

新北市政府110年度自行研究報告

新北市路邊機車停車收費之 民眾意向

研究機關：新北市政府交通局

研究人員：林惠文、柯柏廷

研究期程：110年1月1日至110年12月31日

新北市政府110年度自行研究成果摘要表

| | |
|---------|--|
| 計畫名稱 | 新北市路邊機車停車收費之民眾意向 |
| 期程 | 自110年1月1日至110年12月31日止 |
| 經費 | 0元 |
| 緣起與目的 | 為了解民眾對新北市路邊機車收費政策實施細節(收費場域區位、適當收費距離、收費傾向等)之看法，以及實施機車收費措施後實際影響之機車族群為何，並將前述調查結果供作日後政策發展之參考。 |
| 方法與過程 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 針對居住於新北市的民眾，對於路邊機車收費政策實施細節(收費場域區位、適當收費距離、收費傾向等)之意見傾向進行進行統計調查及分析。 2. 擇定亞東醫院等5處捷運站，透過實地調查現況捷運站周邊停放機車族群之車籍資料，據此作進一步的分析，以瞭解如實施機車收費措施後，實際影響之機車族群為何。 |
| 研究發現及建議 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 逐年增加機車路邊機車收費區域。 2. 針對特定場域優先評估納入實施機車收費措施範圍。 3. 如針對特定場域擴大機車收費實施範圍，可以場域周邊300公尺內路段納入規劃範圍。 4. 可將捷運站周邊機車停放之使用者分析納入後續規劃配套措施之參考。 |
| 備註 | |

目錄

| | |
|---------------------------|----|
| 壹、摘要..... | 4 |
| 貳、研究背景與動機 | 4 |
| 參、研究方法 | 5 |
| 一、民意調查..... | 5 |
| 二、捷運站周邊機車停放之使用者屬性分析 | 9 |
| 肆、研究發現 | 13 |
| 一、民意調查..... | 13 |
| 二、捷運站周邊機車停放之使用者屬性分析 | 20 |
| 伍、建議..... | 22 |
| 陸、參考資料 | 24 |

壹、摘要

截至109年度，新北市機車登記數量已達221萬餘輛，現為全國之最。另因位處北北基桃生活圈，時有外縣市通勤人口往返，實際於新北市境內活動機車非僅限前述登記車輛數。考量道路空間有限，在兼顧車輛通行及交通安全前提下於路邊增設供臨停需求使用之機車位數量遠無法滿足需求，實有必要透過納入收費管理方式提升路邊機車位之周轉率。查新北市現於板橋區府中商圈(99年)、土城區海山捷運站(101年)及淡水區淡水老街(102年)等3處地點於周邊實施相關管理措施。為了解民眾對於機車收費意向，以民意調查方式對於實施機車收費各項議題進行調查分析。另透過對於捷運站周邊停放機車之車號辦理抄錄作業，並調閱相關車籍地址進行後續使用者屬性分析，藉以了解於捷運站周邊實施機車收費措施後，實際影響受眾為何。後續可參酌前述2項調查結果辦理後續政策推動，期使未來規劃內容更能貼近民眾實際需求。

貳、研究背景與動機

機車於使用上具有機動性強、可及性高、使用成本低廉及停車方便等特性，目前已成為國內主流交通工具之一。查交通部為建立整體性機車管理政策推動架構，曾於88年提出「機車交通管理政策白皮書」^[1]及105年提出「機車交通政策白皮書」^[2]，其中有關機車停車部分亦屬重要議題。截至109年止，登記於新北市境內之機車數量已達221萬餘輛^[3]，為全國之最。為有效管理機車停放秩序，路邊機車位納入收費亦屬可行管理措施之一，查新北市現於板橋區府中商圈(99年)、土城區海山捷運站(101年)及淡水區淡水老街(102年)等3處地點於周邊實施相關管理措施。為了解民眾對於機車收費政策相關實施細節偏好傾向，針對機車使用族群調查了解政策之贊同度、實施地點(區位)、實施地點周邊路段含括之適當距離以及政策實施後對於改

用其他運輸工具之傾向等面向進行調查分析。另透過對於亞東醫院等5處捷運站點進行實地停放機車車籍調查作業，藉以了解實際實施收費措施後可能影響受眾對象屬性。參考前述相關研究結果發展相關政策措施，期使後續規劃內容更能貼近民眾實際需求。

參、研究方法

一、民意調查

本次民意調查係於109年新北市交通民意調查第1次調查^[4]中一併辦理，該研究透過電話詢問受訪者之基本背景資料(性別、年齡、教育程度、職業、居住地區)，據此作進一步的分析，以瞭解不同特質的受訪者在意見分布上的異同，在研究方法方面，茲將本次調查的調查項目、調查對象、抽樣設計、調查時間及調查樣本數、樣本代表性檢定及加權，分別說明如下：

(一)調查項目

| 項次 | 調查項目 |
|----|---|
| 1. | 請問您覺得新北市在下列哪些地方比較難找到空的路邊機車格，或是經常有機車亂停影響交通？ |
| 2. | 在這些很難停機車的地方，請問您贊不贊成路邊機車格以每次20元或30元來收費管理，提升周轉率，縮短尋找空位時間？ |
| 3. | 如果路邊機車格要收費，請問您覺得這些很難停機車的地方，哪個地方應該最先實施？ |
| 4. | 在這些很難停機車的地方，如果需停車後步行到目的地，您覺得機車停車格應位於多少步行距離內？ |
| 5. | 如果路邊機車停車格開始收費，請問您到這些要收費的地方，會繼續使用機車，還是會轉用其他交通工具？ |

