

淺談防制青少年飆車之道

---以台南市警察局防制作為為例

The Preventions of Juvenile Motorcycle-Racing-----

The Actions of Tainan City Police Bureau

蔡崇景(Tsai Chorng-jing)¹ 李政聰(Lee Jeng-tsung)² 歐益榮(O Yi-jung)³

摘要

近年來，隨著社會倫理、道德觀念式微，時下青少年飆車行為已然由以往單純競速或賭博行為發生質變，飆車族群常因細故聚眾持械鬥毆，傷及無辜民眾，甚或公然挑釁攻擊執法公署，暴力血腥事件時有所聞，顯已對社會公共秩序與交通安全產生嚴重危害及威脅。中央及地方各級政府雖均投注極多人力與社會資源，進行各項防制措施，但成效仍相當有限；九十年六月一日正式施行新修訂道路交通管理處罰條例，對於有關「以危險方式駕車」及「二輛以上之汽車在道路上競駛、競技」等類似飆車行為之規範與罰度，雖有較為嚴謹設計，惟在各警察機關實際執行防制層面及績效上仍待觀察。本文將以台南市為例，從現今青少年參與飆車所衍生問題及警方當前防制作為（包括法制整備、勤務規劃部署與實務工作經驗等）予以探討，提出改善策進建言，俾供各界交通執法先進爾後執行之參考。

關鍵詞：飆車

Abstract

Recently, the essence of juvenile motorcycle-racing has changed. It has mixed with violence and gambling at the same time. The young riders bring serious trouble to the public order and traffic safety. Though the central and local governments have invested a great number of people and money on it, the effect is still limited. The newly-designed traffic management road laws in restricting motorcycle-racing is more reasonable than before, all things considered. However, the result of whether the laws can be carried out effectively or not still needs to be observed. This article proposes some strategies based on such background and subjects to prevent juvenile motorcycle-racing. It will include the traffic laws, official enforcement and service planning for policemen according to the experience of Tainan City Police Bureau's instructions.

Key words : Motorcycle-racing

1 台南市警察局交通警察隊隊長

2 台南市警察局交通警察隊組員

3 台南市警察局交通警察隊分隊長

一、前言

台灣飆車現象自民國七十五年間，由台北市大度路發跡，直至民國七十六年間，台灣地區由北至南各地便陸續發生「飆車」事件，飆車為青少年追求刺激與狂熱的代表性偏差行為之一，然而以往之飆車行為，僅止於在道路上競速行駛，圍觀民眾參與賭博，期間並未發生暴力事件。近幾年來，由於社會倫理、道德觀念逐漸式微，青少年飆車行為已然質變，暴力隨之而起，飆車族常因細故持械互相鬥毆，甚或傷及行人、公然挑釁攻擊地方行政公署…等，情節怵目驚心駭人聽聞，明顯嚴重危害公共安全與社會治安；不僅帶給執法人員無所不在的壓力，社會冀望警察擔負防制飆車責任更有增無減。台灣各縣市政府均投注相當大的人力，進行各項防制飆車措施，不僅積極進行宣導工作，鼓勵青少年參與正當健康之休閒活動，並且動用極多之警力加以取締防堵，雖有不錯之成效，惟飆車歪風卻始終未能徹底有效遏止。

二、青少年飆車行為成因

2.1 飆車心理動機、行為特徵及可能影響因素之分析

事實上，大多數從事飆車的青少年，都知道「飆車是違法行為」，卻仍然將飆車當作成是一刺激、好玩的遊戲，其並非不愛惜自己的生命，亦非不瞭解肇事嚴重性，唯多半高估自身駕駛應變能力及幸運程度，相對地低估了可能肇禍出事的機率！雖然每年因為飆車而導致殘障甚或死亡者不下數十起案例，然飆車風潮卻似乎並未顯著減少，仍有許多青少年，甘願冒著危害自己或他人生命的危險，去從事違法的飆車行為，究其原因，有關其心理動機、行為特徵暨可能影響約略可歸納如下⁽¹⁾：

