

社區化停車管理法制之研究

Analysis of community parking Management Laws

蘇志強¹、洪文玲²、王芳蘭³、鄭惠州⁴

Chih-chiang Su, Wen-Ling Hung, Fan-Lan Wang, Huwi-Chuo Cheng

摘要

本研究旨在藉由社區居民之參與管理，達到社區停車資源之充分利用，期能改善現今停車資源之管理與運用，經由撥取部分停車收入，改善社區整體環境，獎勵民間參與經營，以建立一套社區停車管理機制。惟計畫之推動實施，須於合法前提下進行，目前有關停車之相關規範，散見於數種法令之中，惟諸多法令中有互相抵觸者或有缺漏而需加以修訂者，故需就相關法令統籌規劃，為促進社區化停車管理法制化作準備。

關鍵詞：社區化停車管理、社區管理組織、停車資源管理

Abstract

The purpose of this paper is to analysis the related laws for the community parking management system such that the proposing system can well utilize the parking resources, respond benefit to the whole community, and encourage the private sector involvements. However, the law analyses results show that the community parking placement requirements are regulated in a number of existing laws and part of their contents may conflict each other. They are insufficient to support the future community parking management development. Thus, it has been identified that to propose a set of community parking laws are necessary for meeting the above parking management properties.

Key words : Community Parking Management, Community Management Organization, Parking Resources Management

一、前言

以台北市為例，由於工商發展，國民所得提升，民眾車輛持有率與日俱增，截至 89 年 12 月底，台北市機動車輛登記數總計 1,625,526 輛，其中汽車 666,513 輛，機車 959,013 輛，若加上鄰近縣市之交通需求，則保守估計每日至少有上百萬輛汽車進入台北市區，而目前台北市停車位數僅計約 400,042 個，其中汽車停車位 342,090 個，機車停車位 57,952 個，停車位供需差距甚大。是以，在停車需求日強，停車空間拓展有限之際，雖政府歷年來均致力於增加停車供給與加強停車執法，但合法停車格一位難求，停車秩序的改善終難令人滿意，故若僅以增加停車位或加強執法等傳統方式，來尋求處理停車問題，仍將面臨緩不濟急之窘境。過去政府亦對「違規停車」、「路霸」強力執法，但終因停車供需差距甚大，整體停車管理政策長期以來又缺乏有效標本兼治之作

1 中央警察大學交通學系暨交通管理研究所教授兼系主任、所長

2 中央警察大學行政警察學系暨研究所教授

3 中央警察大學法律學系暨研究所助教

4 中央警察大學交通管理研究所研究生

為，使都市停車問題亦長為國人之夢魘，因此如何將過去停車之執法取締階段，進入管理疏導階段，進而法治化，是為本研究之最主要目的，故本研究主要以社區停車管理為基礎，進行總體停車管理法制分析，期望透過立法途徑，有效利用現有停車空間，在最適度的彈性運用下，以提高社區居民的停車使用與轉換率，間接解決都市社區的停車問題，由社區化的停車管理理念，將社區停車問題移由社區自治，間接減輕政府負擔，政府僅負責主管規劃方向，避免因私人的運具使用而轉嫁為社會成本的負擔。

二、社區化停車管理問題特性分析

2.1 社區化停車管理特性

「社區」是眾所周知的詞語，但是一般人對它的意義卻十分模糊，且其在各個領域上的定義也各有不同，若依過去文獻及國內交通需求，「社區」之停車管理特性可依下列不同構面探討之：

- 1.封閉型社區：所謂封閉型社區係指對於本身停車資源可單獨管理之社區，譬如，山莊、住宅大廈、私人辦公大樓、學校、醫院...等依其產權或依公寓大廈管理條例，可作為單獨管理之停車資源，其停車資源並不提供公眾之使用，其若需營業收費則需受相關法令約束，故其可謂僅提供特定之私人對象使用；目前大部份之封閉型社區亦難達每戶均具備停車位之地步，因此，其內部之停車需求問題亦可能外部化，故就長期之停車管理政策而言，因自備車位成本甚高且非法制規定，自行改善停車問題者，可從保持停車場進出口暢通或其他相關方式之停車回饋，以鼓勵自備車位。
- 2.開放型社區定義：所謂開放型社區係指封閉型社區以外的社區之可供公眾行駛或停車之場所，至於開放型社區之社區規模大小，需再依劃分程序界定之，其管理需依現行法令執行之，就長期而言，未徵收之 8 公尺以下私人巷道，亦應納入收費管理，方可實現開放型社區停車管理之目標。
- 3.整合型社區定義：整合型社區兼具封閉型社區與開放型社區之停車資源，當封閉型社區的停車空間無法滿足社區停車需求，甚至負荷過量時，停車需求勢必使用社區外部之停車資源，必需於合理的管理機制下，加入開放型社區作整體性停車資源規劃，達到社區化停車管理之最終目標。

