全駕駛定罪率目前雖已達 7 成 2 之多（參照表 1-1-3），此相對亦凸顯著進入刑事司法程序的酒駕案件，仍有將近約 3 成左右無法定罪，這種狀況或許符合刑事司法程序漏斗效應現象，然在某種程度上，實已傷害社會大眾對於司法之期待與信任²。

² 宜蘭縣洪姓及何姓男子於 2017 年底涉嫌酒駕被警移送，渠等呼氣酒測值均為 0.26 毫克，承審法官認為酒測儀器存有誤差，渠等可能未達 0.25 毫克法定刑罰標準，故均判無罪，然諷刺的是洪男 2 度酒駕、何男 3 度酒駕，判決結果被質疑打臉政府「酒駕零容忍」政策（自由時報，2018b）。當時審判結果出爐，一度引起社會大眾譁然，甚至部分民眾質疑判決不公，日後恐使更多酒駕者心存僥倖，進而造成守法民眾無辜受害。

表 1-1-3 2009 年至 2018 年各地檢署檢察不能安全駕駛罪收結情形一覽表

年度 (西元)	收結類別 (件數)	偵查案件 終結數	裁判確定 案件數	裁判確定 有罪數	其他 (偵查定罪率%)
2009		63,938	43,005	42,963	67.19
2010		66,905	40,450	40,399	60.38
2011		72,895	40,947	40,860	56.05
2012		70,572	44,386	44,266	62.72
2013		80,476	45,287	45,123	56.07
2014		98,108	68,337	68,147	69.46
2015		91,929	65,212	64,978	70.68
2016		85,281	58,709	58,518	68.62
2017		82,585	58,626	58,435	70.76
2018		77,181	56,486	56,244	72.87

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務統計年報/法務統計年報(107年)/檢察統計/表 3-1. 地方檢察署檢察案件收結情形，2019 年 8 月 30 日，https://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWeb/book/Book_Detail.aspx?book_id=350 (查詢日期：2020 年 2 月 29 日)。

備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

正因近年來不能安全駕駛罪之裁判確定有罪人數增加，相對也連帶影響到監獄新入監受刑人的罪名排序，如觀察近年來新入監受刑人前 10 大罪名，雖前 3 大罪名仍為公共危險、《毒品危害防制條例》及竊盜等案類所包辦，然不難可以發現這些罪名的排序，實已發生根本性變化。換言之，往昔新入監受刑人罪名排序第 1 位之《毒品危害防制條例》，其人數已從 2009 年計 1 萬 2,440 人逐年下降至 2014 年計 9,723 人，且於 2014 年首次出現排序落後於公共危險而佔居第 2 位的情況，即便後來入監人數於 2018 年計 1 萬 1,060 人，其罪名排序亦重回至第 1 位（法務部，2019a），然已對監所囚情管理產生實質影響；相反地，就公共危險而

言，其新入監受刑人排名係從 2009 年計 6,855 人之第 3 位，逐年穩定攀升至 2014 年計 1 萬 172 人之第 1 位，其後雖略升再降至 2018 年計 9,921 人的第 2 位，惟因不能安全駕駛在公共危險中所佔比例向來高達 9 成（參照表 1-1-4），可見居高不下之酒駕問題，儼然已成為社會治安隱憂。

表 1-1-4 2009 年至 2018 年監獄新入監受刑人前十大罪名一覽表

年度 (西元)	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數	排名	人數
公共危險 (不能安全駕駛)	3	6857 (6390)	3	5378 (4899)	3	5548 (5020)	2	6387 (5860)	2	7587 (7089)	1	10172 (9630)	1	10216 (9602)	2	9775 (9127)	2	9753 (9082)	2	9921 (9165)
毒品危害 防制條例	1	12424	1	11227	1	11471	1	10976	1	10452	2	9723	2	9803	1	11005	1	11797	1	11060
竊 盜	2	6941	2	6116	2	6066	3	5560	3	4988	3	4604	3	4398	3	4164	3	4324	3	4387
詐 欺	4	4327	4	3455	4	2825	4	2121	4	1742	4	1652	4	1617	4	1921	4	2503	4	2892
妨 害 自 主	8	849	8	930	7	948	6	1100	5	1182	6	918	6	847	7	695	7	749	7	711
槍砲彈藥 刀械管制 條 例	5	1443	5	1297	5	1251	5	1145	7	979	5	922	7	845	6	857	6	893	6	887
傷 害	6	1070	7	1016	6	999	7	982	6	1040	7	881	5	889	5	993	5	1080	5	1120
偽 造 書 印 文 文	7	1040	6	1035	8	940	8	909	8	763	8	669	8	589	8	511	8	478	9	449
侵 占	—	576	10	550	9	581	9	561	9	524	9	531	9	469	9	470	8	478	8	525
妨害自由	—	512	—	511	10	528	10	523	—	438	10	405	10	415	10	395	10	436	10	417
新入監 受刑人	42,336		37,159		36,459		35,329		34,167		34,446		33,952		34,586		36,298		36,162	

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務統計年報/法務統計年報（107年）/矯正統計/表 4-11. 監獄新入監受刑人前十大罪名，2019 年 8 月 30 日，https://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWeb/book/Book_Detail.asp?book_id=350（查詢日期：2020 年 2 月 29 日）。

備 註：1. 本表係各年前 10 大罪名，以"—"表示在當年非前 10 大罪名。
2. 《毒品危害防制條例》含《肅清煙毒條例》及《麻醉藥品管理條例》人數。

綜上看來，當前政府機關及社會各界致力預防或打擊酒後駕車所使用之種種手段及措施，其成效可謂相當有限，而嚴刑峻罰的做法，似無法有效嚇阻酒後駕車之違規（法）行為，更恐因公共危險新入監微罪者的驟增，致使國內監獄超額收容狀況愈加嚴重（華視新聞網，2018），甚至造成受刑者個人之家庭功能喪失，進而影響其子女的人格發展，此對微罪受刑人本身來說，同時亦是一種負面標籤效應，在在衝擊著臺灣良善的國際形象。

伍、假釋出獄者再犯公共危險罪者人數驟增

正如表 1-1-4 所示，近年來在公共危險罪之件數中，其屬不能安全駕駛罪的件數，每年至少均佔 9 成之多，而觀察全國監獄假釋出獄者的撤銷假釋情形，原則上係呈穩定成長趨勢，即撤銷假釋總數從 2009 年計 1,016 人，逐年遞增至 2014 年計 2,025 人之最高點，其後雖微降至 2016 年計 1,902 人，然旋攀升至 2017 年計 2,312 人的新高點，接著稍降至 2018 年計 2,213 人。此外，單就撤銷假釋原因而言，如屬假釋中故意更犯有期徒刑以上刑之宣告而撤銷假釋者，基本上亦呈穩定發展態勢，即從 2009 年計 662 人，逐年攀升至 2014 年計 1,361 人，然後雖微降至 2016 年計 1,120 人，旋又回升至 2018 年計 1,319 人。再者，探究再犯罪名為公共危險罪而撤銷假釋者，則呈大幅增漲趨勢，即從 2009 年計 24 人，逐年攀升至 2014 年計 272 人，隨後雖降至 2016 年計 180 人，旋再回升至 2018 年計 211 人。另外，分析原犯罪名為公共危險罪而撤銷假釋者，亦呈大幅成長趨勢，即從 2009 年計 7 人，經過幾番波動變化後，再攀升至 2018 年計 77 人（法務部，2019a）。最後，若進一步探討原犯及再犯罪名均為公共危險罪而撤銷假釋者，實則呈迅速增漲趨勢，即從 2009 年計 1 人，歷經數次波動起伏後，旋直接攀升至 2018 年計 35 人（法務部，2020a），復觀察這段期間之增漲幅度，可謂相當驚人（參照表 1-1-5），同時亦凸顯出此等酒駕假釋者復歸社會的人生困境與無奈，殊值相關部門注意。

表 1-1-5 2009 年至 2018 年監獄撤銷假釋情形一覽表

年度 (西元)	項別 (人)	撤銷假 釋總數	故意更犯罪受有期徒刑以上刑之宣告撤銷假釋者			
			再犯罪名為 公共危險者	原犯罪名為 公共危險者	原犯及再犯均 為公共危險者	
2009		1,016	662	24	7	1
2010		1,333	895	30	2	1
2011		1,373	926	32	7	1
2012		1,574	1,065	42	6	3
2013		1,614	1,105	76	13	2
2014		2,025	1,361	272	21	16
2015		1,926	1,190	197	27	10
2016		1,902	1,120	180	46	21
2017		2,312	1,344	199	62	31
2018		2,213	1,319	211	77	35

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務統計年報/法務統計年報（107年）/矯正統計/表4-14.監獄核准撤銷假釋人數，2019年8月30日，https://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWeb/book/Book_Detail.aspx?book_id=350（查詢日期：2020年2月29日）暨法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄核准撤銷假釋受刑人人數（人），<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx>（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

深入分析全國不能安全駕駛罪新入監受刑人前科情形，其「再犯」前科之受刑人數，基本上係呈先降後升再降之勢，即從2009年計1,735人，先下降至2010年計1,351人的最低點，再穩定上升至2014年計3,103人之最高點，爾後再下降至2018年計1,811人。然而，在「累犯」前科的受刑人數方面，卻從2009年計1,805人，先略降至2010年計1,746人，隨後一路穩定攀升至2018年計6,004人之歷史高點（法務部，2020b），其漲幅高達332.63%左右（參照表1-1-6），這種現象似又凸顯出現階段我國防制酒駕累（再）犯工作上，其所採取策略與思維之窘境。

表 1-1-6 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人前科情形一覽表

年度 (西元)	項別 (人)	新入監 總數	無前科	有前科		
				再犯	累犯	小計
2009		6,390	2,850	1,735	1,805	3,540
2010		4,899	1,802	1,351	1,746	3,097
2011		5,020	1,632	1,547	1,841	3,388
2012		5,860	1,582	1,900	2,378	4,278
2013		7,039	1,612	2,347	3,080	5,427
2014		9,630	1,891	3,103	4,636	7,739
2015		9,602	1,748	2,910	4,944	7,854
2016		9,127	1,641	2,200	5,286	7,486
2017		9,032	1,527	1,825	5,680	7,505
2018		9,165	1,350	1,811	6,004	7,815

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄新入監受刑人人數(含性別)－依前科情形分(人)，<http://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。

備註：1. 「累犯」係依《刑法》第47條規定，受徒刑之執行完畢，或一部之執行而赦免後，5年內故意再犯有期徒刑以上之罪者。
2. 「再犯」係指有犯罪前科，除適用累犯之規定外再犯者，如假釋中再犯、減刑後再犯或緩刑後再犯等。
3. 自2013年6月13日起，酒測值(吐氣所含酒精濃度)達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

陸、小結

綜上可知，社會各界雖共同致力於酒駕犯罪之防制，然在一般社會大眾心目中，仍殷切期盼執法部門能強化酒駕取締工作。此外，自2013年6月13日《刑法》第185條之3的呼氣酒精濃度標準，由每公升0.55毫克調降至0.25毫克後，理應有效嚇阻國人酒駕犯罪歪風，惟觀察國內因不能安全駕駛而遭警法辦件數，卻不見相對應之顯著下降。相反地，全國觸犯不能安全駕駛罪的新入監受刑人數，除依舊居高不下(計達9千餘人)外，當中有前科之累(再)犯受刑人數，更呈逐年上升趨勢，而與不能安全駕駛罪高度相關(達9成)的公共危險罪，其原犯

及再犯罪名均為公共危險罪而撤銷假釋者，受刑人數甚至呈現快速增漲之勢，益加凸顯現行政府相關防制策略著實無法遏止酒駕之累（再）犯。

第二節 研究動機與目的

基於前揭有關酒後駕車現況之描述，除令人進一步了解到現階段國內防制酒駕（含再犯）的各項措施和策略，尚存許多進步空間之外，在此問題探索及對策研討的思維下，遂直接推敲出本研究相關動機與目的，分述如下：

壹、研究動機

觀察近年來各地方檢察署偵查案件終結起訴人數之前 5 大罪名趨勢變化，發現「毒品危害防制條例」偵結起訴人數於 2009 年計 4 萬 446 人，其後呈現上下波動態勢，並於 2012 年至 2014 年呈逐年下降趨勢，即來到 2014 年計 3 萬 7,779 人的最低點，然後逐年上升至 2018 年計 5 萬 3,356 人之最高點；另「詐欺罪」偵結起訴人數則由 2009 年計 2 萬 4,593 人，逐年下降至 2013 年計 1 萬 102 人的最低點，接著再逐年上升至 2017 年計 2 萬 939 人，其後微降至 2018 年計 1 萬 9,316 人；又「傷害罪」偵結起訴人數係從 2009 年計 1 萬 7,134 人，逐年穩定上升至 2018 年計 2 萬 5,276 人之最高點；然「竊盜罪」偵結起訴人數則於 2009 年計 2 萬 3,251 人，先上升至 2010 年計 2 萬 5,545 人，再逐年下降至 2013 年計 2 萬 3,169 人的最低點，其後成長至 2017 年計 2 萬 6,529 人之最高點，接著再略降至 2018 年計 2 萬 6,140 人（法務部，2019a）。

相較上揭其他罪名偵結起訴人數之先降後升、穩定成長或起伏波動來說，在「不能安全駕駛罪」偵結起訴人數上，始終維持至少 4 萬人以上，並於 2010 年開始攀升至 2014 年計 6 萬 6,454 人的最高點，其後雖下降至 2018 年計 5 萬 3,938 人，然從 2013 年開始針對偵結起訴人數進行比較，則「不能安全駕駛罪」起訴人數均為其他罪名之冠（參照圖 1-2-1），足見酒駕犯罪危害社會治安的嚴重性，亟需政府重視並加強防範此類馬路上之不定時炸彈。

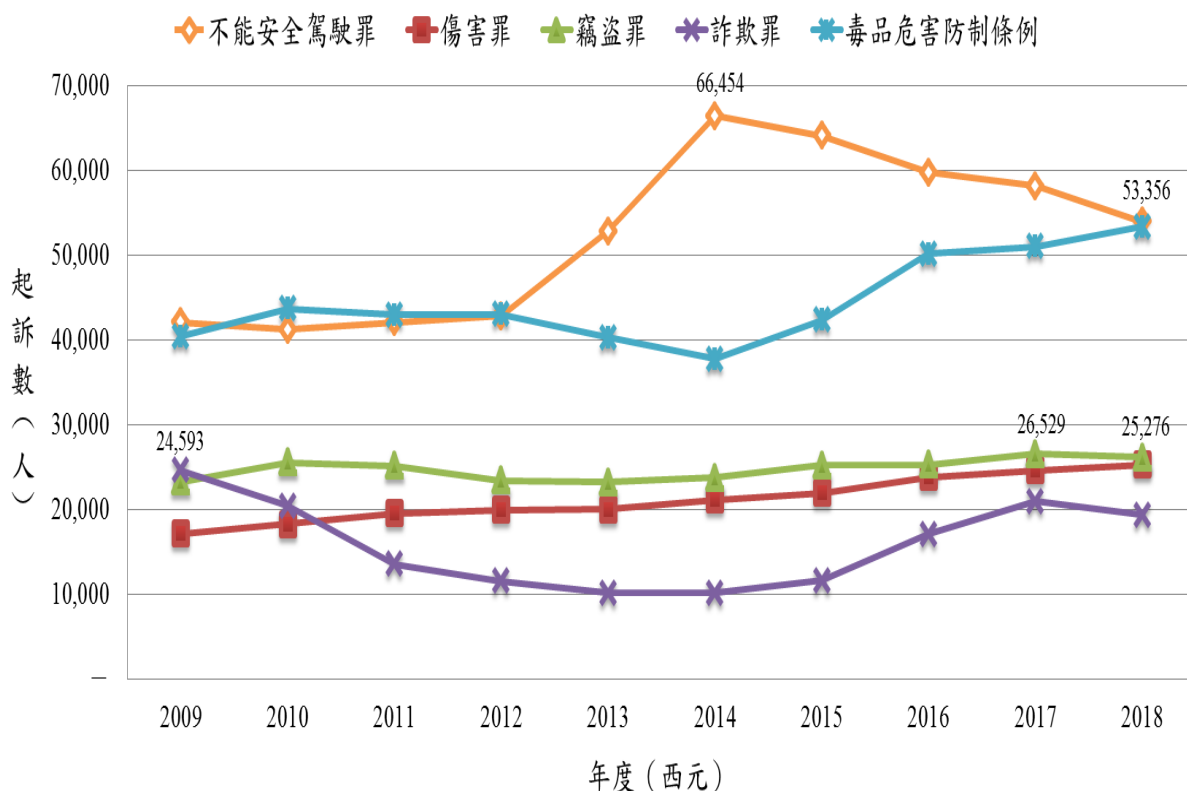


圖 1-2-1 2009 年至 2018 年各地檢署偵結起訴人數前 5 大罪名趨勢比較圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務統計年報/法務統計年報（107年）/檢察統計/表 3-3.地方檢察署偵查案件終結情形，2019年8月30日，https://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWeb/book/Book_Detail.aspx?book_id=350（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

如進一步深入觀察這些前 5 大罪名之排序狀況，即可發現「不能安全駕駛罪」排序始終維持在前 2 名，並於 2013 年開始超越「毒品危害防制條例」，同時躍升成為各地檢署偵結起訴人數的第 1 名迄今，且於 2018 年偵結起訴人數亦高達 5 萬 3,356 人，由此顯見國內酒後駕車犯罪之氾濫和嚴重，實值犯罪學者或執法人員省思或深究，此為本研究動機之一。

此外，加強取締酒後駕車之刑事司法偵處作為，固然相當重要，然此非絕為防制酒駕犯罪的治本性措施，正所謂「預防勝於偵查」，如欲落實防制酒後駕車工作，必須重視預防面向，特別是關於酒駕累（再）犯之預防層面。復依交通部於 2010 年 7 月 1 日至 2015 年 6 月 30 日期間，針對駕駛人酒駕所進行的累計次數統

計，發現酒駕累犯比例高達 36.86%，而即使法官已對累犯加重處罰，然仍有高達近 4 成之再犯率，顯見酒駕累犯問題相當嚴重（蘋果即時，2015）。若深入分析近年來新入監前 5 大罪名受刑人的累犯情形，除「毒品危害防制條例」及「詐欺罪」等累犯人數原則上呈先降後升趨勢，以及「傷害罪」累犯人數表現起伏波動不一外，另「竊盜罪」累犯人數基本上係呈逐年下降趨勢（法務部，2020b），而反觀「不能安全駕駛罪」累犯人數大致上則呈逐年攀升趨勢，並於 2018 年達到 6,004 人之歷史新高點（參照圖 1-2-2），足證未來在我國防制酒駕工作上，預防累（再）犯實屬核心的關鍵性因素，亦為本研究動機之二。

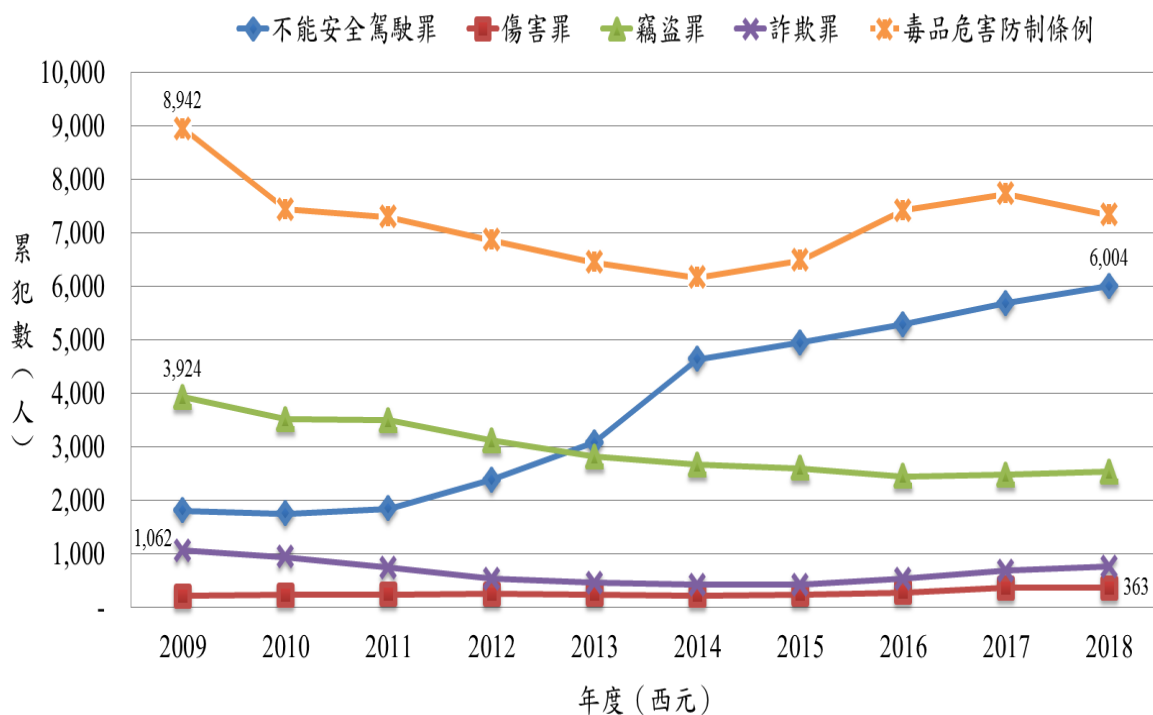


圖 1-2-2 2009 年至 2018 年新入監前 5 大罪名受刑人累犯人數比較圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄新入監受刑人人數（含性別）—依前科情形分（人），<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx>（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

再者，酒駕犯罪除可能具有相對應之車禍被害人外，亦可能為無車禍事件發生的無受害者犯罪，故從事酒駕犯罪預防工作，實必須從加害人角度出發。換言

之，如殺人、強盜、搶奪或竊盜等傳統自然犯罪，一般均有相對應之被害人或被
害客體，然因科學交通技術進步而透過實定法創設出的酒駕犯罪，係因動力交通
工具發明，始有此等法定犯罪出現，其可能具有相對應之酒駕被害人或被
害客體，亦可能無具體可見的被害人或被
害客體存在，由此顯較傳統犯罪值得研究。另一方面，酒駕犯罪亦與常見之
吸毒或賭博等無受害者犯罪不同，蓋這些行為一經參與或實施，雖無客觀
被害人存在，然仍屬犯罪行為，惟酒駕則囿於實定法規定，必須符合法定
構成要件，始得該當犯罪。因此，行為人即使出現酒後駕車之行為，然其
吐氣所含酒精濃度未達每公升 0.25 毫克或血液中酒精濃度未達 0.05% 以上，
且未出現不能安全駕駛的狀態，即非屬犯罪，此等既有酒駕之實而無酒駕
之責的奇特現象，則為本研究動機之三。

貳、研究目的

基於前述問題背景的描述，以及相關研究動機之說明，進而提出本研究所
欲達成研究目的，依序計有：

- 一、了解國人從事酒駕犯罪（含再犯）之現況，同時並分析近年來國內酒
駕犯罪演變的趨勢。
- 二、比較我國和各國對於酒駕犯罪所採取之立場與態度，以及不同國家
對於酒駕行為相關的防制政策或因應措施。
- 三、分析國人從事酒後駕車行為之原因，並據以提出適合解釋酒後駕
車犯罪的相關理論。
- 四、根據研究發現提供政府機關未來從事預防酒駕犯罪（含再犯）工
作的參考，或規劃相關防制酒駕政策之理論依據。

第三節 相關名詞詮釋

為有效達成本研究目的，以下茲針對相關名詞進行詮釋，俾明確界定並釐
清本研究重要變項之概念：

壹、酒後駕車

一般所稱「酒駕」(Drunk Driving)，泛指酒後駕車(Driving under the Influence, DUI)、酒醉駕車(Driving while Intoxicated, DWI)、酒後駕駛或酒醉駕駛(Operating while Intoxicated, OWI)等簡稱，此一違法行為具有雙重法律效果，即行政罰或刑事罰等法效果，並分別規定於我國《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 1 項第 1 款（汽車駕駛人駕駛汽車經測試檢定酒精濃度超過規定標準）、《道路交通安全法規則》第 114 條第 2 款（汽車駕駛人飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度達每公升 0.15 毫克或血液中酒精濃度達 0.03% 以上）及《刑法》第 185 條之 3 第 1 項第 1 款（駕駛動力交通工具而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）、第 2 款（其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致不能安全駕駛³）等條文內，當中前兩項規範具行政罰效果，至《刑法》規定則具刑事罰效果。此外，依據《行政罰法》第 26 條第 1 項規定（一行為同時觸犯刑事法律及違反行政法上義務規定者，依刑事法律處罰之），汽車駕駛人出現酒駕行為時，如同時違反《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 1 項第 1 款、《道路交通安全法規則》第 114 條第 2 款及《刑法》第 185 條之 3 第 1 項第 1 款或第 2 款等規定，自當依刑事法律繩之。

考量「酒後」未必「酒醉」，故酒駕行為人酒醉與否，實與個人體質差異有關，而本研究基於相關研究目的之需要，對於酒後駕車的定義，並不限縮於《刑法》第 185 條之 3 第 1 項第 1 款或第 2 款的規定，即行為人駕駛動力交通工具而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，或有前述以外其他情事足認服用酒類或其他相類之物，致達不能安全駕駛的狀態，自屬本研究所稱之「酒後駕車」，至其他如違反《道路交通管理處罰條例》或《道路交通安全法規則》等行政罰上酒駕行為，亦在本研究指涉之調查範圍內。再者，由於本研究係針對在監（所）酒駕受刑人進行自陳報告問卷調查，故所稱的「酒後駕車」，即

³ 依據內政部警政署 102 年 6 月 18 日訂定之「取締酒駕拒測處理作業程序」，所謂「客觀情狀足認不能安全駕駛」，即指依駕駛人有行車不穩、蛇行、語無倫次、口齒不清或有其他異常行為、狀況等客觀情事，判斷足認有不能安全駕駛（駕駛人酒精濃度有達每公升 0.25 毫克以上之可能）之情形。

指受刑人自我陳述曾經於飲酒後而駕駛或騎乘車輛之次數，此更為本研究分析重點。

貳、再犯

一般談到「再犯」(Recidivism)概念，如論及刑事法探討之範疇，在我國大多指涉《刑法》第 47 條的規定，即該條第 1 項（受徒刑之執行完畢，或一部之執行而赦免後，5 年以內故意再犯有期徒刑以上之罪者，為累犯）或第 2 項（第 98 條第 2 項關於因強制工作而免其刑之執行者，於受強制工作處分之執行完畢或一部之執行而免除後，5 年以內故意再犯有期徒刑以上之罪者，以累犯論）等規定，而當中所稱「5 年以內故意『再犯』有期徒刑以上之罪」，則係構成累犯的重要法定要件。此外，考量本研究對於酒後駕車之定義，原則上係以受刑人自我陳述飲酒後駕駛或騎乘車輛的行為，故有關本研究之再犯定義，除援引並涵蓋《刑法》部分累犯定義，即符合《刑法》第 47 條所稱「『再犯』有期徒刑以上之罪」中的「再犯」⁴要件外，尚包含受刑人因違反《道路交通管理處罰條例》或《道路交通安全規則》等行政罰上之酒駕行為。

職是之故，由於本研究問卷調查的在監（所）酒駕受刑人，原則上多係違犯《刑法》第 185 條之 3 第 1 項規定而不准易科罰金者，則其自陳報告所觸犯不能安全駕駛罪的酒駕次數，當屬本研究再犯分析之範疇，另渠等違犯行政罰上的酒駕次數，同樣亦為本研究再犯分析之重點，又渠等自陳官方紀錄以外的酒駕次數，則更為本研究再犯分析之關鍵。換句話說，為達成相關研究目的，故本研究所稱「再犯」，原則係指自陳酒駕 2 次以上（含本數）者，包括酒駕 3 或 4 次之低度再犯，以及酒駕 5 次以上（含本數）的高度再犯，至如係自陳酒駕 2 次者，則謂之「單純再犯」，並藉此區別自陳酒駕 1 次者的「初犯」。

⁴ 本研究問卷調查施測期間，適值《刑法》於 2019 年 5 月 31 日修正，並於同年 6 月 19 日公布增設第 185 條之 3 第 3 項「曾犯本條或陸海空軍刑法第 54 條之罪，經有罪判決確定或經緩起訴處分確定，於 5 年內再犯第 1 項之罪因而致人於死者，處無期徒刑或 5 年以上有期徒刑；……」規定，當中以「5 年內『再犯』」為加重酒駕刑事處罰的法定要件，則此所稱之「再犯」，亦符合本研究再犯分析的範疇。

參、影響因子

所謂因子(Factor)，或稱獨立變數(Independent Variable)、自變數、實驗變數(Experimental Variable)，如為實驗者所欲觀察之反應變數，則以依變數(Dependent Variable)稱之(林惠玲、陳正倉，2006：490)。此外，犯罪學理論研究主要目的在於發現變項或因子間之因果關係(黃富源、范國勇、張平吾，2012：76)，故本次對於受刑人酒後駕車的研究，係以檢驗影響渠等發生酒駕行為之相關因子為主，諸如：

- 一、「基本人口特性」之性別、年齡、族群、職業、教育程度、婚姻狀況、個人收入、前科素行和初次飲酒年齡等變項。
- 二、「緊張壓力」之負面生活事件、日常生活困擾與衝突人際關係等變項。
- 三、「社會學習」之酒駕認知、模仿、差別強化及差別接觸等變項。
- 四、「威嚇作用」之嚴厲性、迅速性和確定性等變項。
- 五、「低自我控制」之低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性與衝動性等變項。

舉凡上揭所述的種種各項因子，均屬本研究所欲探討國人從事酒駕行為之影響因子，至各該因子間的因果關係，以及彼此相互影響之程度與強弱，同樣亦為本研究檢驗重心之一。

第二章 文獻探討

透過前述問題和背景說明後，接下來首先介紹酒後駕車犯罪行為的概況，其次闡述本研究所運用之犯罪學理論，接著再研討國內、外相關實證研究，最後則針對整體文獻探討過程，進行綜合性的評析。

第一節 酒後駕車犯罪行為之概況

研究酒後駕車犯罪行為，必須先對酒精及酒癮等基本概念有所認識，如此始能澈底並清楚地了解酒精如何影響駕駛人之生（心）理，進而得以窺知酒駕犯罪的全貌。

壹、酒類和酒癮

誠如一般社會通念，經常或習慣性飲酒之人，如無節制，除可能傷害身體健康外，更常見即為酒癮的發生，嚴重甚至影響個人本身及其家庭生活，故接下來遂探討酒類與酒癮之相關概念，俾掌握飲酒後的人類行為。

一、酒類之概述

以下依次分述酒之歷史起源（含文化演變與酒業發展）、品種分類（如釀造酒和蒸餾酒）及飲酒效果（如酒精對個人、家庭或社會等影響），以了解酒與人類日常生活間的關係。

（一）歷史起源

有關酒的考古物，歷史上最早可追溯到西元前 1 萬年之新石器時代的美索不達米亞，而在大約 9 千年前之新石器時代，就已經使用糧食和水果釀酒，另在古埃及和兩河流域的同時代，亦開始使用水果和大麥釀造果酒及啤酒。酒除用於標準飲食外，也利用於醫療和放鬆，亦能產生快感、娛樂或催情等其它社交用途，故早自史前即被世界各地人們廣泛飲用（維基百科，2020a）。此外，無論是在古代中國或近代臺灣之人類社會中，酒對華人世界的中華文化來說，實佔有著相當份量之歷史角色，分述如下：

1. 中國酒文化

談到飲酒，可謂中國上古祭祀典禮之一，如《素問》之「黃帝命作湯液酒醴以為備」，或《禮運》之「夫禮之初，始諸飲食」等，均為適例。深究史上首位造酒或發明酒的人，一說儀狄，或謂杜康，實已無法考究，然相傳杜康善於造酒，遂稱其為酒的發明者，後世亦尊為酒神，而造酒業則奉杜康為祖師爺。在文學中，杜康亦成為酒的代名詞，如曹操《短歌行》之「何以解憂，唯有杜康」。中國是造酒的古國，在龍山文化時期即出現自然發酵之果酒，後來發展將穀物糖化再酒化的技術，至先秦時期並出現曲法釀酒，而漢代後則發展制曲技術，並在東漢引進葡萄酒，時至宋代則出現藥酒，又在元、明兩代則利用蒸餾法釀製燒酒。由上可知，中國酒文化源遠流長，且酒不但可用於祭祀、會盟、祝捷等公務活動，亦適合於民間婚喪喜慶或送往迎來等社交場合，另中國酒文化和詩歌或戲曲等文學藝術，也有著豐富的聯繫（維基百科，2020b）。

2. 臺灣酒業史

臺灣位於中國大陸架東南緣的海面上，連接著中國的東海和南海，是中國的海上交通要道，故地緣上與大陸具有不可分割性，另在歷史上，臺灣與大陸關係則源遠流長（何秉松、張平吾，2014：3）。早於1922年之日治時代，臺灣總督府專賣局將酒類納入專賣範圍，而於1945年臺灣光復後，臺灣行政長官公署將其改組為臺灣省專賣局，復於1947年再改組為臺灣省菸酒公賣局，直接隸屬臺灣省政府，後於1951年改隸臺灣省政府財政廳。菸酒公賣局為菸、酒之產、運、銷一貫作業的機構，經營菸、酒公賣所獲利益均繳國庫，兼具經濟與財政雙重任務，歷年經營利益繳庫數恆佔全國賦稅收入之樞紐地位。依據《臺灣省政府功能業務與組織調整暫行條例》，自1999年7月1日起，臺灣省菸酒公賣局改隸中央目的事業主管機關財政部，又為因應國際化和自由化，政府先後公布《菸酒管理法》及《菸酒稅法》，遂自2002年1月1日實施並廢止專賣制度，菸、酒回歸稅制，後依據《臺灣菸酒股份有限公司條例》，則於2002年7月1日改制為臺灣菸酒股份有限公司（臺

灣菸酒股份有限公司，2007)。

(二) 酒品分類

一般談論飲用酒，大致可分釀造酒和蒸餾酒，而釀造酒最早可追溯到 5 千年前埃及古墓中發現以大麥釀製的麥酒（游若箴、李啟豪、吳瑞碧，2004）。所謂釀造是指將含糖物質中之糖分，經發酵轉化為乙醇，依所使用原料區分有（維基百科，2020a）：

1. 以單醣為原料

即直接將糖由酵母菌轉化為乙醇、水和二氧化碳，例如：

- (1) 以葡萄糖為原料，其釀造酒為葡萄酒或香檳等，而蒸餾酒如白蘭地。
- (2) 以果糖為原料，其釀造酒為蘋果酒、橘子酒或梅酒等各種果酒，而蒸餾酒如各種水果白蘭地。
- (3) 以混合單醣為原料，如蜂蜜酒。

2. 以雙醣為原料

即藉特殊酵母菌或植物發芽所產生酶將雙醣裂解再發酵轉換，例如：

- (1) 以麥芽糖為原料，其釀造酒為各種啤酒，而蒸餾酒如威士忌或杜松子酒等。
- (2) 以蔗糖為原料，其釀造酒為普達酒，而蒸餾酒如蘭姆酒或龍舌蘭酒等。
- (3) 以乳糖為原料，其釀造酒如馬奶酒。

3. 以多醣為原料

即由一些特定真菌（酒麴）產生酶將原料降解再發酵，例如：

- (1) 以澱粉為原料，其發酵酒為黃酒、醪糟或日本清酒等，而蒸餾酒如中國各種白酒或伏特加等。
- (2) 以纖維素為原料，如一般用於生產之工業酒精。

(三) 飲酒效果

古語云：「水能載舟，亦能覆舟」，飲酒也是如此，而適度飲酒有益健康，能增加好的膽固醇，預防心臟病，另酒精也可提升停經婦女體內胰島素之靈敏度，降低罹患糖尿病危險（大紀元，2004），甚至亦可降低上呼吸道感染、罹患膽結石及骨質疏鬆症的機率（游若箴、李啟豪、吳瑞碧，2004）。相反地，飲酒過量卻也

會造成身體負擔，甚至出現下列影響（吳聰能，2000）：

- 1.對肝臟影響，如引起急性肝炎、脂肪肝或肝硬化。
- 2.對消化系統影響，如刺激胃黏膜，引起慢性胃炎、胃潰瘍或十二指腸潰瘍，而長期酗酒更易引起急性與慢性胰臟炎，嚴重者甚至可能發生糖尿病。
- 3.對神經系統影響，如加速腦部老化、損傷智力、情緒不穩定或注意力分散，甚至在精神方面發生焦慮或抑鬱等症狀，若是酒精中毒而酒癮發作時，則會引起幻覺、顫抖或步履不穩等戒斷症狀。
- 4.對心血管系統影響，如初期輕微胸痛或心律不整，甚至增高血壓，而易造成中風或續發性心臟病。
- 5.對生殖系統影響，如危害性功能，對青少年易導致生殖器官病變，在男性可能發生精子或精液減少，或出現陽萎、早洩等狀況，於女性則可能使月經失調、閉經或卵子生成變異。
- 6.對眼睛影響，如慢性酒精中毒會損傷視神經，導致視力逐漸降低，或喝到含工業酒精甲醇的假酒，而造成失明後果。
- 7.引發痛風，如過量攝食酒精而使體內代謝的乳酸增多，因而抑制腎臟內尿酸之排泄，增加尿酸累積或血中尿酸值。
- 8.引發癌症，如酗酒者身體許多部位，包括口腔、咽喉、食道或肝臟等器官，其癌症發生率較一般人為高。
- 9.引發意外事故，如酒後駕車失控，導致交通意外事故頻率大為增加。
- 10.引發營養失調，如酒精富含熱量，喝酒時正常進食，易引起肥胖或啤酒肚。
- 11.對藥物影響，如酒與感冒藥、鎮靜劑或安眠藥等藥品一起服用，會增強藥效作用而產生危險。
- 12.對孕婦影響，如酒精在胎兒體內代謝和排泄速率較慢，易對發育中胎兒造成畸形或胎死腹中等各種傷害。
- 13.對家庭生活影響，如酗酒者易有激動情緒或亂發脾氣，最後造成親友疏離。
- 14.對社會安全影響，如兇殺案、強暴事件及交通事故等違法（序）案件，均與飲酒過量有關。

二、酒癮之概說

(一) 酒精成癮定義

談到酒精使用的問題，絕大多數係指酗酒問題（楊尚儒、張明永，2000），亦稱為酒精成癮，或簡稱酒癮（張家銘，2009），其事實上涵蓋酒精濫用及酒精依賴等類型（江允志，2003）。此外，依據美國精神醫學會所制定之精神疾病診斷與統計手冊第4版(DSM-IV)揭示，關於酒癮的診斷，係將其區分為「酒精使用之疾患」及「酒精誘發之疾患」，前者並細分成酒精濫用及酒精依賴，而後者亦細分成酒精中毒及酒精戒斷（張淑菁，2013）。復依據精神疾病診斷與統計手冊第4版修訂版(DSM-IV-TR)的診斷準則及定義（廖紫喬，2014），所謂酒精濫用是一種酒精使用適應不良之模式，可導致臨床上重大的損害或痛苦，且在12個月內至少出現1項下列行為表現：

- 1.反覆使用酒精，導致無法實踐其工作、學業或家庭的主要角色責任。
- 2.從事危險活動時，已知服用酒精對身體有害，仍繼續使用。
- 3.反覆多次捲入與酒精使用相關聯的法律糾紛。
- 4.縱然因使用酒精所產生的效應，已反覆持續影響其社會及人際關係，甚至惡化個人問題，然仍持續使用。

至於酒精依賴亦是一種酒精使用適應不良之模式，同樣可導致臨床上重大的損害或痛苦，且在12個月內至少出現下列3項(含3項以上)之症狀或行為表現：

- 1.耐受性，即需顯著增加酒精使用量，以達中毒或所欲效果，或繼續維持原有酒精使用量，然效果卻大幅降低。
- 2.戒斷，即具使用酒精之特徵性戒斷症候群，或必須使用酒精（或類似作用相關物質）來緩和或避免戒斷症狀。
- 3.對於酒精之攝取，常較其所欲更為長期或更加大量。
- 4.持續有意戒除或控制酒精之使用，或曾多次努力戒除，卻無法成功。
- 5.耗費許多時間於找尋、取得或使用酒精上，而從酒精所產生的作用中恢復過來，亦花費相當時間。
- 6.因使用酒精而放棄或減少重要社交、職業或休閒娛樂等活動。

7.雖知使用酒精極可能造成或加重自身持續性或重覆性之身體或心理問題，然仍繼續使用。

(二) 酒精戒斷症狀

當個人有長期攝取酒精飲料習慣，會形成耐受性與心理依賴，若突然減少或中斷酒精攝取，在 4 至 12 小時內會出現腸胃不適、噁心、嘔吐、全身疲倦、易累、心跳過速、血壓增高、體溫上升、煩躁不安、嘴唇與雙手發抖等戒斷症狀，狀況嚴重時，更可能出現全身性痙攣或意識障礙等現象（維基百科，2020c），例如酒精戒斷性譫妄，即為一種非常嚴重之戒斷症候群，包括明顯的顫抖、焦慮、失眠、厭食或定向力障礙，且常出現妄想及視幻覺（國家網路醫藥，2015）。此外，依據 DSM-IV-TR 之診斷標準，符合下列情形時，即屬酒精戒斷症候群（方文芳、李欣岱、蘇千田、李芸霏、鐘國軒，2010）：

- 1.在大量且長期的酒精攝取後，停止（或減少）飲酒。
- 2.在上述狀況後之數小時到數天內，出現下列2項（或2項以上）之行為表現：
 - (1)自主神經過度活躍。
 - (2)手部震動增加。
 - (3)失眠。
 - (4)噁心或嘔吐。
 - (5)暫時性視覺、觸覺或聽覺之幻覺或錯覺。
 - (6)精神運動性激動。
 - (7)焦慮。
 - (8)癲癇大發作。
- 3.因前揭症狀而造成臨床上顯著的痛苦，或損害社會、職業，抑或其它重要領域之功能。
- 4.此症狀並非一般性醫學狀況所造成，亦無法以另一種精神疾患作更佳解釋。

(三) 酒癮問題治療

一般談到酒癮的治療方式，常見有藥物治療、心理治療、團體治療及強制治療等類型，而酒癮治療的第一步，一般係使用藥物治療，即給予適當之抗焦慮、

鎮定或抗憂鬱的藥劑，來降低酒精戒斷所產生之不舒服或鬱悶情緒，嚴重時亦可安排短期住院，隔離酒精來源，處理戒斷時的不舒服。其次，則是使用認知行為治療，即對於戒除酒癮之動機，給予正向強化的肯定，並鼓勵以其他方式紓解情緒、安排休閒生活或放鬆，同時討論在社交場合上拒酒的方式。然而，最好的戒酒是完全不再飲酒，若是重新開始飲酒，則前功盡棄。此外，在國外有所謂酒癮團體，可以強化彼此動機、互相勉勵，但對於華人而言，常因面子因素，而不易在他人面前坦誠飲酒，致使治療效果大打折扣。最後，生理的戒斷雖容易解決，然心理的戒斷則需當事人之自控力，另周遭家人的鼓勵及支持，亦十分重要（張家銘，2009）。

貳、酒精和駕駛行為

酒與人類生活息息相關，而現今各類社交場合多能看見飲酒文化穿梭其中，又現代動力交通運輸工具發達，飲酒者如駕駛車輛往來通行，在受酒精作用影響下，猶如不定時炸彈般，隨時可能發生天人永隔之悲劇。

一、酒精濃度定義

談到酒精濃度，通常係用來表示飲酒後人體內所含酒精量之濃度單位，主要有下列 3 種表示法（林大煜、林豐福、許洽濤、袁正平、傅毓良、曹瑞和，1990）：

（一）血液酒精濃度

所謂血液酒精濃度(Blood Alcohol Concentration, BAC)係指每 100 毫升血液中所含之酒精公克數，並以 g/dL 表示之，如於 100 毫升血液中含有 0.08 公克之酒精時，其 BAC 即為 0.08% 表示之。

（二）呼氣酒精濃度

所謂呼氣酒精濃度係指每公升吐氣中所含之酒精毫克數，並以 mg/L 表示之，如 0.35mg/L，即指每公升吐氣中具有 0.35 毫克酒精量。

（三）尿液酒精濃度

所謂尿液酒精濃度係指每 100 毫升尿液中所含之酒精毫克數，且大多使用於

病理生化檢驗中，鮮少被當成交通執法之判斷標準。

一般來說，血液酒精濃度檢驗結果較為精確，然因檢體取得必須透過抽血方式，故實施上具有一定困難度，相較呼氣酒精濃度而言，除非發生如駕駛人死亡或其他特殊原因⁵，否則現今國內多以呼氣酒精濃度來進行取樣。此外，在穩定狀態時，呼氣酒精濃度與血液酒精濃度之比為 1：2,000，故當每公升吐氣中所含之酒精為 0.25 毫克時，即表示 BAC 為 0.05%，又同樣在穩定狀態時，血液酒精濃度與尿液酒精濃度之比為 1：1.27，故當 BAC 為 0.05%時，即相當於尿液酒精濃度為 0.0635%。

二、酒後行為表現

酒精對人體具有麻醉作用，其主要的影響在於腦部，而酒精在胃腸中很快會被吸收並分佈到全身各處，人體血液酒精濃度在飲酒後約 1 至 2 小時內達到高峰，然後在 12 至 24 小時的這段期間當中，體內大部分酒精會經去氫代謝而變成醋酸，接著再氧化為二氧化碳排泄出去。此外，酒精對人體的種種作用和個人體內血液酒精濃度關係密切，如當血液酒精濃度在 50 至 100mg/dL 時，除會降低精細工作控制能力外，並會降低判斷及協調能力，同時使駕駛能力變壞，另當血液酒精濃度在 100 至 200mg/dL 時，則會降低平衡能力，說話含糊及腳步不穩，又當血液酒精濃度在 200 至 300mg/dL 時，將可使人昏睡而無法直立，再如血液酒精濃度大於 300mg/dL 以上時，即使人呈現昏迷狀態，甚至當血液酒精濃度大於 400mg/dL 以上時，則呼吸可能被抑制而導致死亡（阮祺文，2000）。

再者，酒精多寡對個體之生、心理反應各有不同，而酒後駕車發生交通意外事故比例極高（鄧煌發，2011：134）。一般來說，飲酒後視覺能力會變差，一般人於平常狀態下，其周邊視界可達 180 度，然飲酒後視覺角度會縮減，除無法看清旁邊景物外，亦可能抓不準目標，看不清車道線，對光的適應變差，無法正確操控車輛，另運動反射神經也變得遲鈍，如駕駛人提腳踩煞車，然實際上已慢上 1、2 秒，又或在高速行駛情況下，則肇事機率自然高出許多（蔡中志，2000）。

⁵ 依據《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 5 項規定，汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項測試（如酒駕或毒駕等測試）之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。

另外，當人體內的血液酒精濃度不同時，也會有不同程度之行為表現，而駕駛車輛之肇事率，亦會隨之不同，如血液酒精濃度在 0.03%至 0.05%時，多數駕駛人心境變換不定，速度及距離判斷力變差，另血液酒精濃度在 0.05%至 0.08%時，則駕駛能力受損，又血液酒精濃度在 0.08%至 0.15%時，其判斷力實已嚴重受到影響，甚至血液酒精濃度超過 0.15%時，駕駛者即進入恍惚狀態（參照表 2-1-1）。

表2-1-1 人體酒精濃度與肇事率（行為表現）關係一覽表

呼氣酒精濃度 (血液酒精濃度)	行為表現或狀態	肇事率
0.25mg/L(0.05%; 50mg/dL)	複雜技巧障礙、駕駛能力變壞	2 倍
0.40mg/L(0.08%; 80mg/dL)	多話、感覺障礙	6倍
0.50mg/L(0.10%; 100mg/dL)	說話含糊、腳步不穩	7倍
0.55mg/L(0.11%; 110mg/dL)	平衡感與判斷力障礙度升高	10倍
0.75mg/L(0.15%; 150mg/dL)	明顯酒醉、步履蹣跚	25 倍
0.85mg/L(0.17%; 170mg/dL)	噁心、步履蹣跚	50 倍
1.50mg/L(0.30%; 300mg/dL)	呆滯木僵、昏睡迷醉	無法開車
2.00mg/L(0.40%; 400mg/dL)	呼吸中樞麻痺、漸近死亡	無法開車
2.50mg/L(0.50%; 500mg/dL)	死亡	無法開車

資料來源：酒後駕駛對交通安全之影響，蔡中志（2000）。

復依據美國國家公路交通安全管理局(National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA)資料顯示，在 2017 年美國每天有近 30 人死於酒精相關的車禍事件中，亦即每 48 分鐘就有 1 人死亡，而縱使過去 30 年酒駕死亡件數降低 3 分之 1，但酒駕事件每年仍奪走至少 1 萬條人命，並導致 440 億美元的損傷。因酒精能降低腦部功能和肌肉協調，並損傷思考及理解力，而這些要件均為車輛安全駕駛所必需，另當人體酒精量上升時，對中樞神經系統的負面影響便增大，又血液酒精濃度每 100 毫升達 0.08 公克時，肇事風險則呈等比級數般地增加，故在美國所有 50 州中，達 0.08g/dL 的標準即屬違法，即使是少量酒精也能影響駕駛能力，如 2017 年美國就有 1,837 人死於酒精相關的事件中，而這些肇事駕駛血液

酒精濃度卻低於 0.08g/dL(NHTSA, 2018)，至血液酒精濃度不同，對駕駛的影響亦不相同（參照表 2-1-2）。

表 2-1-2 血液酒精濃度影響駕駛行為一覽表

血液酒精濃度 (BAC; g/dL)	典型影響	駕駛期間可預見的影響
0.02	判斷略失、放鬆、輕微身體溫熱或心情改變等。	(快速追蹤移動目標)視覺功能下降，同時執行兩項任務能力(分開的注意力)降低。
0.05	行為誇張、可能失去小肌肉控制力(如眼睛聚焦)、判斷力受損、通常感覺良好、低度警覺性或抑制釋放等。	協調性降低、追蹤移動物體能力下降、駕駛操縱困難，以及對緊急駕駛情況反應降低。
0.08	肌肉協調變差(如平衡、言語、視力、反應時間和聽力)、難以察覺危險，以及判斷、自我控制、理解和記憶等受損。	專心或短期記憶喪失、速度控制或信息處理能力降低(如信號察覺、視覺搜尋)，以及感知受損。
0.10	反應時間和控制明顯惡化、言語模糊、協調性差，以及思維緩慢等。	維持車道位置和適當煞車能力降低。
0.15	肌肉控制遠低正常情況、(除非緩慢達到這標準，或個人對酒精養成耐受性)可能發生嘔吐，以及失去大部分平衡。	車輛控制、駕駛任務注意事項，以及信息處理所必要視覺和聽覺等重大損害。

資料來源：How alcohol affects driving ability, NHTSA (2018).

參、國人酒後駕車犯罪之現況及趨勢

為達成研究目的，實必須了解我國酒後駕車犯罪之相關基本特性，諸如性別、年齡、職業或教育程度等現況或趨勢，俾清楚地掌握國人酒駕犯罪的真實樣貌。

一、酒駕者性別趨勢分析

觀察近年來地檢署偵查終結不能安全駕駛罪案件，在男女人數方面，基本上均呈先升後降趨勢，如以起訴處分為例，男性係從 2009 年計 39,195 人，先降後升至 2014 年計 61,818 人之歷史高點，再降至 2018 年計 49,693 人，其漲幅計達 126.78%，而女性則從 2009 年計 2,904 人，先降後升至 2015 年計 4,809 人的歷史高點，再降至 2018 年計 4,245 人，其漲幅更達 146.18%；另以緩起訴處分為例，男性係從 2009 年計 16,180 人，先升後降而再上升至 2014 年計 26,277 人之歷史

高點，隨後降至 2018 年計 18,125 人，其漲幅計達 112.02%，而女性則從 2009 年計 1,734 人，逐年穩定上升至 2014 年計 3,137 人的歷史高點，再下降至 2018 年計 2,672 人，其漲幅更達 154.09%；又以不起訴處分為例，男性係從 2009 年計 3,499 人，先上升至 2011 年計 5,600 人之歷史高點，再起伏下降至 2018 年計 1,836 人，其降幅計達 47.53%，而女性則從 2009 年計 411 人，先上升至 2011 年計 665 人的歷史高點，再起伏下降至 2018 年計 233 人，其降幅計達 43.31%（法務部，2020c）。復進一步就起訴率進行觀察，則男女起訴率均呈先降後升而再下降趨勢，且男性起訴率甚至一度突破 7 成 1 之多，另女性起訴率亦曾一度突破 6 成 1 的歷史高點（參照表 2-1-3）。

表 2-1-3 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪偵結人數性別比較表

處分 類型 年度 (西元)	起訴處分		緩起訴處分		不起訴處分		其他		總計	
	男性 (起訴率%)	女性 (起訴率%)	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
2009	39,195 (66.08)	2,904 (57.01)	16,180	1,734	3,499	411	444	45	64,412	
									59,318	5,094
2010	38,420 (62.06)	2,787 (50.48)	18,933	2,164	4,107	528	452	42	67,433	
									61,912	5,521
2011	39,045 (58.14)	3,042 (47.96)	22,018	2,596	5,600	665	498	40	73,504	
									67,161	6,343
2012	39,670 (61.32)	3,121 (49.45)	20,622	2,687	3,928	453	475	51	71,007	
									64,695	6,312
2013	48,959 (66.34)	3,866 (55.65)	21,995	2,737	2,429	294	422	50	80,752	
									73,805	6,947
2014	61,818 (68.43)	4,636 (57.80)	26,277	3,137	1,784	200	462	48	98,362	
									90,341	8,021
2015	59,322 (70.44)	4,809 (60.59)	22,590	2,882	1,876	203	425	43	92,150	
									84,213	7,937
2016	55,003 (70.75)	4,760 (61.55)	20,153	2,698	1,947	218	638	58	85,475	
									77,741	7,734
2017	53,499 (71.23)	4,686 (61.54)	19,196	2,643	1,871	238	539	48	82,720	
									75,105	7,615
2018	49,693 (66.16)	4,245 (55.75)	18,125	2,672	1,836	233	440	54	77,298	
									70,094	7,204

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/地方檢察署偵查案件終結人數（含性別）（人），<http://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx>（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

由此可知，目前在我國不能安全駕駛罪之偵結人數中，無論是起訴、緩起訴或不起訴等處分上，男性實仍遠大於女性，並佔有絕對的優勢地位，且每年男性偵結人數比例均高達 9 成之多（參照圖 2-1-1），甚至於 2014 年男性偵結人數一度突破超過 9 萬人（法務部，2020c），此等「男眾女寡」的現象，不啻與國外研究結果相當(Carlson, Sexton, Hammar & Reese, 2011)，更提醒吾人在預防酒駕犯罪上，男性實居於關鍵性地位，殊值注意。

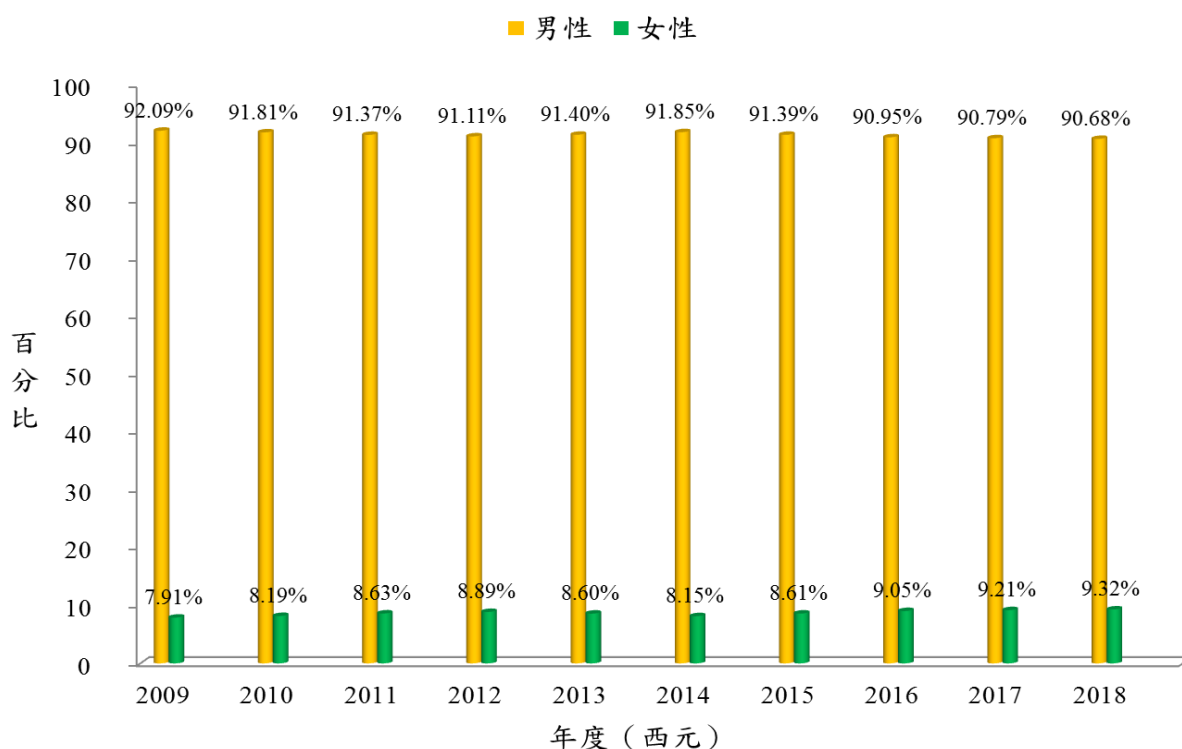


圖 2-1-1 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪偵結人數性別比較趨勢圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/地方檢察署偵查案件終結人數(含性別)(人)，<http://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。
 備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值(吐氣所含酒精濃度)達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

二、酒駕者年齡趨勢分析

分析近年來監獄不能安全駕駛罪新入監受刑人之年齡分布情形，發現在各個年齡層當中，每年均以「40 至 50 歲未滿」之年齡層為最多，其次多為「30 至 40 歲未滿」之年齡層，再其次多為「50 至 60 歲未滿」之年齡層，緊接著多為「20

至 30 歲未滿」的年齡層，再接著則多為「60 至 70 歲未滿」之年齡層（法務部，2020d），最後依序分別為「70 歲以上」及「未滿 20 歲」等年齡層（參照表 2-1-4）。

表 2-1-4 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人年齡層比較表

年齡級距 年度 (西元)	未滿 20 歲	20 至 30 歲 未滿	30 至 40 歲 未滿	40 至 50 歲 未滿	50 至 60 歲 未滿	60 至 70 歲 未滿	70 歲 以上	總計
2009	15	657	1,872	2,476	1,154	197	19	6,390
2010	6	438	1,499	1,798	987	151	20	4,899
2011	10	435	1,546	1,861	966	187	15	5,020
2012	11	462	1,696	2,138	1,298	233	22	5,860
2013	17	508	1,977	2,556	1,599	348	34	7,039
2014	25	738	2,633	3,399	2,262	526	47	9,630
2015	30	735	2,560	3,308	2,281	624	64	9,602
2016	35	694	2,277	3,108	2,308	632	73	9,127
2017	38	762	2,011	3,045	2,396	704	76	9,032
2018	27	806	2,068	3,029	2,406	748	81	9,165

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄新入監受刑人人數（含性別）—依年齡別分（人），<http://www.rjsd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx>（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

如進一步從結構面分析，發現從 2011 年起，「30 至 40 歲未滿」年齡層人數所佔比例大致呈現逐年下降趨勢，反觀「50 至 60 歲未滿」年齡層人數所佔比例原則卻呈逐年上升趨勢，並於 2016 年起，「50 至 60 歲未滿」年齡層人數所佔比例首度超越「30 至 40 歲未滿」年齡層人數所佔比例，另「60 歲以上」年齡層人數所佔比例亦穩定呈逐年上升趨勢，深入細究這些新入監相關年齡層人數所佔比例之消長，似意味著不能安全駕駛罪違犯人口開始朝向老年化發展（參照圖

2-1-2)。此外，單就「60歲以上」年齡層人數所佔比例進行觀察，係從2009年計216人佔約3.38%，逐年成長至2018年計829人佔約9.05%，其所佔比例漲幅計達267.75%（法務部，2020d），益凸顯國人酒駕人口漸偏老年化現象，實值關注。

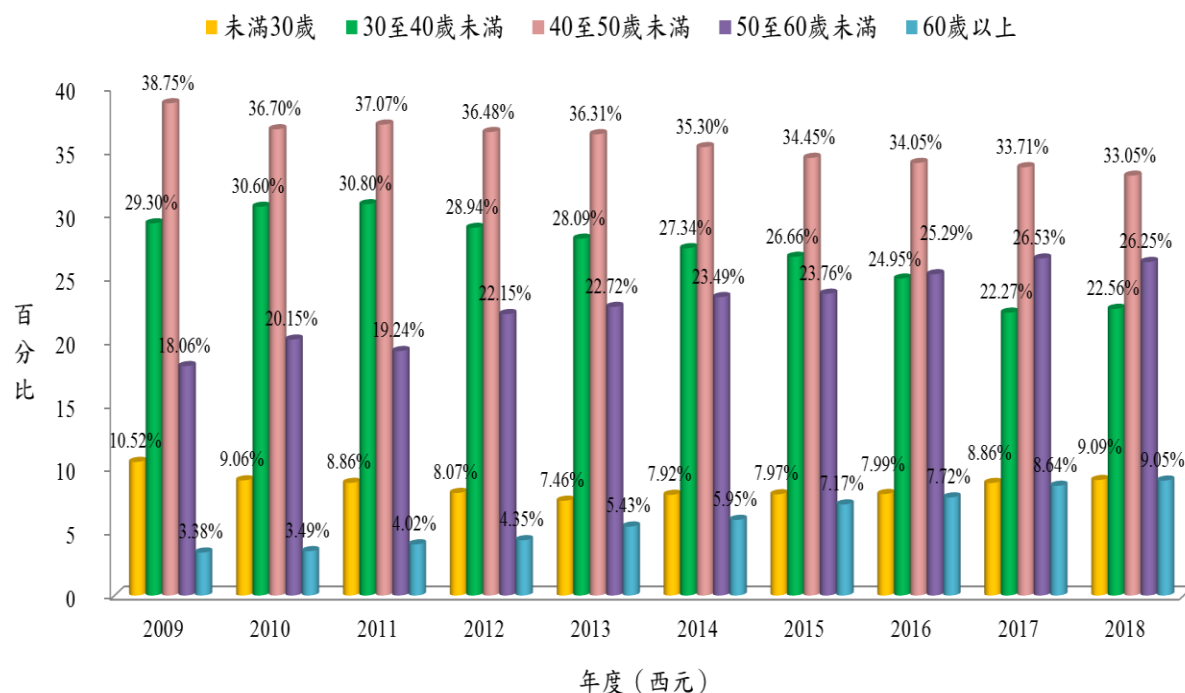


圖 2-1-2 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人年齡層比較趨勢圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄新入監受刑人人數（含性別）—依年齡別分（人），<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx>（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：1.自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。
2.考量「未滿20歲」及「70歲以上」等年齡層人數均遠低於其他年齡層人數，遂各自併入並成立「未滿30歲」和「60歲以上」等年齡層，俾進行年齡之整體觀察。

由上可知，當前我國不能安全駕駛罪新入監受刑人年齡層係以「40至50歲未滿」之中壯年者居多，這與部分國外文獻顯示酒駕行為人年齡群較為年輕有別（SWOV, 2018；Trimboli & Smith, 2009）。此外，即使在2013年6月13日《刑法》第185條之3實施後，我國取締酒駕相較以往嚴格，並加強執法標準為呼氣酒精濃度達每公升0.25毫克或血液酒精濃度達0.05%，惟這項法令修正案對於各酒駕年齡層人數所佔比例間的排序，似無多大影響或變化。最後，如欲強調這項措施有何明顯作用，無非僅是各年齡層新入監人數隨法令修正嚴格而致觸法人數隨同

增加，更暗諷重刑化政策下之威嚇效用有其侷限性，確值相關部門重視與注意。

三、酒駕者職業狀況分析

觀察近年來地檢署執行公共危險罪之裁判確定有罪者的職業狀況，主要係以「技藝有關工作人員、機械設備操作及組裝人員、基層技術工及勞力工」者為最多，其次係以「無業」者居次，再其次則為「服務及銷售工作人員」者，接下來則分別為「技術員及助理專業人員、事務支援人員」及「農林漁牧業生產人員」等職業層（法務部，2018），又除職業「不詳」者外，緊接著分別為「專業人員」和「民意代表主管及經理人員」等職業群體，最後則以「軍人」者為最少（參照表 2-1-5）。

表 2-1-5 2008 年至 2017 年地檢署執行公共危險罪裁判確定有罪者職業比較表

職業 年度 (西元)	民意 代表及 主管 經理 人員	代 管 專 業 人 員	技 術 員 及 助 理 專 業 人 員 、 支 援 人 員	服 務 及 銷 售 人 員	農 林 漁 牧 業 生 產 人 員	技 藝 有 關 工 作 人 員 、 機 械 設 備 操 作 及 組 裝 人 員 、 基 層 技 術 工 及 勞 力 工	軍 人	無 業	不 詳
2008	80	397	3,336	5,986	1,235	24,053	29	7,218	1,533
2009	84	384	2,863	6,410	1,411	23,458	36	9,849	1,404
2010	54	323	2,839	5,938	1,382	21,857	31	9,584	1,324
2011	51	332	2,497	5,967	1,519	22,713	24	8,661	2,147
2012	104	349	2,615	6,324	1,739	24,740	23	8,814	2,768
2013	71	394	2,529	6,681	1,952	25,958	21	8,769	1,856
2014	73	498	3,562	10,136	2,650	40,404	42	12,052	1,522
2015	82	527	3,109	10,338	2,889	37,685	53	11,571	1,534
2016	66	513	2,921	9,362	2,633	33,560	59	10,617	1,478
2017	68	540	2,960	10,041	2,883	33,656	110	10,496	633

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務部統計手冊/法務部統計手冊(106年)/公共危險罪/49.公共危險罪—地方法院檢察署執行裁判確定有罪者之職業—年別，2018年8月16日，http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/book/Book_Detail.aspx?book_id=303（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：1.自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。
2.自2019年11月6日起，法務部出版的「法務部統計手冊(107年)」，對於公共危險罪之分析，並未依「地方法院檢察署執行裁判確定有罪者之職業—年別」進行區分。

如進一步從結構面觀察，發現「農林漁牧業生產人員」和「技藝有關工作人員、機械設備操作及組裝人員、基層技術工及勞力工」等藍領階級人數所佔比例始終超過 50%，而「技術員及助理專業人員、事務支援人員」、「民意代表主管及經理人員」和「專業人員」等白領階級⁶人數所佔比例似乎逐年下降，且近些年均未達 6%，另「無業」人數所佔比例則呈波動現象，並多介於 16 至 22% 區間，至「服務及銷售工作人員」人數所佔比例亦呈波動趨勢，且多介於 13 至 16% 區間（參照圖 2-1-3）。

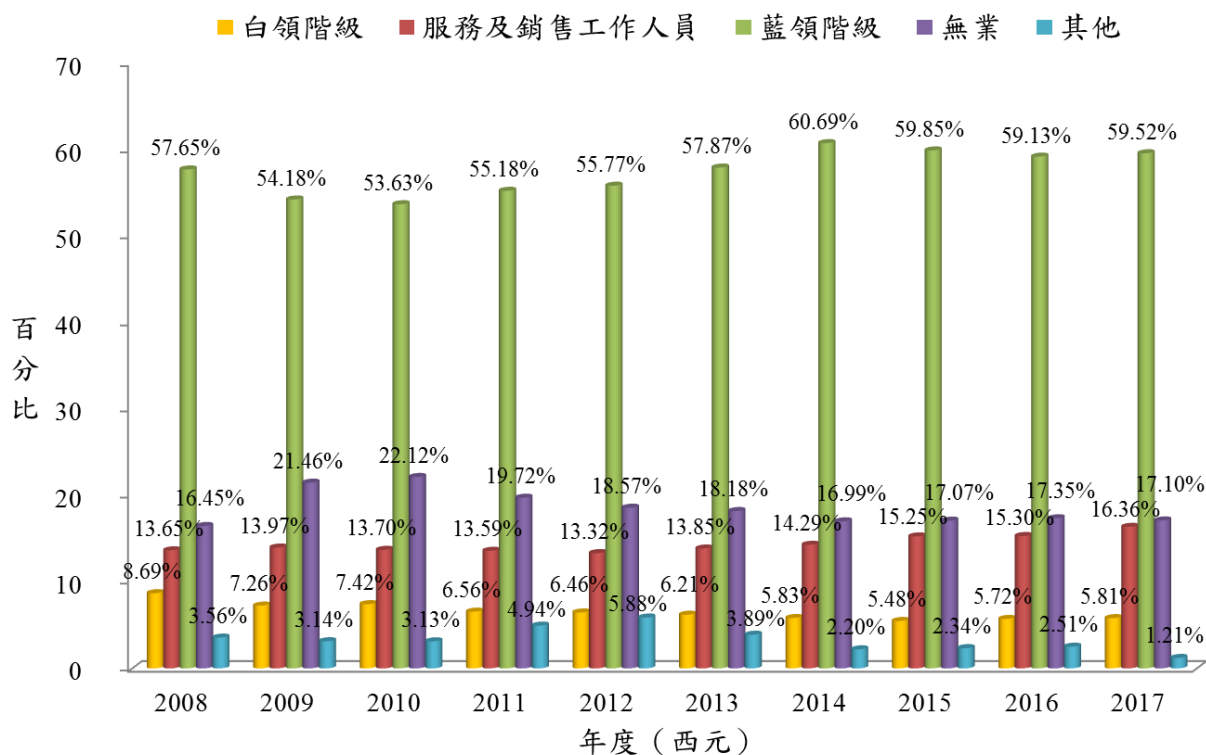


圖 2-1-3 2008 年至 2017 年地檢署執行公共危險裁判確定有罪者職業比較趨勢圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務部統計手冊/法務部統計手冊（106年）/公共危險罪/49.公共危險罪—地方法院檢察署執行裁判確定有罪者之職業—年別，2018年8月16日，http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/book/Book_Detail.aspx?book_id=303（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：1.自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。
2.自2019年11月6日起，法務部出版的「法務部統計手冊（107年）」，對於公共危險罪的分析，並未依「地方法院檢察署執行裁判確定有罪者之職業—年別」進行區分。

⁶ 對於國人酒駕犯罪之職業趨勢分析，本文區別白領階級或藍領階級的參考標準，主要係依據（中華民國 106 年）中央銀行年報（國內經濟篇）於探討「就業與薪資」時，內容曾對藍領階級與白領階級進行相關職業上分類（中央銀行，2018），本研究遂援引之。

準此可知，目前國內觸犯公共危險罪之主要職業群體，係以「技藝有關工作人員、機械設備操作及組裝人員、基層技術工及勞力工」的藍領階級居多，這雖與部分國外文獻發現酒駕行為人多為無業者有別(Hubicka, Laurell & Bergman, 2010)，然我國違犯公共危險罪之「無業」群體，實際上仍佔有相當人數。最後，「軍人」職業群體觸犯公共危險罪人數雖為歷年之末，惟其人數於近年卻有攀升趨勢，甚至於2017年更創下歷史的新高點（法務部，2018），實值重視。

四、酒駕者教育程度分析

分析近年來遭裁判公共危險罪確定有罪者之教育程度，發現以「高中（職）」程度者為最多，接著為「國中」程度者次之，再其次為「大專以上」程度者，隨後為「國小」程度者（法務部，2019b）。此外，除教育程度「不詳」者外，緊接則為「不識字」程度者，最後係以「自修」程度者，其為數最少（參照表2-1-6）。

表 2-1-6 2009 年至 2018 年地檢署執行公共危險裁判確定有罪者教育程度比較表

教育 類型 年度 (西元)	識 字						不 識 字	不 詳	總 計
	國 小	國 中	高 中 (職)	大 專 以 上	自 修	小 計			
2009	6,619	14,068	16,810	5,550	18	43,065	304	2,530	45,899
2010	6,266	13,387	16,178	5,238	3	41,072	307	1,953	43,332
2011	6,129	13,364	16,722	5,089	1	41,305	287	2,319	43,911
2012	6,360	14,479	17,681	5,475	3	43,998	295	3,183	47,476
2013	6,162	15,222	18,112	5,543	1	45,040	273	2,918	48,231
2014	8,788	22,670	26,886	8,297	7	66,648	345	3,946	70,939
2015	8,359	21,654	27,431	8,756	12	66,212	349	1,227	67,788
2016	7,020	19,132	25,055	8,478	6	59,691	290	1,228	61,209
2017	6,663	19,144	26,028	8,467	8	60,310	218	859	61,387
2018	6,040	18,657	25,466	7,867	6	58,036	230	780	59,046

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務部統計手冊/法務部統計手冊（107年）/公共危險罪/46.公共危險罪—地方檢察署執行裁判確定有罪者之教育程度—年別，2019年11月6日，https://www.rjtd.gov.tw/rjtdweb/book/Book_Detail.aspx?book_id=360（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

如進一步透過結構深入觀察，發現「高中（職）」程度人數所佔比例，基本係呈逐年上升趨勢，而「國小」、「國中」及「大專以上」等程度人數所佔比例，於歷年間則呈漲跌互見之波動現象（參照圖 2-1-4）。在這段期間當中，值得注意的是「大專以上」程度人數所佔比例，自 2015 年開始，首次超越「國小」程度人數所佔比例，而同年間「大專以上」程度者計 8,756 人，相較「國小」程度者計 8,359 人，亦首度超越達 397 人，甚至 2018 年「大專以上」程度者計 7,867 人，比較「國小」程度者計 6,040 人，其差距更達 1,827 人（法務部，2019b）。

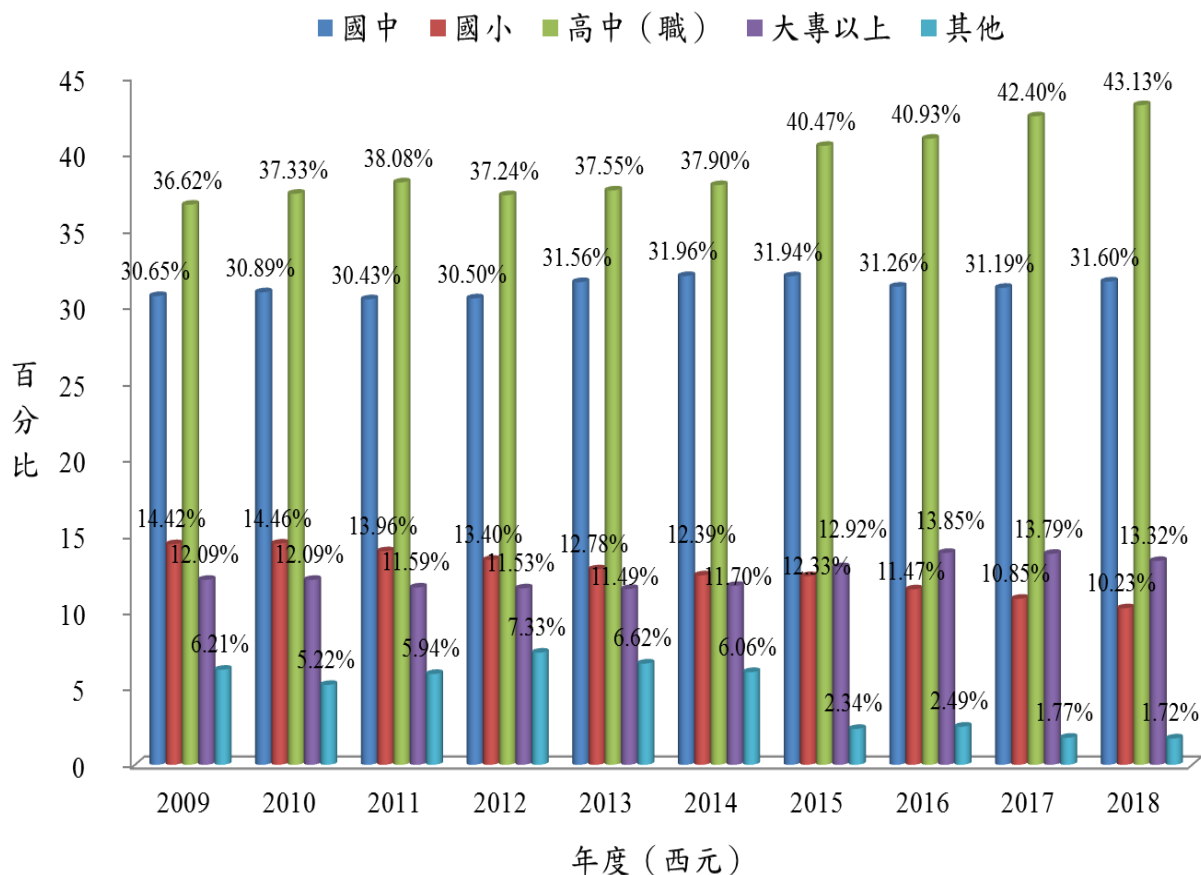


圖 2-1-4 2009 年至 2018 年地檢署執行公共危險裁判確定有罪者教育程度趨勢圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計書刊/法務部統計手冊/法務部統計手冊（107年）/公共危險罪/46.公共危險罪—地方檢察署執行裁判確定有罪者之教育程度—年別，2019年11月6日，https://www.rjtd.moj.gov.tw/rjtdweb/book/Book_Detail.aspx?book_id=360（查詢日期：2020年2月29日）。

備註：自 2013 年 6 月 13 日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升 0.15 毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升 0.25 毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

整體來說，近年來各教育學歷群體違犯公共危險罪之總人數，大致係呈上升趨勢，而「高中（職）」、「國小」、「國中」及「不識字」等教育程度者，其違法總人數更突破到全體人數的 8 成 5 之多，顯見酒後駕車行為人的教育程度多數偏低，此與國外文獻看法相同(Bertelli & Richardson, 2007)。另一方面，「大專以上」程度違犯公共危險罪者，其人數向來低於「國小」程度者，然於 2015 年卻反常首次超越之，並於 2018 年擴大人數差距而達歷史的新高點，則國人酒駕犯罪是否漸趨高學歷化，殊值關注。

五、酒駕累（再）犯狀況分析

分析近年來不能安全駕駛罪新入監受刑人之前科狀況，發現以「有前科」者佔大多數，其人數自 2009 年計 3,540 人，成長至 2018 年計 7,815 人，漲幅計達 220.76%，惟「無前科」者人數則從 2009 年計 2,850 人，減少至 2018 年計 1,350 人，跌幅計達 52.63%。此外，進一步觀察「有前科」者之受刑人口組成，其「再犯」者人數係從 2009 年計 1,735 人，微幅成長至 2018 年計 1,811 人，漲幅僅達 10.44%，然在「累犯」者部分，其人數則從 2009 年計 1,805 人，成長至 2018 年計 6,004 人，漲幅高達 332.63%（法務部，2020b）。

再以男女性別進行分析，發現男性累（再）犯人數係從 2009 年計 3,450 人，成長至 2018 年計 7,519 人，漲幅計達 217.94%，而女性累（再）犯人數則從 2009 年計 90 人，成長至 2018 年計 296 人，漲幅高達 328.89%。如僅就女性累犯人數單獨剖析，其人數係從 2009 年計 21 人，大幅成長至 2018 年計 195 人（參照表 2-1-7），漲幅甚至高達 928.57%，此等不爭之社會事實，不僅令人感到意外與震撼外，亦凸顯出當前我國對於女性酒駕累犯受刑人相關的處遇措施，仍存有相當大之改善空間。

表 2-1-7 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監受刑人累（再）犯分析表

前科 類型 年度 (西元)	無前科			有前科								
				再犯			累犯			合計		
	男性	女性	小計	男性	女性	小計	男性	女性	小計	男性	女性	小計
2009	2,704	146	2,850	1,666	69	1,735	1,784	21	1,805	3,450	90	3,540
2010	1,686	116	1,802	1,301	50	1,351	1,708	38	1,746	3,009	88	3,097
2011	1,535	97	1,632	1,501	46	1,547	1,813	28	1,841	3,314	74	3,388
2012	1,479	103	1,582	1,815	85	1,900	2,328	50	2,378	4,143	135	4,278
2013	1,504	108	1,612	2,242	105	2,347	3,008	72	3,080	5,250	177	5,427
2014	1,739	152	1,891	2,963	140	3,103	4,520	116	4,636	7,483	256	7,739
2015	1,585	163	1,748	2,786	124	2,910	4,828	116	4,944	7,614	240	7,854
2016	1,479	162	1,641	2,087	113	2,200	5,128	158	5,286	7,215	271	7,486
2017	1,391	136	1,527	1,720	105	1,825	5,514	166	5,680	7,234	271	7,505
2018	1,217	133	1,350	1,710	101	1,811	5,809	195	6,004	7,519	296	7,815

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄新入監受刑人人數（含性別）—依前科情形分（人），<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx>（查詢日期：2020年2月29日）。

- 備註：
1. 「累犯」係依《刑法》第47條規定，受徒刑之執行完畢，或一部之執行而赦免後，5年內故意再犯有期徒刑以上之罪者。
 2. 「再犯」係指有犯罪前科，除適用累犯之規定外再犯者，如假釋中再犯、減刑後再犯或緩刑後再犯等。
 3. 自2013年6月13日起，酒測值（吐氣所含酒精濃度）達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢察署偵辦。

復針對結構面向進行觀察，發現在新入監之不能安全駕駛罪前科犯中，男性累犯人數所佔比例，原則上係呈逐年上升趨勢，並於2018年首度突破7成4的歷史高點，惟男性再犯人數所佔比例，大致上則呈逐年下降態勢，且其人數所佔比例於2018年僅佔約2成2左右。另一方面，檢視女性累犯人數所佔比例，其人數雖呈概略性成長趨勢，然歷年累犯人數所佔比例均未達半成，又在女性再犯人數部分，其人數和所佔比例雖呈漲跌互見之勢，惟歷年再犯人數所佔比例同樣未達半成（參照圖2-1-5）。由此可知，目前在「有前科」之不能安全駕駛罪新入監受刑人中，男性累（再）犯人數仍具有絕對性的影響地位。

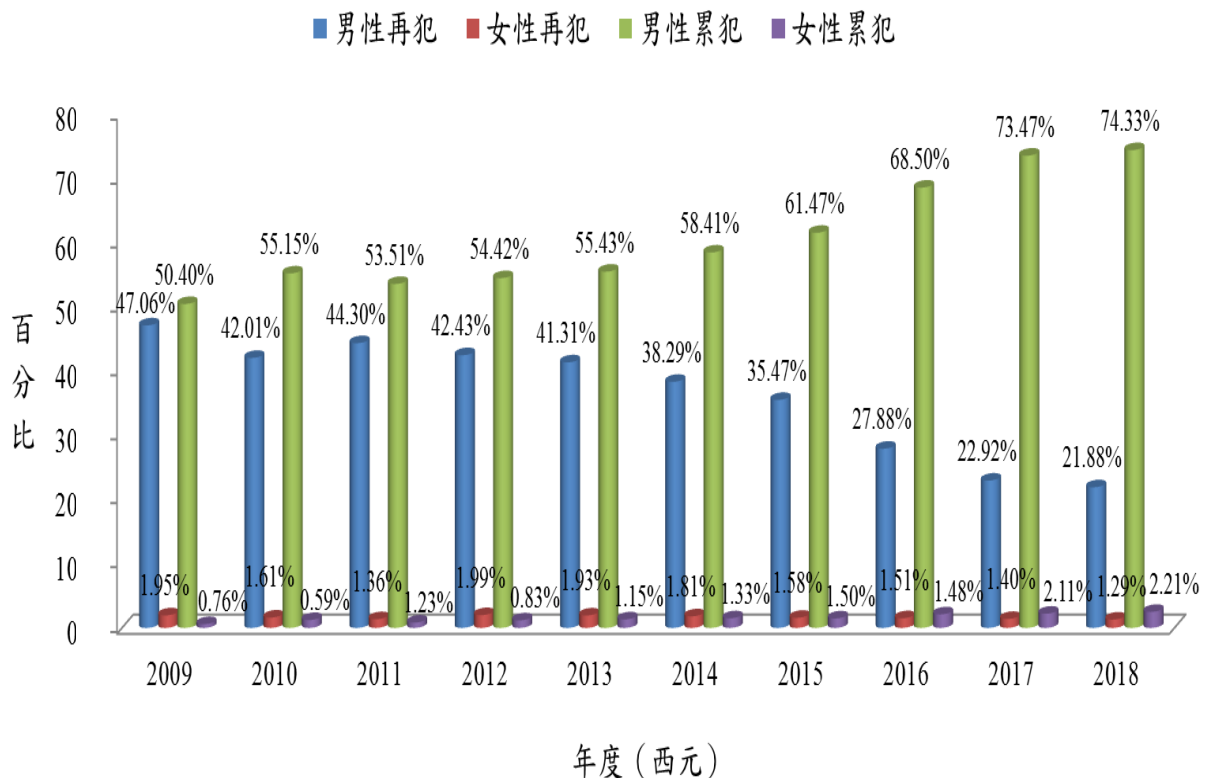


圖 2-1-5 2009 年至 2018 年不能安全駕駛罪新入監有前科受刑人比較趨勢圖

資料來源：研究者整理自法務部/法務統計/統計資訊服務/進階統計查詢/監獄新入監受刑人人數(含性別)——依前科情形分(人)，<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。

- 備註：1. 「累犯」係依《刑法》第47條規定，受徒刑之執行完畢，或一部之執行而赦免後，5年內故意再犯有期徒刑以上之罪者。
 2. 「再犯」係指有犯罪前科，除適用累犯之規定外再犯者，如假釋中再犯、減刑後再犯或緩刑後再犯等。
 3. 自2013年6月13日起，酒測值(吐氣所含酒精濃度)達每公升0.15毫克，係依行政罰裁罰，如酒測值達每公升0.25毫克，則依《刑法》公共危險罪隨案移送或函送管轄地檢署偵辦。

自從 Wolfgang 等人(1972)出版「同生群非行」(Delinquency in a Birth Cohort)後，可謂犯罪學界常習犯罪人概念之濫觴(Wolfgang, Figlio & Sellin, 1972)，而 6% 行為人違犯 51.9% 全部犯行，更令人益加重視累(再)犯對於犯罪非行的影響力。觀諸當前不能安全駕駛罪新入監受刑人之「無前科」者的逐年遞減，對照「有前科」者之累(再)犯人數的逐年遞增，足見在我國酒駕犯罪中，亦不乏常習酒駕者之存在，並且現階段各項(類)處遇或預防等相關措施，幾乎無法有效防制及遏止這些常習酒駕者的再犯，實值有關單位省思與重視。

六、小結

透過上述相關分析可知，近年來地檢署在偵查終結不能安全駕駛罪案件上，係以「男性」為主要群體，且起訴率並已突破 7 成，而在不能安全駕駛罪新入監受刑人中，其年齡層大多落在「40 至 50 歲未滿」之中壯年區間，至前科狀況則以「有前科」的累（再）犯佔大多數，另在地檢署執行公共危險罪之裁判確定有罪者方面，主要係以「技藝有關工作人員、機械設備操作和組裝人員、基層技術工及勞力工」等藍領階級為最多，又在教育程度部分，則以「高中（職）」學歷者佔最多數。

值得注意一點，目前國人酒駕犯罪雖以男性居多，然女性酒駕犯罪者的人數，無論在地檢署偵查終結之起訴處分上，抑或新入監有前科的累（再）犯部分，基本上均呈逐年遞增趨勢，且其近年來成長幅度甚至遠勝於男性，這或許和臺灣社會女性整體地位與自主權漸受重視相關，亦彰顯出另類的女性犯罪新趨勢。類此情形，亦如同 Yu 等人(1992)研究 1978 年至 1988 年美國紐約州內 1 萬 5,032 位酒駕前科犯時，發現女性酒駕累（再）犯之結構變化，可能與女性角色和生活方式的改變，乃至於公眾或警察對女性酒駕態度產生變化等因素息息相關(Yu et al., 1992)。

第二節 一般化緊張理論及相關研究

以下先論述一般化緊張理論之核心概念，說明個人犯罪的原因，以及可能影響行為人從事犯罪行為之情緒狀態，接著闡釋緊張壓力導致酒駕犯罪的相關研究，以為本文實證探索之基礎。

壹、理論內容

傳統緊張理論著重於「宏觀」層面，即在探討社會階級或結構的差異，如何影響人類之犯罪行為，然一般化緊張理論則有別往昔，改以不同觀點思索犯罪原因。

一、基本論述

美國社會學家 Robert Agnew(1992)以「微觀」角度研究犯罪及偏差行為，並提出一般化緊張理論(General Strain Theory)來解釋犯罪行為，渠認為個體出現犯罪或偏差行為主因即在於其所經歷之壓力(Stress)和緊張(Strain)，而核心概念就是「負面影響狀態」(Negative Affective States)，即指因個人負面或有破壞性之社會人際關係而產生憤怒、挫折、不公及負面的情緒，並進而影響一個人犯罪之可能性(許春金，2010b：370)。此外，緊張係指個人厭惡之情境或事件，除會引發負面情緒外，個人亦可能藉由犯罪來躲避或降低緊張(Froggio & Agnew, 2007)，故酒後駕車行為人之所以會發生酒駕犯罪情事，即可能因借酒澆愁來逃避現實經濟壓力困境，或飲酒後駕車兜風來紓解生活周遭緊張情境。

詳言之，一般化緊張理論想法即(一)描述使人不悅之負面對待或緊張的類型，(二)描述為何有些人較他人更易以犯罪來適應緊張。再者，緊張係指他人負面對待，而測量方式首先可直接詢問個人是否不喜歡別人對待之方式，此係關於個人緊張之主觀或感覺程度的資訊，其次則以團體成員不喜歡的對待方式來詢問個人是否受到如此對待，或觀察個人是否被他人以不喜歡的方式而被如此對待，此係提供客觀緊張之測量，又大部分檢驗一般化緊張理論是使用緊張之客觀測量，然在個人主觀上之評價分數，卻有差異(Agnew, 2001)。

二、理論觀點

一般化緊張理論主要聚焦在個人自身之緊張經驗，即個人所自身經歷不喜歡的事件或情況，而並非所有緊張均會導致犯罪，僅當緊張是高強度的、涉及不公平的、牽涉低社會控制的，以及產生某些受到刑事處分的壓力或刺激時，犯罪才有可能發生。換言之，具有這些特性的緊張更易引起強烈之負面情緒，導致降低行為人從事合法行為的能力，減少其對犯罪成本之認知，進而產生犯罪傾向(Agnew, 2014)。因此，藍領階級酒後駕車受刑人在出獄後，可能因失業經濟壓力或認為先前警察取締執法不公，延續或加深其緊張狀態，進而降低其「開車不喝酒」守法意識，導致酒駕再犯情事之發生。

Agnew 在一般化緊張理論中，將緊張類型或負面對待分成（一）無法達成正向價值目標，（二）移除或威脅移除所有正向價值之刺激，以及（三）出現或威脅出現有害或負面價值之刺激，而這些緊張類型有時是一起出現的，故很難加以區分。在談論無法達到正向評價目標時，多聚焦於金錢、地位、尊重及自主權等面向探討，研究指出犯罪或非行與父母肢體懲罰、兒童虐待或疏忽、犯罪欺騙、負面親子關係、負面師生關係、負面同儕、鄰里互動或無家可歸等問題相關。此外，對於負面影響之測量，最常見的觀察對象是「生氣」，然大部分人係以非犯罪方式來處理緊張，如使用認知處理策略，即認知上重新解釋緊張而降低其影響，或採取非犯罪本質之行為處理策略，即採用非犯罪行動來降低所經歷的緊張，或從事非犯罪本質之情緒處理，即透過知覺上重新解釋來降低緊張情緒。最後，當緊張涉及重要生活領域、低犯罪成本，或緊張者具有較差處理技巧和資源、較差傳統社會支持及犯罪傾向時，均很可能影響行為人以犯罪來適應緊張(Agnew, 2001)。綜上，茲將 Agnew 理論圖示整理如下（參照圖 2-2-1）：

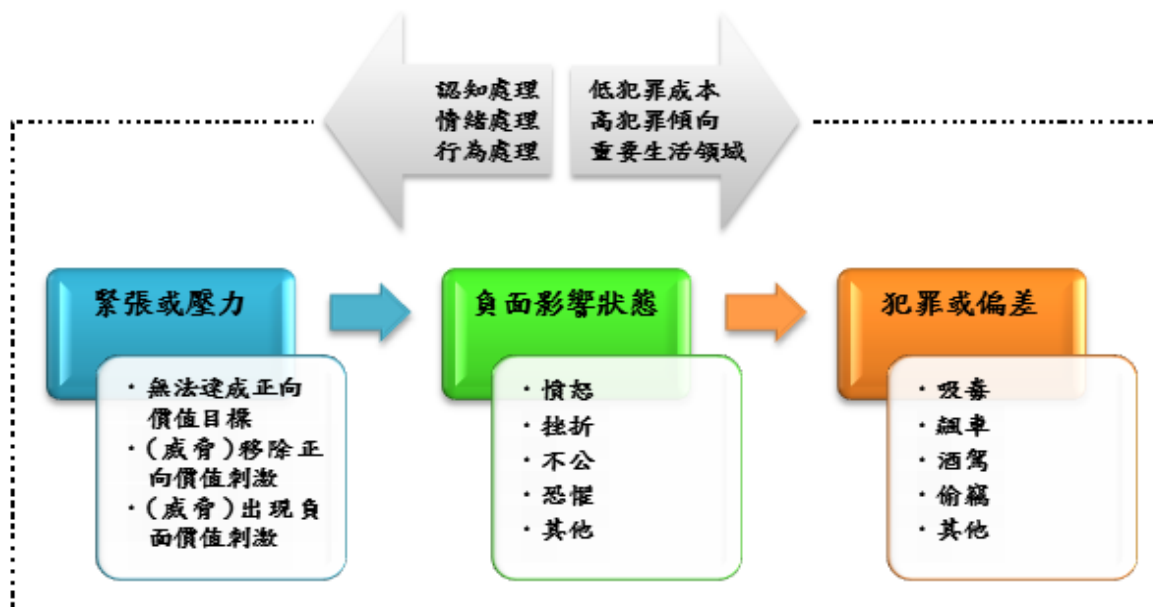


圖 2-2-1 Agnew 一般化緊張理論模型圖

資料來源：An overview of general strain theory, Agnew, R. (2001).

