僅供委員問政所需參考
不代表本院意見或立場

編號：3230

議題研析

一、題目：國外區間測速制度簡介—以日本、歐洲為主

二、議題所涉法規

道路交通管理處罰條例

三、背景說明（緣起）

據報載[1]，近年來地方政府為讓用路人不超速，因此裝設許多區間測速系統，但有教授認為，只有落後國家才會裝區間測速，對於交通改善也沒有太大幫助。因此，區間測速執法[2]存廢的網路民調引發廣泛討論。

四、問題爭點

有民眾曾於公共政策網路參與平台提案要求全面廢除區間測速[3]，理由直指「根本不是為了安全，是為了業績」，提出立即廢除區間測速設置、優先推動交通工程改善措施等訴求，業經內政部、交通部等相關機關回應在案，其中內政部表示，目前區間測速執法對交通安全仍具有成效，該部將定期檢討不當、有爭議性執法；交通部表示，地方道路規劃建設管理係地方自治事項，該部將協助地方政府針對道路

[1] 社群中心，支不支持廢除區間測速？87%網友一面倒表態，台灣道路有 1 大問題：超不合理，風傳媒，2026 年 7 月 25 日，網址：https://www.storm.mg/lifestyle/11151548，最後瀏覽日期：2026 年 11 月 3 日。

[2] 按 European Commission 說明，區間測速執法（Average Speed Control，又稱 Section Control 或 Point-to-Point Control）係一種速度執法技術，透過辨識車輛進入及離開特定道路區間之時間資訊，並依據區間距離及通行時間計算平均速度，以判定是否超過法定速限。European commission，Average speed control，網址：https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speed-enforcement/speed-enforcement-techniques-and-their-effectiveness/average-speed-control_en，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 19 日。

[3] kitty chen，立刻廢除區間測速，已淪為罰款工具，改以工程手段取代，人民不是提款機，公共政策網路參與平台，2025 年 12 月 8 日，網址：https://join.gov.tw/idea/detail/328128fc-cf55-4c95-a58b-b00eea88aac4，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 20 日。

速限進行檢討。爰此，為利瞭解國外推動區間測速制度相關作法，擬就日本、歐洲等區間測速制度概況予以簡介說明。

五、探討研析

（一）日本區間測速制度概況

1、速度違反自動取締裝置(自動測速裝置)

按日本警察廳資料[4]，所謂「速度違反自動取締裝置」(自動測速裝置)是指一種能夠測量行駛車輛之速度，並將超過一定速度之車輛判定為超速車輛，從而自動進行拍照並記錄下來之裝置；其設置原則係以常發生事故及死亡事故，以及有必要限制速度之路段等因素予以考量。

另有日本國內研究指出[5]，除設置在高速公路、主要幹道之固定式自動測速裝置，日本近年速度取締技術發展趨勢以可攜式、能配合道路條件環境機動性部署之可搬式オービス（可攜式自動測速裝置）為主，也為許多都道府縣政府所採用於學校周邊通學道路或居住區周邊道路等，其車速、事故發生數均有下降趨勢；另日本對區間測速裝置雖有相關研究及技術討論，然現行速度執法仍以採固定式(半固定式)[6]、可攜式自動測速裝置為主。

2、法規依據

按日本道路交通法(第 22 條、第 118 條)相關規定[7]，車輛不得超過道路速限規定行駛，並定有違規者相關罰則；另該法並無就自動測速裝置訂有相關規範。至於自動測速裝置之設

---

[4] 日本警察庁交通局交通企画課・交通指導課，「速度違反自動取締装置について」，網址：https://www.npa.go.jp/policies/budget/review/h29/sokudo_siryou.pdf，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 21 日。

[5] 松尾幸二郎，近年の速度抑制・取り締まりの技術－ISA・可搬式オービス・平均速度取締，国際交通安全学会誌，Vol. 45, No. 3，2021 年 2 月，頁 182-186。

[6] 按高速公路設置之固定式自動測速裝置已超過使用年限，自 2021 年起，日本原則上均引進半固定式裝置。其引入半固定式裝置，取代固定式，其拍攝單元可在多個需要限制車速的點位移動。參見日本警察庁交通局交通指導課，「交通取締り資機材等の整備」，令和 6 年 6 月 19 日，網址：https://www.npa.go.jp/policies/budget/review/r6/siryou_R6_2.pdf，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 22 日。

[7] 按日本道路交通法第 22 條、第 118 條規定略以，違反第 22 條最高速度規定之行為人，處 6 個月以下有期徒刑或 10 萬日元以下罰金，參見 e-GOV 法令検索，道路交通法，網址：https://laws.e-gov.go.jp/law/335AC0000000105/20240401_505AC0000000063#Mp-Ch_8-At_118，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 27 日。

