

74-16-307

# 台北縣停車場整體規劃

交通部運輸研究所

中華民國七十四年十月

## 運輸研究所出版品摘要表

		管		制		等		級	
		本出版品： <input type="checkbox"/> 機密（ <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況通知資料組解密） <input checked="" type="checkbox"/> 一般 本 表： <input type="checkbox"/> 機密（ <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況通知資料組解密） <input checked="" type="checkbox"/> 一般							
出版品名稱： 中 文：台北縣停車場整體規劃 外 文：Integrated Parking Study of Taipei County									
行政機關出版品統一編號					運輸研究所出版品編號				
09134740147					74-16-307				
研究工作主持人：黃 承 傳 主要研究人員：張開國、曹玉成					研究期間：自74年3月至74年8月 研究經費：591,000 元 經費來源：交通部補助				
研究方式： <input type="checkbox"/> 自行辦理—主辦單位：交通部運輸研究所運輸安全組 地 址：台北市敦化北路 240 號 聯 絡 電 話：(02)7123121 <input type="checkbox"/> 委託辦理—受委託單位：國立交通大學交通運輸研究所 地 址：台北市忠孝西路一段 114 號 4 樓 聯 絡 電 話：(02)3146515 ~ 8									
關鍵詞：停車需求、停車供給、需求模式、改善方案									
摘 要：本研究針對台北縣六縣轄市之中心區做停車供給與需求現況調查分析，並就現有停車管理及相關問題深入探討。本研究發現台北縣於研究基年（民國74年）時以永和中信公司和金銀百貨公司一帶最為嚴重，並預測未來十年內，六縣轄市之核心地區均將發生停車設施容量不足之問題，解決未來停車問題之方案除加強停車管理，實施停車收費制度之外，建議應分期增建九處路外停車場，包括中永和三處，板橋、三重各二處，以及新莊、新店各一處。									
出版日期	頁 數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式						
74年10月	171	300	<input checked="" type="checkbox"/>	洽本所免費贈閱	<input type="checkbox"/>	洽本所訂購	<input type="checkbox"/>	其他（	）
備 註：									

# 台北縣停車場整體規劃

## 目 錄

### 第一章 緒 論

1. 1. 規劃緣起.....	1
1. 2. 規劃目的.....	1
1. 3. 規劃範圍.....	2
1. 4. 規劃年期.....	2
1. 5. 規劃方法及流程.....	2

### 第二章 台北縣都市發展現況及其特性

2. 1. 區域與都市計畫概況.....	10
2. 2. 地理環境及都市發展現況.....	10
2. 3. 社會經濟概況.....	12
2. 4. 土地使用現況.....	13
2. 5. 道路交通運輸系統概況.....	13
2. 6. 都市未來發展趨勢之檢討.....	24

### 第三章 停車現況調查分析與檢討

3. 1. 調查目的與方法.....	36
3. 2. 調查分區與調查時間.....	36
3. 3. 停車現況特性分析.....	37
3. 4. 停車需求分析.....	38
3. 5. 停車供給分析.....	97
3. 6. 停車供需檢討.....	97
3. 7. 停車場經營管理之檢討.....	98

## 第四章 停車需求預測及供需平衡問題

4.1. 停車需求模式之檢討.....	111
4.2. 停車需求模式之建立與預測.....	112
4.3. 停車供給之探討與預估.....	119
4.4. 都市發展對停車供需之影響.....	122
4.5. 停車供需平衡分析與問題探討.....	123

## 第五章 停車場發展計畫

5.1. 停車課題與對策.....	144
5.2. 近程改善計畫.....	147
5.3. 中長程改善計畫.....	149
5.4. 其他配合措施與改善方案.....	156

## 第六章 停車場建設草案

6.1. 建設計畫.....	157
6.2. 經費概估.....	157
6.3. 建設財源籌措辦法.....	157

## 第七章 結論與建議

7.1. 結 論.....	160
7.2. 建 議.....	161
主要參考文獻.....	162

## 表 目 錄

表 2.1	台灣地區及台北縣人口成長概要表	14
表 2.2	台北縣六縣轄市歷年人口成長概況表	15
表 2.3	各地區歷年就業人口分配變化表	17
表 2.4	台北縣六縣轄市都市計畫土地使用面積與人口密度	19
表 2.5	台北縣停車場計畫用地與使用情況一覽表	20
表 2.6	台北縣歷年機動車輛成長狀況表	23
表 2.7	台北縣主要道路交通量	25
表 3.1	停車調查分區一覽表	38
表 3.2	停車次數統計表	64
表 3.3	停車現況特性分析表	92
表 3.4	路邊與路外停車場車位統計表	99
表 3.5	台北縣路外停車場現況特性表	100
表 3.6	停車現況供需比較表	106
表 4.1	規劃地區涵蓋各交通區比率	114
表 4.2	規劃地區各年期旅次產生與吸引數	115
表 4.3	停車需求預測表	116
表 4.4	旅次產生與吸引數比較表	120
表 4.5	停車需求預測表(調整後)	121
表 4.6	停車供需檢討表	122
表 5.1	都市計畫公共設施用地多目標使用方案	146
表 5.2	台北縣停車改善計畫	148
表 5.3	停車場建設經費估計表	158

## 圖 目 錄

圖 1-1	板橋市調查範圍及分區圖	4
圖 1-2	三重市調查範圍及分區圖	5
圖 1-3	中、永和市調查範圍及分區圖	6
圖 1-4	新莊市調查範圍及分區圖	7
圖 1-5	新店市調查範圍及分區圖	8
圖 1-6	「台北縣停車場整體規劃」工作流程圖	9
圖 2-1	人口分佈與人口密度圖	16
圖 2-2	民國72年各級就業人數比例分佈圖	18
圖 2-3	板橋市現有都市計畫示意圖	30
圖 2-4	三重市都市計畫示意圖	31
圖 2-5	中和市都市計畫示意圖	32
圖 2-6	永和市現有都市計畫示意圖	33
圖 2-7	新莊市都市計畫示意圖	34
圖 2-8	新店市都市計畫示意圖	35
圖 3-1	停車延時分配圖	39
圖 3-2	停車延時百分比	40
圖 3-3	板橋地區停車延時分佈圖	41
圖 3-4	三重地區停車延時分佈圖	45
圖 3-5	中、永和地區停車延時分佈圖	48
圖 3-6	新莊地區停車延時分佈圖	53
圖 3-7	新店地區停車延時分佈圖	55
圖 3-8	板橋地區選樣區段停車延時分佈圖	58
圖 3-9	三重地區選樣區段停車延時分佈圖	59
圖 3-10	中、永和地區選樣區段停車延時分佈圖	60

圖 3-11	新莊地區選樣區段停車延時分佈圖	61
圖 3-12	新店地區選樣區段停車延時分佈圖	62
圖 3-13	停車需求變化圖	69
圖 3-14	板橋地區停車需求變化圖	70
圖 3-15	三重地區停車需求變化圖	74
圖 3-16	中、永和地區停車需求變化圖	77
圖 3-17	新莊地區停車需求變化圖	82
圖 3-18	新店地區停車需求變化圖	84
圖 3-19	板橋地區選樣區段停車需求變化圖	87
圖 3-20	三重地區選樣區段停車需求變化圖	88
圖 3-21	中、永和地區選樣區段停車需求變化圖	89
圖 3-22	新莊地區選樣區段停車需求變化圖	90
圖 3-23	新店地區選樣區段停車需求變化圖	91
圖 3-24	板橋市現有停車設施位置圖	101
圖 3-25	三重市現有停車設施位置圖	102
圖 3-26	中、永和市現有停車設施位置圖	103
圖 3-27	新莊市現有停車設施位置圖	104
圖 3-28	新店市現有停車設施位置圖	105
圖 3-29	板橋規劃分區民國74年停車供需比較圖	107
圖 3-30	三重規劃分區民國74年停車供需比較圖	108
圖 3-31	中、永和規劃分區民國74年停車供需比較圖	109
圖 3-32	新莊與新店規劃分區民國74年停車供需比較圖	110
圖 4-1	板橋規劃分區民國79年停車供需比較圖	126
圖 4-2	板橋規劃分區民國84年停車供需比較圖	127
圖 4-3	三重規劃分區民國79年停車供需比較圖	128
圖 4-4	三重規劃分區民國84年停車供需比較圖	129
圖 4-5	中、永和規劃分區民國79年停車供需比較圖	130

圖 4-6	中、永和規劃分區民國 84 年停車供需比較圖.....	131
圖 4-7	新莊與新店規劃分區民國 79 年停車供需比較圖.....	132
圖 4-8	新莊與新店規劃分區民國 84 年停車供需比較圖.....	133
圖 4-9	板橋地區停車供需比較圖.....	134
圖 4-10	三重地區停車供需比較圖.....	136
圖 4-11	中、永和地區停車供需比較圖.....	138
圖 4-12	新莊地區停車供需比較圖.....	141
圖 4-13	新店地區停車供需比較圖.....	142
圖 5-1	板橋市停車場興建位置示意圖.....	151
圖 5-2	三重市停車場興建位置示意圖.....	152
圖 5-3	中、永和停車場興建位置示意圖.....	153
圖 5-4	新店市停車場興建位置示意圖.....	154
圖 5-5	新莊市停車場興建位置示意圖.....	155



# 台北縣停車場整體規劃

## 第一章 緒 論

### 1.1 規劃緣起

台灣地區近年來由於經濟快速成長，都市工商活動頻繁，國民所得提高，使得小汽車持有數與使用情況逐年激增。由於都市道路面積與停車設施之增建，未能配合汽車持有與使用之成長，遂產生都市道路交通擁擠與停車問題。行政院有鑒於此，乃於民國七十一年九月指示交通部應對停車問題最爲嚴重之五市一縣，包括台北、高雄兩院轄市，基隆、台中、台南三省轄市，以及台北縣進行停車場之規劃建設，並加強停車設施之管理工作，以期有效解決該等都市之停車問題。交通部遵照行政院指示乃由該部運輸研究所於民國七十四年一月與三月分別委託交大、台大、成大與逢甲等學校全面進行五市一縣之停車場整體規劃。

### 1.2 規劃目的

本計劃主要目的如下：

- 1.調查分析台北縣永和、中和、板橋、三重、新莊、新店等六縣轄市中心區停車供給與需求之現況與特性，包括停車設施種類、位置、數量與管理使用情形，以及停車需求之數量、時間與空間之分佈與停車延時之分配等特性，並綜合檢討現有停車供給與需求之關係與問題。
- 2.探討都市發展、土地使用、道路交通以及社會經濟特性如人口、產業活動與就業等因素與停車供需特性之關係，據而建立停車需求預測模式，以預測未來各期規劃目標年之停車需求，並分析探討各年期之供需關係與問題。

3.針對1、2兩項之分析結果所發現的問題，研擬短、中、長期改善方案，包括軟體之改善措施以及硬體之增建計劃等，並加以評估檢討，提出整體建議方案。

### 1.3 規劃範圍

台北縣轄範圍雖然相當遼闊，但境內各地區之發展程度不一。大抵而言，目前以中和、永和、板橋、三重、新莊、新店等六縣轄市之都市化地區人口密度與活動頻次最高，停車問題較為嚴重。本計畫係參酌都市發展現況與未來發展計畫，並考慮經費預算與時間等限制因素，選擇上述六縣轄市中停車需求最高之主要中心地區作為規劃範圍，詳如圖1-1至圖1-5。

### 1.4 規劃年期

本計劃旨在研提短、中、長期之停車場改善與發展方案，故規劃年期定為十年，並以民國七十四年為基年，規劃目標年以五年為一期，分別定為民國七十九年與民國八十四年。

### 1.5 規劃方法及流程

本規劃主要工作流程如圖1-6所示，茲就其主要項目內容說明如下：

- 1.準備工作：包括分區、調查人員講習、調查表格之印製等準備工作。
- 2.資料收集與調查：包括現有都市計畫、土地使用、道路、交通量、社經資料如人口、所得、汽車持有等基本資料之收集以及停車需求特性如數量、時間分佈、延時等與停車供給設施種類、數量等之調查。
- 3.分析與預測：根據收集與調查之資料分析現有停車需求與供給特性以及可能影響需求因素與需求之關係，建立適當的停車需求模式，

並預測未來之停車需求。本計劃係以民國八十四年為規劃目標年，需求之預測將分二期，以民國七十九年與八十四年為預測年期。

- 4.研提改善方案：依據各期供需分析結果，配合都市計畫、土地使用以及有關法令之規定等研提短、中、長期改善方案，並加以評估檢討後提出建議方案。同時並檢討現有停車設施之管理使用辦法，針對現有缺失，研議改善對策。

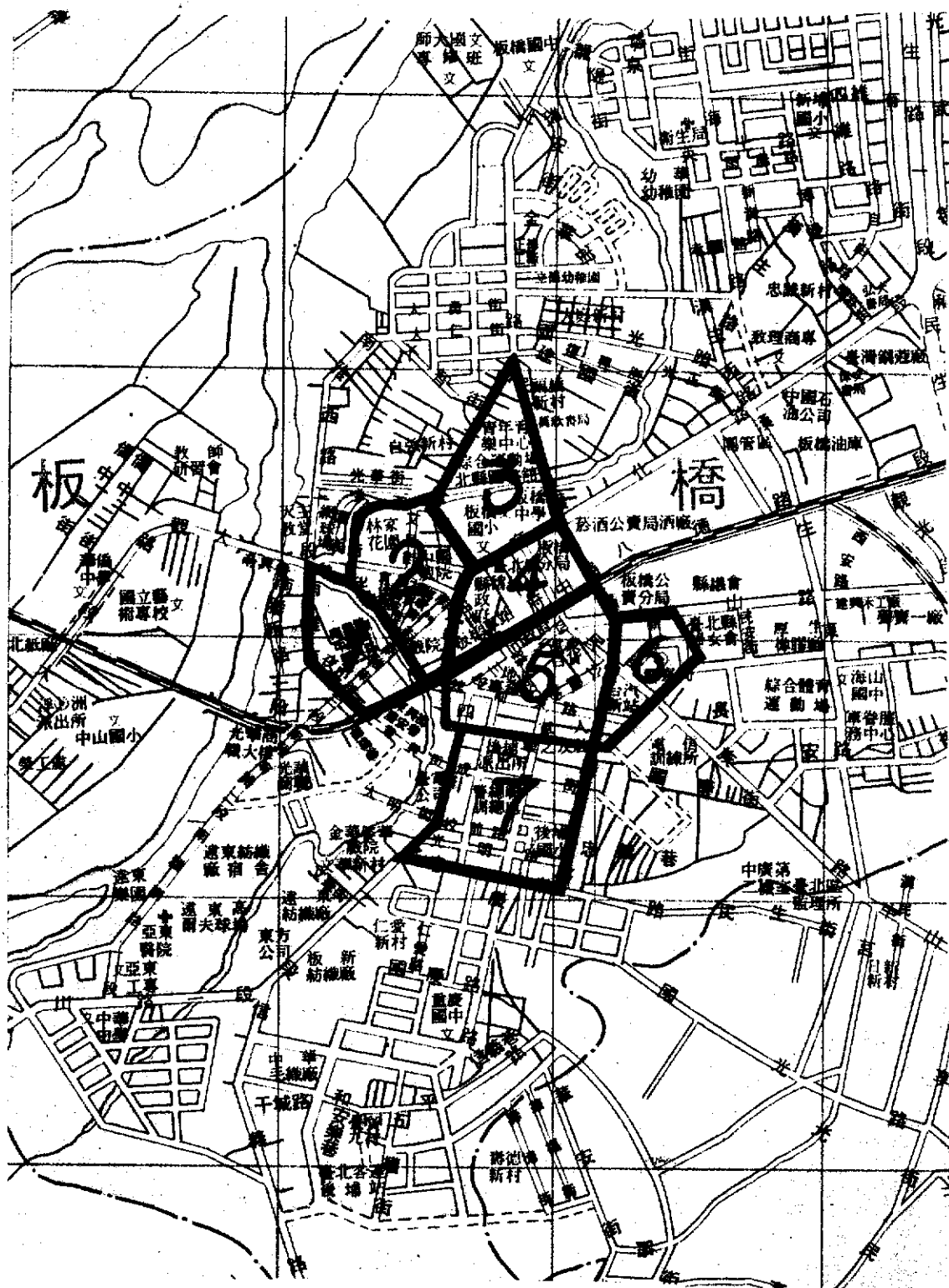


圖 1-1 板橋市調查範圍及分區圖

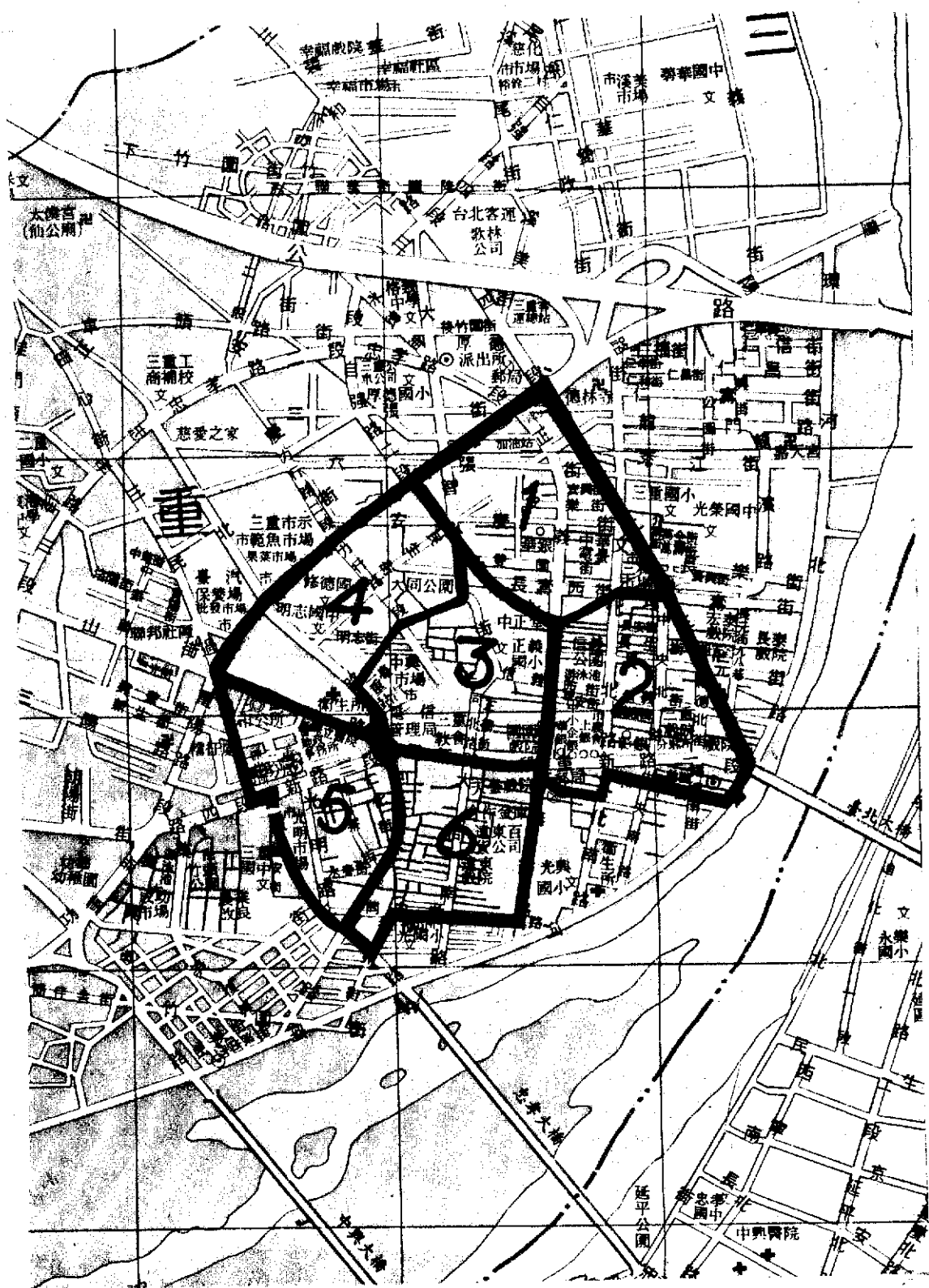
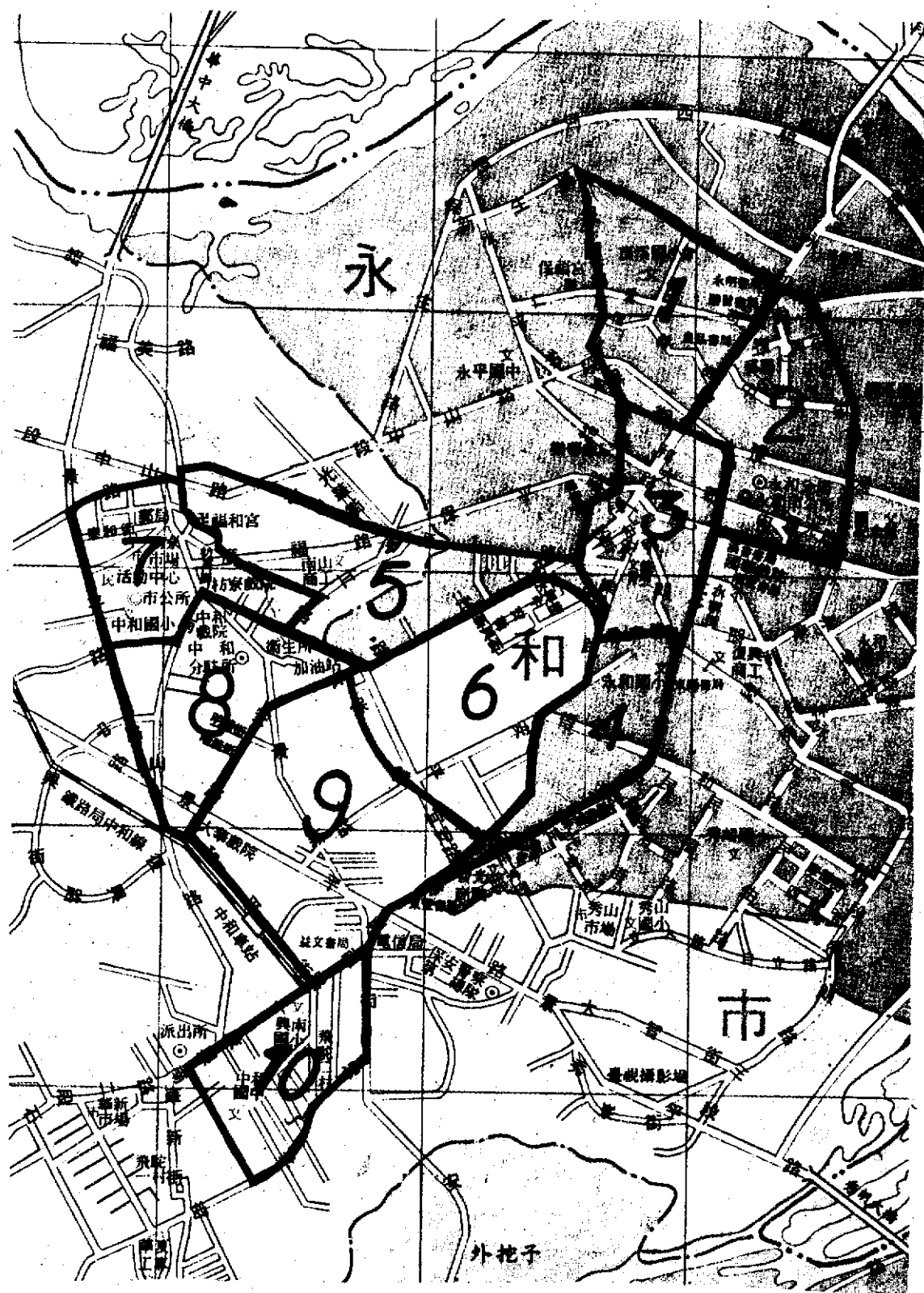


圖 1-2 三重市調查範圍及分區圖



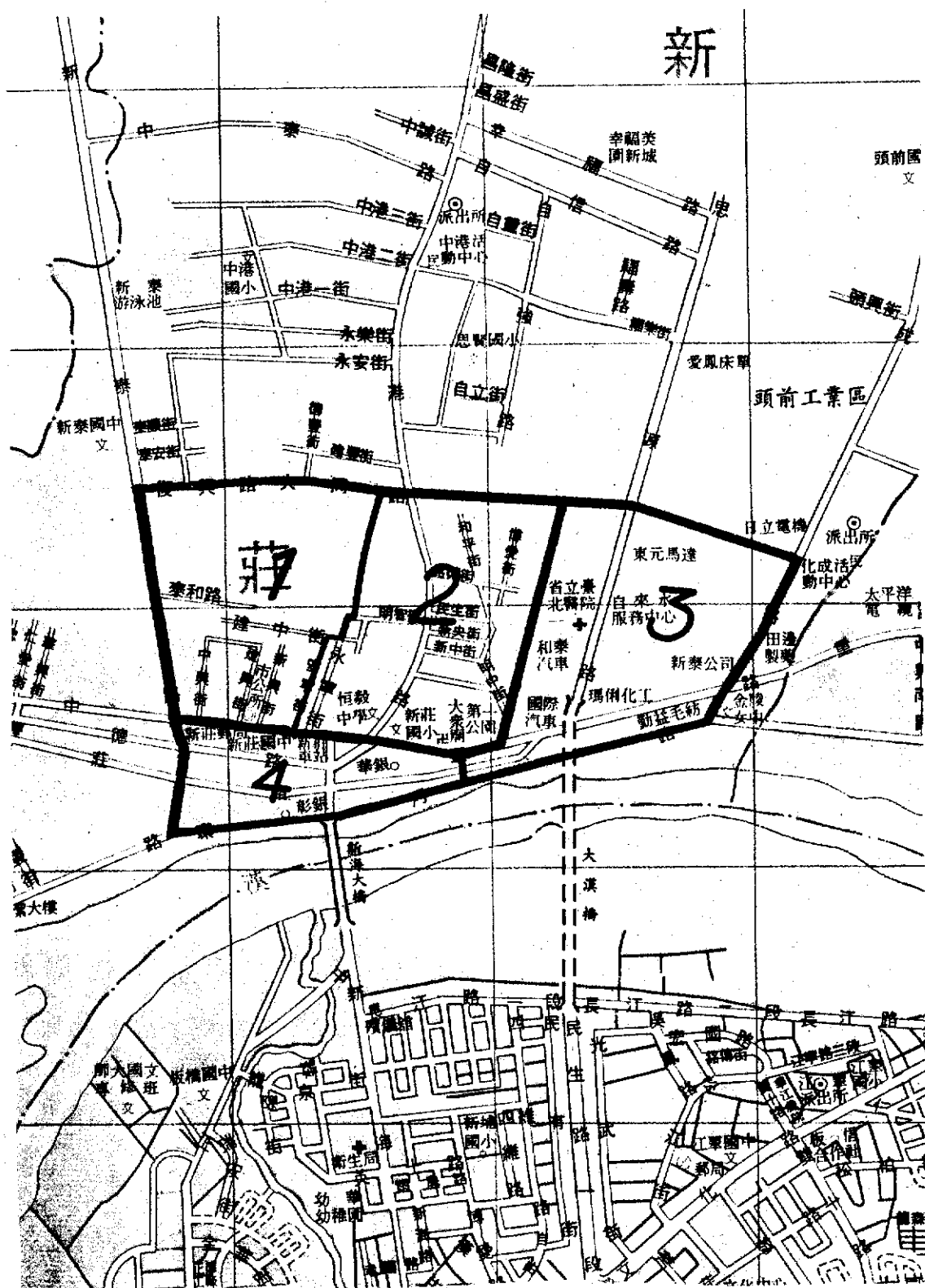


圖 1-4 新莊市調查範圍及分區圖





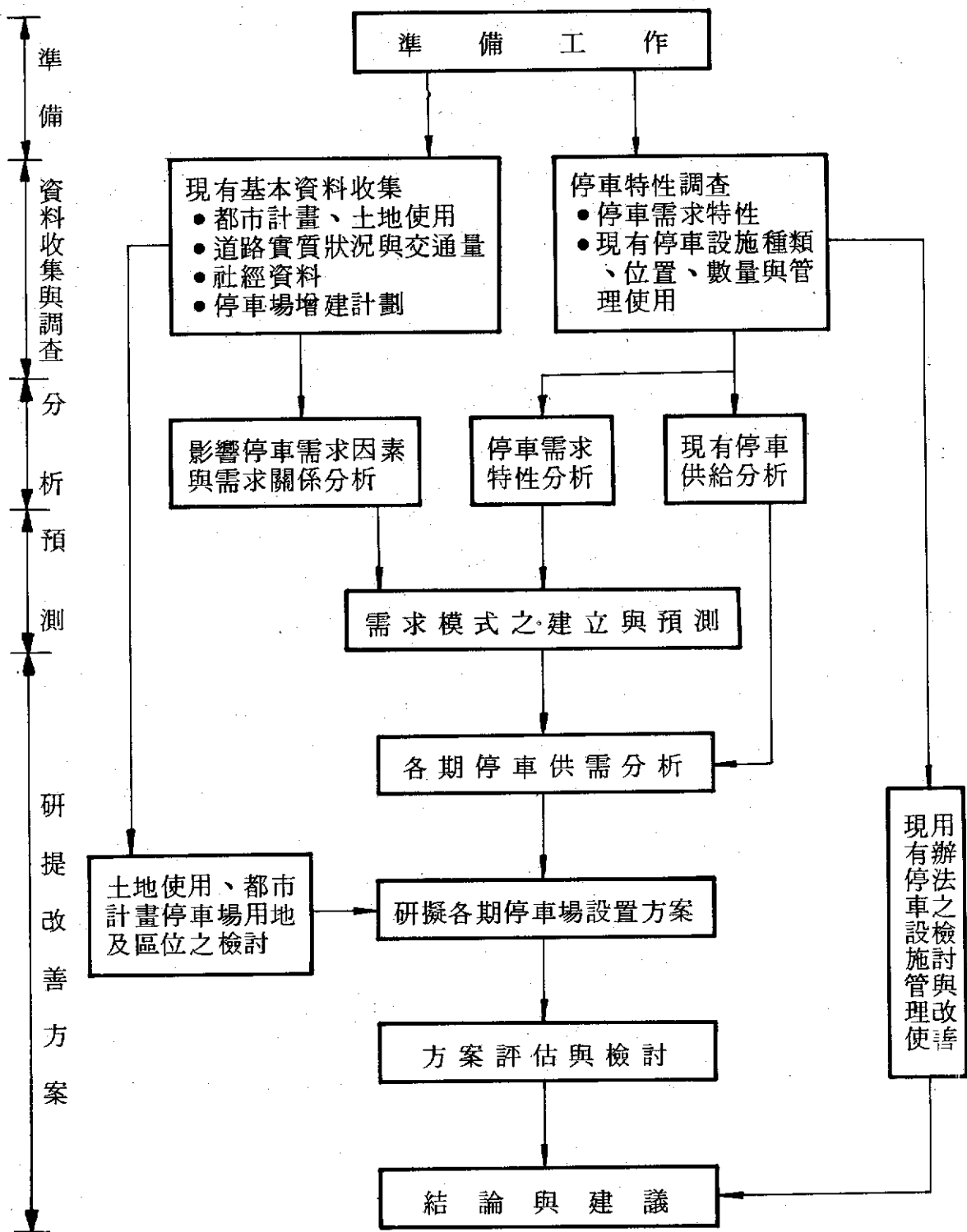


圖 1-6 「台北縣停車場整體規劃」工作流程圖

## 第二章 台北縣都市發展現況及其特性

### 2.1 區域與都市計畫概況

台北縣為北部區域計畫範圍內的縣份之一，由於地理位置毗鄰台北市，而台北市不僅是北部區域的中心，亦為台灣地區之政治、經濟、文化與商業中心，故該縣近年來發展十分快速，尤以緊鄰台北市之主要市鎮為然，且因與台北市息息相關，而形成以台北市為中心的所謂台北都會區共同生活圈，本計畫規劃範圍之板橋、三重、永和、中和、新莊、新店等六縣轄市均在此一都會區範圍之內。依據北部區域計畫所劃分的都市體系共有四個階層，即(1)都會區衛星集居地與農村集居中心(2)都會區衛星市鎮及一般市鎮(3)地方中心，以及(4)台灣地區政治、經濟、文化中心（兼為北部區域及台北都會區中心）之台北市。而板橋、三重、永和、中和、新莊、新店等六縣轄市均被列為屬於台北都會區衛星市鎮之階層，其發展特性為都市化速度快，人口增加率高，但以住宅為主，此外，因勞力充沛，輕工業亦有快速的發展。就北部區域計畫的分區而言，新店、中和、永和屬於南北走廊區，三重、新莊、板橋則屬於洪水平原區。

### 2.2 地理環境及都市發展現況

三重市為北部區域計畫洪水平原區之台北都會區衛星市鎮，位於台北市之西方，隔淡水河與台北市相鄰，因緊臨台北市，發展時序較早，為台北市產業活動重要技術勞力來源及市場之一，此外因與新莊、蘆洲、五股、泰山相距甚近，此等鄉鎮日常生活供需取給與三重市者甚多，因而形成此等鄉鎮之商業中心。故雖地勢低窪，每遇豪雨或颱風，往往淹水成災，天然地理環境不佳，但亦已發展成三十幾萬人

規模之都市，爲北部區域中發展較不健全的市鎮，未來極需限制人口發展，降低人口密度，以促進正常發展。

板橋市亦爲北部區域計畫洪水平原區之台北都會區衛星市鎮，位於台北市之西南方，隔淡水河與台北市相鄰。其都市計畫範圍可分成板橋修定計畫（市中心區）、江子翠與十二埕，以及擴大都市計畫（埔墘及四汴頭地區）三部份，其中修訂計畫區（市中心區）之發展已趨近飽和，近年來之發展大致集中在修訂計畫區之外圍一帶，尤以江子翠及埔墘地區之人口增加最爲快速，未來除市中心地區外，其餘二個地區仍可持續發展。

永和市爲北部區域計畫南北走廊區之台北都會區衛星市鎮，位於台北市之南方，隔新店溪而緊臨台北市，其與台北市中心區之距離，較之台北市之景美區、南港區、北投區等爲近，故發展迅速，由於土地面積有限，故發展已接近飽和。該市土地除公共設施外，均爲住宅與商業用地，並以住宅區爲主，無工業與農業用地，商業區已全部開發，住宅區除西面之保安里受瓦礫溝之限制，尚未開發外，其餘大部份均已發展，僅剩少數舊宅需要更新。

中和市亦爲北部區域計畫中南北走廊區之台北都會區衛星市鎮，現行都市計畫區範圍包括中和市行政區之大部份，東北面緊接永和市，西北面以莒光路爲界與板橋都市計畫區接壤，西南與土城鄉爲鄰，東南與新店市相接。其發展情況因受地形限制，目前都市發展用地主要分佈於北半部及東面南勢角地區，大致以枋寮、南勢角及積穗三地區爲核心，核心地區爲商業使用集中區，其外圍爲住宅使用地區，工業使用地區則集中於平河里、連和里、中原里、員山里等地區，都市發展用地之南面爲廣大之林野及農地。

新店市與中和、永和同屬北部區域計畫南北走廊區之台北都會區衛星市鎮，位於台北市東南方，西北鄰中和、永和，北面與台北市之景美、木柵兩區接壤，其都市發展特性與永和市相似，同爲以住宅區

爲主之衛星市鎮，並爲附近農村集居中心之經濟、文化、社會活動中心。目前舊市區（新店市中心）之發展已趨近飽和，惟外圍地區仍具有相當的發展潛力。

新莊市與三重、板橋同屬北部區域計畫洪水平原區之台北都會區衛星市鎮，都市計畫區東與三重市天然水溝爲界，南至大漢溪縱貫鐵路，西南與樹林鎮、北與泰山鄉相接，都市發展情況大抵沿縱貫公路兩旁最爲密集，區內土地使用除工業用地已大部開發外，住宅與商業用地目前已開闢使用率僅爲56%與67%，故未來仍具有相當的發展潛力。

### 2.3 社會經濟概況

表 2.1 與表 2.2 爲台灣地區台北縣及其六縣轄市歷年人口成長概況表，該表顯示：

1. 台北縣之人口十年來年平均成長率高達 5.7%，爲全省之冠。而六縣轄市所佔人口比率亦年的增加，由民國六十三年之 60% 增加至七十二年之 69%，顯示台縣增加的人口有集中在六縣轄市的現象。
2. 大抵而言，六縣轄市之人口增加率除三重市變化較爲平緩外，其餘地區在民國七十年以前均呈快速成長，而且社會增加率遠大於自然增加率，顯示此一期間有大量人口遷居於都市地區，七十年以後成長較趨緩和，社會增加率除新莊、中和、新店等較具發展潛力地區外，均已低於自然增加率。
3. 以過去十年來之平均總成長率而言，新莊、中和最高，板橋與永人次之，新店又次之，三重則因發展早已飽和，除自然增加外，近年來尚有向外遷移的現象。圖 2-1 爲六縣轄市之人口分佈與密度圖。

表 2.3 爲各縣轄市歷年來各級就業人口變化概況表，該表顯示各地區產業結構與活動主要變化情形如下：

1. 各地區之一級產業就業人數所佔比率都很少（0.1%~9.9%），而

且除新店外均有逐年下降的趨勢，顯示六縣轄市之產業結構都是以二級與三級產業為主，亦即以工商服務業為主之特性。

2. 各地區二級與三級產業就業人數比率與變化情形均不相同。大抵而言，板橋之三級產業稍高於二級產業，惟二級產業之比率有逐年增加的趨勢；三重市之二級產業稍高於三級產業，但二者所佔比率變化不大；永和之三級產業就業人數比率約為二級產業之 2 倍；中和與新店之三級就業人數比率則約為二級產業之 1.5 倍，均呈現三級產業重於二級產業之特性。新莊則與新店、中和情形相反，二級產業就業人數約為三級產業之 1.5 倍，且二級產業比率有逐年增加的趨勢。

茲將 72 年各縣轄市各級就業人數與比率詳繪如圖 2-2。

## 2.4 土地使用現況

表 2.4 為六縣轄市都市計畫土地使用面積概況以及現有人口密度。各地區之停車場用地計畫面積以及目前開闢使用狀況則詳如表 2.5，該表顯示六縣轄市除永和外公設施用地中均留有停車場用地，但大都位於市中心外圍地區，而且除三重市已開闢一處外，其餘中和、新莊、新店均尚未開闢使用。

## 2.5 道路交通運輸系統概況

### 1. 道路系統

道路系統依其功能分類一般可概分為高速公路，主要道路（包括聯外及市區幹道），次要道路（或聯絡道路）以及地區道路（主要為巷道）四類，茲概略分述如下：

板橋市現有聯外幹道係以市中心區為中心，呈輻射式連通周圍市鄉鎮共計八線：(1)文化路—華中橋—台北市和平西路，現有路寬 40 公尺、(2)中山路—光復橋—台北市西園路，現有路寬 20 公尺、(3)

表 2.1 台灣地區及台北縣人口成長概要表

地 區 年 別	台灣地區 (千人)	台北縣 (人)	台北縣六縣轄市人口 (人)							六縣轄市佔 台北縣總人口 百分比(%)
			板橋	三重	永和	中和	新莊	新店	合計	
63	15,852	1,531,336	205,301	269,168	127,384	115,681	75,549	123,442	916,525	59.9
64	16,150	1,629,105	241,952	275,155	138,399	130,835	86,443	130,858	1,003,642	61.6
65	16,508	1,757,238	282,318	284,770	150,143	153,100	104,971	141,959	1,117,261	63.6
66	16,813	1,871,774	314,848	292,909	162,731	175,778	124,609	145,809	1,216,684	65.0
67	17,136	2,006,804	349,261	306,606	178,399	206,243	142,659	152,915	1,336,083	66.6
68	17,479	2,135,007	377,523	317,936	192,729	235,612	159,170	160,553	1,443,523	67.6
69	17,805	2,258,757	403,057	327,001	205,313	261,684	178,019	166,423	1,541,497	68.2
70	18,136	2,354,858	422,260	334,726	213,787	279,664	191,073	171,315	1,612,825	68.5
71	18,458	2,445,129	440,180	340,581	221,298	294,621	202,211	178,173	1,677,064	68.6
72	18,733	2,514,191	454,948	342,980	226,937	304,430	213,235	184,126	1,726,656	68.7

資料來源：台北縣政府統計要覽。

表 2.2 台北縣六縣轄市歷年人口成長概況表

地區	項 目	年 別										
		63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	
板 橋	總人口(人)	205,301	241,952	282,318	314,848	349,761	377,523	403,053	422,260	440,180	454,948	
	成長率	18.40	17.85	16.68	11.52	10.36	7.78	6.54	4.65	4.16	3.30	
	自然增加	-	-	-	-	2.64	2.64	2.41	2.41	2.24	1.92	
	社會增加	-	-	-	-	7.72	5.14	4.13	2.24	1.92	1.38	
三 重	總人口(人)	269,168	275,155	284,770	292,909	306,606	317,936	327,001	334,726	340,581	342,980	
	成長率	2.41	2.22	3.49	2.86	4.68	3.70	2.85	2.36	1.75	0.7	
	自然增加	2.48	2.37	2.78	2.41	2.55	2.54	2.37	2.34	2.14	1.92	
	社會增加	- 0.07	- 0.15	0.71	0.45	2.13	1.16	0.48	0.02	- 0.39	- 1.21	
永 和	總人口(人)	127,384	138,399	150,143	162,731	178,399	192,729	205,313	213,794	221,298	226,937	
	成長率	11.10	8.64	8.48	8.38	9.62	8.03	6.52	4.13	3.51	2.52	
	自然增加	1.18	2.12	2.46	2.09	2.15	2.21	2.07	1.89	1.76	1.60	
	社會增加	8.92	6.52	6.02	6.29	7.47	5.82	4.45	2.24	1.75	0.92	
中 和	總人口(人)	115,681	130,835	153,100	175,778	206,243	235,612	261,684	279,664	294,621	304,430	
	成長率	9.45	13.10	17.02	14.81	17.33	14.24	11.07	6.87	5.35	3.27	
	自然增加	- 0.76	1.04	1.68	1.20	2.55	3.45	2.50	2.44	2.32	1.94	
	社會增加	10.21	12.06	15.34	13.61	14.78	10.79	8.57	4.43	3.03	1.33	
新 莊	總人口(人)	75,549	86,443	104,971	124,609	142,659	159,170	178,019	191,073	202,211	213,235	
	成長率	12.92	14.42	21.43	18.71	14.49	11.57	11.84	7.33	5.83	5.31	
	自然增加	3.02	2.85	3.54	3.10	3.18	3.12	2.92	2.73	2.51	2.10	
	社會增加	9.90	11.57	17.89	15.61	11.31	8.45	8.92	4.60	3.32	3.21	
新 店	總人口(人)	123,442	130,858	141,959	145,809	152,429	160,553	166,423	171,315	178,173	184,126	
	成長率	8.41	6.01	8.48	2.71	4.76	4.87	3.59	2.90	3.92	3.29	
	自然增加	-	-	-	-	1.84	1.83	1.76	1.85	1.82	1.62	
	社會增加	-	-	-	-	2.92	3.04	1.83	1.05	2.10	1.67	

資料來源：1.行政院經建會「都市及區域發展統計彙編」。

2.各縣轄市變更都市計畫通盤檢討計畫書。

圖例 ◆：人口數  
\*：人/平方公里

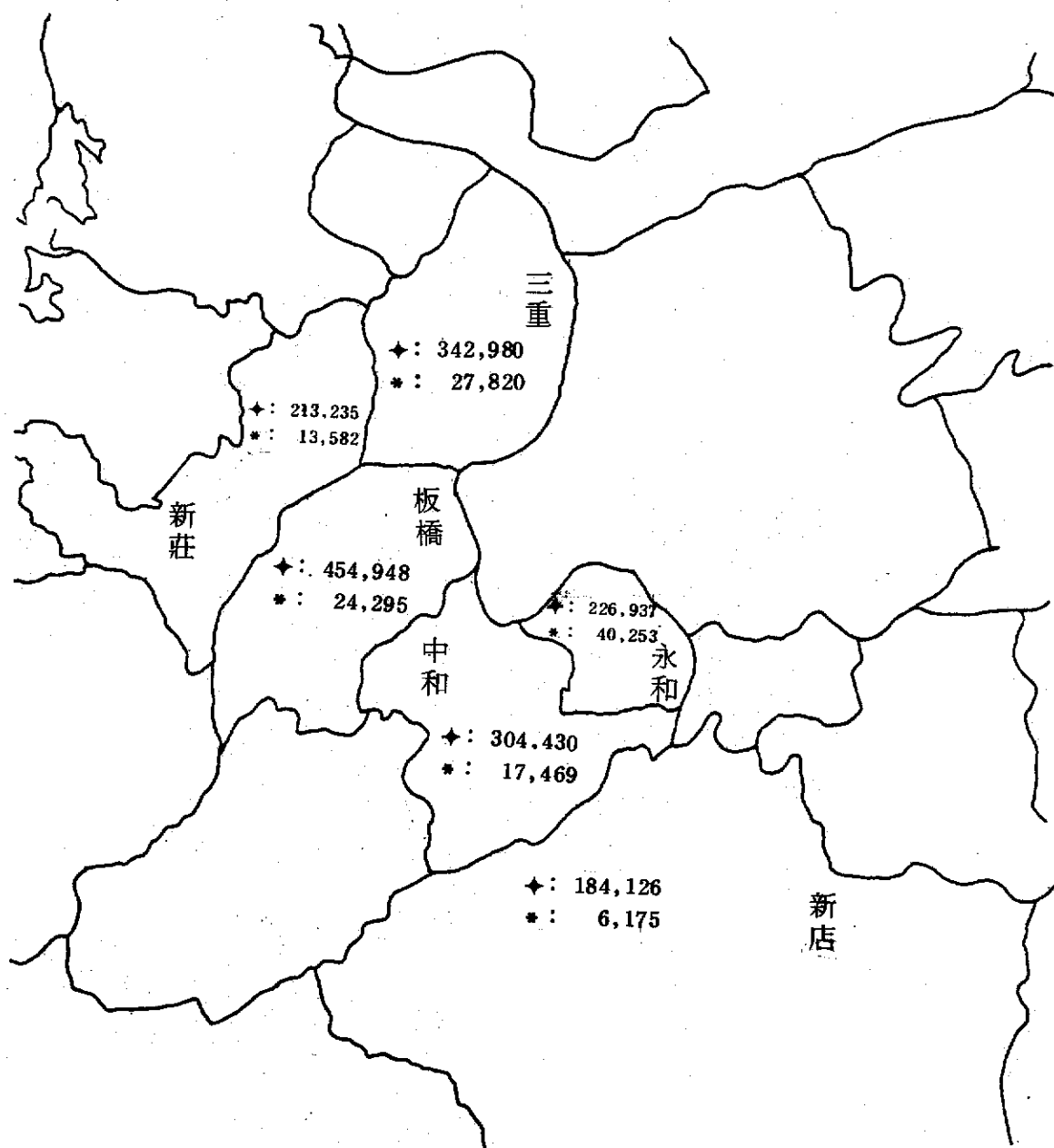


圖 2-1 人口分佈與人口密度圖



表 2.3 各地區歷年就業人口分配變化表

地 區	年 別	就 業 率 (%)	就 業 人 數						
			總人數 (人)	一級產業		二級產業		三級產業	
				人數(人)	%	人數(人)	%	人數(人)	%
板 橋	67	39.4	137,646	7,535	5.5	56,975	41.4	73,136	53.1
	68	41.4	156,325	4,508	2.9	67,807	43.4	84,010	53.7
	69	40.5	163,355	2,887	1.8	69,702	42.6	90,766	55.6
	70	46.1	194,571	2,027	1.0	93,358	48.0	99,186	51.0
	71	44.5	195,731	1,866	1.0	92,788	47.4	101,077	51.6
	72	44.1	200,819	1,962	1.0	96,106	47.8	102,751	51.2
三 重	67	41.3	126,536	3,514	2.8	63,127	49.9	59,897	47.3
	68	42.6	135,344	2,878	2.1	68,802	50.8	63,664	47.0
	69	44.4	145,034	3,027	2.1	75,056	51.8	66,951	46.1
	70	45.0	150,563	4,354	2.9	77,010	51.1	69,199	46.0
	71	41.4	140,989	3,379	2.4	71,519	50.7	66,091	46.9
	72	43.3	148,582	3,646	2.5	76,418	51.4	68,518	46.1
永 和	67	47.7	85,019	498	0.6	28,761	33.8	55,760	65.6
	68	50.6	97,600	214	0.2	34,703	35.6	62,682	64.2
	69	49.3	101,158	377	0.4	36,565	36.1	64,216	63.5
	70	51.6	110,229	146	0.1	38,359	34.8	71,724	65.1
	71	50.6	111,920	163	0.1	35,323	31.6	76,434	68.3
	72	51.5	116,795	170	0.1	38,819	33.3	77,807	66.6
中 和	67	42.8	88,164	4,459	5.1	31,503	35.7	52,202	59.2
	68	47.2	111,110	2,642	2.4	42,848	38.6	65,620	59.1
	69	45.5	118,956	2,356	2.0	49,049	41.2	67,551	56.8
	70	45.3	126,807	2,053	1.6	50,847	40.1	73,907	58.3
	71	47.3	139,251	1,651	1.2	55,272	39.7	82,328	59.1
	72	47.8	145,562	1,529	1.1	58,161	40.0	85,872	59.0
新 莊	67	35.7	50,903	5,061	9.9	26,157	51.4	19,685	38.7
	68	36.6	58,253	4,819	8.3	30,981	53.2	22,453	38.5
	69	37.6	66,896	3,340	5.0	37,875	56.6	25,681	38.4
	70	39.9	76,309	2,846	3.7	43,908	57.5	29,555	38.7
	71	45.7	92,462	3,402	3.7	52,692	57.0	36,368	39.3
	72	47.0	100,206	3,078	3.1	59,012	58.9	38,116	38.0
新 店	67	51.2	78,269	2,692	3.4	33,059	42.3	42,518	54.3
	68	53.8	86,395	2,898	3.4	30,837	35.7	52,659	60.9
	69	53.9	89,694	3,255	3.6	33,360	37.2	53,079	59.2
	70	54.0	92,519	2,989	3.2	35,705	38.6	53,825	58.2
	71	50.2	89,485	3,227	3.6	30,098	33.6	56,160	62.8
	72	50.3	92,577	3,185	3.4	34,060	36.8	55,332	59.8

資料來源：行政院經建會「都市及區域發展統計彙編」。

人數比率(%)

一級產業		
二級產業		
三級產業		

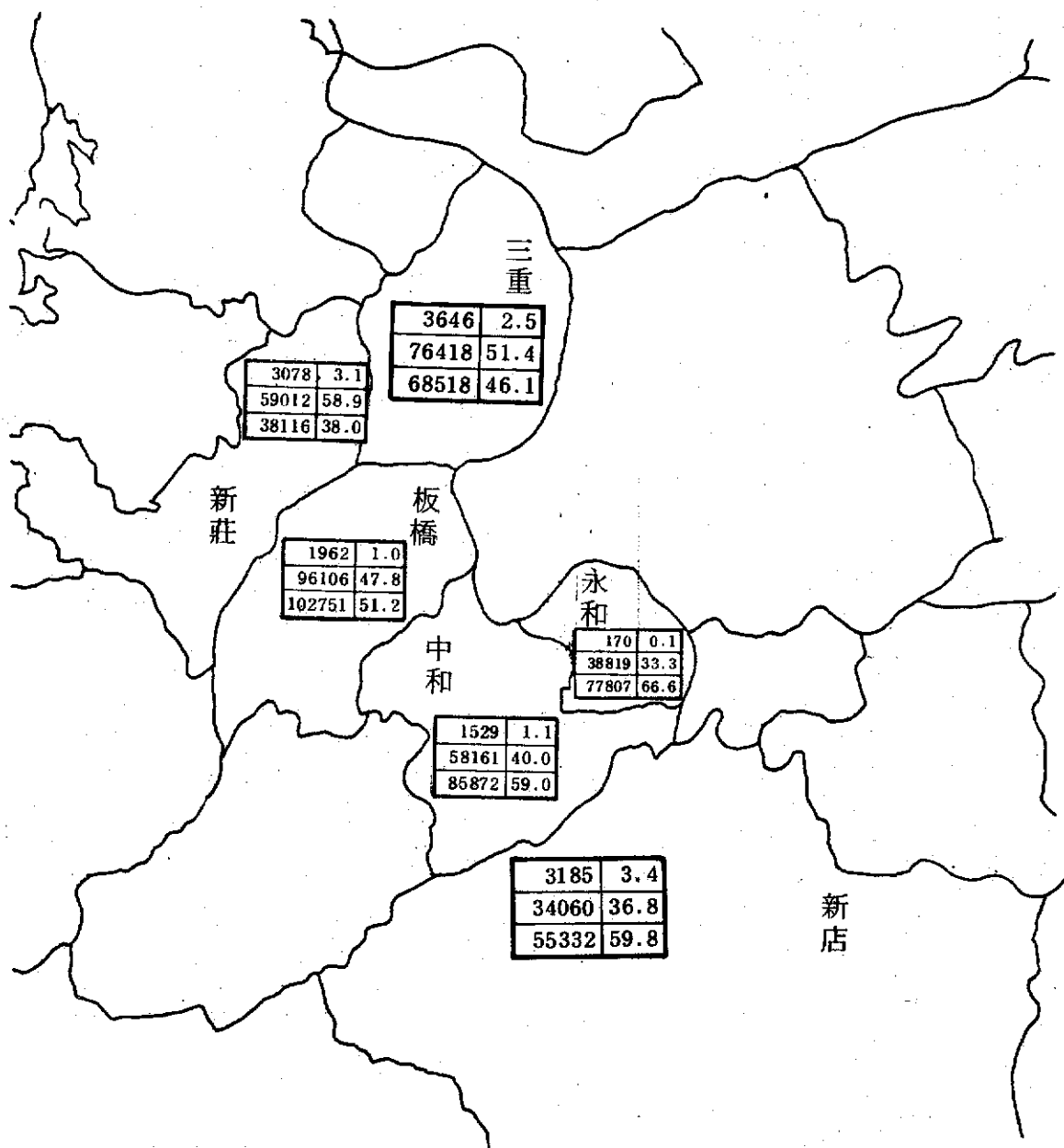


圖 2-2 民國72年各級就業人數比例分佈圖

表 2.4 台北縣六縣轄市都市計畫土地使用面積與人口密度

項 目 地 區	土地分區使用計畫面積 (公頃)									七 二 年 底 人 口 密 度 (人/平方公里)
	小 計	住 宅 區	商 業 區	工 業 區	農 業 區	保 護 區	公 共 設 施	停 車 場	其 他	
板 橋	1022.23	591.61	23.67	49.54	72.06	—	281.96	1.07	3.39	24,295
三 重	1186.84	330.72	23.30	67.59	94.25	—	554.86	0.82	116.11	27,820
永 和	559.99	236.02	53.77	—	—	—	270.20	—	—	40,253
中 和	1736.49	426.83	17.30	308.68	118.40	404.62	299.54	3.44	161.12	17,469
新 莊	1566.42	516.16	12.00	317.75	420.45	13.50	286.56	0.51	—	13,582
新 店	2760.00	291.80	9.73	160.60	478.24	718.16	514.09	1.29	587.38	6,175

