

# 少年飊車行為之分析與防制

世新大學社會心理學系

謝靜琪

## 摘要

近十年來台灣地區之少年飊車問題有蔓延與暴力化之趨勢，本研究試圖將飊車問題之發展概況與飊車行為及飊車者之特徵做一描述，從心理學、社會心理學，與犯罪學各學派之理論，對飊車行為之原因做不同取向的分析，以期對飊車行為有較多面向的了解，而有助於對飊車問題研擬出一套有效的防制對策。結合各理論學派與國內外專家學者之研究經驗來看，飊車問題以及其他相關問題之對策應是預防勝於治療，治本重於治標。嚴格取締與依法究辦之懲處方式固然可收嚇阻之效，然而，對飊車問題形成之複雜根源並未做任何處置，壓制了飊車行為，可能只是把問題轉向另一種偏差方式來宣洩罷了。因此，標本兼治才是「治飊」之指導原則。少年飊車問題之防制是一項長期全面性的作戰，應結合家庭、學校、社會各單位通力合作，相互支援，才能淡化飊車現象。

## 第一章 前言

「飊車」一詞之真正起源實無從考查。只知在民國七十五、六年時，已經由大眾傳播媒體之報導而廣為使用，並延用至今。一般所謂「飊車」是指在公路上集體超速駕乘汽、機車競賽或其他不正當駕駛之行為而言。

超速(Speeding)駕乘汽、機車、爭道競駛、機車獨輪、蛇行、佔用汽(快)車道等違規之行為早有所聞。尤其近幾十年來，台灣政經進步繁榮，國民所得逐年上升，國人擁有機動車輛之比例急劇增加，各項交通違規事件之頻率也大幅上升。擁擠的馬路已為人民帶來嚴重的困擾與不便，加上此等飊車行為之興起，無疑地

對交通安全與社會安寧帶來嚴重的衝擊，而引起了各界普遍的關注。

## 第二章 近年來台灣飆車之概況

台灣地區的飆車行為可追溯至二十多年前。當時的飆車行為多半是一種隨興、零星的集體超速行為。年輕人結伴出遊，在途中偶而集體超速行駛以取悅異性或增加樂趣。此種規模不大的飆車並未對社會安全與安寧造成顯著的影響，因此，也未引起社會各界的注意。一直到民國七十五、六年，飆車事件開始愈演愈烈，聲勢浩大，加上傳播媒體的大篇幅報導，飆車事件成為全民所關注的焦點。民國七十五年夏天，警察於台北市大度路與木柵地區處置了一些飆車事件之後，飆車之氣焰稍趨緩和。但是隔年夏季起，飆車風潮復熾，五月間屏東縣台一線首先帶頭展開了此一季的飆車之風，六、七月間更迅速蔓延南台灣，佳冬戰備跑道也成了大規模飆車之競技場。七月二十四日警察取締飆車時，更爆發了群眾圍攻、焚燒警車並包圍了枋寮分局，造成警民對峙的局面。此種飆車引發的暴力事件更於八月四日達到高峰。飆車群眾與台南市警局發生衝突而聚眾圍攻交通隊隊部、交通事件裁決所，甚至縱火焚燒警察官署並搶劫福利社。而在北部亦有類似的暴力攻擊事件，八月二十九日台北市北投分局在取締飆車事件之後，遭到飆車者與民眾聯合圍攻。入秋之後各地警方均採取嚴格取締方式加上事先防堵，而媒體與各界也一致譴責飆車者與滋事者，飆車之熱潮漸趨沈寂。

隨後幾年，飆車事件似乎已趨緩和。然而，近四、五年來又有捲土重來之勢。根據內政部警政署台灣地區飆車事件取締成果統計資料顯示：八十二年間勸導的件數為五千七百七十三件，八十三年驟增至一萬五千八百六十二件，八十四年更增至兩萬三千七百九十三件，八十五年則又降至一萬三千八百六十三件；告發違規之件數在八十二年間為九千一百二十二件，八十三年驟增為一萬九千六百七十件，八十四年又激增至兩萬九千五百一十件，八十五年則稍降為兩萬六千三百九十五件；至於刑案部份，八十二年間共有三十七件，五十九人涉案，八十三年有三十六件，而涉案人數增為兩百人，八十四年共計十八件，一百零七人涉案，八十五年刑案件數與人數皆巨增，共計三百零二件，七百四十五人。而今年到目前為止，陸陸續續在台北、桃園、新竹、台中、彰化、嘉義、台南、高雄、宜蘭等地又有為數不少的飆車事件發生。尤以台北、台中、高雄三地發生的頻率與規模較大。從今年一月份至五月份的大眾傳播媒體的報導中可看出(見附表一)，飆車之風又再

度吹起。從元月四日台北市自強隧道起飆，接下來的四個月內每個月皆有飆車事件的報導，尤其三月份至五月底期間飆車事件之頻率大增。

其中包含了一些有暴力涉及的飆車事件；例如二月二十一日新竹市有兩群青少年彼此互看不順眼，雙方一陣炮(鞭炮)攻後，以西瓜刀互砍，造成六人輕重傷；三月五日在宜蘭市區，一群青少年飆車後覺得很無聊，有人提議找警察「玩」，有人抱怨警察對撞球店、保齡球館臨檢得很緊，又不准深夜打球並取締少年騎車，覺的很不爽，於是以空汽水瓶攻擊警察；三月八日台北市發生大規模的飆車事件，警察攔檢時有人欲衝撞警車向警方挑釁；三月十六日台北市發生疑似飆車族「火爆談判」引起之集體械鬥；三月三十日在高雄市發生了飆車族襲警的事件，一群飆車族向警察丟擲磚頭與機車大鎖；同日在新竹中興商圈也發生了暴力事件，飆車族以武器當街互相攻擊，甚至有人被追打到醫院；四月三日高雄市六、七批青少年在馬路上一字排開飆車，其中有兩名少女叫罵「臭警察」，一人取出機車大鎖砸一員警胸部，擊落手上無線電話機；同一晚在公園路與大成路口發生一飆車少年拒絕警察攔檢而三度加速衝撞警員；四月四日彰化縣北斗鎮發生了一起疑因超車引起對方不悅，一人瞄了飆車族一眼引起對方不滿，雙方口角而以棍棒攻擊被害人至重傷；四月五日於台北縣林口發電廠旁，一群飆車族因被按喇叭不滿而欲給對方教訓，持西瓜刀、機車大鎖、開山刀等砍傷兩被害人後腦、雙手與身體並騎車輾過，使被害人生命垂危；四月十二日又一起飆車族襲警事件，高雄三多路、凱旋路有近百人狂飆，其中有人拿雞蛋攻擊警方；四月十三日台南市濱海公路南區灣裡段又發生一起因不滿被按喇叭而引起的殘暴攻擊事件，飆車族除砸毀受害者之計程車之外，砍殺司機五刀並騎機車輾過其雙腳，造成受害者重傷並有殘廢之虞；同日，在高雄市三多路上有五十多輛機車奔馳狂飆，在路旁並有約五百名的觀眾喝采，飆車族甚至利用警力空檔之時，大肆競飆、燃放鞭炮，並且以機車大鎖砸毀警車玻璃，還有人取出西瓜刀作勢要衝向警員；四月二十六日在高雄三多路上又有五十多輛的機車競飆並且表演特技，吸引觀眾圍觀，其間發生有人投擲雞蛋攻擊警察；五月十日新竹縣新埔鎮發生兩批飆車族於竹北一家卡拉 OK 因細故發生口角衝突，兩批人沿新竹一一八線追逐競馳、辱罵、並且砍殺，造成一人重傷；五月二十四日在高雄市鬧區又有十多輛機車知道警局警力空虛，在派出所前集結狂飆、丟擲汽水瓶，並且有一名少年衝撞警員造成後者骨折；同日在台中市公園路與三民路上也發現大批的青少年狂飆，其中一批飆車族為了報復警方取締飆車，以石塊將警車玻璃砸破，並且有部份青少年以石塊攻擊警察。

