

危險駕車（飆車）之研究—以新竹市為中心

簡華明 Hua-Ming Chien¹

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。

一、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。

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）

二、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」：

- （一）在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
- （二）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。）
- （三）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）
- （四）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，但透過此一聳動的新聞報導內容，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	木棒	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
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

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
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。	高雄縣鳳山市	20 輛	打火機	未滿 20 歲	強盜罪移送
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, Boso-zoku) 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、不配戴安全帽，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，一副邋邋模樣；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，颶風再起，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）車牌或加裝車牌遮擋器具，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	
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	危險駕駛 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.	週六深夜到星期天凌晨，50	高雄市	50 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
	凌晨	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。					
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	危險駕駛 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	危險駕駛 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，亂起車還逆向行駛，沿途亂按喇叭，警方調閱監視器，開始抓人。	台中市	10輛	危險駕駛 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	危險駕駛 酒後駕駛 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，深夜利用口袋戰術，前後包夾，逮捕飆車族。	台中縣	10輛	危險駕駛 開單罰款	不詳	
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	危險駕駛 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	危險駕駛 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「危險駕駛」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。

三、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

年份 \ 月份	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：

（一）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。

（二）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部落格，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。

（三）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。

（四）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。

(五) 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：

(一) 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。

(二) 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。

(三) 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。

(四) 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。
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：

(一) 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。

(二) 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、棍、擄車、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、棍、擄車，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、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。

四、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」（Halo 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。