

本報告僅供委員參考

道路交通事故零死亡願景系列一
設置合法上下客專區相關法制問題研析

法制局 陳淑敏 撰

中華民國 113 年 4 月

道路交通事故零死亡願景系列一

設置合法上下客專區相關法制問題研析

目 次

摘 要

壹、前言	1
貳、各界看法	2
參、問題研析與建議	4
一、建議通盤檢討紅、黃線劃設之合宜比例	4
二、重新評估各地區計程車招呼站之使用效果	6
三、宜儘速設置合法上下客專區並明確入法	8
四、上下客專區應併予考量設置無障礙設施	11
五、各項目予以整體規劃，並落實交通 3E 及用路人文化養成	12
六、參酌國外作法，設置上下客專區	13
肆、結論	13
參考文獻	15
附錄：「道路交通事故零死亡願景系列一設置合法上下客專區相關法制問題研析專題研究報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形	19

摘 要

都會地區常見整段道路劃設為紅線，臨時停車空間不足，缺乏為乘客設計上下客專區，造成孕婦、身障者及高齡者之困擾，而職業駕駛們囿於擔心違規被記點而吊銷駕照，因此不敢載送。另，如復康巴士亦可能因找不到讓身障者合法上下車之地點而遭檢舉，此皆為政府應該思考的問題。本報告蒐整專家學者意見，提出相關建議，以供本院委員問政或修法之參考。

道路交通事故零死亡願景系列一

設置合法上下客專區相關法制問題研析

壹、前言

道路交通管理處罰條例（以下簡稱道交條例）新制於民國¹（下同）112 年 6 月 30 日起上路，除提高部分交通違規罰責，也增加違規記點樣態等措施，將違規停車及違規臨停等新增納入記點制，駕駛若 1 年內記違規點數每達 12 點者，即吊扣駕駛執照 2 個月，2 年吊照 2 次再經記點則吊銷駕照²。因同時放寬民眾檢舉項目及增加記違規點數項目，致民眾檢舉停車或臨時停車記違規點數等案件數量暴增，相關職業駕駛人工會反映已嚴重影響職業駕駛人工作權，亦造成警察機關執法量能龐大負擔，民眾檢舉制度已悖離當初彌補警力不足之立法目的，記違規點數制度亦因道路實際環境配套措施尚未完備，衍生實務執行之問題，爰有檢討修正之必要。行政院爰於本（113）年 3 月 7 日以院臺交字第 1135004487 號函送道交條例第 7 條之 1、第 63 條、第 63 條之 2 條文修正草案³，惟該草案仍未見有合法上下客專區之相關規定。

¹ 本報告有關年分之使用，原則以民國紀年表述，惟涉及外國法制或立法例部分，改採西元紀年表述。

² 道路交通管理處罰條例第 63 條規定：「汽車駕駛人違反本條例規定者，除依規定處罰外，並得依對行車秩序及交通安全危害程度記違規點數 1 點至 3 點（第 1 項）。前項情形，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記違規點數（第 2 項）。汽車駕駛人於 1 年內記違規點數每達 12 點者，吊扣駕駛執照 2 個月；2 年內經吊扣駕駛執照 2 次，再經記違規點數者，吊銷其駕駛執照（第 3 項）。汽車駕駛人於 1 年內記違規點數達 6 點者，得申請自費參加道路交通安全講習。完成講習後，扣抵違規點數 2 點；其扣抵，自記違規點數達 6 點之日起算，1 年內以 1 次為限（第 4 項）。」

³ 立法院第 11 屆第 1 會期第 5 次會議議案關係文書（院總第 20 號政府提案第 11001271 號），113 年 3 月 13 日印發，修正草案總說明。其修正要點如下：（1）就民眾可檢舉之目，刪除部分可施以勸導不予舉發之違規事項。（修正條文第 7 條之 1）；（2）從嚴認定違規行為記違規點數之方式，限於當場舉發之案件始得記違規點數，排除逕行舉發及民眾檢舉舉發之情形，並修正道路交通安全講習扣抵違規點數之次數。（修正條文第 63 條）；（3）配合修正條文第 63 條，刪除有關逕行舉發案件記違規點數之規定。（修正條文第 63 條之 2）。

我國現行道路缺乏為乘客設計上下客專區，若有孕婦、身障者及高齡者欲在路邊搭乘計程車時，卻可能因附近都是紅線而無法順利攔到車；想走到其他合法區域如計程車招呼站上車時，囿於自身之行動不便而無法走太遠。至於職業駕駛們即便有心想載送這些乘客，卻又因擔心違規臨停被記點而吊銷駕照。另，如復康巴士也可能因找不到讓身障者合法上下車的地點而遭檢舉，雖然事後可以申訴並獲得妥適處理，但過程是否已形同擾民？是政府應該去思考的問題⁴。茲提出相關建議，以供本院委員問政或修法之參考。

貳、各界看法

對劃設黃線及設置上下客專區看法與建議，概述如下：

- 一、全國汽車駕駛人權益聯盟協會表示，一般店家都有卸貨區，但職業駕駛卻沒有專區讓乘客上下車；呼籲政府站在駕駛跟乘客的角度著想，要求交通部能夠設置安全合法的上下客專區⁵。
- 二、台北市多元化計程車產業工會建議，從路口 10 公尺到 20 公尺的部分，將紅線改為黃線，方便裝卸貨物及讓乘客上下車。政府未設置足夠的黃線及無障礙斜坡，使得輪椅族無法方便搭乘，此為須改進的部分⁶。
- 三、臺北市某議員表示，違規記點新制上路後，違規臨停成記點之冠。惟北市紅、黃線長度比例懸殊，卸貨停車格、計程車招呼停車格

⁴ 王志誠、周貞伶，孕婦、身障及高齡者攔不到車 議員要求設專區，台灣新生報，112 年 10 月 14 日，網址：<http://61.222.185.194/?FID=14&CID=701974>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

⁵ 同前註。

⁶ 陳柔瑜，整條馬路都紅線！小黃憂怕被罰不敢載客 議員喊話：應設置上下客專區，yahoo 新 by 周刊王 CTWANT，112 年 10 月 13 日，網址：<https://reurl.cc/K3EW8j>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

過少，呼籲檢討紅、黃線及車格規劃⁷。

四、新北市議員與多個職業駕駛工會舉行記者會表示，目前欠缺上下客專區，增加行動不便者攔車的困難，呼籲路口部分改劃黃線、增設上下客專區，並先選定示範區推行⁸。

五、台灣民眾黨曾於 111 年 10 月 20 日召開記者會替計程車駕駛發聲，稱計程車屬於「副大眾運輸工具」，應該比照公車設站可臨停上下客，建議可在公車站前 10 公尺設置「計程車臨停上下客區」⁹。