貳、緊張壓力與酒駕行為

Hoyle(2016)聚焦研究物質使用及高風險行為等資料，並於 2011 年 11 月至 2012 年 3 月期間，針對美國東南部某大學 40 個班級之 2,349 位學生進行隨機調查，結果發現女性樣本酒駕風險隨年級而增加，另無論是男或女的受訪者中，緊張是自陳酒駕明顯之預測指標，這意謂以減輕壓力為目標的政策，以及促進符合社會期望之因應策略，也許在某種程度上對男大生有效。此外，諸如學生諮詢、輔導服務或增加經濟援助通路等管理壓力之政策或做法，亦可能降低男學生從事酒駕行為(Hoyle, 2016)。

林漢堂(2014)以緊張理論為基礎，輔之社會支持、工作壓力及工作投入等觀點，探討緊張因素、飲酒態度、工作投入、低自我控制、社會支持、工作壓力與基層警察人員問題飲酒行為間之關係，針對臺中市政府警察局所屬基層警察人員隨機抽樣，分析並探討各自變項與基層警察人員問題飲酒行為之關聯性，以及各自變項間在基層警察人員問題飲酒行為發生時之相互影響情形，發現「與他人負面關係」、「負面生活事件」、「效果期待」、「低自我控制」、「工作負荷過度」及「同事支持」等因子，與基層警察人員問題飲酒行為之發生，可謂最具關聯性（林漢堂，2014）。

Ge 等人(2014)為闡釋全球壓力衝擊對各種駕駛行為之人格特徵的影響，遂針對 242 名駕駛人進行壓力知覺量表(PSS-10)、杜拉危險駕駛指標(DDDI)和幾項關於憤怒、感官追尋與利他主義等人格特徵量表的測量，結果顯示壓力知覺及感官追尋明顯和負面認知（情緒）駕駛(NCED)、侵略性駕駛(AD)、冒險性駕駛(RD)與酒後駕車(DD)等危險駕駛行為相關。當中，憤怒和負面認知（情緒）駕駛、侵略性駕駛及冒險性駕駛呈現正相關，另利他主義則與侵略性駕駛、酒後駕車呈現負相關。此外，渠等並運用階層多元迴歸技術來分析人格特徵的中介影響，發現憤怒對於危險駕駛行為具有中介作用，而壓力則是影響駕駛行為之重要因素(Ge et al., 2014)。

蔡珠農(2013)以桃園縣政府警察局有酗酒習性之警察人員進行調查分析，以

了解其飲酒形成歷程和相關影響因素，並建構警察人員飲酒過量動機之模式，研究發現影響飲酒行為之因素是多元化的，當中有工作壓力、個人性向及機關副文化等因素，一般認為工作壓力是造成酗酒的主要因素，而部分酗酒員警在長期工作壓力環境下，為紓解內心煩悶與壓力，喝酒是直接解決的辦法，形成酗酒行為亦是因應壓力方式之一。此外，酗酒者從事休閒活動較少，不足以紓解其壓力，其有時間幾乎都是找親友泡茶、聊天或聚會喝酒，遂演變成酗酒行為，甚至導致酒駕肇事（蔡珠農，2013）。

劉東昇(2012)以質性研究訪談法為主，並以立意抽樣方式，針對憲兵學校內具有外顯或內隱酒駕行為者進行深度訪談，綜合分析發現部隊飲酒成因之一，係為紓解壓力而喝酒，並因負面情緒飲酒後酒駕，如於受訪個案當中，即有人表示部隊以任務為重，難免未能公平對待每位成員，而逐漸在部隊中累積之負面情緒，則可歸咎為酒駕前飲酒之部分原因（劉東昇，2012）。

吳金白(2011)採官方案例次級資料分析法及質性訪談法，以曾於國道第八警察隊轄線發生酒駕肇事而被依《刑法》公共危險罪移送法辦之行為人為對象，並實施焦點團體訪談，蒐集行為人再犯肇事之歷程與親身經驗，輔經由國道第八警察隊建檔之肇事案件進行分析，加上其本身執法實務經驗，三角檢證民眾再犯酒後駕車肇事之成因，發現影響酒後駕車再犯肇事之個人心理因素，乃緊張和生活壓力造成舒發性的飲酒行為，並因宣洩壓力與不滿情緒而酗酒，間接造成酒駕再犯肇事之原因，結論建議整合、暢通各種社會扶助管道，以輔導個人心理及家庭問題，俾有效防止酒後駕車再犯（吳金白，2011）。

Stoduto 等人(2008)為了解憂鬱情緒與自陳酒駕行為間的關係，遂以 2001 年至 2004 年加拿大成癮與心理健康監測中心之數據為基礎，針對安大略省內 3,979 位 18 歲以上的成年人進行大樣本之橫斷面調查，研究發現酒精和憂鬱情緒對心理動作表現有不良影響，而情緒憂鬱者更容易從事酒後駕車行為，並對交通安全產生重要影響。此外，渠等透過邏輯迴歸分析發現隨著憂鬱情緒增加，而自陳酒駕偏行的機率亦明顯增加，研究並指出應重視憂鬱情緒和酒駕間之本質關係，同時考量這種關係對於預防及矯正活動的影響(Stoduto et al., 2008)。

第三節 社會學習理論及相關研究

以下先闡述社會學習理論之沿革，其次再說明主要學者們重要的主張，而後論證社會學習與酒駕行為之關聯性，俾奠定本文實證操作的基礎。

壹、理論觀點

誠如一般人耳熟能詳「孟母三遷」的故事，即直接揭示學習對於個人行為影響之重要性，而人類行為亦可說是學習的產物，並可能因接觸狀況不同而異其行止。

一、基本內涵

一般談到社會學習理論(Social Learning Theory)，其領域相關主流學者莫過於 Bandura、Sutherland 和 Akers 等人，且經渠等詮釋及補充後，致相關理論內容益加多元及蓬勃發展。社會學習論者 Bandura(1973)及其同僚強調攻擊行為係經由模仿與示範而學習來的，然行為到底是向何者學習？Sutherland(1939)則提出差別接觸理論(Theory of Differential Association)，用以說明犯罪行為係與不良友伴接觸而學來的，且其接觸之頻率、長短或快慢等變項，均會影響學習效果。後來，Akers(1977)修正 Sutherland 的理論，並融入 Skinner 操作性制約學習理論之概念（尤其是增強作用），進而提出差別增強理論(Theory of Differential Reinforcement)或社會學習理論，同時主張犯罪行為不僅是向他人學習而來的，亦認為學習過程是被快樂和痛苦所控制（謝文彥，2006）。

中國古代至聖先師孔子曾說過：「性相近也，習相遠也。」這句話基本上就是 Sutherland 的差別接觸理論和 Akers 的社會學習理論之共同常識，即人類本性都是相互接近的，係由於習慣不同，才使人類行為相差很遠。此外，因 Akers 之社會學習理論係沿襲 Sutherland 的差別接觸理論而來，故並未離開差別接觸理論之範圍，而這兩個理論都假設犯罪人是理性的，亦假設人類係經由家庭和友朋等基本團體之社會化過程，始進而學習到遵守社會規範的態度或價值觀（周憐嫻、曹立群，2007：160）。進一步來說，Burgess 和 Akers(1966)係清楚詮釋那些在現代

行為理論中發現的學習機制，並保留 Sutherland 理論中之差別接觸和定義等概念，然在更多行為方面予以概念化，且從行為學習理論中增加概念及假設，而其
主要命題即在於差別強化，即受到獎勵或懲罰所形塑或決定之操作性行為
(Burgess & Akers, 1966)。

二、理論特徵

根據 Sutherland 差別接觸理論之說法，影響個人從事犯罪行為相關過程的命
題，主要包括(Sutherland & Cressey, 2014)：

- (一) 犯罪行為是學習而來的，而非遺傳來的。
- (二) 犯罪行為是與他人溝通過程中互動學來的，而溝通包括許多動態面向。
- (三) 犯罪行為學習部分發生在親密之個人團體，而電視或報紙則非犯罪行為起
源的重要部分。
- (四) 當學到犯罪行為時，其內容包括：
 - 1.如時而簡單或時而複雜之犯罪技巧。
 - 2.具體之動機方向、驅力、理性和態度。
- (五) 具體動機方向和驅力係從有利或不利法規之定義中學習而來的。
- (六) 個人變成偏差行為者係因接觸到有利違法之定義勝於不利違法的定義，而
這是差別接觸之原則，即指對犯罪者及非犯罪者的接觸，如當個人成為犯
罪人時，係因其與犯罪典範接觸，並遠離非犯罪典範。
- (七) 差別接觸也許因持久性、頻率、強度及優先順序而異，且意指行為人在這
些方面同時接觸犯罪行為和非犯罪行為。
- (八) 藉由接觸犯罪和非犯罪模範而學到犯罪行為之過程所涉及的機制，係涉及
其他任何的學習。
- (九) 當犯罪行為是一般需求和價值的表現時，並非可用來解釋源自非犯罪行為
的那些一般需求和價值係相同之需求和價值的表現，如竊賊偷竊通常是為
獲得金錢，但誠實勞工工作同樣亦是在於獲取金錢。

此外，當談到學習過程之所有面向時，在 Akers 的社會學習理論發展，主要
係依靠下列 4 項概念或原則(Akers, 2001)：

(一) 差別接觸(Differential Association)：

即指關於個人接觸有利或不利之違法或合法行為的規範性定義過程，而差別接觸具有行為之互動性和規範性等層面，又互動層面是和從事某類行為之他人的直接接觸與互動，同樣也包括和更多遠距參考團體之非直接接觸與認同，另規範層面則指個人在這項接觸而暴露於不同規範與價值的模式。

(二) 定義(Definitions)：

係個人喜歡之特定行為對其自我的態度和意義，即其為取向、合理化、情境定義，以及定義所從事行為是對或錯、好或壞、適當或不適當、合理或不合理的評價與道德態度。如個人不贊同某類行為之程度愈大，就較不可能去從事該行為，然個人所有的態度愈贊成該行為時，其所從事行為之機會便大增。

(三) 差別強化(Differential Reinforcement)：

乃指預期和實際報酬之平衡，以及行為後果與其後的懲罰，而個人是否會在特定時間避免或從事犯罪(包括未來是否會繼續或停止犯行)，則取決於過去、現在和未來報酬，還有該行為之懲罰。

(四) 模仿(Imitation)：

意指在觀察他人相似行為後而從事行為，且無論行為是否為他人所形塑，其模仿將受到榜樣特徵、受觀察行為和覺察到行為後果所影響，另在基本團體及媒體所觀察到的重要模型，均影響利他和偏差之行為。

職是之故，當潛在酒駕行為人接觸有利酒駕定義或認同酒駕同儕時，其自我態度便可能贊同或合理化酒駕行為，甚至在聽聞或觀察飲酒同伴酒駕未曾遭受警方取締、逮捕，則可能模仿或效法飲酒同儕之酒駕行為，進而從事酒駕犯罪或再犯。

貳、社會學習與酒駕行為

林宜臻(2015)為了解酒駕犯罪特性及其影響因素，以相關犯罪學理論(含社會學習理論)為基礎，並針對矯正機關中因違反《刑法》第 185 條之 3「酒後不

能安全駕駛罪」而入監執行者為研究對象，抽樣調查並過濾出 870 名有效樣本(含男性樣本計 770 名及女性樣本計 100 名)，經渠分析發現酒駕犯罪者以遊樂型生活型態居多，因而增加其接觸酒精機會，且其友伴出現偏差行為可能性亦較大，又透過與朋友之接觸學習，酒駕者的飲酒價值觀亦較為扭曲，同時對於飲酒邀約來者不拒(林宜臻，2015)。

劉桂文(2014)為了解我國酒駕受刑人再犯之主要原因，遂以臺中地區 3 所矯正機關酒駕受刑人為研究對象，先運用質性訪談方式探討酒駕再犯原因，後依據訪談結果編製問卷進行量化調查，研究發現酒駕者之飲酒行為，係向家人或朋友等重要他人學習的結果，而在差別接觸及差別增強等分析因素中，訪談得知無論是酒駕者或非酒駕者，飲酒團體對於酒駕行為影響是非常大的，蓋酒駕受刑人藉由與飲酒團體之相處，從飲酒行為中得到團體認同，甚至酒駕行為在團體中亦是認可的，致使酒駕犯行才一再發生(劉桂文，2014)。

Livingstone(2011)為檢視心理、法律及社會因素對於超速和酒駕之影響，遂以社會學習理論和威嚇理論為基礎，其研究過程包括兩個階段，即首先針對 11 名昆士蘭駕駛進行半結構性訪談，再以訪談所得訊息編製問卷，據以針對 547 名昆士蘭駕駛進行橫斷性量化問卷調查，渠研究發現包括家人和朋友在內之行為操作環境，以及與行為相關的社會獎勵和懲罰，對受訪者決策是重要的。此外，渠透過邏輯迴歸分析亦發現直接懲罰躲避經驗、家庭成員因酒駕被定罪、更嚴重酒精濫用、差別接觸規模大小(即接觸其他偏愛酒駕態度之人)，以及對酒駕具有良好個人定義，均為預測酒駕的顯著因子(Livingstone, 2011)。

Winfree 等人(2007)為了解常習酒駕者的社會心理，遂以一般化犯罪理論及社會學習理論為基礎，渠等使用經由市立法院毒品處遇計畫所蒐集到之部分資料，並透過這兩項理論中的變項，以藉此來預測酗酒狀態、自陳非行及後續犯罪行為，同時追蹤該計畫中被判刑之 110 位酒駕者至少 6 個月，研究發現酗酒狀況、再次判決情形、年齡(即較大年齡)和自陳非行程度(即自陳較高犯罪活動程度)均屬最為關鍵因素，另在理論變項當中，僅有差別接觸在分析中發揮著重要的角色作用(Winfree et al., 2007)。

Rabow 等人(1987)比較社會學習與威嚇模式對於大學生酒駕之影響，渠等假設偏差行為或酒駕係社會學習結果，這種學習是在與其他重要人士持續互動中發生，透過多變量和多元迴歸等分析法，渠等區分「從未」、「一次」與「經常」的酒駕樣本，研究發現社會學習中之導致酒駕主要變項，係受訪者是否曾經當過酒駕者的乘客。此外，威嚇模式雖具價值，然無法單獨解釋酒駕，需由強調鄰近社會環境之社會學習模式做補充，才能預測大學生酒駕行為，而改善大學生這種危險行為所需努力，則須透過社會學習與威嚇等模式的結合(Rabow et al., 1987)。

DiBlasio(1988, 1986)利用社會學習模型先後檢測青少年酒駕或搭乘酒駕者車輛等行為，渠先蒐集並調查 1,082 名高中生，以了解青少年為何酒駕及搭乘酒駕者的車，研究發現社會學習變項對於青少年酒駕和搭乘酒駕者車輛來說，係屬相當重要之決定性影響因素。隨後，渠使用自陳報告調查 384 名青少年，以解釋 15 歲以下青少年為何會搭乘酒駕者的車輛，在透過零階相關和迴歸程式分析後，渠發現這個年齡階段之青少年有較高比率搭乘酒駕者的車，而社會學習變項對該行為解釋很重要，且在了解問題的社會動態上，社會學習概念格外明顯重要(DiBlasio, 1988, 1986)。

第四節 威嚇理論及相關研究

以下先說明威嚇理論產生之歷史背景，以及相關主要代表人物，接著再論述懲罰有效性的基本條件，另透過國內、外相關實證研究，俾檢視威嚇對於酒駕行為之預防效果。

壹、理論概說

常言道：「殺人償命」、「殺雞儆猴」，均隱含著理性抉擇觀點，如此思維應用於犯罪預防層面，即成為威嚇主義最強而有力之論點，並深深影響當代刑事政策。

一、基本內容

在 18 世紀以前，歐洲因宗教勢力龐大，導致刑罰恣意且不人道，此為罪刑擅斷時期。其後，啟蒙思想學說興起，人權觀念漸受重視，並影響犯罪學古典學派

的誕生，而 Cesare Bonesana Beccaria 及 Jeremy Bentham 即為此學派主要代表人物（張平吾，1984）。義大利刑罰學者 Beccaria 認為人是有理性及智慧的，具自由意志且能選擇自己行為，故應對自身行為負責，渠亦認為人係功利且以自我為中心的，並追求快樂及逃避痛苦，而人之所以會犯罪，係因犯罪的利益超過所付出之代價，覺得犯罪划得來，故只有使犯罪之懲罰的痛苦超過犯罪所得到的快樂時，才能遏止人們犯罪（孫義雄，1998a）。Beccaria 曾出版「犯罪與刑罰」(Dei Delitti E Delle Pene)一書，內容提到「對於犯罪，與其處罰，毋寧以預防為佳」，文末並指出「為使刑罰不會成為對國民的暴力行為，其於本質上必須是公開、迅速而且是必要的，並且其必須是於所給予之一定情事下所得適用之刑罰中最为輕微者；此外，其必須與犯罪成比例，而由法律所明確規定」(Beccaria, 1764/1993)。綜觀 Beccaria 的一生，重視犯罪預防工作和刑事司法改革，渠所提出「罪刑法定」、「罪刑均衡」、「公開審訊」、「刑止一身」及「平等原則」等觀念，都成為刑法遵循準則，亦使其被譽為近代刑法學鼻祖（孫義雄，1998b）。

英國法（哲）學家 Bentham 在 1789 年出版「道德與立法原則導論」(An Introduction to the Principles of Morals and Legislation)一書，當中一段話可謂渠對人類行為的看法，即「自然把人類置於兩個至高無上之主人的控制下，即痛苦與快樂，它們點出我們應做什麼，也決定我們該做什麼，且一方面係是非對錯之標準，另一方面為因果的連結。但凡我們所為、所說、所想及擺脫它們的奴役之每項努力作為，卻只是更加印證這一點」(Bentham, 1789)。因此，Bentham 主張行為基本目的是要產生利益、快樂和幸福，並避免痛苦、不幸、邪惡和不快樂，而法律目的係要使其所服務之社會產生最大的幸福，除非懲罰能預防更大危害，否則就不應被使用（許春金，2010b：197）。一般來說，古典學派所主張的理性，係指人類趨樂避苦之天性，致使其會對苦樂代價予以理性衡量，因而可以推論，若能強調刑罰威嚇效應，便可減少人類從事犯罪之可能性（張聖照，2005）。

二、理論特色

根據古典學派的思想，主張從法律及刑罰改革來處理犯罪問題，而法律係用來保護社會和個人之權利，其目的是要預防犯罪的發生，以減少傷害社會或個人

之行為。此外，刑罰本質上具有一般預防及特殊預防等功能，且因犯罪是自由意志選擇之結果，故欲預防犯罪行為，必須提高犯罪行為的成本，並從減少犯罪所得利益來著手（孫義雄，1998b）。換言之，刑罰一般威嚇理論基本法理是希冀透過對違法者實行超過其犯罪利益的嚴厲懲罰而達到使一般百姓守法之效果，則刑罰目的是在預防他人未來犯罪，刑事司法則為一個不折不扣的犯罪預防體系，故官方也因此獨佔犯罪預防，民間並無任何形式之犯罪預防或參與空間（許春金，2001）。申言之，威嚇主要有兩種作用，一般威嚇係藉懲罰所帶來的痛苦或不自由，以威嚇一般人不敢去犯罪，而特殊威嚇則透過刑罰作用置於犯罪人身上，威嚇其不敢再犯，然無論是一般威嚇或特殊威嚇，其威嚇要達到有效，懲罰必須具備嚴厲性、確定性與迅速性等基本要件（謝文彥，2011）。

一般來說，所謂嚴厲性(Seriousness)係指對於犯罪者應依據其犯罪行為嚴重性，予以足夠之刑罰，以確保刑罰威嚇效果；確定性(Certainty)係指觸法者犯罪遭逮捕與懲罰之肯定機率；迅速性(Swiftness or Celerity)則指犯罪與刑罰回應之時間應予縮短，使犯罪人犯罪後迅速、立即的接受刑罰制裁（蔡德輝、楊士隆，2012：377）。因此，威嚇理論乃藉刑罰的威嚇效果，嚇阻社會大眾或特定對象，以收預防犯罪效果。換言之，對於想要或將要犯罪之人，處罰能發揮一種預防功能，使其在犯罪之前，會先衡量犯罪的利益得失，並使其認知到若犯罪則將遭受逮捕、處罰，如此便會迫使其害怕而不敢犯罪（許福生，2008）。職是之故，目前我國《刑法》第185條之3第1項第1款或第2款等刑罰規定，對於國內社會大眾自當具有嚇阻其從事酒駕行為之一般預防效果，另對於曾經違犯酒駕犯罪之出獄受刑人，則可藉由此等刑罰威嚇的認知心理約制，發揮防止其將來再次從事酒駕犯罪之特別預防效果。

貳、威嚇（嚇阻）與酒駕行為

Hansen(2015)認為犯罪行為之傳統經濟模型具有直接預測的效果，即透過懲罰或恐懼可能性來提升犯罪之預期成本，以減少犯罪發生。渠因此測試更嚴厲的懲罰對於酒駕之影響，且懲罰是由先前犯行和嚴格的血液酒精濃度法令所決定，

並透過不連續迴歸分析之推導及評估，發現對酒駕的血液酒精濃度限制能降低累(再)犯 2 個百分點(17%)；同樣地，更嚴厲之血液酒精濃度限制，則可減少累(再)犯額外的百分點(9%)，故對酒駕之血液酒精濃度增加額外的懲罰與制裁，相較把血液酒精濃度限制降至 0.05% 僅可挽救少數生命來說，將能更有效地威嚇酒駕死亡事件(Hansen, 2015)。

吳姿瑩(2015)以酒駕累犯為研究對象，分析其特性與酒駕重罰化對再次酒駕的嚇阻效果，並以北部某看守所之 318 位酒駕累犯進行量化問卷調查。此外，渠除以嚇阻理論中之刑罰的嚴厲性、確定性和迅速性為測量變項外，調查內容亦涵蓋受訪者對目前酒駕相關罰則之了解程度，以及其再次酒駕的傾向。研究發現當愈了解酒駕相關罰則、認為酒駕懲罰愈嚴厲、被逮捕機率高和刑罰實施迅速時，其再次酒駕傾向則愈低（吳姿瑩，2015）。

黃志祥(2014)為探討酒後駕車成因及刑罰威嚇對其影響，採取量化問卷調查法，研究調查 517 位有酒駕和無酒駕前科者，發現對警察執法強度效果而言，受訪者咸認為重刑處罰模式最有效果，其次為警察封鎖式攔檢、警察全天候取締及提高行政處罰效果。此外，法令認知（酒駕刑罰太重）對於酒駕次數最具影響力，而愈認為酒駕刑罰太重者，有愈高之再犯可能，渠遂建議加大酒駕者之違法行為懲罰的成本，如增加保費，或提升監獄內酒駕者教化實務，落實保安處分，以杜絕累犯僥倖、便宜、冒險或不在乎等心態（黃志祥，2014）。

蔡永福(2014)以嘉義縣、市為研究區域，針對酒醉駕車違反公共危險罪受刑人、執行取締酒駕勤務警察人員、偵辦酒駕案件地檢署人員及地方法院處理酒駕人員等 16 人，進行質性之深度訪談，並藉酒駕者親身的經歷與過程，據以了解酒駕原因、如何被查獲，以及為何再次酒駕遭查獲等問題，文中並建議對於單純酒駕未肇事者，給予較輕之刑責，而對酒駕肇事者，則應加重其處罰。此外，渠亦建議擴大臨檢或路檢等執法，或可在網路、電視廣告上，宣傳播放酒醉後醜態，以警惕民眾而達嚇阻酒駕作用（蔡永福，2014）。

陳昭文(2009)利用歷史分析與文獻探討等方法，對中、外的鞭笞歷史及新加坡鞭刑進行研究，發現鞭笞於歷史上經常為統治者作為控制人民的手段，而當代

新加坡則秉持刑罰威嚇主義思想，在法規範下審慎實施鞭刑，並獲該國社會高度肯定與支持。此外，就刑罰經濟觀點而言，以鞭刑替代部分自由刑，可節省大量監禁成本，同時舒緩監獄擁擠所生諸多問題，而受刑人對於鞭刑之懼怕，更可使累犯率降低，渠遂建議可針對酒駕累犯來立法實施鞭刑，以導正社會善良風氣，並使受刑人體會有別於監禁之刑罰痛苦，以達矯正與預防犯罪效果（陳昭文，2009）。

Wagenaar 等人(2007)檢視 1976 年 1 月至 2002 年 12 月間，美國 28 個州之法定血液酒精濃度限制變化的影響，並使用橫斷式時間序列之準實驗設計，同時與非酒精相關事件進行比較，渠等發現法定血液酒精濃度限制的改變，顯著影響酒精相關之死亡事件，且法令亦影響所有飲酒階層的駕駛人。此外，在美國法令限制如從 0.1% 調降至 0.08% 時，估計每年約可預防 360 人死亡，另如調降至 0.05% 的話，每年則可挽救 538 條的人命，而全球大多數國家都有類似限制。渠等進一步表示，鑑於較低的法定血液酒精濃度限制對死亡交通事故具有顯著影響，故企業應支持並實施降低駕駛人之法定血液酒精濃度限制的法律，甚至所有公司都應為其員工在工作時，設立更高如零容忍的標準(Wagenaar et al., 2007)。

Evans 等人(1991)為研究威嚇理論之假設，並檢驗酒後駕車發生率是否會隨懲罰性威脅增加而反應，遂利用全國反酒駕運動所提供自然實驗的機會，進而測試威嚇理論之預測性。渠等研究 1975 年至 1986 年間的州級資料，發現任何具體形式之懲罰性立法，並無確切證據能夠說明其對機動車輛死亡事件具有測量上的影響。此外，依據渠等所提供之暗示性證據，指出增加懲罰確定性的多元法律設計（如酒測檢驗站或簡易呼吸測試等），對於威嚇效果具有相輔相成作用，而強制使用安全帶的法令及啤酒稅，相較以一般威嚇為目的之政策來說，更具有降低酒駕死亡事件的效果(Evans et al., 1991)。

第五節 自我控制理論及相關研究

以下依序闡述自我控制概念及基本論點，接著探討低自我控制特點與酒後駕車行為間的關係，俾釐清其間之可能關聯性。

壹、理論概念

談到自我控制理論，其濫觴可謂始於近代西方社會，除已被廣泛地探討和運用外，亦經常在社會科學領域中，得到許多實證資料支持與驗證(Tibbetts & Hemmens, 2010 : 123)。

一、基本主張

由美國犯罪學家 Michael Gottfredson 和 Travis Hirschi(1990)所共同提出之自我控制理論(Self-control Theory)，亦稱為一般化犯罪理論(A General Theory of Crime)、綜合犯罪理論或犯罪共通性理論，渠等主張人類生來具有自私、貪婪等傾向，故自然會傾向犯罪，而抑制個人犯罪之方式，即是發展自我控制，如透過父母持續的監督或教養，又假使個體在 10 歲前無法發展出自我控制的話，其將無法獲得這樣的抑制(Tibbetts & Hemmens, 2010 : 516)。此外，渠等認為並不是所有具備低自我控制特質的人，都會去從事違法行為，亦即所有犯罪或偏差等活動，均係由有機會而卻無法控制自己本身舉止者所違犯(Langton, 2006)。據此，從事酒後駕車犯罪行為之人，除具有低自我控制的特徵外，亦因獲得酒駕機會而得以遂行其犯罪行為。

渠等進一步認為人類在日常事物之處理上，都具有一種使用力量(Force)和詐欺(Fraud)的可能性存在，並將犯罪定義為「以力量或詐欺之行為追求個人自我利益」(蔡德輝、楊士隆，2017 : 125)，又個人犯罪的傾向（即犯罪性），則是行為人追求短暫或立即之享樂，並且無視於長遠後果的特性。此外，犯罪性只不過是犯罪事件的要素之一，犯罪事件要能發生，固然需要具有犯罪傾向之行為人在場外，亦需要有犯罪性以外的其他條件配合，如酒後騎乘機車之機會，犯罪才會發生(許春金，2010a : 165)。申言之，渠等區分犯罪者與犯罪行為係屬不同概念，以犯罪行為來說，即當行為人察覺到從事這類行為有利可圖時，其才會犯罪，故犯罪是理性且可預測的，並提供容易及短暫之滿足；又在犯罪者方面，其日常生活如同一般人，僅因具有犯罪傾向，而使其較他人具有較高之犯罪率，又這樣的犯罪傾向終生穩定且不易改變(Siegel et al., 2003 : 154)，故酒駕受刑人亦可能

因具酒駕傾向，而較他人顯現出較高之酒駕犯罪率或再犯率。

二、理論特點

Gottfredson 和 Hirschi 認為一般化犯罪理論可以解釋任何類型之犯罪行為 (Siegel, 2002 : 196)，並主張犯罪並無專門化(Specialization)的傾向，而大部分犯罪都是輕微事件，沒有產生犯罪者所企求之長遠利益，被害人的損失亦不大，又犯罪並不需要太多的準備、技術、計畫或工作，且各種犯罪類型彼此間是可以互換的，故區分財產犯罪、暴力犯罪、表達性犯罪或工具性犯罪，實無多大利益。此外，對於犯罪發生之條件，渠等引用日常活動理論(Routine Activity Theory)、機會理論(Opportunity Theory)及生活型態理論(Lifestyle Theory)等學說觀點，藉以說明犯罪發生之要件，同時主張行為人僅不過是犯罪事件發生的要素之一（許春金，2010b：325），尚須其他條件配合，犯罪才會發生。由此可知，對於酒後駕車之犯罪者而言，其酒駕行為並不需要太多的準備或計畫，且行為人亦可能出現諸如酗酒或飆車等不同類型之偏差行為。

在闡釋犯罪性(Criminality)方面，渠等認為最大的特徵即在於低自我控制(Low Self-control)，而個體的低自我控制主要係缺乏教養和訓練所產生，即家庭及育兒技術之不健全與缺陷，是導致低自我控制的重大來源。一般來說，低自我控制包含衝動性(Impulsive)、漠視性(Insensitive)、力量性(Physical)、冒險性(Risk-taking)、短視性(Short-sighted)及非言語協調性(Psychopath)等層面，並具有下列特徵（許春金，2010a：169）：

- (一)「現在」和「此地」取向（立即快樂性、慾望之立即滿足或當下主義）。
- (二)缺乏「勤奮」、「執著」和「堅毅」（行為之簡單性或容易性）。
- (三)冒險和刺激追求取向（如危險、速度等）。
- (四)不穩定的婚姻、友誼和工作（即不穩定之人際關係）。
- (五)缺乏技術和遠見（尤其在學術和認知技術之缺乏）。
- (六)較為自我取向、漠視他人或對他人意見較具漠視性。
- (七)挫折容忍力低，以「力量」而非「協調溝通」解決問題。
- (八)追求非犯罪行為的立即快樂（包括賭博、酗酒或非法之性行為等）。

詳言之，自我控制有限的人通常比較衝動、力量冒險取向、漠視他人感覺、短視近利，以及傾向非言語上的溝通或協調，另亦具有偏好肢體活動、鮮少因偏差行為感到羞恥或拒絕為長遠目標而工作等低自控特徵(Siegel et al., 2003 : 155)。

貳、自我控制與酒駕行為

黃盛琪(2014)以花蓮地區違反酒駕罪名而進入看守所執行之不同類別受訪個案及機關管理人員為對象，採取質化研究深度訪談法，針對酒駕受刑人之認知面向、家庭支持面向、矯治處遇面向、人際交際面向及社會關注面向進行研究，發現酒駕個案在社會上長期有飲酒習性，生活中普遍存在抽煙或吃檳榔等不良嗜好，對健康概念不感興趣，並認為人生很重要而追求即時享樂。此外，酒駕個案最大特徵是低自我控制，在對個人的生涯與家庭之付出上，著重「現在」與「此時、此地」取向，缺乏「堅毅」的處事態度，又在婚姻狀態呈現不穩定傾向，工作亦復如此，缺乏技術與遠見（黃盛琪，2014）。

Van Dyke 和 Fillmore(2014)研究發現在有酒駕經驗者的自陳報告中，顯示衝動和疏忽等駕駛行為會提高車禍肇事率，而這種不良行為之自我運作結果，亦可增加酒駕破壞性影響的敏感度，同時這些酒駕經驗者可能自認本身適合飲酒後駕車，這也對駕駛人決定飲酒及駕車時發揮重要作用。此外，透過駕駛紀錄顯示酒駕者比非酒駕者更易涉入交通事件，而交通事件漸增恰正反映出衝動和冒險等駕駛趨勢。因此，渠等遂進一步招聘 50 名年齡介於 21 至 34 歲間之成年人，參與酒精影響下的模擬駕駛表現實驗，並區分酒駕組和非酒駕組各 25 名（含 7 名女性及 18 名男性），而酒駕組在 5 年內至少須有 1 次酒駕定罪紀錄，同時使用每公斤含 0.65 公克的酒精劑量與安慰劑進行測試，結果發現酒駕組之衝動性平均高於非酒駕組，而這兩組雖未達顯著差異水準，然可能與衝動性的多元本質有關(Van Dyke & Fillmore, 2014)。

陳筱娟(2013)透過文獻探討了解我國酒後駕車現況及相關影響因素，並利用問卷分析正式、非正式社會控制、自我控制與機會因素對酒後駕車之影響力，發

現個人基本特性、正式、非正式社會控制、自我控制和機會因素對酒駕行為均有顯著影響。此外，在自我控制方面，一般組在酒駕風險知覺平均分數高於酒駕組，而酒駕組在非語言協調性平均分數高於一般組，即表示一般組較酒駕組對於酒後駕車風險之知覺程度較高，故酒後駕車可能性較低，同時酒駕組較一般組傾向以非語言協調方式來處理問題（陳筱娟，2013）。

張文崧(2011)為了解酒駕者與非酒駕者間差異及影響酒駕行為因素，採取非固定式母體取樣法，針對不特定前來臺北市監理處洽公換發駕照、行照、國際駕照、申領牌照或驗車等事項之駕駛人為對象，輔以社會控制、自我控制及日常活動等理論，探究影響酒醉駕車行為之相關因素，發現冒險性、衝動性及低挫折容忍力與酒駕行為相關（張文崧，2011）。

陳明志(2008)以立意抽樣自陳問卷調查方式，區分一般組與酒駕組進行比較分析，探討酒駕和問題行為相關影響因素，發現問題行為及酒駕行為產生之相關因素，係來自個人基本特性、社會控制、自我控制、生活壓力與機會等變項，且上述變項對問題行為和酒駕行為具有顯著之影響與預測力。此外，Gottfredson 及 Hirschi 所指犯罪事件發生需有低自我控制者與犯罪機會兩者配合之說法，亦在問題行為與酒駕行為中獲得支持，即愈具衝動性、短視性或非語言協調性者，其發生酒駕行為之可能性愈高（陳明志，2008）。

Keane 等人(1993)針對加拿大安大略省駕駛人進行路旁交通調查之次級資料分析，以檢驗自我控制與酒駕行為間的關係，渠等使用自我控制中之數個變項，並以駕駛者血液中的酒精濃度為依變項，研究發現無論男女均支持低自我控制和酒駕行為間之關係存在，而酒駕具冒險、衝動、享樂和立即取向等行為特質，且駕駛人亦忽視該行為的潛在後果，如較傾向不使用安全帶，或不聽他人勸阻而執意酒駕，甚至在過去某段時間內有較多酗酒經驗，故酒駕者多具低自控特質(Keane, Maxim & Teevan, 1993)。

Johnson 和 White(1989)研究行為人在大麻及酒精影響下的駕車盛行率，並檢驗酒駕與消費、冒險或衝動傾向、負面內心狀態、壓力，以及使用酒精和其他藥物來解決問題等跨時間關係，渠等在兩個時間點以自陳報告蒐集 556 位年齡介於

18 至 21 歲之男女資料，研究指出大部分青少年（特別是男性）至少從事 1 次的酒駕和毒駕，而物質使用頻率與酒駕頻率習習相關，另透過迴歸分析發現物質使用之因應模式，對酒駕具有最強的預測力，又冒險傾向亦可直接或間接預測酒駕 (Johnson & White, 1989)。

第六節 酒駕預防理論及相關研究

常人言：「預防勝於治療」，如站在犯罪學的觀點出發，即預防犯罪比懲罰犯罪有效，特別是常習犯罪者之再犯預防，往往影響國家刑事政策的走向。

壹、酒駕預防模式

犯罪學研究基本目的之一，即在預防犯罪之發生，乃係一種「防患於未然」的事前處置作為（鄧煌發，1997：8），若從公共衛生疾病預防模式出發，可分為第一層次犯罪預防（初級犯罪預防）、第二層次犯罪預防（次級犯罪預防）及第三層次犯罪預防（三級犯罪預防）。簡言之，第一層次犯罪預防著重於鑑定出提供犯罪機會及促使犯罪發生之物理與社會環境因素，並予規劃、設計與改善，以減少犯罪發生，而第二層次犯罪預防係指對潛在犯罪人予以早日辨識，並在其從事非法活動前予以干預，又第三層次犯罪預防則指對真正罪犯予以干預，進行矯治與輔導，以避免其再犯（蔡德輝、楊士隆，2012：339）。當中，次級犯罪預防的途徑，一般常見有犯罪預測、情境犯罪預防、社區處遇、藥物濫用戒治及校園犯罪預防等方式（許春金，2008：9）。由於本文旨在探討酒後駕車行為之影響因素，即在早期找出潛在性酒駕犯罪的危險因子，加以干預而避免酒駕行為發生，故可透過情境犯罪預防(Situational Crime Prevention)策略，降低酒駕情境發生之脈絡性(Contextual)和機會性(Opportunistic)，進而遏止酒駕行為。

此外，Cornish 和 Clarke(2003)提出情境犯罪預防 5 大原則，以預防犯罪發生，包括提升犯罪阻力（指增加犯罪人在犯罪時所需投入之努力及阻礙）、增加犯罪風險（指增加犯罪人被逮捕之風險）、減低犯罪酬賞（指了解特定犯罪的酬賞，進而降低或移除酬賞，以預防犯罪發生）、減少犯罪刺激（指予以設計、操弄與管理，

以減少犯罪之刺激)及移除犯罪藉口(指透過一些策略及設計之採用,將規範清楚地界定與呈現,協助人們遵守規範或激發其良心,藉此移除犯罪之可能藉口)等內容(蔡德輝、楊士隆,2012:352)。復因犯罪學之理論與實務逐步成長,現階段這些原則已漸漸發展出25項犯罪預防技術(參照表2-6-1),其內容除包括物理環境設計外,尚涵蓋社群人際關係建立,並符合日常活動、理性選擇及防衛空間等概念(Cornish & Clarke, 2003),且屬於環境設計之範疇(鄧煌發、李修安,2015:246)。舉例來說,如對酗酒者之加強執法(增加犯罪風險)或酒精鎖計畫(增加犯罪阻力)等措施,可有助於道路安全,另對駕駛人外在可見的警方管制手段,亦可維持酒精(駕)控管之一般預防效果(SWOV, 2018)。

表 2-6-1 情境犯罪預防 25 項策略一覽表

增加(犯罪)阻力	增加(犯罪)風險	降低(犯罪)報酬	減少(犯罪)刺激	移除(犯罪)藉口
<u>強化標的</u> * 龍頭鎖及汽車防啟動裝置 * 防盜隔幕 * 防竄改包裝	<u>擴充監控</u> * 例行提醒(夜行結伴、有人居留跡象、攜帶手機) * 鄰里守望互助	<u>隱匿標的</u> * 不停車於街道 * 中性別電話簿 * 無標誌運鈔車	<u>減緩挫折與壓力</u> * 效率排隊及禮貌服務 * 擴充座椅 * 柔音樂或靜光線	<u>訂定規範</u> * 租賃協議 * 騷擾法令 * 旅館登記
<u>管制設施通道</u> * 入口電話 * 電子通行卡 * 行李篩檢	<u>增加自然監控</u> * 改善街道照明 * 防衛空間設計 * 支持告發人士	<u>移除標的</u> * 可拆式汽車音響 * 婦女庇護區 * 電話預付卡	<u>避免爭執</u> * 分隔對手足球迷 * 降低酒吧擁擠 * 制定計程車費率	<u>敬告守則</u> * 「禁止停車」 * 「私人土地」 * 「撲滅營火」
<u>過濾出口</u> * 持票出口 * 出境文件 * 電子商品標籤	<u>減少匿名</u> * 計程車駕駛證件 * 申訴貼紙 * 學校制服	<u>財務識別</u> * 財產標註 * 車牌及零件標註 * 牛隻標記	<u>減少情緒挑逗</u> * 控管暴力色情 * 強化足球場良好行為 * 禁止激進毀謗	<u>激發良心</u> * 路旁速度顯示板 * 報關簽名 * 「順手牽羊是偷竊」
<u>轉移嫌犯</u> * 道路封閉 * 獨立女廁 * 分散酒吧	<u>利用區域管理者</u> * 雙層巴士監視器 * 雙店員便利商店 * 獎勵警覺	<u>干亂市場</u> * 監視當舖 * 控管分類廣告 * 街頭攤販發照	<u>減少同儕壓力</u> * 「白癡才酒駕」 * 「說不沒關係」 * 驅除學園製造麻煩者	<u>協助遵守規則</u> * 簡易圖書出借 * 公共廁所 * 垃圾桶
<u>管制器械</u> * 「智慧型」槍枝 * 失竊後無效手機 * 嚴管少年買噴漆	<u>強化正式監控</u> * 紅燈照相機 * 防盜鈴 * 安全警衛	<u>否定利益</u> * 油墨商品標籤 * 清洗塗鴉 * 減速路凸	<u>避免模仿</u> * 破壞公物速修繕 * 電視安裝 V 晶片 * 嚴審犯案細節	<u>管制藥酒</u> * 酒吧內酒測器 * 侍者干涉 * 無酒精活動

資料來源: Opportunities, precipitators and criminal decisions: A reply to wortley's critique of situational crime prevention, Cornish, D. B. & Clarke, R. V. (2003). *Crime Prevention Studies*, 16, 41-96.

在國外, Clapp 等人(2005)鑑於酒駕是美國大學生最常見和最嚴重之酒精相關

問題，遂以環境預防對策為基礎，檢證該策略預防大學生酒駕的效果，渠等使用準實驗之不等組比較設計來測試預防酒駕措施的功效，並針對美墨邊境之兩所公立大學計 4,832 名學生，進行長達 7 個學期的社會行銷活動、媒體宣傳活動及加強執法（如酒駕檢驗站與往返穿梭巡邏）等措施，接著以電話隨機訪談和聽取酒駕自陳報告，經比較受測學校之前、後測酒駕數後，發現係呈顯著下降趨勢，而此項校園性處遇互動措施亦達統計上顯著水準($p < .05$)，足證防止大學生酒駕的環境預防對策，實有其效果與價值(Clapp et al., 2005)。

除此之外，Voas 等人(1999)為了解酒精安全鎖（增加犯罪阻力）對於降低酒駕累犯（含初犯與 2 犯）之實效性，曾選擇加拿大亞伯達省為研究區域，並蒐集 1996 年 9 月 30 日至 1998 年 7 月 1 日期間，因酒駕被定罪計 3 萬 5,132 名酒駕者的駕駛紀錄，針對初犯及 2 犯等酒駕者分別執行 6 個月與 2 年之酒精鎖計畫，接著比較相似酒駕紀錄而未裝置酒精鎖的對照組，研究發現裝設有酒精鎖之累犯酒駕數，基本上係呈下降趨勢，然酒精鎖一旦移除後，參加設置酒精鎖駕駛的酒駕率，則恢復到與未裝置者相同，顯見酒精安全鎖當時確能降低酒駕累犯，惟囿於僅有 8.9% 符合條件者參與該計畫，致使整體酒駕累犯下降率僅達 5.9%(Voas et al., 1999)。

貳、再犯預測與酒駕行為

Møller 等人(2015)為了解酒後駕車，特別是累（再）犯，遂針對非酒駕者、酒駕非累（再）犯及酒駕累（再）犯進行研究，並比較人口和社經地位特徵、道路交通事故參與，以及其他交通與非交通等違法行為。透過丹麥統計單位的登記資料，渠等取得 2008 年至 2012 年之 18 歲以上的人口資訊，經單變量和多變量統計分析後，發現 5 年中之酒駕累（再）犯的盛行率為 17%，且累（再）犯與駕駛性別、年齡、收入、教育程度、領取提前退休金、家庭類型及居住地區等顯著相關。此外，相較其他交通事件而言，特別是非交通違規案件，亦發現到累（再）犯涉及更多的酒精相關交通事故，當中並以弱勢社經地位和邊緣化等情況者，更易發生酒駕再犯行為，故建議減少酒駕之預防措施中，應解決增加酒駕累（再）

犯相關風險之一般生活狀況問題(Møller et al., 2015)。

Meesmann 等人(2015)為了解酒精檢測及自陳社交規範對於酒駕的影響，渠等分析 19 個歐洲國家之 1 萬 2,507 名汽車駕駛人，並運用多元邏輯迴歸模式，針對個人和國家等兩個面向進行檢視，發現在個人層面上，酒駕行為與男性性別、年輕年齡（17 至 34 歲）、個人酒測經驗、被酒測可能性認知程度，以及朋友酒駕行為認知度（社交規範）等呈現正相關，而與較大年齡（55 歲以上）呈現負相關，又在國家層面上，亦發現與較低法令酒精限制（如血液酒精濃度 0.2【毫克/毫升】與 0.5【毫克/毫升】相較）、駕駛人酒測百分比等呈現負相關。然而，透過國家和個人等層面分析比較後，卻發現自相矛盾之情況，即國家的酒測愈多，則酒駕愈低（即負相關），然對接受過酒測的受訪者來說，酒駕機會卻愈高（即正相關）。再者，就這兩個層面來說，社交規範變項（朋友酒駕行為認知度）對於酒駕之影響，均呈現正相關(Meesmann et al., 2015)。

Portman 等人(2010)為了解酒精生物標誌 CDT、GGT、生物標誌 γ -CDT 指數和過去酒駕是否對酒駕再犯預測具有顯著性，透過兩組不同樣本進行研究，其一為隨機呼氣檢測調查期間被發現呈正向呼氣酒精濃度駕駛者計 237 人，另一為普通警察執法期間被捕酒醉駕駛者計 193 人，同時回顧和前瞻地使用資料庫來監測酒駕事件。渠等研究發現在隨機檢測組中，生物標誌 γ -CDT 指數為累（再）犯顯著預測因子，另在被逮捕酒醉駕駛者中，並未發現 γ -CDT 與酒駕累（再）犯間存在顯著關係。然而，在這兩組駕駛者中，先前酒駕定罪強烈預測酒駕的再犯，故醫生和警察都應該多加關注那些因酒駕被判刑者之高再犯風險(Portman et al., 2010)。

Hubicka 等人(2008)為調查酒駕者之累（再）犯預測因子、犯罪行為的類型與發生率，遂研究 1,830 位瑞典酒駕者之酒精使用疾患確認問卷(Alcohol Use Disorders Identification Test, AUDIT)，渠等除蒐集先前酒駕犯行外，並尋找犯罪紀錄中之因其他犯罪行為所衍生的其他交通違法行為。在 5 年的調查期間中，總犯罪率（包含所有交通違法行為）為 64%，而 40% 樣本除有交通違法行為外，在研究期間尚有其他犯罪行為，又在調查結束後之兩年內，有 14.3% 酒駕者發生再

犯行為。渠等進一步分析，發現酒駕再犯之主要預測因子，包括先前交通違規行為、先前酒駕犯罪、先前其他犯罪行為（如欺詐或其他不誠實行為），以及「12至19時」檢測時間等因素。此外，一般交通控管之偵查作為，還有檢測出高的血液酒精濃度，均為酒駕再犯最強之負相關因子(Hubicka et al., 2008)。

Lapham 等人(2000)調查 628 位女性及 659 位男性的酒駕犯罪者，以了解影響累犯因素中之性別差異，渠等透過篩選計畫研究 5 年內仍居住在新墨西哥州的居民，並利用多元邏輯迴歸模式進行分析，以檢驗 5 年中再被逮捕之危險因素。預測變項包括性別、年齡、種族、教育程度、婚姻狀況、被捕時血液酒精濃度、父母酗酒問題、配偶酗酒問題、終生毒品（如大麻、可卡因或苯丙胺等）使用、家暴虐待行為，以及兩項標準化評估的得分。根據渠等研究結果，發現除年輕男性再犯風險高於女性外，兩性間再被逮捕風險因素實則相似，而整體 5 年的再被逮捕率，女性為 26% 至 20%，30 歲以下男性為 38%，31 歲以上男性為 24%。因此，相對女性來說，男性之「年輕年齡」，則係預測再次被捕的因子(Lapham et al., 2000)。

Marowitz(1998)探討逮捕期間血液酒精濃度、駕駛歷史、其他人口因素與酒駕被定罪者逮捕後 1 年之再犯率間的關係，渠運用複雜和簡單之預測模型，發現血液酒精濃度與累（再）犯間具有統計學上顯著的三次曲線關係，當血液酒精濃度為 0.00% 時，再犯率相對較高，而血液酒精濃度升至約 0.09% 時，再犯率卻遞減至最低，又當血液酒精濃度增至約 0.29% 時，再犯率亦相對較高，其後則隨血液酒精濃度而遞減。此外，高血液酒精濃度之高再犯率，表示有酒精依賴現象，而低血液酒精濃度的高再犯率，則表明有其他有害物質參與，又拒絕酒測者之酒駕再犯率，與先前因酒駕被逮的犯罪者相同。另外，透過血液酒精濃度、前兩年交通定罪、初犯或累（再）犯之簡單模型，據以預測酒駕再犯率時，亦可與判決前調查官、法官或決定適當制裁、處遇或補救措施等行政手段之其他因素，一併考量使用，而研究結果亦指出，高血液酒精濃度初犯和前兩年交通定罪，如同許多累（再）犯般，同樣具有再犯的高風險(Marowitz, 1998)。

Shore 和 McCoy(1987)研究堪薩斯州威奇托市 5 年間因酒駕被捕 1 次以上之女

性，並比較那些沒有再犯的女性，而累（再）犯則佔全體樣本之 7.45%，渠等表示酒駕的逮捕，對於後續犯行來說，也許是一種有效之威嚇。此外，這次調查兩個群體主要係由 20 和 30 歲的未婚飲酒女性所組成，雖說非再犯者可能受到 3 次或更多的控訴，然在調查期間之內，累（再）犯卻更易因初次犯行而入監。再者，渠等研究數據進一步指出，累（再）犯組可能係由相當大比例之飲酒或酗酒等問題的女性所組成，而其則可因轉介至酗酒治療方案來獲得協助(Shore & McCoy, 1987)。

第七節 國外防制酒駕相關政策及措施

以下主要探討近年來國外防制酒駕對策及措施，除包括英國、美國、法國、德國及加拿大等西方先進國家相關防制酒駕作為外，亦介紹臨近我國之日本、中國（含香港和澳門等地區）與其他國家特殊預防酒駕策略，接著則說明各國取締酒駕的血液酒精濃度規定，或是打擊酒駕之特別立法。

壹、英國

英國警方從 1967 年開始路邊攔測呼氣酒精值之執法方式，並於 1983 年以血液酒精濃度測定輔助呼氣酒測法，又 1988 年係以血液酒精濃度測定為法定裁罰認定方式。隨後，2011 年 3 月 21 日英國運輸部宣佈新取締酒（藥）後駕車方案，內容包括更進步偵測技術和主要罰則改變，如取消呼氣測驗超過標準值 40% 以下酒駕者要求選擇改以血液測驗證明之權利、推出更健全酒駕者輔導計畫而令其參加治療訓練及評估、改善警察酒測儀器而使警方更具機動性、杜絕高危險酒駕犯罪者拖延醫藥檢驗漏洞、簡化醫院對酒駕測驗之程序，以及取消警察必須證明每案所涉藥物始能取締規定（黃榮源，2011）。

目前英國在取締酒駕標準方面，駕駛人每 100 毫克血液酒精含量超過 80 毫克 (0.8mg/ml)，即達法定取締標準（維基百科，2020d），另使用不當藥物後駕駛，其處罰和酒駕相同，又在蘇格蘭地區，駕駛人每 100 毫克血液酒精含量超過 50 毫克(0.5mg/ml)，亦達法定取締標準（光明日報，2015）。至於在酒駕罰則部分，

實際上係由法官視當事人罪行狀況而定，如酒駕或企圖酒駕者，處 6 個月有期徒刑、無上限罰款，並禁止駕駛至少 1 年，而 10 年內被定罪 2 次，則禁止駕駛 3 年，另拒絕酒測者，亦處 6 個月有期徒刑、無上限罰款，並禁止駕駛至少 1 年，又酒駕致人於死者，係處 14 年有期徒刑、無上限罰款，並禁止駕駛至少 2 年，且回復駕籍前須經長期駕駛測試，然若為酒駕高風險者，將無法回復駕籍。此外，因酒駕被判刑者亦可能面臨保費增加，或出國旅遊上的麻煩，又如禁止駕駛 12 個月以上，則可能參加法院所提供之酒駕康復計畫課程(Drink-drive Rehabilitation Scheme Course)，以減少禁令的期限(GOV.UK, 2020a)。

申言之，酒駕者必須在法庭上決定是否參加康復課程，且一旦決定則無法改變主意，並應於一定時間內自費完成課程，而禁令期限通常會減少 4 分之 1(GOV.UK, 2020b)。值得注意一點，隨著英國國內重大交通事故一再地發生，近年來該國政府曾經考慮將包括酒駕在內之危險駕駛致死罪的刑度，從目前最高之 14 年有期徒刑，提高到無期徒刑，俾以澈底達到警惕作用 (ETtoday 新聞雲，2016)。

貳、美國

在 2016 年當中，美國計有 1 萬 497 人死於酒駕相關之事件，約佔所有死亡交通事故的 3 分之 1 左右 (計約 28%)，而在 14 歲以下兒童之 1,233 人的死亡數目中，則有 214 人 (計約 17%) 的肇事駕駛涉及酒駕行為，同年中並有超過 100 萬名駕駛人因藥物或酒精等駕駛因素被逮。此外，在血液酒精濃度至少 0.08% 之死亡事故中，有近 3 成的駕駛人為 25 至 34 歲 (計約 27%)，其次為 21 至 24 歲 (計約 26%)，再其次為 35 至 44 歲 (計約 22%)，又在 2016 年所死亡之機車駕駛中，約 25% 為血液酒精濃度至少達 0.08%。綜觀美國過去 10 餘年間，其成人自陳酒駕之相關事件，經統計每年至少發生達 1.11 億件以上 (參照圖 2-7-1)，足見酒駕危害的嚴重性(CDC, 2019)。

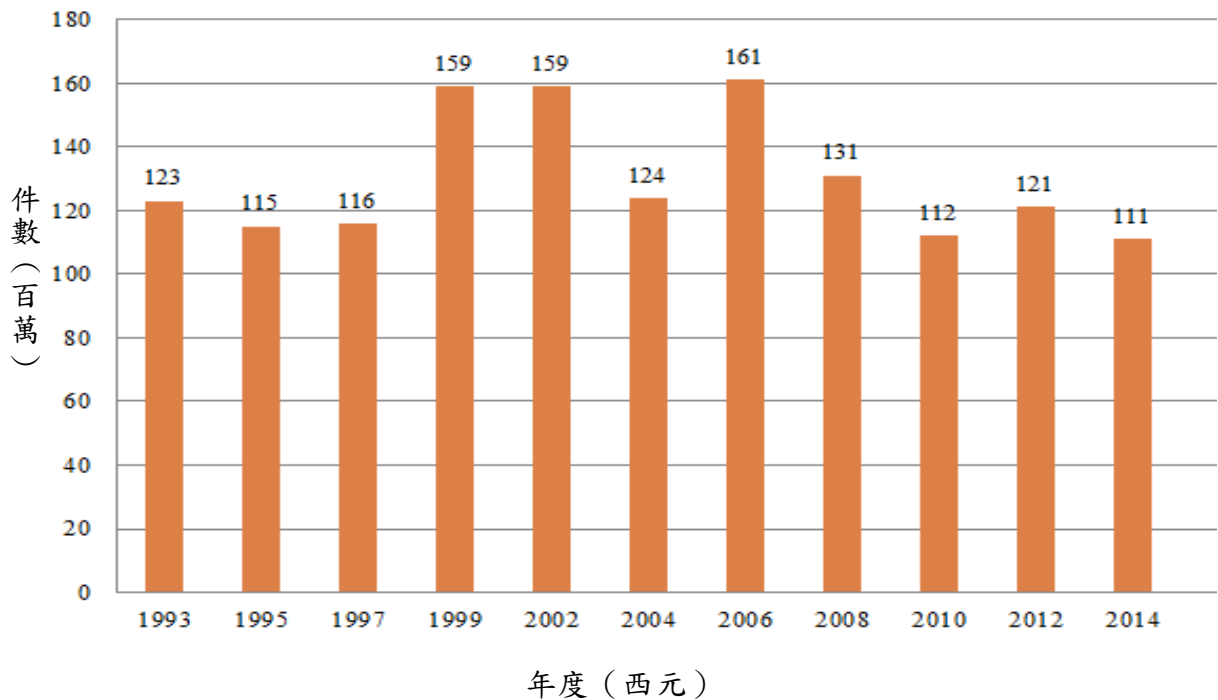


圖 2-7-1 1993 年至 2014 年美國成人自陳酒駕事件趨勢圖

資料來源：Impaired driving: Get the facts, CDC (2019).

自 1990 年代中期，美國即採用呼氣酒精點火自動鎖定裝置(Breath Alcohol Ignition Interlock Device, BAIID)預防酒駕(立法院第 9 屆第 5 會期第 13 次會議議案關係文書，2018)，當駕駛人酒測值超標時，車輛便無法發動，2012 年國家公路交通安全管理局積極研發非侵入性酒精濃度偵測器，包括偵測皮膚汗液酒精量之皮膚組織光譜儀，偵測身體散發氣體酒精量的遠距離光譜儀，生物分泌產生色差改變之電子化學感測器，以及偵測生物異常行為的行為感測器。此外，華盛頓州酒駕前科者必須在車牌加註字母「Z」而始得駕駛，目的即在嚇阻酒駕累犯者及提醒用路人注意(中時電子報，2017b)，另各州為強化酒駕再犯預防，紛紛處以吊扣(銷)駕照、強制接受講習、戒酒治療和評估、沒收車輛及裝置酒精鎖等行政罰，輔以刑事罰不足，甚或集體赴醫院停屍間參觀，俾收震撼教育效果。

然而，為解決長期習慣犯升高問題，各州相繼成立藥事法庭(Drug Court)及嚴重酒駕行為法庭(Felony Drunk Driving Court)，如阿拉斯加州將各自獨立的酒精成癮治療及藥物濫用治療之處遇審理制度合一，整併為單一治療法庭(Therapeutic

Court)模式，並藉此協調相關部門完成各項計畫研訂、認罪協商、激勵與制裁、合格認證、戒癮治療和成效評估等程序治療方案，又據阿拉斯加州司法委員會於1992年2月針對治療法庭進行成效評估調查，發現參加治療方案者之重複被逮率及重複被定罪率，均較未參加治療方案者為高（吳吉裕、許華孚，2015）。

一般來說，在美國境內駕駛車輛時，可能遭受酒駕取締之血液酒精濃度標準，除華盛頓特區、奧克拉荷馬（未成年人）、阿拉斯加、亞利桑那、伊利諾、緬因、密西根、蒙大拿、北卡羅萊納、德克薩斯及猶他等州，對於未滿21歲者係實施酒駕零容忍(0%)政策外，其餘各州常見取締標準分別是未滿21歲者為0.02%、滿21歲者為0.08%和商業駕駛者為0.04%。此外，談到酒駕（再犯）次數與拒測次數，多數各州亦設有相對應的處罰標準，通常為監禁、罰金、吊照或強制酒精鎖等項目，且隨違犯次數遞增而加重處罰，至例外則包括接受濫用藥物評估治療、社區服務活動、扣押車牌、報紙公布駕駛者（含姓名、照片及地址）、強制處分車輛（如沒收、保管或拍賣）、電子式酒精監控、申請註冊特殊車牌（俗稱威士忌酒牌）、高額保釋金、自費參加酒駕者處遇方案、居家電子監控方案、重複酒駕者處遇拘留所方案、隨機尿液分析、汽車保險額外費用、藥物濫用篩檢方案、回復駕籍成癮治療、酒駕教育課程、核發限制駕照、機動車輛酒精檢測暨停駛方案，以及住院或門診治療方案等措施(Nolo, 2020)。

值得注意的是，同樣受監禁或有期徒刑之人身自由處分，即便酒駕者再犯次數相同，然在各州科處監禁期間卻不見得一致，如在路易斯安那州內酒駕達第4次，其可能監禁長達30年，惟在北達科他州內僅監禁180天，甚至在阿拉斯加州內監禁最長也僅120天，類此差異情形亦出現在罰款、吊照或強制酒精鎖等處分上，故各州對於酒駕累（再）犯同類懲處之額度標準，可謂因地而異（參照附錄二）。

參、法國

自1958年開始，法國即以刑罰來懲罰酒駕，然在1970年7月9日才創設第1部法定血液酒精限制法令，並針對每項嚴重之道路交通相關犯行與身體傷害進

行強制性規定。自此之後，這項禁令隨著十多項法令補充而使其範圍持續擴大，每公升血液酒精含量超過 0.5 公克或呼氣酒精濃度為每公升達 0.25 毫克，刑事法庭即以第 4 級行政違序行為處罰 135 歐元，並扣減駕駛執照 6 點。當每公升血液酒精含量達 0.8 公克或呼氣酒精濃度為每公升達 0.4 毫克時，即構成刑事犯罪，除扣減駕駛執照 6 點外，駕駛人並可能被罰高達 4,500 歐元、2 年有期徒刑及其他懲罰（如吊扣【銷】駕照、社區服務或易以監禁等），而這樣的處罰同樣適用於拒測，甚至對道路交通違法再犯者，懲罰會更嚴厲（如吊銷駕照且 3 年內禁止再次申請）。

此外，如果發生死亡事件或身體傷害係因使用酒精等麻醉品的話，則屬加重處罰情況，將科處 10 萬歐元及 7 年有期徒刑，而對從事公共運輸業者來說，這些處罰將更加嚴厲。再者，自從 2011 年「LOPSSI 2」法令正式成為法國國土安全執行計畫法案後，這類與酒精相關的道路交通違法再犯者之車輛，均自動地被國家沒收，又如在酒精及毒品影響下駕車，懲罰可能高達 9,000 歐元罰金、3 年有期徒刑及吊銷駕照 3 年，若進一步發生事故時，身體傷害或過失致死的懲罰最高可處 10 年有期徒刑，並科處 15 萬歐元罰金，另拒絕接受酒測篩檢者，亦將科處 4,500 歐元罰金、最高 2 年有期徒刑，以及其他如吊扣（銷）駕照或認知課程等處分。另外，自 2010 年 1 月 1 日起，首次投入新生兒公共運輸汽車服務的車輛，均須配備酒精鎖裝置(Obradovic, 2013)，又自 2012 年 7 月 1 日起，亦規定車輛駕駛人必須自備酒精檢測器，車主未隨車攜帶者，將處 11 歐元罰款，此項規範則為全球首創（吳吉裕、許華孚，2015）。

肆、中國

中國大陸之取締酒駕標準，如每 100 毫升血液中酒精量達 20 毫克（即大於 0.02%），係屬飲酒駕駛，罰款人民幣 1,000 到 2,000 元，暫扣駕照 6 個月，如再犯則處 10 日以下拘留，罰款人民幣 1,000 到 2,000 元，吊銷機動車駕照，若為駕駛營運機動車者，則處 15 日拘留，罰款人民幣 5,000 元，吊銷駕照並限制 5 年內不得重新領取駕照。此外，每 100 毫升血液中酒精量達 80 毫克，則屬醉酒駕駛，

吊銷駕照並追究刑事責任，處 3 年以下有期徒刑，且 5 年內不得重新領取駕照，若係駕駛營運機動車者，吊銷駕照並追究刑事責任，且 10 年內不得重新領取駕照，若重新取得機動車駕駛證後，則不得駕駛營運機動車。再者，飲酒或醉酒駕駛機動車而發生重大交通事故且構成犯罪者，其終生不得重新領取機動車駕駛證（維基百科，2020d）。

在香港特別行政區酒後駕駛，最高可被判處港幣 2 萬 5,000 元罰款及監禁 3 年，同時強制修習駕駛改進課程，並記 10 分違例駕駛記分，且因呼氣、血液或尿液中之酒精比例，而有不同的最短停牌期，如屬第 1 級者，即超過訂明限度，但低於每 100 毫升呼氣、血液、尿液分別含有 35 微克、80 毫克、107 毫克之酒精比例，首次定罪停牌 6 個月，第 2 次或再次定罪停牌 2 年；另屬第 2 級者，即超過第 1 級，但低於每 100 毫升呼氣、血液、尿液分別含有 66 微克、150 毫克、201 毫克之酒精比例，首次定罪停牌 1 年，第 2 次或再次定罪停牌 3 年；又屬第 3 級者，即超過第 2 級，首次定罪停牌 2 年，第 2 次或再次定罪停牌 5 年。此外，所謂「訂明限度」係指每 100 毫升呼氣、血液、尿液分別含有 22 微克、50 毫克、67 毫克之酒精比例，至第 3 級酒後駕駛相關罪行最短停牌期態樣，則包括在酒類或藥物影響下駕駛而致沒有能力妥當地控制車輛、沒有提供呼氣樣本作檢查呼氣測試而無合理辯解，以及沒有提供呼氣、血液或尿液樣本作分析而無合理辯解（香港特別行政區政府運輸署，2018）。

根據澳門特別行政區政府公布第 3/2007 號法律之《道路交通法》，第 90 條規定任何人在公共道路上駕駛車輛，其每公升血液酒精含量等於或超過 1.2 克，如其他法律規定無訂定較重處罰，即科處最高 1 年徒刑及禁止駕駛 1 至 3 年，另過失者，亦予處罰。此外，第 96 條規定禁止在受酒精影響下於公共道路上駕駛，其所謂之「受酒精影響下」，係指駕駛員每公升血液酒精含量等於或超過 0.5 克，或根據法令規定進行測試而按醫生之報告，駕駛員被視為受酒精影響，如駕駛員每公升血液酒精含量等於或超過 0.5 克，但低於 0.8 克，即科處澳門幣 2,000 至 1 萬元罰金，惟每公升血液酒精含量等於或超過 0.8 克，但低於 1.2 克，則科處澳門幣 6,000 至 3 萬元罰金，同時禁止駕駛 2 至 6 個月。若為累犯者，於實施第 2 次

違法行為時，其每公升血液酒精含量低於 0.8 克，即科處澳門幣 4,000 至 2 萬元罰金，以及禁止駕駛 6 個月至 1 年，惟每公升血液酒精含量等於或超過 0.8 克，但低於 1.2 克，則科處最高 6 個月徒刑或澳門幣 1 萬 2,000 至 6 萬元罰金，同時禁止駕駛 1 至 3 年。復當駕駛員按法院命令進行鑑定檢測後，被宣告為慣常酗酒者，即科處禁止駕駛 1 至 3 年，其禁止駕駛期間則可延續至駕駛員痊癒為止。再者，第 115 條規定執法人員可對駕駛人員進行呼氣酒精測試，而牽涉人員傷亡事故之駕駛員或其他人士，在其狀況容許的情形下，必須接受測試，如無法進行測試，官方或依法指定醫護場所醫生應對送檢之涉事者，收集其個人血液樣本，以供診斷並檢測其受酒精影響的狀況，惟基於醫學原因或受檢者拒絕而無法進行血液酒精測試時，應由醫生進行檢查，以診斷受檢者受酒精影響之狀況，又無正當理由拒絕接受測試或醫生檢查者，則可處以禁止駕駛 2 至 6 個月（澳門特別行政區政府印務局，2007）。

伍、加拿大

在 1969 年加拿大政府規定駕駛人血液酒精濃度達 0.08%，即屬刑事法適用範疇 (Chamberlain & Solomon, 2002)，而根據加拿大安全委員會 (Canada Safety Council, CSC) 研究指出，與西方世界大多數國家相較，加拿大之血液酒精法律是非常嚴格的，在取締酒駕標準方面，只要血液酒精濃度達 0.08%，或每 100 毫升血液中之酒精量達 80 毫克，行為人即觸犯刑事法，然低於這項標準值的酒駕行為人，則會受到省（區）級之交通法令處罰，而這項研究是比較 20 個國家來的。此外，在酒駕罰則部分，觀察取締酒駕標準同為血液酒精濃度達 0.08% 的國家，並比較酒駕初犯之刑期，發現加拿大和德國最長的刑期都是 5 年，其他國家最長才 2 年，又取締標準值為 0.1% 的瑞典，其最長刑期僅有 1 年。再者，比較罰金達 1,000 美元之強制性最低罰款，加拿大除超過澳洲外，亦較大多數美國司法管轄區域的最高罰金來得高，又除法國罰金高達 7,300 美元以上外，加拿大也較多數歐洲國家之罰金來得高。另外，在取締酒駕血液酒精濃度一樣達 0.08% 的國家中，加拿大酒駕禁止駕駛是 1 至 3 年不等，而這同樣較其他國家來得長，並因加拿大政府

持續努力，其酒駕死亡人數從 1995 年計 1,296 人，下降至 2006 年計 907 人，降幅達到 30%。最後，在加拿大 13 個省（區）中，即有 9 個省（區）對酒駕吊照係以血液酒精濃度達 0.05% 或更低為標準，而吊照最短時間為 24 小時，然在安大略省對酒駕初犯者，則吊照 3 天(CSC, 2009)。

陸、德國

依據德國《刑法》第 315a 條第 1 項規定，因飲用酒精類飲料或服用麻醉藥品，或因精神或生理之缺陷，不能駕駛火車、纜車、船舶或航空器，而駕駛此類交通工具，致危害他人生命、身體或貴重物品者，處 5 年以下有期徒刑或罰金，而同條第 2 項規定，如屬未遂犯亦處罰之，另該條第 3 項則規定，因過失犯之者，處 2 年以下有期徒刑或併科罰金（詹惇賢，2013）。此外，第 315c 條第 1 項第 1 款規定，服用酒精類飲料或其他麻醉藥品，或因精神或生理之缺陷，不能安全駕駛而駕駛交通工具參與道路交通活動，因而危害他人生命、身體或重大財產，處 5 年以下有期徒刑或罰金（陳建同，2014），而同條第 2 項前段規定，如屬未遂犯亦處罰之，另後段則規定，因過失犯之者，處 2 年以下有期徒刑或罰金。再者，第 316 條第 1 項規定，駕駛人雖未構成第 315a 條或第 315c 條處罰，但服用酒精類飲料或其他麻醉藥品，不能安全駕駛而駕駛交通工具，處 1 年以下有期徒刑或罰金，而同條第 2 項規定，如屬過失犯亦處罰之（黃俊傑，2016）。

除此之外，德國聯邦議院曾於 2007 年 5 月 24 日在《道路交通法》(StVG)新增第 24c 條之新手駕駛酒精禁令規定，並於同年 8 月 1 日起實施，根據規定凡在駕駛實習期間或未滿 21 歲而飲用酒精飲料駕車者，或已飲酒且在酒精影響下仍駕車者，第 1 次違規將處 250 歐元罰款及扣減 1 點，並延長駕駛實習期間 2 年，同時安排參加特殊教育講習會。另外，駕駛實習期滿或年滿 21 歲而酒駕時，亦可能因行為人血液酒精濃度高低、外在不能安全駕駛特徵有無或涉及肇事行為與否等情狀，面臨不同之法律效果(Die Bayerische Polizei, 2020；Kraftfahrt-Bundesamt, 2014)，甚至於必要時，則可針對酒駕累（再）犯強制進行醫學精神鑑定（參照表 2-7-1）。

表 2-7-1 德國酒後駕車相關法律效果一覽表

血液酒精濃度	無外在不能安全駕駛特徵	有外在不能安全駕駛特徵	涉及肇事行為
0.3‰至0.5‰未滿	不罰	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 有期徒刑或罰金。 ➢ 撤銷駕駛許可 6 個月至 5 年。 ➢ 扣減(FAER)3 點。 ➢ 必要時，進行醫學精神鑑定(MPU)。 ➢ 達 1.6‰或再犯時，強制進行鑑定。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 有期徒刑或罰金。 ➢ 撤銷駕駛許可 6 個月至 5 年。 ➢ 扣減(FAER)3 點。 ➢ 必要時，進行醫學精神鑑定(MPU)。 ➢ 達 1.6‰或再犯時，強制進行鑑定。 ➢ 被害人之損害賠償、痛苦慰問金、養老年金或保險賠償等民事請求。
0.5‰ (等同每公升呼氣酒精濃度達 0.25 毫克) 至 1.1‰未滿	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 500 至 1,500 歐元罰鍰 (初犯罰 500 歐元、2 犯罰 1,000 歐元、3 犯罰 1,500 歐元)。 ➢ 禁止駕駛 (3 個月以下，當中初犯罰 1 個月、2 犯罰 3 個月、3 犯罰 3 個月)。 ➢ 扣減(FAER)2 點。 	同上	同上
1.1‰ 以上 (等同絕全駕駛)	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 有期徒刑或罰金。 ➢ 撤銷駕駛許可 6 個月至 5 年。 ➢ 扣減(FAER)3 點。 ➢ 必要時，進行醫學精神鑑定(MPU)。 ➢ 達 1.6‰或再犯時，強制進行鑑定。 	同上	同上
吸毒或服藥而影響駕駛能力	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 500 至 1,500 歐元罰鍰。 ➢ 禁止駕駛 (3 個月以下)。 ➢ 扣減(FAER)2 點。 ➢ 發照機關撤銷駕照。 ➢ 必須進行醫學精神鑑定(MPU)。 ➢ 必要時，依《麻醉藥品法》處有期徒刑或罰金。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 有期徒刑或罰金。 ➢ 撤銷駕駛許可 6 個月至 5 年。 ➢ 扣減(FAER)3 點。 ➢ 必須進行醫學精神鑑定(MPU)。 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 有期徒刑或罰金。 ➢ 撤銷駕駛許可 6 個月至 5 年。 ➢ 扣減(FAER)3 點。 ➢ 必須進行醫學精神鑑定(MPU)。 ➢ 被害人之損害賠償、痛苦慰問金、養老年金或保險賠償等民事請求。

資料來源：研究者整理自 Alkohol, Medikamente und Drogen im Straßenverkehr, Die Bayerische Polizei (2020).及 Promille-Grenzwerte, Kraftfahrt-Bundesamt (2014).

