

社區化停車管理策略之研究

蘇志強¹、陳瑞堂²、謝有筆³、鄭惠州⁴

1. 中央警察大學交通管理研究所教授兼所長
2. 中央警察大學交通管理研究所研究生
3. 中央警察大學交通管理研究所研究生
4. 中央警察大學交通管理研究所研究生

摘要

目前都市幹道與巷道停車空間，仍然無法有效運用管理，原因在於，現存的停車問題牽涉到法規面、管理面、執法面等改善問題甚多，然政府於財力、人力、物力不濟之際，需尋求民間共同來擔任停車供給者與管理者之責，整合運用公有及私有停車資源，以社區為停車管理單元，進行社區化停車管理推動策略之系統規劃，並透過政府、民間和學術單位之間互動，以組織化推動社區化停車管理，達到社區自給自足，永續經營的目標。因此，本研究乃就推動社區化停車管理可能面臨的課題及未來願景，進行分析與規劃，以確立社區化停車管理推動策略之系統規劃研究方向，並就社區化停車經營管理法源提供初步的建議規範要項，俾供日後交通主管機關據以進行整體法案之研訂參考。由於社區化停車經營管理法源尚未立法，惟社區化停車管理係乃切合時需之管理作為，實有助於都市停車之管理效率與服務品質的提昇，故本研究期供交通主管機關進行都市停車管理與日後推動社區化停車管理整體規劃之參考。

壹、前言

依據交通部運研所研究〔1〕指出：車輛停車之需求包括「車輛持有」與「車輛使用」等兩者所發生之自用與公用停車需求量之總和，其中「車輛使用」所造成之公共停車需求，一般約為「車輛持有數」之 15%至 20%計之，茲以 87 年汽車停車位供需比率 44%來看，其與目標值 120%之停車需求差距仍大，再者，居民或業者常為圖自己停車、營業及使用之便，常以各式道路障礙物佔用合法停車位，造成甚多路邊及路外的停車位未能有效使用，導致違規停車更加的嚴重。

歷年來台北市政府雖致力於違規停車取締，但停車秩序的改善終難令人滿意，且巷道違規停車問題卻更加嚴重，究其原因在於交通主管機關於住商混合的都會環境中，甚難掌握都市停車的資源及交通特性的脈動，作智慧化和系統化的彈性停車管理與規劃，再者，都市停車問題於法規面、管理面、執法面需克服之處甚多，若以目前政府的人力、財力，實力有未逮，故政府需讓民間來共同擔任供給者與管理者之責，以社區為停車管理單元，顧慮到社區居民的停車權益與感受，爭取社區居民的支持與協助，方能提昇社區停車管理服務效能，職是之故，本研究首就停車管理的角度來探討本研究「社區」之定義、分析推動社區化停車管理可能面臨的問題，以及對未來願景作前瞻性規劃，

並就推動社區化停車管理時所需之策略，依社區化之停車經營管理法源、停車管理組織及其推動策略、停車管理組織經營型態、確立社區規模、停車之管理策略、停車資源整合策略、停車經營管理推動程序等要項，分別作整體性之宏觀規劃與分析，並對現行社區停車相關法源進行分析與檢討，提供建議改善意見，俾對日後停車管理成效，有所助益。有關社區化停車管理推動策略系統規劃流程，整理如圖 1 所示。