2.1.1 心理動機

- 1、追求刺激與興奮的感覺：年輕人內心或多或少充滿著對冒險刺激的嚮往，愈是危險，愈喜歡做，而飆車雖然違法但卻符合時髦、冒險、刺激與速度快感等條件。
- 2、發洩怒氣或挫折感：部分青少年生活缺乏成就感，尤其在學校被分在「後段班」之青少年，考試成績不如人，產生嚴重挫折感或有被歧視的感覺，加上未有正當的情緒紓解方式，反而在飆車時，藉由群眾觀看掌聲及同伴欽羨眼中獲致成就感，以滿足心理上所缺乏的快感。
- 3、表達其反抗權威的感受：時下青少年經常將飆車視為向權威挑戰的刺激遊戲，因為飆車雖屬於違法行為，代表權威者之警察會加以取締，但是機車的機動性頗高，執勤員警往往為顧及飆車族及圍觀民眾的安全，無法放手追捕，以致反而增高飆車青少年的氣燄，於是飆車演變為「官兵捉強盜」的實體情境遊戲。
- 4、表現英雄氣概：由於不斷大量出現機車廣告，為了促銷而將機車與忠實愛情、堅毅個性、成長獨立與陽剛力量等概念相互聯結，使得機車本身已超越其本身的用途功能，成為這些多元概念的象徵代表。於是誤導時下青少年以「飆車」的類似危險行為，表現自身的英雄氣概。
- 5、藉此獲得同儕認同與異性青睞：青少年階段正值自我統整之關鍵時期，最在乎的就是友伴同儕的看法與接納，若其結交的朋友認為「飆車競駛，為強壯、勇猛及威風的表現」，自然會誤導其認知觀念，加上彼此互相交換經驗及技術觀摩，志同道合，反而促使其實地表現此種行為「以車會友」或是博取友伴的接納、讚美。加上青少年會搭載異性女友飆車，藉由異性的危險畏懼心理及「生命安全在其手中」的完全依賴心理，來相對地顯現自己男性魅力，滿足其擁有女友

的虛榮心態。也有部份青少年會因不好意思拒絕同儕邀請而參與飆車行爲。

2.1.2 行爲特徵

根據法務部八十三年針對收容機構收容之青少年具有飆車經驗者，做過問卷調查調查結果顯示：

- 1、飆車行爲並非是完全獨立偏差行爲，亦即會與其他偏差或犯罪行爲同時出現，不少問卷對象在早期即有偏差或犯罪紀錄。
- 2、第一次飆車時，絕大多數都未取得駕照。
- 3、飆車時所騎乘的機車，是由「家人購買的」、「向同學朋友借的」及「自己買的」，三者比例相當。
- 4、從事飆車的日期並不侷限於一般日子或例假日，不過星期例假日相對機率較高；至於時段，則以晚間十時至凌晨三時較多。
- 5、飆車時，約有六成會隨身攜帶刀械棍棒，做爲防身武器。
- 6、飆車者所騎乘的機車超過八成經過改裝，改裝部位依序爲加速器、外觀與引擎。
- 7、參與飆車者之家庭結構或功能不甚健全，親子溝通不良，父母管教不當；部分則因雙親忙碌疏於管教，以致產生偏差行爲。
- 8、多數從事暴力行爲之飆車青少年之人際關係不佳，人際溝通交往技巧缺乏成熟。
- 9、從事飆車時大多是結夥行動，並喜歡裝配屬於集體專有的表徵（如：購買相同車種、對機車加以相同的裝飾或相同的服裝…等）。
- 10、多數從事暴力行爲之飆車青少年不喜歡或無法適應學校生活。

2.1.3 可能影響因素

1、社會環境因素

- (1) 偏差行爲的型態改變：飆車行爲的出現，極可能是青少年偏差行爲型態的階段性發展，尤其是機車已然成爲台灣地區非常普遍的交通工具，不僅是青少年的代步工具，亦藉由機車擴大了他們的活動空間，偏差行爲得以藉由飆車表現得更具威脅性。
- (2) 傳播媒體的推波助瀾：時下機車廣告，將機車與忠實愛情、堅毅個性、成長獨立與陽剛力量等概念相互聯結在一起，使得機車已超過其本身的代步功能，成爲青少年追求身份、個性與自我獨立的象徵，誤將「擁有機車」作爲追求目標，認爲有機車才跟得上時代；甚或將機車轉化爲「可與權威者競爭對抗」的工具，誤以爲「敢飆車」才是媒體所謂的「真英雄」。
- (3) 社會的不當教育或錯誤示範的結果：成年社會中所充斥的暴戾攻擊，在無形中不知不覺地傳遞給努力觀察模仿的下一代，使其學習到錯誤的角色行爲。
- (4) 其他民眾圍觀助勢或利用飆車賭博，助長其飆車氣燄：飆車行爲的發生，時常在短時間內即於四周聚集大量圍觀的民眾，有些甚至叫囂助勢或給予掌聲鼓勵，這些外在情境的增強，不僅助長飆車者的英雄氣概，更增強了飆車者持續飆車的動機。
- (5) 作爲磨練膽量或黑道幫派吸收成員試鍊的手段：部分青少年會藉由飆車等違法行爲，來磨練