以台北市當前之交通環境而言，社區停車管理必須考慮社區機能發展的完整性，社區規模除應考慮社區管理者的能力外，更應顧及社區生活機能，不能只為解決社區停車問題，而忽略社區整體性的發展，甚至限制社區各項建設之發展。換言之，社區規模除應儘可能提供社區停車服務機能外，尚須保持社區路網功能的完整性(例如巷道的出入與迴轉功能、社區巴士與各種轉乘接駁設施之使用)，並在兼顧社區生活機能的發展，考量社區停車特性之下，來推動社區化停車管理之理念。

又社區化停車管理是項配合都市生活型態所為的都市管理方式，然其推動應顧慮到社區居民的停車權益與感受，開放型社區與封閉型社區等停車資源作最妥善的整合規劃，然而，封閉型社區大都係屬私有財產及公寓大廈管理條例的範疇，政府並無將其作統合規劃之急迫性，反之，若相關建物及私人財產能尋求將其停車需求內部化，則在長期而言，此種努力應為協助都市空間改善之最速方案，故無論建築法令或建物容積率之獎勵，都需從日後之停車問題內部化需求從優考

慮，進而加速都市停車問題之改善。

目前都市社區內之 8 公尺以下巷道，均屬非徵收之私有土地，若將其納入停車管理，常直接影響社區居民生活上的安全性與停車權益，均涉及法令面與管理面等多元化複雜的問題，政府短期內可能無法與社區居民達成共識，故必需設定目標，鼓勵社區參與共識，方可逐步完成開放型停車空間管理之永續經營。

2.2 社區化停車管理問題分析

針對上述特性，社區化停車管理未來可能面臨的問題，進行前瞻性分析，俾供研提相關法令因應。

- 1. 政府與民間業者間權責問題：**政府與民間投資者需要共同體認到，彼此是一種合作的關係而非對立的關係，在「互信」的基礎共同追求「雙贏」。
- 2. 停車管理維護相關費用負擔問題：**停車管理費用應包括徵收私有停車場用地支出、人事費部分支出、拖吊業務費、管理設備器材維護費，…等相關費用負擔問題，應明確規範。
- 3. 基金管理與回饋社區問題：**停車場基金來源可能包括地方政府一般財源、上級政府的補助費、交通違規停車罰鍰收入、合法的停車收費，以及特許民營業者繳交的權利金，…等，應建立一套基金管理與使用的制度，譬如，以某種基金比例回饋充作社區發展基金，並作為社區停車場建設發展之用。
- 4. 社區規模界定的問題：**社區化停車管理，基本上係都市停車管理的縮影，社區規模宜由地區性道路所圍成的停車空間，由鄰里單元組成，並考量當地社區生活機能、旅次活動的特性、行政管理體系等因素，來定義社區規模。但就行政管理體系而言，社區與社區之間，可能產生行政管理權責上的重疊，故建議應將此行政界域爭議不清之處，以道路功能系統重新調整行政區域，以確保社區路網的完整性，進而以此成立停車管理機制，因應社區化停車管理之需求。
- 5. 停車資源整合問題：**社區停車資源包括公有及私人停車資源，若於推動初期，欲全數取得停車資源及停車場用地較為困難，且較無法達成共識，因此，停車資源的整合就現階段而言，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。
- 6. 組織經營型態研訂問題：**在具備社區化停車經營管理法源基礎下，進行可行性組織經營型態方案之研訂，藉以有效改善社區現有的停車問題，發展社區化停車管理的理念。
- 7. 彈性停車費率研訂問題：**彈性的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。
- 8. 各種停車空間彈性管理問題：**社區各種停車空間之彈性管理，可分為時間與空間兩種方式，就時間維度方面，建立合理的「費率結構」，以提高車位轉換率；另就空間維度方面，合理化停車場用地或公共設施比例。
- 9. 各種停車位規劃問題：**主要包括人力、財力、土地所有權、道路功能、劃設品質及法規面等問題，政府、社區停車管理委員會、民間業者之間應如何配合，針對上述停車位規劃問題，建立

整合性的規劃設計，並透過立法予以明確規範。

10 取締違規停車問題：一般認為社區化停車經營管理授權範圍應將執法權排除，原因在於為防止社區管理者濫用職權之弊端，使停車族群於遭受權益上的損害，但若要提昇社區化停車管理服务效能，則必需提高違規停車之被取締率。