資料來源：行政院經建會「都市及區域發展統計彙編」，民國七十二年。

註：人口密度係指都市計畫區域內之人口密度，本項資料來自「台北縣政府統計要覽」。

表 2.5 台北縣停車場計畫用地與使用情況一覽表

地 區	編 號	面 積 (公頃)	使 用 情 況	位 置
板橋市修 訂計畫區	停 1	0.06	未 開 關	古蹟保護區邊
	停 2	0.07	"	府中路邊
	停 3	0.01	"	現為土地公廟
	變停 1	0.29	72年通盤檢討變更使用	縣立醫院前
	變停 2	0.165	"	板橋分局邊
三 重	停 (一)	0.319	未 開 關	公所東側
	停 (二)	0.303	"	機(六)北側
	停 (三)	0.198	"	市(七)東側
	停 (四)	0.150	已 開 關	三重警察分局前
永 和	無	0	—	—
中 和	停 (1)	0.21	未 開 關	機(2)東側
	停 (2)	0.15	"	運動場北側
	停 (3)	0.53	"	風景區北側
	停 (4)	0.21	"	市(6)南側
	停 (5)	0.17	"	停(4)東側
	停 (6)	0.20	"	秀朗橋端
新 店	停 一	0.65	未 開 關	市中心區
	停 二	0.64	"	碧潭風景區
新 莊	停 一	0.08	未 開 關	
	停 二	0.09	"	
	停 三	0.13	"	
	停 四	0.10	"	
	停 五	0.07	"	
	停 六	0.04	"	

民權路—中正路—新海橋—新莊路，路寬18公尺、(4)民族路—中和中山路，路寬20公尺、(5)四川路—信義路—土城，路寬20公尺、(6)南雅南路—四川路、土城、(7)館前路—南興橋—浮洲里—樹林，路寬18公尺、(8)雙十路—三民路—中和圓山路，現有路寬約7公尺。市區幹道由聯外幹道分歧連通各主要土地使用區，計有長江路一、二段、懷德街、民生路、莒光路、漢生路、漢民路、國光路、南雅西、東路、中正路、西門街、北門街、林森路、永豐街、太和街、實踐路、忠孝路、重慶路等。次要及地區道路則由聯外幹道及市區幹道分歧，分別通往各住宅鄰里地區，路幅狹窄（約4～5公尺）且多迂迴曲折。

三重市現有道路系統除高速公路由台北社子島南邊跨越過淡水河在格致中學北側通過，並在三和路東北方設立交流道外，境內主要聯外幹道系統有：(1)重新路（台1號公路）往東經台北橋接台北市民權西路，往西跨越疏洪道橋連接新莊、泰山等地區。(2)三和路東經台北橋連接台北市，西接蘆洲鄉之中山路為通往蘆洲之主要道路。(3)成功路東經中興大橋連接台北市西園路，西接省縱貫公路（台1號）。(4)正義北路、環河南路與忠孝路為三重地區之重要內環道路。(5)環河南北路為本地區之外環道路，以及(6)重陽路為連接高速公路之主要道路。三重市因發展較早，又因部分地區採用超大街廓之規劃而以囊底式道路處理出入道路問題，致街道系統形狀極不規則。

永和市之聯外道路以計畫一號道路（即永和路、中和路）為主，北經中正橋接台北市中心區，南經中和，可接板橋、土城，此外尚有四條由此分歧向外輻射之聯外道路，即(1)中正路接中和南勢角(2)中山路接中和枋寮(3)永利路—林森路經福和橋接台北公館以及(4)福和路經福和二橋接台北公館。市區幹道及次要道路系統約廿五條寬度為18、15、12公尺，聯貫市內各區。地區道路則遍佈全市，聯繫

各住宅單元，寬度多為 8 公尺。

中和市主要聯外道路系統計有 7 條：(1)中山路東接永和市西通板橋市。(2)景平路北經華中大橋接台北市雙園區，東經秀朗橋通新店市。(3)中正路東接景平路，西北通板橋市。(4)連城路東接中山路，西南通往土城。(5)員山路北通板橋市，南接圓通路。(6)景新街北街中和路，南通新店市，以及(7)中和路北接永和市通往台北。此外尚有由聯外幹道分歧連接市內各地區之市區幹道及次要道路系統，較重要者有圓通路、南山路、興南路、平和路以及莒光路等。

新店市之聯外道路系統有三條：(1)北新路為主要聯外幹道，北接台北，南與北宜路銜接，向東通往宜蘭。(2)安和路南經安康路接碧潭大橋，西與中和相接。(3)新烏路通往烏來，為台北地區往烏來之主要幹道。市區幹道路系統較重要者有寶橋路、中正路、安康路等，次要道路與地區道路則遍佈全市，次要道路多為 12 公尺，地區道路則為 8 公尺寬。

新莊市聯外道路系統有：(1)中正路為縱貫公路穿越本區之路段，東往台北，西通板橋。(2)新泰路為通往泰山之主要幹道。(3)新樹路通往樹林。以及正進行中的(4)特一號道路（思源路為其中一部份）向南銜接大漢橋，向北通往五股工業區和(5)第二省道東往頂崁工業區，西至丹鳳銜接第一省道（縱貫公路）通往桃園等五條。市區幹道以化成路、中港路、新莊路、民安路、瓊林路等為主，寬度為 12 ~ 20 公尺。此外並有 8 ~ 10 公尺之次要與地區道路遍佈全區。

## 2. 車輛成長與交通量資料

表 2.6 為台北縣歷年機動車輛成長概況，顯示台北縣過去十年來各類機動車輛之總平均年成長率為 25.7 %，十年間成長約 7 倍，其中自用小客車之年平均成長率高達 33 %，十年間增加 11.5 倍，較總平均年成長率尤高，其佔甲種車輛總數之比例亦由民國 63 年的 33.8 %，增加至 72 年的 55.8 %，自用小客車數量之高速成長亦使

表 2.6 台北縣歷年機動車輛成長狀況表

年 項 目 別	汽 車			自 用 小 客 車			機 車		
	數 量 (輛)	成 長 率 (%)	持有率 (輛/ 千戶)	數 量 (輛)	成 長 率 (%)	持有率 (輛/ 千戶)	數 量 (輛)	成 長 率 (%)	持有率 (輛/ 千戶)
63	22,073	36.9	72	7,467	52.9	24	99,858	26.4	326
64	29,108	32.1	88	10,610	42.1	32	130,440	30.6	393
65	38,051	30.7	104	13,636	28.5	37	147,671	13.2	404
66	47,564	25.0	120	18,657	36.8	47	184,611	25.0	466
67	53,806	13.1	124	21,998	17.9	51	216,148	17.1	497
68	72,528	34.8	152	34,262	55.8	72	280,285	29.7	588
69	92,203	27.1	178	47,632	39.0	92	348,367	24.3	671
70	113,312	22.9	205	60,933	18.9	110	419,307	20.4	760
71	132,725	17.1	228	72,478	18.9	125	470,431	12.2	810
72	153,980	16.0	256	85,958	18.6	143	532,664	13.2	885
平均成長率 (%)	25.6			32.9			21.2		
成長倍數	6.99			11.56			5.33		

註：本表所稱汽車係指機車以外之甲種車輛。

資料來源：交通部運委會「運輸經濟資料彙編」③。

停車需求隨之快速增加。

表 2.7 為 74 年元月一項台北縣主要道路交通量之調查結果及其路段容量與交通量 / 容量比，顯示三重、板橋、中永和等地區之調查路段交通量已達飽和，甚至超飽和。

## 2.6 都市未來發展趨勢之檢討

台北縣六縣轄市中三重、永和之發展已達飽和，未來之發展相當有限。板橋市舊市區亦同，惟其外圍江子翠與十二埤，以及埔墘及四汴頭地區未來尚有相當發展潛力。中和市除目前已高度發展之南勢角、枋寮一帶外，其餘地區仍將持續發展。新店與新莊在六縣轄市中屬於新興都市，發展較遲，未來之發展潛力亦較大。就本計畫規劃範圍內之未來發展趨勢而言，由於均位於各市之核心地區，土地使用除都市計畫保留之公共設施用地外，均已作高度使用，人口與各項活動均已十分密集，未來之成長相當有限。該等地區目前之共同問題，在於當初制訂都市計畫時規模小，機動車輛亦不多，公共設施用地，尤其是停車場用地劃設太少，而後又未能配合都市實際發展情況適時合理的檢討修訂，造成公共設施（特別是路外停車場）普遍不足的現象。解決該等地區停車用地缺乏問題，未來除應於都市計畫通盤檢討時酌量的變更增加停車場用地外，較實際可行的方法似以優先考慮符合「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」中規定之公共設施用地為宜。

圖 2-3 至圖 2-8 為六縣轄市現有之都市計畫示意圖。



表 2.7 台北縣主要道路交通量

地 區	調查路段 名 稱	車流方向	累 計 調 查 時 間	累計交通輛 (輛數)			累 計 交 通 量 (PCU)	尖 小 交 通 量 (PCU)	尖 峰 時 交 通 量 所在時段	道路容量 ( $\frac{PCU}{小時}$ )	尖 峰 時 交 通 量 道路容量
				甲種車輛	乙種車輛	總 計					
三 重 市	三和路三段 (文化路~ 龍門路)	往 台 北	廿 四 小 時	11512	19952	31464	22315	1690	07-08	2520	0.67
		往 三 重		11053	20652	31705	22155	1600	17-18	2520	0.63
		雙向合計		22565	40604	63169	44470	2967	17-18	5040	0.59
	"	往 台 北	07-23	9808	18732	28540	19855	1690	07-08	2520	0.67
		往 三 重		9598	19583	29181	20027	1600	17-18	2520	0.63
		雙向合計		19406	38315	57721	39882	2967	17-18	5040	0.59
	重新路二段 (正義南路 ~大同南路)	往 台 北	07-23	20196	21741	41937	32067	2974	18-19	2290	1.30
		往 三 重		20521	22317	42838	32881	3101	18-19	2290	1.35
		雙向合計		40717	44058	84775	64948	6075	18-19	4580	1.33
	重陽路二段 (中正路~ 三民過圳街)	往 台 北	07-23	15765	10370	26135	22029	1974	14-15	2490	0.79
		往 三 重		16649	9508	26157	22479	1903	17-18	2490	0.76
		雙向合計		32414	19878	52292	44508	3584	14-15	4980	0.72

表 2.7 台北縣主要道路交通量 (續)

地 區	調查路段 名 稱	車流方向	果 計 調 查 時 間	累計交通輛 (輛數)			果 計 交 通 量 (PCU)	尖 峯 時 交 通 量 (PCU)	尖 峯 小 時 交 通 量 所在時段	道路容量 (PCU/小時)	尖峯小時 交 通 量 道路容量
				甲種車輛	乙種車輛	合 計					
板 橋 市	文化路一段 (漢生路~ 陽明街)	往 台 北	廿 四 小 時	26154	19713	45867	37217	2751	07-08	2670	1.03
		往 板 橋		24516	18835	43351	35130	2725	11-12	2670	1.02
		雙向合計		50670	38548	89218	72347	4963	11-12	5340	0.93
	"	往 台 北	07-23	23195	18638	41833	33514	2751	07-08	2670	1.03
		往 板 橋		21399	17633	39032	31286	2725	11-12	2670	1.02
		雙向合計		44594	36271	80865	64800	4963	11-12	5340	0.93
新 店 市	北新路二段 (寶橋路~ 中正路)	往 台 北	廿 四 小 時	21139	11022	32161	28165	2704	07-08	2840	0.95
		往 新 店		17620	11824	29444	24817	2039	17-18	2840	0.72
		雙向合計		38759	22846	61605	52982	4255	17-18	5680	0.75
	"	往 台 北	07-23	19298	10432	29730	25863	2704	07-08	2840	0.95
		往 新 店		15749	11230	26979	22533	2139	17-18	2840	0.75
		雙向合計		35047	21662	56709	48396	4255	17-18	5680	0.75

表 2.7 台北縣主要道路交通量 (續)

地 區	調查路段 名 稱	車流方向	累 計 調 查 時 間	累計交通輛 (輛數)			累 計 交 通 量 (PCU)	尖 峯 時 交 通 量 (PCU)	尖 峯 小 時 交 通 量 所在時段	道路容量 ( $\frac{PCU}{小時}$ )	尖峯小時 交 通 量 —— 道路容量
				甲種車輛	乙種車輛	合 計					
中	永和路二段 (中正、中山路口 ~中興街)	往 台 北	廿 四 小 時	28559	17096	45655	38257	3135	07-08	2140	1.46
		往中永和		23439	14657	38096	32194	2277	17-18	2140	1.06
		雙向合計		51998	31753	83751	70451	4533	17-18	4280	1.06
永	"	往 台 北	07-23	25778	15838	41616	34741	3135	07-08	2140	1.46
		往中永和		19963	13336	33299	27896	2277	17-18	2140	1.06
		雙向合計		45741	29174	74915	62637	4533	17-18	4280	1.06
和	景 平 路 (景安街口 大華戲院 ~南山路口)	往 台 北	廿 四 小 時	14833	13677	28510	22556	2129	07-08	3670	0.58
		往中永和		14246	15865	30111	23590	1976	17-18	3670	0.54
		雙向合計		29079	29542	58621	46146	3852	07-08	7340	0.52
和	"	往 台 北	07-23	13100	13034	26134	20292	2129	07-08	3670	0.58
		往中永和		13033	14936	27969	21744	1976	17-18	3670	0.54
		雙向合計		26133	27970	54103	42036	3852	07-08	7340	0.52

表 2.7 台北縣主要道路交通量 (續)

地 區	調查路段 名 稱	車流方向	累 調 時 間	累計交通輛 (輛數)			累 計 交 通 量 (PCU)	尖 峯 時 交 通 量 (PCU)	尖 峯 小 時 交 通 量 所在時段	道路容量 ( $\frac{PCU}{小時}$ )	尖峯小時 交 通 量 —— 道路容量
				甲種車輛	乙種車輛	合 計					
中	永和中正路 (秀朗路 永和國小~ 得和路)	往 台 北	07-23	9165	6897	16062	13151	1387	07-08	1485	0.93
		往中永和		8261	6509	14470	12272	1041	18-19	1485	0.70
		雙向合計		17426	13406	30832	25423	2106	07-08	2970	0.71
永	得和路(一) (中正路~ 永元路 秀朗國小)	往 台 北	07-23	9987	7106	17093	13892	1065	07-08	1485	0.72
		往中永和		10906	6793	17699	15018	1203	07-08	1485	0.81
		雙向合計		20893	13899	34792	28910	2268	07-08	2970	0.76
和	景平路 華中橋頭 (中山路~ 收費站)	往 台 北	07-23	12928	14285	27213	20727	2744	07-08	2740	1.00
		往中永和		12448	12980	25428	19589	1689	17-18	2740	0.62
		雙向合計		25376	27265	52641	40316	3999	07-08	5480	0.73

註 1.: 道路容量係依據下表計算。

2.: 道路交通量係來自亞聯工程顧問公司74年1月14日交通量調查結果。

路 型	路型係數	每車道容量 (p.c.u./小時)	備 註
慢 車 道	1.0	700	慢車道以有效寬 3.5 公尺爲標準，不足此數或超過此數之慢車道每公尺寬以 200p.c.u./小時計算之。若慢車道可以停車則有效寬度扣除兩公尺計算之。
無 分 隔 快 車 道	1.05	735	
中央分隔快車道(M)	1.10	770	
快慢分隔快車道(D)	1.15	805	
中央分隔且快慢分隔快車道(MD)	1.20	840	
快 速 道 路(S)		1500	
高 速 公 路(F)		1800	

資料來源：台北市政府工務局新建工程處委託國立交通大學交通運輸研究所研究“信義副都心地區對外交通運輸系統之配合發展”  
71年12月。

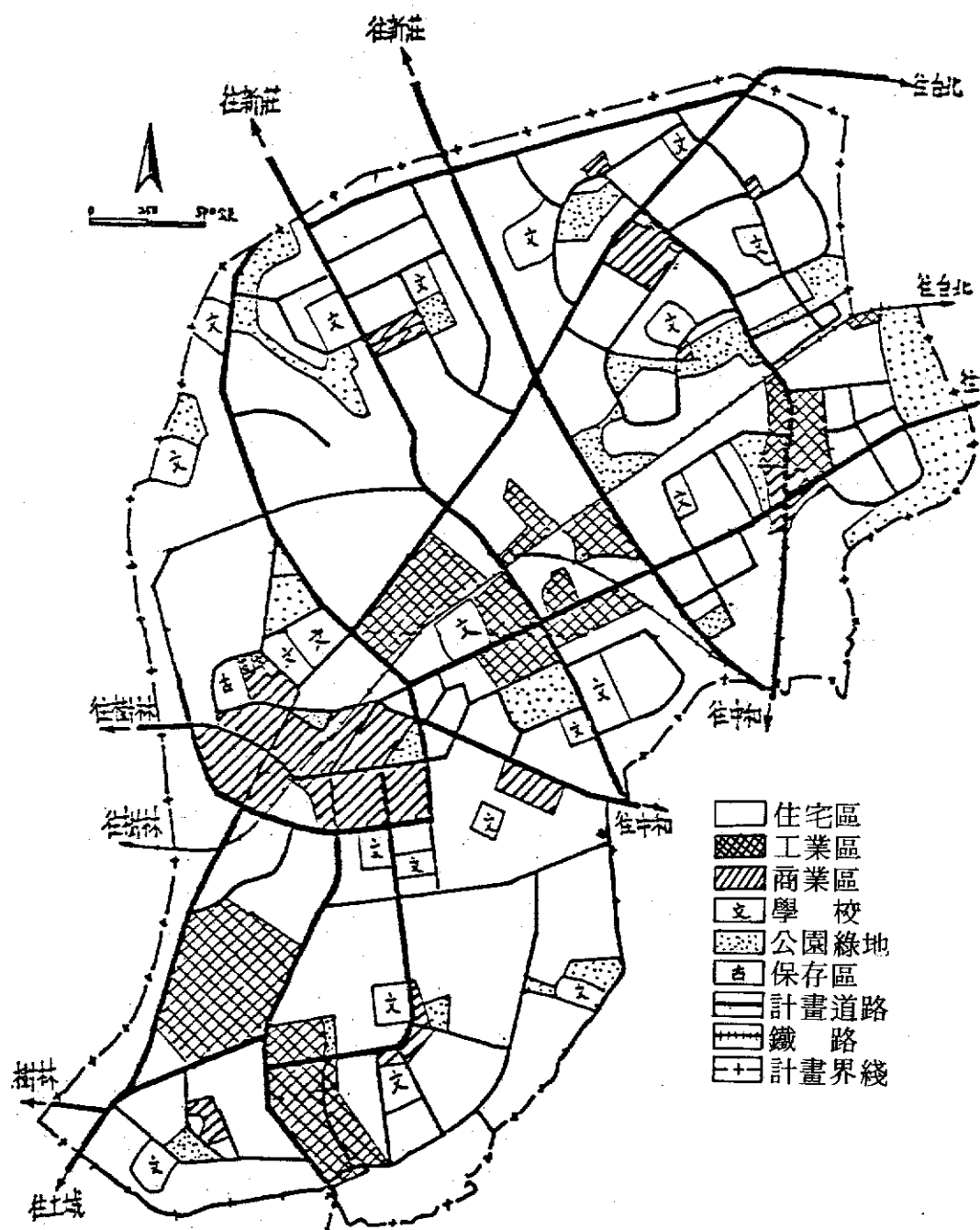


圖 2-3 板橋市現有都市計畫示意圖

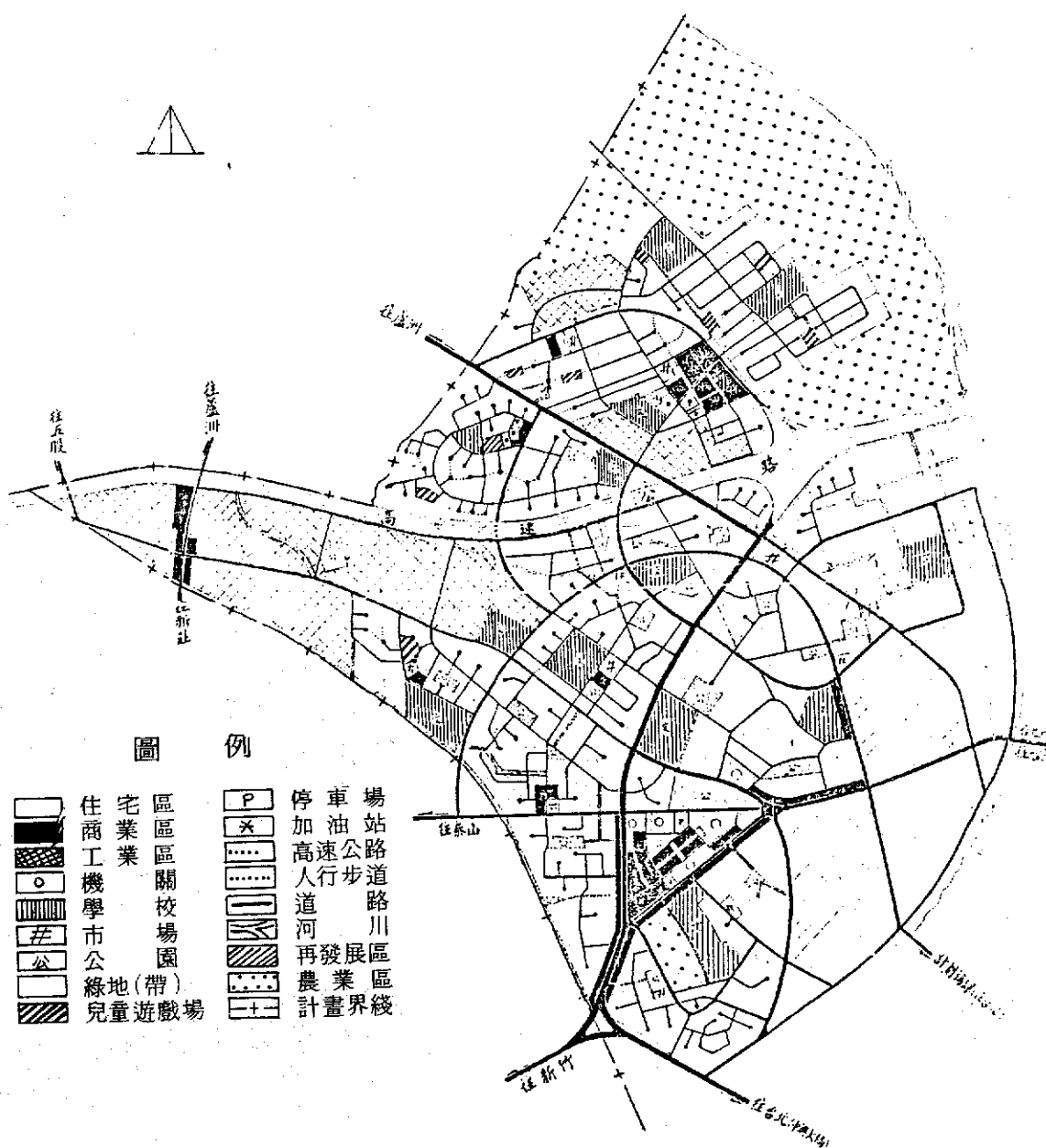


圖 2-4 三重市都市計畫示意圖

圖 例

- |  |       |
|--|-------|
|  | 區中心   |
|  | 社鄰里中心 |
|  | 機關用地  |
|  | 住宅區   |
|  | 工業區   |
|  | 工業區   |
|  | 特殊工業區 |
|  | 高國中   |
|  | 國小區   |
|  | 公園區   |
|  | 風景保護區 |
|  | 農業區   |
|  | 主要道路  |
|  | 鐵道    |
|  | 排水    |
|  | 堤市    |
|  | 都市計畫  |
|  | 單位    |

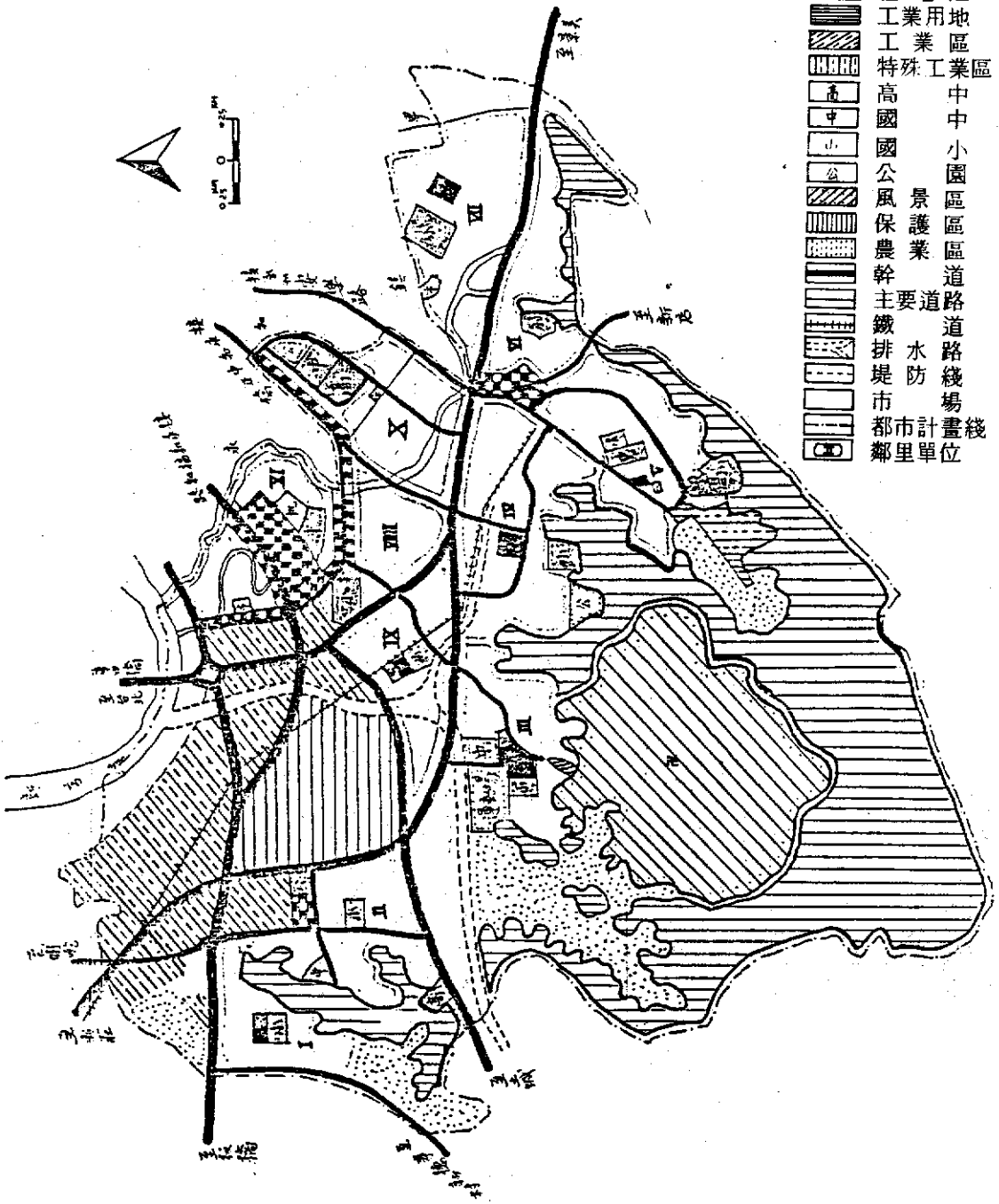


圖 2-5 中和都市計畫示意圖



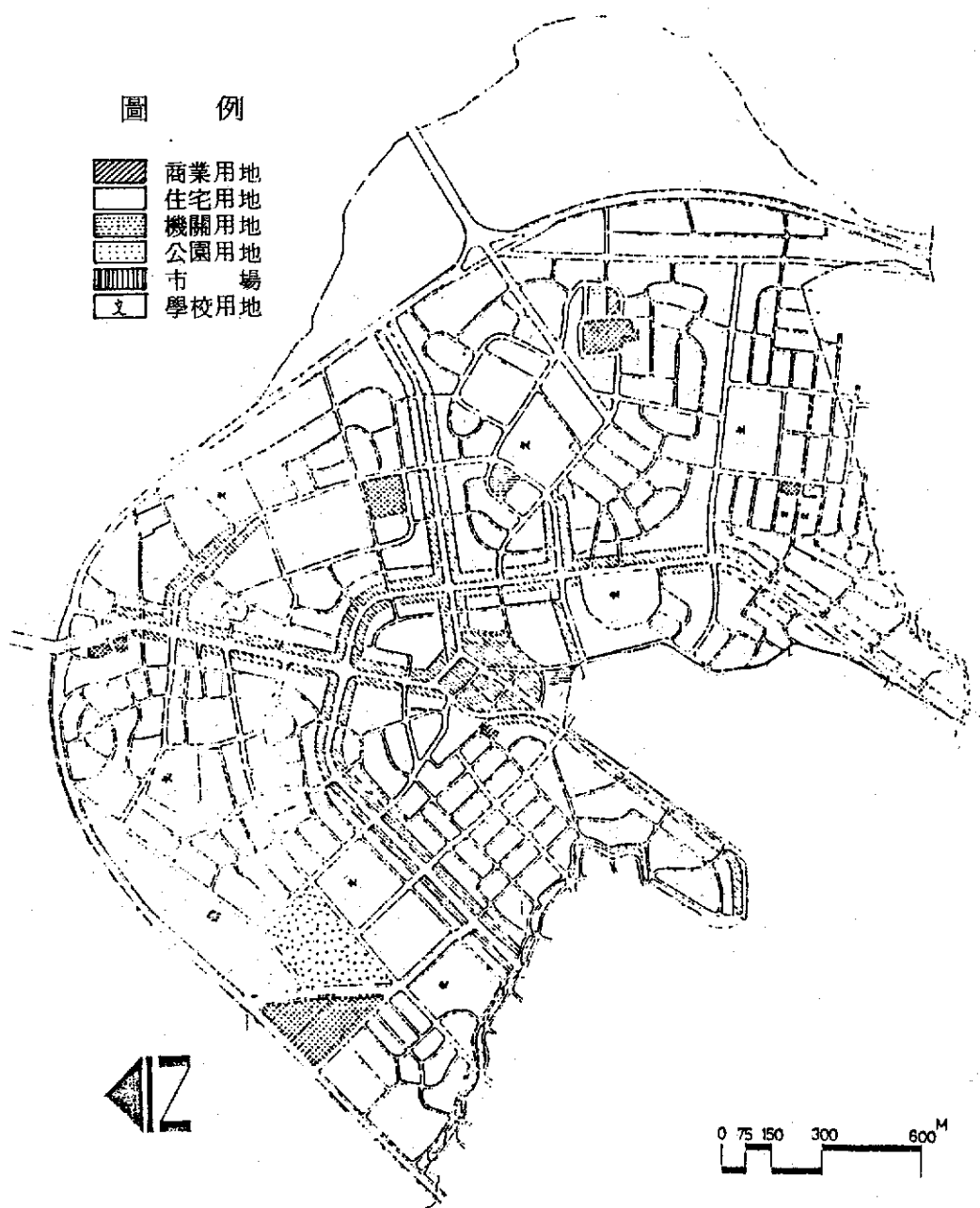


圖 2-6 永和市現有都市計畫示意圖





## 第三章 停車現況調查分析與檢討

### 3.1 調查目的與方法

停車現況調查之目的在收集規劃範圍內現有停車需求數量、時間與空間分佈、停車延時，以及現有各類停車場之車位數、分佈及其使用情況等基本資料，據而分析現有停車需求特性及停車供需關係。本調查係分成停車需求現況及停車供給現況兩部份，茲將其調查方法分述如下：

#### 1. 停車需求現況調查

調查前先赴現場勘察，並將調查範圍加以適當的分區並予以編號，每一小區指派一位調查員負責，在規定的調查時間內沿著所分派的調查範圍路段步行，記錄每一時段每一停在路邊以及路外停車場之車輛牌照最後四個號碼，每隔卅分鐘（一個時段）重複調查一次，此一方法亦稱牌照登錄法。調查時並派有督導員巡迴督導監視以期獲得正確的調查結果，本計畫每一督導員平均負責督導五位調查員。

#### 2. 停車供給現況調查

本項調查係由督導員執行，於巡迴督導時將其督導範圍內現有各類停車場之種類、位置、車位數及其管制方式與費率等加以繪製並標示於地圖上。路外停車場分成公共平面停車場與公共立體停車場兩種，路邊停車場則分成劃車位（又分成平行與斜角二種）與無劃車位兩種。

### 3.2 調查分區與調查時間

本計畫係以三重、板橋、新店、新莊及中、永和五個地區之主要

中心區爲調查範圍，爲便於調查工作之進行以及資料之分析，每一行政區均分成若干中區，每一中區又細分成若干小區，小區範圍的劃定基本上以一個調查員在一個時段（卅分鐘）內能步行調查完畢爲原則，約爲 800 公尺至 1,000 公尺，中區原則上則係以車輛使用人平均最大意願步行距離爲範圍（400 公尺左右），並參酌都市計畫土地使用情況予以適當的劃分，有關分區情形請詳圖 1-1 至圖 1-5，與表 3.1。

調查時間每一地區選擇正常週日（週一至週五）調查一天，分爲上午八時～十二時與下午十六時～廿時兩班進行。其中新店、中和、永和三地區係於七十四年四月三日（星期三），其餘板橋、三重、新莊三地區則係於四月八日（星期一）進行調查。

### 3.3 停車現況特性分析

根據調查資料應用電子計算機分析結果可以得出停車數量（車次）之時間分佈，停車延時之分配型態，以及轉換率等特性，再配合停車供給之資料，可以分析現有停車供需關係以及車位使用情況。本節僅分析停車延時之分配，其餘特性將分別討論於下列各節。圖 3-1 與 3-2 爲各地區之總停車延時分配，圖 3-3 至圖 3-12 則爲各分區（中區）及選樣路段之分配。該等圖顯示下列特性：

1. 各地區之平均停車延時約在 1.4 小時到 1.7 小時之間，相差不大。
2. 停車延時在 1 小時以內的車輛，上午佔 40% 以上，下午也在 30% 以上，佔有相當高的比率。
3. 停車延時超過 4 小時的車輛佔 10% 左右。
4. 停車延時頻率分佈圖大致成倒鉤型，短期停車較多，2～3 小時的停車較少，但超過四小時以上的停車却又佔了相當大的百分比。

本研究發現各調查區之短期停車佔有相當高的比例，因此，將曾經於調查時段中第一時段及第八時段停車之車輛予以扣除後，繪如圖

3-3 至圖 3-12 之虛綫，由此可以發現曾於第一時段或第八時段中停車之數量佔有很高的比例，（此比例高於  $\frac{1}{4}$ ，即若停車半小時之車輛平均分佈於調查時間上，則二個時段的車輛數只佔了八個時段的四分之一），其原因可能是因為規劃區中有很多住商混合地區，該地區居民頗多在台北市工作，早上出門晚上回家正好被扣除，因此在調查時間內出現的機會就只有短暫的時間，因而造成短期停車偏高的現象。

### 3.4 停車需求分析

停車需求一般可以單位時間內停靠車輛數或車位小時表示。前者通常適用於分析短時間之需求，如尖峯小時，後者則適用於較長時間內之需求。表 3.2 與圖 3-13 至圖 3-18 為五個調查地區之總停車輛次以及各分區停車輛次之變化情形。圖 3-19 至圖 3-23 則為選樣路段之需求變化。大致而言，三重、新店、中永和地區呈雙尾尖峯型，板橋地區與新店地區呈混合型。如果對每一地區之中區進一步分析，則可發現下列特性：

1. 每一時段的停車次數相當平均，約為 11%~14% 之間。
2. 三重市各中區的停車次數分配大致相同，早上八時之停車較少，晚上七時半的停車較多。
3. 板橋市各中區的停車次數分配變化相當大，有雙尾尖峯型、單尖峯型、早上少晚上多……等各種分佈狀況。
4. 新莊市和板橋市類似，各中區的停車次數分佈呈多種型態。
5. 新店市除了第四中區以外，皆為雙尾尖峯型的分佈型態。
6. 中永和部份地區為雙尾尖峯型，部份為單尖峯型或雙尖峯型的分佈型態。

表 3.3 綜合調查範圍內各分區之停車現況特性，其中供給車位將詳述於下節，⑭欄平均車位小時轉換率，⑮欄尖峯車位使用率，以及⑯欄平均車位使用率之計算公式如下：

表 3.1 停車調查分區一覽表

地 區	中 區	小 區 編 號	小 區 數
板 橋	1	1-5	5
	2	6-13	8
	3	16-21	6
	4	14,15,22-25	6
	5	29,30,33-39,41	10
	6	26-28,31,32	5
	7	40,42-50	10
	合 計	1 - 50	50
三 重	1	1-15	15
	2	16-25, 65-70	16
	3	26-31,39,64	8
	4	32-38	7
	5	40-47,49,50	10
	6	48,51-63	14
	合 計	1 - 70	70
中 永 和	1	1-5, 15	6
	2	6-13	8
	3	14,16-21	7
	4	22-25,59,60	6
	5	29,31,32,34,35	5
	6	26-28,30,54-58	9
	7	33,36-42,45-47	11
	8	43,44,48,49	4
	9	50-53,61-64,73	9
	10	65-72	8
	合 計	1 - 73	73
新 莊	1	6-10	5
	2	4,5,11-14	6
	3	15,16,19-22	6
	4	1-3,17,18	5
	合 計	1 - 22	22
新 店	1	1-4,11-15	6
	2	5-10	9
	3	16-19	6
	4	20-23	4
	5	24-26	3
	合 計	1 - 26	26
總 計	32		241

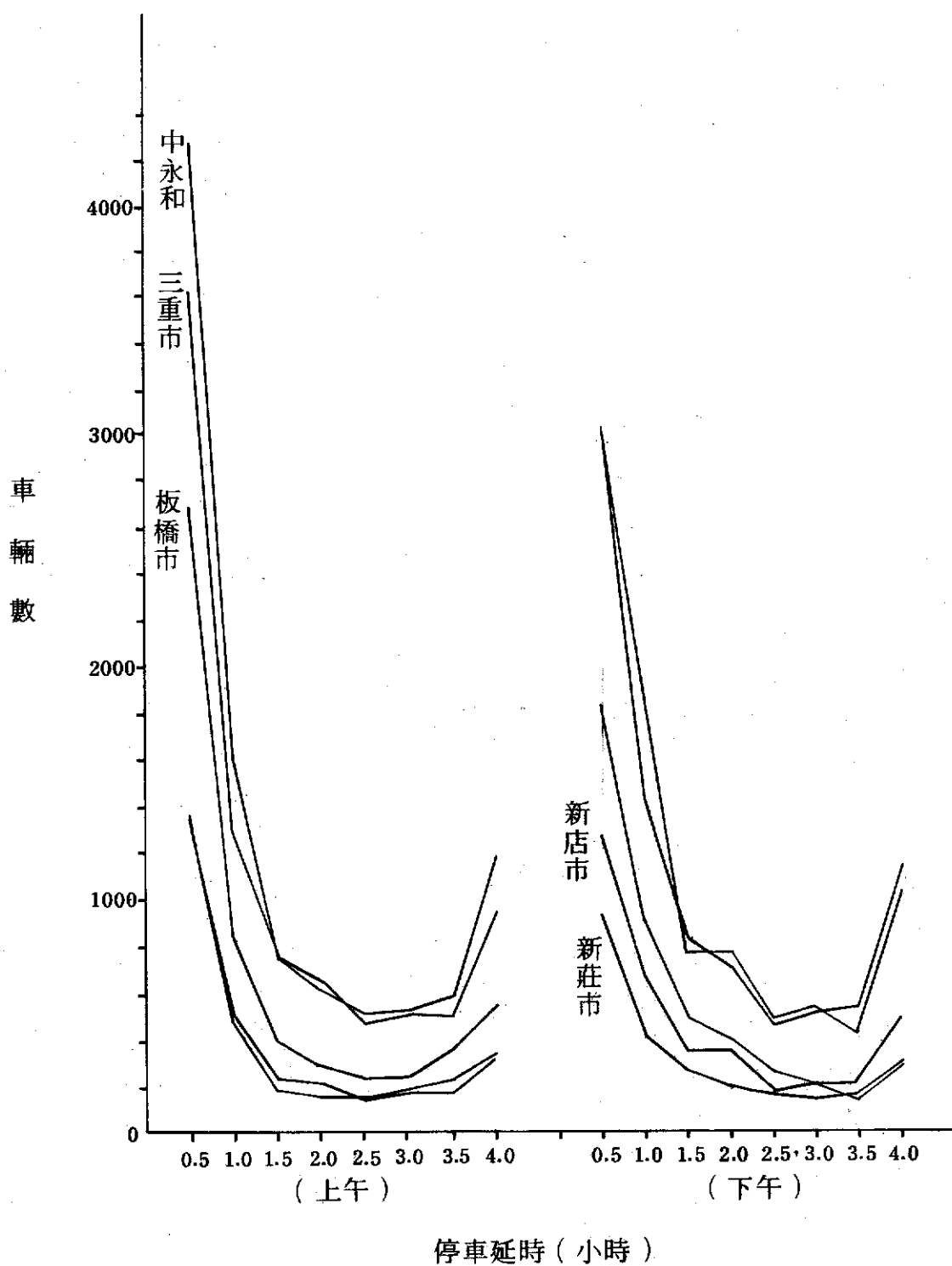


圖 3-1 停車延時分配圖



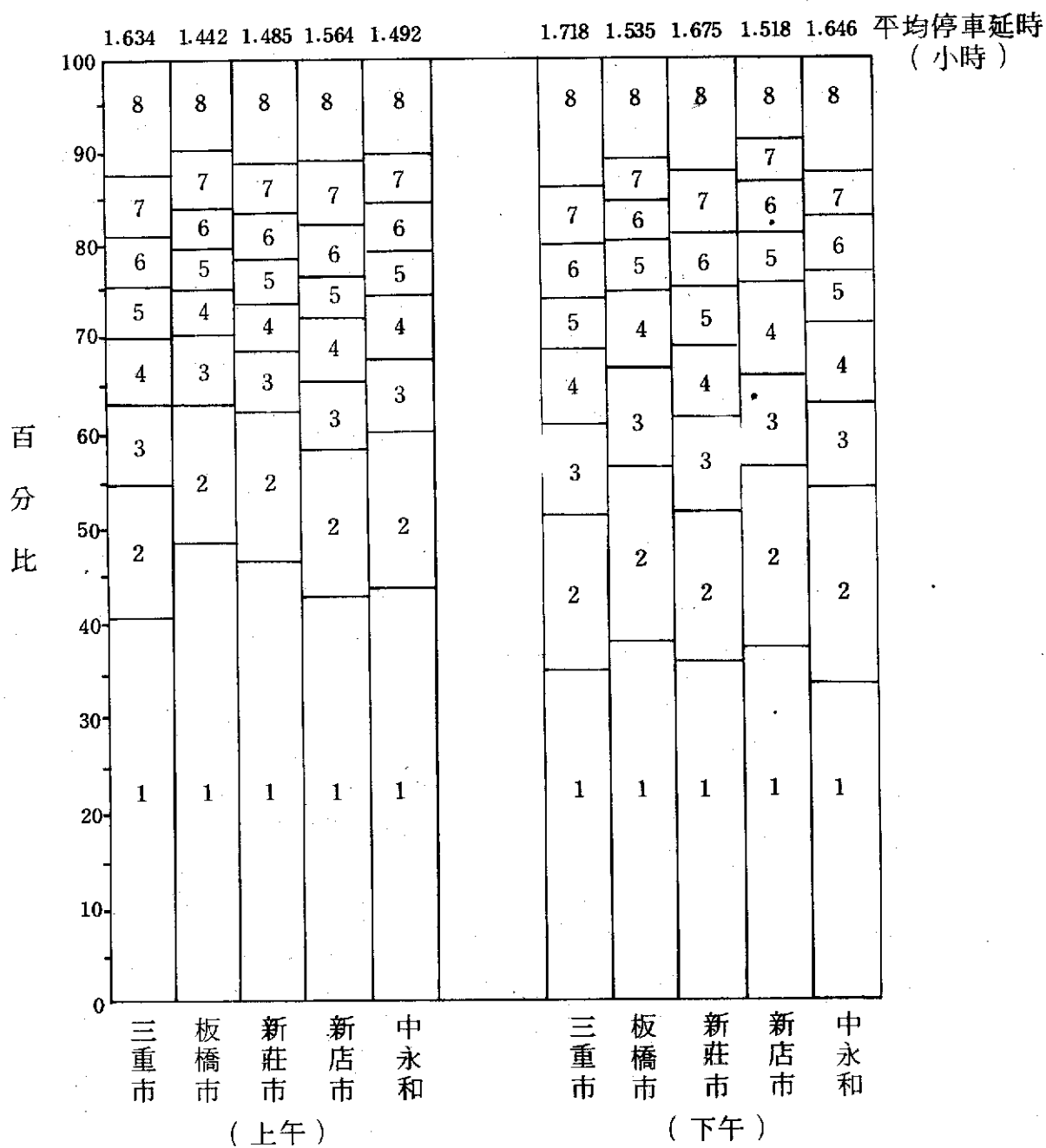


圖 3-2 停車延時百分比

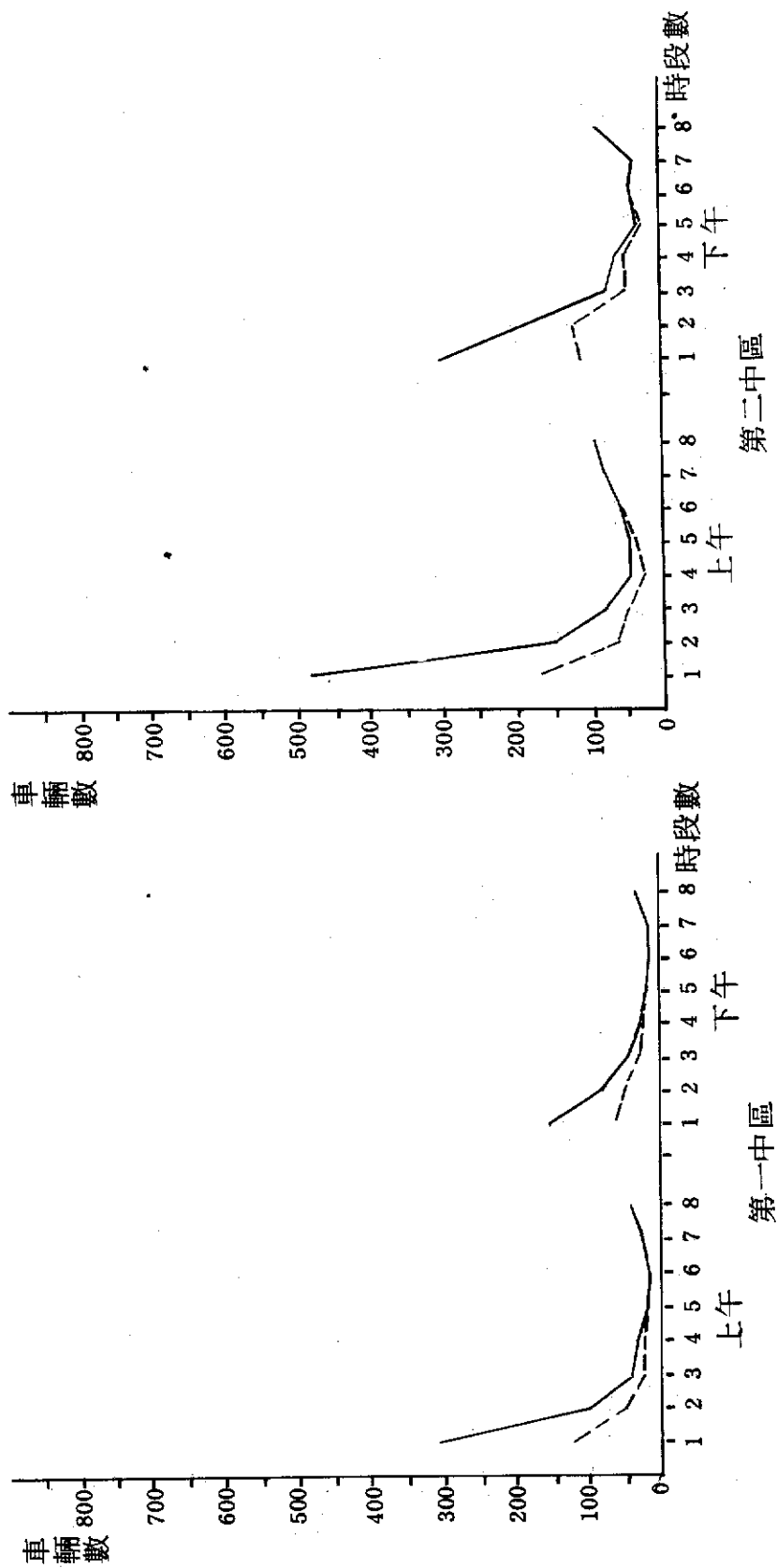


圖 3-3 板橋地區停車延時分佈圖

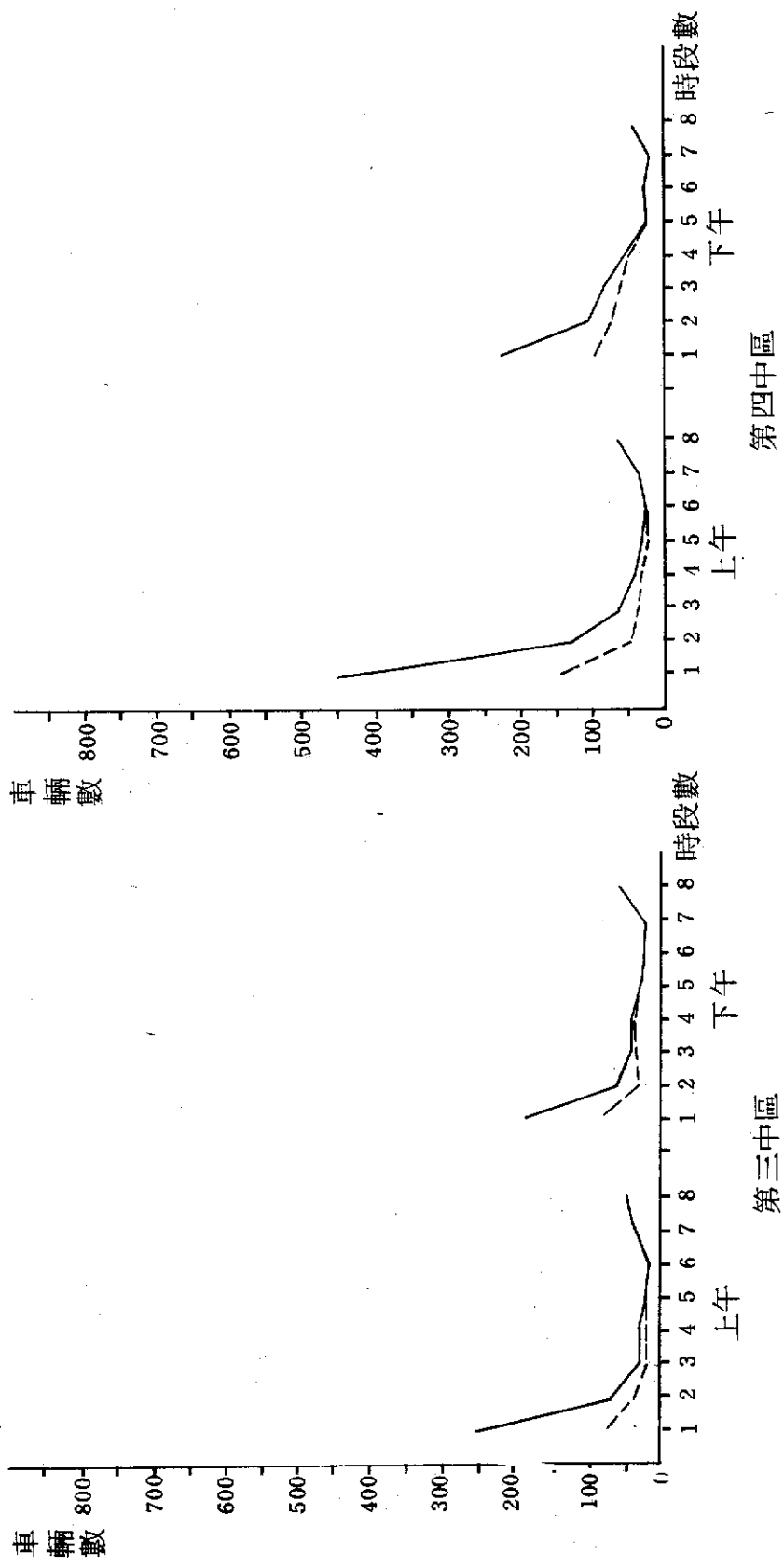


圖 3-3 板橋地區停車延時分佈圖 (續一)

