1 0 3 年 道 路 交 通
安 全 與 執 法 研 討 會
中華民國 103 年 9 月 25 日

運用錄影監視器輔助取締交通違規之研究

蔡中志 Chung-Chih Tsai[1]
林鼎泰 Ting-Tai Lin[2]

摘 要

交通工程、交通教育、交通執法等３Ｅ政策，是改善交通安全的主要方法，其中交通執法的工作，係警察單位在３Ｅ政策中，主要著力點。98 年迄今，政府在交通教育推廣及交通工程的改善措施大力推動，而因交通事故造成的死傷件（人）數卻仍有增加之趨勢。面對各縣市員警退休人數居高不下，警力吃緊，但各項交通管制、疏導、執法工作未見減少，有效率的運用警力是各單位努力的目標，而近幾年來，錄影監視器不再只是作為犯罪偵查所用，陸續有警察單位運用錄影監視器來代替線上警力進行交通違規的告發取締，這樣的行政手段，在技術上、法律規定上及民眾接受程度方面，實有進一步探討之必要。

本研究回顧先進國家監視錄影器運用範圍，並以國內主要城市之監視錄影器之建置規範及目前道路交通管理處罰條例等法規為基礎，探討分析運用監視錄影器取締交通違規的法律規定，提出相關建議，以供主管機關運用之參考。

關鍵字：監視錄影器、交通執法

一、前　言

一件交通事故的發生，不僅僅只是造成雙方人員的死傷，其背後更有可能造就數個破碎的家庭，其對社會直接影響的程度與範圍，並不亞一件刑案之發生。近年來，政府日趨重視交通事故對於社會及民眾的影響，投入多項的心力與資源進行道路交通安全的改善，自民國 98 年迄今，僅道路交通管理處罰條例就 10 度進行修正，尤其是對於酒後駕車的處罰，在「葉少爺」事件後，也引社會大眾廣泛的討論。在交通工程方面，以桃園縣為例，除平時要求各警察單位對於可能造成民眾誤解、不適當的及明顯存在設計問題的交通工程設施主動發掘提送相關單位研究改善外，每當在發生Ａ1 交通事故時，均立即邀請專家學者及相關單位，就事故發生的地點實施現地會勘，深入瞭解事故之成因及研擬改善對策。在交通教育方面，也利用各項的集（機）會宣導交通安全及遵守交通規則的重要性。然而，依據內政部警政署全球資訊網「警政統計重要參考指標」顯示，民國 98 年起迄今，登記的機動車輛數並

[1] 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授。
[2] 中央警察大學交通管理研究所研究生（聯絡地址：330 桃園縣桃園市文中北路 2 號 3 樓，電話：03-3385653，E-mail：ozaca2002@gmail.com）。

未增加太多，而A1交通事故死亡人數確有逐年下降的趨勢，但加計A2及A3交通事故造成的人員受傷件數，卻是屢創新高，從98年交通事故總件數18萬4,749件到102年的27萬8,388件，增加了50.68%，而交通事故的死傷人數也從民國98年的24萬9,086人至102年底的37萬5,496人，增加了將近50.75%；每萬輛機動車肇事率也從87.01件/萬輛機動車，增加到126.8件/萬輛機動車，雖然在A1事故的防治上有成效，但A2、A3的肇事率大幅上升也是不爭的事實。

表 1 臺灣地區歷年各類交通事故資料及交通管理事件舉發件數

年份	各類交通事故(件)	A1交通事故死亡人數(人)	交通事故死傷人數(人)	登記機動車輛數(千輛)	每萬輛機動車肇事率(件)	違反道路交通管理事件舉發件數 (千件)
98年	184,749	2,092	249,086	21,374	87.01	9,575
99年	219,651	2,047	295,811	21,721	101.94	8,549
100年	235,776	2,117	317,318	22,227	107.30	7,790
101年	249,465	2,040	336,122	22,346	111.94	8,032
102年	278,388	1,928	375,496	21,563	126.80	8,052
103年1-3月	70,711	468	93,574	21,535	32.81	2,058
103年（預估)	**282,844**	**1,872**	**374,296**	**21,535**	**131.24**	**8,231**

