

優化檢舉違規停車政策之關鍵因素

Key Factors for Improving Illegal Parking Reporting Policy

魏健宏 Chien-Hung Wei¹

李威勳 Wei-Hsun Lee²

黃翊禎 Yi-Zhen Huang³

摘要

隨著私有運具數量逐年增加，在有限的道路容量以及社會資源下，已導致許多問題，其中以違規停車問題最容易招致民怨，其不僅占用道路空間，影響車流及行人通行，也對交通秩序及道路安全造成負面影響。為因應違規停車所造成的負面問題，在考量執法人力有限以及民眾取巧違規的狀況下，我國道路交通管理處罰條例明訂民眾可透過適當管道檢舉交通違規，彌補執法機關取締量能不足，並期望透過政府與民眾協力合作，提升違規取締之即時性，並嚇阻民眾潛在違規行為，促使其遵守交通規範。然而，檢舉違規停車政策自實施以來，儘管歷經多次修法與制度調整，但在制度設計、配套措施及其社會影響等方面，仍引發不同觀點與討論。是以，本研究以建構合適之檢舉違規停車政策為總目標，透過文獻分析法歸納相關理論與研究之核心評估觀點，據以建構政策正當性、政策效益性及政策社會性等 3 項次目標進行探討，後續採用層級分析法 (Analytic Hierarchy Process, AHP)，並設計專家問卷，邀請政府部門、學術機構與民間團體等不同領域之專家學者，針對研究架構中各層級要素進行權重評估，以釐清各要素在整體政策運作中的相對重要性。研究結果顯示，專家認為在建構合適之檢舉違規停車政策時，最應優先考量政策正當性，其次為政策社會性，最後為政策效益性。亦即若要提升檢舉違規停車政策之穩定性，應先以制度正當性作為基礎，讓民眾瞭解該項政策並非鼓勵相互檢舉或增加罰鍰收入，而是為改善道路秩序、維護交通安全及保障用路人權益的合理機制。

關鍵詞：民眾檢舉、違規停車、公共政策、層級分析法

¹成功大學交通管理科學系名譽教授，臺南市東區大學路 1 號，06-2757575 分機 53233，
louiswei@mail.ncku.edu.tw。

²成功大學交通管理科學系教授，臺南市東區大學路 1 號，06-2757575 分機 53238，
leews@mail.ncku.edu.tw。

³臺南市政府警察局新營分局巡官，臺南市新營區中山路 119 號，06-6354822，k5792513@gmail.com。

一、前言

近十年來，國人汽機車持有數量與使用率持續增加。依內政部警政署統計，我國機動車輛登記數由 102 年 21,562,645 輛增加至 111 年 22,844,046 輛，成長幅度達 5.94%；另依交通部調查 111 年民眾外出旅次使用的各類運具中，機車及自用小客車等私有運具市占率約七成，顯示我國交通型態高度仰賴私有運具。然而，在有限的道路容量下，若交通量持續增加，勢必衍生許多社會問題。其中交通違規是最常見且直接影響道路秩序的問題之一。

為因應執法量能有限及交通違規頻繁等問題，政府便開放民眾檢舉交通違規，讓一般民眾成為重要輔助機制。此制度雖可彌補警察執法資源不足，並透過提高違規被發現之可能性發揮嚇阻效果，惟隨著檢舉案件日益增加，開始出現浮濫檢舉或報復式檢舉等爭議，使社會大眾對制度產生疑慮。因此，政府陸續針對檢舉時效、實名制及檢舉項目等規範進行調整，試圖在政策效能與社會接受度之間取得平衡。而警察機關受理民眾檢舉交通違規案件由 105 年 153 萬餘件增加至 112 年 869 萬餘件，暴增近六倍。然而，檢舉案件增加並未直接反映在交通事故減少上。依交通部統計資料顯示，我國交通事故總件數由 105 年 30 萬 5 千餘件增加至 112 年 40 萬 2 千餘件。進一步觀察肇因資料，因違規停車所造成之事故件數，占同期所有交通事故總件數不到 0.3%，其死傷人數占比亦未達整體交通事故死傷人數之 0.024%，此一落差與民眾檢舉案件類型有密切關聯。根據民國 110 年立法院公報第 110 卷第 81 期委員會紀錄，民眾檢舉案件中約四成為動態違規，另約六成屬靜態違規停車。由此可知，民眾檢舉雖大幅增加，但多集中於違規停車等靜態違規；而交通事故肇因往往與未注意車前狀況、未保持安全距離或未依規定讓車等動態行為有關。因此，若僅大量檢舉違規停車，對整體事故件數與傷亡規模之降低效果可能相對有限。惟違規停車雖不是交通事故之主要肇因，但對於道路通行效率與民眾日常生活卻造成影響。違規停車會占用道路容量，縮減車輛通行空間，降低車流效率，並可能形成局部瓶頸與壅塞延滯。而當車輛被迫改道或變換車道以繞過違停車輛時，也可能增加行車潛在風險。另外，魏健宏與黃文儀 (2026) 的研究指出，外籍人士多數認為違規停車是臺灣駕駛最常出現的危險行為之一。這顯示違規停車問題不僅是單純的交通違規，更涉及交通效率與公共安全等多重層面。

而檢舉違規停車政策之爭議性是來自於不同利害關係人往往各自強調其所關注的面向，使政策討論陷入價值對立或立場衝突，而難以形成共識。綜上所述，檢舉違規停車政策已成為我國交通管理的重要工具之一，然此舉卻造成多元且分歧的社會反應。因此，本研究將以建構合適之檢舉違規停車政策為主軸，從整體決策結構的角度出發，系統性比較相關要素，以釐清影響政策運作與優化方向。

二、文獻回顧

2.1 理論基礎

Pierre & Peters (2000) 以治理理論 (Governance Theory) 闡述，政府在現代治理中雖仍扮演核心角色，但其正當性與效能愈來愈依賴與公民及社會團體之間的

互動。治理不再侷限於單一權力中心的運作，而是轉變成跨部門協作與多元主體共同參與形成的互動機制。

Scott (2014) 則主張制度的合法性建立於強制性 (Regulative)、規範性 (Normative) 及認知性 (Cultural-cognitive) 等 3 大支柱上。其中，強制性強調法律、政策與正式規則所帶來的約束力，組織或個人必須遵守這些規範，否則將面臨法律制裁或懲處，其核心價值在於「獎懲機制」，透過強制執行來維持制度秩序。而規範性關注的是「社會應然」，包含價值觀、專業標準與社會期望等，它不僅規範行為，也賦予行為「適當」或「正當」的意義，組織若偏離社會價值期待，將面臨正當性流失的風險。最後，認知性指的是社會成員廣泛接受並視為自然存在的信念與文化框架，這些框架深植於人們日常行為中，使某些行為逐漸內化為理所當然，在這樣的脈絡下，合法性即源自於社會大眾的共同理解與內化認知。也因此組織若要維持正當性，必須符合上述的外部制度壓力，若未能有效回應，將可能喪失正當性與社會支持。

