

臺中市議會第4屆第7次定期會

研擬調整臺中市住宅區騎樓停車

規勸時間專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

報告人

臺中市政府交通局 局長 葉昭甫

臺中市政府都市發展局 代理局長 李正偉

臺中市政府警察局 局長 吳敬田

中華民國 115 年 3 月 30 日

目錄

壹、前言.....	1
貳、騎樓之概念與現行法令規定.....	3
一、騎樓之概念.....	3
二、現行法令規定.....	4
參、臺中市騎樓停車管理現況.....	7
一、騎樓使用現況.....	7
二、各市府機關現行對騎樓空間的管理政策及措施.....	7
肆、民眾檢舉及陳情案件處理情形.....	12
一、都市發展局.....	12
二、警察局.....	13
三、交通局.....	14
伍、騎樓停車問題盤點.....	15
一、騎樓停車空間條件.....	15
二、交通政策及執法一致性.....	18
三、不同使用族群之權利兼容.....	19
陸、結論與建議.....	20

圖目錄

圖 1：騎樓合法停放機車	9
圖 2：本市騎樓、人行道停放機車樣態說明表之正確樣態	9
圖 3：台南騎樓停機車（資料來源：地球黃金線）	10
圖 4：高雄機車停放住家附近騎樓（資料來源：自由時報）.....	11
圖 5：騎樓停車舉發	12
圖 6：南投名間彰南路騎樓停車案件 GOOGLE 截圖.....	16
圖 7：騎樓停車實景照片	17

壹、前言

騎樓是臺灣都市發展中極具代表性之建築型態，其出現時間早於汽車之普及，原始係為因應臺灣炎熱多雨之氣候環境及街市商業活動需求所形成之半戶外公共空間。相關騎樓研究論文顯示，騎樓在清代即已存在，主要功能在於提供行人遮陽避雨、臨街往來通行，以及作為商家陳列貨品、進行交易與街市活動的延伸空間；在日治初期，公布「臺灣家屋建築規則」施行細則，正式將騎樓納入法定建築制度，開始臺灣騎樓制度化。觀察清朝到現今顯示騎樓的發展，從清朝開始即具行人通行、商業活動與街道景觀等功能，非單純附屬於私人建築，而具有公共使用目的。

相較之下，汽車屬於較晚進入人民生活之交通工具。研究指出，第一輛汽車引進時，尚未大量受到使用，所以當時道路系統仍主要服務於行人、自行車、牛車、人力車及傳統活動，並且整體都市設計也尚未以汽車通行與停放核心。直到汽車逐漸成為通行工具，交通政策才開始將汽車運輸納入交通發展方向，並推動道路改築與鋪面改善，道路體系才開始朝近代機動交通需求調整。換言之，騎樓形成與制度化的時間，遠早於汽車大量引入與以汽車需求導向的道路建築的時代，騎樓原始設計本質並未將汽車停放需求納入考量。

後續隨經濟成長、都市化加速及汽機車持有量持續增加，臺灣開始面臨典型的「舊街廓、舊建築、低停車供給」與「高機動化、高停車需求」之矛盾。尤其早期發展街區多數並未在原始規劃階段預留足夠停車空間，致使停車需求逐漸外溢至道路及住家前方騎樓。對住戶而言，騎樓因鄰近住家、可遮蔽雨陽且屬於自己的產權，必然被視為自然的停放空間，而且這樣的認知從汽車開始大量引入時即已深築騎樓所有權人心中；但對行人而言，騎樓原本即係街道步行系統的一部分，特別是對高齡者、兒童、輪椅使用者及推嬰兒車者而言，騎樓更具有重要的替代性與安全性。當停車行為壓縮騎樓

可通行空間，便不再只是住戶使用習慣問題，而是直接涉及行人通行權、無障礙環境及都市公共空間秩序。

然車輛引入到現今逾百年歷史，騎樓停車爭議至近年才開始發酵，是因汽車引入當時，對於行人權益保護意識雖在建築硬體上落實，但在實質管理及教育宣導層面並未讓民眾有所認知，所以民眾一直以來習慣的是騎樓可以停汽車，而近年開始注重行人權益並推動行人友善，又有違規檢舉制度建立，騎樓停車爭議開始浮上檯面並衝突加劇。