在這短短的三、四個月中就有如此眾多的飆車事件涉及了暴力攻擊的行為，其中有些是攻擊執勤員警、警車、警局，有些是不同夥的飆車族互看不順眼，發

生口角而引發追逐砍殺、另有一些是遭汽車司機按喇叭而心生不滿，遂持武器砍殺，欲置其於死地，還有些是因被超車感到不悅或被瞄一眼引起不滿而引發暴力攻擊。而類似的飆車引起之暴力事件在民國八十五年中亦層出不窮，飛車搶奪、尋仇、砍殺落單騎士、衝撞警員、砸警車、企圖搶警棍、抓傷警員、毆打警察、包圍警局示威、以汽油彈攻擊警局、製造假車禍後毒打受害者並搶劫財物、不滿飆車遭指責，持械挑釁攻擊、飆車族互看不順眼相互攻擊、被人按喇叭不滿而追殺受害者、與汽車擦撞忿而追打駕駛者、嫉妒其他車隊搭載女生而攻擊對方、曾被飆車族砍傷而組車隊復仇、與其他汽車競飆不悅而攻擊對方、停車發生糾紛而攻擊對方、爭地盤而追逐砍殺、一句「看什麼」挑釁而互相攻擊、沿路砸車砍傷路人、甚至有故意找路人逞兇的飆車族、還有相熟識的飆車族因一言不合而輪流行兇。從近十七個月以來所發生的飆車暴力事件來看，飆車已不是二十多年前年輕人集體出遊旅途中「即興」、「附帶」的行為，也不是十年前純粹競速的行為，而且也與民國七十五、六年的飆車族與警察間的衝突以及飆車族與民眾聯合對抗警察之暴力事件有所不同。這種看似青少年放縱自己、追求自由、刺激、快感的玩命行為，事實上已發展成為一危害社會治安的犯罪行為。政府單位一再明令禁止飆車，剛柔並濟，柔性勸導之時又施以嚴格取締，最近更有創新引用與以往不同的法條作為取締飆車的依據（註一）。但是，許多青少年仍無視法令的存在，公然向法律挑戰，肆無忌憚地攻擊執法的警察人員，眾目睽睽之下大罵「臭警察」、理直氣壯地咆哮「我們又沒犯什麼法，抓什麼抓？」、「撞球店、保齡球館都不能去了，現在連騎車夜遊都不行！」、更有圍毆警局、投擲汽油彈、空汽水瓶、石塊、磚頭、雞蛋、並且衝撞警員等暴行。這些正是飆車族向公權力挑戰的表現。然而，飆車所衍生出來的暴力行為並不侷限於飆車族與警員間的對立、攻擊，甚至已擴大至飆車族之間的競速引起之不悅、嫉妒對方搭載女孩子、互看不順眼、被瞄一眼不爽、爭地盤、一言不合等而引發不同集團間的砍殺事件。然而，最令一般民眾恐懼的莫過於飆車族因尋仇誤殺路人、或找不到仇家將怒氣發洩於無辜路人上，更有一些飆車青少年妨礙交通被按喇叭或擾亂社區安寧被居民指責而心生不滿進而攻擊對方。飆車之地點並不侷限於市郊人車較少的寬闊筆直道路，一些城市鬧區附近的街道也成了飆車活動的場所。這顯示了，飆車族與飆車事件對一般民眾的生活具有更大、更顯著的影響力，若不能擬定一套有效的飆車防制對策，我們將無法控制其朝向組織化的犯罪集團發展，甚至規模擴大，組織之間形成串連而發展成有如鄰邦日本國內的「全日本狂走聯盟」之全國性飆車組織（註二）。近來大眾傳播媒體上報導，查獲四海幫正祕密籌組第三支全國性的飆車隊，以為犯罪之工具（註三）。由此可證明，飆車行為之暴力化、惡質化

以及飆車族之組織化、犯罪集團化並非空穴來風，而是值得有關單位及全體民眾密切注意與防範的。

### 第三章 飆車行為與飆車者之特徵

青少年飆車已成為一嚴重的社會問題，這是不容否認的。根據行政院研究發展考核委員會在民國七十八年的調查研究報告顯示，民眾普遍地意識到飆車對社會的危害（74.6%認為非常嚴重；17.1%認為有一點嚴重；7.6%認為不怎麼嚴重；0.7%認為一點也不嚴重）。那麼，為何年輕人會如此熱衷於此項既是違法又是「玩命」的活動？究竟是什麼因素使得這原本是「即興的」、「偶而為之的」、「零星、少數的」行為演變成「經常性的」、「成群結隊、呼朋引伴的」、「吸引群眾圍觀」、「表演式、競技式、與競速式的」、甚至「摻雜暴力、犯罪與賭博的」違法行為？我們採取何種措施來防制飆車問題的惡化？在分析探討這些問題前，在此先就先前的一些調查研究資料對十年來飆車行為與飆車者的一些特性做一系統性的描述與比較：

#### 一、飆車者的年齡

根據民國七十八年行政院研究發展考核委員會的一項調查研究報告顯示（註四），大多數的飆車者年齡是介於十六歲至二十歲之間（佔受訪者的77.9%）；十六歲以下佔3.8%；二十歲以上二十五歲以下者佔11.5%；介於二十五歲與三十五歲之間者佔4.8%；而年齡在三十五歲與四十五歲間者只佔1.9%。可見飆車行為主要為青少年所從事的活動。再比較民國八十三年十一月間法務部所做的一項飆車問卷調查（註五）發現，第一次飆車的年齡多為十四至十六歲（十五歲者佔20.8%，佔首位；未滿十四歲者佔19.7%，次之；十六歲者佔17.7%，再次之）。而根據內政部警政署刑事警察局偵查科的統計資料顯示，民國八十二年七月份至八十三年十月一日止，台灣地區飆車少年攻擊傷亡事件共有四十五件，一百四十四名嫌犯，而這些嫌犯中幾乎年齡皆是介於十二歲至十八歲之間的青少年。

#### 二、性別

飆車手一直是以男性為主所組成，根據鄭光甫的一項研究報告顯示（註六），

男女飆車者的比例為 99：1。而謝瑤偉的研究報告（註七）亦發現男性佔全樣本的 91.6%，而女性只佔 8.4%。

### 三、教育程度

根據民國七十八年鄭光甫的一項研究報告顯示（註八），受訪的飆車者多數為國、高中與高職程度（依次為 34.6%，21.2%，30.8%）。這可能與年齡以及九年國民教育有關。另一項於民國八十五年十一月所做的調查（註九）亦有類似的發現；受訪者第一次飆車時的教育程度為國中程度者佔 74.7%，高居首位，其次有 12.9% 為國小程度，高中程度者則佔 10.9%。而值得注意的是，各階段之在學狀況以休學或輟學居首位（佔 42.6%），在學者次之（37.3%），畢業者佔 20.1%，居第三位。

### 四、職業

依鄭光甫的研究報告（註十）發現，多數的飆車手為勞工（48.1%），其次為學生（33.7%），再次為無業者（8.7%）。再比較民國八十三年十一月法務部的一項調查（註十一），第一次飆車時之職業以學生居第一位（45.9%），從事勞力工作者佔 18.4%，居第二位，無業者佔 15.9%，居第三位。

### 五、有無駕照

根據謝瑞智於民國七十八年所做的研究報告（註十二）顯示，回收的問卷中有 33.2% 的飆車手是無照駕車，66.1% 的飆車手則持有駕照。而謝瑤偉的研究報告（註十三）發現，多數的飆車者在第一次飆車時為無照駕車（92.7%），只有 7.3% 的飆車者在第一次飆車時是持有駕照的。

### 六、機車狀況

民國七十八年的研究（註十四）顯示，多數的飆車手擁有自己的機車（57.4% 為自己買的，30.7% 為父母買給飆車手的），其餘 11.9% 是向朋友借來的；絕大多數的機車未經過改裝（83.9%），改裝的部份以變速箱的齒輪（71.6%）與其他外觀形狀的修飾（71.6%）佔第一位，其次為把手（51.9%）；再次為活塞（48.1%）、後照鏡（44.9%），引擎（43.2%）、減音器（39.5%），以及輪胎（38.3%）。飆車者所使用的車種主要是重型跑車（約佔 50%），其次為重型非跑車（約佔

