

## 臺北市委託民間辦理違停拖吊招標條件之規範

### A Research and Establishment of Bidding Regulations for Private Towing on Parking Violation in Taipei City

馮佩君 Pei-Chun Feng<sup>1</sup>

黃慧娟 Hui-Chain Huang<sup>2</sup>

#### 摘要

拖吊業務非商品營利，委託民間拖吊業者執行拖吊業務若過度執法會引發民怨，而執法不力亦造成交通秩序混亂，因此如何界定執法強度？似乎缺乏考評衡量基準，又除了一般違規停車拖吊勤務外，其他酒駕、防飆執行拖吊績效所需耗費人力與時間，亦無法以拖吊數量加以評比。雖然委託民間拖吊業者執行拖吊業務為多數縣市採行方式，惟交通局停管處與警察局交通大隊分工與權責問題仍有諸多爭議，警察人員執法不夠積極，連帶民間業者執行拖吊數量未達目標值，而出現營運虧損不願意繼續履約問題。依據統計資料顯示，臺北市的拖吊量逐年下滑，80年代一年可拖吊約60萬輛，102年只剩約12萬輛。考量拖吊場之地理位置、區域環境特性，均會直接影響拖吊場之拖吊數量。為使委託民間拖吊招標案能順利執行，本研究先行就廠商、契約機關及執法（行）機關間執行上之問題加以探討，並建議可行之招標方案，以作為臺北市停管處未來招標決策之參考。

**關鍵字：**違規停車、民營拖吊、委外招標

#### Abstract

*Parking violation towing is a non-profit business. Excessive towing performed by private towing service would cause public complains. Insufficient duty-perform on towing, however, would also cause traffic disorder. Therefore, it is difficult to well define how to justify duty-perform on private towing service due to a lack of assessment criterion. Besides general duties on parking violation towing, the labors and time invested in towing performance on drunk driving and wildly car racing cannot be assessed solely by towing number. Although many cities have committed private towing industries to perform towing business, there are still many duty and responsibility issues exist between the Parking Management Bureau of Department of Transportation and the Traffic Division of City Police Department. The fact that polices passively perform their duties has resulted in the targeted towing numbers were not reached and this controversy has caused private towing industries reluctant to carry out the signed contract for preventing business loss. The studied statistical data reveal that the towing numbers are descending yearly. There were*

1 中央警察大學行政管理學系助理教授（聯絡地址：33304 桃園市龜山區樹人路56號，電話：03-3282321 轉 4716，E-mail: petrinal115@gmail.com）。

2 中央警察大學行政管理學系教授(E-mail: huichain@mail.cpu.edu.tw)。

*approximate 600,000 vehicles towed in 1991 but only 120,000 vehicles were towed in 2013 in Taipei City. The location of towing management office and characters of regional environment have found to directly affect the towing number of a towing management office. For securing execution of commitment for private towing bidding, this study explored the contract execution issues among private towing industry, contract-issuing institution and law enforcement institution. The results of this study would propose viably bidding schemes to provide a crucial reference for Taipei City Parking Management Bureau in making bidding decisions in the future.*

**Keywords:** Parking violation, Private towing, Outsourcing invitation to tender

## 一、緒論

由於停車空間供需嚴重失衡，導致違規停車為都市嚴重交通問題，為改善違規停車問題，不得不運用違規停車拖吊機制，以維護道路應有之通行功能，依據道路交通管理處罰條例第 85-3 條第 1 項規定，可將違規停車車輛移置或扣留，車輛移置或扣留得由交通勤務警察、依法令執行交通稽查任務人員逕行移置或扣留，並得使用民間拖吊車拖離之。拖吊對於抑制車輛違規停放與改善道路交通順暢確實具有正面的助益，尤其在民間拖吊業者的營收主要是以論件計酬的方式（來自拖吊車輛的車主），其違規停車拖吊作業更為積極，相關拖吊勤務執行雖依法由交通執勤員警指揮與督導，但部分拖吊作業卻遭到民眾的抱怨，市民對於違規停車與拖吊作業必要性之實際知覺與期望有所落差，使得整頓交通之立意受到質疑。

臺北市停車管理工程處（以下簡稱停管處）為配合交通警察大隊（以下簡稱交通大隊）交通執法拖吊需要，辦理委託民間拖吊公司執行拖吊業務，於停管處招標採購簽約後，由交通大隊員警指揮民間拖吊業者執行違規停車拖吊作業。又臺北市政府採購稽核小組於 96 年度查核「委託廠商拖吊」勞務採購案，認為該採購案異質性不高而採最有利標方式決標似不盡恰當，不符合「政府採購法施行細則」第 66 條及「最有利標評選辦法」第 5 條之規定，故建議改採最低價格標辦理。因決標方式採最低價格標，政府所需支出之最高成本不高於決標總價，可視為交通局對於民間拖吊業者之委外拖吊成本，依據 103 年 6 月 3 日修正之「臺北市處理妨礙道路交通車輛自治條例」第 7 條規定：「車輛經移置、保管者，應收取移置費、保管費。但經查明為贓車者，不予收取。」其中，保管費係廠商提供場地負責車輛保管工作，民眾實際於保管場繳交保管費全額給付廠商，大型汽車每輛/半日：250 元、小型汽車每輛/半日：100 元、機器腳踏車每輛/半日：25 元。相較於臺北市的收費標準，僅為一橋之隔的新北市，為了兼顧交通安全與民怨，於 101 年宣布調降拖吊移置費從 1000 元降為 880 元，臺北市違規停車拖吊移置及保管費亦自 103 年 6 月 3 日起調降，小型車拖吊移置費由新臺幣 1,000 元調降為 900 元，保管費部分，原半小時免費修正為 1 小時內領車免費，逾 1 小時以上未滿 12 小時者，以半日計費；每半日計費壹次。

停管處委託民間拖吊招標作業為四年一標，從 100 年中旬開始進行 101~104 年的招標作業，由於拖吊數量逐年降低，廠商常反映實際拖吊數量未達停管處招標預估拖吊數量，造成不符拖吊成本並呈虧損，希能由停管處協調交通大隊增加執行警力以增加拖吊數或以補助方式彌補損失，因而造成契約執行困擾及影響後續廠商投標意願，就 101~104 年委託廠商拖吊勞務採購案，12 個行政區中信義、

南港區面臨多次流標的窘境，而迄今尚有 1 標的區（松山、內湖區）屢次招標仍無廠商投標之情形。由於業者平均每次拖吊可獲 600 元到 800 元報酬（各行政區簽約價不同），拖吊量愈大收入越高，拖吊業者評估松山、內湖區的拖吊量不夠，收入不足以應付支出，導致流標。

違規停車拖吊業務非商品營利，委託民間拖吊業者執行拖吊業務若過度執法會引發民怨，而執法不力亦造成交通秩序混亂，因此如何界定執法強度？似乎缺乏考評衡量基準，又除了一般違規停車拖吊勤務外，其他酒駕、防飆執行拖吊績效所需耗費人力與時間，亦無法以拖吊數量加以評比。雖然委託民間拖吊業者執行拖吊業務為多數縣市採行方式，惟交通局停管處與警察局交通大隊分工與權責問題仍有諸多爭議，以新北市、高雄市為例，拖吊數量因各種阻力因素（如：選舉民意、警察風紀等），致使警察人員執法不夠積極（因警察執法態度消極，實際拖吊數量僅達預估數量的一半），連帶民間業者執行拖吊數量未達目標值，而出現營運虧損不願意繼續履約問題。另外，若委託拖吊成本高於收費標準，相關拖吊執法必須由政府預算來補充不足問題。

