

第二章 文獻回顧

有關停車問題隨著經濟急速成長，土地的高度開發與密集使用，一直是民眾甚為切身之交通課題。甚且因為地區停車問題，造成地區交通紊亂、景觀雜亂。相關課題與研究文獻對停車問題亦有諸多著墨與探討，但似乎並未單純針對公共停車供給與需求之問題加以分析與研討。以下謹分四個部分：有關交通行為、公共設施的屬性、法令與行政命令、土地使用與停車產生率及停車供需調查等探討相關公共停車供需之文獻回顧。

2.1 交通行為

一、施鴻志、段良雄、凌瑞賢、「都市交通計劃的理論與實務」，茂昌圖書有限公司，民國 80 年

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。

旅次發生乃是傳統旅運需求分析之第一階段，乃是以某一交通分區的社會經濟、區位與土地使用等之特性估計進入或離開該交通分區的總旅次數。進入該交通分區的總旅次數稱為旅次吸引；離開該交通分區的總旅次數稱為旅次產生。旅次發生的頻率與空間分佈乃都會區中各活動與土地使用的分配函數。

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居住地，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，迄點為吸引點。美國許多大都市的交通規劃研究中顯示「家旅次」佔總旅次的 80% 左右，而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。

影響旅次產生的型態及次數的因素，可分為兩大類：一為住戶人口特性，另一為住戶所得水準與車輛持有數，住戶所擁有機動車輛種類及數量將直接影響旅次的產生。

影響旅次吸引的重要因素則有樓地板面積及其使用性質，包含商業使用、服務業使用、辦公使用及製造與批發業使用等。各種樓地板使用型態對旅次吸引有不同的影響強度，乃是因為樓地板面積大小與總人口數、平均每人收入、地價、產業人口數、商業營業額等都有直接密切關係，而以上因素正好顯示地區的經濟及活動機能，所以旅次

吸引實是基於各交通分區的活動機能所形成的使用型態及經濟特性影響，因此可以樓地板面積作為反應旅次吸引量大小的直接變因。

有關旅次吸引的估計，對於停車量的計算，作為停車場規模設計的依據有很大的參考價值。

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。

任何有效的停車計畫最重要是要考慮各種旅次型態，特別是工作旅次，因為工作者的停車需求被忽視，則計劃將不會成功。停車應以該地區的需求為依準，以確保為特定目的來到該地區的人能找到合適的停車空間。

二、王文麟，「交通工程學-理論與實用（增訂版）」，民國 75 年

（本書名詞定義認為凡車輛之引擎熄火，駕駛人離開駕駛座；或引擎熄火，駕駛人雖未離開駕駛座，唯其時間已經超過 3 分鐘，顯有註（泊）車之意願者，稱之為「駐車」）

處理都市地區的駐車問題，並非一味擴充停車空間增加駐車位，力求其供需到達平衡境界，因為駐車位的供給應該不屬於純粹的「需求導向」模式，駐車位之供給無法也不應該完全滿足需求。有效而理性的處理方式應朝下述四原則努力，方屬上乘之規劃：

1. 增加大眾運輸工具之服務能量，並提高其服務水準。
2. 妥善規劃合理之駐車位，並採合理化之經營與管理方式，發揮駐車場之服務功能。
3. 加強駕駛人之駕駛道德教育和守法精神之灌輸與培養。
4. 嚴格執行違規駐車案件之取締，尤其是並排駐車之取締與告發。

2.2 公共設施屬性

一、辛晚教，「都市及區域計畫」（四版），中國地政研究所，民國 75 年

土地使用計畫之意義積極方面在促進土地資源之合理且有效分配供各種活動使用。廣義的使用包括：居住、經濟活動、公共設施及交通運輸等之土地使用。影響各類用地之市場需求因素，以公共設施用地而言，影響因素主要為預算及地價。且為提高服務設施水準，並經濟有效使用公共服務設施、公共設施項目，宜與都市規模、功能階層等相配合。在實際研擬都市及區域計畫配設公共設施項目時，尚須考慮當地聚居狀況，經濟活動性質或特殊問題，為必要之增刪調整，方不至於產生不能配合實際需要或不經濟現象。

在都市計畫中，有關交通運輸部分的公共設施用地之推計方式如下：

1. 道路面積寬度依據人口、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。
2. 停車場標準：
 - (1) 依據使用活動人數比例設置。或
 - (2) 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，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。

在都市停車場問題討論部分，所提出之論點為：目前都市中心地點停車場日感不敷需要，部分主張政府不必擴建停車場，因為無處可供停車，不啻阻止私人使用小汽車，間接可以促進大眾運輸發展；另部分人士認為若無適當停車場，任令私人佔用路邊或巷道作為停車之處，對於私人小汽車反而是一種補貼優待。本文則認為政府宜一方面明令禁止在交通要道路邊停車，一方面適當增闢收費停車場，增加使用小汽車者之負擔，寓禁於徵，始屬正途。

二、施鴻志，周士雄，「都市計劃」，建都文化事業，民國 85 年

都市空間發展計劃範疇很廣，主要可以分為與土地有直接相關的土地使用、公園綠地與住宅，以及與土地有間接關係的交通運輸、公共設施與公用設備。在土地使用計劃的空間規模估計上，需考慮交通系統設計及各種土地使用間的區位衝突；至於土地使用分區則是考慮使用種類及使用密度，其目的在於適當的位置提供適當的各項使用活動，用於控制發展密度以使公共設施與公用設備等，獲得適切的分配與服務，引導良好居住環境的發展，運用土地使用分區管制則為達成分區種類與密度管制的主要方法，並防止不良的混合使用及有效率地使用公共設施。

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。

1. 公共設施按服務範圍劃分：

依據都市階層觀念，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。

2. 公共設施按照服務性質劃分，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。

隨著社會中風俗習慣、所得、人口組成等各項社會與經濟因素的變遷，社會對生活必需的公共設施在種類及數量上均會有所不同。公共設施計劃主樣在針對社會當時的特性提出一個長期性方案，以有效提供各種公共設施滿足社會需要，其目的在於公共設施的實質性、社會性、經濟性、安全性及休閒性等考量，以提高居住環境品質。

在擬定公共設施計劃前，必須先行了解影響大眾公共設施需求的關鍵因素。社會大眾對公共設施種類、數量及位置的需求隨著生活習慣、國民所得、休閒時間、距離、可及性及人口組成等因素而變動。

公共設施之區位，應考慮人口分佈、土地使用、交通運輸等狀況及未來發展趨勢、社會經濟需求的傾向，決定其項目、位置與面積大小，以利都市活動之發揮並確保環境生活品質。在道路系統、停車場所及加油站，應按土地使用分區及交通情形與預期之發展配置之。

根據以上理論，歸納出有關停車場用地在都市計劃中之定義與規劃如下：

1. 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，社會對生活必需的公共設施在種類及數量上，隨著社會中風俗習慣、所得、人口組成等各項社會與經濟因素的變遷均會有所不同。適當的位置設置公共設施與公用設備等，提供適切的分配與服務，引導良好居住環境的發展。
2. 為經濟有效使用公共服務設施，公共設施項目宜與都市規模、功能階層等相配合。在實際研擬都市及區域計畫配設公共設施項目時，尚須考慮當地聚居狀況，經濟活動性質或特殊問題，為必要之增刪調整，方不至於產生不能配合實際需要或不經濟現象。
3. 停車場，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，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。

2.3 法令及行政命令

有關公共停車相關法令及行政命令整理如下：

一、 都市計劃法

- (一) 第四十二條：都市計劃地區範圍內，應視實際狀況，分別設置左列公共設施用地：第一款：…、停車場所、…。
- (二) 第四十三條：公共設施用地，應就人口、土地使用、交通等現狀及未來發展趨勢，決定其項目、位置與面積，以增進市民活動之便利，及確保良好之都市生活環境。
- (三) 第四十四條：道路系統、停車場所及加油站，應按土地使用分區及交通情形與預期之發展配置之。