(二)調查對象

以居住在新北市且年滿18歲(含)以上之民眾為受訪對象，核心受訪對象為過去一週曾使用自用小客車或機車的汽機車駕駛人，對於不符合汽機車駕駛人受訪資格的18歲以上受訪市民，則保留其基本資料(性別、年齡、行政區)，以做為樣本代表性檢定之參考。

(三)抽樣設計

1. 市話調查

採用電腦輔助電話訪問調查(CATI)方式進行，以新北市住宅電話號碼簿為抽樣母體，採用隨機抽樣法抽取樣本。為加大受訪層面的涵蓋率，使未登錄的住宅電話，也有相同的抽中機率，確保樣本代表性，將採末4碼隨機抽出。

2. 手機調查

採用電腦輔助電話訪問調查(CATI)方式進行，針對手機調查，採用隨機撥號法(Random Digit Dialing, RDD)進行抽樣，實際執行方式是以NCC公佈的行動通信網路業務用戶號碼核配資料抽出樣本電話門號(即前5碼)，之後再以隨機方式產生後5碼電話號碼，抽樣即可涵蓋國內所有行動電話門號。

3. 應完成樣本數與樣本配置

本次調查預計完成訪問至少1,068位居住在新北市、年滿18歲(含)以上且過去一週曾使用自小客車或機車之汽機車駕駛人之受訪民眾，各行政區之配置樣本數未達30件者，將補滿到至少完成30件有效樣本，整體有效樣本從1,068件增加為1,421件(其中包含手機調查有效樣本至少200件)。

(表一)各區應完成樣本數及樣本配置

| 行政區 | 人口數 | 比例 | 樣本數 |
|-----|-----------|--------|-------------|
| 板橋區 | 468,863 | 13.66% | 146 |
| 三重區 | 332,480 | 9.68% | 103 |
| 中和區 | 358,600 | 10.44% | 112 |
| 永和區 | 188,355 | 5.49% | 59 |
| 新莊區 | 351,211 | 10.23% | 109 |
| 新店區 | 267,872 | 7.80% | 83 |
| 樹林區 | 153,549 | 4.47% | 48 |
| 鶯歌區 | 73,533 | 2.14% | 23→30 |
| 三峽區 | 96,398 | 2.81% | 30 |
| 淡水區 | 156,135 | 4.55% | 49 |
| 汐止區 | 179,420 | 5.23% | 56 |
| 瑞芳區 | 34,660 | 1.01% | 11→30 |
| 土城區 | 203,253 | 5.92% | 63 |
| 蘆洲區 | 170,118 | 4.95% | 53 |
| 五股區 | 75,586 | 2.20% | 24→30 |
| 泰山區 | 64,903 | 1.89% | 20→30 |
| 林口區 | 94,079 | 2.74% | 29→30 |
| 深坑區 | 20,966 | 0.61% | 7→30 |
| 石碇區 | 6,828 | 0.20% | 2→30 |
| 坪林區 | 6,080 | 0.18% | 2→30 |
| 三芝區 | 20,054 | 0.58% | 6→30 |
| 石門區 | 10,272 | 0.30% | 3→30 |
| 八里區 | 33,893 | 0.99% | 11→30 |
| 平溪區 | 4,176 | 0.12% | 1→30 |
| 雙溪區 | 7,808 | 0.23% | 2→30 |
| 貢寮區 | 10,947 | 0.32% | 3→30 |
| 金山區 | 18,747 | 0.55% | 6→30 |
| 萬里區 | 19,222 | 0.56% | 6→30 |
| 烏來區 | 5,290 | 0.15% | 2→30 |
| 總計 | 3,433,298 | 100% | 1,068→1,421 |

註：本表人口數為109年7月新北市18歲以上人口數

(四)調查時間及調查樣本數

本次調查於民國109年12月18日至12月21日執行。本調查共計完成2,803份有效樣本(市話2,452份、手機351份)，在95%信心水準下，全體受訪樣本的抽樣誤差在±1.9%以內，汽機車駕駛人的抽樣誤差±2.3%以內。

(五)樣本特性分析

本次調查共完成2,803份有效樣本，其中市話樣本2,452份、手機樣本351份，進行分析時，將市話與手機樣本直接合併。為使樣本能充分反映母體結構，增加樣本的代表性及可靠性，調查結果將依照新北市之「性別」、「年齡」及「新北市29行政區」，逐一進行卡方檢定(NPAR Chi-square Test)，確認是否符合母體比例。若檢定結果與母體結構有顯著差異，則進一步採用反覆加權，以確保樣本具代表性。加權方式採用「多變項反覆加權」(Raking)方式，依序以性別、年齡和行政區變項進行權數調整，如此反覆進行，直到每一變數的樣本分配與母體分配皆已無顯著差異為止。

加權方式如下：

$$W_{ij} = (N_j/N) * (n_i/n_{ij})$$

i：第 i 次循環調整。

j：該次循環調整變數之層數。

N_j：第 j 層母體數。

N：新北市18歲以上人口總和。

n_{ij}：第 i 次循環第 j 層樣本數。

n_i：第 i 次循環總樣本數。

(六)分析方法及統計資料之說明

本研究以 SPSS 統計分析軟體運用次數分配及百分比等

統計量數來描述調查結果，並依調查資料測量尺度 (measurement scale) 的不同，輔以卡方檢定來進行題組間關係的檢驗，相關統計分析方法及理論如下：

1. 百分比分析

百分比是以次數分配方式來表示各變項百分比。次數分配係觀察變項內每個值原始資料出現次數；該次數除以總次數可得到對應的百分比。

2. 交叉分析 (Crosstabulation) 與卡方檢定 (Chi-square test)