因此，騎樓停車議題之形成，是歷史都市設計、停車需求及行人保護意識相互碰撞的結果。一方面，騎樓屬於私人產權範圍；另一方面，其設置目的是公眾通行使用。所以，當停車需求持續升高，而人行空間保護意識亦同步提升時，騎樓逐漸成為停車需求、私人使用期待與行人通行權之間產生衝突的場域，並也變成地方政府在都市治理、停車管理與行人友善上必須面對的平衡課題。

貳、騎樓之概念與現行法令規定

一、騎樓之概念

「騎樓」顧名思義即是「騎在建築上方之樓」；也就是說，建築物的樓層高度至少為二層以上，而由底樓臨街面主動退縮形成之連續性步行廊道。功能上主要做為人行步道以利交通，並擋避風雨侵襲、炎陽照射，屬於道路系統的一部份(林沖，2000)¹；使用上突破了居家單門獨戶的束縛，變成顧客的共用空間。(林琳，2002)²

「騎樓」名稱出現以前，在中國長江流域的四川稱為「涼廳子」，在新加坡、吉隆坡與福建地區被稱作「五腳基」，在臺灣稱為「亭仔腳」等。而騎樓在「辭海」中之解釋為：「南方多雨炎熱地區臨街樓房的一種建築形式，將下層部分做成柱廊或人行道，用以蔽雨、遮陽、通行、樓房部分跨建在人行道上，故曰「騎樓」(施宥毓，2015)³。在1912年，國民政府為治理廣州頒布的《取締建築章程和施工細則》中，第14、15條第一次出現了「有腳騎樓」的稱謂，並在其後的相關內容中將此說法簡化為「騎樓」，及至後來《修正取締建築章程》中，才開始正式出現「騎樓」一詞，「騎樓」至此才正式成為街屋廊下通道的代名詞。(吳致廷，2013)⁴

¹ 林沖(2000)。騎樓型街屋的發展與型態的研究。華南理工大學建築學院博士論文。

² 林琳(2002)。廣東地域建築—騎樓的空間差異研究。中山大學博士論文。

³ 施宥毓(2015)。騎樓法制之研究。國立臺灣大學碩士論文。

⁴ 吳致廷(2013)。幸福城市—騎樓空間之利用。臺中市中山地政事務所研究報告

二、現行法令規定

(一)騎樓都市空間定位及建築法規制度

騎樓在台灣都市計畫與建築管理中，係屬「私有公用」空間，即所有權屬私人，但具供公眾通行之法定義務。其主要功能為打造連續性遮蔽行人空間以利遮陽擋雨，並落實人車分道，故在建築法規中通常免計入容積，藉此鼓勵設置以維持都市市容與通行機能。

1、都市空間定位：

- (1)連續性行人步道：《道路交通管理處罰條例》第 3 條：一、道路：指公路、街道、巷衕、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。是以騎樓為都市交通 網絡重要的一環，並確保步行空間的完整性。
- (2)塑造街區特色：形成具有遮陽避雨功能之騎樓建築文化及塑造各地方街區風格及特色。
- (3)都市景觀與尺度：透過整體設計，使城市步行環境通暢、高齡者及行動不便者能夠更親近都市，打造友善步行環境。

2、建築管理定位：

- (1)法規層面：騎樓是《建築技術規則》第 28 條規定設置，並透過相關法規獎勵民眾，另在第 57 條定義騎樓寬度、淨高及需與人行道齊平，惟《建築技術規則》係屬全國性規定，但仍可因地制宜，另本市亦另訂有《臺中市建築管理自治條例》，而設置標準則是依據《建築技術規則》及《臺中市騎樓及無遮簷人行道設置標準》等相關規定辦理。
- (2)產權與使用權：因所有權屬私有，仍明文規定騎樓需供公眾通行使用。

(3)容積與建蔽率：法定騎樓通常不計入容積總樓地板面積是透過法規給予民眾獎勵之手段。

3、騎樓的管理及設置規定

(1)因應騎樓空間之管理規定，臺中市政府於 101 年 5 月 7 日頒布《臺中市騎樓及無遮簷人行道設置標準》，透過建築法規及相關規定，定義騎樓使用及維護公共通行空間。

