

第三章 公共停車位供給與需求因素分析

3.1 公共停車位之定義

公共停車位其定義區分為以下二種定義：分別為都市計劃定義及交通行為定義。

一、都市計劃

公共設施的意義在於：社會群聚生活中大眾共同必需的設施與設備，稱之為公共設施。廣義的公共設施包含公共設施用地及公用事業管道設備。在都市計劃中所稱的公共設施當以公共設施用地為限。若以服務範圍區分，因為人類各項活動都受到距離限制，公共設施按照服務範圍可區分為（1）區域性公共設施：服務範圍超過都市行政界線。（2）全市性公共設施：服務對象以當地市民為主。（3）社區性公共設施：服務對象是以社區居民為主。（4）鄰里性公共設施：服務對象是以鄰里居民為主。若依據服務性質劃分，可分為交通設施、文教設施、遊憩（康樂）設施、衛生設施及安全設施等。交通設施部分則包括有道路、停車場、加油站及郵政電信等。

都市計畫之法定定義，係指在一定地區內有關都市生活之經濟、交通、衛生、保安、國防、文教、康樂等重要設施，作有計畫之發展，並對土地使用作合理之規劃，其目的為改善居民生活環境，並促進都市有計畫之均衡發展。都市計畫中有關公共設施用地設置之意義，即在於增進市民活動之便利及確保良好之都市生活環境。因此自此觀點了解，都市計畫地區劃設公共設施用地之主要功能在於使都市機能運作正常，並可確保生活環境之良好。

在都市計畫地區範圍內，應視實際狀況設置相關之公共設施用地類別包含有道路、公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、民用航空站、停車場所、河道及港埠用地、學校、社教機構、體育場所、市場、醫療衛生機構及機關用地、上下水道、郵政、電信、變電所及其他公用事業用地與其他等等。停車場所於我國都市計畫法令中定義為公共設施項目之一，並明文規定道路系統、停車場所與加油站，應按土地使用分區及交通情形與預期之發展配置之。因此公共停車定義無論在都市計劃理論中或是實務法令中定義為：依都市計畫所劃設之公共設施停車場用地興闢後，供作公眾停放車輛之場所。

公共停車場其設置標準，應按土地使用分區及交通情形與預期之發展配置之，可依照使用活動人數比例或按使用活動面積比例設置，公共設施用地面積，依計畫人口數或主要使用地面積留置尚屬合理。以下為實際現行法令中有關公共停車場之設置標準：

表 3-1 現行都市計畫法令公共停車場設置標準

法令規定 設置標準	臺北市公共設施 用地設置標準	內政部公共 設施用地檢 討標準	都市計畫定期通 盤檢討實施辦法 之公共設施用地 標準
公共停車場 設置情形	1. 商業中心停車場：接鄰街面 每 100 公尺設 置 10 輛停車 位置 2. 主要商業區停 車場：停車場 面積不得小於 商業區 12% 至 15%	1. 鄰里及社 區商業區 按其鄰街 面積每 100 公尺需 10 輛停車位 置，每一停 車位置以 30 平方公 尺為準。 2. 主要商業 區停車面 積不得小 於該商業 區總面積 的 12% 至 15% 3. 遊憩地區 按實際需 要設置	1. 以商業區為準： 人口數 1 萬以 下，不低於商業 區面積的 8% 人口數 1 萬至 10 萬，不低於 商業區面積的 10% 人口數 10 萬以 上，不低於商業 區面積的 12% 2. 其他應依實際 留設停車空間 者：市場用地、 機關用地、醫療 用地、體育場所 用地、遊憩設施 用地及其他停 車需求較高之 設施用地等

資料來源：

1. 錢學陶，都市計畫學導論

2. 臺北市都市發展局，都市計畫法規彙編，

二、交通行為

所謂「旅次」乃指一個人為某種目的，在兩點之間所形成的期望路線，結合使用某種交通工具及路線選定的單一行程。其構成要素包括：目的、起點與迄點、交通方式及路線。一個旅次有兩個端點，一為起點另一為迄點，在旅次發生分析中，一端稱為產生點，另一端稱為吸引點。目前常用

