

臺北市路邊機車停車收費與違規執法之探討

陳奇正¹ 楊大明²

摘要

由於國民所得逐年提高，各式私人運輸工具已成為民生與經濟活動的必需品，且機車具有輕巧、靈活、易操作、使用與持有成本低、不受塞車影響及停車方便等多項優勢特性，已逐漸成為家戶交通工具，至 94 年 7 月底止臺北市機車登記數高達 1,024,581 輛，加上外縣市通勤上班、行政洽公或商業活動等每日湧入機車數量約 30 餘萬輛，大量機車持有與使用相對地造成道路擁塞、噪音排氣污染、交通安全、停車秩序等嚴重問題。尤其機車經常任意停放於騎樓與人行道影響整體都市景觀、行人通行權益與公共安全甚巨，再者機車使用成本（直接間接）嚴重外部化，政府部門希望透過路邊機車停車收費反應合理成本減少機車使用與持有並兼具美化市容，打造優質都市環境效能。

路邊機車停車收費計畫推出之前各項民意調查與民眾反對聲浪不斷，經過政府部門縝密規劃與通力合作克服許多困難，終能於 93 年 12 月 15 日於信義商圈及 94 年 1 月 3 日於台北火車站南陽街特區規劃實施路邊機車停車收費，本文將說明規劃過程與藉由實施收費前後民意調查與實施前後相關停車數據變化觀察，可作為未來全國各縣市政府推動路邊機車停車收費重要參考。

關鍵詞：路邊機車停車收費、機車使用成本外部化

壹、前言

由於機車體積小、機動性高與可及性高之三大特性，相當適合於地狹人稠之台灣使用；再加上機車購買價格低廉與停放方便，93 年底全國登記機車數已高達 1,279 萬輛較 92 年增加 43 萬輛，根據交通部 93 年全國機車成長及相關業務統計分析中指出 2002 年我國每千人及每公里道路機車數分別為 532 輛及 327 輛居亞洲第一位，全國近 10 年間(84 年至 93 年)增加 427 萬輛，平均每年成長 4.6%，平均每千人擁有機車輛數為 564 輛，實際上機車已成為全民交通工具。94 年 6 月之統計資料顯示，台北市機車登記數已達 1,024,581 輛，台北縣機車登記數 1,997,561 輛；而台北都會區內往來頻繁，若以整個台北都會區內來看，機車數量更已突破 300 萬輛。對於道路擁塞、排氣污染、交通安全、停車秩序等問題均造成相當程度之影響。而且一般機車與其他車輛混流行駛，流竄於都市道路中，影響都市交通效率與安全甚鉅。欲改善都市交通問題，必須正視機車問題；機車路邊停車並不須支付任何費用，導致使用成本明顯低於其他運具，因而使用率高居不下。因此，

¹ 臺北市停車管理處科長。

² 臺北市停車管理處辦事員。

在改善機車交通問題，應思考使用者付費原則將機車停車收費策略納入，並以大眾運輸便捷、商業活動頻繁與機車停車需求高之區域或路段優先實施路邊機車停車收費管理。

然而路邊機車停車收費長期以來只聞樓梯響不見人下來，從歷次民意調查發現反對者眾，政府部門為免實施後民意反彈影響政策爾後推行與機車族為逃避停車費支出到處流竄衍生至巷弄到處亂停影響公共安全，在實施前必須有一套完整的規劃、設計、管理之配套程序，並且從公平對待汽機車族群角度思考妥善規劃與設計分配合理的機車停車空間，並研擬符合收費效率與社會公平目標之機車停車收費管理策略。

貳、路邊機車停車收費規劃

2.1 機車停車管理政策

由於機車數量持續成長與大量使用，交通部為因應機車所帶來的相關問題即於 88 年頒布『機車交通管理政策白皮書』在白皮書中以強化機車安全管理、建立機車行車秩序、整頓機車停車問題為短期目標；反映機車合理使用成本、鼓勵機車轉乘大眾運輸工具、增加路外機車停車空間為中期目標；而長期目標則是發展大眾運輸取代私人運具之使用、減少機車之通勤使用、機車停車路外化。並在此白皮書中提到當大眾運輸使用率達 30%，運能達 40% 時，建議由短期進入中期；當大眾運輸使用率達 40%，運能達 50% 時，建議由中期進入長期。

