

新、舊表，以避免消費者在這一年的換表過渡期間，遭不肖司機雙重收費，來維護消費者的權益。

**答覆單位：**台北市政府（交通局）

**答：**一、本府交通局為因應臺北市計程車費率調整及加強民眾與計程車駕駛人了解新運價內容，除協請新聞處、捷運公司、本市交通管制工程處、停車管理處等單位廣為宣導外，在文宣資料發送方面，除透過各機關、學校、各區（戶）政公所（事務所）分送宣導摺頁外，該局並自十一月十六日起每日輪派同仁前往市區計程車密集及人潮來往頻繁處所（例如臺北機場、臺北車站、捷運車站、木柵動物園、醫院……）分送運價對照表及摺頁，計程車駕駛人及民眾若有疑義均予現場解說，計分送摺頁十六萬份、運價對照表六萬份。此外，為擴大宣導層面及效果，該局同時於網站公布運價對照表供民眾自行下載使用。前揭宣導摺頁及對照表均載有中、英文費率內容及中文使用說明（含計費表面之圖示），計程車駕駛人及民眾僅依搭車時間查詢對乘車里程及延滯時間的交接點顯示之金額即為應收（付）車資。另在新聞發布方面，自十一月十六日起至十二月七日止，本府交通局共發布新聞十四則，內容包含新費率實施內容、運價對照表使用方式、司機及乘客收（付）車資依據、如何分辨新舊計費表、如何撥打運價查詢專線及乘客申訴管道、計程車駕駛人改（換）計費表原則……等。

二、新運價從實施初期，計程車駕駛人多急於即時改（換）表（依據經濟部標準檢驗局受理驗表鉛封數據顯示，截至十二月十三日止，該局已檢驗二五、四一三具計費表，估計

本市計程車已逾三分之一完成改《換》表作業），導致計費表市場價格因供需失衡或有提昇現象，本府交通局已數度呼籲駕駛人分散改（換）表時間以平穩表價。值此新舊計費表交替之過渡時期，本府當責成交通局廣續就運價對照表使用方式、民眾搭車付費時應注意事項、提出申訴之主要事證……等，密集宣導以維計程車營運秩序及消費者權益。

三十一

**質詢日期：**八十九年十二月七日

**質詢議員：**陳耀輝

**質詢對象：**交通局

**質詢題目：**捷運車站週邊研擬拖吊腳踏車？交通局未免太本末倒置了吧！

**說明：**

一、交通局計畫針對本市捷運公館站週邊腳踏車違停亂象試辦拖吊，本席認為姑且不論現今腳踏車沒有車籍、車牌，拖吊後供民眾認領之方式將引發爭議，根本上的問題在於主政者交通局有無考量到目前騎乘腳踏車者的行車、停車需求。交通局一再提倡市民搭乘大眾運輸工具，亦鼓勵市民多加利用捷運網絡以疏解道路交通流量，但當初對於捷運的接駁交通工具等配套措施規劃時，卻遲未考量騎乘腳踏車者的需求劃設適當的腳踏車停放專區，實已欠缺前瞻性。直至捷運雙十路網形成，平均每日搭乘捷運的人次已突破八十四萬，市民響應搭乘大眾運

輸工具之後，交通局近日卻有感目前七十九個捷運車站中有捷運公館站等十三個車站週邊之腳踏車停放亂象，不去思考市民騎乘腳踏車之轉乘需求規劃停放專區，竟欲直接朝違反道路交通管理處罰條例予以拖吊，交通局施政如此顛預，不通人情，令本席失望至極。

二本席認為交通局此舉分明是「不教而殺謂之虐」，交通局應先評估各捷運站騎腳踏車轉乘捷運者的需求規劃設適當的停放專區，倘民眾未依規定停放在腳踏車專區內再請交大開單拖吊還不遲。以機車彎為例，目前台北市多處機車彎設置完竣後，機車停放整齊有序，一改市容觀瞻，本席認為不失為參考典範。本席強調，腳踏車為一節省能源、深具環保及健康概念的交通工具，切莫因交通局一時錯誤的思維模式，粗糙的執法理念而抹煞了市民使用腳踏車代步的權利。

三本席建請交通局審慎評估拖吊腳踏車的計畫，交通局與其將時間用在研商拖吊費用或細究無車籍、車牌的腳踏車遭拖吊如何認領、如何擬定完善的「車輛特徵填寫表」以防範冒領或錯領情事，不如將時間規劃在提供給腳踏車騎士一個安全與便利的停車、停車空間吧！