的旅次發生分析，常將旅次分為兩大類，一為旅次兩端點中有一端點為住地，稱為家旅次；其二為旅次兩端點中均無居住地，稱為非家旅次。家旅次不管是從家出去或是回家的旅次，均以居住地為產生點，另一端為吸引點，非家旅次則以旅次的起點為產生點，訖點為吸引點。臺北市的家旅次據民國 64 年的調查佔總旅次的 87%，一般「家旅次」佔總旅次數有相當大的比率。目前臺北市之都市運輸規劃將旅次歸類為：家-工作，家-上學，家-其他，非家旅次四類。

至於停車行為定義為：車輛在道路上行駛，由一個地方到另一個地方，活動型態轉移後，車輛將尋覓適當的空間停放，此即為停車。

在都市交通規劃實務上有關旅次吸引的估計，可用以推計停車量的計算，以了解並作為計劃地區停車場規模設計的依據與參考。

因此可以了解到，旅次無論在起點或是訖點，只要是使用私人運具，在活動型態轉移後，定然必須尋得合適的空間停放車輛。依此停車位的需求與提供大多集中於旅次起點與訖點。

依據機動車輛的使用及持有特性，停車位的提供責任究竟在於私人自備或是公共需求？

依照臺北市都市運輸規劃將旅次歸類之四大類中，依其起訖點特定目的及行為歸屬，初步訂定停車位屬性如表 3-2：

表 3-2 旅次起訖點停車位屬性

旅次性質	起訖停車位屬性	
	起點	訖點
家-工作	專屬自用停車位	專屬自用停車位
家-上學	專屬自用停車位	專屬自用停車位
家-其他	專屬自用停車位	專屬自用或是公共停車位
非家旅次	專屬自用或是公共停車位	專屬自用或是公共停車位

資料來源：本研究整理

因上表得知，在旅次起點及訖點為住家、工作地點、上學處所時，係為特定目的，例行性作為而且長時間駐留，停車延時長，停車位週轉率低，故其停車位多為專用屬性，由使用者提供。

至於訖點為其他，如娛樂及購物等，以及其他非家旅次，因為起訖點旅次目的較不特定較不明確，若其平均停車延時較短、停車位週轉率高、使用對象不為特定對象，此時基於都市產業需要及土地使用之需要，應設

置部分週轉性公共停車位，以供不特定公眾使用。此類即為。

因此在交通行為上，有關是否為公共停車位的定義，可以以停車位是否開放供不特定對象使用為研判公共停車位之依據，只要停車位專屬於特定對象，其他使用者無法隨意進入，則定義為非公共停車位；反之，若是停車位使用非為特定使用者所設，而是不特定對象皆可進入，不限定資格、旅次目的，均可依照公共停車場指示進入及管理方法進入停放車輛（不論收費與否）即為公共停車位。此類停車位不限於政府依照公共設施建設所提供者，包含一般建築物開放公共使用（如百貨公司、遊樂場附屬）、一般民間經營之停車場皆屬之，涵蓋範圍較都市計劃定義者更為廣泛。

3.2 公共停車位提供之必要性

使用私人運具，如小汽車、機車，只要是在其靜止狀態，無論在旅次起迄點均有停車需求。惟依前文所定義之公共停車位其特性為公共設施之一種，因此無論是在旅次起點或旅次迄點均有其必要性。相對於公共停車位，另一種停車位則是自用停車位，除了定義車輛持有而產生之停車位外，尚有特定旅次如工作旅次、單一目的旅次之專用停車位，其提供之必要性亦將依其區位及停車位屬性不同而有區別。在公共停車位部分，因旅次使用方式不同，其供給量而有所差異，提供來源則以公共設施及開放供不特定對象使用者皆是。以下圖作為說明：