為呼應交通部政策白皮書所揭示政策目標，臺北市停車管理處對於機車停車管理是以『適度滿足停車需求，提供合理停車環境』為政策目標，對於機車管理採取先給後要階段性管理策略包括：

1. 88 年起實施機車退出騎樓人行道措施：至 94 年 7 月已實施 201 處路段共計 149.2 公里長度，實施後不僅提供民眾有序停放機車位同時也大幅改善行人通行權益。
2. 88 年起於路邊與路外停車場適度增加機車停車供給：從 88 年 20,410 格至 94 年 6 月 101,545 格成長約 5 倍，且持續規劃增加機車停車格縮小停車供需之間差異。
3. 公共據點機車停車需求內部化：臺北市商業活動密集，利用機車從事交通旅次比例約佔 25-31% 之間，為使大型建築物，百貨公司或學校大樓產生機車停車需求能夠內部化避免外部化衍生社會大眾必須共同分擔機車停車問題，因此在興建大樓時均透過都市設計審議委員會要求附建地下機車停車場，以改善公共據點衍生機車停放問題。
4. 反應機車合理使用成本：臺北市政府研究發展考核委員會在 93 年 2 月所做之調查，臺北市大眾運輸使用率達 43.9% 已符合由短期進入中期之條件，因此也面臨到中期目標反映機車合理使用成本-機車停車收費問題。

2.2 區域選擇考量條件

由於機車特性使得政府機關對於實施機車停車收費措施恐引起機車族為逃避停車費支出到處流竄衍生至巷弄到處亂停影響公共安全進而影響到政策推動與後續實施，因此在選擇區域所考量條件包括下列 5 項：

1. 區域完整性並配合「機車退出騎樓、人行道」措施

2. 大眾運輸與捷運路網便捷者
3. 路邊及路外機車停車供給適量者
4. 商業活動密集且機車停車需求高
5. 機車違停狀況嚴重影響人行通行與景觀

在上述條件下，選擇適合優先實施區域並邀請當地區域里長與辦公大樓管理委員會先行溝通說明實施路邊機車停車收費必要與目的，在獲得里長認同與當地辦公大樓管理委員會組織獲致共識，搭配機車退出騎樓與強力執法措施，終能讓信義商圈於 93 年 12 月 15 日及台北車站南陽特區商圈 94 年 1 月 3 日開始實施。

2.3 路邊機車停車格位規劃

為營造合理機車停放空間在進行路邊機車停車收費前，應對實施區域內之機車停車空間進行整體之規劃，台北市路邊停車空間目前之規劃方式主要有三種方式(圖 1-4)分述如下：

1. 路邊停車位：近人行道路緣側長約 2~2.5 公尺、寬約 1~1.5 公尺斜向與順。
2. 機慢車停放區：寬度達 2.5 米以上之人行道靠道路側規劃機慢車停放區。
3. 機車停車彎：配合人行道更新工程，於人行道樹穴之間設置有高程差之停車帶。



圖 1 路邊斜向機車停車位



圖 2 路邊機車停車彎



圖 3 路邊機車停放區



圖 4 路邊垂直機車停車位

2.4 信義商圈路邊機車停車收費規劃

信義商圈（忠孝東路以南、基隆路以東、信義路以北、松仁路以西）內百貨公司、大型展覽場、政府機關、電影院密集商業活動發達、大眾運輸便捷（捷運

板南線市政府站及數 10 條公車路線)、機車停車需求高，且公有及民營路外機車停車空間充足等符合考量條件，故選擇信義商圈作為路邊機車停車收費的優先辦理地區之一。信義商圈機車停車空間狀況如表 1

1. 公有路外停車場

本區域機車停車場計有府前廣場地下停車場(1,174 格)、忠信地下停車場(233 格)、信義廣場地下停車場(144 格)、A20 平面停車場(1,511 格)四處停車場，計提供 3,062 格機車停車位。收費費率為計次每次 20 元，除 A20 平面停車場收費時間為 07:00-21:30 外，其餘均為 24 小時收費管理。

2. 路邊機車停車位

本區域目前路邊機車停車位計有統一高島屋施工地東側 1-1 號道路(103 格)、松壽廣場北側巷(60 格)、1-4 號道路(松高路至松壽路，329 格)，總計提供 492 格機車停車位作為實施路邊機車停車收費區段。

3. 民間停車場

本區域機車停車場計有新光三越 A8、A9、A11 地下停車場、A12 平面停車場、世貿三館、臺北 101、紐約紐約等七處停車場，計提供 5,401 格機車停車位。

