

第五章 結論與建議

5.1 結論

本研究為瞭解台北市民眾違規停車意向之概況，以發放問卷的形式對駕駛人違規停車意向進行相關分析，同時探討人口統計變數、外在環境因素和內在心理因素間之關聯性，並分析駕駛人過去停車經驗和駕駛人對於違規停車行為之觀感。此外，本研究亦進一步探討影響駕駛人違規停車意向因素之因果關係，透過 SPSS 和 SAS 軟體對研究構建之模式進行確認性因素分析與路徑分析，以瞭解各構面對於駕駛人違規停車意向之影響程度。根據整體分析結果，本研究可歸納獲得以下的結論：

- 一、 經彙整相關文獻，本研究認為影響駕駛人違規停車意向之因素包含違規罰則、執法、旅次活動特性、停車設施的供給與需求、資訊技術能力、態度、主觀規範和意志力共八個構面。
- 二、 參考過去文獻後，針對本研究探討主題設計得到「影響小客車駕駛人違規停車意向成因分析問卷」，問卷內容主要包含五個部份：A、停車意向調查(7題)，B、停車成因調查(27題)，C、停車行為調查(18題)，D、駕駛經驗調查(9題)，E、個人基本資料(9題)。
- 三、 本研究中 A、停車意向調查部份中可發現，超過七成的駕駛人認為當違規停車可能會影響交通安全時，其違規停車之意向偏低，另一方面近六成的駕駛人認為在路邊臨時違規停車對交通安全影響較小，所以可能會在路邊臨時違規停車。
- 四、 本研究中 B、停車成因調查中全部共八個構面之 Cronbach's α 值均超過 0.6 以上，均較一般要求之標準 0.5 高，顯示本研究所使用之量表或構面其信度良好。
- 五、 在人口統計變數中與違規停車意向有顯著差異的有性別、駕駛年數以及職業。其中女性比男性有較高之違規停車意向，駕駛年數為 5 年~10 年之駕駛人違規停車之意向最高，而其餘組別則大致上符合駕駛年數越久，違規停車意向越高之趨勢。職業中以職業駕駛人違規停車之意向最高，但本研究中只蒐集到兩份屬於職業駕駛人之問卷，因此數字只供參考，實際情形仍需進一步研究。
- 六、 在衡量變數方面，本研究根據確認性因素分析的結果，刪除 A3「通常要找到合法且收費合理的停車位確實不容易。」與 D4「為了趕辦重要事務，明

知很可能被開罰單且拖吊，我還是會硬著頭皮違規停車賭一賭。」，且修正後衡量模式之適配指標皆已達可接受的範圍內，因此修正後的衡量模式已無衡量上的問題。因此本研究最後共採用 27 個衡量問項來衡量潛在變數。其中違規罰則構面有 3 個問項；執法構面有 3 個問項；旅次活動特性構面有 4 個問項；停車設施的供給與需求構面有 3 個問項；資訊技術能力構面有 3 個問項；態度構面有 3 個問項；主觀規範構面有 3 個問項；意志力構面有 3 個問項。

