

研商道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 修正草案會議紀錄

- 壹、 開會時間：110 年 8 月 17 日(星期五)下午 2 時 30 分
- 貳、 開會地點：本部 1609 會議室(實體會議與視訊會議雙軌進行)
- 參、 主席：陳司長文瑞

紀錄：黃雁鈴

- 肆、 出(列)席單位及人員(如簽到單)
- 伍、 主席致詞(略)
- 陸、 各單位意見摘要

法務部

1. 有關修正草案第 90 條之 3 第 2 項「另得以公告或法規方式」之對象，建請釐清是否係第 1 項之公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關，並明訂。另倘以公告或法規方式辦理之對象係市區道路主管機關，考量市區道路主管機關主要係地方政府，其是否得以法規發布法規之不足，理論上草案所述之法規應不包含自治規則，建請先行釐清。
2. 鑑於現行繪設標誌或標線之方式已足以使民眾清楚知悉應遵守之相關規定，倘草案所述之公告係網站之公告或公文，是否確實能讓民眾明確知悉哪些路段之騎樓可停放機車，或將衍生更多爭議，建請再行考量。

內政部營建署(書面/實體意見)

1. 按道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 第 1 項規定「…市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定機器腳踏車、慢車之停車處所。」，立法精神係採「原則禁止、例外開放」，因此對使用者而言，只有在劃有停車位標線之人行道上才允許停車，應無疑義。

2. 若於該條文修正新增第 2 項「人行道除前項規定外，另得以公告或法規方式規定機車、慢車之停車處所」，原規定是例外許可，新規定是公告區域之通案核可，因各街區人行道情形各異，將不利民眾當下即清楚辨識是否為違規停車、停車後是否妨害行人通行，並造成多數民眾誤以為人行道可以停車，一旦產生破窗效應，停車管理將更加困難，且在警力有限的情況下，反不利於執法及影響公信力，因此，不宜新增第 2 項規定。
3. 在停車管理政策部分，交通部與本部均認同採汽車停車路外化，逐年取消路邊汽車停車格位，改繪機車停車格位，另對於停車需求高之路段，則加採停車收費(含機車停車收費)以提高周轉率，且台北市依此方式執行成效良好，建議其他縣市可以仿效辦理。
4. 臨時動議提案：
 - (1)長期以來，常有人行道上劃機車停車位後，造成行人通行困難或無法通行狀況，例如:109 年 5 月澎湖縣於人行道上劃設機車停車位後造成行人無路可走窘境，引來媒體與網友撻伐。
 - (2)本部於 110 年 8 月 11 日公告發布之「市區道路及附屬工程設計標準」第 16 條第 6 款規定「人行道上原則不劃設機車停車格，有機車停車需求者，應優先採停車彎型式設置。如於人行道上劃設機車停車格位，應經該管主管機關同意，且劃設後供人行之淨寬不得小於一點五公尺。」。
 - (3)道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 第 1 項修正意見如下:「在圓環、人行道、交岔路口十公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，設置必要之標誌或標線另行規定機器腳踏車、慢車之停車處所。」，建議「在不妨害行人通行」修正為「在人行道供人行之淨寬達一點五公尺以上者」，以明確律定何為不妨害行人通行。
5. 騎樓之設計現行係依照都市計畫法等相關法規規定，現

行騎樓之設計係以法律規範私有財產，騎樓之使用以法律之位階及規定將私有財產作為道路之使用，而騎樓主要係供行人無障礙通行，倘騎樓仍有停放機車或使用之需求，希冀仍應預留至少 1.5 或 1.3 米供行人通行。

6. 另補充說明市區道路條例及公路法之道路係指道路境界線範圍以內，建築境界線以內之無遮簷人行道、騎樓，僅道路交通管理處罰條例得以規範。
7. 依地方制度法第 26 條及第 27 條規定，直轄市政府就其自治事項訂定之自治法規應送請行政院核定或備查，有關高雄市政府提到要點報到交通部被表示抵觸無效一節，似有誤解，應予釐清。

