交 通 學 報 第 九 卷
民 國 九 十 八 年 十 二 月
頁 115～頁 140

Journal of Traffic Science
Central Police University
Vol. 9
December. 2009, pp. 115~140

危險駕車（飆車）之研究－以新竹市為中心

Study of Dangerous Driving (Racing) – Using Hsinchu City as an example

簡華明 Hua-Ming Chien [1]

摘 要

從交通執法的觀點而言，「危險駕車」行為僅是單純的交通違規而已，依現行「道路交通管理處罰條例」第 43 條的「危險駕車條款」，最高得處以新臺幣 9 萬元罰鍰，加以併處吊銷駕照、吊扣牌照、道安講習，甚至累犯者沒入車輛等嚴厲處罰，稱得上是行政處罰的「極刑」了。但何以近年仍時有所聞「飆車族」？甚至攜械自重，引發砸車、鬥毆等治安事件，更嚴重者，進而傷人或殺人，令人感到「談飆色變」及「咬牙切齒」的地步。究竟何者為「飆車」？什麼是「危險駕車」？這二個名詞若未予以明確釐清界定，未來，只要發生以機車為交通工具的刑事案件，動輒即與「飆車族」劃上等號，這對從事交通執法工作的警察人員而言，須概括承受所有防處不力的責任，是極不公平的。以發生在 98 年 6 月 10 日新竹市 17 公里海岸線的南寮海天一線公園為例，涉案的 5 名年輕人（4 人未滿 18 歲），騎乘 3 部機車深夜進入公園內夜遊，在酒後壯膽之下，見被害男子與女性友人在公園內看海，予以挑釁滋擾後，群起圍毆被害人致死。此一事件，原為一般的偶發殺人刑案，但被報導成「飆車族殺人」後，成為國人高度關注的頭版頭條新聞。隨著案件的迅速偵破，案情水落石出，對社會大眾有了明確的交代。但本案涉案的年輕人是否為「飆車族」，已非本文關切的重點，而是今後該如何看待所謂的「飆車族」這個世俗的名詞。如果所謂的「飆車族」，它是為治安的毒瘤與不定時炸彈，則必然要以治安的手段來處理；倘「飆車」乃為交通法令所指的「危險駕車」，則透過交通的手

[1] 新竹市警察局交通隊組長（聯絡地址為：新竹市中山路 1 號；聯絡電話為 03-5250382；傳真：03-5259165；E-mail：414475@ems.hccg.gov.tw）

段，即可有效懲罰。然而，所謂的「飆車族」是否必然具有暴力性及威脅性？「飆車」行為是否就會暴力傷害無辜的用路人？倘若答案是肯定的，則現行「道路交通管理處罰條例」第 43 條的危險駕車處罰條款，即「英雄無用武之地」了。為瞭解二者的內涵與關聯，本文即以近年來國內媒體所報導的「飆車」事件為研究對象，深入探討「危險駕車」交通違規行為，與「飆車族」引發治安事件，二者之間是否具有關聯性？以及執法者究竟應透過行政處罰或刑事處罰的制裁措施，方能達到抑制的效果。

關鍵詞：危險駕車；飆車；飆車族

Abstract

From the perspective of traffic enforcement, “dangerous driving” is simply a violation of traffic laws. According to the Article 43, “dangerous driving” in the “Act Governing the Punishment of Violation of Road Traffic Regulations,” the highest penalty of which is amount to NT$90,000, along with revocation of diver’s license, revocation and suspension of vehicle plate, and attendance of lectures of traffic safety. Recidivists are subject to a higher penalty of vehicle confiscation, which can be called as “extreme penalty.” Nevertheless, why does the phenomenon of “dangerous driving gangs” still exist in recent years? There are public security incidents of the carrying of arms, car vandalism, and gang violence involving these gangs, and in worse scenarios, reckless endangerment or manslaughter, which terrorize and enrage the ordinary citizens. What is “motorcycle racing” and what is defined as “dangerous driving?” If the distinction between the two is not clarified, “dangerous driving” cases involving motorcycles cannot be distinguished from “motorcycle racing” cases. This is unjust to policemen enforcing traffic laws who are responsible for the prevention and combating of crimes. On June 10, 2009, a criminal case of manslaughter happened in the Nanliao Coastal Park in Hsinchu City. Five young men (4 under the age of 18) rode three motorcycles to a nearby park in the midnight, and collectively thrashed a sea-watching couple to death. This incident was originally a sporadic manslaughter criminal case, but was later reported as “killings of motorcycles gangsters” and hit the headlines. The criminal case was quickly solved with a clear ending. However, whether the crime-involved young people were “motorcycle gangsters” is not the focus of this study; rather, it is how the society views the common term “motorcycle gang” that matters to this study. If the so-called “motorcycle gang,” is a malignant tumor or a ticking-time

bomb, it takes public security actions to crack down. If “motorcycle racing” is what traffic regulation defined as “dangerous driving,” it can be punished effectively through traffic strategies. However, are “motorcycle gangsters” inherently violent and threatening? Does the act of “motorcycle racing” necessarily involve violent acts against innocent pedestrians? If the answer is positive, the Article 43, “dangerous driving” in the “Act Governing the Punishment of Violation of Road Traffic Regulations” is invalid in such circumstances. In order to understand the connotations and correlation between the two, this study includes media reports of “motorcycle racing” incidents in Taiwan as research subjects, explores the correlation between traffic law infringement behaviors associated with “dangerous driving” and public security issues caused by “motorcycle racing gangs,” and examines the necessity of law executors to take sanctioning strategies through administrative or criminal penalties to effectively curb it.

Keywords：*Dangerous driving; Motorcycle racing; Motorcycle racing gangs*

壹、前言

新竹市近 3 年來被媒體及雜誌評鑑為五星級施政、全台最快樂與幸福的城市之一【1】，但因為 98 年 6 月 10 日發生所謂的「飆仔殺人」事件，使得這個榮銜被蒙上一層陰影，「飆車族」橫行的治安與交通問題，再度受到嚴重關注。這個事件除了被害人本身高學歷、重孝道及施暴者是一群年少的惡煞之外，也因新竹市連續 3 年被評價為五星級的幸福城市，兩者強烈對照之下，使得這個命案成為全國矚目，且容易發酵與被擴大報導的新聞議題了。但深入探究，新竹市的飆車問題是否真如外界所想像嚴重？以及新竹市警政單位是否對飆車問題束手無策、一籌莫展？透過本文的深入探討，將可對事實真相，有個概略的輪廓。

貳、國內、外危險駕車（飆車）分析

從行為面觀之，時下年輕族群從事所謂的「飆車」行為動機，無外乎為發洩情緒、追求風馳電掣般的快感。對他（她）們而言，這也是一項另類的休閒活動，可以打發及消磨時間。另外，從這些人的心理層面觀察，從事飆車行為，可以引起他人的注意，彌補他（她）們在課業上、家庭上

，甚至在交友上的挫折感。這種論點，確實常在警察取締到案後，從其說詞上得到印證。然而，此種行為模式的養成，與家庭、學校、大眾傳播媒體等社會化媒介有關，尤其是電視媒體及網路的催化效果最強，常助長這些少年學習及模仿。因此，有必要從源頭上去整治，若一味地期望警察如「無敵鐵金剛」般，在道路上剷除這股氣焰，無異是緣木求魚。

2.1 危險駕車（飆車）定義

依據「道路交通管理處罰條例」第 43 條規定，駕駛汽、機車有下列情形之一者，為「危險駕車行為」:

1. 在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
2. 行車速度，超過規定之最高時速 60 公里以上。(此為民國 94 年 12 月 28 日修正時所增列，以區分「危險駕車」及「超速行駛」之不同，並加重飆速行為之處罰。)
3. 拆除消音器，或以其他方式造成噪音。(此為改裝車輛、製造噪音，或者裝置高分貝音響，即所謂「飆音響」的行為)
4. 二輛以上之汽機車共同在道路上競駛、競技者。(例如：甩尾滑行，或者互相競速超越等行為)

