

議題研析

一、題目：日本毒駕法制規定簡介

二、議題所涉法規

刑法、道路交通管理處罰條例、毒品危害防制條例

三、背景說明（緣起）

據報導¹，近期國內毒駕事件頻傳，依托咪酯等新興毒品危害日益嚴重。新北市中和區日前即發生一起毒駕致死車禍，一名男子疑施用依托咪酯後精神恍惚，行駛間先撞擊路緣石，復倒車衝撞後方機車，致高齡姊妹遭輾壓，其中一人不幸身亡。針對此類亂象，行政院陸續提出刑法、道路交通管理處罰條例及毒品危害防制條例等修正草案²（下稱相關修正草案），從源頭嚇阻、強化查緝及加重處罰三大面向著手，以建構更為完善之毒駕防制體系。

四、問題爭點

我國現行對毒駕行為之規範，主要明定於刑法及道路交通管理處罰條例等相關規定。然隨著新興毒品日益氾濫，毒駕致重大死傷事故之情形亦屢見不鮮，社會各界加重處罰之呼聲隨之高漲，行政院亦已提出相關修正草案送請立法院審議。爰此，本文擬介紹日本道路交通法及自動車駕駛死傷處罰法等規定，以供我國修法時之參考。

五、探討研析

（一）日本法制簡介：雙軌制之規範架構

日本對於毒駕行為，並非以單一法律加以處理，而是建構出一套

¹ 王鴻國，新北中和毒駕車禍釀死傷 肇事駕駛遭聲押獲准，中央社，2026年5月24日，網址：<https://www.cna.com.tw/news/asoc/202605240129.aspx>，最後瀏覽日期：2026年6月18日。

² 陳佩君，毒駕一律吊銷駕照！政院修法：增唾液篩檢，YAHOO!新聞，2026年6月18日，網址：<https://tw.news.yahoo.com/%E6%AF%92%E9%A7%95-%E5%BE%8B%E5%90%8A%E9%8A%B7%E9%A7%95%E7%85%A7-%E6%94%BF%E9%99%A2%E4%BF%AE%E6%B3%95-%E5%A2%9E%E5%94%BE%E6%B6%B2%E7%AF%A9%E6%AA%A2-052434620.html>，最後瀏覽日期：2026年6月18日。

自事前預防至事後重罰的雙軌規範體系。第一軌以道路交通法³為核心，針對尚未發生事故之單純毒駕行為，透過行為禁止、刑事處罰與行政制裁加以規制；第二軌則以自動車駕駛死傷處罰法⁴作為特別刑法，專門處理毒駕行為已造成他人死傷之情形，並依危險程度、主觀惡性及結果輕重，課予相應之加重刑責。

1. 第一軌：道路交通法

(1) 核心概念：以「抽象危險」為基礎之行為禁止

第一軌規範著眼於事故發生前之危險防止，重點在於提前排除不適合駕駛者進入道路交通系統。依道路交通法第 66 條規定，任何人不得因過勞、疾病、藥物影響或其他原因，在有無法正常駕駛之虞的狀態下駕駛車輛。

本條規定之重點在於，既不要求實際發生交通事故，亦不以駕駛人完全喪失駕駛能力為必要，只要客觀上存在因藥物影響而可能無法正常駕駛之危險，即足以構成違反。換言之，本條係一種前置性、預防性規範，目的在於事故發生前即透過法律介入，防止交通危險擴大。

(2) 刑事責任：對危險狀態之基礎處罰

在刑事責任方面，若駕駛人因麻藥、大麻、鴉片、覺醒劑等特定藥物之影響，於有無法正常駕駛之虞的狀態下仍駕駛車輛者，依第 117 條之 2 第 1 項第 3 款規定，處 5 年以下拘禁刑或 100 萬日圓以下罰金。此一處罰雖屬基礎刑事制裁，但已顯示日本法對於藥物影響下駕駛行為本身之高度重視。

(3) 行政措施：將高風險駕駛人排除於交通系統之外

除刑事責任外，道路交通法另設行政制裁機制。依第 103 條規定，若駕駛人經認定為麻藥、大麻、鴉片或覺醒劑之中毒者，或其駕駛行為有對道路交通造成顯著危險之虞時，公安委員會得吊銷其駕駛執照，或於 6 個月內停止其駕照效力。此種行政處分具有風險管理之功能，目的在於將高風險者排除於道路交通之外。

³ 道路交通法，網址：<https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105>，最後瀏覽日期：2026 年 6 月 22 日。

⁴ 自動車駕駛死傷處罰法（自動車運転死傷処罰法，全名：自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律），網址：<https://laws.e-gov.go.jp/law/425AC0000000086>，最後瀏覽日期：2026 年 6 月 22 日。