表 1 信義商圈公民營路外停車場統計一覽表

| 路段/停車場 | 供給(格) |
|------------------|-------|
| 路邊停車格位 | 492 |
| 轉運站東側 1-1 道路 | 103 |
| 新光三越信義館東側 1-4 號巷 | 329 |
| 松壽廣場北側巷 | 60 |
| 公有路外停車場 | 3102 |
| 信義廣場 | 144 |
| A20 | 1551 |
| 忠信地下 | 233 |
| 府前地停 | 1174 |
| 私有路外停車場 | 3712 |
| 101 大樓 | 1200 |
| A12 路外 | 313 |
| 世貿三館 | 903 |
| 新光三越 A8 館 | 410 |
| 新光三越 A9 館 | 420 |
| 新光三越 A11 館 | 466 |
| 總計 | 7306 |

資料來源：臺北市停車管理處

4. 為配合信義商圈機車路邊停車收費，區域內公有路外停車場配合出售月票，費率每張 300 元，提供有經常性停車需求之上班民眾購買，平均每日停車只需 10 元。
5. 為避免實施機車路邊停車收費後，機車騎士為規避收費違規停放騎樓、人行道，故於實施機車路邊停車收費之同時，亦由交通助理員加強取締違規停車。

6. 信義商圈商業活動時間週一至週六中午 12 時至晚間 8 時收費費率計次收費，20 元/次（圖 5），由收費管理員開立停車繳費通知單（圖 6），繳費方式民眾持補繳費通知單可至全國 7613 處代收點繳交。



圖 5 信義商圈機車收費牌面



圖 6 信義商圈機車停車收費

7. 宣導方式

發佈新聞稿於網站公告並現場逐車夾單宣傳單與發放宣傳筆，並協調台北捷運公司於各捷運車站以跑馬燈宣導，由各部門主管到各廣播電台宣導說明機車路邊停車收費措施與實施必要性，製作宣導海報於本市各超商代收據點及各停車場張貼，並於現場召開記者會闡述機車路邊停車收費措施。

2.5 南陽特區路邊機車停車收費規劃

該特區（東自博愛路，西至中山南路，北自忠孝西路，南至凱達 格蘭大道）位居本市商業活動最密集且因商業活動密集吸引機車旅次經調查發現每日約 8,000 部機車違規停放騎樓、人行道及巷道嚴重影響區域內民眾通行及公共安全，且該區域鄰近台北火車站、各長途客運站、捷運系統台北站為各捷運線交會轉乘最密集捷運車站並有 112 條公車路線經過，為本市大眾運輸最發達之地區，為整頓機車停車秩序建立以人為本通行環境，同時維護公共安全與改善都市景觀故選擇此區域作為路邊機車停車收費實施區域之一，

1. 路邊機車停車位

南陽街周邊實施機車停車收費路段計有忠孝西路等 18 條（如表 2）可提供 3030 格。

表 2 南陽特區路邊實施機車停車收費路段

| | | |
|---------------|--------|--------|
| 忠孝西路一段 | 開封街一段 | 漢口街一段 |
| 武昌街一段 | 衡陽路 | 重慶南路一段 |
| 博愛路 | 襄陽路 | 信陽街 |
| 許昌街 | 館前路 | 青島西路 |
| 南陽街 | 南陽街西側巷 | 懷寧街 |
| 公園路 | 中山南路 | 中山南路二巷 |
| 資料來源：臺北市停車管理處 | | |

2. 為避免實施機車路邊停車收費後，機車騎士為規避收費違規停放騎樓、人行道，故於實施機車路邊停車收費之同時，亦由該區域內中正一分局與交通警察大隊加強取締違規停車與拖吊。
3. 配合南陽特區活動時間週一至週六上午 9 時至下午 5 時收費費率計次收費，20 元/次（圖 7），由收費管理員開立停車繳費通知單，繳費方式民眾持補繳費通知單可至全國 7613 處代收點繳交。

4. 政策行銷與宣導

政府政策之推行是否能成功，民眾對於政策之認知度及認同度是最大的關鍵因素，作為現代化即有效率之政府，在各項政策推行時，均應效法民間企業之精神，將政府政策視為一項商品，透過各種可能的手段及方法，將政策之內容及理念傳達給民眾，以獲得支持及認同，路邊機車停車收費影響廣大機車騎士，且並非每位民眾均瞭解及認同政策內容及理念，故亦應加強政策之行銷作業。