2.2 國內近年飆車族所衍生治安事件

「飆車族」乃對一般道路上駕駛汽、機車高速行駛者之稱呼，俗稱「飆仔」。國內出現的少年飆車族，常仗著人多勢眾，衍生社會治安的問題。以下是作者搜尋自 TVBS-N 網路新聞，摘要整理最近三年其所報導之國內飆車族治安事件。姑不論其報導內容之真實性如何，但透過此一肇動的新聞報導內容，著實讓一般民眾對「飆車族」聞之色變，產生很大的震懾作用了。

表 1　最近三年媒體所報導國內飆車族衍生治安事件一覽表

編號	發生時間	新聞報導內容	發生地點	人數車輛	凶器	犯案者年齡	備註
01	98.06.22.凌晨 3 時	被害 3 人在海產店與人發生口角，沒想到 3 人吃飽準備離去時，遭到超過 10 名飆車族持刀壓制，還被棍棒和拳頭打到頭破血流。	台北市萬華區	10 人	開山刀、棍棒	不詳	
02	98.06.10.凌晨 2 時	31 歲的余之斌與友人至南寮看夜景，卻遇到 5、6 名飆車族，沒想到飆車族不分青紅皂白，抓起木棍，朝他的頭一陣亂打，導致他傷重昏迷，送醫後不治身亡。	新竹市南寮看海公園	5 人	木樁	1 人成年 4 人少年	殺人罪嫌移送
03	98.04.08.晚間	青少年飆車，結果起內鬨，拿西瓜刀和空氣槍砍殺自己人，導致被害人頭部、手部多處裂傷送醫。	台北市	5 人	西瓜刀 空氣槍	3 人成年 2 人少年	傷害罪嫌移送
04	98.04.05.清晨	飆車族騎車行經蘆洲，為躲避警方臨檢，集體逆向行駛，導致騎車返家的印度華僑騎士，遭擦撞摔車後，再連續被機車當場輾斃。	台北縣蘆洲市	2 人	無	2 人 成年	肇事逃逸移送
05	98.03.23.	台中逢甲夜市一帶，飆車族深夜猖狂砸車。	台中市	14 輛	球棒	不詳	
06	98.03.23.凌晨	彰化山區的大業大學，傳出有機車飆車族，深夜埋伏在校外偏僻道路，騎車包抄騷擾學生，對女學生襲胸。	彰化縣大村鄉	不詳	無	不詳	
07	98.01.02.凌晨 1 時	桃園八德市高速公路高架橋下的 13 台車，遭到一群飆車少年拿著棍棒砸破玻璃。	桃園縣八德市	3 人	棍棒	2 人成年 1 人少年	毀損罪嫌移送
08	97.10.27.夜間	高雄義守大學 3 名學生，在短短 20 分鐘內，分別遭到飆車族砸毀機車、甚至砍傷。	高雄縣	10 人	棍棒	不詳	毀損殺人未遂移送
09	97.09.23.凌晨	飆車族互瞄不順眼，引發凶殺案。在台南市，4 名青少年深夜開車遊蕩，與飆車族起衝突，被開槍示警，他們竟然持刀尋仇，把一名只是路過的無辜機車騎士砍死。	台南市	4 人	掃刀	18 歲	殺人罪嫌移送

編號	發生時間	新聞報導內容	發生地點	人數車輛	凶器	犯案者年齡	備註
10	97.08.01.凌晨	飆車族相約買雞蛋沿路狂砸取樂，從台南市砸到台南縣，就連派出所跟巡邏警車都不放過。	台南市	9人	雞蛋	不詳	公共危險、妨害公務等移送
11	97.07.23.夜晚	一名60歲男子，到陽明山賞夜景，卻被飆車少年毆傷，車窗也被砸破，事發地點就在派出所門前。	台北市	1人	無	不詳	
12	97.03.17.凌晨	高雄街頭週末凌晨又出現飆車族聚集，還在機車上貼標示要警察來抓人，甚至拿滅火器攻擊追趕的員警，警方利用口袋戰術，順利把人逮捕。	高雄市	2人	滅火器	未滿20歲	公共危險妨害公務等移送
13	96.10.28.凌晨	飆車族橫行街頭，凌晨10多名少年，在台中縣大里市鬧區集結，為了耍帥，甚至有人手拿武士刀當街揮舞，警方獲報攔截，把其中4輛機車逼進死巷，抓到5個人。	台中縣大里市	5人	武士刀	未滿20歲	刀械管制條例移送
14	96.09.25.凌晨	中秋節晚上，新竹市街頭有20多名青少年飆車族，在地下道附近逆向行駛，甚至還有人亮槍，員警上前包圍，最後有8個人落網。	新竹市	20輛	改造空氣槍	未滿20歲	槍砲管制條例移送
15	96.09.25.凌晨	中秋節連續假期，高雄市街頭相當不平靜，凌晨至少有上百輛汽機車，聚集在馬路上橫行，沿途還施放煙火、鞭炮擾民，警方出動上千名警力跟在後頭猛追、搜證，逮捕5男1女依公共危險罪送辦。	高雄市	100輛	鞭炮	未滿20歲	公共危險移送
16	96.09.03.凌晨	澎湖有11名行徑囂張的飆車族，不滿巡邏的海巡人員多看他們一眼，尾隨海巡人員到安檢所砸毀值班台，當時5名值班的海巡人員無力抵擋，全都掛彩，員警趕到逮捕11人。	澎湖縣	11人	無	6人未滿18歲	傷害毀損妨害公務移送
17	96.06.03.凌晨	20多名飆車族凌晨從高雄市狂飆10多公里到高雄縣，見	高雄縣鳳山市	20輛	打火機	未滿20歲	強盜罪移送

編號	發生時間	新聞報導內容	發生地點	人數車輛	凶器	犯案者年齡	備註
		一名等紅燈的汽車女駕駛，竟群起包圍叫囂，其中葉姓男子持手槍造型的打火機喝令婦人下車，劫車搭載曾姓少年競飆逃竄，警方出動百名警力圍捕，將 2 人逮捕，移送法辦。					
18	96.03.30.日間	台北市大同區出現飆車族，，一名李姓男子開車被機車騎士擦撞，他告知對方，卻反被嗆聲，接著在場 10 多輛飆車族，竟然開始拿安全帽砸車離去。	台北市	10 輛	安全帽	未滿 20 歲	公共危險移送
19	96.03.28.凌晨	6 名拿棍棒砸車的少年，砸車及跳上車頂猛踩，和地下錢莊起糾紛，稱還不出錢就砸店，4 名拿球棒的少年，完全無視監視器，發狂似的打破所有玻璃，也砸爛全部櫃檯。	新竹市	6 人	球棒	未滿 20 歲	幫派分子暴力討債移送
20	95.09.19.凌晨	一名交大陳姓研究生，凌晨從學校回家的路上，被 2 名飆車族砍傷左手臂傷及肌腱。2 個飆仔已經落網，交大學生很擔心，怕自己會是下個受害者。	新竹市	2 人	刀械	未滿 20 歲	傷害罪移送

由上表觀之，媒體所稱的「飆車族」，常為一群以機車為交通工具之人，因糾紛或偶發起意，而衍生的治安暴力事件。這些人有的隨身攜帶武器、有些則是就地取材、利用其他器具為攻擊他人之凶器。至於這些所謂的「飆車族」是否有真正「飆車」內涵中的「競速」、「競駛」及「危險駕車」等交通違規行為，已非重點。然而，可以理解的是，媒體對於新聞報導，在乎的是即時性及聳動性等價值取向，所謂的「飆車族」在新聞報導的解讀下，常與「江洋大盜」劃上等號，成為民眾眼中的「瘟疫」，以及令人髮指、聞之色變的萬惡之徒了。