North (1990) 從制度經濟學的觀點出發，他認為制度是「人為設計的限制 (Humanly Devised Constraints)」，源自人類設計出來的規則，其目的在於規範人們的互動，讓行為更可預測，並降低交易或互動中的風險與成本，他進一步將制度區分為正式規範 (Formal Rules) 與非正式規範 (Informal Constraints)。正式規範包括憲法、法律、行政規則等，具備明確的規則性與強制性，而非正式規範則是涵蓋社會習俗、傳統、道德規範與文化價值，雖其影響方式往往較為隱性，但卻深遠地影響人類行為。North 強調制度的有效性取決於正式與非正式規範之間的互動與平衡，若兩者之間出現失衡或脫節的情況，制度便有可能會淪為形式而失效。換言之，政府的執法雖然是依循法律與行政規則，但若缺乏社會支持與認同，制度將可能會流於形式，甚至引起民眾的消極抵制，而難以真正落實效果，唯有正式與非正式規範相互呼應配合時，制度的合法性與效能才能發揮真正作用。

美國經濟學家 Becker (1968) 利用經濟分析模型，分析行為者在面對違法選擇時會對可能收益與成本進行理性計算，而違法行為是否發生取決於違法行為所帶來的預期利益與違法後承受成本之間的相對大小，成本主要包含被執法機關發現並被處罰的機率及處罰的嚴重度。而當被抓到的機率與處罰成本越高時，合法行為相較於違法行為具有更高的成本效益比時，個體更傾向於選擇遵守法律。

2.2 檢舉制度之定位

張堅忍 (2022) 從協力治理角度切入，認為民眾檢舉制度應被理解為政府與公民共同維護交通秩序的合作機制，透過賦權給民眾參與交通秩序維護，除了補強執法量能，亦能展現協力治理所強調之明確目標、互信互重、資源共享、責任共擔及永續推動等特質。

陳品樺 (2020) 則指出，在科技發展與公民意識提升的背景下，民眾透過智慧型手機或行車紀錄器等設備參與檢舉日益普遍。對政府機關而言，檢舉人已成為外部監督力量；對用路人而言，則可能形成可見的監督氛圍。當事人雖無法確認自己何時何地被他人在注視，但可能產生「隨時處於被觀察中」的心理預期，進而促使自我約束。因此，檢舉制度除具有嚇阻效果外，也可能透過心理壓力與規範內化，降低僥倖違規傾向，提升遵守交通規則的意願。惟檢舉制度原本是以「警民合作」為設計理念，期望民眾協助政府維護交通秩序。然而，在檢舉數量倍增

的情況下，有不少執法人員反映檢舉案件量的增加導致行政負擔越發沉重，如何在有限人力下兼顧民眾檢舉權益與執法效率，成為制度推動的重要課題。

2.3 檢舉制度之困境

民眾檢舉制度雖具有補強執法量能與提升守法意識之功能，但相關研究亦指出，其實務運作仍存在若干爭議。林聖章 (2020) 指出，民眾蒐證資料品質參差不齊，且對於違規事實認定或舉發與否之構成要件，可能因不同單位、審核人員及個案情境而產生裁量標準與認定基準差異。此一問題若未妥善處理，容易使民眾產生同案不同標準的疑慮，進而影響制度公平性與信賴度。

李瑞泰 (2021) 及張堅忍 (2022) 的研究均指出，民眾檢舉案件中有超過半數集中於違規 (臨時) 停車或違規停車。然而，此類違規多屬靜態違規，具輕微、短暫且未立即造成顯著危害等特性。若大量檢舉案件集中於此，可能使執法機關投入大量行政資源處理相對輕微案件，導致資源分散或錯置，也可能會使檢舉政策與其原本促進交通安全與秩序維護之目的產生落差。因此，相關研究主張應進一步檢討民眾檢舉項目，並將行政資源優先配置於對交通安全與秩序危害較高的重點違規項目。

此外，檢舉制度亦涉及隱私與社會關係風險。林柏廷 (2024) 指出，民眾於蒐證過程中，往往難以避免記錄到超出違規行為本身的個人資料，例如駕駛或乘客面容、車內非公開資訊、車輛行車軌跡及出入場所等。其進一步引用「馬賽克理論」說明，即使單一資訊看似不具高度隱私性，但若長期且大量蒐集並加以拼湊，仍可能描繪個人生活樣貌、社交關係或行為偏好，進而構成隱私侵害。Lior Volinz et al. (2025) 針對比利時布魯塞爾市 (Brussels) 使用的市政應用程式「FixMyStreet」為研究對象，該應用程式允許市民透過行動裝置，以快速且簡單的方式，將都市失序與滋擾事件直接回報給相關市政單位，同時個別市民也能針對一些輕微的違法行為，如破壞公物、違規停車或非法棄置垃圾等，以匿名方式舉報他人。該研究分析顯示，這些應用程式可能促成橫向監控，削弱信任、增加疏離，甚至以責備取代助人意願。換言之，這類應用程式可能進一步削弱社會凝聚力，引發對立或社會信任下降等負面效果。

2.4 違規停車對交通效率之影響

違規停車本身會對交通運作效率造成影響。Tsakalidis & Tsoleridis (2015) 以希臘塞薩洛尼基市 (Thessaloniki) 為例，透過實地交通調查與道路使用分析發現，違規停車會占用原本供車輛行駛之道路空間，使有效車道數減少，進而降低道路容量。其研究顯示，道路容量受影響程度會因道路幾何條件而異。道路較寬時，容量可能僅小幅下降約 5 至 10%，但在道路狹窄且住商混合使用的路段，容量下降幅度可達約 75%。

Morillo Carbonell & Campos Cacheda (2016) 透過交通微觀模擬分析不同違規停車情境，發現在相同交通流量下，存在違規停車時的平均行程時間明顯高於無違規停車情境，證明違規停車會增加行程時間並造成延遲。Masoud Kadkhodaei et al. (2022) 進一步指出，併排違規停車對都市旅次之影響並不僅限於違規地點，而會透過路網產生擴散效應，影響相鄰道路，降低整體旅次效率。而 Morillo Carbonell

et al. (2014) 認為，違規停車並非單純秩序或執法問題，而是一種會降低道路運作效率並產生外部成本的行為。違規停車所造成的延滯與效率損失，通常不會完全由違規者自行承擔，而是轉嫁至其他用路人或整體交通環境。