六、成功大學交通管理科學系教授建議在紅線路段，空出 1 到 2 格的車輛空間劃設黃線，容許短暫的上下客等臨停，在洽公頻繁路段可優先劃設黃線；另外，可在公車站牌前後的路段，設置計程車上下客的臨停空間¹⁰。

七、中央警察大學交通學系教授指出，基於臨停需求，公部門有必要檢討空間分配，規劃合適處供臨時停靠；隨處攔車、下車的交通文化，不利維持道路安全與秩序¹¹。

八、財團法人中華民國消費者文教基金會交通委員會召集人指出，完善交通工程的初衷是為安全上下客貨，如學校家長接送區、銀行

⁷ 蔡思培，違規臨停為北市交通記點之冠 議員促檢討紅黃線及車格規劃，自由時報，112 年 10 月 26 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/Taipei/breakingnews/4470809>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

⁸ 黃子暘，新北議員偕職業駕駛工會 籲路口部分改黃線、增設上下客專區，自由時報，112 年 10 月 13 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4457342>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

⁹ 王千豪，畫滿紅線無處臨停！計程車團體：公車站 10 公尺處設接客區，自由時報，111 年 10 月 20 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4095863>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

¹⁰ 邱書昱、鍾維軒，台北到處都是紅線？蔣市府「有條件」改劃黃線，聯合新聞網 by 聯合報，113 年 1 月 19 日，網址：https://udn.com/news/story/7323/7719981?from=udn-relatednews_ch2，最後瀏覽日期：113 年 2 月 20 日。

¹¹ 周彥好、林麗玉，違停記點新制爭議 學者：應檢討道路臨停空間，聯合新聞網 by 聯合報，112 年 10 月 30 日，網址：<https://udn.com/news/story/7266/7538132>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 11 日。

郵局、外送取餐等路口都有臨停需求，公部門盤點後再檢視何處可劃設黃線¹²。

參、問題研析與建議

一、建議通盤檢討紅、黃線劃設之合宜比例

道交條例第 3 條第 10 款規定：「臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。」、第 55 條第 2 項規定：「接送未滿七歲之兒童、行動不便之人上、下車者，臨時停車不受三分鐘之限制。」另，道路交通標誌標線號誌設置規則（以下簡稱設置規則）第 149 條第 1 項第 1 款第 4 目、第 5 目規定，黃實線設於路側者，用以禁止停車；紅實線設於路側，用以禁止臨時停車。設置規則第 168 條規定，黃實線用以指示禁止停車路段，禁止時間為每日上午 7 時至晚間 8 時，如有延長或縮短之必要時，應以標誌及附牌標示之。設置規則第 169 條規定，紅色實線用以指示禁止臨時停車線，禁止時間為全日 24 小時，如有縮短之必要時，應以標誌及附牌標示之。有論者建議避免紅實線劃設過於浮濫、黃實線禁止停車時間宜檢討修正、簡化標線功能避免誤導，建立標線權威性¹³。

停車禁制標線合宜化，首須改善紅實線劃設，現況為將整個路段普遍劃滿紅實線，造成要接送幼兒、學齡前兒童、行動遲緩或不便的長輩於醫療機構或住家門前上下車，抑或外居家人返鄉行李卸載時，根本找不到可以臨時停車地方，這種不合事實需求劃設紅實線的結果，反而失去禁止標線的權威性。政府宜就行政專業結合因地制宜之事實需求，全面檢討紅實線之劃設，適時改劃黃實線以便利民眾上下車臨時停車所需，不至於讓駕駛動輒臨停於紅實線上因而違規受罰。

¹² 同前註。

¹³ 黃俊容，《檢討紅實線劃設相關問題之研析（編號 R01265）》，臺北市：立法院法制局，110 年 3 月，網址：<https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=208227>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

從而，劃設紅實線應限定於出入口處或轉彎區，用以禁止臨時停車之必要處所；標線劃設妥適與否，更影響用路安全與行人保障，連帶涉及交通違規之舉發與處罰程序。黃實線為禁止停車標線，不禁止臨時停車，有論者建議主管機關可檢討刪除設置規則第 168 條第 4 項規定，將黃實線調整以全日禁止停車，即可取代大量劃設紅實線¹⁴。

交通部 112 年 11 月 9 日表示，目前都會地區道路常見整段劃設紅線情形，臨時停車空間供給確有不足，計程車、貨運駕駛或一般民眾常找不到合適地點上下客貨，違規臨停即併記點 1 點，駕駛、民眾均擔心記點吊扣駕照而無法工作。交通部已請各縣（市）政府檢討，朝每隔約 100-150 公尺紅線設置至少 10%之黃線或專用車格，希望各縣（市）在本（113）年 6 月前完成。在各縣（市）未劃設完成前，因上下客貨致違規臨停者，不予記點，但是仍然要依規定處罰新臺幣 300~600 元罰款¹⁵。另外，關於行人零死亡推動聯盟所建議欲從工程著手，檢討過寬的車道寬度，規劃停車格與臨停區域，讓駕駛人有卸貨載客空間，交通部將會與地方政府盤點，納入黃線劃設處理。

基上，據報導，部分地方政府新劃設之黃線發生 5 大現象，民眾不禁質疑地方政府「急就章」劃設的黃線，是真的解決臨停問題？還是變成另一種交通陷阱？引發更多的爭議。民眾表示，黃線不是有劃就好，而是真的能解決民眾有臨停需求，不要沒解決問題，反而製造出許多交通陷阱，徒增民眾困擾¹⁶。故在劃設黃線時仍應通盤考量，

¹⁴ 黃俊容，《劃設合宜交通標線之研析（編號 R01672）》，臺北市：立法院法制局，111 年 5 月，網址：<https://www.ly.gov.tw/Pages/Detail.aspx?nodeid=6590&pid=219170>，最後瀏覽日期：113 年 2 月 20 日。

¹⁵ 交通部新聞稿，配套措施完成前 上下客貨臨停及騎樓停車違規暫停記點，112 年 11 月 9 日，網址：https://www.motc.gov.tw/ch/app/news_list/view?module=news&id=14&serno=bbac39d1-e2a5-4945-9933-137d8ecba564，最後瀏覽日期：113 年 4 月 11 日。

¹⁶ 洪敏隆，【深度報導】變相交通陷阱？直擊「增繪黃線」五大亂象，太報，113 年 3 月 4 日，網址：<https://www.taisounds.com/news/content/125/111229>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 11 日。指出劃設黃線 5 大陷阱：