註：登記機動車輛數包含汽、機車。
資料來源：內政部警政署全球資訊網，「警政統計重要參考指標」，103年4月

交通事故的防治不外乎大家耳熟能詳的「3E」政策，即交通工程、交通教育以及交通執法，在工程及教育上均已投入大量心力，是否在交通執法上還有其精進之空間呢？面對各縣市員警退休人數居高不下，警力吃緊，但各項交通管制、疏導、執法工作未見減少，有效率的運用警力是各單位努力的目標。近年來，各縣市政府，為有效維護社會治安、打擊不法犯罪，都積極建置監視錄影器，如桃園縣自民國91年起迄今建置的天羅地網監視錄影系統、台中市自93年起打造「電子圍牆」、台北市政府101年、102年均斥資10餘億新臺幣，建置1萬3千多支錄影監視器，對於轄內重要路口、路段進行全時監控，以達到預防及遏止犯罪之發生；然而，若能將此項概念，應用於輔助交通執法方面，對於交通熱點、易肇事路口或路段，運用監視器針對重大違規行為進行舉發，利用交通執法之手段、讓駕駛人減少違規行為，進而遵守交通規則，達到降低交通事故發生之目的，且能減少警力之負荷。新北市政府警察局96年起至101使用監視錄影器執法、台北市長曾於101年提議運用監視錄影器輔助執法，最後均因故中止，如此立意良善的方式，到底是有什麼問題呢？本研究希望就運用監視錄影器輔助交通執法之法律依據等方面，並參考世界各國運用情形，進行討論，以做為運用監視錄影器輔助交通執法之參考。

二、文獻回顧與探討

2.1 警察設置監視錄影器之相關法規

監視錄影器在符號理論中，屬於動態的環境符號理論，可能使犯罪人打消犯罪念頭，也可有效阻擋延遲犯罪，甚至可提供後續偵防之證據（李湧清等人，民國 99 年），近年來，民眾對於監視錄影器應用於犯罪預防、犯罪偵查，已漸漸習慣，更有甚者，透過民意代表主動要求警政機關在自己住家或活動範圍周邊設置監視錄影器，以嚇阻不法之徒；而依據環境犯罪學的理論觀點，在治安熱點裝設錄影監視器，的確能降低犯罪率之發生，監視錄影器之設置成為警察偵辦案件之最佳利器。然而，若將監視錄影器應用在警察 2 大工作之 1 的交通方面，輔助交通執法，降低交通事故，在法律上是否有其依據，讓我們就「警察職權行使法」、「道路交通管理處罰條例」、「各縣市監視錄影系統自治條例」等 3 方面來進行檢視。

2.1.1 警察職權行使法

警察職權行使法第 10 條第 1 項規定：「警察對於經常發生或經合理判斷可能發生犯罪案件之公共場所或公眾得出入之場所，為維護治安之必要時，得協調相關機關（構）裝設監視器，或以現有之攝影或其他科技工具蒐集資料」。其中對人的部分，是針對不特定人，不管有無犯罪一律入鏡；對於事的部分，須經常發生犯罪或經合理判斷可能發生犯罪；時間的部分，並無限制規定。是故，裝設監視器之目的在於蒐集資料利於進一步調查，以監視器替代警察之行為，阻止將來危害或犯罪之發生。而用路人部分的交通行為，同樣具有重大危險性，因其一不注意，即有可能釀成人車之損害，造成公共安全與公共秩序之危害，例如：酒後駕車、超速行駛、闖越紅燈等危險駕車之行為，都有可能造成觸犯刑法而影響社會公共安全，依據新北市政府警察局 102 年 7 月重要刑案統計分析資料，新北市 101 年在各項刑案發生數據方面，觸犯公共危險及駕駛人過失之案件，合計 13,542 件占全體刑案發生數 62,650 件之 21.61%。是故，對於經常發生犯罪案件之公共場所，經合理判斷後，警察依法得運用科技工具去防範犯罪之發生，這裡的犯罪當然也包括了用路人的交通行為所產生之犯罪。

2.1.2 道路交通管理處罰條例

道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 1 項第 7 款「經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規」，其中科學儀器即包括了測速照相機、闖紅燈照相機等，當然也包括了可以運用監視錄影器取得證據資料證明行為違規進而裁