三、社區化停車管理之法制分析及檢討

依據上述社區化停車管理之相關課題，有關社區化停車管理之主要項目，其相關法制事宜，分析如下：

3.1 社區化停車管理之法源依據

按法源可分為成文法與不成文法，前者包含憲法、法律、國際法、命令、地方自治規章，後者包含解釋與判例、習慣法及一般法律原則例如比例原則、公益原則明確性原則、平等原則、禁止不當連結原則等等。按其位階高低順序排列依次為，憲法、法律、命令、地方自治規。「自治條例」位階優於「自治規則」，「委辦規則」之效力則低於中央法令。

我國目前並無針對社區停車管理單獨規範之專法，有關社區停車管理之依據，如同管理停車場或道路停車一般，散見於中央及地方訂定之法令當中，之間各成體系，交錯適用。欲瞭解社區化停車管理法源依據，應從停車場相關法令著手，從停車場之規劃、設置、興建到營運管理，所涉及法令相當繁雜，且停車場依停車場法規定分為路邊及路外停車場二大類。其中路外停車場依性質可分為依：「都市計畫興建之停車場」、「建築物附設停車空間」、「臨時路外停車場」、「依土地分區使用管制規定設置之停車場」及「其他依特定目的事業設置之停車場」等五小類，相關法令規範亦有所差異，為有助於瞭解現行規定之內容。有關上述六類停車場之常用法令依其法規形式、規範內容等，與停車場規劃、設置、興建、管理之關係（詳參閱鄭淳元,2000）。

而其中可作為推動社區化停車管理之法律依據者，茲分述如後：

(1)**憲法：**社區化停車管理之立法權屬於中央權限或地方權限，此從憲法規定來看，屬於中央立法權事項為「國道」（憲法第一〇七條第五款）及「二省以上水陸交通運輸」（憲法第一〇八條第一項第九款）；至於「省之實業、交通」或「縣之實業、交通」，依據憲法第一〇九條第一項及憲法第一一〇條第一項係屬省與縣之立法權與執行權。易言之，有關社區化之停車管理法制，乃屬地方性交通事務，宜由省縣立法並執行之。

(2)**地方制度法：**憲法第一一八條規定，直轄市之自治，以法律定之。而地方制度法第十八條第一項、第二項及第十項規定，有關直轄市組織之設立管理、財產之經營處分，以及道路之規劃、建設及管理皆為自治事項，復依同法第二十五條規定，直轄市得就其自治事項或依法律授權，制定自治法規，據此，台北市得配合社區化停車管理之政策，另行訂定自治法規實施之。

(3)**停車場法：**「停車場法」係立法院三讀通過，經總統公布之法律，其位階低於憲法，高於行政命令。目前為各地方政府執行停車場規劃、設置、經營、管理及獎助等事項之主要法源，其第一條明白宣示停車場法之立法宗旨在增進交通流暢，改善交通秩序，與本研究案社區化停車管

理之研究目標相同，故可作為社區化停車管理執行上之法律依據。

3.2 社區規模與劃分標準

若停車場資源朝社區化經營管理，則社區之界定應為首要課題。停車場法第九條第一項第一款雖有提及直轄市或縣市主管機關應核准「國民住宅及社區之建築」投資增設停車空間，但對何謂「社區」，並無進一步定義。且就其他相關法令觀察，亦無對社區為統一之定義，僅於極少數之個別行政命令中各自對社區作不同之界定，或由各鄉鎮市鄰里等地區居民自行劃定。茲以「公寓大廈及社區安全管理辦法」第二條為例，該辦法所稱之社區係定義為：「數幢公寓大廈、住宅，依本辦法規定，聯合設置有守望相助巡守組織之地區」。故在此原則下，本研究建議可依前述之管理需求界定社區之管理規模。社區類型不同，亦影響社區停車管理組織經營模式，例如單純住宅區宜以社區自治方式經營停車管理，商業型社區因停車需求較為急迫，宜由民間投資興建管理。故應為社區分類，再就各類型社區界定其規模或劃分標準，俾使執行上能切合所需並有所準據。

3.3 社區化停車管理組織經營模式

1.政府經營模式：停車場法第四條、第五條之一及第十六條前段，為地方主管機關得自行籌措資金興建停車場，並為經營之依據。另就現有道路之設置路邊停車場及收費、管理等，依第十二條至第十五條規定，係由地方主管機關為之。

