

# 第一章 緒論

## 1.1 研究背景與動機

由於近幾年來台灣地區經濟發展快速，國民之生活水準也不斷提高，且由於私人運具所特有的便利與舒適性，使得民眾持有的私人小客車總數也持續增加，因此衍生出許多違規行為，而違規行為對於交通安全和車流順暢之影響極大，道路系統中若有用路人違規，將會使他人權益受損，甚至可能會造成的交通事故，造成道路擁塞等情形，嚴重者更可能危及自己和他人的安全。

台灣地區的交通違規行為每年約在兩千萬件以上，其中光是違規停車就佔了超過六百萬件，約佔所有違規行為的 28%(見表 1-1)，由此可見違規停車之嚴重性，根據交通部統計處之統計，截至民國 92 年底為止，台灣地區之小客車總數(包含自用與營業用小客車)已達五百九十多萬輛，也就是平均每千人擁有 265 輛小客車，較去年同期約成長 3.5%<sup>1</sup>，且仍不斷的成長中，然而台灣地區的道路與土地面積所能提供的停車位必定有限，根據另一項統計數字顯示，政府所規劃的合法小客車停車場(包含路外停車場、路邊停車場、建築物附屬和風景遊樂區)僅僅只有一百九十多萬個停車位<sup>2</sup>，平均只能提供不到四成的車輛停放，而以台灣各個人口眾多的主要都會區為例，依其合法停車位數量與登記的小客車總數相比，台北市為 0.64 比 1、台北縣為 0.33 比 1、高雄市為 0.66 比 1、新竹市為 0.41 比 1、台中市為 0.51 比 1、台南市為 0.46 比 1，明顯均無法提供足夠的停車位，如此供需失衡的結果，造成民眾違規停車之情形日益嚴重。

表 1-1 民國八十九年道路交通違規舉發件數表

項目別 單位:件數	總計	違規 停車	違反速率 規定駕駛	未戴安全 帽或未繫 安全帶	違反高速 公路管制 規定	爭道行駛
總計	21,793,000	6,028,933	9,437,933	3,232,693	1,843,815	1,065,909
較去年增減	5.6%	-.01%	13.2%	-16.9%	12.2%	4.5%
結構比	100.0%	27.7%	15.8%	14.8%	8.5%	4.9%
項目別	闖紅燈、 闖平交道	未領(帶) 有駕照駕 車	牌照未掛 領、損毀 或不清晰	不依規定 轉彎、迴 車	裝載超 重、載運 人員不符 規定	其他
總計	909,425	891,540	707,717	247,174	246,890	3,179,171
較上年增減	-2.6%	32.9%	47.6%	-5.0%	10.0%	30.7%
結構比	4.2%	4.1%	3.2%	1.1%	1.1%	14.6%

資料來源:內政部警政署

為了因應日趨嚴重的違規停車問題，政府相關部門也積極採取許多改善措施，例如加強違規取締、提高違規罰則、大力宣導政策法令和興建路外、路邊停車場等舉動，期能藉此降低違規行為，然而在警力不足的情況下，往往造成顧此失彼的狀況，使得取締違規之效率不佳，且易造成民眾存有投機之心理，而現行法規中規定違規停車三百元以上至一千二百元以下的罰款額度，對於台灣地區經濟情況好轉、國民所得顯著增加的大多數民眾難生嚇阻之效，此外政府雖大力宣導交通政策，然而其成效始終有限，難以引起民眾廣大回響，而不停興建停車場也囿於都市中土地與道路面積之不足，停車位增加速度往往趕不上車輛增加率，甚至因為地點選擇不當，使得停車場使用率偏低，由此可知目前之交通政策並不能有效的解決違規停車之問題，更可能使得民眾因為違規停車情形遲遲無法改善，而對政府政策失去信心。

國內雖然對於「違規行為」和「停車管理」之方面研究甚多，且均有許多具體的結論或建議，然而對於兩者之關聯卻著墨甚少，也就是有關「違規停車」之研究實際上相當有限，鮮少有人探討違規停車之成因及其間之因果關係，因此本研究將從外在的環境構面和駕駛人內在的心理構面雙方面來探討駕駛人違規停車之成因，分析違規停車之態度與行為，期能藉此提出改善之建議，供政府相關單位及決策者做參考之用。