300%），馬力在 80C.C. 以下的輕型機車只佔約 10%~20%。而民國八十三年法務部的調查研究（註十五）發現，飆車手之機車有 37.4% 為家人購買的，31.4% 是向同學、朋友借的，自己買的則有 23.8%。而此時飆車所使用的車種多以輕型機車為主（50C.C. 者佔 35.6%），其次為 125C.C. 的車種（佔 19.5%）。再者，此項調查發現多數的飆車者（84.7%）機車有改裝過，而改裝的部份以加速管和外觀佔最大比例（皆為 59.5%），其次為變速箱齒輪（47.9%）。

### 七、飆車行為之習性

根據謝瑞智民國七十八年的研究報告（註十六），多數飆車者的飆車日子通常是「有空就去，不分任何時間」（52.6%）或是星期六（47.8%）；其次為任何假日（30.1%）。此項結果與八十三年年的調查相似，70% 的飆車者飆車之日期「不一定」，星期六者佔 18.6%，居第二位。而一天中最常去飆車的時刻是在二十一時至二十四時（63.7%）；凌晨一時至六時佔 45.3%（註十七），與八十三年年的調查報告相似，二十二時至凌晨三時者佔 44.1%，居首位，「不一定」者佔 25.8%。多數的飆車者飆車的頻率是每週數次（七十八年之研究報告：「一週一次」佔 21.1%，「一週二次」佔 13.1%，「一週數次以上」佔 12.5%，「天天去飆車」佔 12.1%；八十三年之研究報告：「不一定」佔 62.2%，「每週數次」佔 12.5%，「一天數次」佔 11.9%）。飆車方式皆以超速行駛居首位（78 年：78.2%，83 年：62.2%），佔用快車道居次（78 年：62.6%，83 年 46.6%）。飆車人數似乎皆以結夥行動佔大多數（78 年：2-5 人佔 35.6%，六人以上佔 30.4%，單獨佔 22.1%；83 年：結夥行動佔 76.6%，單獨行動佔 16.8%，結夥行動中 6-10 人佔 34.6%，居首位，其次是 11-20 人，佔 24.9%）。由此可看出，結夥之人數有增多之趨勢。這與飆車者「壯膽」之需求有關。有關飆車行為之質化研究發現（王傳庸，民國 84 年；蔡德輝與楊士隆，民國 84 年），一些飆車者覺得「參加飆車時有許多同夥在一起，感覺很好玩，同時勇氣大增，「什麼都不怕」，並且可以「避免被以大吃小」，遭人欺負，「尤其當車相較量時，可壯膽自保」。

至於飆車時是否有隨身攜帶武器的習慣，謝瑞智（註十八）發現，大多數的飆車者在飆車時並未攜帶武器（83.4%），只有 16% 左右的飆車手在飆車時，有部份或全部都隨身攜帶武器。然而，在八十三年年的調查中（註十九）發現，飆車時攜帶刀械、棍棒者佔 62.3%，沒有者佔 37.7%。攜帶之器械中以刀械居首位（72.8%），棍棒次之（佔 34.8%），再次為槍枝（佔 18.0%）。多數攜帶器械之理由為防身之用（76.4%）。

## 八、家長是否知道子女參加飆車以及對子女參加飆車的態度

根據鄭光甫的調查研究（註二十），92.6%的家長並不知道子女參與飆車，而多半的飆車者認為，假使父母知道他們在「飆車」，會抱持者反對的態度（有些反對（勸導），佔48.7%；強烈反對，佔29.7%；鼓勵，佔13.5%）。民國八十三年年的調查研究（註二十一）則發現，有43.4%的家長不知道子女在飆車，但有56.6%的家長是知道的；而知道後的反應，以勸導不再飆車者居首位，佔64.7%。

## 九、飆車者之飆車動機

多數飆車者自認為飆車主要的動機為「多數人在公路上飆車覺得快樂而興奮」（62.5%），「作為休閒活動」（52.9%），「可發洩被壓抑的心理」（43.3%），「參與飆車可結交朋友」（37.5%），以及「受到大眾傳播媒體（電視、報紙、雜誌、收音機等）的影響」（34.6%）等（註二十二），而民國八十三年法務部的調查中發現（註二十三），飆車者認為參加飆車最強的動機就是「飆車的感覺很爽，有成就感」（50.1%），其次是「受朋友、同學相邀」佔40.8%，「借飆車發洩悶氣」佔39.5%，居第三位。

## 十、飆車者之休閒興趣

根據謝瑞智（註二十四）與鄭光甫（註二十五）的調查研究顯示，飆車者的最大嗜好便是機車活動，其次，他們對看電影、郊遊、音樂方面、球類、田徑、水上活動等相關運動亦感興趣，但是對閱讀方面卻不太感興趣，與一般人相較之下，確實有值得注意的差別。而在閱讀興趣的排行方面，56%對「與車輛有關的讀物」感興趣；55%對「一般報導雜誌」感興趣；「小說」則佔33.2%。

## 十一、對於現狀的滿意度、未來的打算、與人生的看法

根據民國七十八年鄭光甫的調查研究報告顯示（註二十六），飆車手覺得自己目前在工作（學業）上的表現還令人滿意者佔58.6%，比觀眾的76.7%還低。並且值得注意的是，有18.3%的飆車手不知道自己的表現是否令人滿意，相對地，只有8.5%的觀眾有此感覺。至於對社會的滿意與否方面，有40.8%的飆車手對目前的社會有強烈的不滿，比觀眾的28.6%還高。

在謝瑞智的調查研究報告中（註二十七）問到飆車者是否打算成為賽車者時，

有52.2%回答從沒想過這個問題，居首位；有23.2%回答想過，但不太可能，居次；再其次為只對飆車有興趣，佔17%。可見，飆車者並沒有想過飆車與未來賽車之間的關係，似乎暗示著，飆車者只注意目前而對未來缺乏計畫。這項特質也顯現在飆車手的人生觀上。有32.2%的飆車者選答「為自己的生活努力奮發，不在乎他人的看法」，居首位；「對現狀不滿，所以向現實挑戰」者佔28.7%，居次位；「沒有什麼前途，過一天算一天」與「為追求社會的正義，可以犧牲自己的利益」居第三位，各佔16.6%。可見，飆車者對自己目前表現的滿意度可能較一般人低，而對社會較有強烈的不滿，喜好飆車但沒想過將來是否成為賽車手，甚至覺得不太可能成為賽車手，只對目前的飆車有興趣，沒有考慮那麼遠、那麼多，對未來無計劃，人生觀則傾向自我中心，一切為自己，不在乎別人的看法，生活中之挫折引起他們對現狀不滿，尋求發洩、反抗。此股力量若為向外者，可能產生攻擊行為，而向內者，而可能成為一股自我毀滅的力量。

## 第四章 飆車行為原因之分析

「飆車」已構成偏差行為的要素，甚至有些已經觸犯刑法，構成殺人罪。根據法務部犯罪研究中心八十五年六月的統計分析報告（註二十八），觸犯殺人罪之少年刑事案件數以民國七十八年之206人（佔9.49%）為最多；之後逐年遞減，八十二年為47人（佔3.34%）；但是，八十三年又開始增加，觸犯殺人罪之人數增為112人（佔9.48%），八十四年再增加為138人（佔8.65%），此原因可能與八十三年起少年飆車傷人及校園暴力等事件之增多有關。由此可見，少年集體飆車不僅違反交通規則，破壞交通秩序，危害自身與他人之生命安全，甚至彼此間競速、競技很容易產生磨擦、衝突，使少年觸犯恐嚇、傷害、殺人等刑法。內政部警政署交通組在「警察機關加強防制飆車勤務指導計畫」中對飆車行為也有明確的共識：飆車行為強佔道路，集體違規競速，更以暴力攻擊民眾、執勤員警暨公署，不僅違法，更嚴重危害社會治安。