實施路邊機車停車收費前搭配機車推出騎樓以公共安全進行總體包裝方式編列 304 萬經費進行各項宣導行銷作業，其宣導方式涵蓋以下幾項作業：

- (1) 平面文宣宣導-製作宣導面紙、宣導海報(圖 8)、宣導筆、代收停車費宣導海報於各收據點張貼宣導燈旗於實施現場發放或張貼。
- (2) 媒體宣導-公民營廣播電台插撥宣導、宣導錄影帶播放（捷運月台電視看板、公車 BEE TV 電視看板等、發怖新聞稿、現場召開記者會與政府部門網站宣導、各相關單位首長輪流接受媒體專訪宣導施政理念。
- (3) 公關活動宣導-進行南特區機車停車問題改善方案之網路遊戲設計，於 93 年 12 月 26 日至 94 年 1 月 15 日舉辦網路遊戲宣導，透過遊戲問答方式使民眾瞭解政策理念，並於 93 年 12 月 26 日於新光三越站前廣場，由市府官員與年輕偶像團體舉辦造勢記者會，於現場玩遊戲摸大獎，成功吸引民眾聽取政策理念，達到宣導目的。



圖 7 南陽特區機車收費牌面



圖 8 機車退出騎樓宣導海報

參、路邊機車停車收費前民意調查

3.1 台北市政府交通局民意調查

為瞭解民眾對路邊機車停車收費之相關看法在 93 年 5 月進行問卷調，調查範圍為台北市 12 個行政區，調查對象為年滿 15 歲之民眾，利用電話訪問方式進行調查，調查有效樣本數 1,150 筆。調查結果如下表 3：

表 3 93 年 5 月民眾對路邊機車停車收費看法

| 調查項目 | 同意 (是) | 不同意 (否) | 無意見 |
|---------------|-----------|------------|-------|
| 是否同意路邊機車停車應收費 | 38.72% | 54.83% | 6.45% |
| 是否會促使民眾改搭大眾運輸 | 49.3% | 41.26% | 9.44% |
| 是否可改善停車秩序 | 68.85% | 23.88% | 7.27% |

資料來源：臺北市政府交通局

本次調查結果顯示有 38.72% 的民眾同意機車停車應收費，與交通局於 91 年 9 月（同意收費 32.2%）及 92 年 1 月（同意收費 30%）所進行之調查比較，同意收費之比例已有顯著之提升。另有近半數民眾認為機車收費後會改搭大眾運輸，且有近 7 成民眾表示可改善停車秩序，顯示機車停車收費措施逐漸為民眾接受，其優點及效益亦獲民眾認同。

3.2 中華民國機車研究發展安全促進會民意調查

中華民國機車研究發展安全促進會在 93 年 5 月委託台北大學民意與選舉研究中心辦理「台灣地區機車停車位需求及收費管理問題」問卷調查範圍為台灣地區 23 縣市，調查對象為年滿 18 歲之民眾，利用電話訪問方式進行調查，調查有效樣本數 1,086 筆。調查結果如下表 4：

表 4 93 年 5 月全國民眾對路邊機車停車收費看法

| 調查項目 | 同意 (是) | 不同意(否) |
|---------------|-----------|--------|
| 機車停車收費政策支持度 | 54.57% | 45.43% |
| 是否可增加停車位週轉率 | 70.81% | 29.19% |
| 是否會促使民眾改搭其他運具 | 48.48% | 51.52% |
| 是否可改善交通亂象 | 56% | 44% |

資料來源：中華民國機車研究發展安全促進會

本次調查結果顯示有 54.57% 的民眾支持機車停車收費政策，另有近半數民眾表示機車停車收費後可增加停車位週轉率，另有 48.48% 民眾表示在機車停車收費後會改搭其他運輸工具，五成六民眾表示可改善交通亂象，顯示機車停車收費措施逐漸為民眾接受，其優點及效益亦獲民眾認同。另針對民眾認為機車停車收費應優先辦理區域亦進行調查，調查結果 43.1% 的民眾認為商圈應優先辦理，25.4% 民眾認為車站周圍應優先辦理，與台北市政府交通局調查結果非常接近。