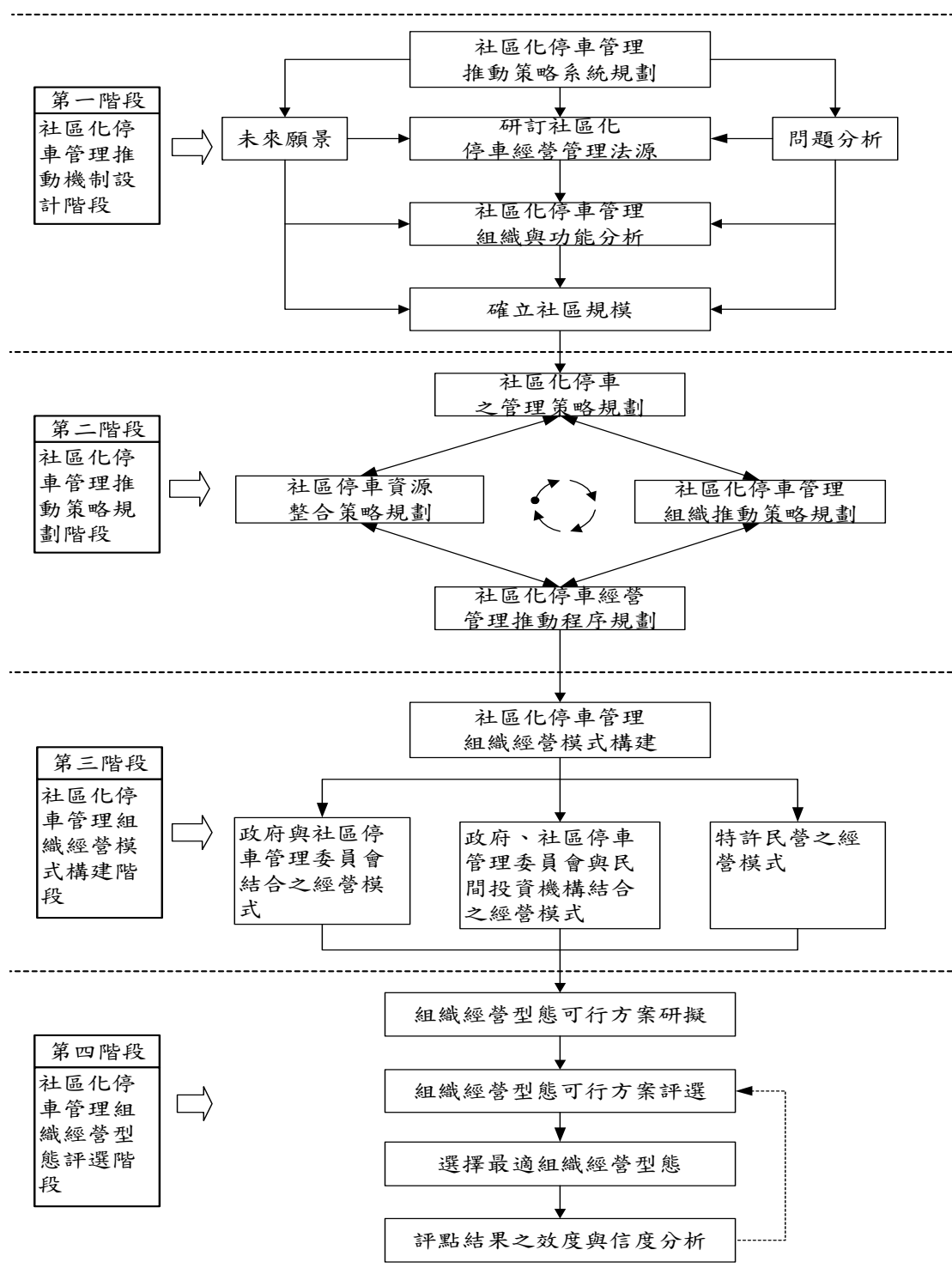


圖 1 社區化停車管理推動策略系統規劃階段流程

貳、本研究「社區」之定義

本研究社區之定義係就社區化停車管理之需，依「建物規模大小」等六個不同構面來加以探討，茲就社區界定的構面及其社區停車管理內涵，以及本研究「社區」之定義，整理如表 1 所示[5,6,7,8,9]。

表 1 界定社區構面與停車管理內涵一覽表

界定社區構面	社區停車管理內涵
建物規模大小	以建物規模大小定義社區，並未考慮到社區外部停車資源的整合運用，但各建築物的停車空間，均是重要的社區停車資源。
旅次行為模式	以旅次行為模式定義社區，係以滿足公眾在特殊建物之停車需求為基礎，並未考慮社區居民及週邊巷道的停車問題，但學校、公園、車站等都市計畫公共設施亦需列為社區停車資源。
社會系統功能	以社會系統功能定義社區，必需構思「社區與社區間」、「社區內部」等之停車問題，但其僅係考慮特殊空間或特殊建物內之停車需求，其他外部之道路停車功能等，則未慮及。
土地使用分區	由於台北市土地混合使用的情形相當普遍，為有效地運用社區停車資源，配合停車族群的需求，須因地制宜研訂推動策略，故土地使用分區是社區化重要考量因素。
運輸規劃觀點	運輸規劃係用以推測運輸需求的重要方法，適當的將停車規劃進行完善的整合，則對未來停車管理，不論是幹支道、巷道停車，定可建立都市停車空間發展之良性循環的環境，故運輸規劃方法亦是社區化停車管理之重要考量因素。
鄰里單元編組	以鄰里單元定義社區，較能符合市區停車需求規劃，符合都市的空間結構，停車資源較能完整，況且，藉由區、里長及社區停車管理委員會的協助推動，更能化減運用社區停車資源的阻力。
本研究「社區」定義	社區係由鄰里單元所組成，配合都市土地使用型態的不同，依其各種停車需求與旅次活動特性，依據地方自治法源，結合相關單位、組織或團體之人力與物力資源，建立完整社區化停車管理推動策略系統規劃，界定社區規模，運用各種管理策略及經營模式，考慮社區住戶利益及都市停車管理彈性化之原則下，將現行停車資源作最妥善的管理運用。

