

## 酒駕行為及違規人特性之分析—以臺北市為例

### Analysis of Driving Behavior and Violation Characteristics Under the Influence - Taipei City as A Case

陳品樺 Pin-Hua Chen<sup>1</sup>

方文宗 Wen-Tsung Fang<sup>2</sup>

#### 摘要

為因應日益嚴重的酒駕違規行為，臺灣經過多次重刑化酒駕肇事刑責與罰金，及下修酒精濃度標準，但酒駕違規件數仍是居高不下，為防範酒駕違規行為，本文欲探討：一、嚴刑峻罰是否對於酒駕違規行為能夠產生嚇阻作用？二、酒駕違規行為是否有著性別、年齡層及行政區等差異？三、酒駕違規取締成效是否受警察機關或政策因素影響？本文蒐集臺北市自 101 年至 105 年共計 5 萬 5,143 件酒駕違規取締資料，發現在 102 年修法嚴懲後，酒駕違規行為僅在 103 年總件數有下降，而後酒駕違規件數增加，顯示嚴罰化對於嚇阻酒駕違規行為之效果可能有限。

**關鍵詞：**酒後駕車、違規特性、累犯

#### Abstract

*In response to the increasingly serious illegal behavior of driving under the influence (DUI), Taiwan government has repeatedly aggravated the criminal punishments and fines for DUI and revised the tolerable alcohol concentration standards. However, the number of DUI violations is still high. To prevent DUI violations, this study examined the key issues as follows: (1) Does aggravated penalties deter DUI violations? (2) Do DUI violations show difference associated*

---

<sup>1</sup> 臺北市政府警察局交通警察大隊警員、國立臺北大學社會學系研究所研究生(聯絡地址：100 臺北市中正區愛國西路 26 號，電話：02-23752100，E-mail：mazger17@gmail.com)。

<sup>2</sup> 臺灣警察專科學校交通管理科專任助理教授

*with gender, age groups, and administrative areas? (3) Is the law enforcement result upon DUI violations influenced by the police effort or policies? This study collected a total of 55,143 cases of DUI violations from years 2012 through 2016 in Taipei City, Taiwan. After increased penalties legislation in year 2013, the number of DUI violations decreased in year 2014. However, the number still increased after then. Aggravated penalization may have limited effectiveness on deterring DUI.*

**Keywords:** Driving Under the Influence (DUI), Violation Characteristics, Recidivism

## 一、前言

臺灣自 96 年至 105 年間平均每年舉發的交通違規件數高達九百萬件，尤以酒後駕車嚴重性最高，經過多次修法重刑化酒駕肇事刑責與罰金，並調降酒精濃度限制標準，但大部分酒駕違規人仍存有僥倖心態，忽略酒精對駕駛人中樞神經或其他感官器官、動作器官的影響，陳高村(2001)指出，酒精對駕駛人在訊息的感知、資訊的攫取、思考的判斷、行為決策能力與行為動作能力等，都將因此喪失機能或降低效率，形成反應、動作遲緩或亢奮狀態，直接或間接地影響到駕駛人之正常駕駛行為。駕駛人過度自信而認為還能安全控制車輛，導致酒後肇事案件頻傳。對於酒駕違規者，立法者究竟應如何規範才能有效遏止酒駕行為，而執法者除堅定執法立場外，基於社會成本概念，更應積極防範酒駕行為之發生。爰此，本文希藉由修法前後比較酒駕違規行為之差異，去了解酒駕重刑化對於行為人決定是否酒後駕車有無影響。並在違規人特性、季節、時間關聯性作探討，在臺北市酒駕違規資料中是否隱藏著，汽車駕駛人潛在的交通違規特性，嘗試針對不同性別、年齡層或交通工具者分析樣態找出適合之防制作為，以有效降低酒駕違規。另分析臺北市酒駕肇事與未肇事案件之違規分布狀態，檢視現行在酒後駕車違規取締作業上是否已是最有效率的做法，勤務編派有無精進作為。

## 二、研究問題與目的

### 2.1 嚴刑峻罰是否對於酒駕違規行為能夠產生嚇阻作用？

歷次修法均朝向重刑化，如仍無法有效嚇阻違規人之不理性選擇，則立法者應思索不同之可能性，除重刑外，是否藉由社會控制的角度增加其他人的監視(例如處罰共乘者、特殊警示車牌)，是否藉由衛生醫療、心理輔

導等手段的介入，針對酒駕成習之累犯者進行強制勒戒或提供心理輔導與諮商協助，解決隱藏在酒駕議題背後的社會問題。

## 2.2 酒駕違規行為是否有著性別、年齡層及行政區等差異？

如果酒駕違規行為存在性別差異，飲酒行為深受年齡層及飲酒場合影響，則顯示酒駕防制作為至少應有差異，針對高危險類別加強防制，針對年齡及飲酒場合交互結果，尋思不同酒駕宣導、預防作為。

## 2.3 酒駕違規取締成效是否受警察機關或政策因素影響？

鑒於警力有限，警察機關應運用實際數據分析，加以思索將警力編排於實際違規路段、時間，更有效率的發現酒駕違規行為，在警力有限情況下，避免因為組織或政策因素影響勤務編派。

# 三、文獻回顧

## 3.1 酒駕相關條文之立法歷程

最近幾年我國發生多起震驚社會的酒駕交通事故，葉姓大學生於舞廳通宵喝酒後，駕駛百萬名車失控撞死婦人，也導致同車友人無辜慘死；臺大曾姓女醫師過馬路時，慘遭酒駕闖紅燈男子撞擊身亡；英國商人酒駕撞死送報生後，潛逃出境，酒駕憾事頻傳引發社會撻伐。

故我國自 100 年 11 月起從刑法開始朝向嚴罰化方向修法，交通部於 101 年 10 月 15 日修正公布道路交通安全規則，自 102 年 1 月 1 日起，針對未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿 2 年及職業駕駛人等 3 類駕駛人駕駛車輛時，飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升 0.15 毫克，予以處罰規定。行政院 102 年 2 月 26 日公布自 102 年 3 月 1 日起實施修正道路交通管理處罰條例第 35 條提高酒駕罰則，酒駕罰鍰上限加重至新臺幣 9 萬元，增訂 5 年內 2 次以上之酒駕違規者，採最高額 9 萬元之處罰，及汽車駕駛人強行闖越酒測稽查處所，除罰 9 萬元及吊銷駕照外，並施以道路交通安全講習。102 年 6 月 11 日刑法明定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百分之 0.05 以上為公共危險犯罪要件，對於因而肇事者採加重結果犯之處罰。另交通部於 102 年 6 月 11 日修訂道路交通安全規則 114 條，自 102 年 6 月 13 日起酒精濃度不分行為人下修至

每公升 0.15 毫克。有關 100 年 11 月至 105 年酒駕相關條文之立法歷程，整理如表 1 所示。

表 1 100 年 11 月至 105 年酒駕相關條文之立法歷程表

施行日期	法規名稱	修正內容
100年11月30日	中華民國刑法	將有期徒刑一年以下之法定刑度提高為二年以下有期徒刑。因而致人於死或致人於傷部分訂定加重處罰(因而致人於死者，處一年以上七年以下有期徒刑；致重傷者，處六月以上五年以下有期徒刑)。
101年5月8日	道路交通管理處罰條例第35條	汽車駕駛人，駕駛汽車經測試檢定有下列情形之一者，處新臺幣一萬五千元以上六萬元以下罰鍰，並當場移置保管該汽車及吊扣其駕駛執照一年；附載未滿十二歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照二年。(為保護兒童，且配合兒童定義，爰將其改列第一項，只要有酒醉、吸毒等情況下又附載未滿十二歲兒童，即加倍吊扣其駕駛執照期間)
102年1月1日 (101年10月15日修正)	道路交通安全規則第114條	針對未領有駕駛執照、初次領有駕駛執照未滿2年及職業駕駛人等3類駕駛人駕駛車輛時，飲用酒類或其他類似物後其吐氣所含酒精濃度超過每公升0.15毫克
102年3月1日	道路交通管理處罰條例第35條	包括酒駕罰鍰上限加重至新臺幣9萬元，增訂5年內2次以上之酒駕違規者，採最高額9萬元之處罰，及汽車駕駛人強行闖越酒測稽查處所，除罰9萬元及吊銷駕照外，並施以道路交通安全講習。
102年6月13日	道路交通安全規則第114條	下修吐氣所含酒精濃度為達每公升0.15毫克或血液中酒精濃度達百分之0.03以上。
102年6月11日	刑法	明定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百分之0.05以上為公共危險犯罪要件，修正加重結果犯之處罰，提高刑度(因而致人於死者，處三年以上十年以下有期徒刑；致重傷者，處一年以上七年以下有期徒刑)，以保障合法用路人之生命身體安全。