- (1) 標線「色」陷阱—黃線逕自塗在原有紅線未落實，非但未蓋住原有顏色，反而因兩種顏色相加成為橘色。
- (2) 紅黃線「半半套餐」：小客車車長約 3.5 至 5.5 公尺，同一處卻劃設 2 公尺紅線、2 公尺黃

以行車安全為優先，確實依照民眾臨停需求，因地制宜且合宜地劃設黃線，且須符合現行交通法規規範，對於設置規則亦須檢討修正，非僅為求達成率而快速劃設黃線或停車格，方能真正切合民眾所需，澈底解決問題。或可參考學者所建議將設置規則第 168 條第 4 項「黃實線開放夜間合法停車」的規定刪除，黃線僅提供 3 分鐘有臨時停車必要的車輛，但夜間有停車需求的地區，仍可依地區需求，選擇部分黃線於夜間行車量較少之路段，劃設「時段性禁止停車」的停車格¹⁷。

二、重新評估各地區計程車招呼站之使用效果

各地方政府為加強計程車招呼站之管理，特依汽車運輸業管理規則第 20 條規定：「公路主管機關為促進汽車運輸業健全發展，維護營運秩序或增進公共利益，得發布命令採取必要之措施。」訂定計程車招呼站設置管理要點。當初政府設置計程車招呼站，係為方便計程車駕駛排班候客，據政府官員指出，招呼站設置上，路幅要足夠，且須在地同意，並要參考當地車流量，以及是否造成店家被阻擋等因素，須陸續會勘及協調方能完成增設¹⁸。然因 Uber 的出現，以及民眾多使用 App 叫車等的改變，再加上依汽車運輸業管理規則第 91 條第 4 項規定：「多元化計程車接受消費者提出之乘車需求以預約載客為限，不得巡迴攬客或於計程車招呼站排班候客。」導致部分地區計程車招呼站之使用率不如預期，爰建議計程車招呼站設站方法應更加優化，例如成效不佳之地區考慮刪減過多格數、縮短不必要時段或調整設站條件……等，方能使其美意發揮效用¹⁹。

線，導致車輛停放一半在紅線、一半在黃線。(3) 掉入違規陷阱：黃線劃設在機車停等區旁，車輛臨停會占用機車停等區，形同違規。

(4) 政府帶頭違法：交叉路口 10 公尺內不得臨時停車，卻在部分 T 字型路口處劃設黃線。

(5) 時間、車種設限制：黃線原則在 20 時至翌日 7 時為許可停車時間，但部分路段禁停時間延長至 22 時至 24 時，或車種限制僅大客車可臨停。

¹⁷ 同前註。

¹⁸ 陳佳鑫、王德心，民眾叫車習慣改變 小黃招呼站使用率偏低，公視新聞網，110 年 1 月 24 日，網址：<https://news.pts.org.tw/article/510220>，最後瀏覽日期：113 年 2 月 17 日。

¹⁹ 方笙楠，是美意還是陷阱 計程車等候區沒小黃 卻引來自小客違停 招呼站罰單 去年市庫最少進帳 250 萬，民眾日報，111 年 6 月 9 日，網址：<https://reurl.cc/K4qpxn>，最後瀏覽日期：113 年 2 月 17 日。

經交通部統計²⁰，110 年專職計程車營業載客方式仍以「巡迴攬客」為主，惟占比持續下降至僅占 54.2%，其次為「無線電或衛星派車」，占 50.4%，「網路資訊平臺(含 APP)叫車」快速成長，占近 3 成，另招呼站等候、定點排班及熟客叫車等均達 2 成以上。各地區別中，北部地區仍以「巡迴攬客」為主，中部及南部地區多仰賴「無線電或衛星派車」，東部及金馬地區則以「熟客叫車」最多（詳如表一）。

表一：專職計程車營業載客方式

單位：%

項目別	巡迴攬客	無線電或衛星派車	網路資訊平臺(含 APP)叫車	招呼站等候	定點(不含招呼站)排班	熟客電話(手機)叫車	車行等候	其他(含共乘)
106 年	67.2	51.3	8.2	31.9	25.0	21.6	5.2	1.5
108 年	62.3	50.5	17.2	27.3	27.3	22.5	5.0	2.4
110 年	54.2	50.4	29.4	27.6	23.6	21.4	7.2	1.9
按地區別分								
北部地區	64.0	48.1	30.0	26.6	21.4	15.8	3.3	1.5
中部地區	34.2	45.0	23.9	32.1	29.2	25.2	25.0	0.8
南部地區	29.5	66.1	33.1	27.3	27.9	39.2	10.8	3.8
東部地區	26.8	47.8	13.9	35.5	30.9	48.8	15.8	7.6
金馬地區	18.3	7.5	2.6	60.2	36.4	60.9	1.1	3.4

說明：因可複選，各項合計超過 100%。（資料來源：交通部統計處，計程車營運狀況調查報告，111 年 10 月，資料時間 110 年 1 月至 12 月調查時間 111 年 3 月至 6 月，頁 7）

交通部強調計程車設置招呼站是許多先進國家採用之方式，惟現今面對不同的使用搭乘行為及營運模式，如使用網路資訊平臺（含 APP）叫車，從 106 年的 8.2%、108 年 17.2%、110 年則躍升至 29.4%；

²⁰ 交通部統計處，計程車營運狀況調查報告，111 年 10 月，資料時間：110 年 1 月至 12 月，調查時間：111 年 3 月至 6 月，頁 7。

該如何設置才能更便民，以達預期效果，應是嗣後政府該思考的方向，宜對既有的計程車招呼站配置進行全面檢討，如金馬地區於招呼站等待比例高達 60.2%，而使用網路資訊平臺叫車則僅為 2.6%；東部地區於招呼站等待比例 35.5%，而使用網路資訊平臺叫車為 13.9%；應因地制宜提出不同的解決方法，以因應各地區之發展需求。

三、宜儘速設置合法上下客專區並明確入法

市區道路常見整段劃設紅線、臨時停車空間不足，常造成汽車駕駛人如在交叉路口、公共汽車招呼站 10 公尺內違規臨時停車或併排臨時停車，故檢討增加黃線或專用車格之劃設已成為優先改善之方向。違規記點新制於 112 年 6 月 30 日起實施，違規臨停成計點最大宗，交通部為解決亂象增加臨停點，公路局分區邀集各縣（市）政府，會同在地貨運物流業者檢視轄區內貨運物流需求後妥為規劃，共提出 456 處需求，由地方政府增設臨時停車區或專用格位²¹。交通部並已請各縣（市）政府檢討，並於本（113）年 6 月前完成每隔約 100—150 公尺紅線設置至少 10%之黃線或專用車格。