參、推動社區化停車管理可能面臨問題分析

有關推動社區化停車管理可能面臨的下列問題，並就改善建議，一併說明如下：

- 一、政府相關單位間配合與共識問題：政府相關單位應該共同配合推動，尤其應積極參與瞭解社區化停車經營管理制度的基本精神與作業方式，以提升相關的行政效率。
- 二、政府與民間業者間權責問題：政府與民間投資者需在「互信」與「共承風險」的共識上，經營管理，共同追求「雙贏」的結果。
- 三、專業人才與經驗欠缺問題：由於社區化停車管理涉及工程技術、工程管理、營運、財政、金融、保險、法律與公共行政…等專業領域甚廣，政府或民間投資機構應儘

速培訓公、私部門的相關專業人才。

- 四、停車管理維護相關費用負擔問題：停車管理維護相關基金之來源與支出等費用負擔項目，應於社區化停車經營管理法源明確規範。
- 五、基金管理與回饋社區問題：應建立一套基金管理與回饋社區辦法，發展社區建設與對社區居民作公平性的補償。
- 六、社區規模界定的問題：界定社區規模須考量當地社區生活機能發展與停車資源的完整性，確保社區路網的完整性，因應社區化停車管理之需求[10]。
- 七、停車資源整合問題：推動初期，欲全數取得停車資源及停車場用地較為困難，應先從路外公有停車場、主、次要幹道及既成巷道著手；中長期階段則依私人意願配合程度，再加以整合，方免招致民怨。
- 八、組織經營型態研訂問題：應針對社區停車資源與來源，研訂適合社區化停車管理之現況需求與未來發展需要之組織經營型態。
- 九、彈性停車費率研訂問題：彈性停車收費標準應視當時社區停車需求而定，依區域、流量、時段之不同，研訂彈性的停車費率[2]。
- 十、各種停車空間彈性管理問題：建立合理的「彈性管理機制」，提高停車位的使用率，譬如，車位共享或建築物作多目標附建停車空間使用[10]。
- 十一、各種停車位規劃問題：對於停車位規劃問題，建立整合性的規劃設計，並透過立法予以明確規範，將是解決停車位規劃之要務，例如，8 米以下之私有既成巷道停車位規劃問題。
- 十二、取締違規停車問題：對於社區違規停車問題取締方式建議如下[9]：
 - 1.加強交通警察動態取締違規停車執法勤務，靜態違規停車則交由交通助理人員依法舉發，並採以社區責任制，作為年終考核、續聘的依據。
 - 2.社區管理者或居民均得依「道路交通管理處罰條例」第7條之1規定檢舉告發。
 - 3.將交通助理人員採責任分區制，從事社區違規停車之取締工作。

肆、社區化停車經營管理法源之需立法規範要項

主管機關得在停車場法的規定下，可依現行「地方制度法」規定，因地制宜的訂定社區化停車經營管理自治法條例或自治法規，推動社區化停車管理工作，其需立法規範要項包括：

- 1.明定社區化停車經營管理法源立法宗旨與依據。
- 2.規範社區化停車管理組織及權限功能，劃一各相關單位權責。
- 3.規範社區規模與劃分準則，確立停車經營管理範圍。
- 4.規範社區化停車管理組織經營模式，確定組織經營型態[11]。
- 5.規範社區停車資源之整合運用，確立停車資源使用方式。
- 6.規範停車場作業基金之設置原則與運用規劃，妥善運用停車場管理基金。

- 7.規範停車費率調整機制，建立合理的費率調整機制。
- 8.規範停車費率審議與實施程序，建立因地制宜的停車費率調整方式。
- 9.規範社區居民之優惠措施，保障社區居民的停車權益。
- 10.規範獎勵民間投資之優惠措施，提高民間機構投資興建與經營管理的意願。
- 11.規範相關單位違反規定之處罰，建立經營管理的處罰制度。

伍、社區化停車管理未來願景規劃

社區化停車管理旨在期能結合運用民間充沛資金及效率化經營方式，以減輕政府財政負擔並改善執行效率，有關社區化停車管理之未來願景規劃如下：

- 1.「捷運化」使社區停車管理產生「結構性的改變」。
- 2.「科技化」為社區停車管理帶來「革命性的進步」。
- 3.「人性化」使社區停車管理提供「親切性的服務」。
- 4.「彈性化」使社區停車管理滿足「地方性的需要」。
- 5.「民營化」使社區停車管理邁向「有效性的經營」。
- 6.「自治化」使社區停車管理追求「永續性的發展」。