依據統計資料顯示，臺北市的拖吊量逐年下滑，80 年代一年可拖吊約 60 萬輛，102 年只剩約 12 萬輛（汽車 97,144 輛及機車 24,099 輛）。考量拖吊場之地理位置、區域環境特性，均會直接影響拖吊場之拖吊數量（如：拖吊場管轄區域為社經活動較為密集區域，拖吊車進行拖吊之單位時間績效則較高）。為使後續委託民間拖吊招標案能順利執行，目前台灣 6 個都會區中，由於桃園市現階段僅桃園區與中壢區實施違停拖吊，且皆為公有營運之拖吊場負責執行拖吊作業，故本研究先就五都招拖吊業務委外招標作業進行分析比較，並進一步評估臺北市目前之招標方案及條件之設定，以作為相關單位未來招標決策之參考。

為了達到上述目的，本研究以焦點座談、訪談方式及實地調查方式蒐集各項資料，訪談對象包括民營拖吊業者以及交通大隊執法相關人員，再以問卷調查方式調查民營拖吊業者經營成本、拖吊車拖吊違規停車所需里程數，以及各項收入，據以評估合理招標條件。

## 二、拖吊相關文獻探討

針對拖吊課題研究者，由於地區及文化別的限制國內外少有研究，以下謹就與本研究主題較直接相關之文獻加以回顧。由於違規車輛數的多寡是影響拖吊業者參與投標的意願之一，且車輛違規停車數主要受到當地的停車供需、車輛持有與使用、土地使用概況、道路面積、活動人口等因素攸關。就臺北市而言，停管處以執行取締違規車輛所需拖吊車輛數做為甄選違規停車民間拖吊保管場之依據，其區位分佈因市中心的土地取得困難，大多分佈於郊區，造成拖吊場過於集中，拖吊責任區無法同時兼顧拖吊場所在位置及拖吊執行能量，拖吊範圍規劃又常常僅憑決策者的經驗運作或為拖吊公司協商的結果，以致拖吊範圍缺乏科學方法與理論基礎，違規車輛未能立即排除，同時造成拖吊保管場經營的效率的低落。許秀惠(2000)研究指出當拖吊業者執行拖吊業務時若所負責之拖吊責任區域越大，拖吊車所行駛之距離相對較遠，拖吊司機執行業務耗時較長，以致於所耗成本增高，

為提高業者參與競標之誘因，應予考量設計以成本加成的概念給予合理利潤，以解決過去委託業者辦理違停拖吊招標業務時，業者極力爭取位於市中心的責任區的標案，較少業者願意負責郊區拖吊的業務，以致於郊區的委外拖吊招標案常無業者投標而流標，並建議能輔以拖吊時間為計算費率的基礎之一。

高蓓蒂(1992)則實地至各廠商調查其成本與拖吊一違規車輛所需之時間與里程數。以社會總效益最大、公平性、計算方便及兼顧業者投資意願等方面，研擬出合理之拖吊及保管租金費率計算公式，該公式以投資報酬率法為基礎，藉由合理之成本與利潤下評估，建立合理的拖吊及保管費租金。亦對委託民間拖吊作業有關法令及管理方面加以探討並提出改善與建議。

羅永光、曹壽民(1986)以停車需求、停車供給及路邊違規停車數建立供需比指標、供需差及路邊違規停車三類指標，再以此三類指標來定義各地區違規停車問題嚴重程度，並將停車問題之嚴重性分為三級：嚴重地區、次嚴重地區、不嚴重地區，以停車供需比 1.0、0.9-1.0 及 0.9 以下分別代表之。該研究所提出之供需差指標，主要在於彌補供需比指標之不足，如前所述，因為若兩個地區的供需比相同，但停車供給數與停車需求數之差不同，所表現之停車問題嚴重性應具有不同的意義。

張新立、葉純志(1997)同樣係以供需比指標作為界定停車問題嚴重程度之標準，並反應隨時間變化的供需狀況，其研究指出供給與需求之間差異的數量才是問題的關鍵。此外，就國內而言，由於民意代表施壓致使執法過於寬鬆，所引發的違規停車與違規使用停車空間等情形十分普遍，致使無法明確計算地區停車供給總量，使得我國對於供需比指標的應用僅能明確掌握路邊停車供給量或路外停車供給量之計算。

曹天衛(1998)則由違規停車的觀點探討都市停車供需特性，分析其與違規執法取締及違規停車現象三者之互動關係，在違規停車之分析上，以地區違規停車數量與虛擬違規停車空間之比值做為違規嚴重程度指標，分析地區停車問題的嚴重程度，假設每輛車輛停放長度為 6 公尺，則禁停路緣長除以 6，可視為一虛擬違規停車空間，故違規嚴重指標為違規停車數量 / (禁停路緣長 / 6)，其中將停車供需比與違規取締列為影響違規嚴重性指標之因素。

方銓鐘(1998)鑑於國內警政業務逐步推行民營化政策，從法制面，經濟面、公共行政面探討違規車輛拖吊民營化的績效目標及評估，以臺北市違規車輛拖吊業務民營化策略為初步實證評估，及以問卷調查探求民眾的滿意度。針對問卷調查結果顯示，有 64.2% 的受訪民眾同意對重要路段強力拖吊有嚇阻作用，有 32.3% 認為違規停車拖吊委託民間執行比公有拖吊更具效率，另 30.1% 無意見，然而更有高達 37.7% 表示不同意。

李宗勳(1998)在其研究「美國警政工作民營化的經驗」中曾對違規拖吊民營化進行個案研究，並特別對臺北市租用民間違規停車拖吊的個案進行相關分析，研究中指出委託民間進行拖吊的政策應針對「市場機能」、「政府管制」及「管理面向」等三個構面進行執行可行性的評估與效益的分析。

李建良(1995)藉由違規車輛拖吊及保管問題之實例研究，釐清委託私人行使公權力之態樣及國家賠償責任之問題，提出違規車輛因警察機關執行拖吊措施而置於行政機關實力支配之下「公法上寄託關係」之觀念，此法律關係自違規車輛被固定架在拖吊車上時起，即已成立，至行政機關將拖吊及保管工作以私法契約委由民間拖吊業者執行，並不影響此法律關係之成立及性質，拖吊業者實施拖吊或保管措施時，係居於行政機關「履行輔助人」之地位，行政機關應就該業者之故意或過失，負與自己之故意或過失同一之責任。該研究從國家賠償法之規範意旨出發，著眼於「公權力」概念之闡述，嘗試將前述類型納入「受委託行使公權力」概念中，期能符合國家賠償法保障人民權益之規範目的。

張筵儀(2002)則針對不完全契約與政府外包探討臺北市政府拖吊業務，檢視臺北市政府的拖吊個案發現問題有：1.建立雙方的「信任」關係，並將對方視為「伙伴」，而非落入「圖利廠商」的困境；2.道德危機的起點，回歸遊戲規則—法規面；3.監督機制與道德危機的關鍵點：員警的態度；4.臺北市民的支持與否；5.契約內容並未隨著時間變遷而定期檢討。

陳勇志(2005)以臺北市違規停車拖吊現有委外制度，作為政府委外與協力關係模式之研究個案，試圖從公私協力與委外的概念與理論，探求現有違規停車拖吊模式之利弊，並透過深度訪談結果，作為實證與理論方面論證分析的基礎，尋求最佳的公私協力違規拖吊委外模式，以做為地方政府日後辦理此類業務委外之參考。在民營化潮流驅使下，將公共事務交由民間執行，透過公私協力概念，將政府所應提供之公共服務委外，運用私部門的人力、專業知識、技術與資金的投入，有助於公部門人事精簡、任務負擔減輕、行政效率提升，以及財政拮据解套來提升政府施政的質與量，一者減輕政府的財政負擔，二者滿足民眾參與的需求，而成為國家瘦身之主流作為時，所樂於採行的有效手段，因此也會產生「雙贏」，甚至於「多贏」的局面。