## 1.2 研究目的

違規停車議題一直是國內交通執法重點之一，雖然近年來政府取締違規停車之規定越來越嚴格，而取締之規模也越來越龐大，但政府之經費與交通執法人力畢竟有限，不能常常舉行大規模取締，加上部分民眾心存僥倖心態，所以單靠警方執法並無法消滅違規停車行為，更可能因為缺乏妥善的相關配套措施，導致民眾無法配合政府之政策，進而引起民怨。因此政府應從民眾端之行為與需求出發，了解駕駛人產生違規停車之動機為何，是受到何種外在因素或是個人因素影響，並規劃出有系統的解決方案，再加上進行持續性的政策行銷，如此方能有效減少違規停車之情形。根據上述分析，本研究期能達到以下之目的：

- 一、對駕駛人進行影響其違規停車意向之成因分析，並探討其違規停車行為間之關連。
- 二、歸納出駕駛人常犯的違規停車行為，並了解駕駛人對其影響交通安全和車流順暢之看法。
- 三、建構駕駛人違規停車之意向模式，並提出相關假設。
- 四、驗證駕駛人違規停車之意向模式，藉以了解違規停車之成因。
- 五、綜合上述之結果，提出結論與建議。

### 1.3 研究範圍與對象

由於本研究之目的為找出違規停車之成因，以供政府研擬政策做參考用，而一般道路中常見的機車因體積小，其違規停車造成之問題不如小客車嚴重，而體積龐大的大型車輛在一般的道路系統中並不常見，所以本研究是以探討一般道路中小客車之違規停車為範圍，而所謂違規停車之定義係根據「道路交通管理處罰條例」中第五十五條(臨時違規停車之處罰)和第五十六條(違規停車之處罰)中之規定為主要依據(如下表 1-2)。

表 1-2 道路交通管理處罰條例第五十五及五十六條

<p>道路交通管理處罰條例</p>	<p>第五十五條(違規臨時停車之處罰)</p>
<p>汽車駕駛人，臨時停車有左列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：</p>	<p>一、在橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車者。</p> <p>二、在交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內或消防車出、入口五公尺內臨時停車者。</p> <p>三、在設有禁止臨時停車標誌、標線處所臨時停車者。</p> <p>四、不依順行之方向，或不緊靠道路右側，或單行道不緊靠路邊，或併排臨時停車者。</p> <p>五、在道路交通標誌前臨時停車，遮蔽標誌者。</p>
<p>道路交通管理處罰條例</p>	<p>第五十六條(違規停車之處罰)</p>
<p>汽車駕駛人停車時，有左列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰：</p>	<p>一、在禁止臨時停車處所停車者。</p> <p>二、在彎道、陡坡、狹路或道路修理地段停車者。</p> <p>三、在機場、車站、碼頭、學校、娛樂、展覽、競技、市場或其他公共場所出、入口或消防栓之前停車者。</p> <p>四、在設有禁止停車標誌、標線之處所停車者。</p> <p>五、在顯有妨礙他車通行處所停車者。</p> <p>六、不依順行方向，或不緊靠道路右側，或併排停車，或單行道不緊靠路邊停車者。</p> <p>七、於路邊劃有停放車輛線之處所停車營業者。</p> <p>八、自用汽車在營業汽車招呼站停車者。</p> <p>九、停車時間、位置、方式、車種不依規定者。</p> <p>十、於身心障礙專用停車位違規停車者。</p> <p>十一、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費者。</p>

資料來源:道路交通管理處罰條例

## 1.4 研究流程

本研究目的主要為分析駕駛人違規停車行為意向之成因，並藉由驗證相關假設來探討如何規劃相關政策，同時詢問民眾對於違規停車行為之看法，最後再提出適當之建議。本研究之研究步驟如圖 1.1 所示，而各階段工作內容說明如下：