三、研究方法

在評估民眾檢舉違規停車制度的過程，若單純使用單一指標衡量，容易忽略政策決策中多項準則交互影響的複雜性。因此，本研究將採用層級分析法 (Analytic Hierarchy Process, AHP)，其核心概念係將複雜且非結構化的決策問題進行系統化與層級化，此方法不僅降低決策過程的認知負荷，也使決策結果更具透明性與可信度。

3.1 分析程序與步驟

層級分析法係對層級結構中各要素進行成對比較，以系統化方式處理複雜的多準則決策問題。其基本作法為先建立成對比較矩陣，藉由決策者或專家的主觀判斷，評估各要素在同一層級下的相對重要性，再透過數學運算求得該矩陣之特徵向量 (Eigenvector)，以此作為該層級中各要素之優先程度或權重 (Priority)，後續求出矩陣之特徵值 (Eigenvalue)，並以最大特徵值作為檢驗成對比較矩陣一致性的重要依據。若一致性檢驗結果在可容許之偏誤內，代表由特徵向量所推導的優先權重具有信度，可作為後續決策分析與方案評選之依據。層級分析法在多準則的決策領域中，是一種簡單而實用的方法，其操作流程可分為 6 個步驟(如圖 1 所示)，以下分述說明：

1. 確認問題

在應用層級分析法分析之前，首要工作即為清楚界定研究問題。對於研究應盡可能擴大問題的思考範圍，將所有可能影響決策結果的因素納入考量，並明確界定問題之範疇與目標。

2. 建立層級結構

在確認研究問題後，需進一步建構層級結構。其可依研究問題之性質或複雜程度，彈性調整層次，各層級的建構並無固定的程序，惟各層級與上一層級之間，應具有自然且合理的邏輯關聯。一般而言，層級最上層為整體決策目標，以下各層之每層可包含多個要素。惟 Saaty 建議每一層級的要素不超過 7 個為宜，以避免人類在思考與判斷過程中認知負荷過重，導致評比結果不一致的狀況發生。

3. 問卷設計與資料蒐集

層級分析法係依據層級結構設計，因此問卷內容係以某一層級的要素在上一層級特定要素作為評估基準下，進行成對比較。該方法一般採用 Saaty (1980) 所提出之 1 至 9 評比尺度進行成對比較，該尺度從「同等重要」至「絕對重要」，共劃分 9 個等級，以量化填答者對各要素相對重要性的主觀判斷。

4. 建立成對比較矩陣

根據問卷調查結果，將各要素的成對比較結果依序填入成對比較矩陣中，俟成對比較矩陣建構完成後，即可進一步推導各層級要素之相對權重，並求出成對比較矩陣之特徵向量（或稱優勢向量）與最大特徵值，以作為後續一致性檢定的重要依據。

5. 進行一致性的檢定

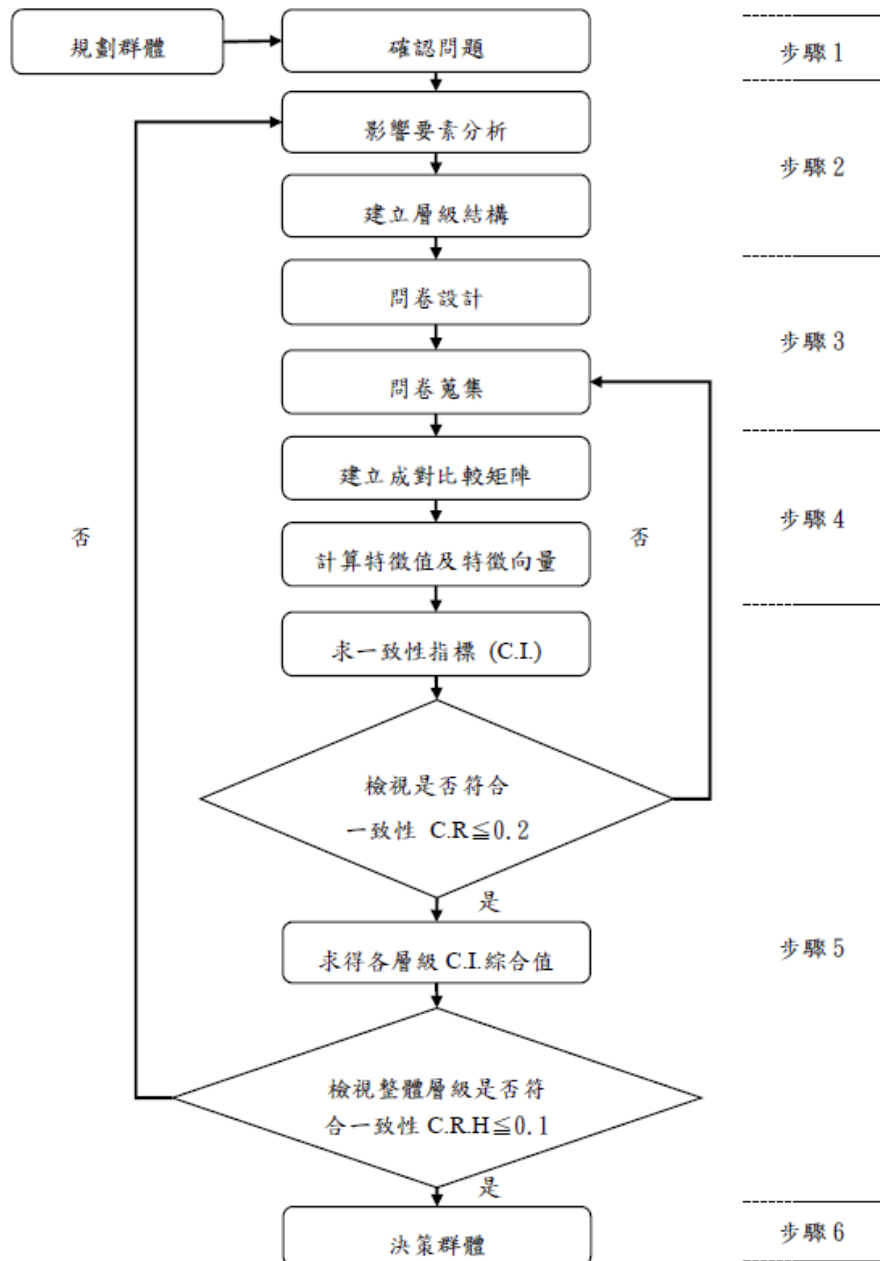
一致性指標的設計，主要係協助決策者檢視其於評估過程中之合理程度，藉以判斷是否存在過度不一致或邏輯矛盾之情形。以一致性比率（Consistency Ratio, C.R.）來檢定成對比較矩陣的一致性，最後的結果若能通過一致性檢定，代表填答者的判斷前後一致，且具合理性。當 $C.R. \leq 0.1$ 時，表示矩陣的一致性程度可被接受。然而實務上， $C.R. \leq 0.2$ 仍被視為在可容忍之範圍內 (Byun, 2001)。當各成對比較矩陣通過一致性檢定後，仍須進一步檢驗整體層級結構之一致性。而整體層級的一致性比率 (Consistency Ratio of the Hierarchy, C.R.H.) 即用來檢視整體層級結構一致性，當 $C.R.H. \leq 0.1$ 時，表示整體層級的一致性程度可被接受。若整體層級結構之一致性未通過，則表示層級的關聯有問題或存在不合理之處，必須重新檢視並進行要素與關聯性分析，以確保決策架構之邏輯一致性與合理性。