肆、路邊機車停車收費執行

4.1 信義商圈收費與執法績效

自 93 年 12 月 15 日至 94 年 6 月 30 日止，共計開單 174,506 張，平均每日開單 1,032 張，總金額 3,409,120 元，路邊機車停車收費後到繳率約 92%，在取締違規停車方面，台北市停車管理處自 93 年 12 月 15 日至 94 年 6 月 30 日，當場舉發 8,228 件。另因信義商圈公有路外機車停車場搭配機車收費前即開始出售每月 300 元月票，比較 93 年 11 月與 94 年 6 月實施路邊機車停車收費措施前後月票出售情形明顯增加（表 5），顯示此配套措施獲得民眾支持有長時間停車民眾均購買月票，而路邊停車場留給短時間停車民眾停放，也發揮路外機車停車場興建目的。

表 5 信義商圈 4 處路外機車停車場實施機車停車收費前後月票出售比較表

| 場名 | 93/11 月(張) | 94/6 月(張) | 差異(張) |
|-----------|------------|-----------|-------|
| 府前地下停車場 | 1234 | 1307 | +73 |
| 忠信地下停車場 | 52 | 74 | +22 |
| 信義廣場地下停車場 | 52 | 81 | +29 |
| A20 平面停車場 | 286 | 443 | +157 |

資料來源：臺北市停車管理處

4.2 信義商圈實施路邊機車停車收費前後停車數變化

為瞭解信義商圈實施路邊機車停車收費前後假日與非假日期間停車數變化，台北市停車管理處與台北市交通安全促進會於實施前非假日 93 年 12 月 10 日與實施後非假日 93 年 12 月 24 日及 94 年 4 月 25 日至現場調查發現實施後各時段平均車輛數減低，實施後僅在 12/24 日最後 7-8 時機車量數較實施前高研判當日為聖誕夜許多民眾其機車至信義商圈參加活動或過節有關（表 6），實施前假日 93 年 12 月 11 日與實施後假日 93 年 12 月 25 日及 94 年 4 月 30 日至現場調查發現實施

後各時段平均車輛數減低現象（表 7），實施 4 個多月以來至該區域機車停車數量明顯持續減少，顯示路邊機車停車收費抑制部分機車停車需求，減輕路邊停車供給負擔，且比較機車停車實施前後秩序（圖 9）可發現實施整頓後較佳。

表 6 信義商圈非假日實施路邊機車停車收費前後機車數比較表

| 時間 | 12-13 | 13-14 | 14-15 | 15-16 | 16-17 | 17-18 | 18-19 | 19-20 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 93/12/10 | 771 | 791 | 830 | 842 | 835 | 811 | 776 | 782 |
| 93/12/24 | 607 | 653 | 693 | 711 | 665 | 659 | 702 | 811 |
| 變化(輛) | -164 | -138 | -137 | -131 | -170 | -152 | -74 | +29 |
| 94/4/25 | 597 | 647 | 621 | 654 | 640 | 610 | 675 | 620 |
| 變化(輛) | -174 | -144 | -209 | -188 | -195 | -201 | -101 | -162 |

資料來源：台北市交通安全促進會與臺北市停車管理處

表 7 信義商圈假日實施路邊機車停車收費前後機車數比較表

| 時間 | 12-13 | 13-14 | 14-15 | 15-16 | 16-17 | 17-18 | 18-19 | 19-20 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 93/12/11 | 821 | 833 | 842 | 841 | 818 | 804 | 786 | 789 |
| 93/12/25 | 642 | 746 | 776 | 781 | 763 | 719 | 691 | 692 |
| 變化(輛) | -179 | -87 | -66 | -60 | -55 | -85 | -95 | -97 |
| 94/4/30 | 617 | 740 | 741 | 720 | 698 | 681 | 684 | 685 |
| 變化(輛) | -204 | -93 | -101 | -121 | -120 | -123 | -102 | -104 |

資料來源：臺北市交通安全促進會與臺北市停車管理處



圖 9 信義商圈實施路邊機車停車收費前後停車秩序比對圖

4.3 南陽特區收費與執法績效

自 94 年 1 月 3 日至 94 年 6 月 30 日止，共計開單 675,912 張，總金額 13,518,240 元平均每日開單 4,566 張，路邊機車停車收費後到繳率約 95%，在取締違規停車方面，台北市政府警察局交通警察大隊自 94 年 1 月 1 日至 94 年 6 月 30 日，當場舉發與移置件數統計詳表 8。

