

## 第六章 結論與建議

在經過大量文獻閱讀與資料分析後，本研究針對臺北市停車問題與改善策略上有許多具體結論，更有多項創新發現希望能對臺北市日益嚴重的停車問題改善工作能有所幫助，研究本身固然已盡全力，惟仍有些力有未逮之處，以下謹摘要說明以供參考。

### 6.1 結論

#### 一、研究結論

綜合本研究對於臺北市停車管理相關文獻之回顧，以及充分對臺北市停車供給與需求現況問題之研析，本研究不僅進行整體資料評析與對策研議外，更藉由實際政策決策來驗證停車管理政策的合宜性，本研究有主要研究結論謹摘要列舉如下：

- (一) 臺北市現況整體停車供給與需求之比例上，若以小汽車登記數 657,486 輛為假設之停車需求數，則以包含路邊、路外、建築物附設等各類型供給量體合併計算時，臺北市停車位供給數 642,200 格已約到達停車需求數的 97%。但是如果扣除來自路邊之非常設性停車供給量 205,197 格，則整體停車位供給數 373,003 格僅約到達停車位需求數的 57%左右，嚴格來說，臺北市停車供需仍尚未到達整體區域供需平衡的理想狀態。
- (二) 停車供需比例呈現區域性差異，在臺北市停車管理處 89 至 91 年間分三個年期，每年期四個行政區調查方式進行的停車供需調查中發現，各行政區停車供需因為土地使用比例之不同而呈現供需各有差異狀況，整體停車供需較為理想的行政區有南港區（停車供需比 1.34）及內湖區（停車供需比 1.32），整體停車供需較不理想的區域則有大同區與萬華區（二者停車供需比皆為 0.76）。因此在縮短停車供需差距的問題上，本研究認為臺北市應該針對不同地區，採取因地制宜策略，針對停車分區核心問題採行不同策略，以確保政策落實。
- (三) 在停車供需調查資料方面，12 個行政區平均供需比為 1.06，其中只有 5 個行政區停車供需調查資料顯示其分區內停車供需比小於 1，本項停車供需資料雖可做為參考，但是所反映實際停車供需狀況應該再嚴謹檢核，以免落差過大。
- (四) 合理的公共設施用地停車場劃設與檢討並未被真正重視，現況全臺北市公共設施停車場用地僅有 33.0526 公頃，佔全市土地總面積（27,179.97 公頃）的 1.2%。目前實施中的都市計畫停車場用地設置與開發情形，對於提昇公共停車之供給並無實質幫助。現有已營運中的公共停車場，路外公共停車位供給來自

於都市計畫停車場用地者，提供之小汽車停車位數量為 8,358 格，佔總格位數之 21.81%，使用其他公共設施用地闢建公共停車場者，提供路外公共小汽車停車位為 30,047 格，佔總格位數之 78.19%。

- (五) 許多地區在都市開發過程中，仍需要利用公共設施用地多目標方式，提高附建之公共停車場停車數量，藉以縮短公共停車供需間之差距，這種非屬整體性思考模式，只是遷就地區或建築物開發計畫的做法，並未能徹底改善停車位長期不足現象。因此未來年度公有路外停車場興建計畫中，以其他公共設施用地附建為主，利用學校新建、增建或改建時一併規劃設置，或是使用既成公園或新闢公園時整體規劃設計附建，公共停車場區位的選擇上，必須要特別注意服務區位、範圍及地域性。
- (六) 公共停車位的來源多樣化，只要能夠確保開放使用及提供停車用途，降低停車壓力，不論是公部門所提供之民間力量所提供，均應當被鼓勵與重視。甚至更宜鼓勵彈性運用，以充分發揮停車位之效益，降低路邊停車位提供之比例。
- (七) 臺北市長期以來市民或民意代表都希望藉由停車場硬體建設來改善居住地區停車位不足困境，不過，在未經合理的成本效益分析下的建設計畫，企圖以建設調控政策方式來增加公共停車場，並無法有效於短期內平衡公共停車供需，更可能造成投資的浪費與排擠其他必要投資。
- (八) 公共停車空間不具有可儲存性，因此，除了以建設調控政策方式增加公共停車位之外，還必須採行區域性調控、費率調控、特性調控等各項政策，彈性運用各種策略，以期可充分運用公共停車空間。