飆車既是損人不利己，更可能觸犯多項法律規範。那麼，這些青少年為何仍無視於法律、規範的存在，枉顧自身及他人的生命安全，而一意孤行追求快感？此類偏差行為可由以下不同的觀點來分析、了解。

## 一、心理分析論 (Psychoanalysis)

根據 Freud (Sigmund) 的心理分析論來看，飆車行為可視為攻擊本能的一種宣洩 (catharsis)。Freud 認為人生而具有二種主要的本能，一是求生的本能，另一為求死的本能。一般而言，個體在有生之年，生之本能的力量高於死之本能，因此，求死本能經轉移 (displacement) 的機轉能使原以自我毀滅為目標的本能轉變為以毀滅他人為目標的攻擊本能。攻擊本能之能量會隨個體新陳代謝而源源不絕，因此，要適當地予以宣洩。通常有兩種方法來控制、應付攻擊本能，一是以社會所允許的激烈活動如體能競賽、球類、田徑、水上活動、拳擊、跳舞等加以宣洩，另一方面則是藉社會化之力量，將道德、規範等內化為個人行為的內在自制力 (參考李美枝，民國八十二年)。

## 二、挫折-攻擊假說 (Frustration-aggression hypothesis)

此假說最早在 1939 年由 J.C. Dollard, Doob, N.E. Miller 及 Sears 等人所提出，認為攻擊行為是由於個體遭遇挫折所引起的，但是，個體也可能會考慮攻擊行為所帶來的懲罰而抑制攻擊行為之發生。根據以往的調查研究 (例如，謝瑞智，民國七十八年；鄭光甫，民國七十八年；謝瑤偉，民國八十四年)，飆車者多為二十歲以下的青少年，有些是在學的學生，有些則是休學或中途輟學者，另外一部分人則是勞工與較少數的無業者。多數在升學考試上遭遇許多挫折，對學業、閱讀方面興趣較低，而台灣的教育仍以智育為重、升學掛帥，使得這些課業較差、較沒興趣的青少年遭受的挫折較大。根據七十八年鄭光甫的研究報告顯示，飆車者覺得自己目前在工作 (學業) 上的表現還令人滿意者佔 58.6%，比觀眾的 76.7% 還低，而且有 18.3% 的飆車手不知道自己的表現是否令人滿意，相對於觀眾的 8.5%。研究中也發現，有 40.8% 的飆車手對目前社會有強烈的不滿，比觀眾的 28.6% 還高。這些研究發現皆顯示出，飆車者無論是在學學生、勞工、或無業者，生活中所產生的挫折感相當高，因此，引起了他們對現狀不滿，尋求發洩、反抗。而飆車正是他們發洩、反抗的一種方式。再者，與飆車有關的攻擊、暴力行為也正是挫折引發出的偏差行為。「彼此看不順眼」，覺得別人瞧不起他、給予嘲笑的眼光、抱怨警察對撞球店、保齡球館臨檢得緊，又不准深夜打球並取締少年騎車，覺得很不爽，飆車族「火爆談判」、一言不合、被指責太吵、被按喇叭、尋仇不成，這些皆是飆車少年挫折攻擊的導火線。

然而，並非每個人「被瞄一眼」、被按喇叭或一言不合等「細故」就會產生

如此強的挫折感，就此而引發強烈的暴力攻擊行為。即使客觀的挫折情境相同，個體的主觀心理壓力並非全然一致的。每個人應付挫折使其行為免於失常的能力—即挫折容忍力，不盡相同。此種能力是為個體適應環境的能力之一。而它是可以經由學習而獲得。在個體成長的過程中，周遭的人，特別是父母、師長，能教導、鼓勵小孩從失敗、挫折中學習經驗，不怕困難，學得如何應付挫折，從挫折中站起來，不可一味地呵護兒童或給予不正確的教導或錯誤的示範，溫室的花朵會因為缺乏鍛鍊與經驗而無法應付生活中的挫折。王傳庸 (民國八十四年) 的研究發現，一些有暴力行為的飆車少年在少年人格測驗上皆顯示有社會適應能力不良的傾向。父母不是過分溺愛就是管教太嚴厲或者疏於管教。因此小孩不易建立一適當應付挫折的方法，而導致社會適應不良的後果。

## 三、抑制理論 (Containment Theory)

Reckless (Walter) 認為所有的個體都會受到不同內外力量的影響使他產生犯罪或偏差的行為。外在社會之拉力 (Social pulls)，諸如偏差青少年或犯罪副文化、偏差團體、大眾傳播媒體等，會將個體從社會所接受的生活中拉出。而另一種力量則是來自個體內在的生物或心理的推力 (biological or psychological pushes)，包括不滿、內部的緊張、仇恨、攻擊性、立即滿足之需求、反抗權威、好動 (restlessness) 等，這些內部之力量會將個體推向犯罪與偏差。有這麼多推力與拉力使個體從事犯罪或偏差行為，個體如何對抗這些力量？Reckless 認為避免個體產生偏差、犯罪行為的力量有二，一為內在抑制 (Inner Containment)，另一為外在抑制 (Outer Containment)。前者包含自我控制、自我力量 (ego strength)、超我 (superego)、挫折容忍力、責任感、反抗注意力分散之意志力、目標導向、尋求替代性滿足之能力等之內化，後者則包含了發揮有效功能的家庭生活與支持團體，而這些家庭與團體必須有一致的道德觀、機構性的增強作用、合理的規範與期望、凝聚力、有效的監督與訓練、使得個體能產生歸屬感與認同感等。

根據以往的一些調查研究與新聞媒體的報導描述，飆車少年的內在抑制較低，例如，在學狀況以休學或輟學居首位，顯示自我控制、自我力量、責任感、反抗注意力分散之意志力等較差；常一言不合、互看不順眼、被指責飆車、被按喇叭等細故就持武器攻擊追殺對方，顯示其挫折容忍度較低；一項調查研究發現有近五成的飆車手認為沒有其他活動可以令其放棄飆車活動，這似乎也顯示飆車者較其缺乏尋求替代性滿足之能力；而半數以上的飆車手從來沒有想過是否將來打算成為賽車手，有些飆車者甚至有「沒有什麼前途，過一天算一天的人生觀」，可

見他們較注重當前的感受與立即的滿足，而缺乏目標導向的能力，生活沒有目標，生活中之挫折引起他們對現狀的不滿，覺得無法忍受。飆車者的家庭功能並不彰顯，父母管教不一致、太嚴或溺愛，甚至有些則是忙於事業而疏於管教，孩子無法從父母中學習一致的道德觀，缺乏合理的規範與期望，有些少年甚至有逃學、逃家的經驗，家庭與學校等機構團體不能發揮其監督與訓練的功能。根據一項調查研究，92.6%的家長並不知道子女參與飆車，而另一項研究則發現有56.6%的家長知道子女參與飆車但是似乎沒能有效地教導、監督子女不要參與飆車活動，這也暗示著子女對父母缺乏認同感與歸屬感。

在內、外在抑制皆弱的情況下，青少年較易有偏差、犯罪行為的產生，飆車、暴力攻擊即是內、外在抑制缺乏之產物。

#### 四、社會控制理論 (Social Control Theory)

Hirschi (Travis) 認為人天生是非道德的 (Amoral)，所以犯罪是必然的，守法道德的行為才需要解釋。Hirschi 認為人之所以會守法是因為在社會化過程中與社會建立起強弱不同的社會鍵 (Social Bond)，使得個體受到控制而不至於犯罪。社會鍵最重要的四個元素為：

##### 1. 附著 (Attachment)：

對父母、學校、同輩團體有情感的附著，喜歡且在乎這些人的看法與期望，如此才可能將規範、道德、價值觀內化成為內在之控制力。飆車少年似乎不喜歡學校，在校表現也不佳，不附著於非犯罪之青少年同輩團體，與父母的關係亦不緊密。一項研究報告顯示 (謝瑞智，民國78年)，有37%的飆車者外出時不必告訴父母，而有4.5%的飆車者其父母根本不管孩子之外出。並且多數飆車者之父母都不知道子女參加飆車。飆車者對父母、學校、正常同輩團體愈不喜歡、不在乎、無情感上的認同，愈可能去從事違反法律規範的行為。