罰的部分，只是在同條第 2 項即規定需採固定式，並定期在網路上公布設置地點；另對於同條第 2 項第 9 款超速行為之舉發，也要求在一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千公尺間，明顯標示之。但總而言之，依據道路交通管理處罰條例的規定，確有規範可以運用科學儀器來取得相關資料以進行交通取締，進而改善交通秩序，減少交通事故死傷的。

2.1.3 各縣市有關監視錄影系統自治條例

1.桃園縣

「桃園縣監視錄影系統設置管理自治條例」是全國第一個經議會通過對於監視錄影系統有相關規範的自治條例，係於民國 99 年 6 月 23 日發布施行，全文共 23 條，雖無規範監錄系統之用途，但就設置地點，規定於第 5 條：「監視錄影系統應設置於治安要點、重要路口、治安死角及其他有維護公共安全及預防犯罪必要之區域」。條文中有關「其他有維護公共安全…之必要區域」，公共安全的範圍當然也包括了為了防範交通事故的交通安全。

2. 台北市

台北市係近幾年來，在監視錄影系統上花費最多預算的縣市之一，台北市議會也於去(102)年 7 月 1 日通過發布施行「台北市錄影監視系統設置管理自治條例」，全文共 19 條，其中第 4 條：「錄影監視系統之設置，應以維護公共安全、社會秩序、犯罪預防及偵查為目的，並兼顧人民權益，以適當方法為之，不得逾達成目的之必要限度」。所謂的「公共安全」、「社會秩序」的範圍自然包括了「交通安全」在內。

3. 台中市

台中市自 101 年 4 月 12 日起發布施行「台中市公設監視錄影系統設置管理自治條例」，全文共 23 條，與桃園縣相同，將設置地點規定於第 5 條：「監視錄影系統應設置於治安要點、重要路口、治安死角及其他有維護公共安全及預防犯罪必要之區域」。

綜上可知，桃園縣、台北市、台中市等，多訂有監視錄影系統的設置管理自治條例，對於監視錄影器設置的位置，都是以維護公共安全、社會秩序、犯罪預防、偵查及重要路口為主。故為了維護用路人秩序，增進公共安全，而設立監視錄影器，在各地的自治條例中均未見禁止之規定。

2.2 監視錄影器隱私權保護及取得資料可否作為交通取締之証據

2.2.1 監視錄影器隱私權保護

關於隱私權的定義，應先從隱私的定義來說；隱私是指個人在自己個人領域的事務，此個人領域是公眾不得入侵的領域，因此隱私權即是所謂對個人領域事務的控制；此可從憲法第 23 條之立法比例原則檢視；所謂比例原則：包括了三個概念：適當性原則、必要性原則、及過度禁止原則。

1、適當性原則：在干涉人民之權力時，須符合憲法之依據，且以憲法第二十三條所列舉的四項目的為標準；如果經由某一措施或手段之助，使得所欲追求的成果或目的較易達成，那麼此一措施或手段相對於該成果或目的是適當的。

2、必要性原則：又稱為「侵害最少原則」，是指在所有能夠達成目的之手段中，選擇對人民的權利「最少侵害」之方法。因此，本原則可稱為「盡可能最小侵害之原則」。適用的前提，是在於有一目的與數手段同時存在的情況下才能產生。否則，只有「唯一」的手段方可達成目的時，「必要性」原則即無法適用。

3、過度禁止原則：即「狹義比例原則」，是比例原則最後一道檢視手續，雖然是達成目的所「必要」的，但是已讓人民「過度之負擔」，則國家機關不得採行。所謂「過度的負擔」是指法律或公權力措施所追求的「目的」和所使用的方法，在造成人民「權利」損失方面，是「不成比例」的。故監視器之設置，若太過泛濫或無明確規定其調閱權限和範圍，即可能違反憲法第 23 條及比例原則之規定，對人民之隱私權有所侵害。

許多專家學者對於警方依據警察職權行使法第 10 條設置之錄影監視器，是否有侵害隱私權都有深入的研究與討論，因此地方政府已有基隆市、台北市、桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣、台中市、嘉義市、嘉義縣、高雄市、屏東縣等就公共場所裝置監視錄影器的管理權責、標的範圍、設置程序、查核、影像調閱及檔案保存期限等事宜，循自治法規方式，先後完成管理規定之訂定，以期增加人民隱私權及基本肖像權的保障。