依上，或有論者會認為既已要增劃黃線用以臨停，還有需要設置合法上下客專區嗎？惟劃設黃線與設置上下客專區之功能與目的是不同的，不可混為一談。劃設黃線係因政府道路規劃設計不完善，道路旁汽機車格多，路段多劃紅線，又無設置臨停區，故劃設黃線以為臨停之用；而合法上下客專區則更進一步可使孕婦、身障者及高齡者等，能於一定點上下車，是更為貼心之設施。

可參酌公車招呼站，指設有公車站牌，供公車臨時停車上下客之地點，因應所在地點之現地條件（如單行道、雙向雙車道等）可不劃設有公車停靠區標線或設置候車設施（如候車亭）。招呼站牌應設於人行道或路肩外側邊緣處，並不得設於彎道路段；公車停靠區及公車站台

²¹ 周彥好、林麗玉，違停檢舉、記點新制惹怨 掀論戰，聯合新聞網 by 聯合報，112 年 10 月 30 日，網址：<https://udn.com/news/story/7266/7538172>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 12 日。

之設置，須將無障礙設施納入考量，以確保除了身心障礙者之外，高齡者與暫時性行動不便者，如孕婦、推嬰兒車、攜帶行李旅客……等廣義的行動不便者亦能方便無礙的進出站區上下公車²²；加上北部地區多是住商混和，道路常有臨時停車、上下卸貨之需求。是以，設置上下客專區實有其必要性且符實需。

雖交通部初步規劃增設 456 處計程車臨停區域及專用車格，以提供合法、適足的裝卸貨、上下客臨時停車區；然反觀對於實有需求之孕婦、身障者及高齡者較少著墨。我國即將於明年邁入超高齡社會，對於無障礙交通設施之需求亦將持續增加；為持續照顧行動不便的身障者等族群，並及早因應超高齡社會衍生之交通問題，宜儘早思考如何持續增加無障礙交通設施，建構更友善乘車環境，以滿足弱勢族群基本便捷的需求，實為國內重要且必須之基本社會福利政策²³。

由於部分高齡者並不善於使用智能手機，對 APP 叫車更是望而卻步，考量他們的需求應為政府所應為，善待高齡者就是善待每一位現在的青年人。迎接高齡化是整個社會的重要工作，推動高齡友善城市，從交通、文化、社會參與等各面向，積極塑造支持高齡者健康老化、活躍老化的友善環境，如提供高齡者搭車要有更便利之大眾運輸或接送設計。

監察委員調查指出，近 5 年來每年平均有 420 名行人因交通事故死亡，其中近半數事故發生在路口；112 年行人事故死亡與受傷人數、發生於路口的比率皆創近年新高，監察院爰糾正行政院。另指出，內政部為市區道路中央主管機關，但目前對於行人穿越路口的工程設施設置仍屬原則性規範，無法強制道路設計規劃者參考引用，該部既未

²² 都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)，內政部國土管理署都市基礎工程組，110 年 1 月，首頁-第 9 章公共運輸場站周邊環境規劃設計-9.3 公共運輸場站周邊環境規劃設計準則-9.3.2 市區道路公車停靠站人本環境設計，110 年 01 月，網址：
<https://myway.cpami.gov.tw/wiki/wikiSession/932>，最後瀏覽日期：113 年 2 月 20 日。

²³ 周文生，〈無障礙計程車運輸服務推動策略〉，《交通學報》，第 16 卷第 2 期，105 年 12 月，頁 126。

督促並輔導危險路口改善設計，又未掌握並追蹤改善成效，應檢討改善²⁴。

鑑於交通肇事地點大多發生在路口，而國人又喜在路口攔車，若能有一安全之上下客專區，俾能減少路口交通事故；且計程車招呼站所發揮之功能各地區並不全然相同，全盤性的整體規劃於人口聚集之適當安全地點設置合法上下客專區，可使民眾能於一固定地點上下車，提高安全並減少交通事故之發生，交通部應優先考量設置合法上下客專區並予以明確入法（或可於道路交通安全規則第 78 條規定：「……四、計程車在設有停車上客處標誌之路段，應在指定之上客處搭載乘客，不得沿途攬載。」或於設置規則第二章「標誌」第四節「指示標誌」，如第 120 條至第 122-3 條之立法體例²⁵，增訂合法上下客專區），避免淪為僅屬原則性規範無強制性，以收實效。

依學者建議，或可考量以下因素進行原則探討²⁶：

- (1) 路幅：路寬充足，以設置上下客專區為優先，但須考量專區前後緩衝設計，避免影響車流運作效率、同時須兼顧行車與上下

²⁴ 謝君臨，路口死傷創新高！無法擺脫「行人地獄」惡名 監院糾正行政院，自由時報，113 年 4 月 11 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/4638094>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 12 日。

²⁵ 道路交通標誌標線號誌設置規則：

第 120 條規定：「救護站標誌『指 56』，用以指示衛生所及經政府指定之醫療救護處所在地，設於距離以上處所一公里以內為原則，並得以附牌指示方向及距離。附牌之製作與停車處標誌同。本標誌為白底藍邊紅色十字圖案。」

第 121 條規定：「修理站標誌『指 57』，用以指示行車路線附近設有汽車修理場所。設於距離修理站一〇〇公尺附近之處，並得以附牌指示方向及距離。附牌之製作與停車處標誌同。本標誌為白底藍邊黑色圖案。」

第 122 條規定：「加油站標誌『指 58』，用以指示行車路線附近設有加油站，並得以附牌指示方向、距離及營業時間。附牌之製作與停車處標誌同。」

第 122-1 條：「加氣站標誌『指 58-1』，用以指示行車路線附近設有加氣站，並得以附牌指示方向、距離及營業時間。附牌之製作與停車處標誌同。」

第 122-2 條：「充電站標誌『指 58-2』，用以指示行車路線附近設有電動車輛充電站，並得以附牌指示方向、距離、充電型式、服務方式。附牌之製作與停車處標誌同。『指 58-3』用以指示汽車充電站，『指 58-4』用以指示機車充電站。」

第 122-3 條：「電動機車換電站標誌『指 58-5』，用以指示行車路線附近設有電動機車換電站，並得以附牌指示方向、距離、換電型式、服務方式。附牌之製作與停車處標誌同。」