6. 決策群體

專家判斷均符合一致性的要求後，即可計算各層級要素的相對權重。另外透過層級串聯進行整合，將下層要素之相對權重乘以上層要素之相對權重，求得各要素相對於整體目標之整體權重。權重值越高，表示該項要素對總目標的重要性越高，據此判斷各要素的優先順序。

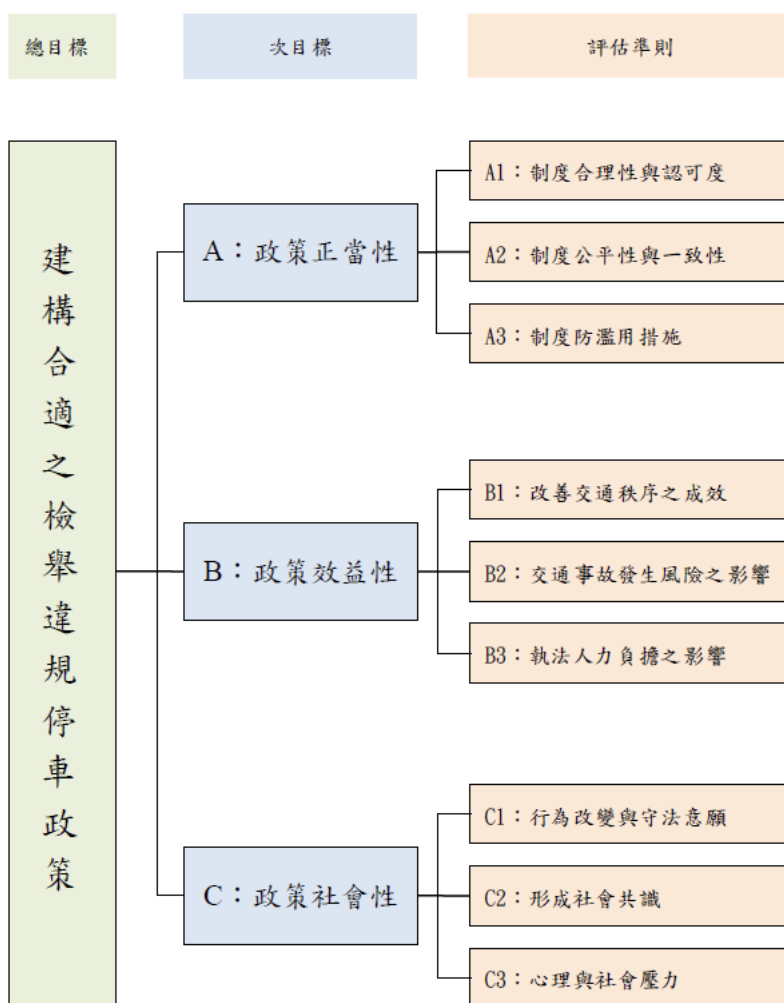
3.2 研究層級結構之建立

本研究以「建構合適之檢舉違規停車政策」為整體總目標，並透過文獻分析法整理相關理論與政策研究中反覆出現的核心評估觀點，雖然不同文獻的切入角度各有不同，但其關注焦點可歸納為三個主要面向：其一為制度面向，著重於法規設計、制度正當性及執行規範；其二為功能面向，關注政策工具之運作機制與實際執行成效；其三為社會面向，涉及政策對社會互動關係與社會影響之層面。因此，本研究以此建構「政策正當性」、「政策效益性」及「政策社會性」等 3 項次目標，並進一步發展出具備可比較性與操作性的評估準則，每項次目標中包含 3 項評估準則，本研究共計 9 項評估準則(如圖 2 所示)，以下分述說明：



資料來源： Saaty (1980)、鄧振源與曾國雄 (1989)、本研究整理。

圖 1 層級分析法之流程圖



資料來源：本研究整理

圖 2 本研究之層級架構圖

1. A：政策正當性

- (1) A1 制度合理性與認可度：本評估準則旨在衡量民眾檢舉違規停車政策是否符合其政策初衷之認知。政策能否獲得社會支持，除制度本身合法外，更取決於民眾是否認同政策背後所蘊含的意義，當民眾將檢舉制度視為改善交通秩序及保障用路人安全的手段時，較容易對政策形成正向態度；反之，若認為該制度主要重於取締件數的增加或財政收入的擴充，則可能引發負面觀感。當政策目標與民眾價值觀一致時，有助於提升政策之正當性與社會支持度。
- (2) A2 制度公平性與一致性：本評估準則聚焦於檢舉違規停車政策在實際執行層面是否能公平對待所有用路人之認知。執行過程是否具備一致標準，避免因執法人員裁量差異或檢舉案件處理方式不一，而有選擇性執法的疑慮。公平且一致的執行有助於建立制度之可預期性，使民眾清楚理解違規行為與相對應的後果，進而改變自身行為。
- (3) A3 制度防濫用措施：本評估準則著重於檢舉違規停車制度是否具備足夠的防範機制，以防止惡意檢舉、制度遭濫用或危害隱私等情形。當民眾預期制度可能成為報復或情緒宣洩等工具，甚至涉及個人隱私遭不當蒐集或揭露時，