2.2.2 取得之影像資料可否作為交通違規取締之證據

就一般監視器設置的目的性而言，若是為了促進公共安全目的而設立的監視錄影器，其公共安全範圍當然也包括交通安全部分，故依據道路交通管理處罰條例第 7 條之 2 第 1 項第 7 款規定「經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規」，且監視錄影器可將畫面保留，錄攝的範圍大、時間長，重要的是未經人為影響，因此較為客觀，但其原本目的係促進公共安全、減少交通事故死傷人數，而非以處罰人民為主要目的，應是在維護交通安全，期使人民可以遵守交通規則，但其取得之影像資料依法只要是合於設置目的，是可以作為交通違規取締之證據。

三、現況分析

3.1 國外運用監視錄影器取締交通違規之現況

3.1.1 英國

英國是錄影監視器的創始國，其錄影監視系統裝設的數量及密度是世界第一，自 1958 年英國首度測試應用監視錄影器以來，至 2002 年全國共有 440 個城鎮在市中心架設監視錄影設備（李尚仁，2002），時至今日，根據學者統計，倫敦市民大約被 50 萬部攝影機所監視，這意味著 720 萬人口的倫敦市，每 14 人就有 1 部攝影機，每天幾乎都被將近 300 部攝影機所攝錄（廖有祿，2007）。因此，英國係最早將監視錄影器運用在治安方面的國家，且成效良好。英國建置錄影監視器除了治安的功用外，也廣泛的用在交通管理、交通裁罰上，以英國倫敦市雷德布理奇區(Redbridge)為例，錄影系統在公共場所有各式各樣的用途，如預防及偵查犯罪、保護公共和私人財產、交通流量監控及交通執法工作等，1 部單 1 的監視錄影器在一天中，不同的時間，有不同的用途。交通執法錄影器的主要功能就是維持路網安全，並嚇阻破壞交通秩序的用路人，在設置監視錄影器的地方，均有設立交通標誌提醒民眾，但是不會明確的告知在什麼位置，僅會告知該區域周邊有錄影監視器。

整個倫敦地區對於交通執法執行得相當徹底，其主要執法項目包括違規使用公車專用道、禁止路邊停車區、路口禁止臨停區(Yellow Box Junction)及闖紅燈等行為，倫敦為了交通執法之故，布設數以千計的監視錄影器，卻也因此受到許多人權團體指控侵犯個人隱私。其執法用的監視錄影器分為下列種類：