陸、社區化停車管理組織推動策略分析

為配合社區化停車管理階段性之發展需求，有關組織推動策略，經本研究所得整理如表 2 所示[12]。

表 2 社區化停車管理組織推動政策與策略一覽表

組織推動政策	組織推動策略
組織發展規劃	1.成立推動機制籌備小組：進行前置作業之規劃與準備，包括，分析推動時可能面臨的問題、社區停車資源的調查，以及與社區居民作必要性的溝通。
	2.規劃各組織單位加入時機與方式： (1)社區停車管理委員會成立時機：於政府經營時成立或經特許民營時自行籌組成立。 (2)民間投資機構加入時機：政府資力欠缺，有必要民間投資興建社區停車場時；公辦民營時或特許民營時。 (3)單獨管理之停車資源加入時機：封閉型社區內部停車需求對社區外部停車資源已造成影響時，抑或為因應社區停車需求，爭取其加入。
	3.整合與加強其他相關單位人力互動：整合相關之交通執法人力，與加強產、官、學、研等各界的互動，提昇社區化停車管理組織發展功能。

表 2 社區化停車管理組織推動政策與策略一覽表(續)

組織推動政策	組織推動策略
組織整合規劃	1.組織規模整合： (1)組織間協調機制整合，作充分溝通協調。 (2)組織內部權責整合，作跨部門戶的合力推動。 2.組織資源整合： (1)組織間功能互補，彌補組織間人力、財力等功能上之不足。 (2)組織專才選、訓、用，期能與外界充分溝通。 (3)組織間業務流程配合，以提昇組織行政作業效率。
建立停車場基金管理與回饋社區或回饋地主機制：	1.研訂基金管理運用規劃及推動要點： 由推動機制籌備小組研擬草案陳報交通主管機關核定。 2.回饋社區： 得依循民政系統納入鄰里建設回饋基金統籌運用，其方式有興建社區停車場或休閒活動中心等公共設施，抑或其他優惠社區居民之停車措施。 3.回饋地主： 依大法官釋字第 400 號解釋，對於私有既成巷道，因規劃停車位而犧牲其財產利益之地主，給予公平性補償。
規範授權事項	政府經營於人力不足時，下列授權事項可交由社區停車管理委員會協辦，包括：(1)路邊停車位之規劃、劃設、(2)停車收費管理、(3)車輛進出社區之管制。
建立目標管理流程	包括規劃、組織、用人、領導、控制等流程。

柒、社區化停車管理組織經營型態分析

有關社區化停車管理組織經營型態部分，本研究已就「可行」及「最適」的組織經營型態，分別進行分析，並透過專家問卷評選完成[13,14]，茲就研究與調查結果，分析列述如下：

一、可行社區化停車管理組織經營型態分析：主要係由政府、社區停車管理委員會、民間投資機構所組合而成，其可行的經營型態計有下列五種型態[9,11]：

- 1.政府經營，不談社區停車場興建，社區停車管理委員會負責協助、協調。
- 2.政府經營，政府興建社區停車場(盈餘時)，社區停車管理委員會負責協助、協調。
- 3.政府經營，政府或鼓勵民間投資興建社區停車場，社區停車管理委員會負責監督、協助、協調。
- 4.部分政府經營，部分特許民營，社區停車管理委員會負責監督、協助、協調。
- 5.全部特許民營，政府角色將以制定、監督、考核為主，自行籌組社區停車管理委員會協助。

二、最適社區化停車管理組織經營型態評選結果：上述 5 種可行組織經營型態之專家問卷評點，在通過效度與信度的檢定後[15,16]，茲就決策群體、學術單位、實務單位之評選結果整理如下：

- 1.決策群體認為「政府經營、政府或鼓勵民間投資興建社區停車場、社區停車管理委

員會協助」為最適組織經營型態。

- 2.就經營與管理效率觀點言之，學者傾向於「政府經營、部分特許民營、社區停車管理委員會協助」之組織經營型態。
- 3.實務單位認為「政府經營、社區停車管理委員會協助」為最適組經營型態，可見，實務機關對社區化停車管理經營頗具信心。
- 4.另外特許民營部分，學術與實務單位皆認為宜先部分特許民營方式開始，再逐次開放全部特民營之經營方式。

捌、確立社區規模

社區規模需要能充分顯現「社區」定義的內涵，以及反應台北市現行的社區型態(封閉型、開放型、整合型)，有關本研究對於社區規模劃分程序流程係以劃分準則進行研訂，有關其劃分程序與劃分準則，整理如表 3 所示。

表 3 界定社區規模之劃分程序與劃分準則一覽表

劃分程序	劃分準則
執行步驟 1	●鄰里單元：(1)考慮人口數、(2)考慮停車資源完整性。
執行步驟 2	●道路功能系統：(1)以主、次要道路及巷道來劃分社區規模、(2)確保社區路網完整性。(3)劃一行管理體系。
執行步驟 3	●土地使用型態：初步概估社區停車需求程度。
執行步驟 4	●停車資源分類：確定停車資源的管理方式，可先從開放性的停車空間著手規劃管理。 ●社區管理能力：考慮社區管理者之管理能力。
執行步驟 5	●社區型態之停車供需情形：(1)封閉型社區自給自足，開放型社區自行規劃管理、(2)將封閉型社區與開放型社區作整體規劃管理。
執行步驟 6	●交通環境變動情形：土地使用型態改變或行政區的調整，應重新劃分社區規模，以滿足社區停車需求。