- 七、 根據路徑分析結果，得到驗證之假設有：(H1)違規罰則對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H2)執法對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H3)旅次活動特性對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H4)停車設施供給與需求對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H5)資訊技術能力對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H7)主觀規範對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H8)意志力對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關、(H9)違規罰則對於態度有顯著影響且為正相關、(H10)執法對於態度有顯著影響且為正相關。
- 八、 (H6)態度對駕駛人違規停車意向有顯著影響且為正相關，此項假設未得到驗證，本研究認為這是因為駕駛人之態度容易受其他外在環境因素影響，導致態度構面對於駕駛人違規停車意向之影響並沒有顯著。
- 九、 根據模式之分析，影響駕駛人違規停車意向之八個構面中，影響最大的是旅次活動特性構面，其次為停車供給與需求構面、意志力構面和資訊技術能力構面。其中以旅次活動特性影響最大，這是因為當駕駛人常常需要在路邊臨時停車或是在擁擠的地方找停車位時，越容易產生違規停車意向。至於影響最小的則是態度構面，甚至沒有造成顯著影響。本研究認為是因為駕駛人本身之態度雖然會影響違規停車之意向，但駕駛人通常受到外在環境影響較多，所以駕駛人態度相對之下影響非常有限，且一般大眾雖然都知道違規停車對於交通安全和車流順暢有影響，但並不會因此而減少違規停車的意向。
- 十、 在本研究的假設中，違規罰則和執法構面會影響態度構面，根據實證分析後，其中影響較大的是違規罰則構面，顯示駕駛人之態度受到違規罰則之影響較大，顯示政府目前的違規罰則確實能使駕駛人態度產生轉變，使駕駛人更能了解到違規停車所帶來的交通問題。而政府最近大規模的執法取締也產生效果，使得駕駛人能夠感受到被警方取締之壓力，進而改變本身對於違規停車之態度。
- 十一、 在本研究中 C、停車行為調查中可發現，有近四成的受訪者常在一般巷弄中違規停車，本研究推測是由於巷弄中較不容易被取締，且停車地點往

往距離目的地很近，可減短步行時間，而有八成的受訪者平時很少會將車輛違規停放在人行道上，本研究認為是由於人行道在一般駕駛人觀念中屬於嚴重違規之地區，且人行道與一般道路並無通道可供進出，使得小汽車不容易上下人行道，所以駕駛人較少會在此處違規停車。

十二、在駕駛人認為違規停車會影響車流順暢程度方面，由蒐集的資料可看出其中有超過九成五的受訪者認為併排違規停車極可能會影響該地的車流順暢，本研究推測是由於併排停車往往會佔用內側車道甚至是對向車道，使得該道路的容量明顯減少，所以會嚴重影響該地的車流順暢。另外有約三成的受訪者勾選“偶爾會影響”的選項，另外有近四成的受訪者勾選“常常會影響”的選項，比例雖然略為偏高，但與本問卷其他問項相比，顯示受訪者認為在巷弄內違規停車時，其影響車流順暢之程度較其他地點輕微，本研究認為是由於巷弄中車流量較低，所以影響車流之程度也會偏低，所以才會是得分最低的選項。

十三、在違規停車影響交通安全的程度部份，由蒐集的資料可看出有超過八成七的受訪者認為併排違規停車極可能會影響該地的交通安全，本研究推測是由於併排停車往往會佔用內側車道甚至是對向車道，不但使得該道路的容量明顯減少，且嚴重影響到車流正常行駛，甚至導致車輛必須轉換車道，而提高車輛間碰撞之機率，所以會嚴重影響該地的交通安全。另外有約五成的受訪者認為在巷弄內違規停車時，其影響交通安全之程度較其他地點輕微，本研究認為是由於巷弄中車流量較低且車速較慢，所以對於交通安全的危害也會降低，所以才會是得分最低的選項。

十四、在 D 受訪者駕駛經驗部份中，在所有台北市駕駛人違反的交通規則項目中，違規停車佔了相當大的比例，平均每位駕駛人在兩年內會收到 1.71 張交通違規罰單，而其中有 1.12 張是屬於違規停車之罰單，佔其所有交通違規罰單的 65%，由此可見違規停車確實是台北市區中頗為嚴重的交通問題。而違規停車取締後被拖吊的次數為每兩年 0.48 次，也就是當駕駛人違規停車被取締後，有超過四成的機會其車輛會被拖吊。

十五、台北市駕駛人對於合理且可接受的停車費用約為每小時 25 元，略低於台北市目前大部份停車場之收費，可見台北市駕駛人認為目前之停車收費偏高。此外駕駛人平均找尋停車位時間約為 19 分鐘，也比駕駛人可容忍的平均找尋停車位時間(14 分鐘)高，可見駕駛人並不滿意目前台北市之停車環境。