表 8 94 年 1-6 月南陽特區機車停車違規舉發與拖吊統計表

| | 94 年 1 月 | 94 年 2 月 | 94 年 3 月 | 94 年 4 月 | 94 年 5 月 | 94 年 6 月 |
|------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 舉發件數 | 47 | 23 | 43 | 30 | 33 | 37 |
| 拖吊件數 | 5038 | 2705 | 4462 | 3995 | 3795 | 3742 |
| 合計 | 5355 | 2728 | 4505 | 4025 | 3828 | 3779 |

資料來源：台北市政府警察局交通警察大隊

4.4 南陽特區實施路邊機車停車收費前後停車數變化

為瞭解信義商圈實施路邊機車停車收費前後假日與非假日期間停車數變化，台北市停車管理處與台北市交通安全促進會於實施前非假日 93 年 12 月 29 日與實施後非假日 94 年 1 月 12 日及 94 年 4 月 25 日至現場調查發現實施後各時段平均車輛數減低（表 9）實施 4 個月以來至該區域機車停車數量明顯持續減少，顯示路邊機車停車收費抑制部分機車停車需求，減輕路邊停車供給負擔，且比較機車停車實施前後後秩序（圖 10）可發現實施整頓後較佳。

表 9 南陽特區實施路邊機車停車收費前後機車停車數變化比較表

| 實施 前後 | 上午 9-11 時 | | 中午 12-14 時 | | 下午 17-19 時 | |
|-----------------|-----------|--------|------------|-------|------------|--------|
| | 數量 | 變化 (輛) | 數量 | 變化 | 數量 | 變化 (輛) |
| 實施前 93/12/29 | 7565 | | 7773 | | 9658 | |
| 實施後 94/1/12 | 4028 | -3537 | 5313 | -2460 | 4450 | -5208 |
| 實施後 94/4/25 | 4052 | -3513 | 5248 | -2525 | 4437 | -5221 |

資料來源：臺北市交通安全促進會與臺北市停車管理處



圖 10 南陽特區實施機車停車收費前後機車停放秩序情形



伍、路邊機車停車收費後民意調查

5.1 信義商圈實施機車停車收費後民意調查

根據「臺北市交通安全促進會」針對信義商圈活動之民眾，包括當地居民以及使用各種運輸工具之民眾，所做之調查。調查樣本數 483 份，有效樣本數 480 份（回收問卷中有幾份未填答完整，但其餘有填答分之問卷，其意見仍可納入作為參考，即此類問卷仍視為有效問卷，而未填答項目則視為遺漏值。），調查時間為 93 年 12 月 19 日至 93 年 12 月 25 日下午 2 時至下午 7 時，由調查結果顯示，69.36%之民眾認為實施收費後機車停放情形是否較整齊；有 71.28%之民眾贊成為

改善停車秩序，在適當時機及地點採取機車路邊停車收費；對實施執行成果表示滿意及普通之民眾合計達 77.92%，信義商區實施機車停車收費後相關調查結果詳表 10。

表 10 信義商區實施機車停車收費後相關調查結果

| 問 項 | 比 例 |
|-----------------------------------|---|
| 實施收費後機車停放情形是否較整齊 | 是(69.36%) |
| 是否贊成臺北市為改善停車秩序，在適當時機及地點採取機車路邊停車收費 | 是(71.28%) 否(28.72%) |
| 機車停車收費管理政策之執行成果是否滿意 | 滿意(25.21%) 普通(52.71%) 不滿意(14.58%) |

資料來源：臺北市交通安全促進會

5.2 南陽特區實施機車停車收費措施後民意調查

5.2.1 臺北市交通安全促進會調查

根據「臺北市交通安全促進會」針對於南陽特區活動的民眾，包括補習學生、當地居民及使用各種運輸工具之民眾所做之調查。調查樣本數 250 份，有效樣本數 250 份（回收問卷中有幾份未填答完整，但其餘有填答分之問卷，其意見仍可納入作為參考，即此類問卷仍視為有效問卷，而未填答項目則視為遺漏值），調查時間為 94 年 1 月 15 日至 94 年 1 月 18 日下午 2 時至下午 7 時，調查結果顯示如表 10，65.73% 之民眾認為實施收費後機車停放情形比較整齊；有 73.39% 之民眾贊成為改善停車秩序，在南陽特區實施機車路邊停車收費；對實施執行成果表示滿意及普通之民眾合計達 78.32%，南陽特區實施機車停車收費後相關調查結果詳表 11。