柒、日本

日本最早是在 1933 年禁止帶有酒氣或酒醉狀態下進行駕駛行為，並規定於汽車取締令第 62 條，而罰則係訂於同令第 82 條第 1 款，且不論故意或過失均處拘留或科料（黃慧娟，2013）。然而，在 2006 年 8 月 25 日福岡縣發生 3 名兒童遭酒駕司機追撞死亡事件後，國民有感於酒駕問題嚴重，日本政府遂開始通過並執行嚴厲的酒後駕車法令。在行政處罰部分，行為人只要因酒精影響而達無法正常駕駛車輛之酒醉狀態，即吊銷駕照且 3 年內不得重考，然行為人雖未達酒醉狀態，其酒測值如界於 0.15 至 0.25mg/L 間，則吊扣駕照 3 個月，另酒測值若達 0.25mg/L 或更多以上，亦吊銷駕照且 2 年內不得重考，惟行為人一旦屬酒駕肇逃者，則此後 10 年內將不得考照（風傳媒，2017）。

關於刑事處罰部分，依據日本《道路交通法》相關規定，行為人如在無法正常駕駛之酒醉狀態下駕車，係處 5 年以下有期徒刑或 100 萬日幣以下罰金，然行為人雖未達酒醉狀態，其酒測值如達 0.15mg/L 以上，則處 3 年以下有期徒刑或 50 萬日幣以下罰金。此外，對於提供車輛給酒駕者之人，亦比照酒駕者所受刑度而予重罰，另提供酒駕者酒類飲料的人，或坐在酒駕者車輛上之人，如酒駕者已達酒醉狀態時，均處 3 年以下有期徒刑或 50 萬日幣以下罰金，然酒駕者雖未達酒醉狀態，惟其酒測值若達 0.15mg/L 以上，仍處 2 年以下有期徒刑或 30 萬日幣以下罰金（日本國家警察廳，2020）。再者，日本《刑法》第 208 條之 2 第 1 項前段亦規定，因酒精或藥物影響，致生正常駕駛困難狀態，仍駕駛汽車而致人受傷者，處 15 年以下有期徒刑，因而致人死亡者，處 1 年以上 20 年以下有期徒刑（傅美惠，2013）。觀察日本近年來多管齊下之防制酒駕對策，諸如增加酒駕刑期、擴大處罰範圍（含提供車輛或酒類者），乃至於訂定《汽車代駕業法》，終使國內酒駕件數逐年減少。

捌、荷蘭

酒駕對道路安全是一種威脅，在 2015 年當中，荷蘭因酒精所造成的道路死亡

事件，估計介於 75 至 140 件之間，其對新手駕駛（持有駕照未達 5 年）的血液酒精濃度法定限制為 0.2（克/升），而對其他駕駛則為 0.5（克/升），又根據荷蘭《道路交通法》第 8 條規定，任何人駕駛或管理動力車輛，當其認識或理應知道所使用物質的影響下，甚至無論是否與其他物質混合使用，將可能降低駕駛技能時，其必須因此被認定為不適合駕駛，而這些物質通常包括酒精、毒品和精神藥物。早在 1974 年荷蘭即以 0.5（克/升）為法定酒精限制並增加執法，1984 年引進電子式呼氣測試設備，1987 年使用利於證據目的之呼氣分析，1996 年展開新的課程模式，即「酒精和交通教育措施」(Educational Measure Alcohol and traffic, EMA)，乃任何被逮捕之駕駛者的血液酒精濃度介於 1.3 至 1.8（克/升）間時，則被施予 3 天個人評估課程(Vissers & Van Beekum, 2002)。

除此之外，荷蘭亦在 1999 年引進區域交通執法小組，2001 年推出荷蘭版的「指定駕駛」公共宣傳活動，2006 年 1 月 1 日調降新手駕駛法定酒精限制至 0.2（克/升），以減少年輕男性之毒品和酒精的混合使用，2011 年 12 月 1 日針對嚴重酒駕犯實施酒精鎖計畫，然 2014 年 10 月則暫停該計畫，至 2015 年 3 月初時，荷蘭國家議會決定新案件不適用強制參加之酒精鎖計畫，以避免該計畫可能對大多數案件產生不成比例影響的爭議，迄 2016 年 2 月始宣布排除酒精鎖計畫於刑事法中。一般來說，與許多其他歐洲國家相比，荷蘭對於酒駕處罰仍屬相對較輕，如另有較 EMA 懲罰更輕的課程，即 LEMA(Light EMA)，係兩天半有關交通酒精使用風險之課程(SWOV, 2018)。

玖、其他

根據 2015 年所進行之一項國際調查顯示，南非的酒後駕車事故發生率最高計 58%，其次是加拿大計 34%，另中國則計 4%(News24, 2017)。為預防酒後駕車事件之發生，各國防制手段不一，如立陶宛、愛沙尼亞及拉脫維亞等國，推行以字母「O」開頭的特殊車牌，發給曾因酒駕行為處以拘留紀錄之駕駛人，以為酒後駕車懲罰手段（吳吉裕、許華孚，2015），而泰國政府為遏制酒駕歪風，特別立法通過「太平間震撼方案」，規定經法院判決有罪之交通違規者，包括酒駕和累犯者，

均須至醫院太平間服勞役，以嚇阻酒駕事件（蘋果即時，2016c）。除此之外，在澳洲發生酒駕的話，其姓名將被當地報紙公諸於世，而波蘭對被定罪之酒駕者，則規定其必須參加多人的政府講習課程，另在挪威酒駕犯罪時，恐將判處 3 個星期的牢獄之災，同時施以嚴苛勞役，又沙烏地阿拉伯對付酒駕者，係在公共廣場上對其進行鞭笞懲罰，惟在薩爾瓦多酒駕被判有罪之際，則可能意味著面臨死刑 (LifeSafer, 2020)。

任何酒精量的存在，都會損害駕駛行為，且對一般駕駛人來說，血液酒精濃度超過 0.05(g/dL)時，駕駛風險就會增加，而立法限制血液酒精濃度則成為解決酒駕問題之核心。此外，幾乎所有國家均有制定酒駕法律，當中有些國家並規定血液酒精濃度的限制值（參照圖 2-7-2），如限制一般駕駛血液酒精濃度為 0.05(g/dL)，另對年輕或新手駕駛之血液酒精濃度，則大多設限為 0.02(g/dL)，以降低年輕人發生交通事故的件數(WHO, 2018)。

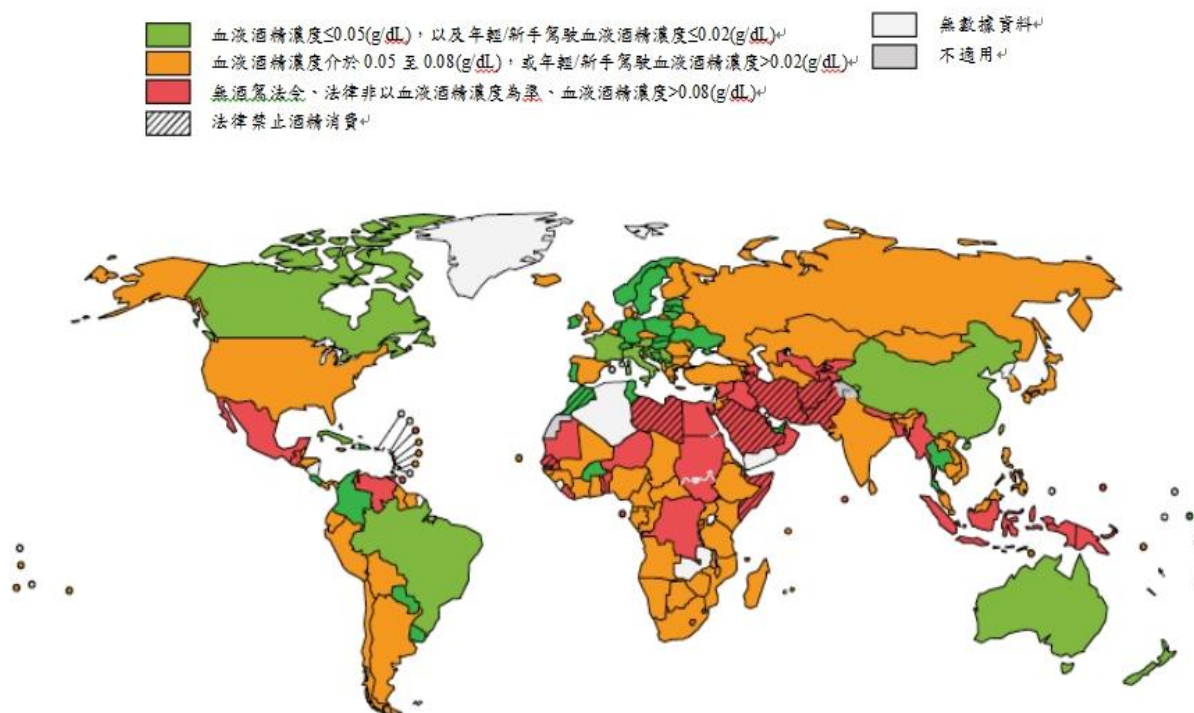


圖 2-7-2 2017 年世界各地酒後駕車法律適用情形分布圖

資料來源：Global status report on road safety 2018, WHO (2018).

申言之，即便個人體內血液酒精濃度恐受其性別、體重、飲食或健康等狀況影響而存有差異，然立法設限乃為評估個人酒後駕車的風險，如人體血液酒精濃度介於每毫升 0.5 至 0.9 毫克時，則個體發生死亡車禍機率便比一般人高出 11 倍，特別在某些國家當中，對於年輕、經驗不足或經營商業運輸等駕駛人，亦大多設有較低血液酒精濃度的門檻限制(AIM, 2018)。除此之外，若係針對血液酒精濃度予以特別立法或規範，則各國大多置重點於國際性或企業規模之商用車輛操控者、航空飛行員，以及公共汽車、卡車或計程車等駕駛人，甚至在某些國家中，其適用範圍更擴及於雪車、人力車或私人飛機、船舶等駕駛者（林書慶，2017）。

第八節 我國防制酒駕刑事政策及趨勢

目前我國對於酒後駕車行為相關處罰，主要係依據《刑法》第 185 條之 3 及《道路交通管理處罰條例》第 35 條等規定，前者屬刑事罰範疇，至後者則屬行政罰領域。然而，酒後駕車究屬行政犯或刑事犯，現階段仍須借重酒精檢測，並視其結果而定（曾淑英，2015）。

壹、《刑法》不能安全駕駛罪立法變革

近年臺灣社會常因媒體對犯罪事件之過度報導，往往挑起民眾的恐慌與憤怒情緒，致使人民普遍不信任政府，而基於民意訴求之增修法律亂象，可謂屢見不鮮。現今刑罰民粹主義已成為影響臺灣刑事政策變遷的動力之一，最顯著莫過於《刑法》第 185 條之 3 的立法及歷次修法（周采慧，2015），至該條相關立（修）法歷程如下：

一、1999 年 3 月 30 日酒後駕車行為犯罪化

在酒後駕車行為犯罪化前，國內並無針對酒駕肇事致死或重傷科以刑罰的特別規定，惟僅以一般過失致人於死或過失傷害罪評價論處（楊信毅、戴東盛、黃昶斌，2013）。然而，有鑑於酒駕行為之高肇事率，逐漸為國人所無法容忍，為順應社會情勢與民意輿情（呂秉翰，2017），我國遂於 1999 年 3 月 30 日增訂《刑法》第 185 條之 3：「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 1 年以下有期徒刑、拘役或 3 萬元以下罰金。」當時立法理由則謂：「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。」(立法院法律系統，1999)此外，行為人一旦符合「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」之法定條件，即該當抽象危險犯的構成要件，而該條運用抽象危險構成要件之理由，包括(張麗卿，2012)：

- (一) 對於法益作前置性的保護。
- (二) 避免實害犯舉證上的困難，減輕追訴機關負擔。
- (三) 抽象危險構成要件符合刑法所要求的一般預防功能。

二、2007 年 12 月 18 日加重不能安全駕駛罪罰金

由於我國《行政罰法》係於 2005 年 2 月 5 日公布，並在 2006 年 2 月 5 日施行(維基百科，2020e)，依其第 26 條規定所揭示「一罪不二罰」與「刑事優先」等原則，如酒駕行為人同時違反《刑法》第 185 條之 3 及《道路交通管理處罰條例》第 35 條等規定，自應優先適用《刑法》處斷之。然而，這些規定於當時的司法實務運作上，卻發生「喝得越多、罰得越少」之亂象(自由時報，2006)，嚴重傷害政府執法威信。爰此，我國遂於 2007 年 12 月 18 日修正《刑法》第 185 條之 3：「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 1 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 15 萬元以下罰金。」將罰金額度由先前的「或 3 萬元以下罰金」提高至「或科或併科 15 萬元以下罰金」，惟在立法理由上，則以「照黨團協商條文通過」(立法院法律系統，2007)，簡略地一語帶過。

三、2011 年 11 月 8 日增訂酒後駕車加重結果犯

2011 年 10 月初，當時年約 27 歲消防員賴○○在執行車禍救護任務期間，遭酒駕男子撞擊並造成左小腿截肢，該案旋即引發外界震驚，各界在譴責同時，紛紛要求政府提高酒駕刑責(ETtoday 新聞雲，2011)。囿於國內民怨沸騰，我國遂於 2011 年 11 月 8 日修正《刑法》第 185 條之 3：「(I)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 2 年以下有期徒刑、拘役或科或併科 20 萬元以下罰金。(II)因而致人於死者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑；致重傷者，處 6 月以上 5 年以下有期徒刑。」其立法理由則稱：「(一)按原《刑法》第 185 條之 3 規定酒駕行為之處罰為，……，若因而致人死傷，則另依過失殺人或傷害罪處罰，……，顯係過輕，難收遏阻之效，……。(二)……。查有關公共危險罪章之相關規定，……，若有因而致人於死或致人於傷，均訂有相關加重處罰之規定，次查《道路交通管理處罰條例》第 35 條有關酒醉駕車之處罰規定，……，若因而肇事致人受傷或死亡，亦另訂有較重之處分規定，爰參考《刑法》公共危險罪章相關規定及《道路交通管理處罰條例》，……，增訂因酒駕行為而致人於死或重傷，……，考量罪刑衡平原則，爰參酌《刑法》第 276 條第 2 項業務過失致死罪，以及同法第 277 條普通傷害罪之處罰法定刑度，……。以期有效遏阻酒駕行為，……。(三)酒後駕車足以造成注意能力減低，……，嚴重危及他人生命、身體法益。原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。外國立法例不乏對酒駕肇事致人於死傷行為獨立規範構成要件之情形；……。故增訂第 2 項加重結果犯之刑罰有其必要性。」(立法院法律系統，2011) 當年立法院三讀修正通過之刑法部分條文，也被外界俗稱為「賴○○條款」，而依《刑法》公共危險罪逮捕的現行犯，均應隨案偵辦，並與《刑事訴訟法》第 92 條第 2 項之「不予解送」衝突，同時不適用此訴訟法(台灣新生報，2011)。

四、2013 年 5 月 31 日增訂酒精濃度標準並加重刑罰

2012 年 4 月 25 日臺灣高雄發生富家子弟葉○○酒駕撞人致死案，造成 2 人直接死亡，1 人間接死亡，且由於葉民酒駕在先，加上其與家人事後態度傲慢狂妄，旋即引起全國輿論大肆撻伐(維基百科，2020f)。此外，2010 年 3 月 25 日撞死臺灣黃姓送報生之印度裔英國籍商人林○○，渠案於 2012 年 7 月 26 日經臺灣高等法院依酒駕、過失致死及肇事逃逸等罪判刑 4 年，惟林男卻在同年 8 月 14 日持假護照潛逃泰國，並在 2013 年 2 月 5 日接受臺灣媒體專訪，再度堅稱渠非撞人駕駛，我國外交部立即於同年 2 月 7 日表示，將透過各種方式使林男回國服刑

(維基百科, 2020g), 然迄今仍無任何進展。前揭相關案例陸續發生後, 再次重傷政府執法威信, 國內民怨一度喧囂沸騰至臨界點, 為平息國人不滿情緒, 我國遂於 2013 年 5 月 31 日修正《刑法》第 185 條之 3:「(I) 駕駛動力交通工具而有下列情形之一者, 處 2 年以下有期徒刑, 得併科 20 萬元以下罰金: (一) 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。(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。(II) 因而致人於死者, 處 3 年以上 10 年以下有期徒刑; 致重傷者, 處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。」至立法理由則謂:「(一) 不能安全駕駛罪係屬抽象危險犯, 不以發生具體危險為必要。……, 增訂酒精濃度標準值, 以此作為認定「不能安全駕駛」之判斷標準, 以有效遏阻酒醉駕車事件發生。(二) 至於行為人未接受酒精濃度測試或測試後酒精濃度未達前揭標準, 惟有其他客觀情事認為確實不能安全駕駛動力交通工具時, 仍構成本罪, ……。(三) 修正原條文第 2 項就加重結果犯之處罰, 提高刑度, 以保障合法用路人之生命身體安全。」(立法院法律系統, 2013)

五、2019 年 5 月 31 日增訂酒後駕車累犯處罰規定

2019 年 2 月 2 日凌晨許, 臺中 48 歲陳姓男子無照 3 度酒駕, 高速逆向撞死兩人, 渠酒測值每公升高達 0.81 毫克(公視新聞網, 2019)。無獨有偶, 同年 2 月 26 日晚間, 曾因酒駕被送辦之臺中 46 歲林姓男子, 再度酒駕撞傷兩人, 渠酒測值每公升亦高達 0.61 毫克(自由時報, 2019b)。鑑於酒駕累犯案件頻傳, 我國遂於 2019 年 5 月 31 日修正《刑法》第 185 條之 3:「(I) 駕駛動力交通工具而有下列情形之一者, 處 2 年以下有期徒刑, 得併科 20 萬元以下罰金: (一) 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。(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。(II) 因而致人於死者, 處 3 年以上 10 年以下有期徒刑; 致重傷者, 處 1 年以上 7 年以下有期徒刑。(III) 曾犯本條或《陸海空軍刑法》第 54 條之罪, 經有罪判決確定或經緩起訴處分確定, 於 5 年內再犯第 1 項之罪因而致人於死者, 處無期徒刑或 5 年以上有期徒刑; 致重傷者,

處 3 年以上 10 年以下有期徒刑。」又立法理由則稱：「(一)……。若行為人曾因違犯本條，而經法院判決有罪確定或經檢察官為緩起訴處分確定，……，應生警惕，強化自我節制能力，……。倘又於判決確定之日起或緩起訴處分確定之日起 5 年內，再犯本條之罪，並肇事致人於死或重傷，則行為人顯具有特別之實質惡意，……，有針對是類再犯行為提高處罰之必要性，以抑制酒駕等不能安全駕駛行為之社會危害性，……。(二)至於犯本條之罪並肇事，倘綜合一切情狀足以證明行為人對於其行為造成他人死亡、重傷或傷害之結果，有第 13 條直接故意或間接故意之情形，本即應依第 22 章殺人罪或第 23 章傷害罪各條處斷，……。(三)第 1 項及第 2 項未修正。」(立法院法律系統，2019)

貳、酒駕民怨衝擊政策窗開啟修法契機

回顧我國近年來防制酒後駕車政策的發展趨勢，幾乎多因酒駕事件引發民怨而開啟此議題之政策窗⁷，如在「政治流」方面，國家施政不時瀰漫並充斥緊張氛圍，且因酒駕（再犯）事件一再發生，經常造成國內民怨沸騰，另在「問題流」方面，正因國內酒駕犯罪頻傳，致令政府無法漠視此等問題的嚴重性與急迫性，又在「政策流」方面，亦因嚴刑峻法而嚇阻犯罪之一般預防思維影響，導致我國防制酒駕政策逐漸傾向威嚇主義立（修）法態勢。申言之，自 1999 年 3 月 30 日《刑法》不能安全駕駛罪立法之初，雖歷經 2007 年、2011 年、2013 年等數次修正，乃至於 2019 年 5 月 31 日首度明訂酒駕累犯具體罰責，然我國社會對於酒駕犯罪一貫態度，始終依舊秉持「以牙還牙、以眼還眼」的應報思想，致令《刑法》第 185 條之 3 法定刑愈趨嚴厲。如進一步深入觀察，不難發現下列修法特徵：

- 一、國內大眾新聞傳播媒體推波助瀾，形塑知名酒駕事件發生頻繁印象。
- 二、社會民怨沸騰與人心惶恐不安，開啟不能安全駕駛罪修法之政策窗。
- 三、刑罰民粹主義與一般預防威嚇作用，主導刑事政策變遷與發展方向。

⁷ 所謂政策窗開啟，即指問題流(Problem Streams)、政治流(Political Streams)與政策流(Policy Streams)等三流合一之時機，且當政策窗一旦開啟時，便是政策議程設定的最好時機(Kingdon, 1995: 166-168)。當中，「問題流」係由真實世界問題之資訊與政府介入結果所組成，「政策流」是由研究者、倡議者或專家等對政策具備知識的人所組成，主要即針對政策從事問題研究並提出可能之解決方案，而「政治流」則是一種易受政治力影響的過程，其主要組成要素為國家氛圍、壓力團體競爭及政府人事更替等內容(陳恆鈞、劉邵祥，2007)。

第九節 綜合評述

透過前揭國人酒駕現況之分析，再經理論和國內、外文獻（實證）資料的研討，以及世界主要國家打擊酒駕（含再犯）行為所採之規範或措施等介紹後，茲評析如下：

壹、國內取締酒駕犯罪長期存在差別執法現象

觀察近年來我國地檢署執行公共危險罪之裁判確定有罪者的職業狀況，係以「農林漁牧業生產人員」與「技藝有關工作人員、機械設備操作及組裝人員、基層技術工及勞力工」等藍領階級為主體，少部分則為「技術員及助理專業人員、事務支援人員」、「民意代表主管及經理人員」和「專業人員」等白領階級，且此兩類職業群體人數差距亦相當懸殊，足見當前我國刑事司法體系對於中下階層之藍領階級的執法強度，實遠勝於其他職業類別之群體。此外，進一步觀察 2013 年 6 月 13 日《刑法》第 185 條之 3 規定修正實施前、後，於 2012 年執行公共危險罪之裁判確定有罪者的白領階級計 3,068 人，而於 2014 年則計 4,133 人，其人數增加計 1,065 人、漲幅計 134.71%，另於 2012 年執行公共危險罪之裁判確定有罪者的藍領階級計 26,479 人，而於 2014 年則計 43,054 人，其人數增加計 16,575 人、漲幅計 162.60%，經比較即發現藍領階級增漲人數遠多於白領階級計 15,510 人，且高達 15.56 倍。

按照常理推斷，於 2013 年 6 月 13 日《刑法》第 185 條之 3 規定修正施行後，即便刑事偵查機關執法次數增加或取締標準趨向嚴格，惟對各個職業領域團體之受裁判確定有罪人數來說，渠等漲幅理當同步或至少趨於一致，然修法後藍領階級之公共危險罪的裁判確定有罪增加人數，卻遠遠高於白領階級之增漲人數，此除凸顯出我國打擊公共危險罪之偵查能量分佈不平均外，亦足證目前在刑事司法體系之取締酒駕工作上，確實存在差別執法現象，如對照當前臺灣社會正大聲疾呼並追求轉型正義的環境氛圍，則長久以來針對藍領階級執法或取締之不正義，是否也應該一併檢討或修正？實值相關政府部門正視與省思。

貳、論證酒駕相關犯罪理論多元且具研析價值

經過國內、外相關文獻資料之蒐集與分析後，本研究發現值得運用於探討酒駕行為的相關犯罪學理論，包括一般化緊張理論、社會學習理論、威嚇理論和自我控制理論，乃至於基本人口特性及預防理論等學說內涵，皆與酒駕成因研究密不可分且息息相關。申言之，在一般化緊張理論部分，Hoyle(2016)研究物質使用後，發現緊張是自陳酒駕明顯的預測指標(Hoyle, 2016)，而林漢堂(2014)探討緊張因素與基層警察人員問題飲酒行為之關係，發現「與他人負面關係」、「負面生活事件」及「工作負荷過度」等因子，與基層警察人員問題飲酒行為最具關聯性(林漢堂，2014)；在社會學習理論部分，林宜臻(2015)研究酒駕犯罪者，發現其友伴出現偏差行為可能性較大，並因和朋友接觸學習而飲酒價值觀亦較扭曲(林宜臻，2015)，又 Livingstone(2011)問卷調查昆士蘭駕駛後，發現差別接觸規模大小及對酒駕有良好個人定義，均為預測酒駕的顯著因子(Livingstone, 2011)。

除此之外，在威嚇理論部分，黃志祥(2014)探討刑罰威嚇對於酒駕之影響，發現法令認知(酒駕刑罰太重)係對酒駕次數最具影響力(黃志祥，2014)，而 Wagenaar 等人(2007)研究發現法定血液酒精濃度限制的改變，顯著影響酒精相關之死亡事件(Wagenaar et al., 2007)；在自我控制理論部分，陳筱娟(2013)問卷分析酒駕相關影響因素後，發現酒駕組比一般組較傾向以非語言協調方式來處理問題(陳筱娟，2013)，又 Keane 等人(1993)研究加拿大安大略省駕駛人後，發現結果支持低自我控制和酒駕行為間的關係，且酒駕具冒險、衝動、享樂及立即取向等行為特質(Keane, Maxim & Teevan, 1993)。最後，在基本人口特性部分，Møller 等人(2015)研究酒駕累(再)犯後，發現累(再)犯與駕駛性別、年齡、收入、教育程度和家庭類型等顯著相關，亦分析出累(再)犯涉及更多之酒精相關交通事故，並以弱勢社經地位和邊緣化等狀態者，更易發生酒駕再犯行為(Møller et al., 2015)。綜上可知，無論是緊張壓力、社會學習、威嚇作用與低自我控制，乃至於性別、年齡及教育程度等基本人口特質，皆具酒駕(含再犯)行為研究的價值，遂據以建構本研究之理論架構。

參、強調酒駕刑罰特別威嚇預防效果未符預期

鑑於國內酒後駕車重大交通事故發生仍頻，為挽救民眾對於政府施政的信心，我國除先於 2013 年 5 月 31 日修正《刑法》第 185 條之 3 規定，即增訂酒精濃度取締標準並加重相關刑罰外，而後亦於 2019 年 5 月 31 日再次修正該條文，同時增訂酒後駕車累犯處罰規定，均企圖以刑罰威嚇為手段，期能有效降低國人酒後駕車之犯罪行為。然而，自從取締酒駕犯罪標準趨向嚴格後，除白領階級中的「民意代表主管及經理人員」外，變化最為明顯莫過於各職業群體之酒駕違犯人數大幅增加，特別是藍領階級中的「技藝有關工作人員、機械設備操作及組裝人員、基層技術工及勞力工」增加人數最多，至有關男女性別、年齡分布、職業狀況或教育程度等分類間之排序，基本上則無多大影響或變動。此外，在 2019 年 7 月酒駕新制上路後，僅僅 7 月份期間，警方即取締酒駕計 8,546 件，當中並移送地檢署計 4,849 件（聯合新聞網，2019），足見當前政府所推行威嚇主義為主之酒駕預防對策，從修法後的種種實然面向觀察，顯已遭受嚴峻挑戰。

詳言之，現階段政府透過提高刑罰威嚇性的做法，非但無法有效降低我國逐年攀升之酒駕犯罪人數，反倒是在實施嚴格取締酒駕執法標準後，無論在教育、職業、性別或年齡等類別分布上，國人酒駕犯罪人數均呈大幅上升趨勢，乃至酒駕累犯亦成為嚴重的社會問題（中時電子報，2015），實凸顯出當前我國防制酒駕（含再犯）策略已然面臨前所未見之瓶頸。復進一步深入觀察，目前政府提高酒駕犯罪取締標準之做法，其政策制定過程於某程度上刻意趨向政治化及民粹主義化，似乎僅為滿足社會大眾心理安全與嚴厲應報的政治要求（許福生，2017：510），至在預防酒駕累（再）犯之特別威嚇上，如單就全國不能安全駕駛罪新入監有前科累犯人數屢創新高的事實看來，其成效明顯不如預期。另一方面，更由於國內刑事司法體系各個系統未能正視其自身對於重刑化刑事政策嚇阻的效果，以致弱化重刑化刑事政策之功能，進而導致各個系統無法發揮其應有的威嚇作用（蔡德輝，2008），此亦為當前酒駕刑罰特別威嚇失能原因之一。職是之故，預防普羅社會大眾從事酒駕犯罪的一般威嚇固然重要，然澈底落實防制常習酒駕者再犯酒駕

行為之特別威嚇，才是現階段打擊酒駕亂象的核心關鍵。

肆、取締酒駕執法標準未能依隨駕駛條件而定

酒後駕車雖為近代國家始有之法定犯罪，然其卻與飲酒行為密切相關，而飲酒行為如屬過量、濫用或成癮時，除對行為人本身有害之外，甚者引起社會違序情事發生，酒駕犯罪即屬其一。觀察各國對於酒駕犯罪之防制，如英國對 10 年內 3 犯酒駕者之吊銷駕照 109 年，美國華盛頓州飭令酒駕前科者於車牌加註英文字母「Z」，日本對酒駕實施重刑化處遇或擴大處罰至提供車輛、酒類者，乃至於加拿大對酒駕者禁止駕駛 1 到 3 年不等，抑或波羅的海 3 小國推行酒駕拘留紀錄者發予字母「O」開頭之車牌等等，渠等預防酒駕（含再犯）基本思維出發點，即在於透過重罰來威嚇此等犯罪（再）發生。此外，在設有酒駕法律之 174 個國家中，規範有血液酒精濃度閾值限制者，計 136 個國家，而這當中限制一般駕駛血液酒精濃度為 0.05(g/dL)者，計 89 個國家；另限制年輕及新手駕駛血液酒精濃度為 0.02(g/dL)者，計 48 個國家；又限制商業駕駛血液酒精濃度為 0.02(g/dL)者，計 53 個國家；最後，既限制一般駕駛血液酒精濃度為 0.05(g/dL)者，亦限制年輕及新手駕駛血液酒精濃度為 0.02(g/dL)者，計 45 個國家，且大多數集中在歐洲地區(WHO, 2018)，足見先進國家大多利用嚴定血液酒精濃度標準方式，以預防酒駕犯罪之發生。

現行我國《刑法》第 185 條之 3 規定取締酒駕的呼氣酒精濃度標準為達每公升 0.25 毫克或血液酒精濃度達 0.05% 以上，觀察此一取締標準，相較當前世界各國而言，雖無如俄羅斯、巴西、匈牙利、巴拉圭、羅馬尼亞、斯洛伐克、卡達、捷克共和國、亞賽拜然、巴拿馬、巴林、亞塞拜然、孟加拉、葛摩、科威特、哈薩克、塞內加爾、阿聯、烏茲別克、印度尼西亞、伊朗、利比亞、馬爾地夫、茅利塔尼亞、蘇丹共和國、葉門、巴基斯坦、沙烏地阿拉伯等國家，採取酒駕零容忍之執法標準，亦不像格瑞那達、索馬利亞、萬那杜、甘比亞、布吉納法索、安地卡及巴布達、多哥等特殊國家，採取無限制的開放酒駕政策，而是與阿爾巴尼亞、安道爾、阿根廷、奧地利、比利時、玻利維亞、保加利亞、柬埔寨、哥斯大

黎加、古巴、賽普勒斯、丹麥王國、多明尼加、厄利垂亞、芬蘭、法國、德國、希臘、冰島、愛爾蘭共和國、以色列、義大利、南韓、拉脫維亞、黎巴嫩、盧森堡、模里西斯、摩納哥、蒙古國、諾魯、尼加拉瓜、奈及利亞、荷蘭、紐西蘭、菲律賓、葡萄牙、秘魯、索羅門群島、西班牙、蘇利南、南非、史瓦帝尼、瑞士、泰國、東帝汶、突尼西亞、土耳其、克羅埃西亞、埃及、吉爾吉斯、薩爾瓦多、斯洛維尼亞、香港、蒙特內哥羅、馬其頓共和國、澳大利亞、貝南、聖多美普林西比等多數國家（地區），執法標準相當或一致（參照表 2-9-1），尚符合現階段世界潮流（林書慶，2017）。

表2-9-1 各國血液酒精濃度比較一覽表

血液酒精濃度標準 (毫克/毫升)	國家別
0	俄羅斯、阿根廷（載運未成年人、貨物車輛、職業或商業之駕駛）、巴西、克羅埃西亞（商業、職業或未滿 24 歲之駕駛）、古巴（商業、年輕或新手之駕駛）、多明尼加（職業駕駛）、斐濟（職業或學習駕照之駕駛）、德國（學習駕照、18 至 21 歲、2 年內新手、商業或職業之駕駛）、匈牙利、義大利（職業、商業、3 年內新手或年輕且未滿 21 歲之駕駛）、寮國（職業駕駛）、黎巴嫩（公車、公共運輸或 3 年內新手之駕駛）、立陶宛（3.5 公噸以上車輛、9 人座車輛、商業或 2 年內新手之駕駛）、莫三比克（公共運輸或危險貨物之駕駛）、斯洛維尼亞（職業、年輕或 3 年內新手之駕駛）、紐西蘭（未滿 20 歲年輕駕駛）、巴拉圭、菲律賓（職業駕駛）、羅馬尼亞、斯洛伐克、坦尚尼亞（職業駕駛）、泰國（職業駕駛）、烏干達（商業或職業之駕駛）、烏拉圭、越南（汽車駕駛）、卡達、捷克共和國、亞賽拜然、波斯尼亞（公車或卡車之駕駛）、印度（喀拉拉邦）、塞爾維亞（職業、商業、年輕或新手之駕駛）、巴拿馬、巴林、土耳其（職業或公共服務之駕駛）、加拿大（未滿 21 歲或新手之駕駛）、澳大利亞（年輕或新手之駕駛）、亞塞拜然、孟加拉、葛摩、科威特、哈薩克、塞內加爾、阿聯、烏茲別克、印度尼西亞、伊朗、利比亞、馬爾地夫、茅利塔尼亞、蘇丹共和國、葉門、巴基斯坦、沙烏地阿拉伯
0.01	玻利維亞（公共運輸車輛駕駛）
0.1	厄瓜多（職業駕駛）、以色列（年輕、新手、職業、商業或未滿 24 歲之駕駛）、瑞士（職業或學習新手身分之駕駛）、奧地利（未滿 20 歲、新手、職業或商業之駕駛）
0.15	幾內亞比索
0.2	阿爾及利亞、中國（飲酒駕駛）、哥倫比亞、哥斯大黎加（職業或 3 年內新手之駕駛）、賽普勒斯（商業或新手之駕駛）、多明尼加（機車駕駛）、愛沙尼亞、法國（公共運輸、學習駕照或緩刑之駕駛）、希臘（年輕、2 年內新手、商業或機車之駕駛）、愛爾蘭共和國（學習駕照、職業或 18 至 25 歲之駕駛）、拉脫維亞（2 年內新手駕駛）、盧森堡（職業或 2 年內新手之駕駛）、摩洛哥、荷蘭（5 年內新手駕駛或未滿 18 歲且 7 年內新手機車駕駛）、挪威、波蘭、葡萄牙（商業或 3 年內新手之駕駛）、南非（職業駕駛）、瑞典、史瓦帝尼（職業或商業之駕駛）、泰國（未滿 20 歲或臨時駕照之駕駛）、土耳其（商業駕駛）、烏克蘭、美國（未滿 21 歲者）、安道爾（職業駕駛）、阿根廷（機車駕駛）、波多黎各（新手或年輕且 18 至 21 歲之駕駛）
0.25	秘魯（職業、商業或客貨車輛之駕駛）
0.3	波士尼亞與赫塞哥維納、智利、厄瓜多、厄利垂亞（商業駕駛）、喬治亞、印度、日本、摩爾多瓦、塞爾維亞、西班牙（商業、年輕或 2 年內新手之駕駛）、東加、土庫曼、尼泊爾、波斯尼亞、馬利、塔吉克斯坦
0.4	亞美尼亞、立陶宛、美國（商業駕駛執照持有者）、墨西哥（索諾拉州）、加拿大（薩斯喀徹溫省）

表2-9-1 各國血液酒精濃度比較一覽表 (續)

血液酒精濃度標準 (毫克/毫升)	國家別
0.5	阿爾巴尼亞、安道爾、阿根廷、奧地利、比利時、玻利維亞、保加利亞、東加、哥斯大黎加、古巴、賽普勒斯、丹麥、多明尼加、厄利垂亞、南亞、芬蘭、法國、德國、希臘、冰島、愛爾蘭、共和國、以色列、義大利、南韓、瓜脫、維亞、黎巴嫩、盧森堡、模里西斯、葡萄牙、秘魯、蒙古國、羅馬尼亞、西班、牙、蘇利南、南非、史瓦帝尼、瑞士、泰國、東帝汶、突尼西亞、土耳其、英、國、(蘇格蘭)、越南(機車駕駛)、美國(猶他州)、臺灣、克羅埃西亞、埃及、吉爾吉斯、薩爾瓦多、斯洛維尼亞、香港、蒙特內哥羅、馬其頓共和國、墨、西哥(哈利斯科州、莫雷洛斯州、聖路易斯波托西市)、加拿大(亞伯達省、不列顛哥倫比亞省、曼尼托巴省、新布藍茲維省、紐芬蘭與拉布拉多省、西、北地方、新斯科細亞省、安大略省、愛德華王子島省)、澳、大、利、亞、貝、南、聖、多、美、普、林、西、比
0.53	賴比瑞亞
0.6	安哥拉、莫三比克、加拿大(努納福特地區)
0.7	洪都拉斯
0.79	納米比亞
0.8	加拿大(魁北克省和育空地帶)、墨西哥(阿瓜斯卡連特斯市、瓜納華托州、墨西哥城、墨西哥州、米卻肯州、新萊昂州、瓦哈卡市、塔毛利帕斯州、維拉克魯茲市、猶加敦州、伊達爾戈州)、巴哈馬、貝里斯、百慕達、不丹、汶萊、蒲隆地、維德角、喀麥隆、中非共和國、查德、剛果共和國、多米尼克、赤道幾內亞、斐濟、加彭、迦納、蓋亞那、牙買加、肯亞、吉里巴斯、寮國、賴索托、列支敦斯登、馬拉威、馬來西亞、馬爾他、阿曼、紐埃、聖克里斯多福及尼維斯、盧安達、薩摩亞、聖露西亞、獅子山共和國、塞席爾、新加坡、坦尚尼亞、千里達及托巴哥、吐瓦魯、烏干達、英國(北愛爾蘭、威爾斯、英格蘭)、辛巴威、委內瑞拉、美國、瓜地馬拉、衣索比亞、奧地利(騎乘自行車者)、波札那、波多黎各、馬達加斯加、尚比亞、聖文森及格瑞那丁、蒙塞拉特、巴布亞紐幾內亞、巴貝多、伊拉克、尼日、中國(醉酒駕駛)
1	剛果民主共和國、墨西哥(契瓦瓦市、塔巴斯科州)
1.06	馬紹爾群島
沒有限制	格瑞那達、索馬利亞、萬那杜、甘比亞、布吉納法索、安地卡及巴布達、多哥

資料來源：研究者整理自Blood alcohol concentration (BAC) limits, IARD (2020).、Blood alcohol content drink driving limits by country, PDIS (2020).及Blood alcohol concentration (BAC) limits, AIM (2018)。

備註：

- 1.在羅馬尼亞呼氣酒精濃度大於或等於 0.4 須進行血液酒精濃度測試，酒測值介於 0 至 0.8 會罰款及吊照，如大於 0.8 則屬刑案。
- 2.在中國酒測值介於 0.2 至 0.8 構成飲酒駕駛，等於或高於 0.8 構成酒後駕車。
- 3.在智利酒測值介於 0.3 至 0.8 視同影響駕駛，超過 0.8 視為酒駕。
- 4.在巴西酒測值介於 0 至 0.6 屬行政違規，高於 0.6 則涉及犯罪嫌疑。
- 5.在巴拿馬酒測值介於 0.1 至 0.5 應警告，0.51 至 0.85 處罰款，0.86 以上處罰款加扣車。
- 6.在巴拉圭酒測值介於 0.01 至 0.2 屬輕罪，0.21 至 0.8 屬重罪，0.81 以上屬非常嚴重罪行。
- 7.在哥倫比亞酒測值介於 0.2 至 0.39、0.4 至 0.99、1 至 1.49 及 1.5 以上，其處罰程度均不同。
- 8.在匈牙利酒測值大於 0.5 屬刑事案件。
- 9.瑞士自 2016 年起，改以呼氣酒精濃度替代血液酒精濃度。
- 10.澳大利亞相關地區血液酒精濃度特殊規定：
 - (1)澳大利亞首都領地：持有學習、臨時、限制或試用駕照、操作總重超過 15 公噸重型車輛或公共車輛(如計程車或公車)等駕駛為 0。
 - (2)新南威爾斯州：持有學習或臨時駕照等駕駛為 0，另操作總重超過 13.9 公噸重型車輛、載運危險品車輛或公共車輛(如計程車或公車)等駕駛為 0.2。
 - (3)北領地：持有臨時(試用)駕照駕駛為 0。
 - (4)南澳大利亞州：持有學習、臨時、試用或特許駕照、操作總重超過 15 公噸重型車輛、載運危險品車輛或公共車輛(如計程車或公車)等駕駛為 0。
 - (5)塔斯馬尼亞州：持有學習或臨時駕照、操作卡車、公車或計程車等駕駛為 0。
 - (6)維多利亞州：無駕照、持有學習許可證、試用或職業駕照，以及某些酒駕前科再領照等駕駛為 0，另服用甲基苯丙胺、大麻或搖頭丸等駕駛為 0。
 - (7)昆士蘭州：持有學習或臨時駕照、操作鉸接式車輛、載運危險品車輛、卡車、公車、試乘車或計程車等駕駛為 0。

然而，如深入比較我國與他國在酒駕規範對象上之差異，當可發現目前國內取締酒駕法令相關規定中，並未針對受取締者進行分類，以及施予相對應程度的懲罰。申言之，即未區分年齡（如成年或未成年）、駕駛經驗（如 3 年或 2 年內新手）、車種類型（如 15 公噸以上重型車輛、公共汽車、計程車或汽、機車）和持照身分（如職業、商業、臨時或學習駕照）等客觀駕駛條件，同時律定相當罪責之酒精濃度取締標準，未來如遇修法時機，實值有關單位參考。

伍、各國防制酒駕措施配套多元且政策趨嚴

經由前揭各國防制酒駕因應策略之比較後，發現幾乎均係透過管制性政策，以達其預防酒駕犯罪之目的。換句話說，即運用立法或行政等干預手段，明定取締酒駕犯罪之「酒測值」，並透過罰款及監禁等「主要處罰方式」，威嚇一般社會大眾而使其不敢酒駕，另對於酒駕犯罪或再犯者，則施予酒精鎖、禁止駕駛、增加保費、震撼教育、電子監控、社區服務、威士忌酒牌、酒駕教育課程、強制醫學鑑定、同車乘客連坐、強制處分車輛、違規記分扣點、酒癮評估治療、報紙公布酒駕者、懲罰性損害賠償金，以及提供車輛或酒類加重懲罰等形式不一的「輔助處遇措施」，觀其相關配套或矯正內容可謂發展多元，且能逐漸重視個體之實質差異。

如再進一步深入分析，發現除美國（各州不一）及加拿大（各省不一）因地理環境和國情等特殊因素，趨使該等國家在預防酒駕政策上，漸漸呈現多元化發展態勢外，另中國大陸（含港澳地區）近年來在打擊酒駕面向，其政策基本上均維持常態且變化不大，惟荷蘭歷來在防制酒駕工作上，態度相對歐美諸國則較為包容且開放，並傾向採行寬鬆懷柔政策，同時置重點於交通教育與酒精使用等風險課程，至其他各國在防範酒駕策略上，多數國家仍態度保守及傾向嚴懲立場。然而，近年由於我國發生多起酒駕慘劇，諸如 2010 年「英籍外商撞死送報孝子」、2011 年「女消防員遭撞截肢保命」、2012 年「葉少爺撞人致死」和 2013 年「柯文哲愛徒遭撞身亡」等一連串不幸事件，致令臺灣社會迷漫著一股嚴懲酒駕氛圍，連帶亦影響國內防制酒駕政策朝向嚴打立場發展（參照表 2-9-2）。

表 2-9-2 各國防制酒駕管制政策暨相關措施比較一覽表

國家別 (區域別)	酒測值 (BAC, mg/ml)	主要處罰方式	輔助處遇措施	未來變化	例外規定
英國	0.8	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 增加保費 ➤ 酒駕治療課程 	趨嚴	05 (蘇格蘭地區)
美國	0.8	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 酒精鎖 ➤ 增加保費 ➤ 限制駕照 ➤ 電子監控 ➤ 社區服務 ➤ 威士忌酒牌 ➤ 強制處分車輛 ➤ 酒駕教育課程 ➤ 酒癮評估治療 ➤ 報紙公布酒駕者 ➤ 禁止駕駛 (吊照或扣車牌) 	多元 (各州不一)	零容忍 (少數州) 02 (未滿 21 歲) 04 (商業駕駛)
法國	0.5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 酒精鎖 ➤ 社區服務 ➤ 沒收車輛 ➤ 認知教育課程 ➤ 扣減駕照點數 ➤ 禁止駕駛 (吊【扣】照) 	趨嚴	0.2 (公共運輸、學習 駕照或緩刑等駕駛)
中國	0.8	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁(含拘留) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 禁止駕駛 (吊【扣】照) 	平穩	02 (飲酒駕駛)
香港	0.5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 違規記分 ➤ 酒駕教育課程 ➤ 禁止駕駛 (停牌) 	平穩	
澳門	0.5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 禁止駕駛 	平穩	
加拿大	0.8	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 禁止駕駛 (吊照) 	多元 (各省不一)	零容忍 (未滿 21 歲或 新手等駕駛) 0.4 (薩斯喀徹溫省) 0.5 (亞伯達省、不列 顛哥倫比亞省、曼尼 托巴省、新布藍茲維 省、紐芬蘭與拉布拉 多省、西北地方、新 斯科細亞省、安大略 省、愛德華王子島省) 0.6 (努納福特地區)

表 2-9-2 各國防制酒駕管制政策暨相關措施比較一覽表 (續)

國家別 (區域別)	酒測值 (BAC, mg/ml)	主要處罰方式	輔助處遇措施	未來變化	例外規定
德國	0.5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 扣減點數 ➤ 強制醫學鑑定 ➤ 撤銷駕駛許可 ➤ 特殊教育講習 ➤ 延長駕駛實習期間 	趨嚴	零容忍 (學習駕照、18 至 21 歲、2 年內新手、商業或職業等駕駛)
日本	0.3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 同車乘客連坐 ➤ 提供酒類處罰 ➤ 提供車輛重罰 ➤ 汽車代駕制度 ➤ 禁止駕駛 (吊照) 	趨嚴	
荷蘭	0.5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 酒精鎖 ➤ 酒精和交通教育措施 ➤ 交通酒精使用風險課程 	趨寬	0.2 (5 年內新手駕駛或未滿 18 歲且 7 年內新手機車駕駛)
中華民國	0.5	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 罰款 ➤ 監禁 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 酒精鎖 ➤ 增加保費 ➤ 震撼教育 ➤ 同車乘客連坐 ➤ 強制處分車輛 ➤ 酒駕教育課程 ➤ 酒癮評估治療 ➤ 懲罰性損害賠償金 ➤ 道路交通安全講習 ➤ 禁止駕駛 (吊【扣】照) 	趨嚴	0.2 (飲酒駕駛)

資料來源：研究者自行整理。

第三章 研究設計與實施

以下分述本研究之設計及實施流程，首先介紹理論架構與基本假設，接著說明所使用的研究方法，包含文獻探討法和問卷調查法，然後繼續闡述研究對象及抽樣方式，緊接再釋明研究工具與變項測量，最後臚述本研究之資料處理暨統計分析方法。

第一節 理論架構與基本假設

透過前述相關犯罪學理論及實證文獻資料之探討後，乃據以建構本研究理論架構，茲說明如下：

壹、理論架構

經由文獻探討可知，影響國人從事酒後駕車之關鍵性因素，除與個人社會化過程中所形成的自我控制（如衝動性、投機性、冒險性、體力活動、自我中心或低挫折容忍力等低自控特徵）相關外，亦可能因其歷經周遭環境中之衝突人際關係、負面生活事件或日常生活困擾，致使駕駛者身處在此等緊張壓力情境下，因而不慎發生酒駕行為，抑或因經常接觸和認同酒駕犯罪同儕，以致無形中仿效其酒駕犯行；反之，亦可能囿於刑罰威嚇效果（如懲罰之嚴厲性、迅速性及確定性），致令酒駕前科者認知再犯時，恐將喪失寶貴的人身自由，因而不敢從事酒駕行為。

凡此種種因素，乃至於受訪者個人之性別、年齡、族群、職業、教育程度、婚姻狀況、個人收入、前科素行及初次飲酒年齡⁸……等等，可說均與其所自我陳述的酒駕行為息息相關。爰此，本研究遂據以循序創建出符合相關研究目的需求之理論架構（參照圖 3-1-1）。

⁸ 本研究所稱「初次飲酒年齡」，係指在監（所）酒駕受刑人之人生中的首次飲酒年齡，亦即受訪者個人印象中之第 1 次接觸酒精飲料的年紀。

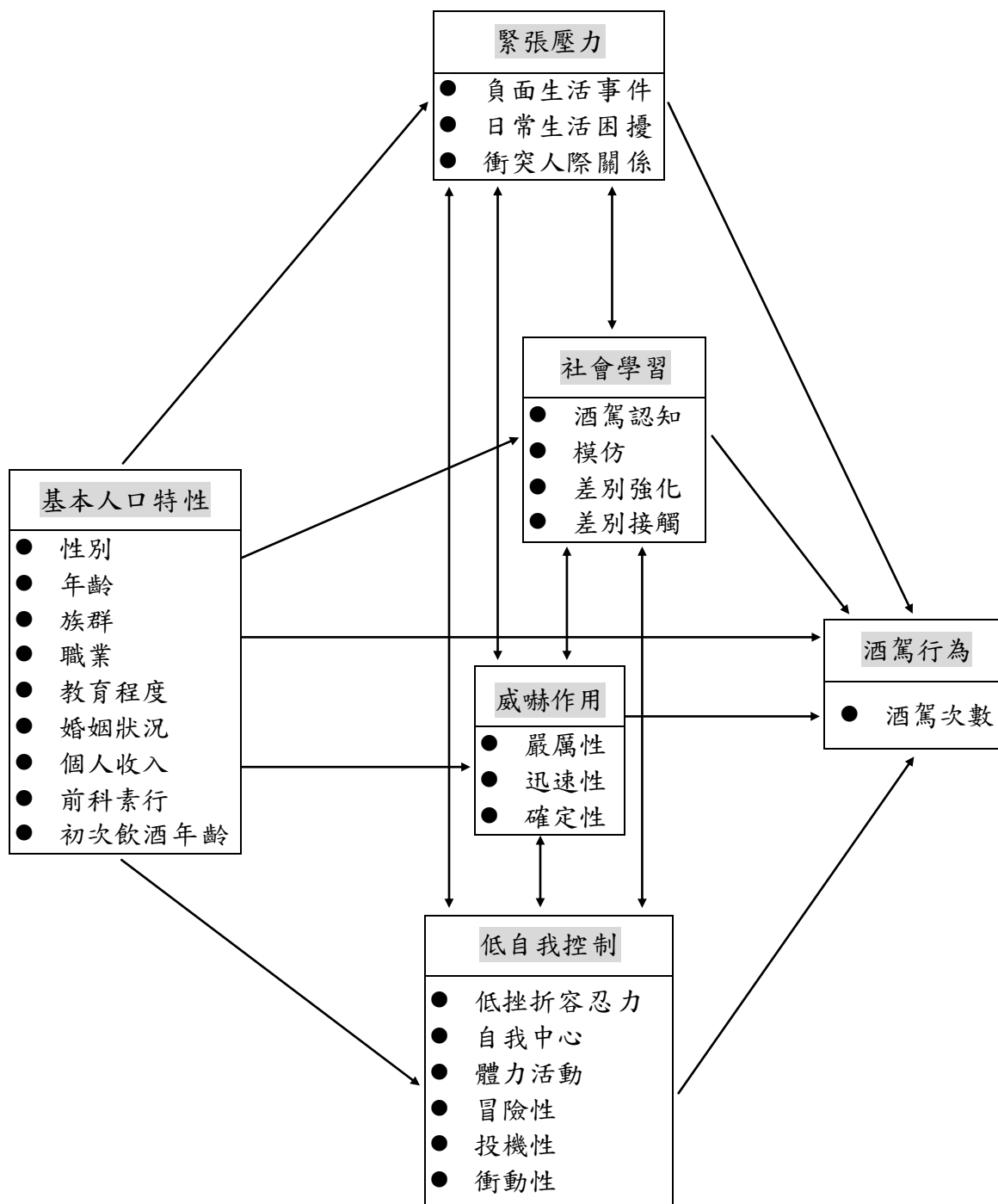


圖 3-1-1 酒後駕車行為研究架構圖

有關上揭研究架構之相關內容，依序說明如下：

- 一、酒駕受刑人本身之「基本人口特性」，包括性別、年齡、族群、職業、教育程度、婚姻狀況、個人收入、前科素行及初次飲酒年齡等因子。
- 二、酒駕受刑人內心所感受到之「緊張壓力」，包括曾經發生過的負面生活事件、日常生活困擾與衝突人際關係等因子。
- 三、酒駕受刑人接觸到不良酒駕同儕之「社會學習」過程，包括酒駕認知、模仿、差別強化及差別接觸等因子。
- 四、酒駕受刑人自身所感受到現行刑事司法制裁酒駕法令之「威嚇作用」，包括懲罰的嚴厲性、迅速性及確定性等因子。
- 五、酒駕受刑人內在之「低自我控制」傾向，包括衝動性、投機性、冒險性、體力活動、自我中心及低挫折容忍力等因子。
- 六、酒駕受刑人親身所曾經發生過之「酒駕行為」，即其於自陳問卷調查中所述的酒駕次數。

貳、基本假設

所謂研究假設是敘述變項與變項間之關係的初步設想（周憐嫻、曹立群，2007：26），而依據上揭文獻或實證資料，同時考量本研究相關動機、目的及架構，遂提出待證基本假設如下：

- 一、不同「基本人口特性」變項，在「威嚇作用」、「緊張壓力」、「社會學習」、「低自我控制」及「酒駕行為」等變項上，具有顯著之差異存在；例如不同個人收入的酒駕受刑人，在酒駕次數變項上，具有顯著之差異存在，又或是不同初次飲酒年齡的酒駕受刑人，於有利酒駕認知之傾向上，具有顯著的差異存在。
- 二、「威嚇作用」、「緊張壓力」、「社會學習」及「低自我控制」等變項，彼此間具有顯著之相關性存在；例如酒駕犯罪者與不良酒駕同儕的差別接觸愈多時，其投機性程度愈高，抑或是酒駕犯罪者之衝動性程度愈低時，其所經歷過的負面生活事件愈少。

三、「基本人口特性」、「威嚇作用」、「緊張壓力」、「社會學習」及「低自我控制」等變項，對於「酒駕行為」變項，具有顯著之影響力存在；例如性別、年齡、低挫折容忍力和日常生活困擾等變項，對於酒駕受刑人的酒駕次數來說，具有相當之解釋力及預測力，又或者個人收入、嚴厲性、冒險性、差別強化與負面生活事件等變項，對於酒駕受刑人的酒駕次數而言，具有相當之解釋力和預測力。

第二節 研究方法

經審視本研究相關目的，同時考量研究資料蒐集之經濟性與有效性，乃採取下列研究方式：

壹、文獻探討法

為能清楚且有效地掌握國人從事酒後駕車（含再犯）行為之相關成因，本研究除盡可能地蒐集國內、外探討酒後駕車犯罪的相關典籍或文獻外，並藉此文獻典論研析之基礎扎根工作，揀選過濾出適合闡釋或說明國人從事酒後駕車行為的相關犯罪學理論，俾能進一步釐清各種可能影響國人從事酒駕犯罪之重要關鍵變項。

幾經多番瀏覽、審視所蒐集國內、外探討酒駕（含再犯）行為的實證文獻資料後，本研究乃以美國犯罪學家 Michael Gottfredson 和 Travis Hirschi(1990)所共同提出之自我控制理論(Self-control Theory)、美國社會學家 Robert Agnew(1992)所提出的一般化緊張理論(General Strain Theory)、美國社會心理學家 Ronald Akers 等人(1979)所研究之社會學習理論(Social Learning Theory)，以及威嚇理論(Deterrence Theory)為根基，據以分析、驗證可能影響國人從事酒駕行為的重要變項，諸如性別、年齡、族群、職業、教育程度、婚姻狀況、個人收入、前科素行及初次飲酒年齡等「基本人口特性」變項，或衝動性、投機性、冒險性、體力活動、自我中心與低挫折容忍力等「低自我控制」變項，抑或衝突人際關係、負面生活事件、日常生活困擾等「緊張壓力」變項，又或者是差別接觸、酒駕認知、

差別強化和模仿等「社會學習」變項，乃至於嚴厲性、迅速性及確定性等「威嚇作用」變項。最後，再根據這些文獻探討之論理基礎，循序建構出本研究所檢證的理論架構與基本假設。

貳、問卷調查法

為深入剖析國人從事酒駕行為之關鍵性因素，有關本研究施測的研究範圍及對象，實係遍及全國各地，亦即包含臺、澎、金、馬等我國統治權實效區域內之酒駕受刑人。然而，審度研究地域如此廣大，為有效控制受試樣本之整體結構，同時強化所蒐集樣本資料的正確性和回收率，在考量本研究有限之人(物)力後，遂決定以自陳偏差行為的問卷調查方式，進行受刑人酒後駕車行為之量化研究。詳言之，即透過前揭國內、外相關文獻探討的論理知識，自編符合本研究所需之「日常生活經驗量表」，接著以發放閉鎖式問卷的方式，抽樣調查全國在監不能安全駕駛罪受刑人自陳從事酒後駕車行為之情形，並藉由此種問卷調查的經濟性、便利性和迅速性(黃富源、范國勇、張平吾，2012:82)，有效且廣泛地蒐集具有樣本代表性之研究資料，同時透過系統性量化資料的處理，來分析所蒐集樣本資料之統計意義與研究價值，俾達成本研究設定解釋國人從事酒後駕車行為原因的研究目標。

除此之外，為有效提高本研究問卷填答的真實性與回收率，研究者在進行正式問卷調查工作前，除協調並獲得多位具有社會調查實務背景經驗之研究助理真摯同意外，同時運用彼此共通時間而集合實施問卷施測的期前教育，當中亦針對各題項逐一解釋並說明所欲測量之相關變項概念，以系統性地整合各研究助理協助檢視酒駕受刑人問卷回收時的真偽判讀共識。在每場問卷調查施測之際，均由研究者親自宣讀本次調查相關事項，包括研究目的、操作方法、個資保護、資料運用及可能衍生風險或利益等內容，而導讀期間亦穿插使用「閩南語」輔助說明，俾爭取受測者填答之心理認同。另外，在受刑人填答問卷完畢時，則於原座位舉手示意，再由研究助理前往檢視勾選狀況，經逐頁確認無漏答題項後，即當場收回並轉交研究者依序編碼及彙整，藉此保障問卷調查的回收率。

第三節 研究對象與抽樣設計

為達成本研究相關目的，同時考量問卷調查之可行性與經濟性等客觀環境因素，爰在研究對象與抽樣設計上，規劃如下：

壹、研究對象

關於本研究之施測對象，主要係以調查期間曾因從事酒後駕車犯罪而處於入監（所）服刑狀態的受刑人為研究主體。詳言之，即以觸犯《刑法》第 185 條之 3 第 1 項規定，且調查當時正收容於矯正機關（構）內的不能安全駕駛罪犯為研究對象，再輔以自陳偏差非行之量化問卷調查方式，抽樣蒐集有關本研究所需酒駕犯罪樣本的特性資料。此外，依據法務部矯正署統計資料顯示，於 2019 年 4 月底全國矯正機關收容不能安全駕駛罪之在監（所）酒駕受刑人計 6,104 人，當中男性酒駕受刑人計 5,887 人，另女性酒駕受刑人則計 217 人（參照表 3-3-1），而此等酒駕受刑人即為本研究進行問卷調查的母群體。

表 3-3-1 2019 年 4 月底全國不能安全駕駛罪受刑人在監人數統計一覽表

調查區域	收容機關	男 性	女 性	合 計
北部	基隆監獄	44	—	44
北部（前測）	宜蘭監獄	185	7	192
北部	臺北監獄	295	1	296
北部	新竹監獄	184	—	184
北部	桃園監獄	243	—	243
北部	新竹分監	76	—	76
北部	基隆分監	37	—	37
北部	八德外役監	14	—	14
北部	臺北分監	310	—	310
北部	新店分監	12	—	12
北部	桃園女監	—	38	38
北部	臺北女子分監	—	19	19
中部	臺中監獄	433	—	433
中部	雲林監獄	103	—	103

表 3-3-1 2019 年 4 月底全國不能安全駕駛罪酒駕受刑人在監人數統計一覽表(續)

調查區域	收容機關	男 性	女 性	合 計
中部	彰化監獄	207	—	207
中部	南投分監	129	2	131
中部	彰化分監	49	3	52
中部	臺中分監	357	—	357
中部	雲林二監	186	5	191
中部	苗栗分監	229	4	233
中部	南屯分監	17	—	17
中部	臺中女監	—	39	39
南部	嘉義監獄	142	—	142
南部	臺南監獄	92	—	92
南部	高雄監獄	109	—	109
南部	屏東監獄	140	—	140
南部	明德外役監	17	—	17
南部	臺南分監	381	11	392
南部	竹田分監	271	22	293
南部	鹿草分監	144	2	146
南部	高雄二監	489	—	489
南部	臺南二監	183	—	183
南部	高二燕巢分監	51	—	51
南部	明陽中學	2	—	2
南部	高雄女監	—	41	41
東部	花蓮監獄	102	14	116
東部	臺東監獄	128	8	136
東部	花蓮分監	82	1	83
東部	岩灣分監	74	—	74
東部	泰源分監	65	—	65
東部	自強外監	19	—	19
東部	東成分監	85	—	85
東部	武陵分監	135	—	135
離島	澎湖監獄	43	—	43
離島	綠島監獄	2	—	2
離島	金門監獄	19	—	19
離島	連江分監	2	—	2
總 計		5,887	217	6,104

資料來源：法務部矯正署（統計室），2019 年 5 月。

貳、抽樣設計

由於本研究係以全國觸犯《刑法》第 185 條之 3 第 1 項規定的不能安全駕駛罪在監（所）酒駕受刑人為研究對象，經審酌本研究有限之人（物）力，以及女性樣本數相對較少等情況，遂決定採行下列施測方式：

一、問卷前測調查

為收即時且經濟等雙重效果，本研究於問卷前測之樣本蒐集，係採取立意抽樣(Purposive Sampling)調查法，亦即挑選距離研究者最近的矯正機構進行問卷調查前測工作。詳言之，由於研究者個人服務於宜蘭縣政府警察局，基於地利之便，遂立意選定法務部矯正署宜蘭監獄進行問卷前測的樣本蒐集作業，而施測對象原則上係依亂數表選取 50 名之酒駕受刑人，這當中並包括立意抽選該監所全部的 7 名女性酒駕受刑人在內。然而，於本研究問卷前測當天（即 2019 年 3 月 12 日），因配合矯正機關內部作業規定，以及人犯戒護勤務調度安排，同時尊重酒駕受刑人本身受測之自主性意願，乃發放前測問卷計 51 份，回收前測問卷計 51 份，經篩除並統計有效前測問卷計 38 份（當中女性受訪問卷計 4 份），而無效前測問卷計 13 份（包括「填答不實」計 9 份及「填答不全」計 4 份），又有效前測問卷完成率計約 74.51%。

二、分層隨機抽樣

除問卷前測之樣本蒐集外，本研究在正式問卷施測期間的抽樣調查工作，主要係採分層隨機抽樣(Stratified Random Sampling)調查法，即參考國家發展委員會國土區域離島發展處編印之「都市及區域發展統計彙編」，其內將臺灣地區劃分為北部、中部、南部及東部等區域（國家發展委員會國土區域離島發展處，2017），而本研究審酌離島地區特性，遂據以進一步將全國劃分成北部、中部、南部、東部及離島等調查區域⁹。此外，考量酒駕受刑人之性別比例差異懸殊的事實（男女

⁹ 本研究調查範圍共分成 5 大區域，如北部區域包括基隆監獄、宜蘭監獄、臺北監獄、新竹監獄、桃園監獄、新竹分監、基隆分監、八德外役監、臺北分監、新店分監、桃園女監和臺北女子分監；中部區域包括臺中監獄、雲林監獄、彰化監獄、南投分監、彰化分監、臺中分監、雲林二監、苗栗分監、南屯分監和臺中女監；南部區域包括嘉義監獄、臺南監獄、高雄監獄、

比例為 27.13 : 1)，為避免隨機抽樣產生區域或性別過度集中之偏誤現象，本研究除進行調查區域的分層外，並針對性別予以分層，同時依性別比例及運用亂數表實施各分區矯正機構（含男、女受刑人）隨機取樣。

申言之，在男性酒駕受刑人部分，主要係抽選 900 名受訪者，並依各區男性總人數與樣本母群體男性總數之比例進行換算，分別隨機抽選北部區域計 217 名、中部區域計 264 名、南部區域計 312 名、東部區域計 96 名及離島區域計 11 名¹⁰。另一方面，在女性酒駕受刑人部分，乃依母群體男女比例而分區隨機選取 33 名受訪者，分別為北部區域計 8 名、中部區域計 10 名、南部區域計 11 名及東部區域計 4 名，另離島區域則無女性酒駕受刑人¹¹。

三、樣本代表性分析

為配合各矯正機關受刑人提帶及整體戒護作業，致本研究實際發放正式問卷計 968 份，回收正式問卷計 968 份，經篩除並統計有效正式問卷計 876 份（當中女性受訪問卷計 30 份），而無效正式問卷計 92 份（包括「填答不實」計 76 份、「填答不全」計 6 份及「用毒後駕車」計 10 份），又有效正式問卷完成率計約 90.50%。此外，本研究雖調查範圍廣泛，即便在有限之人（物）力情況下，仍力求樣本蒐集符合客觀性和科學性等操作原則，而透過有系統地分層隨機抽樣調查方式，本研究在自陳問卷之編製、修正、發放、回收和統計等面向，相關執行過程均堪稱良好，並使所調查樣本不致發生偏誤的現象（參照表 3-3-2）。

屏東監獄、明德外役監、臺南分監、鹿草分監、竹田分監、高雄二監、臺南二監、高二燕巢分監、明陽中學和高雄女監；東部區域包括花蓮監獄、臺東監獄、花蓮分監、岩灣分監、自強外監、泰源分監、東成分監和武陵分監；以及離島區域包括澎湖監獄、綠島監獄、金門監獄和連江分監。此外，由於本研究係以宜蘭監獄進行問卷調查之前測工作，為避免發生記憶與重複施測等現象，遂將宜蘭監獄排除於正式問卷調查區域範圍外。

¹⁰ 本研究經分層隨機抽樣後，其男性酒駕受刑人之受測機構，在北部區域為臺北監獄、臺北分監；在中部區域為彰化監獄、臺中分監、雲林二監；在南部區域為臺南監獄、高雄監獄、臺南二監；在東部區域為花蓮監獄；最後，在離島區域為澎湖監獄。

¹¹ 本研究經分層隨機抽樣後，其女性酒駕受刑人之受測機構，在北部區域為桃園女監、中部區域為臺中女監、南部區域為高雄女監、東部區域為花蓮監獄，另離島區域則無收容女性酒駕受刑人。

表 3-3-2 本研究酒駕受刑人樣本代表性檢定一覽表

研究對象	性別(%)		
	男性(%)	女性(%)	合計(%)
母群體	5,887 (96.44%)	217 (3.56%)	6,104 (100%)
樣本	846 (96.58%)	30 (3.42%)	876 (100%)

備註： $\chi^2 = .047$ ； $df = 1$ ； $p > .05$ 。

資料來源：母群體資料係由法務部矯正署（統計室）於 2019 年 5 月提供。

第四節 研究工具與變項測量

有關本研究之調查工具，主要係依據相關犯罪學理論和文獻為基礎，自編問卷進行受刑人酒駕行為測量，而相關變項的操作性定義，亦詳加考量周延性與互斥性後，逐一地再三詳細確認，俾清楚與澈底掌握本研究測量之結構概念。

壹、研究工具

正由於本研究係以自陳問卷方式進行酒駕量化調查，故在自行編纂之「日常生活經驗量表」問卷內容設計上，主要區分成 6 大部分，包含「基本人口特性調查表」、「緊張壓力分量表」、「社會學習分量表」、「威嚇作用分量表」、「低自我控制分量表」及「酒駕行為」等部分。

一、問卷編製

本研究對於問卷內各分量表之編製和修訂，均係參酌相關犯罪學理論及國內、外實證文獻資料後，依序編製如下：

（一）基本人口特性調查表

談到本研究相關基本人口特性的測量，除參酌黃志祥(2014)探究酒駕成因所使用之「生活經驗調查表」外（黃志祥，2014），亦參採金融監督管理委員會於 2014 年 8 月 28 日以金管保財字第 10302057171 號函復中華民國人壽保險商業同

業公會及中華民國產物保險商業同業公會所報修正的「臺灣地區傷害保險個人職業分類表」(金融監督管理委員會, 2014), 再據以編排基本人口特性調查表相關題項, 俾測量在監(所)酒駕受刑人之性別、年齡、族群、職業、婚姻狀況或教育程度等基本人口結構特性。

(二) 緊張壓力分量表

關於本研究緊張壓力之各變項測量, 除參酌 Holmes 和 Rahe(1967)發展的「社會再適應量表」(Social Readjustment Rating Scale, SRRS)部分題項(Holmes & Rahe, 1967), 以及 Cohen 與 Williamson(1988)所使用之「壓力知覺量表」(Perceived Stress Scale, PSS)問項內容外(Cohen & Williamson, 1988), 尚包括彭怡芳(2002)所編製的「青少年生活經驗問卷」部分內容(彭怡芳, 2002), 同時參採國內相關學者實證研究資料(譚子文、張楓明, 2012; 董旭英, 2007; 董旭英、陳羿足、黃儀娟, 2000), 再歷經多次縝密思考後, 逐一編撰問項細節, 以有效測量在監(所)酒駕受刑人於日常生活上曾經發生過之負面影響狀態。

(三) 社會學習分量表

本研究對於社會學習相關變項之測量, 主要係參考蔡德輝與楊士隆(2000)研究少女犯罪所編撰的「少女生活狀況調查表」(蔡德輝、楊士隆, 2000), 並參採陳暢偉(2008)探討澳門青少年賭博行為所製編之「澳門青少年休閒生活與價值觀調查」問卷(陳暢偉, 2008), 以及周憐嫻和曹立群所介紹社會學習理論主要概念的測量方法(周憐嫻、曹立群, 2007: 154), 再進一步編組社會學習分量表相關題目, 俾檢測與掌握在監(所)酒駕受刑人之差別接觸或差別強化等程度。

(四) 威嚇作用分量表

有關本研究威嚇作用之相關變項測量, 除參酌吳姿瑩(2015)研究酒駕累犯所自編的問卷內容外(吳姿瑩, 2015), 同時亦參考黃志祥(2014)探討酒駕成因所使用之「生活經驗調查表」部分題項內容(黃志祥, 2014), 於詳細斟酌研究目的需求後, 乃據以編製威嚇作用測量問項內容, 以有效衡量在監(所)酒駕受刑人自身感受刑罰之嚴厲性或迅速性等嚇阻效果。

(五) 低自我控制分量表

在本研究針對低自我控制各變項的測量，主要係參考 Harold G. Grasmick 等人(1993)所編製用來測量個人自我控制程度高低之問卷題目(Grasmick et al., 1993)，並於瀏覽國外相關實證研究(Arnekleiv et al., 2006)與文獻資料(Baron et al., 2007)後，接著依研究動機需求而編撰問卷題項，俾清楚檢驗在監(所)酒駕受刑人之自我控制程度的高低。

(六) 酒駕行為

本研究在酒駕行為之變項測量，主要係以在監(所)酒駕受刑人本身所歷經過的酒駕經驗次數為內容，亦即其自我陳述並於問卷中所填答之個人酒駕行為次數。

二、問卷修訂

為確保本研究「日常生活經驗量表」施測之可行性，並解決問卷調查期間所可能遭遇的各種臨場問題，遂以法務部矯正署宜蘭監獄進行前測，同時選取 51 名酒駕受刑人進行問卷之預試工作。

(一) 預試因素分析

關於本研究問卷調查之效度考驗，主要係使用因素分析(Factor Analysis)方法，據以進行各分量表的有效性檢定。詳言之，即運用 KMO 與 Bartlett 之球形檢定，並透過主成份分析(Principal Component Analysis, PCA)方式，萃取出特徵值大於 1 的因子，同時藉由直接斜交轉軸法進行因子判斷，再依據因素負荷予以排序，俾篩選出適合本研究後續分析之題項。

(二) 預試信度分析

本研究為求問卷調查的穩定性，遂以信度分析來強化相關分量表之可靠性，並透過 Cronbach α 係數(數值是否趨近於 1)的判斷，據而進一步衡量各分量表內部之一致性。在經過信度檢定並篩除問卷部分題項後，本研究各分量表的信度係數均介於 .957 至 .610 之間，顯見各分量表皆具相當之內部一致性(參照表 3-4-1)。

表 3-4-1 本研究問卷預試相關信度係數比較表

主分量表名稱	Cronbach α	次分量表名稱	Cronbach α
緊張壓力分量表	.957	負面生活事件分量表	---
		日常生活困擾分量表	.916
		衝突人際關係分量表	.943
社會學習分量表	.730	酒駕認知分量表	.762
		模仿分量表	.728
		差別強化分量表	.709
		差別接觸分量表	.915
威嚇作用分量表	.777	嚴厲性分量表	.920
		迅速性分量表	.902
		確定性分量表	.884
低自我控制分量表	.823	低挫折容忍力分量表	.610
		自我中心分量表	.828
		體力活動分量表	.771
		冒險性分量表	.790
		投機性分量表	.671
		衝動性分量表	.769

備註：由於負面生活事件分量表因屬事實經驗之測量，遂未進行信度檢定。
資料來源：本研究信度分析的資料，係取自問卷前測期間所蒐集之 38 份有效樣本。

(三) 題項內容修正

經過上揭信、效度等題項分析步驟後，本研究爰依據問卷預試之前測結果，針對各分量表進行題目的增、刪及修正等工作，以確保正式問卷調查期間所測量結果之一致性和穩定性，至預試題項篩檢並調整如下：

1. 問卷開頭說明欄刪除「中央警察大學犯罪防治研究所」，俾降低受訪者內心之防衛敵對意識。

- 2.第一部分「負面生活事件」之填答說明欄，更正「最近1年」為「入監（所）前1年」，並刪除「是否曾經發生下列事件？」、「此事件對您的影響程度？」，改以「未發生」、「有發生，但沒有影響」、「有發生，但影響很少」、「有發生，也有些影響」及「有發生，且影響很大」替代。
- 3.第一部分「負面生活事件」之題項10「受到他人犯罪」，更正為「被人偷拐搶騙」，另題項15「輕微違規被取締」，更正為「被政府開罰單」。
- 4.第一部分「日常生活困擾」之填答說明欄，更正「最近1年」為「入監（所）前1年」，並刪除「您是否曾經發生下列事件？」。
- 5.第一部分「日常生活困擾」之題項1「覺得事情太多而時間不夠用」，更正為「覺得沒有辦法去應付生活中惱人的麻煩」，另刪除題項11「覺得沒有辦法去應付生活中惱人的麻煩」。
- 6.第一部分「衝突人際關係」之填答說明欄，更正「最近1年」為「入監（所）前1年」，並刪除「在日常生活中，是否會遇到？」。
- 7.第一部分「衝突人際關係」之題項2「身旁的人彼此間發生爭吵」，改以題項18「覺得沒有人可以談心或關心自己」替代。
- 8.第二部分「社會學習」之填答說明欄，更正「最近1年」為「入監（所）前1年」，並刪除「關於飲酒後從事駕車行為，您認為？」。
- 9.第二部分「酒駕認知」之題項1、2、5、7等「酒駕」字眼，更正為「酒後駕車」，另題項8「飲酒後可以……」，更正為「喝酒後可以……」。
- 10.第二部分「模仿」之啟語，更正「在日常生活中，您是否？」為「日常生活中，您……」，另題項1、2、4等「酒駕」字眼，更正為「酒後駕車」，同時刪除題項3「曾經看過最要好朋友酒駕」和題項5「曾經看過偶像酒駕」。
- 11.第二部分「差別強化」之啟語，更正「在日常生活中，您是否？」為「日常生活中，您……」，另題項1、2、3、4等「酒駕」字眼，更正為「酒後駕車」，同時刪除題項5「擔心酒後駕車被警察抓到」和題項6「因酒後駕車而影響重要的日常作息（如上班【學】）」。
- 12.第二部分「差別強化」之後段啟語，更正「如您發生酒駕狀況，身旁人士的反應

- 態度？」為「如您發生酒後駕車，您的……」，另題項7、8、9、10等「……的反應態度」字眼，更正為「……表現出不諒解的態度」。
13. 第二部分「差別強化」之題項11、12等「酒駕」字眼，更正為「酒後駕車」，另題項11(12)「其他」，更正為「其他好處」，以及題項12(12)「其他」，更正為「其他壞處」。
14. 第二部分「差別接觸」之啟語，更正「在您的印象中，是否知道？」為「在您印象中，您……」，另題項1、2、3等「酒駕」字眼，更正為「酒後駕車」。
15. 第三部分「低自我控制」之填答說明欄，更正「最近1年」為「入監（所）前1年」，另刪除「在面對事情時，您會是？」的同時，亦刪除題項2「當自己真的很生氣時，別人最好離遠一點」、題項12「如果可以選擇，寧可消耗體力，而不願消耗腦力」、題項13「追求刺激和冒險，會比安全考量更重要」、題項17「很不喜歡超出能力許可範圍的困難工作」，以及題項18「生活中做些極易完成的事，會帶來很大的滿足感」。
16. 第四部分「嚴厲性」之啟語，更正「現行防制酒駕的法令規定，您覺得？」為「現行處罰酒後駕車的法令規定，您覺得……」，另題項10「……，就認定是酒駕違法，……」，更正為「……，就認定是酒後駕車而違反刑事法令，……」，以及題項15「對酒駕的處罰中，……」，則是更正為「現行政府對酒後駕車的處罰中，……」。
17. 第四部分「迅速性」之啟語，更正「相關單位處理酒駕的流程，您覺得？」為「目前公部門處理酒後駕車的效率，您覺得……」，另題項2、3、4、5、6、7、8、9等「時間過很久」字眼，更正為「時間拖很久」，以及題項10「在處理酒駕的過程中，您覺得何者最花時間？（可複選）」，更正為「在政府部門處理酒後駕車的過程中，您覺得哪些流程拖最久？可複選」。
18. 第四部分「確定性」之啟語，更正「對於酒駕的處罰，您覺得？」為「現階段對於酒後駕車的處罰，您覺得……」，另刪除題項2「拒絕酒測，就算罰道路交通安全講習，還是可以不參加」，併將題項11「在酒駕的處罰中，……」，更正為題項10「在政府對酒後駕車的處罰中，……」，以及刪除題項10(13)「其他（請說

明：__）」。

- 19.第六部分「基本人口特性」之填答說明欄，增加「沒有人會知道您的填答情形」，另題項2「您的出生年、月？民國__年__月。」，更正為「您的年齡？單選」，併增加「(1)未滿18歲……(8)70歲以上」等選項級距。
- 20.第六部分「基本人口特性」之題項4「您的婚姻狀況？」，改以題項7「您入監（所）前的每月收入？單選」替代，併修正「(1)沒有收入……(8)12萬元以上」等選項級距，另題項6「您入監前的職業狀況？」，改以題項4「您入監（所）前的婚姻狀況？單選」替代，又題項7「您每個月的收入？」，改以題項6「您入監（所）前的職業狀況？單選」替代，併更正題項6(8)「公共事業」為題項7(8)「公共（營）事業」。
- 21.第六部分「基本人口特性」之題項8，更正「……，曾經做過下列哪些行為（案件）？……」為「……，您入監（所）前曾經做過哪些行為（案件）？……」，另增加題項8(26)「森林法」，以及增加「翻轉新的人生，從這份問卷開始！」問卷結尾語，以提升受訪者填答意願。

貳、變項測量

由於本研究業依目的需求、理論架構，以及國內、外相關實證或文獻資料，擷取各分量表之施測題項，並透過預試與問項修編工作，改善成正式問卷調查所使用的「日常生活經驗量表」(參照附錄三)，至該問卷各分量表之主要測量內容，以及所屬各題項的計分方式(參照附錄四)，爰依問卷編排題序說明如下：

一、緊張壓力測量內容

本研究「緊張壓力分量表」測量內容，主要包括「負面生活事件」、「日常生活困難」及「衝突人際關係」等3個變項，茲述如下：

(一) 負面生活事件

在本研究「負面生活事件分量表」中，共計17題，係用於測量受訪者在入監（所）前1年是否曾經歷過生活中的不幸事件，例如工作不穩定、身體不好、父母婚姻不好或生活作息失調等負面生活事件，還有該等事件對其之影響程度，並

以填答「未發生」給 0 分、「有發生，但沒有影響」給 1 分、「有發生，但影響很少」給 2 分、「有發生，也有些影響」給 3 分及「有發生，且影響很大」給 4 分的 5 等量表進行測量。此外，當受訪者累計之分數愈高時，則代表其所經歷過的負面生活事件愈多，又考量此部分屬於事實經驗測量，遂未進行因素與效度分析。

(二) 日常生活困擾

在本研究「日常生活困擾分量表」中，共計 10 題，係由受訪者填選入監（所）前 1 年符合其個人生活狀況的答案，並以填答「從未如此」給 0 分、「很少如此」給 1 分、「偶爾如此」給 2 分及「經常如此」給 3 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其日常生活困擾程度愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.836 至.644 之間，特徵值為 6.078，信度係數 (Cronbach α) 為.927，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-2）。

表 3-4-2 本研究日常生活困擾問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.覺得沒有辦法去應付生活中惱人的麻煩	.763
2.不會處理男女感情問題	.644
3.覺得外表沒有吸引力而不如他人	.704
4.擔心無法掌控生活中重要的事	.809
5.對未來會感到困惑而沒有目標	.820
6.害怕找不到理想工作	.736
7.對生活上許多問題會懷疑自己的解決能力	.834
8.遇到挫折無法找到適當的發洩方法	.819
9.對日子感到枯燥或煩悶	.808
10.因無法預期或不能掌控的事發生而感到心煩	.836
特徵值	6.078
解釋總變異量百分比(%)	60.781
內部一致性(Cronbach α)係數	.927

(三) 衝突人際關係

在本研究「衝突人際關係分量表」中，共計 17 題，係由受訪者選答入監（所）前 1 年符合其個人日常生活相處狀況的答案，並以填答「從未如此」給 0 分、「很

少如此」給 1 分、「偶爾如此」給 2 分及「經常如此」給 3 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其衝突人際關係程度愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.808 至.509 之間，特徵值為 9.395，信度係數(Cronbach α)為.949，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-3）。

表 3-4-3 本研究衝突人際關係問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.與人發生爭吵	.509
2.覺得沒有人可以談心或關心自己	.757
3.別人總是忽略或不尊重我的意見	.763
4.不管再怎麼努力，還是得不到別人的肯定	.764
5.平常和親友在一起時，感覺像是個孤獨的局外人	.790
6.發生關於自己事情時，親友並不會感到興趣	.777
7.覺得親友並不了解自己的想法	.808
8.在親友眼中，自己是個失敗者或沒有用的人	.797
9.在處理事情時，自己總是被人認為會弄得一團亂	.770
10.在別人眼中，自己是個惹麻煩或做違法事情的人	.746
11.覺得對家庭沒有歸屬感	.742
12.由於某些原因，不能去參加想參加的活動	.645
13.覺得親友干涉或要求太多	.678
14.在親友當中，自己總是被嘲弄或取笑	.789
15.覺得與旁人相處得並不好	.740
16.覺得對工作沒有歸屬感	.745
17.雖然認識很多親友，仍會感到孤獨	.762
特徵值	9.395
解釋總變異量百分比(%)	55.262
內部一致性(Cronbach α)係數	.949