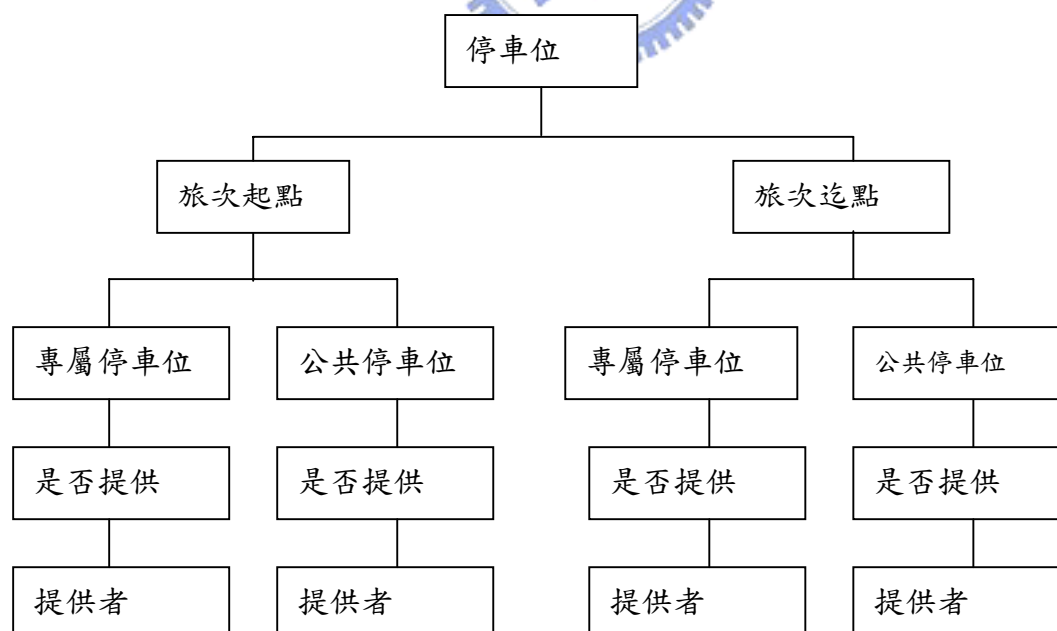


圖 3-1 停車位分類屬性

車輛停車位需求可分為「車輛使用」及「車輛持有」兩種，所謂「車輛持有」之停車需求係指自車輛自購車開始，車輛持有者即需為車輛覓得停放處所，直到車輛轉售或報廢為止。「車輛使用」之停車需求則為為某種旅次目的，使用車輛前往某地，於駐留當地所產生之停車需求。「車輛持有」之停車需求屬長期性，此類停車需求理應由建築物附設停車空間加以吸納，並應以一車一位為目標，且其自用停車位性質較為濃厚。因此其停車位需求數量以車輛登記持有數相符為目標，且其設置型式應以路外建築物附設停車空間加以滿足。

至於「車輛使用」之停車需求，相對於「車輛持有」之停車需求屬臨時性質，較為高週轉率、平均停車延時較短，且為社經活動及土地使用而產生之需求，則由政府提供適量公共停車位適度滿足其需求，民間亦以建築物附設方式或是平面方式設置開放提供使用。理論上其公共性質濃厚。

3.3 影響公共停車位供給之因素

一、都市計劃停車場用地區位及面積

在都市停車問題較為嚴重的市中心區，多屬早期開發且密集發展地區，公共設施停車場用地規劃嚴重不足⁷，用地嚴重受限且規劃多已定案，改變或更新並不容易。至於新發展與規劃的都市計劃地區雖有劃設公共設施停車場用地，卻受限於服務範圍之限制，並無法產生替代與紓解之效果。因此公共停車位之供給在停車問題嚴重的市中心區，停車場用地的取得成為最大的難題。

二、車輛成長情形

車輛成長快速使得停車需求急增。停車供給與需求之配比無法立即反應與解決。

三、建物附設停車空間標準與違規使用

目前除臺北市政府依照都市計算法令規定制定土地使用分區管制規則規範建築物附設停車空間標準以外，在各縣市政府仍依循建築技術規則相關規定附設建築物停車空間，並未真正以因地制宜方式看待與解決停車問題，但臺北市屬於車多、土地高度發展地區，即使是使用較建築技術規則為高之標準設置停車空間，仍無法徹底達到舒緩停車困難之窘境，更甚者還有違規使用，並未真正使用於停車方面。

四、費率結構及調整彈性

停車費率與民眾民生問題息息相關，相關交通支出亦為民眾所得之沉重負擔，因此當民眾仍習於低廉方便甚且免費的路邊停車時，導正車停路外且使用者付費就困難度增加。更因為費率之制定與調整受限於地方民意機關時，其結構無法反映真正成本，調整亦缺乏靈活的彈性，自然無法以費率真正達到制衡的手段或有效工具。其實在民意調查中，民眾對於相關