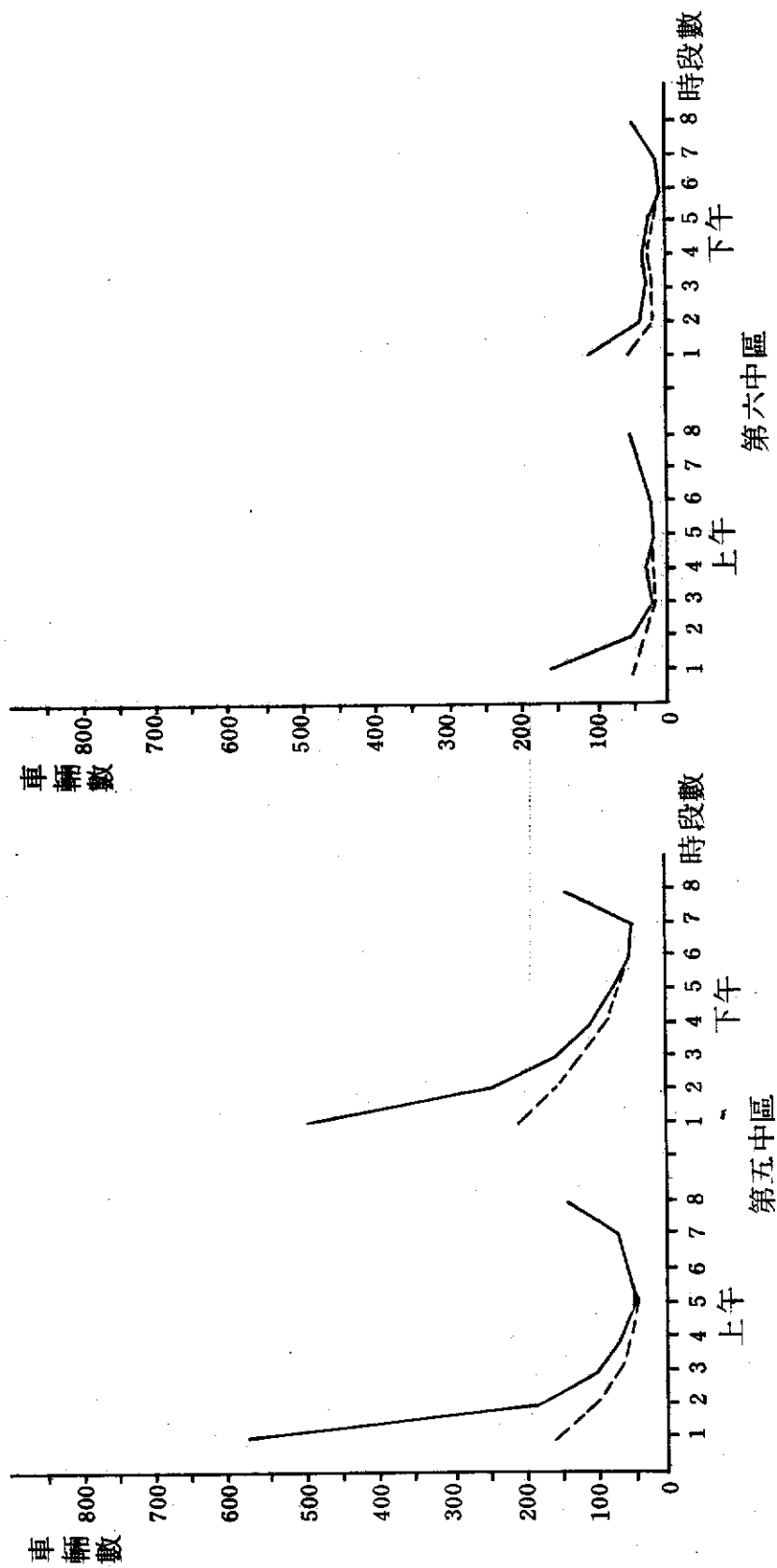


圖 3-3 板橋地區停車延時分佈圖 (續二)

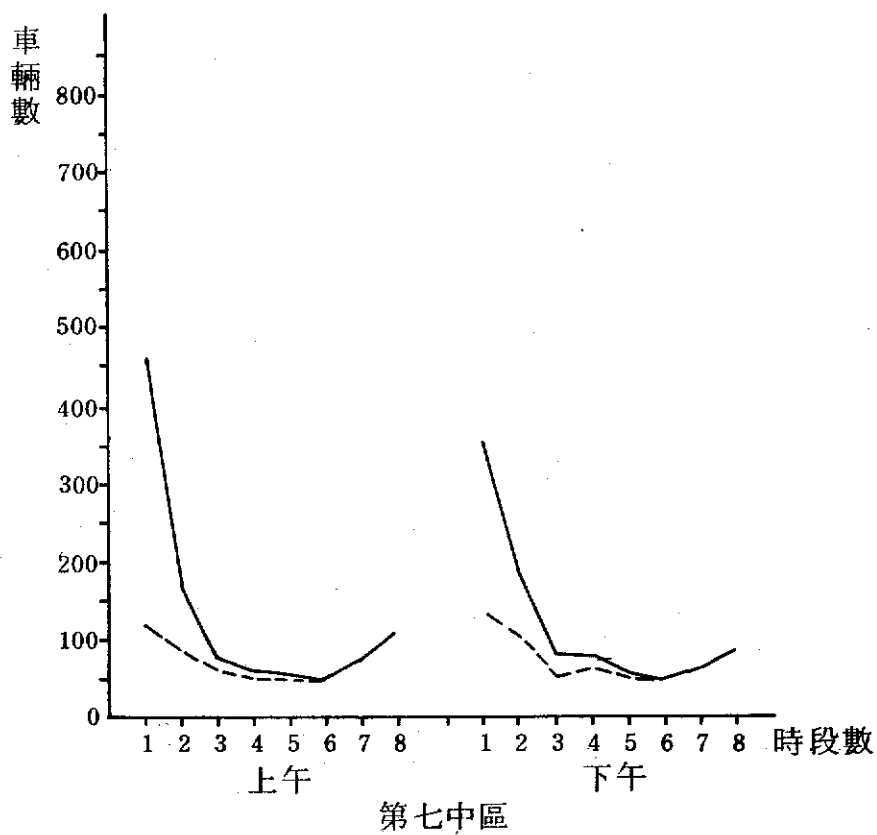


圖 3-3 板橋地區停車延時分佈圖 (續三)

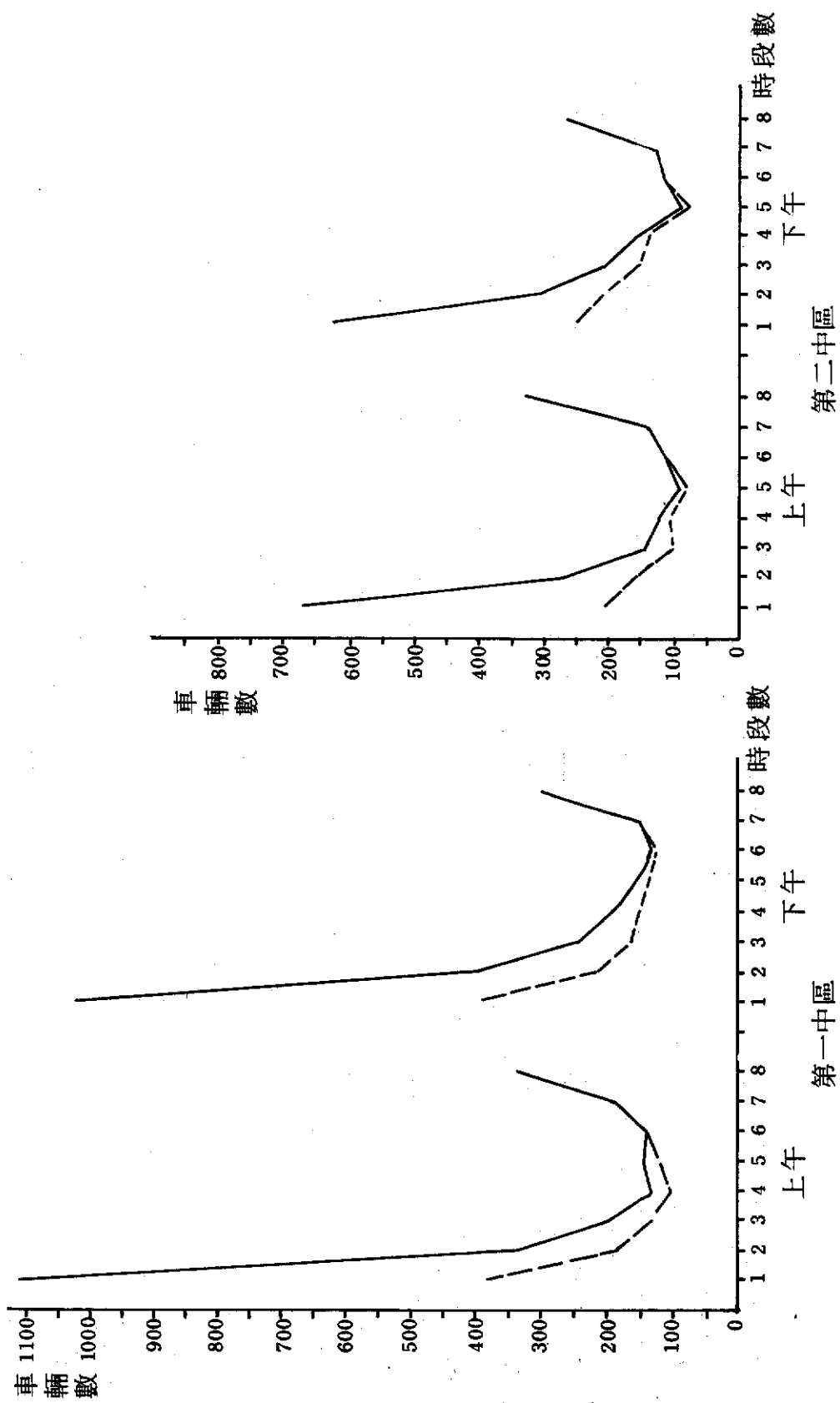


圖 3-4 三重地區停車延時分佈圖

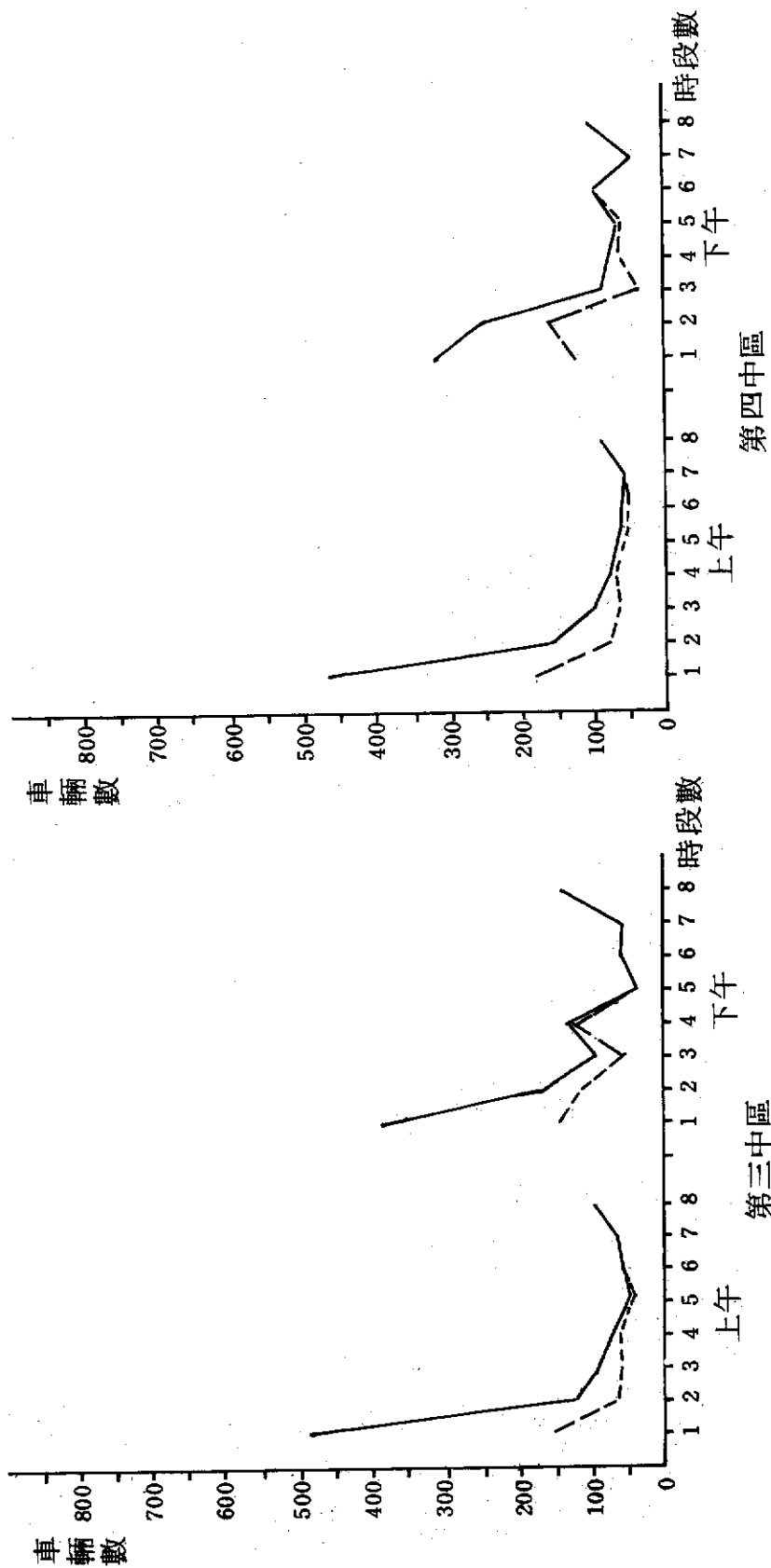


圖 3-4 三重地區停車延時分佈圖 (續一)

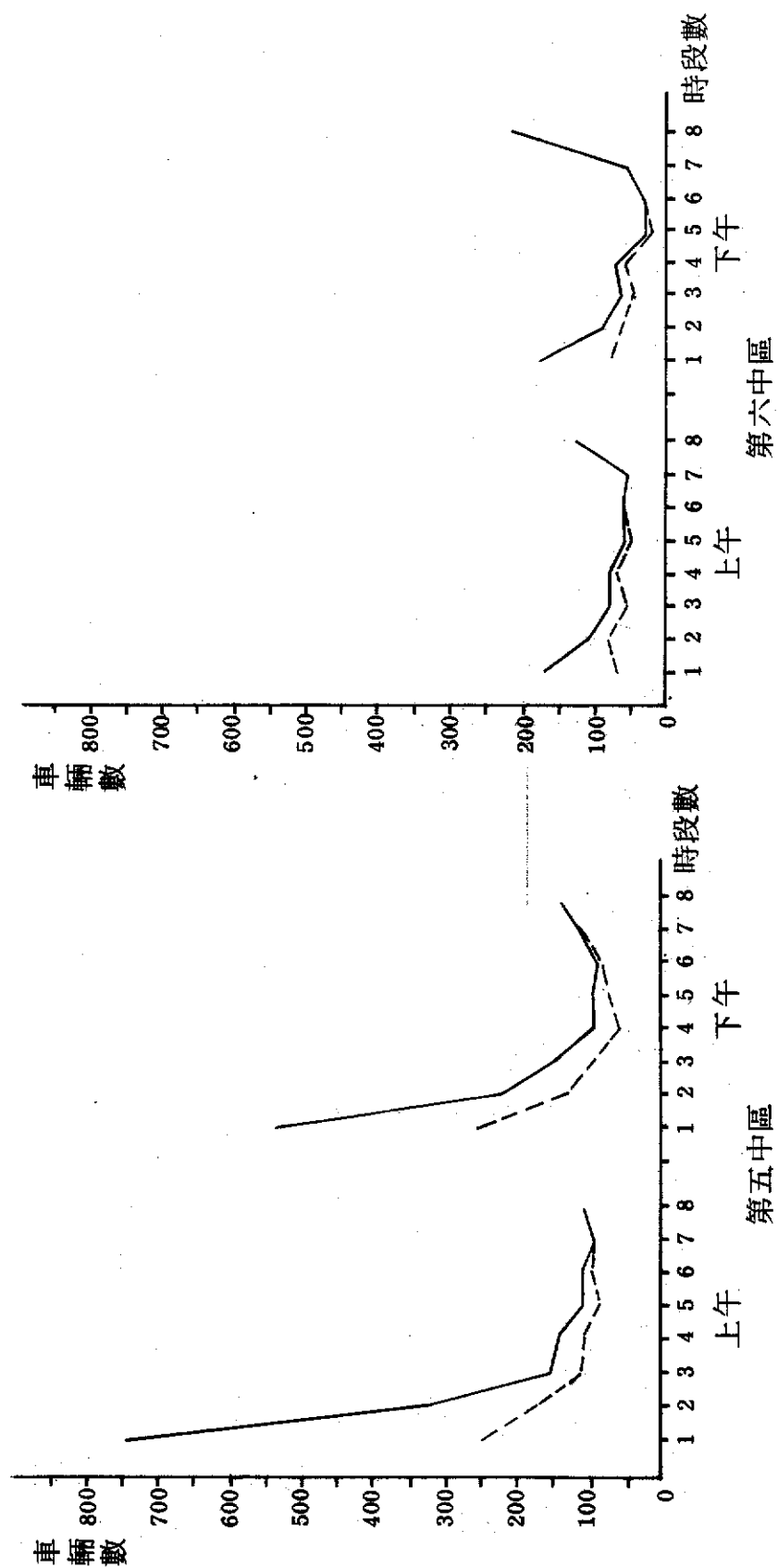


圖 3-4 三重地區停車延時分佈圖 (續二)



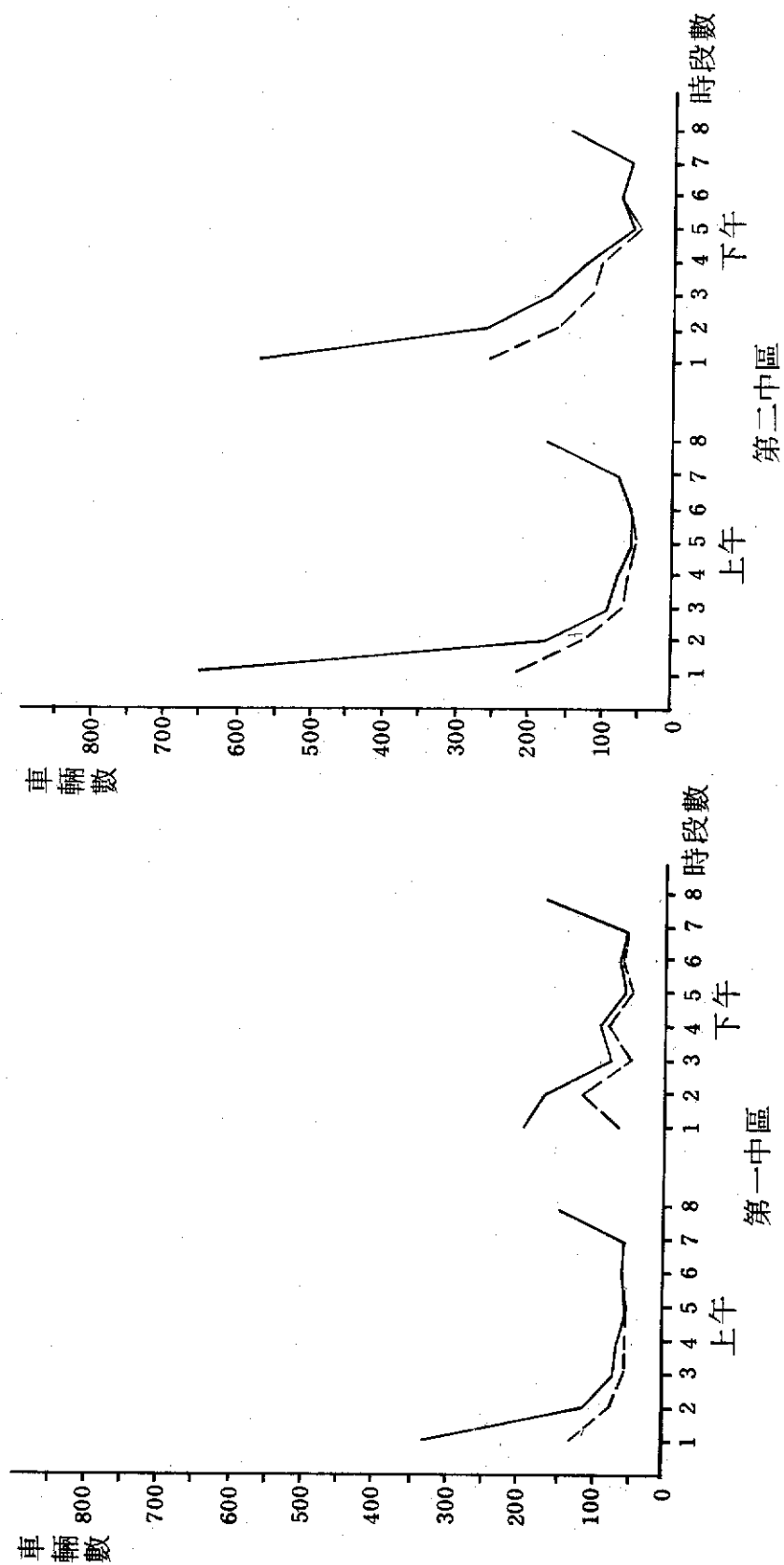


圖 3-5 中永和地區停車延時分佈圖

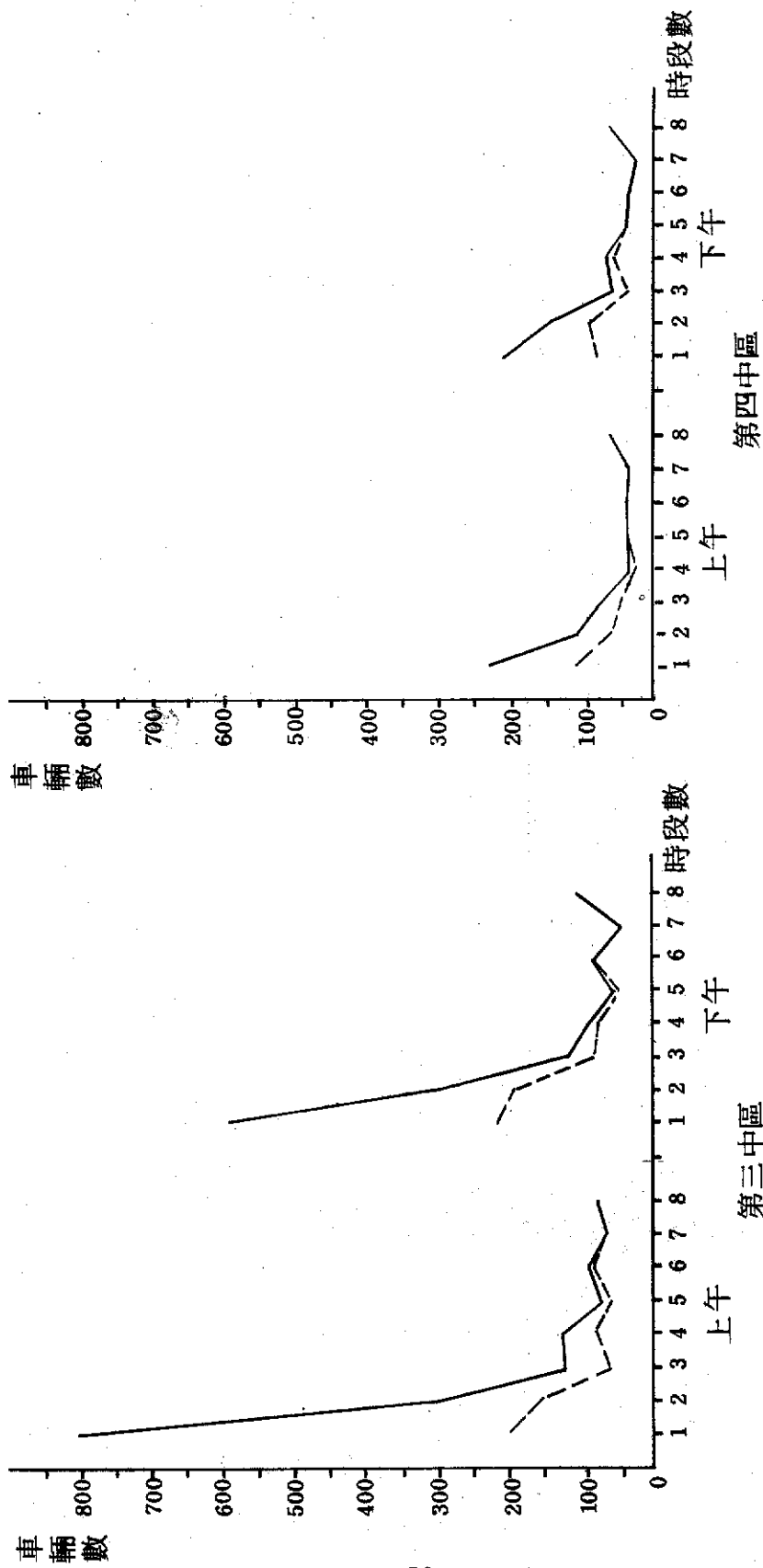


圖 3-5 中永和地區停車延時分佈圖 (續一)

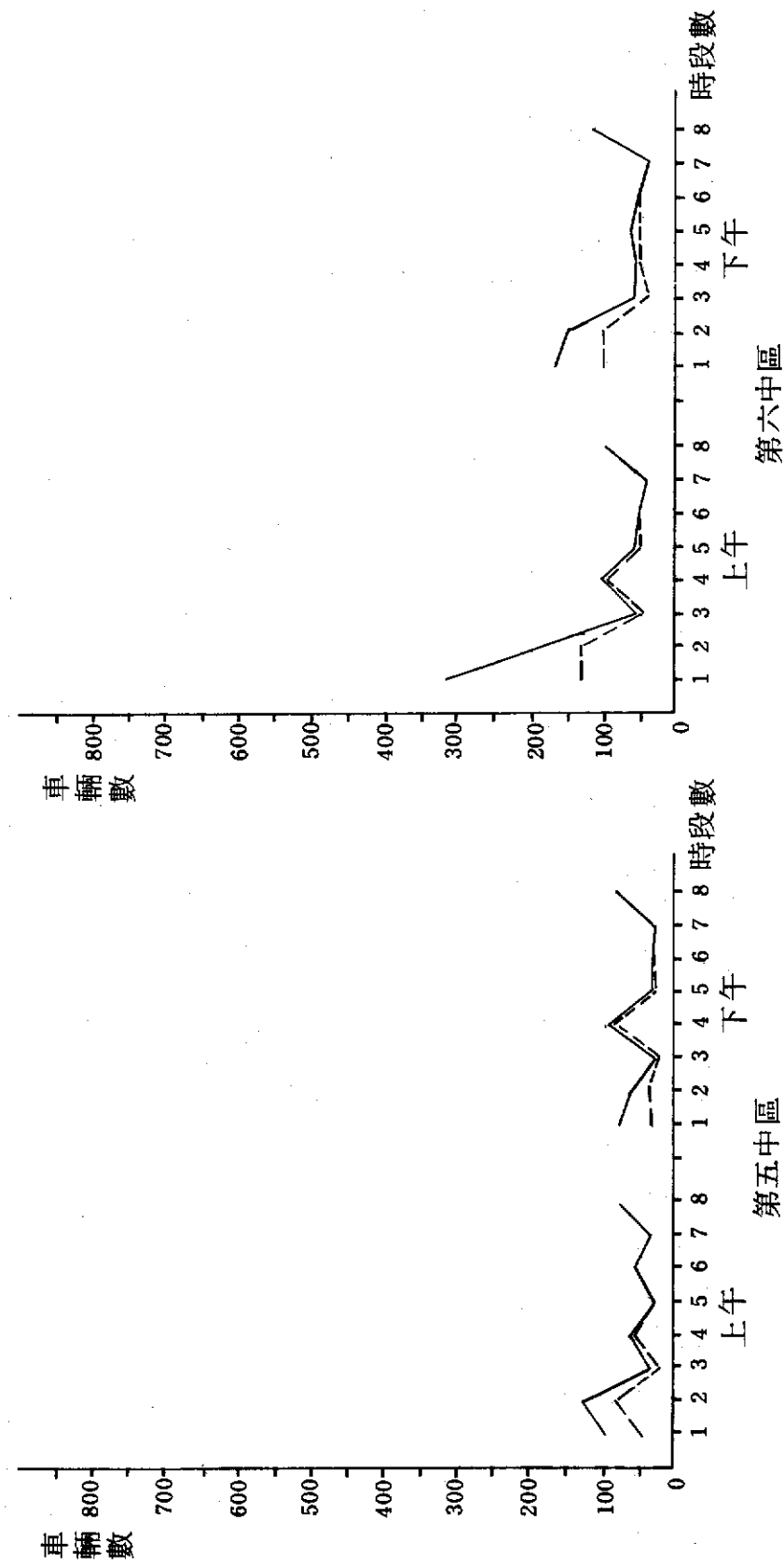


圖 3-5 中永和地區停車延時分佈圖 (續二)

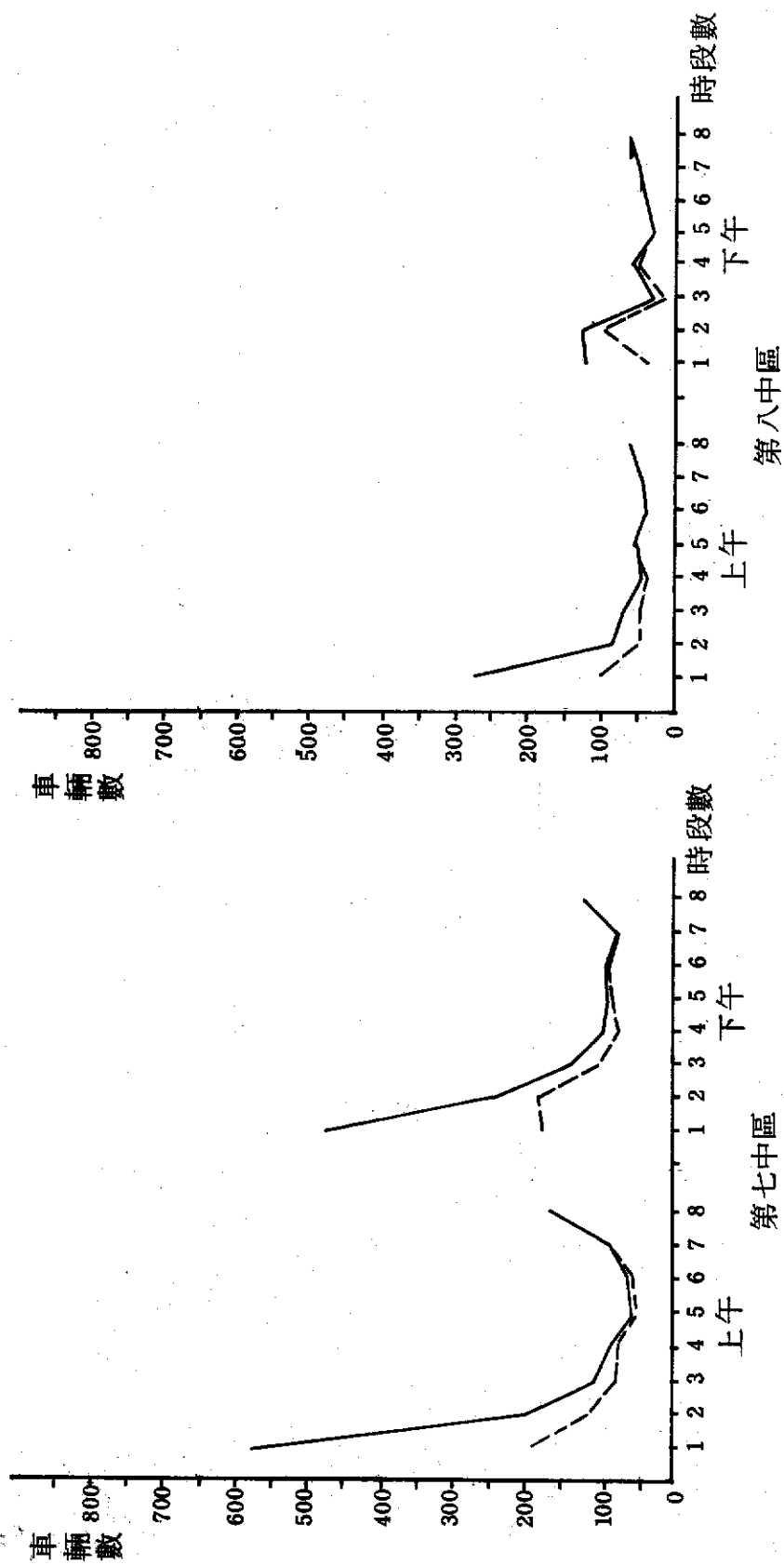


圖 3-5 中永和地區停車延時分佈圖 (續三)

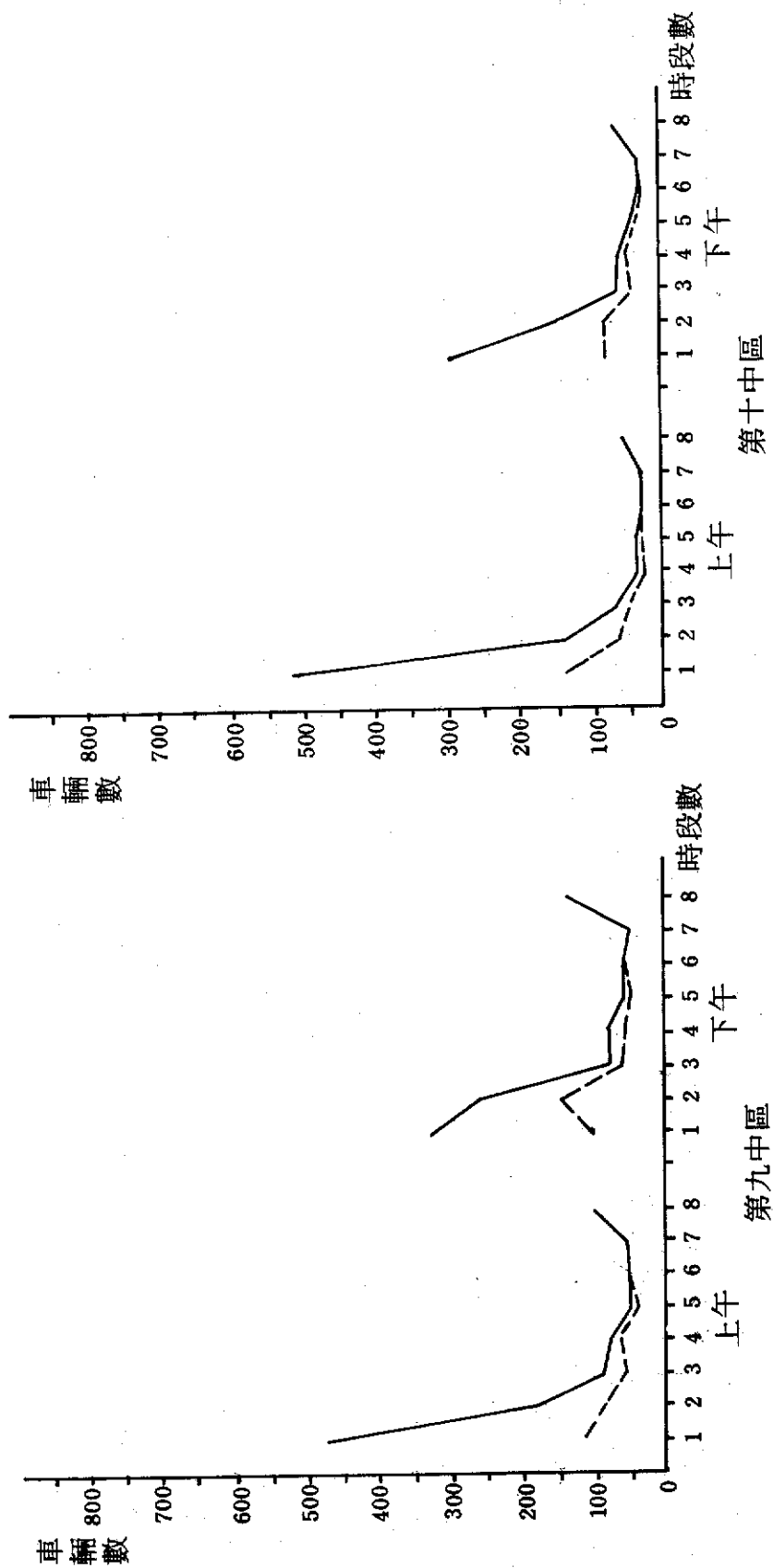


圖 3-5 中永和地區停車延時分佈圖 (續四)

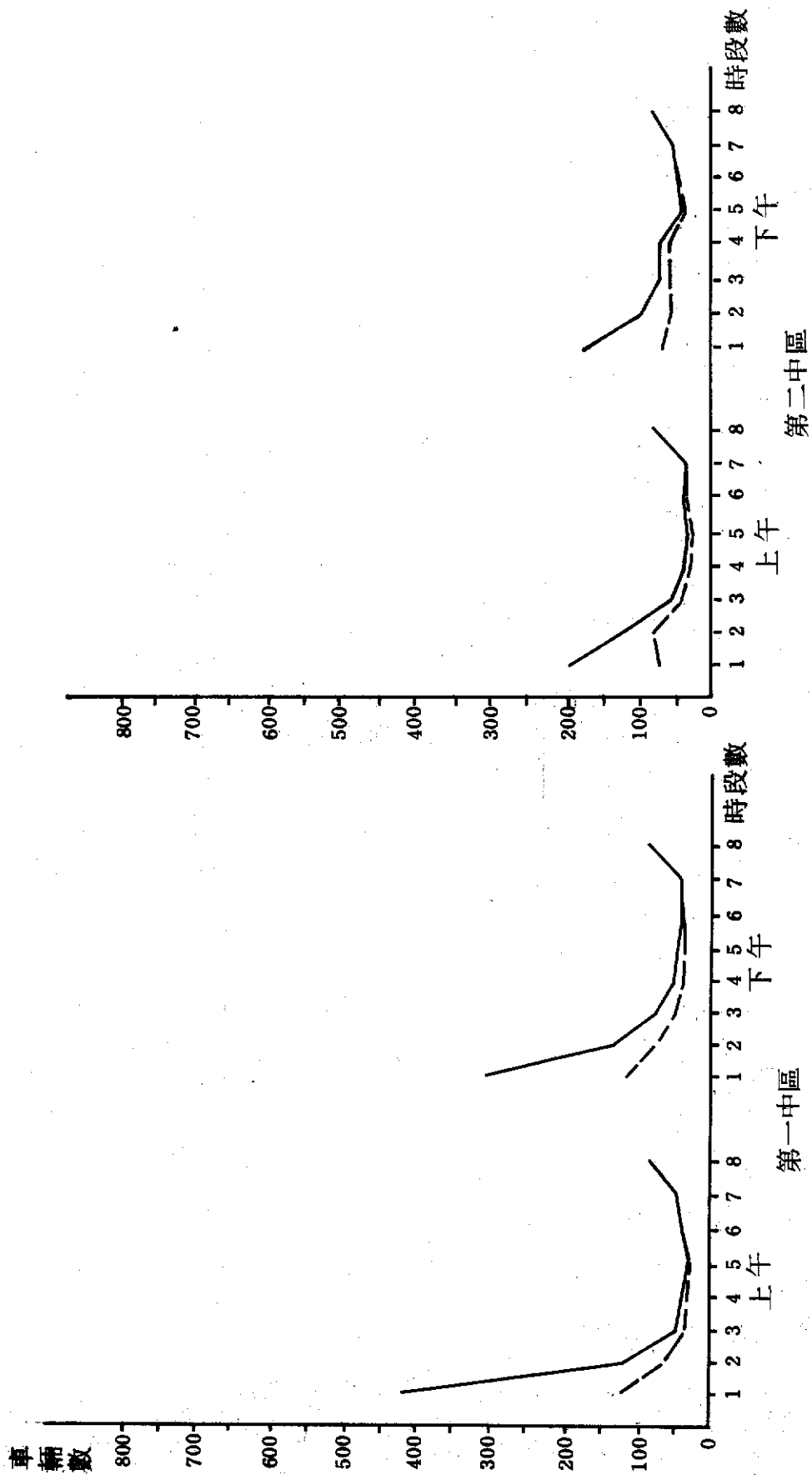


圖 3-6 新莊地區停車延時分佈圖

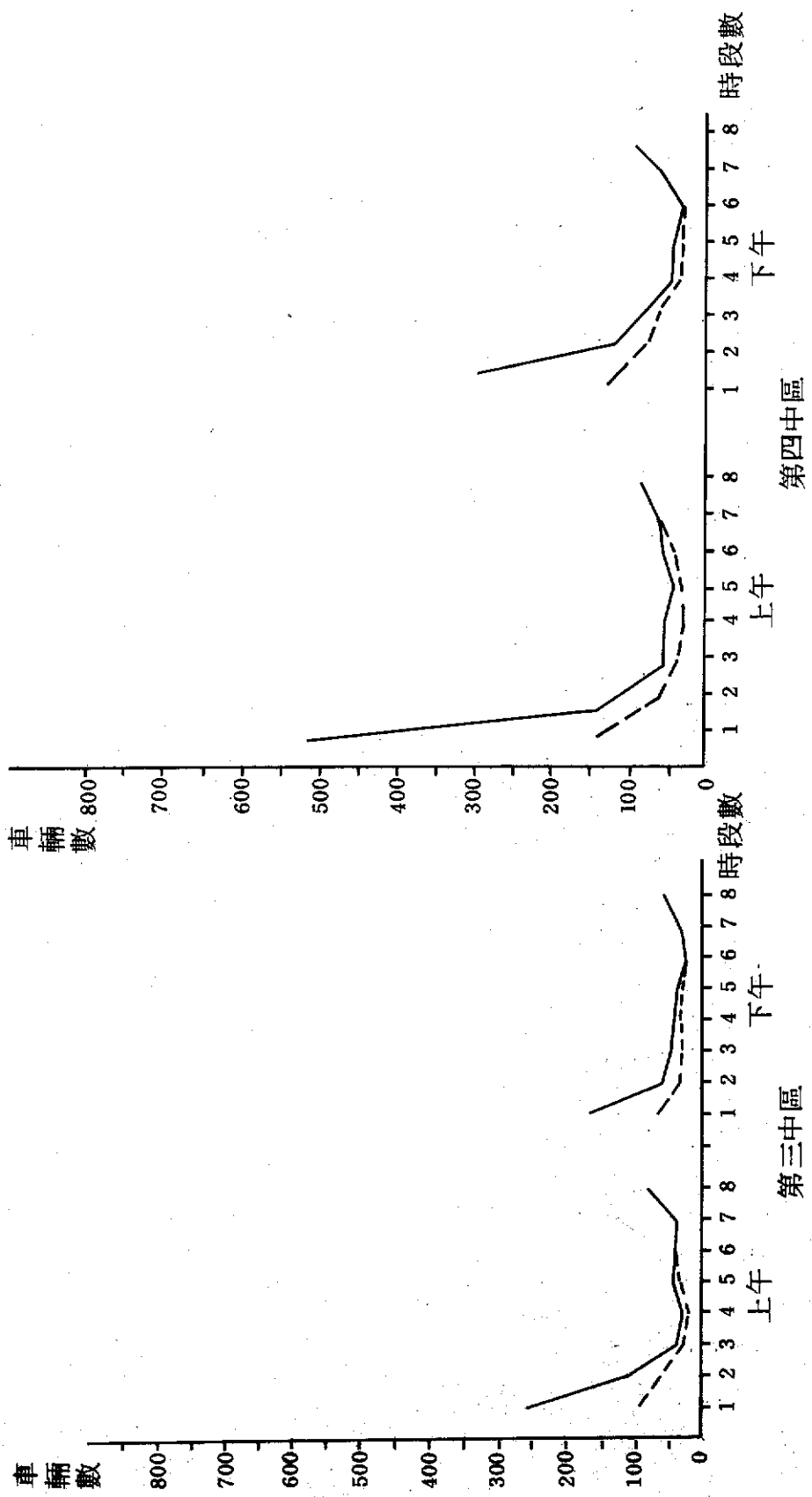


圖 3-6 新莊地區停車延時分佈圖 (續一)

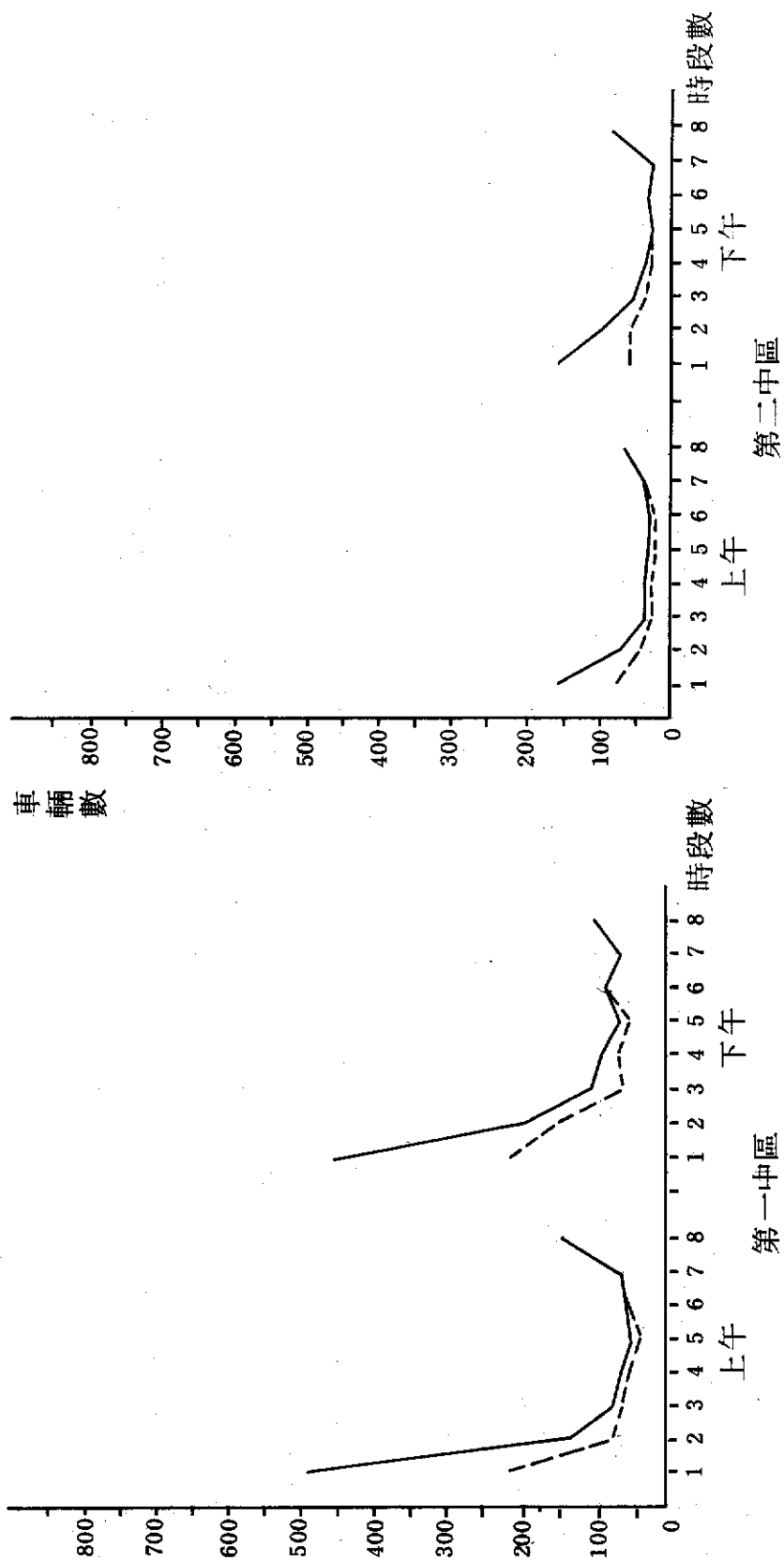


圖 3-7 新店地區停車延時分佈圖



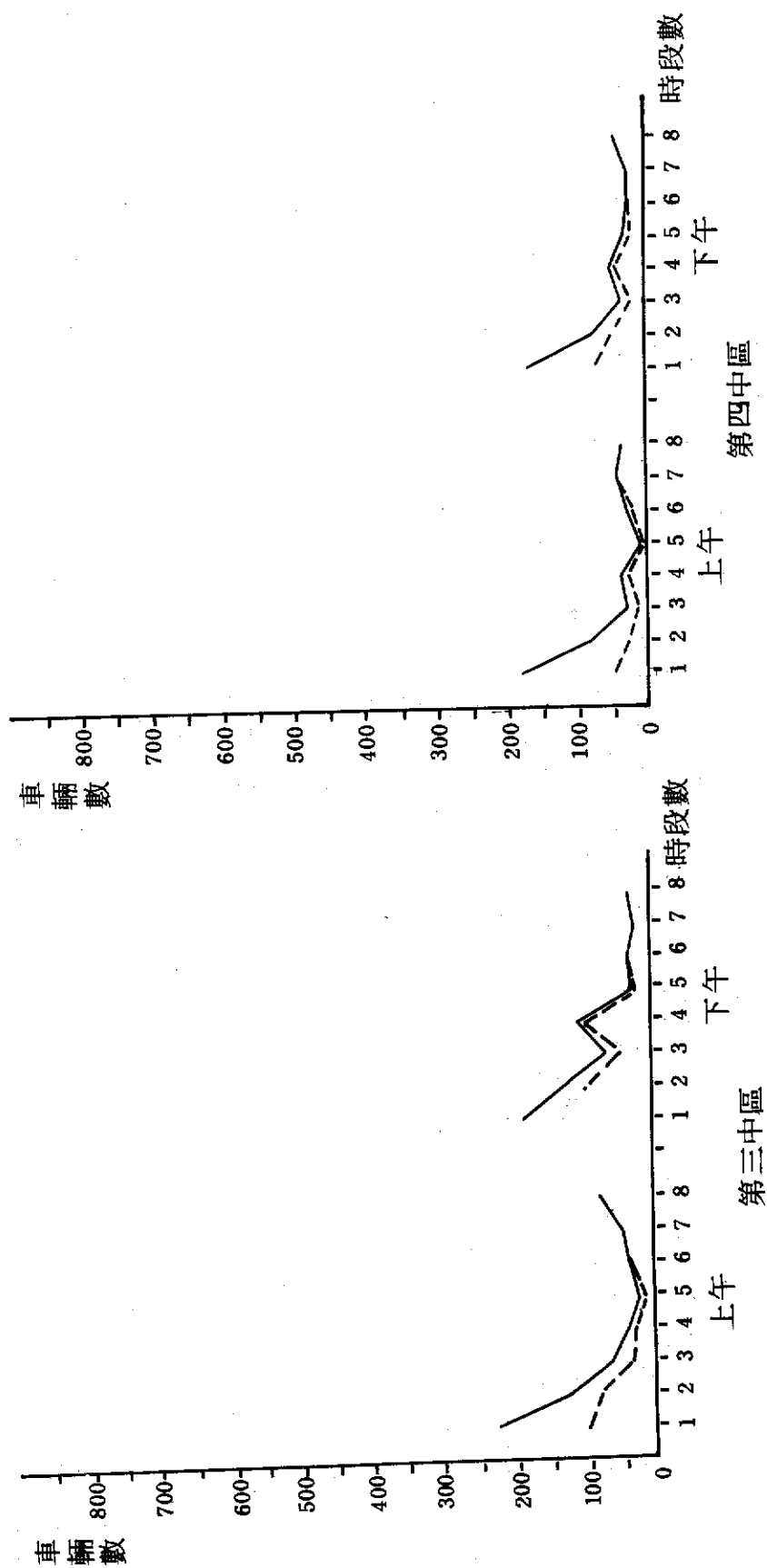


圖 3-7 新店地區停車延時分佈圖 (續一)

