

查車牌辨識系統建置所需經費較高，囿於預算限制，部分市縣政府警察局或採分年方式逐步建置，或因每年獲配之一般性補助款，尚難支應汰換老舊路口監視器等需求，爰無經費增設。按車牌辨識建置密度及車牌點位資料完整性，攸關涉案車輛軌跡繪製之精確度，然該署未詳實評估路口監視器後續增設車牌辨識功能之可行性，即逕為建置涉案車輛軌跡查詢系統，又未積極協調各市縣政府警察局於新建或汰換路口監視器時，適時加裝車牌辨識功能，肇致各市縣政府警察局車牌辨識功能建置比率，迄 107 年 11 月 9 日仍僅約 3 成，且截至 107 年 8 月底止，對於已具車牌辨識功能之路口監視器，僅完成 9 個市縣政府 2 萬 3,624 支(占 66.72%;23,624/35,409)之整合作業，影響車牌點位資料蒐集及車輛軌跡繪製之完整性，不僅未能充分發揮涉案車輛軌跡查詢系統之建置效益，亦減損該署蒐集巨量車牌點位資料進行大數據分析之效能。經函請內政部督促警政署研謀善策。據復：警政署已於 108 年規劃整合介接桃園市及高雄市之車牌辨識資料，將於 109 年賡續整合其餘市縣；另為擴大行車紀錄資料來源與涵蓋範圍及彌補市縣政府車牌辨識系統之不足，已於 6 個直轄市之重要路口建置無線射頻辨識(RFID)外碼讀取器，將持續於其他縣市規劃建置，利用 eTag 之高申裝率與普及率，強化涉案車輛之查緝作為。

(十二) 國道公路警察局執掌維護國道交通秩序、保護行車安全勤務，對交通事故防制已具成效，惟違規超速案件危及警察執勤安全事件頻傳，允宜就擬推動之區間平均速率執法、保障執勤員警生命安全及適時維護測速設備等，研謀因應對策，以降低交通事故發生。

國道公路警察局依據道路交通管理處罰條例等規定，取締危險駕駛、行駛路肩、超車等違規行為，以維持行車秩序與用路人之安全。依該局統計，本年度 1 至 8 月國道超速違規案件計有 91,962 件，顯示用路人違規超速行駛現象仍多。經查該局取締違規超速車輛情形，核有下列事項：

1. 規劃推動區間平均速率執法以改善現行執法方式所衍生問題，惟囿於法令適用與建置方式仍有爭議而暫未實施：現行警察機關針對行車速率有關之科技執法工具，依感測方式可分為「感應線圈測速儀」、「雷達測速儀」、「雷射測速儀」3 類，於車輛通行至儀器偵測區間內進行測速，擷取車輛通過該區間之速率，藉以判斷有無超速，惟部分駕駛人員通過固定桿檢測區時，會減速以符合速限，尚難全面防制超速行為。警政署為改善執法困境，規劃區間平均速率執法，於道路區間兩端設置監視器與車牌辨識系統，當車輛通過偵測點時辨識號牌並記錄時間，因兩點間距離固定，以時間差計算區間平均速率為科學證據，能有效管理車輛行駛速率及減少交通事故發生。查據新北市政府交通警察大隊宣導資料，為保障行駛於國道之駕駛人員及執勤員警安全，英國等國家採行平均速率法，實施後對於降低事故率有 33%至 85%之成效；另新北市政府警察局自 107 年 7 月 1 日於新北市萬里區萬里隧道實施區間平均速率執法，實施結果，除降低人力成本，並因超速車輛之比率呈現大幅下降，交通事故亦大幅減少，確有發揮預

期成效。國道公路警察局爰規劃推動區間平均速率執法，並與交通部等相關機關研商運用國道現有 ETC 系統設備進行，惟因涉及相關法規之適用，交通部高速公路局於 107 年 5 月 7 日就運用 ETC 系統取締超速車輛是否適用個人資料保護法相關規定函請法務部釋示，經法務部於同年 9 月 4 日函復略以，有關是否確可增進公益、其必要性、與原蒐集行車資料之目的否具正當合理關聯、是否抵觸交通管理處罰條例立法意旨、是否逾越執行法定職務之必要範圍等，須請交通部高速公路局進一步釐清。案經該局函轉國道公路警察局參處，並表示俟區間平均速率執法於其他路段實施普及後再推動於高速公路施行。國道公路警察局為積極推動區間平均速率執法，另於歷次會議或函文建議交通部研議利用現有 ETC 門架另行裝設科技執法設備，惟尚未獲該部具體回應，致規劃於國道實施區間平均速率執法之構想尚未能有效推行。經函請警政署協助國道公路警察局持續與相關主管機關會商研謀適切之實施方案。據復：108 年度交通部已補助臺北市等 6 個市縣政府先行設置區間平均速率執法設備，有關高速公路因法令適用、架設方式、設備經費、建置及管理養護等暫未設置，將持續協助國道公路警察局與相關主管機關會商設置，以減少交通事故發生。