其膽量，作為提高本身膽識的手段，且由於飆車青少年游走於法律邊緣，故一些黑道幫派份子就藉由參與飆車來認識青少年，便於吸收成員，因此，將飆車行為當作吸收幫派份子的管道之一。

2、個人心理因素

- (1) 欠缺生活目標與生命意義：處於現今功利主義盛行社會中的青少年，極易迷失自我，不知自身存在的意義與價值，缺乏明確的生活目標與方向，內心充滿空虛，於是藉由飆車競速來滿足自我。
- (2) 輕忽行為的嚴重性：參與飆車者大多數年紀較輕，容易樂觀高估本身駕駛與應變能力，對於肇事當事者均抱持不小心或「運氣欠佳」心態，在相同事件未發生在自己身上時，「不見棺材不見淚」，無法改變其樂觀信念。
- (3) 自我主義興盛：「只要我喜歡，有什麼不可以？」是當下青少年最常標榜自我主義的口號之一，一味地追求自身的現實快樂，缺乏及忽略對自己與他人生命價值的尊重與權益。

三、警方執勤現況

3.1 法律依據

3.1.1 警方執法依據

在九十年一月十七日新修訂道路交通管理處罰條例尚未頒布前，參考現行法規中，對於「飆車」雖未設有專款明文規定其處罰之條文，然實務檢警機關執行查處取締時，大多數所引用的法條有⁽²⁾：

- 1、道路交通管理處罰條例第四十三條---危險方式駕車。
- 2、刑法：第一百八十五條---公共危險罪，第一百三十五條、一百三十六條及一百四十條---妨害、侮辱公務員執行職務罪，第一百五十條---聚眾強暴脅迫罪，第一百五十三條---煽惑他人犯罪或違背法令，第二百六十六條及二百六十八條---賭博或公然聚賭罪。
- 3、槍砲彈藥刀械管理條例---持有（用）非法違禁槍砲彈藥刀械。
- 4、社會秩序維護法第十條---製造噪音妨害安寧。
- 5、少年事件處理法---法定代理人或監護人疏於管教。
- 6、少年福利法---法定代理人或監護人明知少年從事足以危害或影響身心發展行為，而不加以制止。
- 7、商業登記法---汽（機）車販售業者違反登記營業項目。
- 8、民法---民事傷（損）害賠償。

3.1.2 新頒定道路交通管理處罰條例第四十三條對實際執行層面可能之衝擊

前文提及警察實務機關於實際執行取締飆車所援用之法條並無明確規範其犯行，且在執行蒐證技巧或實質行為本意認知上，時與法官或檢察官有所差異，往往造成約制成效有限，而與一般民眾期待的「申張社會正義」有落差；有鑑於此，交通部乃於本（九十）年一月份新頒修定的道路交通管理處罰條例中，於第四十三條條文中對「飆車」有較為明確違規行為規範，並大幅提高行政處分額度，諸如：在道路上

蛇行、以其他危險方式駕車或拆除消音器者，處新台幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰；二輛以上之汽車共同違反同條第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處新台幣三萬元以上九萬元以下罰鍰；未成年人，其與其法定代理人或監護人應施以道路安全講習，並得由警察機關公布其法定代理人或監護人姓名。其中，對於第一線實際執行取締工作的警察較大的衝擊，應屬執行及蒐證方面，除了違規行為其必要的錄影蒐證外，另如涉及「二輛以上之汽車共同違反同條第一項規定」之舉證部分，則須製作類似「調查交通事件」訪查筆錄以資佐助，隨同案製作之「舉發違反道路交通管理事件通知單」移送監理機關裁處。