為瞭解受訪者的不同背景資料與各題反應的結果，依受訪者不同的背景資料及各題反應製成交叉表，觀察反應結果。依據兩變項的值、從依背景資料計算各題項反應頻率（百分比），用以了解不同背景的受訪者在各題項的反應差異，即可了解不同背景的受訪者在各服務項目的需求或滿意度的差異。在題組間關係的檢驗上，輔以卡方檢定，檢驗兩變數之間的關聯性，如：滿意度與性別等變項，當卡方檢定的 p 值小於 0.05 時，表示兩者之間有顯著差異。

卡方檢定統計量公式如下：

$$\chi_n^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(o_{ij} - e_{ij})^2}{e_{ij}}$$

o_{ij} = 交叉表中第 i 列與第 j 行的觀察次數

e_{ij} = 在獨立性假設之下，交叉表中第 i 列與第 j 行的期望次數

χ_n^2 表示自由度為 n 的卡方分配

在獨立性假設成立的情況下， e_{ij} 個估計值為：

e_{ij} = 第 i 列合計 × 第 j 行合計 / 樣本合計數

二、捷運站周邊機車停放之使用者屬性分析

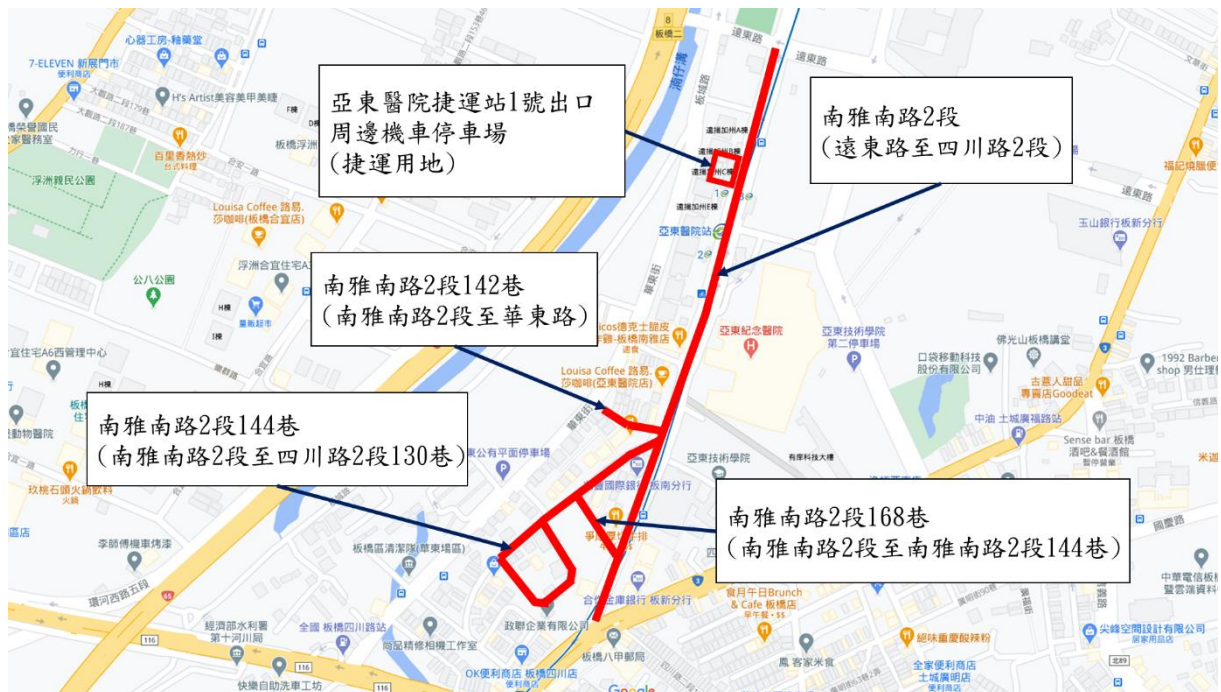
本研究透過實地調查現況捷運站周邊停放機車族群之車籍資料，據此作進一步的分析，以瞭解如實施機車收費措施後，實際影響之機車族群為何，在研究方法方面，茲將本次調查之站點(範圍)擇定、調查對象、方式及時間、資料處理，分別說明如下：

(一)調查站點(範圍)

擇定新北市境內現有62處捷運站(含臺北捷運、機場捷運及淡海輕軌)，依下列條件進行條件篩選：

1. 周邊主要道路300公尺內(具體路段範圍仍依實際街廓分布而定)，機車停車位所在土地權屬係屬公有。
2. 主要道路已實施(或有條件實施)機車退出騎樓措施路段。

依據前述條件最終選擇亞東醫院、土城、頂埔、大坪林及三民高中等5處捷運站實施調查。(相關調查範圍示意圖如圖一~五)。



(圖一)亞東醫院捷運站調查範圍



(圖二)土城捷運站調查範圍



(圖三)頂埔捷運站調查範圍



(圖四)大坪林捷運站調查範圍



(圖五)三民高中捷運站調查範圍

(二) 調查對象、方式及時間

為了解實施收費影響受眾，故針對前述選定站點範圍內停放機車車牌進行為期5日之實地抄錄作業，並依配合收費時間，每日分為2時段辦理(上午08：00~12：00、下午13：00~17：00)。本案原定於110年5月份辦理相關作業，惟因部分調查時間恰逢新冠肺炎疫情提升至三級警戒，故於疫情趨緩後，至110年9、10月份間恢復作業完成剩餘調查期程。