2.政府委託民間投資機構經營模式：

- (1) 停車場法：停車場法第二十九條，現「公有路外停車場，得委託民間經營，其委託經營辦法，由直轄市或縣（市）政府定之，並報請上級主管機關查備。」
- (2) 促進參與公共建設法與獎勵民間參與交通建設條例：二者同為獎勵民間參與建設，所不同者前者之適用範圍不若後者僅限於交通建設。因促進民間參與公共建設法於 89 年 2 月 9 日始公布施行，依後法優先於前法適用原則，如有競合，應優先適用「促進民間參與公共建設法」。
- (3) 台北市公有路外停車場委託民間經營辦法：本辦法係依停車場法第二十九條授權訂定，性質上應屬地方自治規則。本辦法對參與投標經營者有資格上之限制，需為公司組織，其公司所營事業並應有停車場經營業務（本辦法第五條）。由上述法令規定內容可知，目前僅就路外停車場部分可委託民間經營，至於路邊停車場部分則法無明文。

3.特許民間經營模式：

- (1) 土地法：第十四條及第六十八條，公路主管機關得公告公路沿線停車場由私人或團體興建之。並給予技術、人力、物力協助及獎勵。
- (2) 停車場法：停車場法第六條，明訂得由民間投資興建公共停車場，政府應予獎助。有關都市計畫用地依停車場法第十六條規定，民間投資興建路外停車場，其建築物及設備於使用年限屆滿後應無償歸還主管機關。
- (3) 都市計畫法：都市計畫地區範圍內，公用事業及其他公共設施得獎勵私人或團體辦理，並

收取一定費用，都市計畫法第三十條明文規定，另依第四十二條規定意旨，停車場為公共用地，因此都市計畫地區內之停車場，得由民間投資興建。

- (4) 促進民間參與公共建設法、獎勵民間參與交通建設條例：促進民間參與公共建設法第八條第一款至第七款將所有民間參與公共建設之可能發生之方式明文列舉，並於第八款為一概括規定，以期能涵蓋所有參與形式，反觀，獎勵民間參與交通建設條例第六條僅依規劃、興建、營運等列舉三種參與型態，而相關營運權、經營權等並未詳細規定，依後法優先適用原則，應優先適用促進民間參與公共建設法之規定。
- (5) 獎勵民間投資興建停車場辦法：本辦法乃內政部為獎勵民間投資興建停車場所訂定，其所稱「停車場」依本辦法第五條規定，係指公共使用之平面或立體停車場，包含都市計畫範圍內之停車場用地、得興建停車場之公園、廣場、學校、商業區、住宅區、工業區得興建臨時性停車場之土地以及建築物法定空地之地下層。故性質上應屬停車場法之「路外停車場」而不包含路邊停車場。又本辦法係行政院核定後由內政部發布，性質為中央職權命令，依行政程序法第一七四條之一規定，應改以法律規定或以法律明列其授權依據後修正或訂定，否則至九十年底失效。
- (6) 台北市獎勵投資興建公共設施辦法：本辦法係依都市計畫法第三十條規定由台北市政府訂定，性質為自治規則。

3.4 社區管理組織之結構、權限

就不同經營模式下，社區管理組織之權限結構等現行法令有何規範？茲分析如下：

3.4.1 政府投資經營

政府其管理組織結構可大別為政府機關與社區停車管理委員會二方面討論：

1. 機關主管：現行有關公有停車場之經營管理者多為政府機關，其權限範圍之相關規定計有停車場法、地方制度法、道路交通處罰條例、公路法、土地法、國有財產法..等，下面就最密切相關之條文分析之：
 - (1) 停車場法：規定主管機關得全面整理巷道，並視路邊交通情況設置停車場並收費。路外公共停車場附近之道路，主管機關得視情況劃設禁止停放區或予以收費。有關停車費率標準，由主管機關定之，並送地方議會審議。汽車駕駛人如有違規，主管機關或警察機關得逕行將車輛移至適當場所。最後，有關停車場之規劃興建、營運管理及違規車輛之拖吊，應指定專責單位辦理，故主管機關如因人力不足，似可依本法規定委託指定民間團體辦理。
 - (2) 地方制度法：所謂自治事項，第二條規定係指：地方自治團體依憲法或本法規定，得自為立法並執行，或法律規定應由該團體辦理之事務，而負其政策規劃及行政執行責任之事項。另依第十八條規定，有關直轄市組織之設立及管理、直轄市財產之經營及處分、道路之規劃、建設及管理皆屬直轄市自治事項。故有關台北市道路規劃停車格、市有土地之利用興建停車場，應屬自治事項，台北市得立法並執行。人民違反自治事項之行政義務者，如不予以處罰，則行政目的無法達成，如予以裁罰性之處分，由法律授權訂定，