二、 都市計劃定期通盤檢討實施辦法

- (一) 第九條：非都市發展用地檢討變更為都市發展用地時，變更範圍內應劃設之公共設施用地面積比例，不得低於原都市計劃公共設施用地面積占都市發展用地面積之比。
前項變更範圍內應劃設之公共設施，除變更範圍內必要者外，應視整體都市發展需要，適當劃設供作全部或局部計劃地區範圍內使用之公共設施，並以原都市計劃劃設不足者或停車場、社區公園、綠地等項目為優先。
- (二) 第二十一條：停車場用地面積應依各都市計劃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：
 1. 不得低於計劃區內車輛預估數百分之二十之停車需求。
 2. 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。
 - (4) 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等用地，應依實際需要檢討留設停車空間。
- (三) 第二十三條：道路用地按交通量道路設計標準，綠地按自然地形或其設置目的，其他公共設施用地按實際需要檢討之。
- (四) 第二十五條：公共設施用地經通盤檢討應增加而卻無是當土地可供劃設者，應考量在該地區其他公共設施用地多目標規劃設置。

三、新訂或擴大都市計畫執行要點

第八點：土地使用計畫之分區及用地劃設原則如下：(三)依照改善停車問題方案及災害防救方案規定，加強全區之都市設計、都市防災（防洪、防震、防火）、植栽綠化等計畫，設置必要之公共停車空間，劃設足夠之都市防災設施及設備、開放空間、消防救災路線等用地。

四、停車場法

- (一) 第二條第三款：指在道路之路面外，以平面式、立體式、機械式或塔台式等所設，供停放車輛之場所。
- (二) 第二條第四款：都市計劃停車場：指依都市計劃法令所劃設公共停車場用地興闢後，供作公眾停放車輛之場所。
- (三) 第七條：都市計劃內已劃設或興建之市場、公園、綠地、廣場、學校、高架道路、加油站、道路、車站、體育場、變電所、污水處理設施、截流站及抽水站、焚化廠、兒童遊樂場及其他可利用公共設施之地下或地上層，應予以整體規劃及不破壞整體設施為主，並得以多目標使用方式附建地下停車場。
- (四) 第九條：直轄市或縣（市）主管機關應視地區停車需求，核准左列公、私有建築物新建或改建時，投資增設停車空間，開放供公眾使用，不受建築法令有關高度及容積率之限制：

1. 國民住宅及社區之建築。
2. 政府機關、學校及公私事業機構之建築。
3. 市場、購物中心、娛樂中心之建築。
4. 市中心區高樓建築。

前項建築物高度及容積率等之放寬計算，由直轄市或縣（市）政府定之。

- (五) 第十條：為配合都市發展及交通運輸系統建設需要，地方政府於擬定或變更都市計劃時，應劃設或增設停車場用地。
- (六) 第二十二條：私有建築物附設之停車空間，得供公眾收費停車使用。公有建築物，應附設停車空間，得於業務需要之外，開放供公眾收費使用。

五、建築技術規則

建築設計施工編第五十九條之二：為鼓勵建築物增設停車空間，提供公眾停車使用，有關建築物之樓層數、高度、樓地板面積之合計標準或其他限制事項，省（市）主管建築機關得另訂鼓勵要點，報經中央主管建築機關核定實施。

六、臺北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點

- (一) 第二點：本要點所稱增設停車空間，係指建築物依都市計劃法令及其他法令規定設置之法定停車空間或原核准之停車空間外再增設之停車空間。
- (二) 第十一點：依本要點設置之停車空間應於建築基地明顯位置設置停車空間標示牌，且應提供公眾使用，並於適當位置設管理員室、警示燈、圓突鏡等設施。

七、臺北市土地使用分區管制規則

第二條第二十六款：停車空間：道路外供停放汽車或其他車輛之空間。

八、內政部 84 年 10 月 3 日台內營字第 8480450 號函送「建築技術規則建築技術施工編第五十九條之二為鼓勵建築物增設停車空間，提供公眾使用疑義」會議記錄，內容摘錄如下：

- (一) 按建築技術規則建築技術施工編第五十九條之二規定增設之停車空間，揆其意旨係為增加停車位之供給，協助解決停車問題，有別於依同編第五十九條設置之法定停車空間。是授權省、市主管建築機關訂定其建築物增設停車空間鼓勵要點，應與所有權問題無涉。又所有權形式可為獨立所有，亦可持分所有，涉屬地政法令登記規定權責，要不違反停車用途即非建築法令規範之範疇。
- (二) 關於建築物鼓勵增設之停車位如何供公眾使用問題，應由所有權人、使用人依使用管理約定為之，所有權人亦不應排除於公眾之外，故停車空間不論由所有權人自行使用或供任何不特定人依約定之使用，咸屬供公眾使用。

由前述相關法令及資料得知公共停車位之法令定義散見於都市計劃、建築及交通法令等法令規定。茲分析歸納說明如下：

1. 都市計畫法令明令規定公共設施用地應就人口、土地使用、交通等現況及未來發展趨勢決定其項目、位置與面積，以增進市民活動之便利及確保良好之都市生活環境，而公共設施項目之一則包含了停車場用地，且停車場用地應按土地使用分區及交通情形與預期之發展配置之。
2. 有關公共停車位並未被明顯定義，依都市計畫法令規定在都市計畫地區，應劃設公共設施停車場用地以提供公共停車位；在建築法令規定中，自設及鼓勵增設停車空間均得開放公眾使用，亦為公共停車位之一種；停車場法中之規定表明都市計畫停車場設置為公共停車位及公私有建築物均得依其停車需求增設停車空間開放公眾使用。因此歸納路外公共停車位之定義為：依都市計畫公共設施需要設置之公共停車場或公、私有建築物除法定停車空間以外依其需要增設並開放供公眾使用之停

車空間。

3. 依照停車場法立法精神，其條文中關於「公眾使用」之意涵應係指「供任何不特定對象使用」；但依照建築技術規則及內政部針對建築物鼓勵增設公用停車空間釋函表示，該等公用停車空間提供公眾使用可包含所有權人，二者意義有所差異。但其目的皆在於解決停車問題。
4. 停車空間以路外為主，道路系統屬於另一種公共設施之功能，惟現況道路附屬可設置停車位，故成為都會區中公共停車供給之大宗來源。
5. 停車空間之設置標準、使用管理均係依照建築法規及都市計劃法令規劃設置。

2.4 土地使用及停車產生率

一、 胡宇戴，「臺北市停車特性與土地使用之關係」，交通大學交通運輸研究所，民國 72 年

本文主要研究目的在於探討不同地區、不同種類土地使用之停車特性與停車需求率。本研究中將研究地區分為中心商業區、市區與郊區。土地使用則依照建物使用分類為第一、二、三種等三種類別，第一類為戲院、歌廳、夜總會、室內遊藝場等，第二類為餐廳、旅館、醫院、百貨公司等，第三類為集合住宅。採用對已建築完成使用之建物抽樣調查，調查其樓地板面積、進出入數、使用小汽車比例，用以分析其分類之各項建物單位面積停車需求，研究重點在於停車需求。

二、 交通部運輸研究所，「臺灣地區五市一縣停車場整體規劃」，民國 74 年

本規劃報告提出「停車需求為一引申出的需求，隨著經濟成長而日漸增長，惟隨著都市發展之方向不同，而有空間分配上的差異」，且在針對臺北市停車現況特性分析中指出「停車間方出現時段與該行政區的土地使用特性有關」，並依照土地使用特性相關條件，建立臺北市停車需求模式如下：

$$Dit=462.092+0.350Vit+0.018Pit+5.153Frit$$

$$R^2=0.94$$

其中 $Dit=i$ 區 t 年之每小時停車需求數

$Vit=i$ 區 t 年之小汽車數

$Pit=i$ 區 t 年之人口數

$Frit=i$ 區 t 年之商業樓地板面積 (m^2)

在此模式中將「商業樓地板面積」列為重要變數，以此了解建物所在區位之土地使用型態與停車需求關係密切。

三、 劉淑娟，「臺北市停車率產生之研究」，中興大學都市計劃研究所，民

國 79 年

主要研究目的在於探討不同土地使用之停車特性與停車產生量，分析之土地使用類別有三類：第二種商業區、第三種商業區及第四種商業區，其各類土地使用中再以辦公、銀行、證券、期貨、餐飲等種類使用建物為對象，抽樣調查進出人員有無使用小汽車及其停車特性，本文研究重點在於主要考慮多重目的旅次之特性並探討共享停車產生率。