綜上，過去有關委託民間拖吊的課題研究上多針對拖吊業者多年來爭取調高拖吊租金的議題、拖吊停車位供需課題、以及契約外包等課題進行探討，然而尚無針對拖吊業務委外招標規範中的許多待釐清問題進行研究與分析，故此一研究上的缺口，值得進一步探討。

### 三、五都拖吊業務委外招標作業之比較

違規停車拖吊非商品營利，公營拖吊或委外民間若僅以績效及成本為考量，過度重視執法績效會引發民怨而影響地方首長的施政滿意度，執法不力亦造成交通秩序混亂，因此如何界定拖吊數量需求與執法強度？交通警察單位似乎缺乏衡量基準，又除了一般違規停車拖吊勤務外，其他酒駕、防飆執行拖吊績效所需耗費人力與時間，亦無法以每車拖吊成本加以評比。

因此，公營拖吊雖其績效偏低、成本偏高，在特定區域與不同勤務需求下，仍有部分保留之必要性。但交通繁忙地區嚴重影響交通秩序之一般違規停車，則需要藉助效率高、成本低之民間業者協助。

若由臺北市、新北市、臺中市、臺南市及高雄市等五都委外拖吊業務現況，以及上述各城市公、民間拖吊場業務執行上是否有差異的方向來探討，公營拖吊場原則上不執行違規停車拖吊，僅執行贓車、特勤等移置。

目前「松山、內湖區」由公營拖吊場執行違規停車拖吊；新北市公、民營拖吊執行上皆依照「新北市政府警察局移置保管妨害交通車輛作業計畫」規定辦理；臺中市委外拖吊僅針對公有路外停車場（未依規定車種、方式、位置停車）路邊違規停車則由公營拖吊場執行；臺南市僅有公營拖吊場；高雄市民營拖吊場執行上需依照「102年度委外拖吊預算附帶決議事項」及「高雄市政府違規車輛拖吊及保管作業規定」辦理。

比較臺北市、新北市、臺中市、臺南市及高雄市等五城市委外拖吊、公營拖吊管理及委外拖吊警力配置（如表 1 所示），大部分城市拖吊業務主管機關均由交通局負責，僅新北市由警察局負責（自 103 年度起亦改由交通局負責）。委外拖吊警力配置部分，臺中市委外場現無駐場警力，由交通大隊統一指派出勤，每 4 小時 1 班，1 天 3 班，每班 3 人，全天共計 45 人次，公營場以支援交通大隊勤務及提供民眾領車為主，每場駐場警力 3 人（分隊長、員警、交通助理員各 1 名），每位員警以 1 帶 3 車、1 帶 4 車為原則。

新北市委外場現無駐場警力，由各分局交通分隊指派出勤，1 天 3 班，全天共計 20~24 人次，公營場以支援警察局勤務、受理民眾報案拖吊及提供民眾領車為主，每場駐場警力 5~6 人。各縣市委外民間拖吊場與招標方式如表 1 所示。

另外移置費與保管費之差別如依表 2 所示。參考目前五都拖吊業務分工與執行現況，拖吊業務分別由交通局與警察局分工負責，其拖吊執行重點項目明顯差異，委外拖吊或公營拖吊亦有所不同。

表 1 五都委外拖吊、公營拖吊管理之比較表

| 城市  | 主管機關 | 預算來源 | 委外拖吊警力配置   | 公營拖吊場管理 | 委外拖吊項目   |
|-----|------|------|--|---------|--|
| 臺北市 | 交通局  | 停管基金 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 委外場現無駐場警力，由交通大隊統一指派出勤，每 4 小時 1 班，1 天 3 班，每班 3 人，全天共計 45 人次，公營場以支援交通大隊勤務及提供民眾領車為主，每場駐場警力 3 人（分隊長、員警、交通助理員各 1 名）。</li> <li>2. 員警以 1 帶 3 車、1 帶 4 車為原則。</li> </ol> | 警察局     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 巷、弄內違規停車車輛，除併排、民眾檢舉或急迫影響安全者優先拖吊外，餘告發為主。</li> <li>2. 102.3.1 起針對 4 處巷道加強拖吊取締。</li> </ol>  |
| 新北市 | 警察局  | 公務預算 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 委外場現無駐場警力，由各分局交通分隊指派出勤，1 天 3 班，全天共計 20~24 人次，公營場以支援警察局勤務、受理民眾報案拖吊及提供民眾領車為主，每場駐場警力 5~6 人。</li> <li>2. 員警以 1 帶 3 車、1 帶 4 車為原則。</li> </ol>                        | 警察局     | 民眾報案、併排、路口 10 公尺內、消防栓前後 5 公尺內、消防局列管「狹小巷弄巷道淨空專案」劃設紅線處。  |
| 臺中市 | 交通局  | 公務預算 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 委外場現無駐場警力，由交通局依據停車場法進行拖吊。</li> <li>2. 路邊違規停車由警察局依據道路交通管理處罰條例拖吊。</li> </ol>   | 警察局     | 僅針對公共停車場拖吊（含路邊及路外停車場，未依規定車種、方式、位置停車）   |
| 臺南市 | 交通局  | 公務預算 | 無  | 警察局     | 廢標（暫緩辦理）   |
| 高雄市 | 交通局  | 停管基金 | 現公、民拖吊場駐場員警。   | 交通局     | 除嚴重妨害人車通行或對公共秩序、公共安全有重大危害之虞之情形外，以併排停車、消防栓前、不依順行方向、不緊靠道路右側及在顯有妨礙其他人、車通行處所停車、公車及大客車停靠區、身心障礙、警備車、汽車及機車停車格遭他種車輛占用、車道出入口、自行車道及禁停車輛之人行道、徒步區、以及由本府交通局劃設 logo 之紅線路段及道路交岔路口 10 公尺內紅線處實施拖吊為原則。 |

表 2 五都違規停車移置費、保管費比較表 單位：元

| 城市 | 小型汽車  |        | 機車  |       | 保管費寬限期                | 保管期限上限 |
|----|-------|--------|-----|-------|-----------------------|--------|
|    | 移置費   | 保管費    | 移置費 | 保管費   |                       |        |
| 臺北 | 900   | 100/半日 | 200 | 25/半日 | 1 小時                  | -      |
| 新北 | 880   | 100/半日 | 175 | 25/半日 | 3 小時                  | -      |
| 臺中 | 800   | 100/日  | 100 | 50/日  | 當日                    | 120 日  |
| 臺南 | 1,000 | 200/日  | 200 | 50/日  | 2 小時(8:00AM 前領車者不計當日) |        |
| 高雄 | 1,000 | 100/半日 | 200 | 25/半日 | 1 小時                  | 45 日   |

#### 四、臺北市委託民間拖吊招標案合理招標條件設定

##### 4.1 拖吊責任區劃分

目前臺北市路外拖吊保管場之建置係依據行政區域劃分為數個拖吊責任區塊，共區分六區：1.士林、北投區；2.中正、萬華區；3.大安、文山區；4.松山、內湖區；5.信義、南港區；6.中山、大同區，由業者於責任區域內自行租賃空地或以自有土地作為拖吊保管場，然而臺北市地價昂貴，拖吊業亦非受人歡迎的行業，租賃拖吊保管場往往受到周邊居民的排擠，導致業者經常更換保管場地，造成民眾領車不方便。

