

營業性道路障礙取締管理方法之研究

Enforcement Management for Road Obstacles

for Business Activity Occupation

蘇昭銘(Jau-Ming Su)¹、吳沛儒(Pei-Ju Wu)²、陳俊穎(Chun-Yin Chen)²、古韻如(Yun-Ju Ku)²

摘要

「營業性道路障礙」係指利用私人佔據道路作為營業場所，導致阻礙人車通行者，在台灣地區常見的有攤販、廣告物等類型，其長期以來對生活環境品質及行人通行權利已造成莫大影響。近年來各縣市政府均曾大力掃蕩日益猖獗的營業性道路障礙，然卻常僅能收短期之效，而無法有效徹底解決問題，因此如何查究其因，並研擬一套有效的取締管理方法實為當務之急。本研究從需求面分析營業性道路障礙存在原因，檢討現行管理方面所存在問題，且透過訪談與問卷調查方式了解現行取締方式與各項法規缺失。研究結果顯示有 57.52%之執法員警認為目前法規需要修正或改進，有 36.72%的執法員警認為應加重累犯之罰鍰金額，以達嚇阻之效，此外並依據調查結果，從法規面、執行面與制度面等三方面提出具體建議，以期有效解決營業性道路障礙問題。

關鍵詞：營業性道路障礙、取締、交通法規

Abstract

Road areas are occupied by privates for business activity and interfere the right of way for vehicles and pedestrians called "Road obstacles for business activity occupation". Recently local governments in Taiwan have made a lot of effort to clear these obstacles, however the results are not effectiveness. The purpose of this research is to find out why the local governments' efforts are not effectiveness according to polices interviewing and questionnaire results. Therefore we propose some realizable suggestions for clearing the road obstacles for business activity occupation from traffic laws and enforcement procedures dimensions in order to enhance the enforcement effectiveness.

Key words : Road obstacles for business activity occupation 、Enforcement 、Traffic laws

¹ 中華大學交通與物流管理學系副教授。(通訊住址：新竹市東香 30 號；電話：03-5374281 轉 7732；傳真：03-5374281 轉 7770；E-mail：jmingsu@chu.edu.tw)

² 中華大學交通與物流管理學系四年級學生。

一、前言

根據聯合報系民意調查中心於民國九十年針對台北市市民所進行之電話訪問結果顯示，有高達 75% 的受訪民眾認為騎樓內障礙物過多，嚴重影響到行人的通行權利。長期以來不法業者佔用騎樓、人行道、停車格位甚至慢車道，私自作為營業用途之情形時有所見，其已對民眾的生活環境及通行權利與安全產生莫大影響，黃國平等[4]即認為道路障礙將產生下列問題：

- (一) 就環境層面而言，道路障礙對市容的影響甚鉅，造成視覺及生活空間狹小、生活環境髒亂等負面影響。
- (二) 就交通層面而言，道路障礙剝削行人的權利與安全，同時也降低了騎樓及人行道的容量服務水準。
- (三) 就社會公平正義層面而言，道路障礙犧牲了一般大眾行的方便，使少數人得到利益，而道路障礙所造成多數人之損失利益必遠超過少數人所得到的利益，故社會總利益必然降低，因此就整體社會而言是極為不公平的。

蘇志強等人[5,6]曾將道路障礙區分為一般停車佔用、特殊停車佔用、營業佔用、施工佔用及活動佔用等五類(如表 1 所示)，其中利用道路作為營業場所，導致阻礙人車通行之障礙物即稱為「營業性道路障礙」，目前國內對於營業性道路障礙所進行之研究僅有王詩禮[1]從社會層面，探討無照攤販蔓延之原因及對社會經濟所產生之影響，至於營業性道路障礙提之具體取締與管理方法則未曾見，因此本研究嘗試透過對交通局、警察局、建設局與都市發展局等實際監督管理或規劃單位進行訪談工作，同時針對台北市之執勤警員進行問卷調查，以作為探討現今營業性道路障礙取締管理上缺失及改善之道的基礎，期從法規面、執行面及制度面著手，以有效解決營業性道路障礙問題。