玖、社區停車資源整合策略分析

停車資源整合策略應從可減少停車資源的浪費與停車資源使用的衝突性，以及可化減整合運用社區停車資源之困難性等方向進行研訂，僅就整合步驟、整合停車資源及整合機制，整理如表 4 所示。

表 4 社區停車資源整合次序一覽表

整合步驟	整合之停車資源	整合機制
前置作業	<ul style="list-style-type: none"> ●社區停車資源調查。 ●研訂停車資源整合相關事宜。 	由社區停車管理委員會協助社區停車資源的查報、協調溝通。
整合步驟1	<ul style="list-style-type: none"> ●路外公共停車場。 ●主、次要幹道路邊停車場。 ●公有既成巷道。 	以爭議性較少之停車資源為優先。
投資興建	<ul style="list-style-type: none"> ●都市計畫公共設施 ●都市計畫公共停車場用地。 ●都市計畫公有空地。 	有必要增設更多的社區停車空間，否則無法舒緩社區停車壓力時。
整合步驟2	<ul style="list-style-type: none"> ●公有建築物或行政機關之停車空間。 ●私有巷道停車空間。 ●都市計畫公共設施附建停車空間。 ●公有都市計畫空地附建停車空間。 	整合步驟1之停車資源，經營成效獲致肯定後，再予實施。
整合步驟3	<ul style="list-style-type: none"> ●私有空地。 ●私有停車場。 ●私有建築物。 	當私有停車資源供過於求或供不應求時，可建立合理停車管理合作機制，加強空間與時間之彈性使用。
交通環境變動	檢討修訂所整合的停車資源。	因應交通環境變動之社區停車需求。

拾、社區化停車之管理策略分析

有關社區化停車之管理策略，本研究已針對推動社區化停車管理較為迫切與可行的停車政策(規劃原則)，進行短、中長期管理策略研訂，並透過 15 位專家學者問卷調查，統計結果得知各停車政策(評估因子)之推動順序(整體相對權重)，茲就本研究之問卷所得結果與各停車政策之管理策略，分析列述如下：

一、各停車政策推動順序之問卷結果分析：本研究係採用分析層級程序法(AHP)，來構建評估模式，以提昇社區化停車理服務效能為最終目標；有關各停車政策推動順序結果整理如表 5 所示，並分析說明如下：

1. 規劃層面之推動次序依序為周全停車規劃(0.488)、彈性管理機制(0.290)、強化執法功能(0.222)。
2. 在停車管理政策推動次序部分，以全面進行巷道停車規劃(0.210)、機車停車位規劃(0.146)、建立社區居民受惠措施(0.134)、加強道路障礙違規取締(0.103)最受重視，是為推動社區化停車管理最亟迫解決或改善的問題；以特殊用途停車空間規劃(0.052)、加強建物違規使用取締(0.050)之相對權重最低，顯示，該二項政策對現階段提昇社區停車管理效能影響程度較低。
3. 對於彈性管理機制部分，由於各自立場不同，學術單位認為應以「實施彈性管理策略」為優先考量，而實務單位則認為應以「建立社區居民受惠措施」為優先實施。

表 5 社區化停車管理政策推動順序之問卷結果分析

規劃層面	推動順序		社區化停車管理政策	推動順序	
	權重	次序		權重	次序
停車之規劃面 (周全停車規劃)	0.488	1	全面進行巷道停車規劃	0.210	1
			機車停車位規劃	0.146	2
			社區停車空間增建規劃	0.080	5
			特殊停車用途空間規劃	0.052	9
停車之管理面 (彈性管理機制)	0.290	2	建立社區居民受惠措施	0.134	3
			實施彈性停車管理策略	0.080	5
			提昇大眾運輸服務功能	0.077	7
停車之執法面 (強化執法功能)	0.222	3	加強道路障礙違規取締	0.103	4
			加強一般違規停車取締	0.070	8
			加強建物違規使用取締	0.050	10