2.3 國內、外飆車族分析比較

臺灣的「飆車族」與日本的「暴走族」類似，但兩者仍存在相當大的差異。國內的飆車族可說是烏合之眾，而日本的「暴走族」多由未成年青少年組成，是為有組織、有紀律的團體。日本的「暴走族」除了在外形上

強調裝扮統一、共同標識外，對內則是絕對服從的組織內規，故能成為日本黑幫吸收新血的最佳管道。然而，綜觀全球「飆車」的發展史，美國的「飛車黨」是為開山祖師，歐洲及加拿大等國，亦有不同程度的大型重機車愛好者，但時日一久，組織多已變質，有些被黑幫滲透，成為暴力集團，甚至製造社會問題。加拿大的哈雷機車黨，演變成比「黑手黨」更凶狠、更壯大的犯罪組織。這些所謂的「飆車族」，在不同的國家，製造類似的社會問題，即：擾亂社會秩序、助長犯罪率、吸毒嗑藥等，成為少年犯罪的溫床。以下分別介紹日本、美國及我國「飆車族」的發展情形，以瞭解其與傷人、砍人的治安暴力事件，是否具有必然的關聯：

2.3.1 **日本**

日本在第二次世界大戰之後，出現飆車行為，並在 1980 年代飆車活動達到顛峰。日本人賦予飆車族名為「雷族」、「霹靂族」、「雷打族」「競賽族」等，不過最為人熟知的則是「暴走族」。取名「雷族」，是因為日本在初期，從事飆車活動者大部份是未滿 20 歲的少年，他們刻意將機車的消音器拆除，並在道路來回行駛，製造如雷般吵人的噪音，因此被稱為「雷族」。「暴走族」的來由，則指機車騎士們集體呼嘯而過，施「暴」即「走」，享受狂飆的快感，故而名之。

「暴走族」（日文ぼうそうぞく，Bosozoku）是一種類似「玩車俱樂部」的次文化，指的是一群喜歡違規改裝機車和汽車的年輕人，所組成的集團。其改裝車輛包括：拆除消音器，使之發出噪音；也經常從事危險駕車行為，例如：在道路蛇行、不配載安全帽，以及闖紅燈等違規。日本警方稱他們為「Maru-So」（警察代碼：マル走）。女性的暴走族集團，則稱之為「レディース」（ladies，「女士」之意）。

暴走族的參與者為 20 歲以下的青少年為主，日本法律成年為 20 歲，超過 20 歲即會留下犯罪記錄。暴走族團體有所謂的「內規」，加入暴走族較容易，若想要退出則較難。暴走族也是暴力幫派的組織之一，更是幫派吸收成員的來源。若是違反團體內規，經常會以私刑或暴力手段懲罰，新聞報導常見類似的死傷事件。

一般認為，日本的暴走族是「番長集團」的延伸，番長集團類似「不良少年集團」。暴走族的人際範圍，多以學校為中心，與學校的不良少年首

領有緊密的聯繫，這樣的傾向存在於日本的各個地區。歷經數十年發展，暴走族形成組織或集團，小者 10 多人，大的高達數百人；其有階級之分，晚輩對前輩絕對服從、下級絕對服從上級，以組織利益為重。近幾年來，由於演變成暴力集團，動輒和警方起衝突、動用私刑暴力對待違反內規的成員，引起社會的高度關注。政府與民間，亟思解決暴走族之道。

日本暴走族分為二類，一類以改裝機車、製造噪音，危害公共交通安全和行人安全的暴走族。這些暴走族遊走在法律邊緣，喜歡製造噪音及穿著奇裝異服集體行動，引人注意。另一類則是在偏僻地區飆車，追求速度及快感的競技型暴走族，這類型暴走族危險性較低，多在夜晚活動，聚集在空曠的地區及高速公路上競賽。然而，日本冬季容易積雪，車輛容易打滑危險，此為暴走族的「淡季」。受氣候的影響，成員有減少傾向。

從 2004 年 11 月起，暴走族的行為被視為「共同危險行為」，根據日本「道路交通法」第 68 條規定，得處以最高 2 年有期徒刑，併科 50 萬日元的罰金，以及記交通違規點數 25 點；駕照也會被吊銷，並且在一定年限不得考照【2】。因為被告發處罰後，在工作就業上會造成影響，加上警方強力取締，暴走族人數大幅減少。根據統計，日本暴走族集團的成員，在 1982 年達到 42,500 人的高峰，隨後逐年下降，至 2005 年僅剩 15,000 人。通常暴走族的成員至 18 歲或 20 歲時便會想退出，但內規須找另一個青少年加入才能退出。日本近年少子化的影響，退出者難找到有意願加入之青少年，故暴走族的成員亦有高齡化的趨向。

2.3.2 美國

早在西元 40 年代初期，美國便出現所謂「飛車」（speeding）的飆車團體。之後越來越蓬勃，「飛車黨」的組織亦愈多。於 1947 年，加州發生數以千計的「飛車黨」群眾鬥毆事件，名為「地獄天使」（hell's angle）的「飛車黨」，毀損民眾財物，引起人民及政府的高度關注。然而，作為飆車族始祖的美國，其飆車族惡名昭彰，令民眾畏懼三分。這些「飛車黨」人士，蓄長髮、留鬍子、戴著大耳環、粗項鍊等，配上奇裝異服，一副邋遢模樣；騎著哈雷大型重機車，行徑乖張、言行不檢，有時加油也不付賬，用路人避之唯恐不及。

美國最早的飆車族，是由二次世界大戰退伍後的軍人組成的，這些人

聲稱過不慣和平的日子，基於熱愛刺激、冒險的生活，成立機車俱樂部，並以昔日的隊名「地獄天使」（Hell's Angels）為名。「地獄天使機車俱樂部」（HAMC），是為全球創立最早的飆車愛好者集團，也是全球最大的「飛車黨」。該組織規定成員要駕駛美式哈雷機車，一年要跑超過兩萬英哩。但此一集團隨著時日一久、分支團體擴張過速，造成會員良莠不齊，原本只是機車狂熱的愛好者組織，變質成為黑社會組織，與暴力、販毒走私及黑幫鬥毆等違法行為，亦劃上等號【3】。

2.3.3 **我國**

機車是臺灣民眾使用最普遍之交通工具，統計至 98 年 6 月止，全國之機車總數高達 1,400 萬輛以上，以總人口 2,300 萬計，相當於每 1.7 人就有一輛機車。而臺灣的飆車族亦以機車為主，但駕駛汽車之飆車族，亦屬常見。

臺灣飆車族亦步上美國飛車黨的後塵，以暴力對用路人相向，甚至與黑社會幫派結合，形成所謂的「飆車族」幫派。追溯臺灣的飆車史，於民國 75 年 5 月間，臺北市北投區大度路出現大規模的群眾飆車活動，青少年駕駛機車成群結隊在寬敞平坦的道路上高速競賽，經警方大力取締曾告暫歇。迨至民國 76 年 4 月間，飆風再起，且風氣蔓延全臺各地，警察雖動用大批警力防制，但未見熄滅，部分地區甚至引發警察與飆車族的執法衝突。近年來，國內飆車族亦有仿效日本暴走族的飆車文化，以群體行動、仗著人多勢眾，進行逞凶鬥狠的犯罪行為，其橫行街頭，看不順眼即傷人，或者砸毀路邊停放的車輛。更嚴重者還搶超商、加油站等強盜行為，無視法律存在【4】。