表 1 道路障礙分類表

型態	種類
一般停車佔用	如花盆、椅子、拒馬、機車、廣告物等
特殊停車佔用	如廢棄車輛、動力機械、貨櫃、拖架、固定障礙物等
營業佔用	如修售洗車、貨物、攤販、廣告物、自動販賣機、販賣愛心彩券等
施工佔用	如挖掘道路、建築施工、施工機具等
活動佔用	如集會遊行、婚喪喜慶、迎神賽會等

資料來源：[5,6]

二、現況分析

營業性道路障礙之取締管理可包括罰則與取締流程兩部分，茲就其分別說明如下：

(一) 罰則

目前營業性道路障礙之相關罰則，主要於「道路交通管理處罰條例」、「中華民國刑法」加以規定[2]，另由於申請合法攤販資格限制亦是造成非法攤販蔓延另一原因，因此將台北市政府所訂定之「臺北市攤販管理規則」[3]予以整理，茲將其相關規定摘要如下：

道路交通管理處罰條例

第 57 條 汽車買賣業或汽車修理業，在道路上停放待售或承修之車輛者，處新臺幣二千四百元以上四千八百元以下罰鍰。前項情形，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員於必要時，並應令業者將車移置適當場所；如業者不予移置，應由該交通勤務警察或依法令

執行交通稽查任務人員逕爲之，並收取移置費。

第 82 條 有下列情形之一者，除責令行爲人即時停止並消除障礙外，處行爲人或其雇主新臺幣一千二百元以上二千四百元以下罰鍰：

第三款：利用道路爲工作場所者。

第八款：未經許可在道路設置石碑、廣告牌、綵坊或其他類似物者。

第一〇款：在公告禁止設攤之處擺設攤位者。

前項第一款妨礙交通之物、第八款之廣告牌、經勸導行爲人不即時清除或行爲人不在場，視同廢棄物，依廢棄物法令清除之。第十款之攤棚、攤架得沒入之。

第 83 條 有下列情形之一不聽勸阻者，處所有人新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰，並責令撤除：

第二款：未經許可在道路擺設攤位者。

第 85 之 1 條 汽車駕駛人、汽車買賣業或汽車修理業違反第三十三條、第四十條、第五十六條或第五十七條規定，經舉發後，不遵守交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員責令改正者，得連續舉發之；其無法當場責令改正者，亦同。但其違規計點，均以一次核計。

第 85 之 3 條 第十二條第三項、第五十六條第二項、第五十七條第二項及前條第一項之移置，得由交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員逕行移置或使用民間拖吊車拖離之，並收取移置費及保管費。

前項移置保管之車輛，經通知車輛所有人限期領回；逾期未領回或無法查明車輛所有人，經公告三個月，仍無人認領者，由移置保管機關拍賣之，拍賣所得價款應扣除違反本條例規定應行繳納之罰鍰、移置費、保管費及其他必要費用後，依法提存。

前項公告無人認領之車輛，符合廢棄車輛認定標準者，依廢棄物清理法令清除之。依本條例應沒入之車輛或其他之物經裁決或裁定確定者，視同廢棄物，依廢棄物清理法令清除。

中華民國刑法

第 320 條 意圖爲自己或第三人不法之所有，而竊取他人之動產者，爲竊盜罪，處五年以下有期徒刑、拘役或五百元以下罰金。意圖爲自己或第三人不法之利益，而竊佔他人之不動產者，依前項之規定處斷。前二項之未遂犯罰之。

臺北市攤販管理規則

第 6 條 申請攤販營業許可證，應在本市設籍六個月以上，並符合下列規定之一者爲限：

- (1)經核准接受救助之低收入戶。
- (2)原發證或登記有案之攤販。
- (3)身體殘障者。
- (4)能提出民國四十三年十二月三十一日以前曾爲攤販之具體證明且年滿五十歲，無其他收入，家庭賴其生活者。

前項經核發攤販營業許可證者，應由市場處繪製攤位平面圖，並由攤販簽章存證。

第 8 條 攤販營業許可證應懸掛於攤架明顯或指定位置，不按規定懸掛者，不得營業。

(二) 取締流程：

目前營業性道路障礙之取締工作，除違法攤販業者之取締工作係由警察局行政科負責，其餘均由交通大隊負責，由於現行營業性道路障礙的取締流程並無明確分類與定量指標，且各縣市執行標準亦不一致，茲以台北市之取締方式說明如下：