3.2 勤務規劃部署

青少年飆車族群其成員素質複雜，且絕大多數以機車為飆車工具，聚集出沒時段不定，依警方臨場執行取締經驗，約可分為「定點集團型」與「零散流竄型」兩種類型，當前各縣市警察機關均按其地方交通特性，選擇聯外幹道或市區主要道路進行取締勤務規劃部署。由於警察分局與直屬隊勤務運作殊異，以往防制作為較為被動且成效有限；為整合各執勤單位（刑事、保安與交通）勤務作為，應予明確之任務分工及責任歸屬，釐訂執勤要領、任務編組及建立通報指揮機制，歸納其重點有：

1、釐訂執勤要領：

- (1) 必要靜態資料之蒐集及建檔：如轄內易生「定點」或「流竄」飆車族群固定聚集地點或經過路段之探勘，機車出售、修配及出租業者之清查，配合春風專案工作建立深夜冶遊不歸青少年之基本人事資料，電腦網路相關網站訊息之過濾篩選。
- (2) 動態攔（盤）查、臨檢處所及對象：轄區青少年深夜較易聚集逗留處所（如：PUB、KTV、電玩店撞球場及網路咖啡廳等）或類似飆車競逐集結主要路段之青少年或可疑人士。

2、任務編組：

- (1) 攔查組：專責動態攔查、臨（路）檢、人（車）籍查抄、交通違規舉發與警戒工作，以制服警察為主，可配置巡邏車、重型機車等交通工具協勤。
- (2) 搜證組：專責類似飆車競逐之交通偏差行為之攝影、拍照等蒐證工作，以便衣警察為之，可配置偵防車協勤。
- (3) 逮捕組：專責違法暴力脅迫事件嫌疑人之逮捕、偵訊及移送工作，以便衣警察為主、制服警察配合執行，可配置巡邏車與偵防車協勤。
- (4) 通報聯絡組：專責資訊通報聯繫與警力掌控調度工作，以分局（隊）勤務指揮中心為主，並接受警察局勤務指揮中心監督指揮。
- (5) 行政督察組：專責行政後勤支援與勤務督導工作。

3、建立通報指揮機制：

- (1) 凡轄內線上巡邏警力於道路或特定地點發現青少年類似飆車或聚集冶遊情事，應予立即跟監，並通報勤務指揮中心作即時處置。
- (2) 分局（隊）勤務指揮中心接獲通報後，應視轄區路況，審慎研判預經路線，即刻指揮調度上開任務編組警力前往處理或鄰近警力就近協助蒐證、封鎖與攔截；並回報警察局勤指中心相關情形，必要時，得請求支援。

(3) 事後，由分局（隊）勤指中心彙整事件處理經過始末，翌日送警察局勤務指揮中心提報檢討。

而執勤應注意事項有⁽³⁾：

- 1、飆車防制採地區責任制，以針對轄區特性規劃勤務，現場指揮官以分局長擔任為原則，必要時得協調保安、刑事及交通警力，配合檢察與憲兵單位，採聯合勤務作為。
- 2、取締行動應事先釐訂細部執行計畫，加強分工與警力佈署。
- 3、勤務執行首要注意自身安全，並切忌逾越「比例原則」。
- 4、蒐證以便衣警察為之，講求蒐證效率與技巧。
- 5、現場執行取締工作，宜審度現場狀況謹慎為之；對於暴力分子一經逮捕應即載離現場，避免無謂爭議。
- 6、對馳行之飆車者，雖不得強行阻攔，惟可就其預經路線採事先封鎖攔堵。
- 7、飆車事故處理，除傷患之救助外，現場狀況應錄影或拍照存證，並注意交通管制與自身安全。

3.3 台南市警察局防制作為與執行成效

前文提及中央相關部會（如：交通部、內政部警政署）與各縣市政府均投注相當人力及物力，進行各項防飆措施，而現階段台南市警察局防制作為與執行成效有：

3.3.1 推展法制作業

本市基於時下青少年飆車惡質歪風日熾，暴力違法案件時有所聞，業已嚴重影響本市公共安全與社會秩序，為有效遏制前揭行為，落實地方自治事項，特於八十九年十二月爰依地方制度法授權之行政裁量範疇，參酌道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則立法意旨，訂定「臺南市防制飆車自治條例」乙種，於翌年（九十）一月二日經本市議會三讀通過在案，法律條文如下：

