

個案研討：科技執法



以下為數則新聞報導，請就此事件加以評論：

- 雙北市科技執法設備數量已突破百處，台北市 2024 年全年共取締 36 萬 5091 件違規，創下歷史新高。內湖民權東路和舊宗路口成為違規熱點，總違規數高達 5 萬 5057 件，其中不依規定轉彎就佔了 3 萬 4566 件。新北市則以淡水區關渡橋為違規最嚴重地點，今年前 9 個月已開罰超過 2 萬件。科技執法範圍持續擴大，針對不同路口特性設置不同取締項目，民眾行經這些路段時若不慎違規，幾天後就會收到罰單。

根據統計資料顯示，台北市去年科技執法熱點集中在內湖區，其中民權東路和舊宗路口的總違規數高達 5 萬 5057 件，不依規定轉彎的違規佔了 3 萬 4566 件。而今年新興的違規熱點則是士林基河路和劍潭路口，總違規數達 3 萬 9708 件，其中未依標線行駛的違規佔了 2 萬 9809 件。新北市方面，淡水區關渡橋成為違規冠軍，今年 1 月至 9 月就已開罰超過 2 萬件。（2025/10/03 TVBS 新聞網）

- 彰化市公園路因噪音問題備受關注，已成為彰化縣最吵雜的路段。環保局透過科技執法系統，在一年內針對該路段開出 105 張罰單，罰金總額超過 21 萬元。這條連接台一線與 139 線的重要道路，經常有汽機車駕駛猛踩油門，發出巨大引擎聲，嚴重影響附近居民生活品質。雖然科技執法實施後噪音情況有所改善，但仍有不少駕駛不顧規定，持續製造超標噪音。

環保局空品科股長顏淑琪表示，從去年到今年 8 月，環保局總共取締了 105 輛次的噪音車輛，開出將近 21 萬元的罰鍰。這使公園路成為彰

化縣最吵雜的路段。除了公園路外，139 線也測出超標噪音，有時甚至超過 100 分貝，相當於救護車發出的鳴笛聲，超過標準值 14 分貝。(2025/9/26 TVBS 新聞網)

- 彰化縣近來不只取締車輛超速，更加強取締「噪音」，環保局利用聲音照相科技執法，環保局統計，從去年到今年 8 月，共開罰 599 輛次，其中以彰化市的公園路違規最嚴重，開出 105 張罰單位居第一名，科技執法偵測到的最高噪音高達 100.1 分貝，相當於救護車執勤的音量，成為全縣「最吵」的路段。(2025/9/24 三立新聞網)

傳統觀點

- 科技執法的取締項目會依據路口的複雜程度而有所不同。以台北市東區忠孝東路和敦化南路口為例，因為路口面積大且狀況複雜，科技執法的取締項目多達六項，包括闖紅燈、未禮讓行人、未依規定轉彎、未依標線行駛、違規停車，以及未遵守停車再開標誌。相關單位表示，未來還會增設更多執法設備。
- 彰化科技設備從去年到今年 8 月間，共開罰 599 輛次，罰鍰總金額高達 128 萬 7000 元。其中光是固定式設備就開罰了 466 輛，罰金 97 萬 9200 元。移動式設備則機動性高，在 189 個場次中開罰了 133 輛，總罰金 30 萬 7800 元。

管理觀點

首先，我們要建立正確的觀念：違規開罰並非目的，最好的交通管理成果應該是：交通順暢、沒有人違規、沒有發生事故！因此罰款多的點不應該看成是金母雞，反而是指出了該處的問題所在。如果一個點老是穩坐開單王(金母雞)，從另一個角度來看，是不是該思考為什麼放任現狀，有沒有主動想辦法做些什麼？

科技執法除了可以避免違規者的僥倖心理以外，應該還有一個功能，那就是可以反映目前的規則與實際需求適配的程度。某項違規如「不依規定轉彎」成為違規冠軍，除了違規者要開罰單以外，是不是也顯示了該處的交通規則不符合實際的需求，不然為什麼會有那麼多違規案件？是不是也要思考適當的調

整規則來適應需求？如果某處熱點連續成為違規冠軍，不也是顯示出了應該要做些什麼可是沒有做嗎？

尤其是路口面積大且狀況複雜更需要高明的管理手段，目前科技執法的取締多達六個項目，包括：闖紅燈、未禮讓行人、未依規定轉彎、未依標線行駛、違規停車，以及未遵守停車再開標誌。這些違規記錄正是目前交通系統運作下的結果，好好運用會給交通管理單位指出改善目前系統的方向，也可作為評估改善效果的指標。

再者，「噪音」問題是因為改裝車的車主炫耀出風頭嗎？如是，為什麼選在該處一定是有原因的，要想想除了開罰以外，如何才能消除其誘因？如果罰金太低，可否修改法規，改採累進制甚至將其犯罪工具沒入？為什麼不把改裝的車行調查出來視為共犯給予重罰，以消除其源頭？還有，如果是因為上坡正常需要加油門，那開罰並不能解決問題，就要從道路的設計或行車規範來改善。總之，在管理上，我們要鼓勵大家應對的方式是想辦法從治標轉向到治本。

同學們，關於本議題你還想到了什麼好點子嗎？請提出分享討論。