

# 「各地方政府提供道路合理（臨時）停車空間辦理情形第1次會議（臺北市、新北市）」會議紀錄

壹、開會時間：113年4月23日（星期二）下午2時30分

貳、開會地點：本部0205會議室

參、主席：林司長福山

紀錄：蔡佳蓁

肆、出（列）席單位及人員（如簽到單）

伍、主席致詞（略）

陸、發言紀要：

一、新北市政府簡報（如附件1）。

二、臺北市政府簡報（如附件2）。

三、行人零死亡推動聯盟

1. 我們從去年11月開始就提出要同時解決人車對立問題，應該要透過道路設計改善，讓人車可以在都市共容，包含人行道外推、往內挖做避車彎，都可以同時兼顧行人行走的安全及職業駕駛停車的安全，但是到現在都沒看到任何的規劃，只有看到增設黃線。
2. 人行道應該是提供行人通行的，為什麼會在上面劃設機車停車格？簡報的照片，不要說實體人行道，連標線型人行道都沒有，行人通行的範圍被拿來作為停車使用，人行道只有騎樓，騎樓也不連貫。
3. 現在地方政府沒有解決問題，停車格是很多地方民意代表爭取政績的手段，然而沒有上位規範，能不臨停不併排嗎？應討論停車格怎麼樣退場。

4. 今天下客下貨後就變成行人，沒有配套的人行空間就讓人下車下貨，等於是在路中間放人，目前地方政府的自治條例，對於這個相對應的規劃是什麼？幾個停車格可以有一個卸貨格？多長的路段空間可以有一個避車彎能夠綜合性使用？
5. 目前台北市、新北市已經劃設的卸貨格有幾個？長寬是否噸位數較高的貨車也可以停？另外，西門町卸貨格都是私家車在停，警察跟停管處對於這個卸貨格的維護管理都有責任，但兩邊互推責任，這是地方既存的現況。是不是可以開放民眾主動提案，建議應該改善哪些路段？

#### 四、下一代學生行人路權聯盟

1. 新北市有些路段在尖峰時段有車道擁塞的狀況，包含一些單一雙向車道，在這些地方劃設黃線或停車格，有可能造成更大的問題。
2. 如果運用避車彎等標誌標線劃設，自然可以有適當的通行車道，還可以有人行空間，要去思考一下哪些主要幹道適合進行。

#### 五、台灣交通安全協會（簡報如附件3）

1. 警察單位要負起絕對的責任，控管道路狀況，否則就造成一般私人載具與職業用路人之間的衝突。我們畫了那麼多臨停區，沒有限定職業車才可以停，私人車輛這麼多，如果他去臨停，職業車載客跟載貨的需求誰來確保？
2. 我們主張停車位是公共財，大家有使用就要付費，但是短時間的下貨時間，譬如下車三分鐘內或五分鐘內免費。現在畫的卸貨格只針對四輪以上職業運輸載具，商業使用機車有沒有地方臨停？道路設計要有一定的比例、一定的空間讓大家共同使用，而不是什麼都專用，道路既然是公共財，就要做到最大範圍的使用。
3. 我們要的道路交通改善是整個完整的變更，目前最

大的問題就是道路的設計沒有變更，僅僅把紅線畫成黃線，難道停車的行為就會從危險變成安全嗎？臺灣現在路況設計問題就是車道過寬，缺乏人行道與停車空間，外國道路設計就有停車彎(避車彎)，不管是一般車輛、貨車或職業駕駛臨停，都沒有問題。臨停的需求不分職業，把道路設計好，對所有的用路人都是友善的。車道數不用多，交通要順才有用，像日本、歐洲車道數不多，但是很明確的把左轉或右轉車道分離出來，所以轉彎車輛不會影響直行車，包含路邊臨停的車輛，也不會去影響到直行車。

4. 現在有兩部道路設計規範，一個是國土署，市區道路及工程設計規範，另一個是交通部的公路設計規範，如果沒有把共同交界的地方如何設計寫進去成為一個完整的統一規範，全部丟給地方自治，四百億下去就做出更糟糕的東西。請把這些構造包含圖例入法，地方才可以依法設計、施工及驗收，地方跟中央都不會有權責的問題。建議下次開會請內政部國土署、數位發展部、經濟部商業司共同參與討論。