二、社區化停車之管理策略：有關社區化停車之管理策略乃根據本研究所得結果，依推動順序整理如表 6 所示[2,3,4,17,18,19,20,21]。

表 6 社區化停車管理政策與短、中長期管理策略一覽表

停車管理政策	社區化停車之管理策略	
	短期策略	中、長期策略
1.全面進行巷道停車規劃	1.按道路功能及寬度劃設停車位。 2.對因公益犧牲之私人產權巷道者，給予公平性補償。 3.檢討黃線開放停車管制時限。	1.巷道交叉路口與消防栓臨近路段停車規定之檢討。 2.巷道停車場出入口視距不良與停車空間不足之檢討。
2.機車停車位規劃	1.明確劃設騎樓與人行道機車停車位。 2.取消部分汽車停車位，供機車停放。 3.增加大眾運具場站周邊機車停車位。	1.增加路外機車停車空間。 2.機車停車路外化。
3.建立社區居民受惠措施	1.社區內居民或就業者可享優惠停車。 2.依住宅與商用加以分級，核發社區居民停車證。	建立基金回饋社區辦法，受惠社區居民及私有巷道土地所有人。
4.加強道路障礙違規取締	1.以政府主管機關推動、社區停車管理委員會協助蒐證、查報。 2.取締初期進行宣導與勸導工作。 3.從主、次要幹道至巷道依序取締。 4.落實裁罰，涉嫌違法者，移送法辦。 5.建立合理的廢棄車輛回收制度。	1.建立行政機關與司法機關對路霸裁罰共識。 2.規範車輛的使用年限及其處罰規定。 3.提高道路障礙之違規罰鍰。
☆註：拉阿拍數字代表政策或策略推動的次序。		

表 6 社區化停車管理政策與短、中長期管理策略一覽表(續)

停車管理政策	社區化停車之管理策略	
	短期策略	中、長期策略
5.實施彈性停車管理策略	1.停車費率因時因地彈性化調整。 2.鼓勵車位共享之多重使用方式。 3.停車延時因時因地制宜。 4.採用電子計時收費器，提高停車繳費效率及車位使用率。 5.示範性推動機車停車收費制度。	1.以停車票或 IC 卡完成停車付費，未來與運具票證整合使用。 2.全面性推動停車收費制度。 3.推動智慧化停車管理：建立路外停車資訊與查詢系統、路外停車場資訊導引系統、路邊停車自動付費系統、被拖吊車輛資訊與查詢系統。
5.社區停車空間增建規劃	1.利用都市計畫公共設施作多目標使用，增建社區停車空間。 2.利用都市計畫之公有空地，增建停車空間或周緣停車場。 3.新建或改建公有建築物，作多目標使用，增設停車空間。	1.新建或改建之私有建築物，作多目標使用，附設停車空間。 2.利用私有空地增建社區週邊停車場。 3.修訂建築物附設停車空間設置標準。
7.提昇大眾運輸服務功能	1.提供年貨專車等多元化的公車服務。 2.提高使用大眾運具接駁、轉乘的方便性。 3.使用社區巴士，提高大眾運具之可行性與轉運效能。	1.建立停車轉乘之大眾運輸資訊查詢系統。 2.強化計程車與公車、捷運公車之整合運用。
8.加強一般違規停車取締	1.從選擇性執法至常態性執法。 2.對營業性違規車輛之車行採取嚴厲處罰方式。	1.依違規影響程度，提高一般違規停車罰鍰。 2.立法強制營業性之停車行為，設置營業必要之停車場。
9.特殊停車用途空間規劃	1.於路邊及路外停車資源規劃卸貨、殘障、公務車、計程車招呼站等專用停車位。 2.規劃大眾運具「轉運」「轉運—接駁」與「停車—轉乘」之停等空間。	利用已規劃完成的特殊停車空間，加強運具間整合使用，如大眾運具與私人運具或社區巴士或計程車之「轉運—接駁」與「停車—轉乘」服務。
10.加強建物違規使用取締	1.加強取締建築物附設停車空間之違規使用。 2.加強取締建築物未申請營業登記證，充作停車用途之違規使用。	建立簡易查報或舉報之程序規定，便利社區居民或社區管理者檢證舉報違規使用情事。
☆註：拉阿拍數字代表政策或策略推動的次序。		

拾壹、社區化停車經營管理之推動程序分析

本研究所研訂之社區化停車經營管理推動程序圖，已將社區管理者、停車資源持有者之利益問題與投資經營誘因納入其中，在相關單位權責配合下，藉由經營程序的推動，定能達到永續經營發展的目標；有關社區化停車經營管理推動程序圖，茲依推動步驟、推動內容、推動單位整理如表 7 所示。

表 7 社區化停車經營管理之推動程序一覽表

推動步驟	推動內容	推動單位
1.確定社區	1.確立社區規模，即確定經營管理範圍。	1.推動機制籌備小組。 2.交通局停管處第一科。
	2.進行社區停車資源調查，建檔列冊管理。	1.交通局停管處第一科。 2.社區停車管理委員會。 3.社區經營管理者。
2.前置作業	1.研訂整合性之社區化停車管理推動策略計畫。	1.交通局第一科。 2.交通局停管處第一科。
	2.營造社區化停車管理經營環境。	1.交通局停管處第一科。 2.社區停車管理委員會。 3.社區經營管理者。
3.教育宣導	1.召開社區化停車經營管理說明會。	1.交通局第三科。 2.交通局停管處第一科。
	2.召開協調會，化解居民反對情緒。	3.社區停車管理委員會。 4.社區經營管理者。
4.加強行銷	1.媒體宣導：利用電視、廣播或報章雜誌等傳播媒體，廣泛宣導。	1.交通局第三科。 2.交通局停管處第一科。
	2.網路宣傳：透過社區或個人網路宣傳。	3.社區停車管理委員會。 4.社區經營管理者。
5.經營管理	1.建立共識與互惠方式：管理者與被管理者間。	1.交通局第一科。
	2.建立共承風險方式：組織間之投資興建與經營。	2.交通局停管處第三科。 3.社區停車管理委員會。
	3.建立市場營運機制：應付市場失靈或其他不法情事發生時。	4.社區經營管理者。
6.維護管理	建立目標管理流程，加強督導考核。	1.交通局第一科。 2.交通局停管處第三科。 3.社區停車管理委員會。