1. 修、售車業者

步驟1：由警察局依道路交通管理處罰條例第 57 條取締告發，並通知業者自行移置。

步驟2：未改正者，則將依同法第 85-1 條規定予以連續舉發處罰，或依同法第 85-3 條由交通警察大隊拖吊移置。

步驟3：結案。

2. 攤販、洗車業者

步驟1：由警察局取締人員依道路交通管理處罰條例第 83 條 1 項 2 款取締告發，並通知業者自行移置。

步驟2：業者遭取締後不即時移置或業者不在時，則將之視同廢棄物，並以廢棄物清理法強制清除。

步驟3：如屬再犯且長期佔用者，則持續勸告、取締、拍照蒐證，並依刑法第 320 條竊佔罪嫌移送法辦。

步驟4：結案。

3. 自動販賣機、商品

步驟1：通知業者。

步驟2：依道路交通管理處罰條例第 82 條 1 項 3 款取締告發，並通知業者自行移置。

步驟3：業者遭取締後不即時移置或業者不在時，則將之視同廢棄物，並以廢棄物清理法強制清除。

步驟4：如屬再犯且長期佔用者，經持續勸告、取締、拍照蒐證，再依刑法第 320 條竊佔罪嫌移送法辦。

步驟5：結案。

4. 廣告物

步驟1：由警察局取締人員依道路交通管理處罰條例第 83 條 1 項 8 款取締告發，並通知業者自行移置。

步驟2：業者遭取締後不即時移置或業者不在時，則將之視同廢棄物，並以廢棄物清理法強制清除。

步驟3：如屬再犯且長期佔用者，經持續勸告、取締、拍照蒐證，再依刑法第 320 條竊佔罪嫌移送法辦。

步驟4：結案。

茲將不同種類營業性道路障礙之取締流程及相關罰則彙整如表 2 所示。

表 2 營業性道路障礙取締流程與罰則彙整表

障礙類別	取締流程	罰則
修、售車業者	認定→取締告發→移置→再犯→連續告發→拖吊移置→結案。	道路交通管理處罰條例第 57 條 道路交通管理處罰條例第 85 之 1、85 之 3 條
攤販、洗車業者、自動販賣機、廣告物、商品	認定→取締告發→移置→業者不即時移置→視同廢棄物→以廢棄物清理法強制清除→多次取締不聽→移送法院→結案。	道路交通管理處罰條例第 82 條 1 項 2 款。 道路交通管理處罰條例第 83 條 1 項 3 款。 道路交通管理處罰條例第 82 條 1 項 8 款。 道路交通管理處罰條例第 82 條 1 項 10 款。 刑法第 320 條。 臺北市攤販管理規則第 6 條、第 8 條。 廢棄物清理法第 10 條。

資料來源：本研究整理

三、問卷調查

目前警察局各分局、派出所警員、交通大隊警員乃取締道路障礙第一線人員，為了解現行取締管理方法之有效性，本研究主要透過問卷方式針對台北市之第一線執法員警進行調查，調查之進行係區分為兩階段，第一階段調查主要在了解執法員警對於現行取締管理方式以及法規內容之看法，而若受訪員警普遍認為目前法規或取締管理方法不完備時即進行第二階段調查，第二階段調查即主要從執法員警觀點，檢討未來營業性道路障礙相關法規或取締管理方法之修正方向。

(一) 第一階段調查：調查時間為民國九十年五月十七日至廿日，本研究針對台北市 14 個行政區域警察分局執法員警進行調查，共計回收 113 份問卷。茲就該階段之主要調查結果彙整如下：

1. 執行營業性道路障礙之困難度：受訪員警中有 46.90%認為在執行營業性道路障礙時有遭遇困難(如圖 1 所示)，而其主要之困難來源主要可歸納為下列四點：
 - (1) 人情壓力：由於警方之情報來源往往來自於民眾，以致於執法員警常不願得罪地方人士，另一方面民意代表的施壓亦是主要之壓力來源。
 - (2) 警力不足、無足夠空間扣留：警察單位具多樣勤務特性，若違規數量過多則需利用大批警力執法，且一般警察局亦缺乏足夠空間作為障礙物之扣留處置。
 - (3) 業者法律知識不足：在少數老舊社區，業者已長期將騎樓佔為己用，習慣難以改變。
 - (4) 認定模糊，蒐證不易：買賣車業者須有營利行為方可告發，如為私人行為則無法加以告發，而營利行為之舉證須當面以引誘方式，證明業者有違規行為方能採取告發，造成執法上的困擾。