二、社會學習測量內容

本研究「社會學習分量表」測量內容，主要包括「酒駕認知」、「模仿」、「差別強化」及「差別接觸」等 4 個變項，茲述如下：

(一) 酒駕認知

在本研究「酒駕認知分量表」中，共計 8 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1 年對於酒後駕車看法的答項，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其看法愈傾向有利酒駕認知，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於 .836 至 .502 之間，特徵值為 3.043，信度係數(Cronbach α) 為 .645，顯見此分量表尚具相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-4）。

表 3-4-4 本研究酒駕認知問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.酒後駕車是自己的事，若沒有傷到他人，違規一下沒關係	.811
2.如為工作或生活而酒後駕車的話，就不應該被處罰	.805
3.有些犯罪比酒駕嚴重，卻罰得比酒駕輕，處罰酒駕不公平	.581
4.深夜有大眾運輸工具（如捷運或公車）的話，就不會酒駕	.815
5.深夜叫得到計程車的話，就不會酒後駕車	.836
6.酒駕是錯誤行為，應遵守喝酒不開（騎）車的法律規定	.666
7.可以結交有酒後駕車經驗的朋友	.502
8.喝酒後可以從事駕車行為	.801
特徵值	3.043
解釋總變異量百分比(%)	38.040
內部一致性(Cronbach α)係數	.645

備註：為求問項內容之方向性一致，本表第 4、5 及 6 題遂重新反向編碼。

(二) 模仿

在本研究「模仿分量表」中，共計 3 題，係由受訪者自選入監（所）前 1 年符合其個人生活狀況的答案，並以填答「從未如此」給 0 分、「很少如此」給 1 分、「偶爾如此」給 2 分及「經常如此」給 3 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其模仿酒後駕車程度愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於 .833 至 .779 之間，特徵值為 1.925，信度係數(Cronbach α) 為 .721，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-5）。

表 3-4-5 本研究模仿問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.曾經看過父(母)親酒後駕車	.789
2.曾經看過兄弟姐妹酒後駕車	.833
3.曾經看過配偶或同居人酒後駕車	.779
特徵值	1.925
解釋總變異量百分比(%)	64.177
內部一致性(Cronbach α)係數	.721

(三) 差別強化

在本研究「差別強化分量表」中，共計 8 題，係由受訪者選填入監(所)前 1 年符合其日常生活的答案，並以填答「從未如此」給 0 分、「很少如此」給 1 分、「偶爾如此」給 2 分及「經常如此」給 3 分之 4 等量表進行測量。此外，透過反向編碼後，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其對酒後駕車正增強效果感受程度愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.806 至.740 之間，特徵值為 4.684，信度係數(Cronbach α)為.898，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性(參照表 3-4-6)。

表 3-4-6 本研究差別強化問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.擔心酒後駕車被父(母)親知道	.746
2.擔心酒後駕車被兄弟姐妹知道	.800
3.擔心酒後駕車被最要好朋友知道	.770
4.擔心酒後駕車被配偶或同居人知道	.740
5.父(母)親表現出不諒解的態度	.749
6.兄弟姐妹表現出不諒解的態度	.806
7.最要好朋友表現出不諒解的態度	.766
8.配偶或同居人表現出不諒解的態度	.742
特徵值	4.684
解釋總變異量百分比(%)	58.550
內部一致性(Cronbach α)係數	.898

備註：為求社會學習概念測量之方向性一致，本表問項內容各題遂皆重新反向編碼。

此外，在酒後駕車好處或壞處等問項測量方面，共計 2 題，即酒後駕車好處問項 1 題，以及酒後駕車壞處問項 1 題，並各有 12 個小題項供受訪者勾選，其中

「未勾選」給 0 分，而「有勾選」給 1 分，另因這些問項屬於複選題，遂未進行因素與效度等分析。

(四) 差別接觸

在本研究「差別接觸分量表」中，共計 3 題，係由受訪者填答入監（所）前 1 年符合其日常生活印象的選項，並以填答「從來沒有」給 0 分、「少於一半」給 1 分、「多於一半」給 2 分及「所有全部」給 3 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其接觸酒後駕車偏差友儕程度愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.939 至.920 之間，特徵值為 2.590，信度係數(Cronbach α)為.920，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-7）。

表 3-4-7 本研究差別接觸問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.所有的朋友中，有多少人酒後駕車	.920
2.經常在一起的朋友中，有多少人酒後駕車	.939
3.最要好的朋友中，有多少人酒後駕車	.928
特徵值	2.590
解釋總變異量百分比(%)	86.320
內部一致性(Cronbach α)係數	.920

三、低自我控制測量內容

本研究「低自我控制分量表」測量內容，主要包括「低挫折容忍力」、「自我中心」、「體力活動」、「冒險性」、「投機性」及「衝動性」等 6 個變項，茲述如下：

(一) 低挫折容忍力

在本研究「低挫折容忍力分量表」中，共計 3 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1 年符合其自身狀況的答案，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其低挫折容忍力傾向愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.834 至.757 之間，特徵值為 1.866，信度係數(Cronbach α)

為.696，顯見此分量表尚具相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-8）。

表 3-4-8 本研究低挫折容忍力問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.當和人意見嚴重衝突時，通常很難平心靜氣和他們溝通	.757
2.當生氣時，有時會想傷害人來表達自己的憤怒，而不是告訴他們為何生氣	.834
3.很容易發脾氣	.774
特徵值	1.866
解釋總變異量百分比(%)	62.214
內部一致性(Cronbach α)係數	.696

（二）自我中心

在本研究「自我中心分量表」中，共計 4 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1 年符合其自身狀況的答案，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其自我中心傾向愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.828 至.733 之間，特徵值為 2.478，信度係數(Cronbach α)為.793，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-9）。

表 3-4-9 本研究自我中心問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.即使會帶給人麻煩，還是會試著去得到自己想要的東西	.733
2.如果做的事會使人不高興，這是因為別人的問題，而不是自己的問題	.828
3.當別人有困難時，不會很同情他們	.778
4.即使會帶給人麻煩，還是會以自己為優先考量	.806
特徵值	2.478
解釋總變異量百分比(%)	61.954
內部一致性(Cronbach α)係數	.793

（三）體力活動

在本研究「體力活動分量表」中，共計 3 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1 年符合其自身狀況的答案，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、

「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其體力活動傾向愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.882 至.715 之間，特徵值為 1.986，信度係數(Cronbach α)為.741，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-10）。

表 3-4-10 本研究體力活動問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.與同年齡人相比，自己似乎更有精力，從事更多活動	.715
2.與閱讀或思考問題相比，自己更喜歡戶外活動	.882
3.總覺得活動的感覺，要比靜坐或思考的感覺更好	.834
特徵值	1.986
解釋總變異量百分比(%)	66.191
內部一致性(Cronbach α)係數	.741

（四）冒險性

在本研究「冒險性分量表」中，共計 3 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1 年符合其自身狀況的答案，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其冒險性傾向愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.903 至.809 之間，特徵值為 2.271，信度係數(Cronbach α)為.840，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-11）。

表 3-4-11 本研究冒險性問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.有時覺得惹麻煩反而刺激	.809
2.有時會因為好玩而去冒險	.903
3.喜歡做些冒險的事，來考驗自己一下	.896
特徵值	2.271
解釋總變異量百分比(%)	75.714
內部一致性(Cronbach α)係數	.840

（五）投機性

在本研究「投機性分量表」中，共計 2 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1

年符合其自身狀況的答案，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其投機性傾向愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量均為.901，特徵值為 1.624，信度係數(Cronbach α)為.768，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-12）。

表 3-4-12 本研究投機性問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.當事情變得複雜時，會傾向放棄或停止	.901
2.預料中可能會很困難的事，經常會試著去躲開它	.901
特徵值	1.624
解釋總變異量百分比(%)	81.209
內部一致性(Cronbach α)係數	.768

（六）衝動性

在本研究「衝動性分量表」中，共計 4 題，係由受訪者勾選入監（所）前 1 年符合其自身狀況的答案，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其衝動性傾向愈大，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.799 至.713 之間，特徵值為 2.288，信度係數(Cronbach α)為.750，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性（參照表 3-4-13）。

表 3-4-13 本研究衝動性問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.與日後才有回報的事相比，更喜歡做些立即有回報的事	.713
2.比較關心眼前發生的事，而較少考慮日後才發生的事	.799
3.即使會犧牲長久追求的目標，還是經常做些能帶來立即快樂的事	.768
4.不會對未來做太多的努力和思考	.743
特徵值	2.288
解釋總變異量百分比(%)	57.192
內部一致性(Cronbach α)係數	.750

四、威嚇作用測量內容

本研究「威嚇作用分量表」測量內容，主要包括「嚴厲性」、「迅速性」及「確定性」等 3 個變項，茲述如下：

(一) 嚴厲性

在本研究「嚴厲性分量表」中，共計 14 題，係由受訪者勾選其對現行法令處罰酒後駕車看法的問項，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，透過反向編碼後，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其個人感受到法令懲罰酒後駕車嚴厲程度愈小，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.774 至.629 之間，特徵值為 7.155，信度係數(Cronbach α)為.926，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性(參照表 3-4-14)。此外，在酒後駕車處罰類型嚴厲程度比較測量方面，共計 1 題，並有 8 個小題項供受訪者勾選，其中「未勾選」給 0 分，而「有勾選」給 1 分，另因該問項屬於複選題，遂未進行因素與效度分析。

表 3-4-14 本研究嚴厲性問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.對拒絕酒測者，處新臺幣 9 萬元罰鍰、移置保管車輛、吊銷駕照及實施道路交通安全講習，處罰太重	.692
2.對拒絕酒測而肇事使人重傷或死亡者，處新臺幣 9 萬元罰鍰、移置保管車輛、吊銷駕照且不得再考領及實施道路交通安全講習，處罰太重	.629
3.駕駛人吐氣所含酒精濃度只要達每公升 0.15 毫克，就認定是酒後駕車而違反行政規定，處罰太重	.648
4.對酒駕違規者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊扣駕照 1 年，處罰太重	.774
5.對酒駕違規且附載未滿 12 歲兒童者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊扣駕照 2 年，處罰太重	.772
6.對酒駕違規而肇事使人受傷者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊扣駕照 2 年，處罰太重	.745
7.對酒駕違規而肇事使人重傷或死亡者，處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊銷駕照且不得再考領，處罰太重	.661

表 3-4-14 本研究嚴屬性問項內容因素分析暨信度係數說明表 (續)

問項內容	因素負荷量
8.對5年內酒駕違規2次以上者，處新臺幣9萬元罰鍰、移置保管車輛及吊銷駕照，處罰太重	.772
9.對5年內酒駕違規2次以上而肇事使人重傷或死亡者，處新臺幣9萬元罰鍰、移置保管車輛及吊銷駕照且不得再考領，處罰太重	.699
10.駕駛人吐氣所含酒精濃度只要達每公升0.25毫克，就認定是酒後駕車而違反刑事法令，處罰太重	.706
11.對公共危險酒駕違法者，處2年以下有期徒刑，得併科新臺幣20萬以下罰金，處罰太重	.731
12.對公共危險酒駕違法而致人重傷者，處1年以上7年以下有期徒刑，處罰太重	.746
13.對公共危險酒駕違法而致人於死者，處3年以上10年以下有期徒刑，處罰太重	.691
14.對5年內再犯公共危險酒駕違法者，加重刑期至本刑的2分之1，處罰太重	.721
特徵值	7.155
解釋總變異量百分比(%)	51.104
內部一致性(Cronbach α)係數	.926

備註：為求威嚇作用概念測量之方向性一致，本表問項內容各題遂皆重新反向編碼。

(二) 迅速性

在本研究「迅速性分量表」中，共計9題，係由受訪者勾選其對公部門制裁酒後駕車回應時間看法的問項，並以填答「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分及「非常同意」給4分之4等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其個人感受到公部門制裁酒後駕車回應時間愈長，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.811至.680之間，特徵值為5.174，信度係數(Cronbach α)為.907，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性(參照表3-4-15)。此外，在公部門制裁酒後駕車回應時間比較測量方面，共計1題，並有10個小題項供受訪者勾選，其中「未勾選」給0分，而「有勾選」給1分，另因該問項屬於複選題，遂未進行因素與效度分析。

表 3-4-15 本研究迅速性問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.自開始酒駕，直到被逮捕為止，時間過很久	.701
2.自拒測被逮開始，直到接受道路交通安全講習為止，時間拖很久	.734
3.自拒測或酒駕被逮開始，直到車輛被移置保管為止，時間拖很久	.761
4.自拒測或酒駕被逮開始，直到駕照被吊銷(扣)或不得再考領為止，時間拖很久	.680
5.自拒測或酒駕被逮開始，直到繳納罰鍰(金)為止，時間拖很久	.810
6.自公共危險酒駕被逮開始，直到移(函)送至地檢署為止，時間拖很久	.754
7.自公共危險酒駕移(函)送至地檢署開始，直到被檢察官起訴為止，時間拖很久	.811
8.自公共危險酒駕被檢察官起訴開始，直到被法院判刑確定為止，時間拖很久	.775
9.自公共危險酒駕被法院判刑確定開始，直到入監執行刑期為止，時間拖很久	.787
特徵值	5.174
解釋總變異量百分比(%)	57.487
內部一致性(Cronbach α)係數	.907

(三) 確定性

在本研究「確定性分量表」中，共計 9 題，係由受訪者勾選其對酒後駕車行為人接受制裁肯定機率看法的問項，並以填答「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分及「非常同意」給 4 分之 4 等量表進行測量。此外，當受訪者累計的分數愈高時，則代表其個人感受到公部門制裁酒後駕車肯定機率愈低，復透過因素分析後，發現各問項因素負荷量介於.843 至.712 之間，特徵值為 5.429，信度係數(Cronbach α)為.916，顯見此分量表具有相當之內部一致性與穩定性(參照表 3-4-16)。此外，在酒後駕車行為人接受制裁肯定機率比較測量方面，共計 1 題，並有 12 個小題項供受訪者勾選，其中「未勾選」給 0 分，而「有勾選」給 1 分，另因該問項屬於複選題，遂未進行因素與效度分析。

表 3-4-16 本研究確定性問項內容因素分析暨信度係數說明表

問項內容	因素負荷量
1.酒駕小心或注意的話，一般不會被抓	.746
2.拒絕酒測或酒駕被抓，就算移置保管車輛，還是可以駕駛其他車輛	.767
3.拒絕酒測或酒駕被抓，就算吊銷（扣）駕照或不得再考領，還是可以駕駛車輛	.774
4.拒絕酒測或酒駕被抓，就算科處罰鍰（金），還是可以不繳納	.797
5.酒駕被抓，只要拒測或找人關心（說），一般不會被移（函）送地檢署	.793
6.酒駕被移（函）送地檢署，只要爭取緩起訴，一般不會被檢察官起訴	.843
7.酒駕被檢察官起訴，只要花錢請律師打官司，一般不會被法院判刑	.785
8.酒駕被法院判刑，只要爭取易科罰金或緩刑，一般不會入監坐牢	.767
9.酒駕入監坐牢，只要爭取易服社會勞動，一般不會被關	.712
特徵值	5.429
解釋總變異量百分比(%)	60.326
內部一致性(Cronbach α)係數	.916

五、酒駕行為測量內容

本研究「酒駕行為」測量內容，主要即為受訪者本身曾經發生過之「酒駕次數」，原則並以填答「0次」給0分、「1次」給1分、「2次」給2分、「3次」給3分、「4次」給4分、「5次」給5分、「6次」給6分、「7次」給7分、「8次」給8分、「9次」給9分及「10次（含以上）」給10分，惟其中勾選「0次」的問卷，則直接判定為無效問卷，同時並排除於本研究分析之範疇。此外，如進行「酒駕1次」與「酒駕2次以上（含本數）」的差異分析，則以填答「1次」給1分、「2次」給2分、「3次」給2分、「4次」給2分、「5次」給2分、「6次」給2分、「7次」給2分、「8次」給2分、「9次」給2分及「10次（含以上）」給2分，俾判斷初犯組（酒駕1次）與再犯組（酒駕2次以上【含本數】）間之差異。另外，若進一步實施「酒駕1次」、「酒駕2次」、「酒駕3或4次」和「酒駕5次

以上（含本數）」的差異分析，乃以填答「1次」給1分、「2次」給2分、「3次」給3分、「4次」給3分、「5次」給4分、「6次」給4分、「7次」給4分、「8次」給4分、「9次」給4分及「10次（含以上）」給4分，以區別初犯組（酒駕1次）、單純再犯組（酒駕2次）、低度再犯組（酒駕3或4次）與高度再犯組（酒駕5次以上【含本數】）間之差異。

六、基本人口特性測量內容

本研究「基本人口特性調查表」測量內容，主要包括「性別」、「年齡」、「族群」、「職業」、「教育程度」、「婚姻狀況」、「個人收入」、「前科素行」及「初次飲酒年齡」等9個變項，爰依據相關研究目的之需求，針對各變項所屬題目的答項，逐次進行計分。

第五節 資料處理與分析

本研究量化問卷資料之處理，主要係使用 IBM SPSS 22.0 版的統計套裝軟體進行相關數據分析。此外，於參酌本研究所欲達成之相關目的，同時考量所蒐集問卷資料的特性後，乃採取下列統計分析方法：

壹、描述統計

主要係用以敘述本研究各基本人口變項之分布情形，如透過此法來描述並統計在監（所）受刑人的人口特性，包括渠等之「性別」、「年齡」、「族群」、「職業」、「教育程度」、「婚姻狀況」、「個人收入」、「前科素行」及「初次飲酒年齡」等「基本人口特性」分布狀態。

貳、皮爾森積差相關

此係用來檢驗兩個連續變項間之相關情形，如本研究即運用皮爾森(Pearson)積差相關來檢驗「衝突人際關係」與「自我中心」，或是「嚴厲性」和「差別接觸」等各自兩變項間的相關情形。

參、卡方檢定

透過此檢定得以考驗兩類別變項(Nominal Variables)或次序變項(Ordinal Variables)間之關係，如本研究即運用卡方檢定(Chi-square Test)來探討入監（所）酒駕受刑人在「性別」和「酒駕次數」間的關係。

肆、t 檢定

運用此檢定可使人了解兩組樣本在各分量表上之平均數的差異情形，如本研究即透過 t 檢定(t-test)來比較不同性別的酒駕入監（所）受刑人在「低挫折容忍力」或「嚴厲性」上之差異。

伍、單因子變異數分析

此係用以檢驗 3 組或多組樣本之平均數差異的檢定，若其 F 值之 P-value 小於 .05 時，則以費雪爾最小顯著差異法(Fisher's Least Significant Difference Procedure, LSD)進行事後的多重比較（國家教育研究院雙語詞彙、學術名詞暨辭書資訊網，2020），可藉此了解各組間之平均數有無差異存在，如本研究即透過單因子變異數分析(One-way ANOVA)來探究不同「前科素行」的不能安全駕駛罪受刑人在「低挫折容忍力」或「日常生活困擾」上之差異。

陸、多元迴歸分析

這種分析法旨在探討並解釋自變項和依變項間之關係的強弱及方向，如在控制干擾變項後，探討自變項與依變項間之真正關係，或是探討自變項間的交互作用效果和依變項間之關係，俾找出最具解釋力的變項，最後再透過檢定來分析多元迴歸係數之顯著程度，如本研究即可以多元迴歸分析(Multiple Regression Analysis)來討論酒駕受刑人的「衝動性」、「日常生活困擾」和「確定性」等變項，對其「酒駕次數」之影響。

第六節 研究倫理與限制

本研究雖力求盡善盡美，然囿於時空環境因素及人力資源有限等情況，必須考量些許事實上限制，以及面對相關研究倫理層次問題，茲述如下：

壹、研究倫理

由於本研究係以觸犯我國不能安全駕駛罪之在監（所）受刑人為研究對象，考量該受測對象特殊性及脆弱性，面對此等易受傷害的受試者，本研究除秉持 1947 年紐倫堡公約(The Nuremberg Code)所揭示「自主及知情同意」、「有利風險利益分析」及「退出而不受懲罰權利」等基本精神從事研究外，亦恪遵我國《人體研究法》相關規定進行問卷調查。詳言之，本研究除透過中央警察大學正式函文，並取得受測矯正機關書面同意外，亦確保酒駕受刑人在非脅迫的情況下，得自願表示同意參與本研究或可拒絕參與本研究。此外，本研究於進行問卷調查前，除必先獲得受訪者書面同意外，對於本研究目的及方法、個人資料保護（存）及運用機制、研究對象得隨時撤回同意權利，以及可能衍生相關利益等潛在問題，均充分告知並詳載於書面之問卷調查資料中，俾將可能風險降至最低，同時兼顧行善及公平正義等研究倫理精神。

在研究者個人本身之學、經歷及訓練方面，除先後取得中央警察大學刑事警察學系學士及犯罪防治研究所碩士外，並曾參與 2009 年法務部「兒童及青少年對犯罪預防認知與作為之研究」委外研究計畫案，深具社會科學實作研究的訓練基礎。此外，研究者亦曾於 2015 年 4 月 13 日參加由國立臺灣師範大學研究倫理中心主辦之「104 年研究倫理工作坊(1)」3 小時教育訓練課程，復再於 2015 年 10 月 12 日參加由國立臺灣師範大學研究倫理中心主辦之「104 年研究倫理工作坊(4)」3 小時教育訓練課程，期間均訓練合格且獲相關研習證明。最後，研究者本身亦利用時間參加由臺灣學術倫理教育資源中心辦理之線上「學術研究倫理教育課程」，除通過課程總測驗及取得修課證明（證書第 P106058322 號）外，並累積 7 小時 20 分鐘的修課時數，益加對研究倫理有著更長足之認識。

貳、研究限制

有關本研究所面臨之相關限制，主要包括研究類型、研究方法、研究地區、研究對象及犯罪黑數等事實上限制，依次說明如下：

一、研究類型之限制

由於本研究係以酒後駕車行為進行研究，故透過本次問卷調查所發現的相關成果，僅適用於服用酒類或其他相類物而從事駕駛之酒駕行為，對於因服用毒品、麻醉藥品或其他相類物而實施駕駛的毒駕行為，雖其防制不法之立論基礎大同小異，惟欲將本研究成果或發現類推適用於非酒類所造成的危險駕駛行為，恐存有扞格之處。

二、研究方法之限制

雖說本研究主要係採用自陳非行之問卷調查方式，盡可能廣泛地蒐集全國各矯正機構現正收容不能安全駕駛罪受刑人的生活背景資料，以及其從事酒駕行為相關情形。然而，研究者即便恪遵研究倫理並使用匿名填答的問卷，惟仍無法避免受測者出現拒答狀況，或恐因顧慮監所內其他囚犯眼光，抑或發生自我心理防衛機轉，進而連帶影響問卷回答之連續意願。此外，本次研究所使用的問卷調查法，基本上係屬橫斷面向之測量方式，終究無法深入剖析、了解酒駕犯罪者個人內心的動態想法，亦為本研究方法操作上所無法克服之障礙。再者，考量本研究所援引的相關犯罪學理論均來自國外，故在研究取向選擇方面，比較偏重於本土性理論之探索層次分析，遂未進一步使用結構方程模型(Structural Equation Modeling, SEM)。

三、研究地區之限制

本研究施測區域因遍及全國各地矯正機關，故研究發現之相關具體成果，自可普遍適用並推論至我國各直轄市、各縣（市），惟囿於研究性質仍屬本土化的實證研究，而其抽樣範圍亦僅侷限在我國實效統治領土內，故本次問卷調查之研究成果與發現，當然無法概略地推論至其他國家。此除與各國國情、文化背景等

因素息息相關外，另各國律法對於取締酒駕執法標準不一，亦為本研究成果無法推論他國人民從事酒駕之原因。

四、研究對象之限制

考量本研究之施測對象，主要係以調查期間因違犯不能安全駕駛罪而收容於矯正機關內的酒駕犯罪者為限，故研究對象本身已存在相當侷限性，同時無法涵蓋交通部公路總局各區監理所（站）舉辦之道路交通安全講習的酒駕違規（再犯）班人員。申言之，本研究相關的成果與發現，係適用於闡釋或說明在監（所）酒駕受刑人，至如屬於行政罰範疇之道路交通安全講習酒駕（再犯）班的違序者，則存在類推或繼受等適用上之疑慮。

五、犯罪黑數之限制

由於本研究係透過官方統計資料來了解國人從事酒駕犯罪（含再犯）之趨勢及現況，故於研究本身即存有犯罪黑數(Dark Figure of Crime)的限制，雖說犯罪黑數具有結構上之穩定性，且犯罪統計資料亦有其一致性（張平吾，1999：47），然社會大眾所持態度、執法機關之偏見、隱匿或紀錄缺陷，以及加害者和被害人間的關係等等，均可能影響官方統計之正確性（黃富源、張平吾，2012：45）。此外，本研究雖係針對入監（所）服刑酒駕犯罪者進行自陳式的問卷調查，惟其範疇仍無法包含曾有酒駕犯行而未曾遭執法機關查獲之酒駕黑數犯行者，抑或酒駕犯罪者於受測問卷內未誠實回答其真正的酒駕次數，凡此種種犯罪黑數等情況，均為本研究限制。

第四章 酒後駕車行為關聯性分析

本章總共分成 4 部分，第一節首先分析酒駕受刑人相關人口特質，而第二節則探討酒駕犯罪者內心想法，包括個人對於酒駕行為之看法，以及其就政府採行酒駕威嚇預防的主觀心態反應，又第三節係針對基本人口特性與酒駕再犯行為進行關聯性分析，至第四節乃綜合論述本章主要發現。

第一節 酒駕受刑人樣本特性

經發放 968 份正式問卷，並篩檢出 876 份有效問卷，本研究遂根據問卷調查相關實證受訪資料，進行分析如下：

壹、性別

在性別方面，男性酒駕受刑人樣本數計 846 人，佔全部有效樣本數之 96.6%；女性酒駕受刑人樣本數計 30 人，佔全部有效樣本數之 3.4%，而此等「男眾女寡」的現象，則正好與國外之研究結果相當(Carlson, Sexton, Hammar & Reese, 2011)。

貳、年齡

在年齡方面，「未滿 18 歲」者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%；「18 至 20 歲未滿」者計 6 人，佔全部有效樣本數之 0.7%；「20 至 30 歲未滿」者計 78 人，佔全部有效樣本數之 8.9%；「30 至 40 歲未滿」者計 211 人，佔全部有效樣本數之 24.1%；「40 至 50 歲未滿」者計 317 人，佔全部有效樣本數之 36.2%；「50 至 60 歲未滿」者計 209 人，佔全部有效樣本數之 23.9%；「60 至 70 歲未滿」者計 52 人，佔全部有效樣本數之 5.9%；「70 歲以上」者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%。由上可知，我國酒駕受刑人年齡層係以「40 至 50 歲未滿」之中壯年者居多，此部分則與國外文獻顯示酒駕行為人年齡群較為年輕有別(SWOV, 2018；Trimboli & Smith, 2009)。

參、族群

在族群慣用語方面，慣用國語者計 184 人，佔全部有效樣本數之 21.0%；慣用閩南語者計 568 人，佔全部有效樣本數之 64.8%；慣用客家語者計 42 人，佔全部有效樣本數之 4.8%；慣用原住民語者計 76 人，佔全部有效樣本數之 8.7%；慣用東南亞語（如菲律賓、印尼、緬甸、柬埔寨、越南、馬來西亞或泰國等地語系）者計 4 人，佔全部有效樣本數之 0.5%；慣用外語（如英語、阿拉伯語、法語、德語、俄語、西班牙語、日語或韓語等語系）者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%；慣用其他語言者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%。

肆、職業

在入監（所）前之就業方面，為家管者計 14 人，佔全部有效樣本數之 1.6%；為商業者計 52 人，佔全部有效樣本數之 5.9%；為軍警者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%；為退休者計 3 人，佔全部有效樣本數之 0.3%；為失業者計 98 人，佔全部有效樣本數之 11.2%；為資訊業者計 4 人，佔全部有效樣本數之 0.5%；為公共（營）事業者計 41 人，佔全部有效樣本數之 4.7%；為特種營業者計 24 人，佔全部有效樣本數之 2.8%；為營造裝潢業者計 268 人，佔全部有效樣本數之 30.6%；為金融保險業者計 2 人，佔全部有效樣本數之 0.2%；為醫療保健業者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%；為視聽娛樂業者計 7 人，佔全部有效樣本數之 0.8%；為農林漁牧礦業者計 51 人，佔全部有效樣本數之 5.8%；為旅遊餐飲業者計 20 人，佔全部有效樣本數之 2.3%；為傳播新聞業者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%；為服務（自由）業者計 136 人，佔全部有效樣本數之 15.5%；為交通運輸業者計 51 人，佔全部有效樣本數之 5.8%；為手（加）工製造業者計 71 人，佔全部有效樣本數之 8.1%；為其他就業狀況者計 30 人，佔全部有效樣本數之 3.4%。準此可知，國內酒駕受刑人入監（所）前之主要職業，係以營造裝潢業的藍領階級居多，此部分則與國外文獻發現酒駕行為人多屬無業者有別(Hubicka, Laurell & Bergman, 2010)。

伍、教育程度

在教育程度方面，為不識字者計 9 人，佔全部有效樣本數之 1.0%；為國小畢（肄）業者計 102 人，佔全部有效樣本數之 11.6%；為國中畢（肄）業者計 336 人，佔全部有效樣本數之 38.3%；為高中（職）畢（肄）業者計 373 人，佔全部有效樣本數之 42.6%；為大學（專科）畢（肄）業者計 49 人，佔全部有效樣本數之 5.6%；為研究所（含以上）者計 4 人，佔全部有效樣本數之 0.5%；為其他教育狀況者計 3 人，佔全部有效樣本數之 0.4%。由此觀之，教育程度在高中（職）以下的酒駕受刑人，其總人數幾乎達到全體樣本人數之 9 成 3，足見酒駕行為人的教育程度多數偏低，而此正好與國外文獻看法相同(Bertelli & Richardson, 2007)。

陸、婚姻狀況

在婚姻嫁娶方面，為未婚者計 402 人，佔全部有效樣本數之 45.9%；為喪偶者計 20 人，佔全部有效樣本數之 2.3%；為離婚者計 269 人，佔全部有效樣本數之 30.7%；為已婚者計 159 人，佔全部有效樣本數之 18.1%；為再婚者計 19 人，佔全部有效樣本數之 2.2%；為其他婚姻狀況者計 5 人，則佔全部有效樣本數之 0.6%。

柒、個人收入

在個人收入方面，每月沒有收入者計 89 人，佔全部有效樣本數之 10.1%；每月收入為未滿 1 萬元者計 41 人，佔全部有效樣本數之 4.7%；每月收入為 1 萬至 2 萬元未滿者計 56 人，佔全部有效樣本數之 6.4%；每月收入為 2 萬至 3 萬元未滿者計 209 人，佔全部有效樣本數之 23.9%；每月收入為 3 萬至 5 萬元未滿者計 328 人，佔全部有效樣本數之 37.4%；每月收入為 5 萬至 8 萬元未滿者計 105 人，佔全部有效樣本數之 12.0%；每月收入為 8 萬至 12 萬元未滿者計 25 人，佔全部有效樣本數之 2.9%；每月收入為 12 萬元以上者計 22 人，佔全部有效樣本數之 2.5%。

捌、前科素行

在非酒駕前科素行方面，無前科者計 425 人，佔全部有效樣本數之 48.5%；前科 1 次者計 264 人，佔全部有效樣本數之 30.1%；前科 2 次者計 86 人，佔全部有效樣本數之 9.8%；前科 3 次者計 48 人，佔全部有效樣本數之 5.5%；前科 4 次者計 24 人，佔全部有效樣本數之 2.8%；前科 5 次者計 15 人，佔全部有效樣本數之 1.7%；前科 6 次者計 8 人，佔全部有效樣本數之 0.9%；前科 7 次者計 3 人，佔全部有效樣本數之 0.4%；前科 8 次者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%；前科 13 次者計 2 人，佔全部有效樣本數之 0.2%。

玖、初次飲酒年齡

在人生中第 1 次接觸飲用酒精飲料之年齡方面，「未滿 10 歲」者計 46 人，佔全部有效樣本數之 5.3%；「10 至 12 歲未滿」者計 64 人，佔全部有效樣本數之 7.3%；「12 至 15 歲未滿」者計 200 人，佔全部有效樣本數之 22.8%；「15 至 18 歲未滿」者計 238 人，佔全部有效樣本數之 27.2%；「18 至 20 歲未滿」者計 132 人，佔全部有效樣本數之 15.1%；「20 至 30 歲未滿」者計 151 人，佔全部有效樣本數之 17.2%；「30 至 40 歲未滿」者計 22 人，佔全部有效樣本數之 2.5%；「40 至 50 歲未滿」者計 3 人，佔全部有效樣本數之 0.4%；「50 至 60 歲未滿」者計 2 人，佔全部有效樣本數之 0.2%；「60 至 70 歲未滿」者計 1 人，佔全部有效樣本數之 0.1%。

拾、酒駕次數

在受刑人自陳報告之酒駕次數方面，其酒駕 1 次者計 143 人，佔全部有效樣本數之 16.3%；酒駕 2 次者計 156 人，佔全部有效樣本數之 17.8%；酒駕 3 次者計 161 人，佔全部有效樣本數之 18.4%；酒駕 4 次者計 112 人，佔全部有效樣本數之 12.8%；酒駕 5 次者計 92 人，佔全部有效樣本數之 10.5%；酒駕 6 次者計 50 人，佔全部有效樣本數之 5.7%；酒駕 7 次者計 33 人，佔全部有效樣本數之 3.8%；

酒駕 8 次者計 17 人，佔全部有效樣本數之 1.9%；酒駕 9 次者計 18 人，佔全部有效樣本數之 2.1%；酒駕 10 次（含以上）者計 94 人，佔全部有效樣本數之 10.7%。綜上可知，酒駕 3 次以上（含本數）的受刑人，其總人數幾乎達到全體樣本人數之 6 成 6，而酒駕 5 次以上（含本數）的受刑人，其總人數甚至幾乎近達全體樣本人數之 3 成 5，益加證明防制常習酒駕者再犯的必要性。

拾壹、小結

根據本研究問卷調查結果發現，我國在監（所）酒駕受刑人係以男性為主體，並佔有著絕對性的影響地位，而在年齡層方面，係以「40 至 50 歲未滿」之中壯年者居多，又在族群慣用語方面，係以慣用閩南語者佔絕大多數，另在入監（所）前的職業部分，係以營造裝潢業之藍領階級佔相對多數。除此之外，在受刑人教育程度方面，係以高中（職）畢（肄）業者佔相對多數，而學歷在高中（職）以下的酒駕者，其總人數幾乎達到全體樣本人數之 9 成 3，顯見酒駕犯罪者教育程度多數偏低。另一方面，在婚姻狀況方面，係以未婚者佔大多數，而在個人收入部分，係以每月收入為 3 萬至 5 萬元未滿者佔相對多數，又在前科素行方面，係以無酒駕以外前科者佔絕大多數。最後，在初次飲酒年齡部分，係以「15 至 18 歲未滿」者佔相對多數，又在酒駕次數方面，係以酒駕 5 次以上（含本數）之常習酒駕者居多（參照表 4-1-1）。

表 4-1-1 本研究酒駕受刑人樣本特性統計分析摘要一覽表

基本人口特性類別		人數 (%)
性別	男 性	846 (96.6%)
	女 性	30 (3.4%)
年齡	40 至 50 歲未滿	317 (36.2%)
	30 至 40 歲未滿	211 (24.1%)
	50 至 60 歲未滿	209 (23.9%)
	20 至 30 歲未滿	78 (8.9%)
族群	閩南語	568 (64.8%)
	國 語	184 (21.0%)
	原住民語	76 (8.7%)
	客家語	42 (4.8%)

表 4-1-1 本研究酒駕受刑人樣本特性統計分析摘要一覽表 (續)

基本人口特性類別		人數 (%)
職業	營造裝潢業	268 (30.6%)
	服務(自由)業	136 (15.5%)
	失業	98 (11.2%)
	手(加)工製造業	71 (8.1%)
	商業	52 (5.9%)
	農林漁牧礦業	51 (5.8%)
	交通運輸業者	51 (5.8%)
教育程度	高中(職)畢(肄)業	373 (42.6%)
	國中畢(肄)業	336 (38.3%)
	國小畢(肄)業	102 (11.6%)
	大學(專科)畢(肄)業	49 (5.6%)
婚姻狀況	未婚	402 (45.9%)
	離婚	269 (30.7%)
	已婚	159 (18.1%)
個人收入	3萬至5萬元未滿	328 (37.4%)
	2萬至3萬元未滿	209 (23.9%)
	5萬至8萬元未滿	105 (12.0%)
	沒有收入	89 (10.1%)
	1萬至2萬元未滿	56 (6.4%)
前科素行	無前科	425 (48.5%)
	前科1次	264 (30.1%)
	前科3次(含以上)	101 (11.6%)
	前科2次	86 (9.8%)
初次飲酒年齡	15至18歲未滿	238 (27.2%)
	12至15歲未滿	200 (22.8%)
	20至30歲未滿	151 (17.2%)
	18至20歲未滿	132 (15.1%)
	10至12歲未滿	64 (7.3%)
酒駕次數	酒駕5次(含以上)	304 (34.7%)
	酒駕3次	161 (18.4%)
	酒駕2次	156 (17.8%)
	酒駕1次	143 (16.3%)
	酒駕4次	112 (12.8%)

備註：1.研究者自行整理。
2.本表相關問項均為單選題。
3.本研究有效樣本總數為 876 人。

第二節 酒後駕車犯罪者心態分析

為達成本研究目的，即了解國人從事酒駕犯罪之（心態）現況，同時掌握誘發或抑制酒駕發生的心理趨力，遂在研究架構範圍外，透過問卷蒐集酒駕犯罪者相關主觀想法資料，並針對渠等內在心境層面，進行分析如下：

壹、誘發受刑人酒駕之正增強心態

在酒後駕車之好處方面，受訪者贊同的酒駕優點，為解決沒人幫忙開（騎）車回家問題者計 367 人，佔全部有效樣本數之 41.9%；節省叫計程車回家費用者計 302 人，佔全部有效樣本數之 34.5%；隔天重要活動（如上班【學】）方便用車者計 354 人，佔全部有效樣本數之 40.4%；不用麻煩親友或家人出門來載者計 389 人，佔全部有效樣本數之 44.4%；證明自己身體狀況良好（如酒量好或沒喝醉）者計 209 人，佔全部有效樣本數之 23.9%；證實自己社會地位或交遊廣泛（如關係好而不怕警察取締）者計 36 人，佔全部有效樣本數之 4.1%；酒後續攤或回家方便者計 228 人，佔全部有效樣本數之 26.0%；解決深夜叫不到計程車問題者計 212 人，佔全部有效樣本數之 24.2%；使人心情感到輕鬆和愉快者計 139 人，佔全部有效樣本數之 15.9%；使人享受速度和刺激感覺者計 52 人，佔全部有效樣本數之 5.9%；解決深夜沒有大眾運輸工具（如捷運或公車）問題者計 256 人，佔全部有效樣本數之 29.2%；其他好處者計 18 人，佔全部有效樣本數之 2.1%。然而，認為酒駕沒有任何好處的受刑人，其人數則計 126 人，同時並佔全部有效樣本數之 14.4%（參照表 4-2-1）。

準此可知，有 4 成以上受刑人贊成酒駕理由，包括「不用麻煩親友或家人出門來載」、「解決沒人幫忙開（騎）車回家問題」及「隔天重要活動（如上班【學】）方便用車」，亦有超過或接近 3 成左右受刑人認同酒駕好處，如包括「節省叫計程車回家費用」和「解決深夜沒有大眾運輸工具（如捷運或公車）問題」，足見「貪圖方便」、「節省金錢」與「省卻麻煩」，實乃誘使受刑人從事酒駕犯罪之正增強因素。

表 4-2-1 誘發受刑人酒駕之正增強心態分析一覽表

正增強因子	人數 (%)
不用麻煩親友或家人出門來載	389 (44.4%)
解決沒人幫忙開(騎)車回家的問題	367 (41.9%)
隔天重要活動(如上班【學】)方使用車	354 (40.4%)
節省叫計程車回家的費用	302 (34.5%)
解決深夜沒有大眾運輸工具(如捷運或公車)的問題	256 (29.2%)
酒後續攤或回家方便	228 (26.0%)
解決深夜叫不到計程車的問題	212 (24.2%)
證明自己身體狀況良好(如酒量好或沒喝醉)	209 (23.9%)
使人心情感到輕鬆和愉快	139 (15.9%)
無任何好處	126 (14.4%)
使人享受速度和刺激的感覺	52 (5.9%)
證實自己社會地位或交遊廣泛(如關係好而不怕警察取締)	36 (4.1%)
其他好處	18 (2.1%)

備註：1.研究者自行整理。
2.本題問項為複選題。
3.本研究有效樣本總數為 876 人。

貳、抑制受刑人酒駕之負增強心態

在酒後駕車之壞處方面，受訪者贊同的酒駕缺點，為被警察攔查或取締者計 684 人，佔全部有效樣本數之 78.1%；發生車禍而使人受傷者計 582 人，佔全部有效樣本數之 66.4%；發生車禍而造成死亡者計 566 人，佔全部有效樣本數之 64.6%；發生車禍造成財物損失者計 519 人，佔全部有效樣本數之 59.2%；被警察移(函)送法辦者計 600 人，佔全部有效樣本數之 68.5%；被法院判刑入獄者計 666 人，佔全部有效樣本數之 76.0%；被吊扣(銷)駕駛執照者計 569 人，佔全部有效樣本數之 65.0%；被科處罰鍰(金)者計 556 人，佔全部有效樣本數之 63.5%；令家人感到蒙羞者計 316 人，佔全部有效樣本數之 36.1%；使親友感到難過者計 370 人，佔全部有效樣本數之 42.2%；影響重要日常作息(如上班【學】)者計 371 人，佔全部有效樣本數之 42.4%；其他壞處者計 24 人，佔全部有效樣本數之 2.7%。然而，認為酒駕沒有任何壞處的受刑人，其人數則計 6 人，同時並佔全部有效樣本數之 0.7% (參照表 4-2-2)。

由此觀之，有 7 成以上受刑人反對酒駕理由，包括「被警察攔查或取締」和「被法院判刑入獄」，另有超過或接近 6 成左右受刑人表示酒駕壞處，如包括「被警察移（函）送法辦」、「發生車禍而使人受傷」、「被吊扣（銷）駕駛執照」、「發生車禍而造成死亡」、「被科處罰鍰（金）」及「發生車禍造成財物損失」，顯見「警察攔檢」、「法院判刑」與「車禍傷亡」，可謂抑阻受刑人從事酒駕之負增強因素。

表 4-2-2 抑制受刑人酒駕之負增強心態分析一覽表

負增強因子	人數 (%)
被警察攔查或取締	684 (78.1%)
被法院判刑入獄	666 (76.0%)
被警察移（函）送法辦	600 (68.5%)
發生車禍而使人受傷	582 (66.4%)
被吊扣（銷）駕駛執照	569 (65.0%)
發生車禍而造成死亡	566 (64.6%)
被科處罰鍰（金）	556 (63.5%)
發生車禍造成財物損失	519 (59.2%)
影響重要的日常作息（如上班【學】）	371 (42.4%)
使親友感到難過	370 (42.2%)
令家人感到蒙羞	316 (36.1%)
其他壞處	24 (2.7%)
無任何壞處	6 (0.7%)

備註：1.研究者自行整理。
2.本題問項為複選題。
3.本研究有效樣本總數為 876 人。

參、受刑人對懲罰法令嚴厲性之感受

在懲罰酒駕法令嚴厲性方面，受訪者認為實施道路交通安全講習最嚴厲者計 141 人，佔全部有效樣本數之 16.1%；移置保管車輛最嚴厲者計 164 人，佔全部有效樣本數之 18.7%；吊扣（銷）駕照最嚴厲者計 352 人，佔全部有效樣本數之 40.2%；不得再考領駕照最嚴厲者計 384 人，佔全部有效樣本數之 43.8%；科處罰鍰（金）最嚴厲者計 280 人，佔全部有效樣本數之 32.0%；判處有期徒刑最嚴厲者計 545 人，佔全部有效樣本數之 62.2%；加重判刑至本刑的 2 分之 1 最嚴厲者計 515 人，佔全部有效樣本數之 58.8%；其他處罰最嚴厲者計 13 人，佔全部有效

樣本數之 1.5%。然而，認為懲罰酒駕法令均不嚴厲的受刑人，其人數則計 39 人，同時並佔全部有效樣本數之 4.5%（參照表 4-2-3）。

據此可知，有超過或接近 6 成左右受刑人表示畏懼的酒駕處罰規定，包括「判處有期徒刑最嚴厲」及「加重判刑至本刑的 2 分之 1 最嚴厲」，另有 4 成以上受刑人認為最嚴厲之酒駕懲罰，如包括「不得再考領駕照最嚴厲」和「吊扣（銷）駕照最嚴厲」，可見「判處徒刑」、「加重判刑」與「剝奪駕照」，足令多數受刑人感受到酒駕處罰的嚴厲性。

表 4-2-3 受刑人對懲罰法令嚴厲性之感受分析一覽表

處罰酒駕類型（嚴厲程度比較）	人數 (%)
判處有期徒刑	545 (62.2%)
加重判刑至本刑的 2 分之 1	515 (58.8%)
不得再考領駕照	384 (43.8%)
吊扣（銷）駕照	352 (40.2%)
科處罰鍰（金）	280 (32.0%)
移置保管車輛	164 (18.7%)
實施道路交通安全講習	141 (16.1%)
處罰法令均不嚴厲	39 (4.5%)
其他處罰	13 (1.5%)

備註：1.研究者自行整理。
2.本題問項為複選題。
3.本研究有效樣本總數為 876 人。

肆、受刑人對制裁酒駕迅速性之感受

在政府制裁酒駕迅速性方面，受訪者認為自開始酒駕到被逮捕期間過最久者計 270 人，佔全部有效樣本數之 30.8%；自拒測到接受道路交通安全講習期間拖延最久者計 177 人，佔全部有效樣本數之 20.2%；自拒測或被逮到車輛被移置保管期間拖延最久者計 132 人，佔全部有效樣本數之 15.1%；自拒測或被逮到繳納罰鍰（金）期間拖延最久者計 162 人，佔全部有效樣本數之 18.5%；自拒測或被逮到駕照被吊銷（扣）或不得再考領期間拖延最久者計 243 人，佔全部有效樣本數之 27.7%；自被逮到移（函）送至地檢署期間拖延最久者計 382 人，佔全部有效樣本數之 43.6%；自移（函）送至地檢署到檢察官起訴期間拖延最久者計 284

人，佔全部有效樣本數之 32.4%；自地檢署檢察官起訴到法院判刑確定期間拖延最久者計 341 人，佔全部有效樣本數之 38.9%；自法院判刑確定到入監執行期間拖延最久者計 325 人，佔全部有效樣本數之 37.1%；其他處理流程拖延最久者計 2 人，佔全部有效樣本數之 0.2%。然而，認為政府制裁酒駕流程均無拖延的受刑人，其人數則計 64 人，同時並佔全部有效樣本數之 7.3%（參照表 4-2-4）。

由上可知，有 4 成以上受刑人表示拖延最久的酒駕處理流程，即「自被逮到移（函）送至地檢署期間拖延最久」，另有超過 3 成以上受刑人認為拖延最久之刑事司法流程，如包括「自地檢署檢察官起訴到法院判刑確定期間拖延最久」、「自法院判刑確定到入監執行期間拖延最久」、「自移（函）送至地檢署到檢察官起訴期間拖延最久」及「自開始酒駕到被逮捕期間過最久」，顯見「警察」、「檢察官」、「法官」及「監獄」等整體酒駕司法處理流程，咸令多數受刑人感到不滿且拖延。

表 4-2-4 受刑人對制裁酒駕迅速性之感受分析一覽表

處理酒駕流程（回應時間比較）	人數 (%)
自被逮到移（函）送至地檢署	382 (43.6%)
自地檢署檢察官起訴到法院判刑確定	341 (38.9%)
自法院判刑確定到入監執行	325 (37.1%)
自移（函）送至地檢署到檢察官起訴	284 (32.4%)
自開始酒駕到被逮捕	270 (30.8%)
自拒測或被逮到駕照被吊銷（扣）或不得再考領	243 (27.7%)
自拒測到接受道路交通安全講習	177 (20.2%)
自拒測或被逮到繳納罰鍰（金）	162 (18.5%)
自拒測或被逮到車輛被移置保管	132 (15.1%)
處理流程均無拖延	64 (7.3%)
其他流程	2 (0.2%)

備註：1.研究者自行整理。
2.本題問項為複選題。
3.本研究有效樣本總數為 876 人。

伍、受刑人對制裁酒駕確定性之感受

在政府制裁酒駕確定性方面，受訪者最擔心為實施道路交通安全講習者計 153 人，佔全部有效樣本數之 17.5%；移置保管車輛者計 193 人，佔全部有效樣

本數之 22.0%；吊扣（銷）駕照者計 363 人，佔全部有效樣本數之 41.4%；不得再考領駕照者計 401 人，佔全部有效樣本數之 45.8%；科處罰鍰（金）者計 302 人，佔全部有效樣本數之 34.5%；判處有期徒刑者計 492 人，佔全部有效樣本數之 56.2%；加重判刑至本刑的 2 分之 1 者計 460 人，佔全部有效樣本數之 52.5%；被攔查逮捕者計 249 人，佔全部有效樣本數之 28.4%；被移（函）送地檢署者計 266 人，佔全部有效樣本數之 30.4%；被檢察官起訴者計 329 人，佔全部有效樣本數之 37.6%；被法院判刑者計 454 人，佔全部有效樣本數之 51.8%；被發監執行者計 482 人，佔全部有效樣本數之 55.0%。然而，對政府制裁酒駕處罰均不擔心的受刑人，其人數則計 4 人，同時並佔全部有效樣本數之 0.5%（參照表 4-2-5）。

職是之故，有 5 成以上受刑人表示最擔心的酒駕處罰，包括「判處有期徒刑」、「被發監執行」、「加重判刑至本刑的 2 分之 1」和「被法院判刑」，另有超過 4 成以上受刑人感到最憂心之酒駕懲罰，如包括「不得再考領駕照」與「吊扣（銷）駕照」，可見「判處徒刑」、「發監執行」、「加重判刑」及「剝奪駕照」，誠令多數受刑人深刻感受到酒駕處罰的確定性。

表 4-2-5 受刑人對制裁酒駕確定性之感受分析一覽表

最擔心處罰類型（肯定機率比較）	人數（%）
判處有期徒刑	492 (56.2%)
被發監執行	482 (55.0%)
加重判刑至本刑的 2 分之 1	460 (52.5%)
被法院判刑	454 (51.8%)
不得再考領駕照	401 (45.8%)
吊扣（銷）駕照	363 (41.4%)
被檢察官起訴	329 (37.6%)
科處罰鍰（金）	302 (34.5%)
被移（函）送地檢署	266 (30.4%)
被攔查逮捕	249 (28.4%)
移置保管車輛	193 (22.0%)
實施道路交通安全講習	153 (17.5%)
均不擔心任何處罰	4 (0.5%)

備註：1.研究者自行整理。
2.本題問項為複選題。
3.本研究有效樣本總數為 876 人。

第三節 基本人口特性與酒駕再犯行為

本研究酒駕再犯行為之關聯性分析，主要包括性別、年齡、族群、職業、教育程度、婚姻狀況、個人收入、前科素行及初次飲酒年齡等內容，茲說明如下：

壹、性別與酒駕再犯行為

經過性別和酒駕行為之交叉分析後，發現男性酒駕受刑人與女性酒駕受刑人兩者於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 4.253，且當自由度(df)為 1 時，p 值(.039) < .05，並達統計上之.05 的顯著水準（參照表 4-3-1），即表示不同性別受刑人在酒駕再犯行為上，具有顯著關聯性存在，且男性受刑人再次違犯酒駕人數比率(84.2%)，並顯高於女性受刑人再度違反酒駕人數比率(70.0%)。

表 4-3-1 性別與酒駕再犯行為關聯性分析表

性 別	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小 計
男 性	134 (15.8%)	712 (84.2%)	846 (100.0%)
女 性	9 (30.0%)	21 (70.0%)	30 (100.0%)
合 計	143 (16.3%)	733 (83.7%)	876 (100.0%)

$\chi^2=4.253$; $df=1$; $p < .05$

貳、年齡與酒駕再犯行為

經過年齡和酒駕行為之交叉分析後，發現各年齡層酒駕受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 15.002，且當自由度(df)為 5 時，p 值(.010) < .05，並達統計上之.05 的顯著水準（參照表 4-3-2），即表示不同年齡層受刑人在酒駕再犯行為上，具有顯著關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 3 多的年齡層群體中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「40 至 50 歲未滿」(88.0%)、「50 至 60 歲未滿」(85.2%)及「30 至 40 歲未滿」(81.5%)等年齡層群體。

表 4-3-2 年齡與酒駕再犯行為關聯性分析表

年 齡	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小 計
未滿 20 歲	2 (28.6%)	5 (71.4%)	7 (100.0%)
20 至 30 歲未滿	22 (28.2%)	56 (71.8%)	78 (100.0%)
30 至 40 歲未滿	39 (18.5%)	172 (81.5%)	211 (100.0%)
40 至 50 歲未滿	38 (12.0%)	279 (88.0%)	317 (100.0%)
50 至 60 歲未滿	31 (14.8%)	178 (85.2%)	209 (100.0%)
60 歲以上	11 (20.8%)	42 (79.2%)	53 (100.0%)
合 計	143 (16.3%)	732 (83.7%)	875 (100.0%)

$\chi^2=15.002$; $df=5$; $p < .05$

參、族群與酒駕再犯行為

經過語言和酒駕行為之交叉分析後，發現使用不同語言族群受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 4.028，且當自由度(df)為 4 時，p 值(.402) > .05，並未達統計上之 .05 的顯著水準(參照表 4-3-3)，即表示不同族群受刑人在酒駕再犯行為上，不具有顯著關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 4 多的母語群體中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「客家語」(88.1%)、「閩南語」(85.0%)、「國語」(80.4%)及「原住民語」(78.9%)等母語群體。

表 4-3-3 族群與酒駕再犯行為關聯性分析表

使用語言	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小 計
國 語	36 (19.6%)	148 (80.4%)	184 (100.0%)
閩南語	85 (15.0%)	483 (85.0%)	568 (100.0%)
客家語	5 (11.9%)	37 (88.1%)	42 (100.0%)
原住民語	16 (21.1%)	60 (78.9%)	76 (100.0%)
其 他	1 (16.7%)	5 (83.3%)	6 (100.0%)
合 計	143 (16.3%)	733 (83.7%)	876 (100.0%)

$\chi^2=4.028$; $df=4$; $p > .05$

肆、職業與酒駕再犯行為

經過職業和酒駕行為之交叉分析後，發現不同職業受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 20.149，且當自由度(df)為 8 時，p 值(.010) < .01，並達統計上之.01 的顯著水準（參照表 4-3-4），此即表示不同職業受刑人在酒駕再犯行為上，具有顯著之關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 3 多的職業群體當中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「失業」(88.8%)、「營造裝潢業」(88.1%)及「服務（自由）業」(80.1%)等不同性質職業群體。

表 4-3-4 職業與酒駕再犯行為關聯性分析表

職 業	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小 計
商 業	12 (23.1%)	40 (76.9%)	52 (100.0%)
失 業	11 (11.2%)	87 (88.8%)	98 (100.0%)
公共（營）事業	4 (9.8%)	37 (90.2%)	41 (100.0%)
營造裝潢業	32 (11.9%)	236 (88.1%)	268 (100.0%)
農林漁牧礦業	9 (17.6%)	42 (82.4%)	51 (100.0%)
服務（自由）業	27 (19.9%)	109 (80.1%)	136 (100.0%)
交通運輸業	10 (19.6%)	41 (80.4%)	51 (100.0%)
手（加）工製造業	9 (12.7%)	62 (87.3%)	71 (100.0%)
其 他	29 (27.1%)	78 (72.9%)	107 (100.0%)
合 計	143 (16.3%)	732 (83.7%)	875 (100.0%)

$\chi^2=20.149$; $df=8$; $p < .01$

伍、教育程度與酒駕再犯行為

經過教育程度和酒駕行為之交叉分析後，發現不同教育程度受刑人於酒駕再

犯行為上，其卡方值(χ^2)為 5.735，且當自由度(df)為 4 時，p 值(.220) > .05，並未達統計上之.05 的顯著水準(參照表 4-3-5)，即表示不同教育程度受刑人在酒駕再犯行為上，不具有顯著關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 3 多的教育程度群體中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「國小畢(肄)業」(89.2%)、「高中(職)畢(肄)業」(83.4%)及「國中畢(肄)業」(83.0%)等教育程度群體。

表 4-3-5 教育程度與酒駕再犯行為關聯性分析表

教育程度	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小計
不識字	0 (0.0%)	9 (100.0%)	9 (100.0%)
國小畢(肄)業	11 (10.8%)	91 (89.2%)	102 (100.0%)
國中畢(肄)業	57 (17.0%)	279 (83.0%)	336 (100.0%)
高中(職)畢(肄)業	62 (16.6%)	311 (83.4%)	373 (100.0%)
大學(專科)畢(肄)業 (含以上)	12 (22.6%)	41 (77.4%)	53 (100.0%)
合計	142 (16.3%)	731 (83.7%)	873 (100.0%)

$\chi^2=5.735$; df=4; p>.05 (細格內有 0，卡方值僅供參考)

陸、婚姻狀況與酒駕再犯行為

經過婚姻狀況和酒駕行為之交叉分析後，發現不同婚姻狀況受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 8.356，且當自由度(df)為 4 時，p 值(.079) > .05，並未達統計上之.05 的顯著水準(參照表 4-3-6)，此即表示不同婚姻狀況受刑人在酒駕再犯行為上，係不具有顯著之關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 3 多的婚姻狀況群體當中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「已婚」(89.9%)、「未婚」(83.1%)及「離婚」(80.7%)等不同婚姻狀況之群體。

表 4-3-6 婚姻狀況與酒駕再犯行為關聯性分析表

婚姻狀況	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小計
未婚	68 (16.9%)	334 (83.1%)	402 (100.0%)
喪偶	2 (10.0%)	18 (90.0%)	20 (100.0%)
離婚	52 (19.3%)	217 (80.7%)	269 (100.0%)
已婚	16 (10.1%)	143 (89.9%)	159 (100.0%)
再婚	5 (26.3%)	14 (73.7%)	19 (100.0%)
合計	143 (16.5%)	726 (83.5%)	869 (100.0%)

$\chi^2=8.356$; $df=4$; $p>.05$

柒、個人收入與酒駕再犯行為

經過個人收入和酒駕行為之交叉分析後，發現不同個人收入受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 6.611，且當自由度(df)為 5 時，p 值(.251) $>.05$ ，並未達統計上之.05 的顯著水準(參照表 4-3-7)，即表示不同個人收入受刑人在酒駕再犯行為上，不具有顯著關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 4 多的個人收入群體中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「2 至 3 萬元未滿」(86.1%)、「沒有收入」(85.4%)、「3 至 5 萬元未滿」(84.5%)及「5 至 8 萬元未滿」(78.1%)等個人收入群體。

表 4-3-7 個人收入與酒駕再犯行為關聯性分析表

個人收入	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小計
沒有收入	13 (14.6%)	76 (85.4%)	89 (100.0%)
未滿 2 萬元	15 (15.5%)	82 (84.5%)	97 (100.0%)
2 至 3 萬元未滿	29 (13.9%)	180 (86.1%)	209 (100.0%)
3 至 5 萬元未滿	51 (15.5%)	277 (84.5%)	328 (100.0%)
5 至 8 萬元未滿	23 (21.9%)	82 (78.1%)	105 (100.0%)
8 萬元以上	12 (25.5%)	35 (74.5%)	47 (100.0%)
合計	143 (16.3%)	732 (83.7%)	875 (100.0%)

$\chi^2=6.611$; $df=5$; $p>.05$

捌、前科素行與酒駕再犯行為

經過前科素行和酒駕行為之交叉分析後，發現不同前科素行經驗受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 39.543，且當自由度(df)為 1 時，p 值(.000) < .001，並達統計上之.001 的顯著水準（參照表 4-3-8），即表示不同前科素行經驗受刑人在酒駕再犯行為上，具有顯著關聯性存在，且無前科素行經驗受刑人再次違犯酒駕人數比率(91.8%)，並顯高於有前科素行經驗受刑人再度違反酒駕人數比率(76.1%)。

表 4-3-8 前科素行與酒駕再犯行為關聯性分析表

前科素行	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小計
無前科素行	35 (8.2%)	390 (91.8%)	425 (100.0%)
有前科素行	108 (23.9%)	343 (76.1%)	451 (100.0%)
合計	143 (16.3%)	733 (83.7%)	876 (100.0%)

$\chi^2=39.543$; df=1; p < .001

玖、初次飲酒年齡與酒駕再犯行為

經過初次飲酒年齡和酒駕行為之交叉分析後，發現不同初次飲酒年齡受刑人於酒駕再犯行為上，其卡方值(χ^2)為 15.927，且當自由度(df)為 6 時，p 值(.014) < .05，並達統計上之.05 的顯著水準（參照表 4-3-9），即表示不同初次飲酒年齡受刑人在酒駕再犯行為上，具有顯著關聯性存在，且於再次違犯酒駕人數前 4 多的這類年齡層群體中，其受刑人之酒駕再犯的人數比率高低，依序則分別為「15 至 18 歲未滿」(86.1%)、「12 至 15 歲未滿」(86.0%)、「18 至 20 歲未滿」(79.5%)及「20 至 30 歲未滿」(78.8%)等年齡層群體。

表 4-3-9 初次飲酒年齡與酒駕再犯行為關聯性分析表

年 齡	酒後駕車行為		
	初犯組	再犯組	小 計
未滿 12 歲	12 (10.9%)	98 (89.1%)	110 (100.0%)
12 至 15 歲未滿	28 (14.0%)	172 (86.0%)	200 (100.0%)
15 至 18 歲未滿	33 (13.9%)	205 (86.1%)	238 (100.0%)
18 至 20 歲未滿	27 (20.5%)	105 (79.5%)	132 (100.0%)
20 至 30 歲未滿	32 (21.2%)	119 (78.8%)	151 (100.0%)
30 至 40 歲未滿	1 (4.5%)	21 (95.5%)	22 (100.0%)
40 歲以上	3 (50.0%)	3 (50.0%)	6 (100.0%)
合 計	136 (15.8%)	723 (84.2%)	859 (100.0%)

$\chi^2=15.927$; $df=6$; $p < .05$

第四節 綜合發現

透過前揭研究分析步驟後，除能清楚地掌握在監（所）酒駕受刑人之犯罪心理特質外，亦使人得以全面性地了解酒駕犯罪者的相關特性，茲述如下：

壹、酒駕再犯者偏屬於藍領之中壯年男性國人

在性別、年齡、職業、前科素行和初次飲酒年齡等方面，不同性別、年齡、職業、前科素行及初次飲酒年齡之入監（所）受刑人，在酒駕再犯行為上，皆具有顯著的關聯性存在。申言之，在性別與酒駕再犯行為間，具有顯著之關係存在，且男性受刑人再次違犯酒駕行為人數遠高於女性受刑人；在年齡與酒駕再犯行為間，具有顯著之關係存在，且「40 至 50 歲未滿」年齡層受刑人再次違犯酒駕行為人數，相對高於其他年齡層受刑人；在職業與酒駕再犯行為間，具有顯著之關係存在，且「營造裝潢業」受刑人再次違犯酒駕行為人數，相對高於其他職業受刑人；在前科素行與酒駕再犯行為間，具有顯著之關係存在，且無前科素行經驗

受刑人再次違犯酒駕行為人數，相對高於有前科素行經驗受刑人；在初次飲酒年齡與酒駕再犯行為間，具有顯著之關係存在，且初次飲酒年齡界於「15 至 18 歲未滿」受刑人，其再次違犯酒駕行為人數，相對高於其他初次飲酒年齡受刑人。

由上可知，在監（所）酒駕受刑人之性別、年齡、職業、前科素行和初次飲酒年齡等個人特性，原則上與渠等酒駕再犯行為間，係存在顯著的關聯性，而本研究針對該等基本人口特質所為於酒駕再犯行為上，具有顯著關聯性存在之假設，亦獲得本次實證調查結果的支持。換句話說，本研究發現高中（職）階段即具飲酒經驗且無前科素行紀錄之 40 多歲而從事營造裝潢業的男性國人，其在酒駕再犯行為上，係明顯高於其他社會階層或團（群）體，足證藍領階級之中壯年男性，實為政府未來防制酒駕工作的重要預防對象。

貳、酒駕犯罪者便宜行事之負面投機心態明顯

經本研究統計顯示，在酒後駕車好處方面，得到 4 成以上受刑人肯認酒駕優點之理由，依序以不用麻煩親友或家人出門來載者計 389 人(44.4%)為最多，其次是解決沒人幫忙開（騎）車回家問題者計 367 人(41.9%)，再其次則為隔天重要活動（如上班【學】）方使用車者計 354 人(40.4%)，而超過或接近 3 成左右受刑人認同酒駕優點的理由，尚包括節省叫計程車回家費用者計 302 人(34.5%)，以及解決深夜沒有大眾運輸工具（如捷運或公車）問題者計 256 人(29.2%)，顯見在受刑人之觀點中，「貪圖方便」、「節省金錢」和「省卻麻煩」等酒駕優點，乃渠等從事酒後駕車（再犯）行為之正增強因子。

另一方面，在酒後駕車壞處方面，獲得 7 成以上受刑人肯認酒駕缺點之理由，依序以被警察攔查或取締者計 684 人(78.1%)為最多，其次是被法院判刑入獄者計 666 人(76.0%)，而超過或接近 6 成左右受刑人認同酒駕缺點的理由，尚包括被警察移（函）送法辦者計 600 人(68.5%)、發生車禍而使人受傷者計 582 人(66.4%)、被吊扣（銷）駕駛執照者計 569 人(65.0%)、發生車禍而造成死亡者計 566 人(64.6%)、被科處罰鍰（金）者計 556 人(63.5%)，以及發生車禍造成財物損失者計 519 人(59.2%)，顯見在受刑人之觀點中，「警察攔檢」、「法院判刑」和「車禍

傷亡」等酒駕缺點，乃渠等從事酒後駕車（再犯）行為之負增強因子。

準此可知，當前促使國人從事酒後駕車行為之誘發性因子，包括「貪圖方便」、「節省金錢」和「省卻麻煩」等正增強因素，而防止酒後駕車犯罪發生的抑制性因子，則包含「警察攔檢」、「法院判刑」和「車禍傷亡」等負增強因素。爰此，對於酒駕犯罪者便宜行事之負面投機心態，未來政府若能仿倣他國建立收費合理的汽（機）車代駕（駛）制度，以及延長偏鄉地區大眾運輸工具之服務時段，如此或可杜絕酒後駕車犯罪誘發因子，同時有效降低及打消國人從事酒駕的意念與企圖。

參、刑事司法體系回應酒駕犯罪時間存有缺陷

本研究調查發現，在懲罰酒駕法令嚴厲性方面，超過或接近 6 成左右受刑人肯認最嚴厲之酒駕處罰規定，以判處有期徒刑最嚴厲者計 545 人(62.2%)為最多，其次是加重判刑至本刑的 2 分之 1 最嚴厲者計 515 人(58.8%)，而得到 4 成以上受刑人認同最嚴厲的酒駕處罰規定，尚包括不得再考領駕照最嚴厲者計 384 人(43.8%)，以及吊扣（銷）駕照最嚴厲者計 352 人(40.2%)，顯見在受刑人之觀點中，「判處徒刑」、「加重判刑」和「剝奪駕照」等懲罰，乃渠等多數認為最嚴厲的酒駕處罰規定。

此外，在政府制裁酒駕迅速性方面，獲得 4 成以上受刑人肯認拖延最久之酒駕處理流程，以自被逮到移（函）送至地檢署期間拖延最久者計 382 人(43.6%)為最多，而超過 3 成以上受刑人認同拖延最久的酒駕處理流程，尚包括自地檢署檢察官起訴到法院判刑確定期間拖延最久者計 341 人(38.9%)、自法院判刑確定到入監執行期間拖延最久者計 325 人(37.1%)、自移（函）送至地檢署到檢察官起訴期間拖延最久者計 284 人(32.4%)，以及自開始酒駕到被逮捕期間過最久者計 270 人(30.8%)，顯見在受刑人之觀點中，「警察調查至移（函）送地檢署階段」、「檢察官偵查至起訴階段」、「法院受理至審判確定階段」和「判刑確定至入監執行階段」等流程，乃渠等多數認為拖延最久的酒駕處理流程。

另外，在政府制裁酒駕確定性方面，得到 5 成以上受刑人肯認最擔心之酒駕

處罰，以判處有期徒刑者計 492 人(56.2%)為最多，其次是被發監執行者計 482 人(55.0%)，再其次則為加重判刑至本刑的 2 分之 1 者計 460 人(52.5%)，緊接著是被法院判刑者計 454 人(51.8%)，而超過 4 成以上受刑人認同最擔心的酒駕處罰，尚包括不得再考領駕照者計 401 人(45.8%)，以及吊扣（銷）駕照者計 363 人(41.4%)，顯見在受刑人之觀點中，「判處徒刑」、「發監執行」、「加重判刑」和「剝奪駕照」等懲罰，乃渠等多數認為最擔心的酒駕處罰規定。

綜上觀之，在監（所）受刑人對於我國懲罰酒駕相關規定，尤其是「判處徒刑」、「加重判刑」及「剝奪駕照」等處罰，雖足令多數受刑人內心感到擔憂且害怕，同時並肯認酒駕懲罰規範的嚴厲性和確定性，然在我國刑事司法體系處理酒駕犯罪之相關流程上，卻仍有多達 3 成受訪者表示酒駕偵審程序的拖延與冗長，連帶影響整體法規範威嚇酒駕之迅速性，甚至無形中弱化刑罰的威嚇預防效果，此等刑事司法體系回應酒駕犯罪時間之缺陷，實值相關政府部門正視並省思。

第五章 基本特質與相關因子差異分析

此章主要在探討酒駕受刑人基本特性與相關中介變項之關係，並兼論該等變項與酒駕再犯行為間的分析，當中亦包含初犯組（酒駕 1 次）、單純再犯組（酒駕 2 次）、低度再犯組（酒駕 3 或 4 次）及高度再犯組（酒駕 5 次以上【含本數】）等各群體間之差異，最後則綜合評析主要發現。

第一節 基本人口特性與緊張壓力

本研究對於緊張壓力之變項分析，主要包括負面生活事件、日常生活困擾和衝突人際關係等內容，茲說明如下：

壹、酒駕受刑人特性與緊張壓力

分析不同性別酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均不存在顯著之差異，即不同性別各分組彼此間差異的 t 值，皆未達統計上顯著水準($p > .05$)，故雖說男性酒駕受刑人人數遠多於女性酒駕受刑人，惟兩者於生活中所承受各類緊張壓力等程度，並不因性別差異而有所不同（參照表 5-1-1）。

表 5-1-1 酒駕受刑人之性別與緊張壓力差異分析表

變項名稱	性別分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
負面生活事件	男 性	682	13.8387	11.08956	$t = .517$ N.S.
	女 性	25	12.6800	8.20934	
日常生活困擾	男 性	832	10.0601	7.83456	$t = -1.264$ N.S.
	女 性	29	11.9310	7.79620	
衝突人際關係	男 性	827	14.7170	11.78622	$t = -.903$ N.S.
	女 性	30	16.7000	12.67131	

$p > .05$

分析不同年齡層酒駕受刑人後，發現雖於經歷日常生活困擾程度和發生衝突人際關係情況上，均不存在顯著之差異，然於受到負面生活事件頻率上，則存在顯著的差異，且不同年齡層各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準(p

<.05)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現「40 至 50 歲未滿」者相較「20 至 30 歲未滿」或「30 至 40 歲未滿」等年齡層者，於受到負面生活事件頻率上，皆明顯存在組別間差異，研判 40 多歲酒駕受刑人因多屬「上有高堂、下有妻小」之「三明治群體」，故亦面臨生活中較多的負面事件。另一方面，再比較「50 至 60 歲未滿」者與「20 至 30 歲未滿」者時，則發現兩者在受到負面生活事件頻率上，亦明顯存在組別間差異（參照表 5-1-2），推斷 50 多歲酒駕受刑人因身體各方面機能逐漸發生老化現象，以致處理日常生活事務倍感力不從心，相對在心理上更易受到較多負面生活事件的衝擊。

表 5-1-2 酒駕受刑人之年齡與緊張壓力差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
負面生活事件	未滿 20 歲(A)	7	13.7143	17.21157	F=2.647*	D>B, C E>B
	20 至 30 歲未滿(B)	65	10.1077	9.30074		
	30 至 40 歲未滿(C)	174	12.8333	10.47324		
	40 至 50 歲未滿(D)	250	15.2320	11.37858		
	50 至 60 歲未滿(E)	173	14.1329	10.91509		
	60 歲以上(F)	38	13.5789	11.38427		
	總 和	707	13.7977	10.99820		
日常生活困擾	未滿 20 歲(A)	7	8.4286	10.32565	F=.959 N.S.	
	20 至 30 歲未滿(B)	78	9.2308	8.27753		
	30 至 40 歲未滿(C)	207	10.1787	7.62163		
	40 至 50 歲未滿(D)	312	10.7628	7.89653		
	50 至 60 歲未滿(E)	204	9.4804	7.57456		
	60 歲以上(F)	52	10.0962	8.38126		
	總 和	860	10.1198	7.83998		
衝突人際關係	未滿 20 歲(A)	7	12.2857	10.30719	F=1.792 N.S.	
	20 至 30 歲未滿(B)	76	14.5526	13.55817		
	30 至 40 歲未滿(C)	208	14.8846	11.98010		
	40 至 50 歲未滿(D)	307	16.1205	11.10210		
	50 至 60 歲未滿(E)	206	13.4563	11.85134		
	60 歲以上(F)	52	12.4423	12.22568		
	總 和	856	14.7850	11.82289		

p<.05

分析不同族群酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均不存在顯著之差異，即不同族群各分組彼此間差異的 F 值，皆未達統計上顯著水準($p > .05$)，故使用閩南語酒駕受刑人人數雖遠多於使用國語、客家語、原住民語或其他語言酒駕受刑人，惟渠等於生活中所面臨之各種緊張壓力，並不因族群差異而有所不同（參照表 5-1-3）。

表 5-1-3 酒駕受刑人之族群與緊張壓力差異分析表

變項名稱	使用語言分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
負面生活事件	國語(A)	152	13.0789	11.30758	F = .354 N.S.	
	閩南語(B)	465	14.0839	10.89326		
	客家語(C)	32	12.8125	10.86705		
	原住民語(D)	54	13.7593	11.04696		
	其他語言(E)	4	16.2500	15.60716		
	總和	707	13.7977	10.99820		
日常生活困擾	國語(A)	181	9.7735	7.81513	F = .783 N.S.	
	閩南語(B)	557	10.4381	7.89489		
	客家語(C)	41	8.8537	7.00914		
	原住民語(D)	76	9.4605	7.92202		
	其他語言(E)	6	8.5000	7.66159		
	總和	861	10.1231	7.83603		
衝突人際關係	國語(A)	181	14.2486	11.65948	F = .349 N.S.	
	閩南語(B)	559	15.0680	11.95462		
	客家語(C)	42	13.2619	10.68178		
	原住民語(D)	69	14.8696	12.08294		
	其他語言(E)	6	14.5000	9.97497		
	總和	857	14.7865	11.81605		

$p > .05$

分析不同職業酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均存在顯著之差異，即不同職業各分組彼此間差異的 F 值，皆達統計上顯著水準($p < .01$)，另以 LSD 進行事後檢定，即發現在受到負面生活事件頻率和經歷日常生活困擾程度上，失業者相較其他職業者，均明顯存在組別間差異，而商業者相對農林漁牧礦業者，則在經歷日常生活困擾程度與發生衝突人際關係情況上，皆明顯存在組別間差異。此外，在發生衝

突人際關係情況上，營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業及交通運輸業等職業者，各自相較農林漁牧礦業者，均皆明顯存在組別間差異，又失業者相對營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業、農林漁牧礦業、公共（營）事業和其他行業等職業者，同樣皆明顯存在組別間差異（參照表 5-1-4）。

表 5-1-4 酒駕受刑人之職業與緊張壓力差異分析表

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
負面生活事件	營造裝潢業(A)	204	13.2010	10.19242	F=3.759***	C>A, B, D, E, F, G, H, I
	服務(自由)業(B)	113	13.2478	11.35194		
	失業(C)	84	19.5000	11.22873		
	手(加)工製造業(D)	61	14.3607	11.78280		
	商業(E)	39	12.0000	9.82478		
	交通運輸業(F)	45	14.3556	12.47207		
	農林漁牧礦業(G)	43	11.8372	8.90941		
	公共(營)事業(H)	34	11.1471	8.84935		
	其他職業(I)	83	12.5542	11.62131		
總和	706	13.8074	11.00302			
日常生活困擾	營造裝潢業(A)	265	9.9358	7.60331	F=5.919***	C>A, B, D, E, F, G, H, I
	服務(自由)業(B)	133	9.2632	7.83533		
	失業(C)	95	14.8421	8.57050		
	手(加)工製造業(D)	69	9.8986	7.18279		
	商業(E)	52	10.9615	8.05365		
	交通運輸業(F)	49	10.0204	7.79286		
	農林漁牧礦業(G)	51	7.9804	6.42959		
	公共(營)事業(H)	40	9.3750	7.46852		
	其他職業(I)	106	8.5472	7.41829		
總和	860	10.1244	7.84050		E>G	
衝突人際關係	營造裝潢業(A)	263	14.5399	11.34055	F=3.247**	A, B > G C>A, B, D, G, H, I D, E, F>G
	服務(自由)業(B)	133	14.0602	11.99795		
	失業(C)	97	19.2680	12.75859		
	手(加)工製造業(D)	70	14.7143	10.99689		
	商業(E)	52	16.5769	12.29434		
	交通運輸業(F)	50	15.4800	13.54997		
	農林漁牧礦業(G)	50	10.1400	8.78545		
	公共(營)事業(H)	40	12.6250	10.14684		
	其他職業(I)	101	13.9901	12.15606		
總和	856	14.7827	11.82245			

p<.01; p<.001

綜上可知，在受到負面生活事件頻率與經歷日常生活困擾程度上，失業受刑人均明顯高於其他職業受刑人，而在經歷日常生活困擾程度上，商業受刑人亦明顯高於農林漁牧礦業受刑人。除此之外，營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業、商業和交通運輸業等職業受刑人，在發生衝突人際關係情況上，皆明顯高於農林漁牧礦業受刑人，然營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業、農林漁牧礦業、公共（營）事業及其他行業等職業受刑人，則明顯低於失業受刑人。準此觀察，失業誠為影響酒駕受刑人之生活上緊張壓力來源的關鍵性因素，同時亦為政府防制酒駕犯罪亟需解決之潛在性社會結構威脅因子。

分析不同教育程度酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均不存在顯著之差異，即不同教育程度各分組彼此間差異的 F 值，皆未達統計上顯著水準($p > .05$)，故高中（職）畢（肄）業酒駕受刑人人數雖多於其他教育程度酒駕受刑人，惟彼此間於生活中所承受之各種緊張壓力等程度，並不因教育程度不同而存有差異（參照表 5-1-5）。

表 5-1-5 酒駕受刑人之教育程度與緊張壓力差異分析表

變項名稱	教育程度分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
負面生活事件	國小畢（肄）業(A)	66	13.6061	11.21658	F=.479 N.S.	
	國中畢（肄）業(B)	273	13.9194	10.48988		
	高中（職）畢（肄）業(C)	315	13.3778	11.16524		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	43	15.6512	13.14549		
	不識字(E)	8	15.5000	8.05339		
	總和	705	13.7716	11.00079		
日常生活困擾	國小畢（肄）業(A)	96	10.4896	7.45653	F=.286 N.S.	
	國中畢（肄）業(B)	332	10.3373	8.10285		
	高中（職）畢（肄）業(C)	368	9.8777	7.67449		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	53	9.5094	7.75991		
	不識字(E)	9	9.8889	9.64941		
	總和	858	10.1014	7.83257		
衝突人際關係	國小畢（肄）業(A)	99	14.6465	12.25354	F=.202 N.S.	
	國中畢（肄）業(B)	328	14.8476	11.95895		
	高中（職）畢（肄）業(C)	367	14.7657	11.63350		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	53	15.0377	11.22833		
	不識字(E)	8	11.1250	15.47752		
	總和	855	14.7661	11.82232		

$p > .05$

分析不同婚姻狀況酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均存在顯著之差異，即不同婚姻狀況各分組彼此間差異的 F 值，皆達統計上顯著水準($p < .05$)，另以 LSD 進行事後檢定，亦發現在受到負面生活事件頻率上，不穩定婚姻關係者相對無婚姻關係者和穩定婚姻關係者，皆明顯存在組別間差異，而在經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，無婚姻關係者與不穩定婚姻關係者，各自相較穩定婚姻關係者，亦均明顯存在組別間差異（參照表 5-1-6），足證不穩定婚姻關係酒駕受刑人易因感情生活問題而受到較多負面事件的衝擊，又穩定婚姻關係酒駕受刑人之情感基礎紮實且健全，故而較少在日常生活遭遇感情困擾，同時亦不易與親友發生人際關係上的衝突。

表 5-1-6 酒駕受刑人之婚姻狀況與緊張壓力差異分析表

變項名稱	婚姻狀況分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
負面生活事件	無婚姻關係(A)	329	12.9757	10.36878	F=4.340*	C>A, B
	穩定婚姻關係(B)	130	12.7462	11.11624		
	不穩定婚姻關係(C)	244	15.4631	11.63517		
	總和	703	13.7966	11.01307		
日常生活困擾	無婚姻關係(A)	399	10.4561	7.91681	F=3.572*	A, C>B
	穩定婚姻關係(B)	154	8.5974	7.25765		
	不穩定婚姻關係(C)	302	10.4503	7.91960		
	總和	855	10.1193	7.82701		
衝突人際關係	無婚姻關係(A)	392	15.1378	12.14012	F=4.496*	A, C>B
	穩定婚姻關係(B)	155	12.2194	9.98783		
	不穩定婚姻關係(C)	303	15.5380	12.04013		
	總和	850	14.7482	11.78968		

$p < .05$

分析不同個人收入酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均存在顯著之差異，即不同個人收入各分組彼此間差異的 F 值，皆達統計上顯著水準($p < .001$)，另以 LSD 進行事後檢定，亦發現在受到負面生活事件頻率上，「沒有收入」者相較其他個人收入者，皆明顯存在組別間差異，而收入「未滿 2 萬元」者相對「3 至 5 萬元未滿」、「5 至 8 萬元未滿」及「8 萬元以上」等收入者，亦均明顯存在組別間差異，又收入「2

至 3 萬元未滿」者相比「3 至 5 萬元未滿」和「5 至 8 萬元未滿」等收入者，同樣各自明顯存在組別間差異。

此外，在經歷日常生活困擾程度上，「沒有收入」、「未滿 2 萬元」及「2 至 3 萬元未滿」等個人收入者，各自相較「3 至 5 萬元未滿」、「5 至 8 萬元未滿」和「8 萬元以上」等收入者，均皆明顯存在組別間差異，又收入「3 至 5 萬元未滿」者相對收入「5 至 8 萬元未滿」者，亦明顯存在組別間差異。再者，在發生衝突人際關係情況上，「沒有收入」者相較「3 至 5 萬元未滿」、「5 至 8 萬元未滿」和「8 萬元以上」等收入者，皆明顯存在組別間差異，而「未滿 2 萬元」與「2 至 3 萬元未滿」等收入者，各自相對「3 至 5 萬元未滿」及「5 至 8 萬元未滿」等收入者，同樣各皆明顯存在組別間差異（參照表 5-1-7）。

