

第五章 公共停車管理政策決策模式研議

由於都市資源有限，公共停車的使用必然會以效率為先、建設審慎，公共停車供需在數量上既然不一定非得達到均衡為主要目標，那麼對於都市整體停車管理的政策主張與目標、策略等，宜如何利用管理機制及相關決策，設定政策目標，以使現有資源有效率運用應為現今應努力之正確方向。綜合本研究先前章節，既然於建設增加臺北市公共停車位數量遭遇到諸多難題，因此將試圖擬定未來臺北停車管理政策將不會是一味的廣增公共停車場，而是朝向精緻化、效率化與民營化為發展導向。本研究針對臺北市現實環境公共停車供需問題現況，僅先就臺北市政府近幾年來停車政策加以檢視，並提出本研究依據臺北市都市發展與停車供需現況問題，研議臺北市各項停車管理政策可行方案，並發展建構一套公共停車管理決策評估模式，並詳細檢核模式可行性與效益，期修訂建構一套實用的公共停車管理政策決策模式。

5.1 停車管理政策現況與實例

依據臺北市政府公佈之臺北市停車政策來看，臺北市公共停車管理未來走向早已提出之具體做法應該不離下列三個方向主軸：

1. 管理為主，建設為輔。
2. 路外為主，路邊為輔。
3. 民間為主，政府為輔。

5.1.1 政策現況

在具體的停車管理政策做法上，主要有三個：即「改善都市停車供需」、「強化公有停車場營運效能」及「民營化、國際化」的管理政策導向，其中更包括：引進先進式停車資訊系統、提昇停車效率、靈活運用民間資源、鼓勵民間參與交通建設等。這些指標性的政策計畫導向雖較具前瞻性，但卻仍缺乏政策執行優先順序與相對強度說明，僅列舉政府部分具體作法項目包括：

1. 改善都市停車供需
 - (1) 依行政區總量管理的原則，規劃各地區之停車供給量。
 - (2) 利用學校、公園、廣場興建地下停車場。
 - (3) 提供優惠措施，鼓勵民間興建停車場或停車塔。
 - (4) 配合大眾運輸停車轉乘，規劃停車場區位。
 - (5) 因時因地合理調整停車費率與結構。
 - (6) 加強違規停車拖吊並加重罰鍰。

- (7) 推廣車位共享措施，提高道路空間使用效率。
- (8) 主要幹道路邊禁止停車，並將路邊停車導向路外。
- (9) 爭取機車合理停車權益，新建之建物及停車場必須保留一定比例之機車停車位。
- (10) 人行道原則不再劃設停車格。

2. 強化公有停車場營運效能

- (1) 採用彈性費率，提高使用率及轉換率。
- (2) 採月票或租用等多元化方式經營。
- (3) 研究行銷措施，積極推展公有停車場企業化經營。
- (4) 引進先進停車收費系統。
- (5) 建立整體停車資訊系統。

3. 民營化、國際化政策

- (1) 加速民間投資興建路外停車場。
- (2) 加速辦理公有路外停車場委託民間經營。

這些經過臺北市政府修訂整理過的停車管理政策目標雖然已有初步明確性，並採取計畫導向方式，修正式做法固然較過去一盤混亂已有可取之處，惟仍存在有一些不能落實的政策空窗區間。其中，公共停車管理政策必須要確實因應實際的問題與需求，不宜閉門造車或只是教科書上的資料匯集而已。此外，停車管理政策更要具有計畫性的目標導向，避免亂無章法。政策本身由計畫到實施要能夠接受評價，以擬定政策實施的優先順序，實施後更要創造出對整體社會產生最大價值。在現今政府資源有限，公部門投入任何公務預算時，應慎選方向，保持政策執行是永續發展的概念，更必須建立實施後不斷反饋檢討重新修正的機制。

5.1.2 停車管理政策實例

一、 信義計畫區

(一) 都市現況：

信義計畫區為臺北市新興之政治、商業、金融、休閒、娛樂、展覽場、高級住宅地區，其周邊交通建設包括：提供臺北市東區及文山區連接北二高之北二高臺北連絡道信義支線，本支線未來除設有先進之交通資訊服務系統外，並已規劃設置大眾運輸專用車道，提供城際客運、市區客運及計程車使用。此外在大眾運輸建設包括：預計 100 年完工之捷運信義線。提供本市東區城際客運旅次之集散轉運服務，將可提供長途客運乘客轉乘捷運系統之市府轉運站。民間業者依「促進民間參與公共建設法」規定申請自行規劃投資興建及營運信義輕軌系統。在行人流量較多及相關建物間增

設空橋，以保障行人通行安全並提升車流運行效率，服務包括 101 國際金融大樓、新光三越百貨、華納威秀及統一高島屋等主要建築物。

(二) 停車供給：

截至 92 年 10 月底止，信義區內路外停車空間總計 8,076 個，而信義計畫區內有 2,024 個路外停車空間，基於道路主要為供車行使用，除宣導民眾使用路外停車空間外，亦將逐步取消路邊停車。

表 5-1 信義區及信義計畫區公有路外停車格位數統計表

區位	機車數	小型車	大型車	總計
信義區	2,048	5,911	117	8,076
信義計畫區	547	1,371	106	2,024

資料來源：臺北市停車管理處

信義計畫區內並無劃設公共設施停車場用地，其公共停車供給來源係以散佈於計畫區內的公園用地及廣場用地，依照公共設施用地多目標使用方式於地下開挖二層至三層不等的公共停車場，區內廣場及公園用地幾乎已經都開發完成為地下停車場使用；部分臨時性平面公共停車場，則是利用尚未依照原定土地使用行政區開發建築的公有土地，闢設為平面停車場使用，作為臨時性均衡公共停車需求使用，並可適度收益抑注財政。區內現有公共停車場區位分布情形如下圖 5-1 所示。

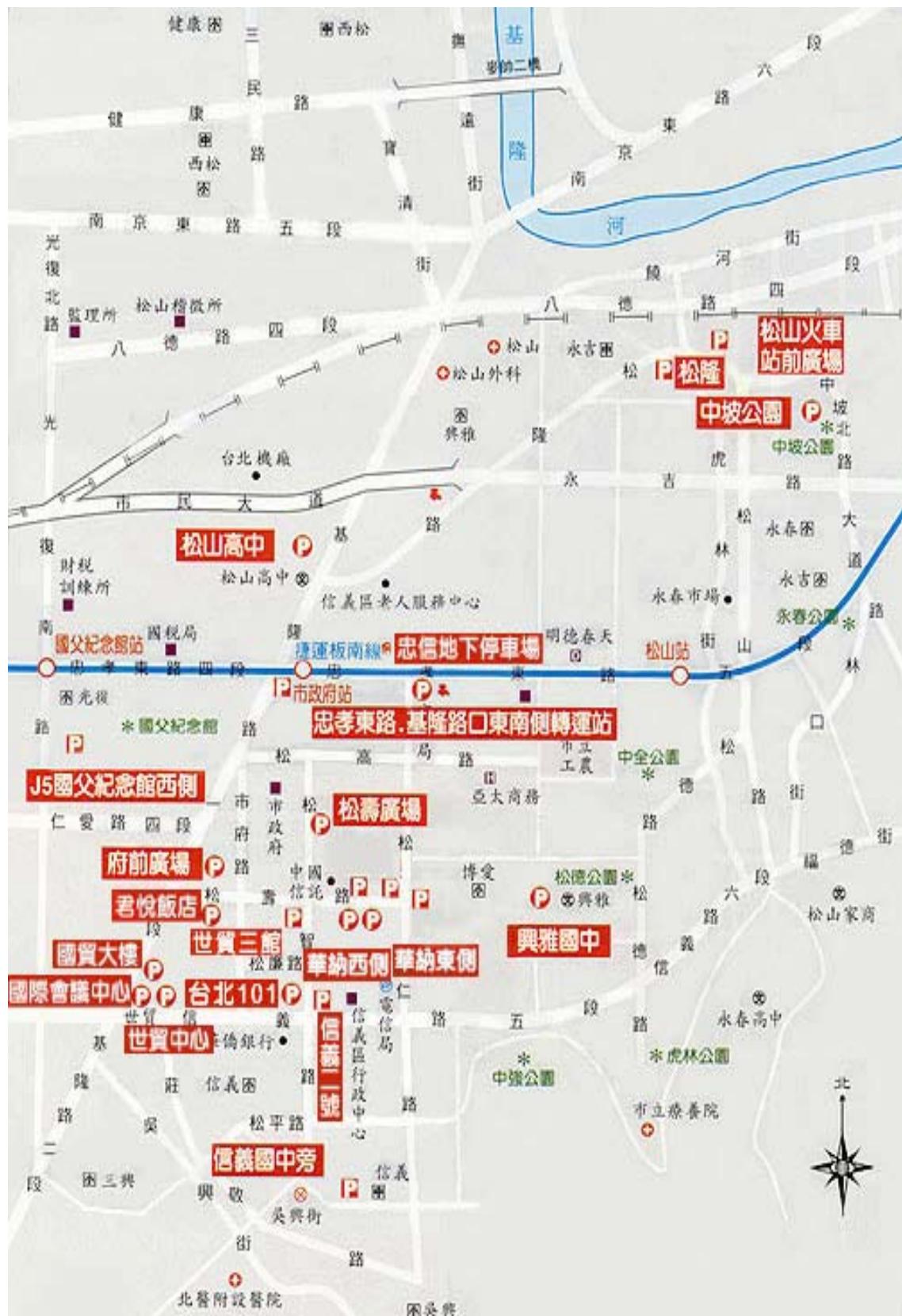


圖 5-1 臺北市信義區停車場分布位置圖

(三) 政策選項：

本地區為臺北市第一套動態停車資訊顯示系統控制範圍，為僅提供單純之即時停車資訊，系統功能並未納入公共停車管理政策在內。且為因應資訊月及 101 大樓開幕大量車流，交通局在公共停車管理政策上採取調價政策，事前並廣為宣導使用大眾運輸，加密大眾運輸福班次，增闢接駁公車路線，以其降低公共停車需求。

(四) 決策方式：

市政府採經驗法則決策及成立緊急應變管理中心機動調整停車管理策略，並依據整體交通狀況變化及實際發生之停車管理問題，再考量其他手段予以調整。

(五) 需求與成效：

依據信義計畫區於 92 年底辦理 101 大樓啟用及資訊月期間停車狀況顯示，信義計畫區各公共停車場並未完全發揮以價制量的功能，摘要說明如下：

- 忠信地下停車場：不論費率調整前後假日全日使用率均在 80% 以上。費率調漲前使用率接近 100%；非假日平均停車使用率亦為 100%；資訊月及 101 開幕期間全日的使用率僅略超過 90%；費率調漲前、後平均停車延時大都維持 2 小時 30 分鐘，顯見民眾對於費率調漲的感受並不明顯。在停車營運收入方面，假日臨停車輛營收減少 4%；非假日臨停車輛營收則成長 1.1 倍。

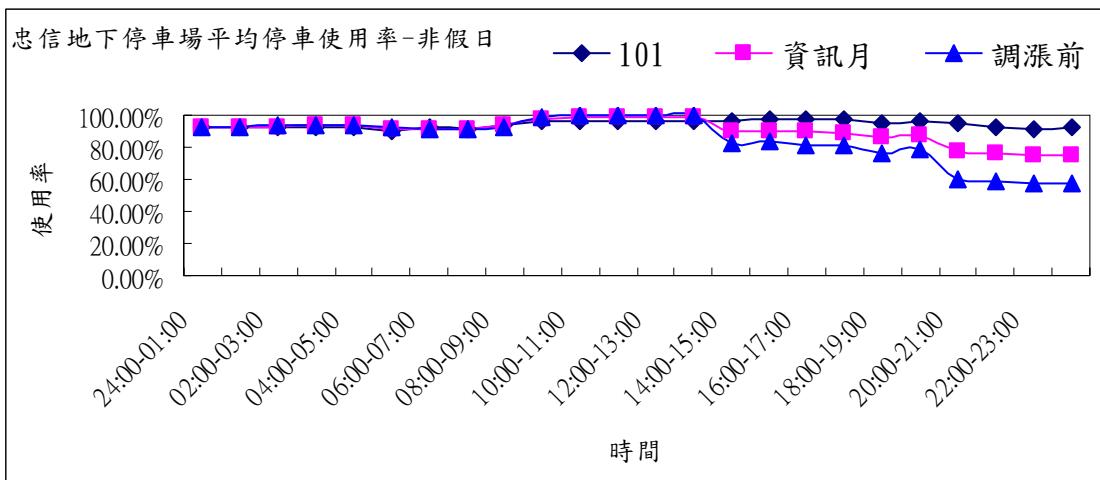


圖 5-2 忠信地下停車場平均停車使用率-非假日

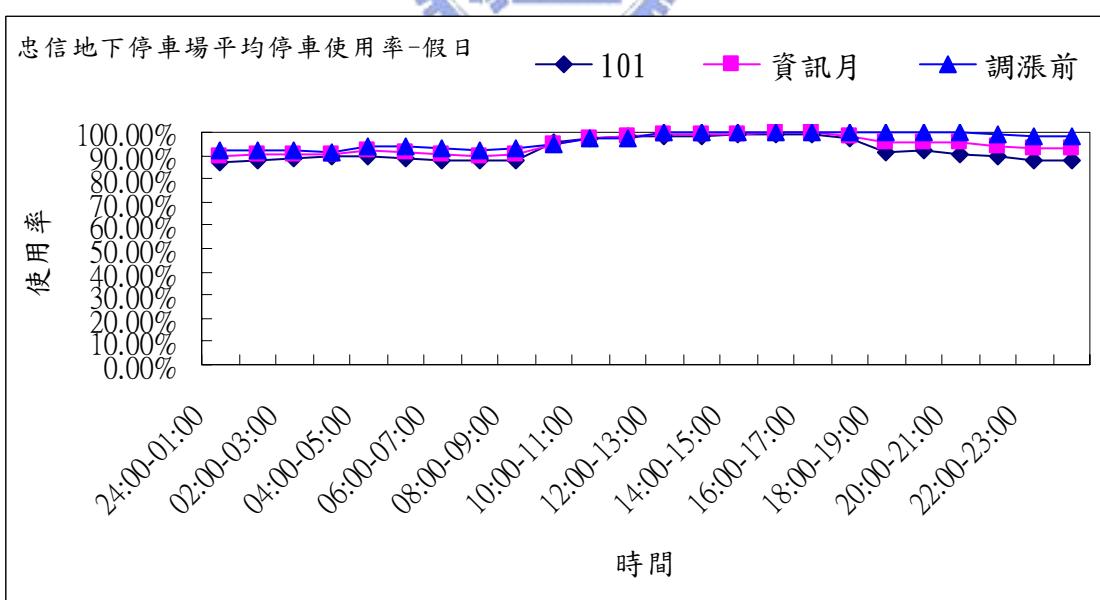


圖 5-3 忠信地下停車場平均停車使用率-假日

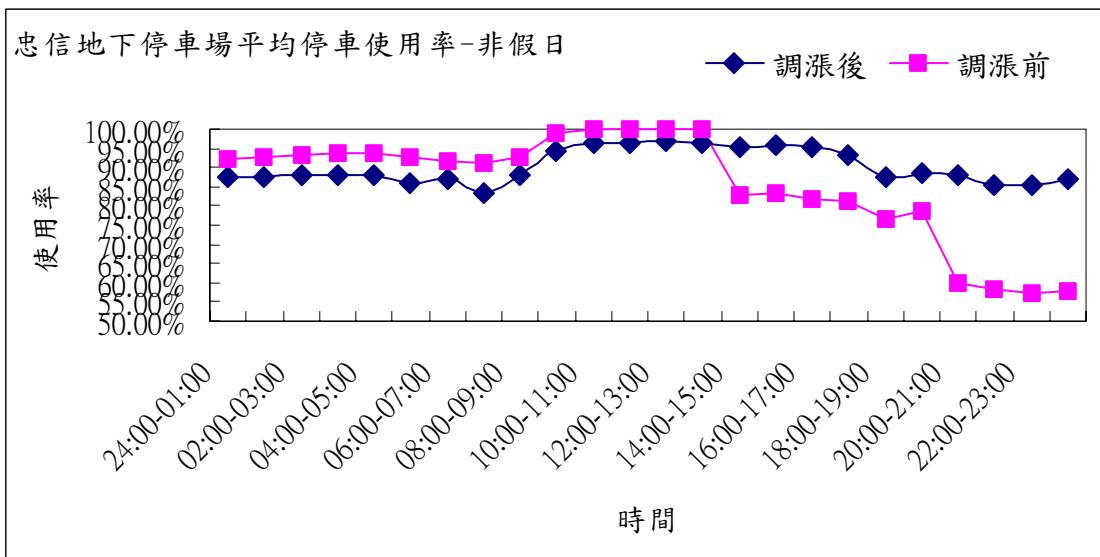


圖 5-4 忠信地下停車場平均停車使用率-非假日

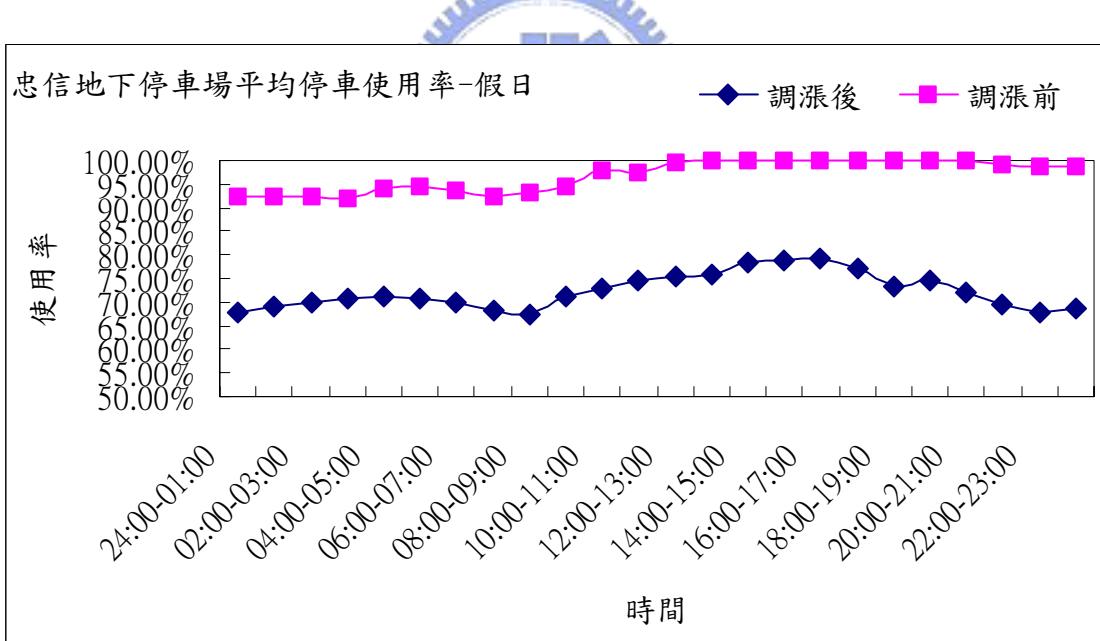


圖 5-5 忠信地下停車場平均停車使用率-假日

- 府前地下停車場：費率調整前假日全日使用率在 45%以上，非假日平均停車使用率為 75%；調整停車費率後假日則降至 35%，非假日平均停車使用率為 70%；費率調漲前平均停車延時約為 2 小時 10 分鐘；費率調漲後平均停車延時則提高為