其授權並應符合明確性原則，始符合憲法第二十三條以法律限制人民權利之意旨。此經大法官釋字第 313、394 號解釋在案。故本法第二十六條明文規定，地方自治團體對違反自治事項者，得予以行政罰，並詳列其處罰種類包括：罰鍰、勒令停工、停止營業、吊扣執照以及其他限制或禁止為一定行為之不利處分。

(3)公路法：公路主管機關，興建之停車場、服務站依第二十五條規定得向停放之汽車或接收服務者收取費用。

(4)土地法與土地徵收條例：土地徵收條例與土地法皆為法律，前者係針對私有土地徵收所涉及之程序、補償費等予以特別規定，是以如有抵觸，應優先適用。因興建停車場之需要，需用公有土地時，可依土地法第二十六條規定辦理撥用。各級政府機關需用公有土地時，應商同該管市縣政府層請行政院核准撥用。如用地屬私人所有，則應優先適用土地徵收條例相關規定，辦理徵收。

(5)國有財產法：國有土地因興建停車場等公共所需，依第三十八條規定辦理撥用。

(6)各級政府機關興建收費停車場互相撥用公有土地有償與無償之撥用原則：如因興建收費停車場而依前開土地法第二十六條或國有財產法第三十八條辦理撥用時，原則上為有償撥用，例外，符合規定時始採取無償撥用。

(7)台北市市有財產管理規則：第七條：公有停車場為公共用財產，非公用財產之土地，如興建停車場公眾使用，各級政府機關得依本條規定申請撥用。

2.社區停車管理委員會：目前有關社區之定義，法律上並無統一規範，且「社區停車管理委員會」（以下簡稱社區停管會）乃未來配合社區化停車管理所成立之新組織，現行法令並無規範。

3.4.2 政府投資興建委託民間經營管理

政府將土地或公有停車場出租與民間經營停車場業務，二者間之法律關係為行政契約或私法契約？所謂行政契約又稱公法契約，係指兩個以上當事人，就公法上權利義務設定、變更或廢止所訂立之契約。其與私法契約最大之區別為前者適用法規及所生法律效果均屬公法性質，而後者適用規範及所生法律效果皆屬私法。依「停車場法」第二十九條及依本條文授權特別訂立之「台北市公有路外停車場委託民間經營辦法」，規範委託民間經營之特別權利義務，似應為行政契約，但另就第四條條文內容「租賃契約」，似又為民法上租賃契約關係，除有特別規定外應適用民法相關規定。

3.4.3 特許民間經營模式

有關民間經營停車場之模式，依促進民間參與公共建設法第八條規定，可分為七下列幾種，以下就所有權及經營權為民間業者所有，其應具備之管理組織結構及權限等現行相關規定予以釐清：

1.政府機關：有關道路之規劃，整頓部分，與路邊停車場之問題，皆為政府之權責與第一項經營模式並無不同，而對民間業者投資興建之路外停車場之經營管理，因路外停車場之所有權、經營權皆為民間業者所有，政府機關之立場僅位於監督管理業者之角色，並給予適當之獎勵及技術支援。有關獎勵部分將另外就現行法令規定分析，以下為政府之權責規定：