##### 2. 奉獻 (Commitment)：

一個人在傳統社會活動中所做的投資愈多，則從事偏差行為所需付出的代價愈大。因此，較不會去從事犯罪行為。Hirschi (1969) 發現，即使家庭背景不同，青少年對未來教育抱負愈高，則愈不會去從事犯罪行為。因為犯罪行為有可能會使先前時間、精力上所做的投資前功盡棄，抱負也成為泡影。根據一些調查研究顯示，飆車者休學、輟學的比例相當高，從事勞工者多半覺得工作太緊張、忙碌、機械化、單調化，不滿工作環境而

常想另謀他職 (陳榮華，民國七十八年)。有些飆車少年遊走於不同工作之間，經常換工作 (參考王傳庸，民國八十四年) 因此可見飆車者較不奉獻本身於學業或職場等傳統的活動中，從事偏差行為所要付出的代價也較小，於是提高了犯罪的可能性。

##### 3. 參與 (Involvement)：

正如一般人的觀念認為，邪惡產生於閒散人之手 (Idle hands are the devil's workshop)。若飆車少年整天忙於參與傳統的活動，則無閒暇可以從事飆車或其他違法行為。根據一些研究與新聞傳播媒體的報導，飆車者從事飆車活動的日期與時間皆是例假日晚上二十一、二時至凌晨三時左右；飆車者通常是「有空就去，不分任何時間」，一些質化的研究也發現，飆車者「覺得無聊」時，就會去飆車。可見，若能提供青少年隨處可及、多樣性的正當活動使其參與，則青少年自然沒時間覺得無聊、騎車閒逛、尋找刺激，甚而做出違法、偏差的行為。

##### 4. 信仰 (Believe)：

Hirschi 認為，個體若對道德、法律規範不信仰、不尊重時，他的行為自然不會受到這些規範的約束。因此，較易產生偏差、犯罪的行為。飆車少年大罵「臭警察」、理直氣壯地說法律、規範不公平、不合理，「我們又不犯法，抓什麼抓」、「警察對撞球店、保齡球館臨檢得很緊，又不准深夜打球並取締少年騎車」，許多飆車者大肆攻擊警員，並且被逮捕後仍「有說有笑」，這些皆顯示飆車者之是非觀念不清，對法律、規範與執法人員的不信仰、不尊重，如此又怎能有效地以法律來約束他們的行為？因此，他們比較容易產生偏差、犯法的行為。

#### 五、中立化技術理論 (Techniques of Neutralization Theory)

Matza (David) 與 Sykes (Gresham M.) 認為一般偏差青少年仍保有傳統的價值觀，只是他們藉由學習來的「技術」將這些價值觀中立化。因此，絕大多數的偏差青少年「飄流」(drift) 在合法與非法之間。當他們從事偏差行為時，由於運用中立化的技術，使得他們對自己的行為無罪感。這些技術包括：

##### 1. 責任的否定 (Denial of Responsibility)：

偏差行為者有時會以「不是我的錯」來中立化自己的偏差行為，或是宣稱一些他們無法控制的事件或力量使得他們不得不如此做。飆車者宣稱他們沒地方玩，保齡球館、撞球店、電動玩具店都不准去了，所以很無聊，

飆車不是他們的錯，政府應該要開放飆車，設立賽車場。

#### 2. 損害的否定 (Denial of Injury) :

否定行為本身的錯誤與損害性。飆車者常認為飆車是一種休閒活動(鄭光甫, 民國七十八年), 沒有什麼錯誤的, 沒有什麼不好, 「我們只是騎車兜風、夜遊」, 沒有什麼不對的。

#### 3. 被害者的否定 (Denial of Victim) :

認為被害者使犯罪行為產生。飆車者常因「互看不順眼」、認為對方先挑釁、先指責他們、按他們喇叭, 所以才攻擊對方的。

#### 4. 責備責備者 (Condemnation of Condemner) :

認為責備他們的人不公正, 法律不公平、警察亂抓人、父母、老師偏心, 整個社會都是貪官污吏, 為什麼偏偏只責備、懲罰他們。有些飆車者拒捕, 認為警察不公正, 不應該只抓他們。如此責備責備者能消除偏差少年的罪惡感。

#### 5. 訴諸較高的忠誠 (Appeal to Higher Loyalties) :

偏差青少年常處於遵守社會規範與滿足同輩團體之立即需求的兩難困境中。但是, 他們往往是選擇對同輩團體的忠誠而做出違反法律、規範的行為。飆車少年往往因為同儕被欺負、需要幫忙, 挺身而出、協助同輩團體報仇、「叫陣」, 不惜觸犯法律。

### 六、 犯罪副文化理論 (Deviance Subcultural Theory)

Miller (Walter) 認為犯罪是低階層文化對環境反應的結果。低層文化含有犯罪的本質, 即其價值觀自然會導致犯罪行為。低階層文化有一些「焦點關切」(Focal Concerns), 遵從這些焦點關切往往會觸犯法律:

1. 麻煩 (Trouble) : 低階層文化主要關切為惹麻煩上身或是避開麻煩。
2. 強硬 (Toughness) : 男子氣概、剛毅、雄壯、耐力、氣力等皆是受到高度的評價。
3. 機智 (Smartness) : 非一般所謂的高智力, 而是一種「街頭之見識」(Street Sense), 鬥勝他人之生存伎倆、小聰明。例如, 鑽法律漏洞、逃避警察、詐欺等。
4. 興奮 (Excitement) : 不斷地尋求刺激, 找一些令他們興奮的事物和活動。
5. 命運 (Fate) : 認為多數發生在人們身上的事情是他們無法控制的, 而且無法採取任何行動來應付、處理它。

#### 6. 自主 (Autonomy) : 厭惡且輕視權威與規範, 愛好自由、自主。

從一些質化的研究中(例如, 蔡德輝與楊士隆, 民國八十四年; 王傳庸, 民國八十四年)以及新聞傳播媒體的報導可看出, 一部分的飆車少年是有前科的, 包括濫用藥物、偷竊、賭博、恐嚇等。平日喜歡到處遊蕩, 出入撞球店、KTV、電玩店、保齡球館、飆車等, 在校與老師、同學相處不好、功課差, 有曠課、逃學、逃家經驗, 甚至休學、中途輟學, 經常惹上「麻煩」, 常覺得無聊而不斷地找刺激, 飆車即是尋求興奮刺激的一種方式, 從中追求快感, 也可顯示其強硬的氣概; 他們「被欺負時」, 一定會找機會報仇, 有人「挑釁」, 則必須接受挑戰以顯現其身體與精神上的強硬而非軟弱; 他們也非常重視「街頭見識」、街頭求生之技巧與小聰明, 如何掌握警察的臨檢時間、地點、如何逃脫被追逐; 憎惡父母、師長的管教, 同樣地, 也厭惡法律與執法人員對他們的約束, 喜歡自由自在, 不少的飆車手只是喜好目前的飆車並沒有想到以後是否要成為賽車手, 沒有考慮那麼遠、那麼多, 對未來無計畫; 有些人則想過這個問題, 但覺得不可能實現, 「甚至覺得沒有什麼前途, 過一天算一天」, 似乎有宿命論的傾向。

