臺北高等行政法院判決

高等行政訴訟庭第四庭
113年度訴字第883號
114年5月8日辯論終結

原　　告　李宗榮

被　　告　臺北市交通管制工程處

代　表　人　張建華（處長）
訴訟代理人　陳曉崴
　　曾佑民
被　　告　臺北市政府警察局

代　表　人　李西河（局長）
訴訟代理人　田愛

上列當事人間有關交通事務事件，原告不服臺北市政府中華民國113年7月4日府訴一字第1136082634號訴願決定，提起行政訴訟，本院判決如下：

主　文

原告之訴駁回。

訴訟費用由原告負擔。

事實及理由

一、緣被告臺北市政府交通管制工程處（下稱交管處）依道路交通標誌標線號誌設置規則第4條第1項規定，於臺北市水源快速道路設置限速60/小時之標誌處分（下稱系爭標誌即原處分），原告不服，主張系爭道路限速不當；被告臺北市政府警察局（下稱市警局）則於水源快速道路景福匝道口設置固定式測速照相設備（下稱系爭測速設備），原告主張系爭測速設備未能增加交通安全，反而危害交通安全。原告不服原處分及系爭設備，提起訴願，原處分部分經訴願決定駁回，

系爭設備部分訴願決定不予受理，原告仍不服，遂提起本件行政訴訟。

二、原告起訴主張及聲明：

㈠水源快速道路原速限為70公里，嗣因景美出入口常有車禍而降為60公里，問題是系爭測速設備設置在出入口後方，應設置在前方才符合測速之因果關係，系爭測速設備設置地點不當，應予撤銷；法規規定限速為5的倍數，水源快速道路速限60公里並不合理，大度路為一般道路且有紅綠燈，速限尚且訂為70公里，水源快速道路速限60公里顯然輕重失衡，如為65公里原告尚可尊重。系爭測速設備之設置原屬被告交管處之權責，被告市警局於法規尚未准許時即設置系爭設備，程序上已屬違法。原告為職業駕駛，許多職業駕駛因違法設置之標誌標線號誌而遭吊銷車牌及駕駛執照，無法工作，請為我們職業駕駛主持公道等語。

㈡聲明：1.被告交管處設置在台北市水源快速道路系爭標誌及訴願決定駁回系爭標誌部分均撤銷。2.被告市警局在台北市水源快速道路與景美出口設置之系爭測速設備及訴願決定不受理部分均撤銷。

三、被告交管處答辯及聲明：

㈠交通標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅、促進交通安全；故交通標誌有無設置必要、如何設置，均由交通主管機關考量交通順暢及維護交通安全等公益因素而為裁量。水源快速道路主現設計速率為臺北市政府工務局新建工程處（下稱新工處）以98年4月13日新設字第09862926800號函示「其主線之設計速率為60公里/小時，匝道之設計速率為40公里/小時」；所謂設計速率，係指在自由車流狀況下，車輛能安全行駛之最高速率，此一速率取決於路線狀況，主要受地形、交通量及經濟條件之影響，用於設計彎道、超高、坡度、視距等項目。參照道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則）、交通工程規範及前揭新工處函

示，道路最高速限之制訂不得高於道路之設計速率，水源快速道路之設計速率既為60公里/小時，其最高速限即不得高於60公里/小時等語。

㈡聲明：原告之訴駁回。

四、被告市警局答辯及聲明：

㈠系爭設備為被告市警局所屬交通警察大隊為加強水源快速道路速度管理、減少事故發生，經臺北市道路交通安全督導會報同意設置於水源快速道路往南（景福匝道口），該設備經由經濟部標準檢驗局委託財團法人工業技術研究院檢定合格，設置地點並公布於交通大隊網站，且系爭設備前方250公尺處設有測速取締及速限60公里警示標誌；系爭設備之設置行為係警察機關依法以科學儀器取得交通違規證據資料之用，性質上為事實行為，其本身並未創設、形成、變更權利義務內容，並非直接對外發生法律效果之單方行政行為，尚非對原告之行政處分，原告訴請撤銷系爭設備並非法之所許等語。

㈡聲明：原告之訴駁回。

五、本院之判斷：

㈠被告交管處（即訴之聲明第1項關於水源快速道路速限60公里/小時）部分：

1.按道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）規定：

第3條第1款、第5款：「本條例用詞，定義如下：一、道路：指公路、街道、巷衖、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。……五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。」