2小時30至50分鐘，顯見民眾對於費率調漲的感受並不明顯。在停車營運收入方面，假日臨停車輛營收增加2.4倍；非假日臨停車輛營收則成長2.2倍。

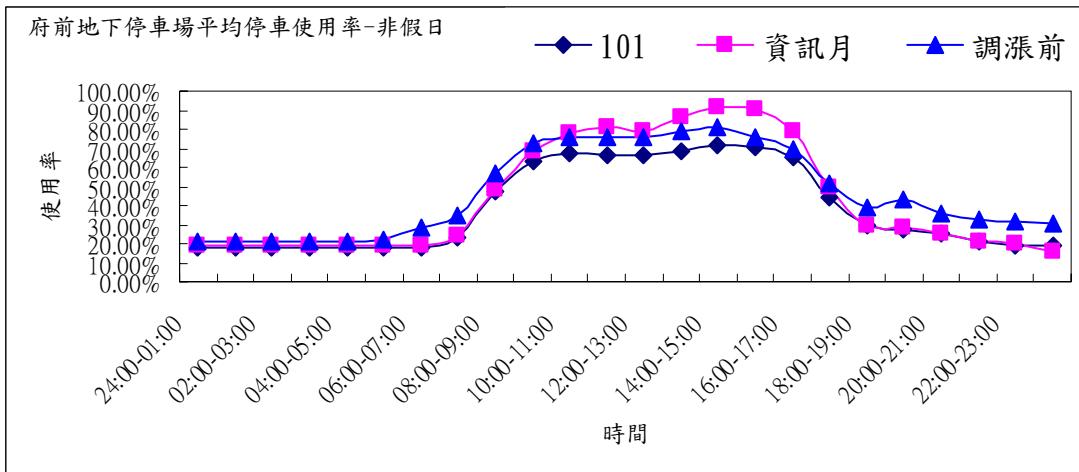


圖 5-6 府前廣場地下停車場平均使用率—非假日

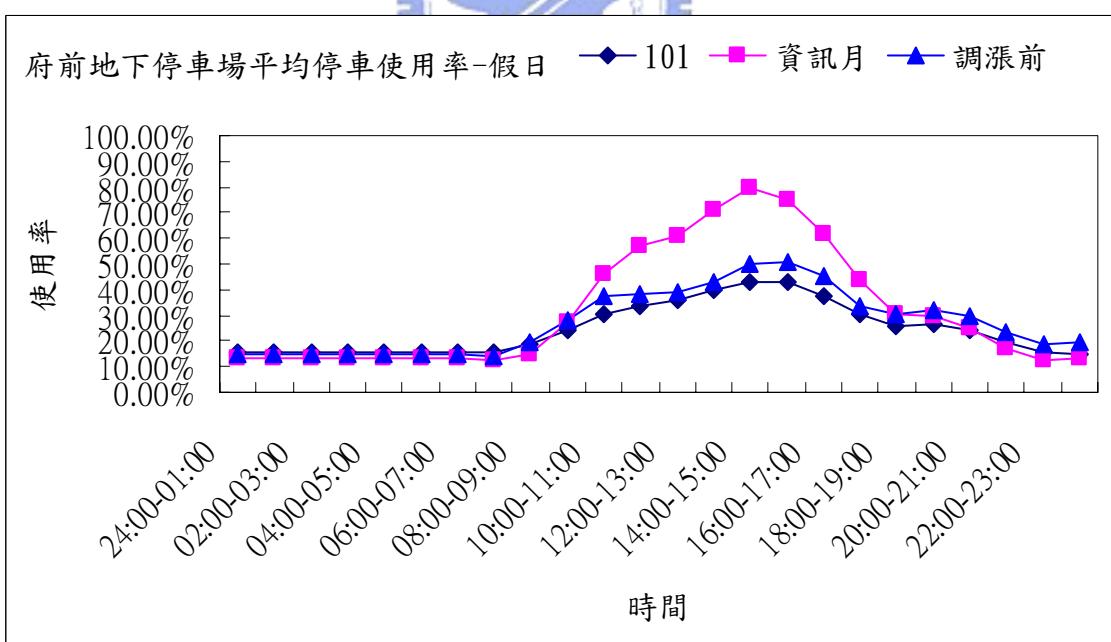


圖 5-7 府前廣場地下停車場平均使用率—假日

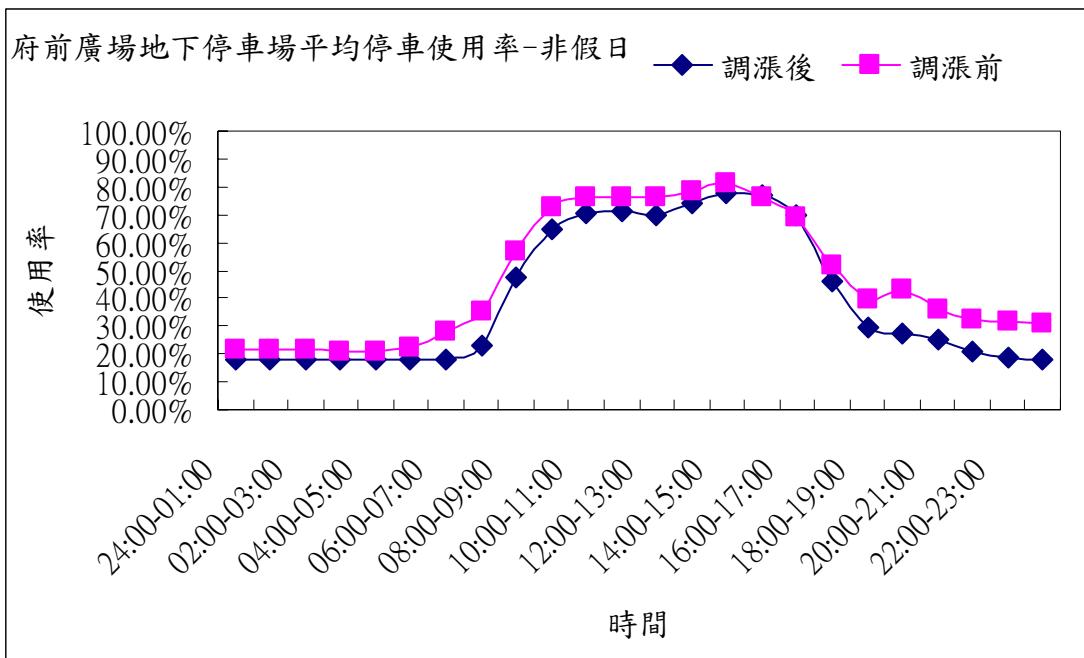


圖 5-8 府前廣場地下停車場平均使用率—非假日

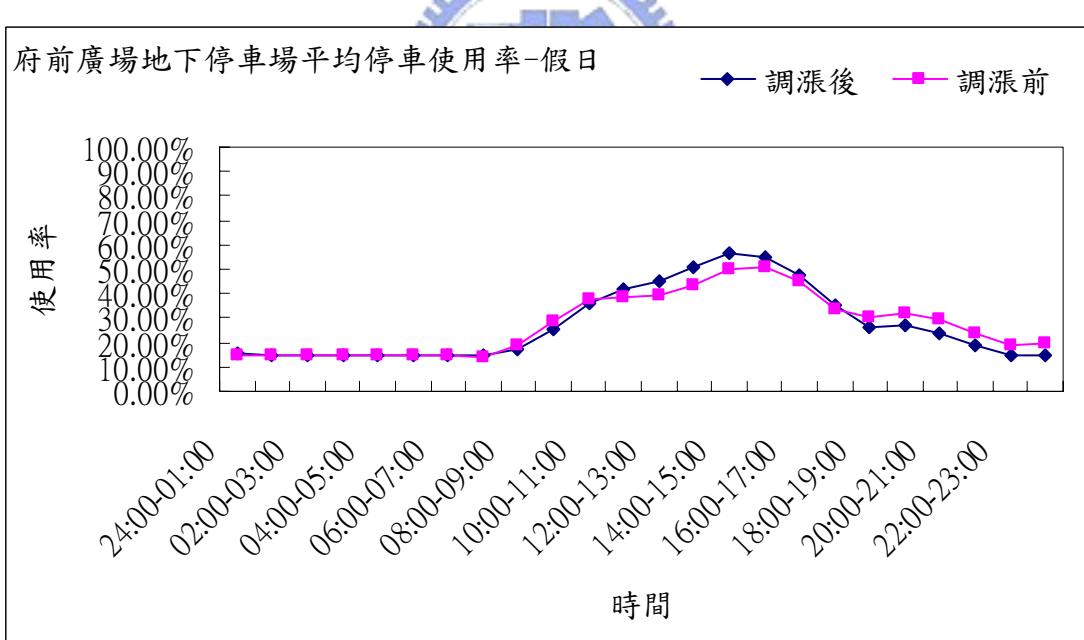


圖 5-9 府前廣場地下停車場平均使用率—假日

- 松壽地下停車場：費率調整前假日全日使用率在 45%以上，非假日平均停車使用率為 80%；調整停車費率後假日則維持 45%以上，非假日平均停車使用率為 35%左右；費率調漲前

平均停車延時約為 2 小時 20 鐘；費率調漲後平均停車延時則維持相似，顯見民眾對於費率調漲的感受並不明顯。在停車營運收入方面，假日臨停車輛營收減少 5%；非假日臨停車輛營收則成長 1.3 倍。

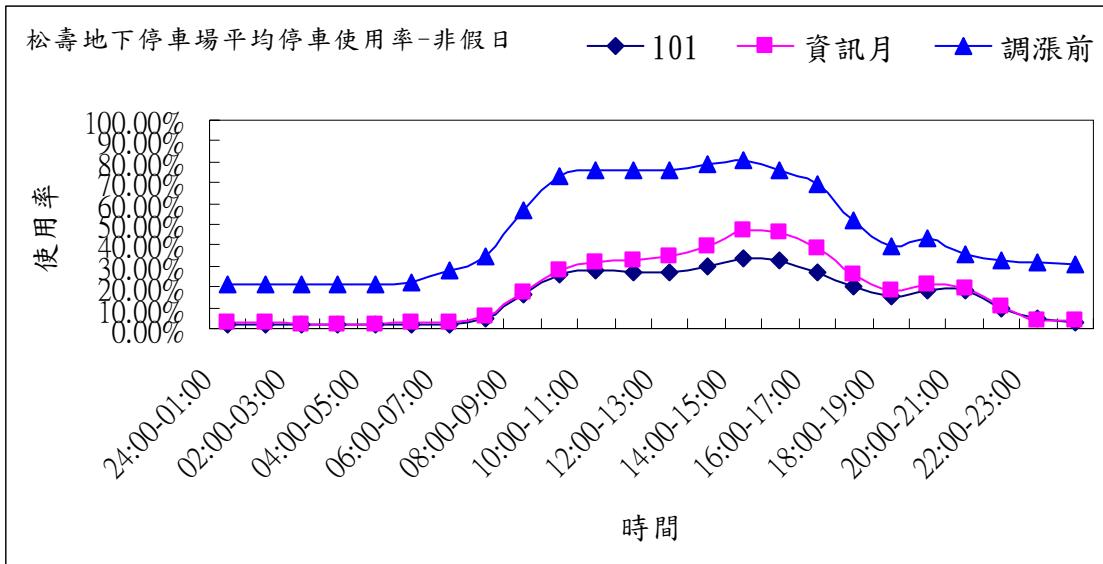


圖 5-10 松壽廣場地下停車場平均使用率—非假日

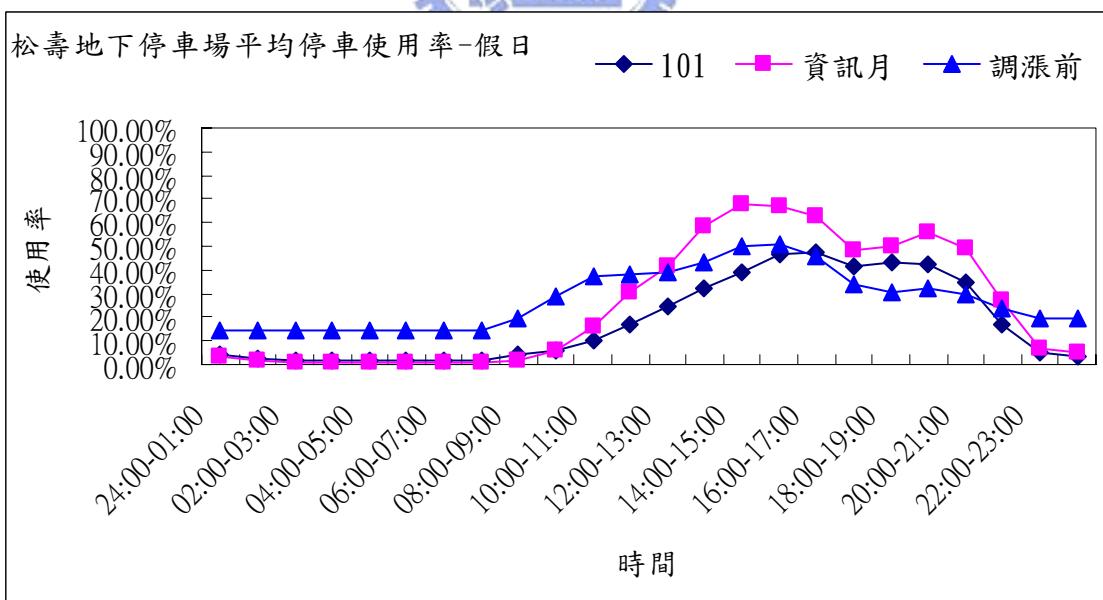


圖 5-11 松壽廣場地下停車場平均使用率—假日

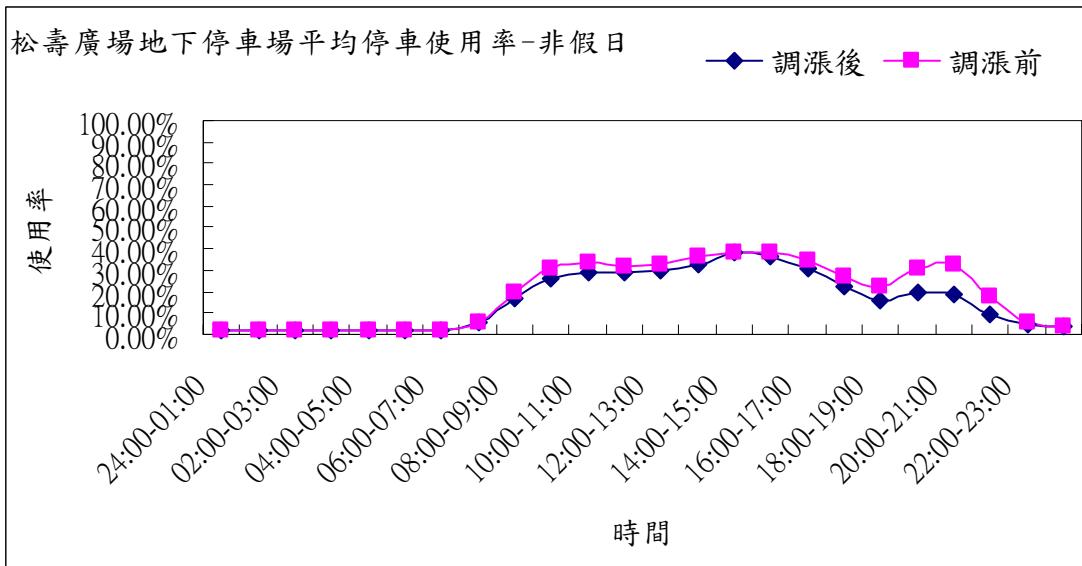


圖 5-12 松壽廣場地下停車場平均使用率—非假日

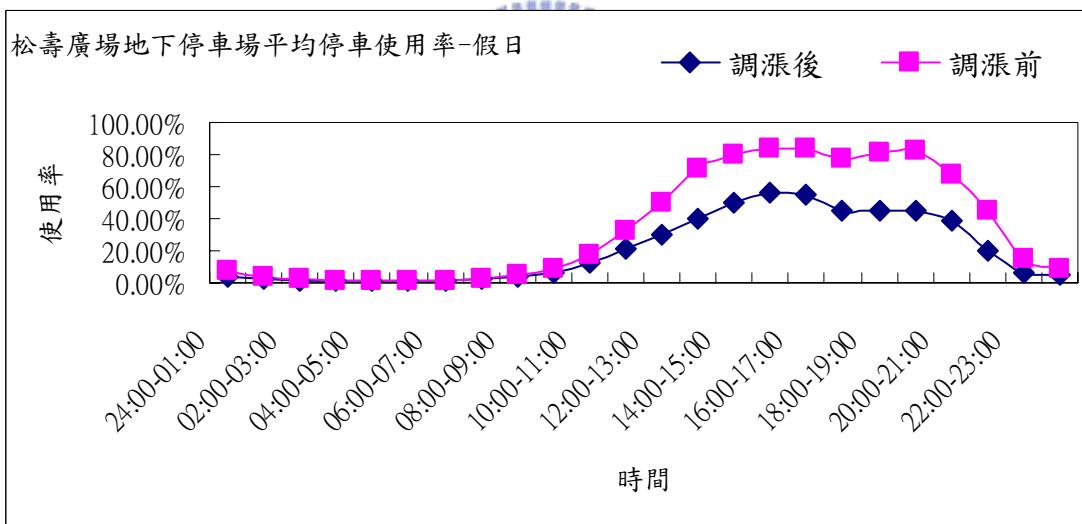


圖 5-13 松壽廣場地下停車場平均使用率—假日

- 信義廣場地下停車場：費率調漲前假日平均停車使用率為 25%，調整後使用率達 60%以上；不論費率調整前、後非假日平均停車使用率均未超過 30%。費率調漲前平均停車延時為 2 小時 30 分鐘；調整後延時降為為 1 小時 50 分鐘左右；調整後之營運收入假日臨停車輛營收成長 2.7 倍；非假日臨停車輛營收成長 2 倍。