費率的敏感度是極為明顯的。

五、財力有限

地方政府受限於財力因素，並無法過度或大量而且集中地投入公共停車場的建設與增加，因為預算過度專注投入某一項建設，除了會荒廢其他建設以外，還會產生嚴重而明顯的排擠效應。再加以政府人員編制及執行力，使得公共停車場建設速度緩慢，產能有限，公共停車位供給增加情形並不顯著。

六、執法強度與效果

受限於人力及相關法令並不明確，再加以建築物自行增設或鼓勵增設的停車空間自外觀上並無法立即明確判斷是否不開放或違規使用，因此對於取締建築物附設停車空間之違規使用，無法做到定期稽查監測，一無法真正落實取締的效果，執法成效極為不理想。

七、私人經營停車場缺乏誘因

雖於相關法令皆有明定鼓勵增設停車空間或私人得以經營停車場，以開放供公眾使用，藉由民間力量增加公共停車供給以縮短公共停車需求之差距，然因為相關投資條件並不明確亦不具高度誘因，甚且經營之後，政府難以一相關法令提供協助或是路邊淨或是加強取締週邊路段違規停車等等因素，再加以土地在都市地區屬於強勢財貨，作其他建築開發利益及回收速度均優於作公共停車場使用與經營，故經營公共停車場對私部門而言欠缺有利因素，自然難以帶動投資興建與經營。

八、都市交通政策

受限於政治力量介入與民意之扭曲，交通政策並非專業或技術問題，而是政治的藝術與課題，自然無法真正反映應有之規劃與目標。政策可說與不可說、可做與不可作之隨機組合，常使技術幕僚氣餒甚且無法真正落實理想與規劃目標。

3.4 影響公共停車需求之因素

公共停車需求之考量因素如下列：

一、車輛持有情形

在都市化較高地區，就業機會較多，經濟條件較為許可情形下，車輛不再屬於奢侈財貨，而是生活中所需要之交通工具。

至 91 年底止，臺灣地區汽車車輛登記數為 5,908,503 輛，其中自用小汽車數量（自小客與自小貨）有 5,565,876 輛，所佔比例高達 94.2%，若以此推估所需之公共停車需求（以自用小汽車登記數 15% 估算），則需要 834,882 格，數量甚為驚人。且近三年來臺灣地區自有車輛持有成長比例仍大致維持在 3% 左右，沒有明顯下降趨勢。因此車輛持有情形會影響到公共

停車之需求。

二、人口特性及成長情形

經濟高度發展的狀況下，都市中就業機會多，人口密集，各類活動較為多樣化。在都市計畫觀點中，人口數是影響公共設施佈設標準的重要因素之一。人口多，為了提供較理想的生活環境，公共設施應該隨著都市發展情形及人口成長情形隨時檢討因應，以免環境容受失去平衡，導致公共設施服務水準下降，無法維持生活環境之基礎。

因此人口特性及成長也會影響公共停車之需求情形，人口密集地區加以商業活動需旺盛者，則公共停車需求相對增高。

三、土地使用及建築用途

在都市計畫觀點中，商業區面積比例與人口數是影響公共停車需求的兩個重要因素。因此土地使用用途的劃分之比例，影響公共設施的佈設標準與需求。

土地使用的類型不同，建物用途就各有差異，例如住宅區，主要以住宅用途為主，因此所發生洽公或購物之類的公共停車需求降相對較低；若為政府機構如區政中心所在地，其中所洽辦事務多為區域性事務，服務對象多為區民，其公共停車定較住宅區為高；但若再與市政中心比較，所辦理業務性質為全市性公共事務，服務人口及服務範圍為全市性，則區政中心之公共停車需求就較市政中心為低。

在建築物用途部分，純住宅型建物、住商混合建物、純商業辦公建物、企業總部型建物與地區企業分部建物等等，因為活動性質不同，服務對象不同，其交通旅次特性則各有不同，所需之公共停車需求自然不同。