表 5-1-7 酒駕受刑人之個人收入與緊張壓力差異分析表

變項名稱	個人收入分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
負面生活事件	沒有收入(A)	70	20.5429	12.50355	F=11.157***	A>B, C, D, E, F
	未滿 2 萬元(B)	74	16.5405	11.37552		
	2 至 3 萬元未滿(C)	159	15.3962	11.09511		
	3 至 5 萬元未滿(D)	277	11.4152	9.62132		
	5 至 8 萬元未滿(E)	91	11.5714	10.04119		
	8 萬元以上(F)	36	11.9444	11.70578		
	總和	707	13.7977	10.99820		
日常生活困擾	沒有收入(A)	85	13.2000	8.75840	F=10.427***	A>D, E, F
	未滿 2 萬元(B)	95	12.2737	7.75344		
	2 至 3 萬元未滿(C)	206	11.3883	8.22931		
	3 至 5 萬元未滿(D)	323	9.1115	7.32773		
	5 至 8 萬元未滿(E)	104	7.1827	6.57262		
	8 萬元以上(F)	47	7.9149	6.52697		
	總和	860	10.1116	7.83334		
衝突人際關係	沒有收入(A)	84	18.8214	13.14347	F=7.867***	A>D, E, F
	未滿 2 萬元(B)	93	17.5806	12.05812		
	2 至 3 萬元未滿(C)	207	16.8068	12.52188		
	3 至 5 萬元未滿(D)	324	12.7284	10.94429		
	5 至 8 萬元未滿(E)	101	11.7426	9.46536		
	8 萬元以上(F)	47	13.8723	11.94665		
	總和	856	14.7862	11.82296		

p<.001

綜上可知，「沒有收入」受刑人因日常生活經濟困頓，故相較於其他個人收入受刑人，除易受到生活上不如意的負面事件所打擊外，其相比收入「3萬元以上」受刑人，更易因「柴、米、油、鹽、醬、醋、茶」等日常煩惱而面臨較多之生計困擾，甚至在「笑貧不笑娼」的炎涼世態次文化下，極易因心態不平衡而與人發生互動上之口角或肢體衝突。另一方面，收入「未滿3萬元」受刑人相較「3至5萬元未滿」及「5至8萬元未滿」等收入受刑人，同樣易因家庭經濟窘境而受到更多的負面事件、生活困擾和人際衝突等負面影響狀況襲擾，尤其是收入「未滿2萬元」受刑人相較收入「8萬元以上」受刑人，更易因生計困境而面臨較多之負面事件與日常困擾等生活壓力問題。職是之故，如何改變並提升我國低收入酒駕受刑人復歸社會後的家庭經濟狀況或就業生存環境，以及全面澈底改善這些社會底部階層之「薪貧族」的受薪所得結構，實屬政府未來防制酒駕重要任務之一，更為國家朝向民富國強發展的決定性關鍵因素。

分析不同前科素行酒駕受刑人後，發現於受到負面生活事件頻率及經歷日常生活困擾程度上，雖不存在顯著之差異，惟於發生衝突人際關係情況上，則存在顯著的差異，即達統計上顯著水準($p < .05$)。申言之，有酒駕以外前科受刑人相較無酒駕以外前科受刑人而言，明顯發生較多的人際關係衝突（參照表 5-1-8），足證有酒駕以外前科受刑人面臨生活上更多之緊張壓力。

表 5-1-8 酒駕受刑人之前科素行與緊張壓力差異分析表

變項名稱	前科素行分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
負面生活事件	無酒駕以外前科	349	13.6304	10.48334	t = -.399 N.S.
	有酒駕以外前科	358	13.9609	11.49028	
日常生活困擾	無酒駕以外前科	420	10.2238	7.89474	t = .368 N.S.
	有酒駕以外前科	441	10.0272	7.78747	
衝突人際關係	無酒駕以外前科	415	13.8482	11.16320	t = -2.265*
	有酒駕以外前科	442	15.6674	12.34556	

$p < .05$

分析不同初次飲酒年齡酒駕受刑人後，發現雖於經歷日常生活困擾程度和發生衝突人際關係情況上，均不存在顯著之差異，然於受到負面生活事件頻率上，則存在顯著的差異，且不同初次飲酒年齡各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上

顯著水準($p < .01$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現「未滿 12 歲」飲酒者相較「15 至 18 歲未滿」、「18 至 20 歲未滿」與「20 至 30 歲未滿」等年齡層飲酒者，於受到負面生活事件頻率上，皆明顯存在組別間差異，而「40 歲以上」飲酒者相比其他年齡層飲酒者，在受到負面生活事件頻率上，同樣皆明顯存在組別間差異（參照表 5-1-9），研判這群年逾 40 歲才開始接觸飲酒之酒駕受刑人，由於生理機能漸漸趨向老化，故在日常生活事務處理上，心理相對感到力不從心，致使更易感受到較多的負面事件。

表 5-1-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與緊張壓力差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
負面生活事件	未滿 12 歲(A)	84	16.8095	12.47791	F=3.460**	A>C, D, E G>A, B, C, D, E, F
	12 至 15 歲未滿(B)	160	14.2000	10.10436		
	15 至 18 歲未滿(C)	196	13.2143	10.98367		
	18 至 20 歲未滿(D)	104	13.3077	10.36431		
	20 至 30 歲未滿(E)	126	12.4524	10.54029		
	30 至 40 歲未滿(F)	17	12.4118	11.33059		
	40 歲以上(G)	5	30.0000	17.07337		
	總和	692	13.8555	10.97976		
日常生活困擾	未滿 12 歲(A)	108	10.9630	8.32733	F=.376 N.S.	
	12 至 15 歲未滿(B)	198	9.7626	7.55751		
	15 至 18 歲未滿(C)	233	10.1888	7.53088		
	18 至 20 歲未滿(D)	130	10.2538	8.06496		
	20 至 30 歲未滿(E)	148	9.7635	7.95939		
	30 至 40 歲未滿(F)	22	10.0909	8.40016		
	40 歲以上(G)	5	11.8000	9.09395		
	總和	844	10.1303	7.81486		
衝突人際關係	未滿 12 歲(A)	109	16.7982	12.91050	F=1.349 N.S.	
	12 至 15 歲未滿(B)	194	15.3299	11.70202		
	15 至 18 歲未滿(C)	235	14.6936	11.76841		
	18 至 20 歲未滿(D)	132	13.8258	10.90381		
	20 至 30 歲未滿(E)	144	13.5139	11.71335		
	30 至 40 歲未滿(F)	20	14.6000	10.02838		
	40 歲以上(G)	6	21.5000	19.56272		
	總和	840	14.8214	11.80812		

p < .01

貳、酒駕再犯與緊張壓力

透過本研究分析後，發現有無酒駕再犯受刑人於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度及發生衝突人際關係情況上，均存在顯著之差異，即有無酒駕再犯各分組彼此間差異的 t 值，皆達統計上顯著水準($p < .01$)，且再犯組受刑人相較初犯組受刑人而言，受到較多之負面生活事件，經歷更多的日常生活困擾，以及發生較頻繁之衝突人際關係(參照表 5-1-10)，足證再犯組受刑人於生活上承受更多的緊張壓力。

表 5-1-10 受刑人之有無酒駕再犯與緊張壓力差異分析表

變項名稱	有無酒駕再犯分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
負面生活事件	初犯組	120	11.3833	10.63464	t=-2.650**
	再犯組	587	14.2913	11.01482	
日常生活困擾	初犯組	141	8.5532	7.46461	t=-2.610**
	再犯組	720	10.4306	7.87511	
衝突人際關係	初犯組	137	12.1168	11.65753	t=-2.898**
	再犯組	721	15.2944	11.78561	

$p < .01$

此外，進一步深入分析後，發現不同酒駕次數受刑人雖於經歷日常生活困擾程度上，不存在顯著之差異，然於受到負面生活事件頻率和發生衝突人際關係情況上，均存在顯著的差異，且不同酒駕次數各分組彼此間差異之 F 值，皆達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 輔以事後檢定，即發現低度再犯組和高度再犯組，各自相較初犯組而言，於受到負面生活事件頻率及發生衝突人際關係情況上，均明顯存在組別間差異(參照表 5-1-11)，足證酒駕再犯相較酒駕初犯來說，更容易受到一般日常生活中的負面事件所打擊，同時也因不擅長社交而易與周邊旁人發生各式衝突，故未來政府防制酒駕核心任務之一，應當著重致力輔導並改善這些常習酒駕者復歸社會的更生保護工作，以避免渠等淪入永無止境之酒駕生命循環週期。

表 5-1-11 受刑人之酒駕次數與緊張壓力差異分析表

變項名稱	酒駕次數分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
負面生活事件	初犯組(A)	120	11.3833	10.63464	F=3.680*	C, D >A
	單純再犯組(B)	130	12.6077	10.81737		
	低度再犯組(C)	215	14.6651	10.93137		
	高度再犯組(D)	242	14.8636	11.14828		
	總和	707	13.7977	10.99820		
日常生活困擾	初犯組(A)	141	8.5532	7.46461	F=2.574 ^{N.S.}	
	單純再犯組(B)	151	9.9669	8.25382		
	低度再犯組(C)	269	10.3829	7.76126		
	高度再犯組(D)	300	10.7067	7.79593		
	總和	861	10.1231	7.83603		
衝突人際關係	初犯組(A)	137	12.1168	11.65753	F=3.625*	C, D >A
	單純再犯組(B)	153	14.2353	11.85924		
	低度再犯組(C)	268	15.0858	11.16291		
	高度再犯組(D)	299	16.0234	12.27192		
	總和	857	14.7865	11.81605		

p < .05

第二節 基本人口特性與社會學習

本研究針對社會學習之變項分析，除包括該變項本身外，亦涵蓋酒駕認知、模仿、差別強化和差別接觸等內容，茲說明如下：

壹、酒駕受刑人特性與社會學習

分析不同性別酒駕受刑人後，發現雖於酒駕效果感受程度、接觸酒駕友儕情況及酒駕社會學習上，不存在顯著之差異，然於有利酒駕認知傾向和觀察模仿酒駕程度上，皆存在顯著的差異，即不同性別各分組彼此間差異之 t 值，均達統計

上顯著水準($p < .05$)。當中，男性酒駕受刑人有利酒駕認知的傾向，明顯高於女性酒駕受刑人，然女性酒駕受刑人觀察模仿酒駕程度，則明顯高於男性酒駕受刑人（參照表 5-2-1）。

表 5-2-1 酒駕受刑人之性別與社會學習差異分析表

變項名稱	性別分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
酒駕認知	男 性	692	16.6344	3.47047	t=2.900**
	女 性	30	14.7667	3.01357	
模 仿	男 性	840	1.6679	2.01257	t=-2.137*
	女 性	30	2.4667	1.99540	
差別強化	男 性	833	14.9364	6.67134	t=1.264 N.S.
	女 性	30	13.3667	6.93558	
差別接觸	男 性	837	3.6117	2.01098	t=.120 N.S.
	女 性	30	3.5667	2.07918	
社會學習	男 性	672	36.4762	8.76363	t=1.420 N.S.
	女 性	30	34.1667	7.58439	

p < .05; p < .01

分析不同年齡層酒駕受刑人後，發現雖於有利酒駕認知傾向、接觸酒駕友儕情況及酒駕社會學習上，不存在顯著之差異，然於觀察模仿酒駕程度和酒駕效果感受程度上，皆存在顯著的差異，且不同年齡層各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .01$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在觀察模仿酒駕程度上，「30 至 40 歲未滿」者相較「40 至 50 歲未滿」、「50 至 60 歲未滿」或「60 歲以上」等年齡層者，均明顯存在組別間差異，而「40 至 50 歲未滿」者相對「50 至 60 歲未滿」者，亦明顯存在組別間差異。另一方面，在酒駕效果感受程度上，「未滿 20 歲」者相較「40 至 50 歲未滿」或「50 至 60 歲未滿」等年齡層者，皆明顯存在組別間差異，又「20 至 30 歲未滿」者相對「未滿 20 歲」以外之其他年齡層者，同樣皆明顯存在組別間差異（參照表 5-2-2）。

表 5-2-2 酒駕受刑人之年齡與社會學習差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值; 顯著度	組別差異
酒駕 認知	未滿 20 歲(A)	5	18.2000	6.37966	F = 1.452 ^{N.S.}	
	20 至 30 歲未滿(B)	64	15.6563	3.58665		
	30 至 40 歲未滿(C)	180	16.4056	3.66121		
	40 至 50 歲未滿(D)	261	16.7663	3.37225		
	50 至 60 歲未滿(E)	169	16.5917	3.33526		
	60 歲以上(F)	43	16.9302	3.08912		
	總 和	722	16.5568	3.47094		
模仿	未滿 20 歲(A)	7	2.0000	3.41565	F = 3.162 ^{**}	C > D , E, F D > E
	20 至 30 歲未滿(B)	78	1.6923	1.92258		
	30 至 40 歲未滿(C)	210	2.0857	2.06411		
	40 至 50 歲未滿(D)	315	1.7175	1.97263		
	50 至 60 歲未滿(E)	207	1.3575	1.92776		
	60 歲以上(F)	52	1.3269	2.13946		
	總 和	869	1.6974	2.01647		
差別 強化	未滿 20 歲(A)	7	19.5714	5.09435	F = 3.703 ^{**}	A > D , E B > C , D, E , F
	20 至 30 歲未滿(B)	77	17.3117	6.63178		
	30 至 40 歲未滿(C)	209	15.2057	6.39567		
	40 至 50 歲未滿(D)	312	14.5769	6.59781		
	50 至 60 歲未滿(E)	207	14.0338	7.03968		
	60 歲以上(F)	50	14.5200	6.27024		
	總 和	862	14.8805	6.68650		
差別 接觸	未滿 20 歲(A)	7	4.7143	2.36039	F = .859 ^{N.S.}	
	20 至 30 歲未滿(B)	78	3.6282	2.43944		
	30 至 40 歲未滿(C)	208	3.7548	1.93430		
	40 至 50 歲未滿(D)	314	3.5924	1.93490		
	50 至 60 歲未滿(E)	207	3.4686	2.06866		
	60 歲以上(F)	52	3.5385	1.81995		
	總 和	866	3.6109	2.01321		

表 5-2-2 酒駕受刑人之年齡與社會學習差異分析表 (續)

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值; 顯著度	組別差異
社會學習	未滿 20 歲(A)	5	41.8000	10.05982	F=2.110 ^{N.S.}	
	20 至 30 歲未滿(B)	63	37.9048	8.57926		
	30 至 40 歲未滿(C)	176	37.1250	8.54208		
	40 至 50 歲未滿(D)	254	36.3976	8.92278		
	50 至 60 歲未滿(E)	165	34.8121	8.85974		
	60 歲以上(F)	39	36.3333	6.89139		
	總 和	702	36.3775	8.72426		

p < .01

綜上研判，如從人類心智發展成熟面向進行觀察，當以「五十而知天命」之老年人心智最為成熟，其次為「四十而不惑」的中壯年者，再其次則為「三十而立」之青壯年人，故相較中老年或中壯年等受刑人來說，「30 至 40 歲未滿」受刑人的年齡相形較輕，且心性亦相對缺乏沉穩，故易受人影響而起心動念模仿他人酒駕行為。此外，由於「40 至 60 歲未滿」中年受刑人大多已經組成家庭，並受家族倫常禮教所影響，故相對「未滿 30 歲」青年受刑人來說，遂較易因家庭成員態度或看法而約束自身酒駕行為，故對酒駕負增強效果之感受程度，亦相對較高。

分析不同族群酒駕受刑人後，發現雖於酒駕效果感受程度及酒駕社會學習上，不存在顯著之差異，然於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度和接觸酒駕友儕情況上，皆存在顯著的差異，且不同族群各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準(p < .05)，如以 LSD 進行事後檢定，發現在有利酒駕認知傾向上，使用國語或閩南語等族群，各自相較使用原住民語族群而言，均明顯存在組別間差異，而在觀察模仿酒駕程度上，使用原住民語族群相對使用其他語言族群來說，亦皆明顯存在組別間差異，又在接觸酒駕友儕情況上，使用國語或原住民語等族群，各自相較使用客家語族群而言，同樣均明顯存在組別間差異，而使用原住民語族群相對使用閩南語族群來說，亦明顯存在組別間差異（參照表 5-2-3）。

表 5-2-3 酒駕受刑人之族群與社會學習差異分析表

變項名稱	使用語言分組	樣本數	平均數	標準差	F 值; 顯著度	組別差異
酒駕 認知	國語(A)	153	16.3529	3.29168	F=3.673**	A, B >D
	閩南語(B)	474	16.8354	3.55125		
	客家語(C)	30	16.0000	3.60077		
	原住民語(D)	61	15.1475	2.71929		
	其他語言(E)	4	17.0000	5.16398		
	總和	722	16.5568	3.47094		
模仿	國語(A)	181	1.8508	1.97340	F=3.276*	D>A , B, C
	閩南語(B)	565	1.5681	1.97440		
	客家語(C)	42	1.5238	1.81105		
	原住民語(D)	76	2.3947	2.41152		
	其他語言(E)	6	1.3333	1.36626		
	總和	870	1.6954	2.01613		
差別 強化	國語(A)	182	15.5385	6.86058	F=1.031 ^{N.S.}	
	閩南語(B)	560	14.6196	6.72724		
	客家語(C)	42	15.6429	6.44232		
	原住民語(D)	74	15.0135	5.96679		
	其他語言(E)	5	12.0000	6.96419		
	總和	863	14.8818	6.68273		
差別 接觸	國語(A)	182	3.6538	1.97665	F=2.475*	A>C D>B , C
	閩南語(B)	561	3.5811	1.99399		
	客家語(C)	42	2.9524	2.14080		
	原住民語(D)	76	4.1184	2.14145		
	其他語言(E)	6	3.1667	.40825		
	總和	867	3.6101	2.01215		
社會 學習	國語(A)	150	37.3533	8.61179	F=.948 ^{N.S.}	
	閩南語(B)	460	36.2739	8.97436		
	客家語(C)	30	35.5667	7.89886		
	原住民語(D)	59	35.3390	6.79911		
	其他語言(E)	3	32.0000	16.70329		
	總和	702	36.3775	8.72426		

p<.05; p<.01

綜上研判，由於原住民族群受刑人生活在以漢文化為主之社會結構下，相對不利使用主流語言進行溝通，因此顯少運用中立化技巧而辯護己身酒駕行為，同時亦較少傾向有利酒駕的認知。此外，原住民族群受刑人大多生性樂天且外向，故容易與人交遊和互動，並進而觀察模仿他人酒駕行為，其與閩南語族群受刑人相比時，則較容易接觸不良之酒駕友儕。

分析不同職業酒駕受刑人後，發現雖於有利酒駕認知傾向、酒駕效果感受程度及接觸酒駕友儕情況上，不存在顯著之差異，然於觀察模仿酒駕程度和酒駕社會學習上，皆存在顯著的差異，即不同職業各分組彼此間差異之 F 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在觀察模仿酒駕程度上，營造裝潢業、公共（營）事業等職業者及失業者，各自相較服務（自由）業和交通運輸業等職業者，或是商業與其他行業等職業者，各自相對交通運輸業者，抑或公共（營）事業者相比營造裝潢業、手（加）工製造業、農林漁牧礦業和其他行業等職業者，各皆明顯存在組別間差異。另一方面，在酒駕社會學習上，營造裝潢業、公共（營）事業和其他行業等職業者，各自相較服務（自由）業及交通運輸業等職業者，或是失業者相對交通運輸業者，抑或公共（營）事業者相比手（加）工製造業者，均皆明顯存在組別間差異（參照表 5-2-4）。

表 5-2-4 酒駕受刑人之職業與社會學習差異分析表

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
酒駕 認知	營造裝潢業(A)	217	17.0922	3.42117	F= 1.900 N.S.	
	服務（自由）業(B)	118	15.8644	3.38149		
	失業者(C)	80	16.7625	3.73910		
	手（加）工製造業(D)	56	16.5893	3.26845		
	商業(E)	44	15.7955	3.72658		
	交通運輸業(F)	38	15.9474	3.30395		
	農林漁牧礦業(G)	42	16.8095	2.98972		
	公共（營）事業(H)	38	17.1053	3.99181		
	其他職業(I)	88	16.3295	3.27555		
	總和	721	16.5673	3.46189		

表 5-2-4 酒駕受刑人之職業與社會學習差異分析表 (續)

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
模仿	營造裝潢業(A)	268	1.7910	2.00962	F=2.622**	A, C > B, F E > F H > A, B, D, F, G, I I > F
	服務(自由)業(B)	136	1.3676	1.64568		
	失業業(C)	97	1.9588	2.31803		
	手(加)工製造業(D)	70	1.4000	1.86034		
	商業(E)	52	1.9615	2.46514		
	交通運輸業(F)	49	1.0000	1.36931		
	農林漁牧礦業(G)	50	1.6200	1.75999		
	公共(營)事業(H)	41	2.5122	2.50122		
	其他職業(I)	106	1.7547	2.05548		
	總和	869	1.6974	2.01647		
差別強化	營造裝潢業(A)	262	15.1985	6.61001	F=1.468 N.S.	
	服務(自由)業(B)	134	14.2164	6.68447		
	失業業(C)	98	14.9796	6.79293		
	手(加)工製造業(D)	70	13.9000	7.03233		
	商業(E)	50	15.0200	6.60393		
	交通運輸業(F)	51	12.8824	6.89825		
	農林漁牧礦業(G)	49	15.0000	5.95469		
	公共(營)事業(H)	41	15.5854	5.37576		
	其他職業(I)	107	16.0374	7.11088		
	總和	862	14.8794	6.68622		
差別接觸	營造裝潢業(A)	266	3.5414	1.83883	F=.733 N.S.	
	服務(自由)業(B)	134	3.3731	1.73280		
	失業業(C)	97	3.8351	2.17313		
	手(加)工製造業(D)	70	3.6143	2.22172		
	商業(E)	51	3.5294	2.52470		
	交通運輸業(F)	50	3.6000	2.21313		
	農林漁牧礦業(G)	51	3.5686	2.00255		
	公共(營)事業(H)	40	4.0000	1.88108		
	其他職業(I)	107	3.7944	2.16201		
	總和	866	3.6109	2.01321		

表 5-2-4 酒駕受刑人之職業與社會學習差異分析表 (續)

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
社會學習	營造裝潢業(A)	212	37.2500	8.50362	F=2.039*	A>B, F C>F H>B, D, F I>B, F
	服務(自由)業(B)	115	34.8522	7.94857		
	失業業(C)	78	36.7436	9.34815		
	手(加)工製造業(D)	54	35.1481	10.64417		
	商業(E)	41	35.8537	8.77656		
	交通運輸業(F)	37	33.1622	8.62333		
	農林漁牧礦業(G)	39	36.2308	6.55126		
	公共(營)事業(H)	37	38.7838	7.70691		
	其他職業(I)	88	37.4318	9.19244		
	總和	701	36.3880	8.72603		

p < .05; p < .01

綜上可知，交通運輸業受刑人因自身職業道德觀念較強，或囿於職場工作守則規範，故在觀察模仿酒駕程度上，相對明顯低於營造裝潢業、公共(營)事業、商業和其他行業等職業受刑人及失業受刑人，而在酒駕社會學習程度上，亦相對明顯低於營造裝潢業、公共(營)事業和其他行業等職業受刑人及失業受刑人。此外，公共(營)事業受刑人多半組織官僚心態，並易受應酬次文化影響，進而學習模仿他人行為，故在觀察模仿酒駕程度上，相對明顯高於營造裝潢業、服務(自由)業、手(加)工製造業、農林漁牧礦業與其他行業等職業受刑人，而在酒駕社會學習程度上，亦相對明顯高於服務(自由)業及手(加)工製造業等職業受刑人。再者，服務(自由)業受刑人由於工作環境自主性較高，且從業人員自我意識較強，以致較少與職場同業互動，故在觀察模仿酒駕程度上，相對明顯低於營造裝潢業受刑人和失業受刑人，而在酒駕社會學習程度上，亦相對明顯低於營造裝潢業和其他行業等職業受刑人。

分析不同教育程度酒駕受刑人後，發現於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度、接觸酒駕友儕情況及酒駕社會學習上，均不存在顯著之差異，即不同教育程度各分組彼此間差異的 F 值，皆未達統計上顯著水準(p > .05)，故高中(職)畢(肄)業酒駕受刑人人數，雖多於其他教育程度酒駕受

刑人，惟彼此間於社會環境中所接觸或模仿之各面向學習程度，並不因教育程度不同而存有落差（參照表 5-2-5）。

表 5-2-5 酒駕受刑人之教育程度與社會學習差異分析表

變項名稱	教育程度分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
酒駕 認知	國小畢(肄)業(A)	74	16.1757	3.13337	F=1.006 ^{NS.}	
	國中畢(肄)業(B)	282	16.7766	3.48710		
	高中(職)畢(肄)業(C)	312	16.3782	3.45265		
	大學(專科) 畢(肄)業(含以上)(D)	47	16.5745	3.61606		
	不識字(E)	5	18.2000	1.92354		
	總和	720	16.5389	3.43930		
模仿	國小畢(肄)業(A)	100	1.8300	2.07951	F=.644 ^{NS.}	
	國中畢(肄)業(B)	335	1.7224	2.03206		
	高中(職)畢(肄)業(C)	371	1.6523	1.95500		
	大學(專科) 畢(肄)業(含以上)(D)	52	1.6538	2.19522		
	不識字(E)	9	.7778	1.20185		
	總和	867	1.6909	2.00725		
差別 強化	國小畢(肄)業(A)	100	13.9700	6.57890	F=1.692 ^{NS.}	
	國中畢(肄)業(B)	330	15.4848	6.34529		
	高中(職)畢(肄)業(C)	368	14.6223	6.99484		
	大學(專科) 畢(肄)業(含以上)(D)	53	14.4528	6.99331		
	不識字(E)	9	17.5556	3.50397		
	總和	860	14.8977	6.68874		
差別 接觸	國小畢(肄)業(A)	101	3.5941	2.06484	F=.417 ^{NS.}	
	國中畢(肄)業(B)	331	3.6284	2.08406		
	高中(職)畢(肄)業(C)	372	3.5780	1.91795		
	大學(專科) 畢(肄)業(含以上)(D)	52	3.6154	2.07840		
	不識字(E)	9	4.4444	2.60342		
	總和	865	3.6104	2.01433		
社會 學習	國小畢(肄)業(A)	71	34.8732	7.60626	F=1.274 ^{NS.}	
	國中畢(肄)業(B)	272	37.1140	8.91399		
	高中(職)畢(肄)業(C)	307	36.1661	8.68184		
	大學(專科) 畢(肄)業(含以上)(D)	46	35.6304	9.70076		
	不識字(E)	5	39.2000	1.92354		
	總和	701	36.3894	8.72473		

p > .05

分析不同婚姻狀況酒駕受刑人後，發現雖於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度及接觸酒駕友儕情況上，不存在顯著之差異，然於酒駕效果感受程度和酒駕社會學習上，皆存在顯著的差異，即不同婚姻狀況各分組彼此間差異之 F 值，均達統計上顯著水準($p < .01$)，另以 LSD 進行事後檢定，即發現在酒駕效果感受程度上，無婚姻關係者相較穩定或不穩定婚姻關係者，皆明顯存在組別間差異，又在酒駕社會學習上，無婚姻關係者相對穩定或不穩定婚姻關係者，亦均明顯存在組別間差異（參照表 5-2-6），足證無婚姻關係受刑人因缺乏夫妻般之家庭成員情感羈絆或倫常約束，遂較少顧慮到家人對其酒駕的反應或態度，故在酒駕正增強效果感受程度上，明顯高於有婚姻關係受刑人。另一方面，無婚姻關係受刑人亦由於較不受為人夫（妻）之家庭倫理結構所限制，遂容易接觸或模仿日常生活中的各類人、事、物，故在酒駕社會學習程度上，亦明顯高於有婚姻關係受刑人。

表 5-2-6 酒駕受刑人之婚姻狀況與社會學習差異分析表

變項名稱	婚姻狀況分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
酒駕 認知	無婚姻關係(A)	325	16.5077	3.58720	F = .067 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	130	16.6000	3.19302		
	不穩定婚姻關係(C)	261	16.6054	3.49964		
	總和	716	16.5601	3.48231		
模仿	無婚姻關係(A)	400	1.8075	2.12054	F = 1.226 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	157	1.5860	2.07255		
	不穩定婚姻關係(C)	306	1.5948	1.84813		
	總和	863	1.6918	2.01963		
差別 強化	無婚姻關係(A)	397	15.6549	6.42354	F = 5.686 **	A > B , C
	穩定婚姻關係(B)	152	13.7039	6.73907		
	不穩定婚姻關係(C)	307	14.4691	6.84575		
	總和	856	14.8832	6.67003		
差別 接觸	無婚姻關係(A)	399	3.6591	2.08467	F = .720 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	157	3.4331	1.92911		
	不穩定婚姻關係(C)	304	3.5954	1.92022		
	總和	860	3.5953	1.99918		
社會 學習	無婚姻關係(A)	318	37.4497	8.22144	F = 5.154 **	A > B , C
	穩定婚姻關係(B)	121	34.7355	8.40909		
	不穩定婚姻關係(C)	257	35.8093	9.30634		
	總和	696	36.3721	8.72098		

$p < .01$

分析不同個人收入酒駕受刑人後，發現雖於觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度及接觸酒駕友儕情況上，不存在顯著之差異，然於有利酒駕認知傾向和酒駕社會學習上，皆存在顯著的差異，即不同個人收入各分組彼此間差異之 F 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在有利酒駕認知傾向上，「3 至 5 萬元未滿」或「5 至 8 萬元未滿」等收入者，各自相較收入「2 至 3 萬元未滿」者，皆明顯存在組別間差異，另在酒駕社會學習上，收入「5 至 8 萬元未滿」者，各自相比「未滿 2 萬元」、「2 至 3 萬元未滿」、「3 至 5 萬元未滿」與「8 萬元以上」等收入者，同樣皆明顯存在組別間差異（參照表 5-2-7）。

表 5-2-7 酒駕受刑人之個人收入與社會學習差異分析表

變項名稱	個人收入分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
酒駕 認知	沒有收入(A)	70	16.8714	3.30972	F=2.279*	D, E >C
	未滿 2 萬元(B)	76	16.4079	3.57464		
	2 至 3 萬元未滿(C)	173	15.9942	3.33498		
	3 至 5 萬元未滿(D)	284	16.6725	3.32702		
	5 至 8 萬元未滿(E)	83	17.4096	3.84148		
	8 萬元以上(F)	35	16.0571	4.12983		
	總 和	721	16.5562	3.47331		
模仿	沒有收入(A)	87	1.9080	2.20798	F=1.640 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	96	1.9063	2.23408		
	2 至 3 萬元未滿(C)	208	1.5288	1.86737		
	3 至 5 萬元未滿(D)	326	1.5583	1.79777		
	5 至 8 萬元未滿(E)	105	2.0476	2.30126		
	8 萬元以上(F)	47	1.7447	2.47130		
	總 和	869	1.6939	2.01680		
差別 強化	沒有收入(A)	89	15.0000	6.74031	F=1.790 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	95	14.3053	6.45949		
	2 至 3 萬元未滿(C)	206	14.4660	6.17835		
	3 至 5 萬元未滿(D)	320	14.6719	6.79954		
	5 至 8 萬元未滿(E)	105	16.5619	6.59826		
	8 萬元以上(F)	47	15.5106	8.07269		
	總 和	862	14.8921	6.67975		

表 5-2-7 酒駕受刑人之個人收入與社會學習差異分析表 (續)

變項名稱	個人收入分組	樣本數	平均數	標準差	F 值; 顯著度	組別差異
差別接觸	沒有收入(A)	89	4.0674	2.32476	F=1.655 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	94	3.7021	2.00446		
	2 至 3 萬元未滿(C)	208	3.5913	1.89107		
	3 至 5 萬元未滿(D)	325	3.4308	1.91944		
	5 至 8 萬元未滿(E)	104	3.7692	2.14626		
	8 萬元以上(F)	46	3.4783	2.15756		
	總 和	866	3.6074	2.01167		
社會學習	沒有收入(A)	70	37.2857	8.00569	F=3.042*	E>B, C, D, F
	未滿 2 萬元(B)	71	35.6197	8.02383		
	2 至 3 萬元未滿(C)	169	35.3905	8.08078		
	3 至 5 萬元未滿(D)	274	36.2409	8.51719		
	5 至 8 萬元未滿(E)	82	39.4756	9.85478		
	8 萬元以上(F)	35	34.8000	11.66140		
	總 和	701	36.3837	8.72892		

p < .05

綜上可知，除「沒有收入」受刑人外，收入「5 至 8 萬元未滿」中產階級受刑人，在酒駕社會學習上，其程度均明顯高於其他個人收入受刑人，而在有利酒駕認知傾向上，收入「2 至 3 萬元未滿」勞動階級受刑人，除明顯低於收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人外，亦同樣明顯低於中產階級受刑人，足證經濟階級實為影響酒駕社會學習重要因素之一。

分析不同前科素行酒駕受刑人後，發現於觀察模仿酒駕程度及酒駕社會學習上，雖不存在顯著之差異，惟於有利酒駕認知傾向、酒駕效果感受程度和接觸酒駕友儕情況上，則存在顯著的差異，即達統計上顯著水準(p < .05)。申言之，有酒駕以外前科受刑人相較無酒駕以外前科受刑人而言，雖較少傾向有利酒駕的認知，然對酒駕正增強效果感受程度較高，且亦接觸較多之酒駕友儕（參照表 5-2-8），足證有酒駕以外前科受刑人於一般日常生活中，仍受到相當程度的社會學習因素所影響。

表 5-2-8 酒駕受刑人之前科素行與社會學習差異分析表

變項名稱	前科素行分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
酒駕認知	無酒駕以外前科	339	16.8643	3.45116	t=2.246*
	有酒駕以外前科	383	16.2846	3.47013	
模 仿	無酒駕以外前科	423	1.6761	2.01101	t=-.274 N.S.
	有酒駕以外前科	447	1.7136	2.02304	
差別強化	無酒駕以外前科	415	14.1855	6.78637	t=-2.959**
	有酒駕以外前科	448	15.5268	6.52678	
差別接觸	無酒駕以外前科	418	3.4713	2.00369	t=-1.964*
	有酒駕以外前科	449	3.7394	2.01363	
社會學習	無酒駕以外前科	324	35.7407	8.88144	t=-1.793 N.S.
	有酒駕以外前科	378	36.9233	8.56134	

p<.05; p<.01

分析不同初次飲酒年齡酒駕受刑人後，發現雖於有利酒駕認知傾向上，不存在顯著之差異，然於觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度、接觸酒駕友儕情況及酒駕社會學習上，皆存在顯著的差異，且不同初次飲酒年齡各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準(p<.05)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在觀察模仿酒駕程度上，「未滿 12 歲」飲酒者相較其他年齡層飲酒者，皆明顯存在組別間差異，而「12 至 15 歲未滿」飲酒者相比「18 至 20 歲未滿」、「20 至 30 歲未滿」與「30 至 40 歲未滿」等年齡層飲酒者，亦皆明顯存在組別間差異，又「15 至 18 歲未滿」飲酒者相對「18 至 20 歲未滿」飲酒者，同樣亦明顯存在組別間差異。此外，在酒駕效果感受程度上，「未滿 12 歲」和「12 至 15 歲未滿」等年齡層飲酒者，各自相較「15 至 18 歲未滿」及「20 至 30 歲未滿」等年齡層飲酒者，均皆明顯存在組別間差異。

再者，在接觸酒駕友儕情況上，除「40 歲以上」飲酒者外，「未滿 12 歲」飲酒者相比其他年齡層飲酒者，亦皆明顯存在組別間差異，而「12 至 15 歲未滿」飲酒者相對「18 至 20 歲未滿」及「20 至 30 歲未滿」等年齡層飲酒者，同樣明顯存在組別間差異，又「15 至 18 歲未滿」飲酒者相較「20 至 30 歲未滿」飲酒者，一樣明顯存在組別間差異。另外，在酒駕社會學習上，「未滿 12 歲」與「12 至 15 歲未滿」等年齡層飲酒者，各自相對「15 至 18 歲未滿」、「18 至 20 歲未滿」、「20

至 30 歲未滿」和「30 至 40 歲未滿」等年齡層飲酒者，均皆明顯存在組別間差異，而「未滿 12 歲」飲酒者相比「12 至 15 歲未滿」飲酒者，一樣明顯存在組別間差異（參照表 5-2-9）。

表 5-2-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與社會學習差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
酒駕認知	未滿 12 歲(A)	74	17.4189	3.46017	F=2.092 N.S.	
	12 至 15 歲未滿(B)	172	16.8895	3.49176		
	15 至 18 歲未滿(C)	201	16.7015	3.66749		
	18 至 20 歲未滿(D)	114	16.2018	3.41050		
	20 至 30 歲未滿(E)	126	15.9921	3.12793		
	30 至 40 歲未滿(F)	18	15.8889	2.72005		
	40 歲以上(G)	6	17.8333	2.92689		
	總 和	711	16.6048	3.46084		
模仿	未滿 12 歲(A)	109	2.4862	2.44803	F=7.236***	A>B, C, D, E, F, G
	12 至 15 歲未滿(B)	198	2.0000	2.13741		
	15 至 18 歲未滿(C)	236	1.7458	2.07800		
	18 至 20 歲未滿(D)	132	1.0909	1.47991		
	20 至 30 歲未滿(E)	151	1.3775	1.65627		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	.9048	1.41084		
	40 歲以上(G)	6	.6667	1.63299		
	總 和	853	1.7046	2.02205		
差別強化	未滿 12 歲(A)	109	16.2936	6.11359	F=2.515*	A, B>C, E
	12 至 15 歲未滿(B)	197	15.6041	6.48669		
	15 至 18 歲未滿(C)	234	14.3333	6.86285		
	18 至 20 歲未滿(D)	132	14.9697	6.32328		
	20 至 30 歲未滿(E)	148	13.6757	7.00458		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	13.2857	7.92555		
	40 歲以上(G)	5	13.4000	7.92465		
	總 和	846	14.8345	6.69583		
差別接觸	未滿 12 歲(A)	109	4.4771	2.25502	F=6.484***	A>B, C, D, E, F
	12 至 15 歲未滿(B)	200	3.8400	2.03349		
	15 至 18 歲未滿(C)	236	3.6017	1.93573		
	18 至 20 歲未滿(D)	130	3.1923	1.77011		
	20 至 30 歲未滿(E)	148	3.1689	1.87496		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	3.0476	2.01187		
	40 歲以上(G)	6	3.8333	1.72240		
	總 和	850	3.6200	2.00713		

表 5-2-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與社會學習差異分析表 (續)

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
社會學習	未滿 12 歲(A)	71	40.7183	8.79802	F=7.276***	A>B, C, D, E, F B>C, D, E, F
	12 至 15 歲未滿(B)	168	38.2917	8.14491		
	15 至 18 歲未滿(C)	196	35.9439	8.72085		
	18 至 20 歲未滿(D)	112	34.9018	7.95931		
	20 至 30 歲未滿(E)	123	34.1057	8.50825		
	30 至 40 歲未滿(F)	16	32.1250	11.64975		
	40 歲以上(G)	5	35.8000	8.16701		
	總 和	691	36.4197	8.73543		

p<.05; p<.001

綜上可知，「未滿 12 歲」就接觸飲酒環境或應酬文化之受刑人，由於從小身處在這種耳濡目染的成長環境中，故在觀察模仿酒駕程度上，遂明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，而國中青春階段始出現飲酒行為之受刑人，其在觀察模仿酒駕程度上，亦明顯高於 20 多歲始初次飲酒青年受刑人，以及 30 多歲初次飲酒年齡青壯年受刑人，又高中（職）階段才接觸飲酒文化的受刑人，相較 18 歲出頭始初次飲酒年齡年輕受刑人而言，其觀察模仿酒駕程度亦明顯較高。此外，「未滿 12 歲」或國中階段初次接觸飲酒受刑人，相對高中（職）階段或 20 多歲始嘗試飲酒受刑人來說，對於酒駕正增強效果感受程度均明顯較高。

另一方面，除「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人相比其他初次飲酒年齡層受刑人而言，皆明顯接觸較多的酒駕友儕，而國中階段初次飲酒年齡之受刑人，相對 20 多歲始初次飲酒青年受刑人來說，亦明顯接觸較多的酒駕友儕，又高中（職）階段初次飲酒年齡受刑人，相較 20 多歲始初次飲酒青年受刑人而言，同樣明顯接觸較多的酒駕友儕。最後，除「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，於「未滿 12 歲」或國中階段初次飲酒年齡之受刑人，在酒駕社會學習程度上，均明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，當中「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人並明顯高於國中階段初次飲酒年齡受刑人。

貳、酒駕再犯與社會學習

透過本研究分析後，發現有無酒駕再犯受刑人雖於酒駕社會學習上，不存在

顯著之差異，然於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度和接觸酒駕友儕情況上，皆存在顯著的差異，即有無酒駕再犯各分組彼此間差異之 t 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，且再犯組受刑人相較初犯組受刑人而言，除較傾向有利酒駕的認知外，並較易觀察模仿酒駕行為，同時對酒駕正增強效果感受程度較低，亦接觸較多之酒駕友儕(參照表 5-2-10)，足證再犯組受刑人於日常生活中，比較容易與酒駕相關的人、事、物進行互動，惟因囿於一般社會道德通念，亦較在乎或擔憂己身酒駕犯罪為親友所知悉。

表 5-2-10 受刑人之有無酒駕再犯與社會學習差異分析表

變項名稱	有無酒駕再犯分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
酒駕認知	初犯組	125	15.8800	3.54601	t=-2.405*
	再犯組	597	16.6985	3.44120	
模 仿	初犯組	142	1.3169	1.79980	t=-2.676**
	再犯組	728	1.7692	2.04866	
差別強化	初犯組	141	17.0284	6.35716	t=4.210***
	再犯組	722	14.4626	6.66844	
差別接觸	初犯組	142	2.8873	1.93914	t=-4.834***
	再犯組	725	3.7517	1.99700	
社會學習	初犯組	122	36.9836	7.90855	t=.844 N.S.
	再犯組	580	36.2500	8.88739	

$p < .05$; $p < .01$; $p < .001$

此外，進一步深入分析後，發現不同酒駕次數受刑人雖於酒駕社會學習上，不存在顯著之差異，然於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度和接觸酒駕友儕情況上，皆存在顯著的差異，且不同酒駕次數各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 輔以事後檢定，即發現在有利酒駕認知傾向上，高度再犯組相較其他各組而言，皆明顯存在組別間差異，而低度再犯組相對單純再犯組來說，亦明顯存在組別間差異。此外，在觀察模仿酒駕程度上，低度再犯組和高度再犯組，各自相較初犯組而言，均明顯存在組別間差異，又在酒駕效果感受程度上，初犯組相對其他各組來說，亦皆明顯存在組別間差異，另在接觸酒駕友儕情況上，單純再犯組、低度再犯組及高度再犯組，

各自相比初犯組的話，同樣均明顯存在組別間差異，而高度再犯組相較單純再犯組來說，一樣明顯存在組別間差異（參照表 5-2-11）。

表 5-2-11 受刑人之酒駕次數與社會學習差異分析表

變項名稱	酒駕次數分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
酒駕認知	初犯組(A)	125	15.8800	3.54601	F=11.612***	C>B D>A, B, C
	單純再犯組(B)	128	15.4766	3.32957		
	低度再犯組(C)	231	16.5887	3.34270		
	高度再犯組(D)	238	17.4622	3.40461		
	總和	722	16.5568	3.47094		
模 仿	初犯組(A)	142	1.3169	1.79980	F=3.193*	C, D >A
	單純再犯組(B)	155	1.5355	1.94828		
	低度再犯組(C)	271	1.7491	1.85885		
	高度再犯組(D)	302	1.9073	2.24674		
	總和	870	1.6954	2.01613		
差別強化	初犯組(A)	141	17.0284	6.35716	F=6.926***	A>B, C, D
	單純再犯組(B)	153	15.2614	6.60818		
	低度再犯組(C)	270	14.3778	6.55133		
	高度再犯組(D)	299	14.1304	6.79170		
	總和	863	14.8818	6.68273		
差別接觸	初犯組(A)	142	2.8873	1.93914	F=9.879***	B, C >A D>A, B
	單純再犯組(B)	154	3.4481	2.08650		
	低度再犯組(C)	270	3.6963	1.80159		
	高度再犯組(D)	301	3.9568	2.09797		
	總和	867	3.6101	2.01215		
社會學習	初犯組(A)	122	36.9836	7.90855	F=1.205 ^{N.S.}	
	單純再犯組(B)	124	35.2419	8.31823		
	低度再犯組(C)	225	36.1556	8.30382		
	高度再犯組(D)	231	36.8831	9.68096		
	總和	702	36.3775	8.72426		

p<.05; p<.001

綜上可知，酒駕再犯相對酒駕初犯而言，除較會運用中立化技巧而合理化自身之酒駕犯罪外，亦因身處在酒駕相關的生活圈中，以致容易觀察或模仿酒後駕

車行為。另一方面，酒駕初犯相較酒駕再犯來說，其在日常生活圈中，除較少接觸到酒駕友儕外，並由於酒駕行為次數甚少緣故，致使親友聞悉酒駕犯罪或因而反應出責難態度的機率偏低，相形之下，對於酒駕負增強效果感受程度亦較低。

第三節 基本人口特性與威嚇作用

本研究關於威嚇作用之變項分析，除包含該變項本身外，亦涉及嚴厲性、迅速性和確定性等內容，茲說明如下：

壹、酒駕受刑人特性與威嚇作用

分析不同性別酒駕受刑人後，發現於懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性及司法威嚇作用上，均不存在顯著之差異，即不同性別各分組彼此間差異的 t 值，皆未達統計上顯著水準($p > .05$)，因此男性酒駕受刑人人數雖遠多於女性酒駕受刑人，惟兩者對於國家懲罰酒駕法令之嚴厲性，或是制裁酒駕犯罪的迅速性和確定性，乃至於司法威嚇作用等相關面向之感受程度，並不因性別不同而有所差異（參照表 5-3-1）。

表 5-3-1 酒駕受刑人之性別與威嚇作用差異分析表

變項名稱	性別分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
嚴厲性	男 性	824	34.5728	9.51558	t = -1.085 N.S.
	女 性	29	36.5172	8.61734	
迅速性	男 性	833	23.2173	5.62507	t = .499 N.S.
	女 性	30	22.7000	4.19482	
確定性	男 性	817	18.3929	5.69861	t = 1.354 N.S.
	女 性	27	16.8889	5.03322	
威嚇作用	男 性	786	76.3333	10.60385	t = -.152 N.S.
	女 性	26	76.6538	9.15180	

$p > .05$

分析不同年齡層酒駕受刑人後，發現雖於懲罰法令嚴厲性及制裁酒駕迅速性上，不存在顯著之差異，然於制裁酒駕確定性和司法威嚇作用上，則存在顯著的

差異，且不同年齡層各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現「20 至 30 歲未滿」、「30 至 40 歲未滿」和「40 至 50 歲未滿」等年齡層者，各自相較「50 至 60 歲未滿」者，在制裁酒駕確定性上，均明顯存在組別間差異，而「60 歲以上」者相對「20 至 30 歲未滿」者，亦明顯存在組別間差異。此外，「50 至 60 歲未滿」者相比「20 至 30 歲未滿」或「30 至 40 歲未滿」等年齡層者，在司法威嚇作用上，同樣皆明顯存在組別間差異（參照表 5-3-2）。

表 5-3-2 酒駕受刑人之年齡與威嚇作用差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
嚴厲性	未滿 20 歲(A)	7	31.5714	12.64723	F = .546 ^{N.S.}	
	20 至 30 歲未滿(B)	77	34.9610	10.13130		
	30 至 40 歲未滿(C)	209	34.8852	10.60915		
	40 至 50 歲未滿(D)	310	34.8839	8.78654		
	50 至 60 歲未滿(E)	198	33.8535	9.12762		
	60 歲以上(F)	51	35.2549	8.91480		
	總 和	852	34.6467	9.49121		
迅速性	未滿 20 歲(A)	7	25.8571	3.89138	F = 1.687 ^{N.S.}	
	20 至 30 歲未滿(B)	77	23.4545	6.42476		
	30 至 40 歲未滿(C)	210	23.8286	5.94063		
	40 至 50 歲未滿(D)	312	22.6955	5.21933		
	50 至 60 歲未滿(E)	203	22.9212	5.66068		
	60 歲以上(F)	53	23.9434	4.42639		
	總 和	862	23.1949	5.58217		
確定性	未滿 20 歲(A)	6	19.5000	5.95819	F = 3.123 ^{**}	B > E , F C, D > E
	20 至 30 歲未滿(B)	75	19.6267	7.35173		
	30 至 40 歲未滿(C)	207	18.7343	6.02921		
	40 至 50 歲未滿(D)	309	18.6343	5.38808		
	50 至 60 歲未滿(E)	198	17.2020	5.09201		
	60 歲以上(F)	48	17.3125	4.60414		
	總 和	843	18.3416	5.68467		

表 5-3-2 酒駕受刑人之年齡與威嚇作用差異分析表 (續)

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
威嚇作用	未滿 20 歲(A)	6	76.1667	9.90791	F=2.281*	B, C >E
	20 至 30 歲未滿(B)	73	78.1370	11.17949		
	30 至 40 歲未滿(C)	204	77.5931	10.17464		
	40 至 50 歲未滿(D)	297	76.1818	11.26466		
	50 至 60 歲未滿(E)	185	74.4108	9.52422		
	60 歲以上(F)	46	76.8043	9.82654		
	總 和	811	76.3440	10.56216		

p < .05; p < .01

綜上可知，由於 50 多歲中老年受刑人時值生理機能漸趨老化，且多屬社會閱歷豐富或人情練達之輩，其面對司法心態大多相對豁達，不若 20 多歲青年受刑人、30 多歲青壯年受刑人或 40 多歲中壯年受刑人，情緒反而來得敏感和激動，故在制裁酒駕確定性上，其感受程度明顯較高，更遑論 60 多歲（含以上）老年受刑人，如與 20 多歲青年受刑人相比時，其感受程度亦明顯較高。另一方面，正因 50 多歲中老年受刑人生理漸現下坡，一旦面臨身繫囹圄危機，相較 20 多歲青年受刑人或 30 多歲青壯年受刑人而言，勢將承受諸多身體和心理等多方煎熬，故在司法威嚇作用上，其感受程度同樣明顯較高。

分析不同族群酒駕受刑人後，發現雖於制裁酒駕迅速性和制裁酒駕確定性上，不存在顯著之差異，然於懲罰法令嚴厲性與司法威嚇作用上，則存在顯著的差異，且不同族群各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準(p < .05)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現使用原住民語族群相較使用國語或閩南語等族群而言，在懲罰法令嚴厲性上，均明顯存在組別間差異，另使用閩南語、客家語或原住民語等族群，各自相對使用國語族群來說，在司法威嚇作用上，同樣皆明顯存在組別間差異（參照表 5-3-3）。

表 5-3-3 酒駕受刑人之族群與威嚇作用差異分析表

變項名稱	使用語言分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
嚴厲性	國語(A)	179	36.1732	9.42911	F=3.230*	A, B >D
	閩南語(B)	554	34.5848	9.54484		
	客家語(C)	41	33.0000	7.61577		
	原住民語(D)	74	31.9595	9.66060		
	其他語言(E)	5	38.8000	7.32803		
	總和	853	34.6389	9.48837		
迅速性	國語(A)	181	23.3204	6.09253	F=.998 N.S.	
	閩南語(B)	562	23.0534	5.53653		
	客家語(C)	41	23.7805	5.02251		
	原住民語(D)	73	23.9452	4.69009		
	其他語言(E)	6	20.1667	7.05455		
	總和	863	23.1993	5.58043		
確定性	國語(A)	177	18.5198	6.27232	F=1.253 N.S.	
	閩南語(B)	548	18.2391	5.41575		
	客家語(C)	41	17.1707	5.40325		
	原住民語(D)	72	19.4583	6.18252		
	其他語言(E)	6	17.5000	6.41093		
	總和	844	18.3448	5.68203		
威嚇作用	國語(A)	170	78.3882	9.78417	F=2.439*	A>B , C, D
	閩南語(B)	530	76.0075	10.98357		
	客家語(C)	39	74.2564	7.15879		
	原住民語(D)	68	74.9559	9.68062		
	其他語言(E)	5	77.6000	16.28803		
	總和	812	76.3436	10.55566		

p < .05

綜上研判，由於原住民族群受刑人生性樂天，並傾向無拘束地自由生活，同時習慣以傳統部落次文化來解決各式問題或衝突，故與使用國語或閩南語等族群受刑人相比，自然對於代表國家主流文化之懲罰酒駕法令的嚴厲性，感受程度明顯較高。此外，我國懲罰酒駕法令係以國語形式公諸國人，故對使用國語族群受刑人而言，當然比較不覺文字陌生或艱澀難懂，惟對使用閩南語、客家語或原住民語等族群受刑人來說，則相對較感法律用詞生澀或拗口。正因對主流文字使用較為頻繁且熟稔之故，以致相對弱化司法制裁在國語族群受刑人內心權威形象，

故與使用其他語言族群受刑人相比，在司法威嚇作用上，感受程度明顯較低。

分析不同職業酒駕受刑人後，發現雖於懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性與制裁酒駕確定性上，不存在顯著之差異，然於司法威嚇作用上，則存在顯著的差異，即不同職業各分組彼此間差異之 F 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現營造裝潢業、服務（自由）業、商業和公共（營）事業等職業受刑人及失業受刑人，各自相較其他行業受刑人而言，感受程度均明顯較高，而商業受刑人相對營造裝潢業受刑人來說，感受程度亦明顯較高（參照表 5-3-4），研判經商受刑人因重視商譽，故在司法威嚇作用上，感受程度遂明顯高於營造裝潢業受刑人。

表 5-3-4 酒駕受刑人之職業與威嚇作用差異分析表

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
嚴厲性	營造裝潢業(A)	261	34.1379	8.88928	F = 1.740 N.S.	
	服務（自由）業(B)	134	35.1940	8.37511		
	失業(C)	96	34.0208	10.31093		
	手（加）工製造業(D)	69	35.2319	8.88512		
	商業(E)	51	32.3725	9.28646		
	交通運輸業(F)	49	36.3673	9.84398		
	農林漁牧礦業(G)	48	34.5208	9.58054		
	公共（營）事業(H)	41	32.2195	10.28473		
	其他職業(I)	103	36.6796	11.11809		
	總和	852	34.6385	9.49393		
迅速性	營造裝潢業(A)	266	23.2105	5.53623	F = 1.271 N.S.	
	服務（自由）業(B)	132	22.8030	5.24868		
	失業(C)	96	23.1771	5.24554		
	手（加）工製造業(D)	71	22.8873	4.65848		
	商業(E)	52	23.3077	5.66911		
	交通運輸業(F)	50	22.4800	5.25761		
	農林漁牧礦業(G)	51	22.5882	5.31480		
	公共（營）事業(H)	39	22.6667	6.25903		
	其他職業(I)	105	24.6857	6.77143		
	總和	862	23.1995	5.58367		

表 5-3-4 酒駕受刑人之職業與威嚇作用差異分析表 (續)

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
確定性	營造裝潢業(A)	260	19.0769	5.33455	F=1.449 N.S.	
	服務(自由)業(B)	132	17.7197	5.37213		
	失業業(C)	93	18.3226	5.96031		
	手(加)工製造業(D)	67	18.0896	5.88200		
	商業(E)	49	16.9388	5.51289		
	交通運輸業(F)	51	18.0196	5.30468		
	農林漁牧礦業(G)	49	19.0000	5.55653		
	公共(營)事業(H)	40	19.0500	5.87018		
	其他職業(I)	102	17.7647	6.62306		
	總和	843	18.3499	5.68343		
威嚇作用	營造裝潢業(A)	251	76.7171	10.23619	F=2.085*	A>E I>A, B, C, E, H
	服務(自由)業(B)	126	76.2063	9.33580		
	失業業(C)	91	75.1758	9.18041		
	手(加)工製造業(D)	66	76.3333	10.10306		
	商業(E)	48	73.2708	11.51639		
	交通運輸業(F)	48	76.6667	10.67376		
	農林漁牧礦業(G)	46	76.1522	10.17615		
	公共(營)事業(H)	38	73.3158	15.52175		
	其他職業(I)	97	79.3402	11.19513		
	總和	811	76.3490	10.56107		

p<.05

分析不同教育程度酒駕受刑人後，發現於懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性及司法威嚇作用上，均不存在顯著之差異，即不同教育程度各分組彼此間差異的 F 值，皆未達統計上顯著水準(p>.05)，故高中(職)畢(肄)業之酒駕受刑人人數，雖多於其他教育程度的酒駕受刑人，惟彼此間在國家懲罰酒駕法令之嚴厲性，抑或政府制裁酒駕犯罪的迅速性與確定性，乃至於司法威嚇作用等相關面向之感受程度面向，並不因教育程度不同而存有差異(參照表 5-3-5)。

表 5-3-5 酒駕受刑人之教育程度與威嚇作用差異分析表

變項名稱	教育程度分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
嚴厲性	國小畢(肄)業(A)	100	33.9300	8.70418	F=1.821 ^{N.S.}	
	國中畢(肄)業(B)	328	34.3506	9.01251		
	高中(職)畢(肄)業(C)	364	34.9890	9.87302		
	大學(專科)畢(肄)業(含以上)(D)	51	34.1961	9.93583		
	不識字(E)	7	43.2857	16.59030		
	總和	850	34.6388	9.50408		
迅速性	國小畢(肄)業(A)	100	23.3600	5.24264	F=.108 ^{N.S.}	
	國中畢(肄)業(B)	332	23.0693	5.43776		
	高中(職)畢(肄)業(C)	368	23.2799	5.73392		
	大學(專科)畢(肄)業(含以上)(D)	51	22.9608	6.19019		
	不識字(E)	9	23.3333	6.22495		
	總和	860	23.1895	5.58708		
確定性	國小畢(肄)業(A)	97	18.9794	5.91956	F=1.118 ^{N.S.}	
	國中畢(肄)業(B)	324	18.5185	5.34763		
	高中(職)畢(肄)業(C)	360	18.1472	5.85935		
	大學(專科)畢(肄)業(含以上)(D)	51	17.8627	5.83787		
	不識字(E)	9	15.5556	7.24760		
	總和	841	18.3413	5.68991		
威嚇作用	國小畢(肄)業(A)	94	76.4149	9.49862	F=.542 ^{N.S.}	
	國中畢(肄)業(B)	315	76.0857	10.05189		
	高中(職)畢(肄)業(C)	346	76.4884	10.98463		
	大學(專科)畢(肄)業(含以上)(D)	47	75.8298	12.15537		
	不識字(E)	7	81.7143	15.99702		
	總和	809	76.3300	10.57276		

p>.05

分析不同婚姻狀況酒駕受刑人後，發現雖於懲罰法令嚴厲性與制裁酒駕迅速性上，不存在顯著之差異，惟於制裁酒駕確定性和司法威嚇作用上，則存在顯著的差異，且不同婚姻狀況各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準(p<.05)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現無婚姻關係者相較不穩定婚姻關係者，於制裁酒駕確定性及司法威嚇作用上，皆明顯存在組別間差異(參照表 5-3-6)。

由此可知，不穩定婚姻關係受刑人因歷經喪偶、離婚或再婚等情感困境淬礪，致使生活態度趨於務實且保守，相較無婚姻關係受刑人而言，在制裁酒駕確定性和司法威嚇作用上，其感受程度均明顯較高。

表 5-3-6 酒駕受刑人之婚姻狀況與威嚇作用差異分析表

變項名稱	婚姻狀況分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
嚴厲性	無婚姻關係(A)	393	34.6743	9.95888	F = .066 ^{N.S.}	
	穩定婚姻關係(B)	152	34.8092	9.43906		
	不穩定婚姻關係(C)	302	34.4868	8.90023		
	總和	847	34.6316	9.48977		
迅速性	無婚姻關係(A)	399	23.4662	5.70887	F = .953 ^{N.S.}	
	穩定婚姻關係(B)	156	23.2628	5.75647		
	不穩定婚姻關係(C)	301	22.8804	5.28006		
	總和	856	23.2231	5.57043		
確定性	無婚姻關係(A)	384	18.9844	6.11165	F = 4.845 ^{**}	A > C
	穩定婚姻關係(B)	154	17.9675	5.51340		
	不穩定婚姻關係(C)	299	17.6823	5.09468		
	總和	837	18.3321	5.68319		
威嚇作用	無婚姻關係(A)	374	77.3529	10.44241	F = 3.601 [*]	A > C
	穩定婚姻關係(B)	144	76.1806	10.44510		
	不穩定婚姻關係(C)	288	75.1389	10.75875		
	總和	806	76.3524	10.59110		

p < .05; p < .01

分析不同個人收入酒駕受刑人後，發現於懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性與司法威嚇作用上，均不存在顯著的差異，即不同個人收入各分組彼此間差異之 F 值，皆未達統計上顯著水準(p > .05)，故「2 至 3 萬元未滿」或「3 至 5 萬元未滿」等收入受刑人人數，雖遠多於其他個人收入受刑人，惟彼此間在國家懲罰酒駕法令的嚴厲性，或是政府制裁酒駕犯罪之迅速性與確定性，乃至於司法威嚇作用等各面向的感受程度，並不因個人收入不同而有所差異（參照表 5-3-7）。

表 5-3-7 酒駕受刑人之個人收入與威嚇作用差異分析表

變項名稱	個人收入分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
嚴厲性	沒有收入(A)	85	34.5882	10.66737	F=1.363 ^{N.S.}	
	未滿 2 萬元(B)	94	35.7128	9.54742		
	2 至 3 萬元未滿(C)	202	34.1881	9.22490		
	3 至 5 萬元未滿(D)	324	34.9167	8.92500		
	5 至 8 萬元未滿(E)	101	32.8515	9.49777		
	8 萬元以上(F)	46	36.2174	11.59485		
	總 和	852	34.6244	9.48447		
迅速性	沒有收入(A)	88	23.2500	4.85242	F=.169 ^{N.S.}	
	未滿 2 萬元(B)	94	23.1809	5.26903		
	2 至 3 萬元未滿(C)	207	22.9420	5.71801		
	3 至 5 萬元未滿(D)	324	23.2994	5.51944		
	5 至 8 萬元未滿(E)	102	23.5000	6.24539		
	8 萬元以上(F)	47	23.1915	5.75454		
	總 和	862	23.2135	5.56815		
確定性	沒有收入(A)	83	19.5301	6.38087	F=1.603 ^{N.S.}	
	未滿 2 萬元(B)	92	18.1304	6.01320		
	2 至 3 萬元未滿(C)	200	17.8900	5.58874		
	3 至 5 萬元未滿(D)	319	18.2978	5.40344		
	5 至 8 萬元未滿(E)	103	19.0971	5.69574		
	8 萬元以上(F)	46	17.4565	5.64390		
	總 和	843	18.3559	5.67627		
威嚇作用	沒有收入(A)	79	76.9873	9.83256	F=1.215 ^{N.S.}	
	未滿 2 萬元(B)	88	77.8068	10.58828		
	2 至 3 萬元未滿(C)	192	75.1302	9.70069		
	3 至 5 萬元未滿(D)	311	76.6238	10.22157		
	5 至 8 萬元未滿(E)	96	75.4792	12.95172		
	8 萬元以上(F)	45	77.6444	11.68362		
	總 和	811	76.3551	10.55706		

p>.05

分析不同前科素行酒駕受刑人後，發現於懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性及司法威嚇作用上，均不存在顯著之差異，即不同前科素行各分組彼此間差異的 t 值，皆未達統計上顯著水準($p > .05$)，故遑論在監(所)酒駕受刑人有無酒駕以外前科，其對懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性與司法威嚇作用等心理感受程度，並不因前科素行不同而有所差異(參照表 5-3-8)。

表 5-3-8 酒駕受刑人之前科素行與威嚇作用差異分析表

變項名稱	前科素行分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
嚴厲性	無酒駕以外前科	412	34.0534	9.07053	$t = -1.749$ N.S.
	有酒駕以外前科	441	35.1859	9.84156	
迅速性	無酒駕以外前科	419	23.2649	5.53968	$t = .335$ N.S.
	有酒駕以外前科	444	23.1374	5.62416	
確定性	無酒駕以外前科	406	18.5911	5.62888	$t = 1.213$ N.S.
	有酒駕以外前科	438	18.1164	5.72782	
威嚇作用	無酒駕以外前科	390	76.0974	10.24360	$t = -.639$ N.S.
	有酒駕以外前科	422	76.5711	10.84323	

$p > .05$

分析不同初次飲酒年齡酒駕受刑人後，發現雖於懲罰法令嚴厲性及司法威嚇作用上，不存在顯著之差異，然於制裁酒駕迅速性和制裁酒駕確定性上，則存在顯著的差異，且不同初次飲酒年齡各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在制裁酒駕迅速性上，「未滿 12 歲」飲酒者相較「12 至 15 歲未滿」、「18 至 20 歲未滿」或「20 至 30 歲未滿」等年齡層飲酒者，均明顯存在組別間差異，另在制裁酒駕確定性上，「未滿 12 歲」飲酒者相對「15 至 18 歲未滿」、「18 至 20 歲未滿」、「20 至 30 歲未滿」或「30 至 40 歲未滿」等年齡層飲酒者，亦皆明顯存在組別間差異，而「12 至 15 歲未滿」飲酒者相比「18 至 20 歲未滿」飲酒者，同樣也是明顯存在組別間差異(參照表 5-3-9)。

表 5-3-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與威嚇作用差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
嚴 屬 性	未滿 12 歲(A)	106	34.0660	8.94243	F = .866 ^{N.S.}	
	12 至 15 歲未滿(B)	196	34.3010	9.66337		
	15 至 18 歲未滿(C)	234	34.3803	9.73934		
	18 至 20 歲未滿(D)	128	35.8047	8.90462		
	20 至 30 歲未滿(E)	144	34.9861	9.59748		
	30 至 40 歲未滿(F)	22	31.6818	8.96228		
	40 歲以上(G)	6	36.0000	10.58301		
	總 和	836	34.5849	9.45592		
迅 速 性	未滿 12 歲(A)	109	24.7248	5.63532	F = 2.172 [*]	A > B , D, E
	12 至 15 歲未滿(B)	197	22.8020	5.61579		
	15 至 18 歲未滿(C)	237	23.5359	5.55288		
	18 至 20 歲未滿(D)	129	22.6357	5.37055		
	20 至 30 歲未滿(E)	147	22.7959	5.60081		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	23.9048	4.34632		
	40 歲以上(G)	6	21.6667	5.42832		
	總 和	846	23.2482	5.55594		
確 定 性	未滿 12 歲(A)	108	19.8056	6.49005	F = 2.843 ^{**}	A > C , D, E , F B > D
	12 至 15 歲未滿(B)	194	19.0567	5.87097		
	15 至 18 歲未滿(C)	227	18.2247	5.76438		
	18 至 20 歲未滿(D)	128	17.3125	4.66474		
	20 至 30 歲未滿(E)	142	17.9155	5.29618		
	30 至 40 歲未滿(F)	22	16.8636	5.24899		
	40 歲以上(G)	6	17.8333	4.83391		
	總 和	827	18.3930	5.67750		
威 嚇 作 用	未滿 12 歲(A)	103	79.0000	10.30610	F = 1.655 ^{N.S.}	
	12 至 15 歲未滿(B)	187	76.5080	11.80458		
	15 至 18 歲未滿(C)	222	76.3243	9.70437		
	18 至 20 歲未滿(D)	123	75.6341	9.60385		
	20 至 30 歲未滿(E)	133	75.6015	11.30228		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	73.0000	9.27362		
	40 歲以上(G)	6	75.5000	6.77495		
	總 和	795	76.3925	10.57143		

p < .05; p < .01

綜上研判，「未滿 12 歲」階段初次飲酒年齡之受刑人，由於過早攝取酒精飲料，因而妨害腦部正常發育，導致注意力或專注力下降，遂較無耐心或毅力處理生活周遭事務，故在制裁酒駕迅速性上，如與國中階段、18 歲出頭或 20 多歲等年紀才開始接觸飲酒受刑人相比，其感受程度明顯較低。另一方面，除國中或中壯年階段初次飲酒年齡之受刑人外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人相較其他初次飲酒年齡層受刑人而言，由於腦部發育期間受酒精影響，故在制裁酒駕確定性上，其感受程度亦皆明顯較低。

貳、酒駕再犯與威嚇作用

透過本研究分析後，發現有無酒駕再犯受刑人雖於制裁酒駕確定性及司法威嚇作用上，不存在顯著之差異，然於懲罰法令嚴屬性和制裁酒駕迅速性上，皆存在顯著的差異，即有無酒駕再犯各分組彼此間差異之 t 值，並達統計上顯著水準 ($p < .05$)，且再犯組受刑人相較初犯組受刑人而言，除感覺懲罰法令嚴屬性明顯較高外，亦感到制裁酒駕迅速性明顯較低（參照表 5-3-10），足證對於酒駕再犯受刑人來說，現行國家懲罰法令雖堪稱嚴厲，惟在司法實務運作效率上，仍存有加強之空間。

表 5-3-10 受刑人之有無酒駕再犯與威嚇作用差異分析表

變項名稱	有無酒駕再犯分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
嚴屬性	初犯組	141	36.5674	10.66121	t=2.402*
	再犯組	712	34.2570	9.19885	
迅速性	初犯組	142	22.2535	5.97683	t=-2.215*
	再犯組	721	23.3856	5.48417	
確定性	初犯組	137	17.7883	6.12184	t=-1.253 N.S.
	再犯組	707	18.4526	5.59101	
威嚇作用	初犯組	135	76.7556	11.46797	t=.496 N.S.
	再犯組	677	76.2614	10.37127	

p < .05

此外，進一步深入分析後，發現不同酒駕次數受刑人雖於制裁酒駕迅速性、

制裁酒駕確定性及司法威嚇作用上，不存在顯著之差異，惟於懲罰法令嚴厲性上，則存在顯著的差異，且不同酒駕次數各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 輔以事後檢定，即發現低度再犯組和高度再犯組，各自相較初犯組而言，在懲罰法令嚴厲性上，皆明顯存在組別間差異(參照表 5-3-11)，再次印證對於酒駕再犯來說，我國相關懲罰規範所彰顯出的嚴厲性效果，確能對再犯受刑人產生一定程度之心理約制。然而，對照國內酒駕事件發生頻仍，顯見僅只強調懲罰的嚴厲性，實不足以建構有效之防制酒駕威嚇體系，尚須同時兼顧酒駕制裁的迅速性與確定性，如此才能真正發揮威嚇作用之預防效果。

表 5-3-11 受刑人之酒駕次數與威嚇作用差異分析表

變項名稱	酒駕次數分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
嚴厲性	初犯組(A)	141	36.5674	10.66121	F=2.905*	A>C, D
	單純再犯組(B)	153	35.1373	9.85691		
	低度再犯組(C)	263	33.9924	9.01059		
	高度再犯組(D)	296	34.0372	9.01460		
	總和	853	34.6389	9.48837		
迅速性	初犯組(A)	142	22.2535	5.97683	F=2.053 N.S.	
	單純再犯組(B)	151	22.9470	5.63772		
	低度再犯組(C)	269	23.5688	5.38654		
	高度再犯組(D)	301	23.4419	5.49916		
	總和	863	23.1993	5.58043		
確定性	初犯組(A)	137	17.7883	6.12184	F=2.524 N.S.	
	單純再犯組(B)	149	17.7047	5.54893		
	低度再犯組(C)	262	18.2328	5.04645		
	高度再犯組(D)	296	19.0236	6.01491		
	總和	844	18.3448	5.68203		
威嚇作用	初犯組(A)	135	76.7556	11.46797	F=.598 N.S.	
	單純再犯組(B)	142	75.9296	9.83888		
	低度再犯組(C)	248	75.7742	9.09316		
	高度再犯組(D)	287	76.8467	11.59745		
	總和	812	76.3436	10.55566		

p < .05

第四節 基本人口特性與低自我控制

有關本研究低自我控制之變項分析，除涵蓋該變項本身外，亦包含低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性和衝動性等內容，茲說明如下：

壹、酒駕受刑人特性與低自我控制

分析不同性別酒駕受刑人後，發現雖於低挫折容忍力、自我中心、冒險性、投機性及衝動性上，不存在顯著之差異，惟於體力活動和低自我控制上，則存在顯著的差異，即不同性別各分組彼此間差異之 t 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，且女性酒駕受刑人的體力活動與低自我控制等程度，均明顯高於男性酒駕受刑人（參照表 5-4-1），而此揭調查結果似乎反映在近年來新入監女性酒駕累（再）犯急遽增漲之社會事實上，殊值相關單位注意。

表 5-4-1 酒駕受刑人之性別與低自我控制差異分析表

變項名稱	性別分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
低挫折容忍力	男 性	825	6.4133	1.88378	t=-1.927 N.S.
	女 性	29	7.1034	2.20947	
自我中心	男 性	825	7.7915	2.32811	t=-1.716 N.S.
	女 性	30	8.8000	3.18834	
體力活動	男 性	838	8.2172	1.92837	t=-2.190*
	女 性	30	9.0000	1.78113	
冒險性	男 性	840	5.7179	1.88910	t=-.138 N.S.
	女 性	30	5.7667	2.22344	
投機性	男 性	839	4.2944	1.32278	t=-1.585 N.S.
	女 性	29	4.6897	1.25651	
衝動性	男 性	826	8.8293	2.28272	t=-1.183 N.S.
	女 性	30	9.3333	2.56412	
低自我控制	男 性	779	41.2298	8.12371	t=-2.479*
	女 性	28	45.1429	10.29100	

p < .05

分析不同年齡層酒駕受刑人後，發現雖於低挫折容忍力及投機性上，不存在顯著之差異，然於自我中心、體力活動、冒險性、衝動性和低自我控制上，則存在顯著的差異，且不同年齡層各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現「30 至 40 歲未滿」者相較「20 至 30 歲未滿」或「50 至 60 歲未滿」等年齡層者，在自我中心上，均明顯存在組別間差異。此外，「20 至 30 歲未滿」和「30 至 40 歲未滿」等年齡層者，各自相對「40 至 50 歲未滿」、「50 至 60 歲未滿」或「60 歲以上」等年齡層者，在體力活動與冒險性上，各皆明顯存在組別間差異。

再者，「40 至 50 歲未滿」者相比「50 至 60 歲未滿」者，在自我中心、冒險性及低自我控制上，均明顯存在組別間差異。另外，「20 至 30 歲未滿」與「30 至 40 歲未滿」等年齡層者，各自相較「50 至 60 歲未滿」者，在衝動性和低自我控制上，亦皆明顯存在組別間差異。最後，「30 至 40 歲未滿」者相對「20 至 30 歲未滿」者，在冒險性上，除明顯存在組別間差異外，其相比「40 至 50 歲未滿」者，在低自我控制上，亦明顯存在組別間差異（參照表 5-4-2）。

表 5-4-2 酒駕受刑人之年齡與低自我控制差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	未滿 20 歲(A)	7	7.7143	1.60357	F = 1.215 N.S.	
	20 至 30 歲未滿(B)	78	6.6154	2.32005		
	30 至 40 歲未滿(C)	205	6.5122	1.78394		
	40 至 50 歲未滿(D)	312	6.4231	1.80403		
	50 至 60 歲未滿(E)	200	6.2550	1.99244		
	60 歲以上(F)	51	6.4902	1.84795		
	總 和	853	6.4373	1.89944		
自我中心	未滿 20 歲(A)	7	7.7143	2.87021	F = 2.888 *	C > B, E D > E
	20 至 30 歲未滿(B)	78	7.3718	2.60922		
	30 至 40 歲未滿(C)	211	8.2133	2.39185		
	40 至 50 歲未滿(D)	309	7.9256	2.26011		
	50 至 60 歲未滿(E)	199	7.4422	2.33451		
	60 歲以上(F)	50	7.8400	2.40204		
	總 和	854	7.8267	2.36979		

表 5-4-2 酒駕受刑人之年齡與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
體力活動	未滿 20 歲(A)	7	8.4286	2.29907	F=5.440***	B, C > D, E, F
	20 至 30 歲未滿(B)	76	8.8684	1.96192		
	30 至 40 歲未滿(C)	210	8.6476	1.96613		
	40 至 50 歲未滿(D)	316	8.0949	1.81978		
	50 至 60 歲未滿(E)	207	7.9082	1.97958		
	60 歲以上(F)	51	7.9608	1.67285		
	總 和	867	8.2468	1.92743		
冒險性	未滿 20 歲(A)	7	6.1429	2.41030	F=8.944***	B > C, D, E, F C > D, E, F D > E
	20 至 30 歲未滿(B)	77	6.6753	2.35887		
	30 至 40 歲未滿(C)	210	6.0762	2.01048		
	40 至 50 歲未滿(D)	314	5.6051	1.69479		
	50 至 60 歲未滿(E)	209	5.2488	1.73630		
	60 歲以上(F)	52	5.3846	1.73944		
	總 和	869	5.7192	1.90122		
投機性	未滿 20 歲(A)	7	4.4286	1.61835	F=.891 N.S.	
	20 至 30 歲未滿(B)	78	4.2564	1.54949		
	30 至 40 歲未滿(C)	211	4.2844	1.20107		
	40 至 50 歲未滿(D)	313	4.3706	1.26973		
	50 至 60 歲未滿(E)	206	4.1893	1.39269		
	60 歲以上(F)	52	4.5577	1.41993		
	總 和	867	4.3080	1.32256		
衝動性	未滿 20 歲(A)	7	9.2857	3.40168	F=2.539*	B, C > E
	20 至 30 歲未滿(B)	77	9.3377	2.59864		
	30 至 40 歲未滿(C)	208	9.1058	2.26683		
	40 至 50 歲未滿(D)	309	8.8317	2.14813		
	50 至 60 歲未滿(E)	201	8.4627	2.35369		
	60 歲以上(F)	53	8.6226	2.21209		
	總 和	855	8.8480	2.29454		
低自我控制	未滿 20 歲(A)	7	43.7143	11.49948	F=4.198***	B, C, D > E C > D
	20 至 30 歲未滿(B)	74	43.0541	10.03814		
	30 至 40 歲未滿(C)	201	42.8557	7.77522		
	40 至 50 歲未滿(D)	292	41.2192	7.64864		
	50 至 60 歲未滿(E)	186	39.5108	8.31686		
	60 歲以上(F)	46	40.2826	8.36571		
	總 和	806	41.3697	8.23610		

p < .05; p < .001

綜上可知，30 多歲青壯年受刑人之自我中心程度，明顯高於 20 多歲青年受刑人和 50 多歲中老年受刑人，而 20 多歲青年受刑人及 30 多歲青壯年受刑人的體力活動與冒險性等程度，則各皆明顯高於 40 多歲中壯年受刑人、50 多歲中老年受刑人和 60 多歲（含以上）老年受刑人，另 40 多歲中壯年受刑人之自我中心、冒險性及低自我控制等程度，均明顯高於 50 多歲中老年受刑人，而 20 多歲青年受刑人與 30 多歲青壯年受刑人的衝動性和低自我控制等程度，則各皆明顯高於 50 多歲中老年受刑人。除此之外，30 多歲青壯年受刑人之冒險性程度，雖明顯低於 20 多歲青年受刑人，然其低自我控制程度，則明顯高於 40 多歲中壯年受刑人。準此，30 多歲青壯年受刑人相較 50 多歲中老年受刑人而言，無論在自我中心、體力活動、冒險性、衝動性與低自我控制上，其程度均明顯較高，足證年齡實為影響自我控制重要因素之一。

分析不同族群酒駕受刑人後，發現雖於低挫折容忍力、自我中心、體力活動、投機性及低自我控制上，不存在顯著之差異，然於冒險性和衝動性上，則存在顯著的差異，且不同族群各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現使用國語族群相比使用閩南語族群而言，在冒險性程度上，除明顯較高外，其相較使用客家語族群來說，在衝動性程度上，亦明顯較高。再者，使用原住民語族群相對使用客家語族群而言，在衝動性程度上，同樣明顯較高（參照表 5-4-3）。

表 5-4-3 酒駕受刑人之族群與低自我控制差異分析表

變項名稱	使用語言分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	國語(A)	182	6.4231	2.01160	F = .891 N.S.	
	閩南語(B)	552	6.4293	1.89241		
	客家語(C)	42	6.2381	1.63513		
	原住民語(D)	72	6.7222	1.82488		
	其他語言(E)	6	5.5000	1.37840		
	總和	854	6.4368	1.89838		

表 5-4-3 酒駕受刑人之族群與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	使用語言分組	樣本數	平均數	標準差	F 值; 顯著度	組別差異
自我中心	國語(A)	182	8.0934	2.49797	F=2.265 ^{N.S.}	
	閩南語(B)	554	7.7256	2.32771		
	客家語(C)	41	7.1951	2.24966		
	原住民語(D)	72	8.2917	2.38208		
	其他語言(E)	6	7.8333	1.32916		
	總和	855	7.8269	2.36841		
體力活動	國語(A)	183	8.3770	1.97649	F=.645 ^{N.S.}	
	閩南語(B)	562	8.1797	1.89419		
	客家語(C)	41	8.3659	2.02183		
	原住民語(D)	76	8.3816	2.03284		
	其他語言(E)	6	7.6667	1.75119		
	總和	868	8.2442	1.92783		
冒險性	國語(A)	184	6.0217	1.88162	F=2.517 [*]	A>B
	閩南語(B)	562	5.6068	1.88346		
	客家語(C)	42	5.4762	2.14406		
	原住民語(D)	76	6.0132	1.85108		
	其他語言(E)	6	5.0000	1.89737		
	總和	870	5.7195	1.90014		
投機性	國語(A)	183	4.3060	1.24226	F=1.188 ^{N.S.}	
	閩南語(B)	562	4.3167	1.33486		
	客家語(C)	42	4.1190	1.38286		
	原住民語(D)	75	4.4267	1.34740		
	其他語言(E)	6	3.3333	1.63299		
	總和	868	4.3076	1.32184		
衝動性	國語(A)	182	9.1099	2.34556	F=2.547 [*]	A, D >C
	閩南語(B)	552	8.7681	2.22929		
	客家語(C)	42	8.0952	2.48713		
	原住民語(D)	74	9.2568	2.43300		
	其他語言(E)	6	8.3333	2.16025		
	總和	856	8.8470	2.29338		

表 5-4-3 酒駕受刑人之族群與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	使用語言分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低自我控制	國語(A)	179	42.3799	8.63432	F=2.333 N.S.	
	閩南語(B)	514	41.0233	7.95721		
	客家語(C)	41	39.3902	8.16051		
	原住民語(D)	67	42.8209	9.06195		
	其他語言(E)	6	37.6667	5.53775		
	總和	807	41.3656	8.23184		

p < .05

分析不同職業酒駕受刑人後，發現於低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性、衝動性和低自我控制上，均不存在顯著之差異，即不同職業各分組彼此間差異的 F 值，皆未達統計上顯著水準(p > .05)，故營造裝潢業受刑人人數雖遠多於其他職業受刑人，惟彼此間在低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性及衝動性等低自我控制相關特徵之傾向或程度上，並不因職業不同而存有差異 (參照表 5-4-4)。

表 5-4-4 酒駕受刑人之職業與低自我控制差異分析表

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	營造裝潢業(A)	266	6.3008	1.77821	F=1.036 N.S.	
	服務(自由)業(B)	131	6.4656	1.87821		
	失業(C)	93	6.6129	1.94507		
	手(加)工製造業(D)	68	6.6618	2.01198		
	商業(E)	52	6.6154	2.10652		
	交通運輸業(F)	50	6.7000	1.98206		
	農林漁牧礦業(G)	49	6.0816	1.82388		
	公共(營)事業(H)	38	6.7632	1.63466		
	其他職業(I)	106	6.2642	2.06698		
	總和	853	6.4349	1.89874		