- 第一條 臺南市政府（以下簡稱本府）為消弭機動車輛駕駛人飆車或為不當、危險之駕車行為，維護公共安全與交通秩序，特依據地方制度法第十九條第十款第二目，制定本自治條例。
- 第二條 本自治條例之主管機關為本府，並以臺南市警察局（以下簡稱本局）為執行機關。
- 第三條 本自治條例所稱之機動車輛範圍如下：
 - 一 機器腳踏車。
 - 二 三輪以上之各型機動車輛。
 - 三 其他行駛於道路之動力機械。
- 第四條 車輛駕駛人有下列情事之一者，除依法處以罰鍰及吊扣（銷）駕駛執照外，車輛駕駛人、附載人及其所有人應施以四至八小時交通安全學習或服務：
 - 一 行車速度超過速限百分之五十以上者。
 - 二 蛇行穿梭或任意變換車道，顯有危害他車（人）交通安全之虞者。
 - 三 佔用或壅塞道路，顯已侵犯其他用路人權益者。

四 以單（側）輪著地或其他危險方式駕車者。

五 拆除消音器或以其他方式造成噪音者。

前項交通安全學習或服務之規劃由本府另定之。

車輛駕駛人、附載人及所有人，違反道路交通管理，依法負有刑事責任者，由本局依情節分別移送該管地方法院檢察署、地方法院少年法庭及軍事機關處理。

第五條 車輛駕駛人違反前條第一項各款之規定除依法禁止其駕駛外，其所駕駛之車輛，除法院裁定應予沒收或沒入外，得由本局扣留之。

前項車輛之扣留，期間不得逾三十日。

扣留之車輛，經查明車主，通知其限期領回，並收取保管費用，逾三個月未領回或查無車主車輛經公告招領逾六個月，無人領回或發還者，依法處理。

前項之執行，本局應備妥登記簿冊記錄車輛種類、扣留事由、扣留時間及地點、移置保管地點、保管時間、應繳保管費用及領車人姓名、住址、身分證號碼，並由領車人簽名或蓋章以供查考。

第六條 依法扣留車輛之保管費用，其收費標準、繳納、發還與執行事項，依臺南市處理妨害交通車輛自治條例處理。

第七條 違反本自治條例第四條第一項各款所使用之車輛，有變更或加裝重要設備者，由本局移送本府建設局追查其變更或加裝設備之汽、機車買賣業或修理業。

前項汽、機車買賣或修理業者之行爲，經查證屬實者，除由本府依相關法令處罰外，並處以停止營業一個月。如有第二次者，應處以停止營業六個月之處分。

第一項車輛變更或加裝重要設備之認定，適用道路交通管理處罰條例相關規定。

第八條 違反本自治條例之行爲者，除依刑法或道路交通管理處罰條例處罰外，併處新台幣十萬元以下之罰鍰。

未成年人因其法定代理人或監護人，放任或疏於管教、監護，致有違反本自治條例之行爲者，併處其法定代理人或監護人新台幣一萬元以上十萬元以下之罰鍰。累犯加重處罰。前二項之罰鍰拒不繳納者，由本府依法移送強制執行。

第九條 車輛駕駛人、附載人及所有人於接獲本府交通安全學習或服務之通知後，應按指定日期攜帶服務學習通知、駕駛執照或國民身分證前往指定場所報到參加學習或服務。如因病、服役、服刑、受保安感訓處分或動員機關之召集或徵集，或有其他正當理由，無法參加學習或服務時，由其本人或家屬或服務之公司行號以書面檢同有關證明文件或其影本，向本府辦理學習或服務單位申請延期學習或服務，如其無法參加學習或服務之原因超過一年仍未消滅者，得免參加。

車輛駕駛人、附載人、及其所有人無正當理由不參加交通安全學習或服務，經再通知仍不參加者，處新台幣一萬二千元之罰鍰，並得連續處罰之。

前項之罰鍰拒不繳納者，由本府依法移送強制執行。

第十條 本自治條例自公布日施行。

其中，條例主要特點有：(1) 立法規範對象含括機動車輛駕駛人、附載人及所有人、改（修）裝車輛業者，另未成年人如因其法定代理人或監護人放任或疏於管教監護，致違反規定者，追究其法定代理人或監護人責任；(2) 建立「交通安全學習或服務」教化制度，以實際參與社區交通服務、交通安全宣

導及市政交通服務…等課程設計，活潑講習內容，有別於目前的「道路交通安全講習」；(3) 相關行政處分作為有：併處新台幣壹萬元以上十萬以下罰鍰、扣留車輛及停止營業等。