四、交通部運輸研究所，「臺北市不同土地使用停車產生率計算之調查研究」，民國 85 年

本研究目的在於研究不同土地使用型態開發衍生交通需求與停車需求特性之關聯性，以建立由旅次發生率及旅次特性推估停車需求之公式，作為評估各類土地開發停車供給規模之依據。研究範圍係以臺北市就不同土地使用管制類別，其土地使用區分為住宅區（住一、住二、住三、住四）、商業區（商一、商二、商三、商四）及工業區（工一、工二、工三）、行政區、文教區、風景區與物流中心等，其建物使用特性及其旅次發生率、停車產生率間之關係為研究對象。以調查抽樣方法進行各類建物內員工或住戶、訪客與潛在之停車需求調查，以計算平均小時停車產生率，並據以建立各種土地使用型態之停車產生率公式。

綜合以上相關研究，歸納結論如下：

1. 土地使用與停車產生率有高度相關，惟土地使用與建物使用性質關係複雜。
2. 相關研究中均受限於經費、時間，針對各類別土地使用與建物型態採取抽樣調查方式，抽樣之代表性似乎未能具完整性。
3. 部分研究考量其停車產生率，無法完全區分專屬停車需求或公共停車需求。

2.5 停車供需調查與特性分析

一、蕭再安等，「臺北市八十二年度停車供需調查報告」，臺北市停車管理處委託逢甲大學交通與管理學系辦理，民國 82 年

為全市性實際調查分析之資料，本調查涵蓋臺北市十二個行政區，並依其發展程度區新舊市區，共區分為 769 個分區，其中舊市區共有中正、大同、松山、中山、大安、萬華及信義七個行政區（該區域為台北市環河南北路以東、民族西路以南、基隆河及松山區與南港區交界線以西、水源路以北所圍之地區），共劃分為 455 個調查分區；而在新市區之士林、北投、南港、內湖及文山等五個行政區，則共劃分 314 個調查分區，調查區域主要係該五個行政區之主要商業區及較

為繁榮地區。

本案調查對象包含路邊停車場、公民營停車場及建築物附設停車空間。在調查內容方面，則包括停車供給與使用狀況調查、費率調查及公有路外停車場停車延時調查。

二、許添本等，「臺北市停車場開發綜合研究」，臺北市停車管理處委託中華民國運輸學會辦理，民國 85 年

本研究案主要分為三大工作項目：

- (一) 停車供需調查：包含路邊、路外及建築物附設停車場調查。
- (二) 不同土地使用活動之停車需求調查分析。
- (三) 數停車整體規劃、管理電腦模式之建立與應用研究。

本調查為維持全市性調查資料之延續性，使各年度調查資料得以作為比較，因此本次調查範圍仍規劃以 82 年度停車供需調查範圍為基礎，就前述調查項目進行資料更新、統計與電腦建檔。

而不同土地使用活動之停車需求調查分析重點在於建立停車需求關係，依照各種活動項目空間區位之不同，分類為中心商業區、舊市區與新市區等三種區位，以便於因應臺北市大型土地使用管制之變更以及開發大型商業活動所衍生之停車問題，以求因應與了解土地使用活動與停車需求之關係，主要目的係將作為要求建築物附設停車空間標準重要參考。

另外在有關都市停車整體規劃、管理電腦模式之建立，主張建立「停車時空分布」分析模式，配合都市活動與旅運需求特性架構，來建立一整體性之都市停車規劃方法，確實了解都市停車需求的時空分布型態，以研擬有效之停車供給與管理策略，並分析都市停車供需狀況與其他都市活動系統之互動關係，以作為有效解決都市交通問題之參考依據。

三、臺北市停車管理處委託易緯工程股問有限公司辦理，「臺北市停車供需及路邊停車週轉率調查（士林區、北投區、中山區、大同區）」，民國 90 年

四、臺北市停車管理處委託易緯工程股問有限公司辦理，「臺北市停車供需及路邊停車週轉率調查（萬華區、中正區、大安區、文山區）」，民國 91 年

五、臺北市停車管理處委託易緯工程股問有限公司辦理，「臺北市停車供需及路邊停車週轉率調查（信義區、松山區、內湖區、南港區）」，民國 92 年

以上十二個行政區之汽車停車供需調查，分三個年期，一個年期四個行政區方式進行，將十二個行政區再細分為總數 659 個調查分區，調查內容含路邊、路外（含建築物）停車供給及路邊、路外實際停車數量。除了得出表 2-1 臺北市各行政區綜合停車供需情形。其次再依據各調查分區調

查資料，得出臺北市停車供需差距最大的前 100 個調查分區如表 2-2。



表 2-1 臺北市各行政區綜合停車供需調查表

行政區	停車供給							停車需求										總計	路邊停車 供需比	路邊及公 有停車場 供需比	不含建物 供需比	綜合 供需比			
	路邊		路外			總計	路邊					路外				總計									
	有格位	無格位	公營	民營	空地		非違規停車數			違規停車數		公營	民營	空地	建物附設										
							有格位	無格位		紅線	黃線	其他													
	六米以上	六米(含)以下						六米	六米(含)																
士林	4238	10222	1783	847	498	9262	26850	2926	9613	12339	857	440	467	1288	447	370	4854	33601	0.54	0.58	0.61	0.80			
北投	1748	9956	562	501	449	5488	18704	980	7574	8598	341	389	146	403	317	1280	2744	22772	0.65	0.67	0.66	0.82			
中山	6074	7842	1844	1858	367	21664	39649	4383	6073	10325	1167	577	479	806	1074	292	13968	39144	0.60	0.66	0.71	1.01			
大同	3777	3282	315	134	123	4777	12408	3014	2728	5785	694	454	324	255	98	154	2908	16414	0.54	0.56	0.57	0.76			
萬華	3104	2808	3502	1039	613	3529	14595	2890	5198	3298	818	494	476	2763	820	402	2093	19252	0.45	0.59	0.64	0.76			
中正	5147	4509	1230	3539	1656	5191	21272	4383	4640	3065	1122	632	294	1006	1850	852	3821	21665	0.68	0.72	0.90	0.98			
大安	5798	9978	3892	5425	1774	26988	53855	5897	14494	4702	1104	642	539	2520	2687	1014	18163	51762	0.58	0.66	0.80	1.04			
文山	3643	17009	2176	852	168	8405	32253	3065	14747	2067	443	190	395	562	280	35	6982	28766	0.99	1.06	1.09	1.12			
內湖	7018	20907	393	2916	432	38992	70658	6046	13354	3172	803	486	1680	172	1353	328	26331	53725	1.09	1.10	1.16	1.32			
松山	4471	8115	3571	3227	6	20120	39510	3958	6800	2652	1479	678	1083	2560	1893	4	14777	35884	0.76	0.84	0.92	1.10			
信義	3377	10313	5265	2735	36	23531	45257	3038	8163	1788	572	689	881	3649	1623	28	16481	36912	0.90	1.01	1.06	1.23			
南港	2913	9271	1172	1034	450	10839	25679	2575	5956	978	245	112	1004	776	353	246	6931	19176	1.12	1.15	1.21	1.34			
小計	51308	114212	25705	24107	6572	178786	400690	43155	99340	58769	9645	5783	7768	16760	12795	5005	120053	379073	0.74	0.79	0.86	1.06			