因各行政區域內的違規停車情形不相同，其拖吊數量具有明顯之差異，臺北市 12 個行政區 98 年~103 年執行違規停車汽車拖吊數量如表 3 所示，各區年平均執行違規停車汽車數量最高的是大安區 17,969 輛，其次是中山區 16,649 輛，最少的是文山區 5,311 輛；最近一年（103 年）執行違規停車汽車數量最高的是中山區 20,443 輛，其次是大安區 17,486 輛，最少的是文山區 2,362 輛。另外，執行違規停車機車拖吊數量，各區年平均執行違規停車機車數量最高是中正區 9,318 輛，其次是大同區 6,467 輛，最少的是南港區 211 輛；最近一年（103 年）執行違規停車機車數量最高的是中正區 6,810 輛，其次是大同區 5,116 輛，最少的是南港區 0 輛。

再進一步比較 6 個拖吊責任區執行汽、機車違規停車拖吊數量，因各行政區域內的違規停車情形不相同，6 個拖吊責任區的拖吊數量亦有明顯的差異，6 個責任區於 98 年~103 年執行違規停車汽車拖吊數量如表 4 所示，各區年平均執行違規停車汽車數量最高的是大安文山區 23,280 輛，其次是中山大同區 22,476 輛，最少的是信義南港區 13,898 輛；最近一年（103 年）執行違規停車汽車數量最高的是中山大同區 25,082 輛，其次是士林北投區 20,543 輛，最少的是信義南港區 13,898 輛。另外，執行違規停車機車拖吊數量如表 5 所示，各區年平均執行違規停車機



車數量最高的是中正萬華區 11,211 輛，其次是中山大同區 10,255 輛，最少的是信義南港區 1,619 輛；最近一年（103 年）執行違規停車機車數量最高的是中正萬華區 8,073 輛，其次是中山大同區 7,665 輛，最少的是信義南港區 85 輛。

表 3 98~103 年租用民間拖吊車執行違規停車（汽車）進場數量表

| 區別<br>年度 | 士林     | 北投    | 中正     | 萬華     | 大安     | 文山     | 松山     | 內湖     | 信義     | 南港    | 中山     | 大同    | 合計      |
|----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|---------|
| 98 年     | 16,288 | 8,473 | 17,411 | 11,649 | 20,979 | 10,856 | 13,653 | 13,298 | 10,878 | 7,209 | 16,463 | 6,177 | 153,334 |
| 99 年     | 13,357 | 8,468 | 13,499 | 2,608  | 18,170 | 8,649  | 11,274 | 10,483 | 10,294 | 6,702 | 14,078 | 6,295 | 123,877 |
| 100 年    | 12,805 | 8,162 | 7,022  | 1,689  | 16,826 | 6,167  | 7,340  | 9,545  | 8,575  | 6,126 | 14,253 | 6,195 | 104,705 |
| 101 年    | 10,840 | 7,443 | 8,918  | 9,901  | 16,522 | 1,443  | 0      | 0      | 4,270  | 3,819 | 16,002 | 5,994 | 85,152  |
| 102 年    | 11,042 | 8,276 | 10,280 | 9,597  | 17,831 | 2,388  | 343    | 404    | 6,460  | 6,208 | 18,652 | 5,663 | 97,144  |
| 103 年    | 12,555 | 7,988 | 10,026 | 7,370  | 17,486 | 2,362  | 0      | 0      | 6,766  | 6,081 | 20,443 | 4,639 | 95,716  |
| 平均       | 12,815 | 8,135 | 11,193 | 7,136  | 17,969 | 5,311  | 10,756 | 11,109 | 7,874  | 6,024 | 16,649 | 5,827 | 109,988 |

註：1. 101 年度松山、內湖區招標未完成流標多次。

2. 本表數據由臺北市停車管理工程處提供本研究整理。

表 4 98~103 年租用民間拖吊車執行違規停車（汽車）各責任區數量表

| 責任區<br>年度 | 士林北投   | 中正萬華   | 大安文山   | 松山內湖   | 信義南港   | 中山大同   | 合計      |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 98 年      | 24,761 | 29,060 | 31,835 | 26,951 | 18,087 | 22,640 | 153,334 |
| 99 年      | 21,825 | 16,107 | 26,819 | 21,757 | 16,996 | 20,373 | 123,877 |
| 100 年     | 20,967 | 8,711  | 22,993 | 16,885 | 14,701 | 20,448 | 104,705 |
| 101 年     | 18,283 | 18,819 | 17,965 | 0      | 8,089  | 21,996 | 85,152  |
| 102 年     | 19,318 | 19,877 | 20,219 | 747    | 12,668 | 24,315 | 97,144  |
| 103 年     | 20,543 | 17,396 | 19,848 | 0      | 12,847 | 25,082 | 95,716  |
| 平均        | 20,950 | 18,328 | 23,280 | 21,864 | 13,898 | 22,476 | 109,988 |

註：本表數據由臺北市停管處提供本研究整理。

本研究以 103 年 8 月份為例，民眾違規停車被拖吊移置之案件有汽車 8,660 件、機車 2196 件，透過交通大隊所提供的違規車輛停放地點資料，以 Google Map 軟體標繪違規車輛停放位置，並以地圖表示（如圖 1），由該圖可明顯判斷，違規地點主要集中在市中心區，各行政區域違規停車分佈並非均勻分布，部分區域違規停車拖吊數量較少。以行政區域作為拖吊責任區域的劃分基準，拖吊數量較少區域的招標作業較為困難。

表 5 98~103 年租用民間拖吊車執行違規停車（機車）各責任區數量表

| 責任區<br>年度 | 士林北投  | 中正萬華   | 大安文山  | 松山內湖  | 信義南港  | 中山大同   | 合計     |
|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 98 年      | 7,726 | 22,402 | 9,030 | 3,977 | 4,600 | 11,285 | 59,020 |
| 99 年      | 6,484 | 14,684 | 6,578 | 1,641 | 2,898 | 12,846 | 45,131 |
| 100 年     | 5,760 | 5,068  | 4,707 | 662   | 2,001 | 13,051 | 31,249 |
| 101 年     | 3,220 | 8,845  | 6,911 | 0     | 41    | 8,682  | 27,699 |
| 102 年     | 2,263 | 8,195  | 5,554 | 0     | 86    | 8,001  | 24,099 |
| 103 年     | 1,381 | 8,073  | 5,293 | 0     | 85    | 7,665  | 22,497 |
| 平均        | 4,472 | 11,211 | 6,346 | 2,093 | 1,619 | 10,255 | 34,949 |