(三) 資料處理

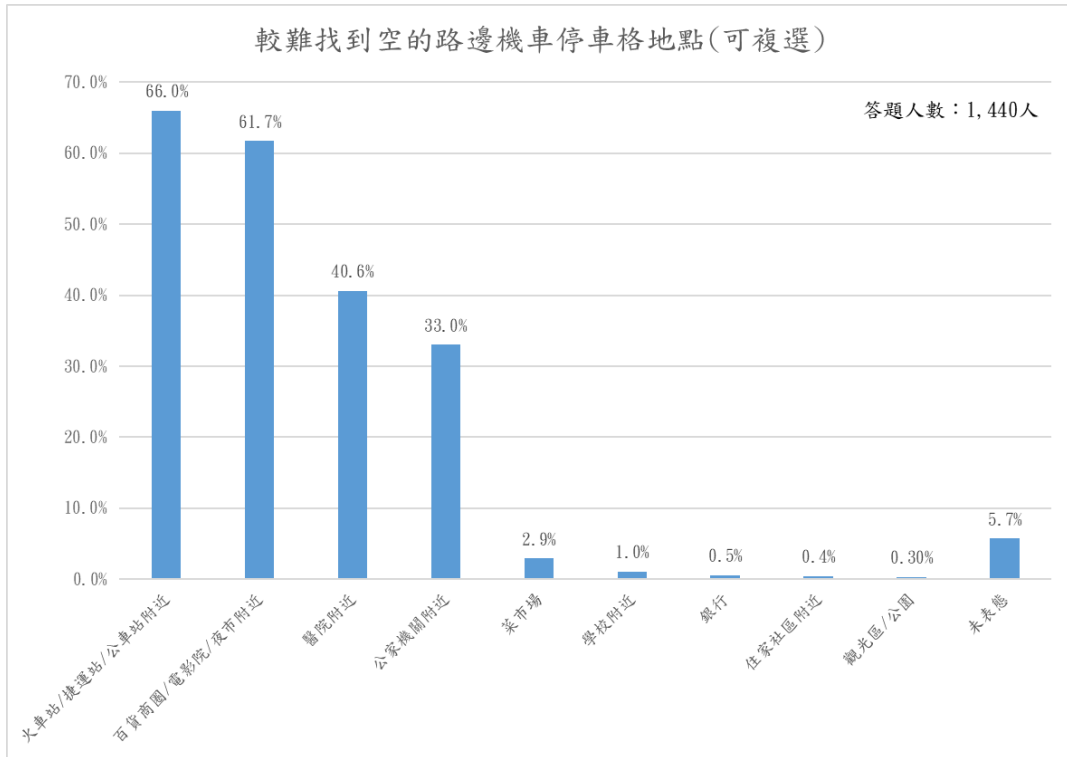
經檢視所抄錄之車牌號碼發現，因捷運站周邊係屬民眾旅運熱點，特定車號有頻繁出沒現象，故須排除重複登記車號部分。後續透過三代監理系統查詢車籍登記地址，並依現行縣市別、行政區別、里別進行分層分析(後兩者僅分析新北市轄區範圍)。在過程中發現，相關車籍登記作業並未硬性要求地址須登記里別，針對車籍地址未登記里別部分將透過「新北市民政地理資訊系統」^[5]查詢，以完善資料之完整性。

肆、研究發現

一、民意調查

本次調查共完成2,803份年滿18歲以上的有效樣本，經加權處理後，過去一週曾使用自用小客車或騎車的汽機車駕駛人有效樣本數共計1,743份(使用自用小客車計845份，騎乘機車計1440份；前述2運具得複選)。後續針對騎乘機車之使用者就以下機車收費措施相關議題進行分析。

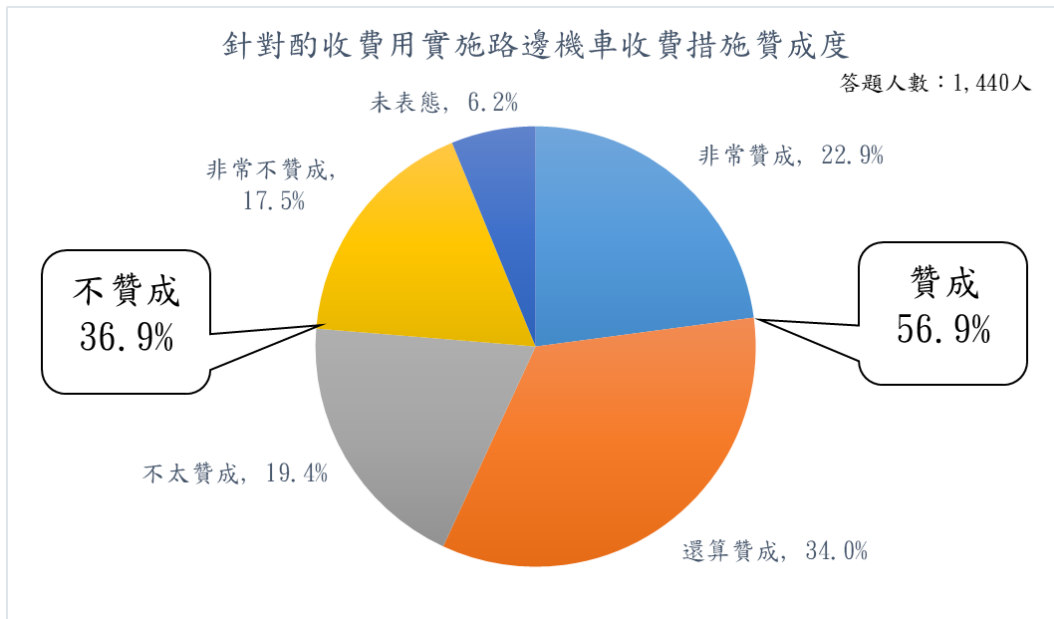
(一) 受訪者認為較難找到空的路邊機車停車格的地點



(圖六)較難找到空的路邊機車停車格地點

經過隨機提示「火車站/捷運站/公車站附近」、「百貨商圈/電影院/夜市附近」、「醫院附近」和「公家機關附近」等4個選項且可複選的狀況下，調查結果顯示，認為「火車站/捷運站/公車站附近」(66.0%)和「百貨商圈/電影院/夜市附近」(61.7%)的比例較高，「醫院附近」和「公家機關附近」之比例分別為40.6%和33.0%。除了有提示的選項之外，另有受訪者主動提供「菜市場」、「學校附近」、「銀行」、「住家社區附近」和「觀光區/公園」等地點，但比例均低於3個百分點。