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. 資料來源：臺北市政府交通局

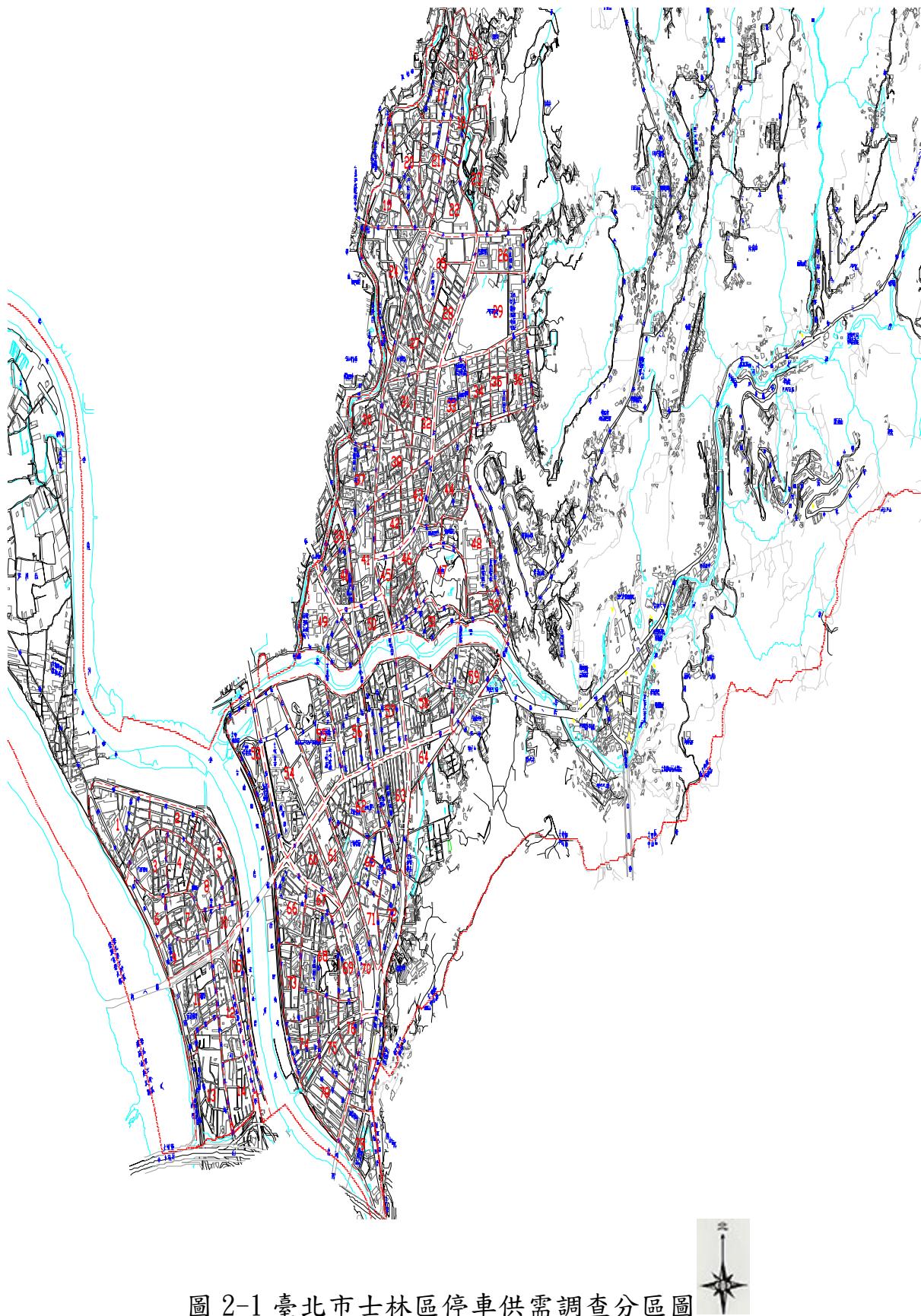
表 2-2 臺北市行政區各調查分區綜合停車供需調查排行表

排名	行政區	分區編號	綜合 供需比	排名	行政區	分區編號	綜合 供需比	排名	行政區	分區編號	綜合 供需比
1	北投	23	0.08	36	萬華	24	0.44	71	北投	5	0.56
2	北投	32	0.15	37	北投	2	0.45	72	大同	28	0.56
3	萬華	15	0.16	38	北投	15	0.45	73	士林	49	0.56
4	士林	62	0.18	39	士林	78	0.46	74	信義	15	0.56
5	北投	51	0.19	40	大安	18	0.46	75	大安	64	0.57
6	士林	72	0.19	41	北投	49	0.47	77	中山	72	0.57
7	萬華	28	0.19	42	士林	7	0.47	78	信義	1	0.58
8	萬華	8	0.22	43	中山	46	0.47	79	大安	69	0.58
9	士林	30	0.23	44	大同	34	0.48	80	松山	8	0.58
10	萬華	20	0.23	45	士林	15	0.48	81	中山	27	0.59
11	大安	81	0.25	46	士林	31	0.48	82	內湖	32	0.59
12	萬華	27	0.26	47	士林	8	0.48	83	大安	48	0.59
13	北投	21	0.28	48	大同	4	0.48	84	中正	38	0.59
14	大同	29	0.31	49	士林	74	0.49	85	大安	43	0.59
15	大同	17	0.31	50	大同	16	0.49	86	大同	6	0.60
16	大安	72	0.32	51	大同	13	0.50	87	中山	18	0.60
17	中山	69	0.34	52	士林	22	0.51	88	北投	39	0.60
18	大安	84	0.34	53	萬華	25	0.51	89	大安	6	0.60
19	北投	40	0.35	54	士林	75	0.52	90	萬華	16	0.61
20	大同	27	0.35	55	士林	11	0.52	91	大安	83	0.61
21	萬華	29	0.35	56	士林	23	0.52	92	北投	26	0.61
22	士林	14	0.35	57	大安	7	0.52	93	松山	25	0.61
23	士林	40	0.36	58	士林	13	0.53	94	大同	38	0.62
24	內湖	48	0.38	59	北投	25	0.53	95	士林	1	0.62
25	士林	36	0.38	60	北投	28	0.53	96	士林	66	0.62
26	內湖	6	0.39	61	北投	31	0.54	97	士林	21	0.63
27	大安	74	0.40	62	內湖	11	0.54	98	中山	38	0.63
28	士林	63	0.40	63	萬華	12	0.54	99	萬華	13	0.63
29	大安	63	0.41	64	士林	56	0.55	100	士林	38	0.63
30	大安	86	0.41	65	萬華	14	0.55				
31	中正	28	0.41	66	大同	20	0.55				
32	士林	4	0.42	67	士林	45	0.55				
33	萬華	17	0.43	68	大安	79	0.56				
34	大安	71	0.43	69	大安	65	0.56				
35	大同	31	0.43	70	大同	10	0.56				

該三次調查之各行政分區圖如下列圖 2-1 至圖 2-12，尚有部分地區未完全納入調查分區，宜注意新興地區開發年期及速度，使資料不至產生落差。

以上針對臺北市全市性供需調查之相關研究成果，歸屬於基礎資料調查性質，對於爾後進行之基本停車供需與相關特性資料分析有比較性與延續性之功能。但也並未針對所謂公共停車供需、地區特性差異與土地使用關聯性區別探討，對於停車供需總和基礎資料建立有一定程度之了解，但是無法區分出所謂公共停車供需之真正意涵與分類。