表 11 南陽特區實施機車停車收費後相關調查結果

| 問項 | 比例 |
|---|---|
| 機車停放情形是否較整齊 | 是(65.73%) 否(34.27%) |
| 是否贊成臺北市為改善行人步行環境、維護公共安全及機車停車秩序，在南陽特區實施機車路邊停車收費及機車退出騎樓 | 是(73.39%) 否(26.61%) |
| 南陽特區之機車停車收費管理政策之執行成果是否滿意 | 滿意(24.10%) 普通(54.22%) 不滿意(12.05%) |

資料來源：臺北市交通安全促進會

5.2.2 臺北市停車管理處調查

94 年 3 月於南陽特區進行問卷調查計有 591 份與 94 年 4 月問卷調查計有 405 份，在假日與非假日上午 10 至下午 15 時針對騎車前往機車族進行調查，實施後第 3 個月及第 4 個月後發現因機車停車收費改搭大眾運輸工具比例由 94 年 3 月 54.1% 上升至 94 年 4 月 65%，轉搭乘捷運與公車比例最多由 94 年 3 月 77% 上升

至 94 年 4 月 90%，對於實施機車停車收費後認為停車秩序較整齊由 94 年 3 月 76% 上升至 94 年 4 月 85.8%，實施機車停車收費前後平均停車延時因此計次收費故差異不大，實施前平均停車延時約 3.6 小時/車次，實施後平均停車延時約 4.1 小時/車次，對於每次收費 20 元認同度約在 70%。(表 12)

表 12 南陽特區 94 年 3、4 月路邊機車停車收費相關問題問卷調查表

| 問項 | 94 年 4 月 (比例) | 94 年 3 月 (比例) |
|----------------------|---|---|
| 是否因實施機車停車收費而改用其他交通工具 | 65% | 54.1% |
| 轉搭其他運具情形 | 汽車 0.3% 計程車 3.8% 捷運 55% 公車 35.3% 腳踏車 2.8% 其他 2.8 | 汽車 4% 計程車 11% 捷運 54% 公車 23% 腳踏車 4% 其他 4% |
| 機車停車收費管理機車停放是否較整齊 | 較整齊 85.8% | 較整齊 76% |
| 實施每次 20 元費率是否可接受 | 可接受 69% | 可接受 71.4% |

資料來源：臺北市停車管理處

由於南陽特區附近補習班與公司行號林立機車違停騎樓、人行道情形嚴重，為公共安全因素及行人通行權益，故擇此區域實施機車退出騎樓措施以整頓機車停車秩序。惟該區域機車停車需求最多可達 9,600 餘部，離峰時段亦有 7,500 餘部，相較現有合法停車供給 3,050 格，供需差距甚鉅，實無法提供 100% 停車供給，故配合機車退出騎樓措施同步實施機車停車收費，以反映機車使用成本之方式，鼓勵民眾多利用大眾運輸工具、減少機車使用已有相當成效。

依據「臺北市交通安全促進會」，針對南陽特區收費後所做之機車停車需求實地清查及針對於南陽特區活動的民眾問卷調查顯示，收費後由於機車使用成本增加，區域內機車停車需求(含違規停車)已減少至 4,000~5,000 部，相較實施前已大有改善；受訪民眾中，38.29% 會因收費而改用其它運具，女性較男性轉乘意願高，來此逛街購物之民眾較經常來此區之民眾轉乘意願高，月所得在 3 萬以上者較月所得 3 萬以下者轉乘意願高，轉乘運具以捷運最多(73.85%)、公車次之(18.46%)，在停車管理處針對機車族所做問卷調查中也與此調查互相呼應，實施路邊機車停車收費後平均約有 60% 機車族會因而改搭其他運具，改搭運具中也是以捷運與公車最多，因實施機車收費後有效抑制機車停車需求並促進大眾運具發展，初步達到預期目標。

陸、機車停車收費後衍生課題與改善方式

臺北市停車管理處就信義商圈及台北火車站南陽街特區規劃實施路邊機車停車收費6個月以來，獲得約78.3%民眾滿意度肯定，亦有65%機車族於路邊機車停車實施收費後表示會依此改搭乘大眾運輸工具，其中以轉搭捷運與公車等大眾運具比例達90%，這項訊息對政府機關而言相當值得鼓舞，但仍在實施後就現場勘查與民眾反應所提多數意見彙整如下並提出改善方案：