拾貳、結論與建議

歷年來台北市政府對於都市停車管理始終擔任經營與管理之責，雖致力於停車位供給及執法工作，但限於人力、財力、停車資源短絀，且現行的法規面、執法面、管理面之缺漏與困境甚多，顯然都市停車管理已非政府能力所及，有鑒於台北市社區意識逐漸提昇，社區生活品質日受重視，本研究將嘗試以社區化的停車管理方式，來突破現行都市停車管理的瓶頸，將社區化停車管理推動策略，作前瞻性宏觀的系統規劃與研訂，然我國社區化停車管理尚屬開發階段，故在研究過程中，仍存有相當大的推動發展空間，期待日後繼續研究，其相關推動發展之建議，說明如下：

一、在停車相關法源方面[9]：

除社區化停車經營管理法源需立法規範事項已於結論揭示外，都市計畫與建管法

令等相關之停車管理法源洵已不符實際停車需求，僅就本研究發現之社區停車管理法源規範不周或不符實際停車需求之處，依法規項目，研提建議改善意見，綜整如表 8 所示。

表 7.7 社區停車管理法源之建議改善意見表

法規項目	規範不周或不符實際停車需求之處	建議改善意見
停車場法	1.營業性停車空間規範不周問題(第 23 條)。	「商業登記法」應配合「停車場法」第 23 條強制規範汽車運輸業或服務業者需設置足夠停車空間，作「相對規範營業場所」之規定。
	2.八米以下巷道停車空間難依法規範管理問題(第 15 條)	於停車場法第 15 條中修訂為「地方主管機關為改善社區巷道停車問題，得視社區停車需求程度，訂定自治法規，經營管理社區停車秩序」，依法賦予社區停車管理者之權限與義務，並對社區居民作公平性的補償，增取社區居民的配合與支持。
建築技術規則	1.建物全以樓地板面積規範停車位不合理問題(第 59 條)。	以社區建築物用途之實際停車需求，訂定不同的設置標準，譬如，樓地板面積、座位數、床位數、房間數、員工人數、住宅單位等。
	2.機車停車位尚無規劃問題(第 59 條)。	增訂建物附設機車停車位設置標準。
台北市汽車運輸業停車場設置要點	運輸業之停車場設置並無強制性規定(第 5 條)	提高每家停車位與其營業車輛數的設置比例(原為 1/6)，並作強制設置之規定。
台北市機器腳踏車及慢車停放規定	機車停放規定與現行交通法規相抵觸(第 3 條)	雖是機車停車空間不足的權宜方式，惟有儘速規範建物機車停車位，增加機車停車空間，相關法規抵觸情節方能解決，故建議暫時權用。
台北市各區巷弄及次要街道停車管理規定	1.未依巷道功能規劃停車位(第 3 條)。	巷道停車規劃，需在能提供救災救護、車輛進出之功能前提下進行。
	2.巷道管理方式不一	全面性推動停車付費制度，統一以往巷道之自由停放、社區自治、收費與不收費等多元化管理方式。
道路交通管理處罰條例	1.違規停車罰鍰著實太輕(第 56 條)。	依違規停車之交通危害程度，訂定違規停車裁罰標準。
	2.違規停車移置費未能因時因地制宜(第 56 條)。	主管機關得依「地方制度法」規定，訂定適合各社區需求之違規車輛移置費。
	3.處罰重複且寬嚴不一(第 54、55 條)。	平交道之違規停車處罰，應進行歸納，以避免重複處罰且寬嚴不一。
道路交通安全規則	1.車輛使用年限與銷毀制度並無規範。	建立車輛使用年限與完整的銷毀制度，並配合稅制作法規面的修訂。
	2.交叉路口與消防栓臨近路段停車規定之檢討(第 111 條)。	在兼顧行車安全及交通順暢的條件下，全面檢討修訂。
道路交通標誌、標線、號誌設置規則	黃線開放停車管制時限之檢討(第 168 條)。	對交通順暢之干擾較低者及「夜間住宅停車需求較高者」為優先辦理，並隨著都市交通環境的變動，應作切合時需之修訂，以滿足社區停車需求。