²⁶ 蕭傑諭，立法院法制局舉辦「道路交通事故零死亡願景系列一設置合法上下客專區相關法制問題研析（初稿）座談會」意見，113 年 4 月 24 日。

車安全性；路寬不足處則可能以標線及管理方式處理，例如劃設黃線僅供臨時停車。

(2) 上下車需求量：依據當地土地使用、交通車流及上下車需求狀況決定上下客專區設置數量、黃線劃設長度。

(3) 道路車流量與車種組成：為兼顧道路車流運行效率與運作安全，須配合當地道路之車流量與車種組成進行規劃設計。

四、上下客專區應併予考量設置無障礙設施

學者認為，考量臺灣邁入超高齡社會的現狀，且許多輪椅族需依賴無障礙車或計程車載送，因應高齡化社會之發展，如何建構身障者、高齡者及失能者之通用無障礙友善環境，已成為國家發展、社會福利及交通主管機關施政重要課題²⁷。

另有復康巴士駕駛認為，雖然道交條例第 55 條第 2 項已經針對接送未滿 7 歲兒童、行動不便之人，黃線臨時停車不受 3 分鐘限制，但是，真正對行動不便者的友善方式是「縮短上下車距離」，而非「延長上下車時間」。現在增劃的黃線路段，並沒有整合其他地方政府的權責單位設置無障礙空間，因此多數行動不便者仍都是在路口處等待居多，協助他們來回到黃線區上下客要花上一些時間，建議在黃線區設置無障礙空間，讓長者或行動不便者更方便上下車，也更能夠提高民眾遵守規定到黃線區等車的意願²⁸。此為實務經驗應一併納入考量因素。參考國外案例可得知實務上輪椅上車方式相當多元除了電動升降機外常見的亦有電動斜坡道與摺疊或伸縮式坡道等²⁹，如英國倫敦之計程車 100%設置有無障礙斜坡³⁰。

我國已於 103 年 12 月 3 日制定施行身心障礙者權利公約施行

²⁷ 張學孔等，〈無障礙小客車多元運輸服務系統平台之建立〉，《運輸計劃季刊》，第 48 卷第 3 期，108 年 9 月，頁 179。

²⁸ 洪敏隆，同註 16。

²⁹ 張學孔等，同註 27，頁 199。

³⁰ 周文生，同註 23，頁 140。

法，對於無障礙運輸服務之必要性更是確立其法定地位，衛福部、交通部及各縣市政府亦積極推動復康巴士、無障礙計程車及長照巴士等需求反應式的多元運輸服務³¹。交通主管機關為身心障礙者大眾運輸工具、交通設施與公共停車場等相關權益之規劃、推動及監督等事項之主管機關，並規定大眾運輸工具應設置方便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備³²。

五、各項目予以整體規劃，並落實交通 3E 及用路人文化養成

學者建議可以思考整合各項目，產生整體規劃原則，而非單獨設計與施作。例如：(1) 路寬充足處以設置上下客專區為優先；路寬不足處可能以黃線臨時停車處理。(2) 上下車專區可以考量與計程車招呼站、貨車臨時停車格等類似功能設計整合，提供多元使用，以增進道路使用效率；另，無障礙設施亦可同時融入設計³³。

另，建議同時注意 3E 及用路人文化養成等相關作法，例如：(1) 工程 (Engineering)：配合當地道路狀況，進行必要工程改造，以期上下客專區或黃線區之設置能夠有效運作並確保安全。(2) 教育 (Education)：適時教育所有用路人（包含不同運具使用者、上下車乘客、行人等）守法的觀念，上下客專區或標線改造才有可能發揮其設計功能。(3) 執法法 (Enforcement)：工程改善與教育宣導完成後，可加強執法以落實上下客專區或黃線臨時停車之功能，避免專區或黃線區被一般停車或超時暫停所佔用。(4) 文化養成：希冀養成用路人相互尊重的同理心文化，每個人在不同時空都可能扮演不同用路人的角色（汽車駕駛、機車駕駛、行人與上下車乘客、無障礙設施需求者等），期推廣大家相互尊重的同理心，以提升整體交通文化素養³⁴。

³¹ 張學孔等，同註 27，頁 181。

³² 周文生，同註 23，頁 122。

³³ 蕭傑諭，同註 26。

³⁴ 蕭傑諭，同註 26。

六、參酌國外作法，設置上下客專區

在專用站、點排隊搭車此作法在國外已行之有年，如香港各區設有不少計程車招呼站供乘客等候計程車，而部分停車禁區亦設有一些計程車專用的上下客位置；計程車上下客區係指一些原本為所有路面車輛或大部分路面車輛禁止停車上下客貨的位置（停車禁區），劃作容許計程車停車的地點，計程車只能在該地點即時上下客，並不能在該位置的禁區內停車等候³⁵。

日本廣設計程車招呼站，如果在轉點或是十字路口攔車，司機也都不停車，至於新加坡也有規定得在專用站點排隊搭車³⁶。如果是位於新加坡中央商務區（CBD）之外，可以沿路或在指定的計程車站或計程車站叫計程車；惟計程車不能在以下這些區域停車接送乘客：營運時間內的公車專用道、距離公車站9公尺以內、禁止車輛停車的管制標誌和線路，須於指定地點叫車或下車最安全的方法是在指定的計程車站、計程車站和建築物的車道上叫車或下車³⁷。

肆、結論

於指定地點上、下車是為最安全的方法，尤以孕婦，身障者及高齡者更是最為迫切需要的，而無障礙設施亦為不可或缺。我國值此行人交通安全修法之際，除設置合法上下客專區外，並應以身心障礙者

³⁵ 香港計程車，維基百科，網址：

<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%A6%99%E6%B8%AF%E7%9A%84%E5%A3%AB>，最後瀏覽日期：113年2月17日。

³⁶ 臺灣人習慣路邊攔小黃 交通部：規劃 456 臨停處，yahoo 新聞 by 鏡新聞，112 年 10 月 30 日，網址：<https://reurl.cc/A0Dkze>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 12 日。

³⁷ 新加坡陸路交通管理局（Land Transport Authority, LTA），首頁-行程-計程車和私人租車-搭車，網址：

https://www.lta.gov.sg/content/ltgov/en/getting_around/taxis_private_hire_cars/getting_a_ride.html，最後瀏覽日期：113 年 2 月 20 日。

權利公約施行法及身心障礙者權益保障法為主臬，參酌國外作法，以建構完善之無障礙空間。本報告蒐整專家學者意見，提出相關建議如下，以供委員於問政或修法之參考：

- 一、建議通盤檢討紅、黃線劃設之合宜比例。
- 二、重新評估各地區計程車招呼站之使用效果。
- 三、宜儘速設置合法上下客專區並明確入法。
- 四、上下客專區應併予考量設置無障礙設施。
- 五、各項目予以整體規劃，並落實交通 3E 政策及用路人文化養成。
- 六、參酌國外作法，設置上下客專區。