(2)現階段相關騎樓法規，依臺中市騎樓及無遮簷人行道設置標準第 4 條，騎樓及無遮簷人行道之設置規定如下：

甲、騎樓及無遮簷人行道寬度，自道路境界線至建築物地面層外牆（柱）面應為四公尺以上。

乙、騎樓有立柱者，柱正面應自道路境界線退縮五十公分，其可供通行淨寬度不得小於二點五公尺。

丙、騎樓高度由公共排水溝溝面或人行道面，至正面屋簷桁或（挑）樑下端應為三點五公尺以上。

丁、騎樓及無遮簷人行道地板面應與人行道齊平，無人行道者，應高出公共排水溝溝面十公分，並向道路境界線作成四十分之一洩水坡度。但基地地形特殊，經都發局核准者，得在高低差二十公分內酌減其洩水坡度。設有私溝時，應築暗溝，接入公共排水溝。

戊、每一基地得於建築線退縮一百五十公分範圍內，設置一處寬度九十公分以上，供行動不便者使用坡道。

己、騎樓及無遮簷人行道地板應為防滑鋪面，表面應鋪裝平整。

本府透過都市計畫及建築管理，形成臺中市以人為本的騎樓建築文化及友善步行環境，並持續推動相關專案及執行

建管法規以維持騎樓之公共通行及暢通，建立優質人行空間，提供學生及行人友善步行空間，進一步打造宜居永續之城市空間品質。

(二) 騎樓使用之中央交通法規的定位

1、騎樓在交通法規的定義

依《道路交通管理處罰條例》第 3 條第 1 款及第 3 款規定，「道路」係指公路、街道、巷弄、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方；「人行道」係指專供行人通行之騎樓、走廊或設於道路兩側之步行空間。因此，在法律定性上，騎樓明確屬於人行道的一部分，適用人行道之交通管理規範。

2、中央交通法規對於騎樓使用規範

(1) 停車規範：依《道路交通安全法規則》第 111 條第 1 項第 1 款規定，汽車臨時停車不得於橋樑、隧道、圓環、鐵路平交道、人行道及行人穿越道等處所停車；另依同規則第 112 條第 1 項第 1 款規定，禁止臨時停車處所不得停車；依《道路交通管理處罰條例》第 55、56 條規定，汽車駕駛人於禁止臨時停車處所臨時停車或停車者，得處罰鍰。

(2) 其他使用(擺攤、放置物品…)規範：依《道路交通管理處罰條例》第 82 條規定，利用道路堆積、置放、設置或拋擲足以妨礙交通之物或未經許可在道路擺設攤位等處罰之。

(3) 違規勸導相關規定：依據《違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 12 條第 1 項第 6 款規定，於深夜時段(0 至 6 時)停車，未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微者，得施以勸導免予舉發。但於身心障礙專用停車位違規停車或停車顯有妨礙消防安全之虞，或妨礙其他人車通行經人檢舉者，不在此限。

參、臺中市騎樓停車管理現況

一、騎樓使用現況

為了保留騎樓的連續性使用之機能，現行建築技術規則中明定構造物在設計時必須留設四米退縮之無遮簷人行步道或是騎樓，而隨著時代變遷造成的交通型態轉換(車輛數大增)及商業活動增加，騎樓儼然成為停車場、商家的延伸店面及民眾置物區，因此，現實生活之中，騎樓所有者因自身實際需要，開始將使用權力擴張至騎樓，進而演變成台灣特有的使用形態，概況如下：

- (一) 商業延伸使用：商家為了增加商品曝光率或容納更多營業用桌椅，將騎樓視為「店面的自然延伸」，透過擺攤、陳列架甚至是封閉式裝潢，將騎樓「私有化」為營業用場所。
- (二) 個人持有使用：建物所有權人基於產權觀點，將騎樓視為絕對產權範圍，所以將騎樓空間納為己用並拒絕他人使用，例如在騎樓停車、堆積雜物、放置盆栽、設置車擋或鐵鍊等。
- (三) 供公眾通行使用：供公眾通行是騎樓被設計的根本用意，且交通法規將其定義為道路，要求留設淨。因此，當商家或住戶將其作為停車位或放置物品時，即構成「妨礙他人通行」之違規。