1、路側固定式錄影監視器：主要係蒐集公車專用道、禁止停車區、路口禁止臨停區之違規、違規轉彎及闖紅燈的車輛照片。

2、路側移動式錄影監視器：可輕易裝設及拆卸，以監控適當地點。

3、公車監視錄影器：主要搜集公車專用道違規使用車輛照片。

4、智慧車(Smart Car)小型執法車輛，車頂裝設監視錄影器作為違規舉證之用。

3.1.2 美國

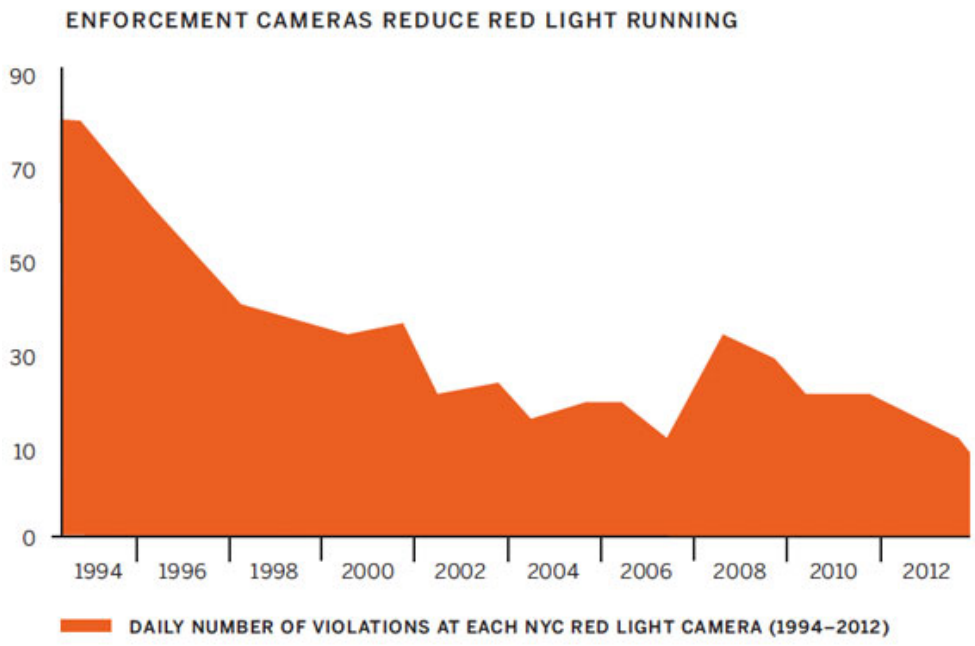
1.華盛頓 D.C

近年來，在美國公共地區的監視器也開始變得更普遍，尤其是「911」恐怖攻擊事件後，致使美國陸續在各大城市裝設監視錄影系統，預計在 50 個主要城市設置約 200 萬支監視器。以華盛頓D.C 為例，監視錄影器除了防止恐怖活動以及犯罪偵防外，更普遍用於交通違規之舉發，例如：超速、闖紅燈、阻塞路口、交叉路口不理讓行人、行駛公車道、重車未依規定路線及行經交叉路口未依規定減速等駕駛行為，均係監視錄影器自動執行交通取締之範圍。

2.紐約市

依據紐約市市長彭博於 2002 年的施政報告，當時統計紐約市約有 3,000 具監視錄影器，由警察局負責推動，在重大犯罪的防制的成效上，發生數遠比 2001 年減少了 29%，可說是十分優異。此外，由 2012 年紐約市市長辦公室數據顯示，路口裝設闖紅燈照相可明顯減少路口的碰撞，此外，針對超速行為的取締也顯著的減少了路口的死傷人數，減少幅度約 30%至 40%。

表 2 紐約市 1994 年至 2012 年每日平均每個闖紅燈照相機發生碰撞件數



資料來源：紐約市市長辦公室，2012

3.1.3 韓國

韓國是高度使用 CCTV 監視系統的國家，無論是在街道/辦公室/電梯/私人住宅/商店/公共場所，只要抬頭看就很輕易地看到監視器的鏡頭正對準你，雖然因此降低犯罪率，幫助警方快速破案，但也因此讓韓國民眾失去了隱私。每天從出門到上班到下班回家，大概在上百台的監視影像出現過。以首爾市

為例，設置了 7,300 個具有犯罪監控，交通擁堵，超速等多種用途監視錄影器。用以改善治安及交通。與美國不同的是，韓國的監視錄影器均會清楚的標識位置，並結合ＧＰＳ，在用路人駕駛車輛行經設有監視器之路口，主動發出警告訊號提醒用路人周邊有道路執法系統，使用路人行經設有監視器的路口，能提早改變駕駛行為，避免受罰。

3.1.4 印度

在印度孟買地區道路狹窄，人口及車輛呈現爆炸性的成長，交通問題一一浮現，用駛人拒絕遵守交通規則，違反道路交通事件，被抓到的機率微乎其微。於是今(103)年 4 月起政府採購了用於路口的道路交通執法監視錄影器，與一般的監控鏡頭不同的是，這些監視錄影器主要係針對超速、不遵守號誌規定及不依規定行駛公車專用道等行為，進行違規行為舉發，並與自動開立罰單系統連結。好處是它會清楚地捕捉車輛的車牌號碼，運用現代的技術取代傳統的方法來進行交通管理與取締，對於人力不足的警方來說是十分有效的幫助。

近年幾來，在印度班加羅爾地區，已經安裝了 173 監視錄影器，5 個靜態執法相機和 500 便攜式數位相機，隨持監控違規行為。每天幾乎都有 2000 件違規遭此系統的取締。相較之下，孟買地區已經落後太多，安裝在重要路口的 118 部監視錄影器，僅用於監控道路擁塞狀況及將重要人士行經路線上的車輛實施改道分流，鮮少用於發現交通違法者的違規行為，使得道路的混亂加深。