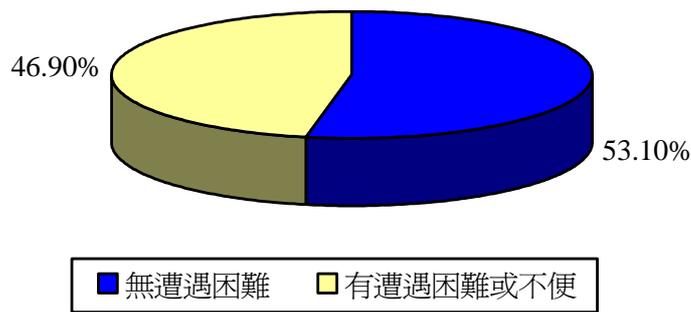


圖1 執行取締營業性道路障礙之困難度調查結果

2. 對於累犯處理方式：由於違規商家普遍認為政府掃除路霸工作無法長久密集，因此常採用躲避方式因應警方之路霸清除行動，因此累犯情況甚為常見。由於現行法規上僅針對修、售車業者之累犯行為的處罰加以規定，因此需了解目前員警針對累犯行為所採取之方式，調查結果顯示有 50.89% 的執行員警對於累犯並無採取其他應變方法(如圖 2 所示)，而在 49.11% 的員警中會採取下列三種方式：

- (1) 將其佔用物沒入。
- (2) 依刑法第 320 條竊佔罪移送地檢署。
- (3) 連續取締告發直到其違規商家改善為止。

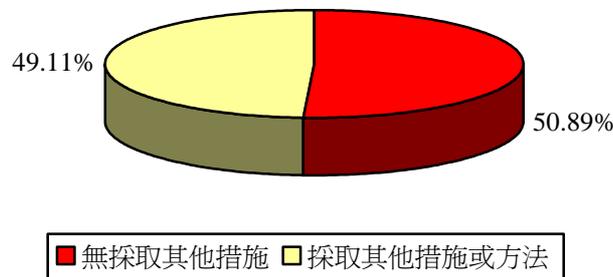


圖2 對於累犯行為處理方式之調查結果

3. 現行取締管理方式之有效性：受訪員警中有 57.52% 執行員警認為目前取締管理方式未能有效產生嚇阻作用，因此有修正調整之必要(如圖 3 所示)。而其無法有效嚇阻之主要原因如下：

- (1) 既成道路但未經政府徵收補償之道路認定爭議大：當事者自認為合法之私有地，因此在取締上常遭致反彈。
- (2) 執行標準不一致：在道路障礙的標準上，常常因為地區及值勤員警不同，而有不一致標準，因此常導致商家之抱怨。
- (3) 罰則過輕：由於罰則過輕且未針對累犯加重處罰，故對民眾之嚇阻效用不大。

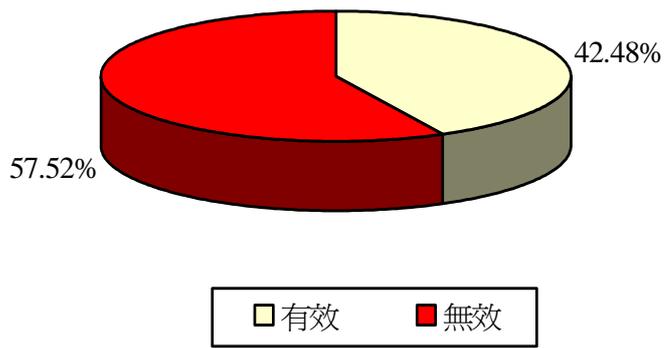


圖3 取締管理方式有效性之調查結果

(二) 第二階段調查：由於經由第一階段問卷調查中發現有近六成的執法員警認為目前之取締管理方式有修正調整之必要，因此本研究在九十年五月廿三日至三十日，針對前一階段調查樣本發出第二回問卷，總計回收 124 份問卷。茲就該階段之主要調查結果彙整如下：