(二)受訪者對於實施路邊機車收費措施的贊成度



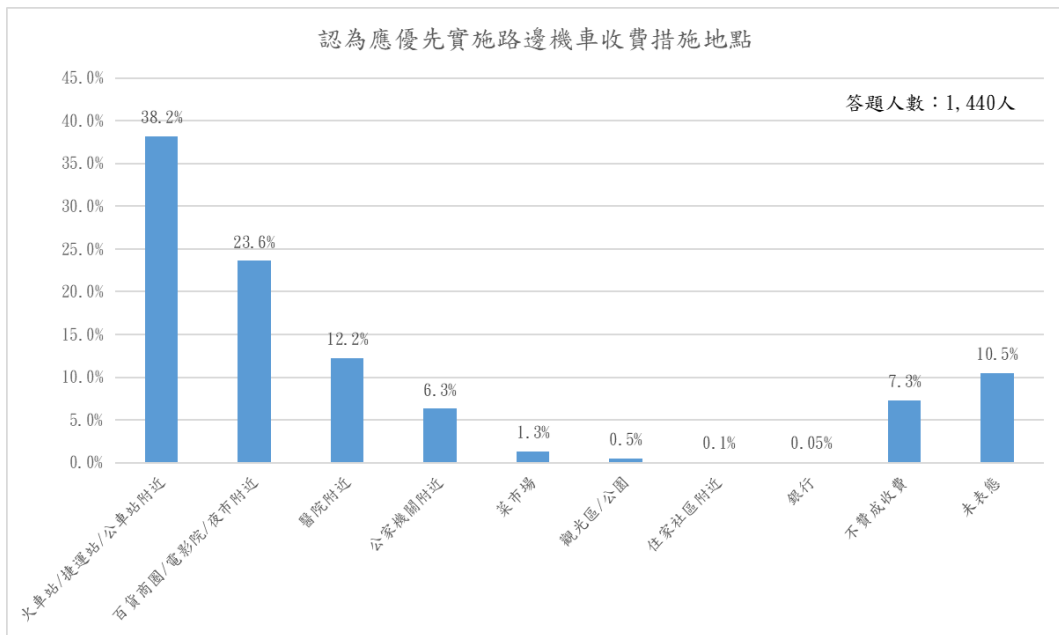
(圖七)針對酌收費用實施機車收費贊成度

對於收費以提升周轉率，縮短尋找空位時間的贊成度，有56.9%受訪者表示贊成（22.9%非常贊成、34.0%還算贊成），但也有36.9%受訪者並不贊成（19.4%不太贊成、17.5%非常不贊成），另有6.2%受訪者未表態。

經卡方檢定顯示，不同「性別」、「年齡」、「學歷」、「職業」機車族受訪者對於「實施路邊機車收費措施的贊同度」的看法有顯著差異。

| | |
|-------|--|
| 性別 | 男性表示贊成的比例(59.8%)高於女性(52.7%)。 |
| 年齡別 | 30-39歲表示贊成比例(64.5%)較高。 |
| 教育程度別 | 研究所以上表示贊成比例(65.7%)較高。 |
| 職業別 | 白領(62.2%)、雇主(60.6%)和軍公教(59.4%)的贊成度在6成上下較高。 |

(三)受訪者認為應優先實施機車收費措施地點



(圖八)認為應優先實施機車收費措施地點

由受訪者提出較難找到空的路邊機車停車格的地點中，詢問受訪者應優先實施機車收費地點的選擇，結果顯示，38.2%受訪者選擇「火車站/捷運站/公車站附近」為最高，另其他地點占比依序為「百貨商圈/電影院/夜市附近」(23.6%)、「醫院附近」(12.2%)、「公家機關附近」(6.3%)；除選擇應優先實施地點外，另有7.3%受訪者表示不贊成收費。

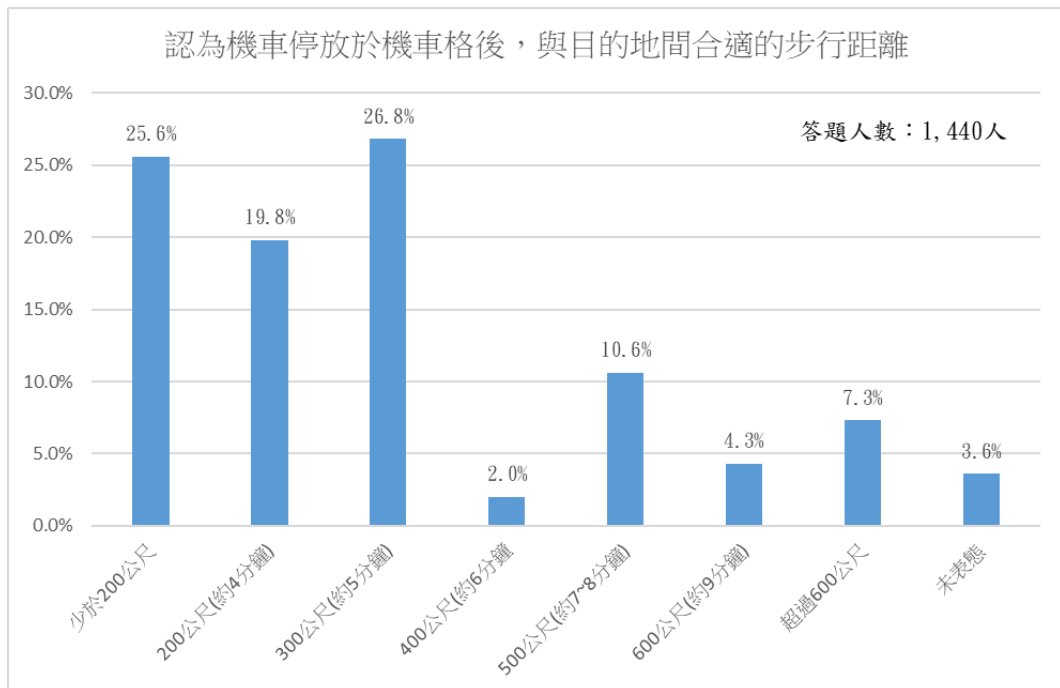
經由卡方檢定結果顯示，不同基本資料分層的機車族受訪者，對於「應優先實施機車收費措施地點」之看法均無顯著差異。