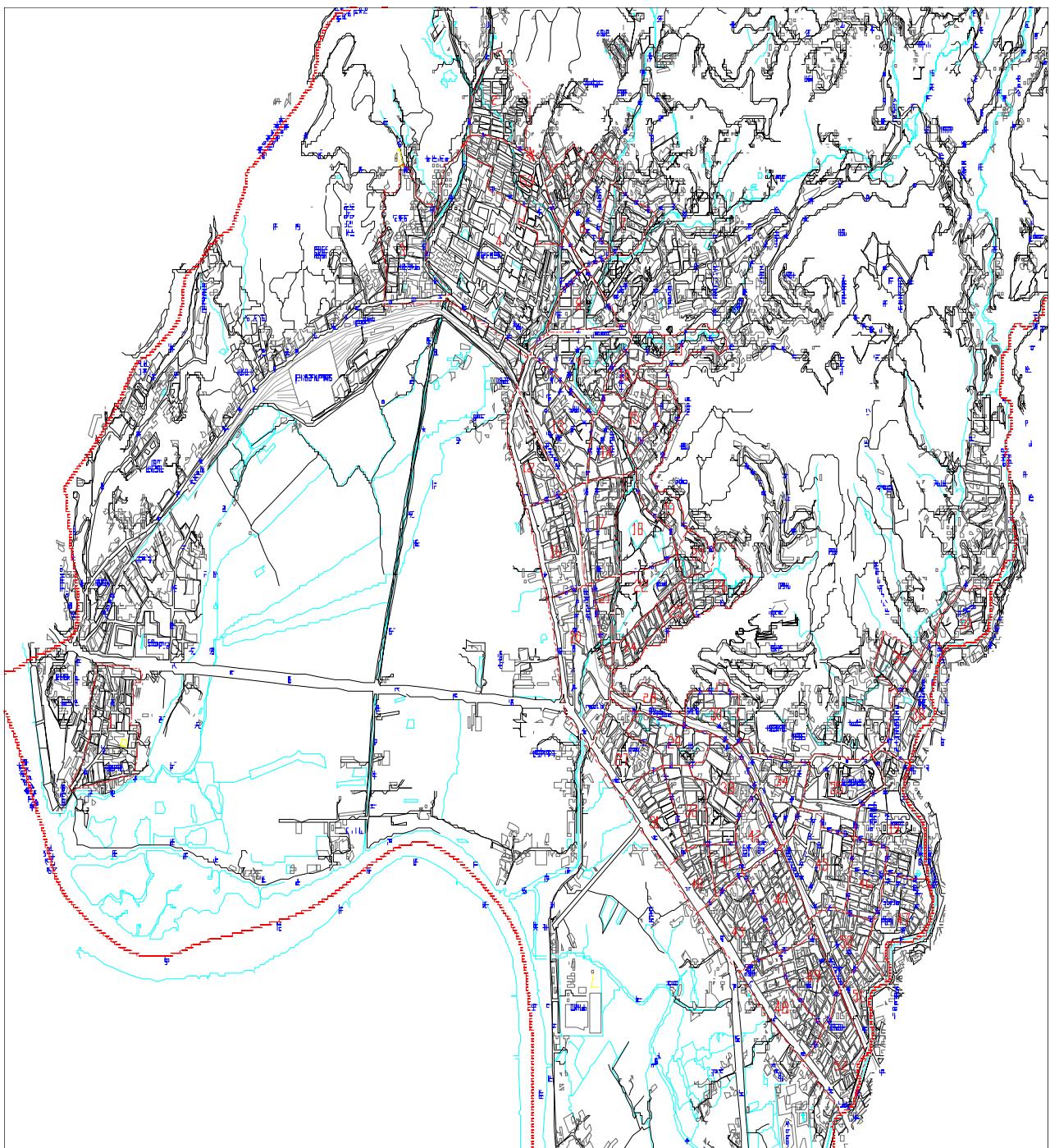


圖 2-2 臺北市北投區停車供需調查分區圖



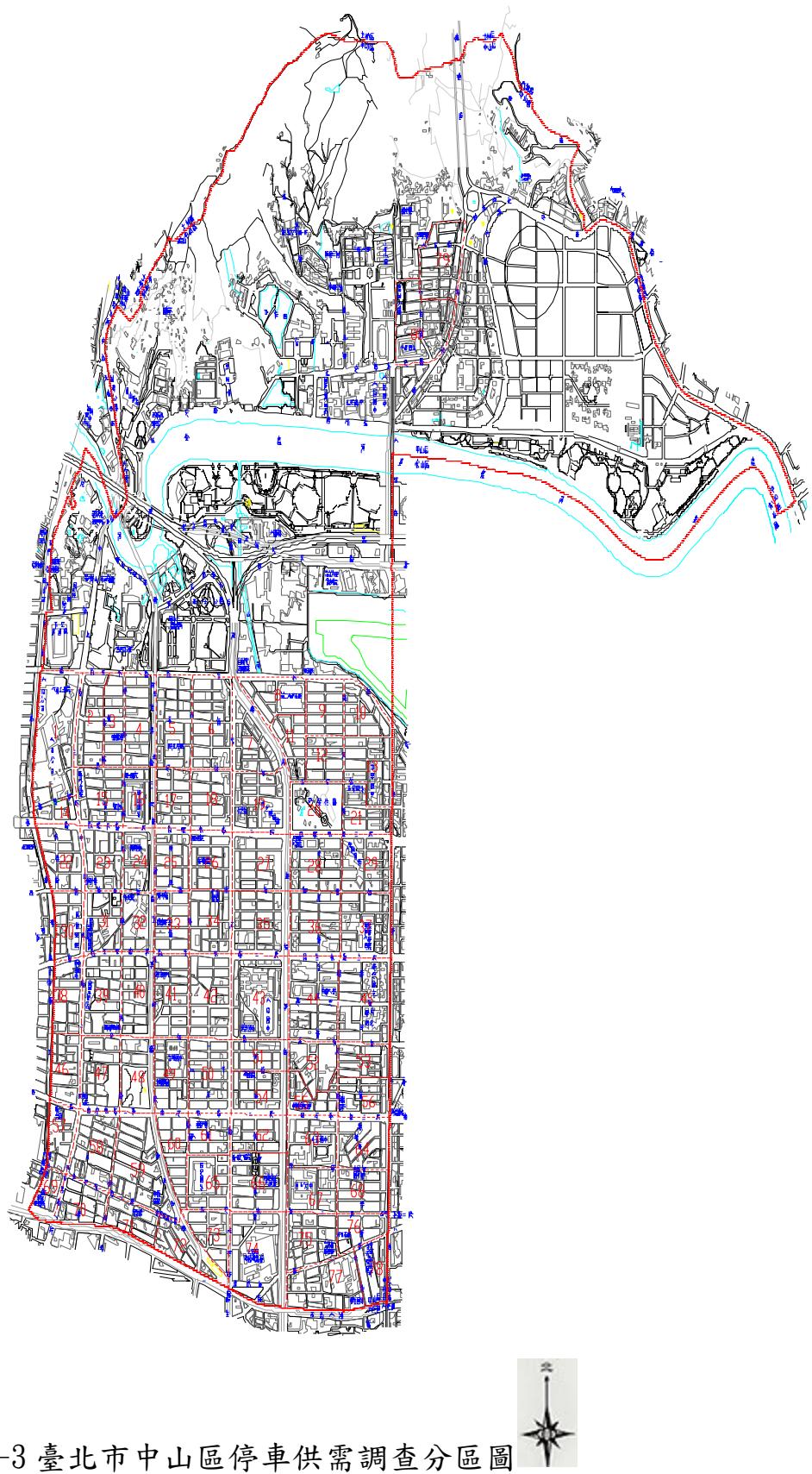


圖 2-3 臺北市中山區停車供需調查分區圖

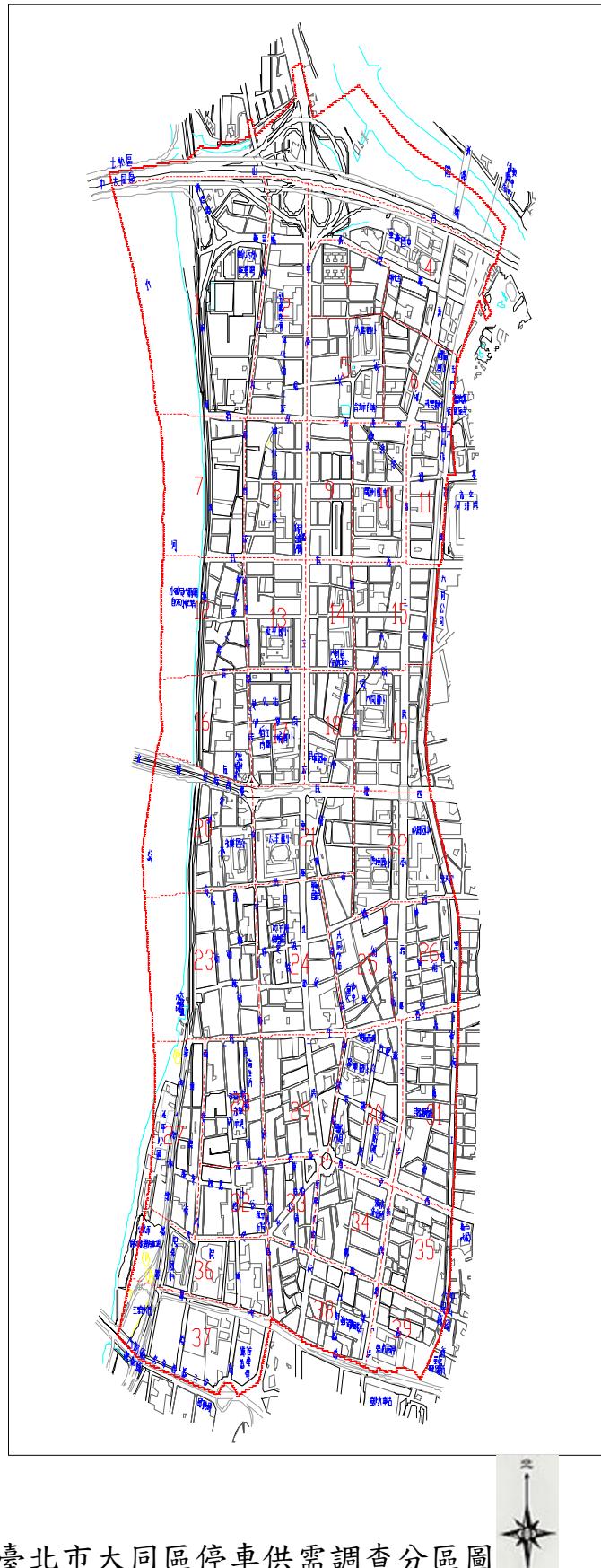