1. 道路障礙分類方式：目前在台北市政府警察局取締道路障礙之分類係區分為營業性道路障礙(僅有修、售車業者)及非營業性道路障礙兩類，而在蘇志強等人[5,6]之研究中則將道路障礙區分為一般停車佔用、特殊停車佔用、營業佔用、施工佔用及活動佔用等五類，因此需了解第一線執法員警從取締認定觀點對於不同分類方式之看法。調查結果顯示有 55.80% 執法員警認為應採取蘇志強教授之五種分類方式，而有 38.41% 之執法員警認同現行台北市政府警察局之分類方式(如圖 4 所示)。

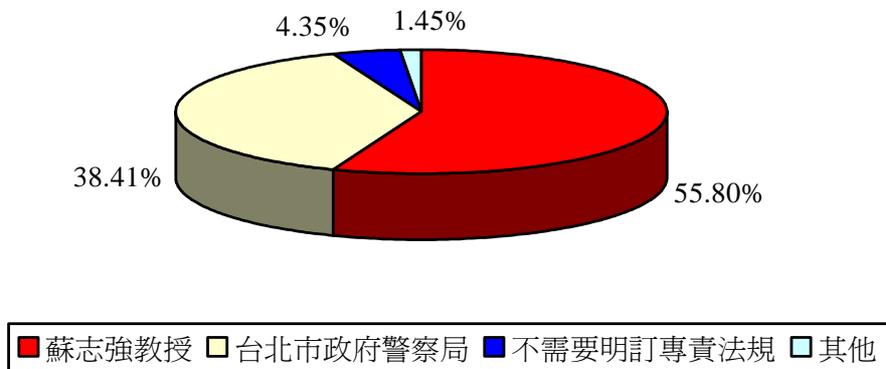


圖4 道路障礙分類方式之調查結果

2. 罰則之修正意見：調查結果顯示僅有 1.53% 受訪者認為不需調整罰則內容，而其他的受訪者中有 38.93% 認為應加重罰鍰；25.19% 認為除加重罰鍰金額外，尚須加服勞動役；另有而有 16.79% 認為可維持現行罰鍰金額，惟須加服勞動役；但亦有 16.03% 認為應取消罰鍰改服勞動役(如圖 5 所示)。顯示受訪者普遍認為現行對營業性道路障礙之相關罰則過輕，而其最有效之方式乃加重罰鍰與服勞動役兩種方式。

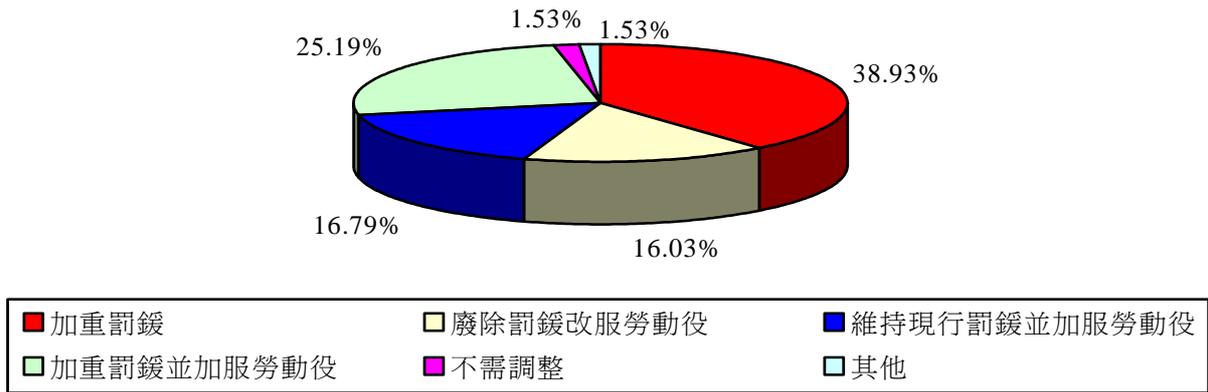


圖5 罰則修正意見之調查結果

3. 累犯處罰方式之修正意見：有鑒於目前法規對於累犯僅對於修、售車業者有所規定，因此亦對累犯相關罰則之修正意見進行調查。調查結果顯示僅有 1.56% 受訪者認為不需加重累犯之罰則，而其他的受訪者中有 36.72% 認為應加重罰鍰；31.25% 認為除加重罰鍰金額外，尚須加服勞動役；另有 20.31% 認為可維持現行罰鍰金額，惟須加服勞動役；但亦有 10.16% 認為應廢除罰鍰改服勞動役(如圖 6 所示)。由該結果可顯示受訪者普遍認為應加重累犯之罰則，以達嚇阻作用。