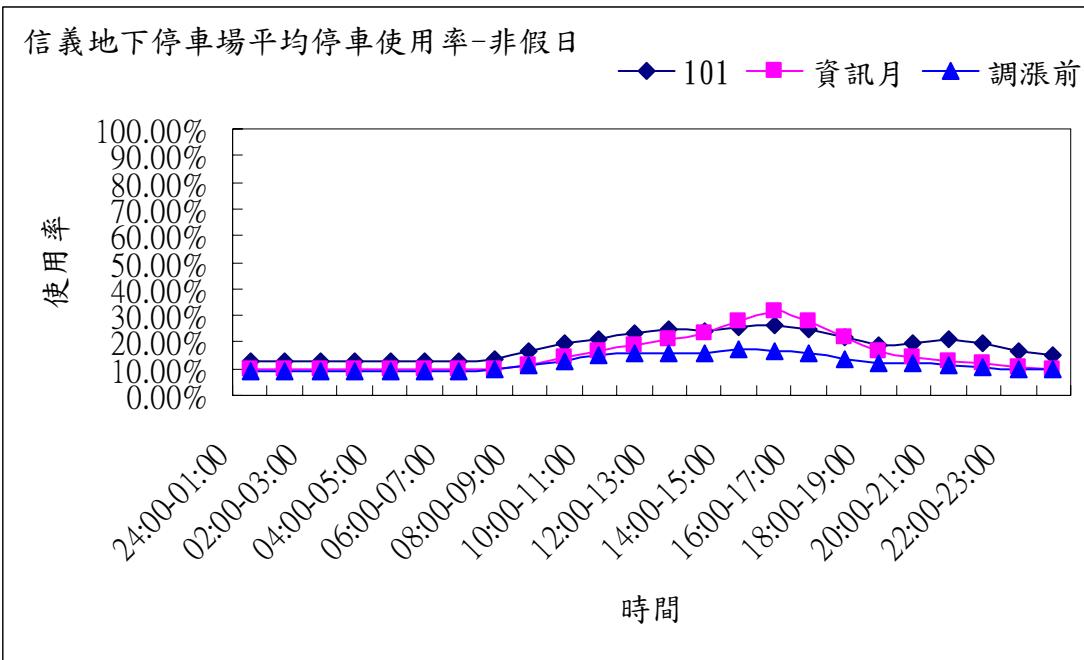


圖 5-14 信義廣場地下停車場平均使用率－非假日

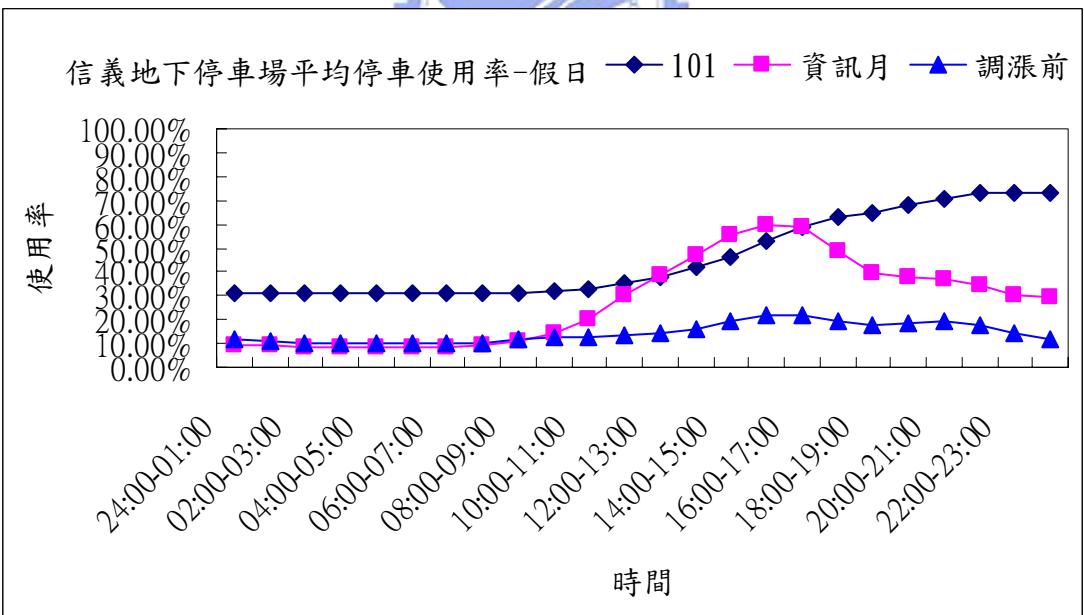


圖 5-15 信義廣場地下停車場平均使用率－假日

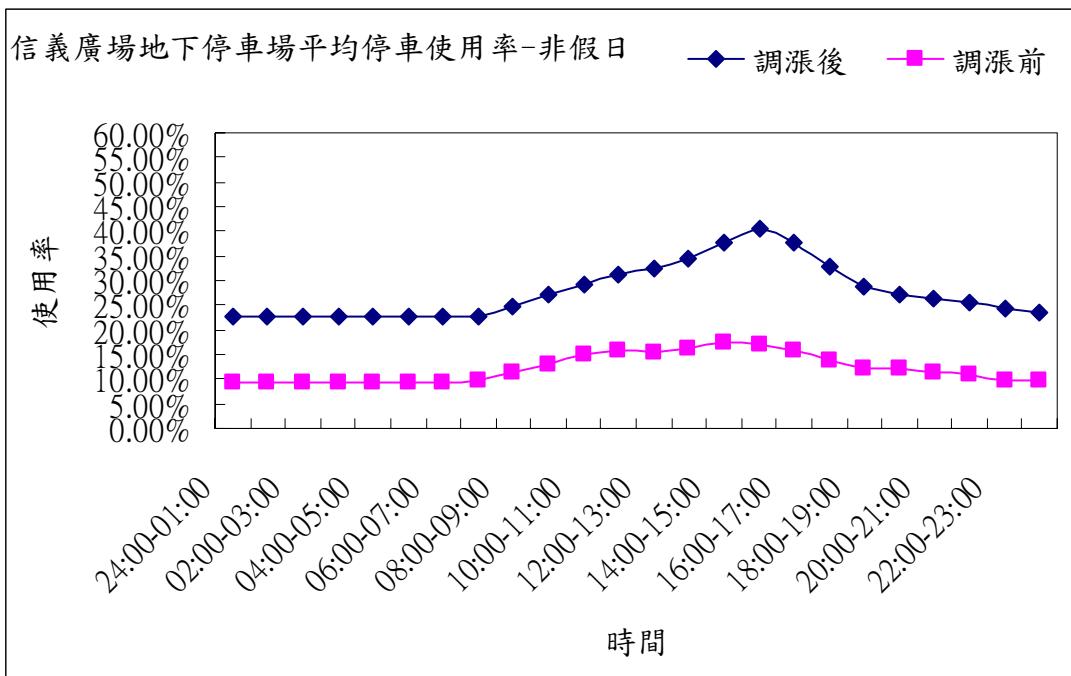


圖 5-16 信義廣場地下停車場平均使用率—非假日

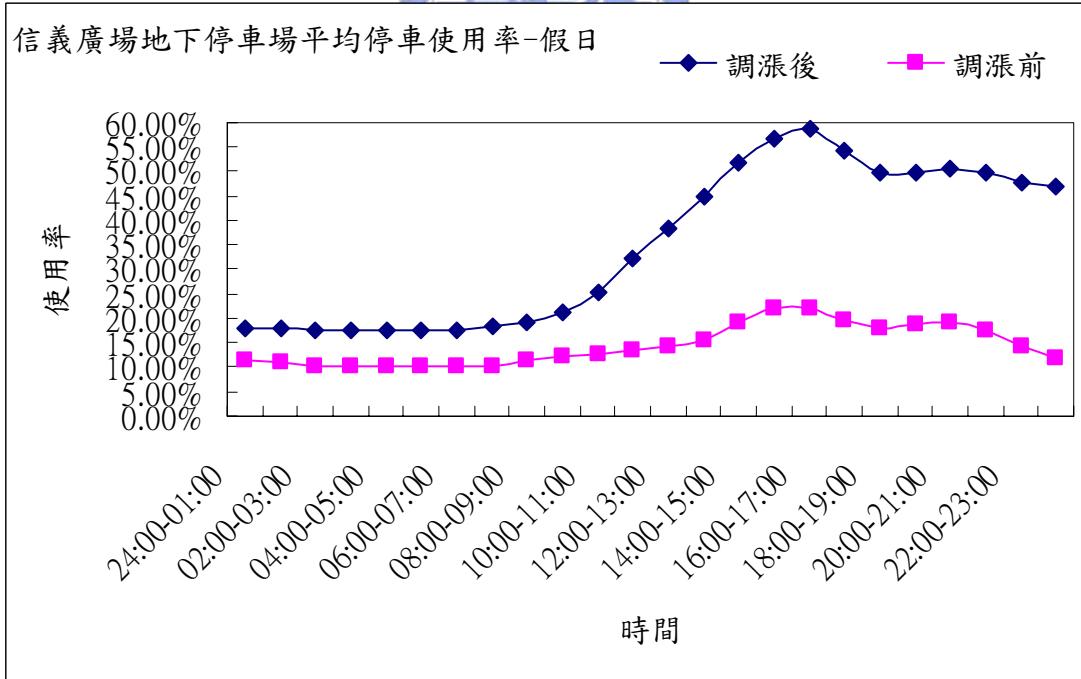


圖 5-17 信義廣場地下停車場平均使用率—假日

- 信義 A12 平面停車場：費率調漲前假日平均停車使用率均在 40% 以上，調整後則略有提高；非假日平均停車使用率費率

調漲前為 85%；調整後為 75%；平均停車延時在費率調漲前延時為 2 小時 10 分鐘；調整後駐車時間並無明顯變化。假日臨停車輛營收成長 2 倍；非假日臨停車輛營收減少 10%左右。

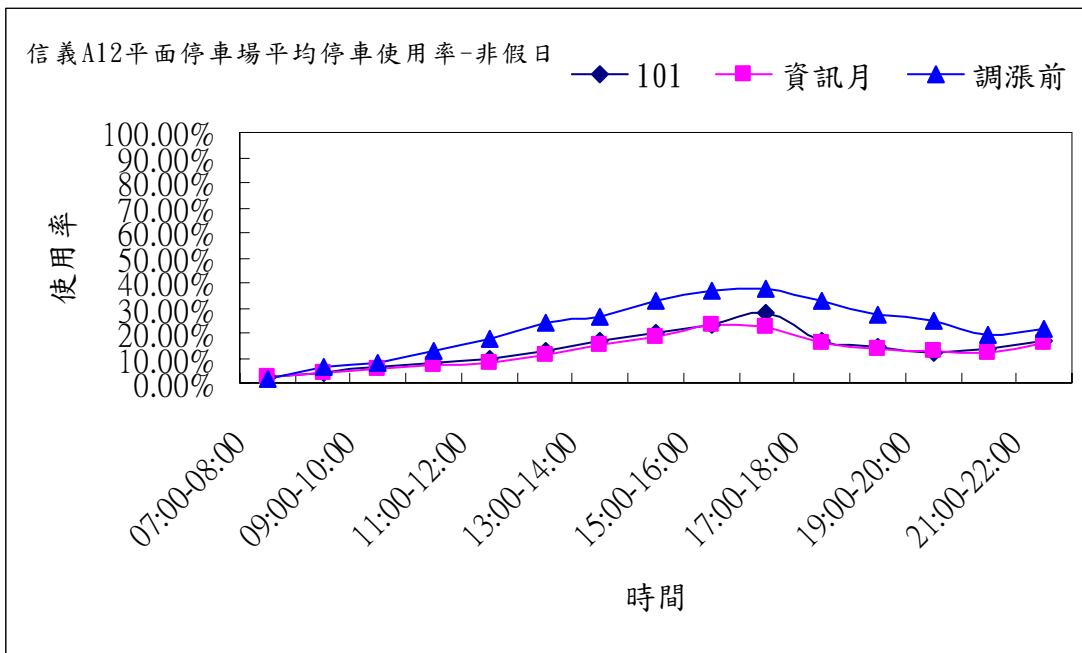


圖 5-18 信義 A12 平面停車場平均使用率—非假日

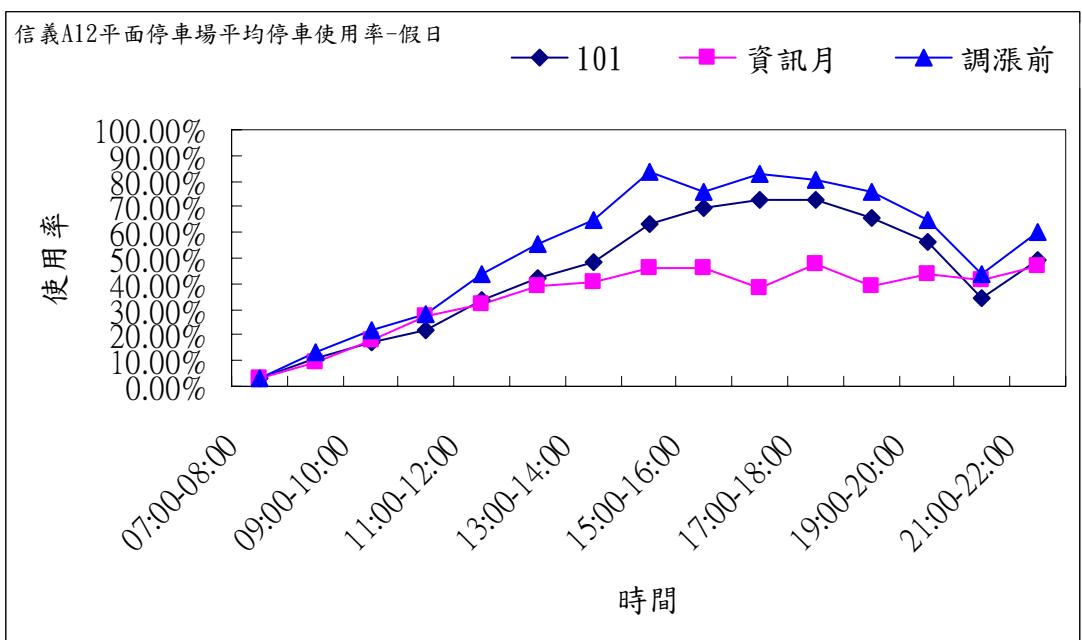


圖 5-19 信義 A12 平面停車場平均使用率—假日

- 信義 A20 平面停車場：費率調漲前的尖峰使用率超過 90%，調整後略降至 75%。非假日平均停車使用率可達 100%；調整後則降至 80%。費率調漲前、後延時大都為 1 小時 45 分鐘，顯見民眾對於費率調漲的感受並不明顯。假日臨停車輛營收成長 1.4 倍；非假日臨停車輛營收亦成長 1.4 倍。