### 3.2 修法加重酒駕處罰仍然無法達到嚇阻作用

嚇阻理論認為刑罰最重要的三大要素為嚴厲性(Severity)、確定性(Certainty)及迅速性(Celerity)，因為犯罪者能夠理性的衡量犯罪帶來的風險是否超過其目的(Gibbs, 1975)。酒後違規駕車屬重大危害交通秩序及安全之行為，不只危害駕駛人生命安全，更讓周遭無辜用路人安全受到威脅，嚴重危及社會安定與家庭幸福。1980年代西方刑罰學產生重要的概念流變，過去刑罰福利主義時期所強調的社會復歸理想逐漸不受重視(David, 2006)。在新刑罰學影響之下，國家將犯罪者視為恐懼與仇視的風險來源，唯有嚴刑峻罰的「控制」才能減少犯罪的發生，從不能安全駕駛罪之修法趨勢，可以看出立法者明顯採取「治酒駕用重典」的思維(李佳玟, 2013)。對如何

防範酒後違規駕車，更有民眾於國家發展委員會「公共政策網路參與平台」上發起連署，針對酒駕累犯、性侵和傷幼等行為實施鞭刑，國家與社會似乎都傾向倚賴嚴刑峻罰做為風險管理，防制行為人再犯。

102年刑法修正重點為明訂酒精濃度標準、加重罰金及監禁刑期。對於酒駕違規之立法呈現重罰之趨勢，考其立法意旨均認為「酒後駕車足以造成注意能力減低，提高重大違反交通規則之可能。行為人對此危險性應有認識，卻輕忽危險駕駛可能造成死傷結果而仍為危險駕駛行為，嚴重危及他人生命、身體法益。原刑罰額度顯係過輕，難收遏阻之效，另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。」，尤其酒駕行為刑罰化後，顯示酒駕不僅為交通違規，亦被視為一項犯罪行為。

從1990年以來酒駕的相關研究中，評估罰款或監禁刑對酒駕事件的嚇阻成效，發現罰款或監禁刑的懲罰效果並不顯著，尤其對酒駕累犯而言更是微乎其微(Wagenaar et al., 2007)。而吳姿瑩(2015)以嚇阻理論作為假設的基礎，對於成年酒駕累犯而言，嚇阻理論中「嚴屬性」主觀感受很強，實質影響力卻無法達預期。

本文欲確認酒後駕車相關處罰嚴罰化後，違規人數是否如政府之預期，因刑罰之嚴罰化而達到抑制犯罪的效果。

### 3.3 酒駕違規行為是否有性別差異

Gottfredson 與 Hirschi 在1990年提出一般化犯罪理論，又被稱為「自我控制理論」。自我控制是個人約束自己本身的行為，表現出符合社會規範及法令所期待的行為，缺乏自我控制的人，往往會追求行為後所產生的立即性快樂，而忽略行為以後的長期後果。而一個人若有足夠的自我控制能力，在面對短暫需求須立即滿足的情境下，則會考慮的比較多；反之，則會有較多的違規、偏差、以及犯罪行為。

張文菘(2011)認為在解釋酒醉駕車行為之相關犯罪理論中，以一般化犯罪理論(自我控制理論)較具有解釋力。Keane 等人(1993)，以次級資料分析1986年在 Ontario 接受酒精測試的12,777位駕駛進行酒醉駕車與低自我控制間的關係研究，以駕駛人血液中的酒精濃度為依變項，研究結果顯示，酒醉駕車者與低自我控制達統計上的顯著水準。

另根據歷年法務部觸犯刑罰法令及虞犯的人數資料統計，男性觸法的人數均占大多數。而且多數的研究結果也都顯示男性比女性較容易有偏差行為的產生(楊慧萍，1997；林俊榮，2005；張文菘，2011；譚子文、張楓明，2013a；譚子文、張楓明，2013b；蔡建生，2014)。

### 3.4 酒駕取締結果是否受警察機關或政策因素影響

酒駕違規取締成效是否受各警察機關或政策性因素影響，呈現出來的取締成果是否代表在該時段該處所的酒駕違規情形就比較嚴重，勤務編排方式是否有改善空間，是否能夠運用更精簡的警力更有效率的發現酒駕違規行為，在警力有限情況下，探討警察行政上的策進作為。

邱毓政(2008)指出，機關組織的政策對基層員警的裁量行為有不小的影響，警察機關為一高度服從之文官體系，對於機關命令聽從性較高，反抗性也較低。

張詠智(2014)組織內部的政策規定是影響警察裁量權的最大因素。例如取締性交易案件需涉及第三人才列入績效與上級長官的指示都會影響員警取締的對象，此外，警察個人因素與外在環境的不同也會影響警察取締性交易案件的態度與裁量權，甚至會影響取締績效。

陳冠勳(2016)指出，基層員警在舉發交通違規的裁量行為上會受到其員警個人內在的特質及生活背景和違規者的互動，還有自己本身所在的組織及媒體、政策環境等因素影響，其中又以和違規者互動以及績效壓力影響最深。另組織的特性也會影響基層警察人員的行政裁量作為，在機關長官的領導下，因官僚經驗的影響，組織的政策及目標會干擾作成裁量決策。

### 3.5 在不同環境有明顯差異

在犯罪學領域，根據許春金(2008)指出的環境中的犯罪促進因子包括：

- 1.物理性促進因子(Physical facilitators)：指可以增加犯罪成功的因素，或幫助犯罪者克服犯罪預防措施，有的物理性犯罪促進因子為工具，有的則是環境。
- 2.社會性促進因子(Social facilitator)：指可助長犯罪、給犯罪合理化的藉口或刺激等。
- 3.化學性促進因子(Chemical facilitator)：使犯罪者忽視危險或道德禁令之物質，藥物、酒精最常見。

關迺璇(2016)整理臺北市飲酒店分布情形，並指出駕駛人飲酒後是否決定駕車之行為，跟所處環境有關係，例如飲酒店林立也形成許多酒精來源之出口；在大眾運輸不方便情形下，飲酒後自行開車往返便宜又方便，使得酒駕者在理性上作出帶有風險的決策。

## 四、研究過程與發現

## 4.1 資料與變項整理

本文使用臺北市政府警察局 101 年起至 105 年止取締道路交通管理處罰條例第 35 條第 1、3、4 項之違規建檔記錄，總舉發件數共計 5 萬 6,353 件。在變項整理部分，囿於 102 年 3 月 1 日起修正之道路交通管理處罰條例第 35 條，針對汽車駕駛人強行闖越酒測稽查處所，不依指示停車接受稽查部分，立法意旨基於酒精濃度測試檢定之規定，乃是基於警員執行交通稽查勤務之必要性所設，合法設置之臨檢點即課予汽車駕駛人有接受酒精濃度測試檢定之義務，為免員警尾隨過程中置自身安危於高度風險中，亦避免駕駛人在高速逃逸過程中緊張至操控不穩而衍生憾事，爰對於強行闖越者，得依照現場蒐證取得之車牌號碼逕以汽車所有人為受舉發人逕行舉發，亦即無駕駛人個人資料，所以在變項整理上，將無駕駛人之逕行舉發案件作為遺漏值，扣除後共計 5 萬 5,143 件。

對於行政區變項整理部分，臺北市計有 12 個行政區，而臺北市政府警察局掌管轄內警政事宜，組織編制部分除局本部外，另計有 14 分局 3 大隊 4 隊等所屬機關，按轄區特性將中正區再劃分為中正第一分局及中正第二分局，將文山區再劃分為文山第一分局及文山第二分局。按照業務屬性專業分工，有舉發酒駕違規之責部分共計有 14 分局、保安警察大隊及交通警察大隊。原則上各分局不得跨轄取締交通違規，故在違規建檔記錄中，可推斷違規地址是在該行政區內；惟保安警察大隊及交通警察大隊係屬警察局之業務特僚單位，可跨轄區執法，爰在行政區變項整理部分，將舉發單位為保安警察大隊及交通警察大隊者作為遺漏值計 6,917 件，因件數占總舉發件數 12.54%，倘若扣除對於資料來說甚為可惜，爰在本文中母體數僅在有計算到行政區(舉發單位)變項時扣除，共計 4 萬 8,226 件。