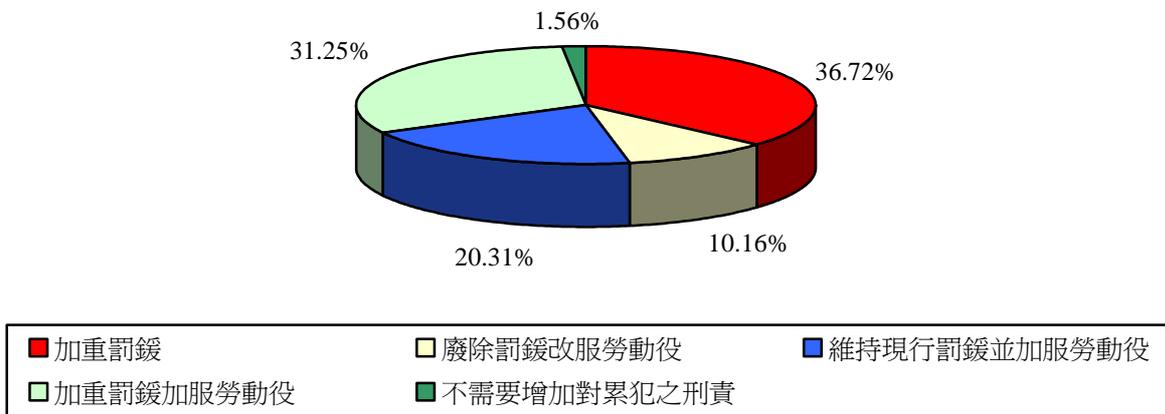


圖6 累犯處罰方式修正意見調查結果

4. 逾期繳款處罰方式之修正意見：有鑒於目前法規中並無對於不依規定繳納罰鍰者採取相關處罰，因此本研究亦透過問卷調查方式了解執法員警對於逾期繳款處罰方式之看法。調查結果顯示僅有 2.31% 受訪者認為不需增加罰則，而其他的受訪者中有 12.31% 認為應罰鍰不變但加服勞動役；10.77% 認為應取消罰鍰改服勞動役；另有 42.31% 認為應依照逾期天數採遞增分級裁罰；甚至有 32.31% 認為除應依照逾期天數採遞增分級裁罰外，尚須加服勞動役(如圖 7 所示)。由該結果可顯示受訪者普遍認為應加重逾期繳款處罰方式，以達嚇阻作用。