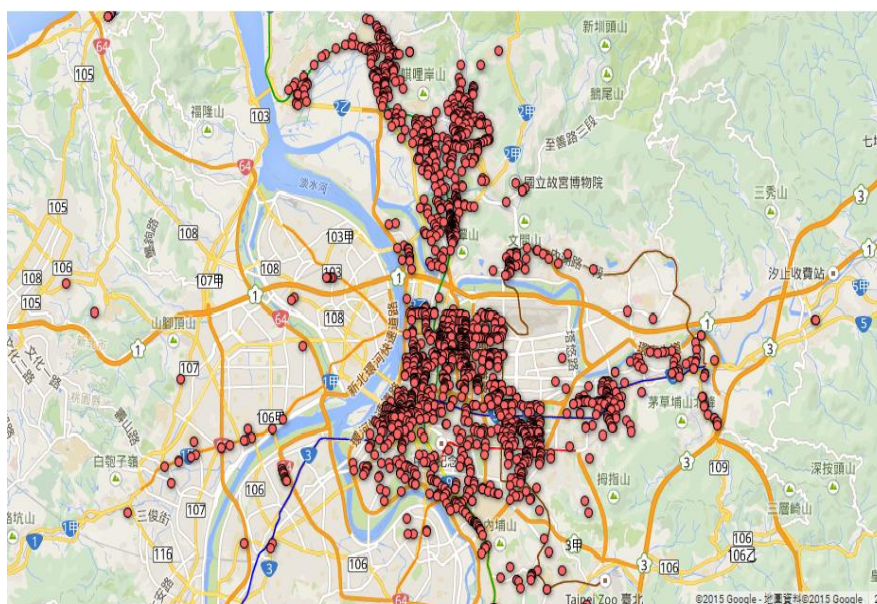


圖 1 103 年 8 月份違規停車拖吊斑點圖

本研究於 104 年 1 月於停管處召開專家學者座談會，與會專家與業者建議未來 105 年委託民間辦理違規停車拖吊招標作業，有關於拖吊責任區域方面傾向維持現

狀，但若有類似松山區與內湖區標案無法順利標出問題，則可將無法標出的責任區分割行政區併入鄰近已標出之責任區，內湖區併入信義、南港區，松山區併入中山、大同區。另交通大隊於 104 年 3 月 2 日北市警交大執字第 10430172000 號函回復停管處有關拖吊責任區劃分之意見：「多數民間拖吊業者仍建議維持現行之拖吊責任區，部分業者如信義南港保管場建議將松山區納入信義、南港區，內湖區納入中山、大同區；大安文山保管場則建議松山、信義區為一責任區，內湖、南港區為一責任區，其餘不變」。因此，有關拖吊責任區劃分方式有：1.維持現狀（6 區）；2.內湖區併入信義、南港區，松山區併入中山、大同區，其餘不變（5 區）；3.松山、信義區為一責任區，內湖、南港區為一責任區，其餘不變（6 區）；4.松山區納入信義、南港區，內湖區納入中山、大同區，其餘不變（5 區）。以上四種責任區劃分方式與行政區範圍，必須考慮下列因素：1.各行政區拖吊數量預估需求，如信義南港近兩年來平均拖吊量僅 1 萬 2 千餘輛，拖吊數量較少致使每輛拖吊移置成本偏高；2.交通大隊直二分隊員額配置限制，執行拖吊勤務班次與年度拖吊總數量無法增加；3.公共運輸發展與停車場（位）增加，以及民眾違規停車情形逐年改善情形；4.松山、內湖區一直無法順利標出問題。因此，本研究建議應考量每輛拖吊移置成本、違規停車逐年改善、員警人數限制及拖吊責任區拖吊數量需求等因素，調整現行責任區之行政區範圍，部分責任區可含括 3 個行政區，並採第二方式之拖吊責任區劃分最適宜，即將內湖區併入信義、南港區，松山區併入中山、大同區，依據行政區域劃分為 5 個拖吊責任區（如圖 2 所示）：1.士林、北投區；2.中正、萬華區；3.大安、文山區；4.信義、南港、內湖區；5.中山、大同、松山區，以平均違規拖吊的數量，提高民間拖吊業者的投標意願。另外，再放寬拖吊保管場可設置於鄰近責任區域內，增加業者尋覓保管場地之可選擇性。

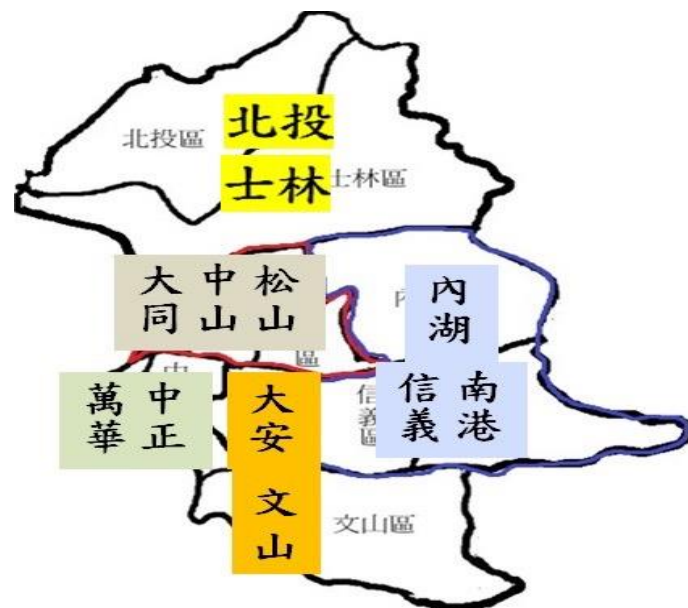


圖 2 臺北市委託民間拖吊責任區域分區示意圖（5 區）

## 4.2 保管場地

依據停管處 101~104 年度委託廠商拖吊規範書之規定，保管場名稱需依設置地點之行政區命名：士林北投保管場、中正萬華保管場、大安文山保管場、松山信義保管場、南港內湖保管場、中山大同保管場。各保管場應劃設停車格位編號管理，每輛汽車拖吊車至少應具備 3.5 個汽車停車格位（不足 1 格以 1 格計）以上，每輛機車拖吊車至少應具備 10 個機車停車位（含）以上，及其他法定停車格位。

由於民間拖吊業者需自行租賃土地作為拖吊保管場，於寸土寸金之臺北市而言，成本壓力影響業者投標意願，若能開放部分公有停車場租賃予拖吊業者，降低其土地取得成本，可提升業者競標意願。但要符合作為拖吊保管場之公有停車場地，前提必須有足夠的停車空位，以滿足周邊駐車需求後，方可將多餘停車空間移撥作為拖吊保管場地。

目前新北市將公有停車場作為拖吊保管場是有歷史背景存在，這些公有停車場其原本是公有保管場移轉使用。表 6 公有路外公共停車場是臺北市交通局停管處所提供的資料經由本研究彙整適合釋出予廠商，由於拖吊場的設置必須是可以提供民眾直接於領車時繳交罰緩銷單以及其他管理，故應具備一定規模的辦公設施以及服務窗口，故本研究彙整資料時排除公有路外停車場的考量，並以停車場的出入動線與停車位數初步篩選符合作為保管場使用條件，然而進一步觀之，由於公有路外公共停車場主要是提供民眾停車需求為主，根據本研究訪談相關管理單位指出若改為拖吊保管場致使民眾停車不便，執行上相當困難，民意亦會反對實施。其次，民眾普遍反對住家附近設置拖吊保管場，因為違規停車拖吊作業為優先選擇離保管場較近路段優先拖吊，無論是公有保管場或委外拖吊業者所租賃之私有保管場，亦經常遭遇附近居民抗議與反對。

再者本研究學者專家座談會中有學者提出，拖吊場的設置位置應以處罰違規停車之民眾為主要考量，而非以民眾方便取車為考量，若釋於市中心公有停車場方便民眾取車則失去懲處的目的。綜上，是否應釋於公有停車場作為業者拖吊保管場的使用，以及釋出的規模及地點，皆有待進一步的研究及協商。現階段的招標規範仍不建議開放公有停車場租賃予拖吊業者。

依據前述招標規範規定，每輛汽車拖吊車至少應具備 3.5 個汽車停車格位（不足 1 格以 1 格計）以上，每輛機車拖吊車至少應具備 10 個機車停車位（含）以上，及其他法定停車格位。因此，民間拖吊業者若申請 6 輛汽車拖吊車，則至少應具備 22 個汽車停車格位。另外，由於 101~104 年度之委託民間辦理違停拖吊招標案之資料是統整於 97 年至 100 年度，故本研究參照 100 年度民間拖吊保管場 24 小時內出場明細資料（如表 7 所示），假設 6 輛汽車拖吊車每日平均拖吊 60 輛小型車，由其 24 小時出場資料，計算保管場停車位需求為 275 車-小時，若以每日拖吊作業時間 14 小時計，則平均所需停車位約為 20 格，則與前述規定停車格數相當。