第4條第1項、第3項：「道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理，應提供車輛、大眾捷運系統車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。」「前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。」

2. 交通部依道路交通管理處罰條例第4條第3項規定，會客內部訂定道路交通標誌標線號誌設置規則（下稱設置規則），設置規則規定：

第2條：「標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全。」

第3條第1款：「標誌、標線及號誌之定義如左：一、標誌：以規定之符號、圖案或簡明文字繪於一定形狀之標牌上，安裝於固定或可移動之支撐物體，設置於適當之地點，用以預告或管制前方路況，促使車輛駕駛人與行人注意、遵守之交通管制設施。」

第4條第1項：「標誌、標線、號誌之設置、養護及號誌之運轉，由主管機關依其管轄辦理之。」

第5條規定：「本規則所稱主管機關，指公路主管機關、市區道路主管機關及警察機關。」

第21條：「標誌之有效範圍、限制、遵行時間、加設附牌或附加英文說明，除本規則已有規定外，由主管機關視實際情況定之。」

第56條：「禁制標誌分為左列三種：一、遵行標誌：表示遵行事項。二、禁止標誌：表示禁止事項。三、限制標誌：表示限制事項。」

第85條：「（第1項）最高速限標誌『限5』，用以告示車輛駕駛人前方道路最高行車時速之限制，不得超速。設於以標誌或標線規定最高速限路段起點及行車管制號誌路口遠端適當距離處；里程漫長之路段，其中途得視需要增設之。……（第3項）本標誌圖案為假定數字，其限制之時速由主管機關參照路線設計、道路狀況、交通量、肇事資料及其他因素定之。規定行車速率限制每小時之公里數，應為五之倍數。設置圖例如左：。」

3. 臺北市政府98年11月24日府交治字第09833044100 號公告（本院卷第54頁）：「主旨：公告本府主管業務委任事項，

並自00年0月0日起生效。……公告事項：……二、本府將下列業務，除道路交通標誌標線號誌設置規則中有關停車場劃線事宜及監督事宜之本府權限事項外，委任本市交通管制工程處，以該處名義執行之：……（四）道路交通標誌標線號誌設置規則中有關道路交通標誌、標線、號誌及安全設施等之設置及監督事宜。」故被告交管處為系爭水源快速道路速限60公里/小時之標誌之權責機關。

4. 按禁制標誌性質上屬一般處分，依行政程序法第100條項、第110條第2項規定，一般處分之送達得以公告為之，除公告另訂不同日期者外，自公告日起發生效力。就禁制標誌而言，主管機關之「設置行為」，即屬一種「公告」措施，故具規制作用之禁制標誌於對外設置及劃設完成時，即發生效力。人民對禁制標線之行政處分如有不服，自得循序提起訴願及行政訴訟以資救濟，合先說明。次按交通標誌、標線、號誌之設置目的，在於提供車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅及促進交通安全，揆諸設置規則第2條規定自明。故交通標誌有無設置之必要，如何設置，設置何種標誌以及在何處設置，均由主管機關考量交通順暢及維護安全之公益等因素而為裁量。有關限制之時速，依設置規則第85條第3項規定，由主管機關參照路線設計、道路狀況、交通量、肇事資料及其他因素定之。

5. 被告交管處為定系爭最高速限標誌處分，於98年4月2日函臺北市政府工務局新建工程處提供水源快速道路設計速率，經臺北市政府工務局新建工程處以98年4月13日北市工新設字第09862926800號函（本院卷第60頁）表示：「（水源快速道路設計速率案）……旨揭快速道路其主線之設計速率為60公里／小時……」所謂設計速率，係指在自由車流狀況下，車輛能安全行駛之最高速率，此一速率取決於路線狀況，主要受地形、交通量及經濟條件之影響，用於設計彎道、超高、坡度、視距等項目（本院卷第63頁即交通部頒交交通工程規範C1.5名詞解釋17）。水源快速道路之設計速率

既為60公里/小時，其能安全行駛之最高速限即不得高於60公里/小時。且市區道路條例第32條第1項規定：「市區道路及附屬工程設計標準應依據維護車輛、行人安全、無障礙生活環境及道路景觀之原則，由內政部定之。」且按市區道路及附屬工程設計標準第3條規定：「市區道路依其功能分為快速道路、主要道路、次要道路及服務道路等四類，並建立市區道路路網系統。」第9條規定：「市區道路設計速率，應依道路功能分類、地形分區定之，並符合下表規定。但因現地地形變化特殊，經該管主管機關核可者，得為必要之調整：