參考文獻

一、政府出版品

- 1、立法院第 11 屆第 1 會期第 5 次會議議案關係文書（院總第 20 號政府提案第 11001271 號），113 年 3 月 13 日印發。
- 2、交通部統計處，計程車營運狀況調查報告，111 年 10 月，資料時間：110 年 1 月至 12 月，調查時間：111 年 3 月至 6 月。
- 3、都市人本交通道路規劃設計手冊（第二版），內政部國土管理署都市基礎工程組，110 年 1 月。

二、期刊論文

- 1、周文生，〈無障礙計程車運輸服務推動策略〉，《交通學報》，第 16 卷第 2 期，105 年 12 月，頁 121-142。
- 2、黃俊容，《檢討紅實線劃設相關問題之研析（編號 R01265）》，臺北市：立院法制局，110 年 3 月。
- 3、黃俊容，《劃設合宜交通標線之研析（編號 R01672）》，臺北市：立院法制局，111 年 5 月。
- 4、張學孔等，〈無障礙小客車多元運輸服務系統平台之建立〉，《運輸計劃季刊》，第 48 卷第 3 期，108 年 9 月，頁 179-218。

三、網路資源

- 1、王志誠、周貞伶，孕婦、身障及高齡者攔不到車 議員要求設專區，台灣新生報，112 年 10 月 14 日，網址：<http://61.222.185.194/?FID=14&CID=701974>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。
- 2、王千豪，畫滿紅線無處臨停！計程車團體：公車站 10 公尺處設接

客區，自由時報，111 年 10 月 20 日，網址：

<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4095863>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。

- 3、方笙楠，是美意還是陷阱 計程車等候區沒小黃 卻引來自小客違停 招呼站罰單 去年市庫最少進帳 250 萬，民眾日報，111 年 6 月 9 日，網址：<https://reurl.cc/K4qpxn>，最後瀏覽日期：113 年 2 月 17 日。
- 4、交通部新聞稿，配套措施完成前 上下客貨臨停及騎樓停車違規暫停記點，112 年 11 月 9 日，網址：https://www.motc.gov.tw/ch/app/news_list/view?module=news&id=14&serno=bbac39d1-e2a5-4945-9933-137d8ecba564，最後瀏覽日期：113 年 4 月 11 日。
- 5、邱書昱、鍾維軒，台北到處都是紅線？蔣市府「有條件」改劃黃線，聯合新聞網 by 聯合報，113 年 1 月 19 日，網址：https://udn.com/news/story/7323/7719981?from=udn-relatednews_ch2，最後瀏覽日期：113 年 2 月 20 日。
- 6、周彥妤、林麗玉，違停記點新制爭議 學者：應檢討道路臨停空間，聯合新聞網 by 聯合報，112 年 10 月 30 日，網址：<https://udn.com/news/story/7266/7538132>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 11 日。
- 7、周彥妤、林麗玉，違停檢舉、記點新制惹怨 掀論戰，聯合新聞網 by 聯合報，112 年 10 月 30 日，網址：<https://udn.com/news/story/7266/7538172>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 12 日。
- 8、洪敏隆，【深度報導】變相交通陷阱？直擊「增繪黃線」五大亂象，太報，113 年 3 月 4 日，網址：<https://www.taisounds.com/news/content/125/111229>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 11 日。
- 9、香港計程車，維基百科，網址：<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9>

%A6%99%E6%B8%AF%E7%9A%84%E5%A3%AB，最後瀏覽日期：113 年 2 月 17 日。

- 10、黃子暘，新北議員偕職業駕駛工會 籲路口部分改黃線、增設上下客專區，自由時報，112 年 10 月 13 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4457342>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。
- 11、陳柔瑜，整條馬路都紅線！小黃憂怕被罰不敢載客 議員喊話：應設置上下客專區，yahoo 新 by 周刊王 CTWANT，112 年 10 月 13 日，網址：<https://reurl.cc/K3EW8j>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。
- 12、陳佳鑫、王德心，民眾叫車習慣改變 小黃招呼站使用率偏低，公視新聞網，110 年 1 月 24 日，網址：<https://news.pts.org.tw/article/510220>，最後瀏覽日期：113 年 2 月 17 日。
- 13、新加坡陸路交通管理局（Land Transport Authority,LTA），首頁-行程-計程車和私人租車-搭車，網址：https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/getting_around/taxis_private_hire_cars/getting_a_ride.html，最後瀏覽日期：113 年 2 月 20 日。
- 14、臺灣人習慣路邊攔小黃 交通部：規劃 456 臨停處，yahoo 新聞 by 鏡新聞，112 年 10 月 30 日，網址：<https://reurl.cc/A0Dkze>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 12 日。
- 15、蔡思培，違規臨停為北市交通記點之冠 議員促檢討紅黃線及車格規劃，自由時報，112 年 10 月 26 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/Taipei/breakingnews/4470809>，最後瀏覽日期：113 年 1 月 25 日。
- 16、謝君臨，路口死傷創新高！無法擺脫「行人地獄」惡名 監院糾

正行政院，自由時報，113 年 4 月 11 日，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/4638094>，最後瀏覽日期：113 年 4 月 12 日。

附錄：「道路交通事故零死亡願景系列－設置合法上下客專區相關法制問題研析專題研究報告（初稿）」座談會紀錄及參採情形

時間：113 年 4 月 24 日（星期三）下午 2 時 30 分

地點：立法院法制局 305 會議室

主席：盧組長焜鑫

紀錄：陳淑敏

參加人員：

一、學者專家

淡江大學運輸管理學系 蕭助理教授傑諭

二、交通部

公共運輸及監理司 林科長采蓁

鄭技正光漢

三、本局出席人員

賴研究員怡瑩

吳副研究員欣宜

林副研究員華彬

發言要點：

淡江大學運輸管理學系蕭助理教授傑諭：

- 一、本專題研究報告資料詳細，充分反映議題相關利害關係人（例如用路人與職業駕駛）及專家學者對此議題之相關看法與建議，有助於主管機關及立法機關深入探討本議題。

二、本議題諸多相關作法細節可能需要因地制宜，有賴地方主管機關

（例如縣市交通局）依道路與土地使用實際情況研議落實方式；中央主管機關（例如交通部、內政部）較可能針對原則性問題修訂或研議相關規範。例如可考量以下因素進行原則探討：