表 6 臺北市公有路外公共停車場一覽表

| 行政區 | 停車場名稱          | 位址                         | 車位數          | 停車率 |
|-----|----------------|----------------------------|--------------|-----|
| 士林區 | 至善公園平面停車場      | 至善路 1 段雙溪公園對面              | 32           | 計次  |
| 士林區 | 忠誠路平面停車場       | 忠誠路 1 段 182 號              | 34           | 60% |
| 士林區 | 東和平面停車場        | 天母東路 69 巷                  | 39           | 60% |
| 士林區 | 通河西街平面停車場      | 通河西街一段堤外                   | 24           | 無   |
| 北投區 | 開勝平面停車場        | 珠海路 88 號                   | 34           | 60% |
| 北投區 | 關渡醫院平面停車場      | 大度路 3 段 301 巷              | 33           | 70% |
| 北投區 | 陽明山花鐘停車場       | 湖山路二段                      | 30 大<br>54 小 | 無   |
| 北投區 | 磺港溪廣場停車場       | 磺港路與光明街口                   | 40           | 76% |
| 內湖區 | 文湖平面停車場        | 文湖街 21 巷(文湖國小旁)            | 34           | 74% |
| 內湖區 | 康東平面停車場        | 康寧路三段 189 號                | 38           | 81% |
| 文山區 | 三福街平面停車場       | 景隆街 36 巷                   | 63           | 48% |
| 文山區 | 木柵路三段平面停車場     | 木柵路三段 80 號                 | 47           | 60% |
| 文山區 | 保儀路平面停車場       | 保儀路 157 號                  | 46           | 48% |
| 文山區 | 政大三街平面停車場      | 政大三街 53 號                  | 49           | 80% |
| 文山區 | 景豐平面停車場        | 景豐街 79 號                   | 43           | 32% |
| 文山區 | 興隆市場停車場        | 興隆路二段 97 號                 | 42           | 50% |
| 萬華區 | 華江橋下停車場        | 和平西路三段 382 巷               | 151          | 77% |
| 萬華區 | 環河快速道路停車場      | 長順街 60 巷                   | 36           | 85% |
| 信義區 | 吳興街 284 巷平面停車場 | 吳興街 284 巷與吳興街 260 巷 21 弄路口 | 49 汽<br>38 機 | 67% |

資料來源：臺北市停車管理工程處(2014)。

表 7 100 年度民間拖吊保管場 24 小時內出場明細表

| 車種        | 0.5hr 以內 | 0.5~1hr | 1~4 小 hr | 4~8hr  | 8~12hr | 12~24hr | 24hr 以上 | 合計      |
|-----------|----------|---------|----------|--------|--------|---------|---------|---------|
| 大型車       | 75       | 15      | 21       | 1      | 0      | 4       | 2       | 118     |
| %         | 63.56%   | 12.71%  | 17.80%   | 0.85%  | 0.00%  | 3.39%   | 1.69%   | 100.00% |
| 小型車       | 37,854   | 17,923  | 31,998   | 9,063  | 3,899  | 3,750   | 2,814   | 107,301 |
| %         | 35.28%   | 16.70%  | 29.82%   | 8.45%  | 3.63%  | 3.49%   | 2.62%   | 100.00% |
| 機車        | 4,587    | 3,121   | 10,221   | 4,410  | 1,734  | 2,510   | 7,624   | 34,207  |
| %         | 13.41%   | 9.12%   | 29.88%   | 12.89% | 5.07%  | 7.34%   | 22.29%  | 100.00% |
| 總計        | 42,516   | 21,059  | 42,240   | 13,474 | 5,633  | 6,264   | 10,440  | 141,626 |
| %         | 30.02%   | 14.87%  | 29.83%   | 9.51%  | 3.98%  | 4.42%   | 7.37%   | 100.00% |
| 以上<br>累計% | 30.02%   | 44.89%  | 74.72%   | 84.23% | 88.21% | 92.63%  | 100.00% | 100.00% |

於前述專家學者座談會中，與會業者建議仿效新北市提供公有保管場給拖吊業者使用（係由警察局原來公拖場移轉使用），但臺北市目前公有保管場僅剩公有撫遠逾期車輛放置場與公有濱江逾期車輛放置場兩處，其部分土地產權屬教育局所有，交通大隊表示無法提供民間拖吊業者使用。目前僅能就新生高架、建國高架下部分平面空間轉移作為拖吊保管場。另外，考量交通大隊之約聘拖吊技術人員相繼屆齡退休，該大隊在遇缺不補之原則下，由執勤員警兼任拖吊技術人員，若能有效將拖吊業務委外經營進而釋出公有拖吊保管場地，將可達到警察執法專責化之目標，以避免警力過度浪費。

### 4.3 車輛規格配備與數量

依據停管處 101~104 年度委託廠商拖吊規範書之第五點第四項規定，拖吊車車輛規格與配備摘要如以下 4 點：

1. 廠商提供之拖吊車原發照日應為 2004 年 1 月 1 日（含）以後，並須經監理單位檢驗合格，且行車執照須登載車主為廠商公司名稱。
2. 汽車拖吊車（含吊臂）及機車拖吊車因應拖吊執行現況，需操作移置簡便及不得造成移置車輛損毀（刮傷），倘屬廠商相關人員作業或設備不當所引生意外事件，概由廠商負責。此外，廠商需提供配置每一輛機車拖吊車、汽車拖吊車之吊掛作業所需相關安全設備。機具需自行善加維養，倘屬廠商設備發生故障或作業不當，引生意外事件，亦概由廠商負責。

- 3.各拖吊車輛應依車輛檢驗規定，並於契約期間內經監理機關檢驗合格並檢附行車執照影本，提送核備，3日工作天內製發拖吊車輛識別證，遇假日順延核發。舊識別證廠商需於3日內繳回機關。
- 4.拖吊車輛外部標識：拖吊車車身顏色及加漆標識，車身底色為紅色。且履約期間廠商依機關規定，於兩邊車門、車身兩側或顯著位置，標示「臺北市停車管理工程處租用」字樣及標明保管場名稱、車輛編號、臺北市民當家熱線 1999、拖吊現場放車原則等相關說明標示。另外拖吊車之拖吊架，應加塗（貼）反光材料，夜間作業時應開啟執行警示燈以利行車安全。

目前拖吊業者均依照 101~104 年臺北市委託民間辦理違規停車拖吊營運成本與招標合約使用違規停車拖吊車輛，其車齡均未超過使用年限（如表 8 所示），105 年新的違規拖吊委外招標作業即將公告，不少業者因拖吊車車齡限制無法參與 105 年投標或需另購新車以符合要求，又將增加業者營運成本，業者紛紛要求停管處檢討取消拖吊車車齡限制，其所提出的理由：1.車齡新舊與拖吊作業無關；2.拖吊業非公共運輸事業，不同於公車是以顧客服務為導向與舒適性；3.8 年以上車輛尚未達報廢汰換年限仍可繼續使用，拖吊業者會進行維修與汰舊換新成本評估；4.政府部門的公務車使用車齡限制是規定 15 年（特種車輛不再此限）；5.車輛經監理單位檢驗合格應可繼續使用，拖吊車輛的設備、標準與審驗機制仍需符合法規規範；6.其他縣市大多沒有規定拖吊車使用年限（如新北市）。

此外，根據臺北市政府各機關購置公務車輛作業要點第 2 條規定，公務座車依實際需要辦理增購或汰換，其汰換年限為公務汽車使用滿十年以上並視日常使用率及車輛現況，酌予延長使用年限。而根據調查新北市及臺中市目前公務車汰換年限亦為滿十年以上，高雄市公務車的使用年限為九年，但車況尚可則不汰換，多數都使用到十五年才同意汰換，故建議招標文件可以放寬對於拖吊車輛車齡之限制。

在責任區劃分方面，目前臺北市拖吊場共 6 個，各責任區拖吊車數量為 10~12 輛是不符合實際現況需求，隨著違規拖吊數量逐年減少，造成部分拖吊車輛閒置（如表 9 所示）。參照 98~103 年各責任區執行違規停車（汽車）數量平均值，為能有效排除違規停車及維護交通順暢，民間拖吊業者應購置且聘任足額之拖吊車輛及技術人員，參酌每一拖吊公司每年執行移置車量估算，如維持現有 6 個責任區劃分，以各責任區違規拖吊數量作為估算基礎，在考量合理作業條件下而產出的年拖吊數值範圍，據以擬定各責任區拖吊車輛參考數據：士林北投為 6~10 輛、中正萬華為 6~8 輛、大安文山為 6~10 輛、松山內湖為 6~10 輛、信義南港為 6 輛、中山大同為 6~10 輛，即可滿足拖吊需求；另外，如將拖吊責任區劃分為 5 個責任區，對照 98~103 年各責任區執行違規停車（汽車）數量，各責任區應購置拖吊車輛數：士林北投為 6~10 輛、中正萬華應為 6~8 輛、大安文山為 6~10 輛、信義南港內湖為 6~8 輛、中山大同松山為 8~12 輛，可滿足預估拖吊需求量，然而實際拖

吊輛數與拖吊車輛是否有效妥適運用，則需視拖吊人員工作效率以及員警執法強度而異。

表 8 臺北市停管處 101~104 年度委託拖吊廠商資料

| 拖吊責任區  | 拖吊公司及保管場  | 契約規定<br>拖吊車數量 | 實際使用<br>拖吊車數量 | 拖吊車<br>出廠年份 |
|--------|-----------|---------------|---------------|-------------|
| 士林、北投區 | 康斯登貿易有限公司 | 汽吊 12 輛       | 汽吊 9 輛        | 2005、2006   |
|        | 士林、北投保管場  | 機吊 1 輛        | 機吊 1 輛        | 2007        |
| 中正、萬華區 | 晨旺有限公司    | 汽吊 12 輛       | 汽吊 7 輛        | 2007        |
|        | 中正、萬華保管場  | 機吊 1 輛        | 機吊 1 輛        | 2007        |
| 大安、文山區 | 永耀汽車有限公司  | 汽吊 12 輛       | 汽吊 8 輛        | 2007        |
|        | 大安、文山保管場  | 機吊 1 輛        | 機吊 1 輛        | 2006        |
| 信義、南港區 | 勝倫國際有限公司  | 汽吊 10 輛       | 汽吊 5 輛        | 2006        |
|        | 信義、南港保管場  | 機吊 1 輛        | 機吊 1 輛        | 2006        |
| 中山、大同區 | 亞立國際有限公司  | 汽吊 12 輛       | 汽吊 10 輛       | 2005、2006   |
|        | 中山、大同保管場  | 機吊 1 輛        | 機吊 1 輛        | 2007        |

註：本表數據由臺北市停管處提供本研究整理。

於前述專家學者座談會中，與會專家與業者建議未來 105 年委託民間辦理違規停車拖吊招標作業，有關於拖吊車車齡方面傾向不加以限制，惟規定特種車輛應每半年前往各監理機關進行審驗，以確保在執行拖吊作業上駕駛、作業人員與車輛上的安全。

#### 4.4 105~108 年拖吊數量預估

參照 12 個行政區拖吊移置數量統計，可以將資料合併為各責任區資料，依據 101~104 年各拖吊責任區拖吊數量估算方式，係以過去三年拖吊移置數量平均值作為未來的預估值，因此本研究估算各責任區拖吊數量係以 101~103 年資料為主要參考數據，惟松山、內湖因流標而改採 98~100 年資料乘 101~103 年減少比例估算，其中 98~100 年三年平均汽車拖吊 127,305 輛，101~103 年三年平均汽車拖吊 92,671 輛，減少約 27%；98~100 年三年平均機車拖吊 45,133 輛，101~103 年三年平均機車拖吊 24,765 輛，減少約 45%，預估松山年平均汽車拖吊 7,829 輛、機車拖吊 618 輛；內湖年平均汽車拖吊 8,086 輛、機車拖吊 811 輛。由於本研究建議將流標的行政區分別併入其他責任區，即松山併入中山大同、內湖併入信義南港，因此合併行政區後的汽車拖吊量估算如表 9 所示，101~103 年各責任區的汽車年平均拖吊量



為：士林北投 19,381 輛、中正萬華 18,697 輛、大安文山 19,344 輛、信義南港內湖 19,288 輛及中山大同松山 31,627 輛；101~103 年各責任區的機車年平均拖吊量為：士林北投 2,288 輛、中正萬華 8,371 輛、大安文山 5,919 輛、信義南港內湖 689 輛及中山大同松山 8,927 輛。

其次，依據 98~103 年汽車拖吊數量變化情形，可以發現近三年來拖吊數量已經趨於穩定，本研究訪談交通大隊有關拖吊警力指派與年度執法拖吊移置數量，得知目前警力與勤務排班所能達成的年度拖吊數量如 102 及 103 年，未來年期若無重大政策改變，應該可以維持同一水準（不包括松山、內湖流標之可拖吊數量）。又參照每一拖吊公司持有執行拖吊車輛數之數量估算及每車單位成本估算，因此本研究建議預估 105~108 年租用民間拖吊車執行違規停車（汽車）移置數量（以千輛為單位），分別為士林北投 19,000 輛、中正萬華 19,000 輛、大安文山 19,000 輛、信義南港內湖 19,000 輛及中山大同松山 30,000 輛（如表 9）；105~108 年租用民間拖吊車執行違規停車（機車）移置數量（以千輛為單位），分別為士林北投 5,000 輛、中正萬華 8,000 輛、大安文山 6,000 輛、信義南港內湖 5,000 輛及中山大同松山 9,000 輛（如表 10）。

表 9 預估 105~108 年租用民間拖吊車執行違規停車（汽車）移置數量

| 責任區<br>年度      | 士林北投   | 中正萬華   | 大安文山   | 信義南港內湖              | 中山大同松山              | 合計      |
|----------------|--------|--------|--------|---------------------|---------------------|---------|
| 98~100<br>年平均  | 22,518 | 17,959 | 27,216 | 27,703              | 31,909              | 127,305 |
| 101~103<br>年平均 | 19,381 | 18,697 | 19,344 | 10,336<br>(19,288)* | 23,912<br>(31,627)* | 92,671  |
| 98~103<br>年平均  | 20,950 | 18,328 | 23,280 | 19,520              | 27,911              | 109,988 |
| 105~108<br>年預估 | 19,000 | 19,000 | 19,000 | 19,000              | 30,000              | 106,000 |

註：\* 因 101~103 年松山、內湖流標，故改以 98~100 年平均拖吊汽車數量乘以 0.73（101~103 年減少比例）估算。

依據上述所預估各責任區 105~108 年租用民間拖吊車執行違規停車移置汽車及機車數量，並考量各責任區租金成本差異（惟本研究缺乏中正萬華區之實際租金成本資料，故該區仍以小型汽車 850 元/輛計），設算之移置單價及預估金額估算 105~108 年招標總金額如表 11 所示，各區分別為士林北投 65,278,000 元、中正萬華 71,500,000 元、大安文山 66,002,000 元、信義南港內湖 60,740,000 元以及中山大同松山 103,140,000 元。每年預算金額則是士林北投 16,319,500 元、中正萬華