四、替選運輸工具之便利性與可及性

除了自有車輛的使用外，旅次目的地若有其他較自用車輛更有便利性的替選運輸工具可供選用，則使用者將會就其便利性、經濟性、安全性、可靠性、運輸時間等等因素，加以評定選擇，選擇最適合的運輸行為，例如，臺北捷運初期路網開通營運後，的確改變了部分運輸行為，甚至於上班上學旅放棄自用車輛，轉而使用捷運為通勤運具。原先使用自用車輛時，所需解決之停車問題（如停車位尋找、停車費用支出），因為改以捷運系統代替，相對影響了公共停車需求。

五、停車設施區位

公共設施停車場用地的佈設影響民眾進停意願。公共停車場服務範圍以周邊 300 公尺到 500 公尺半徑範圍為佳，民眾停放妥車輛以後，再以步行約 3 分鐘至 5 分鐘為可忍受時間。民眾會以公共停車場靠近旅次目的地的遠近選擇使用順序。

六、相關行政措施（如執法強度與費率）。

部分行政措施會對公共停車的需求產生影響。如執法人員的執法強度，強度高時，車輛無法隨意停放，必須依照道路交通管理相關法令，停放於合法處，因此原先違規隨意停放的車輛，便因為執法代價高於停車費用之支出，而要求更多的公共停車位。因此現實環境中，違規停放的車輛實為潛在的停車需求，當公部門提高執法強度，相對逼出潛在停車需求，部分即是具有公共停車需求特性。

在停車費率的訂定上，較為低廉的定價吸引而至的停車需求將會增高。在臺北市經驗法則顯示，停車場興建工程說明會、民意調查或是經營管理上，大多數民眾共同關切的課題是費率如何訂定？價格會決定部分需求。民眾對於停車費率的價格敏感度很高，較高的費率訂定常使得民眾選擇將車輛停放於免費的路邊。

3.5 公共停車供給之規模

都市計畫研擬中，有關公共設施用地用地之推計方式，道路面積寬度係依據人口、土地使用活動性質、汽車持有率、交通流量、道路功能、等級訂定；停車場標準則可採用（1）依據使用活動人數設置，或是（2）按使用活動用地面積比例設置【辛晚教】。至於我國現行訂頒之公共設施標準則是依照「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定之各類公共設施用地面積標準進行檢討，在停車場用地面積部分，雖規定應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、車輛持有率預測、該地區建物停車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並應符合下列規定：（一）不得低於計畫區內之車輛預估數百分之二十之停車需求。（二）商業區：（1）一萬人口以下者，以不低於商業區面積之百分之八為準。（2）超過一萬人口至十萬人口者，以不低於商業區面積之百分之十為準。（3）超過十萬人口者，以不低於商業區面積之百分之十二為準。

以上之檢討規模並非以個體需求為基礎，而係以總體為考量，雖有初期土地使用分區類別之考量，將商業區之應設置停車場用地面積獨立條列以人口數加以考慮，但其總設置原則與標準上不涉及區位因素。

因此在此僅以臺北市 12 個行政區為個別計畫區，以上述通盤檢討公共設施用地停車場用地面積設置標準檢視臺北市各行政區之公共設施停車場用地之設置現況，以分析與了解停車場用地供給規模。

一、公共停車供給之規模以車輛預估數為基礎

公共停車場用地面積檢討應不得低於計畫區內之車輛預估數 20%之停車需求，以 91 年底止臺北市各行政區機動車輛小汽車車輛持有數為基礎，推估其各行政區 20%公共停車位需求數如表 3-3：

表 3-3 臺北市各行政區小汽車登記數與公共停車位需求數一覽表

行政區	機動車輛（小汽車） 登記數（輛）	公共停車位需求數 （位）
松山區	66,432	13,287
信義區	51,315	10,263
大安區	82,040	16,408
中山區	76,357	15,272
中正區	45,283	9,057
大同區	33,543	6,709
萬華區	37,557	7,512
文山區	55,670	11,134
南港區	26,033	5,207
內湖區	62,019	12,404
士林區	67,004	13,401
北投區	54,233	10,847
總 計	657,486	131,501