### 七、 標籤理論 (Labeling theory)

標籤理論者視犯罪為互動的產物。一些犯罪, 尤其是常業犯 (Career Criminals) 的形成, 可能與社會控制機構的標籤作用有關。

Lemert (Edwin) 提出偏差行為可分為兩段: 初級偏差 (Primary Deviance) 與次級偏差 (Secondary Deviance)。一個體可能由於生物、心理或社會的因素而產生了首次的犯罪、偏差行為。但是, 這個行為會引來他人負面的反應, 對他的非犯罪自我形象作攻擊。因此, 該個體可能必須對自我形象做重組, 以符合犯罪行為之表現。這個過程即是標籤的過程。Lemert 認為, 雖然初級偏差的個體曾抗拒過負面的標籤, 然而可能終究無法抵擋而接受此標籤, 重組自我概念。由於自我實現預言 (Self-fulfilling Prophecy) 的作用而成為一個偏差、犯罪者。多數的飆車青少年在學時皆有「不良」的記錄, 遲到、曠課、打架、逃學、逃家, 有些則有偷竊, 濫用藥物、賭博、恐嚇等的前科。已被貼上「慍行不良」、「壞學生」、「壞孩子」的標籤, 並且也可能認同這些標籤, 此時, 這些青少年已是處於次級偏差的階段。因此, 他們的偏差行為只是一種自我實現預言的結果。但是, 對那些尚未有「偏差少年」自我形象的飆車者, 初次被捕有可能因執法機構與人員以及其他人的反應、貼標籤而造成將來再次偏差的可能, 因此, 執法人員與家庭、學校、社會不得不謹慎處理青少年偏差行為。



## 第五章 飆車行為之防制對策

少年集體飆車不但違反交通規則，嚴重破壞交通秩序，危害自身與他人之生命財產安全，近年來飆車族不僅彼此競速、競技，往往因「細故」而發生暴力衝突，互相砍殺，更有對警員及無辜路人瘋狂追殺的事件發生，手段殘忍，顯示了藐視法律、挑戰公權力與對生命的不尊重。飆車行為的犯罪化、暴力化、惡質化以造成了民眾的恐懼感，對社會秩序與安全帶來嚴重的衝擊，若不能結合各有關單位與全體民眾的通力合作採取有效之防制對策，則將無法徹底消弭此社會病態。從各種資料分析顯示，今日的少年飆車事件並非只是一個交通問題、休閒育樂的問題、學校教育問題、或是家庭中父母教養子女的問題，而是一個各個問題間錯縱相連的社會問題。急需各方面的努力配合解決，標本兼治並行。以下為飆車行為之防制對策：

### 一、嚴格取締，依法究辦

- 1.立法、司法與執法單位間協調合作，以便有效取締飆車、圍觀群眾，以及涉及支助、鼓勵飆車活動與協助改裝機車者。
- 2.蒐集參與飆車之名單，事先與本人或其學校、家長、工作單位聯繫以便勸導、約束其飆車行為。
- 3.掌握飆車之時間、地點、人數等情報，進行圍堵、取締。
- 4.統一法條，使警察在取締飆車時能有較明確的依據。內政部警政署於「警察機關加強防制飆車勤務指導計畫」中列出取締飆車的依據有：警察法、刑法、槍砲彈藥刀械管制條例、麻醉藥品管制條例、道路交通管理處罰條例、社會秩序維護法、少年事件處理法、與少年福利法。
- 5.對於深夜未歸、遊蕩於街頭、遊樂場所、或其他公共場所之青少年，應加強臨檢、盤查、登記，通知其家長加強輔導。
- 6.加強取締無照駕駛之青少年，並通知家長，由家長領回機車。
- 7.對於登記有案之飆車少年應定期追蹤，以掌握其動態。

## 二、家庭功能之提昇

### 1.加強親職教育。

協調社區內之學校、公益團體、社團組織等舉辦飆車防制座談會、親職教育座談會等，邀請學者專家與家長共同參與。對於飆車青少年之家長應要求其務必參與。加強親職教育之推廣，在國中、高中與大學各級學校中設立正式必修的親職教育課程，並運用大眾傳播媒體，播放有關親職教育之節目，設立專門輔導機構，以協助民眾充實親職知識與解決親職問題。使每個人，無論是為人父母者或是青少年，都能學習如何做一個父母，使得家庭功能能有效而充分地發揮，協助孩子身心健全地發展，避免偏差行為之發生以及如何導正已發生之偏差行為。

### 2.建立良好的親子關係。

多表達關懷，留意子女日常之生活與身心之發展，主動與子女溝通，聆聽子女之傾訴，尊重子女，但亦要始終保持適度的家長權威，把持原則，管教一致，並且以身作則。不只指出何者正確何者錯誤，還必須解釋其道理，而後讓孩子說出感受與做決定。協助子女在德、智、體、群、美五育之健全發展，打破以智育為主的偏差教育觀念，鼓勵並指導孩子在各方面均衡發展，而且以身作則，使子女能建立較高層次的道德判斷能力，有正向的人生觀，與父母、家庭有密切之情感連繫，並使家庭能有效地發揮其社會鍵（Social Bond）的功能。

## 三、全力推動教育改革，使學校教學正常化

### 1.落實德、智、體、群、美五育並重之實質教學。

改進教材內容與教學方法。小班教學以提高教學品質，增進學生之學習效果。使每個學生的個別差異皆能予以關注，並協助滿足其學習需求。各級學校通力配合，教育部嚴格督查以達到實效。

### 2.增加職業訓練課程。

將課程實用化，符合學生畢業後職場之需求。與職場合作，使學生充分學習與訓練就業所需之能力與技術，並了解職場之物理環境與工作性質等。設立輔導就業之單位，作為學生與職場之連繫管道。

### 3.加強各級學校之道德與法治教育，建立正確的人生觀。

聘請專業師資並改進教材內容與教學方法。應以參與學習為主，講授

內容為輔。學校、教育部、與各界專家學者參與編輯各類教材（包括書籍、錄影帶、活動等），引導學生課堂參與討論、實際於活動中運用，使學生有更深刻、切身的了解與印象，以期能學以致用，將所學內化為人格之一部份。

#### 4. 建立完善之輔導體系，暢通師生溝通管道，提昇師生互動關係之品質，加強學校與家長之聯繫。

各級學校之輔導單位應多舉辦與生理、心理健康以及人際關係有關之演講、影片放映會、座談會、及活動等，並協助、督導各班導師之輔導事務，定期與不定期開檢討會議，使輔導工作能切合學生實際需求，提昇輔導品質。對心理與行為上有偏差之學生應深入輔導，與家長溝通，聯合輔導學生，並予以追蹤輔導。提供參與輔導工作之人員專業訓練、進修之機會，以加強輔導人員之輔導知識與技術。導師應多主動與學生約談，以深入了解學生狀況，關切學生之身心發展，以期建立良好之師生關係，暢通溝通管道。學校之輔導體系亦多運用社區資源，與社區相關單位、大學社團、實習課程密切合作。建立「大哥哥、大姊姊」之志願，一對一輔導組織，使學生能得到較深入、個別的協助，促進身心健全發展，提高人際處理能力與技巧，以積極正向的心態與行為來處理生活中的挫折，避免產生焦慮、抑鬱等不良之心理狀態或暴力攻擊等外顯之偏差行為。學校之各項輔導事務應多與家長聯繫配合，鼓勵家長的參與，使輔導體系更加完整。

#### 5. 健全組織校內、外課外活動。

設立多樣性的社團，於課後與星期假日做活動之安排。運用學校與社區資源，包括場地、設備、人員等，使學生在指導之下，安全地、盡興地發展休閒娛樂之興趣，發洩過多的精力，排遣平日的壓力，滿足青少年追尋自我、肯定自我、渴望獨立的需求，並且安排一些冒險性、刺激性的活動，以滿足年輕人好奇、好冒險、追求感官刺激之慾求。若學校、社區能提供並督導青少年喜愛的正當休閒娛樂，他們將無時間與精力去從事偏差行為。

#### 6. 定期安排校外服務活動，培養學生勤儉服務之美德與責任感，加強社區意識，養成助人之習慣。

近年來由於工商發達，經濟繁榮，國民所得大為提高，物質生活充裕，使得社會瀰漫著一股奢華之風氣，許多人好逸惡勞，一心只想投機取巧、不勞而獲，甚至不擇手段，作奸犯科，搶奪詐騙，以取得財富。青少年亦不能倖免地受到此種歪風惡習的影響，容易在此「亂世」中迷失了自己。