唯上揭防飆自治條例訂定因有其時空因素之考量，且條文規範之行政處分涉及人民權利與義務（如：併處罰鍰、扣留車輛及接受交通安全學習或服務課程…等），故於本（九十）年二月報陳內政部辦理核定時，經該部會銜交通部共同審核後，認為（1）「交通安全學習或服務」，如其性質類似社區勞動服務，宜由相關主管機關審核是否違反其他中央法規；（2）道路交通管理處罰條例既有相關罰鍰規定，「併處罰鍰」之設計是否適當（法），仍須審慎研酌；（3）道路交通管理處罰條例第八十五條之二已有逕行移置保管車輛及領回之規定，「扣留車輛」之處分是否仍須保留，尚值商榷；…等諸多意見仍須進一步釐清及修訂，刻正由本局請益相關法學專家研商修正中。

3.3.2 加強防制作為

本局對於防制青少年飆車係採取「事前約制、事中強勢及事後管制」之剛柔並濟策略，包括：

1、事前約制：

- (1) 透過網路攔截、蒐集飆車族以網路傳遞飆車活動及訊息，掌握機先，事先約制、勸導、告誡，並追查幕後主使者。
- (2) 加強青少年容易聚集處所（例如K T V、電動遊藝場、泡沫紅茶店、資訊網路店、撞球場、夜市、社區公園等）之臨檢、盤詰工作，以防患青少年聚集滋事。
- (3) 落實深夜未歸或飆車青少年查抄建檔工作，並由分局、少年隊、女警隊訪談、追查、列管。
- (4) 對於容易發生超速駕駛之路段，裝設超速自動照相機，持續加強週末、例假日及深夜時段之超速自動照相工作。
- (5) 針對聯外道路進入轄區之重要路口（段）部署優勢警力，實施擴大路檢，逐一過慮清查，防止飆車族進入轄區聚集。
- (6) 協調轄內各級學校訓導單位加強輔導有飆車或暴力傾向之青少年，導正其觀念。
- (7) 派員訪問、約制飆車青少年之家長或監護人。
- (8) 舉辦防制飆車座談、宣導活動，協調新聞傳播媒體不渲染飆車活動，並適度公布傷亡照片及資料，勸阻青少年參加飆車行為。
- (9) 針對轄區汽、機車修配業者逐一清查建檔，並告知有關改裝機車及主使飆車應負之法律責任。

2、事中強勢：

- (1) 策訂取締行動計畫，統籌調度行政、保安、交通、刑事警察，採行便衣、制服聯合勤務方式，並視狀況需要，依規定申請保安機動警力支援，加強人員編組，任務分工，並實施勤前教育及執行技巧演練。
- (2) 實施現場淨空管制，封鎖飆車路段週邊相關通道，並於重要路口（段）部署優勢警力多層路檢盤查、勸阻，防止飆車族聚集滋事，並勸（驅）離好奇圍觀民眾及攤販。
- (3) 縮減車道實施路檢勤務，盤詰、過濾可疑人車，間接破壞飆車路段之完整性及可行性。視警

力狀況，決定對違規行為予以現場取締或先予蒐證，事後取締。

- (4) 於青少年經常出沒地段擇定適當路口規劃口袋式誘捕勤務，各重要路段同時部署便衣蒐證組（兼逮捕組），藏於無形，加強蒐證，並接受通報合力逮捕工作。
- (5) 對於流竄（動）性之飆車行為，由交通隊、保安隊遴選優秀員警，籌組重型機車機動打擊車隊，配合各分局、刑警隊、少年隊等制服及便衣組合警力交叉巡邏，於發現青少年飆車或成群夜遊狀況後，統由勤務指揮中心調度線上警力予以跟監蒐證並適時實施圍捕。
- (6) 報請檢察官搜索飆車為首份子及部份網咖。

3、事後管制：

- (1) 依據蒐證資料，對涉嫌非法人員秘密跟監至遠距離外進行拘捕法辦，一經逮捕應立即帶離現場偵訊。
- (2) 凡查獲飆車行為，依道路交通管理處罰條例之規定，當場禁止其駕駛，涉及公共危險，攜帶刀械，則依相關法條移送法辦，於交通或公安上顯有危害情形之虞，認非限制其使用車輛，不能達防護之目的時，一律按其情節援引行政執行法直接強制之規定，將其加以限制。
- (3) 對圍觀民眾不法行為等情事，視狀況情節依社會秩序維護法等有關規定處罰。
- (4) 對於組織型之飆車者，除對首要份子提報流氓外，其他共同參與飆車人員資料，除通知學校、社會福利等機關外，應建檔追蹤，掌握其動態。
- (5) 對於容易飆車路段持續監控，防止飆車事件死灰復燃，並於外圍縣、市交界處部署警力，共同防制青少年跨縣、市流竄，製造治安問題。