2. 為降低國道警察執勤傷亡風險，允宜檢討運用科技執法取代部分警力，另相關防護措施及裝備亦待強化：國道公路警察局為確保員警執行國道交通勤務安全，訂有內政部警政署道路交通事故處理規範、國道公路警察局交通事故現場處理作業規定、內政部警政署國道公路警察局與交通部高速公路局處理交通事故通報聯繫事項等。另為避免發生員警處理故障車輛，或取締違規車輛時，遭車輛追撞事件，經採行：律定交通違規取締以「事前蒐證、事後告發」為原則，減少主線攔查事故風險，並要求員警確實遵照攔檢及交通稽查車輛注意事項；辦理道路交通事故處理（審核）講習，並訂頒處理重大交通事故現場作業規定；協調交通部高速公路局擴編事故處理小組等防範措施。惟據國道公路警察局統計，97 至 107 年 11 月間國道公路警察於執行勤務時發生事故

案件，共計 177 件，造成 46 人受傷，5 人死亡（表 23），其中 106、107 年間死亡人數 4 人，占近 10 年來全數死亡人數之 80%，顯示上述作業規範與因應防範措施，尚未

表 23 國道公路警察執勤傷亡統計表

單位：人

年度	合計	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107 (註1)
件數	177	17	26	27	23	4	20	16	12	10	7	15
受傷人數	46	2	8	8	2	2	8	1	5	6	1	3
死亡人數	5	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	3

註：1. 107 年度資料係統計至 11 月底。

2. 資料來源：整理自國道公路警察局提供資料。

能有效降低國道員警置身於危險勤務環境之風險。另經分析上開事故案件，其中以巡邏勤務發生事故件數（占總數 50.85%）及受傷人數（占總數 28.26%）為最高；又死亡人數皆係發生於路肩執行勤務（占總數 60.00%）及車道中處理事務勤務（占總數 40.00%）。經函請警政署檢討運用科技執法取代部分警力以降低執勤風險，並提升現有設備性能以維護員警生命安全。據復：已修正攔檢及交通稽查車輛注意事項，以使用科學儀器舉發為原則，倘發現重大違規須攔停時，應開啟警示燈，選擇安全適當或路幅寬廣處所為之；持續增設智慧型高解析度攝影執法

系統及固定式測速空桿等科技執法設施，另增設爆閃燈、避車彎及匝道執法稽查區段等改善工程，以確保執勤員警生命安全。

3. 部分固定式測速設備老舊故障頻仍，影響取締成效，另部分警察大隊未依規定衡酌取締件數及肇事率，定期檢討調整測速設備設置地點：國道公路警察局依道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 規定，於該局全球資訊網公布固定式測速照相地點，截至 107 年 8 月 6 日止，計有 121 處設置地點（不含國道 5 號雪山隧道 16 處自動化科技執法系統）。經查該局及所屬大隊運用及管理固定式測速照相設備情形，核有：(1) 現有 121 處固定式測速桿因部分測速桿老舊無法裝置測速設備，且因經費不足，無法適時更新或維修不易，致實際使用中者僅 38 處(31.40%)，其餘 83 處係供作偽桿使用，影響即時取締行車超速之效益。該局雖規劃本年度汰購增置，惟僅編列汰購 3 組多功能數位固定桿之預算 290 萬元；另編列執法器材維修費 110 餘萬元，係包含該局所有執法器材維修，測速設備僅為其中一部分；該局雖已研擬「推動科技執法強化員警值勤安全裝(設)備計畫」(包含汰購固定測速照相桿 10 支)，經由警政署於 107 年 7 月間函請交通部協助補助經費 1 億 1,384 萬餘元，惟未獲同意；(2) 依內政部警政署國道公路警察局固定式及非固定式測速照相執勤標準作業程序第 6 點規定：「各公路警察大隊應依據取締件數及肇事率定期(固定式每半年、非固定式每個月)檢討評估成效，並視需要調整設置或執勤地點。」

經抽查國道公路警察局第一、二、五、六大隊，均尚未依取締地點、時段、件數、肇事率等分析執勤成效，適時調整設置或執勤地點。另依據該局提供 107 年 1 至 8 月 38 處正常使用之固定式測速照相取締件數分析結果，扣除年度中新設置及頻生故障送修者，其餘各設置地點取締件數自 3 百餘件至 1 萬 4 千餘件不等，取締件數差異頗巨，且以同一大隊相近位置之測速取締成效相比較，亦有相當大之落差(表 24)等情事。經函請警政署協助國道公路警察局