## 4.2 研究發現

本文蒐集臺北市 5 年 5 萬 5,143 件酒駕違規案件，用來分析酒駕違規的常態行為，並期待藉以做酒駕防制重點宣導及預防方向，如表 2。

### 4.2.1 酒駕嚴罰化無法遏止違規行為

本文要先探討政府以提高酒駕違規罰鍰、嚴罰化及酒精濃度下修至每公升 0.15 毫克即屬違規之修法方向，對於酒駕違規行為是否能夠產生嚇阻作用。

前揭相關修法作為以 102 年關鍵年，但統計結果發現，101 年總件數為 1 萬 1,758 件，102 年為 1 萬 0,580 件，103 年為 9,999 件，104 年為 1 萬 1,220

件，到了 105 年酒駕違規更是達到修法後高峰為 1 萬 1,586 件。整體來看，在酒駕違規部分，僅在 103 年總件數有明顯下降，而後在 104 年及 105 年酒駕違規件數呈現逐年攀升，故顯示長期看來酒駕違規嚴罰化，並無法有效嚇阻駕駛人酒駕違規行為。

表 2 樣本基本資料描述統計分析表

樣本特性分配						
年度	101	102	103	104	105	總計
整年度	11,758 (21.32)	10,580 (19.19)	9,999 (18.13)	11,220 (20.35)	11,586 (21.01)	55,143 (100)
1-6 月	5,524 (20.99)	5,348 (20.32)	4,461 (16.95)	5,465 (20.7)	5,519 (20.97)	26,317 (100)
7-12 月	6,234 (21.63)	5,232 (18.15)	5,538 (19.21)	5,755 (19.96)	6,067 (21.05)	28,826 (100)
<b>其他違規態樣 (與同年度總 舉發數相比)</b>						
累犯人數	N/A	692 (6.54)	1,150 (11.50)	1,927 (17.17)	2,267 (19.57)	6,036 (10.95)
肇事人數	476 (4.05)	303 (2.86)	294 (2.94)	252 (2.25)	245 (2.11)	1,570 (2.85)
<b>性別</b>						
男性	10,319 (87.76)	9,441 (89.23)	8,948 (89.49)	9,900 (89.04)	10,369 (89.50)	49,067 (88.98)
女性	1,439 (12.24)	1,139 (10.77)	1,051 (10.51)	1,230 (10.96)	1,217 (10.50)	6,076 (11.02)
<b>車種</b>						
汽車	3,373 (28.69)	2,621 (24.77)	2,600 (26.00)	3,390 (30.21)	3,784 (32.66)	15,768 (28.59)
機車	8,385 (71.31)	7,959 (75.23)	7,399 (74.00)	7,830 (69.76)	7,802 (67.34)	39,375 (71.41)

註 1：括號內為百分比。

註 2：102 年 3 月 1 日才修法處罰 5 年內違反酒駕規定 2 次以上者，在表中簡稱為「累犯」。



另為了探討，因酒駕標準從嚴與罰則加重對於違規人可以持續多長時間，所以再進一步以違規月份做區分，考量在不同月份受氣候關係、時節慶祝等因素會影響駕駛人是否有酒駕行為，故以不同年度同期再做比較，發現 102 年 7-12 月總件數計 5,232 件，占跨年度下半年統計 18.15%，而 103 年 1-6 月總件數計 4,461 件，占跨年度上半年統計 16.95%，明顯低於其他年度的同期比較，顯示由於 102 年 3 月及 6 月的修法及擴大道路臨檢的作為，約僅能維持 1 年(102 年 7 月至 103 年 6 月)的嚇阻效果，顯示以提高酒駕違規罰鍰之方式，長久看來，無法有效改善或遏止酒駕再犯之情形。在嚴刑峻罰與社會氛圍敏感下，提高酒駕相關罰則，對心存僥倖、酒癮者、或其他原因之酒駕累犯，效果仍然有限(吳姿瑩，2015)，實務統計情形與文獻回顧部分有相同結果。

另犯罪學中關於累犯的研究中發現慢性犯罪的概念，亦即有一小部份的人，卻犯了相當大比例的罪行，其中一小部分的人包含累犯或習慣犯(許春金，2010)，而酒後駕車者即屬其中。Nichais 與 Ross(1991)在酒駕研究中顯示，酒駕致人於死之駕駛人約有 35%被定罪，其中約有 1/3~1/5 曾因酒駕被逮捕；蔡中志(2010)分析美國與日本對酒駕累犯之防制對策，指出在美國預防酒駕之研究，發現酒駕者中高達三分之一為累犯。以上顯示酒駕累犯的確占酒駕高危險群中很大的一部分。自 102 年起增訂 5 年內 2 次以上之酒駕違規後，經統計酒駕累再犯比例逐年攀高，103 年酒駕累犯人數為 1,150 件，占全年度 11.50%，至 105 年度酒駕累犯人數為 2,267 件，更高達 19.57%。在已接受過酒駕處分的情形下，固有的行政罰、刑罰方式仍無法達到嚇阻效果，這可能不一定僅是違規人心存僥倖或漠視法律，而是因為有酒精成癮情形。

對於酒駕違規行為，依據交通部及內政部於 106 年 2 月 20 日發布之道路交通安全講習辦法第 11 條、第 13 條及第 15 條修正總說明指出，參考 104 年交通部公路總局各區監理所(含轄站)參與道安講習「酒駕違規班」民眾填寫衛福部「酒精使用疾患確認檢測(AUDIT)」評量表結果顯示，經評量為問題性飲酒者占參加酒駕道安講習總人數 40.02%，多數酒駕違規者多為問題性飲酒情形，僅以提高酒駕違規罰鍰之方式似乎無法有效改善或遏止酒駕再犯之情形。

法務部<sup>3</sup>提出之「刑法通姦罪修法方向之說明」及「毒、藥癮、酒駕、三振法案及各類犯罪行為刑罰實效之刑事政策檢討」報告指出「對於酒駕累犯受刑人於入監執行後，本部矯正機關將針對受刑人刑期與喝酒歷史等情，擬定個別處遇計畫，加強醫療照顧，實施個別認輔，延請專業志工，針對飲酒問題實施個別深入輔導，並強化法治及生命教育，於出監前、後

<sup>3</sup> 參照法務部 105 年 01 月 14 日法檢字第 10504501620 號函。

並提供必要之轉介服務或協助。因此酒駕受刑人入監後，並非僅係與社會隔離，而係藉由入監施以必要及適當之教化，助其復歸社會。」

面對解決層出不窮的酒駕犯行，政府必須認知刑罰無助於再犯防治，唯有藉由衛生醫療、心理輔導等手段的介入，針對酒駕成習之累犯者進行強制勒戒或提供心理輔導與諮商協助，才能真正解決隱藏在酒駕議題背後的社會排除問題（吳姿瑩，2015；張蕙，2015；謝玉文及張逸皓，2017）。

累犯人數逐年增加，嚴罰化不僅無法達到抑制酒駕再犯的效果，反而衝擊了刑事司法系統，政府應導入其他矯治、社會控制等方式防制，在酒駕刑事司法政策的規劃上，不能僅靠嚴罰化，必須兼顧交通立法、警察執法、司法審判或矯正機構等相關系統，找出有效嚇阻方式，防範僥倖心態，並解決背後問題性飲酒之情形。

#### 4.2.2 酒駕違規行為是否有著性別差異

根據統整資料顯示，101年至105年總舉發件數為5萬5,143件，其中男性違規者4萬9,067人次，占88.98%，女性違規者6,076人次，占11.02%。為探討男性是否真的較女性而言更常有酒駕違規行為，或是因為男性自駕情形本來就較女性多，所以遭違規取締之機會也較大，爰參照臺北市政府交通局公告之性別統計項目，進一步比較統整資料是否能夠代表男性酒駕違規行為確實比女性嚴重。

依據臺北市政府交通局公告之性別統計項目，針對設籍於臺北市領有駕駛執照男女比例來看，101年至105年不論性別在汽車或機車的考照人數均略有增加，惟持照的性別比例均無明顯差異，平均5年來看兩性持照比例，設籍於臺北市領有汽車駕駛執照人數為152萬5,531人，其中男性90萬2,793人，占59%，女性為62萬2,738人，占41%；領有機車駕駛執照人數為124萬76人，其中男性82萬8,521人，占67%，女性為41萬1,555人，占33%。雖然領有駕駛執照不一定會駕駛車輛行駛於臺北市區，惟囿於現行政府尚無公布實際駕車之兩性比例，爰僅能以此推估，亦為研究限制。發現兩性在持照比例有明顯差異，不論是汽車或機車之持照狀況，男性均多於女性，故依照使用道路之頻率來看，確實有可能是因為男性較常駕車導致酒駕違規行為較多。