(表二)優先實施地點與收費贊成度交叉表

| | | 如果路邊機車格要收費，請問您覺得這些很難停機車的地方， 哪個地方應該最先實施？ | | | | | | | | |
|-------|-------|--|-------|---------------------------|-----------------------|----------|----------------|----------|-----------|------|
| | | 總數 | | 火車站/ 捷運站/ 公車站 附近 | 百貨商圈/ 電影院/ 夜市附近 | 醫院 附近 | 公家 機關 附近 | 其他 位置 | 不贊成 收費 | 未表態 |
| | | 個數 | 行% | 列% | 列% | 列% | 列% | 列% | 列% | 列% |
| 收費贊成度 | 整體 | 1,440 | 100.0 | 38.2 | 23.6 | 12.2 | 6.3 | 1.9 | 7.3 | 10.5 |
| | 贊成度 | 820 | 56.9 | 43.0 | 28.3 | 13.1 | 5.5 | 1.8 | 0.6 | 7.6 |
| | 非常贊成 | 330 | 22.9 | 46.6 | 27.9 | 12.1 | 8.5 | 1.2 | - | 3.6 |
| | 還算贊成 | 490 | 34.0 | 40.6 | 28.6 | 13.8 | 3.5 | 2.2 | 1.0 | 10.3 |
| | 不贊成度 | 531 | 36.9 | 33.6 | 18.9 | 9.5 | 8.1 | 2.2 | 17.6 | 10.1 |
| | 不太贊成 | 279 | 19.4 | 34.2 | 20.8 | 12.2 | 8.0 | 3.1 | 11.1 | 10.7 |
| | 非常不贊成 | 252 | 17.5 | 32.8 | 16.8 | 6.5 | 8.3 | 1.3 | 24.8 | 9.5 |
| | 未表態 | 89 | 6.2 | 21.9 | 8.0 | 20.4 | 3.3 | 1.0 | 7.1 | 38.3 |

若以「贊成度」及「收費地點」進行交叉分析，不論是否贊成收費，都是以選擇「火車站/捷運站/公車站附近」的比例最高，選擇「百貨商圈/電影院/夜市附近」的比例居次。

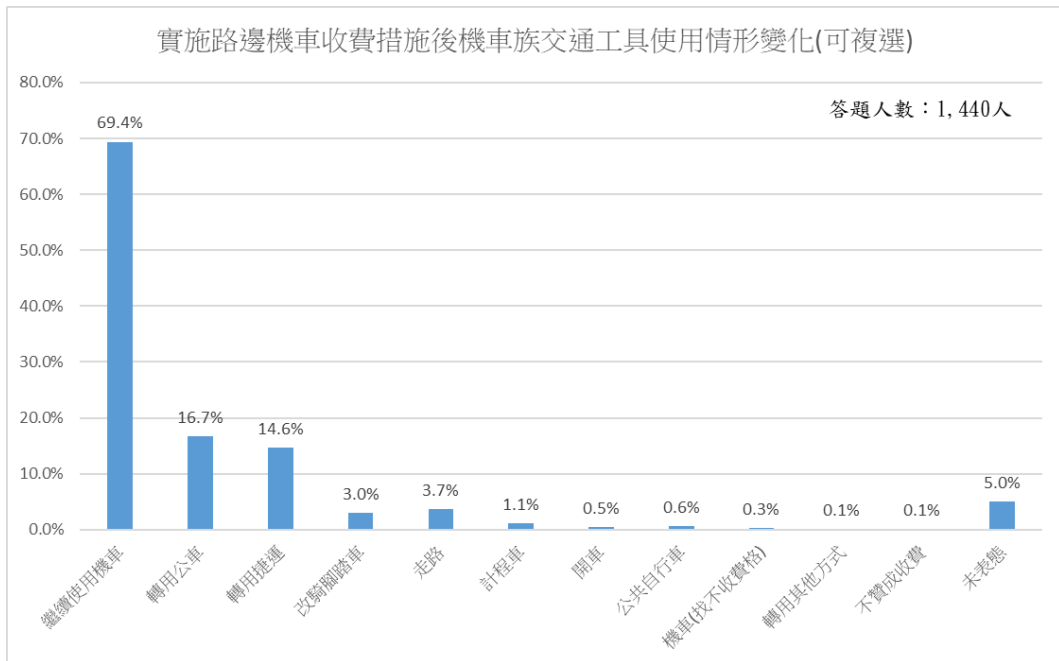
(四)受訪者認為機車停放於機車格後，與目的地間合適的步行距離



(圖九)機車停車格後，與目的地間合適的步行距離

為了評估停車格收費措施適當規劃範圍，詢問民眾對於完成停車行為後對於目的地與停車位置間可接受之步行距離。結果顯示，25.6%受訪者可接受少於200公尺、19.8%受訪者選擇可走200公尺、26.8%受訪者願意走300公尺、2.0%願意走400公尺、願意走超過500公尺以上的比例合計共22.2%。