十六、台北市駕駛人在停好車後可容忍的步行時間約為 9 分鐘，在設置停車設施時可參考此項數據。另外駕駛人認為平時在路邊違規停車在 12 分鐘內時，不會有警察來取締違規停車，但目前道路中臨時違規停車的情形通常

只有短短五至十分鐘，所以違規的駕駛人通常並不擔心會被警察取締，可見目前的執法取締情形還有改善的空間。而根據第八項問題中所得到的數據可發現，台北市駕駛人可容忍之違規停車罰金約為 535 元，但在目前國民所得超過萬元美金的情況下，駕駛人並不容易感受到違規罰金所帶來的嚇阻力，與其他國家的違規停車罰金相比也明顯偏低。

5.2 建議

本研究礙於研究主題，以及人力、時間等成本考量，僅針對台北市區內擁有小客車駕駛執照者為本次研究對象，主要探討影響小客車駕駛人違規停車之意向成因與驗證本研究所構建模式之適配度。綜合整個研究過程、研究限制、研究方法與後續相關研究上，本研究提出以下建議。

5.2.1 違規停車改善策略之建議：

- 一、由 LISREL 分群模式結果得知，違規停車改善策略上，應針對不同族群施以不同方式，例如：對於認為違規停車影響交通安全不嚴重者，安全宣導上應強調違規停車行為可能導致之最嚴重情況；駕照考試時應加強有關違規停車之教育與觀念；違規停車罰則可依駕駛人之違規紀錄有所調整。
- 二、由研究中可發現停車設施的供給與需求是影響頗大的構面，停車場的位置、收費和停車格數都會影響駕駛人違規停車之意向，所以政府在興建停車設施時絕非以數量為考量而一味的興建停車場，而是應以方便民眾使用、減少民眾步行時間和提高停車位之使用率為原則，如此才能發揮最大之效益。
- 三、建議政府未來在解決違規停車問題時，應多管齊下而非從單方面著手，例如一方面加強取締違規停車，同時也該設法提供更多的停車設施供民眾使用，也就是一方面採用罰款和執法等嚴厲手段嚇阻駕駛人違規停車，而另一方面也該增加駕駛人能夠找到合法停車位之機會，否則一味加強取締容易導致民怨，而停車位不足也會迫使駕駛人產生違規停車之意向。
- 四、本研究顯示在人口統計資料中，性別、駕駛年數和職業對於駕駛人違規停車意向有顯著影響，未來政府在規劃有關管理違規停車方案時，可優先針對這些族群著手。

5.2.2 對後續研究之建議：

- 一、本研究在探討影響駕駛人違規停車意向之成因，國內外雖有文獻指出各構面間也存有相互影響之關係，但本研究在考量研究主題與研究的複雜性

後，只探討了執法和違規罰則構面對於態度構面之影響，並未考慮其他各構面間之關係，建議後續相關研究上，可將其考量進模式中以進行分析。

- 二、本研究所構建模式經 LISREL 驗證後，發現整體模式中，態度對於違規停車意向之校估參數值未達統計顯著，此結果雖與預期研究成果有所出入，但基本上變數間影響關係之方向正確，且顯著值與要求標準之間差距不大，證明本研究之假設推論大致成立，惟資料的蒐集或量表的設計上需再行斟酌。
- 三、本研究僅調查台北市小客車駕駛人違規停車之意向，雖與預期研究成果大致相符，仍建議後續相關研究能涵蓋全台之駕駛人(包含機車與四輪以上貨車)，以擴大本研究結果之適用性。
- 四、本研究提出之駕駛人違規停車意向模式，僅針對違規停車意向進行分析，並沒有進一步探討駕駛人之真實違規行為，建議未來研究可將違規停車行為納入模式中，進而驗證相關假設。