臺灣飆車族的年齡層，多集中在 18 歲至 30 歲之間，飆車的動機不一，有喜好追求風馳電掣的刺激與速度快感，或愛出風頭、發洩情緒等，甚至是為了得到同儕團體的認同與歸屬感等。由於飆車族具有反社會屬性，常以不良少年乃至於幫派分子為其成員；因飆車族往往不只是飆車、改裝車輛等違反交通法規而已，其他諸如：競速賭博、逞凶鬥狠、強盜破壞、販食毒品等犯罪或暴力行為，亦有他們的影子，成為社會治安的一大問題。

2.4 國內近年飆車族交通違規事件

飆車族分固定型和臨時型兩種，固定型的飆車族是指成員組成相對固定；臨時型的飆車族純粹是臨時糾集。不同的飆車集團會聚集在一起，使飆車活動更浩大，達到上百輛的規模。飆車族常透過行動電話、網路及口耳相傳約定聚集，時間通常為夜晚，地點為筆直寬敞的道路。飆車族通常不戴安全帽，而且會改裝車輛滿足飆車時的聲光效果。為了躲避測速照相、監視錄影與警察的取締，有些飆車族還會變造（矇住）車牌或加裝車牌遮掩器具，甚至行進間甩尾競技及高速競駛等危險行為，有些機車飆車族以表演單輪行駛或放手滑行等危險動作【5】。

表 2 為作者搜尋自 TVBS-N 網路新聞，最近三年媒體所報導國內飆車族交通違規事件，摘要整理如下表：

表 2　最近三年媒體所報導國內飆車族交通違規事件一覽表

編號	發生時間	新聞報導內容	發生地點	人數車輛	處理情形	違規者年齡	備註
01	98.06.11.深夜 5 時	飆車少年原地甩尾耍帥，地上還留下甩尾後的輪胎痕跡，過程全被警方錄影蒐證，傳喚車主到案。	國道 6 號埔里	3 輛	冒用車牌改裝車危險駕駛	30	
02	98.05.31.凌晨	國道六號埔里往草屯路段，凌晨發生連環車禍，疑因飆車肇禍，12 輛汽車連環撞。	國道 6 號埔里	12 輛	3 人受傷	不詳	
03	98.04.12.凌晨	警方向飆車族宣戰，凌晨率隊到蘆洲疏洪道的中正公園，掃蕩改裝車，看到警察，飆車族四處逃竄。	台北縣蘆洲市	20 輛	開單罰款限期改善	不詳	
04	98.04.04.清晨	苗栗市外環道路，出現改裝車飆車甩尾，警方以民車掩護用 DV 錄影蒐證，事後再追查車主，開出罰單。	苗栗市	1 輛	危險駕駛及公共危險罪函送	不詳	
05	98.03.01.凌晨 3 點	高雄市深夜街頭飆車族橫行，100 多部飆車族，凌晨 3 點多橫行高雄縣、市交界，鳴按喇叭擾人清夢。警方據報圍捕包抄，有 24 名飆車男女被逮進警局。	高雄市	100 輛	開單罰款	不詳	

編號	發生時間	新聞報導內容	發生地點	人數車輛	處理情形	違規者年齡	備註
06	97.12.17.凌晨	苗栗市警方，深夜在街頭執行防飆勤務，飆車族拒絕停車，加速逃逸，警方用口袋戰術包夾，攔截飆車族，逮捕車上4名男子。	苗栗市	4人	危險駕車及公共危險罪函送法辦	不詳	
07	97.10.20.凌晨	高雄縣市出現上百名飆車族橫行街頭，警方在後追蹤，還被飆車族同夥用租來的轎車擋住去路，最後飆車少年還是落網，其中年紀最小的，甚至只有14歲。	高雄市高雄縣	100輛	開單罰款	不詳	
08	97.07.14.凌晨	週六深夜到星期天凌晨，50名飆車族佔據車道，還有轎車負責把風掩護。警方坐著偽裝的計程車跟監在後，等時機成熟抓人。	高雄市	50輛	開單罰款	不詳	
09	97.06.16.凌晨	中部地區甩尾飆車族，最近出現在台中火力發電廠附近，周末假日就有10幾輛改裝車聚集，輪流高速轉圈甩尾，危險駕駛也製造噪音，車主自拍全程PO上網，警方前往取締，全部開單法辦。	台中港	10輛	危險駕車開單罰款	不詳	
10	97.01.28.凌晨	國三少女帶頭飆車，50輛機車橫行街頭。寒假飆車族開始橫行，高雄市警方深夜逮捕一群飆車族，帶頭的國三少女，其用電話邀集朋友深夜飆車，警方依公共危險罪移送。	高雄市	50輛	危險駕車開單罰款	14-18歲	
11	97.01.14.白天	台中市街頭大白天竟然出現少年飆車族，10多輛機車在市區道路狂飆時速7、80公里，亂超車還逆向行駛，沿途亂按喇叭，警方調閱監視器，開始抓人。	台中市	10輛	危險駕車開單罰款	不詳	
12	96.12.18.凌晨	苗栗市區深夜出現汽車飆車族，在路口甩尾，警方攔檢，飆車族立刻逃逸，追逐1公里攔下狂飆的轎車，開酒駕、超速、闖紅燈等罰單。	苗栗市	1人	危險駕車酒後駕車開單罰款	不詳	
13	96.11.12.凌晨	高鐵烏日站特定區內，最近出現飆車族聚集，開名貴跑車甩尾作樂，台中縣警方據報，深夜利用	台中縣	10輛	危險駕車開單罰款	不詳	

編號	發生時間	新聞報導內容	發生地點	人數車輛	處理情形	違規者年齡	備註
		口袋戰術，前後包夾，逮捕飆車族。					
14	96.10.13.凌晨	台中縣太平警方凌晨執行防飆勤務，向民眾借用大貨車執行口袋戰術，一舉攔下 9 輛改裝機車和 17 名年輕男女，計開出 26 張罰單。	台中縣	17 人	危險駕車開單罰款	未滿 18 歲	
15	96.06.04.凌晨	中投公路出現大批重型機車，違規飆車。20 多輛大型重型機車，在快速道路上蛇行、任意變換車道，時速將近 100 公里。	台中縣	20 輛	開單罰款	不詳	
16	96.03.05.凌晨	賓士車隊在中二高竹南路段呼嘯而過，車速都超過 200 公里，其中一部更高達 243 公里。飆車族使用電動翻面的車牌，躲避警方查緝，警方在收費站的收費車道的監視器，找到車牌號碼，開單告發。	國道 3 號	不詳	危險駕車開單罰款	不詳	

由上表可知，這些所謂的「飆車族」是在深夜時段，從事「競速」、「競駛」及「危險駕車」等行為。警察在取締策略上，亦以交通違規處罰的手段，予以攔檢取締。換言之，這些群體以妨害用路人行車安全為主，尚無所謂「隨意砍人」、「攜刀帶械」等暴力行為，故其與治安問題的發生，尚無必然的關聯，純為交通違規的脫序行為。也因為這些對象可以透過交通的手段整治，故其對一般民眾而言，被害的恐懼感相對較低。

參、新竹市取締危險駕車（飆車）分析

新竹市位於臺灣西北部，西臨臺灣海峽，南接苗栗縣之竹南鎮，東與新竹縣竹東鎮為界，東南邊臨接新竹縣寶山鄉，北隔頭前溪與新竹縣竹北市相望。新竹市面積 104 平方公里，人口 40 萬人，道路交通運輸網絡完善便捷。國道 1 號與國道 3 號貫穿本市，並設有 5 個交流道，南來北往極為便利。省道臺 1 線、西濱快速道路（臺 61 線）及東西向快速道路（臺 68 線），為新竹市縱向及橫向的聯接要道，提供極大的輸送功能。市區道路或外環道路，近年不斷闢建，使新竹市的交通網絡更為便捷。