- (1).在監督方面：首先依獎勵民間參與交通建設條例第三十五條規定即促進民間參與公共建設法第四十二條規定，主管機關應將民間業者所應具備之資格條件公告徵求民間參與。再就申請人之興建或營運能力、公司組織健全性、財物狀況等等，依公平公正之原則，擇優評審。有關審核之相關程序及作業流程計有：「獎勵民間參與交通建設條例施行細則」、「交通部民間投資建設案件甄審委員會組織及評審辦法」、「民間參與公共建設申請與審核作業注意事項」、「交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點」、以及「交通部暨所屬各機關辦理民間參與交通建設作業實施要點作業流程」等行政命令、行政規則詳加規範。此外就民間收費率之審查及施工進度、經營情形等，促進民間參與公共建設法第五十二條、第五十三條皆有規定，並賦予主管機關得限令改善或停止興建、撤銷興建或營運許可之權限。台北市獎勵投資興建公共設施辦法第十七條亦同。
 - (2)在技術支援方面：依公路法第六十八條規定，公路主管機關應予技術或人力、物力之協助。另獎勵民間參與交通建設條例施行細則第十九條，主管機關得視交通建設計畫之性質，備具民間投資資訊，供民間投資人索閱。
 - (3)權利移轉：依停車場法第十六條第三項規定，民間業者投資興建之停車場建築物及設施，於使用年限屆滿後，應無償歸屬於該管主管機關或鄉、鎮、縣轄市公所所有，並由該等機關或公所單獨囑託登記機關辦理所有權移轉登記為國有、直轄市有、縣(市)有或鄉(鎮、市)有，投資人不得異議。促進民間參與公共建設法第五十四條規定，則依原許可條件有償或無償概括移轉予主管機關。
- 2.民間業者：可分申請資格條件、報備及受檢義務以及經營權等項目分析
- (1)申請資格：「停車場法」雖無申請之資格限制，但就收費部分則有不同規定，如為自然人或營利法人，得對外營業，反之，如為公益法人則得收取管理費，此乃因法人成立係為公益而非營利之目的性質所使然。「促進民間參與公共建設法」第四條則限制需依公司法成立之公司或經主管機關核定之私法人，始得適用本條例之規定。另「獎勵民間投資興建停車場辦法」、「台北市獎勵投資興建公共設施辦法」等皆無特別限制。
 - (2)申請程序：備妥資格文件、興建計畫、營運計畫等等相關資料向主管機關提出申請，停車場法第二十四條、促進民間參與公共建設法第四十三條明文規定。如經核准需依建築法令規定申請建照、使用執照（獎勵民間興建停車場辦法），其設備應符合消防法等相關法令。
 - (3)報備及受檢義務：有關管理規範、停車費率及業務等相關資料應報請主管機關核備或接受主管機關監督檢查。停車場法第二十五條、第二十六條及第三十三條以及獎勵民間參與交通建設條例第四十條第二項、獎勵民間參與交通建設條例施行細則第二十三條等皆有明文規定。
 - (4)經營權：民間投資業者對停車場之經營雖有自主權，但有所限制，其有關管理規範及收費等，需經主管機關核備。
- 3.社區停車管理委員會：其組織、權限目前法無明文，其權利義務與設置，需另尋求立法規範之。

3.5 資源管理運用原則

爲使停車資源有效利用，解決停車場不足問題，不論現有或未來新建之停車資源應朝多目標規劃使用，並應就停車資源善加管理、維護。而私人既有巷道，是否仍有供公眾通行之必要？應予以整理並編列清冊，逐步辦理徵收，俾便統籌規劃停車資源。以下就停車位規劃、管理以及既有巷道之徵收等現行相關法令進行分析：

1.停車位之規劃應符合多目標使用以及現行法令相關規定：

- (1) 停車場法第七條規定，都市計畫已劃設或興建之市場、公園等公共設施得以多目標使用附設停車場。
- (2) 都市計畫公共設施用地多目標使用方案。
- (3) 建築法：一般社區大廈、公寓如欲加設停車塔，除變更頂樓之用途外，並須加設升降設備，涉及建築法之增建及改建，依本法第二十五、七十條規定，應事先申請建築執照及使用執照。原供公眾使用公有或私有建築物，例如學校或醫院等如規劃開放供公眾停車，涉及本法之使用變更，依七十四條規定，應申請變更使用執照，其申請人應視其爲公有或私有而有不同。
- (4) 消防法：有關停車場之消防安全設備其設置、維護應依規定辦理。
- (5) 都市計畫法：有關停車場之興建應考慮土地使用分區及交通情形與預期之發展以及其他相關規定。
- (6) 建築技術規則：有關建築物附設停車空間之設置數量標準（請參表 6.2）、停車空間之構造、車道之寬度、坡度、緩衝道、車庫之建築構造等相關規定詳見本規則建築設計施工編第五十九條至第六十一條以及一百三十六條至第一百三十九條。
- (7) 台北市土地使用分區管制規則：第八十六條之一規定，建築物新建、變更用途或增建部分應依都市計畫規定設置停車空間，都市計畫爲規定者，依下表（表 6.3）規定，但基地面積達 1000 平方公尺以上之建築物應依下表規定加倍留設。
- (8) 身心障礙者保護法：針對殘障同胞之停車問題本法第四十八條公共停車場應保留百分之二比例作爲身心障礙者專用停車位等之保障規定，將來爲社區停車資源規劃時，應注意配合本條文規定保留殘障停車位。
- (9) 台北市建築管理規則：本規則係依據「建築法」授權訂定，有關停車場之建築應依本規則之規定辦理，例如執照之申請等，另第二十八條規定：「建築基地境界線不整齊者，應自該境界線之適當地位留出 1.5 公尺爲防火巷並以能.....爲原則....」。
- (10) 台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點：本要點係依建築技術規則第五十九條之二規定訂定，以鼓勵建築物增設停車空間，供公眾使用。
- (11) 台北市免辦建築執照建築物或雜項物處理原則：有關路外停車場臨時附屬設施、路邊停車場收費亭等建造時，依本原則第二條規定，應向台北市政府工務局申請，免建築執照申請。
- (12) 台北市汽車運輸業停車場設置要點：本要點係依停車場法第二十三條及汽車運輸業審核細則訂定，由「台北市汽車運輸業停車場設置要點」第 5 條：『停車場得因應營運管理需要，分設多處或多家合置於一處，每家停車位數不得少於其營業車輛數六分之一』。
- (13) 台北市機器腳踏車及慢車停放規定：依第三條至第五條規定，機車得停放在人行道或騎樓，惟第六條至第八條規定，授權交通局得視情形，在騎樓或紅磚人行道設置禁止停車標誌、標線。