二、各市府機關現行對騎樓空間的管理政策及措施

(一) 整平計畫

為落實騎樓暢通及以人為本精神，解決騎樓高地不平及破損等情形，本府都市發展局以舊市區、主要道路、捷運沿線、火車站周邊、商圈及學區等區域優先推動為原則，透過

友善輔導打通整平策略，打造舒適平坦的騎樓空間供行人通行使用。

(二) 本市騎樓停車使用管理

按前述中央法規說明，《道路交通安全法規則》第 111 條第 1 項第 1 款及同規則第 112 條第 1 項第 1 款規定，汽車、機車不得於騎樓臨時停車或停車，如臨時停車或停車則違反《道路交通管理處罰條例》第 55、56 條規定；復依《道路交通管理處罰條例》第 90 條之 3 第 1 項及《道路交通安全法規則》第 112 條第 1 項第 15 款規定，授權地方機關騎樓得另案規劃開放停放機、慢車。亦即中央已明確具體規定汽車與機車均不得於騎樓停車，僅於地方主管機關另案規劃下得個案開放機車、慢車停放。

104 年為平衡機車停車需求，本府交通局於 104 年依據《道路交通管理處罰條例》第 90 條之 3 第 1 項及《道路交通安全法規則》第 112 條第 1 項第 15 款等中央規定，公告本市 3 米以上騎樓及 3 米以上緣石人行道，除設有禁止（臨時）停車標誌或標線者外，在保留行人通行空間之前提下，得依規定「合法」停放機車或自行車，且於公告敘明停車方式(圖 1)，並另訂定態樣表供民眾參考(圖 2)。

故中央規定並未授權本市騎樓開放停汽車，因此騎樓停汽車是「違法」停車行為，而騎樓停放機、慢車依中央法規授權特別規劃開放範圍內，是屬於「合法」停車行為。



圖 1：騎樓合法停放機車

○ 正確停車樣態：

<p>○ 寬度 3 公尺以上人行道，未設禁止停車標誌，可停放機車，須以垂直道路方向，靠道路側停放，並留設行人通行空間。</p>	<p>○ 寬度 3 公尺以上騎樓以垂直道路方向停放機車。</p>	<p>○ 寬度 3 公尺以上騎樓以垂直道路方向停放機車，且留設店家出入空間。</p>
<p>○ 人行道機車停車，依指示方向停放於機車停放區內。</p>	<p>○ 寬度 3 公尺以上騎樓，於柱與柱間，以垂直道路方向停放機車，並留設行人通行空間。</p>	<p>○ 寬度 3 公尺以下人行道禁止停車，機車可停放於寬度 3 公尺以上騎樓。</p>
<p>○ 寬度未達 3 公尺公有人行道與無遮蔭人行道齊平且合併寬度達 3 公尺以上，可停放機車，以靠道路側，停放 1 排為原則。</p>	<p>○ 騎樓、人行道寬度分別各達 3 公尺以上，騎樓、人行道分別可停放機車，以靠道路側，停放 1 排為原則。</p>	

圖 2：本市騎樓、人行道停放機車樣態說明表之正確樣態

(三) 各縣市騎樓停車法令規定

各直轄市對於騎樓及人行道停車管理之制度設計，除臺北市外，大致呈現一致之管理原則。本府與新北、桃園、台南、高雄等縣市為因應地方機車停車空間不足之情形，考量機車車長約為 2 公尺，不僅相較汽車車體尺寸較小，且停放於騎樓處仍可保留一定之行人通行空間，爰依前開中央法規授權特定條件下騎樓可停放機車，以兼顧行人通行權益與都市停車需求；另就汽車停放部分，各直轄市制度均未開放騎樓或人行道供汽車停放。



圖 1：台南騎樓停機車（資料來源：地球黃金線）



圖 2：高雄機車停放住家附近騎樓(資料來源：自由時報)

(四) 騎樓違規使用之處罰

本市騎樓在不考慮違反都市計畫使用規範情形下，一般常見違規使用的情形，如利用騎樓擺攤、放置物品、停放汽車，可分為道路障礙類及違規停汽車兩種，前者道路障礙依《道路交通管理處罰條例》第 82 條規定處罰之；後者依同條例第 55、56 條處罰之。

復依《違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則》第 12 條規定，深夜時段（零至六時）騎樓停汽車而未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，警察機關得對其施以勸導，免予舉發。但於身心障礙專用停車位違規停車或停車顯有妨礙消防安全之虞，或妨礙其他人車通行經人檢舉者，仍應依規處罰。