惟以101年至105年，每年度來看，除101年度男性酒駕比例未達89%，其餘每年度男性對女性酒駕比例均相同，亦即在整體上男性酒駕違規次數情形確實比女性嚴重此結果亦先前的偏差行為相關研究結果相符（楊慧萍，1997；林俊榮，2005；譚子文、張楓明，2013a；譚子文、張楓明，2013b；蔡建生，2014），「違規行為」，本質上是一個多層面而且相對性的概念，它會因時間、空間、對象之不同而有所差異。學者對違規行為的界定，多

半可以分為兩類。一、廣義的泛指違反任何團體規範的行為。二、狹義的僅指違反主要社會規範的行為，通常是指觸犯法律的行為。而男性在對於飲酒相關議題上，比女性自我控制更低，導致酒後駕車違規行為較多(張文菘，2011)。

人飲酒後注意力、反應力均較常人為低，若仍駕車上路，對路上其他汽車或行人之生命、身體安全均存有危險性，嚴禁酒後駕車是為保障路上過往車輛及行人之法益，惟在相同法律規範下，男性酒駕違規行為人次占大多數，酒駕違規行為存有性別差異，男性比女性較容易有違規行為的產生，亦即在酒駕防制作為上、反酒駕訴求上，應再思考對於男性有無其他不同的宣導、處置方式。

#### 4.2.3 酒駕違規取締結果是否受員警或機關政策因素影響

由於酒駕行為是一種連續性的行為或狀態，而且也很難持續追蹤，在沒有發生事故的情形下，所取得的資料可能會因為政策性考量(例如為提高見警度而設置之路檢點)、機關勤務編排方式以為某時段性違規件數一定較高而有固定執行模式，導致觀察到的酒駕行為可能有集中於攔檢點的假象，對於巡邏或其他勤務發現的酒駕違規行為則較不會有集中於同一時段或地點之情形。爰再進一步以酒駕且肇事行為來探討是否有受其他因素干擾，酒駕肇事行為是違規人在駕車時過失與他人發生交通事故，因員警係被動接受報案，不受政策及機關勤務編排方式影響，且在有他造當事人在場情形下，一經當事人提出質疑要求對駕駛人提出酒精濃度檢測部分，即應予施測，涉及後續肇事責任判定及民事、刑事責任，員警被動接受報案，跟組織特性、勤務編排方式較無關聯。本文透過卡方檢定，在酒駕遭取締情形下以性別、車種、年份、月份、星期幾、違規時段及行政區(舉發單位)當作自變項，以「是否肇事」為依變項，瞭解酒駕違規取締結果是否受組織或政策因素影響，隱藏在日常生活周邊而未被發現。由於酒駕肇事與酒駕未肇事兩者之樣本數差異懸殊，因此本章有關折線圖直軸採用案件發生之「比例」而非採「件數」來呈現，如表 3 所示。

##### 1. 性別部分

101 年至 105 年總舉發件數為 5 萬 5,143 件，其中男性違規者 4 萬 9,067 人次，占 88.98%，女性違規者 6,076 人次，占 11.02%。兩性在酒駕違規行為上究竟有無差異，仍有疑慮，根據統整資料顯示，101 年至 105 年酒駕肇事舉發件數為 1,570 件，其中男性酒駕肇事者 1,397 人次，占 88.98%，女性違規者 173 人次，占 11.02%。透過卡方檢定顯示，兩性在酒駕遭取締之肇事與未肇事的發生沒有顯著差異( $\chi^2=0.00, p=1.000$ )。所以在對於性別部分，並未出現有員警選擇性執法或受政策環境等因素影響導致差異。

表 3 酒駕遭取締之肇事與未肇事之發生次數分布與卡方檢定

變項	組別	總計	酒駕遭取締行為		X <sup>2</sup>	P值
			肇事	未肇事		
性別 (N=55,143)	男性	49,067 (88.98)	1,397 (88.98)	47,670 (88.98)	0.000	1.000
	女性	6,076 (11.02)	173 (11.02)	5,903 (11.02)		
車種 (N=55,143)	汽車	15,768 (28.59)	826 (52.61)	14,942 (27.89)	456.52	0.000***
	機車	39,375 (71.41)	744 (47.39)	38,631 (72.11)		
年份 (N=55,143)	101 年	11,758 (21.32)	476 (30.32)	11,282 (21.06)	98.79	0.000***
	102 年	10,580 (19.19)	303 (19.30)	10,277 (19.18)		
	103 年	9,999 (18.13)	294 (18.73)	9,705 (18.12)		
	104 年	11,220 (20.35)	252 (16.05)	10,968 (20.47)		
	105 年	11,586 (21.01)	245 (15.61)	11,341 (21.17)		
月份 (N=55,143)	1 月	5,010 (9.09)	188 (11.97)	4,822 (9.00)	67.88	0.000***
	2 月	4,401 (7.98)	147 (9.36)	4,254 (7.94)		
	3 月	3,722 (6.75)	146 (9.30)	3,576 (6.68)		
	4 月	3,948 (7.16)	125 (7.96)	3,823 (7.14)		
	5 月	4,514 (8.19)	118 (7.52)	4,396 (8.21)		
	6 月	4,722 (8.56)	130 (8.28)	4,592 (8.57)		
	7 月	5,121 (9.29)	97 (6.18)	5,024 (9.38)		
	8 月	4,977 (9.03)	113 (7.20)	4,864 (9.08)		
	9 月	5,088 (9.23)	128 (8.15)	4,960 (9.26)		
	10 月	5,055 (9.17)	123 (7.83)	4,932 (9.21)		
	11 月	4,532 (8.22)	122 (7.77)	4,410 (8.23)		
	12 月	4,053 (7.35)	133 (8.47)	3,920 (7.32)		
星期幾 (N=55,143)	星期一	6,902 (12.52)	200 (12.74)	6,702 (12.51)	5.83	0.443
	星期二	6,960 (12.62)	196 (12.48)	6,764 (12.63)		
	星期三	7,451 (13.51)	192 (12.23)	7,259 (13.55)		
	星期四	7,929 (14.38)	211 (13.44)	7,718 (14.41)		
	星期五	7,771 (14.09)	244 (15.54)	7,527 (14.05)		

酒駕行為及違規人特性之分析—以臺北市為例

	星期六	9,248 (16.77)	273 (17.39)	8,975 (16.75)		
	星期日	8,882 (16.11)	254 (16.18)	8,628 (16.11)		
<b>時 段</b> (N=55,143)	0-2 時	8,906 (16.15)	169 (10.76)	8,737 (16.31)	390.43	0.000***
	2-4 時	8,202 (14.87)	147 (9.36)	8,055 (15.04)		
	4-6 時	9,484 (17.20)	128 (8.15)	9,356 (17.46)		
	6-8 時	4,273 (7.75)	141 (8.98)	4,132 (7.71)		
	8-10 時	3,118 (5.65)	104 (6.62)	3,014 (5.63)		
	10-12 時	1,897 (3.44)	87 (5.54)	1,810 (3.38)		
	12-14 時	1,375 (2.49)	60 (3.82)	1,315 (2.45)		
	14-16 時	1,857 (3.37)	87 (5.54)	1,770 (3.30)		
	16-18 時	4,650 (8.43)	117 (7.45)	4,533 (8.46)		
	18-20 時	2,835 (5.14)	154 (9.81)	2,681 (5.00)		
	20-22 時	2,471 (4.48)	156 (9.94)	2,315 (4.32)		
	22-24 時	6,075 (11.02)	220 (14.01)	5,855 (10.93)		
<b>舉 發 單 位</b> (N=48,226)	大同分局	4,921 (10.20)	114 (7.55)	4,807 (10.29)	351.54	0.000***
	萬華分局	6,586 (13.66)	141 (9.34)	6,445 (13.80)		
	中山分局	7,375 (115.29)	207 (13.72)	7,168 (15.34)		
	大安分局	4,754 (9.86)	158 (10.47)	4,596 (9.84)		
	中正第一分局	1,777 (3.68)	43 (2.85)	1,734 (3.71)		
	中正第二分局	3,271 (6.78)	87 (5.77)	3,184 (6.82)		
	松山分局	3,399 (7.05)	65 (4.31)	3,334 (7.14)		
	信義分局	3,761 (7.80)	70 (4.64)	3,691 (7.90)		
	士林分局	2,475 (5.13)	184 (12.19)	2,291 (4.90)		
	北投分局	2,895 (6.00)	90 (5.96)	2,805 (6.00)		
	文山第一分局	1,413 (2.93)	70 (4.64)	1,343 (2.87)		
	文山第二分局	1,499 (3.11)	45 (2.98)	1,454 (3.11)		
	南港分局	1,263 (2.62)	93 (6.16)	1,170 (2.50)		
	內湖分局	2,837 (5.88)	142 (9.41)	2,695 (5.77)		