表 5-4-4 酒駕受刑人之職業與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
自我中心	營造裝潢業(A)	263	7.9696	2.35070	F = .709 ^{N.S.}	
	服務(自由)業(B)	133	7.6992	2.43082		
	失業業(C)	95	8.0000	2.36553		
	手(加)工製造業(D)	71	8.0282	2.20371		
	商業(E)	50	7.4200	2.45024		
	交通運輸業(F)	48	7.3958	2.28538		
	農林漁牧礦業(G)	50	7.6600	2.36997		
	公共(營)事業(H)	39	7.8462	2.24240		
	其他職業(I)	105	7.8000	2.51687		
	總和	854	7.8267	2.36979		
體力活動	營造裝潢業(A)	265	8.2453	1.87796	F = .966 ^{N.S.}	
	服務(自由)業(B)	135	8.2296	2.04772		
	失業業(C)	97	8.0515	1.81068		
	手(加)工製造業(D)	70	8.3286	1.67437		
	商業(E)	51	8.8235	1.89426		
	交通運輸業(F)	51	8.3333	1.84029		
	農林漁牧礦業(G)	50	7.8800	2.13465		
	公共(營)事業(H)	41	8.1463	2.09238		
	其他職業(I)	107	8.2710	2.04925		
	總和	867	8.2445	1.92892		
冒險性	營造裝潢業(A)	267	5.6180	1.81993	F = 1.195 ^{N.S.}	
	服務(自由)業(B)	136	5.6765	1.98842		
	失業業(C)	97	5.8247	2.03106		
	手(加)工製造業(D)	71	5.8873	1.66947		
	商業(E)	51	5.5882	1.92017		
	交通運輸業(F)	50	5.6400	1.95626		
	農林漁牧礦業(G)	51	5.5686	1.82488		
	公共(營)事業(H)	40	5.2750	1.86723		
	其他職業(I)	106	6.1321	1.98122		
	總和	869	5.7158	1.89797		

表 5-4-4 酒駕受刑人之職業與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	職業分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
投機性	營造裝潢業(A)	266	4.3045	1.28023	F=1.463 N.S.	
	服務(自由)業(B)	135	4.2000	1.33159		
	失業業(C)	96	4.6250	1.37075		
	手(加)工製造業(D)	71	4.4507	1.13123		
	商業(E)	51	4.0980	1.25307		
	交通運輸業(F)	51	4.4314	1.25307		
	農林漁牧礦業(G)	51	4.2745	1.42938		
	公共(營)事業(H)	41	4.3902	1.32057		
	其他職業(I)	105	4.1048	1.46710		
	總和	867	4.3091	1.32185		
衝動性	營造裝潢業(A)	264	9.0303	2.26543	F=.577 N.S.	
	服務(自由)業(B)	134	8.6791	2.26978		
	失業業(C)	96	8.9271	2.28148		
	手(加)工製造業(D)	70	8.8143	2.15550		
	商業(E)	51	8.5294	2.36941		
	交通運輸業(F)	51	9.0588	2.13927		
	農林漁牧礦業(G)	50	8.7000	2.39259		
	公共(營)事業(H)	41	8.7317	2.16823		
	其他職業(I)	98	8.7041	2.57750		
	總和	855	8.8468	2.29472		
低自我控制	營造裝潢業(A)	256	41.4102	7.81350	F=.373 N.S.	
	服務(自由)業(B)	126	40.9048	8.64077		
	失業業(C)	85	42.1647	8.77611		
	手(加)工製造業(D)	66	42.1667	7.31612		
	商業(E)	49	40.8163	8.33585		
	交通運輸業(F)	46	41.5435	7.97693		
	農林漁牧礦業(G)	47	40.2766	9.13356		
	公共(營)事業(H)	35	40.9143	7.47691		
	其他職業(I)	96	41.4479	8.95235		
	總和	806	41.3610	8.23596		

p>.05

分析不同教育程度酒駕受刑人後，發現於低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性、衝動性和低自我控制上，均不存在顯著之差異，即不同教育程度各分組彼此間差異的 F 值，皆未達統計上顯著水準($p > .05$)，故高中（職）畢（肄）業酒駕受刑人之人數，雖多於其他教育程度的酒駕受刑人，惟彼此間在自我控制相關特徵之傾向或程度上，並不因教育程度不同而存有差異（參照表 5-4-5）。

表 5-4-5 酒駕受刑人之教育程度與低自我控制差異分析表

變項名稱	教育程度分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
低挫折容忍力	國小畢（肄）業(A)	100	6.6600	2.13305	F=1.226 ^{N.S.}	
	國中畢（肄）業(B)	324	6.4877	1.73914		
	高中（職）畢（肄）業(C)	365	6.3616	1.94164		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	53	6.0755	1.86928		
	不識字(E)	9	7.0000	2.78388		
	總和	851	6.4336	1.89768		
自我中心	國小畢（肄）業(A)	94	8.2872	3.06427	F=1.569 ^{N.S.}	
	國中畢（肄）業(B)	328	7.8933	2.15689		
	高中（職）畢（肄）業(C)	369	7.7100	2.34635		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	53	7.4906	2.19810		
	不識字(E)	8	7.2500	2.91548		
	總和	852	7.8263	2.36660		
體力活動	國小畢（肄）業(A)	100	8.1600	1.86255	F=2.166 ^{N.S.}	
	國中畢（肄）業(B)	334	8.1826	1.88391		
	高中（職）畢（肄）業(C)	369	8.3469	1.95437		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	53	8.3396	1.94089		
	不識字(E)	9	6.5556	2.50555		
	總和	865	8.2428	1.92721		
冒險性	國小畢（肄）業(A)	102	5.6373	2.03820	F=.106 ^{N.S.}	
	國中畢（肄）業(B)	332	5.7289	1.70090		
	高中（職）畢（肄）業(C)	372	5.7392	2.03322		
	大學（專科） 畢（肄）業（含以上）(D)	53	5.7170	1.98434		
	不識字(E)	9	5.4444	1.50923		
	總和	868	5.7189	1.90168		

表 5-4-5 酒駕受刑人之教育程度與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	教育程度分組	樣本數	平均數	標準差	F 值;顯著度	組別差異
投機性	國小畢 (肄) 業(A)	101	4.4356	1.36686	F=1.604 ^{N.S.}	
	國中畢 (肄) 業(B)	329	4.2948	1.25718		
	高中 (職) 畢 (肄) 業(C)	373	4.2440	1.32875		
	大學 (專科) 畢 (肄) 業 (含以上) (D)	53	4.3962	1.29109		
	不識字(E)	9	5.2222	2.43812		
	總和	865	4.3052	1.32087		
衝動性	國小畢 (肄) 業(A)	100	9.0100	2.46796	F=.507 ^{N.S.}	
	國中畢 (肄) 業(B)	326	8.8865	2.10699		
	高中 (職) 畢 (肄) 業(C)	365	8.8000	2.31360		
	大學 (專科) 畢 (肄) 業 (含以上) (D)	53	8.6604	2.76617		
	不識字(E)	9	8.1111	2.97676		
	總和	853	8.8417	2.29145		
低自我控制	國小畢 (肄) 業(A)	91	42.4396	10.10523	F=.693 ^{N.S.}	
	國中畢 (肄) 業(B)	303	41.4950	7.19771		
	高中 (職) 畢 (肄) 業(C)	350	41.1400	8.54520		
	大學 (專科) 畢 (肄) 業 (含以上) (D)	53	40.6792	8.19656		
	不識字(E)	8	39.2500	9.22342		
	總和	805	41.3714	8.24062		

p > .05

分析不同婚姻狀況酒駕受刑人後，發現雖於低挫折容忍力、自我中心、體力活動、投機性及低自我控制上，不存在顯著之差異，然於冒險性與衝動性上，則存在顯著的差異，且不同婚姻狀況各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在冒險性上，無婚姻關係者相較穩定或不穩定婚姻關係者，均明顯存在組別間差異，另在衝動性上，無婚姻關係者相對穩定婚姻關係者，亦明顯存在組別間差異 (參照表 5-4-6)。申言之，無婚姻關係受刑人的冒險性程度，明顯高於穩定或不穩定婚姻關係受刑人，且其衝動性程度，亦明顯高於穩定婚姻關係受刑人，研判有婚姻關係受刑人因受到夫妻之家庭倫常約束，故在冒險性或衝動性等程度上，均明顯低於無婚姻關係受刑人。

表 5-4-6 酒駕受刑人之婚姻狀況與低自我控制差異分析表

變項名稱	婚姻狀況分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	無婚姻關係(A)	394	6.5178	1.95260	F = .860 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	158	6.2975	1.87681		
	不穩定婚姻關係(C)	295	6.3932	1.83539		
	總和	847	6.4333	1.89811		
自我中心	無婚姻關係(A)	391	7.8875	2.45004	F = .338 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	155	7.7097	2.17712		
	不穩定婚姻關係(C)	302	7.7980	2.36719		
	總和	848	7.8231	2.37098		
體力活動	無婚姻關係(A)	400	8.2750	1.96571	F = .205 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	154	8.2532	1.88756		
	不穩定婚姻關係(C)	307	8.1824	1.91638		
	總和	861	8.2381	1.93264		
冒險性	無婚姻關係(A)	398	5.9271	1.99425	F = 4.793 **	A > B, C
	穩定婚姻關係(B)	159	5.5094	1.75697		
	不穩定婚姻關係(C)	306	5.5359	1.83062		
	總和	863	5.7115	1.90346		
投機性	無婚姻關係(A)	399	4.3684	1.34579	F = 1.050 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	156	4.1923	1.25526		
	不穩定婚姻關係(C)	306	4.2876	1.32404		
	總和	861	4.3078	1.32219		
衝動性	無婚姻關係(A)	396	9.0606	2.41438	F = 4.495 *	A > B
	穩定婚姻關係(B)	155	8.4258	2.15005		
	不穩定婚姻關係(C)	298	8.7785	2.17530		
	總和	849	8.8457	2.29509		
低自我控制	無婚姻關係(A)	375	41.9227	8.57037	F = 2.081 N.S.	
	穩定婚姻關係(B)	147	40.3878	7.67173		
	不穩定婚姻關係(C)	278	41.0612	8.05396		
	總和	800	41.3413	8.24483		

p < .05; p < .01

分析不同個人收入酒駕受刑人後，發現雖於低挫折容忍力、體力活動、冒險

性、投機性與低自我控制上，不存在顯著之差異，惟於自我中心及衝動性上，則存在顯著的差異，即不同個人收入各分組彼此間差異之 F 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在自我中心上，收入「8 萬元以上」者相較其他個人收入者，均明顯存在組別間差異，而「沒有收入」者相對收入「3 至 5 萬元未滿」者，亦明顯存在組別間差異。另一方面，在衝動性上，收入「8 萬元以上」者相比「沒有收入」、「未滿 2 萬元」或「2 至 3 萬元未滿」等個人收入者，皆明顯存在組別間差異，而收入「3 至 5 萬元未滿」者相較「沒有收入」或「2 至 3 萬元未滿」等個人收入者，亦皆明顯存在組別間差異（參照表 5-4-7）。

表 5-4-7 酒駕受刑人之個人收入與低自我控制差異分析表

變項名稱	個人收入分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	沒有收入(A)	87	6.7586	2.14023	F=1.347 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	90	6.6444	1.89210		
	2 至 3 萬元未滿(C)	204	6.4902	1.79625		
	3 至 5 萬元未滿(D)	324	6.3580	1.84413		
	5 至 8 萬元未滿(E)	101	6.3168	1.77725		
	8 萬元以上(F)	47	6.0426	2.40432		
	總 和	853	6.4385	1.89886		
自我中心	沒有收入(A)	85	8.2706	2.57455	F=3.073 **	A>D, F B, C, D, E >F
	未滿 2 萬元(B)	94	8.1915	2.42867		
	2 至 3 萬元未滿(C)	201	7.9851	2.37798		
	3 至 5 萬元未滿(D)	325	7.6769	2.28595		
	5 至 8 萬元未滿(E)	102	7.7353	2.19327		
	8 萬元以上(F)	47	6.8723	2.50753		
	總 和	854	7.8279	2.36962		
體力活動	沒有收入(A)	87	8.2184	1.96732	F=1.269 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	97	7.9485	1.96517		
	2 至 3 萬元未滿(C)	206	8.0971	1.87416		
	3 至 5 萬元未滿(D)	328	8.3628	1.87355		
	5 至 8 萬元未滿(E)	102	8.4804	1.90222		
	8 萬元以上(F)	47	8.1702	2.37120		
	總 和	867	8.2422	1.92802		

表 5-4-7 酒駕受刑人之個人收入與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	個人收入分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
冒險性	沒有收入(A)	89	6.1798	2.08655	F=1.893 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	96	5.7917	1.75269		
	2 至 3 萬元未滿(C)	206	5.6990	1.97464		
	3 至 5 萬元未滿(D)	328	5.5244	1.76251		
	5 至 8 萬元未滿(E)	104	5.8462	2.00373		
	8 萬元以上(F)	46	5.8043	2.05069		
	總 和	869	5.7158	1.89797		
投機性	沒有收入(A)	86	4.6047	1.44937	F=2.208 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	97	4.5155	1.48684		
	2 至 3 萬元未滿(C)	204	4.3333	1.30050		
	3 至 5 萬元未滿(D)	328	4.1738	1.20027		
	5 至 8 萬元未滿(E)	105	4.2000	1.33301		
	8 萬元以上(F)	47	4.3617	1.49529		
	總 和	867	4.3057	1.32135		
衝動性	沒有收入(A)	85	9.2353	2.37871	F=2.709*	A, C >D A, B, C>F
	未滿 2 萬元(B)	96	8.9583	2.42755		
	2 至 3 萬元未滿(C)	199	9.1508	2.24899		
	3 至 5 萬元未滿(D)	324	8.6883	2.18319		
	5 至 8 萬元未滿(E)	104	8.6827	2.24804		
	8 萬元以上(F)	47	8.0851	2.67703		
	總 和	855	8.8468	2.29472		
低自我控制	沒有收入(A)	79	43.3671	9.74966	F=2.006 N.S.	
	未滿 2 萬元(B)	87	42.1724	8.34183		
	2 至 3 萬元未滿(C)	183	41.6230	8.34852		
	3 至 5 萬元未滿(D)	318	40.7736	7.58666		
	5 至 8 萬元未滿(E)	93	41.3548	7.87628		
	8 萬元以上(F)	46	39.3913	9.28913		
	總 和	806	41.3598	8.23533		

p<.05; p<.01

綜上可知，收入「8 萬元以上」受刑人之自我中心程度，除明顯低於其他個人收入受刑人外，另其衝動性程度，亦明顯低於「沒有收入」、「未滿 2 萬元」或

「2 至 3 萬元未滿」等個人收入受刑人。除此之外，「沒有收入」受刑人的自我中心或衝動性等程度，均明顯高於收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人，而在衝動性程度上，收入「2 至 3 萬元未滿」受刑人同樣明顯高於收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人。由此觀之，個人收入「8 萬元以上」受刑人大多處世圓融，且能秉持「和氣生財」原則與人互動，故相較其他個人收入受刑人而言，自我中心程度明顯較低。如進一步深入分析，正由於高個人收入受刑人通常待人接物和善，並能「以和為貴」與人溝通，故相對「沒有收入」、「未滿 2 萬元」或「2 至 3 萬元未滿」等個人收入受刑人來說，衝動性程度亦明顯較低。

分析不同前科素行酒駕受刑人後，發現於低挫折容忍力、自我中心、體力活動、投機性、衝動性及低自我控制上，雖不存在顯著之差異，然於冒險性上，則存在顯著的差異，即達統計上顯著水準($p < .01$)。申言之，有酒駕以外前科受刑人相較無酒駕以外前科受刑人而言，其在冒險性程度上，係明顯高於無酒駕以外前科受刑人（參照表 5-4-8），足證僅從事酒駕犯罪並無法有效滿足有酒駕以外前科受刑人對於冒險性的心理或性格需求。

表 5-4-8 酒駕受刑人之前科素行與低自我控制差異分析表

變項名稱	前科素行分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
低挫折容忍力	無酒駕以外前科	409	6.3276	1.88395	t=-1.612 N.S.
	有酒駕以外前科	445	6.5371	1.90816	
自我中心	無酒駕以外前科	410	7.8512	2.44845	t=.288 N.S.
	有酒駕以外前科	445	7.8045	2.29472	
體力活動	無酒駕以外前科	422	8.1493	1.94557	t=-1.412 N.S.
	有酒駕以外前科	446	8.3341	1.90872	
冒險性	無酒駕以外前科	423	5.5366	1.82478	t=-2.772 **
	有酒駕以外前科	447	5.8926	1.95513	
投機性	無酒駕以外前科	421	4.3777	1.34956	t=1.517 N.S.
	有酒駕以外前科	447	4.2416	1.29323	
衝動性	無酒駕以外前科	416	8.7668	2.33485	t=-.994 N.S.
	有酒駕以外前科	440	8.9227	2.25351	
低自我控制	無酒駕以外前科	385	40.9922	8.20616	t=-1.231 N.S.
	有酒駕以外前科	422	41.7062	8.25018	

p<.01

分析不同初次飲酒年齡酒駕受刑人後，發現雖於體力活動及投機性上，不存在顯著之差異，然於低挫折容忍力、自我中心、冒險性、衝動性和低自我控制上，皆存在顯著的差異，且不同初次飲酒年齡各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準($p < .05$)，如以 LSD 進行事後檢定，即發現在低挫折容忍力、冒險性與低自我控制上，除「40 歲以上」飲酒者外，「未滿 12 歲」飲酒者相較其他年齡層飲酒者，均明顯存在組別間差異，而在冒險性及低自我控制上，「40 歲以上」飲酒者相對「18 至 20 歲未滿」、「20 至 30 歲未滿」或「30 至 40 歲未滿」等年齡層飲酒者，亦皆明顯存在組別間差異，又在衝動性上，除「18 至 20 歲未滿」飲酒者外，「30 至 40 歲未滿」飲酒者相比其他年齡層飲酒者，同樣皆明顯存在組別間差異。

此外，在冒險性上，「12 至 15 歲未滿」或「15 至 18 歲未滿」等年齡層飲酒者，各自相較「18 至 20 歲未滿」或「20 至 30 歲未滿」等年齡層飲酒者，均皆明顯存在組別間差異，而在自我中心上，「18 至 20 歲未滿」飲酒者相對「未滿 12 歲」、「12 至 15 歲未滿」、「15 至 18 歲未滿」和「40 歲以上」等年齡層飲酒者，亦皆明顯存在組別間差異，又「30 至 40 歲未滿」飲酒者相比「未滿 12 歲」或「40 歲以上」等年齡層飲酒者，同樣皆明顯存在組別間差異。另外，在衝動性上，「未滿 12 歲」飲酒者相較「18 至 20 歲未滿」飲酒者，亦明顯存在組別間差異，而在低自我控制上，「15 至 18 歲未滿」飲酒者相對「30 至 40 歲未滿」飲酒者，一樣明顯存在組別間差異（參照表 5-4-9）。

表 5-4-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與低自我控制差異分析表

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	未滿 12 歲(A)	110	6.9364	2.01042	F=2.331*	A>B, C, D, E, F
	12 至 15 歲未滿(B)	194	6.4794	1.84702		
	15 至 18 歲未滿(C)	233	6.5064	1.86649		
	18 至 20 歲未滿(D)	125	6.1680	1.72148		
	20 至 30 歲未滿(E)	148	6.2703	1.92935		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	6.0476	2.24669		
	40 歲以上(G)	6	7.3333	2.25093		
	總 和	837	6.4588	1.89365		

表 5-4-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
自我中心	未滿 12 歲(A)	109	8.2752	2.59940	F=2.592*	A, B, C, G > D A, G > F
	12 至 15 歲未滿(B)	196	7.9184	2.22422		
	15 至 18 歲未滿(C)	235	7.9149	2.35548		
	18 至 20 歲未滿(D)	128	7.3359	2.02067		
	20 至 30 歲未滿(E)	144	7.7569	2.55087		
	30 至 40 歲未滿(F)	20	7.1500	2.83354		
	40 歲以上(G)	6	9.6667	1.63299		
	總 和	838	7.8413	2.36812		
體力活動	未滿 12 歲(A)	107	8.4486	2.02919	F=1.258 ^{NS.}	
	12 至 15 歲未滿(B)	199	8.1709	2.04765		
	15 至 18 歲未滿(C)	237	8.3544	1.86201		
	18 至 20 歲未滿(D)	130	8.4308	1.54989		
	20 至 30 歲未滿(E)	150	8.0933	1.92945		
	30 至 40 歲未滿(F)	22	7.6364	2.25822		
	40 歲以上(G)	6	7.5000	1.64317		
	總 和	851	8.2644	1.90896		
冒險性	未滿 12 歲(A)	109	6.4679	1.97000	F=6.566***	A>B, C, D, E, F B, C>D, E G>D, E, F
	12 至 15 歲未滿(B)	199	5.8241	2.01365		
	15 至 18 歲未滿(C)	236	5.8263	1.87012		
	18 至 20 歲未滿(D)	131	5.3511	1.64982		
	20 至 30 歲未滿(E)	150	5.2133	1.62855		
	30 至 40 歲未滿(F)	22	5.4091	2.15272		
	40 歲以上(G)	6	7.1667	3.06050		
	總 和	853	5.7257	1.89941		
投機性	未滿 12 歲(A)	110	4.4364	1.43051	F=1.045 ^{NS.}	
	12 至 15 歲未滿(B)	199	4.2462	1.25717		
	15 至 18 歲未滿(C)	238	4.3529	1.25680		
	18 至 20 歲未滿(D)	128	4.2266	1.23731		
	20 至 30 歲未滿(E)	149	4.3087	1.38963		
	30 至 40 歲未滿(F)	22	4.1364	1.67034		
	40 歲以上(G)	6	5.3333	1.50555		
	總 和	852	4.3134	1.31489		

表 5-4-9 酒駕受刑人之初次飲酒年齡與低自我控制差異分析表 (續)

變項名稱	年齡分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
衝動性	未滿 12 歲(A)	108	9.2222	2.45457	F=2.615*	A>D A, B, C, E, G>F
	12 至 15 歲未滿(B)	194	8.8454	2.31839		
	15 至 18 歲未滿(C)	235	9.0426	2.26792		
	18 至 20 歲未滿(D)	130	8.5846	2.10494		
	20 至 30 歲未滿(E)	146	8.7055	2.16928		
	30 至 40 歲未滿(F)	21	7.5714	2.48136		
	40 歲以上(G)	6	10.1667	1.47196		
	總 和	840	8.8619	2.27804		
低自我控制	未滿 12 歲(A)	103	43.7379	9.09531	F=3.381**	A>B , C, D , E, F C>F G>D , E, F
	12 至 15 歲未滿(B)	183	41.4153	8.37528		
	15 至 18 歲未滿(C)	226	41.8496	7.62653		
	18 至 20 歲未滿(D)	117	40.2137	6.62262		
	20 至 30 歲未滿(E)	138	40.4203	8.29371		
	30 至 40 歲未滿(F)	18	37.9444	10.13133		
	40 歲以上(G)	6	47.1667	8.79583		
	總 和	791	41.4551	8.13277		

p<.05; p<.01; p<.001

綜上可知，除「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人之低挫折容忍力、冒險性和低自我控制等程度，均明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，而「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人的冒險性與低自我控制等程度，亦皆明顯高於「18 至 20 歲未滿」、「20 至 30 歲未滿」或「30 至 40 歲未滿」等初次飲酒年齡層受刑人，又除「18 至 20 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人外，「30 至 40 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人之衝動性程度，則皆明顯低於其他初次飲酒年齡層受刑人。準此，「未滿 12 歲」就接觸飲酒文化的受刑人，由於攝取酒精時機過早，遂妨害腦部正常發育，同時造就出較高之低挫折容忍力、冒險性與低自我控制等人格傾向，另遲至 40 多歲才開始接觸飲酒的中壯年人，研判或因其人生歷程出現特殊之重大變化，以致於形塑出較高的冒險性和低自我控制等性格特質。

除此之外，「12 至 15 歲未滿」或「15 至 18 歲未滿」等初次飲酒年齡層受刑人的冒險性程度，各皆明顯高於「18 至 20 歲未滿」或「20 至 30 歲未滿」等初次飲酒年齡層受刑人，而「18 至 20 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人之自我中心程度，則皆明顯低於「未滿 12 歲」、「12 至 15 歲未滿」、「15 至 18 歲未滿」和「40 歲以上」等初次飲酒年齡層受刑人，又「30 至 40 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人的自我中心程度，同樣均明顯低於「未滿 12 歲」或「40 歲以上」等初次飲酒年齡層受刑人。另外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人之衝動性程度，明顯高於「18 至 20 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人，而「15 至 18 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人的低自我控制程度，一樣明顯高於「30 至 40 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人。

承上，如再進一步深入分析，即可發現「未滿 12 歲」曾經嘗試飲酒受刑人，其在自我中心或衝動性等程度上，均明顯高於 18 歲出頭始初次飲酒受刑人，而在自我中心程度上，亦明顯高於 30 多歲青壯年階段才接觸飲酒受刑人。準此觀之，如何有效防制學齡（前）兒童過早接觸飲酒文化或應酬環境，並確保其腦部能夠正常發育與成長，當為我國政府部門預防酒後駕車遠程策略亟應思考的嚴肅課題。正如同一般社會大眾所耳熟能詳之觀念，亦即「兒童是國家未來的主人翁」，並且是國家競爭力發展不可或缺之重要人力資源，如一旦漠視或聽任社會偏差飲酒次文化侵蝕其幼小心靈或身理健康，則勢將嚴重威脅我國將來整體發展之基石，實值相關單位重視。

貳、酒駕再犯與低自我控制

透過本研究分析後，發現有無酒駕再犯受刑人雖於低挫折容忍力、體力活動和冒險性上，不存在顯著之差異，然於自我中心、投機性、衝動性及低自我控制上，則存在顯著的差異，即有無酒駕再犯各分組彼此間差異之 t 值，均達統計上顯著水準($p < .05$)，且再犯組受刑人相較初犯組受刑人而言，其自我中心傾向明顯較高，又投機性與衝動性等程度亦明顯較強，另低自我控制程度同樣明顯較大(參照表 5-4-10)。由此顯見，對於再犯組受刑人來說，幼時如能接受良好家庭教育，同時培養出適度的自我控制，則或將有助於預防其成年從事酒駕之犯罪。

表 5-4-10 受刑人之有無酒駕再犯與低自我控制差異分析表

變項名稱	有無酒駕再犯分組	樣本數	平均數	標準差	t 值；顯著度
低挫折容忍力	初犯組	140	6.1571	2.00457	t=-1.909 N.S.
	再犯組	714	6.4916	1.87343	
自我中心	初犯組	140	7.4500	2.39702	t=-2.063 *
	再犯組	715	7.9007	2.35740	
體力活動	初犯組	142	8.4648	2.10255	t=1.492 N.S.
	再犯組	726	8.2011	1.89032	
冒險性	初犯組	141	5.4681	1.91443	t=-1.719 N.S.
	再犯組	729	5.7682	1.89484	
投機性	初犯組	141	4.0496	1.31109	t=-2.540 *
	再犯組	727	4.3576	1.31897	
衝動性	初犯組	139	8.3525	2.32461	t=-2.788 **
	再犯組	717	8.9428	2.27651	
低自我控制	初犯組	132	39.9545	8.81521	t=-2.158 *
	再犯組	675	41.6415	8.09103	

p < .05; p < .01

此外，進一步深入分析後，發現不同酒駕次數受刑人雖於自我中心、體力活動與投機性上，不存在顯著之差異，惟於低挫折容忍力、冒險性、衝動性及低自我控制上，則存在顯著的差異，且不同酒駕次數各分組彼此間差異之 F 值，並達統計上顯著水準(p < .05)，如以 LSD 輔以事後檢定，即發現在低挫折容忍力、冒險性、衝動性和低自我控制上，高度再犯組受刑人均明顯高於初犯組與單純再犯組等受刑人，而在冒險性上，高度再犯組受刑人亦明顯高於低度再犯組受刑人，又在衝動性上，低度再犯組受刑人同樣明顯高於初犯組受刑人（參照表 5-4-11），足證酒駕再犯相較酒駕初犯而言，具有較多之低自我控制相關特徵，同時亦間接凸顯出低自控再犯於預防酒駕工作上的特殊性，實值重視。

表 5-4-11 受刑人之酒駕次數與低自我控制差異分析表

變項名稱	酒駕次數分組	樣本數	平均數	標準差	F 值；顯著度	組別差異
低挫折容忍力	初犯組(A)	140	6.1571	2.00457	F=3.151*	D>A, B
	單純再犯組(B)	152	6.1776	1.74956		
	低度再犯組(C)	266	6.5188	1.80608		
	高度再犯組(D)	296	6.6284	1.97880		
	總和	854	6.4368	1.89838		
自我中心	初犯組(A)	140	7.4500	2.39702	F=2.400 ^{NS.}	
	單純再犯組(B)	149	7.6846	2.44973		
	低度再犯組(C)	265	7.8340	2.26526		
	高度再犯組(D)	301	8.0664	2.38654		
	總和	855	7.8269	2.36841		
體力活動	初犯組(A)	142	8.4648	2.10255	F=.938 ^{NS.}	
	單純再犯組(B)	155	8.1548	1.88343		
	低度再犯組(C)	271	8.1550	1.84741		
	高度再犯組(D)	300	8.2667	1.93599		
	總和	868	8.2442	1.92783		
冒險性	初犯組(A)	141	5.4681	1.91443	F=3.420*	D>A, B, C
	單純再犯組(B)	154	5.5390	1.83692		
	低度再犯組(C)	272	5.6544	1.84002		
	高度再犯組(D)	303	5.9868	1.95474		
	總和	870	5.7195	1.90014		
投機性	初犯組(A)	141	4.0496	1.31109	F=2.441 ^{NS.}	
	單純再犯組(B)	155	4.3548	1.33748		
	低度再犯組(C)	270	4.3037	1.24222		
	高度再犯組(D)	302	4.4073	1.37720		
	總和	868	4.3076	1.32184		
衝動性	初犯組(A)	139	8.3525	2.32461	F=4.364**	C>A D>A, B
	單純再犯組(B)	153	8.6993	2.23632		
	低度再犯組(C)	266	8.8308	2.14686		
	高度再犯組(D)	298	9.1678	2.39360		
	總和	856	8.8470	2.29338		
低自我控制	初犯組(A)	132	39.9545	8.81521	F=3.672*	D>A, B
	單純再犯組(B)	142	40.5141	8.21928		
	低度再犯組(C)	250	41.2960	7.43974		
	高度再犯組(D)	283	42.5124	8.50338		
	總和	807	41.3656	8.23184		

p < .05; p < .01

第五節 綜合發現

經由前揭在監（所）酒駕受刑人之基本人口特性與各類中介變項的差異分析後，獲致相關分析之研究發現，茲述如下：

壹、婚姻破碎且經濟困頓之再犯生活壓力較大

不同職業、個人收入、婚姻狀況及有無酒駕再犯等受刑人，於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度和發生衝突人際關係情況上，均存在顯著差異。詳言之，再犯組受刑人相較初犯組受刑人，受到較多負面生活事件，經歷更多日常生活困擾，以及發生較頻繁衝突人際關係。此外，不穩定婚姻關係受刑人易因感情問題而受到較多負面事件衝擊，而穩定婚姻關係受刑人情感基礎健全，較少遭遇日常生活情感困擾，不易與親友發生人際關係衝突。再者，在受到負面生活事件頻率與經歷日常生活困擾程度上，失業受刑人皆明顯高於其他職業受刑人，而在經歷日常生活困擾程度上，商業受刑人亦明顯高於農林漁牧礦業受刑人，又在發生衝突人際關係情況上，營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業、商業和交通運輸業等職業受刑人，各明顯高於農林漁牧礦業受刑人，惟營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業、農林漁牧礦業、公共（營）事業及其他行業等職業受刑人，則各明顯低於失業受刑人。另外，「沒有收入」受刑人相較其他個人收入受刑人，除皆受到較多生活負面事件打擊外，相比收入「3 萬元以上」受刑人，並面臨較多日常生計困擾，以及發生較多人際上口角或肢體衝突，又收入「未滿 3 萬元」受刑人相較「3 至 5 萬元未滿」及「5 至 8 萬元未滿」等收入受刑人，皆受到更多負面事件、生活困擾和人際衝突等負面狀態影響，尤其是收入「未滿 2 萬元」受刑人相較收入「8 萬元以上」受刑人，亦面臨較多負面事件與日常困擾。

不同年齡、酒駕次數及初次飲酒年齡等受刑人，於受到負面生活事件頻率上，均存在顯著差異。申言之，酒駕再犯受刑人相較酒駕初犯受刑人，在生活上受到較多負面事件打擊。此外，在受到負面生活事件頻率上，「40 至 50 歲未滿」受刑

人皆明顯高於「20至30歲未滿」和「30至40歲未滿」等年齡層受刑人，而「50至60歲未滿」受刑人亦明顯高於「20至30歲未滿」受刑人。再者，「未滿12歲」初次飲酒年齡受刑人受到負面生活事件頻率，皆明顯高於「15至18歲未滿」、「18至20歲未滿」與「20至30歲未滿」等初次飲酒年齡層受刑人，而「40歲以上」初次飲酒年齡受刑人受到負面生活事件頻率，亦皆明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人。另一方面，不同酒駕次數及前科素行等受刑人，於發生衝突人際關係情況上，均存在顯著差異。換言之，酒駕再犯受刑人相較酒駕初犯受刑人，明顯發生較多人際關係衝突。除此之外，有酒駕以外前科受刑人相較無酒駕以外前科受刑人，亦明顯發生較多人際關係衝突。然而，不同性別、族群及教育程度等受刑人，於受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度和發生衝突人際關係情況上，皆不存在顯著差異。因此，即使男性受刑人人數多於女性受刑人，或高中（職）畢（肄）業受刑人人數多於其他教育程度受刑人，抑或使用閩南語受刑人人數多於使用國語、客家語、原住民語或其他語言受刑人，惟渠等於生活中所承受之各類緊張壓力等程度，並不因性別、族群及教育程度等不同而有所差異。

綜上所述，在監（所）酒駕受刑人之職業、個人收入、婚姻狀況及有無酒駕再犯等個人特性或經驗，與渠等受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度和發生衝突人際關係情況之間，均存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於緊張壓力上，具有顯著差異存在之假設，完全獲得本次實證調查支持。此外，在監（所）酒駕受刑人之年齡、初次飲酒年齡及酒駕次數等個人特性或經驗，與渠等受到負面生活事件頻率之間，以及前科素行和酒駕次數等個人特性或經驗，與渠等發生衝突人際關係情況之間，均同樣存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於緊張壓力上，具有顯著差異存在之假設，乃部分獲得本次實證調查支持。另外，在監（所）酒駕受刑人之性別、教育程度及族群等個人特性，與渠等受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度和發生衝突人際關係情況之間，均不存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於緊張壓力上，具有顯著差異存在之假設，則未獲得本次實證調查支持。

貳、國小曾經飲酒者之不良友儕接觸模仿較高

不同酒駕次數及有無酒駕再犯等受刑人，於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度和接觸酒駕友儕情況上，均存在顯著差異。申言之，再犯組受刑人相較初犯組受刑人，除較傾向有利酒駕認知外，並較易觀察模仿酒駕行為，且對酒駕正增強效果感受程度較低，同時亦接觸較多酒駕友儕。此外，酒駕再犯相對酒駕初犯，同樣較傾向有利酒駕認知，並較易觀察模仿酒駕行為，惟酒駕初犯相較酒駕再犯，則較少接觸酒駕友儕，同時對酒駕負增強效果感受程度較低。然而，不同教育程度受刑人，於有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度、接觸酒駕友儕情況及酒駕社會學習上，均不存在顯著差異。因此，即使高中（職）畢（肄）業受刑人人數多於其他教育程度受刑人，然渠等於社會環境中所接觸或模仿之各面向學習程度，並不因教育程度不同而有所差異。

不同性別、族群、個人收入及前科素行等受刑人，於有利酒駕認知傾向上，均存在顯著差異。換言之，男性受刑人有利酒駕認知傾向，明顯高於女性受刑人，而使用國語或閩南語等族群受刑人有利酒駕認知傾向，各明顯高於使用原住民語族群受刑人，另收入「2 至 3 萬元未滿」勞動階級受刑人有利酒駕認知傾向，除明顯低於收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人外，亦明顯低於中產階級受刑人，又有酒駕以外前科受刑人有利酒駕認知傾向，同樣明顯低於無酒駕以外前科受刑人。另一方面，不同年齡、婚姻狀況及前科素行等受刑人，於酒駕效果感受程度上，均存在顯著差異。簡言之，「未滿 20 歲」受刑人對於酒駕正增強效果感受程度，皆明顯高於「40 至 50 歲未滿」和「50 至 60 歲未滿」等年齡層受刑人，又除「未滿 20 歲」受刑人外，「20 至 30 歲未滿」受刑人對於酒駕正增強效果感受程度，亦皆明顯高於其他年齡層受刑人。除此之外，在酒駕正增強效果感受程度上，無婚姻關係受刑人明顯高於有婚姻關係受刑人，而有酒駕以外前科受刑人亦明顯高於無酒駕以外前科受刑人，又「未滿 12 歲」與國中才接觸飲酒受刑人，同樣各皆明顯高於高中（職）或 20 多歲始嘗試飲酒受刑人。

不同性別、年齡、族群、職業及初次飲酒年齡等受刑人，於觀察模仿酒駕程

度上，均存在顯著差異。詳言之，女性受刑人觀察模仿酒駕程度，明顯高於男性受刑人，而使用原住民語族群受刑人觀察模仿酒駕程度，亦皆明顯高於使用國語、閩南語或客家語等族群受刑人，又 30 多歲受刑人觀察模仿酒駕程度，同樣皆明顯高於 40、50 與 60 多歲（含以上）等年齡層受刑人，當中 40 多歲受刑人並明顯高於 50 多歲受刑人。此外，交通運輸業受刑人觀察模仿酒駕程度，雖皆明顯低於營造裝潢業、公共（營）事業、商業和其他行業等職業受刑人及失業受刑人，而服務（自由）業受刑人觀察模仿酒駕程度，亦皆明顯低於營造裝潢業受刑人和失業受刑人，然公共（營）事業受刑人觀察模仿酒駕程度，則皆明顯高於營造裝潢業、服務（自由）業、手（加）工製造業、農林漁牧礦業與其他行業等職業受刑人。再者，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人觀察模仿酒駕程度，皆明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，而國中階段初次飲酒年齡受刑人觀察模仿酒駕程度，亦皆明顯高於 20 或 30 多歲等初次飲酒年齡層受刑人，又高中（職）階段初次飲酒年齡受刑人觀察模仿酒駕程度，同樣明顯高於 18 歲出頭始初次飲酒受刑人。

不同族群、前科素行及初次飲酒年齡等受刑人，於接觸酒駕友儕情況上，均存在顯著差異。申言之，有酒駕以外前科受刑人相較無酒駕以外前科受刑人，明顯接觸較多酒駕友儕，而使用國語或原住民語等族群受刑人相對使用客家語族群受刑人，亦各明顯接觸較多酒駕友儕，又使用原住民語族群受刑人相比使用閩南語族群受刑人，同樣明顯接觸較多酒駕友儕。再者，除「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人相較其他初次飲酒年齡層受刑人，皆明顯接觸較多酒駕友儕，又國中與高中（職）等階段初次飲酒年齡受刑人相對 20 多歲始初次飲酒受刑人，亦各明顯接觸較多酒駕友儕。另一方面，不同職業、個人收入、婚姻狀況及初次飲酒年齡等受刑人，於酒駕社會學習上，均存在顯著差異。詳言之，除「沒有收入」受刑人外，收入「5 至 8 萬元未滿」中產階級受刑人之酒駕社會學習程度，皆明顯高於其他個人收入受刑人，而無婚姻關係受刑人亦明顯高於有婚姻關係受刑人。此外，在酒駕社會學習程度上，交通運輸業受刑人皆明顯低於營造裝潢業、公共（營）事業和其他行業等職業受刑人及失業受刑人，而服務（自由）業受刑人亦皆明顯低於營造裝潢業和其他行業等職業受刑

人，然公共（營）事業受刑人則皆明顯高於服務（自由）業及手（加）工製造業等職業受刑人。再者，除「40歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，「未滿12歲」與國中等初次飲酒年齡受刑人的酒駕社會學習程度，各皆明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，當中「未滿12歲」初次飲酒年齡受刑人亦明顯高於國中階段初次飲酒年齡受刑人。

綜上所述，在監（所）酒駕受刑人之有無酒駕再犯及酒駕次數等個人經驗，與渠等有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度和接觸酒駕友儕情況之間，均存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特質所為於社會學習上，具有顯著差異存在之假設，完全獲得本次實證調查支持。此外，在監（所）酒駕受刑人之性別、個人收入、前科素行及族群等個人特性，與渠等有利酒駕認知傾向之間，以及性別、年齡、職業、初次飲酒年齡和族群等個人特性，與渠等觀察模仿酒駕程度之間，還有年齡、婚姻狀況及前科素行等個人特性，與渠等酒駕效果感受程度之間，甚至是前科素行、初次飲酒年齡及族群等個人特性，與渠等接觸酒駕友儕情況之間，乃至於職業、個人收入、婚姻狀況及初次飲酒年齡等個人特性，與渠等酒駕社會學習之間，均同樣存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於社會學習上，具有顯著差異存在之假設，僅部分獲得本次實證調查支持。另外，在監（所）酒駕受刑人之教育程度，與渠等有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度、接觸酒駕友儕情況和酒駕社會學習之間，不存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於社會學習上，具有顯著差異存在之假設，則未獲得本次實證調查支持。

參、中老年經商再犯對司法威嚇作用感受較強

不同族群、酒駕次數及有無酒駕再犯等受刑人，於懲罰法令嚴厲性上，均存在顯著差異。詳言之，再犯組受刑人相較初犯組受刑人，對於懲罰法令嚴厲性，其感受程度明顯較高，而高度再犯組受刑人和低度再犯組受刑人，各自相對初犯組受刑人，在懲罰法令嚴厲性上，其感受程度各明顯較高，又使用原住民語族群受刑人相比使用國語及閩南語等族群受刑人，在懲罰法令嚴厲性上，其感受程度

同樣皆明顯較高。除此之外，不同初次飲酒年齡及有無酒駕再犯等受刑人，於制裁酒駕迅速性上，均存在顯著差異。簡言之，再犯組受刑人相較初犯組受刑人，對於制裁酒駕迅速性，其感受程度明顯較低，而「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人相對國中、18 歲出頭與 20 多歲等年紀始初次飲酒受刑人，在制裁酒駕迅速性上，其感受程度亦皆明顯較低。另一方面，不同年齡、婚姻狀況及初次飲酒年齡等受刑人，於制裁酒駕確定性上，均存在顯著差異。申言之，50 多歲受刑人相較 20、30 或 40 多歲等年齡層受刑人，對於制裁酒駕確定性，其感受程度皆明顯較高，而 60 多歲（含以上）受刑人相對 20 多歲受刑人，在制裁酒駕確定性上，其感受程度亦明顯較高，又不穩定婚姻關係受刑人相比無婚姻關係受刑人，在制裁酒駕確定性上，其感受程度同樣明顯較高。此外，除國中或中壯年等階段初次飲酒年齡受刑人外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人相較其他初次飲酒年齡層受刑人，在制裁酒駕確定性上，其感受程度則皆明顯較低。

不同年齡、族群、職業及婚姻狀況等受刑人，於司法威嚇作用上，均存在顯著差異。換言之，50 多歲受刑人相較 20 與 30 多歲等年齡層受刑人，對於司法威嚇作用，其感受程度皆明顯較高，而不穩定婚姻關係受刑人相對無婚姻關係受刑人，在司法威嚇作用上，其感受程度亦明顯較高。此外，在司法威嚇作用上，營造裝潢業、服務（自由）業、商業和公共（營）事業等職業受刑人及失業受刑人，各自相較其他行業受刑人，其感受程度各皆明顯較高，而商業受刑人相對營造裝潢業受刑人，其感受程度亦明顯較高，又使用閩南語、客家語或原住民語等族群受刑人，各自相比使用國語族群受刑人，其感受程度同樣各皆明顯較高。然而，不同性別、個人收入、教育程度及前科素行等受刑人，於懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性和司法威嚇作用上，均不存在顯著差異。因此，即使男性受刑人人數多於女性受刑人，或收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人人數多於其他個人收入受刑人，抑或高中（職）畢（肄）業受刑人人數多於其他教育程度受刑人，乃至於受刑人有無酒駕以外前科，然渠等在國家懲罰酒駕法令的嚴厲性，或政府制裁酒駕犯罪之迅速性與確定性，甚至是司法威嚇作用等各面向的感受程度，並不因性別、個人收入、教育程度和前科素行等不同而有所差異。

綜上所述，在監（所）酒駕受刑人之族群、酒駕次數及有無酒駕再犯等個人特性或經驗，與渠等所感受懲罰法令嚴厲性之間，以及初次飲酒年齡與有無酒駕再犯等個人特性或經驗，與渠等所感受制裁酒駕迅速性之間，還有年齡、婚姻狀況和初次飲酒年齡等個人特性，與渠等所感受制裁酒駕確定性之間，乃至於年齡、族群、職業及婚姻狀況等個人特性，與渠等所感受司法威嚇作用之間，均同樣存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於威嚇作用上，具有顯著差異存在之假設，僅部分獲得本次實證調查支持。然而，在監（所）酒駕受刑人之性別、個人收入、教育程度及前科素行等個人特性，與渠等所感受懲罰法令嚴厲性、制裁酒駕迅速性、制裁酒駕確定性和司法威嚇作用之間，均不存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於威嚇作用上，具有顯著差異存在之假設，則未獲得本次實證調查支持。

肆、國小曾經飲酒之高度再犯低自我控制較大

不同初次飲酒年齡及酒駕次數等受刑人，於低挫折容忍力上，均存在顯著差異。申言之，高度再犯組受刑人的低挫折容忍力程度，皆明顯高於初犯組與單純再犯組等受刑人，又除「40歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，「未滿12歲」初次飲酒年齡受刑人之低挫折容忍力程度，亦皆明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人。另一方面，不同年齡、個人收入、初次飲酒年齡及有無酒駕再犯等受刑人，於自我中心上，均存在顯著差異。詳言之，再犯組受刑人之自我中心程度，明顯高於初犯組受刑人，而30多歲受刑人的自我中心程度，亦皆明顯高於20與50多歲等年齡層受刑人，又40多歲受刑人之自我中心程度，同樣明顯高於50多歲受刑人。此外，在自我中心程度上，收入「8萬元以上」受刑人皆明顯低於其他個人收入受刑人，然「沒有收入」受刑人則明顯高於收入「3至5萬元未滿」受刑人。再者，「18至20歲未滿」初次飲酒年齡受刑人，在自我中心程度上，皆明顯低於「未滿12歲」、「12至15歲未滿」、「15至18歲未滿」和「40歲以上」等初次飲酒年齡層受刑人，而「30至40歲未滿」初次飲酒年齡受刑人之自我中心程度，亦皆明顯低於「未滿12歲」及「40歲以上」等初次飲酒年齡層受刑人。

除此之外，不同性別及年齡等受刑人，於體力活動上，均存在顯著差異。換言之，女性受刑人之體力活動程度，明顯高於男性受刑人，而 20 和 30 多歲等年齡層受刑人的體力活動程度，亦各皆明顯高於 40、50 與 60 多歲（含以上）等年齡層受刑人。

不同年齡、族群、個人收入、婚姻狀況、初次飲酒年齡、酒駕次數及有無酒駕再犯等受刑人，於衝動性上，均存在顯著差異。申言之，再犯組受刑人相較初犯組受刑人，其衝動性程度明顯較高，而高度再犯組受刑人之衝動性程度，亦皆明顯高於初犯組和單純再犯組等受刑人，又低度再犯組受刑人的衝動性程度，同樣明顯高於初犯組受刑人。此外，在衝動性程度上，20 與 30 多歲等年齡層受刑人皆明顯高於 50 多歲受刑人，而「沒有收入」受刑人亦明顯高於收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人，又收入「2 至 3 萬元未滿」受刑人同樣明顯高於收入「3 至 5 萬元未滿」受刑人，惟收入「8 萬元以上」受刑人則皆明顯低於「沒有收入」、「未滿 2 萬元」或「2 至 3 萬元未滿」等個人收入受刑人。再者，無婚姻關係受刑人之衝動性程度，明顯高於穩定婚姻關係受刑人，而「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人的衝動性程度，亦明顯高於「18 至 20 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人，又除「18 至 20 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人外，「30 至 40 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人之衝動性程度，則皆明顯低於其他初次飲酒年齡層受刑人。另外，在衝動性程度上，使用國語族群受刑人明顯高於使用客家語族群受刑人，而使用原住民語族群受刑人亦明顯高於使用客家語族群受刑人。

不同年齡、族群、婚姻狀況、前科素行、初次飲酒年齡及酒駕次數等受刑人，於冒險性上，均存在顯著差異。換言之，高度再犯組受刑人的冒險性程度，皆明顯高於初犯組、單純再犯組和低度再犯組等受刑人，而 20 及 30 多歲等年齡層受刑人之冒險性程度，各皆明顯高於 40、50 和 60 多歲（含以上）等年齡層受刑人，又 40 多歲受刑人的冒險性程度，同樣明顯高於 50 多歲受刑人，然 30 多歲受刑人之冒險性程度，則明顯低於 20 多歲受刑人。此外，在冒險性程度上，無婚姻關係受刑人皆明顯高於穩定與不穩定婚姻關係受刑人，而有酒駕以外前科受刑人亦明顯高於無酒駕以外前科受刑人。再者，除「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，

「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人的冒險性程度，皆明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，而「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人之冒險性程度，亦皆明顯高於 18 歲出頭、20 和 30 多歲等初次飲酒年齡層受刑人，又國中與高中（職）等初次飲酒年齡層受刑人的冒險性程度，各皆明顯高於 18 歲出頭及 20 多歲等初次飲酒年齡層受刑人。另外，使用國語族群受刑人之冒險性程度，同樣明顯高於使用閩南語族群受刑人。另一方面，有無酒駕再犯受刑人，於投機性上，存在顯著差異。簡言之，再犯組受刑人之投機性程度，明顯高於初犯組受刑人。

不同年齡、性別、初次飲酒年齡、酒駕次數及有無酒駕再犯等受刑人，於低自我控制上，均存在顯著差異。詳言之，再犯組受刑人的低自我控制程度，明顯高於初犯組受刑人，而高度再犯組受刑人之低自我控制程度，亦皆明顯高於初犯組與單純再犯組等受刑人，又女性受刑人的低自我控制程度，同樣明顯高於男性受刑人。此外，在低自我控制程度上，40 多歲受刑人明顯高於 50 多歲受刑人，而 20 及 30 多歲等年齡層受刑人各皆明顯高於 50 多歲受刑人，又 30 多歲受刑人同樣明顯高於 40 多歲受刑人。再者，除「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人外，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人之低自我控制程度，皆明顯高於其他初次飲酒年齡層受刑人，而「40 歲以上」初次飲酒年齡受刑人的低自我控制程度，亦皆明顯高於 18 歲出頭、20 和 30 多歲等初次飲酒年齡層受刑人，又高中（職）初次飲酒年齡受刑人之低自我控制程度，同樣明顯高於 30 多歲始初次飲酒受刑人。然而，不同職業及教育程度等受刑人，於低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性、衝動性和低自我控制上，均不存在顯著差異。因此，即使營造裝潢業受刑人人數多於其他職業受刑人，或高中（職）畢（肄）業受刑人人數多於其他教育程度受刑人，然渠等於自我控制相關特徵之傾向或程度上，並不因職業和教育程度等不同而有所差異。

綜上所述，在監（所）酒駕受刑人之族群、年齡、個人收入、婚姻狀況、初次飲酒年齡、酒駕次數及有無酒駕再犯等個人特性或經驗，與渠等衝動性之間，以及族群、年齡、婚姻狀況、前科素行、初次飲酒年齡和酒駕次數等個人特性或經驗，與渠等冒險性之間，均存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所

為於自我控制上，具有顯著差異存在之假設，大致獲得本次實證調查支持。此外，在監（所）酒駕受刑人之初次飲酒年齡及酒駕次數等個人特性或經驗，與渠等低挫折容忍力之間，以及年齡、個人收入、初次飲酒年齡和有無酒駕再犯等個人特性或經驗，與渠等自我中心之間，還有性別及年齡等個人特性，與渠等體力活動之間，甚至是有無酒駕再犯的個人經驗，與渠等投機性之間，乃至於年齡、性別、初次飲酒年齡、酒駕次數及有無酒駕再犯等個人特性或經驗，與渠等低自我控制之間，均同樣存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於自我控制上，具有顯著差異存在之假設，僅部分獲得本次實證調查支持。另外，在監（所）酒駕受刑人之職業及教育程度等個人特性，與渠等低挫折容忍力、自我中心、體力活動、冒險性、投機性、衝動性和低自我控制之間，均不存在顯著差異，而本研究針對該等基本人口特性所為於自我控制上，具有顯著差異存在之假設，則未獲得本次實證調查支持。

第六章 酒後駕車影響因素之分析

本章主要探討基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用與低自我控制等因素，對於酒駕行為之影響力。爰此，首先透過相關分析，以了解各變項彼此間關聯的方向性及強弱，並選擇較具解釋力之變項，同時減少各變項間多元共線性(Multi-collinearity)問題，接著採取逐步多元迴歸(Stepwise Multiple Regression)方式，分析各變項對於酒駕行為的影響程度，以及釐清最主要之影響因子。

第一節 影響因子相關分析

以下依序針對本研究之緊張壓力、社會學習、威嚇作用與低自我控制等影響因子，進行相關分析如下：

壹、緊張壓力相關分析

透過相關分析後（參照表 6-1-1），發現受刑人之「負面生活事件」、「日常生活困擾」及「衝突人際關係」，彼此均呈現顯著正相關。申言之，當其所受到負面生活事件頻率愈高時，經歷日常生活困擾程度愈大，發生衝突人際關係情況就愈頻繁。

此外，除「負面生活事件」與「社會學習」無顯著相關($r=-.065, p>.05$)外，則受刑人之緊張壓力各變項與「酒駕認知」、「模仿」和「差別接觸」，彼此均呈現顯著正相關，並與「差別強化」及「社會學習」，彼此皆呈現顯著負相關。簡言之，當其所受到負面生活事件頻率愈高，經歷日常生活困擾程度愈大，或發生衝突人際關係情況愈頻繁時，則有利酒駕認知傾向愈高，觀察模仿酒駕程度愈大，接觸酒駕友儕情況愈多，然對酒駕正增強效果感受程度卻愈小，又對酒駕社會學習程度亦愈少。

再者，除「負面生活事件」與「嚴厲性」無顯著相關($r=-.064, p>.05$)外，則受刑人之緊張壓力各變項與「確定性」，彼此均呈現顯著正相關，又在「嚴厲性」上，彼此皆呈現顯著負相關。換言之，當其所受到負面生活事件頻率愈高，經歷日常生活困擾程度愈大，或發生衝突人際關係情況愈頻繁時，則對懲罰酒駕法令

嚴厲性感受程度愈大，然對政府制裁酒駕確定性感受程度卻愈低。

另外，除「負面生活事件」與「體力活動」無顯著相關($r=.066, p>.05$)外，則受刑人之緊張壓力各變項與低自我控制各變項，彼此均呈現顯著正相關。詳言之，當其所受到負面生活事件頻率愈高，經歷日常生活困擾程度愈大，或發生衝突人際關係情況愈頻繁時，則低挫折容忍力程度愈高，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，同時低自我控制程度亦愈高。

表 6-1-1 社會學習、威嚇作用、低自我控制與緊張壓力相關分析表

變項名稱	負面生活事件	日常生活困擾	衝突人際關係
負面生活事件	----	----	----
日常生活困擾	.678**	----	----
衝突人際關係	.645**	.787**	----
酒駕認知	.169**	.134**	.151**
模 仿	.194**	.225**	.263**
差別強化	-.286**	-.361**	-.348**
差別接觸	.171**	.176**	.209**
社會學習	-.065	-.138**	-.114**
嚴 厲 性	-.064	-.072*	-.098**
迅 速 性	-.010	.032	.051
確 定 性	.119**	.113**	.171**
威嚇作用	-.006	.009	.033
低挫折容忍力	.219**	.265**	.355**
自我中心	.194**	.231**	.339**
體力活動	.066	.098**	.093**
冒 險 性	.133**	.106**	.234**
投 機 性	.232**	.306**	.347**
衝 動 性	.205**	.267**	.333**
低自我控制	.250**	.302**	.409**

p < .05; p < .01

貳、社會學習相關分析

透過相關分析後（參照表 6-1-2），發現除「模仿」和「差別強化」呈現顯著負相關($r=-.081, p<.05$)，以及「差別強化」與「差別接觸」無顯著相關($r=-.004, p>.05$)外，則受刑人之「酒駕認知」、「模仿」、「差別強化」、「差別接觸」及「社會學習」，彼此均呈現顯著正相關。申言之，當其有利酒駕認知傾向愈高時，觀察模仿酒駕程度愈強，對酒駕正增強效果感受程度愈大，接觸酒駕友儕情況愈頻繁，又對酒駕社會學習程度亦愈強。

此外，除「社會學習」與「嚴厲性」無顯著相關($r=-.064, p>.05$)，以及「差別接觸」和「威嚇作用」無顯著相關($r=.055, p>.05$)外，則受刑人之「酒駕認知」、「模仿」、「差別接觸」及「社會學習」，在「迅速性」、「確定性」與「威嚇作用」上，彼此均呈現顯著正相關，然在「嚴厲性」上，彼此卻呈現顯著負相關。換言之，當其有利酒駕認知傾向愈高，觀察模仿酒駕程度愈強，接觸酒駕友儕情況愈頻繁，或對酒駕社會學習程度愈大時，則對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度愈強，惟對政府制裁酒駕迅速性和確定性等感受程度皆愈小，又對司法威嚇作用感受程度同樣愈少。

再者，除「酒駕認知」與「體力活動」無顯著相關($r=-.033, p>.05$)，以及「差別強化」和「冒險性」無顯著相關($r=-.016, p>.05$)，還有「社會學習」與「低挫折容忍力」、「體力活動」及「投機性」，彼此均無顯著相關($r=.053, p>.05$; $r=-.051, p>.05$; $r=.001, p>.05$)外，則受刑人之「酒駕認知」、「模仿」、「差別接觸」和「社會學習」，在低自我控制各變項上，彼此皆呈現顯著正相關，然其「差別強化」與低自我控制各變項，彼此卻呈現顯著負相關。詳言之，當其有利酒駕認知傾向愈高，觀察模仿酒駕程度愈強，接觸酒駕友儕情況愈頻繁，或對酒駕社會學習程度愈大時，則低挫折容忍力程度愈高，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，同時低自我控制程度亦愈高；另一方面，當其對酒駕正增強效果感受程度愈大時，則低挫折容忍力程度愈低，自我中心傾向愈小，體力活動程度愈弱，投機性傾向愈低，衝動性程度愈小，甚

至低自我控制傾向亦愈弱。

表 6-1-2 威嚇作用、低自我控制與社會學習相關分析表

變項名稱	酒駕認知	模 仿	差別強化	差別接觸	社會學習
酒駕認知	----	----	----	----	----
模 仿	.256**	----	----	----	----
差別強化	.092*	-.081*	----	----	----
差別接觸	.232**	.348**	-.004	----	----
社會學習	.575**	.326**	.789**	.385**	----
嚴 厲 性	-.181**	-.112**	.067	-.138**	-.064
迅 速 性	.125**	.095**	-.063	.120**	.077*
確 定 性	.438**	.228**	.025	.198**	.282**
威嚇作用	.135**	.084*	.023	.055	.124**
低挫折容忍力	.180**	.145**	-.110**	.141**	.053
自我中心	.272**	.183**	-.120**	.174**	.092*
體力活動	-.033	.075*	-.089**	.084*	-.051
冒 險 性	.276**	.244**	-.016	.256**	.191**
投 機 性	.206**	.142**	-.167**	.158**	.001
衝 動 性	.279**	.210**	-.112**	.189**	.099**
低自我控制	.270**	.242**	-.127**	.257**	.109**

p < .05; p < .01

參、威嚇作用相關分析

透過相關分析後(參照表 6-1-3),發現除「嚴厲性」和「迅速性」、「確定性」,彼此均呈現顯著負相關($r = -.314, p < .01$; $r = -.235, p < .01$)外,則受刑人之「迅速性」、「確定性」及「威嚇作用」,彼此皆呈現顯著正相關。申言之,當其對政府制裁酒駕迅速性或確定性等感受程度愈小時,對司法威嚇作用感受程度愈低,然對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度卻愈大。

此外,除「威嚇作用」與「體力活動」無顯著相關($r = .013, p > .05$)外,則受

刑人之「迅速性」、「確定性」和「威嚇作用」，在低自我控制各變項上，彼此皆呈現顯著正相關，然其「嚴厲性」與低自我控制各變項，彼此卻呈現顯著負相關。詳言之，當其對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度愈強，對政府制裁酒駕迅速性或確定性等感受程度愈小，或對司法威嚇作用感受程度愈低時，則低挫折容忍力程度愈高，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，乃至於低自我控制程度亦愈高。

表 6-1-3 低自我控制與威嚇作用相關分析表

變項名稱	嚴厲性	迅速性	確定性	威嚇作用
嚴厲性	----	----	----	----
迅速性	-.314**	----	----	----
確定性	-.235**	.254**	----	----
威嚇作用	.609**	.382**	.464**	----
低挫折容忍力	-.190**	.199**	.354**	.126**
自我中心	-.166**	.186**	.451**	.190**
體力活動	-.107**	.117**	.098**	.013
冒險性	-.126**	.174**	.426**	.214**
投機性	-.076*	.099**	.287**	.130**
衝動性	-.134**	.233**	.424**	.218**
低自我控制	-.202**	.256**	.498**	.222**

p < .05; p < .01

肆、低自我控制相關分析

透過相關分析後（參照表 6-1-4），發現受刑人之「低挫折容忍力」、「自我中心」、「體力活動」、「冒險性」、「投機性」、「衝動性」和「低自我控制」，彼此均呈現顯著正相關。申言之，當其低挫折容忍力程度愈高時，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，同時低自我控制程度亦愈高。

表 6-1-4 低自我控制各變項相關分析表

變項名稱	低挫折 容忍力	自我 中心	體力 活動	冒險性	投機性	衝動性	低自我 控制
低挫折容忍力	----	----	----	----	----	----	----
自我中心	.624**	----	----	----	----	----	----
體力活動	.207**	.198**	----	----	----	----	----
冒險性	.448**	.469**	.175**	----	----	----	----
投機性	.410**	.447**	.077*	.381**	----	----	----
衝動性	.448**	.556**	.199**	.493**	.588**	----	----
低自我控制	.756**	.813**	.448**	.707**	.647**	.796**	----

p < .05; p < .01

第二節 酒駕行為預測因子

以下先針對酒駕行為進行相關分析，隨後再依據研究架構之層次，逐一實施迴歸分析，茲述如下：

壹、酒駕行為相關分析

透過相關分析後（參照表 6-2-1），發現受訪者之「酒駕次數」與「負面生活事件」、「日常生活困擾」、「衝突人際關係」、「酒駕認知」、「模仿」、「差別接觸」、「確定性」、「低挫折容忍力」、「自我中心」、「冒險性」、「投機性」、「衝動性」及「低自我控制」，彼此均呈現顯著正相關，並與「初次飲酒年齡」和「差別強化」，彼此皆呈現顯著負相關。換言之，當其酒駕次數愈多時，則受到負面生活事件頻率愈高，經歷日常生活困擾程度愈大，發生衝突人際關係情況愈多，有利酒駕認知傾向愈強，觀察模仿酒駕程度愈高，接觸酒駕友儕情況愈頻繁，對政府制裁酒駕確定性感受程度愈小，低挫折容忍力程度愈大，自我中心傾向愈強，冒險性程度愈高，投機性傾向愈大，衝動性程度愈強，乃至於低自我控制傾向亦愈高；然而，其初次飲酒年齡卻愈小，又對酒駕正增強效果感受程度亦愈弱。

表 6-2-1 基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用、低自我控制與酒駕行為相關分析表

變項名稱	酒 駕 次 數
年 齡	.042
教育程度	-.011
個人收入	.056
初次飲酒年齡	-.159**
負面生活事件	.115**
日常生活困擾	.072*
衝突人際關係	.100**
酒駕認知	.187**
模 仿	.102**
差別強化	-.083*
差別接觸	.193**
社會學習	.065
嚴 厲 性	-.058
迅 速 性	.031
確 定 性	.086*
威嚇作用	.028
低挫折容忍力	.105**
自我中心	.084*
體力活動	-.006
冒 險 性	.136**
投 機 性	.067*
衝 動 性	.100**
低自我控制	.115**

p < .05; p < .01

貳、酒駕行為迴歸分析

首先，透過基本人口特性進行迴歸分析（參照表 6-2-2），發現受刑人之「性別」、「族群」、「前科素行」及「初次飲酒年齡」等變項，對其「酒駕次數」的影

響，除已達到顯著水準($F=14.421$; $p < .001$)外，且此模式並可解釋及預測「酒駕次數」總變異量之 6.4%。換句話說，當主流語言族群的男性受刑人前科素行紀錄愈少，以及初次飲酒年齡愈小時，其酒駕次數就愈多。

表 6-2-2 基本人口特性與酒駕行為迴歸分析表

變項名稱	酒 駕 次 數 B 值(β)
性 別	1.654**(.110)
年 齡	
族 群	.258*(.082)
職 業	
教育程度	
婚姻狀況	
個人收入	
前科素行	-.823***(-.147)
初次飲酒年齡	-.358***(-.178)
常 數	2.961
R^2 (Adj R^2)	.064(.060)
F 值	14.421***

$p < .05$; $p < .01$; $p < .001$

其次，運用緊張壓力進行迴歸分析（參照表 6-2-3），發現受刑人之「性別」、「族群」、「前科素行」、「初次飲酒年齡」及「負面生活事件」等變項，對其「酒駕次數」的影響，除已達到顯著水準($F=10.220$; $p < .001$)外，且此模式並可解釋及預測「酒駕次數」總變異量之 7.2%。準此可知，當主流語言族群的男性受刑人前科素行紀錄愈少，初次飲酒年齡愈小，以及受到負面生活事件頻率愈高時，其酒駕次數就愈多。另一方面，在加入緊張壓力相關因素後，其中「負面生活事件」成為預測「酒駕次數」的重要影響因子之一，且整體預測力並提升 0.8%，足見緊張壓力在解釋受刑人的酒駕行為上，仍具相當之參考價值。

表 6-2-3 基本人口特性、緊張壓力與酒駕行為迴歸分析表

變項名稱	酒 駕 次 數 B 值(β)
性 別	1.712**(.114)
年 齡	
族 群	.239*(.074)
職 業	
教育程度	
婚姻狀況	
個人收入	
前科素行	-.948***(-.169)
初次飲酒年齡	-.316***(-.154)
負面生活事件	.023*(.089)
日常生活困擾	
衝突人際關係	
常 數	2.574
R ² (Adj R ²)	.072(.065)
F 值	10.220***

p < .05; p < .01; p < .001

再者，使用社會學習進行迴歸分析（參照表 6-2-4），發現受刑人之「性別」、「前科素行」、「初次飲酒年齡」、「酒駕認知」、「差別強化」及「差別接觸」等變項，對其「酒駕次數」的影響，除已達到顯著水準(F=12.035; p < .001)外，且此模式並可解釋及預測「酒駕次數」總變異量之 11.7%。由此可知，當男性受刑人的前科素行紀錄愈少，初次飲酒年齡愈小，有利酒駕認知傾向愈強，對酒駕正增強效果感受程度愈低，以及接觸酒駕友儕情況愈頻繁時，其酒駕次數就愈多。另一方面，在加入社會學習相關因素後，其中「酒駕認知」、「差別強化」與「差別接觸」均成為預測「酒駕次數」的重要影響因子，且整體預測力顯著提升 4.5%，可見社會學習在解釋受刑人的酒駕行為上，實具相當之預測或解釋力，更提醒吾人不能忽視社會學習理論在防制酒駕工作的重要性。相反地，在引進社會學習相關變項後，先前「負面生活事件」預測「酒駕次數」之比例，則受到一定程度的稀釋，而不再是預測「酒駕次數」的重要影響因子。

表 6-2-4 基本人口特性、緊張壓力、社會學習與酒駕行為迴歸分析表

變項名稱	酒 駕 次 數 B 值(β)
性 別	1.682**(.122)
年 齡	
族 群	
職 業	
教育程度	
婚姻狀況	
個人收入	
前科素行	-.880***(-.156)
初次飲酒年齡	-.276**(-.132)
負面生活事件	
日常生活困擾	
衝突人際關係	
酒駕認知	.106**(.130)
模 仿	
差別強化	-.045**(-.109)
差別接觸	.221***(.152)
常 數	1.963
R ² (Adj R ²)	.117(.107)
F 值	12.035***

p < .01; p < .001

另外，經由威嚇作用進行迴歸分析（參照表 6-2-5），發現受刑人之「性別」、「年齡」、「前科素行」、「初次飲酒年齡」、「酒駕認知」、「差別強化」及「差別接觸」等變項，對其「酒駕次數」的影響，除已達到顯著水準(F=10.295; p < .001)外，且此模式並可解釋及預測「酒駕次數」總變異量之 12.5%。爰此可知，當男性受刑人的年齡愈大，前科素行紀錄愈少，初次飲酒年齡愈小，有利酒駕認知傾向愈強，對酒駕正增強效果感受程度愈低，以及接觸酒駕友儕情況愈頻繁時，其酒駕次數就愈多。另一方面，在加入威嚇作用相關因素後，則對「酒駕次數」整體預測力雖提升 0.8%，然「嚴厲性」、「迅速性」及「確定性」等變項，均非預測「酒駕次數」重要影響因子，益加凸顯運用威嚇策略防制酒駕效用之侷限性。

表 6-2-5 基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用與酒駕行為迴歸分析表

變項名稱	酒 駕 次 數 B 值(β)
性 別	1.462*(.104)
年 齡	.287*(.107)
族 群	
職 業	
教育程度	
婚姻狀況	
個人收入	
前科素行	-.777**(-.137)
初次飲酒年齡	-.381***(-.179)
負面生活事件	
日常生活困擾	
衝突人際關係	
酒駕認知	.092*(.112)
模 仿	
差別強化	-.043*(-.101)
差別接觸	.226***(.154)
嚴 厲 性	
迅 速 性	
確 定 性	
常 數	1.531
R ² (Adj R ²)	.125(.113)
F 值	10.295***

p < .05; p < .01; p < .001

最後，藉助低自我控制進行迴歸分析(參照表 6-2-6)，發現受刑人之「性別」、「年齡」、「前科素行」、「初次飲酒年齡」、「酒駕認知」、「差別強化」及「差別接觸」等變項，對其「酒駕次數」的影響，除已達到顯著水準(F=9.412; p < .001)外，且此模式並可解釋及預測「酒駕次數」總變異量之 12.1%。職是之故，當男性受刑人的年齡愈大，前科素行紀錄愈少，初次飲酒年齡愈小，有利酒駕認知傾向愈強，對酒駕正增強效果感受程度愈低，以及接觸酒駕友儕情況愈頻繁時，其酒駕次數就愈多。

表 6-2-6 基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用、低自我控制與酒駕行為迴歸分析表

變項名稱	酒 駕 次 數 B 值(β)
性 別	1.463*(.108)
年 齡	.300*(.112)
族 群	
職 業	
教育程度	
婚姻狀況	
個人收入	
前科素行	-.740**(-.131)
初次飲酒年齡	-.375***(-.176)
負面生活事件	
日常生活困擾	
衝突人際關係	
酒駕認知	.091*(.108)
模 仿	
差別強化	-.047*(-.111)
差別接觸	.223***(.148)
嚴 厲 性	
迅 速 性	
確 定 性	
低挫折容忍力	
自我中心	
體力活動	
冒險性	
投機性	
衝動性	
常 數	1.552
R ² (Adj R ²)	.121(.108)
F 值	9.412***

p<.05; p<.01; p<.001

承上，在加入低自我控制相關因素後，對於「酒駕次數」整體預測力，非但未獲得有效提升，反倒是下降 0.4%，且「低挫折容忍力」、「自我中心」、「體力活

動」、「冒險性」、「投機性」和「衝動性」等變項，均非預測「酒駕次數」重要影響因子，未來如欲透過低自我控制理論來解釋在監（所）受刑人之酒駕行為成因，恐尚待更多實證研究資料的支持。

第三節 綜合發現

經由前揭酒駕受刑人之基本人口特性、各類中介變項及酒後駕車行為的相關與迴歸等統計分析後，遂獲致研究發現如下：

壹、負面生活事件影響受刑人酒駕行為

依據相關分析結果，發現當受刑人所受到負面生活事件頻率愈高時，其經歷日常生活困擾程度愈大，而發生衝突人際關係情況亦愈頻繁。此外，當受刑人所受到負面生活事件頻率愈高，經歷日常生活困擾程度愈大，或發生衝突人際關係情況愈頻繁時，在社會學習面向上，則有利酒駕認知傾向愈高，觀察模仿酒駕程度愈大，接觸酒駕友儕情況愈多，然對酒駕正增強效果感受程度卻愈小，又對酒駕社會學習程度亦愈少；在威嚇作用面向上，則對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度愈大，然對政府制裁酒駕確定性感受程度卻愈低；在低自我控制面向上，則低挫折容忍力程度愈高，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，同時低自我控制程度亦愈高。

綜上所述，本研究針對在監（所）酒駕受刑人所為「負面生活事件」、「日常生活困擾」及「衝突人際關係」等緊張壓力和其他各類中介變項間，具有顯著相關存在之假設，除「迅速性」與「威嚇作用」外，就大致上來說，可謂已經獲得本次實證調查資料的支持。另一方面，運用緊張壓力進行迴歸分析後，即發現「負面生活事件」成為預測「酒駕次數」之重要影響因子，且整體預測力並有所提升，顯見緊張壓力對於解釋受刑人的酒駕行為，尚具相當參考價值。

貳、偏差勸酒文化無形中助長酒駕風氣

依據相關分析結果，發現當受刑人有利酒駕認知傾向愈高時，其觀察模仿酒

駕程度愈強，而對酒駕正增強效果感受程度愈大，又接觸酒駕友儕情況亦愈頻繁，同時對酒駕社會學習程度也愈強。此外，當受刑人有利酒駕認知傾向愈高，觀察模仿酒駕程度愈強，接觸酒駕友儕情況愈頻繁，或對酒駕社會學習程度愈大時，在威嚇作用面向上，則對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度愈強，惟對政府制裁酒駕迅速性和確定性等感受程度皆愈小，又對司法威嚇作用感受程度同樣愈少；在低自我控制面向上，則低挫折容忍力程度愈高，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，同時低自我控制程度亦愈高。相反地，當受刑人對酒駕正增強效果感受程度愈大時，則低挫折容忍力程度愈低，自我中心傾向愈小，體力活動程度愈弱，投機性傾向愈低，衝動性程度愈小，甚至低自我控制傾向亦愈弱。

綜上所述，本研究針對在監（所）酒駕受刑人所為「酒駕認知」、「模仿」、「差別強化」及「差別接觸」等社會學習和其他各類中介變項間，具有顯著相關存在之假設，除「差別強化」與威嚇作用各變項彼此間外，以整體上來說，可謂已經獲得本次實證調查資料的支持。另一方面，使用社會學習進行迴歸分析後，即發現「酒駕認知」、「差別強化」與「差別接觸」均成為預測「酒駕次數」之重要影響因子，且整體預測力並獲得顯著提升，足見改善偏差友儕的勸酒文化或風氣，當為防制受刑人從事酒駕關鍵性因素之一。

參、訴諸威嚇預防酒後駕車之效果有限

依據相關分析結果，發現當受刑人對政府制裁酒駕迅速性或確定性等感受程度愈小時，其對司法威嚇作用感受程度愈低，然對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度卻愈大。此外，當受刑人對懲罰酒駕法令嚴厲性感受程度愈強，對政府制裁酒駕迅速性或確定性等感受程度愈小，或對司法威嚇作用感受程度愈低時，在低自我控制面向上，則低挫折容忍力程度愈高，自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，乃至於低自我控制程度亦愈高。

綜上所述，本研究針對在監（所）酒駕受刑人所為「嚴厲性」、「迅速性」

及「確定性」等威嚇作用和其他各類中介變項間，具有顯著相關存在之假設，除「迅速性」、「威嚇作用」與緊張壓力各變項彼此間，以及威嚇作用各變項和「差別強化」彼此間外，就大體上而言，可謂已經獲得本次實證調查資料的支持。然而，經由威嚇作用進行迴歸分析，卻發現加入威嚇相關因素之後，雖能提升「酒駕次數」整體預測力，惟「嚴厲性」、「迅速性」和「確定性」均非預測的重要影響因子。更進一步來說，經由相關分析可知，即便受刑人對於我國懲罰酒駕法令的嚴厲性餘悸猶存，然在政府制裁之迅速性與確定性等層面，內心卻無法獲得即時且肯定的同等感受，以致連帶影響並弱化威嚇作用之整體效果。

肆、自我控制理論解釋酒駕存有侷限性

依據相關分析結果，發現當受刑人低挫折容忍力程度愈高時，其自我中心傾向愈大，體力活動程度愈強，冒險性傾向愈高，投機性程度愈大，衝動性傾向愈強，同時低自我控制程度亦愈高。由此可知，本研究針對在監（所）酒駕受刑人所為「低挫折容忍力」、「自我中心」、「體力活動」、「冒險性」、「投機性」及「衝動性」等低自我控制和其他各類中介變項間，具有顯著相關存在之假設，以整體性而言，可謂已經獲得本次實證調查資料的支持。

然則，藉由低自我控制進行迴歸分析，卻發現「低挫折容忍力」、「自我中心」、「體力活動」、「冒險性」、「投機性」及「衝動性」均非預測「酒駕次數」之重要影響因子，且對「酒駕次數」的整體預測力，不僅未獲得顯著提升，反倒略微變小而下降，如此正說明運用自我控制理論解釋成年受刑人之酒駕行為，恐存在某種程度的侷限性，究其原因可能與個體生涯領域(Life Domains)中之各階段影響酒駕重要因素未盡一致相關，實值持續關注。

伍、建構社會學習理論為主之預測常模

依據相關分析結果，發現當受刑人酒駕次數愈多時，其受到負面生活事件頻率愈高，經歷日常生活困擾程度愈大，發生衝突人際關係情況愈多，有利酒駕認知傾向愈強，觀察模仿酒駕程度愈高，接觸酒駕友儕情況愈頻繁，對政府制裁酒

駕確定性感受程度愈小，低挫折容忍力程度愈大，自我中心傾向愈強，冒險性程度愈高，投機性傾向愈大，衝動性程度愈強，乃至於低自我控制傾向亦愈高；於此同時，其初次飲酒年齡愈小，又對酒駕正增強效果感受程度亦愈弱。準此可知，本研究針對在監(所)酒駕受刑人所為酒駕次數和自變項、其他各類中介變項間，具有顯著相關存在之假設，除基本人口特性與威嚇作用等部分變項外，就實質上來說，可謂已經獲得本次實證調查資料的支持。

另一方面，在陸續加入緊張壓力、社會學習、威嚇作用及低自我控制等因素進行迴歸分析後，發現以基本人口特性、緊張壓力、社會學習和威嚇作用所建構之預測模式，最可有效解釋受刑人的「酒駕次數」，即「性別」、「年齡」、「前科素行」、「初次飲酒年齡」、「酒駕認知」、「差別強化」與「差別接觸」等變項，明顯預測受刑人之「酒駕次數」，且在各變項間亦未發現多元共線性的重疊問題。再者，此等以社會學習理論為主體基礎之預測模式，並能解釋「酒駕次數」總變異量的12.5%($F=10.295$; $p < .001$)。職是之故，當男性受刑人的年齡愈大，前科素行紀錄愈少，初次飲酒年齡愈小，有利酒駕認知傾向愈強，對酒駕正增強效果感受程度愈低，以及接觸酒駕友儕情況愈頻繁時，其酒駕次數就愈多。最後，本研究對於受刑人所為基本人口特性、緊張壓力、社會學習、威嚇作用和低自我控制等變項，在酒駕行為變項上，具有顯著影響力之假設，除低自我控制變項外，大致上獲得本次實證調查資料的支持。

第七章 結論與建議

本章總共分成三部分，首先臚述本研究主要發現，其次闡述這些研究發現與國內、外文獻或實證資料印證之處，最後再針對這些研究發現和成果，提出預防國人從事酒後駕車（再犯）行為的具體建議及做法，俾供政府機關未來打擊酒駕犯罪實務工作之參考。

第一節 研究主要發現

透過官方統計資料之趨勢剖析，以及國內、外相關文獻典籍的研討，再針對全國在監（所）酒駕受刑人進行分層隨機抽樣（不記名）問卷調查後，爰依本研究相關目的之訴求，臚述具體發現如下：

壹、國人從事酒駕犯罪之現況及趨勢等發現

本研究目的之一，即了解國人從事酒駕犯罪的狀況，經由官方統計酒駕資料趨勢分析，佐以本研究對於酒駕受刑人問卷調查研析，發現該等群體之主觀心態和客觀情狀，相關現況如下：

一、趨樂避苦心理誘發或抑制國人之酒駕意念

在酒駕好處方面，有4成以上受刑人認為酒駕優點為「不用麻煩親友或家人出門來載」、「解決沒人幫忙開（騎）車回家問題」及「隔天重要活動方便用車」，另有超過或接近3成受刑人認為酒駕優點為「節省叫計程車回家費用」及「解決深夜沒有大眾運輸工具問題」，即「貪圖方便」、「節省金錢」和「省卻麻煩」等「趨樂」心理，為從事酒駕行為之正增強因子。相反地，在酒駕壞處方面，有7成以上受刑人認為酒駕缺點為「被警察攔查或取締」及「被法院判刑入獄」，另有超過或接近6成受刑人認為酒駕缺點為「被警察移（函）送法辦」、「發生車禍而使人受傷」、「被吊扣（銷）駕駛執照」、「發生車禍而造成死亡」、「被科處罰鍰（金）」及「發生車禍造成財物損失」，即「警察攔檢」、「法院判刑」和「車禍傷亡」等「避苦」心理，為從事酒駕行為的負增強因子。準此可知，「趨樂避苦」乃誘發或抑制

國人從事酒駕行為之風險評估心理，而減少誘因並增強抑制的雙管齊下策略，當可有效防止酒駕憾事發生。

二、剝奪受刑人工作機會嚴重威脅其家庭生活

在懲罰法令嚴厲性方面，有超過或接近 6 成受刑人認為「判處有期徒刑」及「加重判刑至本刑的 2 分之 1」等規定最嚴厲，另有 4 成以上受刑人認為「不得再考領駕照」及「吊扣（銷）駕照」等規定最嚴厲，即「判處徒刑」、「加重判刑」和「剝奪駕照」等處罰，足令相對多數酒駕受刑人感覺到懲罰嚴厲性。除此之外，在制裁酒駕確定性方面，有 5 成以上受刑人最擔心「判處有期徒刑」、「被發監執行」、「加重判刑至本刑的 2 分之 1」及「被法院判刑」等處罰，另有超過 4 成以上受刑人最擔心「不得再考領駕照」及「吊扣（銷）駕照」等處罰，即「判處徒刑」、「發監執行」、「加重判刑」和「剝奪駕照」等處罰，係令相對多數酒駕受刑人感覺到制裁確定性。

綜上可知，「判處徒刑」與「加重判刑」等剝奪人身自由之處罰，乃多數受刑人深覺懲罰嚴厲性及制裁確定性的威嚇手段，蓋這些限制人身行動自由之處遇方式，極易使受刑人因入監服刑而喪失社會上原有的工作機會，甚至進一步嚴重威脅夫妻婚姻關係之存續，抑或使其家庭生活剎那間陷入經濟困頓，即便受刑人日後服刑期滿出獄，然恐須面臨家破人亡的高風險。另一方面，「剝奪駕照」雖僅限制受刑人駕駛動力交通工具之權利，惟在高科技文明發展且講求速度和效率的當代，則「剝奪駕照」無疑是變相降低其工作機會或就業競爭力，同樣威脅到受刑人出獄後之家庭生存與經濟發展，足見打擊受刑人工作機會的懲罰手段，最能令其感受威嚇作用之效果。

三、刑事司法體系威嚇酒駕回應時間存有缺陷

在制裁酒駕迅速性方面，有 4 成以上受刑人認為「自被逮到移（函）送至地檢署」拖延最久，另有超過 3 成以上受刑人認為「自地檢署檢察官起訴到法院判刑確定」、「自法院判刑確定到入監執行」、「自移（函）送至地檢署到檢察官起訴」及「自開始酒駕到被逮捕」拖延最久，即「警察調查至移（函）送地檢署階段」、