良好的道路交通環境，吸引飆車族匯集。近 10 年來，新竹漁港周邊開闊筆直的道路及優美夜景，每逢假日飆車族即集結徹夜不歸，在周邊道路飆車得到滿足感。新竹市面積雖不大，但因良好的地理條件，成為桃竹苗地區飆車愛好者流連之地，尤其有長達 17 公里的海岸線及便捷的道路設施，使得近年來，飆車風氣未曾禁絕，成為警察治安及交通上的負擔。對於飆車族的取締，警方責無旁貸，取締的成敗攸關飆車族的氣勢消長，如能重挫飆車族的違法氣勢，即可收遏制之效。然而，取締飆車並非易事，除了取締過程須兼顧對方與本身安全外，蒐證不易及事後法院的裁判結果，對警察執勤士氣，亦有重要影響【6】。以下為作者統計整理新竹市近 4 年來，民眾撥打 110 報案反映飆車之案件數，亦可對其消長為脈絡分析：

表 3　新竹市近 4 年民眾撥打 110 報案反映飆車案件數一覽表

月份 年份	第一分局	第二分局	第三分局	合計（件）
95 年	139	171	59	369
96 年	35	66	25	126
97 年	6	13	3	22
98 年（1 至 7 月）	3	3	3	9
合計（件）	183	253	90	526

由上表可知，新竹市近 4 年來民眾撥打 110 報案之飆車案件，以民國 95 年達到最高峰的 369 件，當年的 9 月 19 日即曾發生 1 名交大研究生騎車夜歸，在光復路遭 2 名所謂的「飆車族」機車騎士砍傷，一時之間，民眾有如驚弓之鳥、草木皆兵般，被害的警覺性及撥打 110 報案的心理甚強。之後，便逐年下降。96 年降為 126 件，97 年下降至 22 件，98 年 1 至 7 月份僅為 9 件而已。但其並非無緣無故自動下降的，而是透過行政力量的強力介入抑制，方有此成效；此亦足以說明新竹市政府近 3 年投入在防飆工作的努力，是值得肯定的。否則，市長林政則先生不會在民國 96 年、97 年及 98 年，連續 3 年施政滿意度，經國內各家媒體的民意調查考驗，均名列第一。雖 98 年 6 月 10 日不幸發生「海天一線命案」，造成市政形象的重創，但仍不可全盤否定新竹市警政單位在整治「飆車族」，以及防制道路「危險駕車」行為的努力。以下從「交通手段」、「治安手段」及「其他手段

」等方面，檢視新竹市在整治所謂的「飆車族」上的作法：

3.1 交通手段

目前，危險駕車者一旦遭警方取締到案，其所面對的行政處罰，最重將可處以「吊銷駕照（3 年不能考領）」、「吊扣車牌 3 個月」、「罰鍰 3 萬至 9 萬」及「接受道安講習」等重罰；如果是累犯者，甚至將可沒入該車輛；未滿 18 歲人飆車，父母亦須同時接受道安講習。其處罰之重，如同行政處罰上的極刑。是故，違規人事後必定會循行政救濟程序，提出「陳述」、「聲明異議」及「抗告」等措施。

有鑑於民眾對「飆車族」的恐懼感，新竹市警察局近年來為有效抑制危險駕車事件發生，在作法上依下列三個階段循序漸進，做到「預防」及「取締」雙管齊下之目的【7】：

3.1.1 事前預防

本階段的工作，側重於「預防重於治療」、「防患於未然、弭禍於無形」，以下即事前防範的具體措施：

(1)列管分子約制訪查

新竹市警察局列管之危險駕車分子，迄 98 年 6 月份止，計有 152 名（新竹市 122 名、新竹縣竹北 11 名、湖口 5 名、竹東 4 名、新豐 3 名、芎林 2 名、寶山 2 名、新埔 1 名、橫山 1 名、龍潭 1 名），由各分局派員前往查訪約制及做成紀錄，並召開「約制座談會」，通知轄區的列管分子到場參與座談，展示警察取締之決心，並規勸其不得再有從事危險駕車行為。

(2)網路監控與掌握

由新竹市警察局刑警大隊、各分局偵查隊「網路監控小組」，執行網路巡邏工作，針對號召或組織車隊之網路家族或布落格，掌握其從事危險駕車訊息，機先取得情資，及早撲滅可能引發治安顧慮之火苗。於 98 年 7 月 22 日在「無名小站」網站，查獲 18 歲男子羅○皓於 7 月份在市區道路從事表演騎車特技之危險駕車影片，上傳網站供不特定之人公開瀏覽，依涉嫌「公共危險罪」予以函送法辦，即是為網路監控之一例。

(3)預防性路檢或稽查

對於市區易出現危險駕車之路段或地區，執行制服警察「預防性路檢」或交通稽查，提升見警率，使有心於街頭從事危險駕車之青少年，見警力嚴密部署，而不敢心存僥倖聚集從事危險駕車行為。

(4)聯外道路守望監控

員警於與新竹縣、苗栗縣轄區鄰接的聯外道路，執行路檢或守望監控任務，遏阻危險駕車分子進入市內，做到「阻絕於境外」之目標。新竹市與新竹縣、苗栗縣警察局乃至國道警察所接壤的聯外道路，計有 6 處重要守望點，由巡佐以上幹部帶班執行監控預防任務。

(5)風景區加強巡守

鑑於 98 年 6 月 10 日發生在南寮看海公園命案，暑假期間新竹市各風景區夜晚仍會聚集人潮，著名的風景區景點，如：17 公里海岸線、18 尖山及 19 公頃青青草原等周邊道路及昏暗地帶，均派員執勤，加強可疑人車盤查攔檢，避免危險駕車分子聚集滋事。

3.1.2 事中圍捕

新竹市警察局勤務指揮中心依據 110 報案，發布圍捕通報、動員最大能量線上警力攔捕取締。該階段側重於「圍捕蒐證重於驅離」、「聯合作戰、打破轄區建制」。事中圍捕的標準作業程序（SOP）如下：

(1)發布圍捕

新竹市警察局勤務指揮中心以無線電發布線上警力圍捕時，各分局勤指中心立即調派轄區派出所便衣人員，騎乘配有 GPS 的便機車，前往出現地點尾隨跟監，將其行進路徑、人數、車數及有無攜帶武器等情資，隨時以無線電反映線上警力及勤指中心了解掌握，以預判其可能行經路徑。刑警大隊、各分局偵查隊於接獲圍捕通報後，立即派員攜帶蒐證器材，前往飆車族出現地區或路段，攝錄其危險駕車違規行為，並調閱行徑路段的監錄器畫面，依車牌號碼追查涉案人、車資料。

(2)打破轄區建制

接獲勤指中心發布圍捕通報時，線上警力「打破建制、不分轄

區」合力圍捕。飆車族出現在第一分局轄區時，第二、第三分局亦啟動線上圍捕行動；倘追緝至其他分局轄區時，應持續追捕並伺機通報警察局勤指中心，通知轄區分局警力迅速到場合力圍捕。分局勤指中心由執勤官（員）統合線上警力，打破分局轄區建制調集各派出所、警備隊、偵查隊及交通分隊巡邏或其他勤務人員，合力執行圍捕工作。

(3)線上指揮調度

警察局 110 通報危險駕車案件，依線上反映情資，預判其可能行駛路線，調度警力於其行進路線，伺機圍捕之。由分局長（副分局長）擔任現場指揮官，統合到場執勤警力，分工合作遂行圍捕任務。分局勤指中心接獲圍捕通報，立即指派轄區派出所所長（副所長）調度最大能量警力，配合執行圍捕任務，並派遣便衣警力騎乘 GPS 的便機車，沿路跟監蒐證，並通報支援警力，遂行圍捕任務。

(4)封鎖包圍

於優勢警力下，採取「口袋策略」，執行有效的圍捕方案，將成群結隊飆車族，引誘至適當路段予以封鎖包圍。執行口袋圍捕策略，首重安全，配合地形地物，做到因人、因事、因地制宜。執勤人員適時開啟警示燈及警報器，避免與飆車族發生衝撞事故。執勤時須兼顧對方安全，避免造成人車損傷，方為上策，並且注意不要違反「比例原則」。表 4 為新竹市 98 年 1 月至 7 月份民眾撥打 110 報案飆車案件之具體內容及員警處理情形：