註：p<0.001\*\*\* p<0.05\*\*。

## 2. 車種部分

在車輛種類變項整理部分，車輛種類有大、小客車、貨車、客貨兩用車、代用客車、特種車、聯結車、拖車、大型重型機車、普通重型機車、普通輕型機車及小型輕型機車等種類，種類太多反而無法聚焦，爰在變項整理上，將大、小客車、貨車、客貨兩用車、代用客車、特種車及拖車整理為「汽車」，將大型重型機車、普通重型機車、普通輕型機車及小型輕型機車整理為「機車」。

根據統整資料顯示，101年至105年總舉發件數為5萬5,143件，其中駕駛汽車遭取締者1萬5,768人次，占28.59%，駕駛機車遭取締者3萬9,375人次，占71.41%。為探討駕駛機車者是否真的較駕駛汽車者更常有酒駕違規行為，或是因為在道路使用上汽機車比例本來就失衡，所以機車遭違規取締之機會也較大，參照交通部公路總局公告之臺北市領牌車輛統計，臺北市自101年至105年止，5年平均汽車登記車輛數為40萬5,703輛，占36.58%，機車登記車輛數為70萬3,389人，占63.42%，故依照使用道路之頻率來看，確實有可能是因為機車數量較多導致駕駛機車酒駕者遭取締件數較多。

爰再進一步以酒駕肇事行為來探討，根據資料顯示，101年至105年酒駕肇事舉發件數為1,570件，其中駕駛汽車遭取締者826人次，占52.61%，駕駛機車遭取締者744人次，占47.39%。酒駕肇事部分反而是汽車遭取締件數較多。

透過卡方檢定顯示，車種在酒駕遭取締之肇事與未肇事發生有顯著差異( $\chi^2=456.52$ ,  $p<0.001$ ，直條圖如圖1)。顯示在取締酒駕違規行為者，機車駕駛人酒駕違規行為較容易被警察取締到，此一部份，可能是跟警察取締方式有關係，在未實施路檢點之一般勤務中，員警常在停等紅燈過程中，以目視方式觀察駕駛人的狀態，機車駕駛人因外觀容貌樣態暴露在外，員警較容易發現有面紅耳赤、脖子發紅的情形；而臺灣對於交通法令多如牛毛，酒後駕駛機車一有外顯的違規行為、蛇行不穩、未開啟大燈、轉彎未打方向燈等舉止，員警即可以發動攔查的要件。而攔查汽車部分，因所需耗費時間較長，要考量現場有無足夠空間供受攔檢車輛安全停放，員警難以目視觀察駕駛人狀態等限制，導致員警較不容易發現汽車駕駛人酒後駕車之違規行為。

## 3. 時間部分

### (1) 年份方面

透過卡方檢定顯示，年份在酒駕遭取締之肇事與未肇事的發生有顯著差異( $\chi^2=98.79$ ,  $p<0.001$ ，折線圖如圖2)。雖然每年度的酒駕違規取締件數並無大幅度增減，惟從酒駕遭取締之肇事與未肇事的

發生歷程可看出在 102 年度修法後，對於酒駕肇事發生率從 101 年的 30.32% 降到 105 年的 15.61%，有大幅的降低，酒駕未肇事卻沒有發生波動的情況，波動的範圍在 18.13% 到 21.32%，並沒有明顯的差異。可見酒駕肇事發生率的波動，應是由於民眾受到法律的威嚇，為避免遭受處罰而在理性抉擇下所造成的結果(關迺璇，2016)。

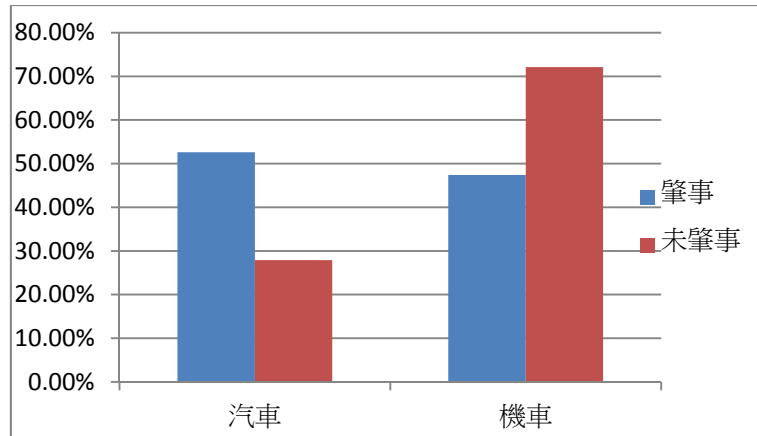


圖 1 不同車種酒駕遭取締之肇事與未肇事發生比例直條圖

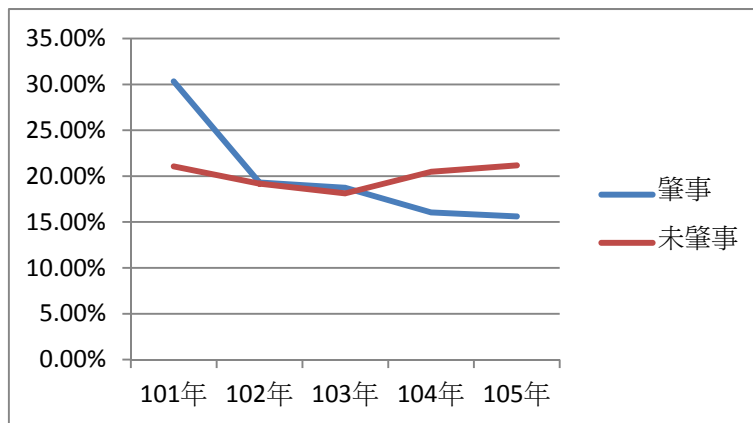


圖 2 不同年份酒駕遭取締之肇事與未肇事發生比例折線圖

(2)月份方面

透過卡方檢定顯示，月份在酒駕遭取締之肇事與未肇事的發生有顯著差異( $\chi^2=67.88$ ,  $p<0.001$ ，折線圖如圖 3)。其中每年 12 月至 4 月份酒駕肇事遭取締的比例更是高於酒駕未肇事的比例，顯示警察機關在取締酒後駕車的勤務編排上，於月份上有作很大的調配，可能是在年頭時較無積極取締作為，或是有其他跨年勤務、燈節活動排擠酒駕防制勤務，到了年中才較積極執法，在月份方面，組織的政策及目標會干擾酒後駕車之取締行為。

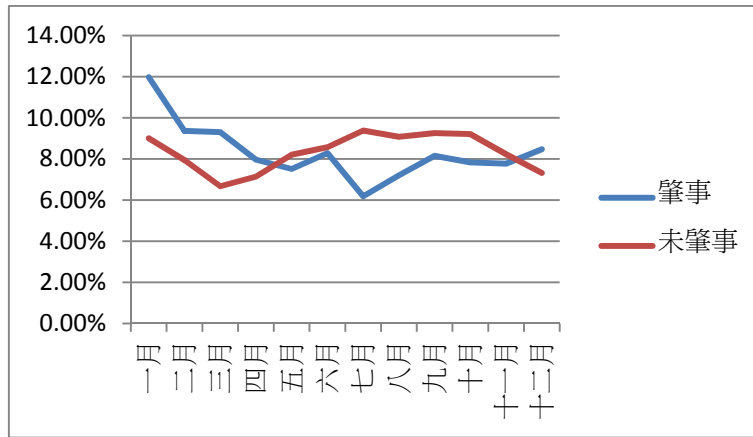


圖 3 不同月份酒駕遭取締之肇事與未肇事發生比例折線圖

(3) 星期幾方面

透過卡方檢定顯示，星期幾在酒駕遭取締之肇事與未肇事的發生沒有顯著差異( $\chi^2=5.83, p<0.443$ ，折線圖如圖 4)，顯示在星期幾的酒駕違規取締成效並未出現有員警選擇性執法或受政策環境等因素影響導致差異。另觀察酒駕違規星期幾與時段性發生件數交叉關係(折線圖如圖 5)，臺北市酒駕違規行為在星期四開始增加計 7,929 件，占 14.38%，其中 0-4 時酒駕遭取締件數較星期一至星期三多，可能是因為星期三為小周末，下班後有較多飲酒機會的聚餐行為，而在跨夜後再酒後駕車返回住所。星期五取締件數計 7,771 件，占 14.09%，到星期六更達高峰計 9,248 件，占 16.77%，其中 0-4 時酒駕遭取締件數較多，可能因為在星期五晚間有飲酒的社交聚餐行為增多，且時間持續至半夜才駕車回家，顯示該飲酒行為可能是前往酒吧、夜店等。星期日酒駕違規行為計 8,882 件，占 16.11%，至星期一再降為 6,902 件，占 12.52%，則是因為上班日而降低飲酒機會。