違規行為受到處罰係行政管理之基本手段，而違規勸導

則係行政執法過程中基於管理需要所採行之例外處理方式，其性質屬於執法裁量之運用。惟此種勸導作為，並不等同於該行為已轉為合法。換言之，騎樓停放汽車之行為，即便在特定情形下採取違規勸導方式而未予舉發，其「法律性質上仍屬於違法之停車行為」。(圖 5)



圖 3：騎樓停車舉發

肆、民眾檢舉及陳情案件處理情形

一、都市發展局

騎樓空間係建築物依法留設之公共通行空間，實務上常因住戶堆置物品、設置設施或違章建築等情形，影響行人通行並衍生民眾陳情案件。都市發展局於受理相關案件時，係依現行建築管理及道路管理相關規定辦理，其處理原則說明如下：

- (一)受理陳情案件之處理原則：受理民眾陳情騎樓違規案件，如行人通行受阻、騎樓遭違章建築占用等情形，依本府102年6月25日府授都違字第1020109524號函臺中市道路範

圍（騎樓、人行道、車道）違規樣態處理權責分工表及相關規定辦理。

- (二)涉及道路占用之違規行為：倘騎樓空間涉及堆置物品、設置設施或擺設攤位等影響通行之情形，則依道路交通管理處罰條例第 82 條規定辦理，例如在道路堆積、置放或設置足以妨礙交通之物、利用道路作為工作場所、未經許可設置廣告牌或擺設攤位等情形，得責令行為人立即停止並消除障礙，並依法處以罰鍰。
- (三)涉及騎樓違章建築占用情形：倘騎樓空間涉及違章建築占用，則依「違章建築處理辦法」及「臺中市違章建築執行原則」等相關規定辦理。

二、警察局

部分民眾透過 110 電話或簡訊方式，大量通報特定區域騎樓違規停車情形。考量警察機關須於有限警力下，同時兼顧治安維護、交通勤務及其他報案案件處理，本府警察局於 115 年調整相關交通違規檢舉案件之受理及派遣處理方式，說明如下：

- (一)通報大範圍違規地點案件：倘通報內容僅為概括性地點，無法確認報案人是否位於所通報路段或無法得知其確切位置者，則以無效案件登錄，原則不派遣警力處理。
- (二)通報相距甚遠之違規地點案件：倘通報之違規地點相距甚遠或跨越不同行政區，原則以派遣報案人所在位置查處；如通報地點與實際位置顯不相符者，則以無效案件登錄，不予派遣警力。
- (三)重複通報之交通違規案件：對於交通違規報案，員警到場查處後已確認無違規情事，惟仍持續通報相同事實者，則以員警已到場處理併前案，不再重複派遣警力。

三、交通局

近年隨著人本交通理念逐漸受到重視，騎樓停車直接影響行人通行權益，因此爭議案件亦相對增加，常見受理案件內容包括：行人反映騎樓停車致通行空間受阻；建築物所有權人及使用人認為騎樓屬私人產權範圍，對於騎樓停車遭檢舉或取締有質疑；期望開放騎樓停汽車合法化。爰於受理相關陳情案件時，依現行法規及制度向民眾說明騎樓空間之使用原則及停車管理規範，說明如下：

(一)現行法規規定：依《道路交通管理處罰條例》第 90 條之 3 規定，市區道路主管機關得「在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則下，另行規定機車、慢車之停車處所」。惟該條文授權範圍僅限機車及慢車，並未包含汽車，故現行法制下，汽車原則不得停放於人行道或騎樓空間。

(二)騎樓空間使用原則：經查目前全國各縣市均未開放騎樓供汽車停放。騎樓空間係建築法規要求留設之公共通行空間，其主要功能係供行人通行使用。一般騎樓寬度約為 3.5 至 4 公尺，而小客車車身長約為 4 至 5 公尺，如開放停放汽車，車體勢必占滿騎樓空間，甚至部分車體可能延伸至道路側，不僅影響行人通行權益，亦可能阻礙車流及影響交通安全，與《道路交通管理處罰條例》第 90 條之 3 所定「不妨害行人通行或行車安全無虞」之原則不符，爰現行制度下騎樓空間仍不得停放汽車。