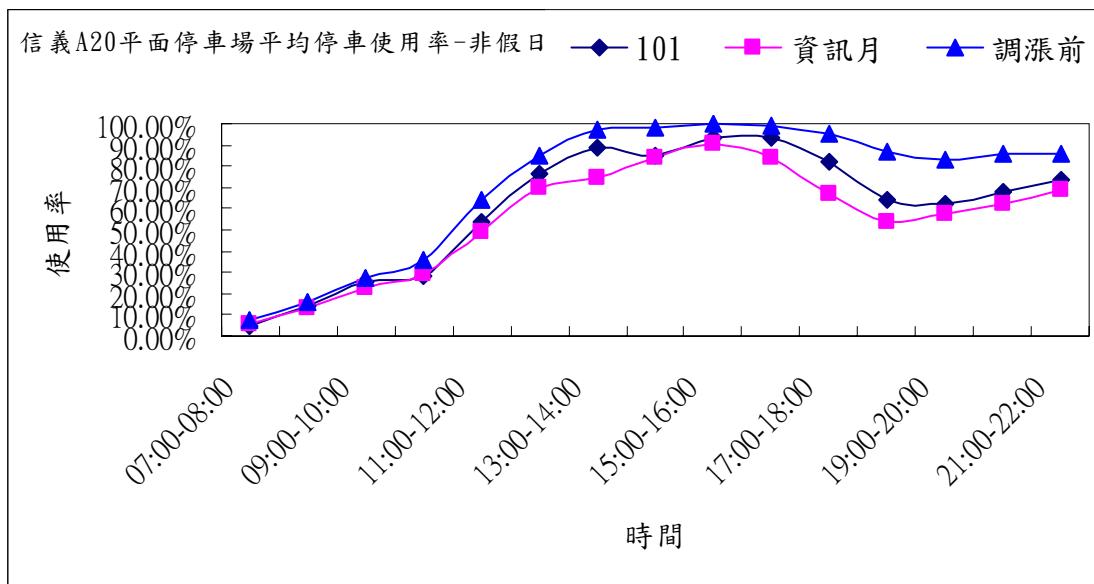


圖 5-20 信義 A20 平面停車場平均使用率－非假日

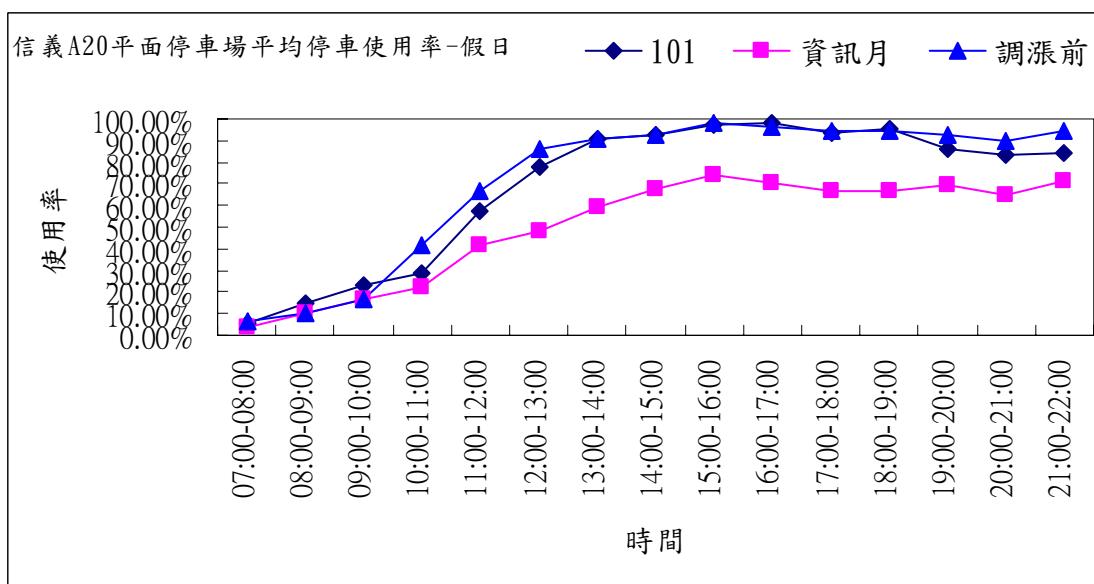


圖 5-21 信義 A20 平面停車場平均使用率－假日

- 信義 B5 平面停車場：費率調漲前的假日尖峰使用率為 90%；調整後尖峰使用率降為 30% 至 80% 間。非假日不論費率調整前、後，本場整日停車使用率均未超過 40%。費率調漲前、後平均停車延時均為 1 小時 40 分鐘。假日臨停車輛營收減少 3%；非假日臨停車輛營收成長 1.2 倍。

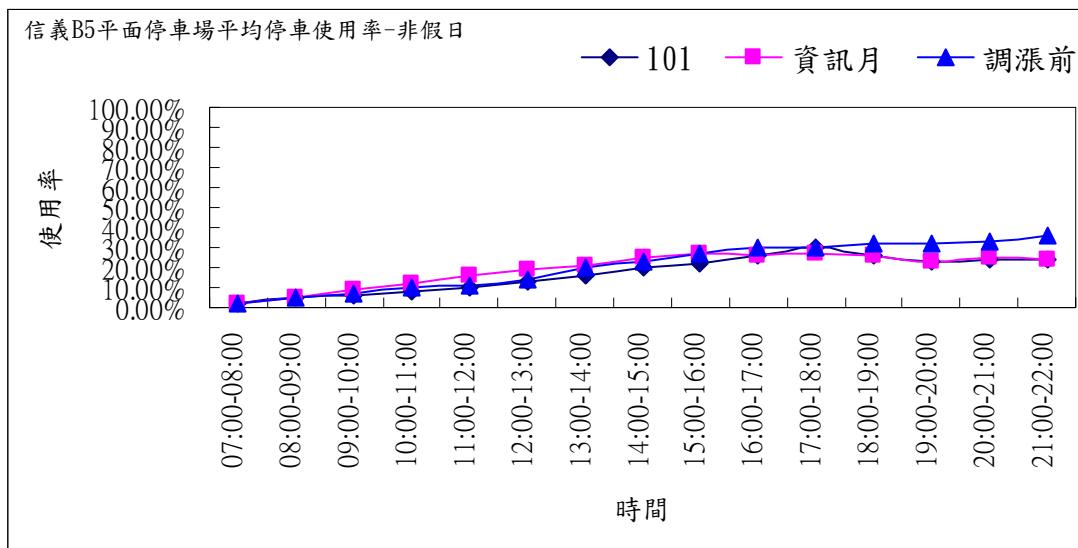


圖 5-22 信義 B5 平面停車場平均使用率—非假日

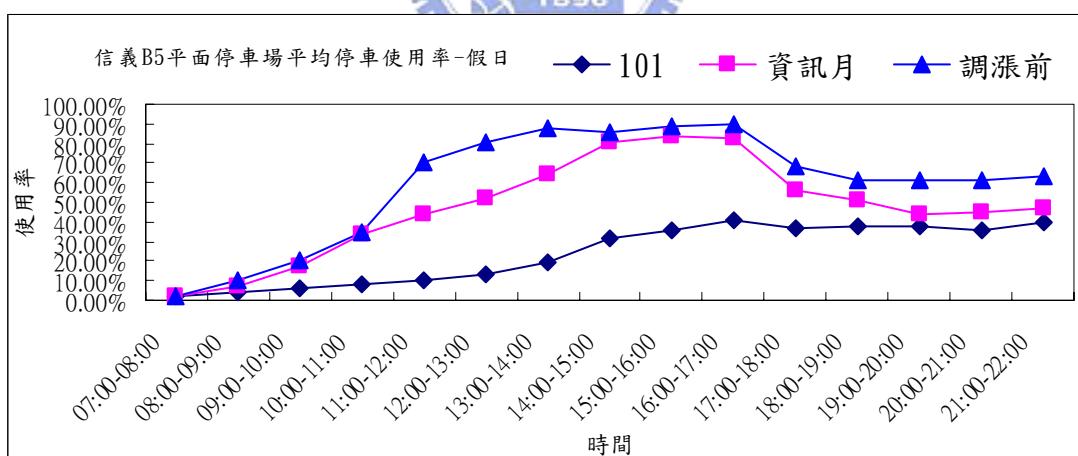


圖 5-23 信義 B5 平面停車場平均使用率—假日

(六) 政策檢討：

由於政府加強宣導民眾使用大眾運輸系統前來信義計畫區，因此進入該區的私人車輛不如預期得高，故民眾對周邊停車場的需求（使用率）並未出現供不應求的情形。就停車使用率而言，各停車場因所在之地理位置不同而各有其不同的使用特性。民眾前往參觀資訊月活

動時所優先選擇的停車場為府前地下、松壽地下、信義 A20 平面以及信義 B5 平面停車場。忠信地下與信義 A12 平面停車場為民眾到新光三越百貨公司購物時較可能停放車輛之停車場。信義廣場地下停車場雖距離 101 大樓或世貿展覽館最近，但因動線不良，造成使用率不如預期。就停車延時而言，各停車場的情形亦有所不同。忠信地下停車場的延時在費率調漲後略有下降。信義 A20 與 B5 平面停車場的延時維持不變。府前地下停車場的延時小幅增加。松壽地下、信義廣場地下與信義 A12 平面停車場的延時以資訊月最長，費率調漲前次之，101 開幕最短。就營收而言，忠信地下、松壽地下、信義 B5 平面與信義 A12 平面停車場的臨停營收略微下降。府前地下、信義廣場地下與信義 A20 平面停車場在活動舉辦期間之收入均有增加。整體而言，實施費率調漲後，對各停車場的收入均有實質的助益。

（七）衍生問題：

就信義計畫區忠信地下停車場而言，因使用月票者已佔大多數的格位，且該場距離 101 百貨公司及世貿展覽館較遠，使用率並無明顯變化。而府前、松壽地下停車場停車轉換偏低，為提昇使用未來可僅針對資訊月期間的尖峰時段進行費率調整即可。另信義廣場地下停車場而言，雖然地理位置極具優勢，但動線規劃不良而無法有效發揮停車供給量，亦即停車導引及進出口設計缺失形成使用障礙。在停車費率調漲期間，部分民意代表及附近居民反映前往市府洽公並非至 101 大樓卻必須支付較高的停車費係不合理。為顧及臨時停車民眾權益，同時搭配尖峰時段提高停車費率以改善車輛擁塞問題，停車政策似可採「累進費率」方式，以滿足本地區多元停車特性。

本地區雖然已經建置完成區內停車資訊導引系統，但是其真正較大功能只是呈現指示與指引功能，管理人員無法利用即時資訊立即調度調控，展現區位調節功能。民眾傳統上還是會選擇旅次目的最接近最便利的停車場使用，因此容易造成區內部分停車場進場車輛大排長龍，而距離稍遠處（還算便利，也在合理服務範圍內）的公共停車場卻仍有空位的情形出現。因此如何發展停車資訊導引系統發揮即時區域調控的功能，也是應該詳加研究及規劃之處。

二、 年貨大街停車管理政策決策實例

（一）都市現況：

迪化街為臺北市年節重要活動場所，位處臺北市傳統老舊城區大同區內，提供南北雜貨及各式蔬果，供民眾於重要年節選購，臺北市並將每年春節前三週定為觀光年貨大街活動，附近地區有捷運淡水線及公車多線，但道路路幅均不甚寬敞，妨礙行人舒適通行。

本地區多為已開發完成，部行政區域遭指定為文化建物保存區，

並有多處地區劃為都市更新範圍。

(二) 停車供給：

迪化商圈內有公共轄管之朝陽公園地下停車場（小汽車停車位 231 格）、塔城公園地下停車場（小汽車停車位 172 格）與大稻埕公園地下停車場（小汽車停車位 212 格）等三處，共提供 615 格公共路外停車位。



圖 5-24 臺北市大同區公有立體停車場位置分布圖

(三) 政策選項：

為配合 2004 年年貨大街活動迪化商圈內交通局轄管之朝陽公園地下停車場、塔城公園地下停車場與大稻埕公園地下停車場，於活動期間採取費率調控政策，提高尖峰時段之停車費率，希望能達成以價制量，提高停車轉換率，充分運用公共停車場的供給，此外，並無採行其他停車資訊或特性調控政策。

(四) 決策方式：

交通局係採經驗法則，依據過去實施經驗擴大檢討辦理。

(五) 需求與成效：

交通局在 2004 年觀光年貨大街活動期間，針對週邊停車場每日各時段使用率進行調查，針對公有路外停車場停車費率調整成效有所掌握：

- 朝陽公園地下停車場：費率調漲前假日平均停車使用率均為 90% 以上；費率調漲後平均停車使用率多達 100%。非假日平均停車使用率於費率調漲前為 90% 以上；費率調漲後多數超過 95%。平均停車延時：費率調漲前平均停車延時為 3 小時 30 分鐘，費率調漲後平均延時降為 2 小時 15 分鐘，減少 1 小時 15 分鐘，顯見民眾感受到費率的調漲而降低駐車時間。停車營運收入：以假日而言，臨停車輛營收成長 2.8 倍；非假日臨停車輛營收則成長 1.8 倍。據此，費率調漲不僅能夠減少停車延時，亦能增加停車場營收。

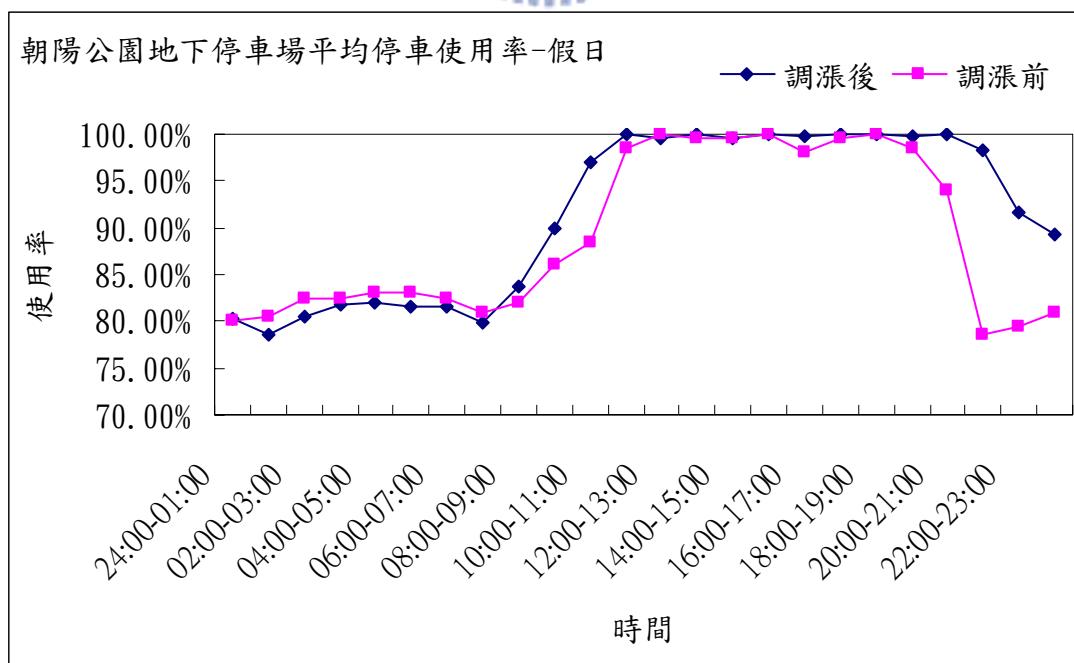


圖 5-25 朝陽公園地下停車場平均使用率—假日

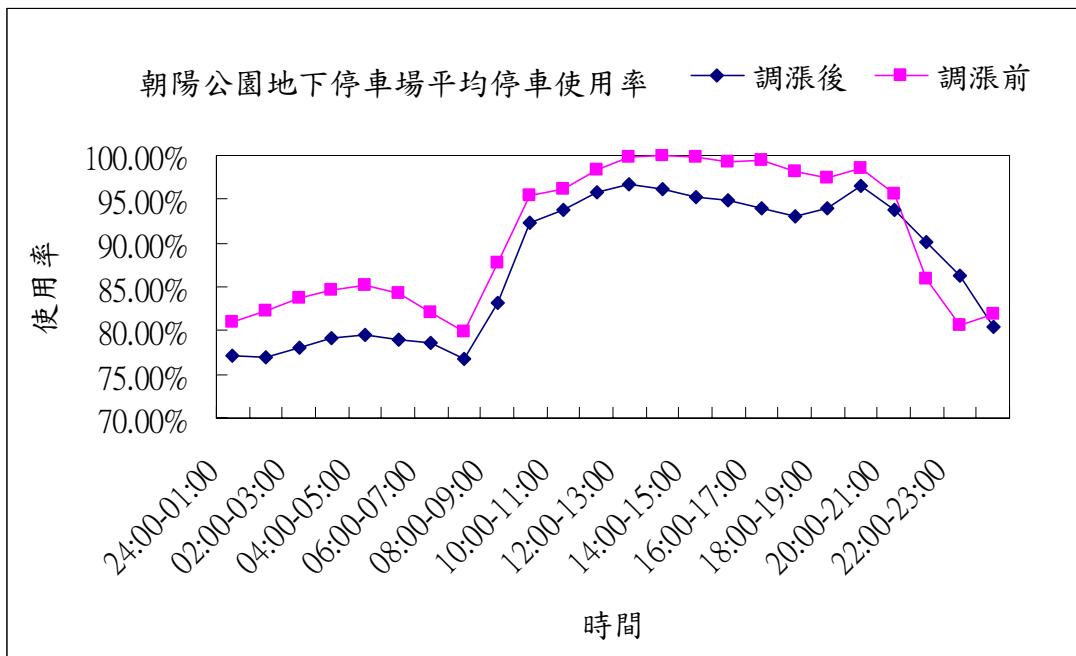


圖 5-26 朝陽公園地下停車場平均使用率－非假日

- 塔城公園地下停車場：費率調漲前假日平均停車使用率超過 90%；費率調漲後平均停車使用率接近 93%。費率調漲前非假日平均停車使用率約為 75%；費率調漲後平均停車使用率接近 90%。停車費率調漲前平均停車延時為 2 小時 40 分鐘，費率調漲後平均延時降為 2 小時 10 分鐘，減少約為 30 分鐘，停車延時減少轉換率提昇。營運收入方面，以假日而言，臨停車輛營收成長 1.8 倍；非假日臨停車輛營收則成長 1.4 倍。