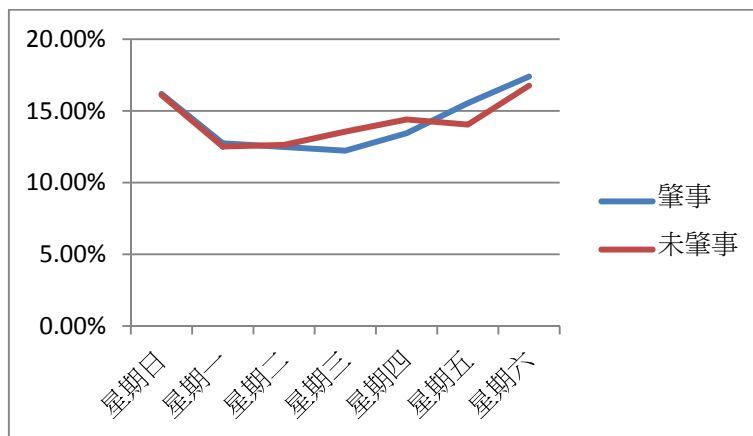


圖 4 星期幾酒駕遭取締之肇事與未肇事發生比例折線圖



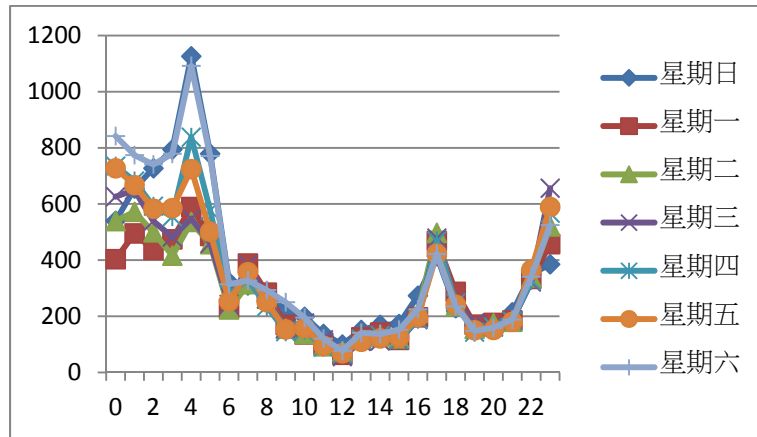


圖 5 星期幾與時段間酒駕遭取締之件數折線圖

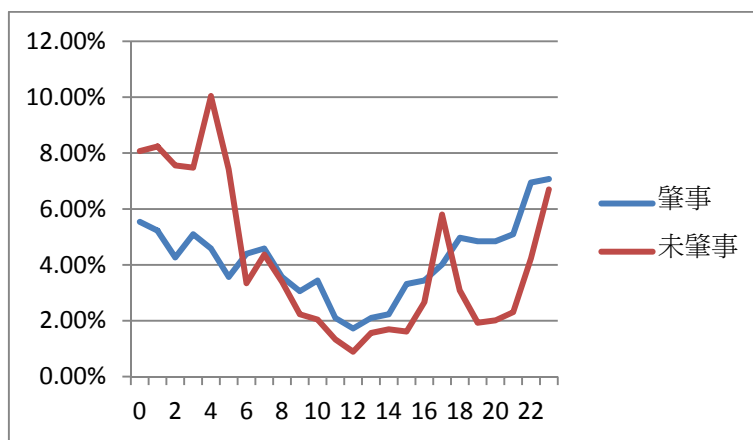


圖 6 不同時段酒駕遭取締之肇事與未肇事發生比例折線圖

#### (4)違規時段方面

透過卡方檢定顯示，違規時段在酒駕遭取締之肇事與未肇事的發生有顯著差異( $\chi^2=390.43$ ,  $p<0.001$ ，折線圖如圖 6)。每天的 0-6 時酒駕未肇事遭取締的比例遠高於酒駕肇事的比例，顯示警察機關在深夜時段的取締績效較佳，惟在 18-24 時酒駕肇事發生率開始增加，單純酒駕違規的取締率卻低於酒駕肇事的比例。

為探討酒駕且肇事被查獲情形較高的時段，是因為肇事件數本來就較多，還是因為該時段酒駕情形較嚴重所以因而肇事的情形也較多，依據臺北市政府資料開放平台之交通事故資料，臺北市 101 年至 105 年度 A1、A2 之交通事故案件(如圖 7)，從上班通勤時段 7 時一直到下班尖峰時間 22 時發生率較高。則本文資料分析 18-24 時酒駕肇事比例較單純酒駕案件較多，不得歸咎於因為肇事件數提升，顯示 18-24 時可能是酒駕高峰，有些隱藏在日常的酒駕違規行為未被發現，顯示警察機關在此一時段的勤務編排上，有加強執法的空間。

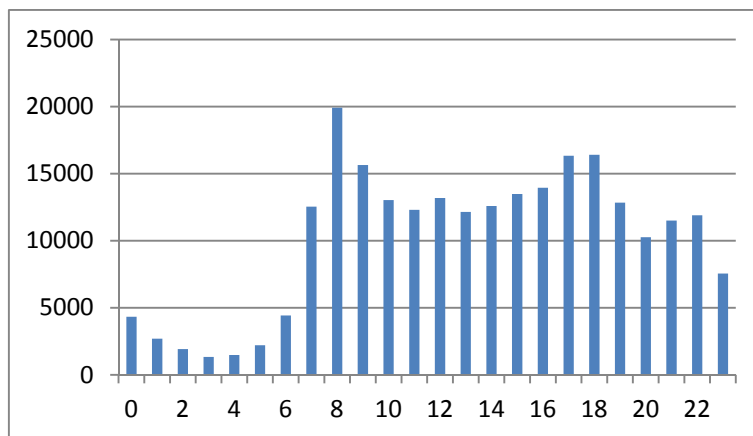


圖 7 臺北市 101-105 年 A1、A2 交通事故件數直條圖

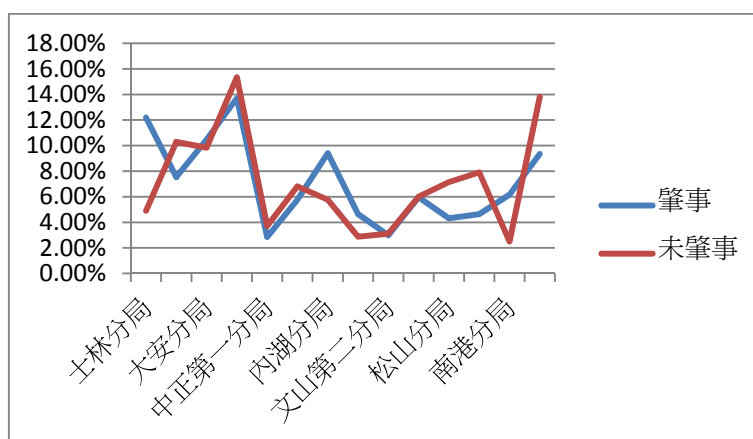


圖 8 不同單位酒駕遭取締之肇事與未肇事發生比例折線圖

#### 4. 空間部分

透過卡方檢定顯示，不同舉發單位(行政區)在酒駕遭取締之肇事與未肇事的發生有顯著差異( $\chi^2=351.54, p<0.001$ ，折線圖如圖 8)。其中發現士林分局、內湖分局、文山第一分局及南港分局，單純酒駕違規的取締率低於酒駕肇事的比例，這四個轄區仍有許多隱藏在日常的酒駕違規行為未被發現，分局在取締酒後駕車違規上面應仍有加強執法的空間。

#### 4.2.4 其他發現

##### 1. 酒駕違規者性別及車輛種類與年齡關係

根據圖 9 顯示酒駕違規被取締者，男性年齡廣泛分布於 18 至 70 歲，不分年齡層使用機車的次數較多，而 30 歲至 50 歲間有較多男性駕駛汽車被取締，顯示在車輛選擇上亦有年齡的差異，可能因男性 30 歲以後工作穩定、具有經濟基礎好，較有資力可以購買車輛。