(4)連坐處罰：針對業務管理者之防堵與重懲⁵

為自業務源頭防堵職業駕駛之毒駕風險，道路交通法針對具有實質監督權限之第三人，設有嚴格之連帶處罰機制。依第 75 條第 1 項第 4 款及第 117 條之 2 第 2 項第 2 款規定，汽車駕駛管理者（如企業雇主），於其業務範圍內，如明知而仍「命令或容認」駕駛人於受特定藥物影響、致有無法正常駕駛之虞的狀態下駕駛者，將負與實際毒駕行為人相同之刑事責任，處 5 年以下拘禁刑或 100 萬日圓以下罰金。此一規範使事前防制責任不僅歸屬於駕駛人本身，亦擴及對駕駛行為具有實質支配力之管理者。

(5)小結：以事前防制為主要功能

第一軌規範之特色，在於不以事故結果為必要，而以危險狀態作為介入基礎，透過禁止規範、刑事處罰、行政處分及連坐機制，防止毒駕行為演變為實際事故，以事前防制為其主要功能。

2. 第二軌：自動車駕駛死傷處罰法⁶

(1)核心概念：以「死傷結果」為基礎之加重責任

第二軌規範係於毒駕行為已造成他人死傷時，作為加重追訴之依據。相較於道路交通法，本法之規範重點在於毒駕行為與死傷結果之結合，並依行為人之主觀惡性、駕駛時之危險程度及死傷結果之輕重，設計不同層級之刑事責任。

(2)主要類型一：危險駕駛致死傷罪

依第 2 條規定，若行為人因酒精或藥物影響，已達實際上難以正常駕駛之狀態，仍駕駛自動車並因此致人死傷，即構成本罪。致人受傷者，處 15 年以下拘禁刑；致人死亡者，處 1 年以上有期拘禁刑。本條主要針對惡性重大、危險程度顯著之毒駕肇事情形。

(3)主要類型二：準危險駕駛致死傷罪

為補足第 2 條在實務上可能面臨之舉證困難，第 3 條另設補充性

⁵ 弁護士法人朝日中央綜合法律事務所網站，交通事故損害賠償請求ガイド，網址：https://www.ac-law.jp/service/traffic-accident/guide06_qa_page048/，最後瀏覽日期：2026 年 6 月 22 日。

⁶ 整理自：日本內閣府網站，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律施行後の適用状況等について 新法施行関係〔制定趣旨及び適用（検挙）状況〕，網址：https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h27kou_haku/zenbun/genkyo/topics/topic_08.html，最後瀏覽日期：2026 年 6 月 22 日；日本法務省網站，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律に関する Q & A，網址：<https://www.moj.go.jp/content/001267532.pdf>，最後瀏覽日期：2026 年 6 月 22 日。

規定。若行為人於受藥物影響、處於可能妨礙正常駕駛之狀態下駕駛自動車，並於行駛過程中實際陷入無法正常駕駛之狀態，進而致人受傷者，處 12 年以下拘禁刑；致人死亡者，處 15 年以下拘禁刑。本條旨在處理尚難直接證明駕駛開始時已達「正常駕駛困難」程度，但行為人已可預見高度風險而仍貿然駕駛之情形，即緩和危險故意證明之程度⁷。

(4)主要類型三：過失駕駛致死傷酒精等影響發覺免脫罪

第 4 條規定所謂「發覺免脫罪」，係針對行為人於受酒精或藥物影響下過失致人死傷後，為逃避查驗而逃離現場、再行攝取酒精或藥物，或採取其他降低、掩飾體內濃度之行為。此類行為不僅侵害交通安全與生命身體法益，更妨害國家對肇事原因之追查，處 12 年以下拘禁刑。

(5)加重事由：無照駕駛

若行為人於無照狀態下犯前述各罪，依第 6 條規定，刑責將進一步加重。例如無照駕駛而犯危險駕駛致傷罪者，刑度下限提高至 6 個月以上有期拘禁刑；無照駕駛並犯發覺免脫罪者，最高刑期亦提高至 15 年以下拘禁刑。此顯示日本法對毒駕肇事與無照駕駛相結合之高風險行為，採取更嚴厲之評價。

(6)小結：以事後嚴懲為主要功能

第二軌規範之特色，在於以實際死傷結果作為啟動加重刑責之基礎，透過危險駕駛、準危險駕駛、發覺免脫及無照駕駛加重等多層次規定，形成嚴密之刑事追訴體系，與第一軌之預防功能相互呼應。

(二)結語

綜觀日本防制毒駕之立法經驗，其「雙軌制」設計已建構自事前預防至事後懲處之防護體系。前端道路交通法著重禁止危險駕駛行為，並課予監督者連帶責任；後端自動車駕駛死傷處罰法則針對已致死傷之重大犯行及肇事後之掩飾行為，施以嚴厲刑事制裁。此種層次分明、分工明確之制度架構，兼顧預防與重懲，於我國近期研議完善毒駕防制法制之際，實具重要參考價值。

撰稿人：陳秋芬

⁷ 簡至鴻，〈日本危險駕駛致死傷罪之解釋現況與分析-以行為的危險性與因果關係的判斷為中心〉，《政大法學評論》，第 154 期，2018 年 9 月，頁 10-11。