3.3.3 綿密勤務部署

台南市易滋生青少年聚集飆車之路段早期發源於中華北路，近年來則已擴展至安南區安吉路（以汽車為主）、濱南路黃金海岸段（以機車為主）、安平區四草大橋等路段；對於上述固定路段式飆車地點，本局於每年於三、四月份起，即開始規劃、執行防制飆車勤務，長期投注大量警力，並協調國道高速公路警察局、台南縣警察局、高雄縣警察局、台南憲兵隊等友軍單位配合執行，執行重點分為：

- 1、實施現場淨空，封鎖飆車路段周邊相關通道驅離好奇圍觀民眾攤販。
- 2、縮減車道實施口袋式路檢勤務，盤詰、過濾可疑人車，間接的破壞飆車路段之完整性及可行性。
- 3、利用交通科學儀器，實施超速測速照相取締、告發。

本市安吉路、濱南路（黃金海岸）及四草大橋等路段，經本局長期規劃執行，目前定點式之飆車情形已獲得有效之壓制，成效尚稱良好。惟近來，渠等青少年飆車族則逐漸成轉向市區夜遊、流蕩，更甚者持刀、棍等傷人、加「霸王油」等暴力事件，且經由媒體以明顯標題過度渲染報導，益激發青少年好勝逞強之英雄角色，致使本市於七、八月間陸續發生數起青少年飆車持刀傷人暴力事件。

為因應青少年飆車型態之改變，確保行車安全及維護社會治安，本局立即針對現況檢討並修正勤務作為：

- 1、保留部份警力於定點飆車路段，持續監控及防制，切勿使飆車事件死灰復燃，並於外圍縣、市

交界處結合台南、高雄縣警力，共同防制青少年跨縣、市流竄，製造治安問題。

- 2、對於流竄（動）性之飆車行爲，由交通隊、保安隊遴選優秀員警，籌組重型機車、汽車機動打擊車隊，配合各分局、刑警隊、少年隊等制服及便衣組合警力交叉巡邏，於發現青少年飆車或成群夜遊狀況後，統由勤務指揮中心調度線上警力予以跟監蒐證並適時實施圍捕。
- 3、研析青少年經常出沒、流竄之地點，擇定適當路口規劃口袋式誘捕勤務。
- 4、加強青少年容易聚集處所（例如K T V、電動遊藝場、泡沫紅茶店、資訊網路店、撞球場、夜市、社區公園等）之巡邏、盤詰工作，以防患青少年聚集滋事。
- 5、落實深夜未歸或飆車青少年查抄建檔工作，並由少年隊、女警隊訪談、追查、列管。

3.3.4 執行成效

市警局自始對飆車問題採剛柔並濟作法，因應飆車型態適時調整勤務部署，尚能抑制本市青少年飆車行爲，八十九年度執行防制飆車勤務，計動員警力二二、四七三人次，取締重點交通違規一六、九三三件，查扣機車六十四輛，登錄列管、查訪青少年三九八人，於轄內發生之飆車族（青少年）暴力事件計破獲三十五件，移送一三五人；本（九十）年一至七月計動員警力二一、五四四人次，取締重點交通違規四、四八四件，查扣機車二十二輛，登錄列管、訪查青少年一三〇人，於轄內發生之飆車族（青少年）暴力事件計破獲二十五件，移送九十九人，確實獲致阻遏效果。

3.3.5 示範宣導活動

配合新頒道路交通管理處罰條例有關「飆車」處罰規定暨各級學校暑假來臨，本局承交通部道安委員會及內政部警政署之命，結合市政府新聞、教育單位於本（九十）年七月份辦理全國性防制青少年飆車示範宣導，除於本市市民廣場舉辦青少年戶外趣味活動及展示警方取締飆車器材外，並由本局以動態實兵演練方式，搭配警政署日前從日本引進最新「機車攔截器」設施，示範因應各種不同道路型態及飆車狀況之最佳勤務部署方式，其中，包括「聯外道路定點攔檢盤詰」、「固定飆車點威力掃蕩」、「市區幹道優勢警力威嚇掃蕩」及「口袋式優勢警力攔截圍捕」等，提供各縣市政府防處飆車之參考，以維優質生活環境，增進社會安寧與行車安全。