2.停車位之管理維護費用應由停車場經營者負責：依台北市公有路外停車場委託民間經營辦法第六條規定，有關停車場設備之更換、增添所需費用應由承租人負擔。可知停車場之管理維護費用應由實際經營者負擔。

3.既有巷道應辦理徵收：土地徵收條例第3條規定，國家因交通事業之需要得依本法之規定徵收私有土地。平均地權條例第十條、第四十二條則分別規定徵收應以公告土地現值補償其地價並免徵增值稅，是以私人既有巷道因供公眾通行之需要，國家得依法辦理徵收。

查目前私人既有巷道多未辦理徵收，且依法已成立公用地役關係，所有權人既無法自由使用，亦未獲補償，對所有權人而言顯屬特別犧牲。依大法官釋字第四〇〇號、四二五號及四四〇號意旨，憲法第十五條於人民財產權應予保障之規定，旨在確保個人自由使用、收益及處分其財產，免於公權力或第三人之侵害，雖國家機關得依法徵收人民財產，但應給予相當補償。既成道路之所有權人對其土地既無從自由使用，係因公益而特別犧牲其財產上利益，國家應依法律規定辦理徵收給予補償。有關機關亦應訂定期限籌措財源逐年辦理或以其他類似方法達到相當補償之效果。

3.6 停車場基金

1.停車場法第四條規定，地方主管機關為籌措停車場興建營運資金及獎助民營路外公共停車場，得籌措專款依有關規定設置停車場作業基金，並授權地方主管機關訂定收支及保管運用辦法。

2.「台北市公有收費停車場基金收支保管及運用辦法」：本辦法係依停車場法第四條及預算法第十九條、七十八條訂定，規範本基金之資金來源、用途。

3.7 停車場費率

1.停車場法第三十一條規定，停車場收費費率標準，由地方主管機關依計算公式定之，其計算公式應送請地方議會審議。

2.台北市公有停車場收費標準：本標準依停車場法第三十一條授權訂定。管理機關停車場應依區域、流量、時段之不同，訂定差別費率並公告之，並得因特殊情況需要採累進或折扣方式計費。

3.台北市公有路外停車場委託民間經營辦法：第八條規定，承租人得依區域、流量、時段之不同訂定差別費率，並不得超過台北市公有停車場收費費率標準。

4.獎勵民間參與交通建設條例：第四十條規定，投資興建停車場之民間機構於申請案財務計畫內擬定收費費率標準與其調整時機及方式，並報請主管機關核定後公告實施。主管機關為前項核定時應經各該會議審議。

3.8 社區居民優惠措施：現行法令並無規定，未來應予立法，以提高居民配合意願。

3.9 停車場法律性質：關於停車場之法律性質，目前並無明確之法律條文規定，有賴法理解釋以及相關司法見解。

3.10 應公告事項：停車場法第十三條規定，地方主管機關應於路邊停車場開放使用前，將設置地點、停車種類、收費時間、收費方式、費率及其他規定事項公告周知，變更及廢止時亦同。

行政程序法第四十四條至四十六條規定，行政機關持有或保管之下列資訊應公開：法規命令、行政指導有關文書...等等。委託民間經營者，主管機關應事先公告業者應具之資格及決定之程序，並予參與者表示意見之機會。另行政機關訂定法規命令時，除情況急迫外，應事先公告周知，並得依職權舉行聽證，如舉行聽證，聽證前應於政府公報或新聞紙公告。命令核定後，則應刊登公報或新聞紙上發布。