表 24 國道公路警察局部分大隊使用中固定測速桿 107 年 1 至 8 月取締件數一覽表

單位：公里/小時、件

大隊別	分隊別	設置位置	速限	取締件數
第一大隊	汐止分隊	國 1 汐五高架北上 16 公里	100	1,244
		國 1 汐五高架南下 16.1 公里	100	1,514
	五楊分隊	國 1 五楊高架北上 64.3 公里	100	10,094
第二大隊	楊梅分隊	國 1 北上 105.5 公里	100	14,694
	造橋分隊	國 1 北上 141.7 公里	100	3,245
第四大隊	斗南分隊	國 1 南下 247.2 公里	110	9,425
	新市分隊	國 1 南下 315.5 公里	110	2,586
第六大隊	樹林分隊	國 3 北上 38.3 公里	110	4,612
		國 2 機場端東向 18.5 公里	100	1,080
	龍潭分隊	國 3 南下 64.2 公里	110	1,866
第七大隊	大甲分隊	國 3 北上 171 公里	110	722
	快官分隊	國 3 北上 206.6 公里	110	391
	埔里小隊	國 6 東向 12.5 公里	100	1,015
	名間分隊	國 3 北上 235.2 公里	110	3,836
第九大隊	木柵分隊	國 3 北上 14.5 公里	90	428
		國 3 北上 25 公里	90	643
	石碇分隊	國 5 北上 5.7 公里	80	1,372
	頭城分隊	國 5 北上 34.9 公里	90	2,536

資料來源：整理自國道公路警察局提供資料。

妥籌財源，以汰購相關設備，並責成該局督促各大隊確依規定辦理。據復：(1) 已研議提報中長程計畫，循預算程序編列汰換經費，並向交通部爭取支援或補助，以利提高取締行車超速效益，遏止違規事件發生；(2) 已函請各大隊嗣後定期檢討評估取締成效，視需要調整設置地點，並由各大隊分析轄線易肇事路段，增設測速空桿 10 處，便利機動調整測速地點，以有效發揮測速照相設備功效。

(十三) 移民署建置自動查驗通關系統有助簡化證照查驗程序縮短通關等候時間，惟間有近 4 成具註冊資格旅客，未使用自動查驗通關，兼以募兵制全面實施後，協助勤務之替代役員額大幅縮減，均加重查驗工作負荷，允應研謀改善。

我國近 10 年入境、出境人次自 98 年之 1,251 萬 3,288 人次、1,250 萬 538 人次，逐年成長至 107 年之 2,762 萬 3,223 人次、2,764 萬 474 人次，入出境人次均增加逾 1 倍，對國境管理造成極大之負荷及挑戰。移民署為強化國境安全管理及提升旅客通關效率，參考美國、澳洲等國家實務經驗，自 99 年起陸續於各機場、港口設置自動查驗通關系統（下稱 E-gate），藉由臉部影像、指紋等生物特徵辨識技術進行比對及過濾旅客身分，不僅簡化證照查驗程序，縮短旅客通關等候時間，更提升國境安全管理效能，截至 107 年底止，已於各機場、港口建置 66 座 E-gate 閘道。經抽查 107 年 12 月當月份國人入出境人數共計 250 萬 9,990 人次，具有註冊 E-gate 資格者計 246 萬 6,481 人次，其中實際使用 E-gate 通關人次計 150 萬 9,083 人次，有近 4 成未使用 E-gate 通關；又移民署陸續與美國、韓國、澳洲 3 國簽訂互惠使用自動查驗通關系統協定，並分別於 106 年 11 月 1 日、107 年 8 月 27 日及同年 10 月 4 日正式啟用，惟經抽查 107 年 11 至 12 月美國、韓國、澳洲等國之旅客來臺入出境紀錄，該 3 國申請使用 E-gate 通關旅客比率尚低（表 25），未能有效紓緩人工查驗櫃檯之查驗壓力及工作負荷。按移民署建置 E-gate 之主要目的係透過生物辨識技術過濾旅客身分，除縮短旅客查驗等候時間外，亦期能減輕第一線查驗人員之工作負擔，經抽查該署桃園機場 105 至 107 年查驗作業執行情形，第一線查驗人員數自 105 年底之 259 人，減少至 107 年底之 249 人，惟以人工方式查驗通關，卻由 105 年之 3,114 萬 2 千餘人次增加至 107 年之 3,177 萬 5 千餘人次，平均每 1 查驗人員每月須查驗旅客數量，自 105 年之 1 萬 20 人次，逐年增加至 107 年之 1 萬 634 人次；再以查驗人員加班時數分析，近 3 年平均每人每月加班時數均逾 80 小時，106 及 107 年平均每人每年加班時數甚至達 1,000 小時，均逾各該年每人正常工時（1,992 小時、2,000 小時）之 5 成（表 26），查驗人員之工作負荷繁重且逐年加劇。又移民署因查驗人力不足，平時須仰賴替代役役男及大專院校實習生作為

表 25 107 年 11-12 月美、韓、澳等 3 國互惠使用 E-gate 情形表

單位：人次、%

國籍	入出我國國境人次 (A)	使用 E-gate 通關人次 (B)	使用比率 (B/A×100)
合計	703,340	49,753	7.07
美國	238,595	426	0.18
韓國	413,256	44,274	10.71
澳洲	51,489	5,053	9.81

資料來源：整理自移民署提供資料。