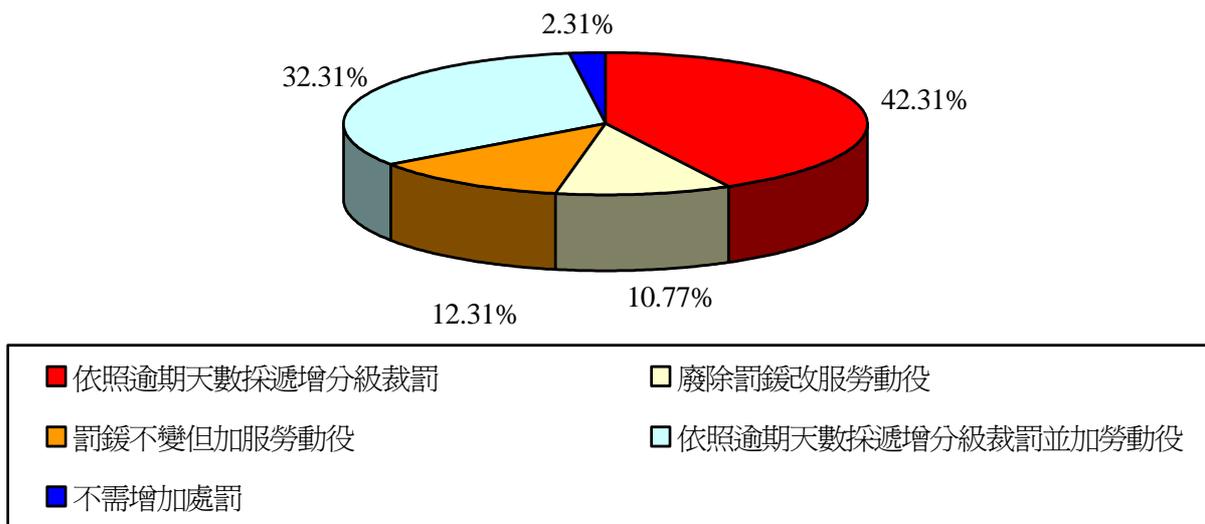


圖7 逾期繳款處罰修正意見之調查結果

四、問題與對策

透過台北市交通局、建設局與都市發展局之訪談及台北市執法員警之問卷調查結果，發現目前營業性道路障礙之取締管理在法規面、執行面、制度面分別存在相關問題，本研究透過對相關營業性道路障礙取締管理問題之了解，分別提出相關對策，以作為相關機關未來進行取締管理時之參考，茲就各方面所存在之問題與對策說明如後：

(一) 法規面：

1. 明訂專責法規：由於現階段缺乏道路障礙之相關專責法規，因此不論是員警執法上或是民眾守法上均有無所適從之感，故專責法規的訂定除可供執法人員作為執法依據外，亦可讓民眾了解執法標準，減少民眾之抱怨與不適應，建議後續可依據蘇志強等人[5,6]對於道路障礙之分類型態訂定相關之專責法規。
2. 採分級裁罰方式：目前對於營業性道路障礙雖已有相關的處罰，但由於對於累犯、逾繳罰鍰者並無進一步懲處，以致於對於業者並無法達到嚇阻、禁止的效果，因此本研究建議對於累犯採依其違法次數遞增其罰鍰、對於逾繳罰鍰者採依逾期天數遞增其罰鍰。
3. 健全追繳罰鍰制度：由於現行追繳罰鍰制度係規定由戶籍地警察催繳罰款，因此若當違規業者之戶籍所在地非罰單告發地時，常造成戶籍地警察催繳意願的低落，故造成非本籍地的攤販無法有效抑制的現象，因此建立健全的追繳罰鍰制度，對於執法人員的作業便利性及降低業者投機心態將有所助益。

(二) 執行面：

1. 增加取締人員並持續進行取締：由於警察單位人力有限，且各有其專責任務，故常造成取締人力不足現象，再加上治安情報、線索常來自於民眾，使得警員常常不願得罪地方人士，常造成取締上之困難。因此，建議未來可由主管機關招募工讀生或以替代役方式成立「掃除路霸」專責小組，如同台北市建設局市場管理處即將成立之「攤販稽查隊」，長期持續地進行取締工作，以有效清除道路障礙。

2. 建立檔案追蹤列管：營業性道路障礙問題嚴重且範圍龐大，常造成取締人員的責任負擔沉重，如能將曾造成道路障礙的地點建立檔案追蹤列管，將有助於減輕取締人員負擔。
3. 加強保障取締人員的生命安全：目前取締人員在取締道路障礙時，常冒著被恐嚇、挾持、軟禁、言詞威脅等壓力，以致於無法有效取締道路障礙。因此主管單位應針對取締人員的保險制度、生命安全加以保護，以徹底執行公權力並提高取締績效。
4. 宣導民眾正確觀念：由於非法攤販並不受管制，導致非法攤販日益滋長。因此主管機關應灌輸消費者在向攤販行消費之行爲時應注意有無懸掛攤販證，並加強對消費者進行「拒向非法攤販消費」的宣導，以保障合法業者，減少違規業者生存空間。

(三) 制度面：目前營業性道路障礙興盛的主要原因乃攤販本身毋需擁有店面，而在路旁或騎樓上擺設非但可省去龐大的土地租用費用且機動性高，另一主要原因爲長久以來店家將門前之騎樓、道路視爲私有地所致。因此欲有效解決營業性道路障礙問題，根本乃需從制度面著手，方能達治本之效，其對策有下列三項：