3.11 獎勵民間投資優惠措施：

- 1.停車場法：第三十四條主管機關為鼓勵民間興建公共停車場，應就停車場用地取得、資金融通、稅捐減免、規劃設計、公共設施配合等予以獎勵或協助。
- 2.促進民間參與公共建設法與獎勵民間參與交通建設條例：分別就用地取得與開發、融資與稅捐優惠等方式獎助民間參與投資興建交通建設。並依本條例訂定各項優惠標準：「民間機構參與交通建設減免地價稅、房屋稅及器稅標準」、「民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法」、「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」、「民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法」、「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」、「交通銀行策略性投資計畫優惠貸款要點」、「獎勵民間事業參與公共建設優惠貸款要點」等等。
- 3.獎勵民間投資興建停車場辦法：本辦法第十條至第十四條規定，給予投資興建者租金、貸款、稅捐上之種種優惠措施。
- 4.台北市獎勵投資興建公共設施辦法：本辦法依都市計畫法第三十條訂定，其獎勵方式規定於第二十一條，計有租金優惠、相關公共設施由市府配合興建、貸款優惠、減免稅捐等。

3.12 相關單位違反規定之處罰

對違反義務者之處罰規定，因主體不同而有不同，茲就經營停車場業務之民間業者、社區停車管理委員會、以及違規停車者分別予以闡述：

1.民間業者

- (1) 停車場法：對於違反本法規定之停車場經營業，可限期改善、處負責人罰鍰，情節重大者，得定期停止其營業之一部或全部，甚至撤銷停車場登記或其核准，第三十四條至第四十一條明文規定。
- (2) 促進民間參與公共建設法：第五十二條規定，如施工進度落後、經營不善或其他重大情事發生，主管機關得限期改善、逾期不改善或改善無效者，中止興建或營運一部或全部，經相當期間仍未改善者，終止投資契約。
- (3) 消防法：管理人未依規定設置、維護消防設備等規定，得處罰鍰、停業之處分。本法第三十三條至四十五條有相關規定。
- (4) 台北市政府處理建築物違規使用要點：第三點規定，建築物使用執照核發後，有關消防、停車空間、防空避難設備由各該主管機關（警察機關消防單位、交通單位、民防單位）建檔列管，違者得依建築法等相關法令予以處罰。

2.社區停車管理委員會

現行法無明文規定。

3.違規停車者

- (1) 道路交通管理處罰條例：本條例第五十五條至五十七條定有罰鍰規定，並得使用民間拖吊車拖離之。
- (2) 道路交通安全規則：本規則第一一一條及一一二條規定汽車停車應遵守之規定。第一四〇條規定任何人不得有妨礙道路之行爲。

四、結論與建議

爲促進社區停車管理效率，提昇交通環境品質，有賴社區民眾之支持，以及民間停車場經營業者、使用者之配合，實施社區化管理就現行法令而言尚有許多亟待修法配合之處，例如，社區居民優惠措施應有法令之依據，未來可於停車場法增訂相關規定；另外，社區停車管理委員會之成立以及應有之權限、功能等，亦應於停車場法增訂，相關規定，以爲法源依據。再如違規停車方面，現行道路交通管理處罰條例規定之處罰額度過低，建議於國民所得提高及違規停車日益嚴重之情形下，適度提高處罰額度。此外，有關停車場委託民間經營部分現行法令僅規定路外停車場，至於路邊停車場付之闕如，將來亦應配合修訂，俾便社區停車資源得以整合，並委由民間團體經營。

參考文獻

- 鄭淳元，停車場相關法令之解析與檢討，停車場季刊，民國 89 年 10 月。
- 楊立奇，停車管理策略研訂，停車場季刊，民國 89 年 10 月。
- 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。
- 王文麟，交通工程學－理論與實用(修正版)，自印，民國 87 年 9 月。
- 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。
- Austroroads, "Guide To Traffic Engineering Practice-Parking", Part11, pp.3-9, 1994.
- W. R. Mcshane and R. P. Roess, Traffic Engineering, Prentice-Hall, Inc., 1990.
- ITS America, "A comparison of Intelligent Transportation Systems Progress around the World through", ITS America 1997, Washington, D.C., U.S.A, 1996.
- 王文宇，關於獎參條例與促參法草案的十點建議，月旦法學雜誌 34 期，1998。
- 潘欣榮，獎勵民間興辦公設設施法治研究，台大法研所碩士論文，1997。
- 楊雲驊，行政委託制度之研究，台灣大學法律系碩士論文，1993。
- 蔡茂寅，行政法法源之意義與機能，月旦法學雜誌 56 期，2000。
- 吳庚，行政法之理論與實用第五版，1999。