6.1 實施區域範圍外車輛任意停放

根據現場勘查發現實施區域範圍外機車違規停放人行道、騎樓影響人行通行與市容景觀(圖11)，應就實施區域外圍進行機車格位重新規畫後宣導車輛勿違規停放以整頓機車停放秩序。



圖 11 實施區域外機車違規停放



圖 12 機車停車格外緣設置回復型導桿

6.2 機車停在合法格位被挪移出

民眾反應機車停放在格位線內卻被其他民眾挪移至格位外側而遭拖吊告發，此部分改善方式為在機車位兩端最外側製作回復式導桿(圖12)以減少車輛被挪移，或仿英國在路邊最外側機車停車格設置隱藏式扣環鎖。

6.3 機車停車開單後被抽單至車主無法繳交停車費而遭告發

民眾反應停車開單後被抽單導致車主無法繳交停車費而遭告發，因非民眾蓄意不繳停車費，此類申訴民眾第一次均同意撤銷告發，但是建檔後告知民眾爾後如果發現停車未見繳費通知單應主動電話查詢，或可登錄本市路邊停車費語音查詢系統輸入車號鍵檔後將在停車繳費通知單到期前3天主動以簡訊、電話，傳真通知車主。並派員加強巡邏育有抽取其他車主停車繳費通知單再掛在自己車輛上停車費，在此用PDA開單後因建立數位化資料就可以查詢此部車輛是否已開立過停車繳費通知單，以減少規避以此規避停車費。

6.4 機車停車因未繳遭告發問題

民眾反映因停車忘記繳費遭告發，民眾可以登錄本市路邊停車費語音查詢系統輸入車號鍵檔後將在停車繳費通知單到期前3天主動以簡訊、電話，傳真通知車主，並且在94年7月起可以藉由登錄中華電信手機或中國信託等8家銀行網路方式登錄後由手機業者與銀行先繳付停車費在於每個月電信帳單或信用卡帳單併入停車費由車主繳納，就不會因忘記繳費而遭告發，至94年8月12日止已有18,383車輛登錄並已完成11,024筆停車費代收共計773,760元。

6.5 實施區域很難找到停車位

由於停車位供給有限，該區域商業活動至晚上 10 時仍非常密集，機車停車需求高為提高停車週轉率，讓公共停車位能夠被公平合理輪替使用，建議南陽特區收費時間可由現行下午 5 時延長至晚上 8 時，另可將計次收費改採計時方式或以計次限制停放時間方式超過停放時間再開立一張停車繳費通知單方式。

柒、結語

1. 台北市隨著大眾運輸逐年發展及政府對機車停車問題之重視，機車停車空間逐年增加，已具備實施路邊機車停車收費之使用者付費環境，透過實施前周詳之整體停車空間及實施方式之規劃、經由歷次民意調查觀察民眾對相關政策之接受度及意向，並透過周詳之行銷及宣導計畫，使路邊機車停車收費制度成功推動，同時由相關調查數據與現場實施前後比對發現機車旅次減少、整頓機車停放秩序、改善公共安全與行人通行權益同時落實使用者付費觀念，對於台北市於其他地區推動相關政策立下良好之指標及示範，並可作為其他各縣市未來推動之參考。
2. 根據問卷調查結果實施路邊機車停車收費前贊成機車收費者僅 38.72%，在實施信義商圈及南陽特區機車路邊停車收費措施後調查贊成者提升至 7 成以上，另對於機車停車收費管理政策之執行成果滿意度亦高達 78%，顯示本政策獲得多數民眾肯定。
3. 路邊機車停車收費搭配機車退出騎樓人行道，讓騎樓回歸行人使用，街道煥然一新，公共安全更有保障但仍應持續檢討執行情形，並視各地區特性實施「機車路邊停車收費」評估。

參考文獻

1. 台北市交通安全促進會，「臺北市機車停車收費管理策略研究」，民國 94 年 3 月
中華顧問工程司，「台北市停車管理發展策略」，民國 93 年 1 月
2. 台北市停車管理處，「路邊停車場與公有路外停車場收費費率計算公式訂定之研究」，民國 92 年 12 月
3. 交通部運輸研究所，「台灣地區機車交通管理策略之研究」，民國 88 年 6 月
4. 交通部運輸研究所，「機車交通管理政策白皮書」，民國 88 年 12 月