1. 確實了解業者、消費者需求特性：
 - (1) 業者：目前雖然已陸續設置觀光夜市，但仍舊供不應求，攤販只好利用機動性高特性和取締人員玩躲迷藏。除此之外，店家過去都未曾被告知在騎樓或道路擺設餐桌、招牌、商品...等行爲係屬違法，在近年來政府重視建立以人爲本的生活步道系統、維持交通順暢及市容品質前提下，強烈的取締行動即造成商家強力的反彈。
 - (2) 消費者：雖然攤販銷售之物品在一般店面皆可購得，但因攤販往往廉價出售給消費者，在消費者貪小便宜及購買方便等優勢條件下，使得消費者願意且樂意向攤販消費。
2. 依據市場供需建立消除營業性道路障礙政策：
 - (1) 規劃區域性夜市、美食街、商店街、得來速：政府主管單位應先調查業者以及消費者的需求比例，並尋找適宜的地點規劃如區域性夜市、美食街、商店街、得來速等依據消費需求而設置。區域性夜市、美食街、商店街主要是提供行人族群爲主，得來速主要是提供開車族群爲主，以滿足開車族群需求，並在消費時不致影響交通狀況。
 - (2) 政府統一接掌管理：政府以低廉的價位租售攤位給業者，一方面讓業者不至於負擔龐大的租金，另一方面可監督業者一同打造清潔衛生的環境。
 - (3) 保障消費者權益：目前消費者對於向攤販所購買的物品、食物，如事後發現物品不良、吃壞肚子，往往忍氣吞聲不知該如何申訴（註：吃壞肚子可到衛生所申訴，買到不良品可至消費者服務處申訴），再加上有關單位並無實質的預防及解決措施。因此，未來應不定期稽查業者物品、食物的品質，並告知且提供消費者便捷申訴管道（例：統一規定在攤架前貼上申訴專線等措施）。
3. 利用環境改造工程消除營業性道路障礙

配合都市計畫進行市容之環境改造工程，例如人行道更新工程（由於施工期間業者必無法利用道路營業，將可間接有效地消除營業性道路障礙，但如更新後又開始出現營業性道路障礙，就要立即取締，使之無法趁機營業）、在路旁劃設機車停車格等措施，讓攤販退出騎樓、店家無法利用騎樓擺設物品、洗車修車業無法利用道路營業。

五、結論與建議

攤販、修售及洗車業者長期佔用道路、店家門前擺設商品、餐桌等營業性道路障礙現象，不論在都市鄉間，或是大街小巷均時有所見，業者佔用道路作為營業場所的非法現象已積習多年，其固然形成台灣地區特有之文化特色，但卻也對人車通行安全與權利、市容景觀產生某一程度的負面衝擊。近年來在建立優質通行環境的前提下，各地方政府均已採取強力取締行動，但始終是「雷聲大，雨點小」。因此本研究透過訪談與對執法人員警之問卷調查，發現由於目前關於營業性道路障礙之法規不完備、執法人員取締上困難度高及有關單位對於營業性道路障礙不易管理等問題為目前無法有效清除營業性道路障礙之主要原因。依此本研究分別從法規面、執行面、制度面提出相關因應對策，以作為主管機關未來取締營業性道路障礙之參考，期望將清潔與路權還歸於民，提升市容品質，建立一個以人為本的生活環境，進而邁向一個井然有序的優質交通文化社會。

六、致謝

研究期間承蒙台北市交通局第五股股長許元皇先生、台北市警察局公共關係室主任陳幸恩先生、台北市建設局市場管理處第四科股長張隄先生及相關受訪者協助，特此致謝。

參考文獻

1. 王詩禮，「取締整頓違規攤販芻議」，警光雜誌，第 452 期，民國八十三年三月。
2. 立法院，lyfw.ly.gov.tw
3. 台北市建設局市場管理處，www.dortp.gov.tw
4. 黃國平、藍如萍，「清除道路障礙策略形成程序及作為分析」，中華民國運輸學會第十四屆論文研討會，539-548 頁，民國八十八年十二月。
5. 蘇志強、陳瑞堂，「都市道路障礙執法程序之研究－以特殊停車佔用為例」，都市交通季刊，第十五卷，26-43 頁，第四期，民國八十九年十二月。
6. 蘇志強、陳瑞堂、張新岳，「都市停車道路障礙執法程序之研究」，八十八年道路交通安全與執法研討會，77-88 頁，民國八十八年六月。