表 4　新竹市 98 年 1 月至 7 月份民眾 110 報案飆車案件內容一覽表

編號	時間	地點	內容	處理情形
01	98 年 2 月 5 日 22 時 39 分	新竹市西濱公路南下 84 公里竹苗交界處	約 10 輛機車及 4 輛汽車從事飆車行為。	員警到場後，均已逃竄無蹤，攔捕未果；往竹南方向揚長而去。
02	98 年 2 月 27 日 2 時 33 分	新竹市經國路、城北街口	約 20 輛機車，均未戴安全帽行駛。	員警到場後，均已逃竄無蹤，攔捕未果。
03	98 年 4 月 12 日 2 時 35 分	新竹市經國路、牛埔路口	多部汽、機車疾駛，妨害安寧。	取締黃○民等 3 名少年，告發無照駕駛等違規。

編號	時間	地點	內容	處理情形
04	98 年 5 月 3 日 2 時 45 分	新竹市經國路、東大路口	約 20 輛機車，均未戴安全帽，沿路闖紅燈行駛。	員警到場後，均已逃竄無蹤，攔捕未果。
05	98 年 5 月 10 日 1 時 13 分	新竹市經國路、東大路口	約 20 輛機車，均未戴安全帽行駛。	取締葉○桐等 3 名少年，告發無照駕駛、未戴安全帽、裝置高音喇叭等違規。
06	98 年 6 月 13 日 1 時 27 分	新竹市中正路東門圓環	約 10 輛機車，部分未戴安全帽行駛。	員警到場後，均已逃竄無蹤，攔捕未果。
07	98 年 7 月 3 日 2 時 43 分	新竹市光復路、金城一路口	約 10 輛機車，未戴安全帽行駛。	攔獲陳○成、盧○均等 2 名少年，告發無照駕駛、危險駕車、裝置高音喇叭及未戴安全帽等違規。
08	98 年 7 月 6 日 23 時 24 分	新竹市千甲路、水利路	約 10 輛機車，未戴安全帽，手持棍棒。	攔獲曾○承 1 人，告發無照駕駛等違規。
09	98 年 7 月 11 日 0 時 39 分	新竹市中華路、中山路口	3 輛機車，均未戴安全帽行駛。	員警到場後，均已逃竄無蹤，攔捕未果。

由上表歸納分析，新竹市 98 年 1 月至 7 月份民眾 110 報案之飆車案件，以機車騎士未戴安全帽、集體高速行駛者，民眾即認定為「飆車族」，而撥打 110 報案。另從員警攔獲的取締對象觀之，其亦以無照駕駛之青少年居多。惟並未顯示其具有暴力性或攜帶刀械等少年犯罪之問題，僅為單純之交通違規行為而已。同時，統計 98 年 1 月至 7 月份之 110 報案共 9 件，平均 1 個月約僅 1.3 件的 110 報案，顯見新竹市的道路危險駕車（飆車）行為，已大為改善，並且獲得控制，並未如一般民眾所認知的飆車嚴重氾濫或盛行之情形。而其發生的時段，則以深夜 2 時以後為最多，計 4 件，占 44%。110 報案之飆車路段，則以通往竹北的經國路（台 1 線）及往南寮的東大路為最常見。

3.1.3 事後制裁

攔捕飆車族為高難度任務，一旦成功，即要善用相關的法律措施，使之得到嚴厲的制裁，以收遏阻之效。故本階段著重於「嚴懲重於勸導」、「

善用法律制裁效果」。以下即是事後制裁的作法：

(1)行政處罰

若順利查獲飆車族，依「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 3 項規定，二輛以上之車輛共同在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣 3 萬元以上 9 萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照之相關規定，予以舉發重罰。然而，「道路交通管理處罰條例」第 43 條第 3 項所規定之「競駛」，係指競速爭先行駛而言，若同時集結多數車輛，於同一時間在特定道路上前後相接，超速行駛，然並無相互競速爭先之事實，仍難謂係「競駛」。如果多部汽車前後相接超速且有跨雙黃線行駛之情形，是否符合上開法條所規定之「競駛」之要件，似尚有審究餘地。按道路交通管理處罰條例第 43 條第 3 項所指「二輛以上之汽車共同在道路上蛇行、或以其他危險方式駕車者、或在道路上競駛、競技者」，應指二輛以上汽車有相互超越追逐、競賽比快之情形，而競速過程中，二輛車或為併行競駕或為互相超越，倘非互相為超越追逐、競賽比快，而僅係快速行駛而有逾越速限，亦僅為「超速行駛」，而非「競速行駛」【8】。因此，為期能依法重罰，警察人員事前證據蒐集工作至為重要，蒐證人員跟監飆車族所攝錄之證據資料，得製成光碟片呈送法院，以為確認違規事實之重要佐證。

(2)少年案件

若為少年從事飆車行為或攜帶刀械等情事，依「少年事件處理法」第 3 條第 2 項「少年虞犯」規定，得移送少年法庭處理。另外，對未滿 18 歲之人或在學之學生等，須分別通知其父母、家長或學校之學務單位等，以收家庭教化、學校教育之效果。「兒童及少年福利法」第 55 條，對未盡管教兒童及少年職責之處罰，亦包括在道路上競駛、競技或以蛇行等危險方式駕車或參與其行為者；其情節嚴重者，得處以新臺幣 1 萬元以上 5 萬元以下罰鍰。飆車問題是新興的少年問題，故在少年非行行為中，予以明文規範禁止，並要求父母、監護人或實際照顧兒少年之人，應禁止其為飆車之行為。因此，在取締少年飆車行為時，警察機關得將案件函請地方政府

之社政單位，依照「兒童及少年福利法」規定，對未善盡管教兒童及少年職責之人，予以重罰。

3.2 治安手段

飆車族認為警方對其束手無策，常在有恃無恐的心態下坐大，甚至愈有警車追逐，其愈覺刺激起勁。新竹市曾在民國 95 年 9 月 19 日發生飆車族攜帶凶器，無故砍傷一名為交大研究生的用路人案件，此一事件經新聞媒體大肆報導，引起市民及清華、交通等 2 所大學學生們的普遍不安。雖然，新竹警方很快地在 3 天內，即 9 月 22 日破案，並逮捕了涉案的潘姓、莊姓等 2 名嫌犯，但大學生們仍認為夜歸安全受到威脅，集體串連向警察機關陳情，請求確保市民安全夜歸的權利【9】。當時新竹市警察局曾以治安的手段整治「飆車族」，以達快速壓制的效果，並回應民眾的期待。以下概略說明之：

3.2.1 刑法公共危險罪

刑法第 185 條之規定，係為保護公眾往來交通之安全而設，其規定：損壞或壅塞陸路、水路、橋樑或其他公眾往來之設備或以他法致生往來之危險者，處 5 年以下有期徒刑，拘役或 500 元以下罰金；因而致人於死者，處無期徒刑或 7 年以上有期徒刑；致重傷者，處 3 年以上 10 年以下有期徒刑；本罪並處罰未遂犯。在民國 90 年 6 月 1 日新修正「道路交通管理處罰條例」第 43 條「飆車條款」施行前，新竹市警方取締飆車族均以涉嫌刑法「公共危險罪」移送法辦。在飆車最盛的假日晚間，請新竹地檢署檢察官坐鎮現場指揮，並於新竹市警察局第一分局南寮派出所開設臨時偵查庭，查扣涉案車輛及相關物品。此一大張旗鼓作法，經過媒體大肆報導，確曾對「飆車族」達到一定程度之嚇阻作用。但聞聲而來看熱鬧的民眾，相對增多，圍觀助勢者久久不散；只要警力一撤，飆車族旋即大肆狂飆，民眾撥打 110 報案，整夜未歇。在 90 年 6 月 1 日「飆車條款」施行前，交通處罰條文欠完備，對飆車違規無法有效處罰（如：吊銷駕照、吊扣車牌及道安講習等），所取締之飆車行為，依刑法公共危險罪嫌移送法辦，最終經檢察官起訴後，一審法官多以判決拘役或 6 個月以下的徒刑為主，且給予被告緩刑或易科罰金機會；甚至亦有因罪證不足，而判決無罪者。故以刑