## 六、台灣機車路權促進會

1. 卸貨車格的部分，還是沒有把機車外送的部分納進來，如果卸貨車格沒有人用，可否給機車外送人員使用？
2. 摩托車對於都市的車流、運輸等，是非常有效率的載具，希望移動、取消的這些機車停車格能夠補回來。
3. 長久的方向是引進避車彎規劃，另最外側車道寬還是建議要酌量縮減，而不是五公尺車道混合使用，在內側禁行機車，外側用途又增加的情況之下，實際上是增加機車用路人的風險。
4. 大型重型機車的部分，目前依交通部規定必須要停

在汽車格裡面，只有少數的地方政府（臺北市跟臺中市）可以與一般機車來共用，希望未來也能夠持續推動大型重型機車能跟一般機車使用停車位。

#### 七、台灣安全駕駛監督聯盟

1. 路口 10 公尺的界定，地方政府跟相關單位的規劃都不是很明確，如果能夠清楚明白一些，在那之後的路段，可以規劃臨停的共用區域。
2. 車輛沒有管控，越來越多，路邊的停車格也越畫越多，希望把停車格退出車道，車道是提供給車輛行駛。
3. 讓機車退出人行道跟騎樓，把路邊人行道切割，避車彎做出來，我們今天是要改善道路使用，規劃設計非常重要，而不是只有畫黃線，請把避車彎做好。

#### 八、台灣全國汽車駕駛人權益聯盟

1. 卸貨格是需求問題，不是比例原則。相較卸貨的次數，乘客或是汽車駕駛人天天在上下車，台灣有七百多萬部小客車，上下車的次數至少超過一千萬次，要考量這個上下車的需要。我們開車是為了爭取時間，所以我們設計的概念是人民的使用者需求的問題，不一定是比例原則，建議比如設共用停車、卸貨格，政府在思考上要靈活一點。
2. 馬路是提供車輛行駛使用，本來就不應該設停車格，停車格要有退場機制，是否至少從 20 公尺以上的就開始完全退場，不要因為路比較窄，就不去處理，那反而更要處理，因為交通問題就是在那邊產生。

#### 九、台灣數位平台預約接送從業人員產業工會

1. 新北市林口文化三路、三民路事實上就是沒有位置可以停啊，今天停車格、機車位不取消，就是併排臨時停車，也是行人聯盟最擔心的，不把停車格取消，永遠達不到大家要的目的。
2. 請臺北市、新北市把示範道路做出來，例如新北市

林口文化三路這麼大的三線道可以先做變更，讓大家知道政府有在做全面性的改變。

3. 建議醫院或是各大計程車排班點當空位過多的時候，要把一些排班格取消，讓它變成其他車共用的停車格。

#### 十、中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會

工會建議的部分要劃設，希望沒有建議的部份，主管機關也要改善。

#### 十一、中華民國計程車駕駛員職業工會總會

1. 現在檢討的八成黃線，跟實務上距離很遠，應該是規劃出一定不可以停的地方，其他都是可以停的地方，才是解決的辦法。
2. 路安司沒有訂出一個有關紅線、黃線的定義跟設置辦法，即使在地方政府發現問題，沒有標準的時候怎麼向議員及里長說明處理。
3. 空間要多重充分使用，才能解決我們目前的困境，而不是劃道路黃線，因為黃線不是客人指定要上下車的地方，也不是貨運或是遊覽車能夠上下車的地方。
4. 地方政府只解決少部分建議事項的問題，對於整體要去解決行人零死亡有幫助嗎？能不能把設計計畫公告出來，讓民間來監督。

#### 十二、中華民國計程車商業公會全國聯合會

反對專車專用的區域，因為很浪費空間，所以建議是不是考慮計程車招呼站能夠移一些來做專用臨停區，希望可以多推共用臨停區。

#### 十三、主席結論：

- (一) 本部 112 年 11 月 10 日已函請各縣市政府檢討朝每隔約 100 至 150 公尺紅線設置至少 10% 之黃線或專用停車格，並於 3 個月內完成盤點與優先路段劃設，

113 年上半年全部完成為目標。請臺北市政府及新北市政府依目標期程完成轄內道路相關標線劃設事宜。

- (二) 請臺北市政府及新北市政府廣納相關公(工)會及民間團體之需求及建議意見，建立溝通管道，善加諮詢，以完善供給切合需要。
- (三) 各單位所提相關建議意見，請臺北市及新北市政府納入滾動檢討研議改善，俾確實符合實際需求。

柒、散會（下午 18 時 00 分）