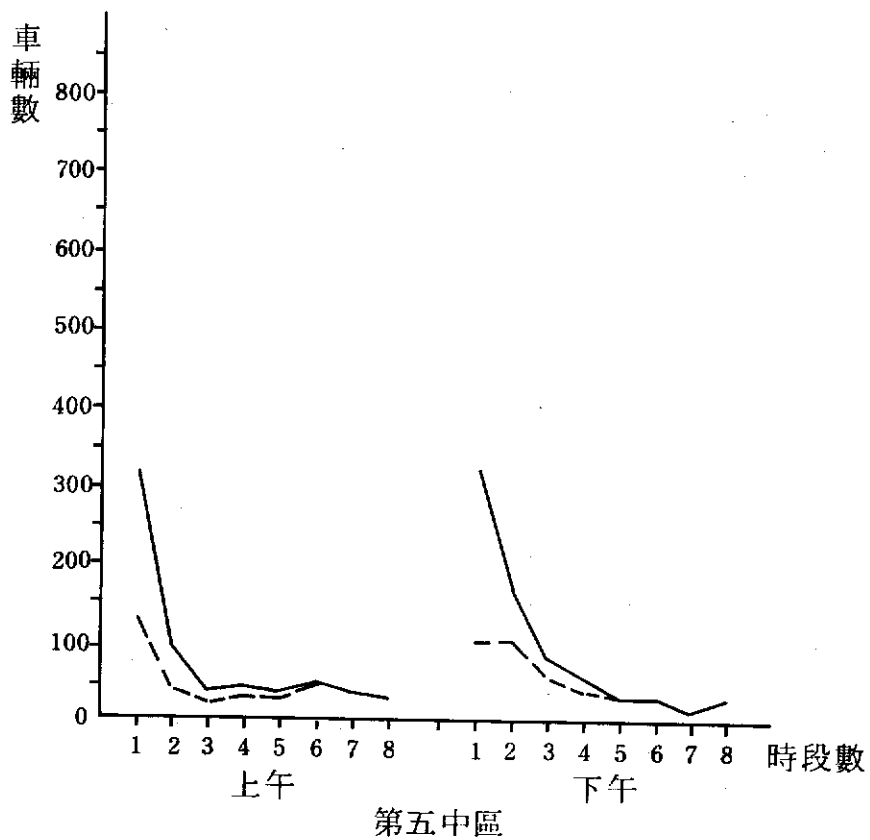


圖 3-7 新店地區停車延時分佈圖 (續二)

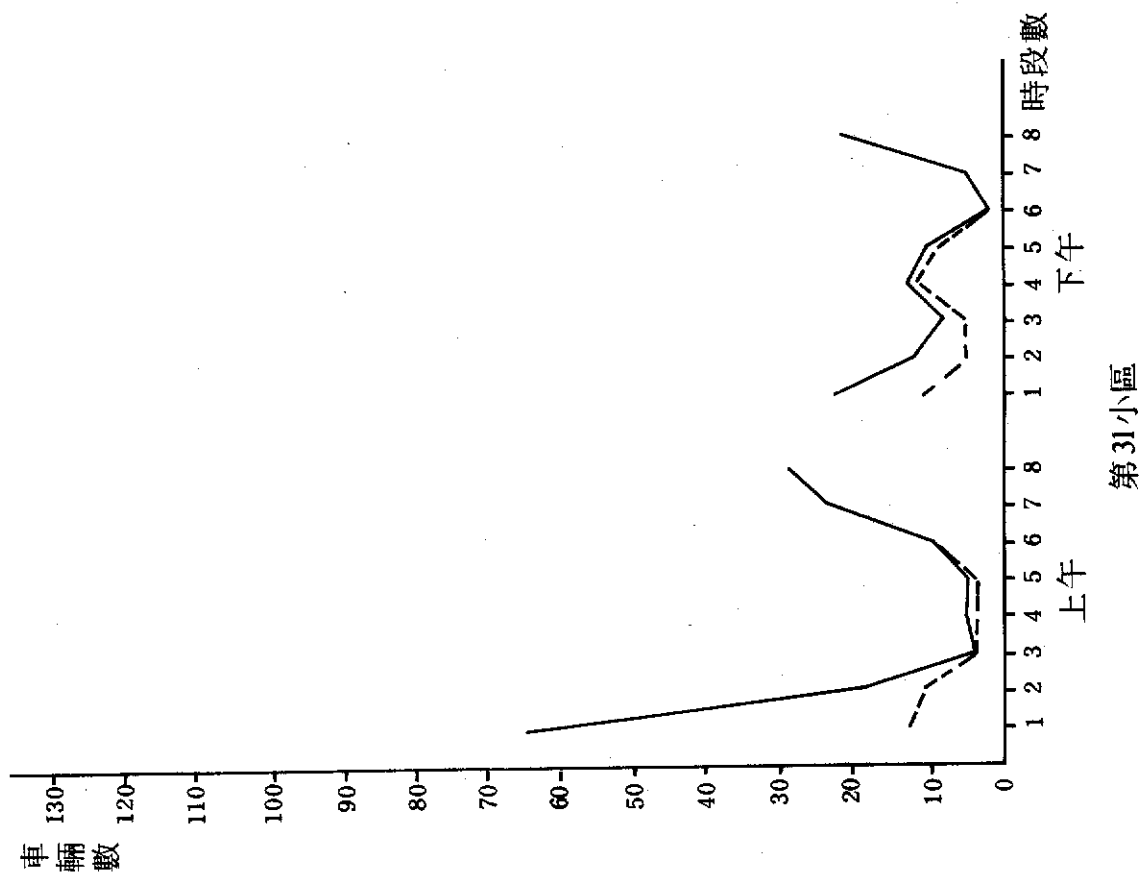
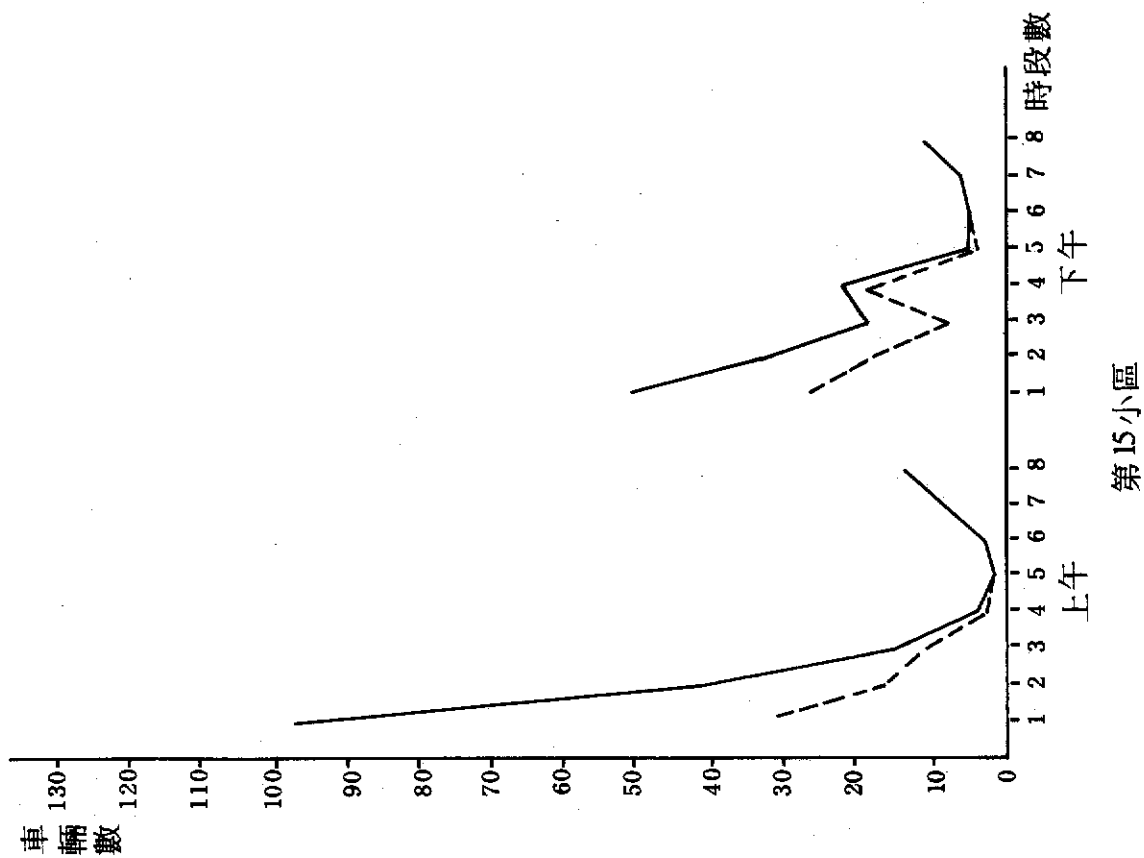


圖 3-8 板橋地區選樣區段停車延時分佈圖

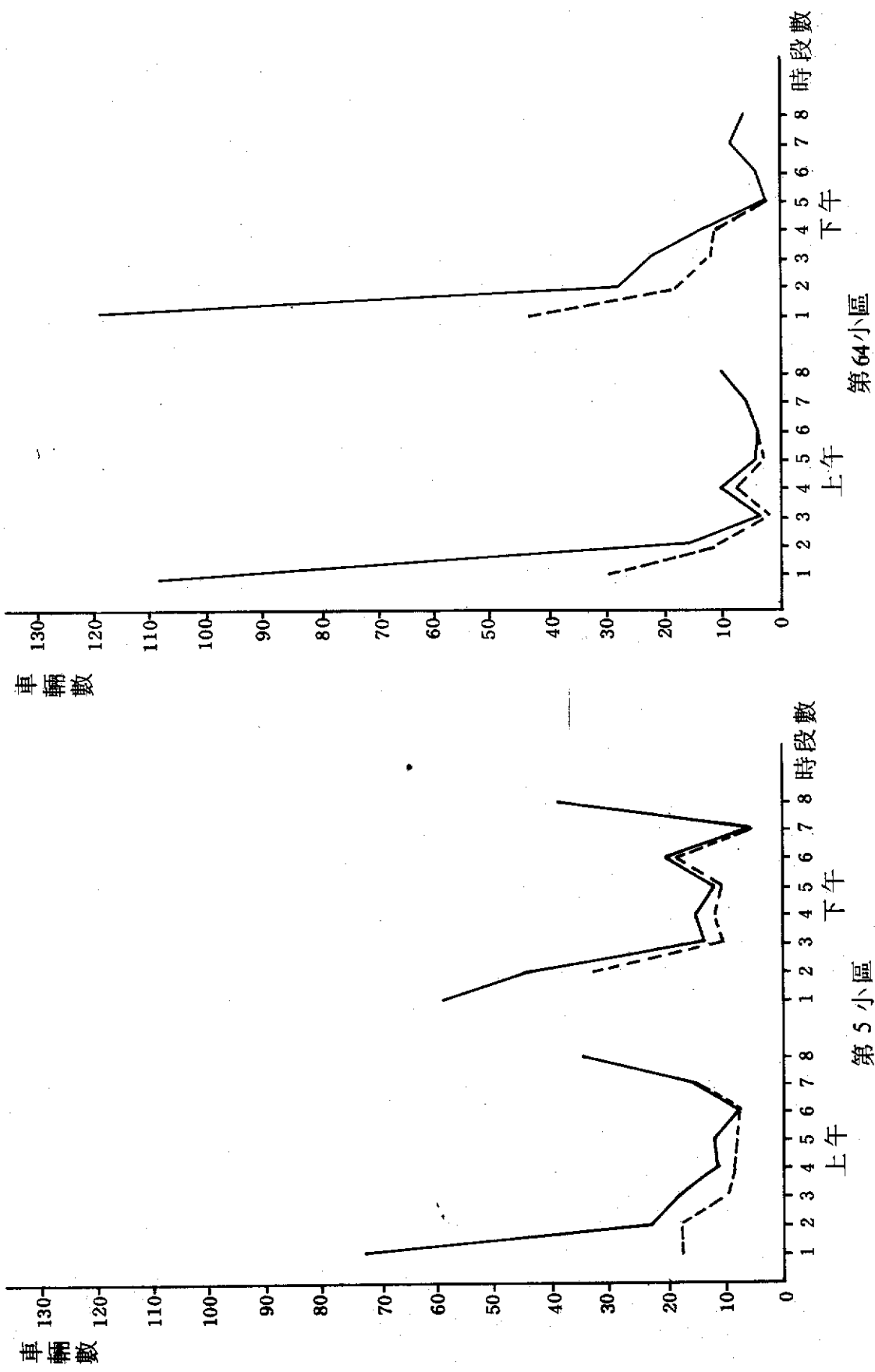


圖 3-9 三重地區選樣區段停車延時分佈圖

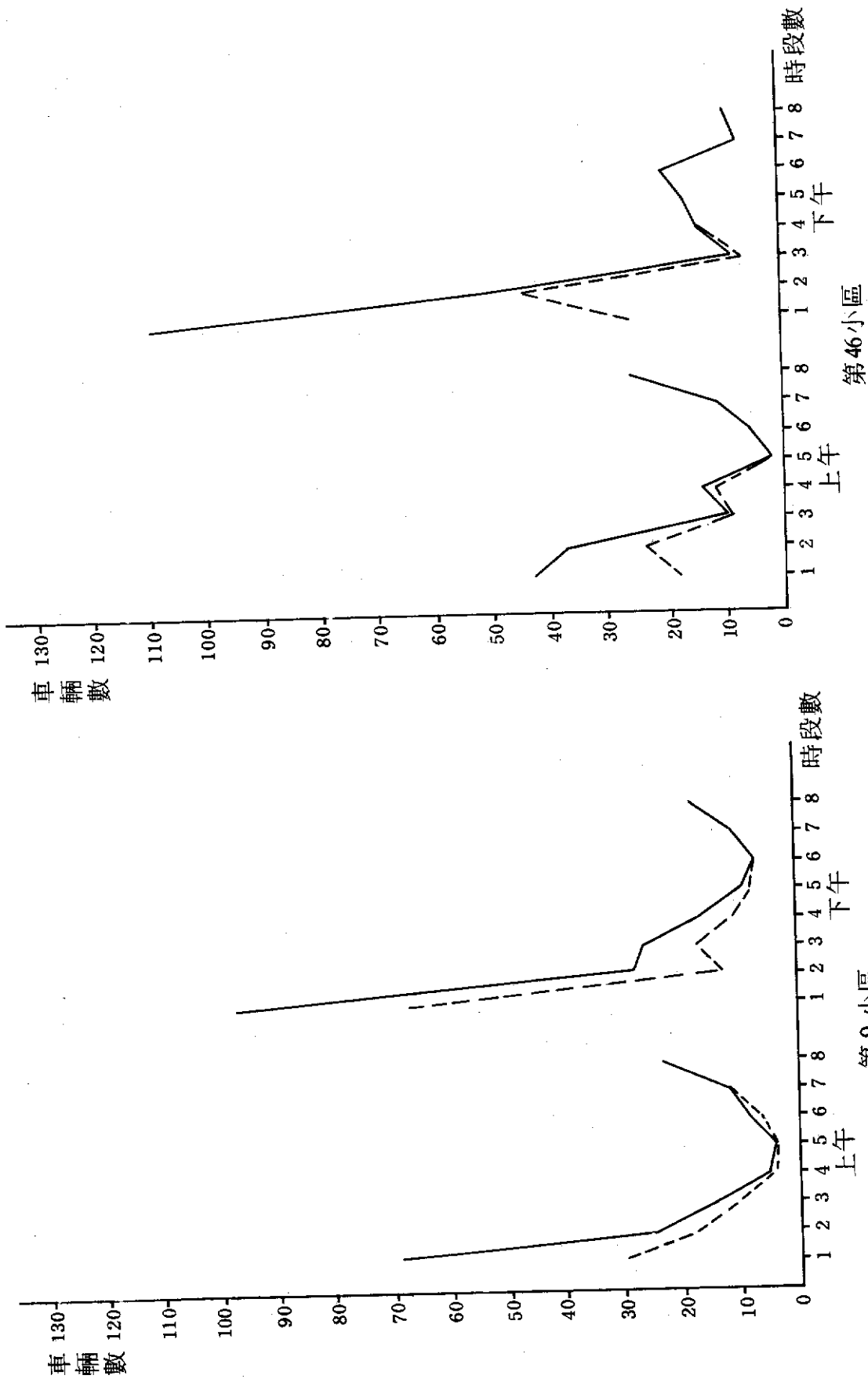


圖 3-10 中永和地區選樣區段停車延時分佈圖

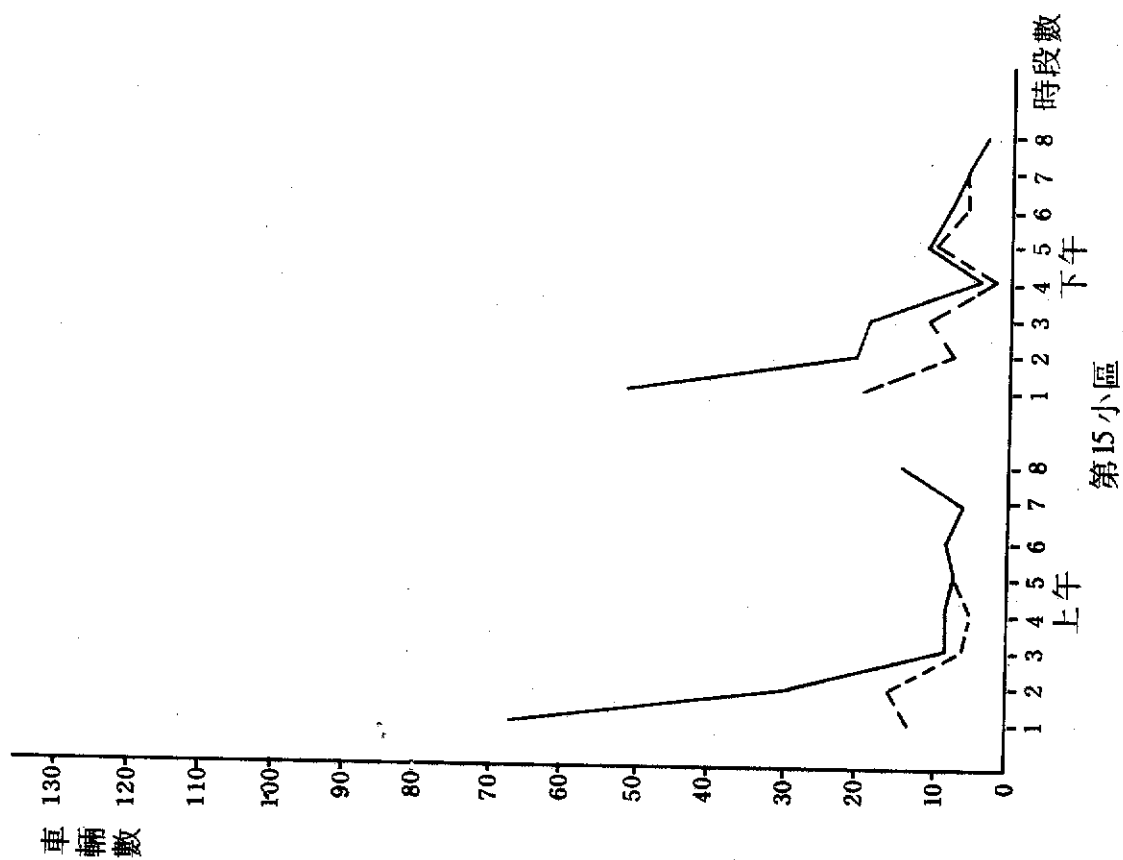
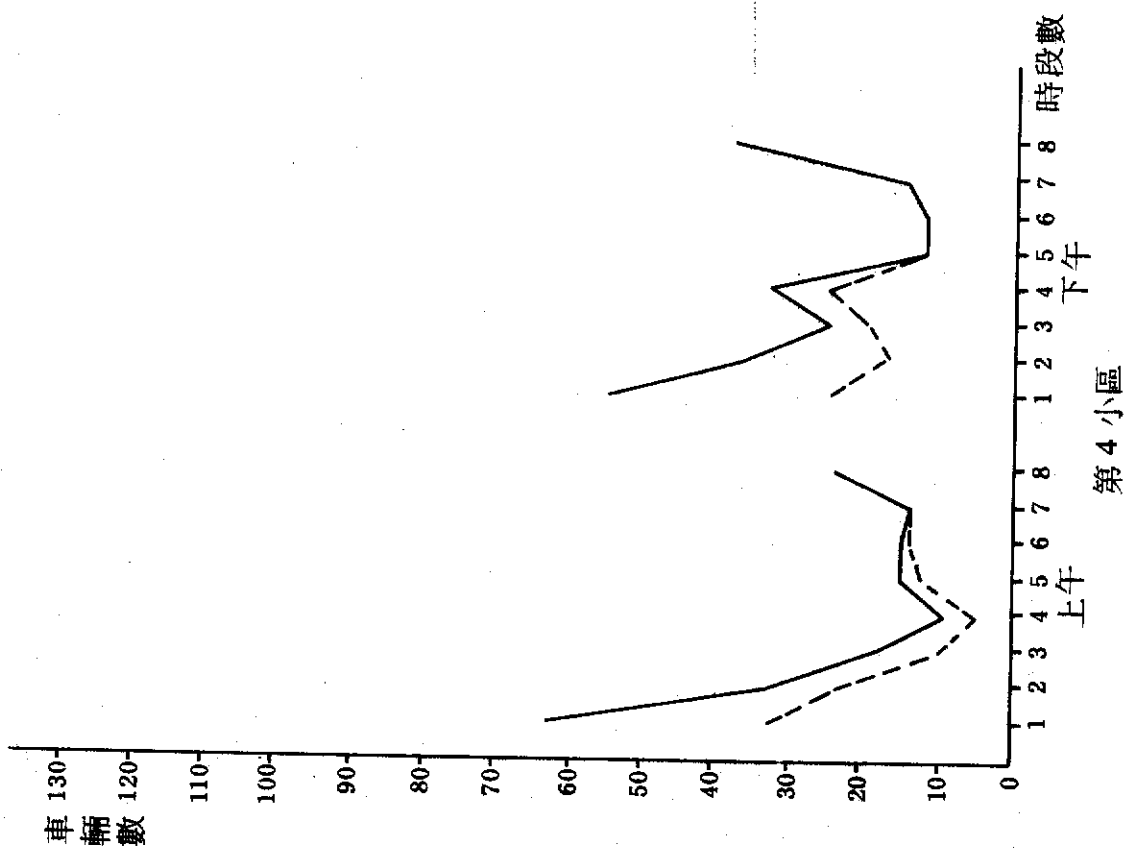


圖 3-11 新莊地區選樣區段停車延時分佈圖

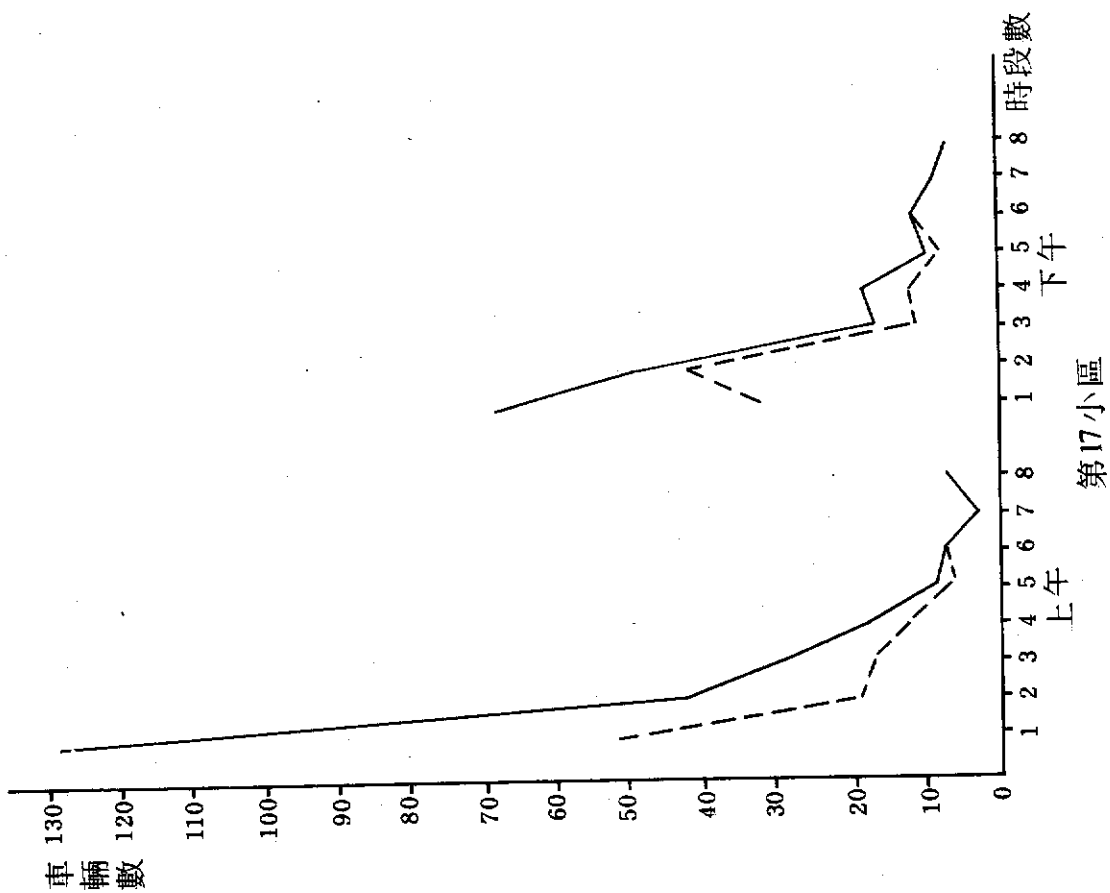
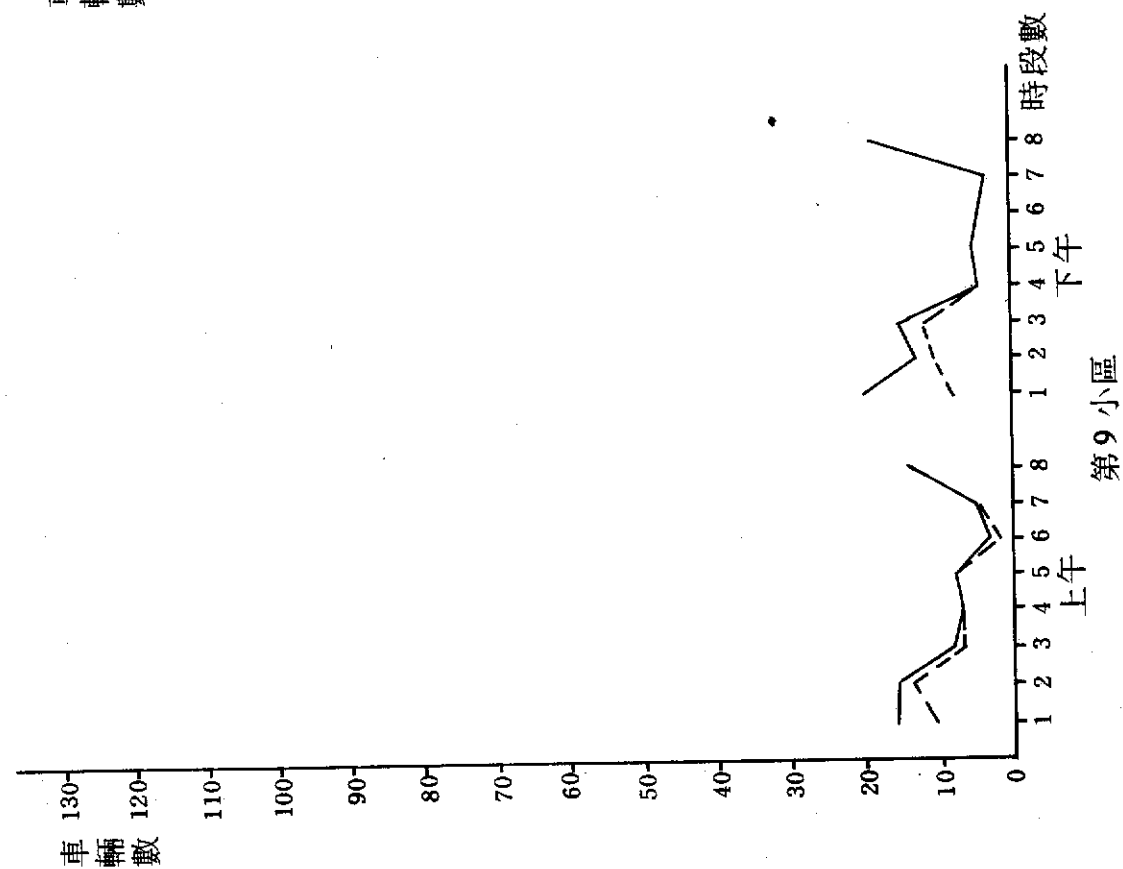


圖 3-12 新店地區選樣區段停車延時分佈圖

表 3.2 停車次數統計表

區別	調查時間	每時段停車次數								最高連續三小時			
		1	2	3	4	5	6	7	8	起訖時段	總車次	平均停車次	
板	1	上午	221	199	185	192	181	165	172	164	1-6	1143	191
		下午	146	131	132	129	137	140	155	156	3-8	849	142
	2	上午	296	351	406	449	383	376	369	393	3-8	2376	396
		下午	340	337	327	350	325	313	329	332	1-6	1992	332
	3	上午	159	171	176	172	176	183	173	173	3-8	1053	176
		下午	186	173	163	168	167	171	175	171	1-6	1028	171
	4	上午	188	209	249	274	308	315	318	310	3-8	1774	296
		下午	286	269	249	212	171	154	173	180	1-6	1341	224
	5	上午	389	431	434	460	456	468	467	445	3-8	2730	455
		下午	505	487	462	460	482	487	521	553	3-8	2965	494
	6	上午	147	154	159	168	155	160	179	162	3-8	983	164
		下午	145	144	140	135	127	125	110	113	1-6	816	136
7	上午	357	367	402	400	395	409	412	399	3-8	2417	403	
	下午	377	358	358	381	347	358	371	361	1-6	2179	363	
合計	上午	1757	1882	2011	2115	2054	2076	2090	2046	3-8	12392	2065	
	下午	1985	1899	1831	1835	1756	1748	1834	1866	1-6	11054	1842	
橋													



表 3.2 停車次數統計表 (續)

區 別	調 查 時 間	每 時 段 停 車 次 數								最 高 連 續 三 小 時			
		1	2	3	4	5	6	7	8	起 時	訖 段	總 車 次	平 均 停 車 次
三 重	中區												
	上 午	1601	1000	1019	1058	1065	1078	1026	1015	1-6		6281	1047
	下 午	1016	1049	1035	1020	1027	1040	1098	1119	3-8		6339	1057
	上 午	828	902	861	862	877	831	897	872	2-7		5230	872
	下 午	866	845	821	807	791	818	855	885	3-8		4977	830
	上 午	370	350	379	349	404	382	400	379	3-8		2293	382
重	下 午	438	418	435	418	434	429	467	502	3-8		2685	448
	上 午	406	432	413	418	372	369	358	385	1-6		2410	402
	下 午	402	395	392	388	459	435	453	470	3-8		2597	433
	上 午	622	655	657	623	619	591	652	609	2-7		3797	633
	下 午	591	586	576	559	578	590	588	598	3-8		3489	582
	上 午	355	340	362	369	382	374	373	346	3-8		2206	368
合 計	下 午	426	395	397	398	396	398	394	404	1-6		2410	402
	上 午	3642	3679	3691	3679	3719	3625	3706	3606	2-7		22099	3683
重	下 午	3739	3688	3656	3590	3685	3710	3855	3978	3-8		22474	3746

表 3.2 停車次數統計表 (續)

區 別	調 查 時 間	每 時 段 停 車 次 數								最 高 連 續 三 小 時				
		1	2	3	4	5	6	7	8	起 時 段	總 車 次	停 次	平 均 停 車 次	
中 永	中 區	上 午	399	394	386	393	380	369	387	395	1-6	2321		387
			413	417	442	430	423	428	446	445				
	1	上 午	542	535	497	484	513	477	520	508	1-6	3048		508
		下 午	537	525	520	526	519	568	624	657				
	2	上 午	456	570	559	550	539	515	507	490	2-7	3240		540
		下 午	509	469	470	422	435	474	491	495				
	3	上 午	273	239	236	225	223	221	240	239	1-6	1417		236
		下 午	253	244	256	255	248	250	242	265				
	4	上 午	271	259	226	216	217	212	193	188	1-6	1401		234
		下 午	183	191	187	195	185	187	206	200				
	5	上 午	424	406	344	366	324	309	320	337	1-6	2173		362
		下 午	300	295	296	310	318	322	351	382				
	6	上 午	477	468	492	473	490	489	483	490	3-8	2917		486
		下 午	465	476	466	486	492	513	551	605				
	7	上 午	255	242	221	275	282	274	271	262	3-8	1585		264
		下 午	263	241	252	228	216	214	255	252				

表 3.2 停車次數統計表 (續)

區 別	調查 時間	每 時 段 停 車 次 數								最 高 連 續 三 小 時					
		1	2	3	4	5	6	7	8	起 時	訖 段	總 車 次	停 次	平 均 停 車 次	
和 莊	中區	上 午	377	352	418	403	396	400	379	357	3-8	3-8	2353	392	
		下 午	416	396	414	431	447	434	440	418	3-8	3-8	2584	431	
	9	上 午	243	245	302	264	254	244	265	243	2-7	2-7	1574	262	
		下 午	261	289	253	252	282	296	264	245	2-7	2-7	1636	273	
	10	上 午	3717	3710	3681	3649	3618	3510	3565	3509	1-6	1-6	21885	3648	
		下 午	3600	3543	3556	3535	3565	3686	3870	3964	3-8	3-8	22176	3696	
新 莊	1	上 午	272	271	286	287	309	293	320	309	3-8	3-8	1804	301	
		下 午	287	294	276	294	326	330	311	316	3-8	3-8	1853	309	
	2	上 午	274	279	273	230	238	229	232	258	1-6	1-6	1523	254	
		下 午	249	256	279	285	303	319	325	323	3-8	3-8	1834	306	
	3	上 午	205	219	225	241	238	251	267	272	3-8	3-8	1494	249	
		下 午	207	199	187	211	197	182	173	170	1-6	1-6	1183	197	
莊	4	上 午	287	271	328	353	303	375	317	300	3-8	3-8	1976	329	
		下 午	307	275	295	295	291	249	323	327	3-8	3-8	1780	297	
	合計	上 午	1038	1040	1112	1111	1088	1148	1136	1139	3-8	3-8	6734	1122	
		下 午	1050	1024	1037	1085	1117	1080	1132	1136	3-8	3-8	6587	1098	

表 3.2 停車次數統計表 (續)

區 別	調 查 時 間	每 時 段 停 車 次 數								最 高 連 續 三 小 時			
		1	2	3	4	5	6	7	8	起 訖 時 段	總 車 停 次	平 均 停 車 次	
新 店	上 午	516	453	440	423	411	391	378	389	1-6	2634	439	
		416	405	386	411	454	469	485	556	3-8	2761	460	
	上 午	226	217	205	199	182	184	196	180	1-6	1213	202	
		204	205	210	216	234	236	245	252	3-8	1393	232	
	上 午	293	296	273	246	239	233	214	223	1-6	1580	263	
		241	257	262	244	186	192	239	257	1-6	1382	230	
	上 午	112	187	186	188	171	180	173	170	2-7	1085	181	
		182	170	172	179	167	155	174	177	1-6	1025	171	
	上 午	206	192	213	188	206	194	177	198	1-6	1199	200	
		198	199	198	200	215	228	256	250	3-8	1347	224	
合 計	上 午	1353	1345	1317	1244	1209	1182	1138	1160	1-6	7650	1275	
	下 午	1241	1236	1228	1250	1256	1280	1399	1492	3-8	7905	1318	

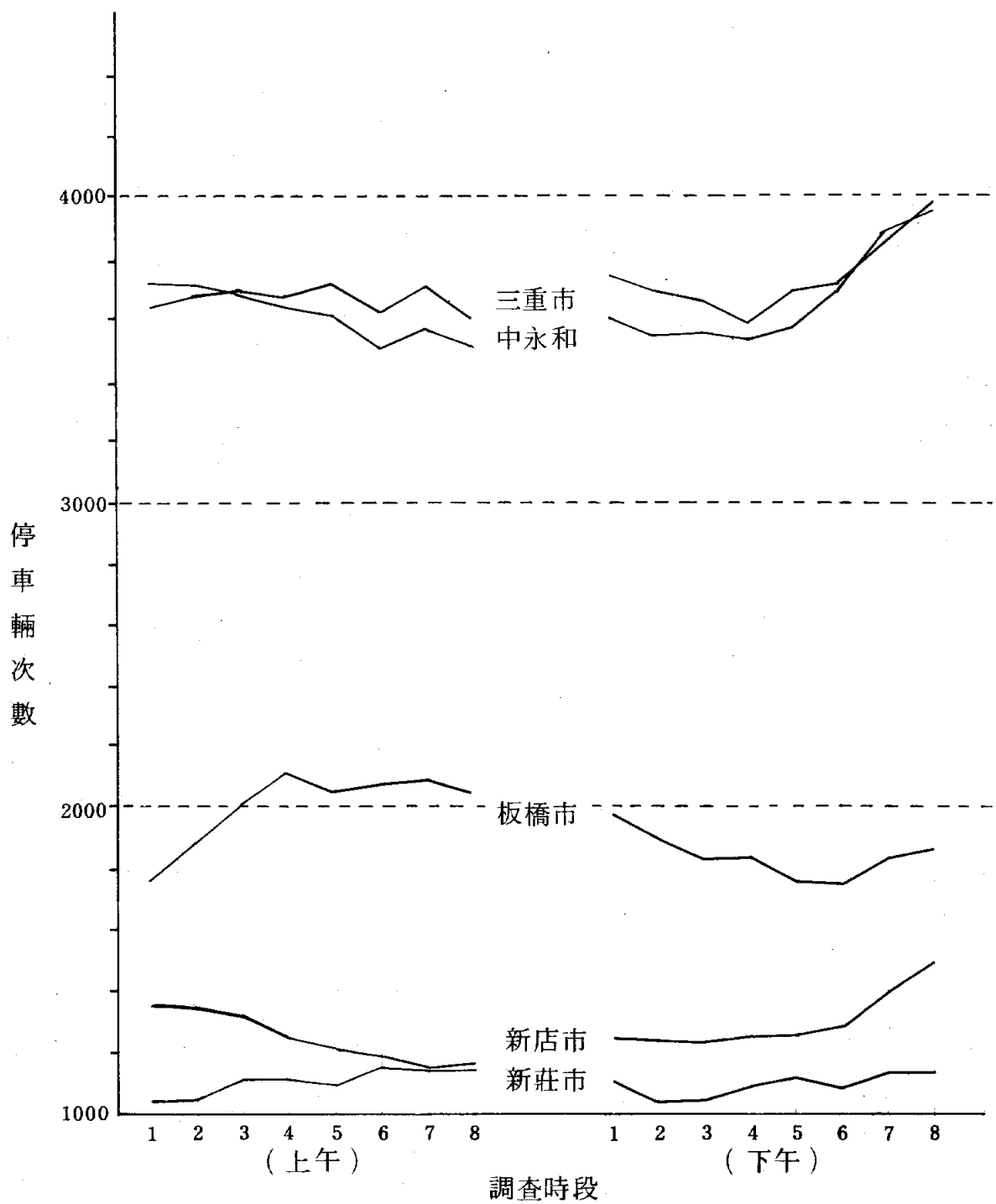


圖 3-13 停車需求變化圖

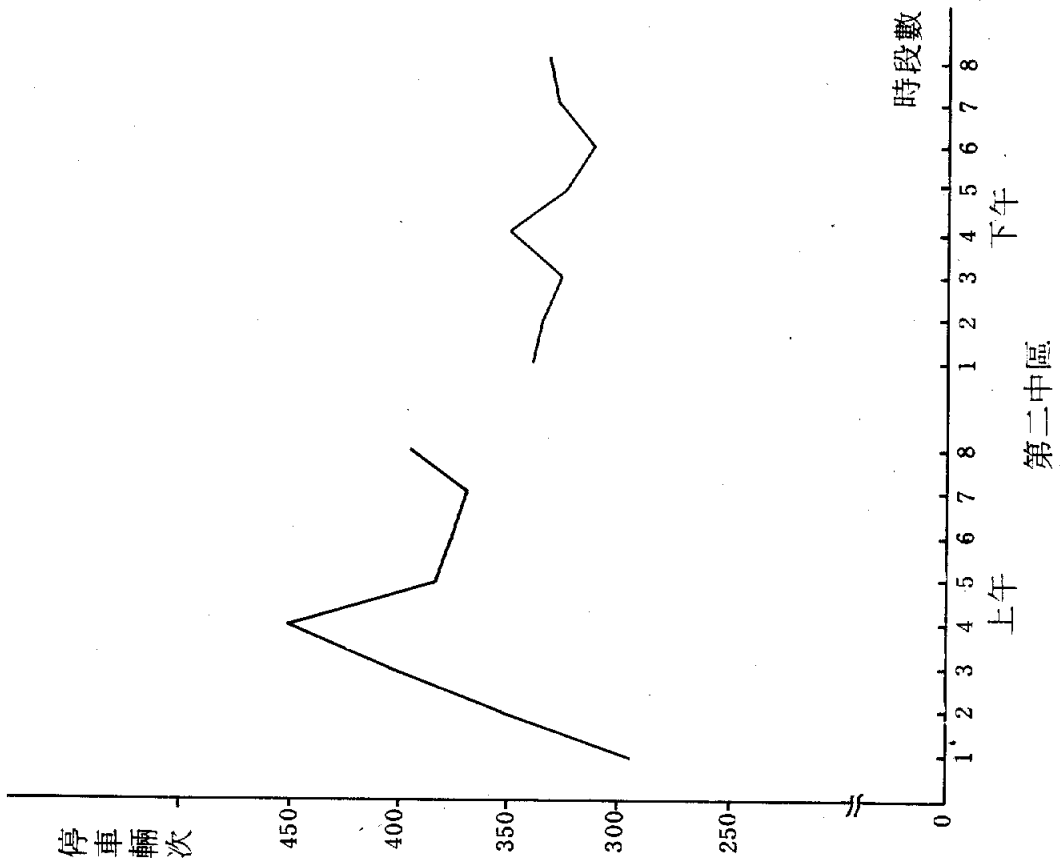
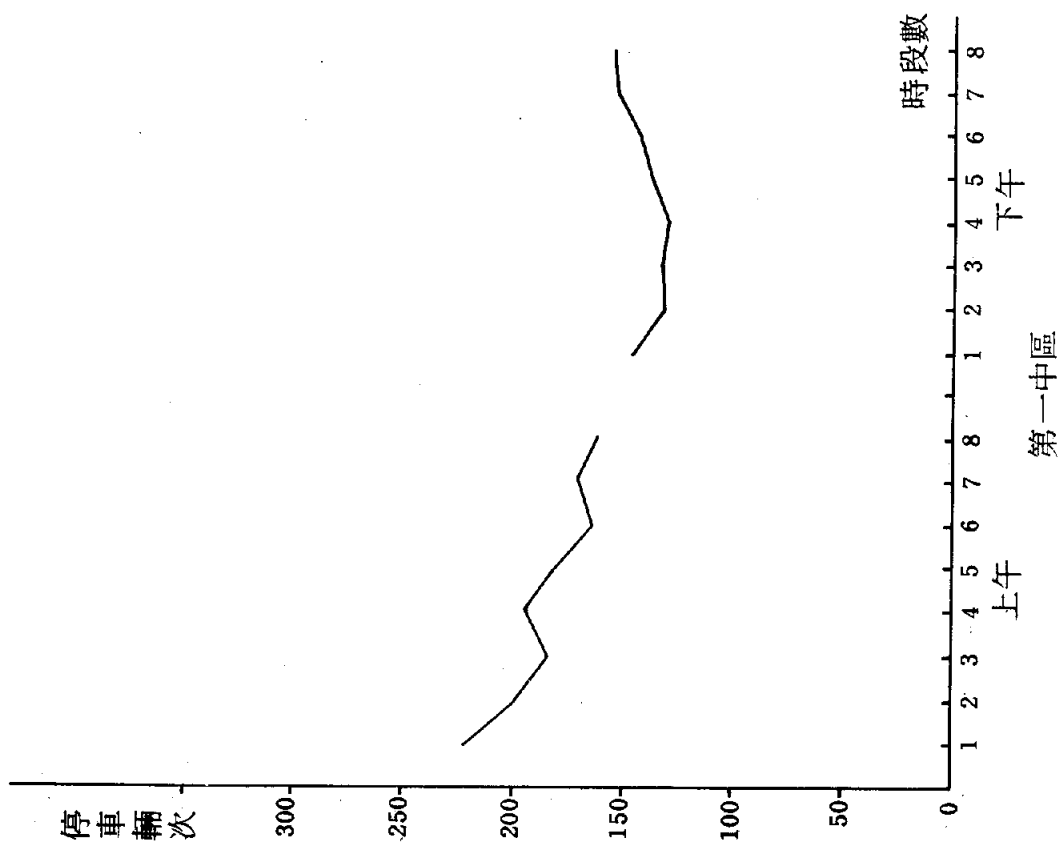


圖 3-14 板橋地區停車需求變化圖

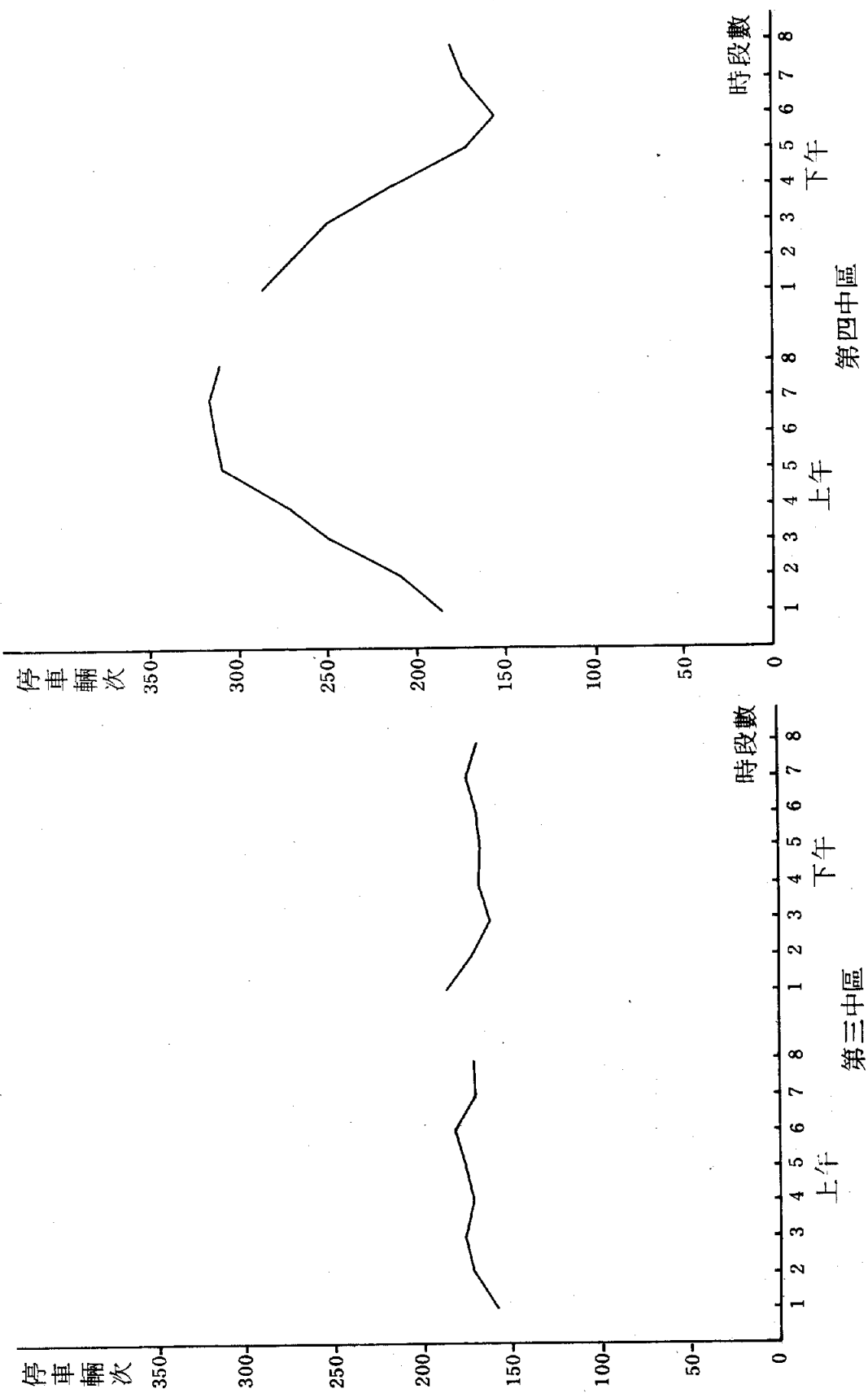


圖 3-14 板橋地區停車需求變化圖 (續一)

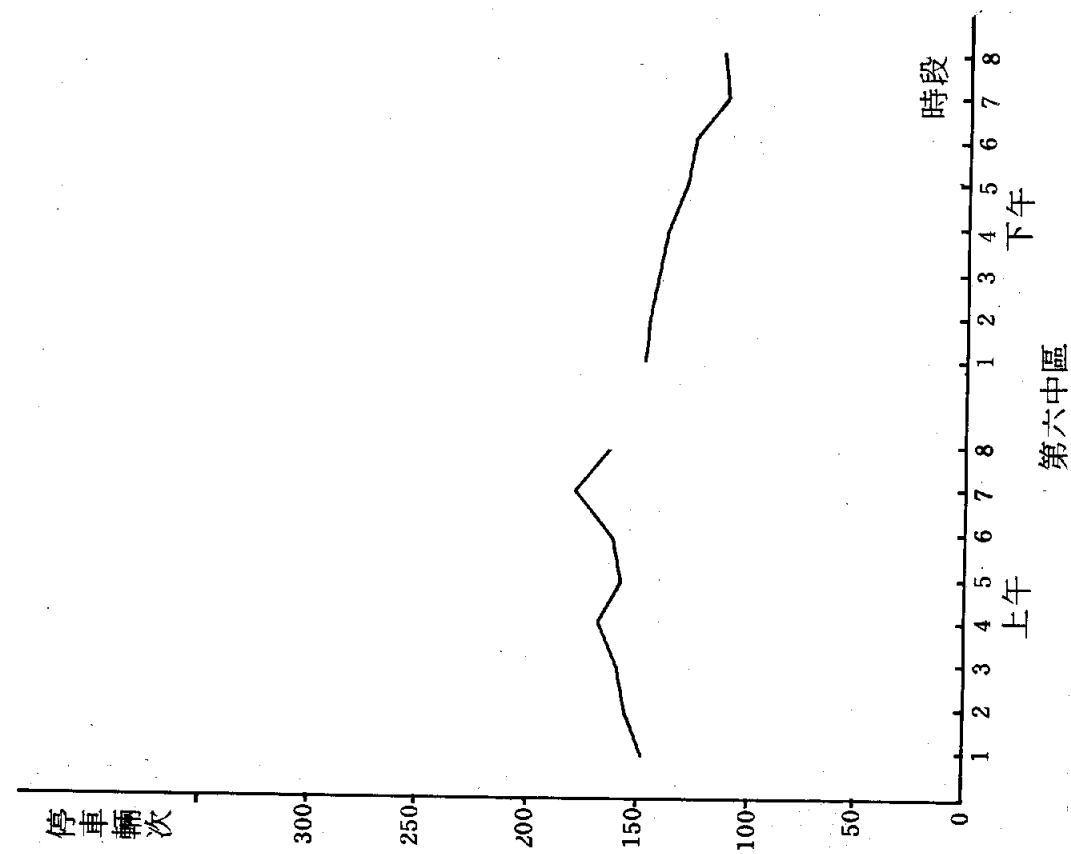
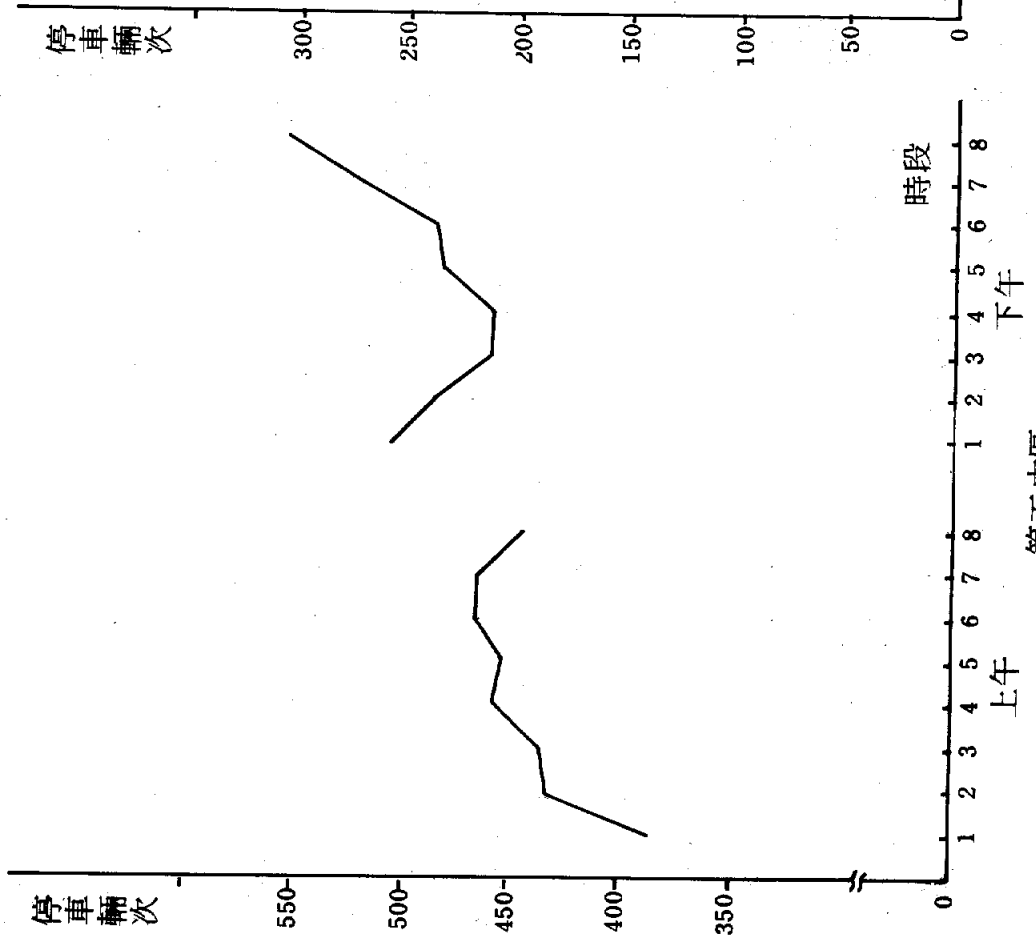