圖 2-4 臺北市大同區停車供需調查分區圖

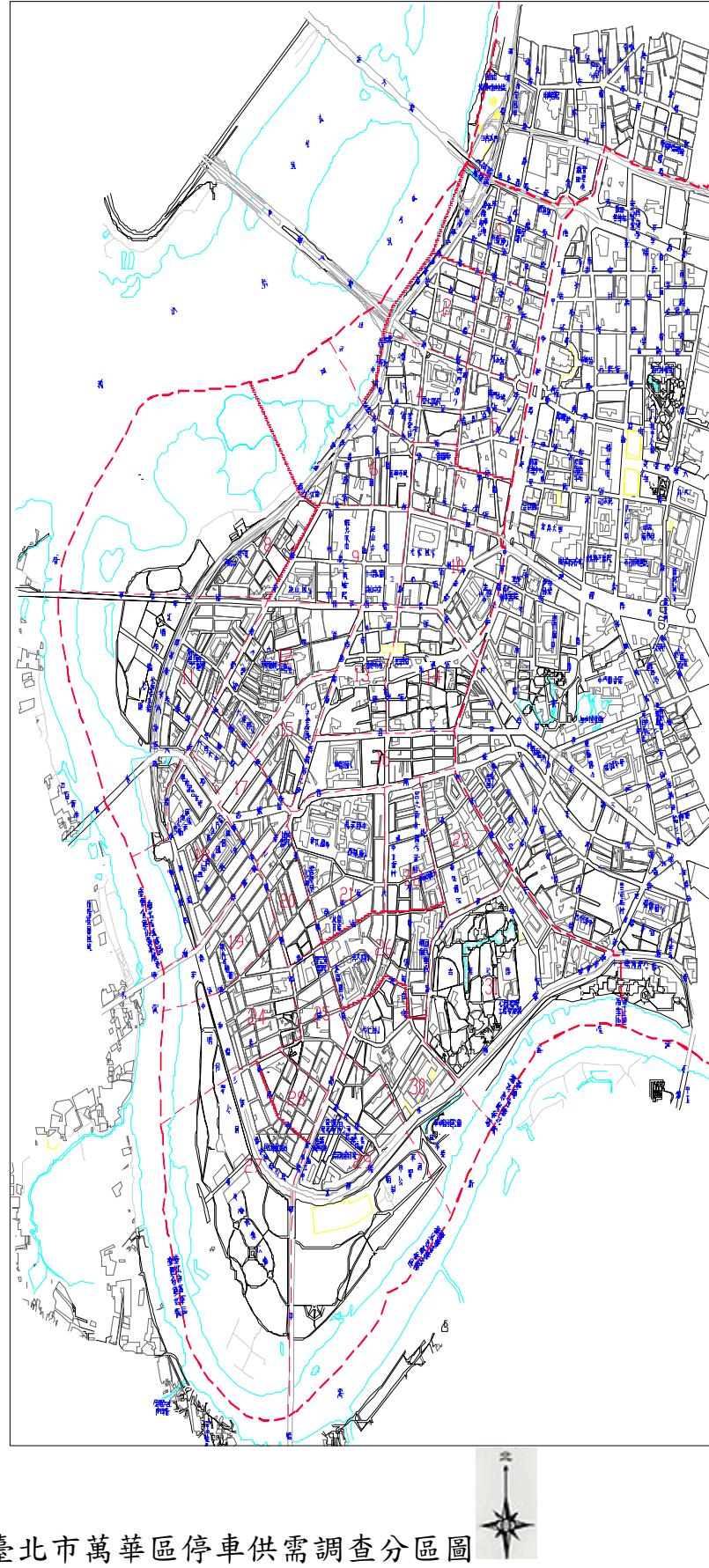


圖 2-5 臺北市萬華區停車供需調查分區圖



圖 2-6 臺北市中正區停車供需調查分區圖

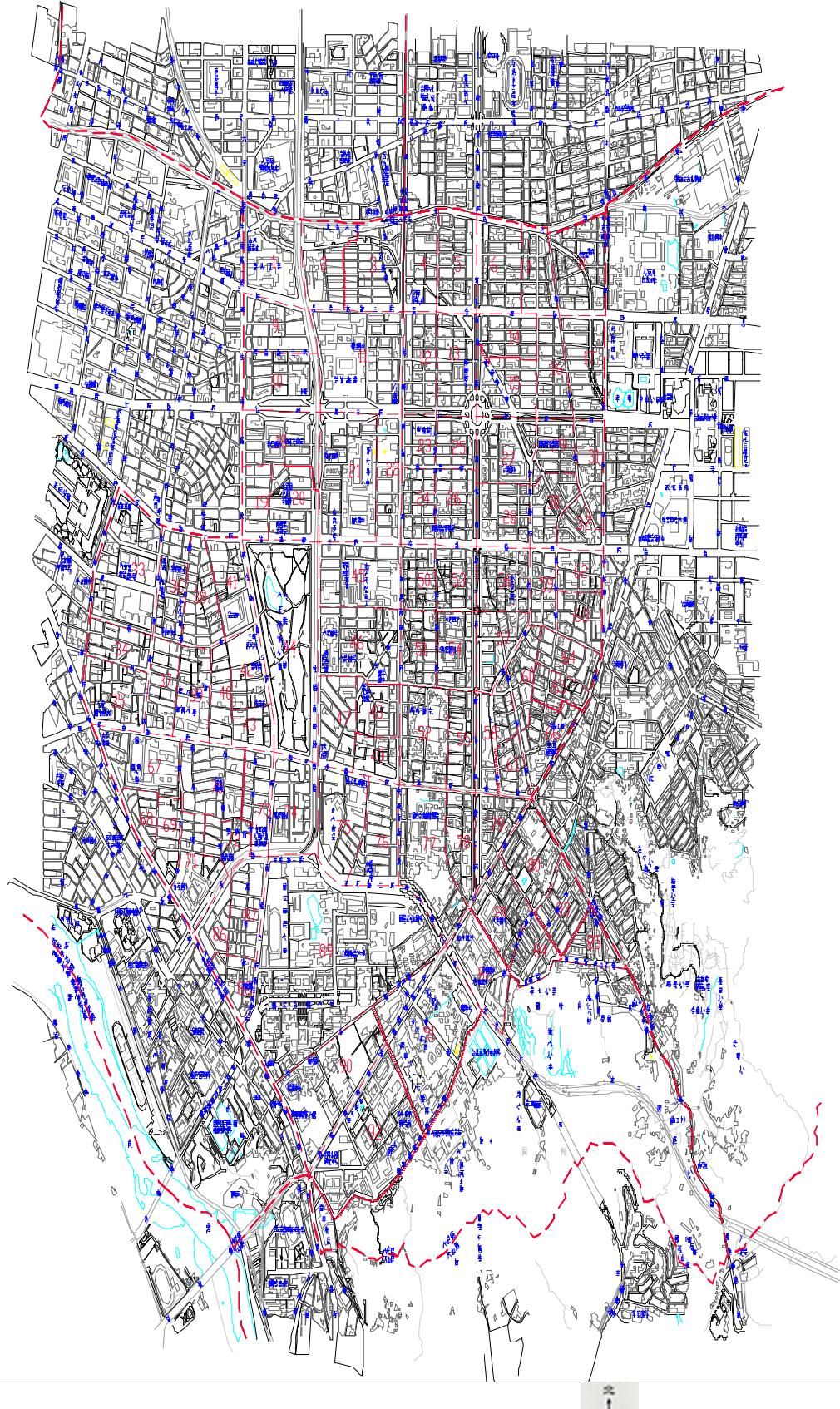