會影響其對政策正當性與合理性的評價；反之，若制度設計能有效過濾不實檢舉及隱私保護措施，則有助於降低民眾對制度負面影響的疑慮。

2. B：政策效益性

- (1) B1 改善交通順暢之成效：本評估準則旨在衡量檢舉違規停車制度是否有助於提升整體交通秩序，其內涵包括違規停車行為之減少、道路通行順暢度之改善。若違規停車情形普遍，容易造成車道受阻、交通動線混亂，進而降低整體通行效率並影響用路公平性。透過引入民眾檢舉機制，使違規停車行為更容易被即時發現與處理，進而強化用路人對交通規則之遵循意識。
- (2) B2 交通事故發生風險之影響：本評估準則著重檢舉違規停車制度是否有助於降低交通事故發生之潛在風險，並提升用路人的整體安全感。違規停車因占用道路，經常導致用路人視線遭到遮蔽或被迫使改變原有行進動線，而增加事故發生的可能性，尤其在學校周邊及狹窄巷道等高風險場域。
- (3) B3 執法人力負擔之影響：本評估準則聚焦檢舉違規停車制度是否有助於減輕執法人力之負擔。傳統交通執法主要依賴執法人員現場逐一取締，若是在人口密集或違停熱點區域，執法機關往往需投入大量人力與時間來處理違停案件，導致無法兼顧治安維護或其他任務。因此，透過民眾檢舉違規制度，減輕執法人力負擔，讓有限資源能更集中於重大勤務或緊急事件處理。

3. C：政策社會性

- (1) C1 行為改變與守法意願：本評估準則用以衡量檢舉違規停車政策是否讓社會大眾產生實際的行為改變，使其提升守法之意願，即因考量檢舉制度的存在，而在停車決策過程中展現較高的自我約束意識，例如更加留意停車位置是否合法，避免短暫違規停車行為，同時遵守相關停車規定。
- (2) C2 形成社會共識：本評估準則聚焦在檢舉違規停車政策是否有助於形塑社會大眾對停車行為規範的共識。若多數民眾能普遍認同檢舉制度所欲傳達之規範意涵，則有助於促進社會對停車行為標準的共識形成，進而降低規範爭議與衝突。
- (3) C3 心理與社會壓力：本評估準則關注檢舉制度是否對人際關係或互動產生負面影響。在實務上，檢舉行為可能被視為破壞鄰里和諧或社區信任的行為，進而造成社會緊張感或人際衝突。制度對人際關係的影響可能反映在民眾日常生活中社會互動模式的轉變，即便民眾認同政策的治理目標與公共利益，但若感受到政策可能加劇鄰里對立或增加社交壓力，其對政策的支持度仍可能下降。

3.3 專家問卷發放對象

本研究透過發放專家問卷，蒐集相關領域專家學者之專業意見，其填答結果作為後續決策分析與方案評選之依據。而在專家樣本選取上，本研究採用立意抽樣 (Purposive Sampling) 進行受訪者篩選。該抽樣方法屬於非機率抽樣方法之一，係研究者依據研究目的與自身判斷，從整體族群中挑選具研究價值且能充分回應研究議題的對象。鄧振源 (2002) 認為根據決策問題所涉及的領域及複雜的程度，延聘相關領域的專家，以成立決策群體。一般而言，專家人數不宜太多，以 5 至 15 人較佳。因此，本研究發放專家問卷之對象預計從學術機構、交通單位、警政

機關及民間團體中各選取 3 位專家，共邀請 12 位專家進行問卷填答。其選取對象涵蓋政府部門、學術單位以及相關實務領域之專家學者，透過不同背景及觀點，讓問卷結果更具多元代表性，除了確保評估結果能反映多元視角與實務現況，同時也避免因單一立場而造成偏誤。

四、研究結果與分析

4.1 專家問卷

本研究依循上揭專家挑選原則，篩選具有相關專業背景或實務經驗之對象，作為預定邀請名單，並事先徵詢其填答意願。俟問卷定稿後，以電子郵件或通訊軟體等方式寄送，最終取得 12 份符合一致性檢定標準之有效問卷。本研究問卷專家涵蓋學術機構、交通單位、警政機關及民間團體等不同領域，其專業背景如表 1 所示：

表 1 受測對象說明表

編號	服務領域	地區	職稱	執掌業務或專業領域	專業領域年資
1	學術機構	北	教授	學術研究（運輸管理及交通安全分析等）	36 年
2		北	教授	學術研究（交通工程及多準則決策分析等）	20 年
3		中	副教授	學術研究（運輸規劃與管理及智慧型運輸系統等）	23 年
4	交通單位	北	科長	道路交通管理之規劃、督導與法規訂修及解釋擬議	18 年
5		北	課長	違反道路交通管理事件陳述及行政訴訟	10 年
6		南	股長	違反交通管理事件處理之裁罰	15 年
7	警政機關	北	警務正	交通警察執法之督導	12 年
8		北	副大隊長	襄理交通警察相關業務	25 年
9		南	組長	交通執法、民眾檢舉案件及辦理民眾申訴案件	16 年
10	民間團體	中	理事長	駕訓考照（術科駕駛訓練及交通法規講師）	10 年
11		北	總經理	交通工程技師（交通影響評估及整體性道路交通管理方案之規劃等）	25 年
12		南	律師	執業律師	18 年

資料來源：本研究整理

4.2 一致性檢定

4.2.1 各層級一致性檢定

本研究問卷內容涵蓋次目標與評估準則等 2 個層級，共計 4 組成對比較矩陣。在回收專家問卷後，須進行一致性檢定，以檢視各專家之填答邏輯具有一致性，並作為判定該問卷是否具備有效性。本研究依循第 3.1 節之一致性比率 (C.R.) 檢定方式進行判斷，並以 $C.R. \leq 0.2$ 為標準。最終，12 份專家問卷共計 48 組成對比較矩陣之 C.R. 值皆在標準值內，均為有效問卷。

4.2.2 整體層級一致性檢定

除了進行各層級的一致性檢驗外，亦須對整體層級結構進行一致性檢定，以評估整體層級結構的合理性。本研究依循第 3.1 節之整體層級一致性比率 (C.R.H.) 檢定方式進行判斷，並以 $C.R.H. \leq 0.1$ 為標準。最終，12 份專家問卷之 C.R.H. 值皆在標準值內，表示整體層級結構判斷具有一致性。

4.3 整體專家問卷權重分析

本研究採用多位專家評估結果進行分析，為整合不同專家的判斷結果，採用幾何平均法 (Geometric Mean) 整合各專家之成對比較矩陣，以建構群體判斷矩陣。據相關研究指出，此方法能維持成對比較矩陣之互反性 (Reciprocity) 與比例尺度 (Ratio Scale) 的特性，使整體判斷結果仍符合層級分析法 (AHP) 之理論基礎 (Saaty, 2008)。