註：1. 公共停車位需求數=機動車輛登記數×20%

2. 小數點之後部分採用無條件進位至整數。

資料來源：臺北市交通統計年報（民 92）、本研究整理

上表以臺北市各行政區為計畫區單元，並依據各行政區內機動車輛登記數作為基礎推估得出各行政區公共停車位需求，但是因為其基礎係為機動車輛登記數，單位為輛，所得之公共停車位需求數亦為輛 數，然而公共設施停車場用地係以土地面積作估算，若以所得公共停車位數轉換為所需停車位樓地板面積，以每車位所需單元面積 40 平方公尺計算，其所需樓地板面積如表 3-4：

表 3-4 臺北市各行政區公共停車位需求樓地板面積數一覽表

行政區	機動車輛 登記數 （輛）	公共停車 位需求數（格）	公共停車位 樓地板面積 （平方公尺）
松山區	66,432	13,287	531,480
信義區	51,315	10,263	410,520

大安區	82,040	16,408	656,320
中山區	76,357	15,272	610,880
中正區	45,283	9,057	362,280
大同區	33,543	6,709	268,360
萬華區	37,557	7,512	300,480
文山區	55,670	11,134	445,360
南港區	26,033	5,207	208,280
內湖區	62,019	12,404	496,160
士林區	67,004	13,401	536,040
北投區	54,233	10,847	433,880
總計	657,486	131,501	5,260,040

註：1. 公共停車位需求數=機動車輛登記數×20%

2. 每一車位以 40 平方公尺計算（含車位實際面積、必要設備空間、匝道、車道面積等）

資料來源：1. 臺北市交通統計年報（民 92）、本研究整理

二、公共停車供給之規模以計畫區內商業區土地面積為基礎

公共停車場用地面積檢討以計畫區內商業區面積及人口數作為檢討，引進分級之概念。以民國 89 年底臺北市各行政區人口數資料為基礎，發現每一行政區人口數均超過 10 萬以上，因此其引用估計比例則應以各行政區內商業區面積 12% 為最低標準，可依此估算得出臺北市各行政區於商業區中應設置最低標準之公共設施停車場用地面積。依據都市計畫通盤檢討之相關標準，以各行政區的總土地面積為基礎，推估出臺北市各行政區應設置之公共設施停車場用地之面積，且應為法令規定之最低標準。再將上表推算估計所得出的結果與臺北市各行政區現行所劃設之都市計畫公共設施停車場用地面積加以比較，則得出表 3-5。

表 3-5 臺北市各行政區商業區應設公共停車場用地面積一覽表

行政區	人口數 (人)	總土地面積 (公頃)	商業區 面積 (公頃)	百分比 (%)	應設停車場 用地面積 (公頃)	實際停車場用地 面積 (公頃)
松山區	205,289	928.78	45.73	4.92	5.4876	2.1676
信義區	237,362	1,120.77	82.30	7.34	9.8670	0.4566
大安區	315,714	1,136.14	117.51	10.34	14.1012	2.6372

中山區	217,569	998.39	182.31	13.32	21.8772	0.7146
中正區	161,808	760.71	72.33	9.51	8.6796	0.8241
大同區	131,077	568.15	99.13	17.45	11.8956	0.5673
萬華區	203,451	885.22	70.45	7.96	8.4540	1.6599
文山區	256,528	3,150.91	39.29	1.25	3.8748	10.7986
南港區	113,839	2,184.24	41.68	1.91	5.0016	1.0940
內湖區	258,611	3,168.22	34.86	1.10	4.1832	3.9074
士林區	291,493	6,236.82	75.74	1.21	9.0888	4.4780
北投區	249,115	5,682.17	51.10	0.90	6.1320	4.0473
總計	2,641,856	27,179.97	912.43	3.36	109.4916	33.0526

註：應設停車場面積為各行政區商業區土地面積之 12%。

資料來源：臺北市統計要覽（民 92）、本研究整理

由表 3-5 可以得知，商業區面積佔該區土地面積比例最高的前三行政區分別為大同區（17.45%）、中山區（13.32%）及大安區（10.34%），其共同特性為：就區位上而言，都位於市中心區；以開發年期而言，都屬於早期開發地區；以土地使用情形而言，都屬於高度住商混合地區，土地混用度高。倘依照商業區面積及人口為依據，應設之公共設施停車場用地分別為：大同區應設面積 11.8956 公頃，中山區應設面積 21.8772 公頃，大安區應設面積 14.1012 公頃。但實設公共設施停車場用地面積相差極為懸殊，大同區實設 0.5673 公頃，差距有 11.3038 公頃；中山區實設面積 0.7146 公頃，差距 21.1626 公頃；大安區實設 2.6372 公頃，差距 11.4640 公頃。從以上資料可以發現，法令上應設之公共設施停車場用地之設置在各行政區的差距與實際設置狀況落差過大（如表 3-6）。但其中在文山區卻出現反差現象，其區域內停車場用地面積不但沒有不足，反而出現較應設面積多出 6.9238 公頃，雖有如此大面積，但是仍有區位不均以及集中於動物園附近之現象。