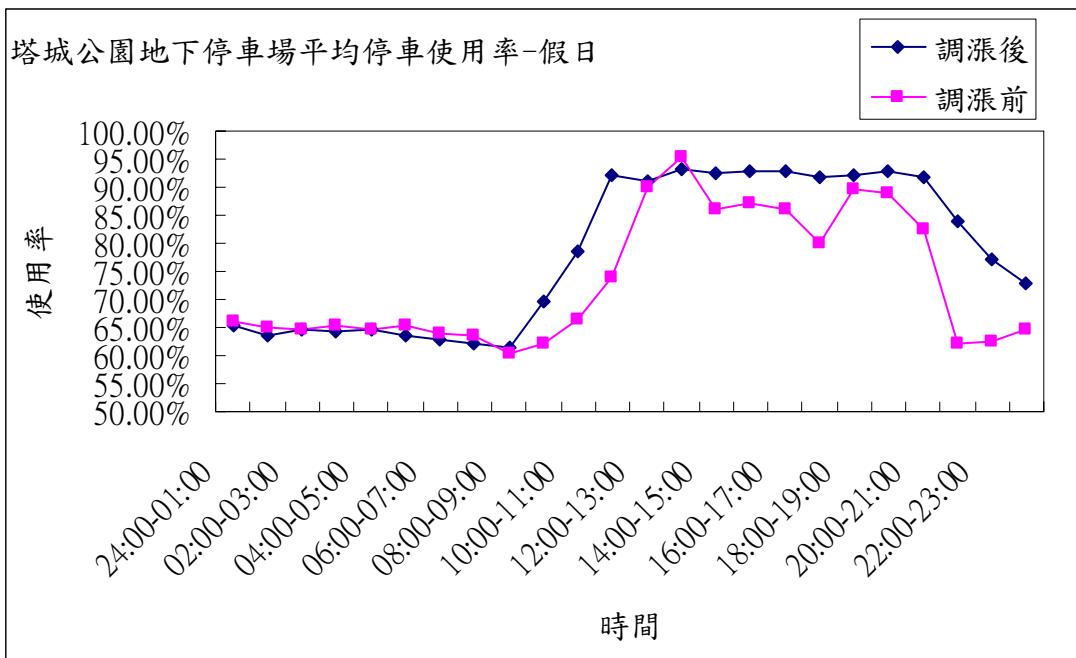


圖 5-27 塔城公園地下停車場平均使用率—假日

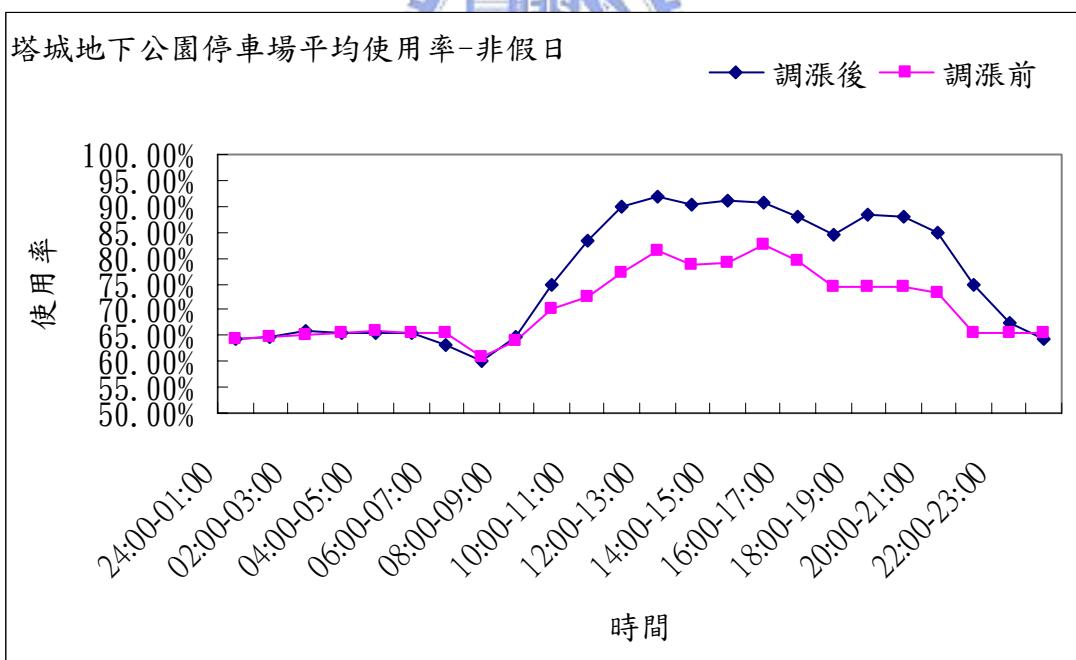


圖 5-28 塔城公園地下停車場平均使用率—非假日

- 大稻埕公園地下停車場：費率調漲前假日平均停車使用率在 90% 以上；費率調漲後平均停車使用率接近 97%。平均停車

使用率：非假日費率調漲前後停車使用率均較假日低約 5%。停車費率調漲前平均停車延時為 2 小時 15 分鐘，費率調漲後平均延時為 1 小時 40 分鐘，減少約為 35 分鐘。在營運收入方面，假日臨停車輛營收成長 3 倍；非假日臨停車輛營收則成長 1.8 倍，績效卓著。

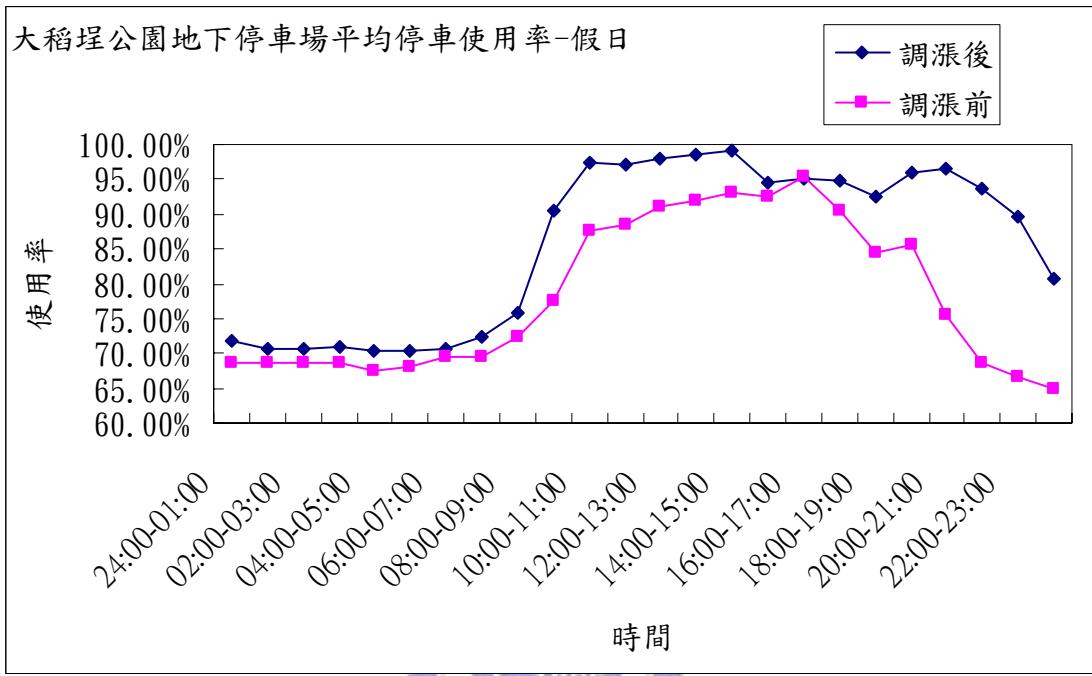


圖 5-29 大稻埕公園地下停車場平均使用率—假日

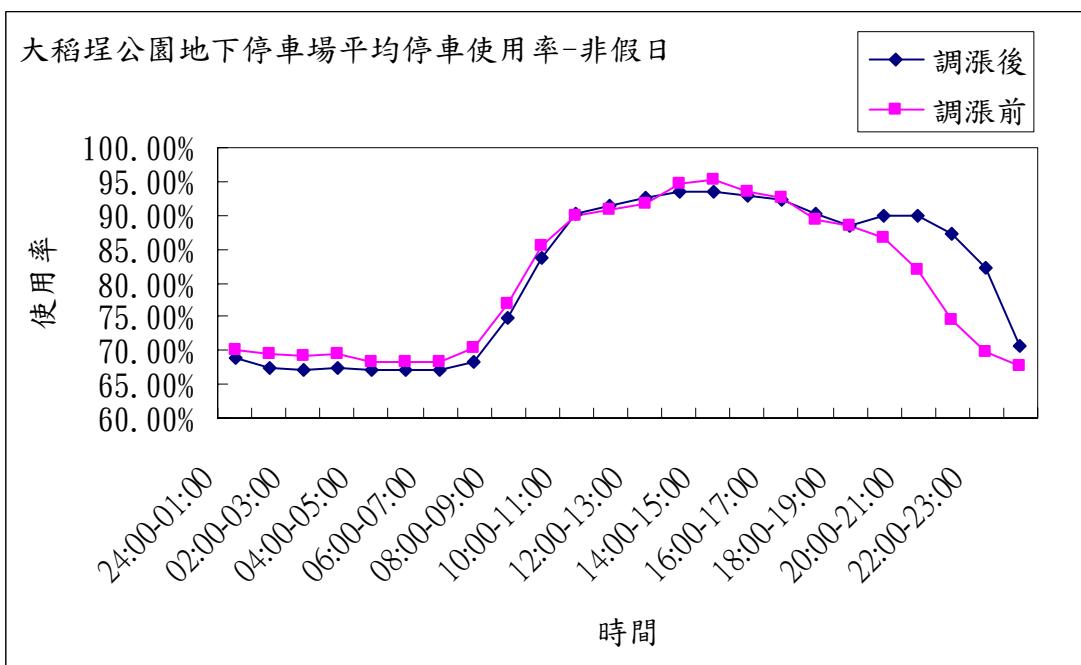


圖 5-30 大稻埕公園地下停車場平均使用率—非假日

(六) 政策檢討：

就平均停車使用率而言，各停車場因所在之區位不同而尖峰時段均有所差異，但因年貨大街節慶活動消費購物有其傳統不具替代性，因此在假日的平均停車使用率不因費率調漲而減少民眾開車前往，尖峰時段皆超過 90% 以上。在活動期間非假日平均停車使用率方面，三處停車場尖峰時段均呈現上升趨勢。就平均停車延時而言，雖然駕駛自用車輛前往年貨大街的車潮依然眾多，但配合周邊路外停車場提高尖峰時段的費率還是能有效降低停車延時（提高停車周轉率），增加尋找臨時停車位的方便性。其中朝陽公園地下停車場平均停車延時在調漲費率後較調漲費率前減少 1 小時 15 分，成效最為顯著，實施停車費率的調漲頗具正面成效。平均營收時方面，三處停車場在年貨大街活動舉辦期間之收入均有大幅增加，說明實施費率調漲的成效不僅能夠減少平均停車延時，尚可對停車場的實質營收有所助益。年貨大街活動期間商圈內公有路外停車場停車費率調控，不僅能夠減少停車延時，亦能增加停車場營收，政策上應屬發揮初步效用。

(七) 衍生問題：

朝陽公園地下停車場而言，使用率應達到 90% 為宜，假日的尖峰時段可再提早，相信尖峰時段的調整後較能符合實際需求，不論在停車場的收入或減低停車延時兩方面皆可收到良好的效果。塔城公園地下停車場則相反，應將假日及非假日的尖峰時段縮短。大稻埕公園地下停車場應可考慮延長尖峰費率；其餘非尖峰時段可以降為每小時 10 元，以吸納周圍住宅停車需求。年貨大街活動期間停車費率雖已有調漲，但附近地區民眾對三處停車場的使用需求仍然很高。因此，提高尖峰時段的費率將有助於進行費率調控效果。

另外因為本地區為傳統商住混合情形，多數居民居住處所與營業店面相距不遠，此外因為年貨大街活動時間甚長，原本居住當地的民眾仍有原來的停車需求，在政策採行過程中，除了實施費率調控政策外，並未提供替代資訊，在政策檢討資料中並未見到原有停車需求的導引與處理。宜將原有之停車需求情形變化、排擠程度與替代導引處理納為觀察項目內容。

5.2 停車管理政策決策模式建構

在縱橫複雜的各種停車政策下，如何去進行政策執行決策思考，將會牽涉政策落實程度與其產生的效益，為此，本研究依據臺北市目前停車管理困境與問題，參照政策目標與可供採行的各項政策計畫，研議建構一個可長可久的臺北市公共停車管理政策決策模式系統，能夠提出一個一般性的準則，提供為政者評估停車管理政策過程中有所幫助。因此，建構臺北市公共停車管理政策決策模式，其主要目的係為「有效運用有限公共建設資源，提供即時審慎系統評估公共停車管理政策，據以建立都市地區長遠之公共停車管理決策模式」。模式建構效益考量有四點主要觀點，其為：

1. 將停車問題有條理的排列，並簡化實際停車管理政策邏輯。
2. 認定停車管理政策的重要性與優先排序。
3. 更能滿足臺北市現實政治環境與民眾的實際需求。
4. 系統化決策與執行更容易持續幫助追蹤與反饋的資源投入，增加效益，避免浪費。

5.2.1 模式基本構想與想定

一般而言，在公共政策決策模式中較為普遍所接受的應當屬所謂「理性的決策模式」，亦即經由一連串分析與評估過程進行「社會最大效益」所進行之政策選擇，經由科學的分析與論證過程，政府所選擇出來的政策，應該能產出社會整體效益高於成本的最大值，而且在社會資源無法浪費的前提下，政府更應當避免成本高於效益的政策投資。這種效益最佳化的政策決策模式，經常被政府機關所採用，尤其是政府在對於公共預算計畫執行前，除了政治性計畫導向外，政府預算應當只有在各項可控制方案都已被充分考量與執行後，政府能投入有限資源產生最大淨效益下，預算才能夠放心投入。

不過，在界定所謂停車管理的社會效益最佳化的過程中，有兩項指標必須加以注意，首先當然是成本高於效益時就不該採用該政策，其次，在各項政策方案選擇中，應當儘量先選擇效益高於成本且其差異值最大者優先選定，亦即理性的政策決策者應當選擇，政策可獲的的效用與代價之間的正差值，高於其他任何政策方案。臺北市公共停車管理政策評價過程中，有些時候並非單以金錢價值在為評價基礎，所謂成本與效益評估必須拋開純粹以金錢價值衡量的方式，理性的以社會最大效益作為政策評量基礎，而所謂最大效益則是包含政治、經濟與社會觀點在內的評價。

本研究在建構臺北市公共停車管理政策決策模式前，已了解到模

式建構的困難以及不可測定因素的難以掌控，為在有限時間內進行政策決策資訊累積，必須先針對環境限制與模式運作進行假設想定，其中最重要的模式想定有三項：

1. 本研究雖已掌握臺北市停車供需調查行政區，惟任何政策決策與其政治環境密不可分，加以臺北市停車供需調查行政區總體而言，與行政行政區已有大幅度趨近，因此臺北市公共停車管理政策決策模式第一個假設想定是以「行政分區而非交通分區」作為輸出與輸入的量測範圍，以及作為政策決策評估過程的建議行政區。
2. 由於現行停車問題調查及管理，受現實環境與實際操作影響限制，並無法有效區分出公共停車或專屬停車分別供需。為簡化實際供需反映出公共停車供需狀況，可假設整體停車供需扣除專屬停車供需其相對性仍存在，而實際上停車操作上扣除專屬停車外，「各行政分區整體停車供需比現況調查結果，當可被視為與公共停車供需具正關聯性」。
3. 其次，我國都市規劃及土地使用並不像歐美國家具有強烈的使用目的嚴格劃分，除工業區外住商混合使用的情形屢見不鮮，加以都市行政區規模的分割性並不足夠明確，導致都市土地使用所產生及吸引的運動旅次，也發生相對性的混合趨勢，因此，為掌握都市發展與規劃實務上的可操作性，第三個假設想定為「各行政分區商業樓地板容積產生之吸引旅次衍生停車需求，作為都市公共停車計畫規模基礎」。

5.2.2 模式建構與政策選項

雖然在實際生活中，交通行為是一種高度的「自利及經濟」的選擇行為，在運具使用時，旅次所考慮的不外乎是旅行時間的經濟性、交通費用的經濟性（停車時的費率價格）等等因素，而且難界定旅次交通行為的偏好一定是具一致性，但是因為本研究所欲探討的是公部門停車管理政策決策的決定需要，而非針對個別旅次的需求應予滿足，因此是為追求政策之最大效益，因而假設個別旅次的交通行為偏好相同，以利進行研究探討。

因此，這種臺北市公共停車管理政策決策模式必須先假設整個社會價值必須是群體一致的，這樣的假設條件下，各項政策的偏好與權重賦予才有其意義，理性的政策制定必須要有充分的政策選項資訊，能夠預先就政策執行結果進行分析，正確的提出成本與效益評量方案，據此並建立一套適合長久使用的決策模式，這樣才有助於理性的政策形成。本研究將公共政策決策模式中，最常被政府部門運用的理

性模式，依據臺北市公共停車的現實環境需求，考量系統輸入、處理、輸出及反饋等各階段因子結構，研擬臺北市公共停車管理政策決策模式，提供政府機關施政參考，說明如下決策模式圖 5-31 所示。

當然為簡化政府機關在操作臺北市公共停車管理政策決策模式的困難，本研究已將理性模式步驟予以簡化，讓規劃人員得參照操作，尋找出最適當的政策內容，決策模式的基本流程包含下列四個步驟：

- 輸入：需求、供給、政策選項。
- 處理：停車問題診斷、供給與相對差異分析、政策選項因子分析與排序、綜合政策指標分析及政策決策優先順序評價。
- 輸出：政策選項及執行優先順序。
- 反饋：永續環境監督機制。

就臺北市現況及未來停車問題而觀之，要解決停車供需失衡的狀況，當然採用控制車輛成長數及控管私人運具的使用為最有效方法，但是在社會政治、經濟與民意均不表支持的因素下，臺北市的停車政策有三大目標：

1. 停車供需平衡。
2. 維護停車秩序。
3. 控制停車需求。



就此，為達三大目標，本研究對於臺北市公共停車管理政策有較不同於政府單位觀點，臺北市公共停車管理政策在制定過程中，應當是採取整合思考導向、目標導向、策略導向、計畫導向及成本效益導向等六個方向，讓臺北市公共停車管理政策是整合所有可能的計畫策略，訂定出明確的政策目標，以理性模式思考，採取系統化分析方式，評估臺北市公共停車問題與需求，採取計畫性分析進行政治、經濟、社會效益評估，並就其實施先後順序逐步推動，反覆檢討改進，以求取最大效益。本研究根據臺北市停車問題與需求，先擬定臺北市公共停車管理政策優先順序與其執行計畫內容建議，依序整理如下：

- 區域調控政策
 - 廣域停車資訊
 - 地區即時性停車管理資訊系統
 - 停車管理人員即時管理資訊系統
 - 停車場即時預約資訊
 - 有線無線網際網路停車導引服務資訊系統

- 臨場停車資訊顯示系統
- 費率調控政策
 - 公平性之基本停車付費管理
 - 路外路邊停費率差價管理
 - 使用者合理負擔使用成本
 - 以停車費用之需求管理
 - 停車計次收費改計時收費停車管理
- 特性調控政策
 - 幹道停車累進費率
 - 主要幹道尖峰禁停措施
 - 裝卸貨停車需求管理
 - 居民巷道及社區停車時段管理
 - 服務性特種車輛停車管理
- 建設調控政策
 - 民間參與興建及營運
 - 政府與民間合建委託經營
 - 政府投資民間經營
 - 政府機關合建經營
 - 政府興建政府經營
- 其他整體性都市管理或運輸系統發展政策
 - 土地使用強度管制
 - 發展大眾運輸系統
 - 持有及使用之需求管理
 - 政治或其他影響



