

職社區化推動「改善教學設施」提高社區教育品質，藉由「課程區域合作」與鄰近不同課程類型學校共同規劃並合作，同時進行「社區資源整合」與「社區招生整合」及「就近入學獎學金」，鼓勵學校改善教育素質，提供高品質之社區中等教育；鼓勵學校透過區域合作，提供多元適性之中等教育課程；鼓勵優秀國中畢業生升讀社區高級中等學校，促進各地區中等教育均衡發展。

四本府教育局業已研訂「臺北市高級中等學校招生審核原則」，自九十一學年度起採取「總量管制」，衡酌大台北地區國中畢業生人數、高中職新生班級數與每班學生數、新設或裁撤學校數與增減班級數、轉型規劃、高中職招生比率、學校辦學績效等六大因素，由本府教育局每年定期公布「招生總量」，明確規劃公私立高中暨高職的招生班級總數、每班學生數，以減緩招生不足的問題。

二四六

質詢日期：九十年十一月六日

質詢議員：陳秀惠

質詢對象：停管處

質詢題目：市區停車場難尋 停管處手握二九億無處用

市郊使用率不高 交通局未依法行事是主因。

說明：

一興建路外停車場是當前改善停車問題的重要停車政策，但在寸土寸金的台北市，土地取得不易卻又形成另一項難題。停管處八十九年可以支用於停車場工程及用地取得、例行性的費用成本支出之總預算還剩餘高

達二九億，可見停管處如今正面臨有大筆錢在手無處可用的窘境，馬市府如何能落實廣設停車場，解決停車位不足問題？此外，本席也質疑交通局沒有加強取締與拖吊停放在停車場附近的車輛，是導致市郊停車場使用率不高的主因。

二、台北市民找一個停車位平均要花一四·七分鐘，車位增加速度永遠比不上車量的成長。台北市約有六六萬輛汽車，加上從外縣市進入市區有三五萬車輛，可是台北市路邊、路外停車位及建築物附設停車位加起來不過六五萬格，顯示每天有三五萬輛車沒有停車位，顯示停車空間供需的嚴重失衡，在車多位少的情況下，民眾車亂停也就造成交通壅塞。違規停車一直以來是占汽車違規案件的最大宗，九〇年主計處統計，每月舉發的汽車違規停車約二〇萬件，拖吊約一·六萬輛。據交通裁決所資料，一月至九月汽車違規罰款就金額高達三二億。交通停車的罰鍰是當作公有停車場基金，停管處因取得用地不易，造成資金閒置的情形，市民罰了錢，停車位不足問題卻不能獲得改善，加上大眾運輸系統未發達，警察取締又嚴格，教民眾如何不怨聲載道！

三、根據停車場法第十八條規定，交通主管機關應取消路外停車場周邊路段之車位，並加強違規取締與拖吊。在市區有嚴格執行，但在市郊卻執行不力，於是花了大筆錢蓋的停車場並沒有為社區解決交通壅塞的問題。以南港區興中立體停車場為例，停車率平均只有一六%，在優惠活動的強力促銷下，也只有比剛開幕時

的六·三%成長一〇%左右。再如何吸引人的促銷手法，還是比不上免費停在路邊來得划算，唯有加強取締，依法行事，才是解決使用率不高的根本辦法。

四、峨帽停車場實施停車採「累進停車費率」仍嚇不走汽車族，是因為西門商圈非住宅區，停車者來此消費娛樂只暫留幾小時，當然不會在乎區區幾十塊錢，而將車子開到附近的洛陽停車場。本席認為停管處應負起民眾再教育的責任，採取「導禁兼施」的辦法，先開導觀念讓民眾習慣將車停在停車場，並嚴格取締周邊違規停車，然後再視供需情形調整費率。

五、台北市舊社區在過去都市計畫和建管法令都未規定建築物要附設停車空間，加上目前市中心用地也大致用盡，使得老舊社區停車困難，即使停管處有錢也找不到地蓋停車場。市府除了實施改善策略，如公園、學校、綠地等多功能運用，興建路外停車場等尋求解決停車問題。對於資金閒置的問題本席提出兩點建議：

一、機關夜間開放停車位給市民，尤其是區公所、戶政及地政事務所附設的停車場，因為分布均勻可以照顧到十二行政區的市民，也可解決土地尋覓不易的難題，不過也應同時考量相關的配套措施，如安全問題。二、補貼投資者貸款利息或用地取得等有關的成本費用，以落實獎勵投資之實質誘因，才能藉由民間的力量加速公共停車場建設的腳步。