(五)如實施路邊機車收費措施後，受訪者對於運具使用選擇
傾向變化



(圖十)實施機車收費措施後，機車族交通工具使用情形變化

倘路邊機車停車格開始收費，是否會影響機車族轉換其他交通工具意願。結果顯示，在交通工具可複選的情況下，69.4%仍會繼續使用機車、16.7%可能會轉用公車、14.6%可能會轉用捷運，其他比例均低於4個百分點。

二、捷運站周邊機車停放之使用者屬性分析

(一)各捷運站點車籍分析結果如下：

1. 亞東醫院捷運站

調查結果顯示，排除重複車號部分後，於調查期間曾有3,089輛機車停放於亞東醫院捷運站周邊，其中車籍位於新北市境內佔總數73.20%(2,261輛)，其中板橋區佔總數34.57%(1,068輛)，亞東醫院捷運站所在之華東里僅佔總數6.99%(216輛)。

2. 土城捷運站

調查結果顯示，排除重複車號部分後，於調查期間曾有3,942輛機車停放於土城捷運站周邊，其中車籍位於新北市境內佔總數79.53%(3,135輛)，其中土城區佔總數50.51%(1,991輛)，土城捷運站周邊之埤塘里(6.22%；245輛)、員信里(1.90%；75輛)及柑林里(0.79%；31輛)等3里合計佔總數8.90%(351輛)。

3. 頂埔捷運站

調查結果顯示，排除重複車號部分後，於調查期間曾有2,661輛機車停放於頂埔捷運站周邊，其中車籍位於新北市境內佔總數75.57%(2,011輛)，其中土城區佔總數28.37%(755輛)，頂埔捷運站所在之頂埔里佔總數10.37%(276輛)。

4. 大坪林捷運站

調查結果顯示，排除重複車號部分後，於調查期間曾有3,558輛機車停放於大坪林捷運站周邊，其中車籍位於新北市境內佔總數54.61%(1,943輛)，其中新店區佔總數33.22%(1,182輛)，大坪林捷運站周邊之信義里(3.23%；115輛)、寶安里(3.20%；114輛)、復興里

(1.32%；47輛)、江陵里(1.04%；37輛)及大同里(0.65%；23輛)等5里合計佔總數9.44%(336輛)。

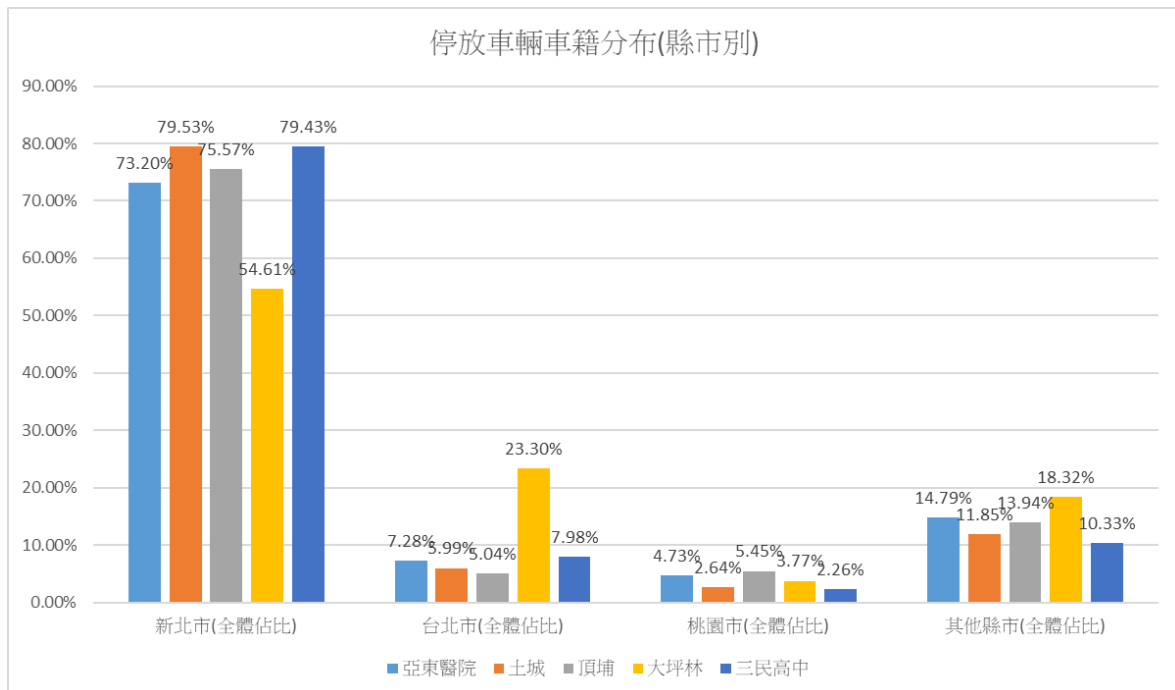
5. 三民高中捷運站

調查結果顯示，排除重複車號部分後，於調查期間曾有3,146輛機車停放於三民高中捷運站周邊，其中車籍位於新北市境內佔總數79.43%(2,499輛)，其中蘆洲區佔總數58.96%(1,855輛)，三民高中捷運站周邊之保和里(5.40%；170輛)、鶯江里(3.56%；112輛)、仁復里(2.07%；65輛)及得勝里(1.07%；56輛)等4里合計佔總數12.81%(403輛)。