而女性酒駕違規被取締者，年齡集中於 18 到 50 歲，過 50 歲酒後駕車情形驟降，顯示年齡會影響女性是否違規，亦有可能是年輕時較會參與有飲酒機會的社交聚餐場合。

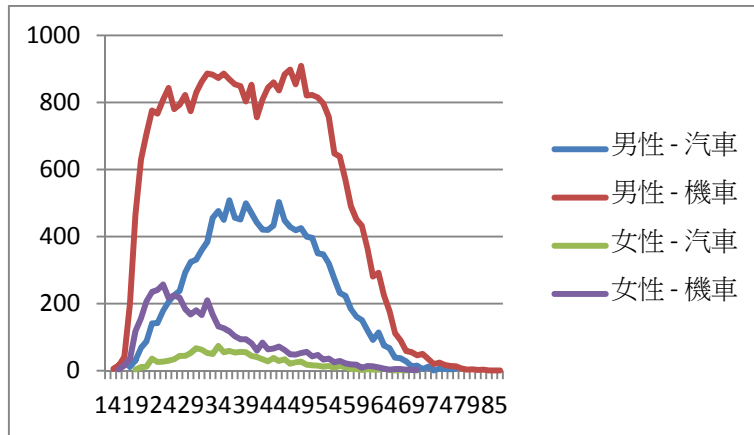


圖 9 酒駕違規者性別及車輛種類與年齡關係折線圖

### 2. 酒駕違規者性別及車輛種類與違規時段關係

根據圖 10 顯示酒駕違規被取締者，男性在 0-6 時、17-18 時違規的次數較多，而女性則集中於 3-5 時，顯示兩性在飲酒時間有明顯差異，而飲酒時間可能也跟飲酒場合有高度相關。0-6 時結束飲酒而駕車者，可能是因為前往具有聲光、舞池等功能設施之場所，且主要營業時間為夜間至次日凌晨之酒吧店、夜店等，而 17-18 時部分，可能是工作中勞力而有藉酒精提神，或者是用餐時習慣性搭配酒精，亦顯示兩性在飲酒習性有所不同，對於兩性的酒駕防制作為亦應有所差異。

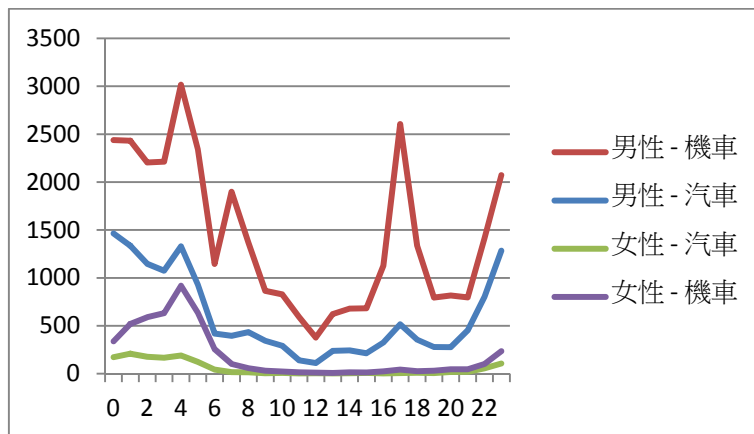


圖 10 酒駕違規者性別及車輛種類與違規時段關係折線圖

### 3. 酒駕違規地與違規時段關係

關迺璇(2016)整理臺北市飲酒店分布情形，發現出大安區靠近松山信義交界處的密度最高，然後中山區的南部次之，大致可以看出店家很明顯聚集在市中心大多分布在中山區、大同區的南部，以及信義區、大安區靠近松山區的交界處，而外環周邊區域如山區、人煙稀少處則非常稀疏或完全沒有。而夜酒店屬於易飲酒場所之一，近年來民眾盛行赴夜酒店消費娛樂，當中的敬酒、勸酒、拼酒文化產生不少負面效果，常常讓人不知不覺中就過量飲酒

根據圖 11，可發現萬華區、中山區、大安區及信義區的違規時段均集中於 3-6 時，與臺北市飲酒店分布情形吻合，亦與飲酒店營業結束時間有明顯關係，顯示飲酒店的密度確實對於酒駕違規行為有影響。

而大同區、中正第二分區違規行為集中於早上 7-9 時，大同區、萬華區違規行為集中於傍晚 17-18 時，違規分布時間與上下班尖峰時段相似，顯示在大同區、萬華區及中正第二分區之違規行為可能是因為聯外橋樑多，駕駛人有往返雙北之交通需求，通勤期間遭受取締的機會增加。7-9 時可能是因為大同區、中正第二分區有較多駕駛人有通勤行為，前晚有飲酒情形而休息時間未足夠讓酒精濃度代謝隔日又有駕車需求，所以在員警執行交通疏導勤務時容易發現有違規情形。大同區、萬華區違規行為集中於傍晚 17-18 時，較有可能是因為大同區、萬華區在人口分布上年齡較年長，有較多人會在用餐時小酌再有駕車情形，員警執行交通疏導勤務時容易透過目視觀察發現違規。

#### 4. 酒駕違規時段與駕駛人年齡關係

根據圖 12 首先可明顯觀察出，30-39 歲駕駛人酒後駕車行為集中於 0-4 時，可能跟壯年應酬及酒店、夜店等飲酒店結束時間有關。而 18-23 歲及 24-29 歲駕駛人酒後駕車行為明顯集中於 4 時，跟夜店結束時間有關。40-49 歲及 50-59 歲駕駛人酒後駕車行為較常出現於 7-8 時、17-18 時及 23-01 時，顯示飲酒場合、時機多元，可能在此年齡層之違規人較有心存僥倖、便宜行事之心態，低估了酒駕肇事的風險和嚴重性、對自己的意識與控車能力過度自信，較有可能有酒精成癮狀況。而飲酒行為被取締之時段可能是跟前日喝酒酒精濃度尚未代謝、晚間用餐小酌及應酬聚餐結束有關。

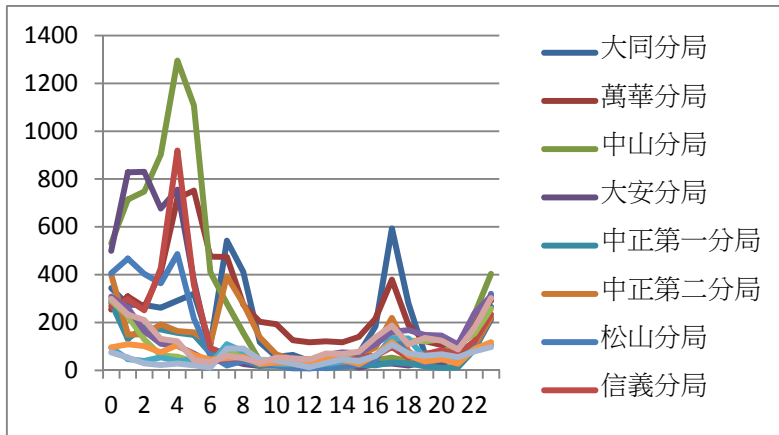


圖 11 酒駕違規地與違規時段關係折線圖

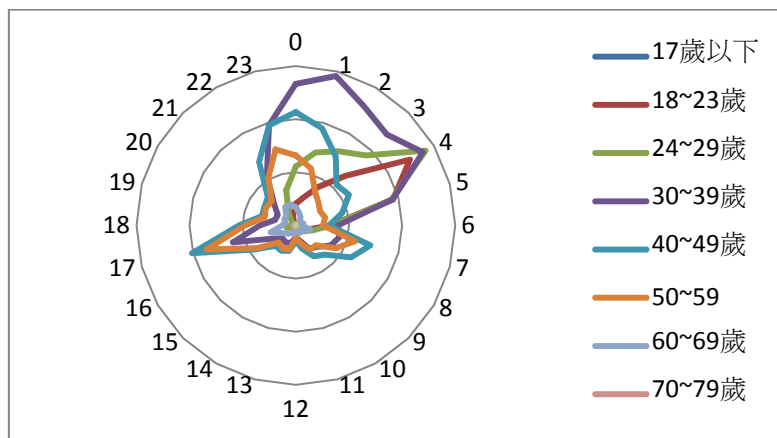


圖 12 酒駕違規者年齡與違規時段關係雷達圖

## 伍、結論與建議

對於酒駕行為於 102 年修法朝向嚴罰化後，臺北市酒駕肇事案件有明顯下降，而單純酒駕違規行為者之取締數量於 104 年及 105 年則未減反增，可能是因為酒駕違規嚴罰化對於嚇阻酒駕違規行為之效果有限，大部分駕駛人仍存有僥倖心態，認為自己尚能控制車輛過度自信，在犯罪學理論上，低自我控制之傾向導致酒駕行為頻傳。而累犯人數逐年增加，顯示經常性、反覆性違規者可能有酒駕成癮狀態，政府應導入其他矯治、社會控制等方式防制，不能僅係仰賴嚴罰化，亦即在酒駕刑事司法政策的規劃上，必須同時兼顧交通立法、警察執法、司法審判或矯正機構等相關系統，使能發揮其最佳嚇阻效果。