### 一、界定研究動機與目的

本研究首先經由探討問題背景，輔以相關文獻之閱讀，產生研究動機，進而界定研究問題與目的。

### 二、國內外相關文獻分析

依據研究的主題與目的，蒐集與研究相關理論及文獻，並整理相關研究的方法與結果，據此以提出研究之觀念性架構。

### 三、確立研究架構與方法

藉由觀念性的架構，參考現有原理、原則、經驗法則或研究結果，以建立適當的研究模式，以符合研究之目的。

### 四、設計問卷

依據研究問題與目的，參照建立的研究模式與先前訪談內容，同時考量人力、物力限制，界定出適當的研究範圍與對象，以進行抽樣方法設計，另外亦重視研究內容的信度與效度。

### 五、問卷試測與調查

問卷初步設計完畢後，即進行試測，以減少語意不明或複雜之措詞，並依受訪者之意見加以修改問卷，待問卷修正確定無問題後，才進行全面調查。資料蒐集係針對研究設計之範圍與對象，選取適當之方法進行問卷調查。

### 六、資料分析與模式驗證

將蒐集之資料整理彙總，利用統計方法進行資料的基本處理與分析，爾後用線性結構方程式來校估模式，並藉以驗證模式之相關假設，以確立模式之可信度。

### 七、結論與建議

根據資料分析、解釋及發現，作成研究之結論。最後再依據結論，針對現況作成具體之建議，並提出後續之研究方向。

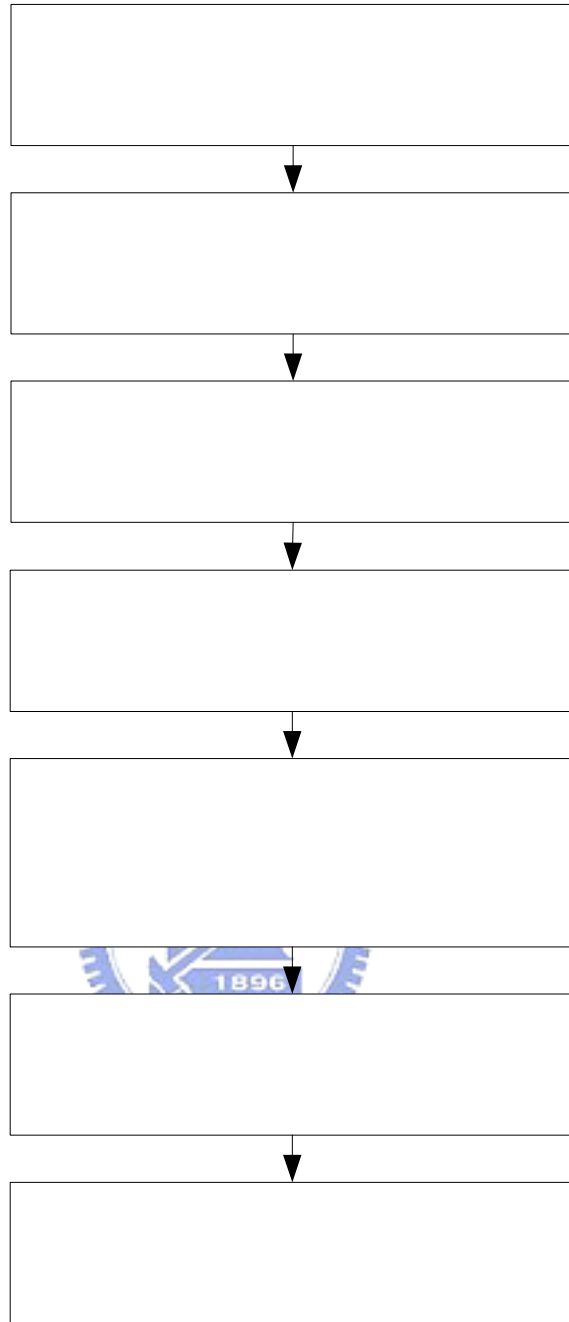


圖 1-1 研究流程