## 二、 創新發現

經由本研究調查、分析與研議，研究發現臺北市公共停車管理仍有些重要的事項，必須再經更審慎且維持永續的變革精神發展，其中最重要的項目有政策完整與排序、建立合宜的政策評價機制、建構臺北市公共停車管理政策決策模式以及持續監測及模式驗證反饋等事項，說明如下：

- (一) 經由對臺北市停車分區供需現實問題的檢視，總體而言，臺北市公共停車格位數量與實際使用情形發現：臺北市所謂停車困難與不足，問題真正核心並非在於量的問題，而是使用效率問題與停車管理政策整合戰力不夠，亦即臺北市政府交通局在思考停車管理供需政策決策時，所採行的停車管理政策必須要有完整的策略性思考，將可供採用的政策，如區位調控政策、費

率調控政策、停車格位特性調控及建設調控等，都必須完整且持續反饋式的追蹤改善，以收其效。

- (二) 不同的政策會產生價值上的差異，針對臺北市公共停車管理各項可資參考的政策評價，不應當只是偏在金錢價值的成本效益評量，應該在評價過程中，充分考慮政策所引發政治、社會與經濟價值，以及各項政策產生效益的正差值最大，以追求最大社會效益，均衡地區發展，如此才能掌握政策的效度。
- (三) 經驗法則政策決策模式不一定是錯誤的模式，不過在今日資訊開放與民意高張的時代，政策決策必須講求理性過程與系統化，本研究參考公共政策領域理性決策模式，發展屬於提升臺北市公共停車管理政策效率與效益的決策模式，希望藉由系統化的設計，讓供需問題忠實呈現，也提供政策排序的合理思考，更希望藉由完整計畫性執行策略，讓政策不僅落實更能不斷反饋檢討，永續經營，以避免政策修訂速度緩慢以及錯誤的資本投資。

## 6.2 建議

臺北市在公共停車管理的問題研究與改善方法千頭萬緒，受限於研究時間與研究範圍，以及研究人力財力不足，仍有許多研究工作必須後續有志者加入辦理，也才能真正達到本研究最初設計的期望。

- (一) 使用停車管理理性決策模式，各項策略應以量化指標衡量，才能得到科學化的論證與依據，並使得決策模式完整化。輸入資料量化、輸出值量化、以量化基礎進行政策檢討，再以量化資料反饋檢視政策效益，使採行決策不致流於以經驗法則處理為上。但是因為相關資料量過於龐大，加以量化之過程費時耗力，本研究實在力有未逮，有待後續研究努力。
- (二) 機車及運輸業車輛與大型車輛之停車問題，在臺北市也是迫切而亟待解決之管理問題，需要政府及民眾投入更多的關注。汽車停車位經營，民間尚有意願加入與提供，但機車停車供給現況幾乎完全依賴政府，而且路外化比例過低，路邊及人行道幾乎遭到機車強勢佔停，如何有效管理機車停車更是公部門艱難的挑戰。建議在機車停車管理決策部分應該採取更強力及主動的引導地位與做法。
- (三) 在建設調控政策方面，任何一處公共停車場建設之規劃與興闢與否，除了停車供需調查資料為參考基礎及區位的選擇以外，並應該建立成本效益評估機制，評估內容除了經濟性成本效益評估外，尚須納入社會性成本效益評估與政治性成本效益評估。建議後續公部門建設公共停車場時，應妥為朝建立此一成

本效益評估制度努力。

- (四) 為了使公共停車場建設投資不產生浪費，避免公共停車空間閒置，車輛依舊停放於路邊及爭搶利用免費空間停車，已建成開放使用之公共停車場在經營上，宜更具彈性，且建議可採用責任中心之利潤中心制度，使公共停車場經營管理及資源運用更具有彈性及效率。
- (五) 臺北市在面對季節性或地區性活動造成停車需求突增時，應當建立一套因應機制，確實掌握當地交通環境問題與可能缺失，擬定各項政策與決策標準作業流程，讓道路交通不致因停車需求激增，造成道路交通嚴重打結。這些停車管理維持計畫不僅應當是整體交通維持作業重要的一環，更是政府機關無法拋棄的責任，希望為政者能有所體會與改進。