圖 2-7 臺北市大安區停車供需調查分區圖



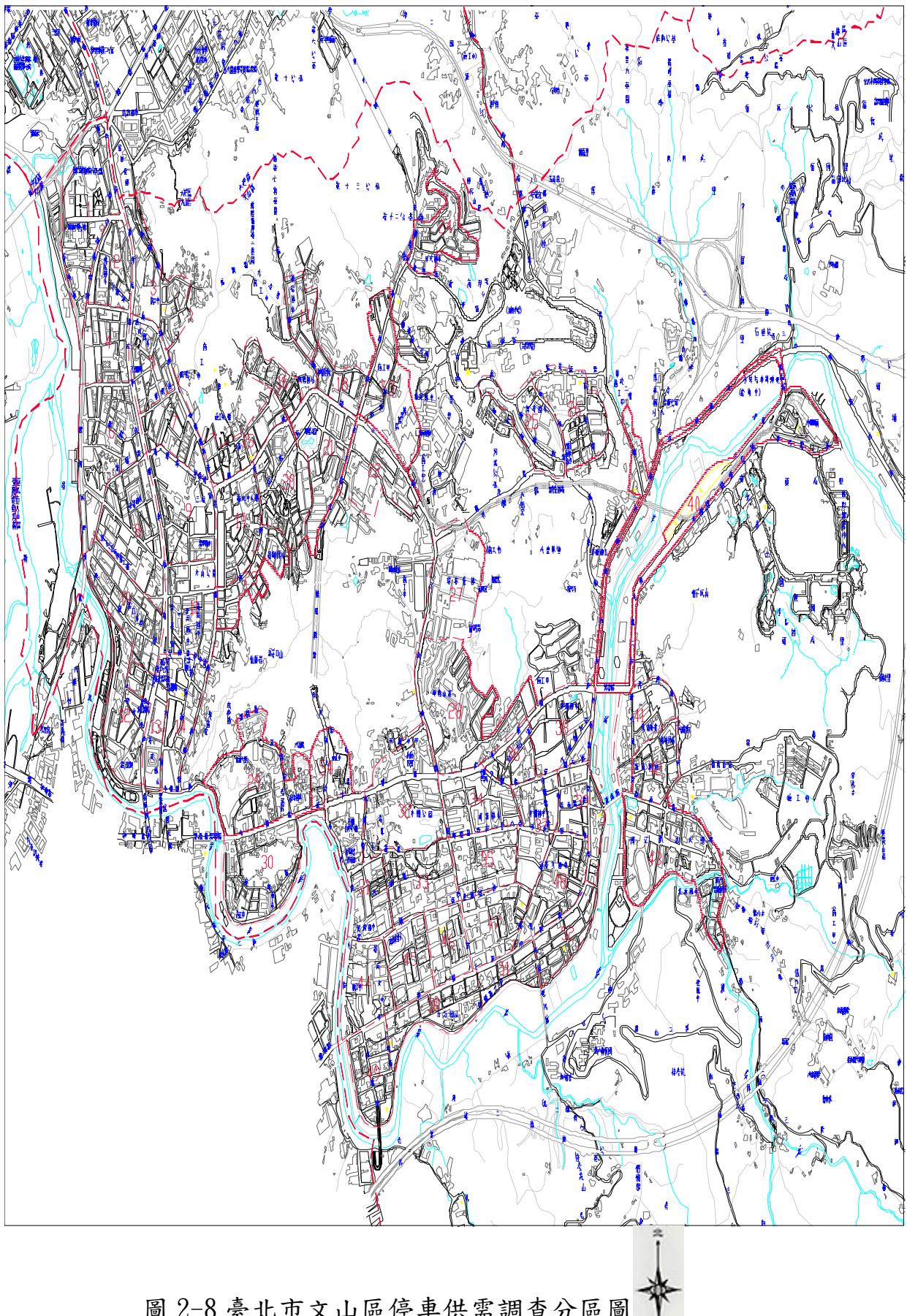


圖 2-8 臺北市文山區停車供需調查分區圖



圖 2-9 臺北市內湖區停車供需調查分區圖

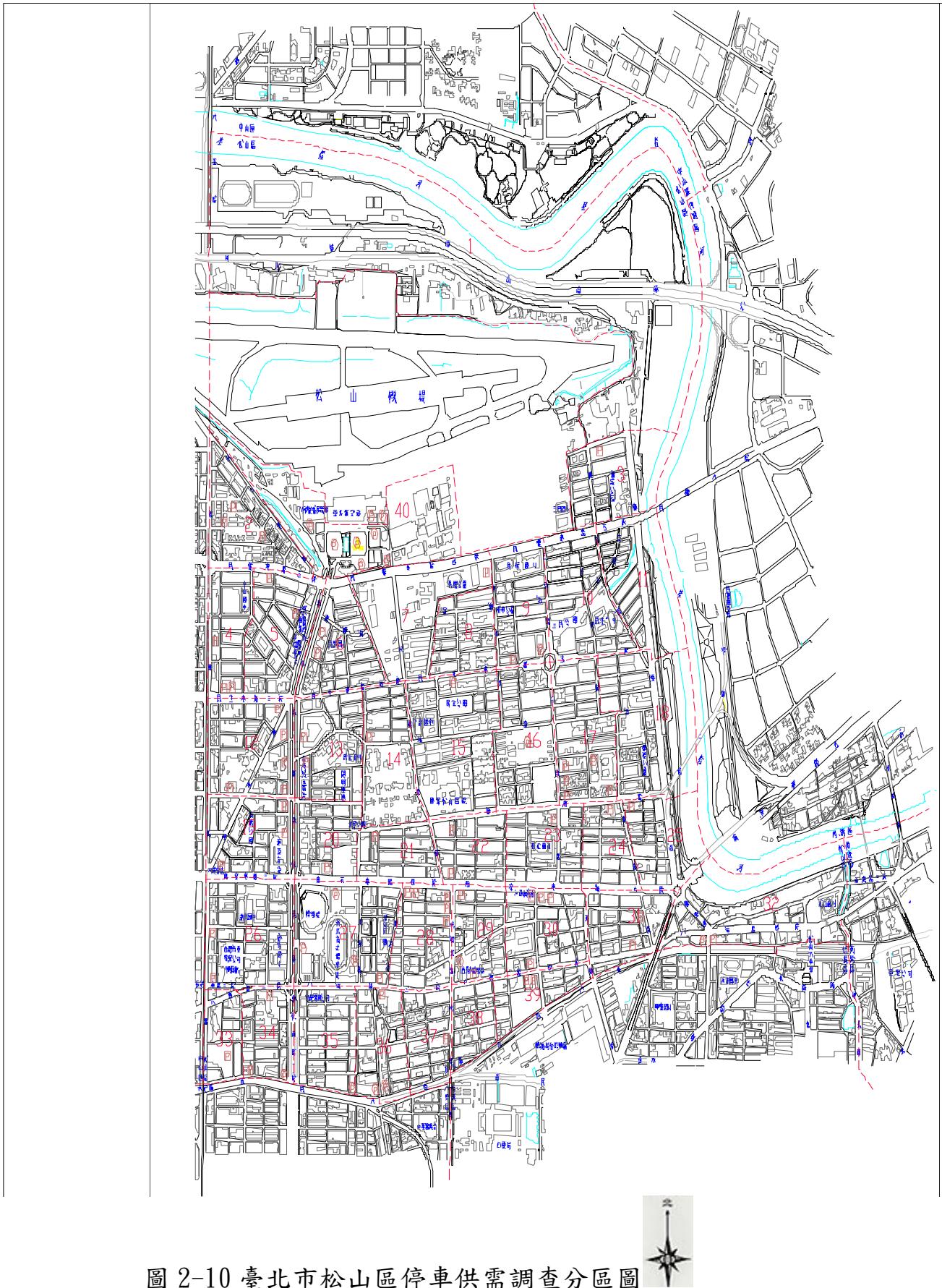