伍、騎樓停車問題盤點

觀諸騎樓的定位、歷史沿革、法令規定，騎樓作為停放汽車的使用管理，難僅以停車管理角度單一介入處理，尚須將都市計畫空間規劃、交通管理制度、都市生活使用型態併同考量。茲從騎樓停車空間條件、交通政策及執法一致性以及不同使用族群之權益兼容三個層面，探討騎樓停車所涉及的管理問題：

一、騎樓停車空間條件

(一)私設騎樓是否應受交通法規納管，審認標準定義不清

騎樓除依法建築規定設置之法定騎樓外，亦有部分建築物比照騎樓形式設置之私設騎樓，其外觀型態與法定騎樓相似，難以僅憑實際外觀加以區分。法定騎樓係依都市計畫及建築相關規定留設之公共通行空間，其使用及管理應依相關規範辦理；至於私設騎樓是否應比照法定騎樓納入相同管理範圍，交通部與實務上存在不同標準。

依交通部 107 年 10 月 25 日交路字第 1075014458 號函釋說明，不論係法定騎樓或私設騎樓，如屬供公眾通行之空間，仍應依道路交通管理相關規定處理；惟實務處理上，可能因審查主觀不同而產生差異，例如南投縣名間鄉曾發生透天住宅私設騎樓停車遭檢舉發案件(圖 6)，經邀集相關單位會勘後由警察機關撤銷罰單，即顯示實務認定存在不同判斷。

由於騎樓空間於現場往往難以區分法定騎樓或私設騎樓，且供公眾通行定義太過模糊，若相關認定標準不一致，易造成執法認定及管理標準不同調之情形，進而衍生管理爭議。



圖 4：南投名間彰南路騎樓停車案件 google 截圖

(二)騎樓在保留行人通行空間後，無法提供足夠空間供汽車停放，並衝擊道路交通及行人安全：

依據臺中市騎樓及無遮簷人行道設置標準第 4 條規定，本市騎樓人行道寬度自道路境界線至建築物地面層外牆（柱）面應為 4 公尺以上，而車身普遍長度為 5 公尺；按交通部 113 年函文請各地因地制宜規劃騎樓停汽車勸導時間，惟應保留行人空間，其爭議點在於：行人空間應保留寬度為何？

倘若依交通部針對人行道應保留至少 1.5 公尺一體適用，則 4 公尺騎樓扣除 1.5 公尺行人空間後僅剩於 2.5 公尺，汽車停放後有 2.5 公尺車身(約等於 1 個車道)將占用建物鄰接的柏油道路或人行道，且將同時影響道路車輛行駛安全或人行道通行民眾行走安全，尤其在道路轉彎處，對通過車輛或行人之衝擊更高。(圖 7)

政策擬定應考量是否危及市民(停車族群或是受影響民眾)之生命及財產安全，按交通部指示之規劃方式停放車輛，對交通影響程度較未修正更甚之，應由中央單位統籌說明並具體明確規

範。

態樣 1：騎樓鄰接道路



態樣 2：騎樓鄰接道路轉角



態樣 3：騎樓鄰接人行道



圖 5：騎樓停車實景照片

(三)既有建築型態差異大，騎樓通行功能難以一致落實：

現行都市建築因依不同時期建築法規及都市計畫規定興建，致既有建築騎樓條件差異大。部分舊市區騎樓深度不足、柱位密集，保留供通行之人行道寬度後，可供停放的空間有限；部分新建建築則設有較深騎樓或結合停車空間設計，空間條件差異顯著；不同建物地面有高低落差且未銜接；部分建物因設計原因並未留設騎樓或無遮簷人行道結構。

在此情形下，提供連續的行人通行空間有相當的難度，例如：在建物騎樓鄰接道路的態樣中，騎樓應保留行人通行空間，然當該街廓騎樓地面有高地落差時，對於使用嬰兒車或輪椅之族群，通行範圍將移到道路上，更因為騎樓要保留通行空間再停放車輛，勢必行人通行動線將更外推，加深通行安全風險。