在尷尬的對比，孟買已經落後。它安裝在“戰略要地”118 部閉路電視攝影機，但他們或那些實際運作，僅僅用於跟踪擁堵和車輛分流貴賓。很少是用來發現交通違法者的畫面。同時，在道路上的混亂加深。

3.2 國內運用監視錄影器取締交通違規之現況

3.2.1 新北市

新北市政府警察局曾於 96 年底至 100 年 4 月間採勞務委外方式，於轄內路口如板橋的文化路、新莊的中正路等地點由廠商設置 20 處錄影鏡頭全天取締違規，每個月針對交通違規行為開出 2 萬多張罰單，每張罰單以最便宜的新臺幣 600 元計算，光罰單收入達千萬，四年進帳新臺幣 6.6 億元，在施行期間也曾引發民眾的反彈，主要是民眾認為，採勞務委外的方式，雖然可以減少建置的費用支出，但廠商收入係以論件計酬，造成許多輕微的違規，並不足以影響交通安全，只是一個不小心的舉動，就遭警方取締告發，讓荷包失血，太不近人情，且未有一套完善評估的設置標準，可能淪為為了開單而取締的方式，對交通安全實質的幫助並不大，而且偏離了警方針對輕微違規進行勸導，對於如闖紅燈、酒後駕車及嚴重超速等惡性違規實施嚴懲的執法策略。此案，最後因不具勸導效果而終止，取而代之的是隨著行車紀錄器普及，民眾檢舉案件激增及恢復傳統站崗盯哨的策略來進行執法取締工作。

3.2.2 台北市

101 年 7 月因為台北市部分地區違規停車嚴重，市長郝龍斌請台北市交通大隊研議，將原僅用在防制犯罪治安用途的一萬三千多支監視攝影機，在部分路段如馬階醫院周邊、忠孝東路等路段，常有違規阻礙交通，比照韓國在違停嚴重的區域，使用錄影舉發方式，加強執法，但是，才剛說出口，就引發搶錢爭議。台北市研考會統計每月 1999 派工案件，交通類中「違規停車」處理案件每月都超過一萬件，占總案件半數以上，其中，忠孝東路四段更是連三個月上榜，成為違停熱區；另外，基隆路也常因違停車輛，造成車流受阻。但民眾批評，以台北市的鏡頭數量和交通狀況，用錄影方式取締違規，到時開罰單恐像印鈔票一樣，市府數錢數到手軟，考量民眾觀感，最後無疾而終。

3.2.3 嘉義阿里山公路

台十八縣阿里山公路在莫拉克風災中受到重創，為了當地居民與遊客出入安全，除了大量興建明隧道或鋼構拱橋避開敏感地質外，也盡量調整讓道路線形不要有過多行車死角，而當地行車亂象時有所聞，包括大小車不願意跟在慢車後面，逕自橫跨道路中央雙黃線逆向超車險象環生甚至造成意外車禍頻傳，為改善遊覽車、砂石車及大貨車違規跨越雙黃線，佔用對向車道超車現象，在易違規超速肇事彎道前後雙黃中心線增設交通桿、易違規肇事其它路段設置監視錄影器，隨時監控交通情形，如有發生違規駕駛情事，將提供警察單位予以舉發裁罰

3.2.4 台南科學園區

南科管理局表示，受到國際經濟情勢回穩帶動下，半導體、光電大廠擴廠，廠商對外大舉徵才，園區從業人數也已突破七萬人達歷史新高，但隨之而來的是尖峰時段交通流量攀高，交通事故也跟著增加。根據統計，南科園區 102 年整年交通事故共有 378 件，相較前(101)年 277 件增加 100 多件，受傷人數增加為 112 人，肇事原因中又以超速行駛、未依規定減速、未注意車前狀況等居多。雖然展開一系列交通改善措施，進行交通安全宣傳服務、加派警力增加移動式測速照相取締違規及加強巡邏，但仍發現駕駛人經常為趕上班或赴會，往往不經意就猛踩油門、闖紅燈而發生意外，自 103 年 3 月 6 日於該園區 12 處路口執行監視錄影機取締交通違規案件，並將設置地點公告於網站上，迄今，相較實施前 3 個月交通事故大幅降低 3 成以上，未來仍將持續實施。