圖 2-10 臺北市松山區停車供需調查分區圖

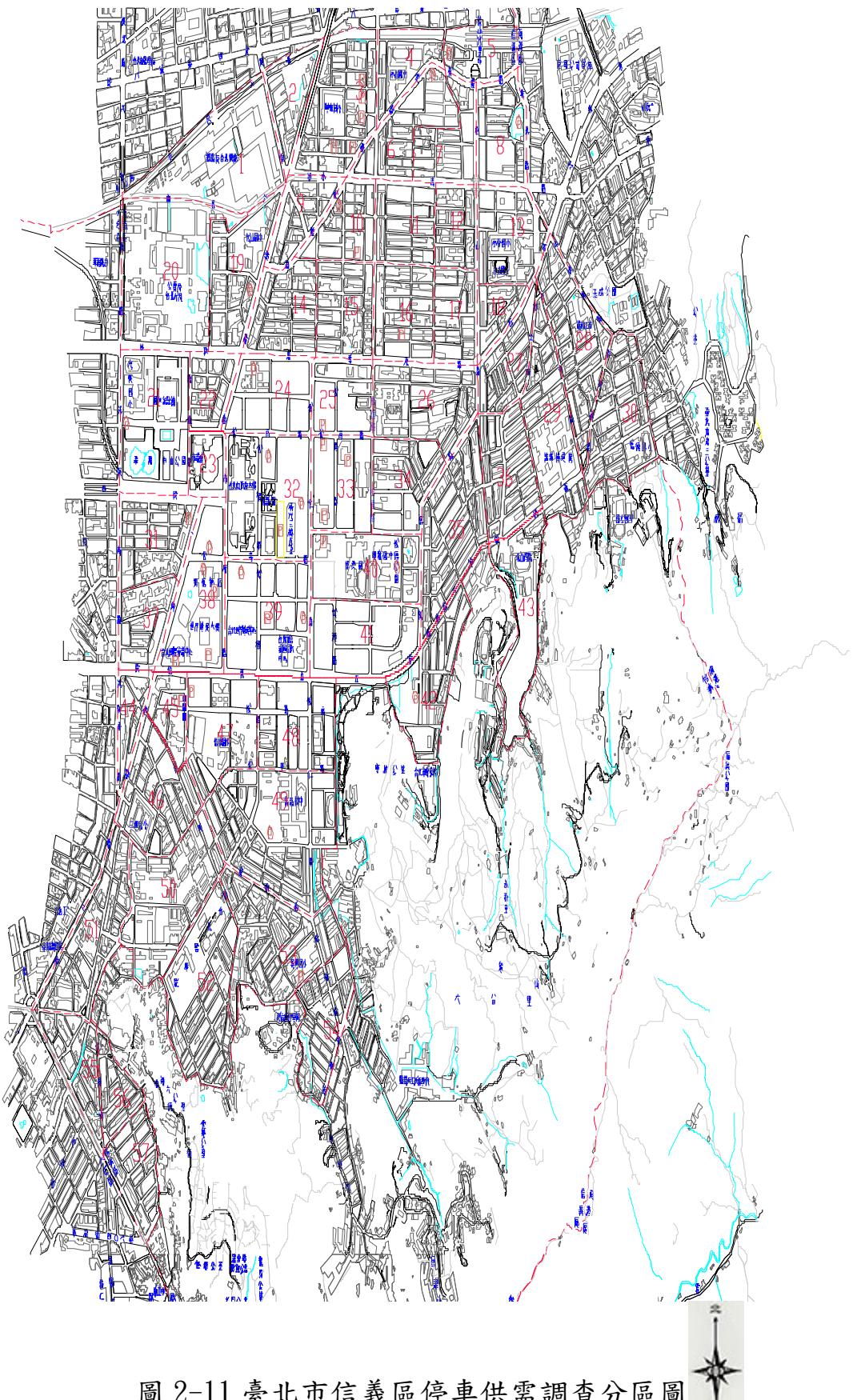


圖 2-11 臺北市信義區停車供需調查分區圖

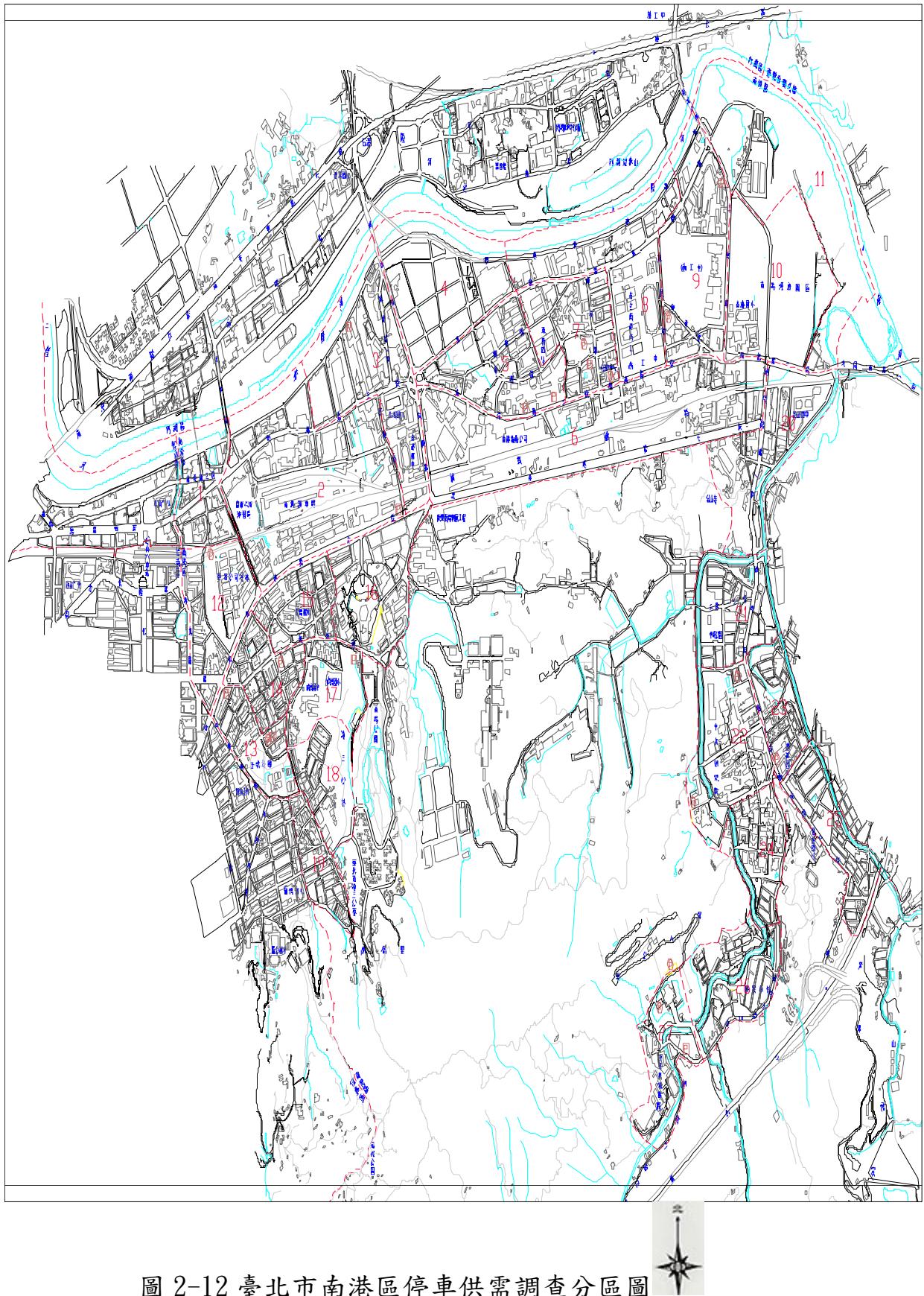


圖 2-12 臺北市南港區停車供需調查分區圖