法「公共危險罪嫌」移送法辦，乃不得不的手段，其結果亦未能收到預期效果。飆車問題始終存在，甚至有坐大情形；有的演變成更具組織、更凶狠隨身攜帶刀棍等，砸車傷人的事件，時有所聞。

就刑法第 185 條第 1 項後段之「以他法致生公眾往來危險罪」而言，其為一補充之規定，必須其方法有達類似損壞、壅塞之程度，因而致生往來之危險，始足當之，並非凡有足以產生往來之危險者，即可構成本罪，否則，駕車在道路上超速行駛、違規停車於車道上、無駕駛經驗或無照駕車於道路及違規超車等違規行為，均因有足以產生往來之危險，即有可能構成本罪，如此擴張法律構成要件之解釋，有悖離刑法「禁止類推原則」之危險。故俗稱「飆車」行為，必須聚集足以遮斷道路往來之多數車輛，並佔據一定路段之道路，而以飆速來回行駛，因而壅塞道路達一定時間，而足以生往來之危險，始足構成「以他法致生往來危險罪」。且刑法上所謂之具體危險犯，係將危險狀態作為構成要件要素而規定在刑法條款中，法官必須就具體案情，審酌判定構成要件所保護之法益，果真存有具體危險時，始能成立犯罪之危險犯。故刑法第 185 條第 1 項損壞或壅塞陸路致生往來之危險罪，係採具體危險制，須損壞、壅塞之行為造成公眾往來危險之狀況為已足，不以全部損壞、壅塞發生實害為要，然仍須以損壞壅塞或以他法造成公眾往來危險之狀況，方屬相當【10】。綜此，法院對於「飆車」行為是否構成刑法第 185 條第 1 項致生公眾往來危險罪，仍存有歧見，警方的移送案件，未必會給予「飆車族」當頭棒喝之警惕作用。

3.2.2 少年事件處理法

未滿 18 歲之少年，如有從事飆車行為，並且無正當理由攜帶刀械、有預備犯罪或犯罪未遂為法所不罰之行為，甚至參加不良組織、逃學逃家或經常與有犯罪習性之人交往等，得依「少年事件處理法」第 3 條第 2 項各款，以有觸犯刑罰法律之虞，依「虞犯少年」之規定，移送少年法庭依少年保護事件程序處理。另外，少年之法定代理人或監護人，因忽視教養，致少年有觸犯刑罰法律之行為，或有「少年事件處理法」第 3 條第 2 款觸犯刑罰法律之虞行為，而受保護處分或刑之宣告，少年法院得裁定命其接受 8 小時以上 50 小時以下之親職教育輔導。然而，在目前「保護優先主義」的精神下，少年事件採取「以保護代替監禁、以教育代替刑罰」措施，能否讓飆車少年在經過教化之後洗心革面，值得長期觀察。

3.2.3 組織犯罪條例

依「組織犯罪防制條例」第 2 條規定，「犯罪組織」係指在 3 人以上，有內部管理結構，以犯罪為宗旨或其成員從事犯罪活動，具有集團性、常習性、脅迫性或暴力性之犯罪組織而言。此類犯罪組織成員間雖有發起、主持、操縱、指揮、參與等之區分，然以組織型態從事犯罪，內部結構階層化，並有嚴密控制關係，其所造成之社會危害，遠甚於一般之非組織性犯罪【11】。其中的「內部管理結構」，是指有層級之分，下手需服從主持人或是首領之命令行事，違抗者依內部規範懲處，亦即屬「暴力、威權式內部管理」。警方近年來將所有的犯罪集團，如：刮刮樂詐財、擄車勒贖、恐嚇等集團，以組織犯罪條例移送，在法官多以上述法律見解做出不同判決後，檢察官也以不起訴，或改以竊盜、詐欺、恐嚇等罪嫌偵辦。是故，國內飆車族是否符合組織犯罪條例的構成要件，其蒐證尤須嚴謹。

但對於飆車族暴力滋事，提報「治平專案」對象檢肅者，過去曾有先例。例如：台東縣警察局在民國 92 年 3 月，以迅雷目標檢肅到案當年 21 歲的男子劉○雄。警方蒐證其於民國 90 年 10 月至 91 年 9 月間，在台東地區連續率眾持刀、棒飆車，砍殺追打路人等，經檢肅到案後，移送台灣東成技能訓練所感訓處分。另外，屏東縣警察局亦於 92 年 5 月 13 日以迅雷目標將當時 26 歲的林○龍檢肅到案，其於民國 91 年 7 月至 12 月間，在高屏地區連續率眾持刀、棒飆車，故意砍殺路人或其他駕駛，林嫌最終遭地方法院裁定交付感訓處分。而新竹市警察局則是經長期蒐證，發現男子魏○洪自 94 年 7、8 月份起，長期吸收中輟生及在學學生數十人加入飆車行列，該組織對外以「YY 車隊」自詡，魏嫌更以隊長自居。該飆車族原為烏合之眾，無內部組織犯罪行為，後為壯大聲勢由新竹市風飛沙幫首惡李○榮吸收支配，該組織唆使魏○洪所統領之飆車族，從事暴力討債、圍事、械鬥等；為了對外宣示其地盤，常於假日夜晚成群結隊騎乘改裝比雅久機車飆車，甚至持槍、刀械、棍棒等凶器，砍殺無辜路人及砸毀停於路旁之汽、機車。經蒐證新竹市轄區 94 年 8 月至 95 年 6 月止，遭飆車族傷害案共 18 件，將該組織成員 20 餘人拘捕到案，提報治平專案對象【12】，移送新竹地方法院檢察署偵辦。由於「YY 車隊」主嫌涉及多起暴力案件，被法院判處 5 至 16 年不等刑期，目前在監執行中，該飆車組織已澈底瓦解。

3.3 其他手段

透過其他相關的行政措施，如：地方首長的重視及強力整治，以及從學校、家庭及社會等相應的配合措施，可將飆車危害事件降至最小程度。以下即新竹市透過行政手段的相關措施，達到整治飆車族之目的：

3.3.1 地方首長重視

新竹市市長林政則對於飆車族引發暴力事件，影響地方治安及造成市民恐慌至為關切，認為其對新竹市的就業投資環境，亦產生負面的形象。林市長於市務會議指示成立「新竹市防制危險駕車專案小組」，成員涵括各相關局、處（如：警察局、教育處、社會處、環保局、工務處、產業發展處、行政處等），統合市政府公務資源，由市長擔任召集人，宣示取締飆車族的決心。另購置具有夜間紅外線攝錄功能之蒐證器材，提供警察人員執勤使用。市政府亦藉由道路交通工程改善，在港區道路增設跳動路面或減速墊片等，此作法對飆車達到一定程度的抑制作用。而在民國 98 年 6 月 10 日新竹市發生「海天一線命案」，余姓男子遭 5 名少年圍毆致死，網友發起「一人一信救新竹」活動，清華、交通等 2 所大學學生更發起 7 月 4 日「反飆車、救治安」靜坐活動。市長林政則特別指示市警局於 6 月 26 日召開「與清、交大學生有約」座談會，由林市長及李局長等聆聽學生們的建言與心聲。另外，林市長亦於 98 年 7 月 23 日召集新竹市 6 所公、私立大學（清華、交通、教育、中華、玄奘、元培等大學）學生會會長在市長室座談，再次傾聽學生們對市政、治安、交通等方面的建言【13】。林市長對學生們建設性的意見，直接付諸政策與行動，要求警察局全力配合達成，尤其在防制危險駕車勤務，要求強化與延續預防性的路檢作為。