圖 3-14 板橋地區停車需求變化圖 (續二)



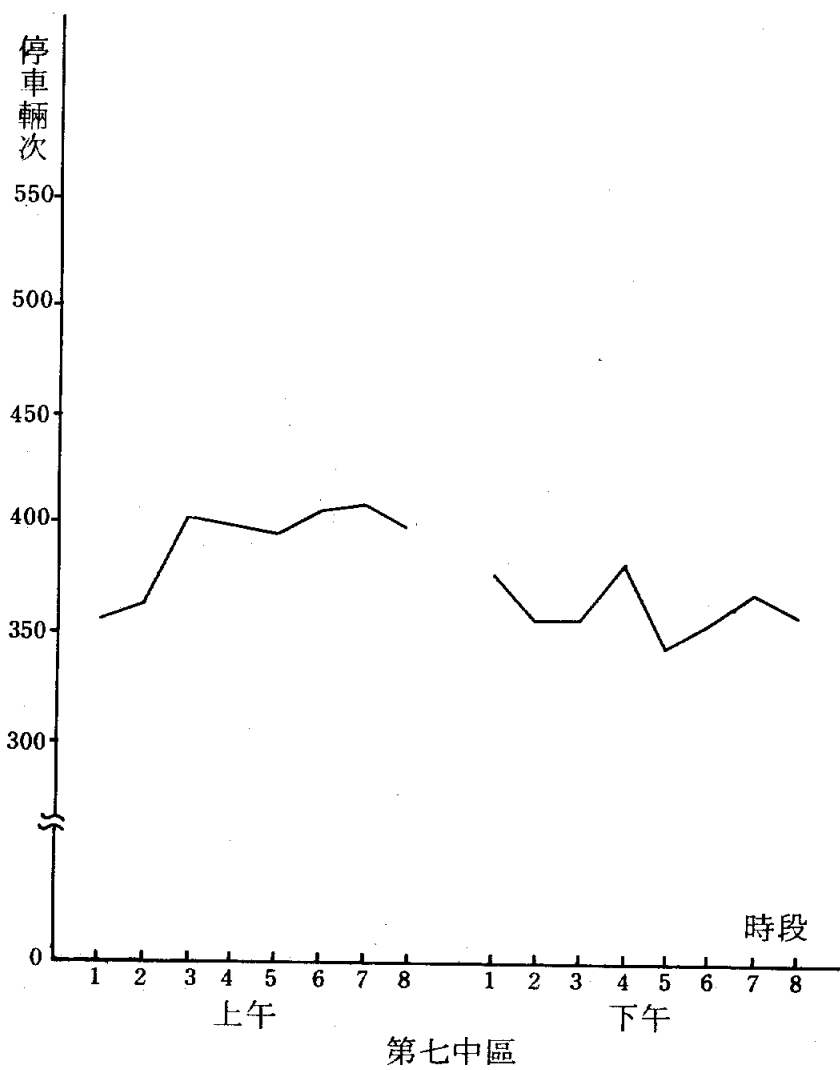


圖 3-14 板橋地區停車需求變化圖 (續三)

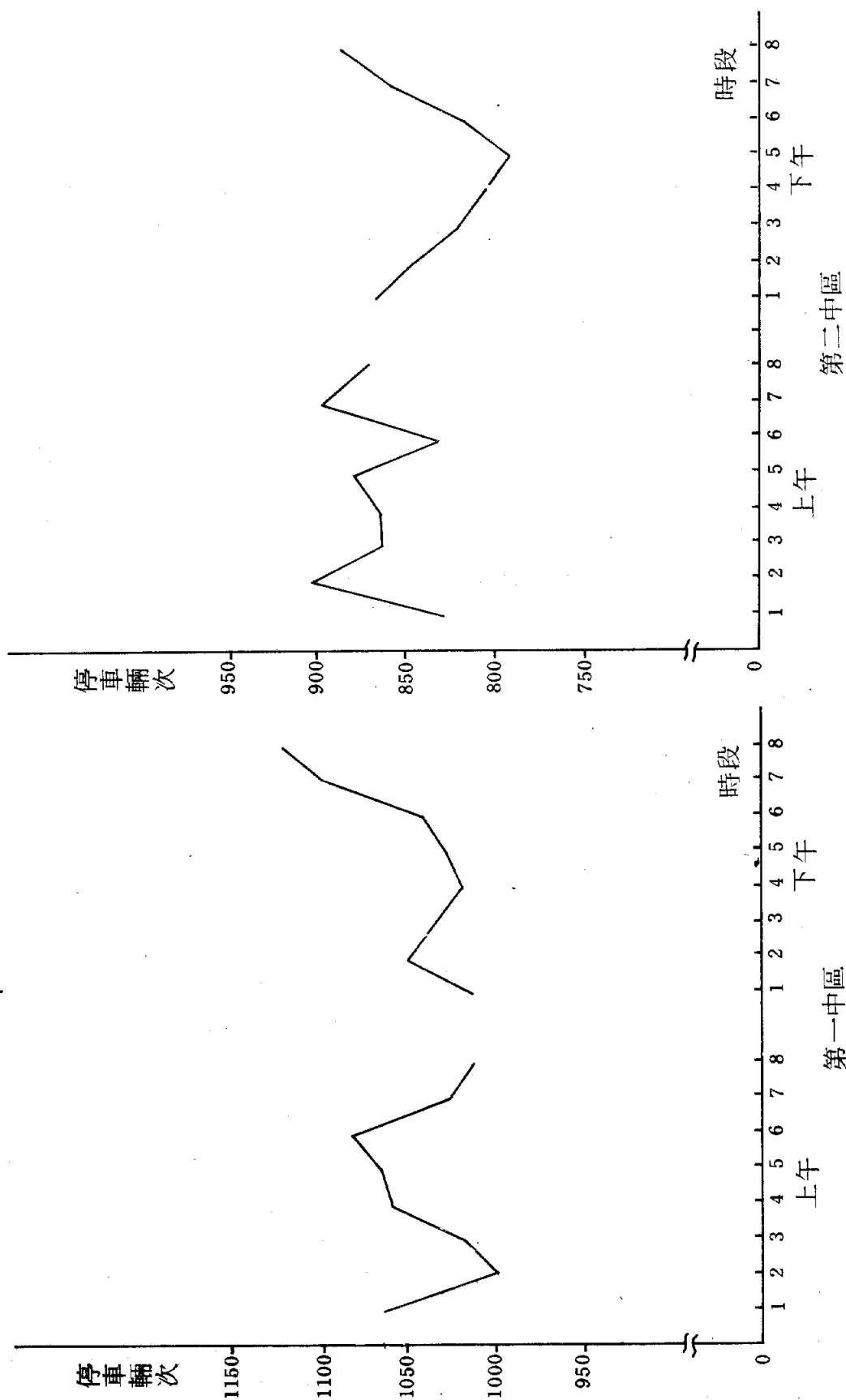


圖 3-15 三重地區停車需求變化圖

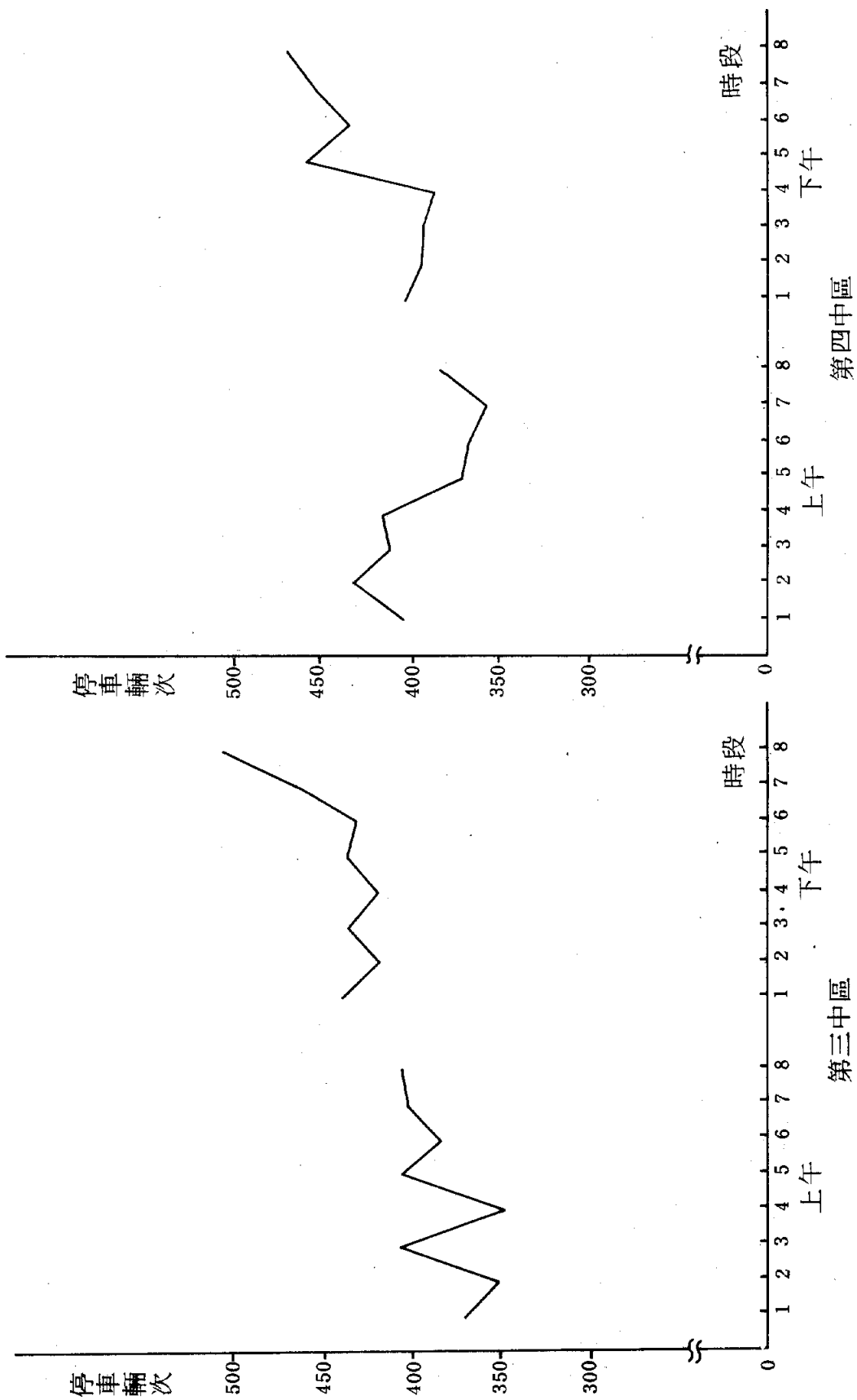


圖 3-15 三重地區停車需求變化圖 (續一)

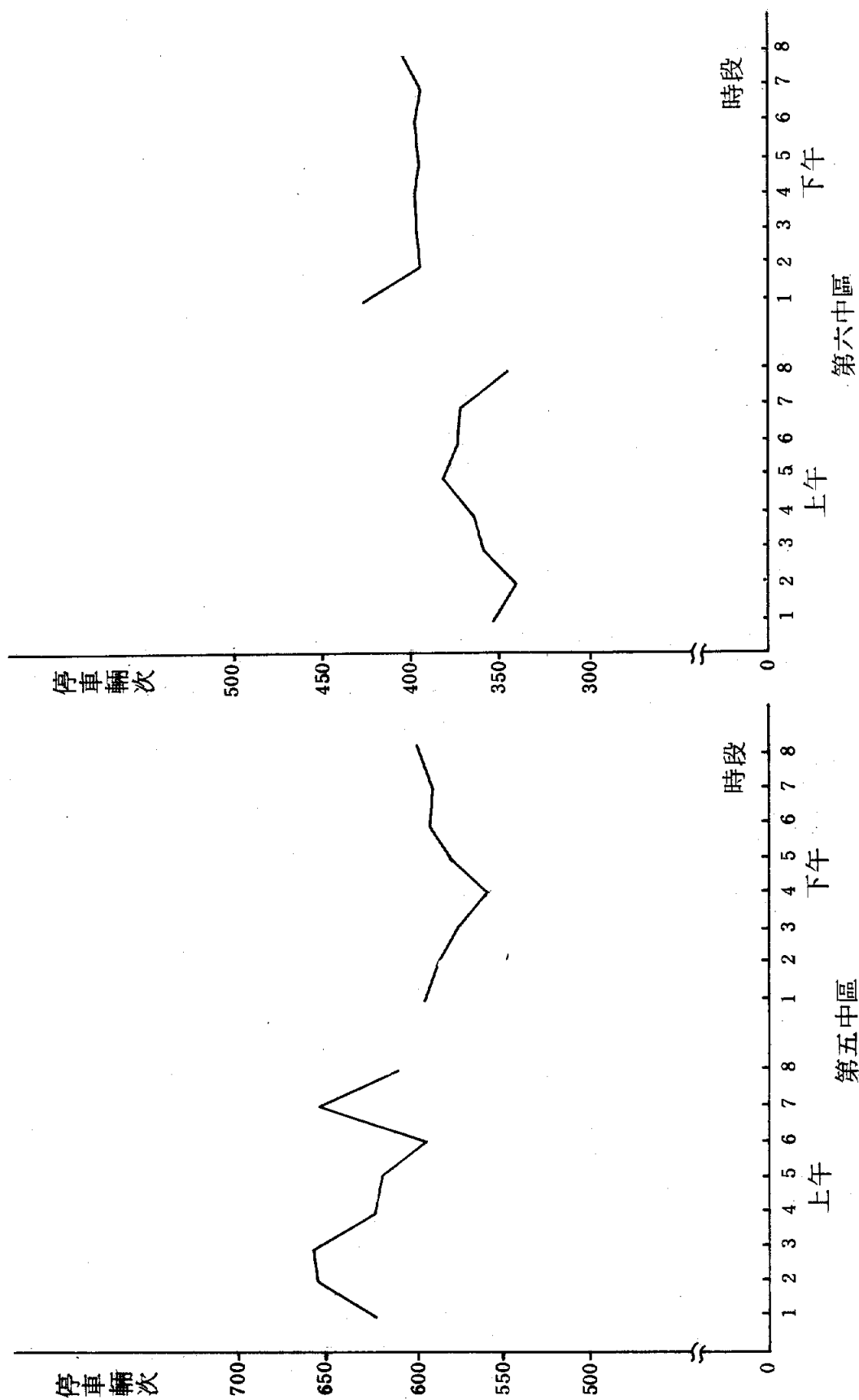


圖 3-15 三重地區停車需求變化圖 (續二)

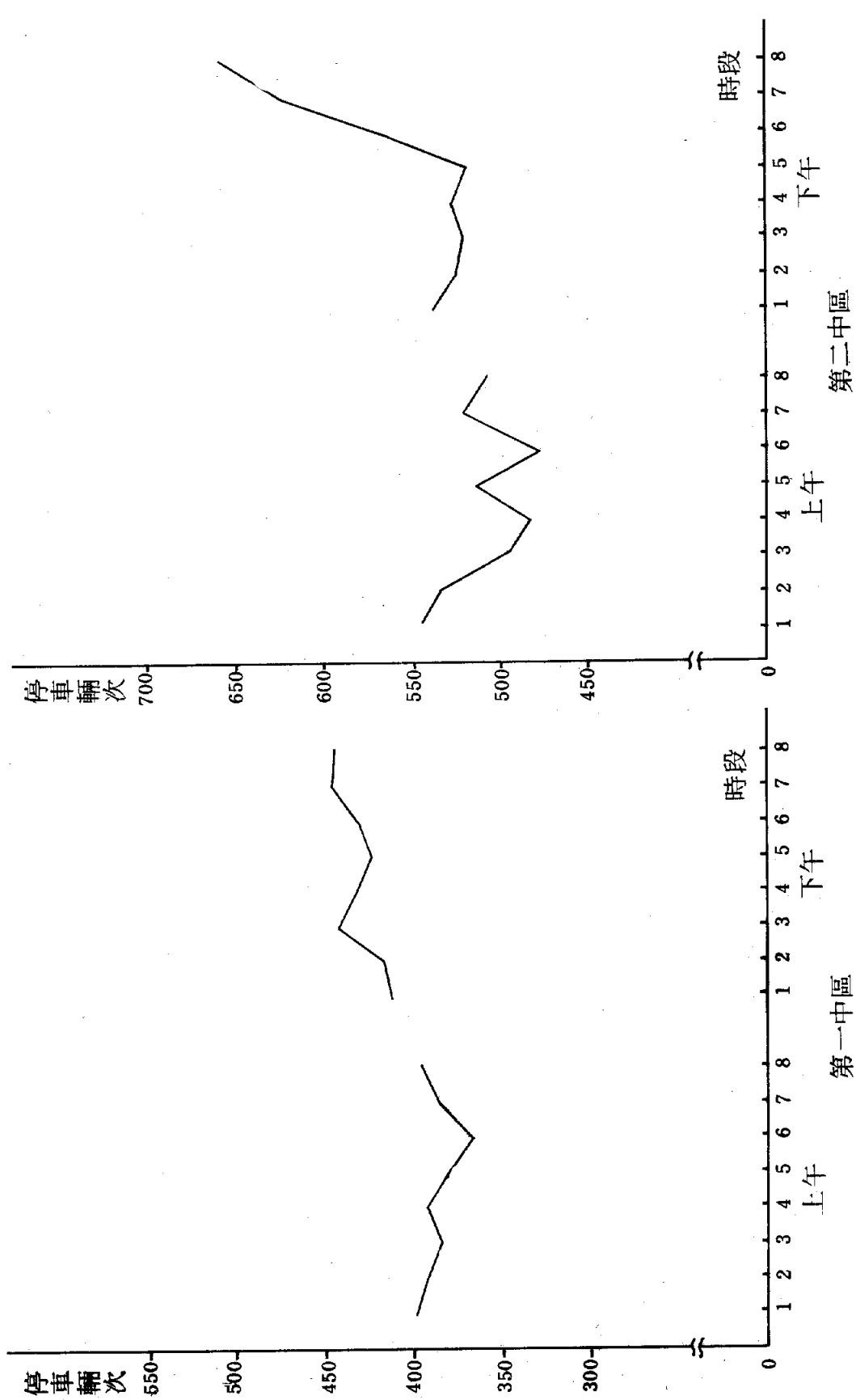


圖 3-16 中永和地區停車需求變化圖

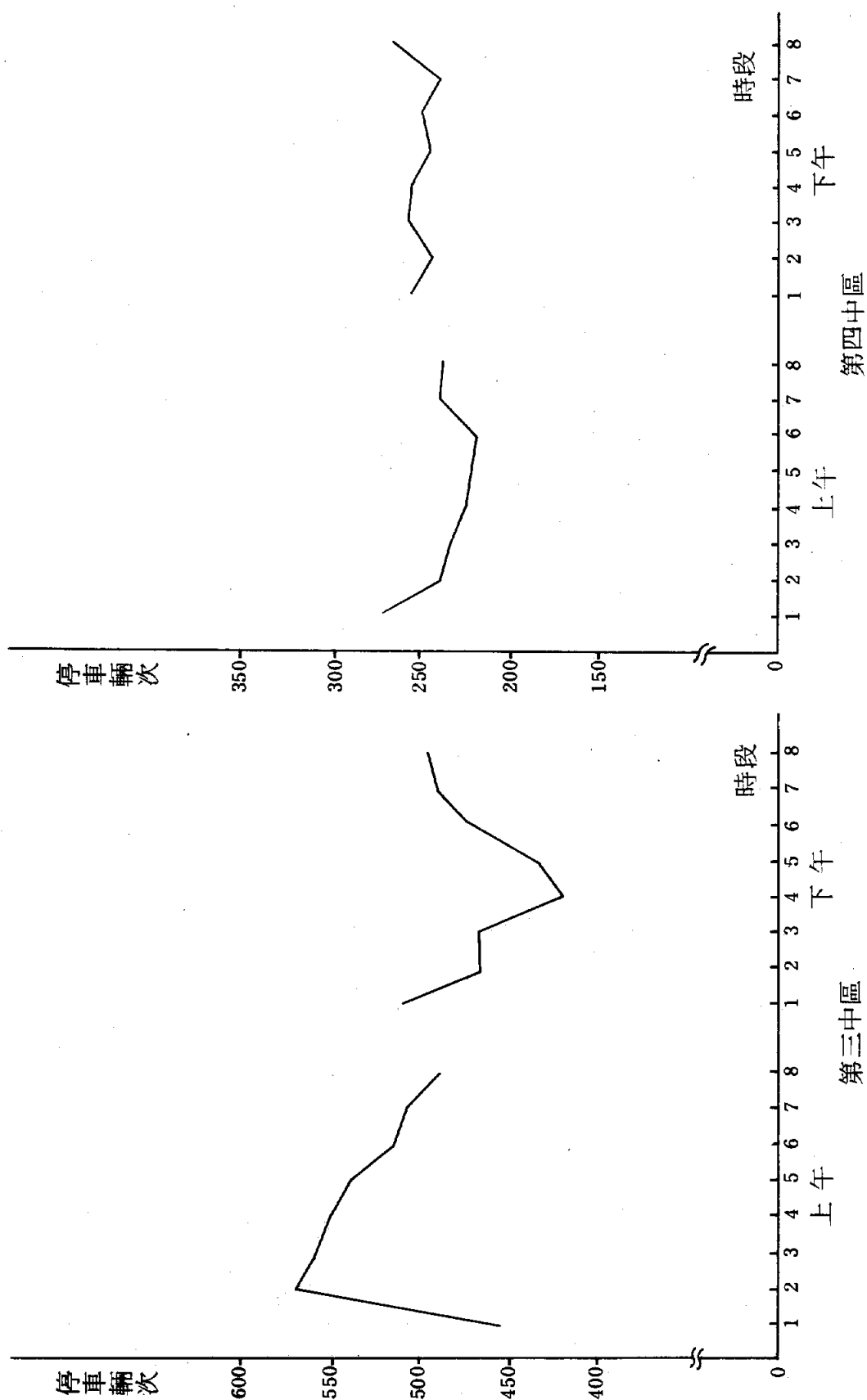


圖 3-16 中永和地區停車需求變化圖 (續一)

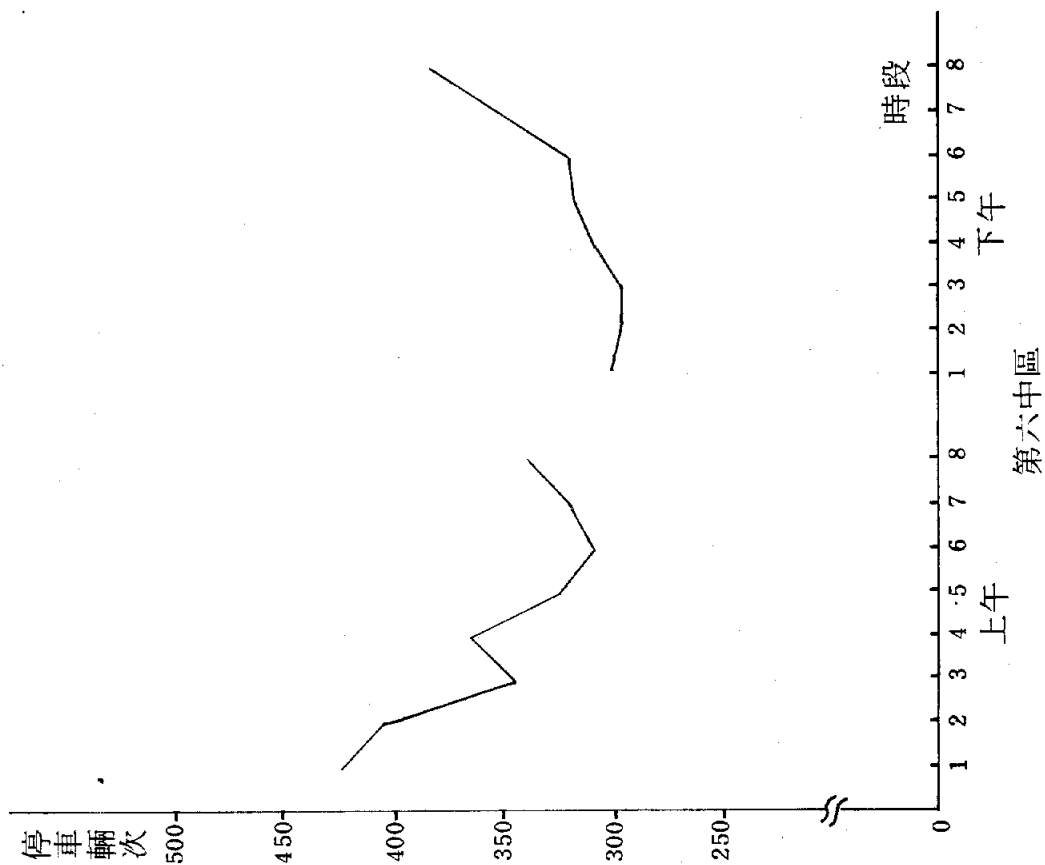
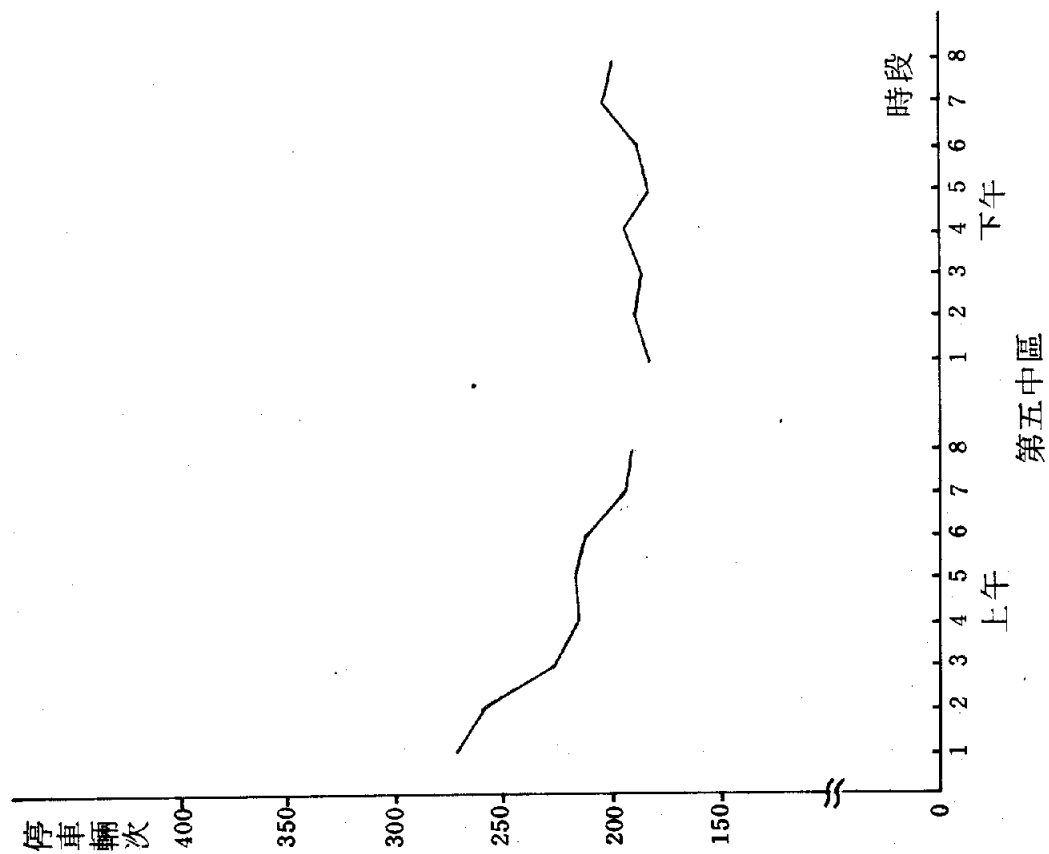


圖 3-16 中永和地區停車需求變化圖 (續二)

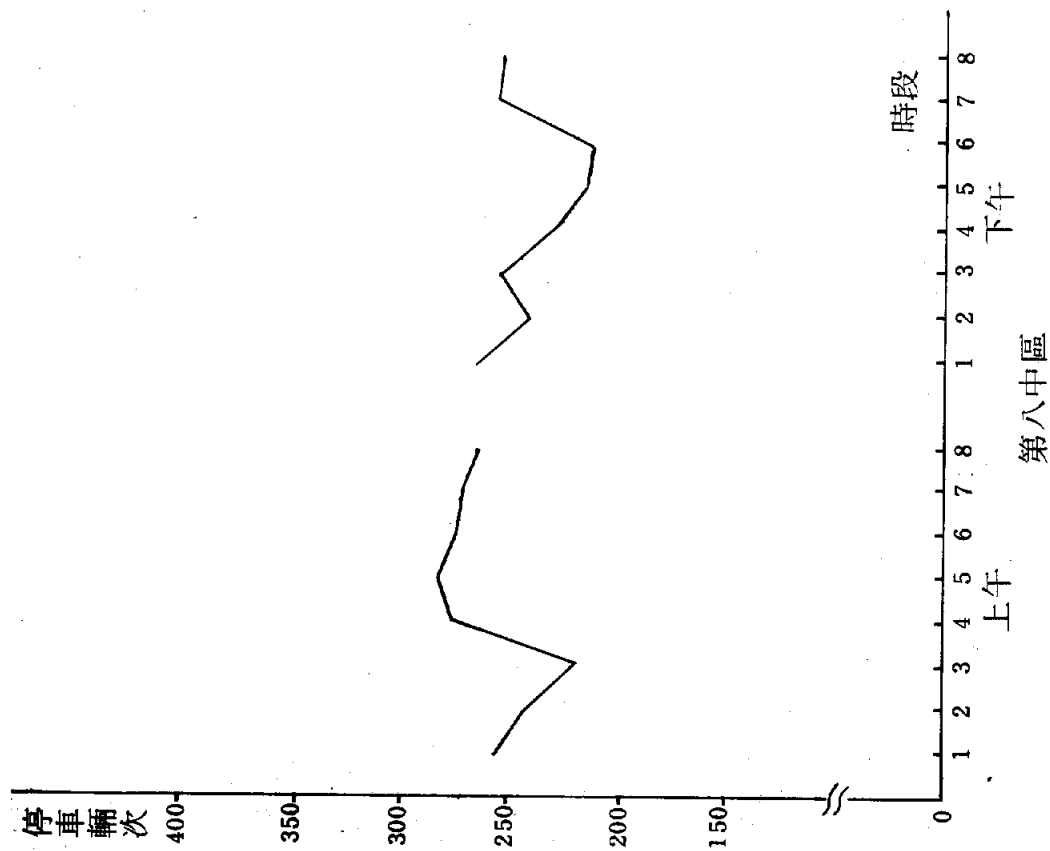
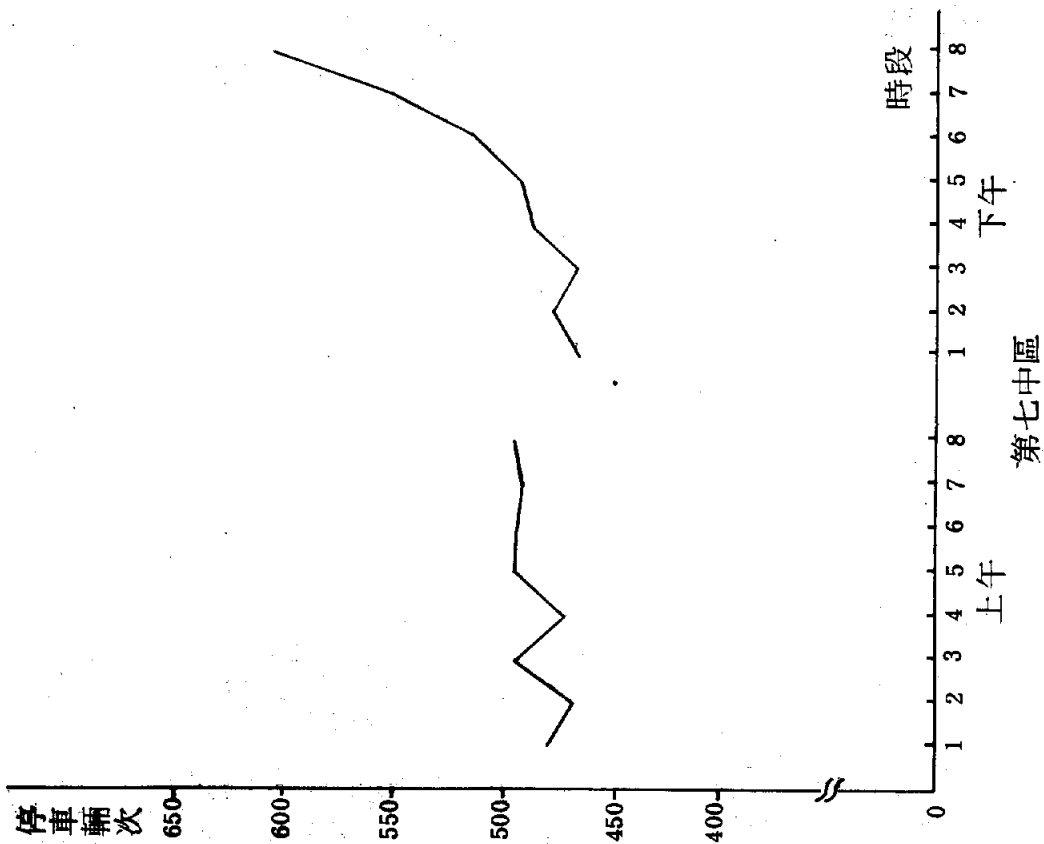


圖 3-16 中永和地區停車需求變化圖 (續三)



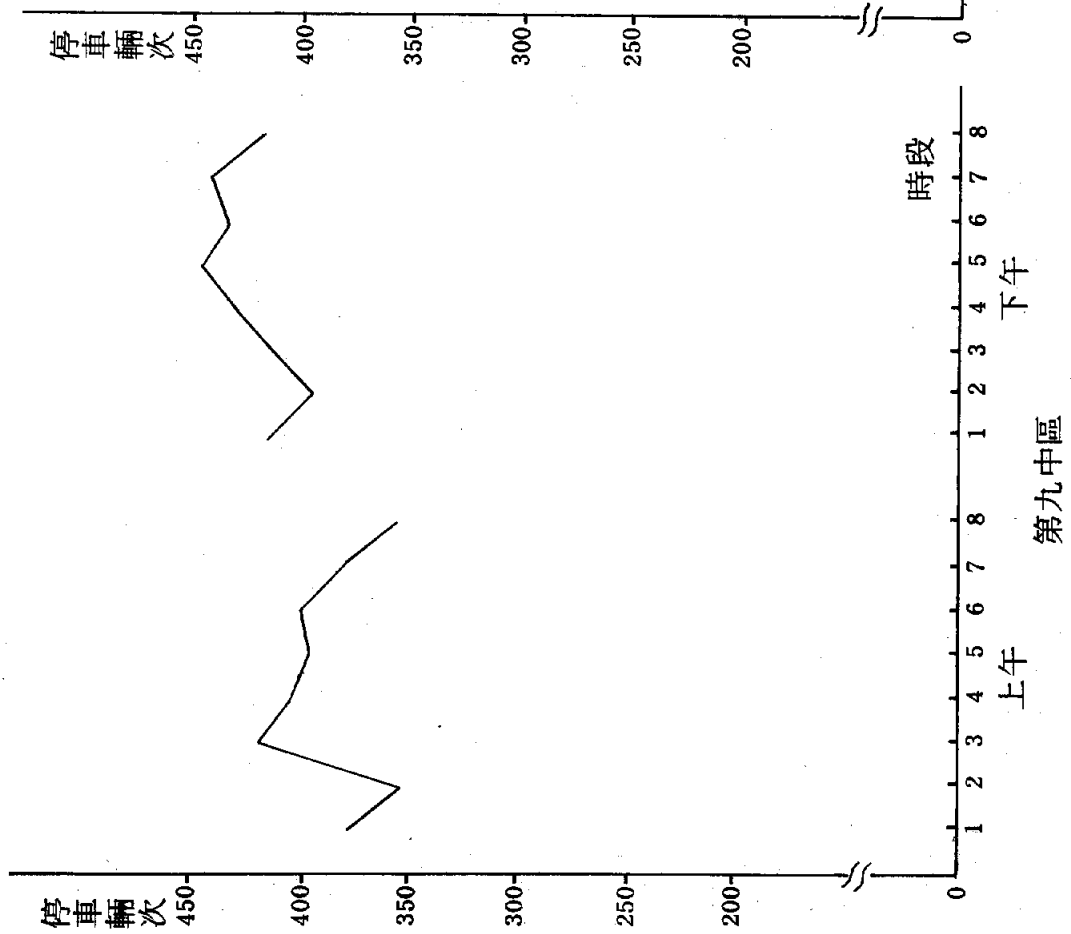


圖 3-16 中永和地區停車需求變化圖 (續四)

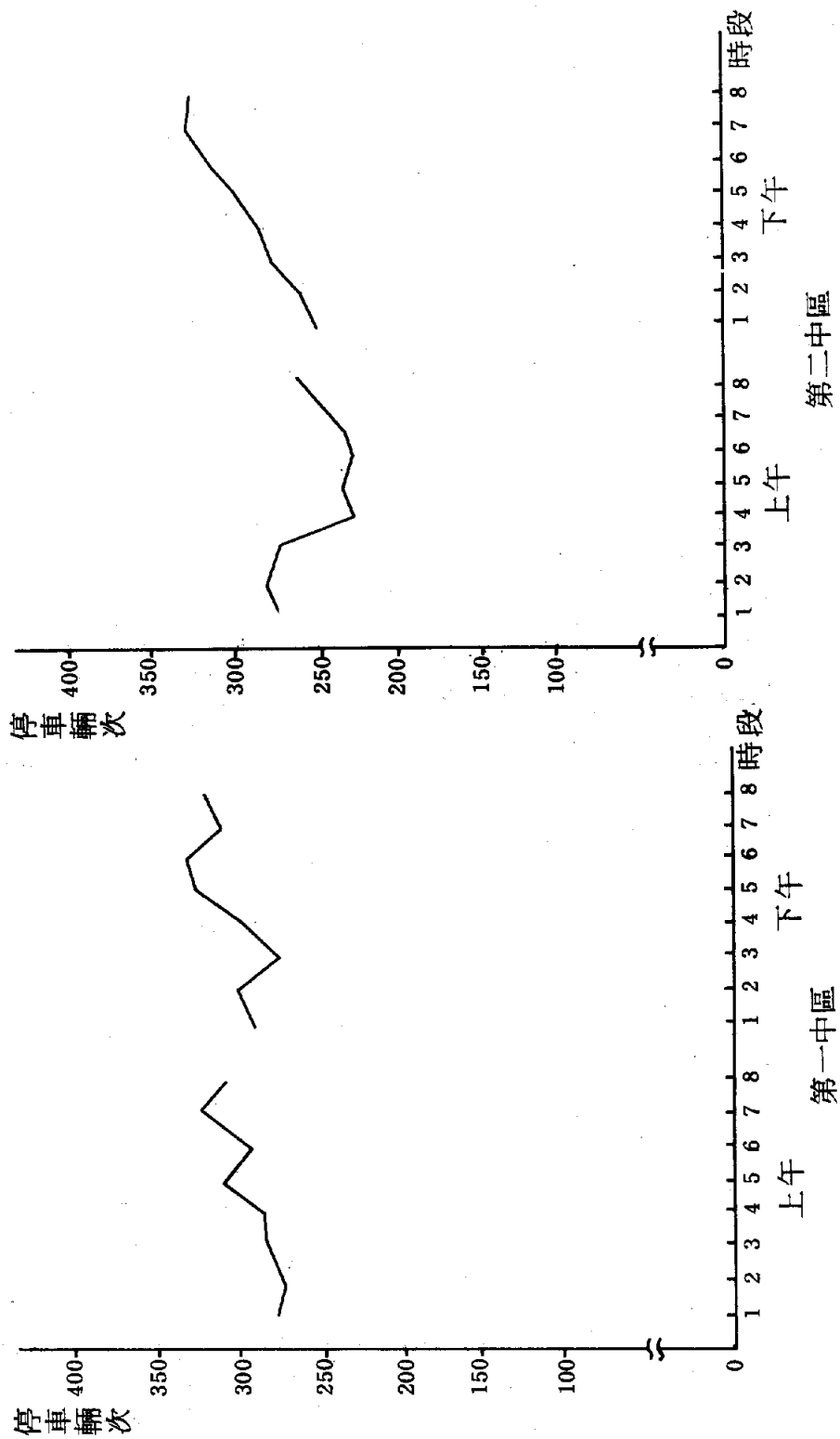


圖 3-17 新莊地區停車需求變化圖

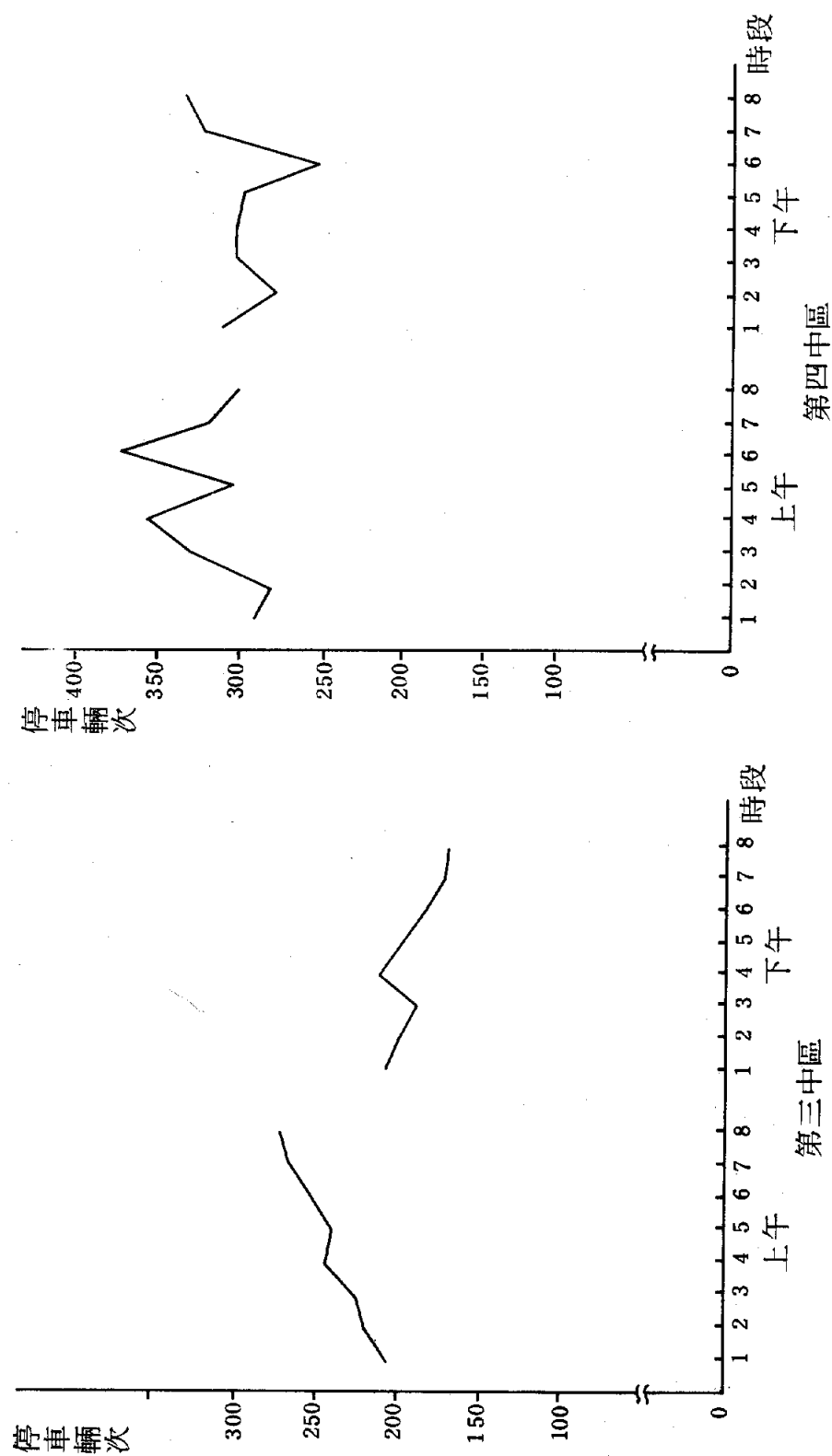


圖 3-17 新莊地區停車需求變化圖 (續一)

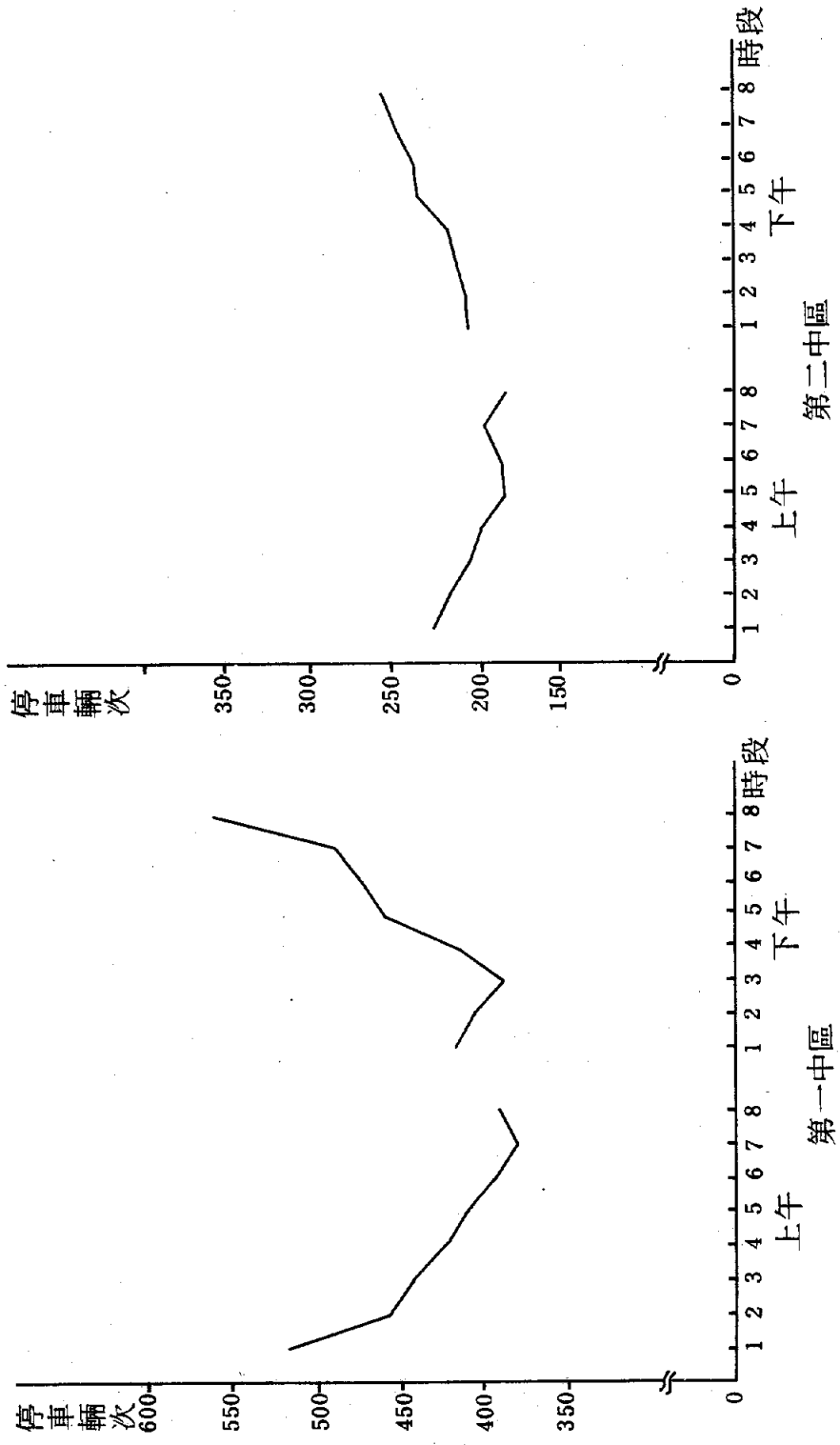


圖 3-18 新店地區停車需求變化圖

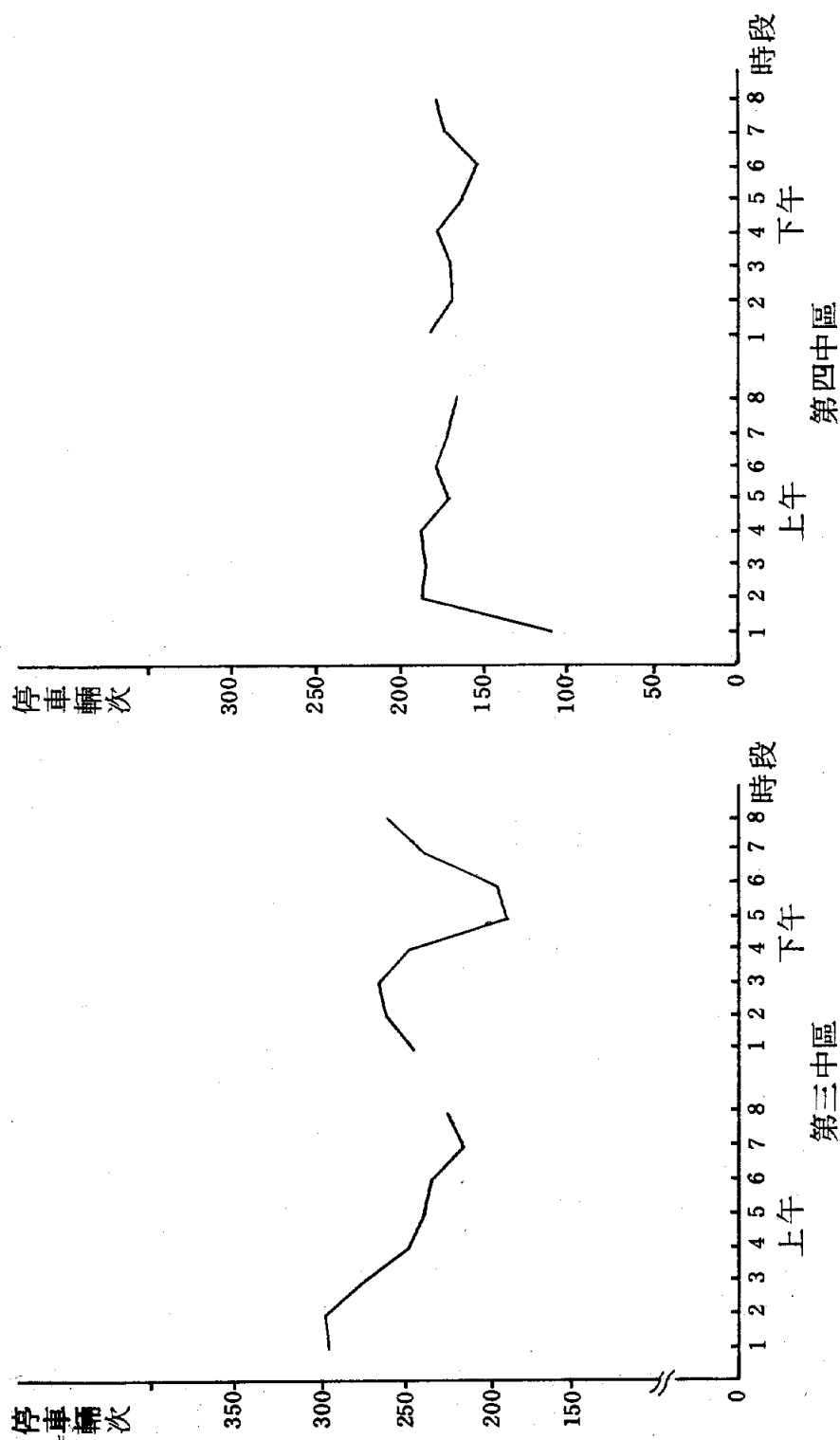


圖 3-18 新店地區停車需求變化圖 (續一)