本研究在臺北市公共停車管理政策內容雖已明確，惟更重要的是要能夠進行決策與推動，也就是政策的實施前必須由供給與需求問題出發，研議合宜的政策項目，經過科學的分析評估後，選擇最適當的政策進行改善工作，這些改善工作不一定需要獨立運作或一定要整體同時操作，應當是藉由不斷反饋檢討分析，據以永續修訂政策內容，藉以改善停車問題現況。

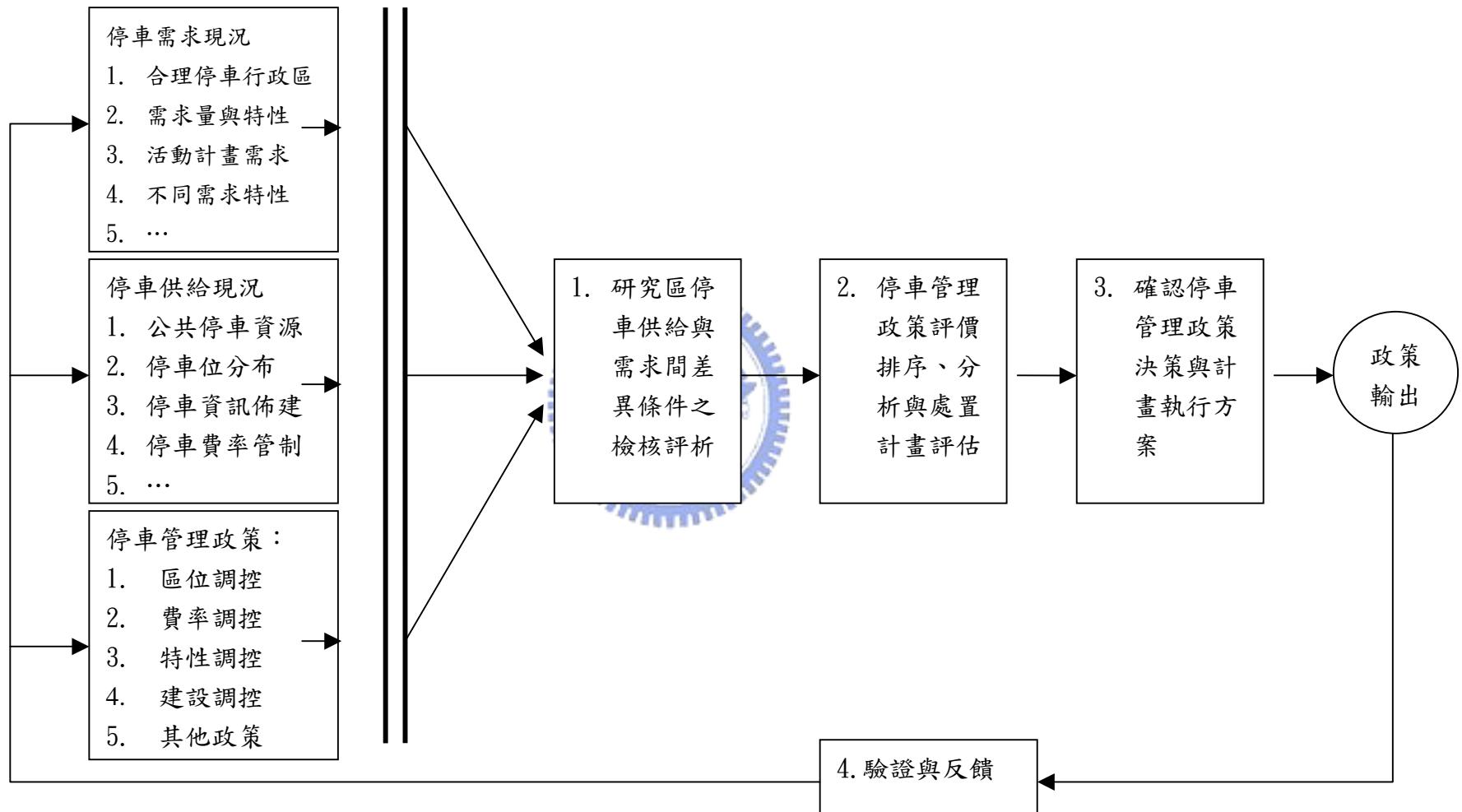


圖 5-31 臺北市公共停車管理政策決策模式圖

在臺北市公共停車管理政策決策模式的主要工作序項上，應當針對臺北市停車問題出發，由供給與需求的問題與政策選項分析中，確實評估政策效益並找出政策優先順序，說明如下：

1. 首先應先就供給與需求差異條件進行檢核，確實掌握研究地區停車管理供需問題，讓問題呈現出真正的涵義與趨勢，如此才能有效掌握問題核心。
2. 其次，模式必須就停車管理政策優先順序進行必要的分析與處置作為研議，政策在問題上能呈現出其價值，各項政策有其成本與效益的評量，更能分析出政策選項間差異性，在決策過程中，這些分析將會引導政策導向。
3. 為了確實能夠推動各項停車管理政策，在臺北市公共停車管理政策決策模式中應當重視計畫的執行準備，以計畫導向時間管理，擬定妥適之經費動支期程，讓政策計畫具體可行，避免政策決策空轉。
4. 至於政策實施過程中，本研究所研擬之臺北市公共停車管理政策決策模式非常重視政策驗證與計畫反饋機制，停車問題隨改善策略會引發需求移轉，社會環境變遷也會牽動停車問題變動，因此，臺北市停車管理當局應當以長遠眼光來處理政策的實施，讓停車管理工作是永續發展與轉變。

嚴格的說，臺北市公共停車管理政策決策模式所能產生的所謂效益並非僅是經濟面上成本效益，更必須兼顧政治環境與社會整體最大效益發揮。摘要列舉分析如下：

- 社會效益：滿足研究區整體社會環境需求的價值。
- 經濟效益：由成本與效益分析以量化評價方式，來檢視公共停車管理政策投入產值，對於不能量化的感受因素，則以全體一致之假設條件性予以均化，以減少個別政策間的差異。
- 政治效益：當政者考量選舉承諾、政治安定、民意反映、選舉勝選、地區均衡等因素，所思考的廣泛性最大利益。

5.2.3 模式的限制

本研究在停車現況資料蒐集與停車問題掌握上，以充分反映出臺北市停車問題所在，為簡化分析程序以及方便決策者進行公共停車政策決策，本研究採用臺北市 12 個行政區作為決策模式分析對象，除有利於資源投入區隔，更可務實在民意反映的需要上，此亦為本研究並未以停車調查行政區作為研究劃分主要原因。

理性的決策模式也不一定是完全沒有缺點的：當我們推動理性決策模

式運作時，應當注意避免特殊利益團體介入與干擾，這些利益衝突釋無法以偏好或權重來加以解釋的，更不用說最佳成本效益分析。政策制定者如果只是為了選舉連任或討好支持者，其政策決策將不會是追求社會最大效益，只是追求個人或團體個別利益。

為建構一項良好實用且理性的臺北市公共停車政策決策過程，依據現實環境問題與需求，政策制定者必須要考慮幾個重要步驟，以避免模式偏差的產生：

1. 瞭解所有的社會偏好與相對權重，在模式進行中政策決策者應該盡量避免個人愛好偏差引導錯誤政策方向，也才不會因此產生政策權重偏失。
2. 瞭解所有可獲得的政策選項，就停車管理而言，研究者必須充分了解都市停車需求特性，掌握問題核心本質，對於政策選項要能充分熟悉掌握。
3. 瞭解每一政策選項的所有結果，負責政府公務的停車管理規劃人員必須掌握各項政策可能的結果，有可能是正面亦可能是負面，決策人員應當全程監控以避免造成政策後遺可能。
4. 計算每一項政策選項的所有效益比，誠如上述，公共事務評價並非單純以金錢衡量，必須考量政治面效益、社會面效益及經濟面效益，更必須充分掌握各項政策效益差值，以利決策。
5. 選擇最有效率的政策選項，政策何者對整體社會能產生最大效益，是交通改善穿越性與地區性需求的基本衝突，臺北市公共停車管理政策亦會產生類似矛盾，何項停車管理政策會是最有效的，常會因地制宜，需要進一步協調。。

5.3 決策模式檢核與政策研議

5.3.1 公共停車問題檢核

1. 都市土地使用與公共停車

在都市發展過程中，對於公共停車產生最大來源不外乎商業樓地板、行政區及娛樂區等高吸引強度之土地使用型態，由於其所形成之高度吸引旅次量體，往往就是工作及短暫時間停車之需求來源之放大，各行政區間並具等同之變化，故本研究統稱之為高吸引旅次之土地使用行政區，並藉以推估各行政區總體開發潛在需求相對強度比例，以有效簡化各項評估因子。故此，本研究以臺北市各行政行政區高吸引土地使用面積作為公共停車需求未來規劃相對強度，作為評估臺北市各行政行政區公共停車需求相對強度基礎，藉此推估各行政行政區公共停車需求相對規模，以便政策擬定參考。

本項都市土地主要檢核項目包括：

- 臺北市各行政區土地面積
- 高吸引土地面積
- 高吸引土地面積與行政區面積比例強度
- 高吸引土地衍生之吸引旅次量
- 高吸引土地吸引旅次推估小汽車全日停車位數

在高吸引土地衍生之吸引旅次量估算上，本研究採用交通部運輸研究所 84 年 10 月完成之「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究」成果，其中，高吸引土地概以商三作為計算基準，由於本研究重視的是相對強度，計算過程並不會影響最後計算結果。本研究以容積率 400 為計算基礎，故全日吸引旅次為每 100 平方公尺產生 49 人旅次，小汽車使用率 22%，每輛小汽車平均承載率為 1.78 人。

經本研究分析之相關都市土地使用數值呈現於表 5-2 所示，因其中各項目正相關性幾近相似，故經篩選去除同質性過高條件項目後，將高吸引土地衍生之吸引小汽車停車數量納入各行政行政區公共停車管理政策需求強度分析中以利決策模式參考使用。

在臺北市 12 個行政區中，整體面積是以士林區及北投區土地面積最大，高吸引土地面積則以內湖區、中山區、南港區、信義區及大安區為較高，不過當以高吸引土地所佔全區面積比例分析時，可發現大同區及中山區以 18% 居冠，其次為中正區 13%，其所引發旅次吸引量或許非為最高，為整體而言對於該行政區交通影響，尤其是高吸引土地使用所衍生停車需求，對該行政區將產生較為嚴重之影響。

表 5-2 臺北市各行政區都市土地使用及衍生旅次估算表

分區	土地面積 (公頃)	高吸引旅次之 土地使用面積 (公頃)	高吸引土地比 例 (%)	高吸引衍生旅 次數量 (人旅次)	高吸引衍生公 共停車汽車位 推估 (格)
松山區	928.8	47.2	5.1%	92,512	11,434
信義區	1,120.8	121.8	10.9%	238,708	29,503
大安區	1,136.1	117.5	10.3%	230,320	28,466
中山區	1,368.2	248.2	18.1%	486,550	60,135
中正區	760.7	99.2	13.0%	194,491	24,038

大同區	568.2	105.5	18.6%	206,858	25,567
萬華區	885.2	70.5	8.0%	138,082	17,066
文山區	3,150.9	43.9	1.4%	86,103	10,642
南港區	2,174.2	149.5	6.9%	293,020	36,216
內湖區	3,157.9	259.1	8.2%	507,816	62,764
士林區	6,236.8	100.2	1.6%	196,333	24,266
北投區	5,682.2	95.7	1.7%	187,572	23,183
合計	27,170.0	1,458.4	5.4%	2,858,366	353,281
平均值	2,264.2	121.5	8.6%	238,197	29,440

註：高吸引旅次之土地使用面積包含有：商業區、行政區、工業區、娛樂區。

資料來源：本研究整理



2. 公共停車供給

在確認及分析臺北市各行政行政區公共停車現況相對強度之分析因子選定上，本研究認為所謂公共停車應指路邊及可供不特定對象任意付費或不付費使用，而路外公共停車係屬政府長期以來真正反映政策計畫所提供之停車位，路邊停車雖扮演較高彈性調控公共停車供給角色，惟臺北市停車政策面在「路外為主，路邊為輔」的原則下，路邊停車只能視為臨時性供給，或稱之為假性供給，長期而言，路邊停車使用情形可視為本地區公共停車的潛在需求強度，詳見表 5-3 所示。本研究採用分析因子項目包括：

- 路外公共停車格位數：本項資料直接表示路外停車供給數現況，亦即代表政府長期投入本地區之公共停車資源相對量體。
- 路邊停車格位數：藉以分析本地區潛在公共停車相對需求強度。
- 路邊收費停車格佔公共停車比例強度：以本項因子作為本地區路邊停車在整體公共停車供給強度檢核值。

表 5-3 臺北市各行政區公共停車格位數統計表

分區	路外收費格位數量 (格)	路邊收費停車格位 (格)	停車格位總數 (格)	路邊收費停車格位比例 (%)
松山區	3,199	1,996	5,195	38.40%

信義區	5,926	1,949	7,875	24.70%
大安區	4,630	2,089	6,719	31.10%
中山區	8,314	3,717	12,031	30.90%
中正區	620	3,783	4,403	85.90%
大同區	2,259	2,133	4,392	48.60%
萬華區	5,283	2,717	8,000	34.00%
文山區	2,744	234	2,978	7.90%
南港區	1,423	180	1,603	11.20%
內湖區	920	173	1,093	15.80%
士林區	3,264	2,952	6,216	47.50%
北投區	1,165	336	1,501	22.40%
平均值	3,312	1,855	5,167	33.20%

資料來源：本研究整理

在路外停車格統計資料中顯示，中山區路外停車供給數以 8,314 格為全市最高，其次為信義區、萬華區與大安區。不過，在路邊停車格統計資料中顯示，中山區及中正區路邊停車供給數均超過 3,700 格為全市最高，其次為士林區、萬華區、大同區與大安區等約為 2,000 至 3,000 格之間。就路邊停車佔全區公共停車格比例來看，中正區高達 85% 以上居首，其次為大同區及士林區均已近半數，亦即表示該等行政區公共停車必須仰賴路邊停車位供給，否則將會有供需嚴重失調後果。

5.3.2 公共停車供需強度檢核

除對於都市土地與公共停車現況數量檢視外，各行政行政區公共停車管理政策需求強度分析更重要的因子，仍屬停車供需現況反映，以及綜合都市發展、公共停車供給與停車供需強度等因子之覆式分析，以充分反映核心停車問題，簡要說明如下：

1. 停車供需現況問題

直接反映出本地區停車供給與需求關係，當然是以整體停車供需比及反映公共停車供需問題現況的公共停車供需比，統計分析資料詳見表 5-4 所列，包括：

- 現況綜合供需比：經由實際調查所得，以各行政區停車需求總數為分母，直接呈現出各行政區停車供給比例強度。
- 現況公共停車供需比：亦經由實際調查所得，以各行政區停車需求總數為分母，直接呈現出各行政區公共停車供給之比例強度。
- 現況公共停車供給強度：高吸引衍生公共停車汽車位推估數乘以現

況公共停車供需比

表 5-4 臺北市各行政區停車供需比統計表

分區	現況綜合供需比	現況公共停車供需比	現況公共停車供給強度（車次）
松山區	1.1	0.84	9,605
信義區	1.23	1.01	29,798
大安區	1.04	0.66	18,788
中山區	1.01	0.66	39,689
中正區	0.98	0.72	17,307
大同區	0.76	0.56	14,317
萬華區	0.76	0.59	10,069
文山區	1.12	1.06	11,280
南港區	1.34	1.15	41,648
內湖區	1.32	1.1	69,040
士林區	0.8	0.58	14,074
北投區	0.82	0.67	15,533

資料來源：本研究整理



由總體停車供需比而言，臺北市各行政區中間以大同區及萬華區儘0.76最低，供需小於1係指每一停車需求者只能擁有76%停車機會。而南港區、信義區及內湖區停車現況表現尚可，區內停車供給並未呈現嚴重不足，停車供給數量應非不足。不過，剔除專屬停車車位後分析，大同區、士林區及萬華區的公共停車供需比0.56至0.59間，其供需比值最低，才是本市公共停車現況問題最嚴重的三個行政區。本研究以公共停車供需比乘上該行政區整體高吸引土地建築容積推估，分析未來公共停車供給需求強度，發現未來在內湖區、南港區及中山區公共停車無法滿足，停車問題將較為嚴重，短期內則各行政區各有差異問題，公共停車場興建目前並不是非常急迫，可配合都市土地開發一併推動辦理。

2. 公共停車管理政策需求強度分析

為滿足本研究公共停車政策決策模式進行設計所需，本研究研擬公共停車供給政策需求強度、公共停車位不足強度、路邊收費停車位比例強度、現況公共停車供需比及路邊收費調控強度等五項政策決策相關因子，作為決策模式問題診斷分析之用，檢視資料計算與分析列於表 5-5 及表 5-6 所示，說明如下：

- 公共停車供給政策需求強度：以各行政區高吸引地區小汽車停車需求乘以該行政區現況公共停車供需比，可視為公共停車供給政策需

求強度。其中內湖區未來需求度高，其相對強度最高，松山區最低。

- 公共停車位不足強度：以各行政區高吸引地區衍生旅次推估之小汽車停車需求作為本行政區路外停車總體需求為分母，再以扣除現況路外停車供給數差額為分子，檢視各行政區在公共停車位數充足與否相對強度排序。其中內湖區停車位不足相對強度最高，萬華區最低。
- 路邊收費停車位比例強度：以路外停車及路邊停車格位數為分母，比較路邊停車格佔各行政區停車總數之比例，以反映路邊停車影響程度及潛在需求強度排序。其中中正區路邊停車比例最高相對強度最高，文山區最低。
- 現況公共停車供需比：即以各行政區停車需求總數為分母，直接呈現出各行政區公共停車供給之比例強度排序。其中大同區現況公共停車供需比最低，亦即相對強度需求最高，南港區最低。
- 路邊收費調控強度：以路邊停車在該行政區停車比例為分子，現況公共停車供需比為分母，檢視路邊收費政策影響相對強度。其中，中正區路邊收費調控需求最高，其相對強度最高，文山區最低。