3.3.2 家庭及同儕約制力量

新竹市警察局強化事後蒐證追查的作為，以路口監錄器蒐證畫面追查涉案車主或行為人，並予建檔列管；同時將錄影畫面翻洗成照片，寄送至其家屬，透過家庭力量約制行為人勿再涉飆車行為。此外，新竹市警察局於 98 年 6 月中旬高中（職）放暑假前，派員密集前往轄區 9 所公、私立高中（職）進行防飆宣導。對於學生經常違反交通違規的重點學校，更透過與校方學務單位密切合作，宣誓暑期取締飆車的決心，呼籲學生們拒絕從事飆車違法（規）行為。

3.3.3 建立基本資料檔案庫

新竹市警察局對取締到案之飆車族，逐一查證身分並拍照，並當場予以實施交通安全機會教育。另將其基本資料上傳警察局「防制危險駕車電腦管理系統」，以建立人、車完整資料檔案，除定期通知其參加座談，以約制勸導外，若查獲飆車累犯時，請求監理機關依法予以最重處罰及沒入違規車輛。

3.3.4 透過媒體加強宣導

網際網路雖有助長飆車氣勢之效，但若能化阻力為助力，在取締成功重大的飆車事件，透過新聞媒體的廣泛報導之後，即會在飆車族團體裡口耳相傳，收到嚇阻及抑制的效果。新竹市過去曾成功取締大規模的飆車事件，即曾善用媒體傳播的力量，適時發布新聞、廣為報導，亦確實能在一定的時間內，為其他蠢蠢欲動的飆車族，有一個當頭棒喝的嚇阻作用。

肆、結論與建議

若從新竹市 98 年 1 至 7 月份的 110 報案紀錄 9 件觀之，新竹市並未如外界想像飆車族盛行或氾濫，但由於 98 年 6 月 10 日發生的「海天一線命案」，經由新聞媒體擴大的報導，使得「月暈效應」（Hallo Effect）發酵，讓民眾很自然地與民國 95 年 9 月 19 日 1 名交大學生遭「飆車族砍傷」事件聯想在一起，再加上新竹市連續 3 年獲評鑑為「幸福城市」的美名，使得新竹市無法承受類似所謂「飆車族殺人」事件之發生。為使吾等對「飆車族」事件有更為清晰的輪廓及防範措施，作者從實務工作者的角度，提出以下具體建議：

4.1 「飆車族」與「危險駕車者」，為不同的概念

從事「競速」、「競駛」、「競技」或「蛇行」等「危險駕車」行為，構成交通違序行為，這些群體以妨害用路人的交通安全為主，尚無所謂「隨意砍人」、「攜刀帶械」等犯罪顧慮，故其與犯罪及治安問題，似乎沒有必然的關聯，並且可以透過交通的懲罰手段整治。另一方面，所謂的「飆車族」，其常在偶發因素下，發生擦槍走火的治安事件，間有發生逞凶鬥狠、黑幫火拼等傷人的暴力事件，

民眾被害的恐懼感亦較高，新竹市海天一線命案即屬此例。但衡諸國內青少年騎乘機車非常普及，三五成群的年輕人只要具備合法駕照騎乘機車，即使未戴安全帽併行騎乘，倘動輒即認定其為「飆車族」橫行，無疑是草木皆兵、驚弓之鳥。如果其未出現犯罪或違規跡證，民眾即認定其為「飆車族」，而要求警察強勢攔查、以法相繩，恐招致執法過當、違反「比例原則」及侵犯人權之嫌。故「飆車族」與「危險駕車者」是二個不同的概念，法律處罰的效果，亦不相同，有必要予以區分清楚。

4.2 多管齊下、標本兼治

「飆車族」的問題，已非單純的「交通問題」，它牽連出一串串的「社會問題」及「治安問題」。警察在街頭上與這些被家庭、學校及社會放棄的「邊緣人」奮戰，最終仍要承擔所有防治「飆車族」不力的責任，殊為不公。所謂青少年「飆車」問題，與現代家庭結構、學校教育及社會環境間，有著千絲萬縷的牽連關係。失衡的價值觀與少年迷失行為，導致其從事飆車行為，絕非單靠警察的交通執法作為可以畢其功於一役。然而，整治交通層面的「危險駕車」違規行為，現行的交通法規處罰尚稱完備可行；但整治屬於治安層面的「飆車族」少年犯罪問題，其牽涉錯綜複雜的犯罪因素及家庭問題，就非單純靠警察的「交通手段」得以克竟其功了。是故，治本之道有賴政府、學校及家庭等相關單位，多元參與及解決問題。否則，每到寒、暑假「飆車」旺季單靠警察在街頭取締作為，僅能算是圖得一時平靜的治標之策而已。

4.3 模仿與學習，助長違法氣勢

從人際互動關係層面而言，「飆車族」的行為是集體性的快感，須有同好者，乃至圍觀、看熱鬧者助勢壯膽之下，使其愈玩愈 high。國內的「飆車族」群體，目前多以青少年為主，由於這個年齡層的人口，彼此之間，容易相互模仿與學習，加上目前網路及傳播媒體的發達，很多人將自己「飆車」的作品上傳網路，供大眾瀏覽與欣賞，標榜自己的英雄事蹟及勇於向法律挑戰的氣概。另一方面，媒體過度或不實的報導，亦會讓這些「飆車族」在道路上找到自我發揮的舞台與空間，成為一股違法惡風。特別是

，大眾傳播媒體在報導內容上，不該對於飆車族耍狠或向公權力挑釁的過程深入剖析報導，以免其他飆車族在耳濡目染之下，助長其學習及模仿的動機與心態，不利於社會風氣的導正。因而，大眾傳播媒體有必要在此一方面，擔負起更多的社會教化責任，才不會助長飆車族違法氣焰的滋生。

參考文獻

1. 遠見雜誌，「縣市長施政滿意度大調查」，2009 年 6 月號，頁 108 至 123。
2. 搜尋自網路「維基百科」，網址：http://zh.wikipedia.org/
3. 陳志銘，「警察政策形成之利害關係人研究－台北市取締陽金公路飆車之個案分析」，中央警察大學行政警察研究所碩士論文，民國 90 年 6 月。
4. 簡華明，「取締危險駕車（飆車）之策略研究－以新竹市為例」，95 年道路交通安全與執法研討會論文集，民國 95 年 9 月，頁 27 至 41。
5. 簡華明，「當心改裝車遺禍」，中國時報時論廣場，民國 95 年 7 月 31 日第 A15 版。
6. 簡華明，「整治飆車族須標本兼顧」，中國時報時論廣場，民國 95 年 7 月 9 日第 A15 版。
7. 參照新竹市警察局 98 年 6 月 25 日竹市警交字第 0980022281 號函發「98 年暑期防制危險駕車（飆車）勤務執行計畫」資料。
8. 參照臺灣高等法院 94 年 1 月 28 日刑事裁定 94 年度交抗字第 11 號。
9. 參照新竹市政府 95 年 9 月 22 日「新竹市政府電子報」市政新聞資料。
10. 參照臺灣高等法院高雄分院92年1月9日刑事判決91年度上訴字第1958號。
11. 參照 90 年 6 月 29 日司法院大法官會議釋第 528 號解釋。
12. 參照新竹市政府 95 年 7 月 21 日「新竹市政府電子報」市政新聞資料。
13. 參照新竹市政府 98 年 7 月 23 日「新竹市政府電子報」市政新聞資料。

(98/11/19 收稿，98/12/25 定稿)