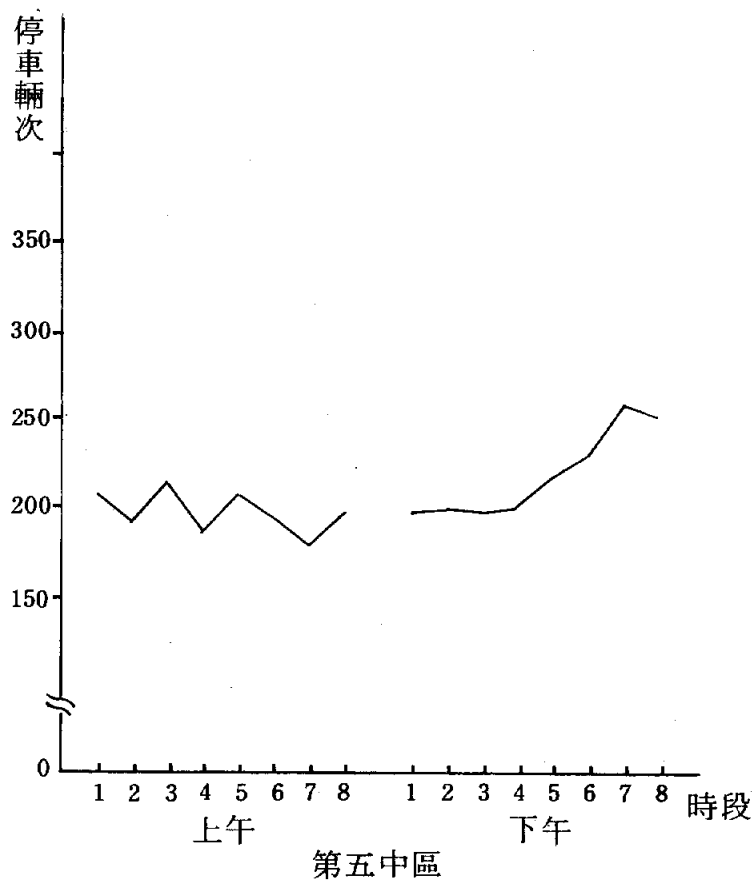


圖 3-18 新店地區停車需求變化圖 (續二)

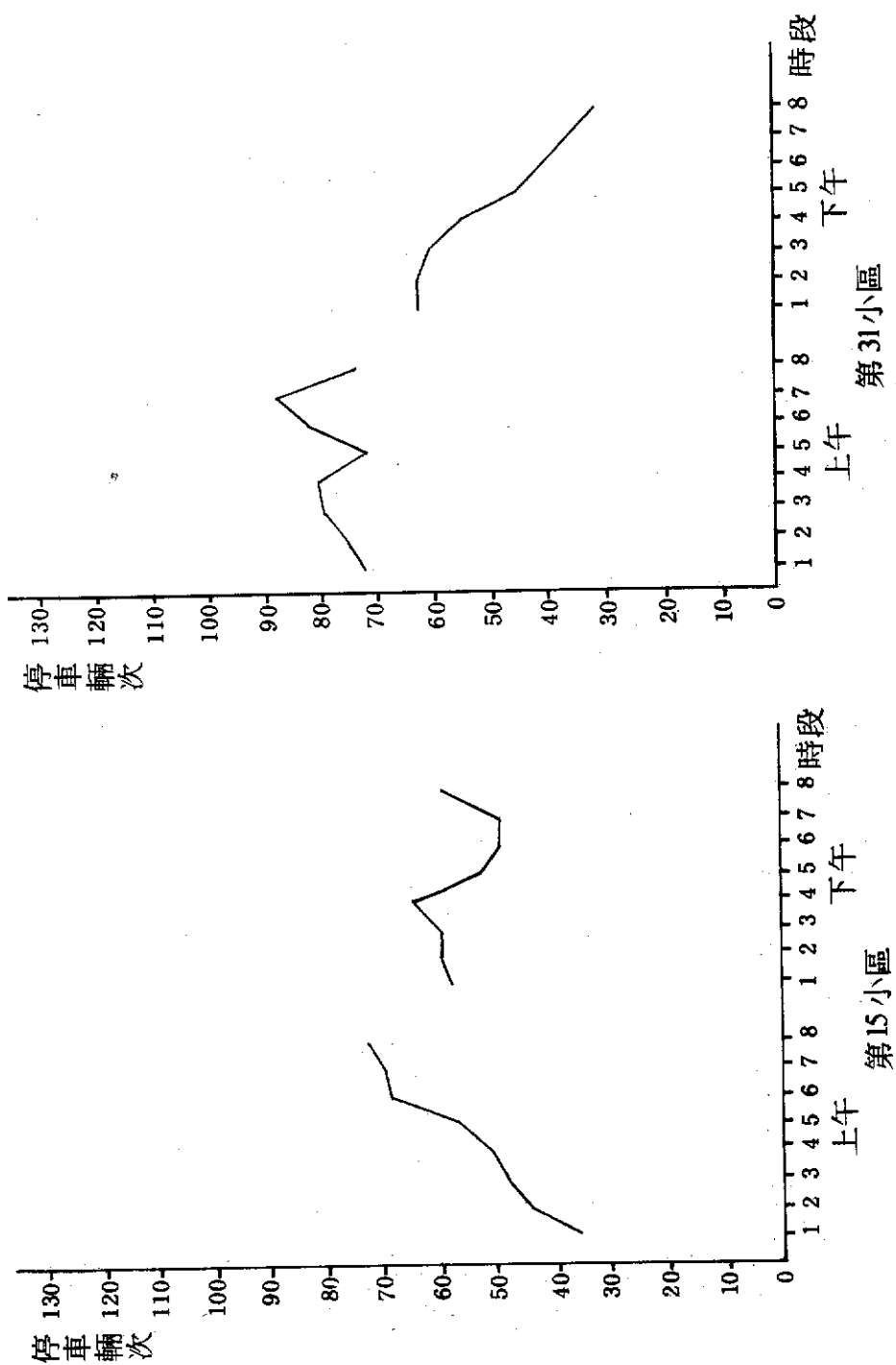


圖 3-19 板橋地區選樣區段停車需求變化圖

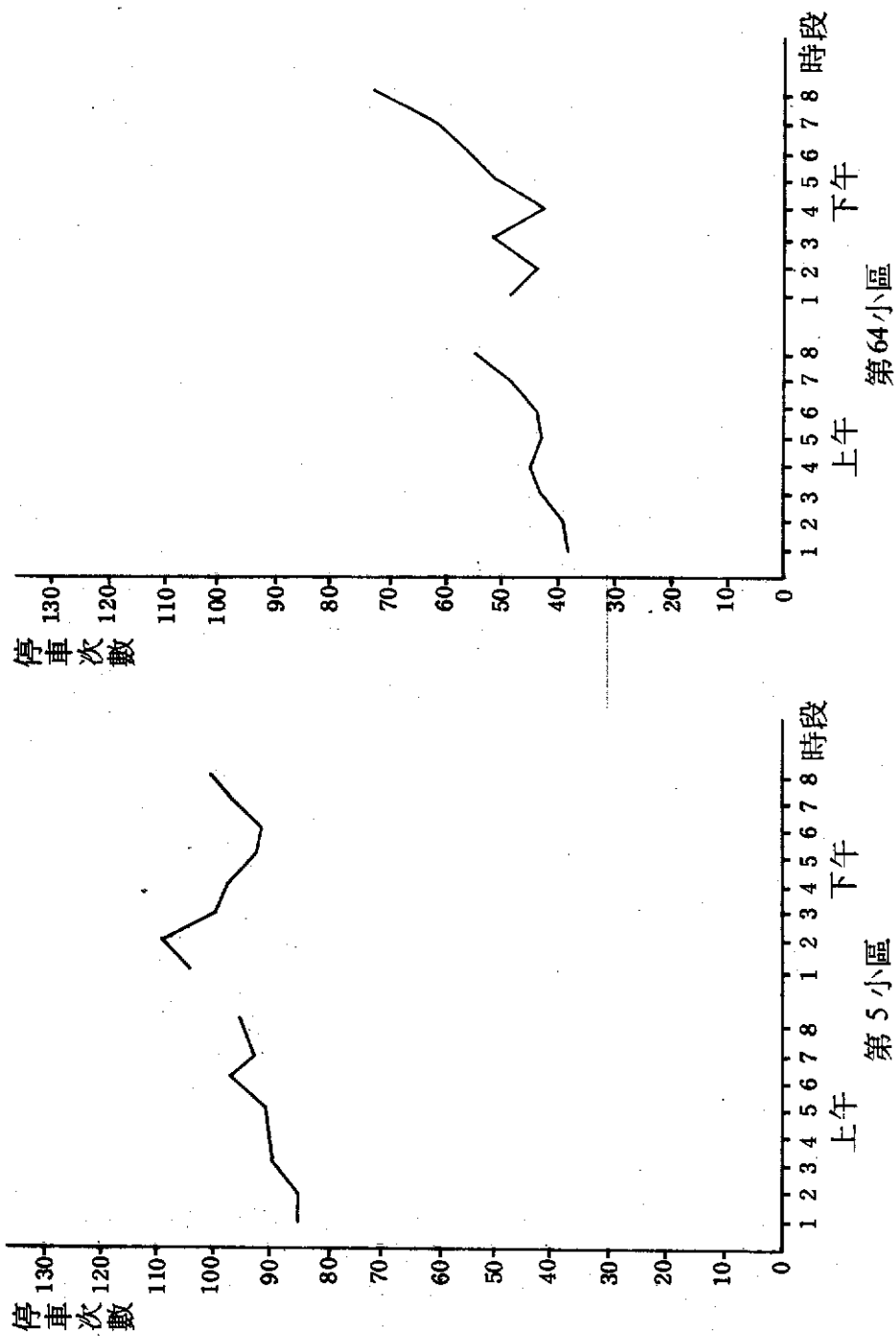


圖 3-20 三重地區選樣區段停車需求變化圖



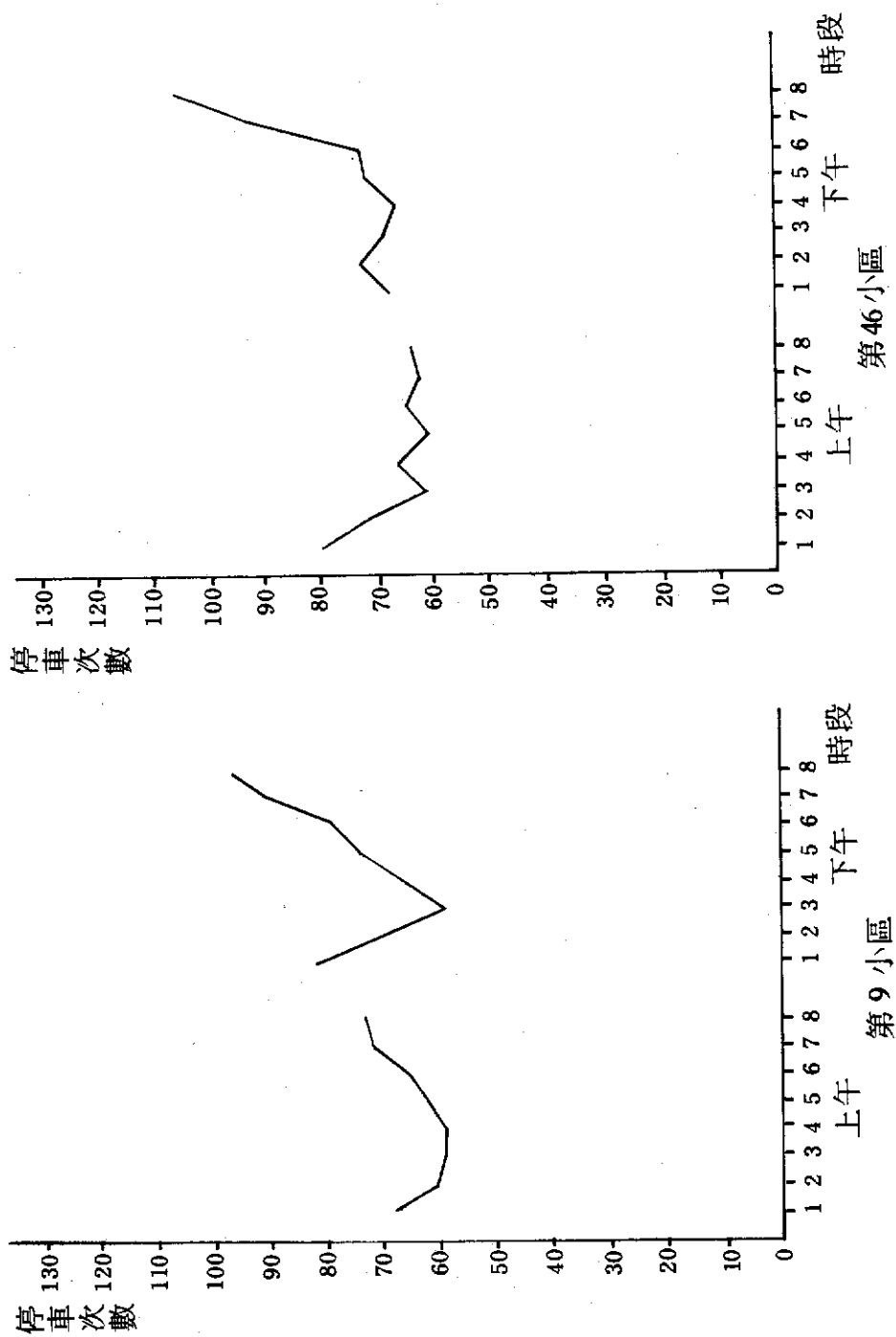


圖 3-21 中永和地區選樣區段停車需求變化圖

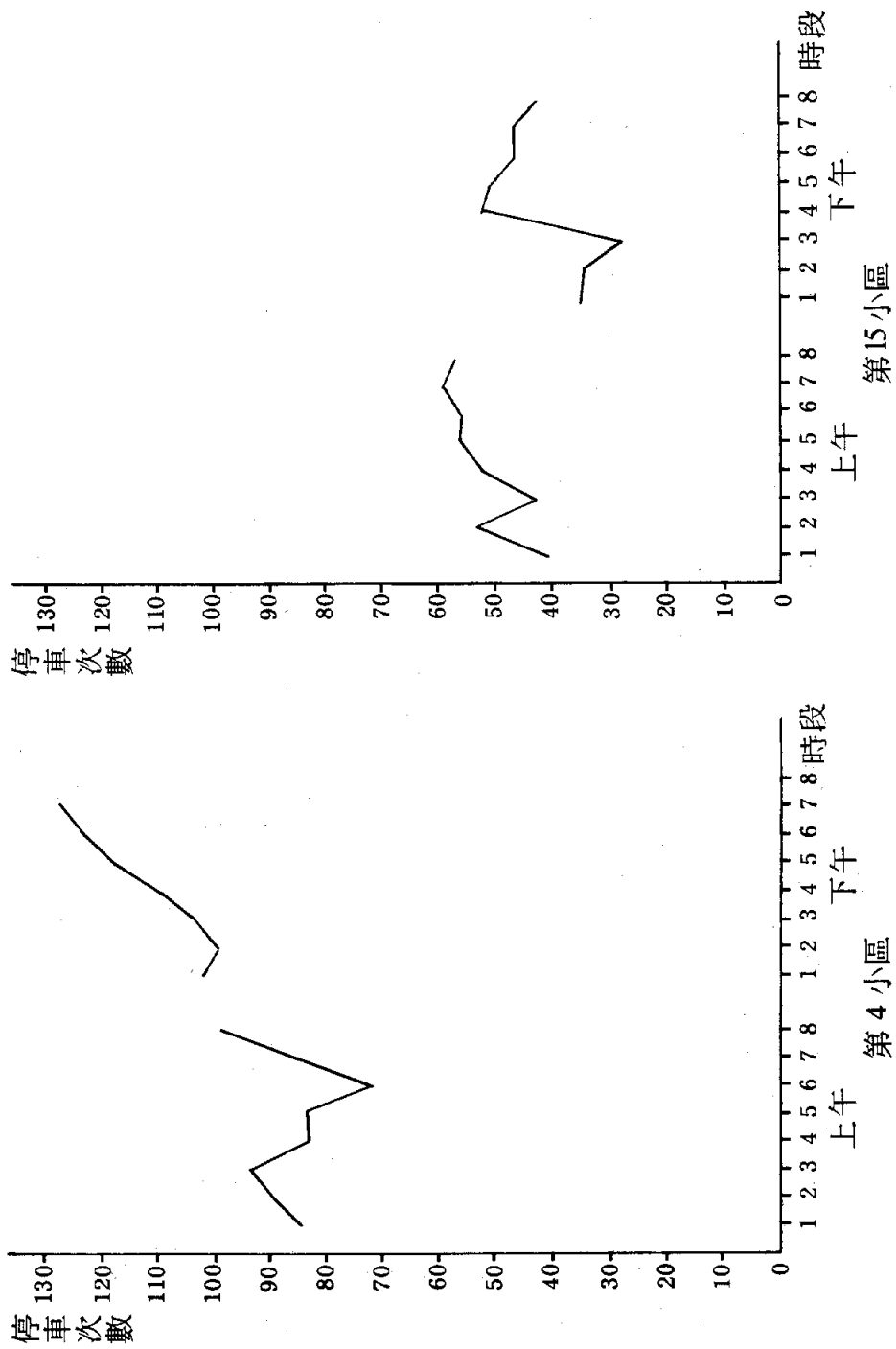


圖 3-22 新莊地區選樣區段停車需求變化圖

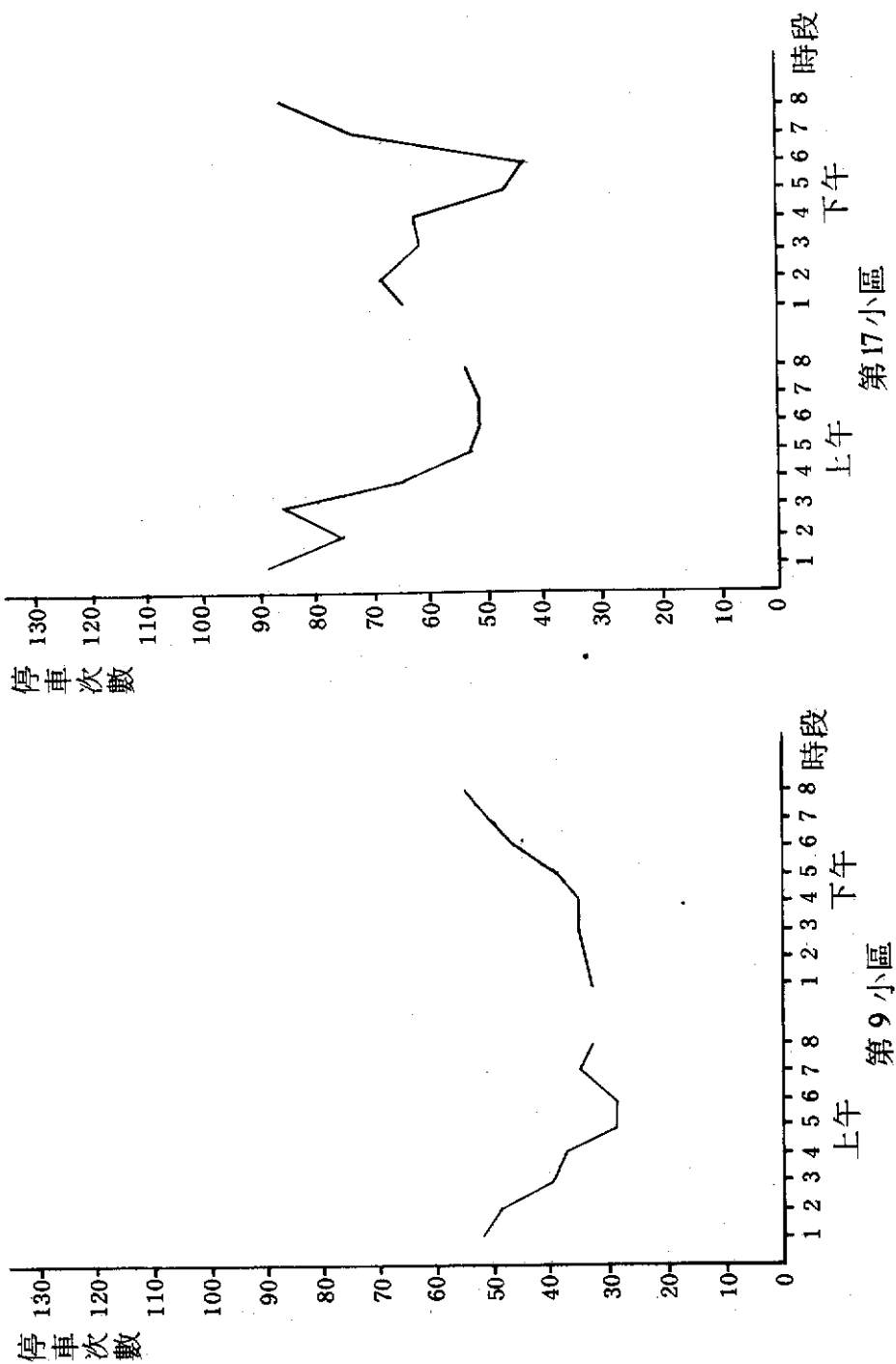


圖 3-23 新店地區選樣區段停車需求變化圖

表 3.3 停車現況特性分析表

區號	供給車位數		調查時間	調查次數	調查次數	總登記停車輛	平均登記停車輛	尖峰停車輛	峰車次	最三小時平均停車輛	高峰尖因	停車因素	實際總停車輛	總停車延時	平均停車延時	平均車位轉換率	尖峰車位使用率	平均車位使用率
	路邊	路外																
板橋	1	300	0	上午	8	4	1479	184.8	221	191	0.864	0.864	589	739.5	1.255	0.491	0.737	0.616
				下午	8	4	1126	140.7	156	142	0.910	0.910	394	563.0	1.428	0.328	0.520	0.469
板橋	2	595	45	上午	8	4	3023	377.8	449	396	0.882	0.882	1017	1511.5	1.486	0.418	0.702	0.590
				下午	8	4	2653	331.6	350	332	0.949	0.949	860	1326.5	1.542	0.336	0.547	0.518
板橋	3	440	7	上午	8	4	1383	172.8	183	176	0.962	0.962	488	691.5	1.417	0.273	0.409	0.387
				下午	8	4	1374	171.7	186	171	0.919	0.919	439	687.0	1.564	0.246	0.416	0.384
板橋	4	309	30	上午	8	4	2171	271.3	318	296	0.931	0.931	847	1085.5	1.281	0.625	0.938	0.801
				下午	8	4	1694	211.7	286	224	0.783	0.783	584	847.0	1.450	0.430	0.844	0.625
板橋	5	876	55	上午	8	4	3550	443.7	468	455	0.972	0.972	1209	1775.0	1.468	0.325	0.503	0.477
				下午	8	4	3957	494.6	553	494	0.893	0.893	1294	1978.5	1.528	0.348	0.594	0.531
板橋	6	401	0	上午	8	4	1284	160.5	179	164	0.916	0.916	375	642.0	1.712	0.234	0.446	0.400
				下午	8	4	1039	129.8	145	136	0.938	0.938	294	519.5	1.767	0.183	0.362	0.324
板橋	7	850	0	上午	8	4	3141	392.6	412	403	0.978	0.978	1032	1570.5	1.521	0.304	0.485	0.462
				下午	8	4	2911	363.8	381	363	0.953	0.953	939	1455.5	1.550	0.276	0.448	0.428
板橋	合計	3771	137	上午	8	4	16031	2003.8	2115	2065	0.976	0.976	5557	8015.5	1.442	0.356	0.541	0.513
				下午	8	4	14754	1844.2	1985	1842	0.928	0.928	4804	7377.0	1.535	0.307	0.508	0.472

表 3.3 停車現況特性分析表 (續)

區 號	中 地 區	供給車位數		調 查 時 間 ③	調 查 次 數 ④	調 查 時 數 ⑤	總 登 記 停 輛 ⑥	平 均 登 記 停 輛 ⑦=⑥/④	尖 停 輛 ⑧	最 三 平 均 停 輛 ⑨	高 時 因 素 ⑩=⑨/⑧	車 停 尖 因 素 ⑪	總 停 車 延 時 ⑫	平 均 停 車 延 時 ⑬=⑫/⑪	平 均 車 位 轉 換 率 ⑭	尖 峰 車 位 使 用 率 ⑮	平 均 車 位 使 用 率 ⑯
		路 邊 ①	路 外 ②														
三	1	1409	0	上午	8	4	8322	1040.2	1078	1047	0.971	2544	4161.0	1.635	0.451	0.765	0.738
				下午	8	4	8404	1050.5	1119	1057	0.945	2595	4202.0	1.619	0.460	0.794	0.746
	2	1275	35	上午	8	4	6930	866.2	902	872	0.967	1881	3465.0	1.842	0.359	0.689	0.661
				下午	8	4	6688	836.0	885	830	0.938	1897	3344.0	1.762	0.362	0.676	0.638
	3	511	0	上午	8	4	3013	376.6	404	382	0.946	1020	1506.5	1.476	0.499	0.791	0.737
				下午	8	4	3541	442.6	502	448	0.892	1053	1770.5	1.681	0.515	0.982	0.866
4	668	0	上午	8	4	3153	394.1	432	402	0.931	1064	1576.5	1.481	0.398	0.647	0.590	
			下午	8	4	3394	424.2	470	433	0.921	1031	1697.0	1.645	0.386	0.704	0.635	
5	753	130	上午	8	4	5028	628.5	657	633	0.963	1757	2514.0	1.430	0.497	0.744	0.712	
			下午	8	4	4666	583.2	598	582	0.973	1412	2333.0	1.652	0.400	0.677	0.660	
6	529	81	上午	8	4	2901	362.6	382	368	0.963	710	1450.5	2.042	0.291	0.626	0.594	
			下午	8	4	3208	401.0	426	402	0.944	713	1604.0	2.249	0.292	0.698	0.657	
合 計		5145	116	上午	8	4	29347	3668.3	3719	3683	0.990	8976	14673.5	1.634	0.427	0.707	0.697
				下午	8	4	29901	3737.0	3978	3746	0.942	8701	14950.5	1.718	0.414	0.756	0.710

表 3.3 停車現況特性分析表 (續)

區 地 區	號	供給車位數		調 查 時 間 ③	調 查 次 數 ④	調 查 時 數 ⑤	總 登 記 停 輛 ⑥	平 均 登 停 輛 ⑦=⑥/④	尖 停 輛 ⑧	最 三 小 時 平 均 停 輛 ⑨	停 尖 因 ⑩=⑧/⑨	實 際 總 停 輛 ⑪	總 停 車 延 時 ⑫	平 均 停 延 時 ⑬=⑫/⑪	平 均 車 位 轉 換 率 ⑭	尖 峰 車 位 使 用 率 ⑮	平 均 車 位 使 用 率 ⑯
		路 邊 ①	路 外 ②														
中	1	540	0	上午	8	4	3103	387.8	399	387	0.970	872	1551.5	1.779	0.404	0.739	0.718
				下午	8	4	3444	430.5	446	436	0.978	846	1722.0	2.035	0.392	0.826	0.797
	2	515	0	上午	8	4	4076	509.5	542	508	0.937	1348	2038.0	1.511	0.654	1.052	0.989
				下午	8	4	4476	559.5	657	569	0.866	1470	2238.0	1.522	0.714	1.276	1.086
永	3	237	0	上午	8	4	4186	523.2	570	540	0.947	1644	2093.0	1.273	1.734	2.405	2.208
				下午	8	4	3765	470.6	509	465	0.914	1362	1882.5	1.382	1.437	2.148	1.986
	4	725	0	上午	8	4	1896	237.0	273	236	0.865	604	948.0	1.569	0.208	0.377	0.327
				下午	8	4	2013	251.6	265	253	0.955	639	1006.5	1.575	0.220	0.366	0.347
和	5	653	10	上午	8	4	1782	222.7	271	234	0.863	463	891.0	1.924	0.177	0.415	0.341
				下午	8	4	1534	191.7	206	193	0.937	355	767.0	2.160	0.136	0.316	0.294
	6	751	32	上午	8	4	2830	353.7	424	362	0.854	889	1415.0	1.591	0.284	0.542	0.452
				下午	8	4	2574	321.7	382	330	0.864	676	1287.0	1.903	0.216	0.488	0.411
	7	1045	0	上午	8	4	3862	482.7	492	486	0.988	1281	1931.0	1.507	0.307	0.471	0.462
				下午	8	4	4054	506.7	605	519	0.858	1284	2027.0	1.578	0.307	0.579	0.485
	8	574	0	上午	8	4	2082	260.2	282	264	0.936	657	1041.0	1.584	0.286	0.491	0.453
				下午	8	4	1921	240.1	263	236	0.897	514	960.5	1.868	0.224	0.458	0.418

表 3.3 停車現況特性分析表 (續)

區 地 區	中 區	供給車位數		調 查 時 間 ③	調 查 次 數 ④	調 查 時 數 ⑤	總 登 記 停 車 輛 ⑥	平 均 登 停 車 次 ⑦=⑥/④	尖 停 車 次 ⑧	最 三 平 均 停 車 次 ⑨	停 車 尖 峰 因 ⑩=⑨/⑧	實 總 停 車 輛 ⑪	總 停 車 延 時 ⑫	平 均 停 車 延 時 ⑬=⑫/⑪	平 車 位 轉 換 率 ⑭	尖 峰 車 位 使 用 率 ⑮	平 均 車 位 使 用 率 ⑯
		路 邊 ①	路 外 ②														
中	9	1051	0	上午	8	4	3082	385.2	418	392	0.938	1058	1541.0	1.456	0.252	0.398	0.367
				下午	8	4	3396	424.5	447	431	0.964	1024	1698.0	1.658	0.244	0.425	0.404
永	10	880	40	上午	8	4	2060	257.5	302	262	0.868	888	1030.0	1.159	0.241	0.328	0.280
				下午	8	4	2142	267.7	296	273	0.922	733	1071.0	1.461	0.199	0.322	0.291
和	合 計	6971	82	上午	8	4	28959	3619.8	3717	3648	0.981	9704	14479.5	1.492	0.344	0.527	0.513
				下午	8	4	29319	3664.8	3964	3696	0.932	8903	14659.5	1.646	0.316	0.562	0.520
新	1	1034	0	上午	8	4	2347	293.4	320	301	0.941	824	1173.5	1.424	0.199	0.309	0.284
				下午	8	4	2434	304.3	330	309	0.936	777	1217.0	1.566	0.188	0.319	0.294
莊	2	998	0	上午	8	4	2013	251.6	279	254	0.910	586	1006.5	1.718	0.147	0.255	0.252
				下午	8	4	2339	292.4	325	306	0.942	622	1169.5	1.880	0.156	0.326	0.293
3	736	30		上午	8	4	1918	239.7	272	249	0.915	606	959.0	1.582	0.198	0.355	0.313
				下午	8	4	1526	190.7	211	197	0.934	449	763.0	1.699	0.147	0.276	0.249
4	371	57		上午	8	4	2534	317.0	375	329	0.877	950	1267.0	1.334	0.554	0.876	0.740
				下午	8	4	2362	295.0	327	297	0.908	737	1181.0	1.600	0.430	0.764	0.690
合 計	3136	87		上午	8	4	8812	1101.5	1148	1122	0.977	2966	4406.0	1.485	0.230	0.356	0.341
				下午	8	4	8661	1082.6	1136	1098	0.967	2585	4330.5	1.675	0.200	0.352	0.336

表 3.3 停車現況特性分析表 (續)

區	號	供給車位數		調查時間	調查次數	調查時數	總登記 停車輛數	平均 登記 停車輛 ⑦=⑥/④	尖 停 輛 ④	最 三 平 均 輛 ⑨	高 時 停 車 次 ⑩=⑨/③	停 尖 因 素 ⑩=⑨/③	實 際 總 停 車 輛 數 ①	總 停 車 延 時 ⑫	平 均 車 時 停 延 ⑬=⑫/①	平 均 車 位 轉 換 率 ⑭	尖 峰 車 位 使 用 率 ⑮	平 均 車 位 使 用 率 ⑯
		路 邊 ①	路 外 ②															
新	1	859	0	上午	8	4	3401	425.1	516	439	0.851	0.851	1069	1700.5	1.590	0.311	0.601	0.495
				下午	8	4	3582	447.7	556	460	0.827	0.827	1154	1791.0	1.551	0.336	0.647	0.521
	2	445	0	上午	8	4	1589	198.6	226	202	0.894	0.894	445	794.5	1.785	0.250	0.508	0.446
				下午	8	4	1802	225.2	252	232	0.921	0.921	500	901.0	1.802	0.281	0.566	0.506
	3	391	0	上午	8	4	2017	252.1	296	263	0.889	0.889	620	1008.5	1.626	0.189	0.757	0.645
				下午	8	4	1878	234.7	262	230	0.878	0.878	608	939.0	1.544	0.168	0.670	0.600
店	4	295	0	上午	8	4	1367	170.8	188	181	0.963	0.963	439	683.5	1.556	0.159	0.637	0.579
				下午	8	4	1376	172.0	182	171	0.940	0.940	439	688.0	1.567	0.154	0.617	0.583
	5	330	0	上午	8	4	1574	196.7	213	200	0.939	0.939	606	787.0	1.298	0.161	0.646	0.596
				下午	8	4	1744	218.0	256	224	0.875	0.875	717	872.0	1.216	0.194	0.776	0.661
	合	2320	0	上午	8	4	9948	1243.5	1353	1275	0.942	0.942	3179	4974.0	1.564	0.146	0.583	0.536
				下午	8	4	10382	1297.7	1492	1318	0.883	0.883	3418	5191.0	1.518	0.161	0.643	0.559



$$1. \text{平均車位小時轉換率} = \frac{\text{實際總停車輛數}}{\text{停車容量} \times \text{調查時間}} = \frac{\text{⑩}}{[\text{①} + \text{②}] \times \text{⑤}}$$

$$2. \text{尖峰車位使用率} = \frac{\text{尖峰停車輛次}}{\text{停車容量}} = \frac{\text{⑧}}{\text{①} + \text{②}}$$

$$3. \text{平均車位使用率} = \frac{\text{總停車延時}}{\text{停車容量} \times \text{調查時間}} = \frac{\text{⑫}}{[\text{①} + \text{②}] \times \text{⑤}}$$

### 3.5 停車供給分析

表 3.4 為調查範圍內現有停車供給車位數之統計表，包括路外與路邊停車場。路外停車場又分為平面與立體兩種，路邊停車場則分為劃車位（包括平行與斜角）與無劃車位兩種，其中路外停車場與路邊劃車位停車場之車位數係根據現場調查實際計數而得，無劃車位路邊停車場係指不禁止停車但亦不劃車位之路段，其車位數係根據路段長度、寬度、道路功能及兩旁土地使用情況而估算。本計畫參採台北市一項調查結果，主幹道以 8 公尺，次幹道以 7 公尺，巷道以 8.5 公尺做為估算一個車位數的依據。

表 3.4 顯示本調查範圍內主要停車供給均為路邊停車方式，路外停車場為數甚少，而路邊停車場又以無劃車位停車方式為主。表 3.5 為現有路外停車場現況特性表，大致上凡有收費者皆為私人停車場。圖 3-24 至圖 3-28 則為各規劃地區現有路邊及路外停車場位置圖。除劃有禁止停車標綫之路段以及過於窄狹（3.5 公尺寬度以下）不適合允許路邊停車之巷道外，均列為路邊停車場。

### 3.6 停車供需檢討

茲將現況停車供給與需求調查結果綜合比較列如表 3.6，該表顯示無論以停車供給與尖峯需求之差〔第(4)欄〕或平均車位使用率做為評估指標，目前除中永和第 2、第 3 中區呈現容量不足現象，三重第

3 與板橋第 4 中區尖峯需求已甚接近容量外，其餘地區在目前均尚有足夠的容量。上述地區均為各地區目前各類活動高度集中的地點，即永和中信公司與市公所、樂華戲院與金銀百貨公司一帶，三重市中心區、板橋火車站前、台北縣政府一帶，顯示調查結果與實際現況極為符合。圖 3-29 至圖 3-32 則將各分區之供需平衡情形以圖形表示，較表 3-6 更為清楚。

### 3.7 停車場經營管理之檢討

依照地方自治之原則，台北縣各地區之停車場一般係由各鄉鎮市公所自行規劃、設計、施工與營運管理，惟必需受上級單位如縣政府，甚至台灣省政府之督導（路外停車場之興建必需由各鄉鎮市公所呈報縣政府核轉省府核定後才能實施）。縣政府主管停車場業務單位路邊停車為警察局，至於路外停車場則為建設局，但有關都市計畫用地變更，以及工程設計之審核，則屬工務局職掌，故本質上路外停車場係由建設局與工務局共同主管，無論路邊或路外停車場目前在各級地方政府之主管單位業務中均屬兼辦性質，人力與專案訓練均有不足，加以地方政府財源短缺，又未實施停車收費，缺乏經費積極從事路外停車場之規劃與興建，導致目前主要停車設施均仰賴路邊停車方式。

綜上所述，目前台北縣停車場經營管理之基本問題主要在於管理權責分散，又缺乏專職人員與人力，加上財源短缺。隨著經濟的持續成長與國民所得之提高，小汽車持有數仍將繼續增加，停車問題必將日趨嚴重。因應之道短期內宜先增加各主管機構之專職人力，積極從事停車政策之研擬，路邊與路外停車場之規劃、興建，加強管理並實施停車收費制度以作為管理與發展未來停車設施之一部份財源。同時亦較符合經濟學上「使用者付費」之公平原則。

表 3.4 路邊與路外停車場車位統計表

區 號		車 位 數						
地 區	中 區	路 外 停 車 場			路 邊 停 車 場			總 計
		平 面	立 體	小 計	劃 車 位	無劃車位	小 計	
板 橋	1	0	0	0	0	300	300	300
	2	0	45	45	0	595	595	640
	3	0	7	7	0	440	440	447
	4	30	0	30	104	205	309	339
	5	30	25	55	66	810	876	931
	6	0	0	0	21	380	401	401
	7	0	0	0	0	850	850	850
	合 計	60	77	137	191	3580	3771	3908
三 重	1	0	0	0	0	1409	1409	1409
	2	35	0	35	0	1275	1275	1310
	3	0	0	0	0	511	511	511
	4	0	0	0	0	668	668	668
	5	130	0	130	74	679	753	883
	6	81	0	81	162	367	529	610
	合 計	246	0	246	236	4909	5145	5391
中 永 和	1	0	0	0	222	318	540	540
	2	0	0	0	65	450	515	515
	3	0	0	0	118	119	237	237
	4	0	0	0	0	725	725	725
	5	10	0	10	10	643	653	663
	6	32	0	32	187	564	751	783
	7	0	0	0	122	923	1045	1045
	8	0	0	0	36	538	574	574
	9	0	0	0	147	904	1051	1051
	10	40	0	40	85	795	880	920
合 計	82	0	82	992	5979	6971	7053	
新 莊	1	0	0	0	183	851	1034	1034
	2	0	0	0	0	998	998	998
	3	30	0	30	0	736	736	766
	4	57	0	57	0	371	371	428
	合 計	87	0	87	183	2956	3139	3226
新 店	1	0	0	0	229	630	859	859
	2	0	0	0	55	390	445	445
	3	0	0	0	181	210	391	391
	4	0	0	0	0	295	295	295
	5	0	0	0	0	330	330	330
	合 計	0	0	0	465	1855	2320	2320

表 3.5 台北縣路外停車場現況特性表

地 區	編 號	型 式	車位數	收費方式	費 率	備 註
板    橋	1	平 面	30	無	—	
	2	立體(地下)	25	計時或計月	20元/小時 2500元/月	
	3	立體(地下)	45	計 時	20元/小時	公共停車場用地
	4	立體(地下)	7	無	—	
	5	平 面	30	無	—	縣政府前空地
三     重	1	平 面	35	計 月	1200元/月	
	2	平 面	20	計 次	30元/次	
	3	平 面	15	無	—	
	4	平 面	46	計 時	20元/小時	
	5	平 面	80	無	—	本停車場現僅劃 60車位，但可增加 為80車位
	6	平 面	50	無	—	忠孝橋高架橋下
中   永  和	1	平 面	10	無	—	
	2	平 面	6	無	—	
	3	平 面	6	無	—	
	4	平 面	20	無	—	
	5	平 面	40	無	—	
新  莊	1	平 面	22	計 次	20元/次	
	2	平 面	35	計 次	20元/次	
	3	平 面	30	無	—	

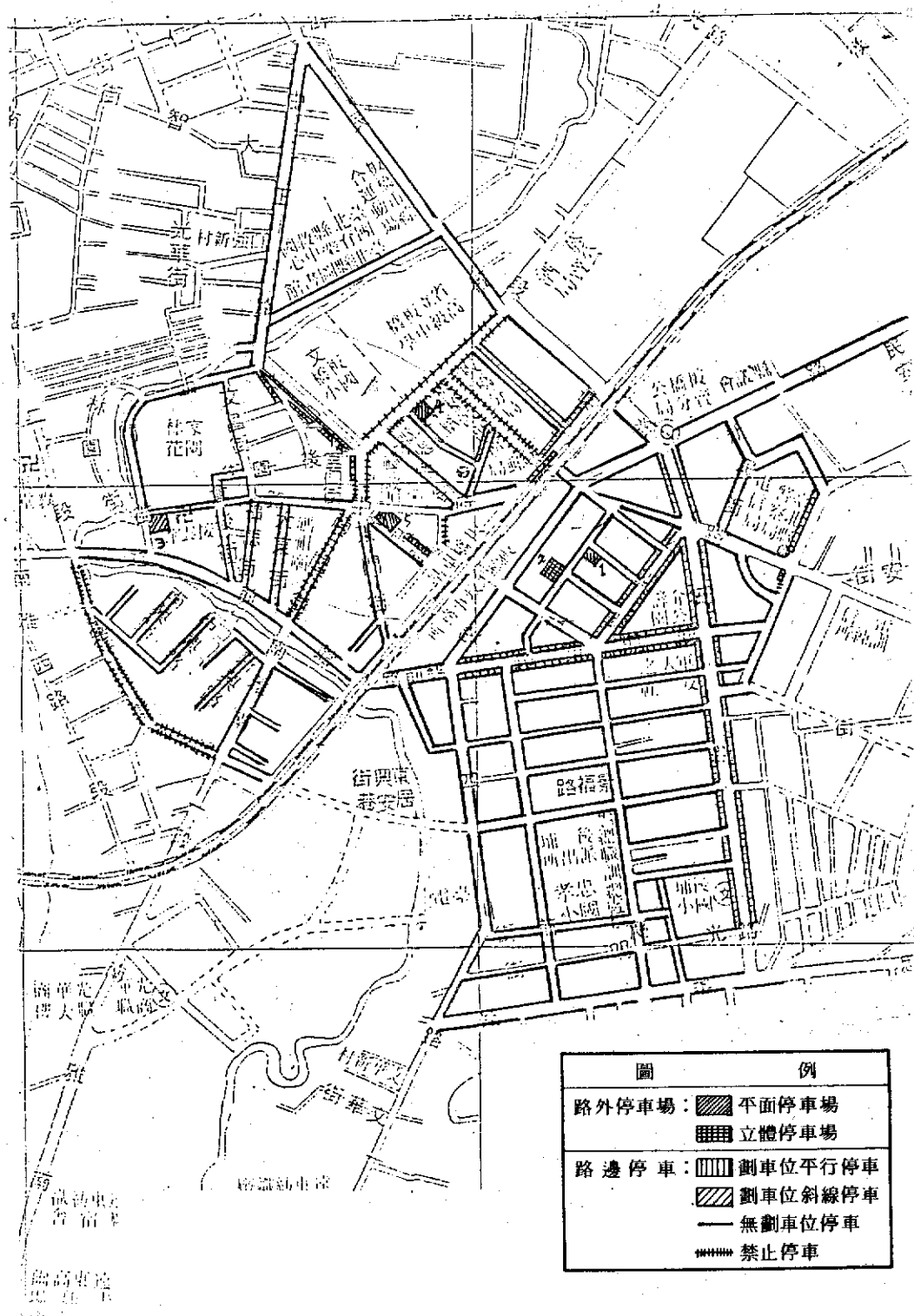
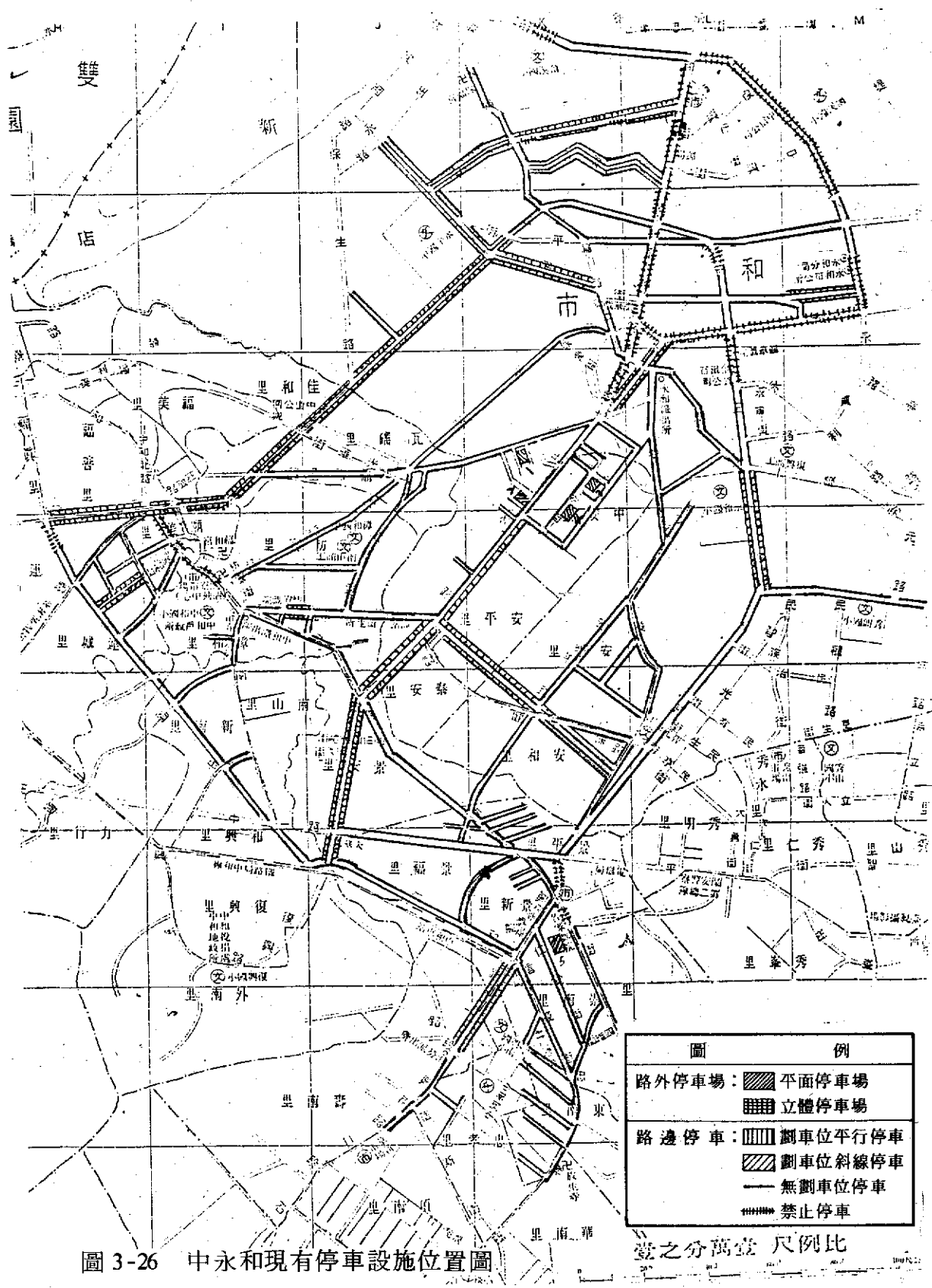