4.3.1 次目標分析

經相對權重正規化後，「A：政策正當性」之權重為 42.35%，排序第 1；其次為「C：政策社會性」，權重占 30.81%；「B：政策效益性」則為 26.84%，排序第 3。由此可知，政策正當性之權重明顯高於其他兩項次目標，顯示專家在評估政策的過程中，並非僅著重交通管理成效或違規取締效率，而是優先考量制度本身是否具備合理性、公平性及可被信任之基礎。換言之，檢舉違規停車政策作為一項結合民眾參與、行政審查與裁罰程序，其制度設計應先讓民眾理解政策目的，並降低執行過程中可能產生的爭議與阻力。其次，政策社會性排序第 2，顯示專家亦重視檢舉制度對駕駛人守法意願及社會互動關係所產生的影響。檢舉制度可透過外部監督提高違規停車被發現的可能性，改變駕駛人對違規成本的判斷，促使其調整停車行為並提升守法意願。另外，政策效益性之權重雖然最低，但並不代表交通順暢、事故風險降低及執法人力負擔等因素不重要，而是專家認為，此類效益仍須建立在制度正當性及社會影響性之上。若忽略制度初衷與社會影響，可能擴大政策爭議，削弱政策長期推動的穩定性。因此，政策效益性較適合作為政策執行後的績效衡量指標，而不宜成為政策評估中優先於制度正當性與社會影響之主要目標。

整體而言，本研究呈現「政策正當性優先，政策社會性與政策效益性次之，且兩者差距不大」之結果。此結果說明，專家對檢舉違規停車政策的判斷，並非僅從取締成效或交通改善效果出發，而是以政策正當性作為制度推動的基礎，再兼顧行為導正、社會互動及交通治理成效，以提升政策整體推動的穩定性。

4.3.2 評估準則分析

1. 「A：政策正當性」項下之評估準則

經相對權重正規化後，「A1：制度合理性與認可度」之權重為 42.5%，排序第 1；「A2：制度公平性與一致性」占 34.85%，排序第 2；「A3：制度防濫用措施」則為 22.65%，排序第 3。此結果顯示，在政策正當性中，專家最重視制度設計是否合理，以及能否獲得民眾理解與認可。其次，制度執行是否具備公平性與一致性亦相當重要，若執行標準不一或產生差別對待，可能降低民眾對制度的信任。制度防濫用措施雖排序較後，但在防止惡意檢舉或保障隱私方面，仍具有重要功能。整體而言，政策正當性應以制度合理性與社會認可為核心，並搭配公平一致的執行標準及適當的防濫用機制，以提升檢舉違規停車政策的接受度。

2. 「B：政策效益性」項下之評估準則

經相對權重正規化後，「B1：改善交通順暢之成效」的權重為 48.31%，排序第 1；其次是「B2：交通事故發生風險之影響」占 37.32%；最後則是「B3：執法人力負擔之影響」占 14.37%。此結果顯示，專家在評估檢舉違規停車政策之效益時，最重視政策能否直接改善道路通行狀況。由於違規停車會占用道路空間、阻礙車流，並造成交通延滯，因此，若檢舉制度能有效減少違規停車，將有助於提升道路使用效率。交通事故發生風險之影響排序第 2，顯示專家亦關注違規停車對交通安全造成的潛在風險，例如遮蔽駕駛人視線或迫使其他車輛變換車道。而執法人力負擔之影響雖排序最後，但並非不具重要性，而是相較之下，專家認為檢舉違規停車政策的主要效益，仍應著重於交通秩序與道路公共利益的改善。因此，執法人力負擔並非政策效益性評估中最優先的核心指標。

3. 「C：政策社會性」項下之評估準則

經分析將相對權重正規化後求得，排序第 1 是「C1：行為改變與守法意願」占 47.63%。第 2 為「C2：形成社會共識」占 36.3%。第 3 是「C3：心理與社會壓力」占 16.07%。此結果顯示，專家在評估檢舉違規停車政策之影響時，最重視政策能否改變民眾的違規停車行為並提升守法意願。藉由檢舉制度提高違規行為被發現的可能性，讓駕駛人重新衡量違規風險與成本，進而調整停車行為。排序第 2 名為形成社會共識，顯示專家亦重視檢舉制度對公共規範意識形成的影響。當社會大眾逐漸認知違規停車對交通秩序與道路安全造成的負面影響，將有助於凝聚社會大眾對於停車行為規範共識。心理與社會壓力雖是政策執行過程中需要關注的因素，但相較於行為改變與社會共識，其重要性較低，因此排序第 3。整體而言，專家對政策社會性的判斷，主要著重於檢舉制度能否促進正向行為改變及公共認同，而非以心理與社會壓力作為主要評估核心。

4.3.3 整體權重分析

在層級分析法中，各要素之相對權重僅反映其相對於上一層級的局部重要性，無法直接呈現對整體研究目標之影響程度。因此須透過層級串聯，將各準則之相對權重乘以上層要素之相對權重，以求得各準則相對於總目標之整體權重，並據以分析其重要性及優先順序。由表 2 可知，整體權重排名前 4 名之評估準則分別為「A1：制度合理性與認可度」、「A2：制度公平性與一致性」、「C1：行為改變與守法意願」以及「B1：改善交通順暢之成效」，主要集中在「A：政策正當性」，可以看出專家對於此次目標之相關評估準則較為重視，顯見專家認為欲建構合適之

檢舉違規停車政策時，制度正當性應作為政策設計與推動之重要基礎，讓政策不僅具有交通治理功能，更能獲得民眾對其合理性、公平性及執行方式之認同。

表 2 整體權重及排序一覽表

次目標	相對 權重	排序	評估準則	準則 權重	整體 權重	整體 排序
A：政策 正當性	0.4235	1	A1：制度合理性與認可度	0.4250	0.1800	1
			A2：制度公平性與一致性	0.3485	0.1476	2
			A3：制度防濫用措施	0.2265	0.0959	7
B：政策 效益性	0.2684	3	B1：改善交通順暢之成效	0.4831	0.1296	4
			B2：交通事故發生風險之影響	0.3732	0.1002	6
			B3：執法人力負擔之影響	0.1437	0.0386	9
C：政策 社會性	0.3081	2	C1：行為改變與守法意願	0.4763	0.1468	3
			C2：形成社會共識	0.3630	0.1118	5
			C3：心理與社會壓力	0.1607	0.0495	8