二、在社區規模劃分方面：

有關社區規模劃分，對社區與社區間之行政管理權責可能產生重疊，建議主管機關修訂「台北市各區里區域劃分及編組辦法」，以道路功能系統作為行政區調整之準據，以確保社區路網的完整性。

三、在社區停車管理委員會與民間投資機構之組織結構研訂方面：

有關社區停車管理委員會與民間投資機構之組織結構，需於推動社區化停車管理之際，依據社區化停車經營管理法源，就其應負責事項，另行籌組訂定。

四、在社區停車費率審議與實施程序之研訂方面：

由於社區停車費率審議與實施程序與組織經營型態有關，基於相關法令與實務運作考量，建議日後交通主管機關籌組停車費率審議委員會，依據相關法令，專案針對社區停車管理需求，作進一步的研究。

五、立法授予社區管理者執法權方面：

對於取締違規停車部分，正式立法授予社區停車管理委員會或社區管理者之違規停車執法權，是否能真正減輕政府人力負擔，提高停車場經營與管理效率，未來仍待交通主管機關作進一步的評估，再予決定。

六、有關巷道的停車規劃方面：

本研究對於巷道停車規劃，僅作巷道功能上的分析，故建議後續研究可擇一處開放型社區辦理巷道停車規劃作業，建立「社區巷道交通工程規劃設計手冊」，以作為日後交通主管機關推動社區化停車管理之範例及提供未來社區巷道停車位規劃之參考規範。

七、其他待研究發展方面：

本研究所研擬「社區化停車管理推動策略」係針對台北市交通環境之停車需求作宏觀的系統規劃，後續研究者可就社區化之停車管理策略、組織的推動策略、停車資源整合策略、政府經營或特許民營之經營方式等細節，參考國外社區化整體交通管理設計，個別作進一步的微觀研究，相信對國內社區化停車管理的推動，有相當大的助益與貢獻。

參考文獻

- 1.交通部運輸研究所，運輸政策白皮書，民國87年。
- 2.王文麟，交通工程學—理論與實用(修正版)，自印，民國87年9月。
- 3.蘇志強，「台灣都會區交通管理智慧化重點課題探討」，台灣地區智慧型運輸系統推動策略研討會論文集，民國87年10月。
- 4.蘇志強，都市停車道路障礙加強清除執行計畫，民國88年6月。
- 5.警察實用法令，內政部警政署編印，民國88年6月。
- 6.李克聰、莊詠凱、劉曉瑾、程詩婷，「社區化交通執法與管理之策略分析」，86年道路交通安全與執法研討會論文集，第231-233頁，逢甲大學，民國86年6月。
- 7.許添本，陳昌顯，「台北市停車需求時空分佈預測與分析」，中華民國運輸學會第8屆

- 論文研討會論文集，民國 82 年 12 月。
- 8.伊慶春，「台北市的社區類別與鄰里關係」，台灣大學社會學刊，第 19 期，第 77-98 頁，民國 77 年 5 月。
 - 9.交通管理常用法令彙編，交通部道安委員會，台北市政府交通局編印，民國 85 年 4 月。
 - 10.許添本，社區化停車空間發展策略，台北市交通安全促進會 84 年年度專題研討會，第 28-39 頁，民國 84 年。
 - 11.陳奇正，「從掃除路霸談社區停車管理－以 BOT 方式推動理念」，都市交通，第 100 期，第 57-62 頁，民國 87 年 7 月。
 - 12.司徒達賢，非營利組織的經營管理，天下文化，民國 88 年 10 月。
 - 13.曾國雄、鄧振源，層級分析法(AHP)的內涵與應用，中國統計學報，第 29 卷第 6 期，P5-20，民國 78 年 6 月。
 - 14.Saaty, T.L., "The Analytic Hierarchy Process," Mcgraw-Hill, New York, 1980.
 - 15.吳明隆，SPSS 統計應用與實務，松崗電腦圖書資料股份有限公司，民國 89 年 4 月。
 - 16.陳景堂，SPSS For Windows 入門與應用，儒林圖書有限公司，民國 89 年 4 月。
 - 17.ITS America, A comparison of Intelligent Transportation Systems Progress around the World through, ITS America 1997, Washington, D.C., U.S.A, 1996.
 - 18.L.J.Pignataro, "Traffic Engineering Theory and Practice", Prentice-Hall, Inc., 1973.
 - 19.蕭炳欽，「都市停車管理社區化之實施」，社區發展季刊，第 83 期，第 330-333 頁，民國 87 年 9 月。
 - 20.許元皇，台北市住宅區巷道停車管理策略之探討，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，第 22-24 頁，民國 85 年 6 月。
 - 21.許添本，「社區化停車空間供需特性與發展策略芻議」，運輸學刊，第 10 卷第 2 期，第 35-58 頁，民國 86 年 6 月。