「檢察官偵查至起訴階段」、「法院受理至審判確定階段」和「判刑確定至入監執行階段」等偵審流程，無法令相對多數酒駕受刑人感覺到制裁的迅速性。除此之外，在酒駕次數方面，初犯（酒駕 1 次）計 143 人(16.3%)，單純再犯（酒駕 2 次）計 156 人(17.8%)，低度再犯（酒駕 3 或 4 次）計 273 人(31.2%)，高度再犯（酒駕 5、6、7、8、9 或 10 次【含以上】）計 304 人(34.7%)。

綜此可知，在相對多數酒駕受刑人的觀念中，無論是警察、檢察官、法官或監獄等刑事司法體系各個階段，咸令渠等感受不到制裁之迅速性，正如學者蔡德輝研究威嚇效能表示，由於國內刑事司法體系各個系統未能正視其自身對於重刑化刑事政策嚇阻的效果，以致弱化重刑化刑事政策之功能，進而導致各個系統無法發揮其應有的威嚇作用（蔡德輝，2008）。此等刑事司法體系威嚇作用之弱化現象，即反映於在監（所）酒駕再犯比率高達 83.7%的現況上，除凸顯防制再犯乃打擊酒駕之核心要務外，亦說明當前國內刑事司法體系威嚇酒駕的回應時間，尚存在相當程度之運作缺陷，故而影響刑罰的威嚇預防功能。

四、重複酒駕者大多屬於藍領階級中壯年男性

經由官方統計之年度趨勢分析，發現近年來地檢署偵結的酒駕案件，係以「男性」為主，且起訴率並已突破 7 成，而在新入監之酒駕受刑人中，其年齡大多介於「40 至 50 歲未滿」區間，同時以「有前科」的累（再）犯佔大多數，另在裁判確定有罪者方面，主要以「技藝有關工作人員、機械設備操作和組裝人員、基層技術工及勞力工」等藍領階級為最多，又在教育程度部分，則以「高中（職）」學歷者佔大多數。

此外，由於不同性別、年齡、職業、前科素行及初次飲酒年齡之受刑人，在酒駕再犯行為上，皆具顯著關聯性存在，故於再次違犯酒駕行為面向，男性受刑人遠高於女性受刑人，「40 至 50 歲未滿」年齡層受刑人相對高於其他年齡層受刑人，「營造裝潢業」受刑人相對高於其他職業受刑人，無前科素行經驗受刑人相對高於有前科素行經驗受刑人，「15 至 18 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人相對高於其他初次飲酒年齡層受刑人。準此，高中（職）階段即具飲酒經驗且無前科素行紀錄之 40 多歲而從事營造裝潢業的男性國人，其在酒駕再犯行為上，係明顯高於其

他社會階層或團（群）體，故未來政府在推展任何防制酒駕政策或措施時，應當正視並思考這群藍領階級於重複酒駕中之特殊性，俾妥擬適切可行的預防酒駕策略。

貳、各國防制酒駕犯罪之態度與立場等發現

本研究目的之二，即比較各國防制酒駕犯罪之相關政策和措施，經瀏覽主要國家文獻資料後，發現世界上多數國家均設有酒駕法律的規範，其中：

一、多數國家對於酒駕係採管制性保守立場

在 174 個設有酒駕法律之國家中，律定血液酒精濃度閾值者，計 136 個國家，而當中既限制一般駕駛血液酒精濃度為 0.05(g/dL)者，亦限制年輕和新手駕駛血液酒精濃度為 0.02(g/dL)者，計 45 個國家，且多數集中在歐洲地區(WHO, 2018)。此外，進一步觀察本研究所述各主要國家的防制酒駕策略，多係運用嚴定血液酒精濃度標準之管制性政策，以預防酒駕犯罪的發生。申言之，目前多數國家大致透過立法或行政等干涉手段，明定取締酒駕的最低閾值限制，並賦予諸如財產刑或自由刑等一定程度法律效果之酒駕懲罰，藉此威嚇一般社會大眾，而使其不敢從事酒駕犯罪。

另一方面，如深入剖析本文所述各主要國家的酒駕管制政策未來變化，除荷蘭歷來係傾向「趨寬」態勢，以及中國大陸（含港澳地區）近年均維持「平穩」態勢外，又美國（各州不一）與加拿大（各省不一）則因客觀地理環境和歷史國情等特殊因素，致令渠等防制酒駕政策漸呈「多元」發展。除此之外，無論是先進國家中的英國、法國或德國，抑或是鄰近我國之日本，渠等在打擊酒駕犯罪工作上，大多普遍採取保守主義的「趨嚴」態勢，而此或多或少亦算是實質回應渠等國內民眾對於酒駕犯罪譴責面向之心理訴求。

二、先進國家防制酒駕配套多元且趨於人性

誠如本研究問卷調查發現，剝奪受刑人工作機會之酒駕懲罰，勢將嚴重威脅其家庭生活，同時不利這些前科犯復歸社會後的更生保護工作，甚至迫使渠等無

奈地淪入永無止境之酒駕生命循環週期。然而，經由國內、外相關文獻蒐研後，本文卻發現先進國家對於防制酒駕工作，除採行如罰款及監禁等「主要處罰方式」外，通常亦基於人道主義和更生保護等考量，例外地施予酒精鎖、增加保費、震撼教育、電子監控、社區服務、威士忌酒牌、酒駕教育課程、強制醫學鑑定、違規記分扣點、酒癮評估治療或報紙公布酒駕者等形式不一的「輔助處遇措施」。

觀察上揭輔助性之酒駕處遇與配套等相關措施，其矯正內容不僅呈現多元發展，並且逐漸重視受刑人本身的實質差異，如以美國阿拉斯加州為例，其設立單一治療法庭(Therapeutic Court)，同時藉此協調相關部門完成各項計畫研訂、認罪協商、激勵及制裁、合格認證、戒癮治療或成效評估等程序治療方案，除使防制酒駕工作更趨於人性化外，亦有助於弱勢前科者之復歸社會，實值我國相關部門參考或借鏡。

三、我國取締酒駕標準未能依駕駛條件而定

透過文獻回顧後，發現某些國家對於年輕、經驗不足或經營商業運輸等駕駛人，大多設有較低血液酒精濃度的閾值限制，甚至在部分國家中，其法規適用範圍除著重於國際性或企業規模之商用車輛操控者或航空飛行員外，更擴及於雪車、人力車或私人飛機、船舶等駕駛者。反觀我國《刑法》不能安全駕駛罪自 1999 年 3 月 30 日立法迄今，期間雖歷經數次修正且愈趨嚴厲，惟始終未針對受取締者進行分類，同時施予相對應程度的懲罰。

詳言之，目前國內取締酒駕的相關法令中，除未區分年齡（如成年或未成年）外，亦未劃分駕駛經驗（如 3 年或 2 年內新手），甚至對於車種類型（如 15 公噸以上重型車輛、公共汽車、計程車或汽、機車）和持照身分（如職業、商業、臨時或學習駕照）等客觀駕駛條件，均未律定相當罪責之酒精濃度取締閾值。如此無差別之齊頭式立法，對於青少年保護觀點而言，不僅未臻周全，且同樣無法符合社會大眾對於廣大公共利益商業駕駛道義責任的高度期待，現行制度實值商榷。

參、解釋國人從事酒駕相關原因理論等發現

本研究目的之三，即了解國人從事酒駕犯罪的成因，並依據差異分析之統計

結果，進一步清楚地掌握酒駕受刑人顯著的本質特性，同時透過迴歸分析之整體預測力判斷，循序評估出適合解釋酒駕犯罪的相關理論，遂發現如下：

一、幼年飲酒者之自我控制及制裁感受均較低

在制裁酒駕迅速性上，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人明顯低於國中、18 歲出頭與 20 多歲等年紀始初次飲酒受刑人，又在制裁酒駕確定性上，亦明顯低於其他初次飲酒年齡層受刑人。除此之外，在低挫折容忍力、冒險性和低自我控制等程度上，「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人均顯著高於其他初次飲酒年齡層受刑人，而在自我中心程度上，亦顯著高於「18 至 20 歲未滿」及「30 至 40 歲未滿」等初次飲酒年齡層受刑人，又在衝動性程度上，同樣顯著高於「18 至 20 歲未滿」初次飲酒年齡受刑人。綜上研判，「未滿 12 歲」即接觸飲酒文化的受刑人，由於攝取酒精時間過早，遂妨害其腦部正常成長，因而產生較高之低自我控制相關特徵，同時對國家制裁的迅速性與確定性等內心感知程度，遂顯著低於其他初次飲酒年齡層受刑人，甚至漠視或無懼國家刑罰權之威嚇效果，進而導致酒駕犯行不斷發生。

二、緊張推力與學習拉力係雙重影響酒駕行為

在受到負面生活事件頻率、經歷日常生活困擾程度或發生衝突人際關係情況上，不穩定婚姻關係受刑人明顯高於穩定婚姻關係受刑人，失業受刑人明顯高於其他職業受刑人，「沒有收入」受刑人明顯高於其他個人收入受刑人，再犯組受刑人明顯高於初犯組受刑人，當中高、低度再犯組受刑人亦均明顯高於初犯組受刑人，顯見夫妻婚姻破碎且家庭經濟困頓之酒駕再犯，在日常生活面臨較多的緊張壓力。除此之外，在有利酒駕認知傾向、觀察模仿酒駕程度、酒駕效果感受程度或接觸酒駕友儕情況上，再犯組受刑人相較高於初犯組受刑人，而高、低度再犯組受刑人亦皆相較高於初犯組受刑人，又「未滿 12 歲」初次飲酒年齡受刑人同樣相較高於其他初次飲酒年齡層受刑人，足見國小階段即有飲酒經驗的再犯者，於酒駕社會學習歷程中，係接觸或模仿較多之不良友儕。

進一步運用緊張壓力進行迴歸分析，發現「負面生活事件」成為預測「酒駕

次數」重要影響因子，另使用社會學習進行迴歸分析，亦發現「酒駕認知」、「差別強化」與「差別接觸」均成為預測「酒駕次數」重要影響因子，且整體預測力皆顯著獲得提升，再次印證緊張壓力和社會學習對於解釋「酒駕次數」所扮演的重要角色。申言之，正由於受到緊張壓力的推力，以及社會學習之拉力，故而導致行為人最終在此等雙重作用力影響下，違法從事酒駕行為。

三、社會學習理論適合用來預測國人酒駕行為

分析國人從事酒後駕車之原因，發現以基本人口特性、緊張壓力、社會學習和威嚇作用所建構出的預測模式，最可有效解釋受刑人之「酒駕次數」，亦即透過「性別」、「年齡」、「前科素行」、「初次飲酒年齡」、「酒駕認知」、「差別強化」和「差別接觸」等變項，得以推測受刑人的酒駕行為。相反地，運用低自我控制進行迴歸分析之結果，則顯示「低挫折容忍力」、「自我中心」、「體力活動」、「冒險性」、「投機性」及「衝動性」等變項，均非預測「酒駕次數」的重要影響因子，且整體解釋力並略微下降，益加凸顯社會學習理論在預測酒駕行為方面之實用性價值，殊值相關政府部門重視。

第二節 研究討論

透過本研究量化問卷調查與統計分析後，乃據以進一步檢視相關研究發現和國內、外實證文獻資料間，彼此對於酒駕（再犯）行為研究發現異同之處，茲述如下：

壹、一般化緊張理論預測酒駕具相當參考價值

Hoyle(2016)隨機調查美國東南部大學生的酒駕行為，發現緊張是自陳酒駕之明顯預測指標(Hoyle, 2016)，而本研究經統計分析後，發現當受刑人的負面生活事件、日常生活困擾或衝突人際關係愈多時，其酒駕次數雖然愈多，惟如排除只運用緊張壓力進行迴歸預測之前提下，則緊張壓力尚非解釋及預測「酒駕次數」的重要影響指標，但在解釋酒駕行為上，仍具相當之參考價值。

劉東昇(2012)立意質性訪談部隊酒駕者，發現渠等係因負面情緒而飲酒後酒

駕，又吳金白(2011)訪談民眾再犯酒駕肇事之成因，亦發現緊張和生活壓力間接造成酒駕再犯，而本研究雖發現負面影響狀態與「酒駕次數」呈顯著相關，惟其並非預測「酒駕次數」的重要影響因子。

Ge 等人(2014)研究發現壓力知覺與酒駕(DD)行為相關(Ge et al., 2014)，而本研究經相關分析後，亦發現當受刑人之負面生活事件、日常生活困擾和衝突人際關係等負面影響狀態愈多時，其酒駕次數便愈多。除此之外，進一步實施差異分析後，則發現再犯組受刑人相較初犯組受刑人，其負面影響狀態明顯較多，當中酒駕再犯之衝突人際關係，並明顯多於酒駕初犯。

貳、社會學習理論預測酒駕顯著獲得本文支持

林宜臻(2015)研究入監酒駕者，發現酒駕犯罪者透過與朋友接觸學習，其飲酒價值觀較扭曲，且對飲酒邀約來者不拒(林宜臻，2015)，而本研究經差異分析後，發現再犯組受刑人相較初犯組受刑人，其接觸酒駕友儕明顯較高，且酒駕初犯接觸酒駕友儕明顯低於酒駕再犯，此現象正如同劉桂文(2014)研究酒駕受刑人再犯主因，同樣發現酒駕者飲酒行為係向家人或朋友等重要他人學習之結果(劉桂文，2014)。

Livingstone(2011)透過邏輯迴歸分析昆士蘭駕駛，發現差別接觸規模大小(即接觸其他偏愛酒駕態度之人)及對酒駕具有良好個人定義，均為預測酒駕的顯著因子(Livingstone, 2011)，而本研究經相關分析後，發現當受刑人酒駕次數愈多時，其有利酒駕認知愈高，且接觸酒駕友儕愈多，又經迴歸分析後，發現接觸酒駕友儕亦為解釋「酒駕次數」重要預測因子，正如 Winfree 等人(2007)研究常習酒駕者時，同樣發現差別接觸亦扮演著重要之分析角色(Winfree et al., 2007)。

Rabow 等人(1987)研究大學生酒駕行為，發現威嚇模式無法單獨解釋酒駕，需透過社會學習模式補充，始能預測酒駕行為(Rabow et al., 1987)，而本研究經迴歸分析後，亦發現威嚇作用雖具價值性，然在解釋或預測「酒駕次數」上，同樣必須與社會學習模式相結合，才能預測酒駕行為。

參、威嚇理論預測酒駕尚待更多實證資料支持

Hansen(2015)透過不連續迴歸分析，發現嚴格的血液酒精濃度限制可減少累犯，並能有效威嚇酒駕死亡事件(Hansen, 2015)，又 Wagenaar 等人(2007)使用橫斷式時間序列之準實驗設計進行研究，發現改變美國法定血液酒精濃度限制能顯著影響酒精相關的死亡事件及飲酒階層之駕駛人(Wagenaar et al., 2007)，而本研究經差異分析後，亦發現再犯組受刑人對懲罰法令嚴厲性感受，明顯高於初犯組受刑人，又高度再犯組和低度再犯組受刑人對懲罰法令嚴厲性感受，同樣均明顯高於初犯組受刑人。

吳姿瑩(2015)量化調查看守所酒駕累犯，發現當酒駕懲罰愈嚴厲、被逮捕機率高和刑罰實施迅速時，其再次酒駕傾向愈低(吳姿瑩，2015)，然本研究經相關分析後，卻發現當受刑人酒駕次數愈多時，其對制裁酒駕確定性感受愈低，且經差異分析後，並發現再犯組受刑人對制裁酒駕迅速性感受，明顯低於初犯組受刑人。

黃志祥(2014)量化調查酒駕成因，發現酒駕刑罰對於酒駕次數最具影響力，且愈認為刑罰太重者，其再犯可能性愈高(黃志祥，2014)，然本研究經迴歸與差異分析後，雖未發現懲罰法令嚴厲性對於「酒駕次數」具有預測或解釋力，惟仍發現高度再犯組和低度再犯組受刑人對懲罰法令嚴厲性感受，皆明顯高於初犯組受刑人。

Evans 等人(1991)檢驗酒駕發生率與懲罰性威脅的關係，發現任何具體形式之懲罰性立法，並無證據能說明其對車禍死亡事件具有測量上的影響(Evans et al., 1991)，而本研究經迴歸分析後，亦發現威嚇作用對於「酒駕次數」並未具有測量上之預測或解釋力。

肆、自我控制理論預測酒駕惜未獲致本文支持

黃盛琪(2014)質性訪談花蓮地區酒駕受刑人和機關管理人員，發現受刑人婚姻及工作均呈現不穩定傾向(黃盛琪，2014)，然本研究卻發現受刑人婚姻狀況與

其有無酒駕再犯間，並無顯著差異存在，另不同職業受刑人在低自我控制上，亦不存在顯著差異。

Van Dyke 和 Fillmore(2014)研究酒精影響下之模擬駕駛實驗，渠等發現酒駕組衝動性平均高於非酒駕組，即使這兩組未達顯著差異水準，卻可能與衝動性多元本質有關(Van Dyke & Fillmore, 2014)，然本研究經差異分析後，則發現再犯組受刑人衝動性明顯高於初犯組受刑人，又高度再犯組受刑人衝動性明顯高於初犯組和單純再犯組受刑人，另低度再犯組受刑人衝動性亦明顯高於初犯組受刑人。

張文崧(2011)探究影響酒駕行為相關因素，發現冒險性、衝動性及低挫折容忍力與酒駕相關(張文崧, 2011)，而本研究經相關分析後，亦發現當受刑人酒駕次數愈多時，其冒險性、衝動性和低挫折容忍力均愈大，即如同 Keane 等人(1993)研究加拿大安大略省駕駛人，發現酒駕具冒險和衝動等行為特質(Keane, Maxim & Teevan, 1993)。

陳明志(2008)立意抽樣問卷調查酒駕相關影響因素，發現愈具衝動性者，其發生酒駕可能性愈高(陳明志, 2008)，而 Johnson 及 White(1989)研究青少年酒駕行為，則表示冒險傾向可直接或間接預測酒駕行為(Johnson & White, 1989)，然本研究經迴歸分析後，發現衝動性和冒險性雖與「酒駕次數」顯著相關，惟均非預測「酒駕次數」重要影響因子。

伍、部分基本人口特性預測酒駕獲得本文支持

Møller 等人(2015)研究丹麥酒駕再犯，發現累犯與駕駛性別、年齡、收入及教育程度等顯著相關，當中弱勢社經地位者，更易發生酒駕再犯(Møller et al., 2015)，而本研究經迴歸和關聯性分析後，發現性別及年齡雖為解釋「酒駕次數」重要預測因子，然在有無酒駕再犯行為上，個人收入和 education 程度均與有無酒駕再犯無顯著關聯性存在。

Meesmann 等人(2015)運用多元邏輯迴歸分析歐洲汽車駕駛人，發現酒駕和男性性別及年輕年齡呈現正相關，並與較大年齡呈現負相關(Meesmann et al., 2015)，又 Lapham 等人(2000)利用多元邏輯迴歸分析新墨西哥州居民，亦發現男

性之「年輕年齡」，係預測酒駕再次被捕因素(Lapham et al., 2000)，而本研究經迴歸分析後，發現性別和年齡雖為解釋「酒駕次數」重要預測因子，然除男性性別外，係與較大年齡呈現正相關。

Portman 等人(2010)研究發現先前的酒駕定罪，係強烈地預測酒駕再犯 (Portman et al., 2010)，又 Hubicka 等人(2008)研究瑞典酒駕者之再犯預測因子，發現先前的交通違規、酒駕犯罪和其他犯罪等不法行為，係預測酒駕再犯之主要因素(Hubicka et al., 2008)，惟本研究經相關、迴歸及關聯性等分析後，發現前科素行雖為解釋「酒駕次數」重要預測因子，卻與其呈現顯著負相關，且無前科素行經驗受刑人再犯酒駕人數，係明顯高於有前科素行經驗受刑人。

陸、小結

綜上所述，單獨以緊張壓力相關變項進行迴歸分析，則「負面生活事件」可用以預測「酒駕次數」，故透過一般化緊張理論而預測酒駕之可行性，基本獲得本研究支持，且符合 Hoyle(2016)和 Ge 等人(2014)的研究發現(Hoyle, 2016; Ge et al., 2014)。此外，加入社會學習相關變項進行迴歸分析，其中「酒駕認知」、「差別強化」和「差別接觸」均可解釋「酒駕次數」，足見運用社會學習理論預測酒駕之想法，顯著獲得本研究支持，並與林宜臻(2015)、劉桂文(2014)、Livingstone(2011)、Winfree 等人(2007)及 Rabow 等人(1987)的研究發現吻合(林宜臻, 2015; 劉桂文, 2014; Livingstone, 2011; Winfree et al., 2007; Rabow et al., 1987)。

再者，藉由威嚇作用相關變項施予迴歸分析，確能稍微提升「酒駕次數」整體解釋力，惟相關變項皆非預測「酒駕次數」重要影響因子，而利用威嚇理論預測酒駕之設計，原則上未獲得本研究支持，此部分雖異於 Hansen(2015)和 Wagenaar 等人(2007)的研究發現(Hansen, 2015; Wagenaar et al., 2007)，卻與 Evans 等人(1991)之研究成果雷同(Evans et al., 1991)。另外，使用低自我控制相關特徵實施迴歸分析，除降低「酒駕次數」的整體解釋力外，相關特徵亦非預測酒駕之重要因子，故透過自我控制理論來預測酒駕的設想，尚無法完全獲得本研究支持，此並和陳明志(2008)、Johnson 及 White(1989)之研究發現有別(陳明志, 2008; Johnson &

White, 1989)。

最後，本研究發現個人收入與教育程度皆和有無酒駕再犯不具顯著關聯性存在，此部分除異於 Møller 等人(2015)研究表示弱勢社經地位者更易發生酒駕再犯(Møller et al., 2015)的論點外，另研究所發現年齡愈小或前科素行愈少均係預測酒駕重要影響因子之成果，亦與 Portman 等人(2010)、Hubicka 等人(2008)和 Lapham 等人(2000)的研究發現相佐(Portman et al., 2010; Hubicka et al., 2008; Lapham et al., 2000)，如深究其箇中原因，研判應係中西國情不同，遂生此等迴歸預測上之差異(參照表 7-2-1)。

表 7-2-1 本研究主要發現與國內、外實證文獻資料對照比較一覽表

理論範疇	研究人員	發表年份	研究取向	論述內容	本研究發現
一般化緊張理論	Hoyle	2016	量化	緊張是大學生自陳酒駕明顯預測指標。	負面生活事件為酒駕次數重要預測因子。
	Ge 等人	2014	量化	壓力知覺與酒駕行為相關。	負面影響狀態愈多時，酒駕次數愈多。
	劉東昇	2012	質化	部隊酒駕者係因負面情緒而飲酒後酒駕。	負面生活事件為酒駕次數重要預測因子。
	吳金白	2011	質化	緊張和生活壓力間接造成酒駕再犯。	負面生活事件為酒駕次數重要預測因子。
社會學習理論	林宜臻	2015	量化	酒駕犯罪者透過朋輩接觸學習而扭曲飲酒價值觀。	接觸酒駕友儕愈頻時，酒駕次數愈多。
	劉桂文	2014	先質化後量化	酒駕者飲酒行為係向重要他人學習之結果。	接觸酒駕友儕愈頻時，酒駕次數愈多。
	Livingstone	2011	先質化後量化	差別接觸大小及對酒駕有良好預測酒駕均為因子。	酒駕認知及差別接觸，均為酒駕次數重要預測因子。
	Winfree 等人	2007	量化	差別接觸係分析常素。	差別接觸為酒駕次數重要預測因子。
	Rabow 等人	1987	量化	威嚇模範式無法單獨解釋酒駕學習，需透過社會學習模範。	建構社會學習理論為主之酒駕預測常模。

表 7-2-1 本研究主要發現與國內、外實證文獻資料對照比較一覽表 (續)

理論範疇	研究人員	發表年份	研究取向	論述內容	本研究發現
威嚇理論	Hansen	2015	量化	嚴格的血液酒精濃度限制可減少累犯，並有效威嚇酒駕死亡事件。	嚴屬性非酒駕次數重要預測因子。
	吳姿瑩	2015	量化	酒駕懲罰愈嚴厲、被逮捕機率高和罰實施迅速時，再犯酒駕傾向愈低。	嚴屬性、迅速性和確定性，均非酒駕次數重要預測因子。
	黃志祥	2014	量化	酒駕刑罰愈重時，再犯可能性愈高。	嚴屬性非預測酒駕次數重要因子。
	Wagenaar 等人	2007	量化	改變血液酒精濃度限制能顯著影響酒精相關死亡事件。	嚴屬性非酒駕次數重要預測因子。
	Evans 等人	1991	量化	沒有證據能說明懲罰性立法對車禍死亡事件具有影響力。	嚴屬性與酒駕次數無顯著相關。
自我控制理論	黃盛琪	2014	質化	酒駕受刑人婚姻及工作均呈現不穩定傾向。	婚姻狀況與有無酒駕再犯不存在顯著差異。
	Van Dyke & Fillmore	2014	量化	酒駕組衝動性平均高於非酒駕組。	再犯組衝動性明顯高於初犯組，高度再犯組衝動性亦明顯高於初犯組和單純再犯組。
	張文菘	2011	量化	冒險性、衝動性及低挫折容忍力與酒駕相關。	冒險性、衝動性和低挫折容忍力愈大時，酒駕次數愈多。
	陳明志	2008	量化	愈具衝動性者發生酒駕可能性愈高。	衝動性和酒駕次數顯著相關。
	Keane 等人	1993	量化	酒駕具冒險和衝動等行為特質。	冒險性和衝動性，均非酒駕次數重要預測因子。
Johnson & White	1989	量化	冒險傾向可直接或間接預測青少年酒駕行為。	冒險性非酒駕次數重要預測因子。	

表 7-2-1 本研究主要發現與國內、外實證文獻資料對照比較一覽表 (續)

理論 範疇	研究人員	發表 年份	研究 取向	論述內容	本研究發現
基本 人口 特性	Møller 等人	2015	量化	酒駕累犯與性別、 年齡、收入及教育、 程度等顯著相關者， 弱勢社經地位者，更 易發生酒駕再犯。	性別及年齡為酒駕 次數重要預測因子， 另個人收入和育程度， 均與有無酒駕再犯不 具顯著聯性存在。
	Meesmann 等人	2015	量化	酒駕和男性性別及 年輕年齡呈正相 關。	酒駕次數與男性性 別和較大年齡呈正 相關。
	Portman 等人	2010	量化	酒駕定罪前科強烈 地預測酒駕再犯。	前科素行為酒駕次 數重要預測因子，且 呈顯著負相關。
	Hubicka 等人	2008	量化	交通違規、酒駕犯 罪和其他犯罪等再 犯，係預測酒駕再 犯主因。	前科素行為酒駕次 數重要預測因子，且 呈顯著負相關。
	Lapham 等人	2000	量化	男性之年輕年齡， 係預測酒駕再次被 捕因素。	男性性別和較大年 齡，均為酒駕次數重 要預測因子。

資料來源：研究者自行整理。

第三節 研究建議

酒後駕車是一種行為人與動力交通工具的組合，兩者缺一即無法構成酒駕犯罪，故正本清源之道，除澈底掌握並消弭駕駛人酒駕原因外，同時亦應切斷其與駕駛工具在時空環境上的聚合。爰此，本研究遂以公共衛生疾病預防模式為基礎（蔡德輝、楊士隆，2012：339），輔以情境預防策略，依據研究發現提出下列建議，以達本研究目的之四：

壹、防制飲酒駕駛人從事酒駕犯罪面向

基於前揭相關研究發現與成果，遂據此針對潛在酒駕犯罪者或酒駕前科行為人，提出事前、事中及事後等各階段之防制駕駛人酒駕的具體建議，分述如下：

一、事前預防作為

本研究對於駕駛行為主體之事前預防作為建議，係著重在政策或制度的推展與建立，依序包括：

（一）針對特定駕駛人實施酒駕零容忍政策

在進行文獻探討時，發現美國部分州郡對於未滿 21 歲者係實施酒駕零容忍(0%)政策，而各國針對血液酒精濃度特別規範或立法，則大多置重點於國際性或企業規模之商用車輛操控者、航空飛行員，以及公共汽車、卡車或計程車等駕駛人。準此，如觀察我國《刑法》第 185 條之 3 規定，即取締酒駕的呼氣酒精濃度標準為達每公升 0.25 毫克或血液酒精濃度達 0.05% 以上，此一取締標準雖符合現階段世界潮流，然卻未區分年齡（如成年或未成年）、駕駛經驗（如 2 年或 3 年內新手）、車種類型（如 15 公噸以上重型車輛、公共汽車或計程車）和持照身分（如職業或學習駕照）等客觀駕駛條件，同時律定保護性之酒精濃度取締標準。換句話說，對於涉及多數人公共利益的駕駛人，如計程車、校車、遊覽車或公車等職業性司機，以及駕駛經驗顯較不足之未滿 20 歲者，建議應當實施酒駕零容忍政策（如同情境犯罪預防之移除犯罪藉口），俾有效保障社會安全。

（二）建立收費合理之交通工具代駕業制度

透過量化問卷調查後，發現有 4 成以上受刑人認為酒駕優點為「不用麻煩親友或家人出門來載」、「解決沒人幫忙開（騎）車回家問題」及「隔天重要活動方便用車」，另有超過或接近 3 成受刑人認為酒駕優點為「節省叫計程車回家費用」及「解決深夜沒有大眾運輸工具問題」，故可知「貪圖方便」、「節省金錢」和「省卻麻煩」等心態，乃國人從事酒駕之正增強因素。爰此，為有效減少或降低酒駕犯罪的誘（促）發因子，我國應當大力宣導或灌輸社會大眾對於酒後代駕服務之認識與優點，甚至可以仿倣日本訂定類似《汽車代駕業法》的相關制度性規範，同時統一律定代駕服務之基礎收費計價標準（如同情境犯罪預防之減少犯罪刺激），俾供代駕服務業者與飲酒消費者兩方有所遵循，如此除能促進國內經濟的勞務型服務消費外，亦能間接達到杜絕酒駕及保障社會安全之雙重目的。

（三）強化藍領階級之勞動場所查訪與輔導

過經過本研究調查後，發現職業與酒後駕車再犯行為間，具有顯著關係存在，且「營造裝潢業」受刑人再犯酒駕人數，相對高於其他職業受刑人，並佔全部有效樣本數之 30.6%。據此，政府在規劃或推動防制酒駕犯罪對策時，亟應特別考量該等高酒駕再犯風險職業群體，除依《職業安全衛生法》及相關勞動法令落實工作場所檢查，避免因飲酒而發生職災事故外，另對於經常藉由飲用酒精飲料提振工作精神者，抑或工作前既已飲酒過量者，勞政單位更應利用定期查訪時機加強勸導與關懷¹²。如一旦發現工作者已具酒精成癮表徵時，則循程序通報衛政單位介入輔導、評估或戒癮，並責成僱主或勞動場所持有人相當之法定注意義務（如同情境犯罪預防之移除犯罪藉口），偕同防止所屬員工於飲用酒精類提神飲料後而酒駕離場，避免憾事發生。

二、事中偵處作為

本研究對於駕駛行為主體之事中偵處作為建議，係著重在刑事司法體系如何回應駕駛人酒駕行為，依序包括：

（一）針對酒駕發生熱區及熱時規劃取締

根據本研究調查，在受刑人之主觀心態想法中，有 7 成以上受刑人認為酒駕缺點為「被警察攔查或取締」，亦有超過或接近 6 成受刑人認為酒駕缺點為「被警察移（函）送法辦」。由此可知，現行警方的盤查執法或路檢稽查等取締酒駕作為，實屬防止酒駕犯罪發生之有效抑制因子，又為收事半功倍的即時打擊酒駕犯罪效果，則警察機關取締之勤務運作規劃重心，應聚焦於酒駕易發生的犯罪熱區(Hot Spot of Crime)與熱門時段(Hot Times of Day)上，如可針對市區道路或傍晚用餐時段之機車族群，密集式地規劃小區域巡邏或組合警力加強攔查（如同情境犯罪預防之增加犯罪風險），俾充分發揮有限的警力資源，同時確保用路人生命、財產安全。

¹² 內政部營建署於 2011 年 9 月 9 日以營署工務字第 1002916174 號函頒《內政部營建署勞工安全衛生工作守則》，其中第 7 條第 1 項第 2 款即規定：「於上班前或工作中，嚴禁喝酒或濫用有害身心、擾亂精神的藥物，主管並應隨時注意部屬之身體及精神狀況」（內政部營建署，2011）。

（二）設置常習酒駕犯罪者單一治療法庭

2019年4月17日公布修正《道路交通管理處罰條例》第67條時，其第5項雖規定「未依規定完成酒駕防制教育或酒癮治療，不得申請考領駕駛執照」，似已限制具有酒癮者未經治療不得駕車，然就實際面而言，該等酒癮人士如忽視法令規定而執意從事駕駛行為，仍有極高可能性發生無照酒駕行為。對此，我國刑事司法體系在偵審渠等酒駕犯罪階段，便應善用《刑法》第89條關於「酗酒成癮並有再犯之虞」的禁戒保安處分，亦即在此等具有酒癮之酒駕犯罪者出獄回歸社會前，就須完成相關酒癮治療，如此才能有效防止該等酒癮人士發生無照酒駕的憾事。進一步來說，政府部門當可仿倣美國阿拉斯加州設立單一治療法庭，同時推動酒精成癮治療之審理處遇合一制度（如同情境犯罪預防之減少犯罪刺激），俾他日酒駕受刑人出獄復歸社會後，不致於再次淪入酒駕生命循環週期，而防制酒駕再犯的社會安全防衛體系，也才能真正獲得實現。

三、事後處遇作為

本研究對於駕駛行為主體之事後處遇作為建議，係著重在駕駛個人本身所處的周遭生活環境，依序包括：

（一）公布酒駕再犯者個人基本年籍資料

經由統計分析後，發現以社會學習理論為主之酒駕預測模式，最能解釋「酒駕次數」，且再犯組受刑人相較初犯組受刑人，除較傾向有利酒駕認知外，並較易觀察模仿酒駕行為，同時對酒駕正增強效果感受程度較低，亦接觸較多酒駕友儕。因此，為避免潛在酒駕者經常發生偏差酒友接觸，進而傾向有利酒駕認知，最終模仿從事酒駕行為，則對於酒駕前科者如再次飲酒後駕車，或可仿倣澳洲預防策略，將其姓名公諸於當地報紙，抑或借鏡美國喬治亞州的司法實務經驗，於法院允許情況下，在當地報紙上公布酒駕3犯者之姓名、照片及地址。換言之，即透過社區居民或左右鄰里的認識與提醒（如同情境犯罪預防之增加犯罪風險），制約再犯者內心有利酒駕傾向，同時阻擾其生活中接觸酒駕友儕機會，進而預防酒駕（再）犯罪發生。

（二）實施生活區域電子式酒精監控措施

根據本研究調查，發現酒駕 2 次以上（含本數）者，佔全部有效樣本數之 83.7%，而再犯組受刑人相較初犯組受刑人，其負面生活事件、日常生活困擾和衝突人際關係，經分析皆明顯較多，研判酒駕犯罪者入監服刑後，恐因自由刑而變相剝奪其日常生活工作權益，以致渠在出獄復歸社會時，因喪失原有生存環境工作機會，導致經濟生計面臨困頓，故而遭受較多之負面生活事件、日常生活困擾及衝突人際關係，如不慎接觸酒駕友儕，或受衝動性情緒影響，勢必發生酒駕再犯而入監的高回籠率情事。爰此，政府部門或可參考他國酒駕處遇經驗，即以居家電子監控替代監禁（如同情境犯罪預防之增加犯罪風險），如在美國俄亥俄州酒駕 3 犯者，經法院允許時，可以居家電子監控替代監禁，而在華盛頓州酒駕初犯者，得允許 15 天以上之居家電子監控，其係酒駕 2 犯者，則執行 60 天居家電子監控，甚至是酒駕 3 犯者，即予執行 150 天居家電子監控。如此一來，除可有效降低酒駕高回籠率的現象外，更能間接保障酒駕者復歸社會之工作權益，同時直接疏緩或減輕全國監所收容壓力。

（三）有條件核發酒駕者限制性駕駛執照

經過分析後，發現「失業」受刑人在酒駕再犯行為上，具有顯著之關聯性存在，而調查受刑人對於懲罰酒駕法令嚴厲性時，亦發現「判處徒刑」、「加重判刑」和「剝奪駕照」等處罰，係渠等多數認為最嚴厲的酒駕處罰規定。上揭種種研究證據，均顯示人身自由刑及限制駕駛權利等懲罰措施，已嚴重影響酒駕受刑人復歸社會之立足根本，即渠一旦入監服刑後，不僅失去原有工作上職缺，日後出獄重返社會時，亦將面臨無交通工具謀生的窘境，對渠自立更生、適於社會或預防再犯等保護工作，無疑是雪上加霜與難上加難。準此，政府如能有條件地核發酒駕出獄者限制駕照（如同情境犯罪預防之增加犯罪阻力），即同意以就業或工作為由，准許其駕駛汽車或騎乘機車，除有助於渠保住既有工作機會外，亦能有利酒駕前科者復歸社會及更生保護，例如美國南達科他州酒駕 2 犯或 3 犯者，經法院同意時，得允許其以工作、就業或參加其他諮詢方案為由，准予核發限制駕照，而田納西州酒駕 2 犯者，如服刑滿 1 年並完成酒駕學校後，則吊照期間亦可能准

予核發限制駕照。

貳、預防動力交通工具淪為酒駕工具面向

透過前述相關研究成果和發現，爰據此針對交通工具規劃事前、事中及事後等各階段預防性對策，以避免動力工具淪為酒駕之用，茲建議如下：

一、事前防範作為

本研究對於動力交通工具之事前防範作為建議，係著重在駕駛人接觸酒駕工具前的應處措施，依序包括：

（一）全面標配呼氣酒精點火自動鎖定裝置

透過文獻探討發現，美國自 1990 年代中期，即採用呼氣酒精點火自動鎖定裝置（簡稱酒精鎖，Ignition Interlock Device, IID）預防酒駕，而荷蘭在 2011 年 12 月 1 日開始針對嚴重酒駕犯實施酒精鎖計畫，又法國自 2010 年 1 月 1 日起，對於首次投入新生兒公共運輸汽車服務的車輛，律定均須配備酒精鎖裝置，另自 2012 年 7 月 1 日起，亦規定車輛駕駛人必須自備酒精檢測器，車主如未隨車攜帶者，將處 11 歐元罰款。隨著歐美先進國家對於酒精鎖之陸續推廣及使用，我國亦在 2019 年 4 月 17 日透過立法正式引進酒精鎖制度，並明揭於《道路交通管理處罰條例》第 35 條之 1 規定中，唯美中不足的是僅針對依同條例第 67 條第 5 項規定考領駕駛執照後的汽車駕駛人進行律定，而未普及適用所有汽、機車駕駛人。申言之，酒駕為當前嚴重犯罪，且預防犯罪人人有責，政府應當比照推行強制險之方式，責成所有汽、機車製造商標配價格公道且合理的酒精鎖¹³（如同情境犯罪預防之增加犯罪阻力），如此才能真正澈底預防酒駕犯罪，確保人民生命及財產安全。

（二）提供酒駕交通工具者比照酒駕者處罰

酒駕犯罪不外乎是飲酒之人與動力交通工具的組合，研究發現男性駕駛

¹³ 2019 年 3 月 25 日立法院審查《道路交通管理處罰條例》修正草案，針對酒精鎖議題，交通部表示加裝成本初步報價約新臺幣 15 至 20 萬元，然立法委員蕭美琴表示無法接受，並指出全球最大購物網站 Amazon 即可買到 799 美元酒精鎖，與交通部所言單價不同，質疑代理商向交通部喊價（自由時報，2019c）。

如年齡愈大，前科素行紀錄愈少，初次飲酒年齡愈小，有利酒駕認知傾向愈強，對酒駕正增強效果感受程度愈低，以及接觸酒駕友儕情況愈頻繁時，預測其酒駕次數勢將愈多，惟若能防範該等男性駕駛或接觸動力交通工具的話，則可有效預防酒駕憾事發生。目前我國政府雖已推動無上限之強制車險酒駕加費制度，另對於年滿 18 歲的酒駕同車乘客，亦施以罰鍰連坐警惕，然在約束潛在酒駕者使用動力交通工具之力道上，仍尚有其侷限性。有鑑於此，相關部門應當思考更直接且具強烈約制效果的替代性措施，如可仿倣日本對於提供車輛給酒駕者之人，亦比照酒駕者所受刑度而予重罰（如同情境犯罪預防之增加犯罪風險），既能直接對潛在酒駕者產生相當程度的心理約制外，亦能藉由提供車輛之親友的道德規勸，打消其從事酒駕犯罪之念頭。

二、事中控管作為

本研究對於動力交通工具之事中控管作為建議，係著重在車輛行駛道路期間的動態科技監測，依序包括：

（一）推廣車輛行駛道路偏移偵測輔助系統

經由文獻探討發現，當人體血液酒精濃度升高時，將有不同程度行為表現，如血液酒精濃度在 0.03% 至 0.05% 時，多數駕駛人對速度及距離等判斷力變差，而血液酒精濃度在 0.05% 至 0.08% 時，駕駛能力則會受損，甚至血液酒精濃度超過 0.15% 時，駕駛者即進入恍惚狀態。因此，若能善用科技而強化道路動態監控，將可迅速偵測及辨識行駛中之酒駕車輛，同時輔以線上巡邏警力的攔檢和稽查，即能立即消弭現存不法之危險酒駕活動。舉例而言，透過車輛行駛道路偏移偵測輔助系統的推廣（如同情境犯罪預防之增加犯罪阻力），於駕駛人行駛道路期間，如突然出現連續偏移車道現象，車輛即自動設定呈現雙紅燈不停閃動狀態，除有利提醒周遭用路人注意道路安全外，亦有助執法部門即時辨識酒駕車輛，得以迅速派員攔阻現行不法危害。

（二）運用車牌辨識系統注偵酒駕再犯車輛

依據本研究調查結果，發現酒駕達 2 次以上（含本數）者，佔全部有效樣本

數之 83.7%，顯見預防再犯乃杜絕酒駕犯罪之主要核心關鍵，而現行法令雖規定酒駕前科者必須完成酒駕防制教育或酒癮治療，始得申請考領駕照，然對於酒駕再犯而言，即使依規定完成教育或治療而重新取得駕照，仍潛藏相當程度之再犯風險。職是之故，對於該等高風險的酒駕前科者，相關單位當可運用車牌辨識系統，以加強渠等道路動態之風險控管，即將酒駕再犯名下所有動力交通工具車號輸登車牌辨識系統（如同情境犯罪預防之增加犯罪阻力），俾執法單位得隨時注意或控管高風險車輛動態，進而預防酒駕犯罪發生。

三、事後管制作為

本研究對於動力交通工具之事後管制作為建議，係著重在酒駕後的犯罪工具處置，依序包括：

（一）復駛交通工具強制註冊懸掛特殊車牌

文獻分析發現，美國華盛頓州酒駕前科者必須在車牌加註英文字母「Z」後，才得以重新駕駛車輛，而立陶宛、愛沙尼亞及拉脫維亞等國，則針對曾因酒駕行為處以拘留紀錄之駕駛人，發予英文字母「O」開頭的特殊車牌，觀其目的即在嚇阻酒駕累犯及提醒用路人注意。爰此，我國政府部門亦可參考上揭美國或立陶宛等國政策，針對曾經觸犯《刑法》第 185 條之 3 規定的酒駕前科者，於渠完成酒駕防制教育或酒癮治療而考領駕照後，必須強制註冊並懸掛特殊車牌（如同情境犯罪預防之增加犯罪風險），始得重新駕駛動力交通工具。如此一來，不僅可以提醒周遭用路人注意行車安全外，同時亦可有效約制酒駕前科者之再犯心理，進而預防酒駕憾事的發生。

（二）再犯酒駕行為強制沒收酒駕交通工具

現行《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 3 項前段規定，係針對酒駕累犯加重處罰，即 5 年內第 2 次酒駕者，依所定罰鍰最高額處罰之，而第 3 次以上（含本數）酒駕者，則按前次所處罰鍰金額加罰新臺幣 9 萬元，另同條第 9 項並律定酒駕肇事致人重傷或死亡者，得依《行政罰法》第 7 條、第 21 條、第 22 條及第 23 條等規定，沒入酒駕車輛。當前法令雖已針對酒駕者的累犯次數，明定漸進式

之嚴厲懲罰，惟在本研究調查後，除發現酒駕 3 次以上（含本數）者幾乎高達 6 成 6 外，亦發現高度再犯組和低度再犯組對懲罰法令的嚴厲性感受，均明顯高於初犯組。由此研判，即使再犯組比初犯組來說，較能感受到懲罰酒駕法令之嚴厲性，然以在監（所）酒駕累犯高達 6 成 6 的客觀事實看來，目前法令一味地威嚇並訴求高額之累進罰鍰，對照酒駕居高不下的回籠率現象，實則無助於酒駕再犯之預防，更何況威嚇作用經本研究迴歸分析後，並未對「酒駕次數」具有測量上的解釋力。準此，政府部門應可參考法國「LOPPSI 2」法令，即與酒精相關之道路交通違法再犯者的車輛，均由國家自動予以沒收（如同情境犯罪預防之降低犯罪報酬），此舉表面上看似頗具威嚇作用，惟實質重點即在於「保衛社會安全」，並預防酒駕再犯者繼續酒駕而成為常習酒駕者。

參考文獻

中文部分

- 立法院公報處 (2015)。行政院函送黃委員昭順就持續檢討酒駕防制相關配套措施問題所提質詢之書面答復，請查照案，立法院公報，第 104 卷，第 4 期（院會紀錄），頁 118 至 119。
- 何秉松、張平吾 (2014)。臺灣黑社會犯罪。臺北：三民。
- 吳吉裕、許華孚 (2015)。我國酒駕再犯行為具體防制策略之謁議—以美國阿拉斯加州酒駕再犯治療法庭為例，交通學報，第 15 卷，第 2 期，頁 165 至 190。
- 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。
- 吳金白 (2011)。酒後駕車肇事再犯危險因子之研究—以國道第八警察隊轄線為例，國立中正大學犯罪防治研究所碩士論文。
- 呂秉翰 (2017)。刑法不能安全駕駛罪立法變革之探討，交通學報，第 17 卷，第 2 期，頁 103 至 120。
- 周采慧 (2015)。刑罰民粹主義對臺灣刑事政策的影響，國立中正大學法律學研究所碩士論文。
- 周憐嫻、曹立群 (2007)。犯罪學理論及其實證。臺北：五南。
- 林書慶 (2017)。酒後駕車之情境犯罪預防對策，犯罪學期刊，第 20 卷，第 1 期，頁 29 至 62。
- 林宜臻 (2015)。酒駕犯罪特性及其影響因素之實證研究，中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文。
- 林漢堂 (2014)。基層警察人員問題飲酒行為因素之研究—一般化緊張理論之驗證，國立中正大學犯罪防治研究所博士論文。
- 林惠玲、陳正倉 (2006)。應用統計學。臺北：雙葉書廊。
- 孫義雄 (1998a)。犯罪學古典學派的思想起源，中央警察大學學報，第 33 期，頁 271 至 298。
- 孫義雄 (1998b)。犯罪學古典學派的誕生，警學叢刊，第 29 卷，第 1 期，頁 67 至 85。
- 張淑菁 (2013)。優勢觀點團體工作運用於酒癮患者之研究，國立暨南國際大學社會政策與社會工作學系碩士論文。
- 張麗卿 (2012)。酒測 0.91 毫克竟也無罪—評臺灣高等法院 99 年度交上易字第 246 號刑事判決，月旦法學雜誌，第 201 期，頁 194 至 207。
- 張文崧 (2011)。酒醉駕駛人特性及其影響因素之實證研究，中央警察大學犯罪防治研究所博士論文。

- 張聖照 (2005)。 理性選擇之回顧與展望，警學叢刊，第 35 卷，第 4 期，頁 209 至 220。
- 張平吾 (1999)。 被害人學概論。桃園：警大。
- 張平吾 (1984)。 犯罪學古典學派與實證學派的誕生與發展，警學叢刊，第 14 卷，第 4 期，頁 57 至 71。
- 許福生 (2017)。 刑事政策學。臺北：元照。
- 許祖銘 (2014)。 防制酒駕執法現況及策進作為，2014 年 9 月 25 日道路交通安全與執法研討會論文集，頁 495 至 510。
- 許春金 (2010a)。 人本犯罪學。臺北：三民。
- 許春金 (2010b)。 犯罪學。臺北：三民。
- 許春金 (2008)。 犯罪預防與犯罪分析。臺北：三民。
- 許福生 (2008)。 論理性選擇理論對刑事政策之影響與評析，日新司法年刊，第 8 期，頁 110 至 123。
- 許春金 (2001)。 論犯罪預防多元化—民間犯罪預防（警衛）之興起，中央警察大學犯罪防治學報，第 2 期，頁 1 至 27。
- 陳建同 (2014)。 論刑法不能安全駕駛罪—以酒醉駕車之相關適用爭議為核心，國立臺北大學法律學系碩士班碩士論文。
- 陳筱娟 (2013)。 酒後駕車成因分析及其防治對策之研究—以桃園縣為例，中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文。
- 陳昭文 (2009)。 我國實施鞭刑制度之可行性研究—以新加坡式鞭刑為中心，臺北市立教育大學社會科教育研究所碩士論文。
- 陳明志 (2008)。 酒後駕車者之問題行為症候群研究—以臺北市為例，國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文。
- 陳暢偉 (2008)。 澳門青少年對賭博的態度與行為：四個犯罪學理論的驗證研究，國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文。
- 陳恆鈞、劉邵祥 (2007)。 由政策選擇觀點談政策變遷，T&D 飛訊，第 56 期，頁 1 至 18。
- 傅美惠 (2013)。 社會秩序維護法增訂酒駕拘留條款適法性初探，2013 年 9 月 26 日道路交通安全與執法研討會論文集，頁 581 至 596。
- 彭怡芳 (2002)。 緊張、負面情緒與青少年偏差行為之研究—以臺南地區為例，國立成功大學碩士論文。
- 曾淑英 (2015)。 警察機關取締酒後駕車法制之探討，交通學報，第 15 卷，第 2 期，頁 143 至 164。
- 游若箴、李啟豪、吳瑞碧 (2004)。 酒的釀造與飲酒對健康的影響，科學發展，第 384 期，頁 6 至 11。
- 黃俊傑 (2016)。 論刑法不能安全駕駛罪—以醉態駕駛為中心，國防大學管理學院法律學系碩士班碩士論文。

- 黃志祥 (2014)。酒後駕車行為影響因素及刑罰威嚇效果之研究，中央警察大學犯罪防治研究所博士論文。
- 黃盛琪 (2014)。酒駕受刑人處遇執行之研究—以花蓮看守所為例，國立東華大學公共行政學系碩士論文。
- 黃慧娟 (2013)。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 至 118。
- 黃富源、范國勇、張平吾 (2012)。犯罪學新論。臺北：三民。
- 黃富源、張平吾 (2012)。受害者學新論。臺北：三民。
- 楊信毅、戴東盛、黃昶斌 (2013)。酒後駕車行為之處罰，交通學報，第 13 卷，第 1 期，頁 65 至 86。
- 董旭英 (2007)。社會支持對生活壓迫性因素與青少年暴力行為間的關聯之影響性研究，刑事政策與犯罪研究論文集，頁 229 至 247。
- 董旭英、陳羿足、黃儀娟 (2000)。青少年偏差行為成因研究：檢驗一般化緊張理論的實證性，行政院國家科學委員會補助專題研究計畫成果報告(計畫編號：NSC89-2414-H-006-002-SSS)。臺南：國立成功大學教育研究所。
- 詹惇賢 (2013)。論規制酒駕之法規範，中央警察大學法律學研究所碩士論文。
- 廖紫喬 (2014)。論濫用酒精行為之刑法評價，國立高雄大學法律學系研究所碩士論文。
- 劉桂文 (2014)。我國酒醉駕車再犯行為之研究，國立中興大學國家政策與公共事務研究所碩士論文。
- 劉東昇 (2012)。憲兵學校成員酒駕問題及防治對策之研究，國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文。
- 蔡德輝、楊士隆 (2017)。少年犯罪理論與實務。臺北：五南。
- 蔡永福 (2014)。酒醉駕駛和公共危險之防制—以嘉義縣、市為例，國立中正大學政治學研究所碩士論文。
- 蔡珠農 (2013)。警察人員酗酒行為形成歷程之研究，國立臺北大學犯罪學研究所碩士論文。
- 蔡德輝、楊士隆 (2012)。犯罪學。臺北：五南。
- 蔡德輝 (2008)。重刑化刑事政策對犯罪人再犯嚇阻效能之研究，警政·法治與高教：梅校長可望博士九秩華誕祝壽論文集，頁 151 至 196。
- 蔡中志 (2000)。酒後駕駛對交通安全之影響，警光雜誌，第 522 期，頁 21 至 23。
- 蔡德輝、楊士隆 (2000)。女性少年犯罪：一般性犯罪理論與社會學習理論之台灣實證檢驗，犯罪學期刊，第 6 期，頁 205 至 223。
- 鄧煌發、李修安 (2015)。犯罪預防。臺北：一品。
- 鄧煌發 (2011)。預防犯罪親子書。臺北：師友。
- 鄧煌發 (1997)。犯罪預防。桃園：警大。

- 謝明德 (2014a)。我國防制酒駕工作勤務檢討與策進作為，交通學報，第 14 卷，第 2 期，頁 153 至 176。
- 謝明德 (2014b)。102 年度交通警察工作回顧與檢討，2014 年 9 月 25 日道路交通安全與執法研討會論文集，頁 189 至 204。
- 謝文彥 (2011)。長期刑政策。載於許春金（主編），刑事政策與刑事司法，頁 157 至 186。臺北：三民。
- 謝文彥 (2006)。街頭搶奪犯罪動機與決意歷程之研究，警學叢刊，第 36 卷，第 5 期，頁 93 至 122。
- 譚子文、張楓明 (2012)。緊張因素、接觸偏差同儕及低自我控制與青少年偏差行為關聯性之研究，臺中教育大學學報，第 26 卷，第 1 期，頁 27 至 50。
- Beccaria, C. B. (1764/1993). *Dei delitti e delle pene*. 李茂生（譯）。犯罪與刑罰。臺北：協志工業叢書。

外文部分

- Agnew, R. (2014). Pressured into crime: General strain theory. In F. T. Cullen, R. Agnew & P. Wilcox (Eds.), *Criminological Theory: Past to Present: Essential Readings* (pp. 202-211). NY: Oxford University Press.
- Agnew, R. (2001). An overview of general strain theory. In R. Paternoster & R. Bachman (Eds.), *Explaining Criminals and Crime: Essays in Contemporary Criminological Theory* (pp. 161-174). LA: Roxbury Publishing Company.
- Akers, R. L. (2001). Social learning theory. In R. Paternoster & R. Bachman (Eds.), *Explaining Criminals and Crime: Essays in Contemporary Criminological Theory* (pp. 192-210). LA: Roxbury Publishing Company.
- Arneklev, B. J., Elis, L., & Medlicott, S. (2006). Testing the general theory of crime: Comparing the effects of “imprudent behavior” and an attitudinal indicator of “low self-control”. *Western Criminology Review*, 7(3), 41-55.
- Baron, S. W., Forde, D. R., & Kay, F. M. (2007). Self-control, risky lifestyles, and situation: The role of opportunity and context in the general theory. *Journal of Criminal Justice*, 35, 119-136.
- Bertelli, A. M., & Richardson, Jr., L. E. (2007). Measuring the propensity to drink and drive. *Evaluation Review*, 31(3), 311-337.
- Burgess, R. L., & Akers, R. L. (1966). A differential association-reinforcement theory of criminal behavior. *Social Problems*, 14(2), 128-147.

- Carlson, R. G., Sexton, R., Hammar, L., & Reese, T. H. (2011). Driving themselves to drink: Qualitative perspectives from “hardcore” DUI repeat offenders in Ohio. *Journal of Ethnicity in Substance Abuse, 10*(4), 363-379.
- Chamberlain, E., & Solomon, R. (2002). The case for a 0.05% criminal law blood alcohol concentration limit for driving. *Injury Prevention, 8*(Supplement III), iii1-iii17.
- Clapp, J. D., Johnson, M., Voas, R. B., Lange, J. E., Shillington, A., & Russell, C. (2005). Reducing DUI among US college students: Results of an environmental prevention trial. *Addiction, 100*(3), 327-334.
- Cohen, S., & Williamson, G. (1988). Perceived stress in a probability sample of the United States. In S. Spacapan & S. Oskamp (Eds.), *The Social Psychology of Health* (pp. 31-67). Newbury Park, CA: Sage.
- Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (2003). Opportunities, precipitators and criminal decisions: A reply to wortley's critique of situational crime prevention. *Crime Prevention Studies, 16*, 41-96.
- DiBlasio, F. A. (1988). Predriving riders and drinking drivers. *Journal of Studies on Alcohol, 49*(1), 11-15.
- DiBlasio, F. A. (1986). Drinking adolescents on the roads. *Journal of Youth and Adolescence, 15*(2), 173-188.
- Evans, W. N., Neville, D., & Graham, J. D. (1991). General deterrence of drunk driving: Evaluation of recent American policies. *Risk Analysis, 11*(2), 279-289.
- Froggio, G., & Agnew, R. (2007). The relationship between crime and “objective” versus “subjective” strains. *Journal of Criminal Justice, 35*, 81-87.
- Ge, Y., Qu, W., Jiang, C., Du, F., Sun, X., & Zhang, K. (2014). The effect of stress and personality on dangerous driving behavior among Chinese drivers. *Accident Analysis and Prevention, 73*, 34-40.
- Grasmick, H. G., Tittle, C. R., Bursik, Jr., R. J., & Arneklev, B. J. (1993). Testing the core empirical implications of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency, 30*(1), 5-29.
- Hansen, B. (2015). Punishment and deterrence: Evidence from drunk driving. *American Economic Review, 105*(4), 1581-1617.
- Holmes, T. H., & Rahe, R. H. (1967). The social readjustment rating scale. *Journal of Psychosomatic Research, 11*, 213-217.
- Hoyle, J. (2016). *Analyzing Predictors of Drinking and Driving among Gender Cohorts within a College Sample*. Master's dissertation, Department of Sociology and Anthropology, Georgia Southern University, Statesboro, GA.

- Hubicka, B., Laurell, H., & Bergman, H. (2010). Psychosocial characteristics of drunk drivers assessed by the Addiction Severity Index, prediction of relapse. *Scandinavian Journal of Public Health, 38(1)*, 71-77.
- Hubicka, B., Laurell, H., & Bergman, H. (2008). Criminal and alcohol problems among Swedish drunk drivers — Predictors of DUI relapse. *International Journal of Law and Psychiatry, 31(6)*, 471-478.
- Johnson, V., & White, H. R. (1989). An investigation of factors related to intoxicated driving behaviors among youth. *Journal of Studies on Alcohol, 50(4)*, 320-330.
- Keane, C., Maxim, P. S., & Teevan, J. J. (1993). Drinking and driving, self-control and gender: Testing a general theory of crime. *Journal of Research in Crime and Delinquency, 30(1)*, 30-46.
- Kingdon, J. W. (1995). *Agendas, alternatives, and public policies*(2nd ed.). NY: Longman.
- Langton, L. (2006). Low self-control and parole failure: An assessment of risk from a theoretical perspective. *Journal of Criminal Justice, 34*, 469-478.
- Lapham, S. C., Skipper, B. J., Hunt, W. C., & Chang, I. (2000). Do risk factors for re-arrest differ for female and male drunk-driving offenders?. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research, 24(11)*, 1647-1655.
- Livingstone, K. A. (2011). *A Comparison of the Psychological, Social, and Legal Factors Contributing to Speeding and Drink Driving Behaviour*. Masters by Research thesis, Queensland University of Technology.
- Marowitz, L. A. (1998). Predicting DUI recidivism: Blood alcohol concentration and driver record factors. *Accident Analysis and Prevention, 30(4)*, 545-554.
- Meesmann, U., Martensen, H., & Dupont, E. (2015). Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI). *Accident Analysis and Prevention, 80*, 251-261.
- Møller, M., Haustein, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis and Prevention, 83*, 125-131.
- Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Eriksson, P., Alho, H., & Kuoppasalmi, K. (2010). Predicting DUI recidivism of male drunken driving: A prospective study of the impact of alcohol markers and previous drunken driving. *Drug and Alcohol Dependence, 106(2-3)*, 186-192.
- Rabow, J., Neuman, C. A., Watts, R. K., & Hernandez, A. C. R. (1987). Alcohol-related hazardous behavior among college students. In M. Galanter (Ed.), *Recent Developments in Alcoholism, 5*, (pp. 439-450). MA: Springer Press.

- Shore, E. R., & McCoy, M. L. (1987). Recidivism among female DUI offenders in a Midwestern American city. *Journal of Criminal Justice*, 15(5), 369-374.
- Siegel, L. J., Welsh, B. C., & Senna, J. J. (2003). *Juvenile Delinquency: Theory, Practice, and Law*. CA: Thomson Wadsworth.
- Siegel, L. J. (2002). *Criminology: The Core*. CA: Thomson Wadsworth.
- Stoduto, G., Dill, P., Mann, R. E., Wells-Parker, E., Toneatto, T., & Shuggi, R. (2008). Examining the link between drinking-driving and depressed mood. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 69, 777-780.
- Sutherland, E. H., & Cressey, D. R. (2014). A theory of differential association. In F. T. Cullen, R. Agnew & P. Wilcox (Eds.), *Criminological Theory: Past to Present: Essential Readings* (pp. 136-139). NY: Oxford University Press.
- Tibbetts, S. G., & Hemmens, C. (2010). *Criminological Theory: A Text/reader*. LA: Sage.
- Van Dyke, N., & Fillmore, M. T. (2014). Alcohol effects on simulated driving performance and self-perceptions of impairment in DUI offenders. *Experimental and Clinical Psychopharmacology*, 22(6), 484-493.
- Vissers, J. A. M. M., & Van Beekum, R. J. (2002). *The Educational Measure Alcohol and traffic (EMA)*. Paper presented at the meeting of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Montreal.
- Voas, R. B., Marques, P. R., Tippetts, A. S., & Beirness, D. J. (1999). The Alberta interlock program: The evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. *Addiction*, 94(12), 1849-1859.
- Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Ma, L., Tobler, A. L., & Komro, K. A. (2007). Effects of legal BAC limits on fatal crash involvement: Analyses of 28 states from 1976 through 2002. *Journal of Safety Research*, 38(5), 493-499.
- Winfrey, Jr., L. T., Giever, D. M., Maupin, J. R., & Mays, G. L. (2007). Drunk driving and the prediction of analogous behavior: A longitudinal test of social learning and self-control theories. *Victims and Offenders*, 2(4), 327-349.
- Wolfgang, M. E., Figlio, R. M., & Sellin, T. (1972). *Delinquency in a Birth Cohort*. Chicago: University of Chicago Press.
- Yu, J., Essex, D. T., & Williford, W. R. (1992). DWI/DWAI offenders and recidivism by gender in the eighties: A changing trend?. *International Journal of the Addictions*, 27(6), 637-647.

中文網路資源

- 三立新聞網 (2019a)。酒駕遭查獲！吾爾開希回應讓人傻眼，<https://tw.news.yahoo.com/酒駕遭查獲-吾爾開希回應讓人傻眼-051010038.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 三立新聞網 (2019b)。「降低酒駕是政府的責任」 蔡英文：政府一定會嚴查酒駕，<https://www.setn.com/News.aspx?NewsID=503255> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 大紀元 (2013)。全球最嚴酒測 馬英九：酒駕零容忍，<https://www.epochtimes.com/b5/13/6/14/n3894356.htm> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 大紀元 (2004)。美醫學報告：一天一杯酒 好處多多，<http://www.epochtimes.com/b5/4/3/30/n496617.htm> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 中央銀行 (2018)。(中華民國 106 年) 中央銀行年報，<https://www.cbc.gov.tw/tw/public/Attachment/853114213971.PDF> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 中時電子報 (2017a)。酒駕再犯專班 震撼教育自我警惕，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20170420000496-260503?chdtv> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 中時電子報 (2017b)。防酒駕新招 陳宏達籲掛特殊車牌，<https://www.chinatimes.com/realtimenews/20170420003011-260402?chdtv> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 中時電子報 (2015)。酒駕再犯率高 擬強制戒酒癮，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20150903000619-260106?chdtv> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 中時電子報 (2013)。酒駕害 3 命 葉少爺判 6 年定讞，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20131128000860-260106?chdtv> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 今日新聞 (2013)。台大女醫師曾御慈腦死拔管 器官捐贈遺愛人間，<https://tw.news.yahoo.com/台大女醫師曾御慈腦死拔管-器官捐贈遺愛人間-140650906.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 內政部警政署全球資訊網 (2019a)。108 年第 11 週 (107 年 A1 類道路交通事故肇事原因與肇事者特性分析)，<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=91233&ctNode=12594&mp=1> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 內政部警政署全球資訊網 (2019b)。108 年第 9 週 (107 年警察機關交通執法成果)，<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=91089&ctNode=12594&mp=1> (查詢日期：2020年2月29日)。

- 立法院法律系統 (1968)。《道路交通管理處罰條例》，<https://lis.ly.gov.tw/lglawc/lawsingle?006F3C5C6BAD00000000000000000000003C00000000800FFFFD00^02017057012400^000A1002001> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 光明日報 (2015)。英國：酒駕標準眾口難調，http://epaper.gmw.cn/gmrb/html/2015-08/27/nw.D110000gmrb_20150827_4-12.htm(查詢日期：2020年2月29日)。
- 江允志 (2003)。心靈專欄~酗酒，高雄榮總醫訊，第6卷，第5期，https://www.vghks.gov.tw/News_MedicalInformation.aspx?n=BD1C3DDD3D721AB2&sms=4635A87F2197A895 (查詢日期：2020年2月29日)。
- 自由時報 (2019a)。酒駕新制全國3天大執法 977人遭開單、送辦，<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2842870> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 自由時報 (2019b)。酒駕累犯男撞飛2人找里長關心 受害家屬PO網罵，<https://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2711721> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 自由時報 (2019c)。酒精鎖價格 交部報價15萬 立委怒斥網購只要2.5萬，<https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/2737948> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 自由時報 (2018a)。高市首創 酒駕要上戒酒課，<http://news.ltn.com.tw/news/society/paper/1213883> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 自由時報 (2018b)。打臉酒駕零容忍？酒測值0.26法官接連判無罪，<http://news.ltn.com.tw/news/society/breakingnews/2306220>(查詢日期：2020年2月29日)。
- 自由時報 (2006)。酒駕不兩罰 已繳罰款可退，<https://news.ltn.com.tw/news/localpaper/76504> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 吳聰能 (2000)。酒與疾病，高醫醫訊月刊，第20卷，第5期，頁14，<http://www.kmuh.org.tw/www/kmcj/data/8910/4577.htm>(查詢日期：2020年2月29日)。
- 阮祺文 (2000)。酒醉駕車一飲不盡的悲歌，臺灣醫界，第43卷，第4期，頁69至70，<http://www.tma.tw/ltk/89430415.htm> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 東網 (2017)。全台首例！酒駕慣犯罰洗停屍間 學尊重生命，http://hk.on.cc/tw/bkn/cnt/news/20170316/bkntw-20170316142100737-0316_04011_001.html (查詢日期：2020年2月29日)。
- 林大煜、林豐福、許洽濤、袁正平、傅毓良、曹瑞和 (1990)。駕駛人行為反應之研究—酒醉駕車對駕駛行為之分析研究，交通部運輸研究所，<https://www.iot.gov.tw/cp-78-12351-ad651-1.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2020a)。監獄核准撤銷假釋受刑人人數(人)，<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。

- 法務部 (2020b)。監獄新入監受刑人人數(含性別)一依前科情形分(人)，<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2020c)。地方檢察署偵查案件終結人數(含性別)(人)，<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2020d)。監獄新入監受刑人人數(含性別)一依年齡別分(人)，<http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/inquiry/InquireAdvance.aspx> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2019a)。法務統計年報(107年)，https://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWeb/book/Book_Detail.aspx?book_id=350 (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2019b)。法務部統計手冊(107年)，https://www.rjtd.moj.gov.tw/rjtdweb/book/Book_Detail.aspx?book_id=360 (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2018)。法務部統計手冊(106年)，http://www.rjtd.moj.gov.tw/RJSDWEB/book/Book_Detail.aspx?book_id=303 (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2015)。學子「繪」時事、「談」法律，從小培養法治素養，<https://www.moj.gov.tw/cp-791-51202-effde-001.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2014)。2014年本部「結髮(法)一輩子法治教育漫畫徵件比賽」得獎名單，<https://www.moj.gov.tw/fp-23-60999-be612-001.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 法務部 (2013)。統一酒駕再犯發監標準，避免執法不公，<https://www.moj.gov.tw/cp-21-50914-e15ab-001.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 金融監督管理委員會 (2017)。「強制汽車責任保險費率表」修正草案，已完成預告程序，將於近期發布，https://www.fsc.gov.tw/ch/home.jsp?id=96&parent_path=0&mc_customize=news_view.jsp&dataserno=201711140003&aplistdn=ou=news,ou=multisite,ou=chinese,ou=ap_root,o=fsc,c=tw&dtable=News (查詢日期：2020年2月29日)。
- 金融監督管理委員會 (2014)。所報修正「臺灣地區傷害保險個人職業分類表」暨其編碼異動、資料庫建立及定期檢討機制乙案，准予備查，請轉知所屬會員公司依說明二事項辦理，請查照，<http://www.lia-roc.org.tw/index06/regulation/103regu92-1.pdf> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 風傳媒 (2019)。防堵酒駕！《刑法》修正案立院三讀 酒駕再犯致死最高無期徒刑，https://www.storm.mg/article/1342377?srcid=73746f726d2e6d675f31373962623231313135616631353433_1563638404 (查詢日期：2020年2月29日)。
- 風傳媒 (2017)。**【事實查核】**日本防制酒駕20年成效幾何：這個國家真的沒有人敢再酒駕嗎？，<http://www.storm.mg/article/360469> (查詢日期：2020年2月29日)。

- 香港特別行政區政府運輸署 (2018)。道路安全>駕駛汽車安全指引>酒後駕駛>刑罰，http://www.td.gov.hk/tc/road_safety/safe_motoring_guides/drink_driving/the_penalties_/index.html (查詢日期：2020年2月29日)。
- 國家發展委員會 (2017)。對酒駕累犯、性侵犯及對幼童傷害等增設刑法懲罰方式 增加 鞭刑制度，<https://join.gov.tw/idea/detail/f2c4075f-04e7-4d1d-8712-3cd78aba3df7> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 國家發展委員會國土區域離島發展處 (2017)。都市及區域發展統計彙編，<https://ngis.nat.gov.tw/statistic/Document/pdf/106.pdf>(查詢日期：2020年2月29日)。
- 國家網路醫藥 (2015)。何謂酒精戒斷症候群，<http://hospital.kingnet.com.tw/essay/essay.html?pid=43589> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 國家教育研究院雙語詞彙、學術名詞暨辭書資訊網 (2012)。費雪爾最小顯著差異法 Fisher's Least Significant Difference Procedure (LSD)，<http://terms.naer.edu.tw/detail/1311762/> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 張家銘 (2009)。戒酒很難嗎？—談酒癮如何戒斷，社團法人臺灣憂鬱症防治協會，<http://www.depression.org.tw/knowledge/info.asp?/59.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 華視新聞網 (2018)。監所收容數降不了 酒駕犯最多！，<https://news.cts.com.tw/cts/society/201806/201806281929701.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 華視新聞網 (2012)。撞死送報孝子 酒駕外商判4年，<http://news.cts.com.tw/cts/society/201207/201207261057421.html#.ViSgWTfotMt> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 黃榮源 (2011)。英國針對酒駕相關罰則與評析，財團法人國家政策研究基金會，國政評論，憲政(評)100-088號，<http://www.npf.org.tw/1/9897> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 楊尚儒、張明永 (2000)。酒與精神病，高醫醫訊月刊，第20卷，第5期，<http://www.kmuh.org.tw/www/kmcj/data/8910/4573.htm> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 維基百科 (2020a)。酒，<https://zh.wikipedia.org/wiki/酒> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 維基百科 (2020b)。中國酒文化，<https://zh.wikipedia.org/wiki/中國酒文化> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 維基百科 (2020c)。酒精戒斷症候群，<https://zh.wikipedia.org/wiki/酒精戒斷症候群> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 維基百科 (2020d)。酒後駕駛，<https://zh.wikipedia.org/wiki/醉酒駕駛> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 維基百科 (2020e)。行政罰法，<https://zh.wikipedia.org/wiki/行政罰法> (查詢日期：2020年2月29日)。

- 維基百科 (2020f)。 葉冠亨酒駕肇事致死案， <https://zh.wikipedia.org/wiki/葉冠亨酒駕肇事致死案> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 維基百科 (2020g)。 林克穎， <https://zh.wikipedia.org/wiki/林克穎> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 臺灣酒駕防制社會關懷協會 (2019)。 2019.07.01 實施《道路交通管理處罰條例》酒駕相關新法， <http://tadd.org.tw/news269.htm> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 臺灣菸酒股份有限公司 (2007)。 歷史沿革， <http://www.ttl.com.tw/about/history.aspx?sn=20> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 澳門特別行政區政府印務局 (2007)。 第3/2007號法律《道路交通法》， http://bo.io.gov.mo/bo/i/2007/19/lei03_cn.asp (查詢日期：2020年2月29日)。
- 聯合新聞網 (2019)。 聯晚之眼/酒駕肇事致死人數大增 上半年81死已達去年八成， <https://udn.com/news/story/7321/4019072> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 蘋果即時 (2020a)。 網媒特派員酒駕自摔 辯「朋友聚餐吃雞酒」， <https://tw.appledaily.com/local/20200225/TSUROBSQM4NLXKZRFEGRYOO5UI/> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 蘋果即時 (2020b)。 酒駕吊銷執照累犯加裝酒精鎖 蘇貞昌：費用自己付， <https://tw.appledaily.com/politics/20200301/IA7J7KTOOFF6REHMTJUC5ADWA4/> (查詢日期：2020年3月2日)。
- 蘋果即時 (2016a)。 前立委郭正亮酒駕 8.5萬換緩起訴， <http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20160224/801994/> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 蘋果即時 (2016b)。 遏制酒駕 郭正亮提案：酒駕肇事可沒收車輛， <http://www.appledaily.com.tw/realtimenews/article/new/20161114/988641/> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 蘋果即時 (2016c)。 泰國嚇阻酒駕 罰進太平間洗屍， <https://tw.news.appledaily.com/international/daily/20160413/37160532/> (查詢日期：2020年2月29日)。
- 蘋果即時 (2015)。 酒駕再犯率近4成 警政署：修法強制戒治， <https://tw.appledaily.com/new/realtime/20150902/682998/> (查詢日期：2020年2月29日)。
- ETtoday 新聞雲 (2016)。 比照殺人犯！飆車酒駕撞死人 英國擬判無期徒刑， https://www.ettoday.net/news/20161208/825641.htm?feature=todaysforum&tab_id=268 (查詢日期：2020年2月29日)。
- ETtoday 新聞雲 (2011)。 立院修法重罰酒駕 截肢女消防員賴文莉盼悲劇別重演， <https://www.ettoday.net/news/20111202/10379.htm> (查詢日期：2020年2月29日)。

外文網路資源

- 日本國家警察廳 (2020)。 みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」 ,
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html> (查詢日期：2020年2月29日)。
- AIM (2018). *Blood alcohol concentration (BAC) limits*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <http://www.drinkingandyou.com/site/pdf/bac.pdf>
- Bentham, J. (1789). *An introduction to the principles of morals and legislation*. Retrieved February 29, 2020, from <http://www.earlymoderntexts.com/assets/pdfs/bentham1780.pdf>
- CDC (2019). *Impaired driving: Get the facts*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/impaired_driving/impaired-driv_factsheet.html
- CSC (2009). *Canada's blood alcohol laws among the strictest in the western world*. (n. d.). Canada Safety Council. Retrieved February 29, 2020, from <https://canadasafetycouncil.org/traffic-safety/canada-s-blood-alcohol-laws-among-strictest-western-world>
- Die Bayerische Polizei (2020). *Alkohol, Medikamente und Drogen im Straßenverkehr*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <http://www.polizei.bayern.de/verkehr/recht/index.html/2148>
- GOV.UK (2020a). *Drink-driving penalties*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <https://www.gov.uk/drink-driving-penalties>
- GOV.UK (2020b). *Drink-driving rehabilitation courses*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <https://www.gov.uk/drink-drive-course>
- IARD (2020). *Blood alcohol concentration (BAC) limits*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from [https://www.iard.org/science-resources/detail/Blood-Alcohol-Concentration-\(BAC\)-Limits](https://www.iard.org/science-resources/detail/Blood-Alcohol-Concentration-(BAC)-Limits)
- Kraftfahrt-Bundesamt (2014). *Promille-Grenzwerte*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from https://www.kba.de/DE/Fahreignungs_Bewertungssystem/Promillegrenzwerte/promillegrenzwerte_node.html
- LifeSafer (2020). *Drinking and driving outside of the U.S.* (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <https://www.lifesafes.com/blog/drinking-driving-outside-us/>

- NHTSA (2018). *How alcohol affects driving ability*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving#alcohol-abuse-and-cost>
- News24 (2017). *SA - worst in the world for drunk driving*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <https://www.news24.com/SouthAfrica/Local/Greytown-Gazette/sa-worst-in-the-world-for-drunk-driving-20170704>
- Nolo (2020). *Blood alcohol level chart: Are you too drunk to legally drive?*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from Nolo Web site: <https://dui.drivinglaws.org/drink-table.php>
- Obradovic, I. (2013). The French penal response to driving under influence (of alcohol or other drugs). *Tendances, 91*. Retrieved February 29, 2020, from <https://www.ofdt.fr/BDD/publications/docs/eftaiotc.pdf>
- PDIS (2020). *Blood alcohol content drink driving limits by country*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from https://www.rupissed.com/blood_alcohol_limits.html
- SWOV (2018). *Driving under the influence of alcohol*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/driving-under-influence-alcohol>
- Trimboli, L., & Smith, N. (2009). Drink-driving and recidivism in NSW. *Crime and Justice Bulletin, 135*. Retrieved February 29, 2020, from <http://www.austlii.edu.au/au/journals/NSWCrimJustB/2009/10.html>
- WHO (2018). *Global status report on road safety 2018*. (n. d.). Retrieved February 29, 2020, from https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表

編號	日期	具體措施內容	推動機關
01	1968.01.24	立法院制定《道路交通管理處罰條例》，並於1968年2月5日公布及5月1日施行，當中於第37條規定汽車駕駛人有酒醉情形駕駛汽車者，處100元以上300元以下罰鍰，並禁止其駕駛，又因而肇事致人傷亡者，並吊銷其駕照。	立法院
02	1975.07.11	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於1975年7月24日公布及1976年1月1日施行，當中於第35條規定酒醉駕駛汽車之罰鍰由100元以上300元以下，提高為300元以上600元以下。	立法院
03	1986.05.13	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於1986年5月21日公布及1987年7月1日施行，當中於第35條規定酒醉駕駛汽車之罰鍰由300元以上600元以下，提高為900元以上1,800元以下。	立法院
04	1996.12.31	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於1997年1月22日公布及3月1日施行，當中於第35條規定酒醉駕駛汽車之罰鍰由300元以上600元以下，提高為900元以上1,800元以下。	立法院
05	1999.03.30	立法院修正《刑法》，並於1999年4月21日公布，增訂第185條之3規定，對於服用毒品、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1年以下有期徒刑、拘役或3萬元以下罰金。	立法院
06	1999.05.18	法務部以(88)法檢字第1669號函表示，對於酒精濃度呼氣已達每公升0.55毫克或血液酒精濃度達0.11%以上，肇事率為一般正常人10倍，認已達不能安全駕駛之標準，又上揭數值已下者，如輔以其他客觀事實得作為不能安全駕駛之判斷時，亦應依《刑法》第185條之3移送法辦。	法務部
07	2001.01.02	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於2001年1月17日公布及6月1日施行，當中於第35條明定駕照吊扣期間再有酒駕行為者，提高罰鍰並吊銷駕照，另對汽車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施測試之檢定者，應移請受委託機構對其強制實施檢測。	立法院
08	2001.05.30	交通部配合《道路交通管理處罰條例》加重處罰之修正，於《道路交通安全法規則》第114條增訂血液中酒精濃度之執法標準，在無法順利取得駕駛人之呼氣檢測結果時，可依血液中酒精濃度數值當為執法之依據。	交通部
09	2002.06.07	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於2002年7月3日公布及9月1日施行，當中於第35條增加移置保管車輛之規定，另汽車駕駛人之罰鍰，不得易處吊扣駕照，又逾15天後仍不繳納者，依法移送強制執行。	立法院

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表 (續)

編號	日期	具體措施內容	推動機關
10	2005.12.09	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於2005年12月28日公布及2006年7月1日施行，當中於第35條新增汽車駕駛人駕駛營業大客車酒駕超過規定標準者，吊銷其駕照，另同時違反刑事法令者，經移置保管汽車之領回，不受應同時檢附繳納罰款收據之限制，以及汽車駕駛人經刑事判決確定處以低於該條例最低罰鍰基準規定者，應繳納不足最低罰鍰之部分。	立法院
11	2006.06.06	內政部警政署以警署交字第0950077462號函頒訂內政部警政署交通違規稽查與輕微違規勸導作業注意事項，當中於第4點規定呼氣酒精濃度未超過標準值每公升0.02毫克者，如未嚴重危害交通安全、秩序或發生交通事故，且情節輕微，以不舉發為適當者，得對其施以勸導，免予舉發。	內政部 警政署
12	2009.07.16	交通部以交路字第0980041569號函表示，所謂拒絕接受酒精濃度檢測，包括表意之拒絕，偽造、變造、湮滅或隱匿駕駛時即含酒精濃度之行為。	交通部
13	2010.07.05	內政部警政署以警署交字第0990105733號函表示，消極不配合酒精濃度檢測之行為，亦包括在「拒絕接受酒精濃度檢測」範圍內。	內政部 警政署
14	2011.01.07	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於2011年1月19日公布及2月15日施行，當中於第35條修訂汽車駕駛人有酒駕應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕照，另因肇事且附載有未滿14歲之人者，按其吊扣駕照期間加倍處分。	立法院
15	2011.05.08	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於2011年5月30日公布及10月15日施行，當中為保護兒童，將第35條原規定限於肇事且附載有未滿14歲者之條件，擴大保護為肇事且附載有未滿12歲兒童者。	立法院
16	2011.11.08	立法院修正《刑法》，並於2011年11月30日公布，修訂第185條之3規定，提高酒駕刑度自處1年以下有期徒刑、拘役或3萬元以下罰金，改為處2年以下有期徒刑、拘役或科或併科20萬元以下罰金，又因而致人於死者，處1年以上7年以下有期徒刑，如致重傷者，處6月以上5年以下有期徒刑。	立法院
17	2012.05.09	內政部警政署通函各警察機關針對轄內相鄰易發生酒駕及易肇事之路段、時間、車種，彈性規劃聯合稽查勤務，提高執法之強度、密度及見警率，發揮一種勤務多種功能效果，並召開「嚴格取締酒後駕車，共同維護交通安全」記者會，宣示警方嚴正執法立場，拒絕關說。	內政部 警政署