四、策進建議事項

- 1、加強防飆勤務作為及提昇執法成效：結合鄰近縣市警力，持續採取柔性疏導與強勢取締威嚇等「柔剛並濟」作為，綿密規劃執行防飆勤務，輔以優勢警力部署攔檢取締工作，機動反應，靈活應變，配合新修訂道路交通管理處罰條例第四十三條與其他相關法律規定，相信對於日後取締飆車工作成效，具加乘作用。
- 2、從嚴追究法律責任：對於發生飆車族惡性砸車傷人情事，應以偵辦重大刑案之態度蒐證究辦，並協調地檢署、少年法院對於飆車族從嚴、從重追究責任。另外，對於不負責任或疏於管教之家長除科以應負刑責外，必要時，得公布家長姓名，敦促家長恪盡管教子女責任。
- 3、加強機車行列管、約制：全面清查轄內機車行，造冊列管，並呼籲業者勿替飆車青少年恣意改裝機車；另由查獲之飆車青少年中，追查其機車改裝之處所，循線追究機車行責任。
- 4、持續加強飆車青少年查抄、建檔、訪談工作：加強K T V、泡沫紅茶店、資訊網咖店、電動遊

藝場等青少年易聚集場所之臨檢、盤詰，持續對飆車青少年查抄、建檔、訪談工作。

- 5、強化追蹤約制：由少年隊以各種手段深入競馳族群，掌握動態，並透過資訊室隨時監控飆車族聯繫之網站，掌握先機，並追查幕後主使者。
- 6、精實各種蒐證器材及安全防護裝備：所謂工欲善其事，必先利其器，究辦聚眾飆車首重採證，而充實高科技蒐證儀器，如於偵防車裝設夜視高解析度、高感光度錄影機及引進日本研發之機車攔截器，均可使警政單位之取締行動，事半功倍。
- 7、廣設休閒娛樂設施，鼓勵青少年培養正當休閒興趣：青少年正值身心及社會發展的重要階段，如何透過休閒活動，使青少年釋放壓力、充實體力、滿足認知、自我拓展，進而自我實現，並達到與社會積極面互動的目的。
- 8、鼓勵設置合法安全之機車賽車場：藉由類似賽車場之設置，提供青少年休閒娛樂之機會，並能藉此教導青少年安全正確之駕駛觀念與技術。如本市刻正由都市發展局、工務局、交通局等研議開闢鹽水溪高灘地作為青少年競技場之可行性。
- 9、加速推動教育改革：許多青少年在學校被分在「後段班」，考試成績不如人，產生嚴重挫折感，進而轉由飆車過程中以行車高速感，得到心理上的滿足。因此，如何運用教育體制改革，使青少年學子均能經由教育學程獲致自我肯定及適當的成就感，對目前青少年偏差行為的防制，應有相程度的助益。
- 10、加強教育宣導：派員至各級學校、機關團體或利用大眾傳播（如警廣），實施交通安全宣導及灌輸法律觀念，並加強宣導親職教育工作以強化家庭教育功能，善盡為人父母管教之責，導正青少年偏差行為，俾從事有益身心之休閒活動。

五、結語

青少年飆車行為錯綜複雜，涉及社會風氣、家庭、學校教育、法律規範暨個人成就等諸多社會及心理因素，而當前警察機關擔負起第一線防制取締責任，似乎能符合社會大眾需求與期待，惟單靠警察執法取締僅能短期治標，治本之道尚待家長、學校師長等恪盡其職，多關懷、輔導子女、學生，也唯有結合社會各界力量多管齊下，標本兼治，才是防制飆車最好的對策。

參考文獻

- 1.施茂林、程又強，「日本飆車行為防制對策」考察報告，行政院所屬各機關因公出國人員出國報告書，頁 66~77，民國八十七年。
- 2.蔡德輝、楊士隆，青少年飆車暴力行為與防制對策，中華民國犯罪學會，頁 295~298，民國八十七年。
- 3.林進元，飆車暴力防制對策與具體作為，內政部警政署警光雜誌，第 532、535 期，頁 23~26、24~26，民國九十年。