(四)騎樓空間與道路交通動線相互影響：

汽車停放騎樓時，除占用騎樓空間外，亦涉及車輛進出騎樓所產生之交通動線問題。部分騎樓直接鄰接道路，車輛進出時須於道路上進行倒車或轉向操作，可能影響道路交通流動，並增加行人與車輛交織之風險。尤其於巷道狹窄或住宅區街道環境中，車輛進出騎樓之行為更易影響交通秩序，亦增加事故風險。

二、 交通政策及執法一致性

(一)地區、路段屬性不同，騎樓停車政策難以統一規範：

本市各行政區之都市發展條件、生活型態及道路環境差異甚大，且各路段建築型態亦不盡相同，尚難以僅以區域劃分方式統一擬定相關管理政策；惟若改以個案條件設定不同

規範，亦產生政策適用之公平性與一致性，並增加民眾對制度理解上的困難。

(二) 違規勸導倚賴現場裁量，執法標準差異易生爭議：

違規勸導之執行，實務上高度仰賴第一線執法人員依現場個案情形進行判斷，例如是否影響行人通行、是否有立即危害交通安全情形、是否屬可採勸導處理之態樣等，均需由現場員警依實際狀況綜合認定。惟如相關執法條件、裁量基準及認定方式未予明確律定，則不同執法人員對相同或類似案件，可能因個別判斷差異而產生不同處理結果，致使民眾對執法標準產生不一致之觀感，亦容易衍生公平性質疑與後續爭議。爰如涉及以違規勸導方式處理騎樓停車案件，仍有必要建立較為一致之執法認定原則，以降低執行落差。

三、 不同使用族群之權利兼容

(一) 騎樓停放汽車影響行人通行權益及通行安全：

騎樓依法具有供行人通行之功能，惟汽車停放後常造成通行淨寬不足，迫使行人改行車道，影響高齡者、身心障礙者、嬰兒車及學童等通行安全，而調整勸導時段是對車主的放寬手段無庸置疑，但對行人族群心裡感受上可能是將車主被開單的風險轉嫁到提升行人事故風險上，尤其前後增加勸導時段將優先衝擊普遍早起的高齡族群。

(二) 影響整體市容及人本交通政策推動

騎樓停放汽車除影響行人通行外，亦易造成騎樓空間遭占用、阻礙無障礙通行，與近年推動人本交通、通學步道改善及機車退出騎樓、人行道等政策方向有所違背，影響整體都市環境品質與政策一致性。

陸、結論與建議

綜合本案騎樓制度沿革、法制定位及實務管理情形觀察，騎樓自歷史形成以來，主要係為提供行人遮陽避雨與街道公共活動之半戶外通行空間，其制度設計核心在於維持連續且安全之步行環境，而非作為車輛停放空間。騎樓制度形成之時，汽車尚未普及於都市交通體系，因此在建築空間尺度與都市規劃概念上，並未將汽車停放需求納入設計考量。

然而隨著都市發展、車輛持有量增加以及早期住宅區停車供給不足等因素，部分地區逐漸出現騎樓停放汽車之情形，最後演變成騎樓停車爭議，綜合問題盤點的結果，騎樓停車勸導時段政策研擬，應將騎樓本身的結構條件、停車管理政策的公平性、交通執法的一致性以及行人通行利益與私人停車需求進行綜合考量，並且爭議點需要由中央主管機關先進行說明及統一規範，例如私設騎樓是否納管？行人通行保留寬度為何？建築型態不一導致無法提供連續通行空間，是否符合函釋保留行人通行空間適用範圍？違規勸導要件須行為未危害交通安全或秩序且情節輕微，騎樓以外之車身占用道路或人行道屬危害交通安全的標準為何？情節輕微要如何認定？

另外，差異化騎樓停車規勸政策若未能取得社會共識，在現今民眾生活壓力大、情緒引爆點低的社會氛圍下，若無足夠時間的溝通凝聚各族群間共識，極易使不同族群間的矛盾演變為激烈的社會衝突，恐讓臺中市標籤化為互不相容的不友善都市，進而衍生不必要的社會事件風險。

綜上，本案將就政策探討過程中所產生的疑義，請中央主管機關說明並明確規範，建立一致之制度原則，並提升制度之明確性與民眾之可預期性。現況仍維持騎樓公共通行功能與保障行人安全為基本原則，後續依中央主管機關說明再綜合考量各地區建築空間條

件、交通環境及民眾使用型態，評估騎樓停車勸導時間調整之政策可行性。