圖 3-24 板橋市現有停車設施位置圖





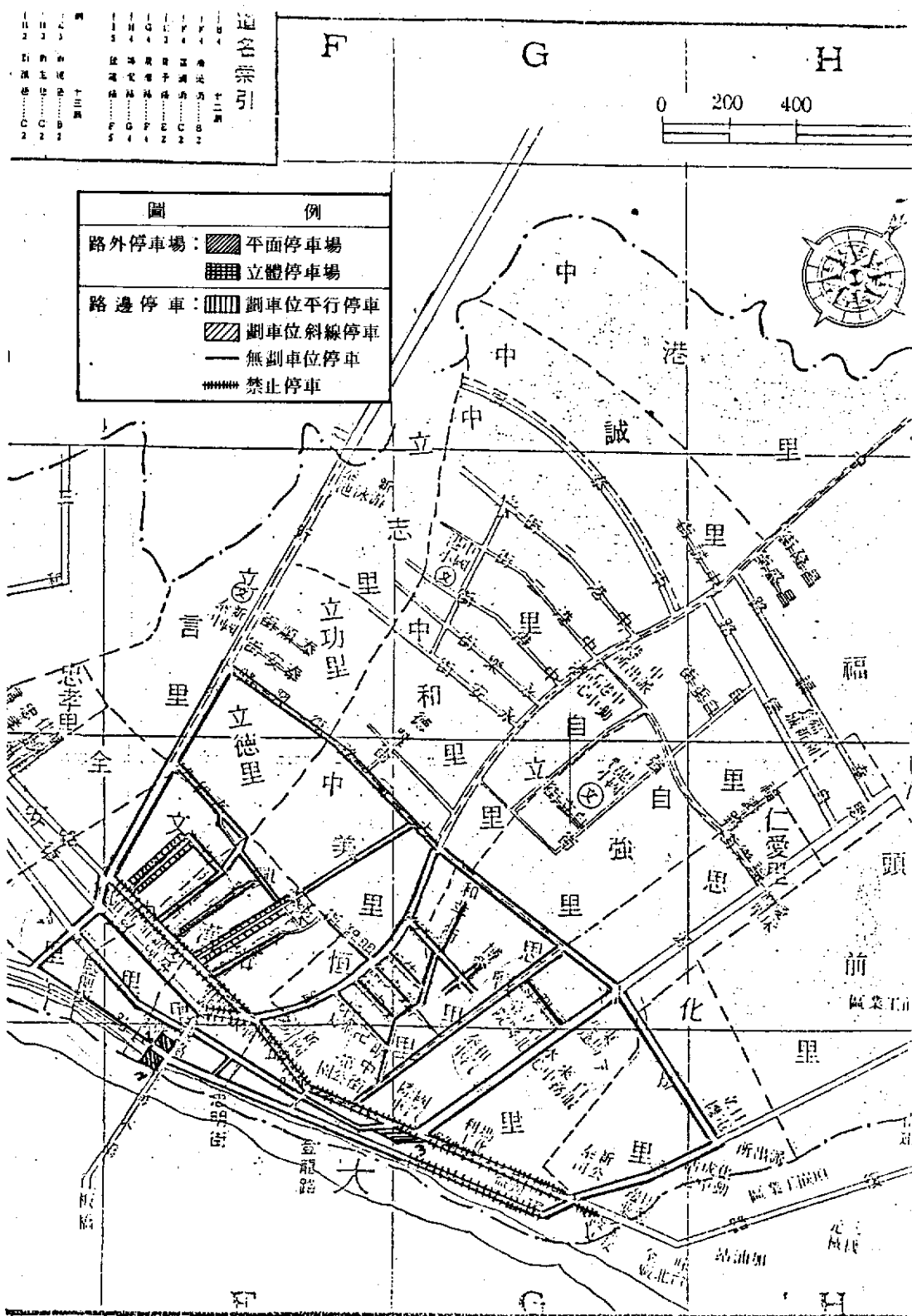


圖 3-27 新莊市現有停車設施位置圖



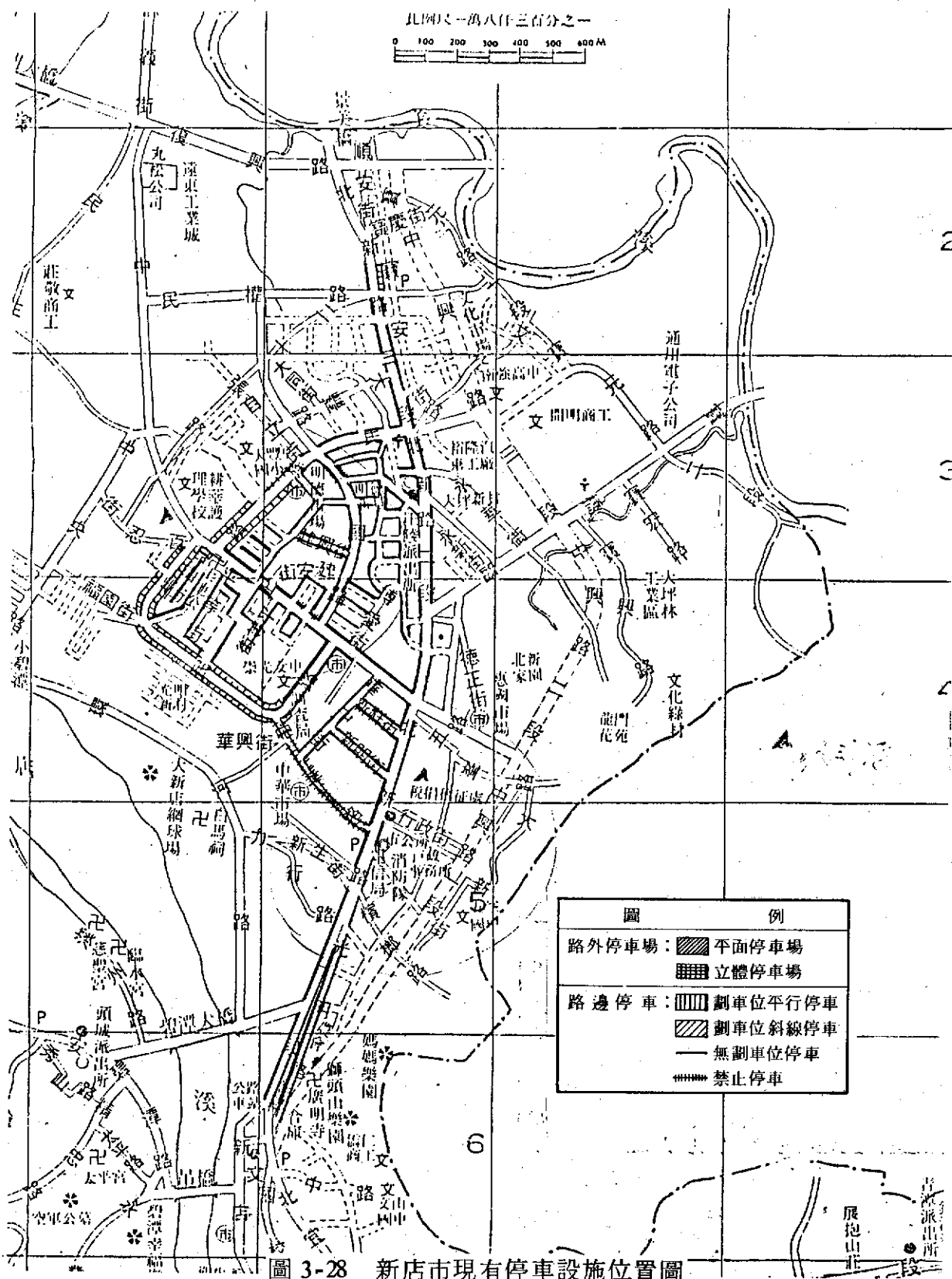


表 3.6 停車現況供需比較表

區 地 區	號 中 區	供 給 (車 位 數) (1)	需求 (車次)		供給—需求		總 停 車 延 時 (6)	平車使用 均位率 $(7)=\frac{(6)}{(1) \times 4}$
			尖 峯 (2)	最 三 平 小 高 時 均 (3)	尖 峯 (4)=(1)-(2)	最 三 平 小 高 時 均 (5)=(1)-(3)		
板 橋	1	300	221	191	79	109	740	0.617
	2	640	449	396	191	244	1512	0.591
	3	447	186	176	261	271	692	0.387
	4	339	318	296	21	43	1086	0.801
	5	931	553	494	378	437	1978	0.531
	6	401	179	164	222	237	642	0.400
	7	850	412	403	438	447	1570	0.462
三 重	1	1409	1119	1057	290	352	4202	0.746
	2	1310	902	872	408	438	3465	0.661
	3	511	502	448	9	63	1770	0.866
	4	668	470	433	198	235	1697	0.635
	5	883	657	633	226	250	2514	0.712
	6	610	426	402	184	208	1604	0.657
中 永 和	1	540	446	436	94	104	1722	0.797
	2	515	657	569	- 142	- 54	2238	1.086
	3	237	559	540	- 322	- 303	2093	2.208
	4	725	265	253	460	472	1006	0.347
	5	663	259	234	404	429	891	0.336
	6	783	424	362	359	421	1415	0.452
	7	1045	605	519	440	526	2027	0.485
	8	574	282	264	292	310	1041	0.453
	9	1051	447	431	603	620	1698	0.404
	10	920	296	273	624	647	1071	0.291
新 莊	1	1034	330	309	704	725	1217	0.294
	2	998	325	306	673	692	1170	0.293
	3	766	272	249	494	517	959	0.313
	4	428	375	329	53	99	1267	0.740
新 店	1	859	556	460	303	399	1791	0.521
	2	445	252	232	193	213	901	0.506
	3	391	296	263	95	128	1008	0.645
	4	295	188	181	107	114	688	0.583
	5	330	256	224	74	106	872	0.661

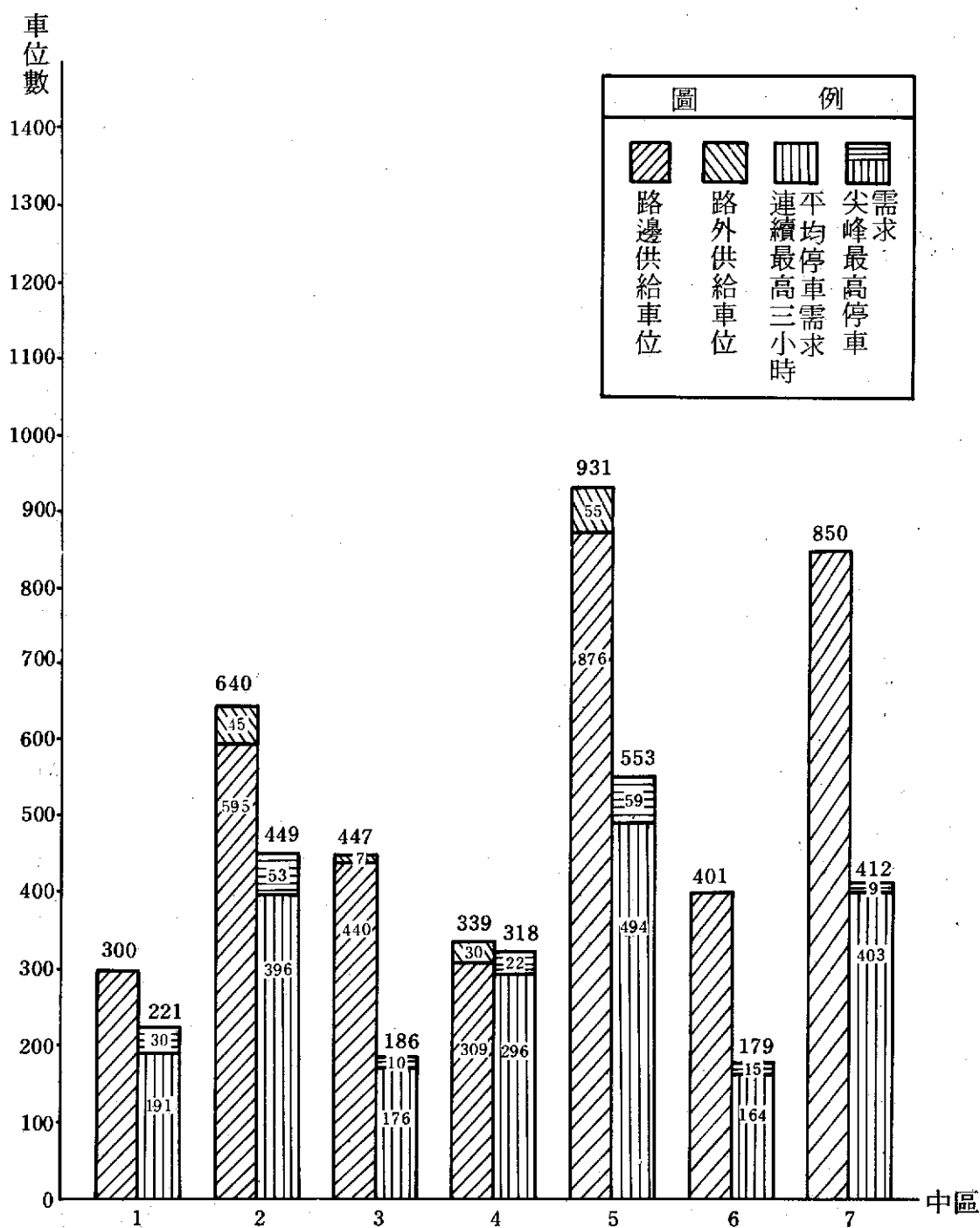


圖 3-29 板橋規劃分區民國 74 年停車供需比較圖

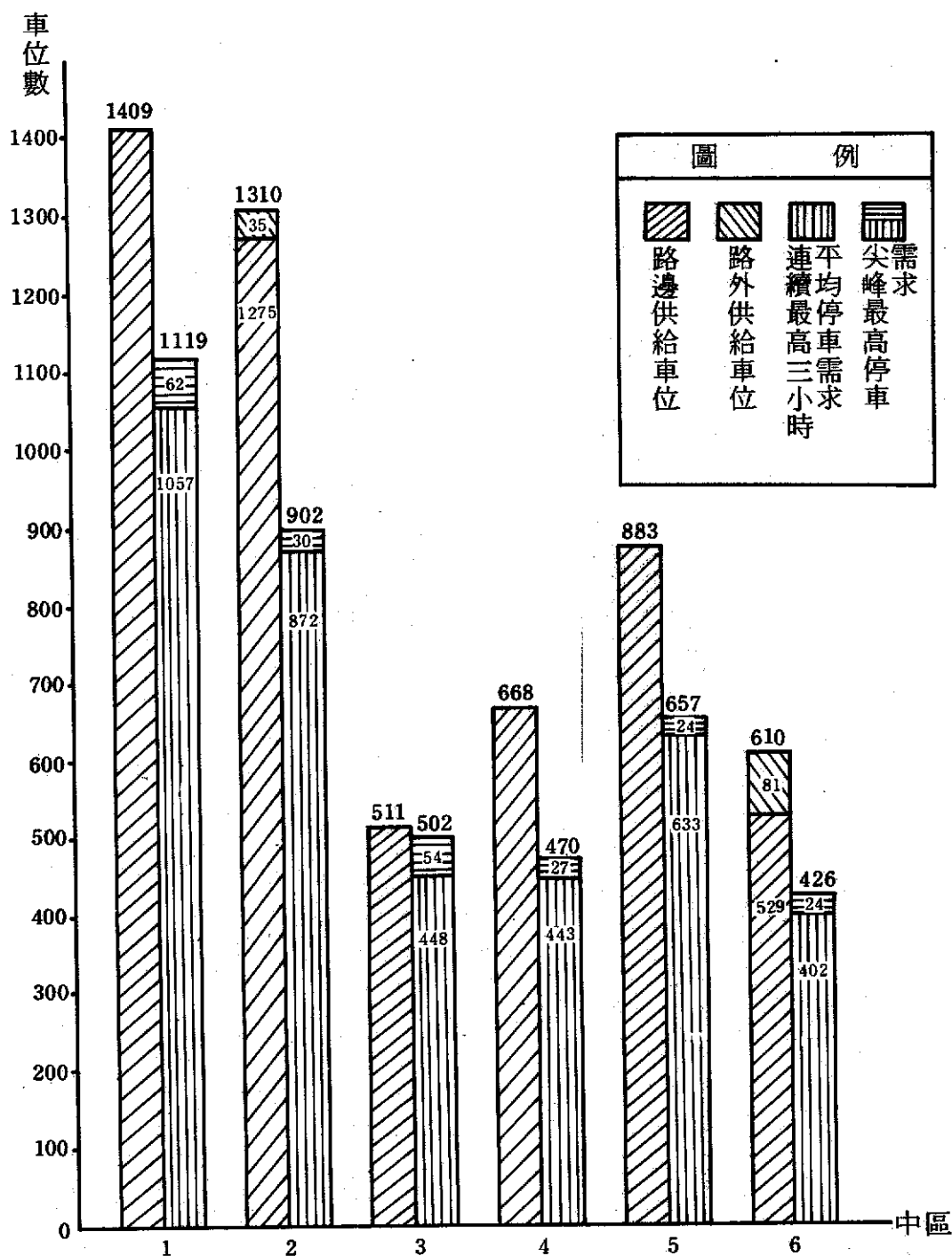


圖 3-30 三重規劃分區民國74年停車供需比較圖

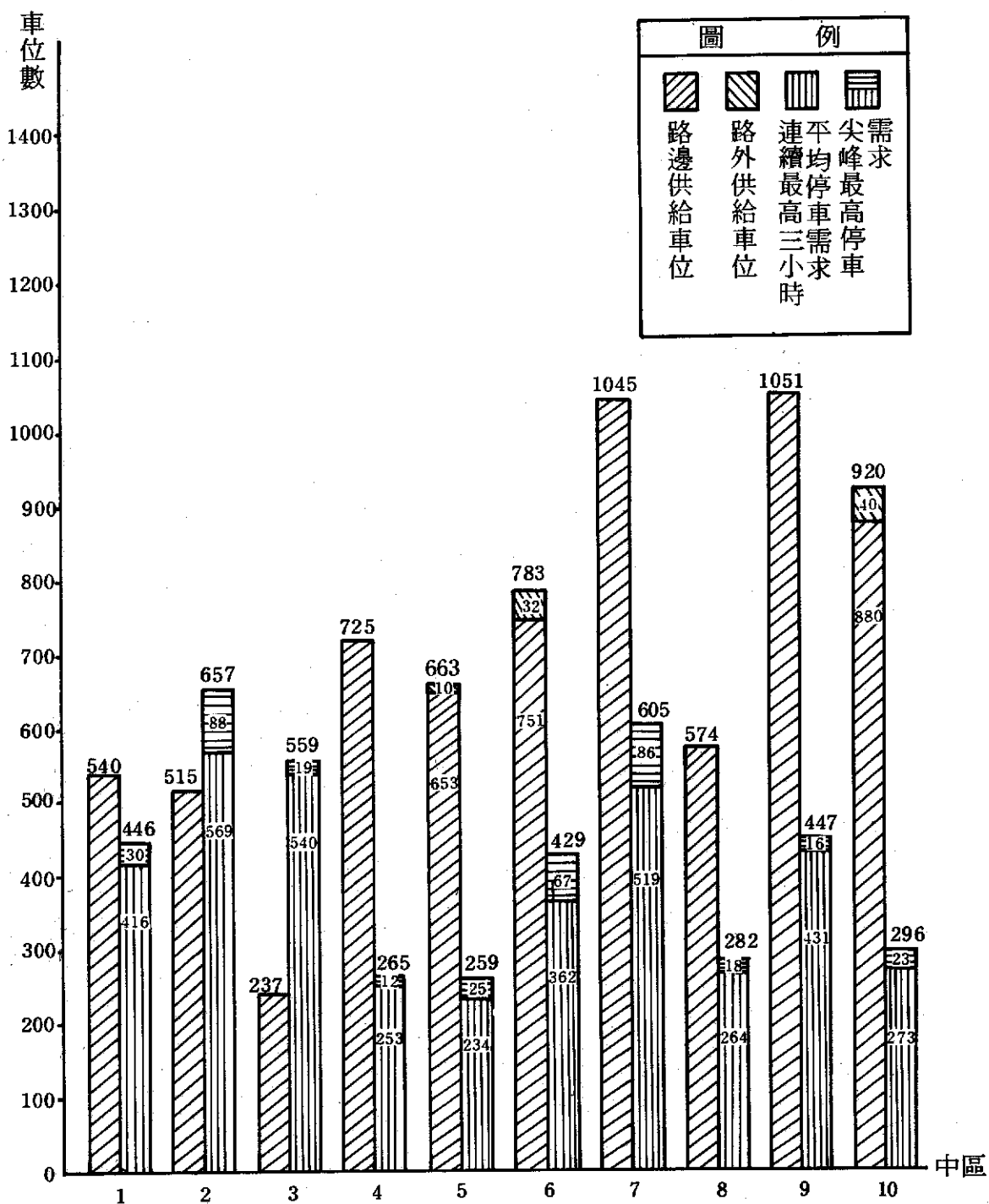


圖 3-31 中永和規劃分區民國 74 年停車供需比較圖

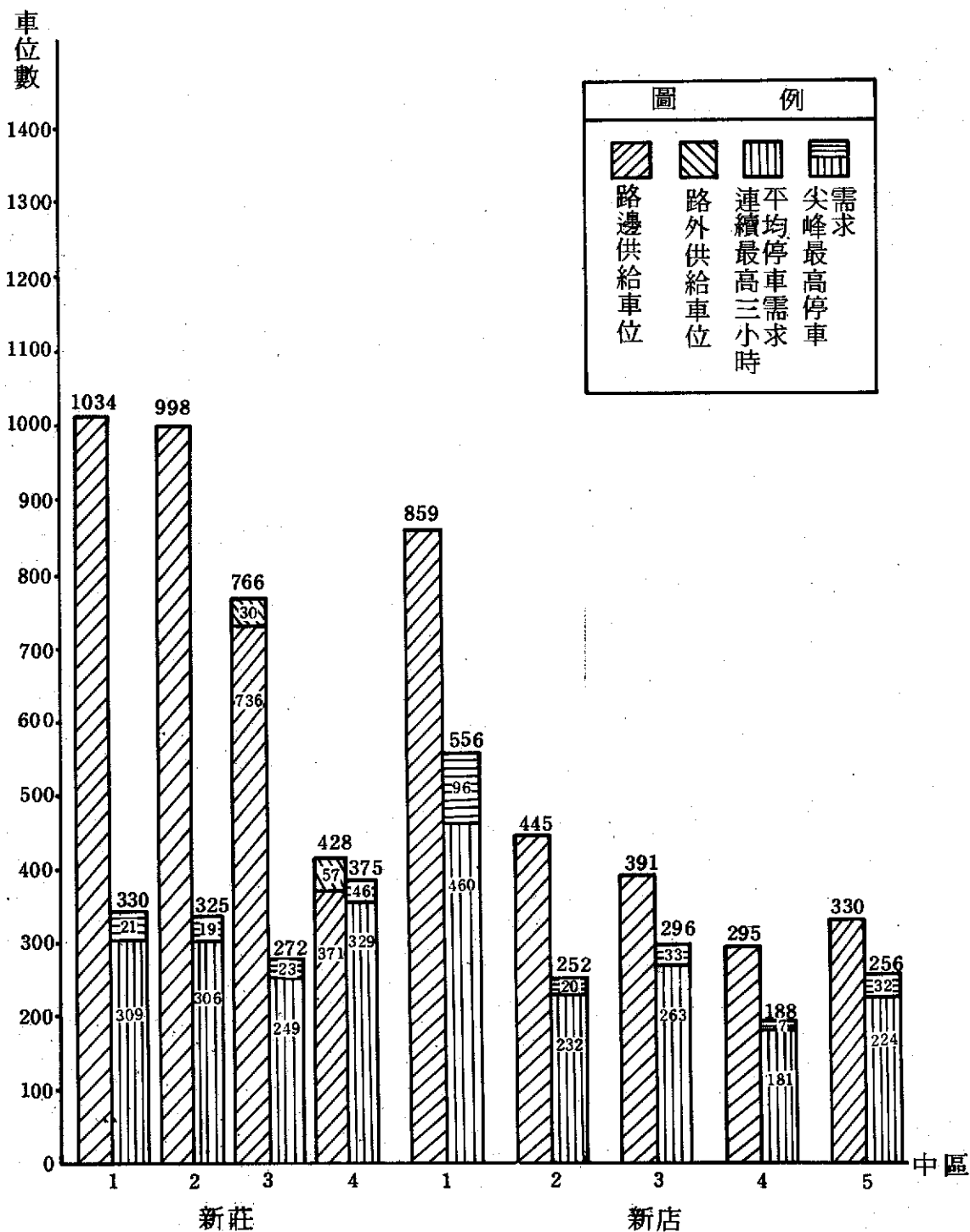


圖 3-32 新莊與新店規劃分區民國 74 年停車供需比較圖

## 第四章 停車需求預測及供需平衡問題

### 4.1 停車需求模式之檢討

停車需求一般可分成可見需求與不可見需求兩部份，可見需求係指一地區內實際停車之數量，可經實地調查結果而得知。不可見需求則指因找不到停車場地而在鄰近道路巡迴找尋車位之車輛，甚至包括因缺乏停車場地而捨棄使用小汽車，改乘其它交通工具之潛在需求，通常須透過意見調查而推估，無法由實地調查而得知。但不可見需求只有在停車設施使用率接近飽和之情況下才有考慮的必要。

如以停車時間劃分，停車需求又可分成夜間停車需求與白天停車需求兩大類。前者係指一地區內居民擁有車輛之停車需求，主要影響因素為該地區之車輛持有數，屬於靜態性質，估計較為容易。後者係指因地區內各類工商經濟、社會、文化等活動而吸引之停車需求，影響此類需求特性之因素較為複雜，且易受政策性因素之影響，屬於動態性質，故其預測較為困難。

一般預測停車需求所考慮的因素不外人口、就業、車輛持有旅次產生與吸引數、運量分配型態以及經濟、所得成長等與停車需求關係較為密切之變數。常用的預測方法大致有下列幾種。

#### 1. 產生率模式

此一模式係根據土地使用性質與停車需求產生率之關係而建立，故需調查分析各種不同性質土地使用每一單位面積之停車產生率，預測時僅需將預測年期各類土地使用面積與其產生率相乘後加總即可得出總停車需求。此一方法應用簡單，但停車產生率之計算需有詳細完整的土地使用資料。國內有關土地使用資料之收集一向不

易，而且即使同一地區同一種土地使用，其產生率亦可能因所得與汽車持有之增加而提高，此一模式基本上假設各年期之產生率為固定值，並不很合理。

## 2. 迴歸模式

此一方法係將可能影響停車需求之變數諸如人口、就業人數、車輛持有、土地使用、所得等應用迴歸分析與統計檢定建立與停車需求之關係式，應用時只要將有關自變數之未來預測值代入所建立的模式，即可推估未來停車需求。迴歸模式在理論上有數學統計原理為依據，不失為一良好的方法，實際建立迴歸模式時可視資料情形採用時間序列或某一基年之斷面資料。

## 3. 旅次吸引模式

此一模式假設停車需求的產生與該地區所吸引之旅次多寡成正比，因此如能得知規劃地區之旅次吸引數，以及分配至小汽車之旅次吸引數，再根據小汽車之平均乘載率換算成小汽車數，即可計算其停車需求，此一方法較適用於市中心商業地區，且需有未來之吸引旅次預測資料，通常只有在做過都市綜合運輸規劃或類似之大型規劃，已有足夠資料情況下較可能採用。

## 4. 趨勢分析或成長辦法

此一類方法係根據停車需求或相關之影響變數歷年來之成長趨勢，建立其與時間之關係式，或根據歷年之成長率推估未來之成長率，據以預測未來之停車需求。此類方法較缺乏理論依據與說服力，惟在資料欠缺之情況下，常被採用。

### 4.2 停車需求模式之建立與預測

台北縣過去一直未對停車需求做過任何調查，資料極為缺乏，有關影響停車需求之統計資料較為完整的亦僅有人口以及全縣歷年機動車輛之成長，復因本計畫之規劃範圍僅包括六縣轄市中心區之一部份



，一般全市或全縣之現有統計資料頗難應用，經遍查有關文獻與資料，僅有前交通部運輸計劃委員會（現已改制為運輸研究所）於民國71年所完成之「台北都會區大眾捷運系統規劃」報告（以下簡稱台北大眾捷運規劃）所調查收集與預測之旅次產生與吸引數最為適用。有鑒於本計畫規劃範圍內之土地使用大部份屬於混合使用性質，無論產生旅次之住宅或吸引旅次之商業辦公等活動均會影響當地的停車需求，故預測模式基本上將根據每一地區所產生與吸引之旅次數總和與停車需求之關係而建立，惟台北大眾捷運規劃之調查基年為民國70年，預測目標年為民國80年與90年，且其交通分區與本計畫亦不一致，故需先加以適當調整修正始能引用，其調整方法如下：

1. 首先將台北大眾捷運規劃之交通區與本規劃範圍以及鄰里界綫繪於三千分之一都市計畫圖上，分別估算各交通區以及本規劃地區所包括各里面積之百分比，再根據73年底各里之人口數計算各規劃地區所涵蓋之各交通區比率，計算結果如表 4.1。
2. 根據台北大眾捷運規劃所調查與預測各相關交通區之民國70年，80年以及90年之總產生與吸引旅次應用內插法計算民國74年，79年以及84年之產生與吸引旅次，再分別乘上表 4.1 各交通區之比率予以加總即得出各規劃地區在民國74年，79年與84年之總產生與吸引旅次如表 4.2。本計畫於應用內插法計算時曾分別採用直綫內插與二次曲綫內插並將結果加以比較，由於二者相差不大為簡化計算表 4.2 係採用直綫內插法之計算結果。

至於停車需求與旅次產生吸引數關係之建立，因本計畫所調查之停車需求僅為8小時，而台北大眾捷運規劃之產生與旅次吸引數為24小時，故未能以小汽車平均乘載率換算成停車需求。本計畫首先嘗試應用迴歸分析法以74年每一地區之旅次產生數、吸引數以及二者之和做為自變數，以調查之總停車輛次，最高三小時平均停車輛次以及尖峯停車輛次為應變數交互做迴歸分析，所得迴歸式之相關係數雖皆在

表 4.1 規劃地區涵蓋各交通區比率

規 劃 地 區	涵 蓋 交 通 區	
	編 號	比 率
板 橋	136	0.063
	137	0.100
	139	0.372
三 重	142	0.326
	143	0.669
	144	0.579
	146	0.304
中 永 和	124	0.339
	125	0.438
	127	0.766
	129	0.237
	133	0.437
新 莊	151	0.640
	152	0.176
新 店	120	0.134
	121	0.171

0.9 以上，但標準誤差却都甚高，加以樣本數太少，故未予採用。由於資料及其它條件之限制，本計畫最後決定採用最簡單之成長率法預測。此一預測方法之基本假設為各地區未來停車需求之成長與各該地區未來產生與吸引總旅次之成長率相同。故根據表 4.2 計算出各地區各年期之產生與吸引旅次和之成長倍數，再以 74 年所調查之停車需求為基數即可預測民國 79 年與 84 年各地區與分區之停車需求如表 4.3。該表中之總停車輛次為上下午八小時之總和，最高三小時平均停車輛次以及尖峯停車輛次則選擇上、下午之較高者，以做為規劃之依據。

一個地區旅次產生與吸引數之成長實際上與該地區人口、就業、土地使用乃至所得與汽車持有數之成長均有密切關係，而這些因素與

表 4.2 規劃地區各年期旅次產生與吸引數

規劃地區	大眾捷運系統 規劃交通分區 產生數 (人旅次)			大眾捷運系統 規劃交通分區 吸引數 (人旅次)			大眾捷運系統 規劃交通分區 旅次總數 (人旅次)			各 規劃 交通 區之 比例	規劃區旅次總數 (人旅次)		
	70年	80年	90年	70年	80年	90年	70年	80年	90年		70年	80年	90年
板橋	136	58757	75396	100005	37537	51291	67835	96294	126687	167840	0.063		
橋市	137	87619	116550	156396	59020	78673	99706	146639	195223	256102	0.100	56054	70510
三 重 市	139	61796	75836	100011	33159	44095	56849	94955	119931	156860	0.372	94536	81084
	142	72199	89010	118866	30122	40341	56837	102321	129351	175703	0.326		
	143	72619	88029	115209	44474	57770	79594	117093	145799	194803	0.669	194061	243268
	144	48700	62281	84930	23898	32347	45764	72598	94628	130694	0.579	335128	283292
	146	81517	109872	146752	51165	68545	89609	132682	178417	236361	0.304		
中 永 和	124	52213	61879	78168	12110	16360	21237	64323	78239	99405	0.339		
	125	61512	74570	94802	22648	30943	41616	84160	105513	136418	0.438		
	127	94862	114807	145479	29657	39750	51876	124519	154557	197355	0.766	221507	272839
	129	68761	99906	132310	23458	31130	43481	92219	131036	175791	0.237	360398	311284
	133	80286	96686	127644	24067	32282	41949	104353	128968	169593	0.437	278543	
新 莊 市	151	53290	72432	91330	15854	20775	28771	69144	93207	120101	0.640	63753	85800
	152	65912	88725	111592	44886	59838	74441	110798	148563	186033	0.176	109606	83594
新 店 市	120	96783	147995	188929	27791	37210	47249	124574	185205	236178	0.134	72570	95321
	121	67114	94027	125398	52914	69633	98037	120028	163660	223435	0.171	69855	51244
												43451	59622

表 4.3 停車需求預測表

規劃地區	規劃中區	民國 74 年				民國 79 年				民國 84 年			
		總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連 續三小 時平均 停車輛 次 (次)	尖峰最 高半小 時停車 輛次 (次)	總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連 續三小 時平均 停車輛 次 (次)	尖峰最 高半小 時停車 輛次 (次)	總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連 續三小 時平均 停車輛 次 (次)	尖峰最 高半小 時停車 輛次 (次)
板橋市	1		2605	191 <sup>*</sup> 142 <sup>**</sup>	221 <sup>*</sup> 156 <sup>**</sup>		2940	216 <sup>*</sup>	249 <sup>*</sup>		3381	248 <sup>*</sup>	287 <sup>*</sup>
	2		5676	396 <sup>*</sup> 332 <sup>**</sup>	449 <sup>*</sup> 350 <sup>**</sup>		6406	447 <sup>*</sup>	507 <sup>*</sup>		7366	514 <sup>*</sup>	583 <sup>*</sup>
	3		2757	176 <sup>*</sup> 171 <sup>**</sup>	183 <sup>*</sup> 186 <sup>**</sup>		3111	199 <sup>*</sup>	210 <sup>**</sup>	成長率 = 1.2978	3578	228 <sup>*</sup>	241 <sup>**</sup>
	4		3865	296 <sup>*</sup> 224 <sup>**</sup>	318 <sup>*</sup> 286 <sup>**</sup>		4362	334 <sup>*</sup>	359 <sup>*</sup>		5016	384 <sup>*</sup>	413 <sup>*</sup>
	5		7507	455 <sup>*</sup> 494 <sup>**</sup>	468 <sup>*</sup> 553 <sup>**</sup>		8472	558 <sup>**</sup>	624 <sup>**</sup>		9743	641 <sup>**</sup>	718 <sup>**</sup>
	6		2323	164 <sup>*</sup> 136 <sup>**</sup>	179 <sup>*</sup> 145 <sup>**</sup>		2622	185 <sup>*</sup>	202 <sup>*</sup>		3015	213 <sup>*</sup>	232 <sup>*</sup>
	7		6052	403 <sup>*</sup> 363 <sup>**</sup>	412 <sup>*</sup> 381 <sup>**</sup>		6830	455 <sup>*</sup>	465 <sup>*</sup>		7854	523 <sup>*</sup>	535 <sup>*</sup>
三重市	合計	62478	30785			70510	34743			81084	39953		
	1		16726	1047 <sup>*</sup> 1057 <sup>**</sup>	1078 <sup>*</sup> 1119 <sup>**</sup>		18844	1191 <sup>**</sup>	1261 <sup>**</sup>		21944	1387 <sup>**</sup>	1468 <sup>**</sup>
	2		13618	872 <sup>*</sup> 830 <sup>**</sup>	902 <sup>*</sup> 885 <sup>**</sup>		15342	982 <sup>*</sup>	1016 <sup>*</sup>		17866	1144 <sup>*</sup>	1183 <sup>*</sup>
	3		6554	382 <sup>*</sup> 448 <sup>**</sup>	404 <sup>*</sup> 502 <sup>**</sup>		7384	505 <sup>**</sup>	566 <sup>**</sup>	成長率 = 1.3120	8599	588 <sup>**</sup>	659 <sup>**</sup>
	4		6547	402 <sup>*</sup> 433 <sup>**</sup>	432 <sup>*</sup> 470 <sup>**</sup>		7376	488 <sup>**</sup>	530 <sup>**</sup>		8589	568 <sup>**</sup>	617 <sup>**</sup>
	5		9694	633 <sup>*</sup> 582 <sup>**</sup>	657 <sup>*</sup> 598 <sup>**</sup>		10921	713 <sup>*</sup>	740 <sup>*</sup>		12718	830 <sup>*</sup>	862 <sup>*</sup>
	6		6109	368 <sup>*</sup> 402 <sup>**</sup>	382 <sup>*</sup> 426 <sup>**</sup>		6882	453 <sup>**</sup>	480 <sup>**</sup>		8015	527 <sup>**</sup>	559 <sup>**</sup>
合計	合計	215930	59248			243268	66749			283292	77731		

註：\* 上午資料 \*\* 下午資料

表 4.3 停車需求預測表 (續)

規劃地區	規劃中區	民國 74 年				民國 79 年				民國 84 年			
		總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連續 三小時 停車輛次 (次)	尖峰最高 半小時 停車輛次 (次)	總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連續 三小時 停車輛次 (次)	尖峰最高 半小時 停車輛次 (次)	總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連續 三小時 停車輛次 (次)	尖峰最高 半小時 停車輛次 (次)
中	1		6547	387* 436**	399* 446**		7311	487**	498**		8341	556**	568**
	2		8552	508* 569**	542* 657**		9550	635**	734**		10896	725**	837**
	3		7951	540* 465**	570* 509**		8879	603*	637*		10130	688*	726*
	4		3909	236* 253**	273* 265**		4365	283**	305*		4980	322**	348*
	5		3316	234* 193**	271* 206**		3703	261*	303*	成長率 = 1.2741			
永	6		5404	362* 330**	424* 382**		6035	404*	473*				
	7		7916	486* 519**	492* 605**		8840	580**	676**		10086	661**	771**
	8		4003	264* 236**	282* 263**		4470	295*	315*		5100	336*	359*
	9		6478	392* 431**	418* 447**		7234	481**	499**		8254	549**	570**
	10		4202	262* 273**	302* 296**		4692	305**	337*		5354	348**	385*
合計		244320	58278			272839	65081			311284	74251		

註：\* 上午資料 \*\* 下午資料

表 4.3 停車需求預測表 (續)

規劃地區	規劃中區	民國 74 年				民國 79 年				民國 84 年			
		總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連續 三小時 停車輛次 (次)	尖峰最高 半小時 停車輛次 (次)	總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連續 三小時 停車輛次 (次)	尖峰最高 半小時 停車輛次 (次)	總旅次數 (旅次)	總停車 輛次 (次)	最高連續 三小時 停車輛次 (次)	尖峰最高 半小時 停車輛次 (次)
新莊市	1		4781	301* 309**	320* 330**		5507	356**	380**		6280	406**	434**
	2		4352	254* 306**	279* 325**	成長率 =	5013	352**	374**	成長率 =	5716	402**	427**
	3		3444	249* 197**	272* 211**	1.1519	3967	287*	313*	1.3135	4524	327*	357*
	4		4896	329* 297**	375* 327**		5640	379*	432*		6431	432*	493*
	合計	72570	17473			83594	20127			95321	22951		
新店市	1		6983	439* 460**	516* 556**		8235	543**	656**		9582	631**	763**
	2		3391	202* 232**	226* 252**	成長率 =	3999	274**	297**	成長率 =	4653	318**	346**
	3		3895	263* 230**	296* 262**	1.1794	4594	310*	349*	1.3722	5344	361*	406*
	4		2743	181* 171**	188* 182**		3235	213*	222*		3764	248*	258*
	5		3318	200* 224**	213* 256**		3913	264**	302**		4553	307**	351**
	合計	43451	20330			51244	23976			59622	27896		

註：\* 上午資料  
.. 下午資料

停車需求之成長亦有相當密切的關係，故此一預測方法之假設應屬合理，惟其基本前提在於所引用之旅次產生與吸引預測值必需合理。台北大眾捷運規劃之旅次產生係採用交互分類法 ( cross classification or category analysis ) 預測，有相當週延的理論基礎，目前仍廣為運輸規劃界採用，但該預測係完成於四年前，最近經建會為研究台北都會區大眾捷運系統與中運量系統之整合問題，曾對該項預測結果加以評估，發現有關台北縣部份之預測一般有偏低之傾向而重新加以調整修正，茲將原規劃與修正後之民國90年預測值及其調整係數列如表 4.4。本計畫為避免停車需求之預測偏低，除新店地區經研判結果認為宜採與新莊相同之調整係數較為合理外，其餘均根據該表之調整係數將表 4.3 之預測值全部加以調整，調整後之預測值及其成長率如表 4.5，顯示民國79年各地區之停車需求將增加約 18%~43%，其中以新店地區成長最高，三重最為緩和。至民國84年時將較74年增加約 38%~66%，仍以新店地區最高，三重地區最為緩和。

上述之成長率較諸台北縣近年來之小汽車成長率低，但比各地區之人口成長率高。本計畫之規劃範圍均為各地區之核心地帶，土地多已高度利用，道路面積與容量有限，停車需求自不可能與汽車持有數以同樣速度增加，但因車輛持有率會隨著所得之提高而增加，故停車需求之成長高於人口之成長尚屬合理。(如假設未來五年各縣轄市之人口成長率與72年相同，則至民國79年各地區之人口成長倍數為板橋 1.176，三重 1.035，永和 1.13，中和 1.17，新莊 1.23，新店 1.176)。

#### 4.3 停車供給之探討與預估

停車供給容量之增加一般有三種方式，即路外停車場之興建、道路新闢、拓寬或實施單行道交通管制而開放路邊停車等車位之增加，以及依照「建築技術規則」與其它相關法令，凡建築物新建、改建、

表 4.4 旅次產生與吸引數比較表

地 區	交 通 區		原 規 劃 預 測 值				調 整 預 測 值				調整係數
	編 號	比 率	產生旅次	吸引旅次	合 計	總產生與吸引旅次	產生旅次	吸引旅次	合 計	總產生與吸引旅次	
板 橋	136	0.063	100,005	67,835	167,840		122,481	67,976	190,457		
	137	0.100	156,396	99,706	256,102	94,536	192,115	98,476	290,591	107,628	1.1385
	139	0.372	100,011	56,849	156,860		122,667	56,285	178,952		
三 重	142	0.326	118,866	56,837	175,703		124,545	60,742	185,287		
	143	0.669	115,209	79,594	194,803	335,128	121,909	83,857	205,766	351,587	1.049
	144	0.579	84,930	45,764	130,694		89,684	48,280	137,964		
	146	0.304	146,752	89,609	236,361		153,231	89,019	242,250		
中 永 和	124	0.339	78,168	21,237	99,405		82,800	21,040	103,840		
	125	0.438	94,802	41,616	136,418		99,372	41,361	140,733		
	127	0.766	145,479	51,876	197,355	360,398	154,906	51,400	206,306	406,265	1.127
	129	0.237	132,310	43,481	175,791		185,807	45,736	231,543		
	133	0.437	127,644	41,949	169,593		179,273	41,588	220,861		
新 莊	151	0.640	91,330	28,771	120,101	109,606	117,881	30,156	148,037	132,255	1.207
	152	0.176	111,592	74,441	186,033		139,556	73,577	213,133		
新 店	120	0.134	188,929	47,249	236,178		179,546	46,897	226,443		
	121	0.171	125,398	98,031	223,435	69,855	122,629	106,997	229,626	69,608	0.996



表 4.5 停車需求預測 (調整後)

區 號		民國 74 年		民 國 79 年			民 國 84 年			
地 區	中 區	尖 峯 需 求	三小時 平均 需 求	尖 峯 需 求	三小時 平均 需 求	成長率	尖 峯 需 求	三小時 平均 需 求	成長率	
板 橋	1	221	191	283	246	1.285	327	282	1.478	
	2	449	396	577	508		664	585		
	3	186	176	239	227		274	260		
	4	318	296	409	380		470	437		
	5	553	494	710	635		817	730		
	6	179	164	230	210		264	243		
	7	412	403	529	518		609	595		
三 重	1	1119	1057	1323	1249	1.182	1540	1455	1.376	
	2	902	872	1066	1030		1241	1200		
	3	502	448	594	530		691	617		
	4	470	433	556	512		647	596		
	5	657	633	776	748		904	870		
	6	426	402	504	475		586	553		
中 永 和	1	446	436	561	549	1.259	640	627	1.436	
	2	657	569	827	716		943	817		
	3	559	540	718	680		818	775		
	4	265	253	344	319		392	363		
	5	259	234	342	294		389	336		
	6	429	362	533	455		609	520		
	7	605	519	762	654		869	745		
	8	282	264	355	332		405	379		
	9	447	431	562	542		642	619		
	10	296	273	380	344		434	392		
新 莊	1	330	309	459	430	1.390	523	490	1.586	
	2	325	306	452	425		516	485		
	3	272	249	378	347		431	395		
	4	375	329	521	457		595	522		
新 店	1	556	460	796	659	1.432	920	761	1.656	
	2	252	232	360	332		417	384		
	3	296	263	424	377		490	435		
	4	188	181	269	259		311	299		
	5	256	224	366	320		424	370		

變更用途或增建等需附設之停車空間，但路邊停車供給車位亦可能因為道路交通量增加後為增加道路容量，提高服務水準，採取限制停車管制而減少。路外停車容量之增加可依據政府主管機構已定案之興建計畫而估計，建築物附設停車空間之增加一般屬私用性質居多，且未在調查範圍之內不予考慮，私人投資興建停車場因投資報酬率太低，除非現行獎勵投資興建辦法作重大修改，難望提高民間投資意願。至於路邊停車位之增減亦可根據主管機構已定案之計畫以及道路容量與交通量之成長等因素而估算。

有關路外停車場之興建，台北縣政府雖擬定有初步計畫，但大部份計畫用地均位於外圍地區，且財源之籌措均需申請中央與省府共同補助，未能定案。至於道路之開闢目前台北縣已定案之計畫如第二省道、特一號道路等均未穿越本計畫規劃範圍，對路邊停車並無影響。屬於地區性道路且可能影響規劃範圍內路邊停車容量之道路依據台灣省政府住宅與都市發展局所擬定之「台北近郊公共工程建設計畫」僅有永和之國光路與永貞路。但據所知上述道路開闢計畫所需經費均需申請中央部份補助，地區性道路在中央補助優先順序上並不高，且中央補助之項目僅限於工程經費，用地取得與地上物拆遷補償均需由地方政府自籌。國光路與永貞路之拆遷補償費甚高，似非地方政府短期內所能籌措。關於道路交通管制部份，目前縣府警察局亦無任何計畫，又缺乏道路交通量資料據以分析，為簡化起見將於4.5節供需平衡分析時，暫時先假設未來停車供給無論路邊與路外均與基年相同，而無顯著增減。

#### 4.4 都市發展對停車供需之影響

本計畫規劃範圍內除部份公共設施保留地外，私人土地多已高度使用，可能吸引大量旅次與停車需求之大型公共設施如醫院、運動場、購物中心等除三重市中山路與重新路交角尚有運動場一處以及新莊

第 1 區之綜合運動場未興建外，均位於規劃範圍以外地區，對停車供需並無影響。該等運動場目前尚未定有興建計畫，且以目前政府及社會大眾對停車問題重要性之認識，以常理推測未來任何大型公共設施興建時，理應附設足夠之停車空間以容納本身所產生或吸引之停車需求，故不予考慮。

#### 4.5 停車供需平衡分析與問題探討

綜合以上各節之分析與預測，茲將各分區各年期之停車供需情形列如表 4.6，與圖 4-1 至圖 4-13。表 4.6 應增加之車位數係以最高三小時平均需求做為規劃的依據，顯示未來停車設施容量不足情況最為嚴重的地區為永和第 2 與第 3 中區，其次為板橋第 4 區、新莊第 4 區與三重第 3 區，再其次為永和與三重第 1 區以及新店之第 3 區與第 5 區，在規劃末期將發生車位不足現象。茲略加詳述如下：

1. 永和第 2 分區內之中信公司、市公所一帶以及第 3 區內之金銀百貨公司均為永和市各種商業、娛樂活動中心，停車需求本已甚高，加上永和路、福和路以及竹林路目前均禁止路邊停車，使得供需不平衡的情形最為嚴重。第 2 區目前尚缺 54 車位，估計至 79 年與 84 年需分別增加 200 與 300 車位，第 3 區目前即缺少 300 車位，未來需分別增加 440 與 540 車位。
2. 三重第 3 區位於市核心地帶，區內國園戲院附近為綜合商業區，銀行及娛樂場所林立，此外三重客運車站一帶亦為重要旅次吸引中心，估計 79 年與 84 年約需分別增加 20 與 100 車位。
3. 板橋第 4 區亦為板橋市之核心地區，區內火車站前一帶之商業區，以及縣政府、板橋市公所、警察分局等辦公大樓均為旅次吸引中心，估計至民國 79 年與 84 年需分別增加約 40 與 100 車位。
4. 新莊第 4 區，位於中正路（台一號公路）以南，為新莊舊市區中心，區內新莊車站、中正路、景德路、中港路一帶商店林立，商業活

動頻繁，加以中正路以及中港路接大觀路通往新海大橋路段因交通  
量甚大，目前實施禁止停車管制，故近期間即將發生供需無法平衡  
問題，估計至民國79年與84年需分別增加約30與95車位。

5. 三重第1區，永和第1區以及新店第3與第5區在短中期內尚無停  
車設施不足的問題，但至民國84年時需分別增加約45，85，45以及  
40車位。

表 4.6 停車供需檢討表

區 號		民 國 74 年			民 國 79 年			民 國 84 年		
地 區	中 區	供 給 車位數	最 小 三 平 均 需 求	高 時 應 增 加 車 位 數	供 給 車位數	最 小 三 平 均 需 求	高 時 應 增 加 車 位 數	供 給 車位數	最 小 三 平 均 需 求	高 時 應 增 加 車 位 數
板 橋	1	300	191		300	246		300	282	
	2	640	396		640	508		640	585	
	3	447	176		447	227		447	260	
	4	339	296		339	380	41	339	437	98
	5	931	494		931	635		931	730	
	6	401	164		401	210		401	243	
	7	850	403		850	518		850	595	
三 重	1	1409	1057		1409	1249		1409	1455	46
	2	1310	872		1310	1030		1310	1200	
	3	511	448		511	530	19	511	617	106
	4	668	433		668	512		668	596	
	5	883	633		883	748		883	870	
	6	610	402		610	475		610	553	
中 永 和	1	540	436		540	549	9	540	627	87
	2	515	569	54	515	716	201	515	817	302
	3	237	540	303	237	680	443	237	775	538
	4	725	253		725	319		725	363	
	5	663	234		663	294		663	336	
	6	783	362		783	455		783	520	
	7	1045	519		1045	654		1045	745	
	8	574	264		574	332		574	379	
	9	1051	431		1051	542		1051	619	
	10	920	273		920	344		920	392	
新 莊	1	1034	309		1034	430		1034	490	
	2	998	306		998	425		998	485	
	3	766	249		766	347		766	395	
	4	428	329		428	457	29	428	522	94
新 店	1	859	460		859	659		859	761	
	2	445	232		445	332		445	384	
	3	391	263		391	377		391	435	44
	4	295	181		295	259		295	299	
	5	330	224		330	320		330	370	40