因此，多安排些具有學習、教化意義的校外服務活動，不但可培養學生勤儉服務之美德、責任感與助人之習慣，並且可加強社區意識與凝聚力，更使學生能肯定自我的價值。在此颯車歪風盛行的時期，可安排學生至植物人安養中心，一方面為植物人服務，另一方面則可藉此做「機會教育」；讓學生們了解颯車之可能後果，以生警惕作用，並習得關懷社會上無助的人們，更進一步懂得愛惜生命，尊重生命。

### 四、淨化傳播媒體，使其發揮社會教化的功能

近年來大眾傳播媒體發展神速，深入每個家庭，尤其是電視與報紙的普遍更有「載舟覆舟」之影響力。許多傳播媒體的內容含有過多的暴力，無論是文字、影像或圖片皆傾向大篇幅地描述暴力行為的過程，甚至有誇大與過份渲染之嫌，而忽略或簡略了暴力行為後之惡果。很多暴力在傳播媒體的編劇製作下被「互饋」與「自衛」的藉口合理化、寬恕了，無形中增強了以暴制暴的解決問題之道，聽眾、觀眾、或讀者，尤其是模倣傾向最強的兒童與青少年，經由間接的仿效過程而習得以暴力來解決問題，使社會充斥著暴戾之氣。即使經常暴露於暴力視聽節目的人們，不因觀看暴力節目而產生暴力行為，也會對暴力產生麻木不仁的感覺，缺乏不忍之心，如此亦間接地助長暴力之傾向。大眾傳播主管單位應致力淨化媒體之內容，鼓勵具有正向訊息的節目，多報導人性善良的一面，對於負面的社會事件應以發揮警惕作用為主旨。利用傳播媒體將颯車的負面後果，諸如受傷、殘廢、死亡、法律制裁、以及帶給周遭人，特別是父母，之痛苦等真人真事之現身說法，以及調查研究之統計資料，一一呈現給大眾，以期達到教育與警惕之作用。邀請具有影響力的公眾人物，諸如青少年心中的偶像人物、政治人物，學者專家等，拍攝公益廣告，作為宣傳活動的代言人，較易得到大眾的模倣與認同。

### 五、加強勞工福利措施，注重勞工之休閒生活品質

多數勞工覺得「生活很乏味，單調且刻板」、「容易發脾氣、孤單寂寞」、「自卑、缺乏自信心」及「煩惱無人可以申訴」（陳榮華，民國七十八年），許多工廠青年覺得工廠福利措施太差。他們最需要的是康樂性的活動，以紓解平日工作之辛勞。政府單位（如勞工委員會、勞工局、工業局、公會組織、救國團、社會局（科）等機構）應協助各工廠來輔導與協助勞工各方面的問題。雇主與各有關單位及民間團體等合作，於星期假日舉辦多樣性的康樂活動，使勞工於工作之餘有充分的正當休閒娛樂來調劑身心。對於有意進修之勞工應提供進修之機會

與管道，使勞工在工作之餘努力充實自己，獲得較高學歷，並提升工作技能。協助工廠設置並訓練輔導人員，以便輔導勞工生活與工作上的適應問題，使每位勞工都能有健康的身心，如此，偏差之行為自然減少。

## 六、提昇少年觀護、矯治工作之效果

根據一些研究（例如王傳庸，民國八十四年；蔡德輝與楊士隆，民國八十四年）顯示，多數暴力飆車少年有前科記錄，且多半於正受假日輔導或保護管束處分之時，又再次觸犯法網。這暗示了我國少年犯罪矯治之工作需做整體的檢討。就一些統計研究顯示，各少年犯罪矯治機構的輔導人員、矯治人員十分匱乏，急需增加專業的矯治人員、輔導老師、與觀護人，對現職之人員亦應多提供專業訓練，達到每位偏差少年皆有個別化、專業化的輔導與再教育，建立詳細的少年資料檔案，隨時注意其發展，並追蹤訪問近況，與家長聯繫溝通，協助家庭發揮其社會鍵的功能，導正少年之價值觀、態度與行為，預防再度偏差之發生。對於少年偏差行為之處理過程尤應注意標籤作用，各階段執法人員應力求態度中立化、客觀化，以青少年之福祉為出發點，以理性來處理暴力、偏差行為。盡可能減少機構烙印，提倡轉向（Diversion）、除罪化（Decriminalization）、非機構化（Deinstitutionalization）及適法程序（Due process）（Finckenaner, 1984）來提高少年犯罪矯治之效果。結合社區資源於矯治工作上，一方面可提高經濟效益，另外一方面則使得青少年與社區保持聯繫，以利重回社會，減少適應困難。一項調查研究（王淑女與王淑惠，民國八十年）甚至發現，大多數的獄中少年學員認為，大專社團輔導影響其入獄後的價值觀程度為「高」，價值觀分數高的組別也認為如此；專家學者到校演講之影響為「高」或「中」。因此，運用社區資源不失為提昇少年犯罪矯治效果之一辦法。

## 第六章 結 語

國內少年飆車之現象已有二十年之歷史，而演變成爲各界注意的社會問題也將近有十年的時間，由單純、即興、零星的集體競速，發展成爲摻雜賭博、群眾暴力、飆車族間之暴力衝突，以及更令人髮指的瘋狂砍殺路人事件。在強大警力之取締、移送法辦之下，飆車之氣燄時而有緩和之勢。然而，卻從未真正絕跡。

就國內外學者專家之研究經驗來看，飆車問題以及其衍生的其他相關問題之對策應是預防勝於治療，治本重於治標。嚴格之取締與事後之懲處固然可收嚇阻之一時成效，然而，飆車問題背後之複雜根源仍未能消弭，那麼壓制了飆車行為可能只是將問題轉向另一種偏差行為來發洩罷了。因此，標本兼治是「治飆」之指導原則。而少年飆車問題之防制是一項長期全面性的作戰，唯有家庭、學校、社會各單位通力合作，相互支援，才能淡化飆車現象。

## 附 註

- 註一 中國時報，民國 86 年 5 月 19 日，第 6 版。「飆車，涉嫌妨害自由？台中警方移送一男子，引用法條成創舉」。
- 註二 謝瑞智，「飆車處理問題之研究」，飆車問題之成因及防制對策專案委託研究報告，行政院發展考核委員會，民國 78 年 10 月，頁 34。
- 註三 聯合報，民國 85 年 9 月 22 日，第 7 版。「籌組兩千輛飆車對，圍擾亂治安，被提報流氓，四海幫堂主陳銓淙被捕到案」。
- 註四 鄭光甫，「飆車參與者之民意抽樣調查及分析」，飆車問題之成因及防制途徑專案委託研究報告，行政院研究發展考核委員會，民國 78 年 10 月，頁 377-408。
- 註五 謝瑤偉，「飆車之行為態樣與相關因素」，少年飆車行為防制對策學術研討會論文集，法務部與教育部主辦，中華民國觀護協會與中國訓育學會承辦，民國 84 年 6 月 17 日，頁 1-9。
- 註六 同註四，頁 388。
- 註七 同註五。
- 註八 同註六。
- 註九 同註五。
- 註十 同註四，頁 389。
- 註十一 同註五。
- 註十二 同註二，頁 99。
- 註十三 同註五。
- 註十四 同註四。
- 註十五 同註五。

- 註十六 同註二，頁 152-171。  
 註十七 同註十六。  
 註十八 同註二，頁 169-171。  
 註十九 同註五。  
 註二十 同註四，頁 391。  
 註二十一 同註五。  
 註二十二 同註四，頁 395-399。  
 註二十三 同註五。  
 註二十四 同註二，頁 134-137。  
 註二十五 同註四，頁 388-389。  
 註二十六 同註四，頁 399-400。  
 註二十七 同註二，頁 181-184。  
 註二十八 少年兒童犯罪概況及其分析，法務部犯罪研究中心，民國 85 年 6 月，頁 5-6。