內政部警政署

1. 現行處理臺北市騎樓停車檢舉案，係依據臺北市停車管理工程處訂定之「臺北市『機車退出騎樓、人行道』實施路段、時間表」辦理，又此類檢舉案件龐大，民眾之訴求即係本次會議之臨時動議。
2. 現行道路交通管理處罰條例係原則禁止有條件例外開放，惟前揭之開放條件不明確，同意營建署研提之條文修正意見。
3. 鑑於行人路權及高齡社會的來臨，同意公路總局意見，騎樓還給行人通行，機車完全退出騎樓，惟理解高雄市政府提出草案之想法，因實務上騎樓停車之問題確已以公告之方式處理，建議朝明確化或易執法作為修法之考量。

臺北市政府交通局

97 年 5 月訂定之「臺北市機器腳踏車及慢車停放規定」業依道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 廢止，現行就機車停放騎樓、人行道，係以原則禁止例外開放之方式處理，並設置禁停牌面告知用路人，並無窒礙難行之處，另本市未就機車停放騎樓另訂相關要點或公告，並無與法律相抵觸之情。

新北市政府交通局

1. 本市就機車停放騎樓與高雄市面臨相同的問題，對於該市研提之修正草案表示贊同，本市 100 年即訂定「新北市政府處理機器腳踏車停放及停車位設置要點」，設有騎樓之路段，得於騎樓內停放，以 1 列為限，並保持 1.8 公尺以上人行空間，後輪後緣應與建築線標齊。鑑於大部分騎樓為 3.5 米，停放機車後，尚餘 1.5 米空間，及道路交通管理處罰條例將機器腳踏車改為機車，爰 109 年將前揭要點修正為「新北市政府處理機車停放及停車位設置要點」，並修正設有騎樓之路段，得於騎樓內停放，以 1 列為限，並保持 1.3 公尺以上人行空間，機車以 1 列方式停放於開放停車之騎樓者，應保持建築物出入口至少 0.9 公尺縱向出入空間。
2. 有關道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 修正草案第 2 項之人行道甚為廣泛，建議限縮為騎樓，另參考實務面建議該項「法規」修正為規則或要點。另建議將現行各地方政府訂定之要點內容訂於該條第 2 項，以解決有關要點牴觸法律之問題。

桃園市政府交通局

1. 109 年 12 月 11 日公告開放騎樓停放機車，以 1 列為限，停放機車後並保持 1.3 公尺以上之人行空間，以保障行人仍有通行之空間，停車方向應垂直於道路，車身前緣（或後緣）應與建築線切齊，另就大眾運輸場站周邊公告禁止騎樓停放機車之路段。
2. 另倘未有意願開放騎樓停車之建築物所有權人或使用人，可具備建物所有權人或房屋租賃契約、社區管委會會議紀錄等相關資料向本局申請禁止騎樓停車。

臺中市政府交通局

104 年公告本市騎樓、緣石人行道，除設有禁止(臨時)停車標誌或標線者外，寬度在 3 公尺以上騎樓，可停放機車、自行車，需留設行人、機車或自行車進出之空

間、停車方式應垂直於道路方向、無障礙坡道應保留 3 公尺迴旋進出空間。現行警察機關依前揭標準取締機車停放騎樓之行為。

臺南市政府交通局

本市就本次高雄市政府研提之修正草案無意見，另本市未就機車停放騎樓另訂原則開放例外禁止之公告或法規。

高雄市政府交通局

1. 105 年「機車慢車停放秩序實施要點」已明確訂定，騎樓地未經本府交通局設置禁停標誌（線）者，於不妨礙行人通行之情形下，得沿騎樓地外緣橫向停放於騎樓地，並以一排為限。原則騎樓一般寬度為 3.9 米，停放 1 台機車後尚有 1.9 米之空間，可確保無障礙的行人空間通行，可有效舒緩現行本市機車停車之龐大壓力。
2. 鑑於交通部 107 年表示本府整理機車慢車停放秩序實施要點無效後，警察機關就機車停放騎樓目前採被動開罰，不主動取締。
3. 有關解決現行機車停放騎樓實務上之問題，短期將依主席建議研擬騎樓允許機車停放之標誌牌面，報部同意後試辦；中長期則就本府所提之修正草案，再依與會單位意見進行檢討修正。

公路總局

1. 鑑於近年政府機關、臺北市、道路交通安全宣導會議等均係朝向機車退出騎樓、人行道，人行道還給行人之政策推行，依據交通安全、秩序之觀點，騎樓、人行道還給行人應係未來正確之政策方向，現行應已有部分民眾認同此政策，倘欲反其道而行，是否將使民眾認為施政有倒退之餘，建議再行審酌考量。
2. 有關停車空間需求最缺乏的應係臺北市，臺北市正努力解決，人行道還予行人之概念已努力 20 年，期許 5 都能