- （1）路幅：路寬充足，以設置上下客專區為優先，但須考量專區前後緩衝設計，避免影響車流運作效率、同時須兼顧行車與上下車安全性；路寬不足處則可能以標線及管理方式處理，例如劃設黃線僅供臨時停車。
- （2）上下車需求量：依據當地土地使用、交通車流及上下車需求狀況決定上下客專區設置數量、黃線劃設長度。
- （3）道路車流量與車種組成：為兼顧道路車流運行效率與運作安全，須配合當地道路之車流量與車種組成進行規劃設計。

三、整合本報告所建議之主要項目：本報告之 5 個主要建議包括「建議通盤檢討紅、黃線劃設之合宜比例」、「重新評估各地區計程車招呼站之使用效果」、「宜儘速設置合法上下客專區並明確入法」、「上下客專區應併予考量設置無障礙設施」及「參酌國外作法，設置上下客專區」。建議可以思考整合各項目，產生整體規劃原則，而非單獨設計與施作。例如：

- （1）路寬充足處以設置上下客專區為優先；路寬不足處可能以黃線臨時停車處理。
- （2）上下車專區可以考量與計程車招呼站、貨車臨時停車格等類似功能設計整合，提供多元使用，以增進道路使用效率；另外，無障礙設施亦可同時融入設計。

四、工程、教育、執法（3E）及文化養成：建議同時注意 3E 及用路文化養成等相關作法。例如：

- (1) 工程：配合當地道路狀況，進行必要工程改造，以期上下客專區或黃線區之設置能夠有效運作並確保安全。
- (2) 教育：適時教育所有用路人(包含不同運具使用者、上下車乘客、行人等)守法的觀念，上下客專區或標線改造才有可能發揮其設計功能。
- (3) 執法：工程改善與教育宣導完成後，可加強執法以落實上下客專區或黃線臨時停車之功能，避免專區或黃線區被一般停車或超時暫停所佔用。
- (4) 文化養成：希冀養成用路人相互尊重的同理心文化，每個人在不同時空都可能扮演不同用路人的角色（汽車駕駛、機車駕駛、行人與上下車乘客、無障礙設施需求者等），期推廣大家相互尊重的同理心，以提升整體交通文化素養。

參採情形：

一、第一點意見，錄供參考。

二、第二點意見，依公路法第 3 條規定：「本法所稱公路主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」市區道路條例第 4 條規定：「市區道路主管機關：在中央為內政部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」常見發生交通事故或問題時，交通部即表示：「市區道路號誌及標線由地方政府主管，並有訂定規則供地方依循……」，雖然很多交通問題歸屬於地方政府所管轄，惟交通部是全國交通主管機關，中央須瞭解地方不同需求，統籌規劃辦理與規範；加上很多交通狀況都是全國有著相同須解決之交通問題，中央主管機關更應加強法規面，使地方政府據以遵行，方能澈底解決問題。本報告希就社會大眾對設置合法上下客專區之殷盼，政府主

管機關能加以重視。另，已將文中所建議之路幅、上下車需求及道路車流量與車種組成等因素參採修正於本報告建議三。

三、第三點意見，已參採修正。

四、第四點意見，已參採修正。

交通部公共運輸及監理司林科長采蓁：

一、P1 有關一般道路超速新增納入記點制一節，經查違反道路交通管理處罰條例第 40 條超速規定本即條例原第 63 條規定之記點項目，惟以往僅攔查案件記點，而超速多採逕行舉發，爰未記點。

二、P5 有關督導各縣（市）政府提供道路合理（臨時）停車空間辦理情形：

（一）各縣（市）政府依運輸公（工）會提出臨停或專用格位需求，依現地因素評估設置可行性，其評估無法設置者採行替代方案（臨近路段劃設或其他折衷方案）處理。此外，已請縣市自行盤點所轄境內之工商熱區、違規熱區或一定路寬以上，提供道路合理臨停及停車空間。

（二）本部已函請包括公路局及各直轄市政府交通局等計程車業主管機關輔導所轄計程車車隊業者，透過改善及精進叫車 APP 平臺功能與技術，引導駕駛人及乘客雙方於安全、符合規定之地點等候，並在計程車上數位面板播送相關宣導短片，將持續宣導乘客於合法地點上下車。

（三）本部將每 2 個月邀集 2 縣市與相關運輸業公（工）會及民間團體共同討論，每 3 個月公布縣市執行情形。

三、P6 有關各地區計程車招呼站之使用效果一節，計程車招呼站之

設置，可導引民眾於定點乘車，提升行車安全與交通秩序，雖部分地區民眾搭乘型態似有從路邊攔車逐漸轉換為 APP 叫車，惟不論何種搭乘型態，計程車仍有接載乘客之臨停空間需求。由於計程車招呼站係由地方政府考量當地運輸需求、交通狀況等因素條件所設置，招呼站空間是否視實際用路人需求彈性調整為其他臨停空間，由地方政府因地制宜滾動檢討。

四、P10 有關優先考量設置合法上下客專區並予以明確入法一節，現行道路交通安全規則第 78 條第 4 款已有規定「計程車在設有停車上客處標誌之路段，應在指定之上客處搭載乘客，不得沿途攬載。」，所提建議涉地方政府道路管理因地制宜設置相關停車上下客標誌標線及配套設施之實務規劃，應尚無需修正道安規則，地方政府可即依需求規劃設置。

參採情形：

一、第一點意見，已參採修正。

二、第二點意見，為闡述交通部提供道路合理（臨時）停車空間辦理情形，錄供參考。

三、第三點意見，同蕭助理教授傑諭之參採情形二，錄供參考。

四、第四點意見，本報告前已敘明鑑於交通肇事地點大多發生在路口，而國人又喜在路口攔車，若能有一安全之上下客專區，俾能減少路口交通事故；且計程車招呼站所發揮之功能各地區並不全然相同，全盤性的整體規劃於人口聚集之適當安全地點設置合法上下客專區，可使民眾能於一固定地點上下車，提高安全並減少交通事故之發生，交通部應優先考量設置合法上下客專區並予以明確入法。雖然依道路交通安全規則第 78 條規定：「……四、計程車在設有停車上客處標誌之路段，應在指定之上客處搭載乘

客，不得沿途攬載。」惟本報告建議係著重在於設置合法上下客專區，且為避免淪為僅屬原則性規範無強制性，故建議合法上下客專區能夠明確入法，而非僅如計程車招呼站係由各縣（市）政府自訂之計程車招呼站設置管理要點，以收實效，爰維持原建議。

賴研究員怡瑩：

一、本報告第 1 頁有關「本(113)年 3 月 7 日以院臺交字第 1135004487 號函送道交條例第 7 條之 1、第 63 條、第 63 條之 2 條文修正草案，惟該草案仍未見有合法上下客專區之相關規定。」建議請主管機關予以釐清說明。