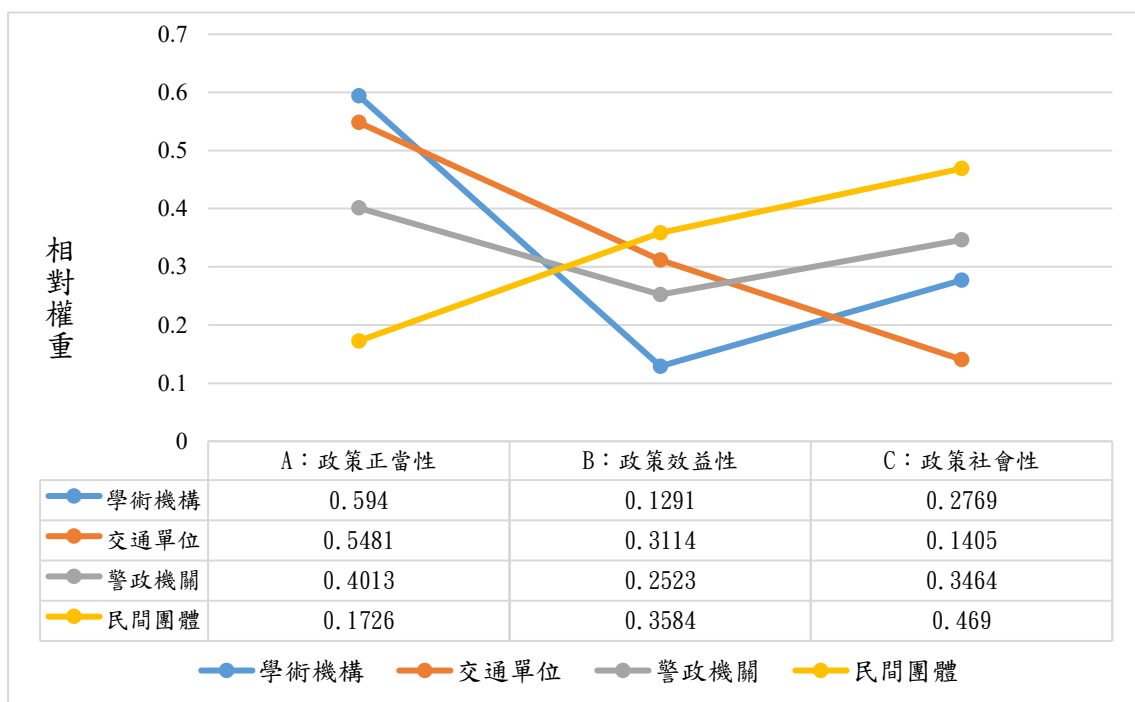
資料來源：本研究整理

4.4 各領域專家群之決策差異分析

為了解不同專業背景專家對建構合適之檢舉違規停車政策的關注重點，在完成整體權重分析後，進一步依學術機構、交通單位、警政機關及民間團體等背景進行分群比較。各領域專家因專業經驗、實務工作及觀察角度不同，對各要素的重視程度可能有所差異。分析時，先依專家背景分組，再以幾何平均法分別整合各群組之成對比較矩陣，形成各領域之群體判斷矩陣，並計算各次目標的相對權重。藉此避免僅以整體專家權重作為單一判斷結果，而忽略不同專業背景之間可能存在的觀點差異。由圖 3 可知，各領域專家對 3 項次目標的重視程度並不完全一致，以下分述說明：

1. 學術機構

學術群專家給予「A：政策正當性」之權重最高，占 59.4%，明顯高於「C：政策社會性」的 27.69%及「B：政策效益性」的 12.91%。此結果顯示，學術群專家在評估合適之檢舉違規停車政策時，最重視制度本身是否具有合理性與規範基礎。對他們而言，檢舉違停制度不應僅被視為取締違規的工具，而是涉及政府治理及民眾參與等問題。因此，若制度設計不夠周延，即使短期內能增加違規取締件數，仍可能因正當性不足、標準不一或濫用疑慮而降低政策信任基礎。



資料來源：本研究整理

圖 3 各領域專家群之次目標相對權重比較圖

2. 交通單位

交通群專家對 3 項次目標的權重排序結果為「A：政策正當性」占 54.81%，為最高；第 2 名「B：政策效益性」占 31.14%；排序最後則是「C：政策社會性」，僅占 14.05%。此結果顯示，交通群專家同樣重視檢舉政策的制度合理性，但相較於學術群專家，他們次要關注的是政策對交通秩序與管理成效的實際影響。對交通群專家而言，檢舉違規停車政策除了必須具備合理性與公平性外，也需考量實際違規停車所造成的道路阻礙、車流干擾及交通安全問題，也因此政策效益性在交通專家群中具有相對較高的重要性。

3. 警政單位

警政群專家的排序為「A：政策正當性」占 40.13%、「C：政策社會性」占 34.64%、「B：政策效益性」占 25.23%。對警政群專家而言，檢舉違規停車政策不僅是取締交通違規問題，也涉案件是否容易產生爭議或民眾是否接受裁罰結果等問題。因此，警政群專家雖仍將政策正當性排序列最高，但與政策社會性差距不大，顯示警政實務上相當重視政策推動後可能產生的社會反應，若制度說明不足或是缺乏一致性的標準，警政機關往往成為承受民怨與爭議的第一線。

4. 民間團體

民間群專家之相對權重排序結果為「C：政策社會性」最高，占 46.9%；其次為「B：政策效益性」占 35.84%；「A：政策正當性」的 17.26%則為最後。此結果與其他 3 類專家群明顯不同，顯示民間群專家對於檢舉違規停車政策的評估，較偏向從實際生活經驗與社會感受出發，他們較重視政策社會性，可能是因為一般民眾在日常生活中最直接感受到的，並非制度設計本身，而是政策推動後所帶來的實際影響。

五、結論與建議

5.1 結論

專家認為在建構合適之檢舉違規停車政策時，應優先考量為「A：政策正當性」，其次為「C：政策社會性」，最後為「B：政策效益性」。代表專家在評估政策設計時，並非單純以執行成效作為主要判斷依據，而是更重視制度本身是否具有合理基礎以及執行過程是否符合公平與一致性原則等。換言之，檢舉違規停車政策若要穩定推動，應先以制度正當性作為基礎，讓民眾瞭解該項政策並非鼓勵相互檢舉或增加罰鍰收入，而是為改善道路秩序、維護交通安全及保障多數用路人權益。