堅持為了整體友善之交通環境願景持續共同努力。

運輸研究所

1. 考量高雄市政府係欲處理騎樓停放機車之問題，建議修正草案第 2 項文字是否明確訂為騎樓停放機車、慢車得以公告之方式處理。
2. 有關修正草案第 2 項並無明定公告之對象，另第 1 項「不妨害行人通行或行車安全無虞之原則」文字，不夠明確將衍生爭議，再行考量。

道路交通安全督導委員會

1. 鑑於近年行人(包含高齡者)事故件數有增高之趨勢、高齡者代步車使用之情形日益普及，高雄市政府表示騎樓有 3.9 米以上寬度，其比例為何，請再行確認釐清。
2. 現行道路交通管理處罰條例人行道係包含騎樓，倘僅欲就騎樓停放機車、慢車採原則開放、例外禁止，則該政策是否正確，建請再酌。
3. 有關修正草案第 2 項訂定另得以公告或法規之方式處理一節，現行道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 第 1 項之「設置必要之標誌或標線另行規定」，應已屬一種公告之形式，倘草案之公告係指文書之公告方式，則應考量該公告是否確實均使民眾知悉，另草案所述之法規，係屬何種法規，建議應敘明。
4. 有關機車於騎樓停放，建議應再行評估得否透過於路肩劃設機車停車格位，以改善機車被迫全部於騎樓停放之情況。

法規委員會

1. 有關修正草案第 2 項文字，與本部運輸研究所及道路交通安全督導委員會之意見相同，請釐清辦理公告之對象、其開放停車之認定方式是否與第 1 項之規定相同、騎樓以外之人行道是否也可以不需依照第 1 項規定處理。

2. 另補充說明，公告分為兩個部分，一為須個別送達之行政處分，一為採公告或刊登公報之一般處分，又法規通常係指行政程序法第 150 條第 1 項之法規、命令，非地方制度法第 25 條之規定。
3. 有關高雄市政府所提之實務問題，是否確以公告或法規之方式即可解決，亦或將衍生更大的問題，應再行考量。
4. 有關道路交通管理處罰條例第 90 條之 3 第 1 項之「標誌」，查現行道路交通標誌標線號設置規則似無允許騎樓停放機車之標誌，實務上之執行請再確認。

柒、 結論

1. 道路係供公眾通行，如有停車需求應以停於路外停車空間為主、路邊停車空間為輔，內政部或本部之法規均認同人行道、騎樓主要係供行人通行，人行道、騎樓之停車均屬輔助性質，倘確有停車需求時，人行道、騎樓始開放民眾停放機車。
2. 請各直轄市政府提供所訂(公告)之人行道、騎樓開放停車要點規定供本部參考；並請針對要點開放人行道、騎樓停車之規定，宜應參考內政部營建署「市區道路及附屬工程設計標準」停放車輛後之淨寬不得小於 1.5 公尺之規定盤點及檢討，又要點應係訂定騎樓停放機車之要求及原則(停放後應留設多少空間、如何停放)，並非訂定原則開放例外禁止之規定，以避免抵觸道路交通管理處罰條例騎樓係原則禁止，例外開放之規定。
3. 考量與會單位對於高雄市政府所報道路交通管理處罰條例之修正草案內容有待斟酌，且以公告之方式較設置標誌、標線更不易使現地之民眾知悉，修法困難緩不濟急，爰為解決實務上騎樓開放停車事宜，建請提案之高雄市政府先行研擬允許機車停放騎樓之標誌牌面，並規範騎樓欲開放停車之路段，依內政部訂定停放後須預留 1.5 米之行人通行空間實地勘查，於符合開放路段之騎樓前、後，設立標誌牌面(加附牌)並可結合 QR Code 連結其訂定之停車要點

之配套後，研擬標誌試辦計畫依規定報部核定，以達標誌減量及養成民眾停放秩序之雙贏目標。另倘新北、桃園、臺中市政府亦欲試辦，建議可與高雄市政府討論研擬允許機車停放騎樓之標誌牌面，共同進行前揭試辦計畫及成效之評估。

捌、散會(下午 4 時 10 分)