(二) 共通趨勢分析

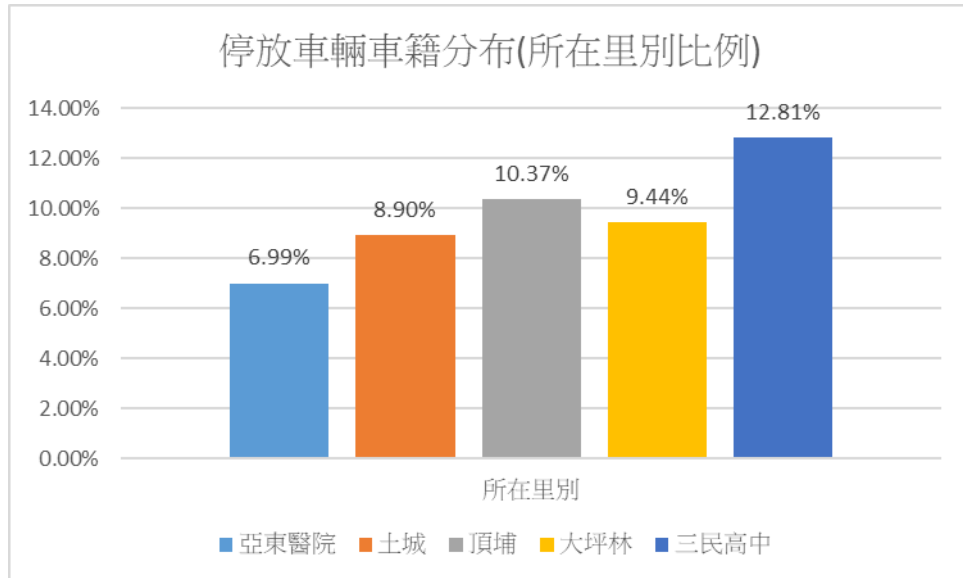
經檢視本次調查之5處捷運車籍調查分析結果，發現以下2點共通趨勢：

1. 登記於雙北市之車輛合計數量之佔全體比例約達75%以上，符合現行雙北市通勤來往之現象(詳圖十一)。



(圖十一)停放車輛車籍分布(縣市別)

2. 車籍登記於各捷運站所在里別之比例僅分別佔全體7%~13%不等，顯示於平日日間時段，如實施收費措施影響受眾多非屬在地住民(詳圖十二)。



(圖十二)停放車輛車籍分布(所在里別比例)

伍、建議

一、逐年增加機車路邊機車收費區域。

為解決機車停車問題，新北市政府交通局綜合評估交通流量、道路容量、安全及當地停車共識等因素，在人車通行無虞之前提下，於道路適當空間規劃機車停車位，並持續以每年新增1萬5000格為目標。惟因未實施機車收費措施，新北市政府迭有接獲民眾反映現有機車停車位遭車輛長期停放，考量路邊機車停車位係屬公共財，並為解決久占問題及管理停車秩序，建議可透過評估持續擴大實施路邊機車收費措施，落實「使用者付費」觀念，藉由收取停車費用，管理民眾運具(機車)使用(轉移使用運具別或使用地點)需求。

二、針對特定場域優先評估納入實施機車收費措施範圍。

經本次問卷調查結果呈現，有66%的機車使用者認為

「火車站/捷運站/公車站附近」較難找到機車停車位，其次則是「百貨商圈/電影院/夜市附近」(61.7%)；並認為「火車站/捷運站/公車站附近」應優先實施機車收費。另調查結果亦反映，如實施機車收費措施後，除維持現有機車使用外，亦有部分民眾有改用大眾運輸或綠運具之傾向。故後續新北市政府交通局可評估逐步於大眾捷運系統場站周邊優先擴大推動機車收費範圍，輔以推出大眾運輸轉乘等相關優惠，不但有助於增加周邊機車停車位使用周轉率，亦能提升民眾改用(轉乘)大眾運輸系統之意願。

三、如針對特定場域擴大機車收費實施範圍，可以場域周邊300公尺內路段納入規劃範圍。

經本次問卷調查結果呈現，有26.5%之受訪民眾可接受停放機車之停車位與目的地適當步行距離為300公尺以內，另有25.6%民眾僅能接受於少於200公尺。惟考量如係針對特定場域研議擴大實施機車收費範圍，鄰近場域之路側空間將優先規劃大眾運輸(公車、計程車)及公共自行車等停靠站點，如僅設定評估200公尺以內之路段，可供使用之路邊機車停車位數量較少，透過路邊收費以調節使用需求之效果有限。故仍建議應以300公尺為適當之規劃範圍。

四、可將捷運站周邊機車停放之使用者分析納入後續規劃配套措施之參考。

雖然以車籍地址進行使用者屬性分析，仍會因搬遷、求學(工作)等因素，造成登記地址與實際居住地址未能同步，進而產生細微誤差。惟檢視調查分析結果，5處捷運站點於平日日間皆呈現停放機車車籍地址登記於調查範圍所在里別比例僅佔全體7%~13%之趨勢。依前述結果可知多數機車非在地民眾所有，故實施機車收費措施後主要受眾係

為使用機車通勤、轉乘族群。後續可參酌前述特性研議相關配套措施，在兼顧在地住民停車權益下，達到提升周邊路段停車位周轉率之效果。

陸、參考資料

- 一、交通部(1999)，機車交通管理政策白皮書。
- 二、交通部運輸研究所(2016)，機車交通政策白皮書。
- 三、交通部統計查詢網，
<https://stat.motc.gov.tw/mocdb/stmain.jsp?sys=100&unid=b3301>。
- 四、新北市政府交通局(2020)，109年新北市交通民意調查第1次調查。
- 五、新北市民政地理資訊系統，
<https://addr.ris.ntpc.gov.tw/tpcaddr/index.cfm>