在整體評估準則排序方面，專家較優先重視的項目依序為「A1：制度合理性與認可度」、「A2：制度公平性與一致性」、「C1：行為改變與守法意願」及「B1：改善交通順暢之成效」。其中，「A1：制度合理性與認可度」與「A2：制度公平性與一致性」為前 2 名，顯示制度是否具備明確目的與一致標準，是影響檢舉違規停車政策能否取得民眾信任的重要基礎。若制度目的不明或審查標準不一，即使政策具有效益，仍可能引發爭議並削弱支持。「C1：行為改變與守法意願」排名第 3，反映專家亦重視政策對駕駛人停車行為的長期影響，亦即檢舉制度不應僅作為事後裁罰工具，更應透過穩定且可預期的執法，降低駕駛人僥倖心理並提升其守法意願。「B1：改善交通順暢之成效」排名第 4，則代表專家仍重視政策改善道路通行效率之實際成效，尤其是經常性違停熱點，檢舉制度可協助反映問題並作為交通管理之參考或依據。整體而言，本研究結果顯示，影響檢舉違規停車政策之關鍵因素，係以制度正當性為核心，兼顧社會影響與實質治理成效之綜合考量。

5.2 建議

- 1.結合交通管理配套措施：檢舉違規停車政策雖可透過裁罰等較消極的方式回應違停問題，但若要強化制度的合理性及認同度，仍應配合交通工程改善或停車空間規劃等措施，讓檢舉制度成為交通管理中的一環，而非唯一的治理手段。
- 2.建立一致性標準：相關主管機關應建立明確一致的審查標準，讓檢舉人、被檢舉人、執法及審查機關共同遵循。另外，交通、警政及監理等機關應定期辦理跨單位聯繫會議，研議相關爭議案件，統一各地違規認定與實務見解。
- 3.建立回訓制度：主管機關可建立民眾定期回訓或再教育機制，避免取得駕照後與最新交通規範脫節；另對一定期間內反覆違停或多次遭檢舉成立者，應強制參加道路交通安全講習，使其認識違規行為的社會成本，降低其再犯機會。
- 4.公開政策成果：主管機關可建立政策回饋或成果公開等機制，定期公布檢舉違規停車政策執行後改善情形，使政策成效能以較具體且透明的方式呈現給社會大眾。透過政策成果定期回饋，有助於凝聚社會大眾對於停車行為規範共識。
- 5.強化蒐證規範與爭議案件管理：主管機關應明確規範檢舉影像蒐證範圍，限證明違規事實所需，並加強個資保護；另應定期分析案件來源，針對爭議集中地區，透過現地會勘或協調溝通等方式釐清成因，避免制度遭濫用並降低民眾對立。

參考文獻

- 內政部警政署 (2024)，112 年警政統計年報。
- 立法院公報第 110 卷第 81 期委員會紀錄 (2021)，頁 313-359。
- 交通部 (2023)，111 年民眾日常使用運具狀況調查摘要分析。
- 李瑞泰 (2021)，開放民眾檢舉交通違規政策設計與執行爭議之研究，國立臺北大學公共行政暨政策學系碩士論文。
- 林柏廷 (2024)，論舉發交通違規之警察任務與民眾檢舉－兼論科技執法之法律探討，國立高雄大學政治法律學系碩士論文。
- 林聖章 (2020)，「群眾外包之應用與問題－民眾檢舉交通違規為例」，109 年道路交通安全與執法研討會，頁 69-82。
- 張堅忍 (2022)，交通違規事件與協力治理－以臺北市交通違規事件之檢舉行為為分析範圍，銘傳大學公共事務學系碩士在職專班碩士論文。
- 陳品樺 (2020)，警民合作或對立？民眾檢舉交通違規之研究，國立臺北大學社會學系碩士班碩士論文。
- 道安總動員 (2026)，統計快覽，擷取日期：2026 年 7 月 11 日，網站：<https://roadsafety.tw/Dashboard/Custom?type=%E7%B5%B1%E8%A8%88%E5%BF%AB%E8%A6%BD>。
- 鄧振源 (2002)，計畫評估：方法與應用，基隆：國立臺灣海洋大學運籌規劃與管理研究中心。
- 鄧振源、曾國雄 (1989)，「層級分析法 (AHP) 的內涵特性與應用 (上)」，中國統計學報，第二十七卷第六期，頁 5-22。
- 鄧振源、曾國雄 (1989)，「層級分析法 (AHP) 的內涵特性與應用 (下)」，中國統計學報，第二十七卷第七期，頁 1-20。
- 魏健宏、黃文儀 (2026)，「外籍人士視角下的臺灣交通安全文化」，運輸計劃季刊，第五十五卷第一期，頁 1-22。
- Becker, Gary S. (1968), "Crime and Punishment: An Economic Approach," The Journal of Political Economy, Vol. 76, No. 2, pp. 169-217.
- Byun, Dae-Ho (2001), "The AHP Approach for Selecting an Automobile Purchase Model," Information & Management, Vol. 38, No. 5, pp. 289-297.
- Kadkhodaei, Masoud ; Shad, Rouzbeh ; Ziaee, Seyed Ali (2022), "Affecting Factors of Double Parking Violations on Urban Trips," Transport Policy, Vol. 120, pp. 80-88.
- Morillo Carbonell, C. & Campos Cacheda, J. M. (2014), "On-Street Illegal Parking Costs in Urban Areas," Procedia, Social and Behavioral Sciences, Vol. 160, pp. 342-351.

- Morillo Carbonell, C. & Campos Cacheda, J. M. (2016), "Effect of Illegal on Street Parking on Travel Times in Urban Environment," In Proceedings of the XII Congreso de Ingeniería del Transporte, pp. 2491-2503.
- North, Douglass Cecil (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, New York: Cambridge University Press.
- Pierre, Jon & Peters, B. Guy (2000), *Governance, Politics and the State*, London: Macmillan.
- Saaty, Thomas L. (1980), *The Analytic Hierarchy Process : Planning, Priority Setting, Resource Allocation*, New York: McGraw-Hill International Book Co..
- Saaty, Thomas L. (2008), "Decision Making with the Analytic Hierarchy Process," *International Journal of Services Sciences* , Vol. 1, No. 1, pp. 83–98.
- Scott, W. Richard (2014), *Institutions and Organizations: Ideas, Interests, and Identities*, (4th ed.), Thousand Oaks, California: SAGE.
- Tsakalidis, Anastasios & Tsoleridis, Panagiotis (2015), "The Impacts of Illegal Parking on the Urban Areas' Traffic and Environmental Conditions: The Case of the City of Thessaloniki," *Spatuim* , Vol. 2015, No. 33, pp. 41–46.
- Volinz, Lior ; Melgaço, Lucas ; Steenhout, Iris (2025), "From Participatory to Lateral Surveillance: Municipal Apps as Platforms for Digital Informants," *Surveillance & Society* , Vol. 23, No. 3, pp. 273–286.