道路功能分類 設計速率（公里／小時） 地形分區	快速道路	主要道路	次要道路	服務道路
平原區	六十至一百	五十至八十	四十至七十	二十至五十
丘陵區	六十至八十	五十至七十	四十至六十	二十至四十
山嶺區	五十至六十	四十至五十	三十至四十	二十至三十

茲市區道路設計標準係依市區道路條例第32條第1項授權訂定，乃係為執行母法所為之細節性、技術性規定，且未逾越母法授權意旨與範圍，自得為主管機關設計市區道路速率之依據。綜上，被告交管處依道路交通標誌標線號誌設置規則相關規定，並依道路速限訂定原則，考量上開路況及行車安全等因素，爰作成設置速限60公里／小時之標誌，並無違誤。原告主張「如為65公里原告尚可尊重」云云，為原告一己主觀之見解，不足採信。從而，原處分並無違誤，訴願決定遞予維持，即無不合。.

㈡被告市警局（即訴之聲明第2項關於系爭測速設備）部分：

按道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）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。」同條第2項規定：「前項第七款之科學儀器屬應經定期檢定合格之法定度量衡器，其取得違規證據資料之地點或路段，應定期於網站公布。」是以，固定式科學儀器之設置，係用以取得證據資料以證明違規行為存在，該固定式科學儀器之設置行為本身，毋寧為作成行政處分前，為蒐集作成處分所需資訊所為之準備行為，並未對人民直接產生規制效力，非屬行政處分。查系爭測速設備由廠商於110年6月3日完成履約，同年月22日驗收合格，經被告市警局於同年月27日在網站公告「固定式科技執法系爭測速設備設置地點，同年8月30日正式啟用，有驗收紀錄、公告等可稽（本院卷第101至第106頁、第147至150頁）。依上開規定及說明，系爭測速設備並非行政處分，原告訴請撤銷，自非合法且其瑕疵無從補正，本院應予以裁定駁回之。

六、綜上所述，原告之訴一部無理由，一部不合法，為符訴訟經濟及卷證齊一，爰併以判決駁回之。又本件事證已明，兩造其餘之攻擊防禦方法核與判決之結果不生影響，爰無庸逐一論述，併此敘明。

七、據上論結，依行政訴訟法第98條第1項前段，判決如主文。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　5　　月　　22　　日

審判長法　官　陳心弘

法　官　畢乃俊

法　官　林妙黛

一、上為正本係照原本作成。

二、如不服本判決，應於送達後20日內，向本院高等行政訴訟庭提出上訴狀，其未表明上訴理由者，應於提出上訴後20日內補提理由書；如於本判決宣示或公告後送達前提起上訴者，

應於判決送達後20日內補提上訴理由書（均須按他造人數附繕本）。

三、上訴未表明上訴理由且未於前述20日內補提上訴理由書者，逕以裁定駁回。

四、上訴時應委任律師為訴訟代理人，並提出委任書（行政訴訟法第49條之1第1項第3款）。但符合下列情形者，得例外不委任律師為訴訟代理人（同條第3項、第4項）。

得不委任律師為訴訟代理人之情形	所　需　要　件
㈠符合右列情形之一者，得不委任律師為訴訟代理人	1.上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備法官、檢察官、律師資格或為教育部審定合格之大學或獨立學院公法學教授、副教授者。 2.稅務行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備會計師資格者。 3.專利行政事件，上訴人或其代表人、管理人、法定代理人具備專利師資格或依法得為專利代理人者。
㈡非律師具有右列情形之一，經最高行政法院認為適當者，亦得為上訴審訴訟代理人	1.上訴人之配偶、三親等內之血親、二親等內之姻親具備律師資格者。 2.稅務行政事件，具備會計師資格者。 3.專利行政事件，具備專利師資格或依法得為專利代理人者。 4.上訴人為公法人、中央或地方機關、公法上之非法人團體時，其所屬專任人員辦理法制、法務、訴願業務或與訴訟事件相關業務者。
是否符合㈠、㈡之情形，而得為強制律師代理之例外，上訴人應於提起上訴或委任時釋明之，並提出㈡所示關係之釋明	

文書影本及委任書。

中　　華　　民　　國　　114　　年　　5　　月　　22　　日

書記官　李建德