表 5-5 臺北市各行政區公共停車管理政策需求相對強度計算表

分區	公共停車供給 政策需求強度 (%)	公共停車位 不足強度 (%)	路邊收費停車 格位比例 (%)	現況公共停 車供需比	路邊收費調 控強度 (%)
松山區	13.9%	72.0%	38.4%	0.84	45.7%
信義區	43.2%	79.9%	24.7%	1.01	24.5%
大安區	27.2%	83.7%	31.1%	0.66	47.1%
中山區	57.5%	86.2%	30.9%	0.66	46.8%
中正區	25.1%	97.4%	85.9%	0.72	119.3%
大同區	20.7%	91.2%	48.6%	0.56	86.7%
萬華區	14.6%	69.0%	34.0%	0.59	57.6%
文山區	16.3%	74.2%	7.9%	1.06	7.4%

南港區	60.3%	96.1%	11.2%	1.15	9.8%
內湖區	100.0%	98.5%	15.8%	1.10	14.4%
士林區	20.4%	86.5%	47.5%	0.58	81.9%
北投區	22.5%	95.0%	22.4%	0.67	33.4%

資料來源：本研究整理

表 5-6 臺北市各行政區公共停車管理政策需求相對強度分析表

分區	公共停車供給政策需求強度 (排序權重)	公共停車位不足強度 (排序權重)	路邊收費停車位比例強度 (排序權重)	現況公共停車供需比 (排序權重)	路邊收費調控強度 (排序權重)	公共停車管理政策需求強度 平均權重
中正區	7	11	12	6	12	9.60
大同區	5	8	11	12	11	9.40
士林區	4	7	10	11	10	8.40
中山區	10	6	6	9	7	7.60
大安區	8	5	7	8	8	7.20
內湖區	12	12	3	2	3	6.40
北投區	6	9	4	7	5	6.20
萬華區	2	1	8	10	9	6.00
信義區	9	4	5	4	4	5.20
南港區	11	10	2	1	2	5.20
松山區	1	2	9	5	6	4.60
文山區	3	3	1	3	1	2.20

資料來源：本研究整理

表 5-7 政策評估運算項目說明表

項目	代碼及運算公式	單位	說明
土地面積	A	平方公尺	
高吸引旅次之土地使用面積	B	平方公尺	
高吸引土地比例	C=B/A	%	
高吸引衍生旅次數量	D=B*1000*4*49/100	人旅次	商三容積率 400 每 100 平方公尺吸引 49 人旅次計算 住三容積率 225 每 100 平方公尺吸引 23 人旅次計算
高吸引衍生公共停車汽車位推估	E=D*0.22/1.78	車次	商三係以小客車使用率 22% 每車 1.78 人乘坐 住三則以小客車使用率 22% 每車 1.47 人乘坐。
路外收費格位數量	F	格	
路邊收費停車格位	G	格	
路邊收費停車格位比例	H=G/(F+G)	%	政策評估指標，推估路邊停車供給在整體公共停車供給上所形成之影響程度
現況綜合供需比	I		
現況公共停車供需比	J		政策評估指標，反應公共停車供給與需求間差異度
公共停車供給強度	K=E*J	車次	推估高吸引土地所吸引之公共停車最大潛在需求
公共停車位不足強度	L=(E-F)/E	%	政策評估指標，推估現況與未來公共停車需求差異強度
路邊收費調控強度	M=H/J	%	政策評估指標，推估路邊停車管理制度的調整對於整體公共停車供需影響程度
公共停車供給相對強度	N=Kx/Kmax	%	政策評估指標，推估各分區之間對於公共停車資源投入需求程度之相對強度關係

資料來源：本研究整理

由以上係以各行政區高吸引土地面積吸引旅次推估公共停車管理政策需求相對強度分析，除了高吸引土地使用公共停車需求外，住宅區並非完全沒有公共停車需求，因此本研究亦以相同資料為基礎，將高吸引土地使用部分改為各行政區住宅區面積為推估基礎，以觀察各行政區住宅區公共

停車需求權重情形。

在住宅區土地使用之旅次推估部分，採用住三容積率 225 每 100 平方公尺吸引 23 人旅次計算，小客車使用率 22% 每車 1.47 人乘坐，得出表 5-8 的結果。

表 5-8 臺北市各行政區住宅區土地使用及衍生旅次估算表

分區	土地面積 (公頃)	住宅區土地使 用面積 (公頃)	住宅區土地比 例 (%)	住宅區衍生旅 次數量 (人旅次)	住宅區衍生公 共停車汽車位 推估(格)
松山區	928.8	269.2	29.0%	139,285	17,055
信義區	1,120.8	298.9	26.7%	154,665	18,939
大安區	1,136.1	345.0	30.4%	178,558	21,864
中山區	1,368.2	227.2	16.6%	117,581	14,398
中正區	760.7	178.0	23.4%	92,089	11,276
大同區	568.2	94.7	16.7%	49,012	6,002
萬華區	885.2	165.1	18.6%	85,429	10,461
文山區	3,150.9	556.9	17.7%	288,211	35,291
南港區	2,174.2	144.9	6.7%	74,965	9,179
內湖區	3,157.9	382.2	12.1%	197,763	24,216
士林區	6,236.8	852.5	13.7%	441,148	54,018
北投區	5,682.2	476.7	8.4%	246,677	30,205
合計	27,170.0	3,991.1	14.7%	2,065,384	252,904
平均值	4,180.0	614.0	14.7%	317,751	38,908

資料來源：本研究整理

在各行政區住宅土地使用方面得出公共停車供給政策需求強度、公共停車位不足強度、路邊收費停車位比例強度、現況公共停車供需比及路邊收費調控強度等五項政策決策相關因子如表 5-9 及表 5-10 所示。

表 5-9 臺北市各行政區住宅區公共停車管理政策需求相對強度計算表

分區	公共停車供給 政策需求強度 (%)	公共停車位 不足強度 (%)	路邊收費停車 格位比例 (%)	現況公共停 車供需比	路邊收費調 控強度 (%)
松山區	38.3%	81.2%	38.4%	0.84	45.7%
信義區	51.1%	68.7%	24.7%	1.01	24.5%
大安區	38.6%	78.8%	31.1%	0.66	47.1%
中山區	25.4%	42.3%	30.9%	0.66	46.8%
中正區	21.7%	94.5%	85.9%	0.72	119.3%
大同區	9.0%	62.4%	48.6%	0.56	86.7%
萬華區	16.5%	49.5%	34.0%	0.59	57.6%
文山區	100.0%	92.2%	7.9%	1.06	7.4%
南港區	28.2%	84.5%	11.2%	1.15	9.8%
內湖區	71.2%	96.2%	15.8%	1.10	14.4%
士林區	83.8%	94.0%	47.5%	0.58	81.9%
北投區	54.1%	96.1%	22.4%	0.67	33.4%

資料來源：本研究整理

表 5-10 臺北市各行政區住宅區公共停車管理政策需求相對強度分析
表

分區	公共停車供給政策需求強度 (排序權重)	公共停車位不足強度 (排序權重)	路邊收費停車位比例強度 (排序權重)	現況公共停車供需比 (排序權重)	路邊收費調控強度 (排序權重)	公共停車管理政策需求強度 平均權重
士林區	4	9	10	10	8	8.20
內湖區	12	12	3	9	5	8.20
中正區	7	10	12	1	10	8.00
松山區	1	6	9	11	12	7.80
中山區	10	1	6	12	7	7.20
大安區	8	5	7	6	9	7.00
北投區	6	11	4	8	6	7.00
南港區	11	7	2	7	4	6.20
大同區	5	3	11 1896	3	3	5.00
信義區	9	4	5	5	2	5.00
文山區	3	8	1	2	11	5.00
萬華區	2	2	8	4	1	3.40

資料來源：本研究整理

5.3.3 公共停車管理政策擬議

1. 政策需求強度評估

綜合前節所列公共停車政策問題評析之公共停車供給政策需求強度、公共停車位不足強度、路邊收費停車位比例強度、現況公共停車供需比及路邊收費調控強度等五個項目，除可分別由各行政區公共停車問題診斷後，進行政策決策排序建議，以及針對各行政區總體公共停車需求強度之綜合平均權重進行政策決策排序研議，本研究推估得到之量化政策決策數據分析，在高吸引土地使用部分詳見前表 5-6 及圖 5-32 所列。

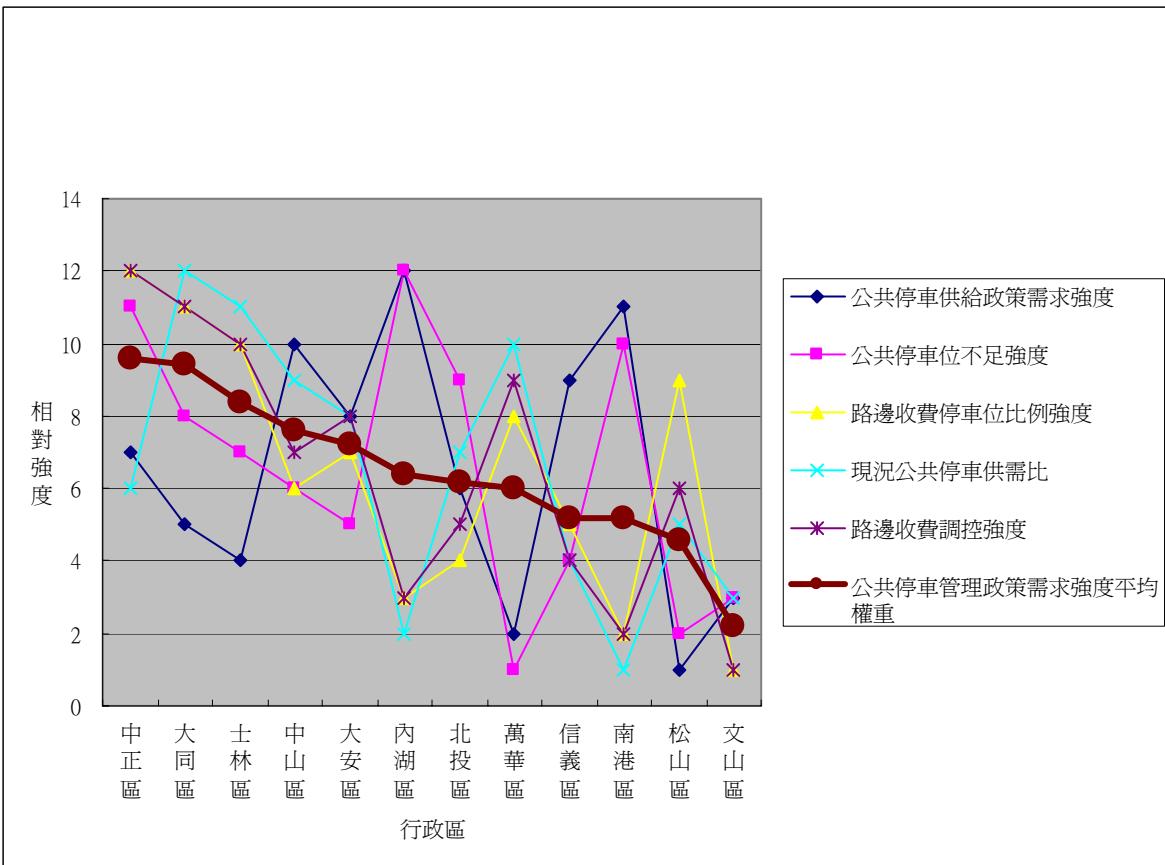


圖 5-32 北市各行政區高吸引土地公共停車管理政策需求相對強度示意圖

- 公共停車管理政策需求強度：本研究依據公共停車供給政策需求強度、公共停車位不足強度、路邊收費停車位比例強度、現況公共停車供需比及路邊收費調控強度等五個影響公共停車管理主要因子，進行相對強度排序，十二個行政區該項影響或政策需求強度高者為 12，表示影響停車問題較嚴重及政策需求強度較高。評量低者為 1，表示影響停車問題較輕微及政策需求強度較低。
- 綜合平均權重：在依據排序完成之公共停車供給政策需求強度、公共停車位不足強度、路邊收費停車位比例強度、現況公共停車供需比及路邊收費調控強度等五個影響公共停車管理主要因子，在權重相等的假設條件下，進行相對強度綜合平均權重排序，十二個行政區總體公共停車問題多且政策需求強度高者為 12，低者為 1，以檢視該行政區在整體公共停車問題與資源需求相對強度。

整體而言，中正區、大同區、士林區及中山區其公共停車問題嚴重，必須優先研議區內停車問題惡化現象。

在住宅區使用部分詳見前表 5-10 及圖 5-33 所列。

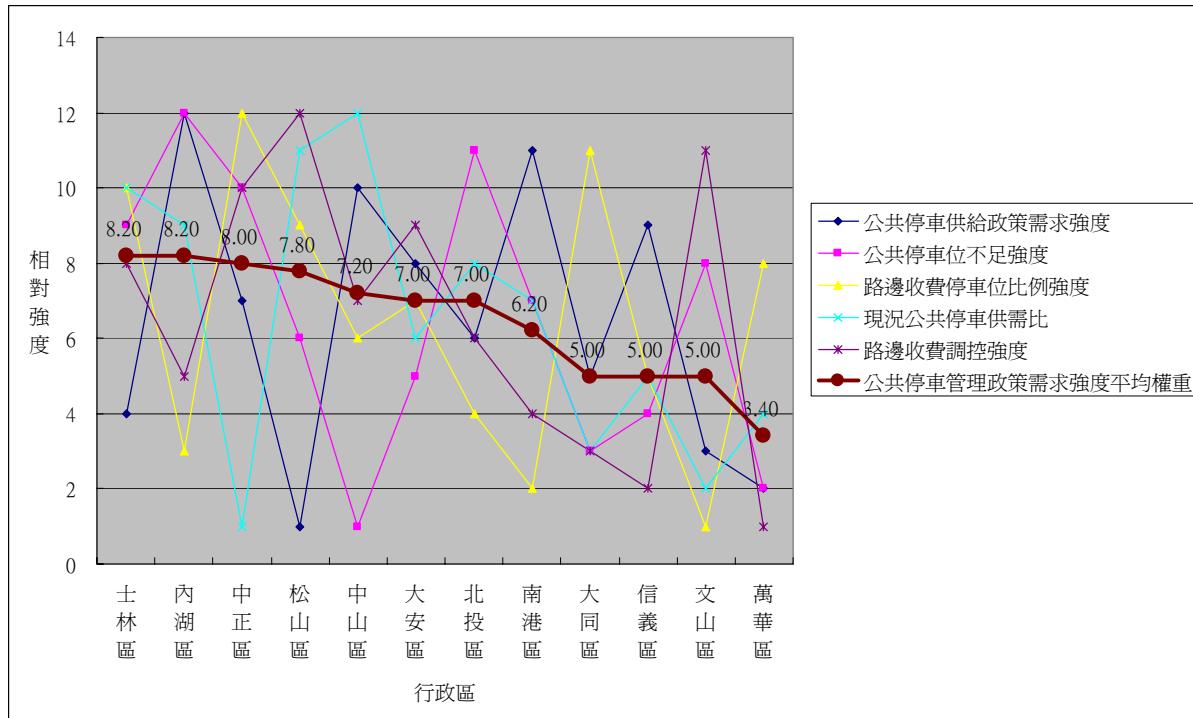


圖 5-33 臺北市各行政區住宅區公共停車管理政策需求相對強度示意圖

根據以上圖表顯示，住宅使用之公共停車管理政策強度相對需求上，可概分為兩群組，第一群組為較高需求強度者，以士林區、內湖區、中正區、松山區、中山區、大安區及北投區等七個行政區較強烈，第二群組則為南港等五個行政區。顯示第一群組須優先處理。

但是根據土地使用特性而言，政府提供公共停車位之必要性應是著重於高吸引土地部分，住宅區部分的問題是在於低週轉、長時間停車，且多屬自用部分，因此，建議在住宅區部分應以提高建物附設停車空間標準著力，其次鼓勵都市更新、獎勵增設公用停車空間等都市計劃手段改善之。

根據土地使用與停車吸引特性檢討之，本研究乃著重於以高吸引土地公共停車管理政策需求相對強度為政策研擬標的。

表 5-11 土地使用與停車吸引特性關聯表

土地使用分區	停車吸引特性
商業區	● 土地使用多供大量集中人潮密集使用，創造高價值土地利用價值
娛樂區	

文教區	<ul style="list-style-type: none"> ● 旅次吸引程度最高 ● 除基地工作人員自用停車需求相對其他土地使用較高外，公共停車需求相對最高 ● 個別公共停車所需時間較長，惟多僅依基地對外開放時間產生需求 ● 政府機關、展示場及各級學校亦具同等高吸引程度惟其訪客公共停車對象具同質性，停車需時較短 ● 公共停車需求量大且明顯，可作為公共停車管理政策擬議時主要評估範圍
公共設施	<ul style="list-style-type: none"> ● 依據土地使用不同其旅次吸引差異甚大（如公園、道路、公車站、停車場等等） ● 同上基地人員自用停車需求差異甚大，公共停車差異不同 ● 基層公務機關因鄰近社區公共停車需求未若整體性服務機關為高，個別公共停車所需時間隨基地使用相異
住宅區	<ul style="list-style-type: none"> ● 旅次吸引程度相對於商業區較低 ● 除基地居住人員自用停車需求外，公共停車需求相對較低 ● 停車仍以夜間及假日長時間自用停車需求較高 ● 個別公共停車需求較低、頻率低且僅產生短時停車需求 ● 停車需求量雖不大，為因係主要生活空間停車問題可作為公共停車管理政策擬議時對照評估範圍
工業區	<ul style="list-style-type: none"> ● 旅次吸引程度以基地工作人員需求較高，貨車短時需求量高 ● 基地工作人員自用停車需求相對較高，訪客停車需求較低 ● 個別公共停車所需時間較長惟多僅依基地對外開放時間產生需求
保護區	<ul style="list-style-type: none"> ● 除特殊地點據休閒遊憩吸引外相對旅次吸引程度最低 ● 基地工作人員自用停車需求最低 ● 個別公共停車所需時間較長並依基地對外開放時間產生個別需求