**答覆單位：**台北市政府（交通局）

答：一捷運系統於規劃階段即已考量腳踏車停車轉乘需求，於車站周邊設置腳踏車停車架供民眾停放，基於規劃階段係以預測為基礎，為檢視預測與實際需求之差距，通車後，本

府交通局乃召集本府相關單位逐站檢討車站週邊之交通設施並進行改善，在不影響行人通行條件下，於捷運車站周邊盡量增設腳踏車架，故腳踏車停車格已由雙十路網成形前之一、六〇〇餘格增加至目前的五、一〇一格，本府實已充分考量騎乘腳踏車民眾之停車需求。

二惟本府雖大量增加捷運車站周邊腳踏車停車架之供給，但針對若干特殊車站，如公館站之腳踏車停車格位已由通車初期之一二六格，擴增至目前之六一一格，增加四、八倍，停車區長度延伸二百多公尺，但因民眾不願意停放較遠處然後步行至車站，大量於出入口附近違規占用人行道，嚴重影響行人之通行。

三道路交通管理處罰條例及交通安全規則雖有規範腳踏車違規停放之罰則，然腳踏車屬免掛牌車輛，警察於執法取締上面臨車主認定之困難，故目前本府對於捷運車站腳踏車違規停放多以柔性勸導方式辦理，並由臺北捷運公司站務人員不定時搬移違規停放之車輛，移至至規定場所排列停放整齊，對於部分特定區域（如：緊急逃生口）以施工帶圈圍驅離，但因成效有限，故須予以大力整頓，以方便行人通行及維護市容。

四為解決捷運車站周邊腳踏車違規停放之問題，臺北捷運公司及本府交通局原研擬三階段計畫，並以捷運公館站為試辦地區，第一階段將以增加供給與宣導、取締並重方式辦理，第二階段則視第一階段實施之成效，若續效仍不彰則將進行專案計畫移置違規停放之腳踏車，第三階段進行修法相關事宜，確立執法依據與程序。

(一)第一階段：

1. 增加供給：由捷運公司協調台灣大學於鄰近捷運車站車入口周邊校區內，開放二區空間設置腳踏車停車場，以增加停車供給，預計增加數量約三〇〇格。另於公館站羅斯福路人行道行道樹間，闢設腳踏車停車處，預計增加數量約二〇〇格。

2. 執行宣導：實施初期由交通局、停管處及捷運公司派員現場宣導並張貼公告標語及告示，宣導民眾依規定停放腳踏車。

3. 請停管處協助修改捷運公館站外人行道之禁停牌面（經協議由捷運公司代辦設置），附牌內容述明「人行道禁停車輛、慢車停放區除外」，以告示民眾依規定停放，請警察局取締違規停放腳踏車及人行道騎乘腳踏車之行爲人，以維行人安全。

(二) 第二階段：由本府交通局研擬專案計畫，召集本府警察局、停管處、本府環保局、捷運公司、本府法規會及研考會成立專案小組，辦理違規腳踏車移置作業規畫，核定後公告實施。

(三) 第三階段：由交通局修訂「臺北市妨礙交通車輛處理自治條例（草案）」，並送議會審議。

五基於腳踏車於今日都會區所扮演角色，已由休閒健身工具改變爲通勤轉乘運具，其在交通運輸之地位日趨重要，是以本府乃責成交通局於三個月內進行腳踏車政策之研究，以定位腳踏車之功能及建立管理機制，再配合修訂相關法令，以提供本市腳踏車管理之依據。

三十二

質詢日期：八十九年十二月七日

質詢議員：顏聖冠

質詢對象：市政府、停車管理處、政風處

質詢題目：禁止停車場移作他用，還給市民停車空間。

說明：一、台北市政府爲了增加市民足夠的停車空間，大肆掃蕩巷弄內的違規停車，希望能增加停車格數，然而在合法的公有停車場，卻常常出借公民營單位舉辦

活動，除了違反停車場設置的本旨外，更有圖利他人的嫌疑，請依法調查，以維護市民權益。

二、依停車場法的規定，停車場爲依法令設置，專供車輛停放之場所，可知停車場應不得移作其他用途，台北市公有路外停車場委託民間經營辦法第七條更明白規定，承租人不得於公有路外停車場經營停車場業務以外之商業行爲，台北市政府長期以此來限制民間業者在所承租的公有車場執行其他業務，然而對於本身經營的停車場，卻有不一樣的作法。目前台北市屬於平面、廣場及橋下，適合作爲活動場所的停車場總數有九十處，除了十處是委外經營，其餘八十處都由停管處自行經營，市政府爲了這十處停車場特地制定了一個經營辦法，然而針對八十處停車場，卻沒有一個基本的管理規則，簡直就是「只准州官放火，不准百姓點燈」。而根據本席調查發現，目前台北市區許多停車場，多有辦理活動而封場出借的情形，例如世貿中心東側的廣場停車場，便租給了特定廠商舉辦「資訊展」，除了造成當地交通秩序大亂外，更嚴重影響市民停車