答覆單位：台北市政府（交通局）

答：一、有關停管處手握二十九億無處用乙節，查九十年「臺北市公有收費停車場基金」經費新臺幣二十九億元中之十七億

元已於本月繳交市庫，另其中三千萬係各民間廠商繳交之履約保證金、玖仟柒佰餘萬元係七十七至八十四年度應繳納之營業稅，其餘經費則需支付各停車場工程之工程款及停車收費管理員薪資及各項管理業務推動之費用，爰該基金之各項經費均充分利用，以推動市政建設。另有關於如何落實廣設本市公有停車場之興建事宜，查本市公有停車場之興建，目前均依據本府公共工程程計畫「停車場興建工程」計畫，依各地區停車供需狀況由本市停車管理處持續檢討興建，總計八十八及八十九年二年間闢建完成之公有路外停車場，計提供約四千格汽車停車位，今年隨著忠信地下停車場、建成國中附建地下停車場陸續完工開放使用及其它停車場之興闢，預計將可再提供近二千格汽車停車位。未來並將持續積極辦理公有停車場之闢建，俾逐步改善本市停車問題。

二、有關依據停車場法第十八條規定：「路外公共停車場附近地區之道路，主管機關應視需要劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限」乙節，查本市路外公共停車場周邊道路，均由本府交通局，本市交通管制工程處暨停車管理處依現場道路條件及當地需求規劃禁止停車標線及停車格位，並由本府警察局交通警察大隊負責取締違規停車。至有關建議加強取締市郊公共停車場周邊違規停車乙節，本府警察局交通警察大隊未來將加強取締告發。

三、有關峨帽停車場實施停車採「累進費率」，仍嚇不走汽車族乙節，查峨帽立體停車場因非屬住宅區，而位處西門商圈中心又鄰近電影街，臨時停車需求甚為殷切，每逢假日

或尖峰時段停車率甚高（約八十一%至九十九%間），該場停車民眾因多屬臨時停車行為，故針對停車尖峰時段需求實施累進費率措施，實施後平均停車延時已減少至一·八二小時／輛（實施前一·七小時／輛），假日平均停車延時降至二·一七小時／輛（實施前一·六三小時／輛），顯示累進費率措施之施行已提昇該停車場之停車轉換率。至開導觀念讓民眾習慣將車停在停車場及嚴格取締周邊違規停車事宜，將由本府交通局、本市停車管理處暨本府警察局交通警察大隊持續辦理。

四 另有有關機關夜間開放停車位給市民乙節，查為有效利用本府所屬公務機關之建築物附設停車空間，彈性運用有限停車資源，本市停車管理處已積極推動公有機關停車場提供民眾使用，自八十九年一月起推出以來，對鄰近社區停車有相當助益且頗受民眾好評。至九十年五月底共有監理處、仁愛醫院、市立療養院、陽明醫院、公園處南港公園管理所、天文科學教育館、內湖區公所、文山區公所及大安區公所（舊址）等十九處，夜間釋出計約小型車八〇四位、機踏車一〇〇四個停車位供附近居民停放，另有部份機關及開放停車場需增加設施設備之經費來源、門禁安全及人力管理等相關因素無法配合，暫難配合辦理。且市民有部份不配合管制時間停放造成開放機關困擾、機關設施遭損壞安全堪虞等問題亦仍待解決。

五 至有關補貼投資者貸款利息或用地取得等有關成本費用乙節：按政府為引進民間充沛資源與活力及民間經營效率，並將民間企業精神帶入公共建設，以提昇公共工程的效率及服務品質，於八十九年二月公布「促進民間參與公共建

設法」，該法改變以往偏重租稅獎勵，改採加強民間參與公共建設方式，於「民間最大的參與」及「政府最大的審慎」兩大原則下，落實民間參與機制，該法對土地取得及相關獎勵措施業有明文規定。因此，本府將在相關法律規範前提下，考量公益保護與民間參與等因素，持續推動公共停車場之建設，以改善本市停車問題。

二四七

質詢日期：九十年十一月六日

質詢議員：厲耿桂芳

質詢對象：馬市長、交通局

質詢題目：公車族日曬雨淋太辛苦，公車候車亭嚴重不足！
說明：

一 依據交通局九十年最新統計資料顯示，台北市公、民營公車每日平均載客量約為一百八十五萬人次，然而提供乘車民眾短暫休憩及遮風避雨的候車亭卻只有六六四座，根本不敷使用。有許多民眾向本席抱怨，「候車亭短缺的情形很嚴重，許多公車族轉車的大站，甚至沒有設置任何候車亭！可憐的公車族，不僅要忍受日曬雨淋，等車等到腳酸了，也沒個地方能歇腳」。

二 以銘傳國小旁捷運公館站為例，公館乃市區通往木柵、景美地區的要道，經本席瞭解有三十種路線的公車匯集於此，若再加上捷運公館站所帶來的轉乘民眾，每日在此轉乘公車的學生、上班族等通勤者至少有萬人以上。然而這個公車轉運大站，竟然連一個能讓公