資料來源：本研究整理

2. 停車問題診斷與政策決策排序

經計算分析，有關本研究之臺北市公共停車管理政策決策模式分析結果，含各行政區停車問題診斷及公共停車管理政策排序建議詳見表 5-12 所列，主要仍以中正區、大同區、士林區及中山區公共停車問題較為嚴重，信義區因公共停車場數量較大，松山及南港區因高吸引土地面積較少，文山區為傳統文教住宅區，將來可配合都市發展重為公共停車空間規劃外，其他地區各項要件仍屬居中待商榷者。

表 5-12 臺北市各行政區公共停車問題診斷與政策排序表

行政區	停車問題診斷	公共停車管理政策排序建議
松山區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較弱，未來公共停車需求強度相對較弱 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較小 ● 路邊收費停車供給依賴度過高，路外停車規模相對不足 ● 現況公共停車供給數尚可，免強滿足實際需求 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（低） ● 其他非停車政策（中） ● 都市計畫土地使用調控（低）
信義區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較大，停車需求強度較高，惟供給相對充裕 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較小 ● 路邊收費停車與路外停車規模相對均等 ● 現況公共停車供給數較佳，尚能滿足實際需求 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度相對較弱 ● 已設置停車資訊顯示系統缺乏即時導引策略 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（低） ● 停車位特性調控（中） ● 公共停車場建設調控（低） ● 其他非停車政策（高） ● 都市計畫土地使用調控（低）
大安區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市土地使用規劃強度中等 ● 公共停車需求程度與現況供給發展相近 ● 路邊收費停車與路外停車規模相對均等 ● 現況公共停車供給數尚可，免強滿足實際需求 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（低） ● 其他非停車政策（中） ● 都市計畫土地使用調控（低）
中山區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較大，停車需求強度較高 ● 公共停車需求程度與現況供給發展相近 ● 路邊收費停車與路外停車規模 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（中） ● 停車位特性調控（中） ● 公共停車場建設調控（高） ● 其他非停車政策（高）

行政區	停車問題診斷	公共停車管理政策排序建議
	<ul style="list-style-type: none"> ● 相對均等 ● 現況公共停車供給數不足，較實際需求數為低 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市計畫土地使用調控（高）
中正區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市土地使用規劃強度中等 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較大 ● 路邊收費停車供給依賴度過高，路外停車規模相對不足 ● 現況公共停車供給數尚可，免強滿足實際需求 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度較高 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（中） ● 其他非停車政策（高） ● 都市計畫土地使用調控（中）
大同區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市土地使用規劃強度中等 ● 公共停車需求程度與現況供給發展相近 ● 路邊收費停車供給依賴度過高，路外停車規模相對不足 ● 現況公共停車供給數不足，較實際需求數為低 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度較高 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（中） ● 其他非停車政策（高） ● 都市計畫土地使用調控（中）
萬華區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較弱，未來公共停車需求強度相對較低 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較小 ● 路邊收費停車與路外停車規模相對均等 ● 現況公共停車供給數不足，較實際需求數為低 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度較高 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（低） ● 其他非停車政策（中） ● 都市計畫土地使用調控（低）
文山區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較弱，未來公共停車需求強度相對較低 ● 公共停車需求程度與現況供給 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（中） ● 停車位特性調控（中） ● 公共停車場建設調控（低）

行政區	停車問題診斷	公共停車管理政策排序建議
	<ul style="list-style-type: none"> ● 差異較小 ● 路邊收費停車供給依賴度較弱，路外停車規模相對尚可 ● 現況公共停車供給數較佳，尚能滿足實際需求 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度相對較弱 	<ul style="list-style-type: none"> ● 其他非停車政策（中） ● 都市計畫土地使用調控（低）
南港區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較大，停車需求強度較高 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較大 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度相對較弱 ● 現況公共停車供給數較佳，尚能滿足實際需求 ● 未來都市發展影響甚大 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（中） ● 停車位特性調控（中） ● 公共停車場建設調控（高） ● 其他非停車政策（高） ● 都市計畫土地使用調控（高）
內湖區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較大，停車需求強度較高 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較大 ● 路邊收費停車供給依賴度較弱，路外停車規模相對尚可 ● 現況公共停車供給數較佳，尚能滿足實際需求 ● 路邊停車費率及特性調控政策影響強度相對較弱 ● 未來都市發展影響停車管理關聯性較高 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（中） ● 停車位特性調控（中） ● 公共停車場建設調控（高） ● 其他非停車政策（高） ● 都市計畫土地使用調控（高）
士林區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市高吸引土地使用面積規劃較弱，未來公共停車需求強度相對較低 ● 現況公共停車供給數不足，較實際需求數為低 ● 路邊收費停車供給依賴度過高，路外停車規模相對不足 ● 路邊停車費率及特性調控政策 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（低） ● 其他非停車政策（高） ● 都市計畫土地使用調控（低）

行政區	停車問題診斷	公共停車管理政策排序建議
	影響強度較高	
北投區	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市土地使用規劃強度中等，公共停車未來需求強度相對較低 ● 公共停車需求程度與現況供給差異較大 ● 現況公共停車供給數尚可，免強滿足實際需求路邊收費停車供給依賴度較弱，路外停車規模相對尚可 	<ul style="list-style-type: none"> ● 區位調控（高） ● 停車費率調控（高） ● 停車位特性調控（高） ● 公共停車場建設調控（低） ● 其他非停車政策（中） ● 都市計畫土地使用調控（低）

資料來源：本研究整理

5.4 公共停車管理政策選項決定

在為達到臺北市停車管理之三大目標：停車供需平衡、維護停車秩序及控制停車需求，而所擬定的五項政策：區域調控政策、費率調控政策、特性調控政策、建設調控政策及其他整體性都市管理或運輸系統發展政策應如何因應各行政區不同的停車問題，而決定其相對採行方式呢？

謹以以下指標檢視各行政區，建議其應採行之政策。

1. 區域調控政策

以各行政區現有公有收費停車格位分布集中度為檢視指標。公有收費停車格位數含路邊收費格位及路外收費格位，分母則以高吸引旅次之土地使用計算。

表 5-13 臺北市各行政區公有收費停車格位集中度統計表

分區	公有停車格位總數 (A) (格)	高吸引旅次土地面積數 (B) (公頃)	公有收費停車格位集中度 (C=A/B) (格/公頃)	排序
松山區	5,195	47.2	110	2
信義區	7,875	121.8	65	4
大安區	6,719	117.5	57	6
中山區	12,031	248.2	48	7
中正區	4,403	99.2	44	8
大同區	4,392	105.5	42	9
萬華區	8,000	70.5	113	1

文山區	2,978	43.9	68	3
南港區	1,603	149.5	11	11
內湖區	1,093	259.1	4	12
士林區	6,216	100.2	62	5
北投區	1,501	95.7	16	10
合計	62,006	1,458	640	
平均值	5,167	122	53	

資料來源：本研究整理

從上表可以發現各行政區公有收費停車格位集中度以萬華區每公頃分布 113 格為最高，松山區每公頃分布 110 格次之，文山區及信義區分居第三與第四。因此，建議上述四區優先採用區域調控政策，策略上建議採行建立地區性即時資訊導引系統為主。目前信義區中的信義計畫區已經先行建立路外公有停車場停車資訊導引系統，成效甚為良好，其次建議建置有線無線網際網路停車導引服務資訊系統，以便使用者利用充分之停車導引資訊，即時運用停車資源。

2. 費率調控政策

以各行政區路外收費停車格位單位收入及路邊停車收費格位單位收入數檢視其停車格位使用效率，檢視其停車費率定檢討優先度。

臺北市政府交通局在停車場營收資料方面，目前所能取得資料上，臺北市並無以行政分區方式建立路邊收費停車格位及路外公有收費停車場之營收資料，而係以該局所劃分之八大營運分區做為營收資料，因此無法細膩區分各行政分區有關路邊及停車費率、收入等。在費率定價部分，依照「臺北市公有停車場收費費率標準」分為計時或計次，在路邊停車收費部分，定價分別有計時每小時 10 至 60 元不等，計次部分亦是每次 10 至 60 元不等，但是路邊停車格位為提高其週轉率，以多採行計時為主，因此取其平均值每小時 30 元，每週收費 6 天，每天自上午 7 時至下午 17 時（共 11 小時）；路外停車場多與路邊格位費率相同，以 30 元為費率基礎，但全天 24 小時收費，全年無休。

表 5-14 臺北市各行政區公有收費停車格營收統計表

分區	公有路邊停車 格位數 (格)	路邊停車格位應 收營收數 (元)	91 年公有路邊停 車格位營收數 (元)	公有路外停車位數 (格)	路外停車格位應 收營收數 (元)	91 年路外停車 格位營收數 (元)

松山區	1, 996	205, 508, 160	129, 716, 820	3, 199	840, 697, 200	116, 957, 502
信義區	1, 949	200, 669, 040	126, 662, 366	5, 926	1, 557, 352, 800	216, 658, 380
大安區	2, 089	215, 083, 440	135, 760, 740	4, 630	1, 216, 764, 000	169, 275, 785
中山區	3, 717	382, 702, 320	241, 561, 834	8, 314	2, 184, 919, 200	303, 965, 200
中正區	3, 783	389, 497, 680	245, 851, 068	620	162, 936, 000	22, 667, 600
大同區	2, 133	219, 613, 680	138, 620, 229	2, 259	593, 665, 200	82, 590, 496
萬華區	2, 717	279, 742, 320	176, 573, 447	5, 283	1, 388, 372, 400	193, 149, 886
文山區	234	24, 092, 640	15, 207, 283	2, 744	721, 123, 200	100, 322, 409
南港區	180	18, 532, 800	11, 697, 910	1, 423	373, 964, 400	52, 025, 797
內湖區	173	17, 812, 080	11, 242, 991	920	241, 776, 000	33, 635, 793
士林區	2, 952	303, 937, 920	191, 845, 718	3, 264	857, 779, 200	119, 333, 944
北投區	336	34, 594, 560	21, 836, 098	1, 165	306, 162, 000	42, 593, 151
合 計	22, 259	2, 291, 786, 640	1, 446, 576, 506	39, 747	10, 445, 511, 600	1, 453, 175, 944
平均值	1, 855	190, 982, 220	120, 548, 042	3, 312	870, 459, 300	121, 097, 995

資料來源：本研究整理

依據本研究推估，路邊每一停車格位單元全年平均收入應為 102, 960 元，但經由實際資料發現，91 年路邊停車格位每一格位全年平均實質收入僅只 64, 988 元；；本研究推估路外每一停車格位單元全年平均收入應為 262, 800 元，但是臺北市 91 年路外停車格位每一格位全年平均實質收入為 36, 560 元。由以上資料推估發現，全臺北市路邊停車格位單元格位營收比例僅達 63%，尚有努力之空間；而路外停車格位單元收入部分（含自營及委託民間經營之權利金收入）僅只有 14%！

由以上營收資料數字發現，路邊停車格位單元收入較路外格位單元收入為高，因此各行政區均應加以深入探討其定價策略，並以路邊停車費率應高於路外停車費率之原則，除了提高單元格位營收比例以外，更宜鼓勵民眾進停路外停車場，淨空道路空間，除了可能提高道路服務水準以外，進而可勻空鄰接道路空間，以供臨停及上下客貨使用，並改善整體都市沿街景觀。

3. 特性調控政策

本項指標主要是觀察公有收費停車格位週轉率以了解其格位使用效率及調節鄰接土地使用所需之短時停車空間，以供給上下客貨及大眾運輸靠站空間。

所謂停車週轉率，係指在調查時段內每小時總供給車位數所停放過的總車輛數，其計算公式為：停車總數/停車容量 * 停車時間。

表 5-15 臺北市各行政區公有路邊停車格位週轉率調查表

分區	抽樣路段數	抽樣土地使用分區	最高週轉率	最低週轉率
松山區	32	住三、商業區、國小	1.10 (商)	0.11 (國小)
信義區	25	商二、住三、公務機關	0.99 (商二)	0.10 (工三及國小)
大安區	21	住、商、學校	0.60 (住三)	0.14 (住三)
中山區	25	住、商、學校	1.50 (商)	1.0 (商)
中正區	25	商業區	1.52 (商四)	0.13 (商三)
大同區	13	住、商、學校	1.40 (商)	1.10 (住)
萬華區	14	住、商、學校	0.54 (商四)	0.14 (住四)
文山區	未調查	未調查	未調查	未調查
南港區	4	住三、工三	0.17 (住三)	
內湖區	1	工三	0.14 (工三)	
士林區	9	商、住商混合、學校	1.50 (住、學校)	0.80 (學校)
北投區	未調查	未調查	未調查	未調查

註：1. 士林、北投、中山、大同為 89 年調查資料。萬華、中正、大安、文山為 90 年調查資料。內湖、松山、信義、南港為 91 年調查資料。

2. 本研究整理



在調查中發現，士林、北投、中山、大同（89 年調查資料）等四區其停車週轉率由低至高之土地使用分區分別為：學校、住商混合、住宅區、住宅及學校、商業區。

萬華、中正、大安、文山（90 年調查資料）等四行政區其停車週轉率由低至高之土地使用分區分別為：住宅區、機關單位、學校、住商混合區、商業區。

內湖、松山、信義、南港（91 年調查資料）等四行政區其停車週轉率由低至高之土地使用分區分別為：住宅區、機關、學校、住商混合區、商業區。

由此歸納得知，商業區之公共停車格位週轉率不論在哪一個行政分區都居首位，雖然調查時間略有差異，但是中山區及中正區商業區停車格位週轉率都居全市之冠。由此可以發現在停車週轉率高的地區可以實施以停車特性調控政策，如採用累積費率、限時停車格位、及特種車輛（如裝卸貨）付費使用，以有效刺激路邊停車格位轉換及服務效能。

4. 建設調控政策

本項指標主要是以各行政區現況公共停車供需比作為建議該區停車場建設優先次序。

表 5-16 臺北市各行政區停車供需比統計表

分區	現況綜合供需比	現況公共停車供需比	現況公共停車供給強度（車次）
松山區	1.1	0.84	9,605
信義區	1.23	1.01	29,798
大安區	1.04	0.66	18,788
中山區	1.01	0.66	39,689
中正區	0.98	0.72	17,307
大同區	0.76	0.56	14,317
萬華區	0.76	0.59	10,069
文山區	1.12	1.06	11,280
南港區	1.34	1.15	41,648
內湖區	1.32	1.10	69,040
士林區	0.8	0.58	14,074
北投區	0.82	0.67	15,533

資料來源：本研究整理



由上表各行政區公共停車供需比例資料發現，現況公共停車整體供需比例較低的行政區分別為大同區(0.56)、萬華區(0.59)及士林區(0.58)，因此該三行政區應該優先考慮投入公共停車場建設。

5. 其他整體性都市管理或運輸系統發展政策

以大眾運輸服務密度作為檢視項目。本項目是以各行政區現行運轉中捷運路網車站服務面積、公車專用道服務面積及公車路線數服務面積總和除以各行政區土地面積所得檢視各行政區大眾運輸服務密度。本項服務密度可以了解各行政區相對性之大眾運輸服務水準，大眾運輸服務密度較高者可據以調節公共停車場建設投入情形，並以行政措施鼓勵使用大眾運輸替代私人運具使用，以可能減輕使用小汽車之停車壓力。

捷運站依班服務範圍界定為，以站址為中心半徑 500 公尺範圍為其服務面積；公車專用道相較於一般市區公車路線而言，因具有較高集客性，月台容易識別度等，故其服務範圍界定為路線左右各 200 公尺；一般公車路線服務面積範圍則以其折半，假設為左右各 100 公尺。

表 5-17 臺北市各行政區大眾運輸服務密度統計表

分區	土地面積	捷運站服務面積	公車專用道服務面積	公車路線數	公車路線服務面積	大眾運輸服務面積	大眾運輸服務密度
松山區	928.8	304,067	1,760,000	200	40,000	2,104,067	22.65%
信義區	1,120.8	3,686,672	240,000	181	36,200	3,962,872	35.36%
大安區	1,136.1	6,266,942	3,600,000	250	50,000	9,916,942	87.29%
中山區	1,368.2	2,894,485	2,496,000	206	41,200	5,431,685	39.70%
中正區	760.7	5,290,794	1,848,000	347	69,400	7,208,194	94.76%
大同區	568.2	1,654,358	1,156,000	131	26,200	2,836,558	49.93%
萬華區	885.2	1,580,238	424,000	184	36,800	2,041,038	23.06%
文山區	3,150.9	6,458,441	0	80	16,000	6,474,441	20.55%
南港區	2,174.2	1,548,469	0	61	12,200	1,560,669	7.18%
內湖區	3,157.9	0	0	74	14,800	14,800	0.05%
士林區	6,236.8	2,701,860	0	125	25,000	2,726,860	4.37%
北投區	5,682.2	7,739,541	0	74	14,800	7,754,341	13.65%
合計	27,170	40,125,867	11,524,000	1,913	382,600	52,032,467	398.53%
平均值	2,264	3,343,822	960,333	159	31,883	4,336,039	19.15%

資料提供：1. 李曼霞
2. 本研究整理

從上表得知，臺北市目前大眾運輸服務密度較佳的行政區以中正區居冠（94.76%），其次大安區（87.29%）；而大眾服務密度尚須努力加強則為內湖區（0.05%）、士林區（4.37%）及南港區（7.18%），而且其中內湖區並無營運中捷運線通過，亦無公車專用道之建置，士林區及南港區雖各有一條重運量捷運線通過，但是亦缺乏其他快速便捷之公車系統，也是有待努力之處。

綜合以上五項政策指標，實質建議各行政區應該優先採行之停車管理政策建議表如下表 5-18 。

表 5-18 臺北市各行政區建議優先採行之公共停車管理政策表

建議優先採行政策項目	分區
區域調控政策	1. 萬華區 2. 松山區 3. 文山區 4. 信義區（信義計畫區已建置）
費率調控政策	12 行政分區均應檢討
特性調控政策	1. 中正區 2. 中山區 3. 士林區 4. 大同區
建設調控政策	1. 大同區 2. 萬華區 3. 士林區 4. 中山區及大安區
其他整體性都市管理或運輸系統發展政策	1. 內湖區 2. 士林區 3. 南港區 4. 北投區