置基準(高速公路、一般道路)[8]、分類整備[9]、超速執法[10]等相關規定，依日本警察廳內部作業規範辦理。

(二)歐洲區間測速制度概況

1、速度執法技術

依歐盟委員會移動與運輸總署(Directorate-General for Mobility and Transport, European commission)資料[11]，速度執法技術主要包含警察路側攔停執法（physical policing）及利用測速攝影設備（speed cameras）偵測超速違規；此外，平均速度控制(Average speed control/section control）亦為速度執法技術之一，也稱為區間測速，係以辨識車輛進、出控制區段，依車輛通行時間計算其平均速度，判定超速行為。

此外，前開歐盟資料也提到區間測速雖屬較新的技術，尚未有大規模實證評估資料，仍有部分實證研究評估區間測速執行成效，對降低交通事故傷亡率及超速違規車輛比例，均有正面效果[12]。區間測速可視為道路速度管理及速度執法技術之一，然歐盟尚無規定速度執法必須採以區間測速方式執行，其具體採用及執行方式仍須視各會員國相關法制而定。

2、歐洲國家案例

（1）奧地利

按奧地利「道路交通法 1960」(Straßenverkehrsordnung 1960, StVO 1960）第 98a 條規定略以[13]，為確保道路交通安全

---

[8] 日本警察庁交通局交通企画課、交通指導課，同註 4。

[9] 日本警察庁交通局交通指導課，同註 6。

[10] 日本警察庁交通局交通指導課、交通企画課、交通規制課、生活安全局生活安全企画課，交通事故抑止に資する交通指導取締りについて，令和 7 年 3 月 10 日，網址：https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/shidou/070310pdca.pdf，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 27 日。

[11] European commission，Speed enforcement techniques and their effectiveness，網址：https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speed-enforcement/speed-enforcement-techniques-and-their-effectiveness_en，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 28 日。

[12] European commission，Average speed control，網址：https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/safe-speed/archive/speed-enforcement/speed-enforcement-techniques-and-their-effectiveness/average-speed-control_en，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 28 日。

[13] Jusline，§ 98a StVO 1960 Besondere Vorschriften für die Verkehrsüberwachung mittels

等，主管機關得以影像技術處理設備監控特定道路區間內車輛之平均行駛速度，以自動化方式查明有無違反法定最高速限的行為，並可透過法規命令指定監控路段之起迄點，且監控路段之起、訖點應予公告等。

前開奧地利道路交通法將區間測速監控建構為獨立之交通執法制度，並以法律位階明定得以影像處理設備量測車輛於特定道路區間之平均行駛速度，並就實施目的及必要性、以法規命令指定監控路段、實施前公告通知、影像資料使用及刪除、非違規駕駛人影像去識別化，以及監控路段區間起迄點之公告等事項均於該法中明確規範。

（2）義大利

按義大利「公路法」(Codice della Strada）第 142 條規定略以[14]，經認證核准之設備所量測之數據，可作為判斷駕駛人是否遵守速限之證據，其中包括車輛於特定路段間之平均行駛速度；另特定路段速度量測點位，須先警示且為駕駛人清楚可見，並得以設置標誌牌面或燈光警示設備。

義大利係於前開公路法第 142 條第 6 項明定，經認證核准之區間測速設備所量測之特定路段間平均速度，得作為判定駕駛人是否遵守速限之證據；另透過第 45 條第 6 項[15]建立交通違規自動偵測設備核准及型式認證之法律基礎。

(三)結語

鑒於區間測速制度之存廢仍有爭議，我國現行道路交通管理處罰條例第 7 條之 2[16]所定科學儀器取證與逕行舉發制度及科學儀器應經

---

bildverarbeitender technischer Einrichtungen, Straf- und Schlussbestimmungen，網址：https://www.jusline.at/gesetz/stvo/paragraf/98a，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 28 日。

[14] Gazzetta Ufficiale，Art. 142 Limiti di velocita'，網址：https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.versione=22&art.idGruppo=11&art.flagTipoArticolo=0&art.codiceRedazionale=092G0306&art.idArticolo=142&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1992-05-18&art.progressivo=0，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 29 日。

[15] Gazzetta Ufficiale，Art. 45. Uniformita' della segnaletica, dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni，網址：https://www.gazzettaufficiale.it/dettaglio/codici/strada，最後瀏覽日期：2026 年 10 月 29 日。

[16] 道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 1 項第 7 款規定：「汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。」第 2 項前段規定：「前項第 7 款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡

定期檢定合格、取締執法路段應設置測速取締標誌等規定，並未就區間測速之法律定義、設置要件、個別路段決定程序、未違規車輛資料處理等事項予以明文，爰建議主管機關就區間測速存在對維護交通安全之實益性及相關事項是否予以法制化，參酌外國立法例與實證經驗予以研議。

撰稿人：楊盛旺

器」第 3 項規定：「對於前項第 9 款之取締執法路段，在一般道路應於 100 公尺至 300 公尺前，在高速公路、快速公路應於 300 公尺至 1,000 公尺前，設置測速取締標誌。」