二、本報告第 2 頁整理各界對**劃設黃線**及設置上下客專區之看法與建議；本報告第 8 頁說明「**劃設黃線**係因政府道路規劃設計不完善，道路旁汽機車格多，路段多劃紅線，又無設置臨停區，故劃設黃線以為臨停之用；而合法上下客專區則更進一步可使孕婦、身障者及高齡者等，能於一定點上下車，是更為貼心之設施。」；本報告第 11 頁「建議在**黃線區**設置無障礙空間，讓長者或行動不便者更方便上下車，也更能夠提高民眾遵守規定到黃線區等車的意願」。另，本報告「建議通盤檢討紅、**黃線**劃設之合宜比例」。依上，本報告主要命題亦包括紅、黃線設計；為期明確，建議報告名稱修正為「**標線設計及設置合法上下客專區相關法制問題研析**」。

三、其餘建議敬表同意與尊重。

參採情形：

一、第一點意見，係本報告在敘明本（113）年 3 月 7 日行政院以院臺交字第 1135004487 號函送道交條例第 7 條之 1、第 63 條、第

63 條之 2 條文修正草案，並未有合法上下客專區之相關規定。而主管機關之修正草案修正要點如下：(1) 就民眾可檢舉之目，刪除部分可施以勸導不予舉發之違規事項（修正條文第 7 條之 1）；(2) 從嚴認定違規行為記違規點數之方式，限於當場舉發之案件始得記違規點數，排除逕行舉發及民眾檢舉舉發之情形，並修正道路交通安全講習扣抵違規點數之次數（修正條文第 63 條）；(3) 配合修正條文第 63 條，刪除有關逕行舉發案件記違規點數之規定（修正條文第 63 條之 2）。

二、第二點意見，本報告著重點在於建議主管機關能設置合法上下客專區，且交通部已請各縣（市）政府檢討，朝每隔約 100-150 公尺紅線設置至少 10% 之黃線或專用車格，然對於實有需求之孕婦、身障者及高齡者並無特別有加強之措施。劃設黃線以為臨停之用，而設置合法上下客專區則更進一步可使孕婦、身障者及高齡者等，能於一定點上下車，是更為貼心之設施，以提供無障礙運輸服務。劃設紅、黃線之合宜比例及評估各地區計程車招呼站之建議，為闡述除現行之規定及措施外，合法上下客專區實有其必要性，更是不可或缺的，爰維持原建議。

三、第三點意見，同意本報告其他建議。

吳副研究員欣宜：

道路交通管理處罰條例最近一次係於 112 年 5 月 3 日修正公布，並自同年 6 月 30 日施行，除提高部分交通違規罰責及增加違規記點態樣外，同時放寬民眾檢舉項目，致違規停車之檢舉案件及後續記點案件數量劇增。其結果不僅造成警察機關執法量能龐大負擔，讓原本警力不足情況雪上加霜，又因駕駛人於 1 年內記違規點數每達 12 點

者，即吊扣駕駛執照 2 個月（道路交通管理處罰條例第 63 條第 3 項前段規定），相關職業工會反映已嚴重影響職業駕駛人工作權。針對前開實務執行所生爭議，行政院重新檢視民眾檢舉及記違規點數相關規定之合理性，擬具「道路交通管理處罰條例第 7 條之 1、第 63 條及第 63 條之 2 條文修正草案」，期能減少因民眾檢舉及記違規點數衍生之爭議，同時兼顧職業駕駛人工作權。

有別於主管機關之鋸箭式修法，本報告指出問題之關鍵點在於現行道路欠缺妥適之上、下客貨停車或臨時停車空間，並提出通盤檢討紅、黃線劃設比例，重新評估計程車招呼站之效益，及應參酌國外作法儘速設置上下客專區，同時併予考量無障礙設施之設置等建議，俾期從源頭改善，以降低各類用路人因道路環境未臻完善而產生之交通違規行為，應值贊同。

參採情形：

贊同本報告建議，錄供參考。

林副研究員華彬：

- 一、問題研析與建議 P.8 第一段，撰文者先鋪陳網路使用的類型，卻未在該段結論論述，殊屬可惜。建議可補充：「於對既有的計程車招呼站配置進行全面檢討，針對網路資訊平臺叫車民眾持續成長的趨勢，優化計程車招呼站周邊的通訊及標誌設立，以利於民眾有效利用」。
- 二、個人親身經歷的使用經驗，到臺北車站地下樓的計程車招呼站，因為手機網路收訊欠佳，民眾及 uber 駕駛互相找不到對方，等不到 uber 只好直接到地面層叫一般計程車。那麼如果當事人是

身心障礙及高齡者、暫時性行動不便者呢？豈不是更不方便？因此優化計程車招呼站周邊的通訊及標誌設立實屬必要。

三、P.9 上半段，撰文者綜合論述了身心障礙及高齡者、暫時性行動不便者進出站區上下公車之需求，允宜提出對於《道路交通標誌標線號誌設置規則》的法規修正建議：例如於第 228 條增列有關於身心障礙者及高齡者、暫時性行動不便者搭車/乘車之特定作為。

四、P.13 結論的第一點：建議通盤檢討紅、黃線劃設之合宜比例，宜修正為「建議通盤檢討紅、黃線劃設之合宜比例及得使用時段」。

參採情形：

一、第一點意見，本報告已敘明「……該如何設置才能更便民，以達預期效果，應是嗣後政府該思考的方向，宜對既有的計程車招呼站配置進行全面檢討，如金馬地區於招呼站等待比例高達 60.2%，而使用網路資訊平臺叫車則僅為 2.6%；東部地區於招呼站等待比例 35.5%，而使用網路資訊平臺叫車為 13.9%；應因地制宜提出不同的解決方法，以因應各地區之發展需求。」應可毋庸再贅述，爰維持原建議。

二、第二點意見，提供主管機關參酌，錄供參考。

三、第三點意見，道路交通標誌標線號誌設置規則第 228 條係規定「道路交通符合設置行車管制號誌條件而有下列情形之一者，得增設行人專用號誌」，與本報告主題「設置合法上下客專區」有所不同，爰維持原建議。

四、第四點意見，設置規則第 168 條規定，黃實線用以指示禁止停車

路段，禁止時間為每日上午 7 時至晚間 8 時，如有延長或縮短之必要時，應以標誌及附牌標示之。設置規則第 169 條規定，紅色實線用以指示禁止臨時停車線，禁止時間為全日 24 小時，如有縮短之必要時，應以標誌及附牌標示之；2 條文皆已明確標示出禁止之時間，無須再加註「得使用時段」，爰維持原建議。

散會：下午 3 時 30 分