四、結論

國家機關運用監視錄影器，希望藉由其「不疲倦的眼睛」的特性，對特定場域實施監控，在「見警率」不足的情況下仍可以達到充分監視的效果。如此做法將使潛在犯罪者產生「可能被逮捕」的心理壓力。因此，將監視錄影器運用到治安維護工作上，將可能有效降低危害發生率，以達到「預防犯罪」、「嚇阻犯罪」之目的。當然用在交通管理與交通執法上亦會有同樣的效果，用路人產生「可能被開罰單」的心理壓力，自然可以減少民眾違規的機率，進而達到減少交通事故、促進公共安全的目的。

雖然監視錄影器的不僅可取代傳統警力站崗的方式，來改善交通秩序、進行交通取締工作，但是參酌警察職權行使法第 10 條之規定，警察機關設置監視錄影器，必需在「須經常發生犯罪或經合理判斷可能發生犯罪的地點...」，是故，以台北市為例，1 萬 3 千多支監視器雖是設立於治安要點，但若要全數用於交通違規取締告發，是否 1 萬 3 千多支的監視都是所謂的事故熱點，是非常值得商榷的。參酌國內新北市的狀況，設置時不完全都以事故熱點或危險路口來做考量，因該案採論件計酬制，不排除部分路口可能以車流量多寡作為設置的考量。而單就設置地點來看，以車流量為首要選擇考慮的，我們可推論其係為了開單而開單，對交通秩序及交通事故的預防，效果有限；若能考量以事故發生的嚴重度、次數及死傷人數來進行評估，擇嚴重地點或是不宜由警察站立路中間執法的多叉路口設置道路專用監視錄影器，針對部分容易造成交通事故的違規行為，進行取締，相信才是比較能夠讓民眾接受的政策。

國外先進國家如美國、英國、韓國等，均以監視錄影器來輔助取締交通

違規行為；同屬開發中國家的中國大陸、印度等地區，亦漸漸接受使用監視錄影器來進行交通執法。在警力日漸吃緊，勤務繁重依舊的台灣，為何不參照國外先進國家的方式，篩選易發生交通事故路口，運用現有的監視錄影系統或重新建置交通違規舉發專屬的錄影監視器，設置適當的警示、提醒標誌，向用路人說明設置地點、執行的時間及重點舉發的違規項目，進而改善用路人的駕駛行為，達到減少交通事故死傷的目的。

參考文獻

艾鵬(2005)，「監視錄影系統在犯罪防治之研究-以警察人員、鄰里長為例」，碩士論文，國立警察大學法律學系碩士班。

蔡震榮(2003)，「交通執法與警察職權行使之探討」，*警政論叢*，卷期:3 民92.12，頁 1-13。

洪文宏(2010)，「台中市警察局治安政策成效之評估-以路口監視系統為例」，碩士論文，私立逢甲大學公共政策碩士班。

林維信(2007)，「2006 年第 13 屆 ITS 世界年會之參訪報告」，*中華技術*，第74 期，頁 177-185。

陳澤宇(2009), 「英國監視錄影系統的法制規範暨我國可借鏡之處」，碩士論文，警察大學警察政策研究所。

林錦鴻(2013)，「警察運用監視器之法律問題分析—以警察職權行使法為中心」，碩士論文，國立台灣大學法律學研究所。

黃慧娟(2008) 「論街頭防犯監視器之相關法律問題」，博士論文，國立警察大學犯罪防治研究所博士班。

內政部警政署網站(2014): 擷取日期:2014 年 4 月 26 日網址http://www.npa.gov.tw/NPAGip/wSite/mp?mp=1。

THE TIMES OF INDIA 網站: 擷取日期:2014 年 7 月 16 日，網址 http://timesofindia.indiatimes.com/city/mumbai/Wanted-A-permanent-eye-on-traffic/articleshow/33363314.cms

STREETSBLOG NYC 網站:擷取日期:2014 年 7 月 10 日，網址 http://www.streetsblog.org/2014/02/20/there-is-no-doubt-that-automated-traffic-enforcement-save-lives/

D.C.gov 網站: 擷取日期:2014 年 7 月 1 日，網址 http://mpdc.dc.gov/page/dc-streetsafe-automated-traffic-enforcement

ETSC (1999)Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe.