

二、由於違規地點土地所有人之住址爲空白或舊有資料，致處分書無法寄達，無從令違規人清除廢土垃圾。本府建設局乃以八十五年十一月一日北市建五字第七一三五四號及七一三五八號函詢並另電洽台北縣中和市戶政事務所及本市內湖戶政事務所查詢，惟亦無所獲。

三、本案係於山坡地傾倒垃圾行爲依廢棄物清理法及水土保持法規定，廢棄物應由違規人清除。惟因違規人及地主皆查無資料，本府建設局爲維護當地居民飲用水源及居住安全，爰依水土保持法規定執行緊急處理，代爲清除現場垃圾及廢土，經八十五年十一月五日完成公告程序後於八十五年十一月六日上午開始清除，至八十五年十一月九日下午清除完畢。嗣據本府警察局南港分局函復已偵知實際行爲人（惟該員仍矢口否認），本府建設局，即依同法開立處分書，依法向違規人追討代爲清理之費用在案。

一四九

質詢日期：85年11月6日

質詢議員：李建昌

質詢對象：公園路燈工程管理處

題 目：儘速改善環東快速道路路燈路燈光照明，確保夜間通車安全

說 明：

一、下麥帥二橋的環東快速道路，提供松山、南港、內湖甚至士林地區民衆往來市區便捷的孔道。然而，常有駕駛人反映，夜間行經時，發現路燈不夠亮，對行車安全影響頗大。

二、本席鑑請貴處，前往勘察，儘速研擬改進辦法，以

保障途經環東快速道路人車，夜間通車安全無虞。
答覆單位：台北市政府（工務局）

答：本案八十五年十一月七日經現場夜間勘查通車路段——道路路寬四十公尺至五十公尺，路燈裝設間距平均約四十公尺，實測平均照度約三十 LUX，符合經濟部所頒定之道路照明標準（依經濟部所頒規定爲二十六 LUX）。惟部份路口已有幾處路燈故障失明或遭車輛撞損致影響沿線道路照度，本府當儘速修復放光。

一五〇

質詢日期：85年11月7日

質詢議員：陳學聖

質詢對象：陳市長水扁

題 目：過苛的限制導致營業客貨車紛紛改爲自用客貨車，應正本清源從新修正規定

說 明：

一、現行規定對營業用客貨車有諸多限制，比如像職業駕駛人規定、汽車燃料使用費、汽車第三責任險保費、限制進入市區時間、地段、車身噸位等等規定，使得力求守法的營業客貨車駕駛人必需遵守的規定及付出的成本，遠較於刻意鑽營以自用客貨車實際從事營業行爲的駕駛人來的多，法令的規定竟變成對守法者的變相處罰！

二、法令對自用車與營業車的差別管理可從數字上看出，民國七十九年到八十三年底，申請營業小貨車牌照數爲五九〇件，申請自用小貨車牌照數則爲二二九九四件，後者爲前者的三十九倍之多，換言之，

即使市府於特殊時段管制營業貨車進入市區，也管不了更多的自用貨車進入；為何自用車成長速度倍於營業車，可從費率來解釋：

汽車責任保險費		車種	自用車	公司行號自用	營業車	差額
		小客車	一〇〇〇		四二二〇	三二二〇
		小貨車	一一一〇	一一一〇	五三五〇	二一九五
		大客車	一九一〇		一〇四五〇	八五四〇
		大貨車	三三一一〇	三〇〇〇	一二三二〇	九一六五

汽車燃料使用費差額見附表(略)；以總重量二十噸排氣量一〇〇一〇〇柴油貨車來計算，燃料費：營業車年繳三四三六四元、自用車年繳二二〇八六元，燃料年費相差一二二七八元，再加上汽車第三責任保險差額九一六五元，營業柴油大貨車每年所需繳之保費加汽車燃料使用費足足比同型自用車多了二一四四三元；再加上自用車免用統一發票、免繳營業稅、免繳所得稅、駕駛人更不須受制於嚴格的各種職業駕駛人規定，種種「好處」，再加

上政府的取締不嚴、執法無力，愈來愈多的駕駛寧可放棄循正軌申請職業駕駛人、申請營業用車牌照，鑽法律的漏洞後，反而享有更多的好處，汽燃費、汽車第三責任保險保費、營業稅、所得稅都可省下一大筆錢，更不須受限於進入市區的種種限制，無怪營業車的成长停滯，而自用客貨車卻是直線增加！

三、遏制自用車非法營業歪風、避免影響運輸市場秩序、進而影響市府營業稅歲收、且惡化台北市交通，本席建議檢討自用車與營業車保費及燃料費負擔的差距，以價遏制民衆不循正道的作法。

答覆單位：台北市政府(交通局)

答：一、對於核發車輛牌照，本府監理處皆依道路交通安全規則及其相關法令辦理。對於個人申請自用大貨車、自用小貨車牌照，該規則第十六條規定，限以直接從事生產，需裝載本身所需或生產之物品時，經公路監理機關核准，始得申請。復查交通部八十一年一月十三日交路(0)字第〇〇一三一號函規定，個人申請自用小貨車牌照，身分證之職業登記須為農、漁、畜牧養殖、家庭手工藝、木工、水泥工、油漆工、水電工、攤販等，並以核發乙付貨車牌照。至於以公司、行號或團體名義申請自用大客車、大貨車兩用牌照者，皆依相關規定嚴格審核。但對於公司、行號申請自用小貨車牌照，為避免浮濫，本府監理處曾於八十五年八月三日北市監三字第二四一八七號函建議，對於公司、行號申請第二付自用小貨車牌照時，審核其最近二個月營業額，每增加五十萬元得增發牌照乙付，但由於事涉全國一致性

，須俟中央主管機關統一規定。

二、有關車輛之保費費率審核訂定問題係屬財政部權責，本府已建議財政部修訂保險費率時參考，至於燃料費之稽徵，由於交通部刻正研擬隨油徵收方案，依用油多寡做為課徵依據較公平，屆時應較無異議。

一五一

質詢日期：85年11月7日

質詢議員：龐建國

質詢對象：交通局

題 目：公車專用道候車亭路口斑馬線與停車線間之距離宜擴大，以避免機車擋道，並維護公車乘客安全。

說 明：一、自從公車專用道擴大施行以來，對於公車之行車速率頗有助益，搭乘公車之廣大小市民對於此一措施之反應多表肯定。

二、但近來本席多次接獲市民反映，由於公車專用道之候車亭設置於道路之內側車道，必須經由路口之斑馬線前往搭車，而當路口紅綠燈號顯示紅燈時，常有機車越過停車線擋在斑馬線上，造成欲跨越斑馬線搭乘公車之民衆不便，甚至於險象環生。

三、前述機車之所以會越過停車線擋住斑馬線的原因，除某些機車騎士不守交通規則之外，實因停車線和斑馬線之間的距離太近，空間狹小，以致於當汽車在停車線前停車時，常迫使機車必須再往前移動，而侵入了斑馬線的範圍。

四、爲了避免機車因汽車之擠壓而侵入斑馬線的範圍，

本席建議在公車專用道候車亭之路口，重新畫設停車線，拉大停車線與斑馬線間之距離，容留機車停車空間。必要時，可於斑馬線和停車線之間畫設機車停車區，給予機車法定停留空間，以規範路口汽車與機車爭道的問題，一方面避免機車侵入斑馬線之違規現象，同時也維護公車乘客和行人之行的權利與行路安全。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：一、依「道路交通標誌標線號誌設置規則」第一百七十條第二項規定：停止線與行人穿越道線同時設置者，兩者淨距以一公尺至三公尺爲度；又依該規則第一百九十一條第二項規定：機慢車左轉待轉區線劃設於停止線前方，設有枕木紋行人穿越道者，劃設於枕木紋行人穿越道前方。目前本處於公車專用道站台出入口，繪設停止線及機車左轉待轉區線時均依上開規定辦理。另爲保障行人安全並於停止線前加繪「越線受罰」標字，以警示汽機車駕駛人遵守規定。

二、所提於行人穿越道及停止線間留設空間繪設機車待轉區線之建議因與「道路交通標誌標線號誌設置規則」第一百七十條及一百九十一條規定不符，且慮及二段左轉之機車需跨越行人穿越道至待轉區停等，將影響行人安全及停止線退離路口後易造成汽機車越線停等等問題，似不宜以此方式處理。惟爲改善此現象，本府交通局將選擇適當之公車專用道站台，以試辦方式，先將行人穿越道線及停止線同時退離路口，再於行人穿越道適當距離前重繪機車待轉區線，視執行成效再檢討後續辦理方式，至現況機車違規佔用