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表（續）

編號	日期	具體措施內容	推動機關
18	2012.05.18	司法院大法官作成釋字第 699 號解釋，指出《道路交通管理處罰條例》第 35 條第 4 項前段規定，汽車駕駛人拒絕接受同條第 1 項第 1 款酒精濃度測試之檢定者，吊銷其駕照。同條例第 67 條第 2 項前段復規定，汽車駕駛人曾依第 35 條第 4 項前段規定吊銷駕照者，3 年內不得考領駕照。又 2005 年 12 月 14 日修正公布之同條例第 68 條另規定，汽車駕駛人因第 35 條第 4 項前段規定而受吊銷駕照處分者，吊銷其持有各級車類之駕照。上開規定與《憲法》第 23 條比例原則尚無抵觸，而與《憲法》保障人民行動自由及工作權之意旨無違。	司法院 大法官
19	2012.06	行政院邀集法務部、交通部、衛福部及內政部召開跨部會「研商防制酒駕肇事相關法令研修之可行性會議」，會中達成「嚴格取締、修法重罰」共識，決議： （一）要求各警察機關加強嚴格執法，針對車日較多之五都於 2012 年 6 月底前，每區測酒臨檢，如汽車駕駛人拒絕測酒及吊銷駕照，明確告知可當場移置保管。 （二）請法務部、交通部於 2012 年 6 月底前，召開修法公聽會並提修正法案，回應民眾加重罰則及刑度要求。	行政院 法務部 交通部 衛福部 內政部
20	2012.06.01 至 2012.08.30	內政部警政署依「全國性同步取締酒後駕車大執法」實施計畫，辦理為期 3 個月「加強取締酒駕專案性勤務」，每月規劃 4 次全國同步取締酒駕執法，強化區域聯防機制，加強攔檢稽查，另輔以相關宣導措施，推動代叫計程車及代客駕駛。	內政部 警政署
21	2012.06.06	內政部警政署通令各警察機關加強攔檢酒測勤務強度及頻率，對拒絕酒測汽車駕駛人，告知拒測將受重罰嚴重性，並自 2012 年 6 月 7 日起連續 2 週，要求六都針對轄內易酒駕違規及肇事路（時）段，每日規劃分區取締酒駕勤務。	內政部 警政署
22	2012.06.08	內政部警政署舉行全國性同步宣示行動，編組分區視導全國性同步取締酒駕專案勤務。	內政部 警政署
23	2012.07.04	內政部警政署訂頒「廣徵各界對於酒後駕車加重處罰意見及加強宣導工作實施計畫」，並自 2012 年 7 月 20 日至 8 月 20 日辦理「開車不喝酒，幸福久久久」徵文比賽及「我開車，我不喝酒——防制酒後駕車」全民廣播插播帶創作賞徵選活動，並規劃交通專業人士接受警廣專訪，同時開放 Call-in 或簡訊留言。	內政部 警政署

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表（續）

編號	日期	具體措施內容	推動機關
32	2013.01.14	立法院修正《道路交通管理處罰條例》，並於2013年1月30日公布及3月1日施行，當中於第35條提高酒駕罰責規定，包括酒駕罰鍰上限加重為新臺幣9萬元、於5年內2次酒駕者採最高額罰鍰，以及汽車駕駛人強行闖越酒駕稽查處所除採最高額罰鍰並吊照外，並施以道路交通安全講習。	立法院
33	2013.01.25	總統府邀請國內反酒駕團體、學者等進行反酒駕座談會，決議： （一）強化交通部道安會報功能，支持內政部透過治安會報，促使各縣市落實取締酒駕。 （二）請交通部參考源頭管制及提高保費等意見，另請內政部警政署分析酒駕肇事人酒精濃度檢測情形。 （三）請法務部、交通部、內政部等部會儘速研商降低酒駕移送法辦之酒精濃度標準，希於立法院第8屆第3會期通過修法。 （四）研商酒駕納入《刑事訴訟法》預防性羈押範圍，商討《社會秩序維護法》增訂酒駕者得付即時拘留規定。	總統府 反酒駕團體 反酒駕學者
34	2013.02	行政院邀集法務部、交通部、衛福部、國防部及內政部召開研商防制酒駕會議，決議： （一）將《刑法》第185條之3及《陸海空軍刑法》第54條之酒駕處罰標準修正為呼氣酒精濃度達每公升0.25毫克或血液酒精濃度達0.05%，且刑責為2年以下有期徒刑。 （二）配合刑事法令修正將《道路交通安全法規則》第114條處罰標準改為呼氣酒精濃度達每公升0.15毫克或血液酒精濃度達0.03%。 （三）促使《刑法》第185條之3納入《刑事訴訟法》預防性羈押事由。 （四）加強宣導如指定駕駛、代客叫（駕）車等勸阻酒駕措施。 （五）請衛福部宣導喝酒傷身嚴重性。	行政院 法務部 交通部 衛福部 國防部 內政部
35	2013.02.27	行政院公布自2013年3月1日起，實施修正《道路交通管理處罰條例》第35條提高酒駕罰責規定，包括酒駕罰鍰上限加重為新臺幣9萬元、於5年內2次酒駕者採最高額罰鍰，以及汽車駕駛人強行闖越酒駕稽查處所除採最高額罰鍰並吊照外，並施以道路交通安全講習。	行政院

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表 (續)

編號	日期	具體措施內容	推動機關
36	2013.02.27	交通部公布修正違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第16條、第19條之1及第2條附表規定，並自2013年3月1日起實施，明定汽車駕駛人行經警察機關設有告示執行稽查酒測處所，不服指揮、稽查逕行離開現場或棄車逃逸時之稽查處置，同時修正提高酒駕汽車之罰鍰及吊銷(扣)駕照等規定。	交通部
37	2013.02 至 2013.03	交通部透過電視廣告時段及全國電影院播放宣導短片，藉由家人傷痛情境提醒駕駛人勿酒後駕車，並利用警廣及民間廣播電臺密集仿效外宣做法，於人潮聚集處展示「酒駕防禦車」。	交通部
38	2013.05.01 至 2013.07.31	法務部結合世新大學附設臺灣立報社(即四方報)，以在臺東南亞新住民與移工為對象，共同辦理「結髮(法)一輩子」法治教育漫畫徵件競賽，主題涵蓋反毒、反詐騙、反酒駕、反貪、人口販運、家庭暴力、性別尊重等法治與人權面向。	法務部 四方報
39	2013.05.07	立法院司法及法制委員會、國防及外交委員會聯席會三讀通過《陸海空軍刑法》第54條修正條文，並於2013年5月22日公布施行，律定服用酒類不能安全駕駛動力交通工具之呼氣酒精濃度標準為達每公升0.25毫克或血液酒精濃度達0.05%以上，另提高酒駕致人死、傷之刑度，同時刪除拘役及單科罰金規定。	立法院
40	2013.05.31	立法院修正《刑法》，並於2013年6月11日公布，修正第185條之3規定，明定及降低服用酒類不能安全駕駛動力交通工具之呼氣酒精濃度標準為達每公升0.25毫克或血液酒精濃度達0.05%以上，另提高酒駕致人於死者，處3年以上10年以下有期徒刑，如致重傷者，處1年以上7年以下有期徒刑。	立法院
41	2013.06	交通部製作實用櫃檯桌卡，透過各地警察機關分送轄內販賣酒場，置於收銀檯明顯處，提醒民眾酒後改搭計程車。	交通部
42	2013.06.11	交通部配合《刑法》第185條之3修正，同步修正公布《道路交通安全規則》第114條，降低酒駕標準為呼氣酒精濃度達每公升0.15毫克或血液酒精濃度達0.03%，並與《刑法》修正條文於2013年6月13日同步施行。	交通部

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表（續）

編號	日期	具體措施內容	推動機關
43	2013.06.17	行政院召集內政部、交通部、國防部及法務部積極研議《道路交通管理處罰條例》第35條第5項有關酒駕拒絕受測將需強制抽血及因應作為。	行政院 內政部 交通部 國防部 法務部
44	2013.06.18	內政部警政署訂定「取締酒駕拒測處理作業程序」，要求各警察機關落實執行，遏止酒駕拒測案件持續發生。	內政部 警政署
45	2013.06.19	臺灣高等檢察署發出新聞正式聲明，表示研議統一酒駕再犯發監標準之原則，並將研議結果函報法務部備查，同時依研議結果，被告5年內3犯《刑法》第185條之3第1項之罪者，原則上即不准予易科罰金 ¹⁴ 。	臺灣高等 檢察署
46	2013.07.04	行政院召開《道路交通管理處罰條例》第35條修正草案審查會議，審查交通部提案刪除該條第5項「汽車駕駛人『肇事』拒絕接受……」中之「肇事」兩字。	行政院
47	2013.07.22 至 2013.07.26	內政部警政署分別於中國時報、蘋果日報、聯合晚報、自由時報、中華日報、臺灣新生報、壹週刊、時報周刊等平面媒體，刊登「平安不酒駕、酒駕不平安」宣導廣告。	內政部 警政署
48	2013.08	內政部警政署改版警政服務APP軟體，新增「防制酒駕宣導影片」及「酒後不開車幸福久久久」等項目，前者可連結並線上觀看交通部、內政部警政署及縣市警察局製作之宣導影片，後者則結合「酒後不開車」之創意標語（短文）及宣導圖片，以吸引民眾觀看，提升宣導效果。	內政部 警政署
49	2015.07.01 至 2015.10.08	法務部結合社團法人臺灣少年權益與福利促進聯盟、臺北地下街及社團法人臺灣外籍勞動力發展協會，共同辦理「2015法律智繪王」犯罪預防及法治教育4格漫畫徵件活動，主題包括毒品犯罪、校園霸凌或家庭傷害等暴力犯罪，以及《個人資料保護法》侵權和危險酒駕等社會議題。	法務部 臺少盟 臺北地下街 GWO
50	2017.03.15	臺東地檢署舉辦「社會勞動人清洗大體冰櫃」活動，責令10名被判處社會服務酒駕慣犯，協助殯葬管理所清洗存放屍體之冰櫃、解剖台等設備，使其近距離「接觸死亡」，並透過「震撼教育」，以阻嚇酒駕發生。	臺東地檢署

¹⁴ 下列例外情形，執行檢察官得斟酌個案情況考量是否准予易科罰金：一、被告係單純食用含有酒精之食物（如薑母鴨、麻油雞、燒酒雞），而無飲酒之行為；二、吐氣酒精濃度低於0.55mg/L，且未發生交通事故或異常駕駛行為；三、本案犯罪時間距離前次違反《刑法》第185條之3第1項之罪之犯罪時間已逾3年；四、有事實足認被告已因本案開始接受酒癮戒癮治療；五、有其他事由足認易科罰金已可收矯正之效或維持法秩序者（法務部，2013）。

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表 (續)

編號	日期	具體措施內容	推動機關
51	2017.04.18 至 2017.04.19	新竹區監理所辦理「酒駕再犯專班」講習，課程包括赴創世基金會新竹分院進行「震撼」生命教育，體驗立式輪椅來感受不能自由行走之不便，警惕因酒駕而毀及當事人和其家庭。	新竹區監理所
52	2017.10.23	民眾在國家發展委員會「公共政策網路參與平臺」提案，建議對酒駕累犯、性侵犯及傷害幼童者等追加鞭刑，並獲得3萬1,750位群眾附議通過，致使法務部必須在2018年1月3日前正式說明回應。	國民
53	2017.11.14	金融監督管理委員會修正「強制汽車責任保險酒後駕車加費費率表」並完成預告程序，故自2018年3月1日起，酒後駕車每次加費金額由新臺幣2,100元提高為3,600元，即按前1年違反酒後駕車紀錄次數乘以3,600元固定金額為加收之保險費，且不設上限。	金融監督管理委員會
54	2018.07.01	高雄地檢署、橋頭地檢署與高雄市政府衛生局共同合作推出「大高雄地區預防酒駕處遇合作計畫」，針對大高雄地區酒駕案件刑事被告，由檢察官及專業醫療人員進行評估，採機構外輔導方式，委託醫院辦理酒駕個案社會復健處遇輔導，內容包括10次酒精解癮輔導團體課程及6次門診治療，以協助個案戒酒。	高雄地檢署 橋頭地檢署 高雄市政府 衛生局
55	2019.03.26	立法院三讀通過《道路交通管理處罰條例》部分條文修正案，其內容包括「汽、機車處罰分流」、「延長吊扣照時間」、「累犯加重處罰」、「拒測加重處罰」、「同車乘客連坐責任」、「車輛沒入處罰」、「酒精鎖制度」、「懲罰性損害賠償金」、「申請考領駕照限制」及「慢車酒駕加重處罰」等措施，即透過強化一般威嚇作用為手段，期有效降低國人酒後駕車犯行。	立法院
56	2019.05.31	立法院院會三讀《刑法》修正案，增訂酒駕「再犯」若致人於死，可處無期徒刑或5年以上有期徒刑。此外，倘若致重傷者，則處3年以上、10年以下有期徒刑，以達嚇阻之效。	立法院
57	2019.07.01 至 2019.07.03	內政部警政署為加強防制酒駕，在2019年7月1日酒駕新制正式上路當天，規劃連續3天之全國同步取締酒駕大執法，經統計3天共有977人涉及酒駕、拒測或同車乘客連坐處罰等各類案件，遭警方開單或送辦，其中並以酒測值超過規定而被依公共危險罪嫌移送者計564人最多。	內政部 警政署

我國政府部門或民間團體歷年防制酒駕相關具體措施一覽表（續）

編號	日期	具體措施內容	推動機關
58	2020.03.01	交通新制上路，行政院長蘇貞昌在臉書表示，酒駕被吊銷駕照者重考後，1年內車輛要裝酒精鎖，未通過酒測，無法啟動。此外，酒駕被吊銷駕照，要上15小時教育訓練，才能重考。另外，酒駕累犯3次，要接受酒癮評估治療滿1年、12次，才能重考。最後，這段期間租用酒精鎖費用、酒駕教育訓練學費、酒癮治療費用，由駕駛人自付。	行政院

資料來源：研究者自行整理。

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註	
阿拉巴馬州	酒駕	1	—	600 至 2,100	90 天	—	所有酒駕被定罪者，都必須完成濫用藥物評估，並完成法院所命關於緩刑及回復駕籍之治療。	
		2	5 天	1,100 至 5,100	1 年	—		
		3	60 天	2,100 至 10,000	3 年	—		
		4	1 年	4,100 至 10,100	5 年	—		
	拒測	1	—	—	90 天	—		未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%
		2	—	—	1 年	—		
		3	—	—	1 年	—		
阿拉斯加州	酒駕	1	至少 72 小時	1,500	至少 90 天	有	撤銷駕駛權利相關犯行如下：(一) 因酒駕被逮而拒絕酒測；(二) 血液酒精濃度達 0.08%；(三) 商業駕駛血液酒精濃度達 0.04%；(四) 未滿 21 歲者飲酒後駕車；(五) 未滿 21 歲者拒絕接受酒測；(六) 未滿 21 歲者使用假駕照取得酒類。	
		2	至少 20 天	3,000	至少 1 年	有		
		3	60 至 120 天	4,000 至 10,000	至少 3 年	有		
		4	90 至 120 天	5,000 至 10,000	至少 5 年	有		
		5	240 至 360 天	6,000 至 10,000	至少 5 年	有		
	拒測	1	3 天	最高 1,500	—	有		未滿 21 歲為 0% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%
		2	20 天	最高 3,000	—	有		
		3	60 天	最高 4,000	—	有		
亞利桑那州	酒駕	1	24 小時至 10 天	基本 250	90 至 360 天	有	未滿 21 歲為 0% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%	
		2	30 天至 90 天	基本 500	1 年	有		
		3	至少 4 個月	基本 750	1 年	有		
	拒測	1	—	—	1 年	—		
		2	—	—	2 年	—		
		3	—	—	2 年	—		
阿肯色州	酒駕	1	24 小時至 1 年 (未滿 16 歲者至少 7 天)	150 至 1,000 (未滿 21 歲者 100 至 500)	6 個月 (未滿 21 歲者 90 天)	視狀況而定	一、如理由充分，法官可以社區服務替代監禁，其期間如下：(一) 初犯至少 24 小時 (未滿 16 歲者 7 天)；(二) 2 犯至少 30 天 (未滿 16 歲者 60 天)；(三) 3 犯至少 90 天 (未滿 16 歲者 120 天)。二、此外，未滿 21 歲者酒駕時，其社區服務期間如下：(一) 初犯毋須服務；(二) 2 犯至少 30 天；(三) 3 犯至少 60 天。	
		2	7 天至 1 年 (未滿 16 歲者至少 30 天)	400 至 3,000 (未滿 21 歲者 200 至 1,000)	2 年 (未滿 21 歲者 1 年)	視狀況而定		
		3	90 天至 1 年 (未滿 16 歲者至少 120 天)	900 至 5,000 (未滿 21 歲者 500 至 2,000)	30 個月 (未滿 21 歲者 3 年或至滿 21 歲止)	視狀況而定		
	拒測	1	—	—	6 個月	視狀況而定		
		2	—	—	2 年	視狀況而定		
		3	—	—	30 個月	視狀況而定		
		3	—	—	30 個月	視狀況而定		

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
加州	酒駕	1	最長 6 個月	390 至 1,000	6 個月	5 個月 (某些縣)	未滿 21 歲為 0.01% 滿 21 歲為 0.08%
		2	96 小時至 1 年	390 至 1,000	2 年	1 年 (某些縣)	
		3	120 天至 1 年	最高 1,800	3 年	2 年 (某些縣)	
	拒測	1	—	125	1 年	—	商業駕駛為 0.04%
		2	—	125	2 年	—	
		3	—	125	3 年	—	
科羅拉多州	酒駕	1	最長 1 年 (DUI) 或 180 天 (DWAI)	最高 1,000 (DUI) 或 500 (DWAI)	9 個月 (DUI)	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% (DUI) 或 0.05% (DWAI)
		2	最長 1 年 (至少 10 天)	最高 1,500	1 年	有	
		3	最長 1 年 (至少 60 天)	最高 1,500 (DUI) 或 1,000 (DWAI)	2 年	有	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	2 年	—	
		3	—	—	3 年	—	
康乃狄克州	酒駕	1	2 天至 6 個月	500 至 1,000	1 年	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08%
		2	120 天至 2 年	1,000 至 4,000	1 年	有	
		3	1 至 3 年	2,000 至 8,000	終身	—	
	拒測	1	—	—	6 個月	—	商業駕駛為 0.04%
		2	—	—	1 年	—	
		3	—	—	3 年	—	
特拉華州	酒駕	1	最長 6 個月	500 至 1,500	12 至 24 個月	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%
		2	2 至 18 個月	750 至 2,500	24 至 30 個月	可能	
		3	1 至 2 年	1,500 至 5,000	24 至 36 個月	可能	
		4	2 至 5 年	3,000 至 7,000	60 個月	可能	
		5	3 至 5 年	3,500 至 10,000	法院決定	有	
		6	5 至 8 年	5,000 至 10,000	法院決定	有	
		7	10 至 15 年	10,000 至 15,000	法院決定	有	
	拒測	1	—	—	1 年 (未滿 21 歲者 2 年)	—	5 犯等同 E 級重罪, 6 犯等同 D 級重罪, 7 犯等同 C 級重罪。
		2	—	—	1 年 (未	—	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
				滿 21 歲者 2 年)			
	3	—	—	1 年(未滿 21 歲者 2 年)	—		
華盛頓特區	酒駕	1	最長 90 天	300 至 1,000	6 個月	—	未滿 21 歲為 0% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%
		2	最長 1 年	1,000 至 5,000	1 年	—	
		3	最長 1 年	2,000 至 10,000	2 年	—	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	1 年	—	
		3	—	—	1 年	—	
佛羅里達州	酒駕	1	最長 6 個月	500 至 2,000	180 天至 1 年	有	4 犯視為慣犯，如發生下列情形之一，將視為重罪：（一）10 年內 3 犯，視為第 3 級重罪；（二）4 犯後的任何再犯，均視為第 3 級重罪；（三）酒駕事件造成嚴重（死亡風險）身體傷害、毀容或器官損傷（視為第 3 級重罪）；（四）酒駕導致他人死亡或無法出生（酒駕過失殺人，如同第 1 或 2 級重罪）。
		2	最長 9 個月	1,000 至 4,000	5 年(可減為 1 年)	有	
		3	30 天至 5 年	2,000 至 5,000	10 年(可減為 2 年)	有	
		4	最長 5 年	至少 2,000	終身	—	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	18 個月	—	
		3	—	—	18 個月	—	
喬治亞州	酒駕	1	24 小時至 1 年	300 至 1,000	最長 1 年	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04% 酒駕者須從事社區服務或評估性治療，其期間如下：（一）初犯須接受 40 小時強制性社區服務；（二）2 犯須接受至少 30 天社區服務，且恢復駕照須花費 210 美元，並完成強制性臨床評估，另如法院允許，更須自費完成藥物濫用治療方案；（三）3 犯須接受 30 天強制性社區服務，並被宣告為「習慣性違法者」，車牌除被扣押及送交機動車輛安全部門外，且須接受強制性臨床評估，另如法院允許，更須自費完成藥物濫用治療方案，同時在當地報紙上公布其姓名、照片及地址；（四）4 犯須接受至少 60 天社區服務，而 10 年內 4 犯即屬重罪，並須實施酒駕之酒精或藥物使用風險降低方案。
		2	3 天至 1 年	600 至 1,000	3 年	有(如法院同意)	
		3	15 天至 1 年	1,000 至 5,000	5 年	有	
		4	1 至 5 年	1,000 至 5,000	終身	有	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	3 年	—	
		3	—	—	5 年	—	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註	
夏威夷州	酒駕	1	—	150 至 1,000	90 天	—	如法院允許，可能對 3 犯者沒收車輛，而 4 犯等同 C 級重罪，視同習慣犯並轉介藥物濫用輔導。	
		2	5 至 14 天	500 至 1,500	1 年	—		
		3	10 至 30 天	500 至 2,500	1 至 5 年	—		
	4	可能 5 年	—	至少 1 年	—	滿 21 歲為 0.08%		
	拒測	1	—	—	1 年	—		商業駕駛為 0.04%
		2	—	—	2 年	—		
3		—	—	4 年	—			
愛達荷州	酒駕	1	最長 6 個月	最高 1,000	90 至 180 天	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%	
		2	10 天至 1 年	最高 2,000	1 年	有		
		3	30 天至 5 年	最高 5,000	1 至 5 年	有		
	拒測	1	—	250	1 年	可能		
		2	—	250	2 年	可能		
		3	—	250	2 年	可能		
伊利諾州	酒駕	1	最長 1 年	最高 2,500	至少 1 年	有	未滿 21 歲為 0% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04% 酒駕且附載未滿 16 歲者，額外處罰如下：(一) 初犯處強制性罰金至少 1,000 美元，並進行 25 天社區服務；(二) 2 犯改監禁 1 至 3 年，並加罰 25,000 美元；(三) 3 犯等同 4 級重罪，並加罰 25,000 美元及進行 25 天強制性社區服務。	
		2	最長 1 年	最高 2,500	至少 5 年	有		
		3	3 至 7 年	最高 2,500	至少 10 年	有		
	拒測	1	—	—	1 年	—		
		2	—	—	3 年	—		
		3	—	—	3 年	—		
印地安納州	酒駕	1	最長 60 天 (酒測值超過 0.15% 則最長 1 年)	最高 500 (酒測值超過 0.15% 則最高 5,000)	基本上 180 天	最長 60 天 (酒測值超過 0.15% 則最長 1 年)	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 酒駕成為重罪之條件，即過去 5 年內曾因酒駕被定罪，則再犯將處 6 個月至 2 年半之監禁，並科處 10,000 美元罰金。	
		2	最長 60 天 (酒測值超過 0.15% 則最長 1 年)	最高 500 (酒測值超過 0.15% 則最高 5,000)	至少 1 年	最長 60 天 (酒測值超過 0.15% 則最長 1 年)		
		3	最長 60 天 (酒測值超過 0.15% 則最長 1 年)	最高 500 (酒測值超過 0.15% 則最高 5,000)	至少 1 年	最長 60 天 (酒測值超過 0.15% 則最長 1 年)		
	拒測	1	—	—	1 年	—		
		2	—	—	2 年	—		
		3	—	—	2 年	—		
愛荷華州	酒駕	1	48 小時至 1 年	625 至 1,200	180 天	有 (如酒測值超過 0.10%)	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04% 3 犯等同 D 級重罪，另法院對酒駕者亦可能責令如下：(一) 藥物濫用評估；(二) 車輛扣留或保管；(三) 酒駕犯罪者監督與治療方案；(四) 藥物濫用治療；(五) 藥物濫用事實方案；(六) 參與酒	
		2	7 天至 2 年	1,875 至 6,250	2 年	有		
		3	30 天至 5 年	3,125 至 9,375	6 年	有		
	拒	1	—	—	1 年	—		

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	測	2	—	2年	—		駕者課程；（七）社區服務。
		3	—	2年	—		
堪薩斯州	酒駕	1	48小時至6個月	最高1,000	30天 (酒測值超過0.15%則1年)	180天 (酒測值超過0.15%則1年)	未滿21歲為0.02% 滿21歲為0.08% 商業駕駛為0.04%
		2	5天至1年	最高1,750	1年	1年 (酒測值超過0.15%則2年)	
		3	90天至1年	最高2,500	1年	2年 (酒測值超過0.15%則3年)	
	拒測	1	—	—	1年	2年	
		2	—	—	1年	3年	
		3	—	—	1年	4年	
肯塔基州	酒駕	1	—	600至2,100	90天	—	4犯等同D級重罪，除命為期1年之酒精或藥物濫用治療方案外，並可能判處10天至1年的社區服務。
		2	5天	1,100至5,100	1年	—	
		3	60天	2,100至10,000	3年	—	
		4	至少120天 (不得緩刑)	—	24至36個月	—	
	拒測	1	拒測後判酒駕有罪則刑期加倍	—	至少30天	—	
		2	拒測後判酒駕有罪則刑期加倍	—	至少1年	—	
3		拒測後判酒駕有罪則刑期加倍	—	至少2年	—		
路易斯安那州	酒駕	1	2天至6個月	1,000	90天	可能	3犯即具重罪紀錄，車輛可能被政府扣留或拍賣，並可能責命6星期住院或12個月門診之藥物濫用治療，且在殘刑期間進行家庭監控，而緩刑者則須參加法院所批准38小時的社區服務活動，如屬4犯時，其所參加社區服務活動則為48小時。
		2	30天至6個月	1,000	1年	可能	
		3	45天至5年	2,000	2年	有	
		4	75天至30年	5,000	2年	有	
	拒測	1	—	—	6個月	—	
		2	—	—	6個月	—	
3		至少2天	—	—	—		
緬因州	酒駕	1	30天	500	90天	—	未滿21歲為0% 滿21歲為0.08%
		2	6個月	1,000	3年	有	
		3	9個月又1天	至少1,000	6年	有	
		4	2年	至少1,000	6年	有	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註	
	拒測	1	—	—	275 天	—	商業駕駛為 0.04%	
		2	—	—	18 個月	—		
		3	—	—	4 年	—		
馬里蘭州	酒駕	1	最長 1 年 (DUI) 或 2 個月 (DWI)	最高 1,000 (DUI) 或 500 (DWI)	至少 6 個月	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% (DUI) 或 0.04 至 0.08% (DWI) 商業駕駛為 0.04%	酒駕(DUI)被捕時，如附載未成年人，其相關制裁如下：(一)初犯可能面臨 2 年有期徒刑、2,000 美元罰金及吊照至少 45 天；(二)2 犯可能面臨 3 年有期徒刑、3,000 美元罰金及吊照至少 1 年；(三)3 犯可能面臨 4 年有期徒刑、4,000 美元罰金及吊照至少 18 個月。
		2	最長 2 年 (DUI) 或 1 年 (DWI)	最高 2,000 (DUI) 或 500 (DWI)	1 年	有		
		3	最長 3 年	最高 3,000	至少 18 個月	有		
	拒測	1	—	—	120 天	—		
		2	—	—	1 年	—		
		3	—	—	1 年	—		
麻薩諸塞州	酒駕	1	最長 30 個月	500 至 5,000	1 年	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%	酒駕被捕時，如附載未滿 14 歲者，將以孩童危害罪追訴。
		2	30 天至 30 個月	600 至 10,000	2 年	有		
		3	150 天至 5 年	1,000 至 15,000	8 年	有		
		4	1 至 5 年	1,500 至 25,000	10 年	有		
		5	2 至 5 年	2,000 至 50,000	終身	—		
	拒測	1	—	—	180 天	—		
		2	—	—	3 年	—		
		3	—	—	5 年	—		
密西根州	酒駕	1	最長 93 天	100 至 500	最長 6 個月	可能	未滿 21 歲為 0% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%	除非涉及導致死亡或嚴重身體傷害之事故外，則初犯及 2 犯均屬輕罪，另 7 年內 3 犯，則屬重罪。
		2	5 天至 1 年 (或 30 至 90 天社區服務)	200 至 1,000	至少 1 年	有		
		3	30 天至 5 年	200 至 1,000	至少 1 年	有		
	拒測	1	—	—	1 年	—		
		2	—	—	2 年	—		
		3	—	—	5 年	—		
明尼蘇達州	酒駕	1	最長 90 天 (如屬刑事懲罰)	1,000(如屬刑事懲罰)	最長 90 天 (如屬行政懲罰)	有(如自費申請有條件駕照)	一般為 0.08%	一、初犯如涉行政懲罰，當拒測或酒測值超過 0.16% 時，則扣留車輛牌照，如欲駕駛這些車輛，必須申請並註冊特殊牌照 (俗稱威士忌酒牌)，另如涉刑事懲罰，當拒測、酒測值超過 0.16% 或附載未滿 16 歲者時，屬嚴重之輕罪，則監禁 1 年及科處 3,000 美

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	2	30天至最長1年(如屬刑事懲罰)	3,000(如屬刑事懲罰)	1年(如屬行政懲罰)	有(如自費申請有條件駕照)		<p>元罰金，且須接受化學藥品依賴性評估，而某些情況下，亦可能沒收車輛。</p> <p>二、2犯如涉行政懲罰，當拒測或酒測值超過0.16%時，則扣留車輛牌照，如欲駕駛這些車輛，必須申請並註冊特殊牌照（俗稱威士忌酒牌），另如涉刑事懲罰，屬嚴重之輕罪，須接受化學藥品依賴性評估，在某些情況下，亦可能沒收車輛，又當拒測、酒測值超過0.16%或附載未滿16歲者時，則額外處罰。</p> <p>三、3犯如涉行政懲罰，則扣留車輛牌照，欲駕駛這些車輛，必須申請並註冊特殊牌照（俗稱威士忌酒牌），且警察可能扣押車輛，由檢察官在60日內通知犯嫌關於沒收的意圖，當犯人抗辯失敗時，車輛將保留公用或拍賣收益，另如涉刑事懲罰，屬嚴重之輕罪，須接受化學藥品依賴性評估及治療，且被捕之後，除非繳納最高保釋金12,000美元，並同意戒酒及接受電子式酒精監控外，否則必須留在監獄，直至首次出庭。</p> <p>四、重罪酒駕如涉行政懲罰，則吊照4至6年、扣留車輛牌照及安裝酒精鎖，而警察可能扣押車輛，由檢察官在60日內通知犯嫌關於沒收的意圖，當犯人抗辯失敗時，車輛將保留公用或拍賣收益，另如涉刑事懲罰，可能監禁3至7</p>
	3	90天至最長1年(如屬刑事懲罰)	3,000(如屬刑事懲罰)	3年(如屬行政懲罰)	有(強制參與酒精鎖計畫)		
	10年內第1次酒駕拒測	—	—	1年(如屬行政懲罰)	—		

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註	
	10年內第2次酒駕	—	—	2年(如屬行政懲罰)	—		年,並面臨高達14,000美元罰金,且除非完成化學藥品依賴性治療外,否則不得提前釋放,又重醉酒駕最低徒刑為3年,然法院可選擇保留監禁刑,同時責令完成化學藥品依賴性治療與長期酒精監測,如犯人違反緩刑條件,則將撤銷緩刑並入監。	
密西西比州	酒駕	1	最長48小時	250至1,000	90天	—	3犯屬重罪,車輛將被沒收。	
		2	5天至1年	600至1,500	2年	有		
		3	1至5年	2,000至5,000	5年	有		
	拒測	1	—	—	90天	—		商業駕駛為0.04%
		2	—	—	1年(初犯為酒駕)或90天(初犯為拒測)	—		
		3	—	—	1年(如初犯或再犯為酒駕)	—		
密蘇里州	酒駕	1	最長6個月	最高1,000	30天(接著60天限制駕照)	可能(如限制駕照情況)	4犯屬重罪,可能面臨5年監禁及1萬元罰金。此外,酒駕被捕時,如附載未滿16歲者,其相關制裁如下:(一)初犯將面臨2天至12個月監禁、600至2,000美元罰金及吊照6個月;(二)2犯將面臨14天至12個月監禁、1,200至2,000美元罰金及吊照1年,另車輛可能被沒收;(三)3犯將面臨60天至12個月監禁、2,000至10,000美元罰金及吊照1年,另車輛可能被沒收。	
		2	最長1年	最高2,000	5年	至少6個月		
		3	最長4年	最高10,000	10年	至少6個月		
	拒測	不限	—	—	1年	6個月		
蒙大拿州	酒駕	1	2天至6個月	300至1,000	6個月	可能	4犯屬重罪,可能面臨5年監禁及1萬元罰金。此外,酒駕被捕時,如附載未滿16歲者,其相關制裁如下:(一)初犯將面臨2天至12個月監禁、600至2,000美元罰金及吊照6個月;(二)2犯將面臨14天至12個月監禁、1,200至2,000美元罰金及吊照1年,另車輛可能被沒收;(三)3犯將面臨60天至12個月監禁、2,000至10,000美元罰金及吊照1年,另車輛可能被沒收。	
		2	7天至6個月	600至1,000	1年	有		
		3	30天至1年	1,000至5,000	1年	有		
	拒測	1	—	—	6個月	—		
		2	—	—	1年	—		
		3	—	—	1年	—		

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
內布拉斯加州	酒駕	1	7 至 60 天	最高 500	最長 60 天	—	5 犯涉及重罪，另任何酒駕被判刑者，均須負擔酒精評估費用，並自費參加酒精治療方案，而 2 犯以上者，除非車主自費安裝酒精鎖外，否則其車輛將取消登記和沒收車牌。
		2	30 天至 1 年	最高 1,000	1 年	可能	
		3	90 天至 1 年	最高 10,000	2 至 15 年	可能	
		4	180 天至 5 年	最高 25,000	15 年	可能	
		5	1 至 20 年	最高 25,000	15 年	可能	
	拒測	1	—	—	90 天	—	
2		—	—	90 天	—		
3		—	—	90 天	—		
內華達州	酒駕	1	2 天至 6 個月	400 至 1,000	90 天	可能	執法者可對拒測者，施以強制力進行血液抽樣檢測，而初犯可能責命 96 小時社區服務，亦須自費參加酒駕學校，又酒測值超過 0.08% 時，則命令參與酒精治療方案。此外，於 7 年內 2 犯，則可能責命 100 至 200 小時社區服務，並暫停車輛登記，且可能進入治療機構參加長達 1 年的臨床監控，另如屬 3 犯，除暫停車輛登記外，亦可能責命參與 3 年酒精治療方案。
		2	10 天至 6 個月	750 至 1,000	1 年	可能	
		3	1 至 6 年	2,000 至 5,000	3 年	有	
	拒測	1	—	—	—	—	
		2	—	—	—	—	
		3	—	—	—	—	
新罕布夏州	酒駕	1	—	500 至 1,200	至少 6 個月	—	一、初犯取回駕照前，須自費參加並完成酒駕者介入方案，法院亦可能命其參與藥物或酒精治療方案，或視狀況進行隨機尿液分析或其他測試。 二、2 犯取回駕照前，亦須自費參加並完成為期 7 天之重複酒駕者介入拘留所方案，法院也可能命其參與藥物或酒精治療方案，或視狀況進行隨機尿液分析或其他測試。 三、3 犯將支付為期 28 天的居家治療方案，法院並可能命其參與藥物或酒精治療方案，或視狀況進行隨機尿液分析或其他測試。
		2	至少 30 天	至少 750	至少 3 年	可能	
		3	至少 180 天	至少 750	終身	可能	
	拒測	1	—	—	180 天	—	
		2	—	—	2 年	—	
		3	—	—	2 年	—	
紐澤西州	酒駕	1	最長 30 天	250 至 500	3 個月至 1 年	可能	初犯及 2 犯必須連續兩天進入酒駕者資源中心，且每天至少須達 6 小時，而接著連續 3 年亦須每年負
		2	最長 90 天	500 至 1,000	2 年	可能	
		3	最長 180 天	1,000	10 年	可能	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	拒測	1	—	—	7 個月	—	擔 1,000 美元的汽車保險額外費用，另 3 犯則要求連續 3 年必須每年負擔 1,500 元之汽車保險額外費用。
		2	—	—	2 年	—	
		3	—	—	10 年	—	
新墨西哥州	酒駕	1	最長 90 天	最高 500	最長 1 年	有	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04% 一、初犯必須參加酒駕學校，並參與酒精或藥物的駕駛康復方案，同時亦須自費裝設酒精鎖，以及加入酒精或藥物濫用篩檢方案，另須進行 24 小時社區服務。 二、2 犯必須參加 48 小時社區服務，並自費參與酒精或藥物濫用篩檢方案，同時在法院指定時間內完成至少為期 28 天之居家病人拘留式的物質濫用治療方案或類似藥物康復方案，另除須自費裝設酒精鎖外，法院亦可能追加 360 天監禁，以及 500 美元額外罰金。 三、3 犯必須參加 96 小時社區服務，並自費參與酒精或藥物濫用篩檢方案，同時在法院指定時間內完成至少為期 90 天之居家病人拘留式的物質濫用治療方案或類似藥物康復方案，另除須自費裝設酒精鎖外，法院亦可能追加 334 天監禁，以及 250 美元額外罰金。 四、除此之外，4 犯以上均視為重罪，而該州並於 2010 年通過調漲酒駕化學檢測費法案，即由 65 美元升高為 85 美元。
		2	96 小時至 364 天	500 至 1,000	2 年	有	
		3	30 天至 364 天	750 至 1,000	3 年	有	
		4	6 至 18 個月 (原則至少 1 年)	最高 5,000	終身(5 年再行審核)	終身(5 年再行審核)	
		5	1 至 2 年 (原則上 2 年)	最高 5,000	終身(5 年再行審核)	終身(5 年再行審核)	
		6	30 個月	—	—	—	
		7	3 年	—	—	—	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	1 年	—	
		3	—	—	1 年	—	
紐約州	酒駕	1	—	500 至 1,000	至少 6 個月	有	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08%
		2	5 天(或 30 天社區服務)	500 至 5,000	至少 1 年	有	
		3	10 天(或 60 天社區服務)	500 至 10,000	至少 6 年	有	
	拒	1	—	—	1 年	—	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註		
北卡羅萊納州	測	2	—	—	18個月	—	商業駕駛為0.04%		
		3	—	—	18個月	—			
	酒駕	1	24小時 (5級罪犯)	200 (5級罪犯)	60天至1年	—	未滿21歲為0% 滿21歲為0.08%	一、酒駕被捕時，如符合3項嚴重加重因素而成1A級，則監禁至少12個月(最長達36個月)，若符合2項嚴重加重因素，則屬1級懲罰，另僅符合1項嚴重加重因素，係屬2級懲罰，至相關嚴重加重因素，包括「7年內曾酒駕被定罪」、「先前因酒駕吊照而再酒駕」及「酒駕造成他人嚴重傷害」、「酒駕車輛內附載未滿18歲者」等項。 二、此外，如未涉及嚴重加重因素時，法院權衡加重或減輕之因素，包括「血液酒精濃度超過0.15%」、「粗心駕駛或意外」、「駕前照吊銷」、「酒駕前科」、「超速30英里(每小時)」、「違企法穿越校車」和「企圖規避官員而超速」等加重因素，以及「未達酒測程度輕微影響」、「安全駕駛紀錄」、「酒精濃度未超過0.09%」、「犯罪時合法駕駛(受影響狀況下除外)」、「受法定藥物處方劑量而影響」和「自願進行心理健康機構評估」等減輕因素。	
		2	4天	視等級而定	1至4年	有	商業駕駛為0.04%		
		3	14至30天 (最長2年)	視等級而定	1年至終身	有(如回復駕照須7年)	—		
	拒測	1	—	—	1年	—	—		
		2	—	—	無法定條款	—	—		
		3	—	—	無法定條款	—	—		
	北達科他州	酒駕	1	—	500至750	91至180天	—		未滿21歲為0.02% 滿21歲為0.08%
			2	10天	600至1,000	1年	—		
3			120天	至少2,000	2至3年	—			
4			180天	至少2,000	2至3年	—			
5			最長5年	最高5,000	—	—			
拒測		1	—	—	1年	—	商業駕駛為0.04%		
		2	—	—	3年(如先前拒測在5年內)	—			

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	3	—	—	4年(如先前2次拒測在5年內)	—		
俄亥俄州	酒駕	1	3天至6個月	250至1,000	6個月至3年	—	未滿21歲為0.02% 滿21歲為0.08% 商業駕駛為0.04% 2犯可能自費進行酒精治療或駕駛轉介方案,3犯如經法院允許,可以居家電子監控替代監禁,另須自費進行酒精或藥物治療方案,4犯或未來再犯,亦可能因先前酒駕前科而判刑5年。
		2	10天至1年	350至1,500	1至5年	—	
		3	30天至1年	500至2,500	2至10年	有	
		4	60天至1年	800至10,000	3年至終身	有	
	拒測	1	—	—	1年	—	
		2	—	—	2年	—	
		3	—	—	3年	—	
奧克拉荷馬州	酒駕	1	10天至1年	最高1,000	180天	18個月(酒測值超過0.15%)	未成人為0% 成人為0.08% 駕駛人酒駕不以實際駕駛為已足,只要對車輛具有實際物理控制,即能成罪,亦即對該車輛具直接影響,毋需操作或移動之。此外,酒駕者如同意進行物質濫用治療評估,通常為住院或門診治療及教育課程,法院可暫免其監禁,被告如未能遵守治療要求,可能導致監禁延長及吊照。再者,酒駕拒測者之吊照和酒精鎖期限,與酒駕定罪者相同。
		2	1至5年	最高2,500	1年	4年	
		3	1至10年	最高5,000	3年	5年	
	拒測	1	—	—	180天	18個月	
		2	—	—	1年	4年	
		3	—	—	3年	5年	
奧勒岡州	酒駕	1	48小時(或80小時社區服務)至1年	1,000至6,250	1年	1年	一般為0.08% 商業駕駛為0.04% 一、初犯酒測值如超過0.15%,則科處2,000美元罰金,2犯如附載年齡小於駕駛達3歲以上之未滿18歲乘客,則科處10,000美元罰金,3犯如未判處有期徒刑,則科處2,000美元罰金,然如判定為C級重罪,則科處12萬5,000美元罰金。 二、此外,所有酒駕者均須完成篩檢評估和物質濫用治療方案,而篩檢評估費為150美元,另亦需負擔5至50美元不等的被害影響評估小組費用,又酒駕者通常會獲得5年以內的緩刑。 三、最後,根據奧勒岡法律,所有酒駕案件均不得認罪協商,即被
		2	48小時(或80小時社區服務)至1年	1,500至6,250	3年	2年	
		3	90天至5年(如10年內至少2次酒駕定罪)	2,000至125,000	終身(10年後可向法院請求回復)	2至5年(視前科期間而定)	
	拒測	1	—	—	1年	—	
		2	—	—	3年	—	
		3	—	—	3年	—	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註	
							告只有認罪或接受審判兩種途徑。	
賓夕法尼亞州	酒駕	1	無最短時間要求	300	—	—	一、初犯酒測值介於 0.08 至 0.099%，面臨 6 個月緩刑，酒測值介於 0.1 至 0.159%，面臨 2 天至 6 個月監禁、500 至 5,000 美元罰金及吊照 12 個月，如法院許可，吊照 60 天後，可取得限制駕照，酒測值超過 0.16%，面臨 3 天至 6 個月監禁、1,000 至 5,000 美元罰金及吊照 12 個月，如法院許可，吊照 60 天後，可取得限制駕照。 二、2 犯酒測值介於 0.1 至 0.159%，面臨 30 天至 6 個月監禁、750 至 5,000 美元罰金及吊照 12 個月，酒測值超過 0.16%，面臨 90 天至 5 年監禁、1,500 美元罰金及吊照 18 個月，亦可能責命參加酒精篩檢及復健。 三、3 犯酒測值介於 0.1 至 0.159%，面臨 90 天至 5 年監禁、1,500 至 10,000 美元罰金及吊照 18 個月，酒測值超過 0.16%，面臨 1 至 5 年監禁、最低 2,500 美元罰金及吊照 18 個月，亦可能責命參加酒精篩檢及復健。 四、拒測視同有罪，且隨每次拒測而使懲罰增加，並比實際酒駕懲罰更為嚴厲。	
		2	5 天至 6 個月	300 至 2,500	12 個月	有(限制駕照期間)		未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%
		3	10 天至 2 年	500 至 5,000	12 個月	有(限制駕照期間)		
	拒測	1	—	—	1 年	有		
		2	—	—	18 個月	—		
		3	—	—	18 個月	—		
羅德島州	酒駕	1	最長 1 年	100 至 500	2 至 18 個月	—	一、未滿 21 歲者酒駕，酒測值介於 0.02 至 0.1%，初犯吊照 1 至 3 個月，2 犯吊照 3 至 6 個月，並增加罰金及社區服務，如未滿 18 歲者，則吊照至滿 21 歲。 二、未滿 21 歲者酒駕，酒測值介於 0.02 至 0.1%，初犯吊照 1 至 3 個月，2 犯吊照 3 至 6 個月，並增加罰金及社區服務，如未滿 18 歲者，則吊照至滿 21 歲。	
		2	10 天至 1 年	400 至 1,000	1 至 2 年	有		未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04%

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	拒測	3	1 至 5 年	400 至 5,000	至少 2 年	有	二、酒駕拒測者，初犯須參加 10 至 60 小時社區服務，2 犯須參加 60 至 100 小時社區服務，3 犯須參加 100 小時社區服務。 三、滿 21 歲者酒駕，初犯將命 10 至 60 小時社區服務，並參加酒駕課程，2 犯須參與酒精或藥物治療方案，並裝設酒精鎖 1 至 2 年，3 犯則屬重罪，除須參加酒精或藥物治療方案外，並裝設酒精鎖 2 年，且車輛可能遭到法院扣押及出售。
		1	—	200 至 500	6 個月	—	
		2	可能	600 至 1,000	1 年	—	
		3	可能	800 至 1,000	2 至 5 年	—	
南卡羅萊納州	酒駕	1	48 小時至 90 天	400 至 1,000	6 個月	—	2008 年 4 月 28 日州長簽署法案，通過增加酒駕者重新註冊機動車輛之費用，並要求駕駛人必須支付酒測費用，同時負擔酒精治療服務花費。
		2	5 天至 3 年	2,100 至 6,500	1 年	有	
		3	60 天至 5 年	3,800 至 10,000	2 年	有	
		4	1 至 7 年	最高 10,000	終身	—	
	拒測	1	—	—	6 個月	—	
		2	—	—	9 個月	—	
		3	—	—	1 年	—	
南達科他州	酒駕	1	最長 1 年	2,000	30 天至 1 年	—	2 犯及 3 犯 (屬 6 級重罪) 須完成法院批准的化學去癮方案，並提供財力責任證明，如此法院始允許其以工作、就業或參加其他諮詢方案為由，准予核發限制駕照。
		2	最長 1 年	2,000	180 天至 1 年	—	
		3	最長 2 年	4,000	1 年	—	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	1 年	—	
		3	—	—	1 年	—	
田納西州	酒駕	1	24 小時至 11 個月	350 至 1,500	1 年	有	一、初犯必須參加酒駕學校，並自費裝設酒精鎖，其他如拖車、保釋、律師、法庭、酒駕學校和回復等費用，約達 4,900 美元。 二、2 犯服刑滿 1 年並完成酒駕學校後，吊照期間可能准予核發限制駕照，另車輛恐遭州
		2	45 天至 1 年	600 至 3,500	2 年	有	
		3	120 天至 1 年	1,100 至 10,000	3 至 10 年	有	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	4	150 天至 6 年	3,000 至 15,000	5 年至無期限	有		政府扣押或沒收，又法官亦可能命其自費裝設酒精鎖。 三、3 犯吊照期間不准核發限制駕照，另車輛恐遭州政府扣押或沒收，又法官亦可能命其自費裝設酒精鎖。 四、4 犯屬 E 級重罪，吊照期間不准核發限制駕照，另車輛恐遭州政府扣押或沒收，又法官亦可能命其自費裝設酒精鎖。
	拒測 1	—	—	1 年	—		
	拒測 2	—	—	2 年	—		
	拒測 3	—	—	2 年	—		
德克薩斯州	酒駕 1	72 小時至 6 個月(酒測值超過 0.15% 則最長 12 個月)	最高 2,000 (酒測值超過 0.15% 則最高 4,000)	90 天至 12 個月	有(具職業駕照情況)	未滿 21 歲為 0% 一般為 0.08%	在德州酒後駕船，亦屬違法。
	酒駕 2	30 天至 12 個月	最高 4,000	180 天至 2 年	1 年(5 年內有前科)		
	酒駕 3	2 至 10 年	最高 10,000	180 天至 2 年	1 年(5 年內有前科)		
	拒測 1	—	—	180 天	—		
	拒測 2	—	—	2 年	—		
	拒測 3	—	—	2 年	—		
猶他州	酒駕 1	最長 180 天(強制入監 2 天或 48 小時社區服務)	至少 1,310	120 天	酒測值超過 0.16% 則強制 1 年(法官可決定降低酒測值)	未滿 21 歲為 0% 一般為 0.08%	一、2017 年 3 月猶他州成為美國第 1 個立法降低酒測值限制的州，即從 0.08% 調降至 0.05%，並自 2018 年 12 月 30 日開始生效。 二、駕駛人雖無實際駕駛行為，然只要在受酒精影響狀況下，對車輛進行實際物理控制，即屬違法，其考量因素係以「整體情況」為斷，包括「駕駛人車內乘坐位置」、「駕駛人是否有點火鑰匙」、「駕駛人是否觸摸方向盤或其他操控裝置」、「駕駛人是否睡著或醒著」等。
	酒駕 2	最長 180 天(強制入監 10 天或入監 5 天加 30 天電子監控)	至少 1,560	2 年	2 年(10 年內有 1 次或多次前科)		
	酒駕 3	最長 5 年(未關押則強制入監 62 天)	至少 2,850	2 年	2 年(10 年內有 1 次或多次前科)		
	拒測 1	—	—	18 個月	—		
	拒測 2	—	—	3 年	—		
	拒測 3	—	—	3 年	—		
佛蒙特州	酒駕 1	最長 2 年	最高 750	90 天	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為	一、初犯必須自費成功完 成酒精和駕駛教育方 案，並參加酒精或藥 物篩檢方案，亦可能

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表 (續)

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註
	拒測	2	最長 2 年	最高 1,500	18 個月	—	0.08% 商業駕駛為 0.04% 自費完成治療方案。 二、2 犯如參加並成功完成醫療酒精或藥物機構方案，將獲得已服刑證明，亦可能責命 200 小時社區服務，而再犯則車輛可能會被扣留，另除非成功完成酒精和駕駛康復方案外，否則無法回復駕照。 三、3 犯責命至少 400 小時社區服務，並連續監禁 100 小時且不中斷，另如參加並成功完成醫療酒精或藥物機構方案，將獲得已服刑證明，又再犯則車輛可能會被扣留。
		3	最長 5 年	最高 2,500	終身	—	
		1	—	—	6 個月	—	
		2	—	—	18 個月	—	
		3	—	—	終身	—	
		1	—	—	1 年	—	
維吉尼亞州	酒駕	1	最長 12 個月	250 至 2,500	1 年	至少 6 個月(如獲得限制駕照)	未滿 21 歲為 0.02% 一般為 0.08% 當駕駛人受酒精影響，或出現禁止之血液酒精濃度，並「駕駛」或「操作」車輛時，即屬違法。誠如該州最高法院所表示，對車輛具有「實際物理控制」，如坐在方向盤前，並且使用鑰匙點火，則可判定為酒駕。此外，駕駛人亦可能被要求完成酒精安全行動方案，以為緩刑之替代條件。
		2	10 天至 12 個月	500 至 2,500	3 年	至少 6 個月	
		3	90 天至 5 年	1,000 至 2,500	終身	至少 6 個月	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	3 年	—	
		3	—	—	3 年	—	
華盛頓州	酒駕	1	24 小時至 1 年	865.5 至 5,000	90 天至 1 年	有	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛為 0.04% 一、初犯可允許至少 15 天之居家電子監控方案，以替代監禁時間，另吊照 30 天後，如法院同意時，可獲得限制駕照，又車輛須自費安裝酒精鎖。 二、2 犯應執行 60 天的居家電子監控，且車輛須自費安裝酒精鎖。 三、3 犯應執行 150 天之居家電子監控，另車輛須自費安裝酒精鎖。
		2	30 天至 1 年	1,120.5 至 5,000	2 年至 900 天	有	
		3	90 天至 1 年	1,970.5 至 5,000	3 至 4 年	有	
	拒測	1	—	—	1 年	—	
		2	—	—	2 年	—	
		3	—	—	3 年	—	
西維吉尼亞州	酒駕	1	最長 6 個月(酒測值超過 0.15% 則至少 48 小時)	100 至 500 (如酒測值超過 0.15% 則 200 至 1,000)	6 個月	—	未滿 21 歲為 0.02% 滿 21 歲為 0.08% 商業駕駛 未滿 21 歲者酒駕，將吊照 60 天或至其滿 18 歲為止，另初犯吊照者，可申請機動車輛酒精檢測暨停駛方案，並以酒精鎖替代吊照，如酒測值低於 0.15%，將吊照 15 天及裝設酒精鎖
		2	6 個月至 1 年	1,000 至 3,000	10 年	—	
		3	2 至 5 年	3,000	終身	—	

美國各州酒後駕車再犯及拒測相關次數懲罰類型一覽表（續）

州名	犯行(次)	監禁	罰金(美元)	吊照	強制酒精鎖	血液酒精濃度標準	備註	
	拒測		至 5,000			為 0.04%	120 天，又如酒測值超過 0.15%，將吊照 45 天及裝設酒精鎖 270 天，然此方案並不適用於毒品駕駛。	
		1	—	—	1 年			—
		2	—	—	10 年			—
威斯康辛州	酒駕	1	—	150 至 300	6 至 9 個月	—	初犯、2 犯及 3 犯如附載未滿 16 歲者，則懲罰加倍，另法院會在原始罰金外，加罰 355 美元。此外，2 犯及 3 犯所有登記或註冊之車輛，可能會受到扣留或裝設酒精鎖。	
		2	5 天至 6 個月	300 至 1,100	12 至 18 個月	有		
		3	30 天至 1 年	600 至 2,000	2 至 3 年	有		
		4	60 天至 1 年	600 至 2,000	2 至 3 年	有		
		5	6 個月至 6 年	600 至 10,000	2 至 3 年	有		
		6	6 個月至 6 年	600 至 10,000	2 至 3 年	有		
	拒測	1	—	—	1 年	—		
		2	—	—	2 年(10 年內有前科)	—		
		3	—	—	3 年(10 年內有前科)	—		
懷俄明州	酒駕	1	最長 6 個月	最高 750	90 天	有(酒測值超過 0.15%)	初犯判決前須自費接受藥物濫用評估，而 5 年內 2 犯、3 犯或 4 犯(屬重罪)，則判決前須自費接受健康機構所認證之濫用藥物供應商進行的藥物濫用評估，並自費裝設酒精鎖。此外，3 犯如完成法院准許之住院治療方案，將可暫停監禁 15 天。然而，自 2010 年 7 月 1 日起，再犯條件由 5 年改為 10 年，如此才構成加重懲罰之事由。	
		2	7 天至 6 個月	250 至 750	1 年	有(1 年)		
		3	1 至 6 個月	750 至 3,000	3 年	有(2 年)		
		4	最長 2 年	最高 10,000	視狀況而定	有(終身)		
	拒測	1	—	—	6 個月	—		
		2	—	—	18 個月	—		
		3	—	—	18 個月	—		

資料來源：研究者整理自 Blood alcohol level chart: Are you too drunk to legally drive?, Nolo (2020).

日常生活經驗量表

親愛的朋友，您好：

使用汽(機)車是現代人交通往來不可或缺的工具之一，本項問卷調查目的，即在了解您日常使用汽(機)車的經驗與狀況，以及面對問題的態度和看法，**答案沒有**所謂的「對」或「錯」，您的每項意見都很寶貴，而本問卷採「**不記名**」方式，您**不需留下姓名或號碼**，另調查結果也僅供學術研究使用，不會進行個案討論或影響任何處遇分數，**沒有人會知道您回答的情形**。因此，請看清楚題目後，同意或不同意(請於內打√)回答問卷中的問題，您的回答對於學術研究成果，將非常有幫助！最後，感謝您對本項調查的支持，謹祝：

健康 平安 喜樂

指導教授 鄧煌發、蔡庭榕 博士
研究生(施測員) 林書慶 敬上

第一部分

下列問題，是想了解您在**入監(所)前1年**，日常生活是否曾經發生這些事件？以及事件對您的影響程度？請勾選「√」與您情況相符的答案，謝謝！

	未發生	有發生， 但有影響	有發生， 但影響很少	有發生， 也有影響	有發生， 且影響很大
1. 工作不穩定.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 與好朋友不再聯絡.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 婚姻關係不好.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 身體不好.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 與親人不再聯絡.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 經濟狀況困難.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 家人身體不好.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 父母婚姻不好.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. 家人涉及犯罪.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. 被人偷拐搶騙.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. 身體被人傷害.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. 感情發生問題.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. 生活作息失調.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. 家人工作不穩定.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. 被政府開罰單.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. 學業出現問題.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. 親子關係不好.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

接下來的問題，是想了解您在**入監（所）前 1 年**，日常生活是否曾經發生下列狀況？請勾選「」與您情況相符的答案，謝謝！

- | | 從未
如此 | 很少
如此 | 偶爾
如此 | 經常
如此 |
|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 覺得沒有辦法去應付生活中惱人的麻煩..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 不會處理男女感情問題..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 覺得外表沒有吸引力而不如他人..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 擔心無法掌控生活中重要的事..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 對未來會感到困惑而沒有目標..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. 害怕找不到理想工作..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. 對生活上許多問題會懷疑自己的解決能力..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. 遇到挫折無法找到適當的發洩方法..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. 對日子感到枯燥或煩悶..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. 因無法預期或不能掌控的事發生而感到心煩..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

下面問題，是想了解您在**入監（所）前 1 年**，日常生活與人相處的狀況，請勾選「」與您情況相符的答案，謝謝！

- | | 從未
如此 | 很少
如此 | 偶爾
如此 | 經常
如此 |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 與人發生爭吵..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 覺得沒有人可以談心或關心自己..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 別人總是忽略或不尊重我的意見..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 不管再怎麼努力，還是得不到別人的肯定..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 平常和親友在一起時，感覺像是個孤獨的局外人..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. 發生關於自己事情時，親友並不會感到興趣..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. 覺得親友並不了解自己的想法..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. 在親友眼中，自己是個失敗者或沒有用的人..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. 在處理事情時，自己總是被人認為會弄得一團亂..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. 在別人眼中，自己是個惹麻煩或做違法事情的人..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. 覺得對家庭沒有歸屬感..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. 由於某些原因，不能去參加想參加的活動..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. 覺得親友干涉或要求太多..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. 在親友當中，自己總是被嘲弄或取笑..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. 覺得與旁人相處得並不好..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. 覺得對工作沒有歸屬感..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. 雖然認識很多親友，仍會感到孤獨..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

第二部分

以下問題，主要想了解您在**入監(所)前1年**，對於酒後駕車的看法，以及身旁人士對酒後駕車所抱持的態度，請勾選「」符合實際狀況的答案，謝謝！

- | | | 非常
不同意 | 不
同意 | 同
意 | 非常
同意 |
|-----------------------------------|--------------------------|-----------|--------------------------|--------|--------------------------|
| 1. 酒後駕車是自己的事，若沒有傷到他人，違規一下沒關係..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 2. 如為工作或生活而酒後駕車的話，就不應該被處罰..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 3. 有些犯罪比酒駕嚴重，卻罰得比酒駕輕，處罰酒駕不公平..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 4. 深夜有大眾運輸工具(如捷運或公車)的話，就不會酒駕..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 5. 深夜叫得到計程車的話，就不會酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 6. 酒駕是錯誤行為，應遵守喝酒不開(騎)車的法律規定..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 7. 可以結交有酒後駕車經驗的朋友..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 8. 喝酒後可以從事駕車行為..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |

日常生活中，您.....

- | | | 從未
如此 | 很少
如此 | 偶爾
如此 | 經常
如此 |
|------------------------|--------------------------|----------|--------------------------|----------|--------------------------|
| 1. 曾經看過父(母)親酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 2. 曾經看過兄弟姐妹酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 3. 曾經看過配偶或同居人酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |

日常生活中，您.....

- | | | 從未
如此 | 很少
如此 | 偶爾
如此 | 經常
如此 |
|-------------------------|--------------------------|----------|--------------------------|----------|--------------------------|
| 1. 擔心酒後駕車被父(母)親知道..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 2. 擔心酒後駕車被兄弟姐妹知道..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 3. 擔心酒後駕車被最要好朋友知道..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 4. 擔心酒後駕車被配偶或同居人知道..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |

如您發生酒後駕車，您的.....

- | | | 從未
如此 | 很少
如此 | 偶爾
如此 | 經常
如此 |
|-------------------------|--------------------------|----------|--------------------------|----------|--------------------------|
| 5. 父(母)親表現出不諒解的態度..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 6. 兄弟姐妹表現出不諒解的態度..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 7. 最要好朋友表現出不諒解的態度..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |
| 8. 配偶或同居人表現出不諒解的態度..... | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> | | <input type="checkbox"/> |

9. 不管對或錯，您覺得酒後駕車有哪些好處？**可複選**

- (1) 解決沒人幫忙開（騎）車回家的問題 (2) 節省叫計程車回家的費用
 (3) 隔天重要活動（如上班【學】）方使用車 (4) 不用麻煩親友或家人出門來載
 (5) 證明自己身體狀況良好（如酒量好或沒喝醉）
 (6) 證實自己社會地位或交遊廣泛（如關係好而不怕警察取締）
 (7) 酒後續攤或回家方便 (8) 解決深夜叫不到計程車的問題
 (9) 使人心情感到輕鬆和愉快 (10) 使人享受速度和刺激的感覺
 (11) 解決深夜沒有大眾運輸工具（如捷運或公車）的問題
 (12) 其他好處（請說明：_____）

10. 不管對或錯，您覺得酒後駕車有哪些壞處？**可複選**

- (1) 被警察攔查或取締 (2) 發生車禍而使人受傷 (3) 發生車禍而造成死亡
 (4) 發生車禍造成財物損失 (5) 被警察移（函）送法辦 (6) 被法院判刑入獄
 (7) 被吊扣（銷）駕駛執照 (8) 被科處罰鍰（金） (9) 令家人感到蒙羞
 (10) 使親友感到難過 (11) 影響重要的日常作息（如上班【學】）
 (12) 其他壞處（請說明：_____）

在您印象中，您……

- | | 從來
沒有 | 少於
一半 | 多於
一半 | 所有
全部 |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 所有的朋友中，有多少人酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 經常在一起的朋友中，有多少人酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 最要好的朋友中，有多少人酒後駕車..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

第三部分

下列各項問題，主要想了解您在**入監（所）前1年**，當面對事情時，通常會採取如何的處理態度？以及可能使用何種解決辦法？請勾選「」符合您想法的選項，謝謝！

- | | 非常
不同意 | 不
同意 | 同
意 | 非常
同意 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 當和人意見嚴重衝突時，通常很難平心靜氣和他們溝通..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 當生氣時，有時會想傷害人來表達自己的憤怒，而不是
告訴他們為何生氣..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 很容易發脾氣..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 即使會帶給人麻煩，還是會試著去得到自己想要的東西..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 如果做的事會使人不高興，這是因為別人的問題，而不
是自己的問題..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. 當別人有困難時，不會很同情他們..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. 即使會帶給人麻煩，還是會以自己為優先考量..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. 與同年齡人相比，自己似乎更有精力，從事更多活動..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. 與閱讀或思考問題相比，自己更喜歡戶外活動..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. 總覺得活動的感覺，要比靜坐或思考的感覺更好..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- | | 非常
不同意 | 不
同意 | 同
意 | 非常
同意 |
|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 11. 有時覺得惹麻煩反而刺激..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. 有時會因為好玩而去冒險..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. 喜歡做些冒險的事，來考驗自己一下..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. 當事情變得複雜時，會傾向放棄或停止..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. 預料中可能會很困難的事，經常會試著去躲開它..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 16. 與日後才有回報的事相比，更喜歡做些立即有回報的事..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 17. 比較關心眼前發生的事，而較少考慮日後才發生的事..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 18. 即使會犧牲長久追求的目標，還是經常做些能帶來立即快樂的事..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 19. 不會對未來做太多的努力和思考..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

第四部分

接下來的問題，主要想了解您對現行法令及公部門運作的看法，請勾選「✓」符合您想法的選項，謝謝！

現行處罰酒後駕車的法令規定，您覺得……

- | | 非常
不同意 | 不
同意 | 同
意 | 非常
同意 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. 對拒絕酒測者，處新臺幣9萬元罰鍰、移置保管車輛、吊銷駕照及實施道路交通安全講習，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. 對拒絕酒測而肇事使人重傷或死亡者，處新臺幣9萬元罰鍰、移置保管車輛、吊銷駕照且不得再考領及實施道路交通安全講習，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. 駕駛人吐氣所含酒精濃度只要達每公升0.15毫克，就認定是酒後駕車而違反行政規定，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. 對酒駕違規者，處新臺幣1萬5千元以上9萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊扣駕照1年，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. 對酒駕違規且附載未滿12歲兒童者，處新臺幣1萬5千元以上9萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊扣駕照2年，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. 對酒駕違規而肇事使人受傷者，處新臺幣1萬5千元以上9萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊扣駕照2年，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. 對酒駕違規而肇事使人重傷或死亡者，處新臺幣1萬5千元以上9萬元以下罰鍰、移置保管車輛及吊銷駕照且不得再考領，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. 對5年內酒駕違規2次以上者，處新臺幣9萬元罰鍰、移置保管車輛及吊銷駕照，處罰太重..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

現行處罰酒後駕車的法令規定，您覺得……

非常 不 同 非常
不同意 同意 同意 同意

9. 對 5 年內酒駕違規 2 次以上而肇事使人重傷或死亡者，處新臺幣 9 萬元罰鍰、移置保管車輛及吊銷駕照且不得再考領，處罰太重.....
10. 駕駛人吐氣所含酒精濃度只要達每公升 0.25 毫克，就認定是酒後駕車而違反刑事法令，處罰太重.....
11. 對公共危險酒駕違法者，處 2 年以下有期徒刑，得併科新臺幣 20 萬以下罰金，處罰太重.....
12. 對公共危險酒駕違法而致人重傷者，處 1 年以上 7 年以下有期徒刑，處罰太重.....
13. 對公共危險酒駕違法而致人於死者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑，處罰太重.....
14. 對 5 年內再犯公共危險酒駕違法者，加重刑期至本刑的 2 分之 1，處罰太重.....
15. 現行政府對酒後駕車的處罰中，您覺得哪些最嚴厲？**可複選**
 (1) 實施道路交通安全講習 (2) 移置保管車輛 (3) 吊扣（銷）駕照
 (4) 不得再考領駕照 (5) 科處罰鍰（金） (6) 判處有期徒刑
 (7) 加重判刑至本刑的 2 分之 1 (8) 其他（請說明：_____）

目前公部門處理酒後駕車的效率，您覺得……

非常 不 同 非常
不同意 同意 同意 同意

1. 自開始酒駕，直到被逮捕為止，時間過很久.....
2. 自拒測被逮開始，直到接受道路交通安全講習為止，時間拖很久.....
3. 自拒測或酒駕被逮開始，直到車輛被移置保管為止，時間拖很久.....
4. 自拒測或酒駕被逮開始，直到駕照被吊銷（扣）或不得再考領為止，時間拖很久.....
5. 自拒測或酒駕被逮開始，直到繳納罰鍰（金）為止，時間拖很久.....
6. 自公共危險酒駕被逮開始，直到移（函）送至地檢署為止，時間拖很久.....
7. 自公共危險酒駕移（函）送至地檢署開始，直到被檢察官起訴為止，時間拖很久.....
8. 自公共危險酒駕被檢察官起訴開始，直到被法院判刑確定為止，時間拖很久.....
9. 自公共危險酒駕被法院判刑確定開始，直到入監執行刑期為止，時間拖很久.....

10. 在政府部門處理酒後駕車的過程中，您覺得哪些流程拖最久？**可複選**

- (1)自開始酒駕到被逮捕 (2)自拒測到接受道路交通安全講習
 (3)自拒測或被逮到車輛被移置保管 (4)自拒測或被逮到繳納罰鍰(金)
 (5)自拒測或被逮到駕照被吊銷(扣)或不得再考領
 (6)自被逮到移(函)送至地檢署 (7)自移(函)送至地檢署到檢察官起訴
 (8)自地檢署檢察官起訴到法院判刑確定 (9)自法院判刑確定到入監執行
 (10)其他(請說明：_____)

現階段對於酒後駕車的處罰，您覺得……

- | | | 非常
不同意 | 不
同意 | 同
意 | 非常
同意 |
|--|--------------------------|-----------|---------|--------|----------|
| 1. 酒駕小心或注意的話，一般不會被抓..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 2. 拒絕酒測或酒駕被抓，就算移置保管車輛，還是可以駕駛其他車輛..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 3. 拒絕酒測或酒駕被抓，就算吊銷(扣)駕照或不得再考領，還是可以駕駛車輛..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 4. 拒絕酒測或酒駕被抓，就算科處罰鍰(金)，還是不繳納..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 5. 酒駕被抓，只要拒測或找人關心(說)，一般不會被移(函)送地檢署..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 6. 酒駕被移(函)送地檢署，只要爭取緩起訴，一般不會被檢察官起訴..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 7. 酒駕被檢察官起訴，只要花錢請律師打官司，一般不會被法院判刑..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 8. 酒駕被法院判刑，只要爭取易科罰金或緩刑，一般不會入監坐牢..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 9. 酒駕入監坐牢，只要爭取易服社會勞動，一般不會被關..... | <input type="checkbox"/> | | | | |
| 10. 在政府對酒後駕車的處罰中，您最擔心？ 可複選 | | | | | |

- (1)實施道路交通安全講習 (2)移置保管車輛 (3)吊扣(銷)駕照
 (4)不得再考領駕照 (5)科處罰鍰(金) (6)判處有期徒刑
 (7)加重判刑至本刑的2分之1 (8)被攔查逮捕 (9)被移(函)送地檢署
 (10)被檢察官起訴 (11)被法院判刑 (12)被發監執行

第五部分

接下來的問題，主要想了解您本身酒駕的經驗，請您仔細回想看看，並根據事實勾選「✓」符合您個人經驗的選項，謝謝！

截至目前為止，您曾經酒駕幾次？

- (1)0次 (2)1次 (3)2次 (4)3次 (5)4次 (6)5次
 (7)6次 (8)7次 (9)8次 (10)9次 (11)10次(含以上)

第六部分

最後這些問題，主要想了解您的家庭環境和生活背景，由於這份問卷是不記名，所以沒有人會知道您的填答情形，請放心勾選「✓」符合您個人情況的選項，謝謝！

1. 您的性別？ (1) 男性 (2) 女性
2. 您的年齡？ **單選**
 (1) 未滿 18 歲 (2) 18 至 20 歲未滿 (3) 20 至 30 歲未滿 (4) 30 至 40 歲未滿
 (5) 40 至 50 歲未滿 (6) 50 至 60 歲未滿 (7) 60 至 70 歲未滿 (8) 70 歲以上
3. 您和親戚聊天時，最常使用的語言（母語）？ **單選**
 (1) 國語 (2) 閩南語 (3) 客家語 (4) 原住民語
 (5) 東南亞語（如菲律賓、印尼、緬甸、柬埔寨、越南、馬來西亞或泰國等地語系）
 (6) 外語（如英語、阿拉伯語、法語、德語、俄語、西班牙語、日語或韓語等語系）
 (7) 其他（請說明：_____）
4. 您入監（所）前的每月收入？ **單選**
 (1) 沒有收入 (2) 未滿 1 萬元 (3) 1 萬至 2 萬元未滿
 (4) 2 萬至 3 萬元未滿 (5) 3 萬至 5 萬元未滿 (6) 5 萬至 8 萬元未滿
 (7) 8 萬至 12 萬元未滿 (8) 12 萬元以上
5. 您的教育程度？ **單選**
 (1) 不識字 (2) 國小畢（肄）業 (3) 國中畢（肄）業 (4) 高中（職）畢（肄）業
 (5) 大學（專科）畢（肄）業 (6) 研究所（含以上） (7) 其他（請說明：_____）
6. 您入監（所）前的婚姻狀況？ **單選**
 (1) 未婚 (2) 喪偶 (3) 離婚 (4) 已婚 (5) 再婚 (6) 其他（請說明：_____）
7. 您入監（所）前的職業狀況？ **單選**
 (1) 家管 (2) 商業 (3) 軍警 (4) 退休 (5) 失業
 (6) 公教 (7) 資訊業 (8) 公共（營）事業 (9) 民意代表 (10) 特種營業
 (11) 營造裝潢業 (12) 金融保險業 (13) 宗教慈善業 (14) 醫療保健業
 (15) 圖書文教業 (16) 視聽娛樂業 (17) 農林漁牧礦業 (18) 旅遊餐飲業
 (19) 傳播新聞業 (20) 服務（自由）業 (21) 交通運輸業 (22) 體育運動業
 (23) 手（加）工製造業 (24) 其他（請說明：_____）
8. 除酒駕外，您入監（所）前曾經做過哪些行為（案件）？ **可複選**
 (1) 未曾犯罪 (2) 背信 (3) 恐嚇 (4) 搶奪 (5) 侵占 (6) 詐欺
 (7) 貪污 (8) 毒品 (9) 竊盜 (10) 傷害 (11) 殺人 (12) 贓物
 (13) 瀆職 (14) 賭博 (15) 組織犯罪 (16) 偽造文書
 (17) 妨害投票 (18) 妨害家庭 (19) 妨害電腦 (20) 妨害風化
 (21) 妨害自由 (22) 強（海）盜 (23) 妨害性自主 (24) 槍砲彈藥刀械
 (25) 擄人勒贖 (26) 森林法 (27) 其他（請說明：_____）

9. 您這輩子第1次喝酒時，大約是在幾歲？**單選**

- (1) 未滿10歲 (2) 10至12歲未滿 (3) 12至15歲未滿 (4) 15至18歲未滿
 (5) 18至20歲未滿 (6) 20至30歲未滿 (7) 30至40歲未滿 (8) 40至50歲未滿
 (9) 50至60歲未滿 (10) 60至70歲未滿 (11) 70歲以上

翻轉新的人生，從這份問卷開始！

請您再仔細看看……**有沒有漏答地方**？

本研究問(題)項內容暨計分方式編碼參考表

問(題)項內容	計分方式
負面生活事件分量表	
第1題(工作不穩定)至第17題(親子關係不好)。	「未發生」給0分、「有發生,但沒有影響」給1分、「有發生,但影響很少」給2分、「有發生,也有些影響」給3分、「有發生,且影響很大」給4分。
日常生活困擾分量表	
第一部分 第1題(覺得沒有辦法去應付生活中惱人的麻煩)至第10題(因無法預期或不能掌控的事發生而感到心煩)。	「從未如此」給0分、「很少如此」給1分、「偶爾如此」給2分、「經常如此」給3分。
衝突人際關係分量表	
第1題(與人發生爭吵)至第17題(雖然認識很多親友,仍會感到孤獨)。	「從未如此」給0分、「很少如此」給1分、「偶爾如此」給2分、「經常如此」給3分。
酒駕認知分量表	
第1題(酒後駕車是自己的事,若沒有傷到他人,違規一下沒關係)至第8題(喝酒後可以從事駕車行為)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。
模仿分量表	
第1題(曾經看過父【母】親酒駕車)至第3題(曾經看過配偶或同居人酒後駕車)。	「從未如此」給0分、「很少如此」給1分、「偶爾如此」給2分、「經常如此」給3分。
差別強化分量表	
第二部分 第1題(擔心酒後駕車被父【母】親知道)至第8題(配偶或同居人表現出不諒解的態度)。	「從未如此」給0分、「很少如此」給1分、「偶爾如此」給2分、「經常如此」給3分。
第9題—酒後駕車好處(複選)	
第1小題(解決沒人幫忙開【騎】車回家的問題)至第12小題(其他好處)。	「未勾選」給0分、「有勾選」給1分。
第10題—酒後駕車壞處(複選)	
第1小題(被警察攔查或取締)至第12小題(其他壞處)。	「未勾選」給0分、「有勾選」給1分。
差別接觸分量表	
第1題(所有的朋友中,有多少人酒後駕車)至第3題(最要好的朋友中,有多少人酒後駕車)。	「從來沒有」給0分、「少於一半」給1分、「多於一半」給2分、「所有全部」給3分。

本研究問(題)項內容暨計分方式編碼參考表(續)

問(題)項內容	計分方式	
低挫折容忍力分量表		
第1題(當和人意見嚴重衝突時,通常很難平心靜氣和他們溝通)至第3題(很容易發脾氣)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。	
自我中心分量表		
第4題(即使會帶給人麻煩,還是會試著去得到自己想要的東西)至第7題(即使會帶給人麻煩,還是會以自己為優先考量)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。	
體力活動分量表		
第8題(與同年齡人相比,自己似乎更有精力,從事更多活動)至第10題(總覺得活動的感覺,要比靜坐或思考的感覺更好)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。	
第三部分	冒險性分量表	
	第11題(有時覺得惹麻煩反而刺激)至第13題(喜歡做些冒險的事,來考驗自己一下)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。
	投機性分量表	
	第14題(當事情變得複雜時,會傾向放棄或停止)和第15題(預料中可能會很困難的事,經常會試著去躲開它)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。
衝動性分量表		
第16題(與日後才有回報的事相比,更喜歡做些立即有回報的事)至第19題(不會對未來做太多的努力和思考)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。	
嚴厲性分量表		
第四部分	第1題(對拒絕酒測者,處新臺幣9萬元罰鍰、移置保管車輛、吊銷駕照及實施道路交通安全講習,處罰太重)至第14題(對5年內再犯公共危險酒駕違法者,加重刑期至本刑的2分之1,處罰太重)。	「非常不同意」給1分、「不同意」給2分、「同意」給3分、「非常同意」給4分。
	第15題—懲罰法令嚴厲程度比較(複選)	
第1小題(實施道路交通安全講習)至第8小題(其他)。	「未勾選」給0分、「有勾選」給1分。	

本研究問（題）項內容暨計分方式編碼參考表（續）

問（題）項內容	計分方式
迅速性分量表	
第 1 題（自開始酒駕，直到被逮捕為止，時間過很久）至第 9 題（自公共危險酒駕被法院判刑確定開始，直到入監執行刑期為止，時間拖很久）。	「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分、「非常同意」給 4 分。
第 10 題—制裁酒駕回應時間比較（複選）	
第 1 小題（自開始酒駕到被逮捕）至第 10 小題（其他）。	「未勾選」給 0 分、「有勾選」給 1 分。
第四部分	確定性分量表
第 1 題（酒駕小心或注意的話，一般不會被抓）至第 9 題（酒駕入監坐牢，只要爭取易服社會勞動，一般不會被關）。	「非常不同意」給 1 分、「不同意」給 2 分、「同意」給 3 分、「非常同意」給 4 分。
第 10 題—制裁酒駕肯定機率比較（複選）	
第 1 小題（實施道路交通安全講習）至第 12 小題（被發監執行）。	「未勾選」給 0 分、「有勾選」給 1 分。
酒駕行為	
第五部分	「0 次」給 0 分、「1 次」給 1 分、「2 次」給 2 分、「3 次」給 3 分、「4 次」給 4 分、「5 次」給 5 分、「6 次」給 6 分、「7 次」給 7 分、「8 次」給 8 分、「9 次」給 9 分、「10 次（含以上）」給 10 分。
	【初犯和再犯之差異分析分組】 「1 次」給 1 分、「2 次」給 2 分、「3 次」給 2 分、「4 次」給 2 分、「5 次」給 2 分、「6 次」給 2 分、「7 次」給 2 分、「8 次」給 2 分、「9 次」給 2 分、「10 次（含以上）」給 2 分。
	【初犯、單純再犯、低度再犯和高度再犯之差異分析分組】 「1 次」給 1 分、「2 次」給 2 分、「3 次」給 3 分、「4 次」給 3 分、「5 次」給 4 分、「6 次」給 4 分、「7 次」給 4 分、「8 次」給 4 分、「9 次」給 4 分、「10 次（含以上）」給 4 分。
酒駕次數	
基本人口特性調查表	
第六部分	性別 「女性」給 0 分、「男性」給 1 分。
	年齡 「未滿 18 歲」給 1 分、「18 至 20 歲未滿」給 1 分、「20 至 30 歲未滿」給 2 分、「30 至 40 歲未滿」給 3 分、「40 至 50 歲未滿」給 4 分、「50 至 60 歲未滿」給 5 分、「60 至 70 歲未滿」給 6 分、「70 歲以上」給 6 分。
	族群 「國語」給 4 分、「閩南語」給 5 分、「客家語」給 2 分、「原住民語」給 3 分、「東南亞語」給 1 分、「外語」給 1 分、「其他」給 1 分。

本研究問(題)項內容暨計分方式編碼參考表(續)

問(題)項內容	計分方式
個人收入	「沒有收入」給0分、「未滿1萬元」給1分、「1萬至2萬元未滿」給1分、「2萬至3萬元未滿」給2分、「3萬至5萬元未滿」給3分、「5萬至8萬元未滿」給4分、「8萬至12萬元未滿」給5分、「12萬元以上」給5分。
教育程度	「不識字」給0分、「國小畢(肄)業」給1分、「國中畢(肄)業」給2分、「高中(職)畢(肄)業」給3分、「大學(專科)畢(肄)業」給4分、「研究所(含以上)」給4分、「其他」給9分(視同遺漏值)。
婚姻狀況	「未婚」給1分、「喪偶」給2分、「離婚」給3分、「已婚」給4分、「再婚」給5分、「其他」給9分(視同遺漏值)。 【穩定、不穩定婚姻關係和無婚姻關係之差異或迴歸分析分組】 「未婚」給2分、「喪偶」給1分、「離婚」給1分、「已婚」給0分、「再婚」給1分、「其他」給9分(視同遺漏值)。
第六部分 職業	「家管」給9分、「商業」給5分、「軍警」給9分、「退休」給9分、「失業」給3分、「公教」給9分、「資訊業」給9分、「公共(營)事業」給8分、「民意代表」給9分、「特種營業」給9分、「營造裝潢業」給1分、「金融保險業」給9分、「宗教慈善業」給9分、「醫療保健業」給9分、「圖書文教業」給9分、「視聽娛樂業」給9分、「農林漁牧礦業」給7分、「旅遊餐飲業」給9分、「傳播新聞業」給9分、「服務(自由)業」給2分、「交通運輸業」給6分、「體育運動業」給9分、「手(加)工製造業」給4分、「其他」給9分。 【失業和未失業之迴歸分析分組】 「家管」給1分、「商業」給1分、「軍警」給1分、「退休」給1分、「失業」給0分、「公教」給1分、「資訊業」給1分、「公共(營)事業」給1分、「民意代表」給1分、「特種營業」給1分、「營造裝潢業」給1分、「金融保險業」給1分、「宗教慈善業」給1分、「醫療保健業」給1分、「圖書文教業」給1分、「視聽娛樂業」給1分、「農林漁牧礦業」給1分、「旅遊餐飲業」給1分、「傳播新聞業」給1分、「服務(自由)業」給1分、「交通運輸業」給1分、「體育運動業」給1分、「手(加)工製造業」給1分、「其他」給1分。
前科素行	「未曾犯罪」給0分、「背信」給1分、「恐嚇」給1分、「搶奪」給1分、「侵占」給1分、「詐欺」給1分、「貪污」給1分、「毒品」給1分、「竊盜」給1分、「傷害」給1分、「殺人」給1分、「贓物」給1分、「瀆職」給1分、「賭博」給1分、「組織犯罪」給1分、「偽造文書」給1分、「妨害投票」給1分、「妨害家庭」給1分、「妨害電腦」給1分、「妨害風化」給1分、「妨害自由」給1分、「強(海)盜」給1分、「妨害性自主」給1分、「槍砲彈藥刀械」給1分、「擄人勒贖」給1分、「森林法」給1分、「其他」給1分。
初次飲酒年齡	「未滿10歲」給1分、「10至12歲未滿」給1分、「12至15歲未滿」給2分、「15至18歲未滿」給3分、「18至20歲未滿」給4分、「20至30歲未滿」給5分、「30至40歲未滿」給6分、「40至50歲未滿」給7分、「50至60歲未滿」給7分、「60至70歲未滿」給7分、「70歲以上」給7分。