表 3-6 臺北市各行政區應設公共停車場與實設用地面積比較表

行政區	應設停車場用地面積 （公頃）	實設都市計畫停車場用地面積 （公頃）	不足之停車場面積 （公頃）
松山區	5.4876	2.1676	3.3200
信義區	9.867	0.4566	9.4104

大安區	14.1012	2.6372	11.4640
中山區	21.8772	0.7146	21.1626
中正區	8.6796	0.8241	7.8555
大同區	11.8956	0.5673	11.3283
萬華區	8.454	1.6599	6.7941
文山區	3.8748	10.7986	(6.9238)
南港區	5.0016	1.094	3.9076
內湖區	4.1832	3.9074	0.2758
士林區	9.0888	4.478	4.6108
北投區	6.132	4.0473	2.0847
總計	109.4916	33.0526	76.4390

資料來源：本研究整理

以都市計畫角度而言，隨著都市發展情形，因為土地分區使用的類別、強度，會吸引不同的活動人口，而產生各類交通需求，因此根據計畫區中商業區面積及人口數量來提供公共設施停車場用地的面積，以滿足公共停車需要。但是，越是高度都市化的地區，提供的就業機會相對提高，人口越形集中，勢必會產生各類設施要求相對提高的情形，而且部分地區屬於較早開發地區，土地使用類別無法明確區分。在土地資源有限情形下，各項公共設施標準不一定必然能夠符合法令最低要求，甚至會產生排擠性應。公共設施停車場的設置與提供亦然。

但是，以上無論是公共停車供給之規模以車輛預估數為基礎或是公共停車供給之規模以計畫區內商業區土地面積為基礎，都是單一標準，所謂「齊頭式平等」，公共設施用地面積，依計畫人口數或主要使用地面積留置尚屬合理，惟比率標準似有斟酌之餘地，比率數採全額累進或全額累退標準亦有不當，有待研究修訂。

另外若是公共停車供給之規模擬以計畫區內商業區土地面積為基礎加以推估計算，則尚須考慮該地區商業行為定位，究竟是主要商業區或是鄰里型服務社區性之商業區型態，因為定位及服務型態不同，開發型態也有所不同，所應提供的公共停車位數量，無論在都市計劃上或是交通行為上都會有所差異，其管理與經營也將會不同策略組合。

衡諸以上諸多限制，到底公共停車供給的標準值何在？無論是在都市計劃理論或是交通行為上，均沒有深入著墨，都市計劃理論中，十分強調因為土地使用、開發樓地板面積、人口數及持有車輛數，依據實際情形及需要劃定之；交通行為中依據旅次目的及使用運具，在起點及訖點，依其特定目的、使用對象、停車時間及車位週轉等，依其需要設置之，兩個範疇實際並沒有定論。目前在國內相關資料中，於都市交通規劃中，唯有官

方說法，也就是依據行政院 82 年 11 月 24 日核頒之「改善停車問題方案」指出：「公共停車場之興建，乃為滿足車輛使用之停車需求，其合理供給量則參考先進國家多為車輛數之 15% 至 20% 。」

在此，以下將暫時就此一定義，公共停車之合理供給量則為車輛數之 15% 至 20%，以臺北市公共停車需求與供給相關問題為例進行相關探討，討論有關臺北市公共停車與供給間如何達到均衡與解決之道。處理都市地區的停車問題，並非一味擴充停車空間增加停車位，力求其供需到達平衡境界，因為停車位的供給應該不屬於純粹的「需求導向」模式，停車位之供給無法也不應該完全滿足需求。至於其數量之合理性，都市公共停車供給量孰為合理與適量，尚可另行研究論證之。