## 參考書目

### 一、中文部分

- 王淑女、王淑惠  
 1991 「我國少年監獄教育的評估」，經社法制論叢 8: 229-260。  
 王傳備  
 1995 「飆車少年暴力行為質的研究與對策」，中央警官學校警政研究所碩士論文。  
 李美枝  
 1993 社會心理學，大洋出版社。  
 陳榮華  
 1989 「飆車者的心態分析及其輔導策略研究」，飆車問題之成因及防制途徑專案委託研究報告，行政院研究發展考核委員會編印，頁 263-282。

- 蔡德輝、楊士隆  
 1995 「飆車少年暴力行為之研究」，犯罪學期刊 1:1-30。

### 二、英文部分

- Finckenauer, J. O.  
 1984 Juvenile Delinquency: The Gap Between Theory and Practice. Orlando, FL: The Academic Press and Harcourt, Brace & Jovanovich..  
 Hirschi, Travis  
 1969 Causes of Delinquency. Berkeley: University of California Press.  
 Lemert, Edwin M.  
 1967 Human Deviance, Social Problems, and Social Control. Englewood Cliffs, N.J.: University of California Press.  
 Matza, David  
 1964 Delinquency and Drift. New York: John Wiley.  
 Miller, N. E.  
 1941 The frustration-aggression hypothesis. Psychological Review 48: 337-342.  
 Miller, Walter B.  
 1958 "Lower Class Culture as a Generating Milieu of Gang Delinquency," Journal of Social Issues 14(3): 5-19.  
 Reckless, Walter C.  
 1961 "A New Theory of Delinquency and Crime," Federal Probation 25: 42-46.  
 Sykes, Gresham M. and David Matza  
 1957 "Techniques of Neutralization: A Theory of Delinquency," American Sociological Review 22: 667-70.  
 Vold, George B. and Thomas J. Bernard  
 1986 Theoretical Criminology. New York, Oxford: Oxford University Press.

日期	縣市	地點	人數	逮捕	犯行年齡	職業	受害人數	受害情況	武器	使用	犯行之原因	註
85/3/28	台中市	公園路、連化路	150至200	26人	18歲與一少年涉及強盜搶奪共18少年1少女7成人	涉及十多件搶案一老翁受傷						一少年被一女友見警察而失控撞上前車道騎車七十歲老翁
85/3/29	台中市	第一廣場附近、民生路、柳川東路口、五權路、五權五街口、國光路、林森路、民權路	16人	16、17歲一12歲少女								一約40歲男子帶頭由第一廣場發起237件交通違規
85/3/30	台中市	市區	9人									
85/3/31	台中市	昌平、燕河、文雨第14心、大連路	6人	含一15歲少女16歲	至少8件全男性	受重傷		鐵棒、木棍、磚塊		槍斃		製造假車禍,毒打對方再行搶
85/4/6	台中市	中山、中正、五福、三多路	12人	8人								
85/4/6	台中市	復興南路公館外	80多輛機車	7機車								
85/4/13	台中市	環道	約三十輛車	13人								一少年拒停車被抓住,自稱舅舅是議員,不成人就告你們,打傷警員
85/4/26	桃園市	楊明社區	20餘名機車少年	8名機車族與民眾	54輕傷1重傷	尖刀、鐵錘、木棍、鐵棍						不滿飆車遭指飆車隊在該社區狂飆破壞安寧,住戶出面鳴止指責、前者不滿乃擲石塊,住戶报警,待警察離去飆車族又持器械挑釁,住戶再报警並持木棍制止
85/4/28	淡水鎮	竹圍地區	60人	20人到	案說明	2重傷		機車大鎖、石塊				互看對方不順眼
85/1/6	台中市											機車竊盜三件六人、公共危險一人、交通違規393件
85/1/7	台北市	木柵動物園前新光路	7,80人	63人	高中、職校學生							蛇行、繞道
85/1/14	台北市	成功路、綠川西街	2人	2人								高速往返、開燈、逆向行駛
85/1/20	台北市	北投承德路	5,6人	2人15人		1臉重傷						2少年連傷警員其中2名涉嫌飛車搶奪
85/1/27	高雄市	進化、力行路	2人	2人		輕傷						
85/1/27	高雄市	九如一路、大順路、中正路、五福路	近200人100餘機車	11人	含一國中14歲少女	多數離家在外打工或當學徒	2女子	搶奪未遂				
85/1/28	台中市			12人								其中有2名機車竊盜嫌犯一名現安嫌犯
85/1/30	高雄市	復興、七賢路口	9人	4人	一20歲三17歲		4人	重傷	西瓜刀、球棒			持兇犯
85/2/10	花蓮縣	「獨領風塵」舞會現場	3人				15歲學生	頭部嚴重受傷	三枚汽油彈			
85/2/29	桃園市	延平、八德路介善路	20餘人	4人	高中夜校生		1重傷	1生命垂危				酒駕後看到二名落單騎士,分別攻擊,警員圍捕,3人持槍
85/3/17	台中市	五全、公園路	至少200輛機車					1重傷				
85/3/23	台中市	雙十、公園、五權路	約200輛機車									突然逆向而行,許多汽流造成失控,車況混亂,少年被大卡刺擊

大眾傳播媒體報導之少年竊車事件一覽表

日期	縣市	地點	人數	逮捕	犯行年齡	職業	受害人數	受害情況	武器	使用	犯行之原因	註
85/1/6	台中市											機車竊盜三件六人、公共危險一人、交通違規393件
85/1/7	台北市	木柵動物園前新光路	7,80人	63人	高中、職校學生							蛇行、繞道
85/1/14	台北市	成功路、綠川西街	2人	2人								高速往返、開燈、逆向行駛
85/1/20	台北市	北投承德路	5,6人	2人15人		1臉重傷						2少年連傷警員其中2名涉嫌飛車搶奪
85/1/27	高雄市	進化、力行路	2人	2人		輕傷						
85/1/27	高雄市	九如一路、大順路、中正路、五福路	近200人100餘機車	11人	含一國中14歲少女	多數離家在外打工或當學徒	2女子	搶奪未遂				
85/1/28	台中市			12人								其中有2名機車竊盜嫌犯一名現安嫌犯
85/1/30	高雄市	復興、七賢路口	9人	4人	一20歲三17歲		4人	重傷	西瓜刀、球棒			持兇犯
85/2/10	花蓮縣	「獨領風塵」舞會現場	3人				15歲學生	頭部嚴重受傷	三枚汽油彈			
85/2/29	桃園市	延平、八德路介善路	20餘人	4人	高中夜校生		1重傷	1生命垂危				酒駕後看到二名落單騎士,分別攻擊,警員圍捕,3人持槍
85/3/17	台中市	五全、公園路	至少200輛機車					1重傷				
85/3/23	台中市	雙十、公園、五權路	約200輛機車									突然逆向而行,許多汽流造成失控,車況混亂,少年被大卡刺擊









與青少年重獲  
認大自  
關之探  
以認定

安全而破題應

	高雄市			25人	18未成年	8高中 職生2 國中生							
86/4/26	高雄市	三多路	50多輛機車	25人	18未成年								
1/27													
86/4/26	台中市	三民、雙十、 精武、公園、 文心路		30人									
1/27													
86/5/4	高雄市	三多路		2人駕 汽車									
				5人									
				1人									
				1人									
				4人									
				16人									
	台中市	三民路		30多輛機車	1人								
86/5/10	高雄市	三多路		40人	1國小六年			3	輕傷				
	新竹縣	新埔鎮		2夥各10餘人				1	重傷				
86/5/10	台中市	三民路、 公園路、 111	40餘機車 1車	19男 2女									
86/5/16	高速公路	台中、彰化段	3重型機車										
86/5/18	高雄市	三多、中山路		39人	1國小六年 級女生			3	輕傷				
86/5/24	台中市	三民、公園路	70多人	1人									
1/25	高雄市	三多、興中、 復興路	十多輛機車	16人				1	骨折				
	台中市	公園、三民路		4人									

資料整理自中國時報、中央日報、聯合報與自由時報，民國八十五年一月一日至民國八十六年五月三十一日止。