17,875,000 元、大安文山 16,500,500 元、信義南港內湖 15,185,000 元、中山大同松山 25,785,000 元。

表 10 預估 105~108 年租用民間拖吊車執行違規停車（機車）移置數量

| 責任區<br>年度      | 士林北投  | 中正萬華   | 大安文山  | 信義南港內湖       | 中山大同松山           | 合計     |
|----------------|-------|--------|-------|--------------|------------------|--------|
| 98~100<br>年平均  | 6,657 | 14,051 | 6,772 | 2,712        | 13,869           | 45,133 |
| 101~103<br>年平均 | 2,288 | 8,371  | 5,919 | 71<br>(689*) | 8,116<br>(8927*) | 24,765 |
| 98~103<br>年平均  | 4,472 | 11,211 | 6,346 | 1,928        | 10,993           | 34,949 |
| 105~108<br>年預估 | 5,000 | 8,000  | 6,000 | 5,000        | 9,000            | 32,000 |

註：\* 因 101~103 年松山、內湖流標，故改以 98~100 年平均拖吊機車數量乘以 0.55（101~103 年減少比例）估算。

表 11 105~108 年租用民間拖吊車執行違規停車拖吊預估金額

| 標的區<br>編號 | 拖吊<br>責任區<br>名稱 | 105-108 年度預估移置車輛次  |                    |                 | 預估金額<br>(新臺幣/元) | 預估每年金額<br>(新臺幣/元) |
|-----------|-----------------|--------------------|--------------------|-----------------|-----------------|-------------------|
|           |                 | 大型汽車<br>(2500 元/輛) | 小型汽車<br>(元/輛)      | 機車<br>(200 元/輛) |                 |                   |
| A         | 士林<br>北投        | 100                | 76,000<br>(803 元)  | 20,000          | 65,278,000      | 16,319,500        |
| B         | 中正<br>萬華        | 200                | 76,000<br>(850 元)  | 32,000          | 71,500,000      | 17,875,000        |
| C         | 大安<br>文山        | 100                | 76,000<br>(802 元)  | 24,000          | 66,002,000      | 16,500,500        |
| D         | 信義<br>南港<br>內湖  | 200                | 76,000<br>(740 元)  | 20,000          | 60,740,000      | 15,185,000        |
| E         | 中山<br>大同<br>松山  | 200                | 120,000<br>(802 元) | 32,000          | 103,140,000     | 25,785,000        |

## 五、結論與建議

### 5.1 結論

整體而言，合理招標條件包括拖吊責任區的劃分、保管場地的需求、車輛的規格以及拖吊數量的預估。拖吊責任區的劃分影響的是違規停車的情形與數量，各區域內有明顯差異，以中山區、大安區等市中心為主，信義、南港區則為最少。透過專家學者業者座談會的討論結果及實地訪談交通大隊與停管處意見，本研究建議應考量每輛拖吊移置成本、違規停車逐年改善、員警人數限制及拖吊責任區拖吊數量需求等因素，提出拖吊責任區域劃分為5區之修正方案：1.士林、北投區；2.中正、萬華區；3.大安、文山區；4.信義、南港、內湖區；5.中山、大同、松山區，以平均違規拖吊的數量，提高民間拖吊業者的投標意願。

其次，保管場地的需求除依規範書規定外，民間拖吊業者認為自備保管場地對業者而言，為主要的壓力與成本，提出能否開放部分公有停車場以降低土地取得成本。透過專家學者業者座談會的討論，建議可將新生高架、建國高架下部分平面空間納入拖吊保管場地。另外在拖吊車輛的部分，業者提出能否將拖吊車車齡的限制刪除，而在專家學者座談會的討論結果，認應可不加以限制拖吊車車齡，惟應每半年至監理機關審驗，以確保拖吊作業與人員的安全。

有關105~108年拖吊數量的預估，依據98~103年的拖吊數量變化，近三年已趨於穩定，又依前述將拖吊責任區修改為5個，以及未來拖吊政策不變，汽車拖吊數量估算如下：士林北投區、中正萬華區、大安文山區、信義南港內湖區皆為19,000輛/年，中山大同松山區為30,000輛/年。機車則是士林北投區、信義南港內湖區為5,000輛/年、中正萬華區、中山大同松山區為8,000輛/年、大安文山區為6,000輛/年。

### 5.2 建議

交通大隊執勤警力配置與勤務派遣方式，是影響拖吊數量之重要因素之一，新北市執行拖吊的警員係由各分局交通分隊派駐專責警員配合，目前人力足以滿足拖吊業者的出車需求，且新北市政府警察局交通大隊綜合組每月檢討執行拖吊數量與預算達成率（大多數均能達成100%以上）。反觀臺北市執勤拖吊員警則是由交通大隊直二分隊統一調配，由於員警人數不足，又需支援其他重大節慶、遊行、陳情抗議等勤務，無法配合業者出車數量需求，預算達成率偏低，因此建議降低各責任區拖吊車規模與違規拖吊數量，並協調交通大隊執法組與直二分隊主管督導員警執行拖吊數量需達年度估算目標數量。

現行招標方式是以總價決標單價訂約，在移置費單價無法反映逐年下降的違規停車拖吊數量，租斷固定價金制招標或折衷租斷制價金方式，是否可以讓公部門、業者及警方三贏契機？由於公部門、業者及警方對於租斷固定價金制實施尚有部分疑義，為求慎重，建議仍維持現行的總價決標單價訂約招標方式。若仍有拖吊責任區一再流標者，則可依政府採購法第 22 條第 1 項第 1 款之規定：「無廠商投標或無合格標，且以原定招標內容及條件未經重大改變者」，得採限制性招標。

最後，為確保公共安全，臺北市政府雖然已訂定「臺北市政府消防車輛救災活動空間改善計畫」，以利消防車能第一時間到達現場，進行救災及救護。然而，為避免新北市蘆洲區大禧市大樓火災造成重大傷亡之憾事重演，因此建議全面檢視狹小巷道，明定搶救不易狹小巷道範圍及作業期程，針對搶救不易狹小巷道劃設禁停紅線，改善妨礙救災路邊停車等道路障礙，並檢討巷弄不拖吊之政策規定。

## 參考文獻

- 李宗勳(1998)，公共服務民營化理論與實務之研究：北高兩市市政及臺灣省政簽約外包的檢證，政治大學公共行政研究所博士論文。
- 李建良(1995)，「違規車輛拖吊及保管之法律問題兼論行政強制執行基本體系之再構成及其相關問題」，政大法學評論，第 53 期，頁 127-160。
- 周文生(2013)，102 年度高雄市拖吊場服務品質評鑑計畫，高雄市政府交通局委託中華民國運輸學會辦理研究案。
- 高蓓蒂(1992)，臺北市違規停車委託民營拖吊及保管費租金之研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 張新立、葉純志 (1997)，「以敘述性偏好法建構停車執法對違規停車-行為影響之研究—以臺北市為例」，86 年道路交通安全與執法研討會論文集，頁 85-96。
- 張筵儀(2002)，不完全契約與政府外包—從代理人理論分析臺北市政府拖吊業務，政治大學公共行政研究所碩士論文。
- 許秀惠(2001)，臺北市拖吊保管場服務範圍之研究，交通大學交通運輸研究所碩士論文。
- 陳勇志(1996)，地方政府業務委外協力關係模式之研究-以臺北市違規停車拖吊為例，開南管理學院公共事務管理學系碩士論文。
- 陳炳源(2011)，新北市違規汽車拖吊業務委外之效率分析，臺灣大學政治學研究所碩士論文。
- 曹天衛(1998)，都市違規停車與停車供需關連分析模式之建立與應用研究，成功大學交通管理學系碩士論文。

羅永光、曹壽民(1986)，臺北市停車問題改善方案之研究，臺北市道安會報。

行政院公共工程委員會(2010)，政府採購法令彙編，23版。

臺北市停管處(2011)，委託廠商拖吊勞務採購案契約要項，臺北市政府。

臺北市停管處(2015)，臺北市公有路外公共停車場統計，臺北市政府停管處。

(收稿 104.12.07，第一次修改 105.05.05，定稿 105.05.12)