從酒駕肇事與酒駕未肇事發生比例作比較，在年度上、月份上、違規時段及違規區域空間方面有顯著差異，亦即警察機關可以重新研議相關配

套措施及改善制度之方案，思考在月份上、違規時段及違規區域空間的酒駕勤務編排方式，在有限警力下，發揮防制酒駕最大效能。

另分析酒駕違規行為人特性，男性年齡廣泛分布於 18 至 70 歲，不分年齡層使用機車的次數較多，而 30 歲至 50 歲間有較多男性駕駛汽車被取締，女性酒駕違規被取締者，年齡集中於 18 到 50 歲。男性在 0-6 時、17-18 時違規的次數較多，而女性則集中於 3-5 時，顯示兩性在飲酒時間有明顯差異。萬華區、中山區、大安區及信義區的違規時段均集中於 3-6 時，與臺北市飲酒店分布情形吻合，大同區、中正第二分區違規行為集中於早上 7-9 時，大同區、萬華區違規行為集中於傍晚 17-18 時，違規分布時間與上下班尖峰時段相似。而不同年齡層酒後駕車行為時段亦有明顯差異，30-39 歲駕駛人酒後駕車行為集中於 0-4 時，而 18-29 歲駕駛人酒後駕車行為明顯集中於 4 時，40-59 歲駕駛人酒後駕車行為較常出現於 7-8 時、17-18 時及 23-01 時，顯示飲酒場合、時機多元，較有酒精成癮狀況。酒駕違規行為，不論在性別、年齡、時段及行政區，均有顯著差異，各行政機關應積極分析所轄酒駕特性，針對不同飲酒場所、時段編派勤務加強執法，對於經常性酒駕族群應有不同宣導、預防作為。

最後，本文囿於是以臺北市 101 年至 105 年度酒駕遭取締資料作為母體作描述性分析，酒駕違規遭取締情形之時間及地點分布情形可能跟組織特性、政策決定有關係，另酒駕違規取締之執法強度，亦跟修法、社會氛圍及有無矚目之新聞事件有很大關係，遭取締情形是否即可推斷所有的不同類別之差異，是本文限制，未來在相關研究上可以再增加更多年度酒駕遭取締資料，在大數據分析上可能較有可信度。

## 參考文獻

- 楊慧萍(1997)，兒童之衝動性格、自我韌性、家庭因素與違犯行為之相關研究，國立屏東師範學院碩士論文。
- 陳高村(2001)，「論酒後駕車對交通安全影響與其衍生的法律責任」，*中央警察大學警學叢刊*，第 31 卷第 5 期，頁 117-134。
- 林俊榮(2005)，文化資本、自我控制與國小高年級學童偏差行為相關性之研究—以嘉義地區為例，南華大學碩士論文。
- David Garland、周盈成譯(2006)，*控制的文化—當代社會的犯罪與社會秩序*，初版，臺北：巨流。

- 許春金(2008)，*犯罪預防與犯罪分析*，許春金出版。
- 邱毓玫(2008)，*基層官僚政策執行裁量行為之研究—以基層員警執行交通違規舉發為例*，臺北大學公共行政暨政策學系學位論文。
- 蔡中志(2010)，「酒後駕車肇事防制對策之研究」，*交通學報*，第10卷第1期，頁39-57。
- 許春金(2010)，*犯罪學*，修訂六版，臺北：三民。
- 蔡昉珊(2011)，*嘉義市警察人格特質對其交通違規執法裁量行為之影響*，國立中興大學國家政策與公共事務碩士論文。
- 張文菘(2011)，「酒醉駕車行為影響因素之實證研究」，*中央警察大學犯罪防治學報*，第11期，頁105-138。
- 李佳玟(2013)，「治酒駕用重典？—一個實證的考察」，*月旦法學雜誌*，第223期，頁147-158。
- 譚子文、張楓明(2013a)，「依附關係、低自我控制及接觸偏差同儕與青少年偏差行為關係之研究」，*當代教育研究季刊*，第21卷第4期，頁81-120。
- 譚子文、張楓明(2013b)，「依附關係、低自我控制與青少年偏差行為關聯性之研究」，*中華輔導與諮商學報*，第36期，頁67-90。
- 張詠智(2014)，*社維法修法對警察取締性交易的策略績效及行政裁量之影響—以高雄市為例*，中山大學公共事務管理研究所學位論文。
- 蔡建生(2014)，*國小高年級學生性別角色特質、自尊、接觸偏差同儕與偏差行為關聯性之探討*，南華大學應用社會學研究所碩士論文。
- 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系碩士論文。
- 張蕙(2015)，*酒癮者之酒駕再犯防治對策—以社會復歸為中心*，國立政治大學法律學碩士論文。
- 關迺璇(2016)，*酒駕肇事與環境因素時空分析*，中央警察大學犯罪防治研究所碩士論文。

陳冠勳(2016)，警察人員裁量行為與個人特性、組織特性、政策環境關聯性之探討—以新竹縣基層員警舉發交通違規為例，中華大學科技管理學碩士論文。

謝玉文、張逸皓(2017)，「民眾對酒駕累犯者態度暨政府推行餐飲場所裝置酒測器之研究-以高雄市為例」，中央警察大學106年道路交通安全與執法研討會論文集，頁343-358。

臺北市政府警察局(2018)，組織架構，擷取日期：2018年5月18日，網站：  
<https://police.gov.taipei/cp.aspx?n=F287EA8E2090B747>

內政部警政署(2018)，舉發違反道路管理事件成果，擷取日期：2018年3月2日，網站：<https://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/ct?xItem=80166&ctNode=12902&mp=1>。

臺北市政府交通局(2018)，臺北市性別統計項目，擷取日期：2018年1月2日，網站：<https://www-ws.gov.taipei/Download.ashx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvMzkwL3JlbGZpbGUvMC82NjkyOS9kYTk2NDE5OS0zMWQ2LTQ2Y2MtYWVlMS1mMmJjMzYzOGU0YmIucGRm&n=5oCn5Yil57Wx6Kil6aCF55uuLnBkZg%3d%3d>

臺北市政府資料開放平台(2018)，交通事故資料，擷取日期：2018年4月19日，網站：<http://data.taipei/opendata/datalist/datasetMeta?oid=2f238b4f-1b27-4085-93e9-d684ef0e2735>

蘋果日報(2018)，酒駕害3命 葉少求刑僅7年，擷取日期：2018年3月2日，網站：  
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20120531/34267484/>。

蘋果日報(2018)，酒駕混帳男撞殺台大女醫，擷取日期：2018年3月2日，網站：  
<http://www.appledaily.com.tw/appledaily/article/headline/20130531/35053985/>。



蘋果日報(2018), 撞死孝子 英商發監前落跑, 擷取日期: 2018 年 3 月 2 日, 網站: <https://tw.appledaily.com/headline/daily/20130130/34803043/>。

國家發展委員會「公共政策網路參與平台」(2018), 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, 擷取日期: 2018 年 1 月 2 日, 網站: <https://join.gov.tw/idea/detail/f2c4075f-04e7-4d1d-8712-3cd78aba3df7>

Gibbs, J. P. (1975), *Crime, punishment, and deterrence*, New York: Elsevier.

Gottfredson, M. R., and Hirschi, T. (1990), *A general theory of crime*, Stanford University Press.

Keane, C., Maxim, P. S., and Teevan, J. J. (1993), "Drinking and driving, self-control, and gender: Testing a general theory of crime," *Journal of Research in Crime and Delinquency*, Vol. 30, No. 1, pp. 30-46.

Nichais, J., and Ross, H. (1991), "The effectiveness of legal sanctions in dealing with drinking drivers," *Journal of safety research*, Vol. 22, No. 2, p. 117.

Wagenaar, A. C., Maldonado-Molina, M. M., Erickson, D. J., Ma, L., Tobler, A. L., and Komro, K. A. (2007), "General deterrence effects of US statutory DUI fine and jail penalties: long-term follow-up in 32 states," *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 39, No. 5, pp. 982-994.

(收稿 107/3/26, 第一次修改 107/3/31, 第二次修改 107/4/27, 接受 107/5/7, 定稿 107/5/18)