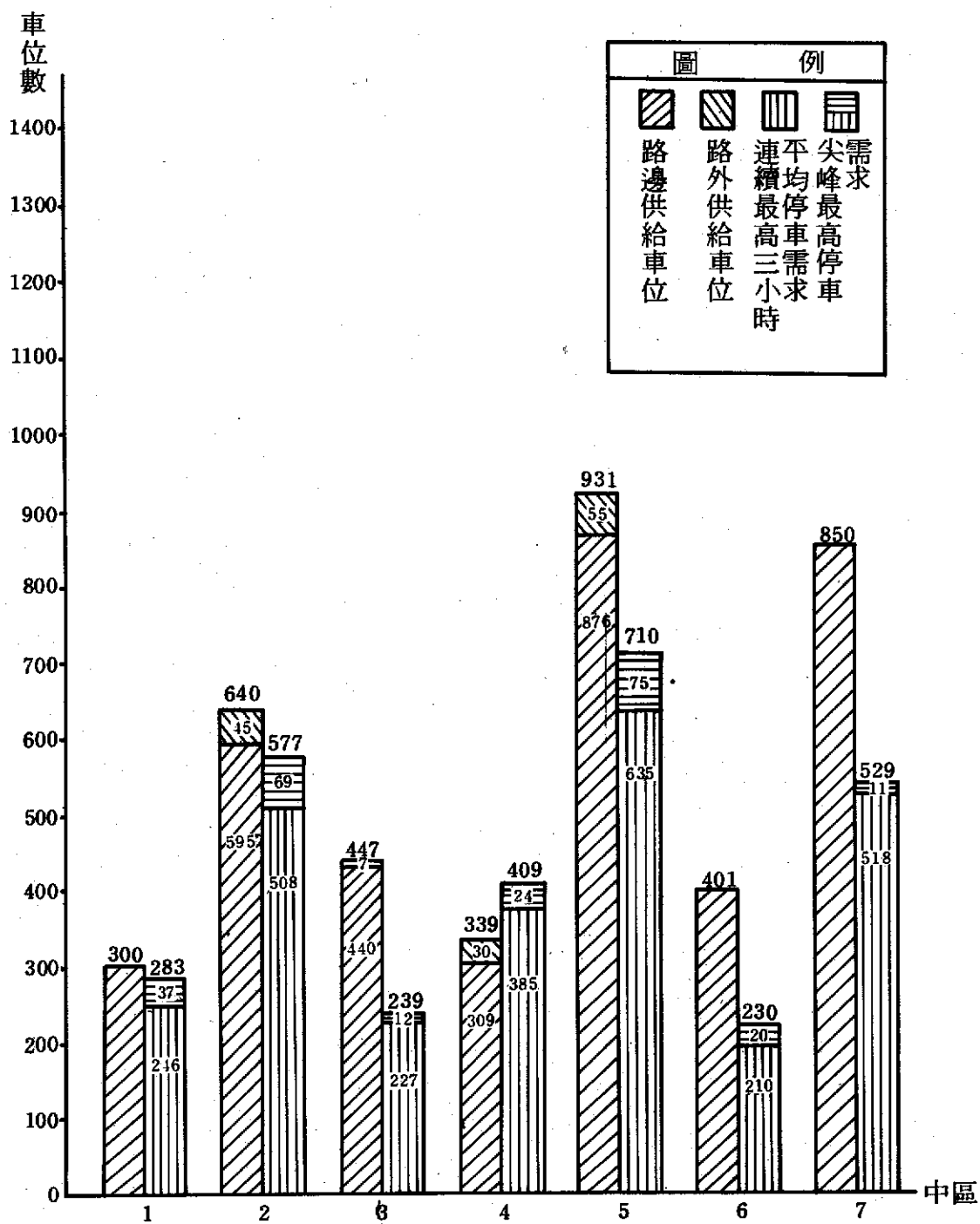


圖 4-1 板橋規劃分區民國 79 年停車供需比較圖

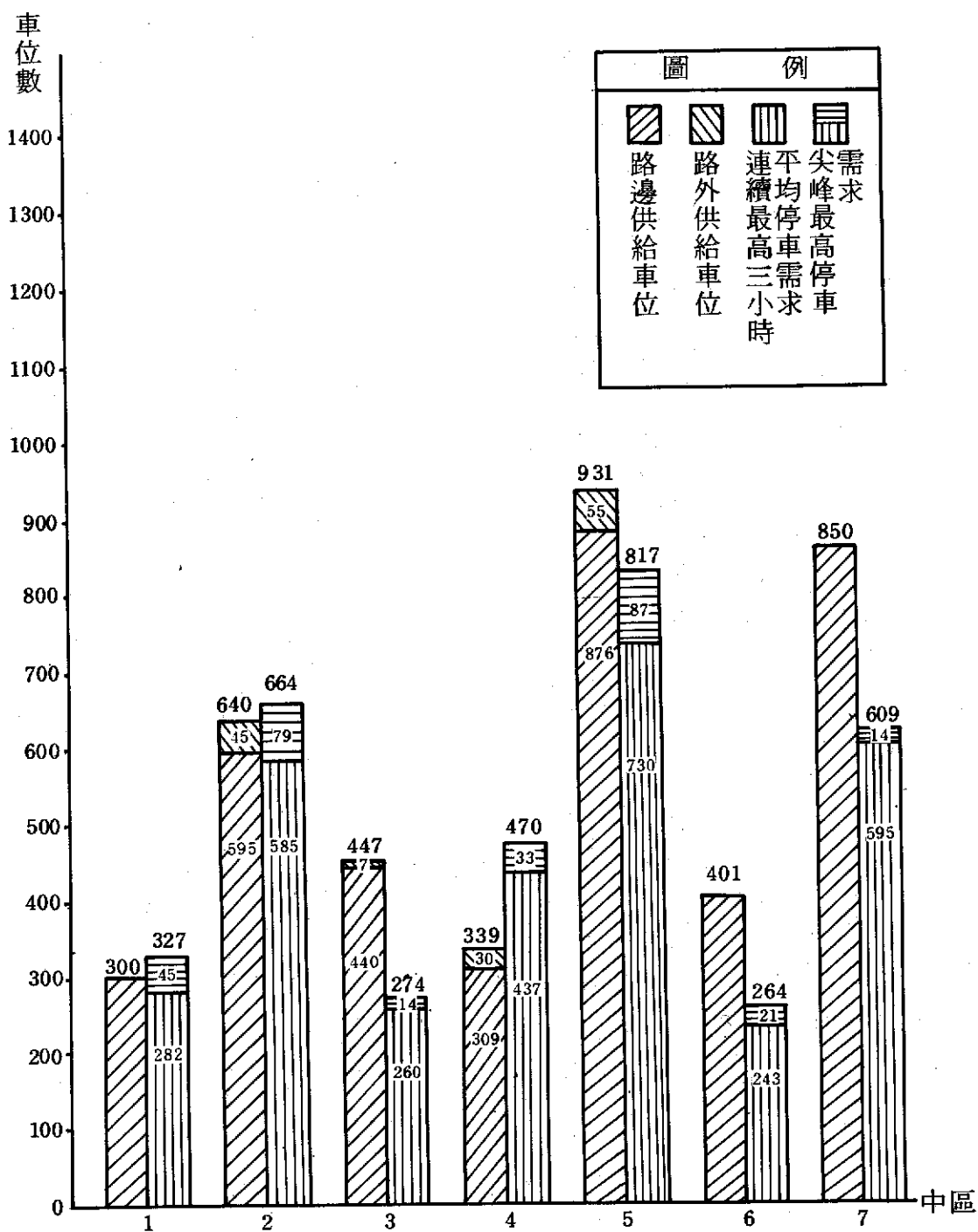


圖 4-2 板橋規劃分區民國84年停車供需比較圖

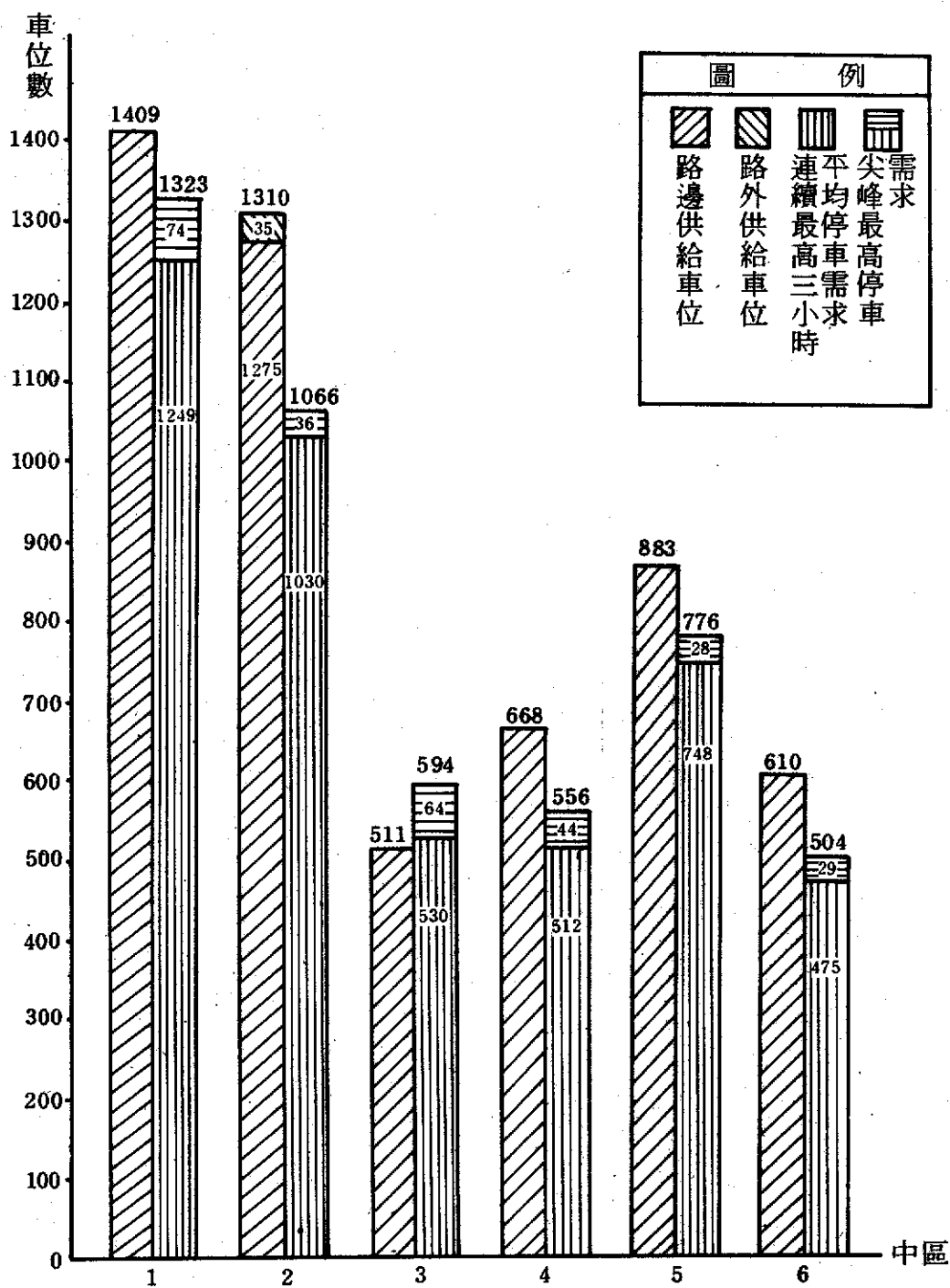


圖 4-3 三重規劃分區民國 79 年停車供需比較圖



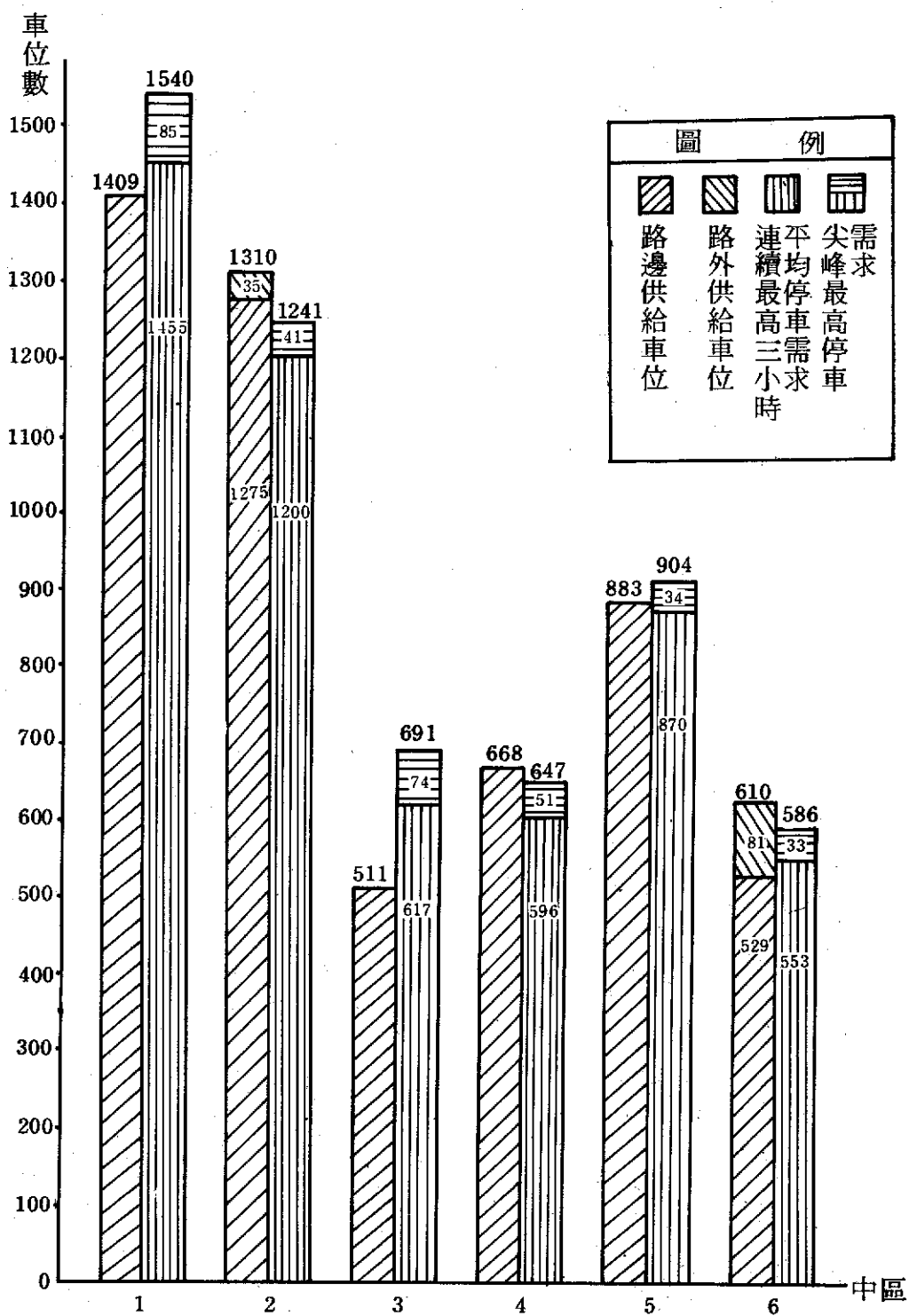


圖 4-4 三重規劃分區民國84年停車供需比較圖

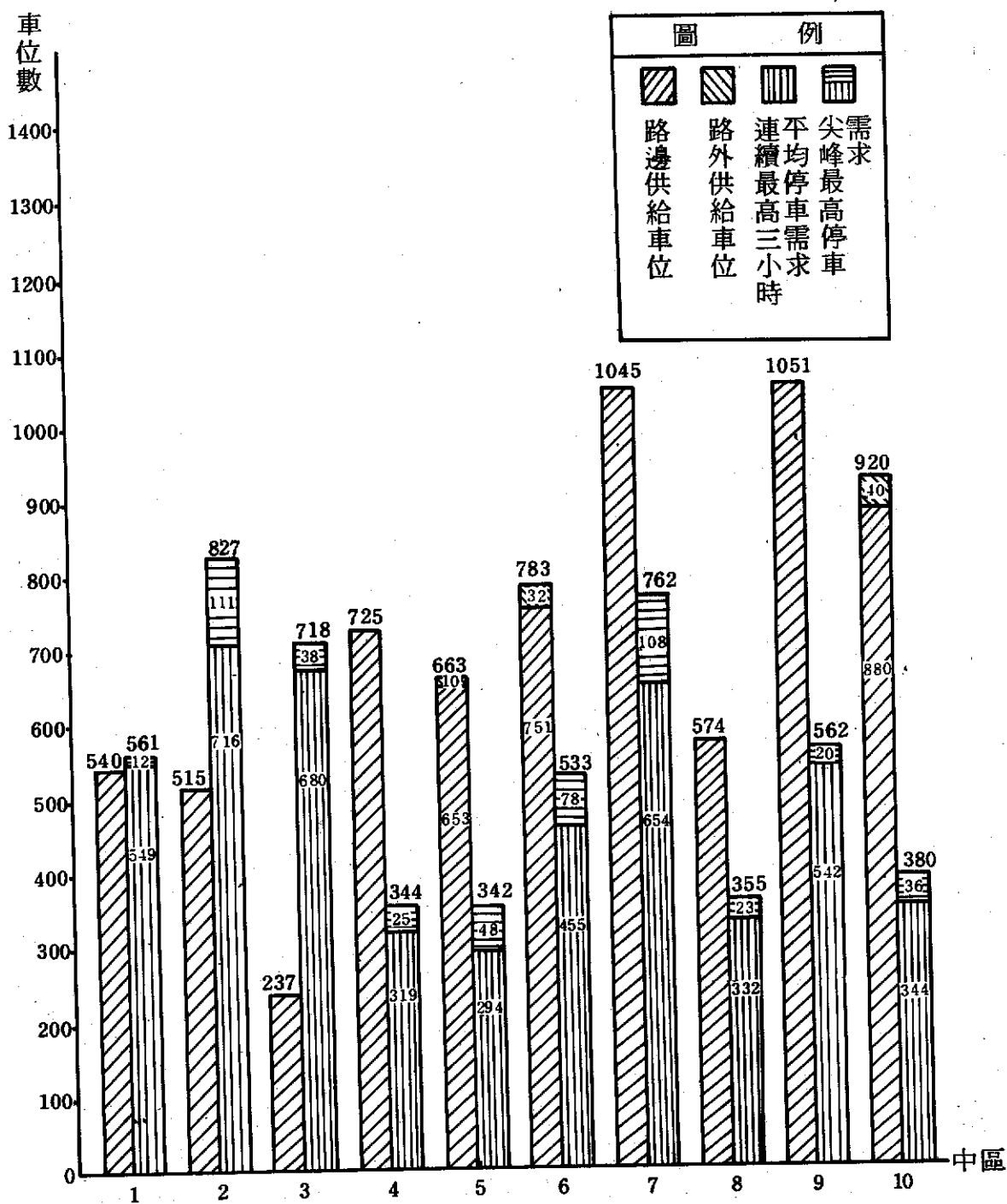


圖 4-5 中永和分區民國 79 年停車供需比較圖

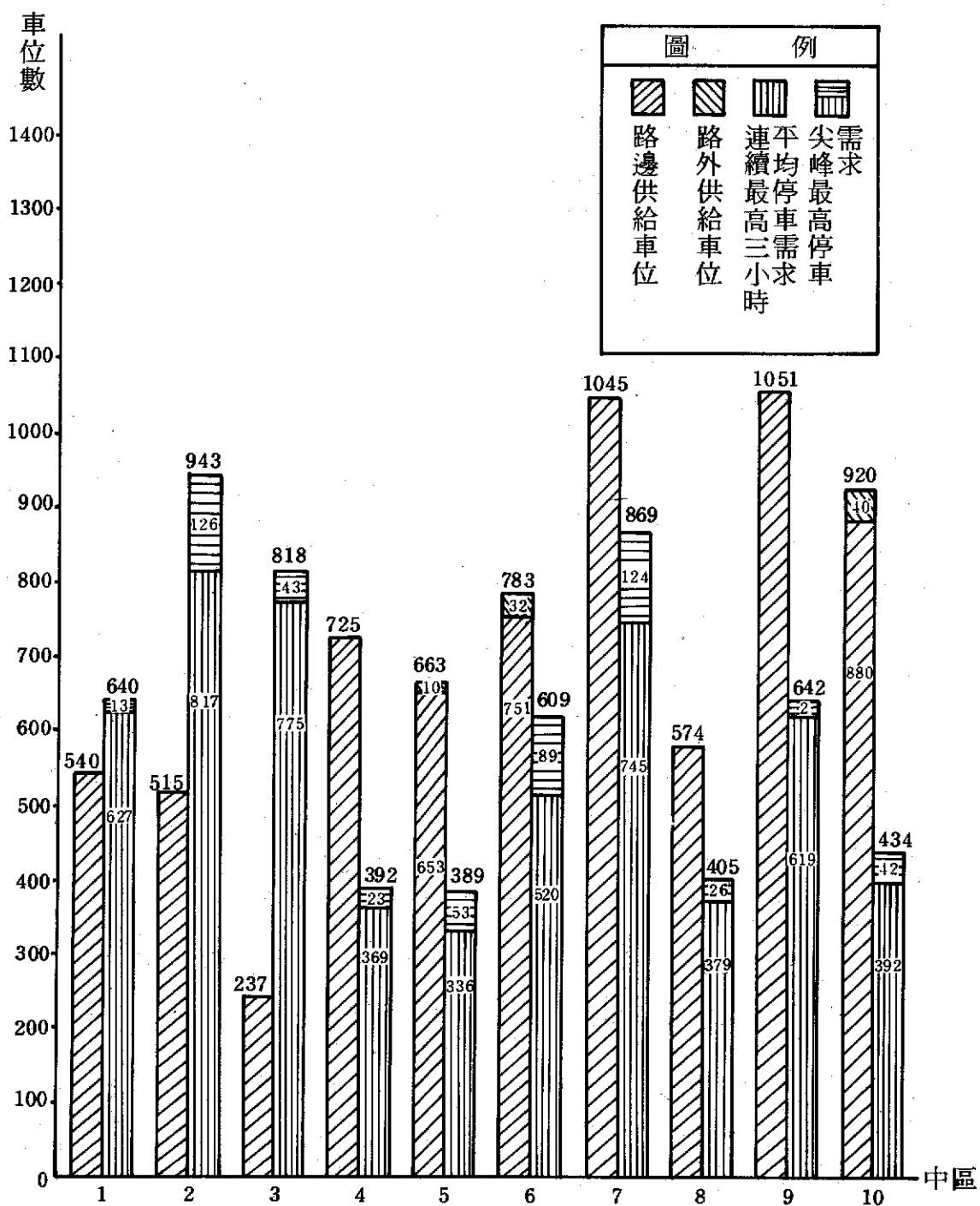


圖 4-6 中永和分區民國84年停車供需比較圖

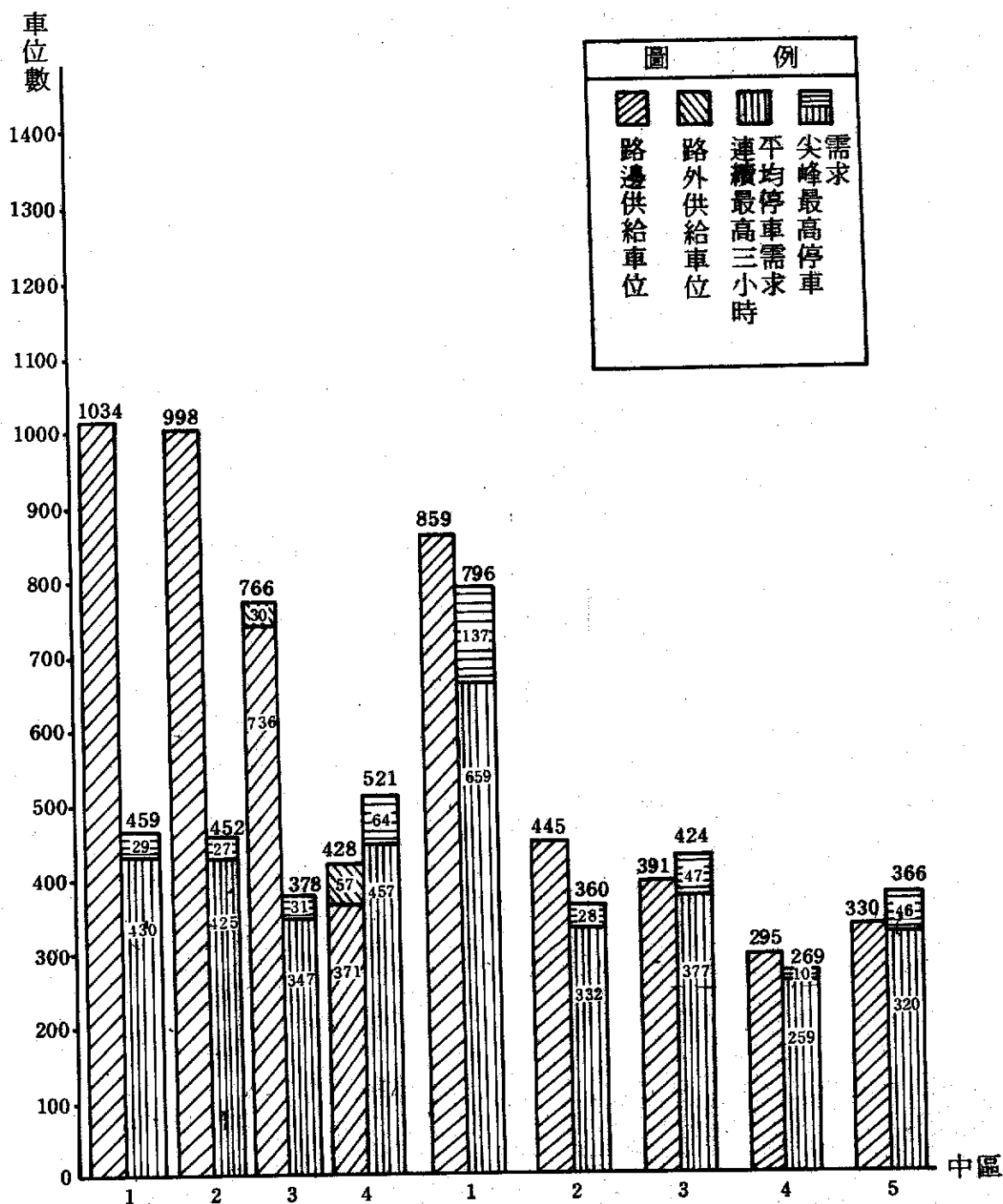


圖 4-7 新莊與新店分區民國 79 年停車供需比較圖

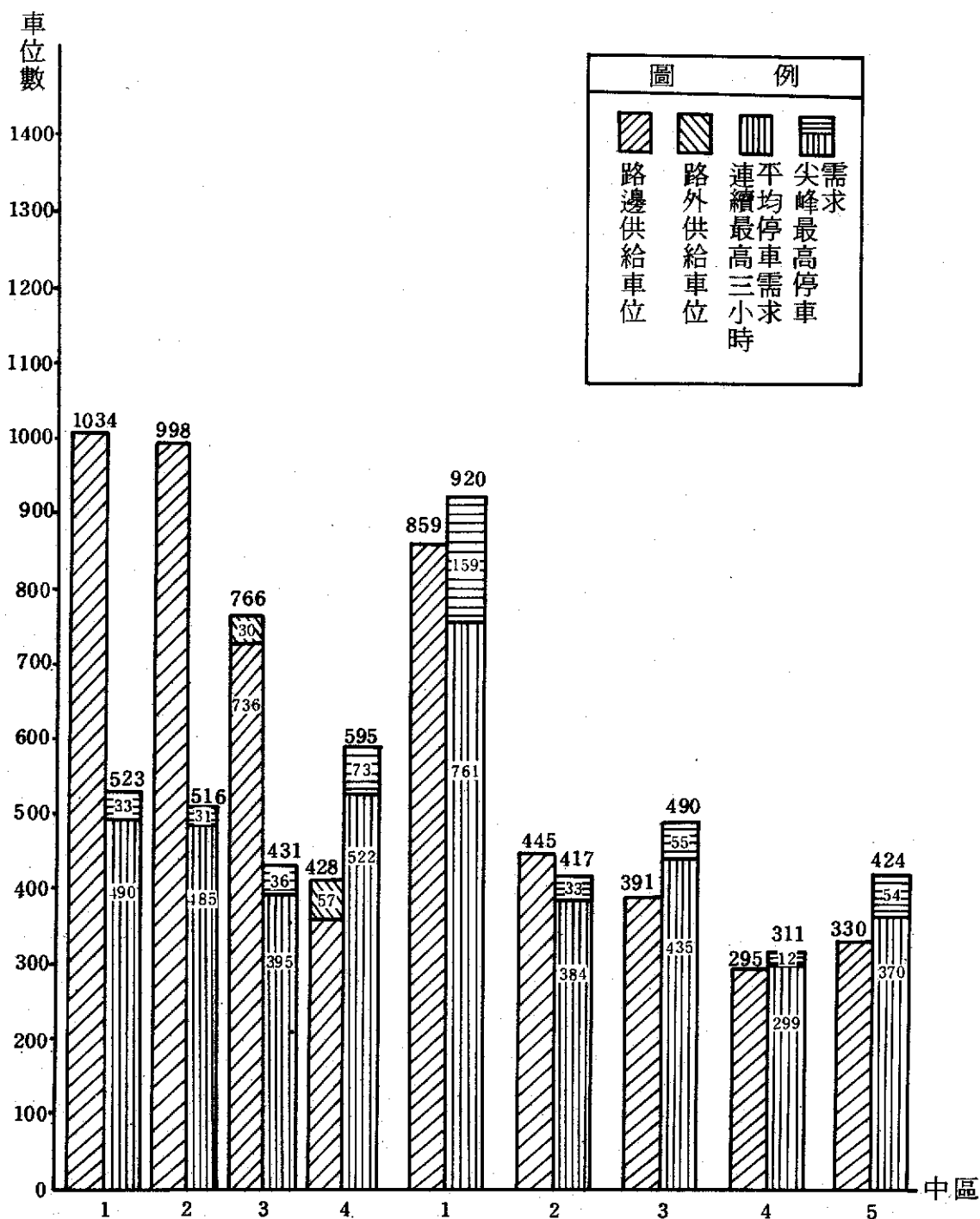


圖 4-8 新莊與新店分區民國 84 年停車供需比較圖

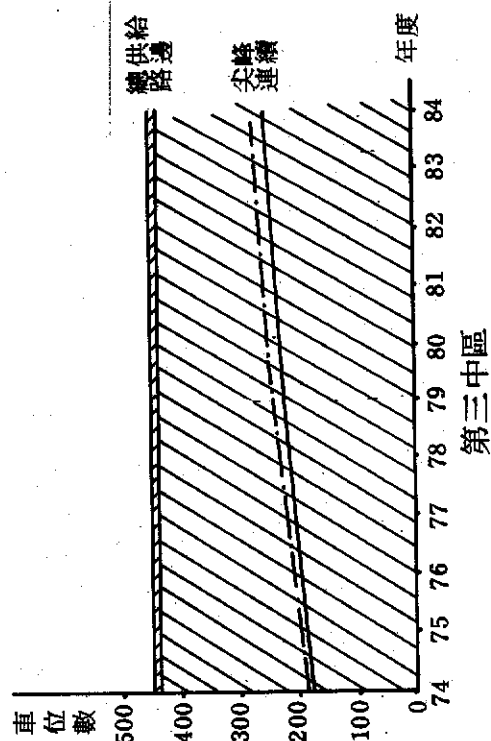
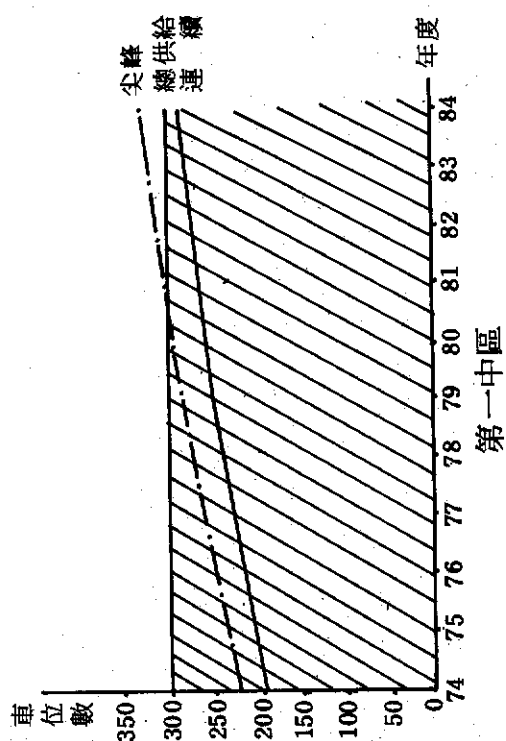
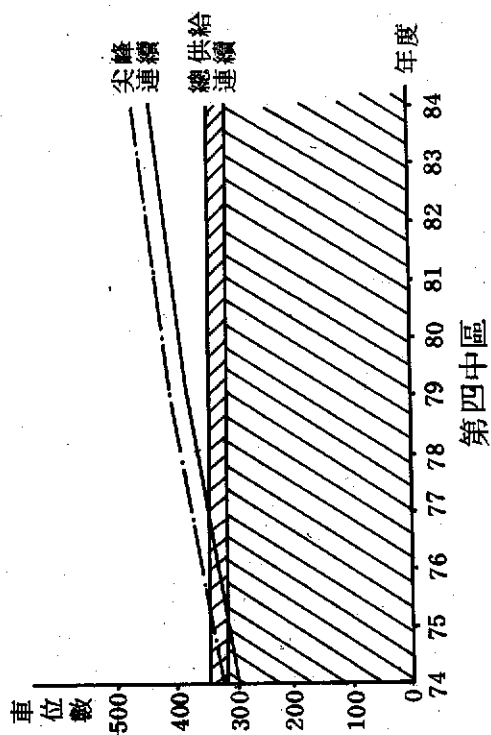
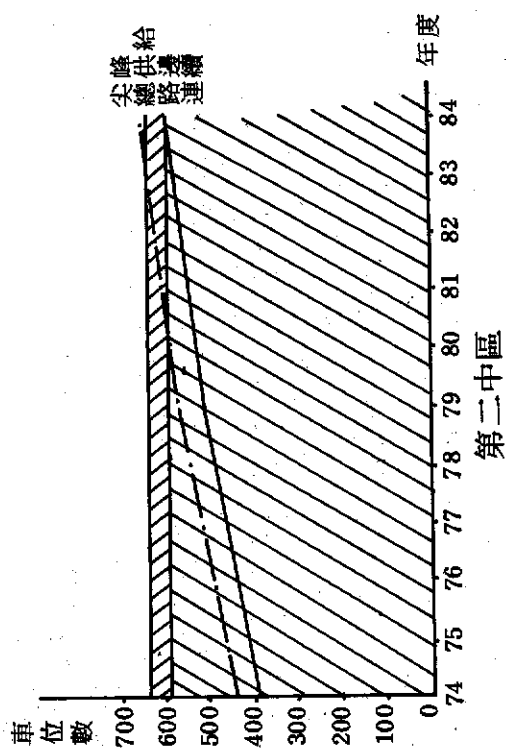


圖 4-9 板橋地區停車供需比較圖

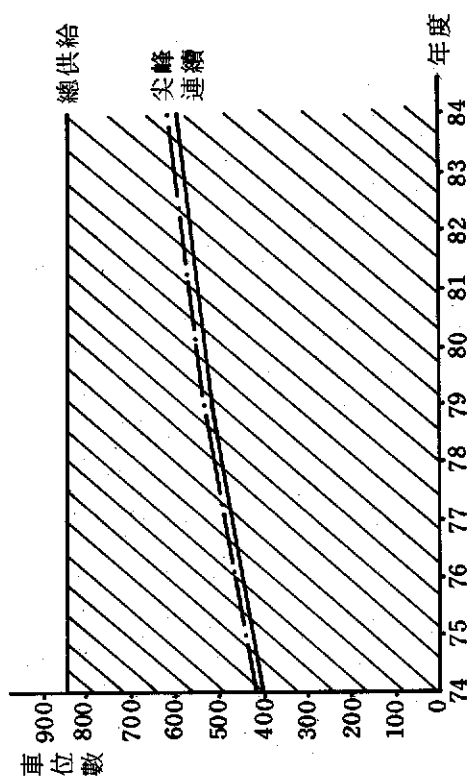
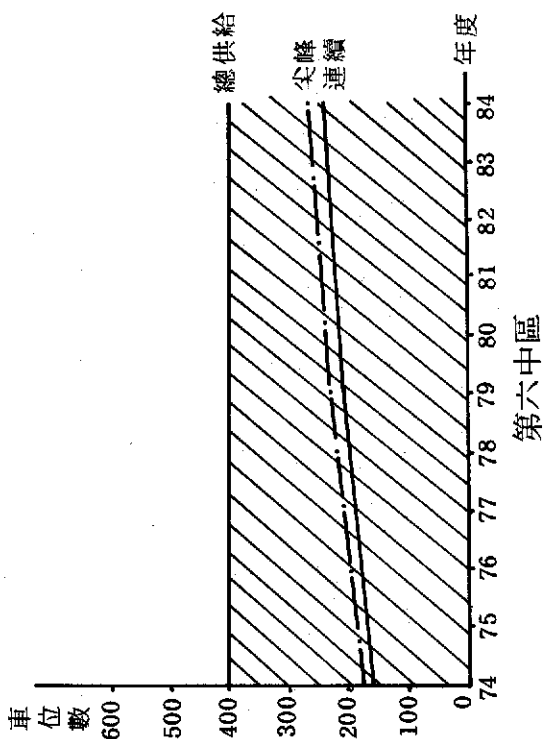
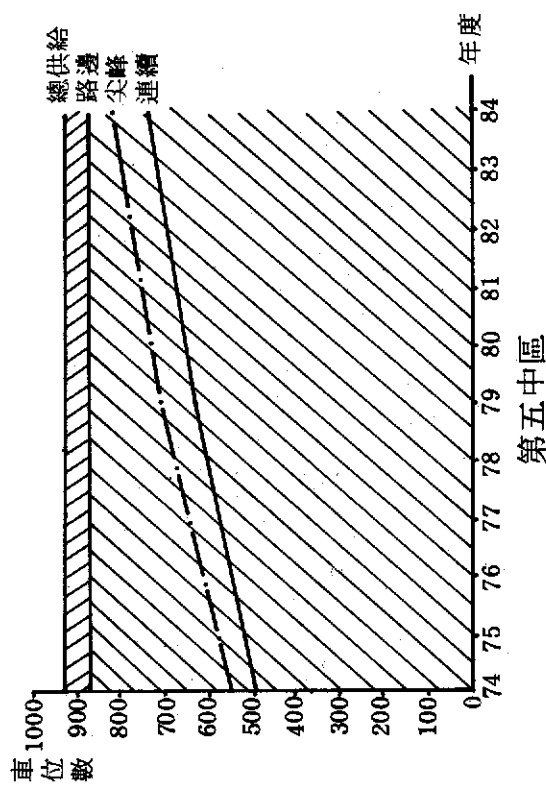


圖 4-9 板橋地區停車供需比較圖 (續)

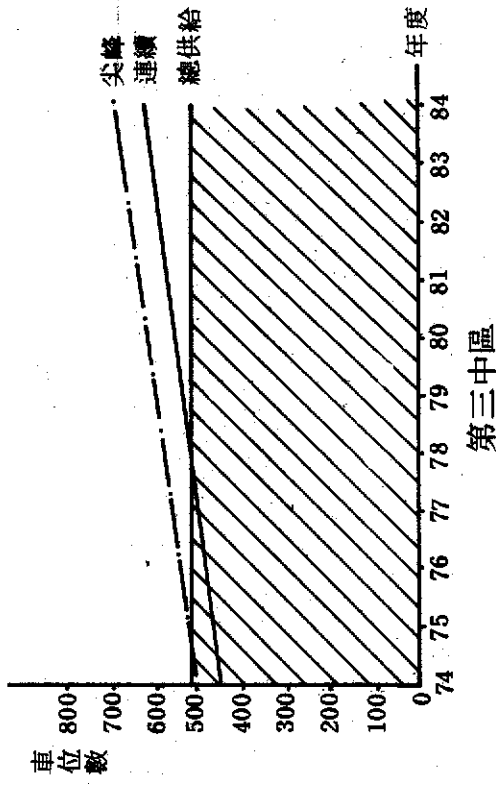
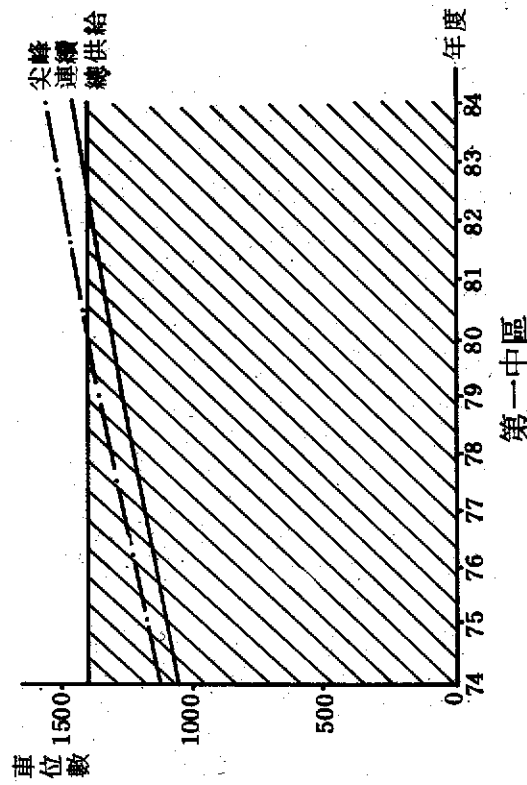
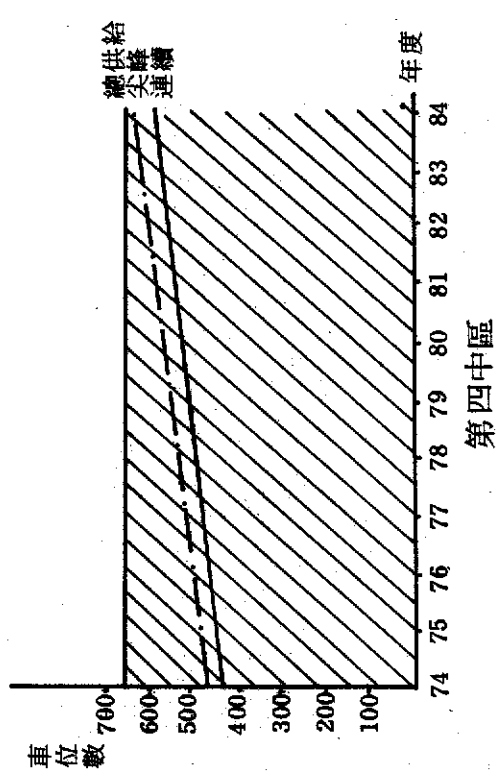
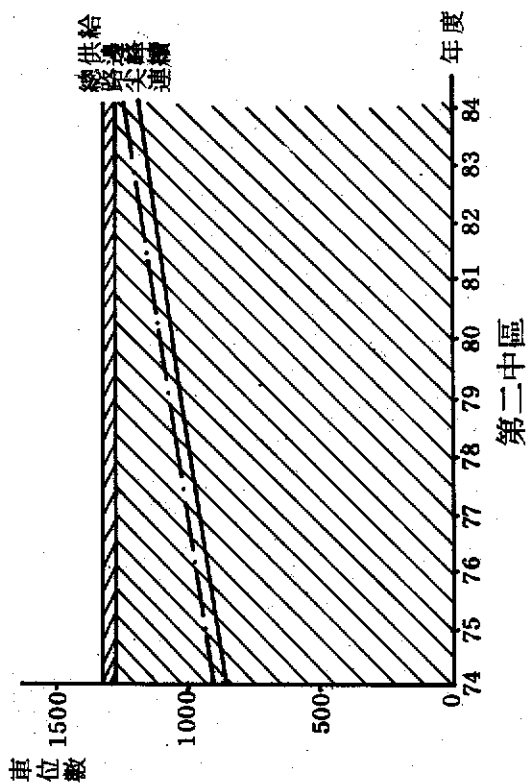


圖 4-10 三重地區停車供需比較圖



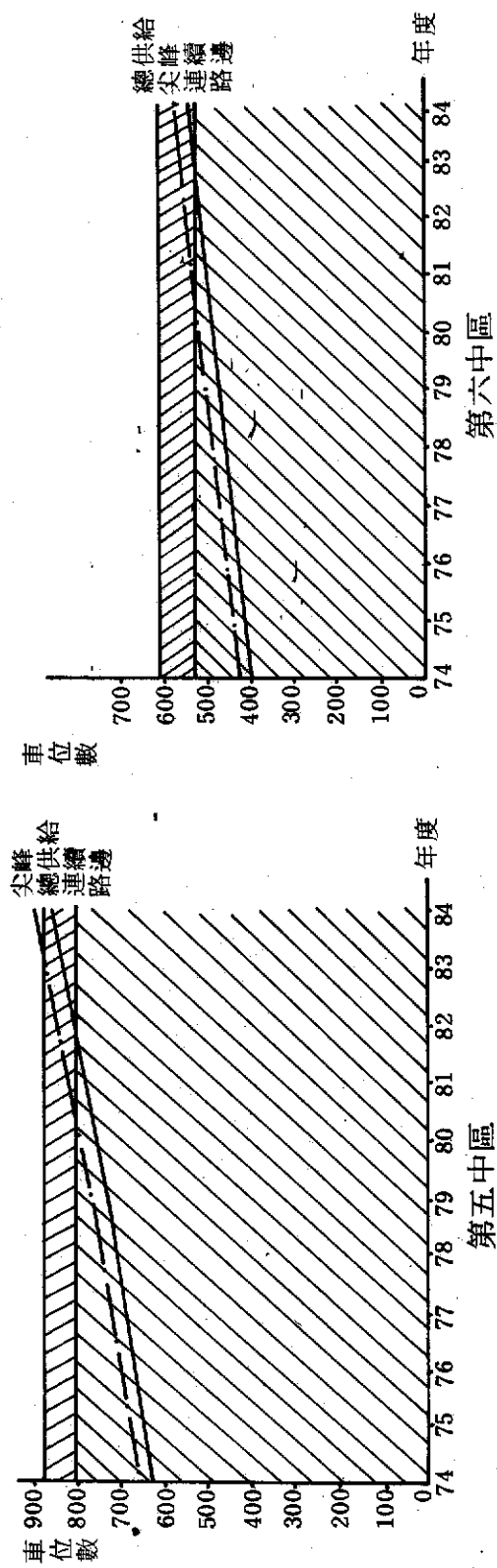


圖 4-10 三重地區停車供需比較圖 (續)

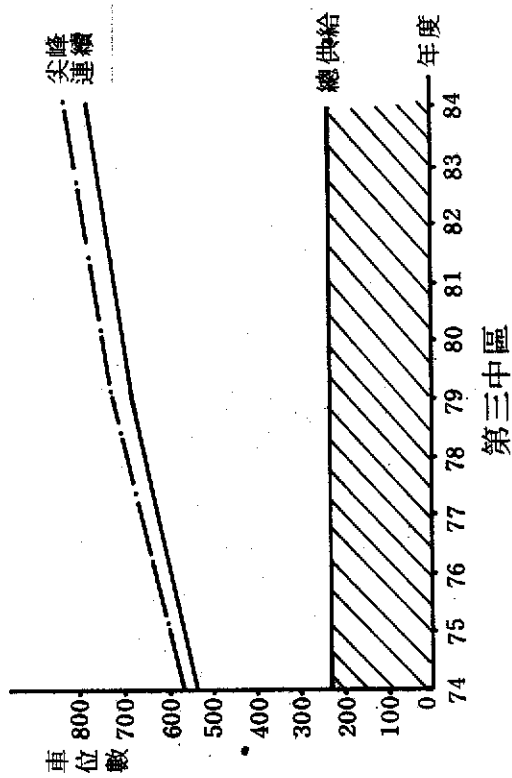
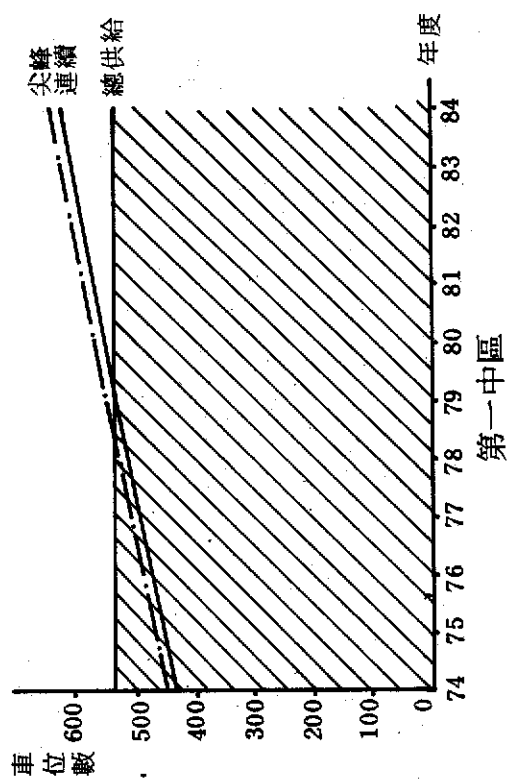
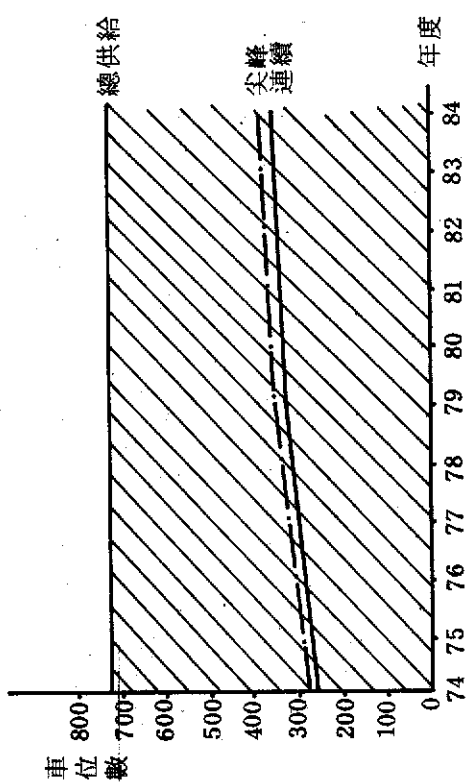
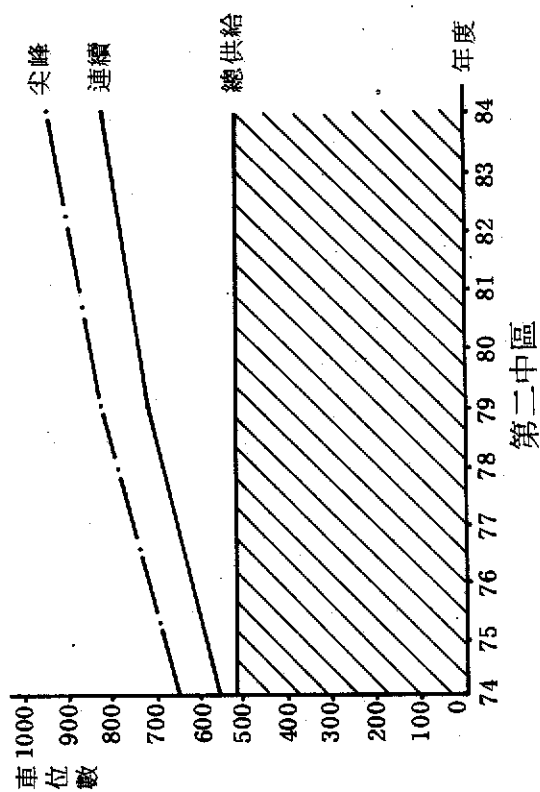


圖 4-11 中永和地區停車供需比較圖

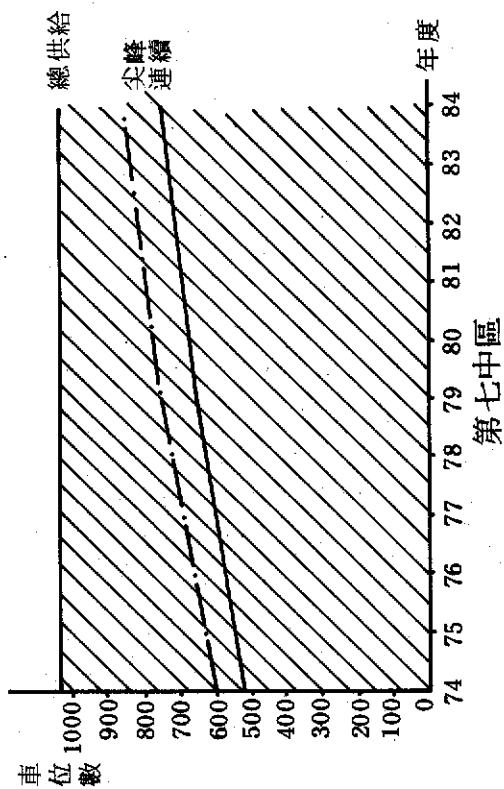
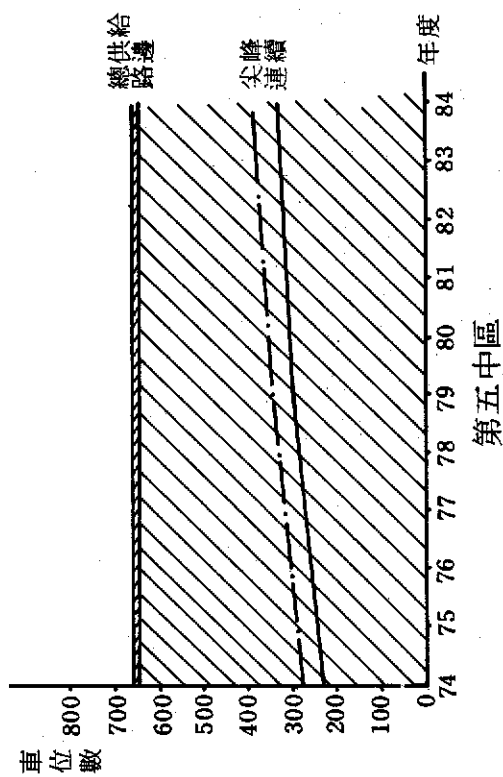
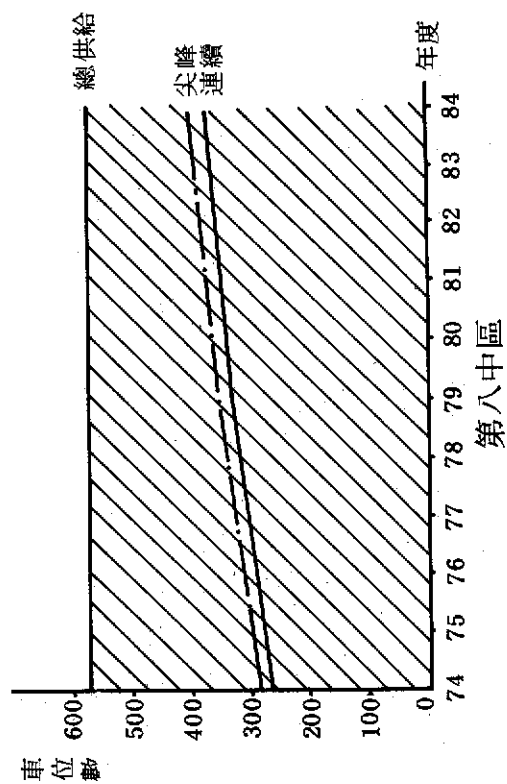
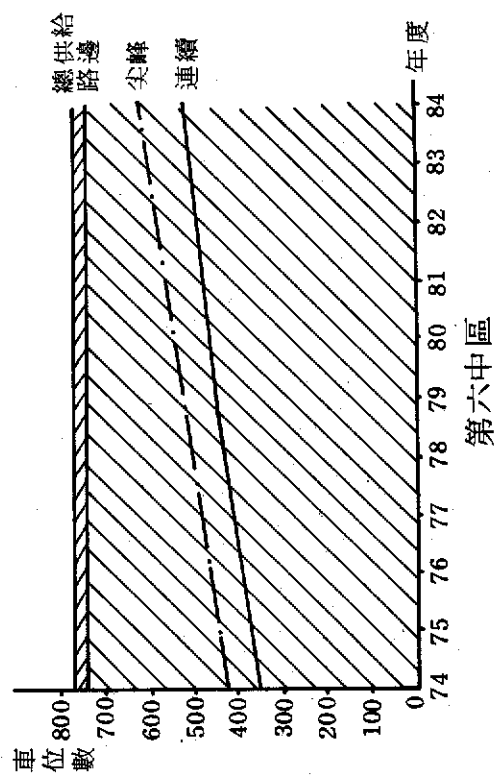


圖 4-11 中永和地區停車供需比較圖 (續 1)

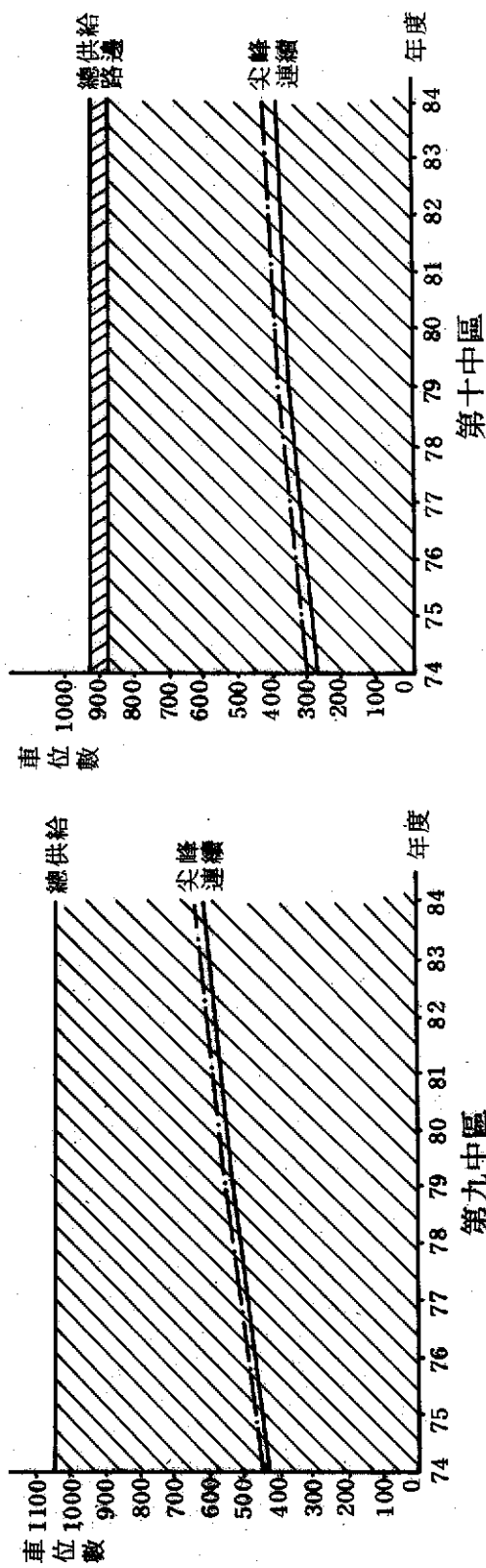


圖 4-11 中永和地區停車供需比較圖 (續 2)

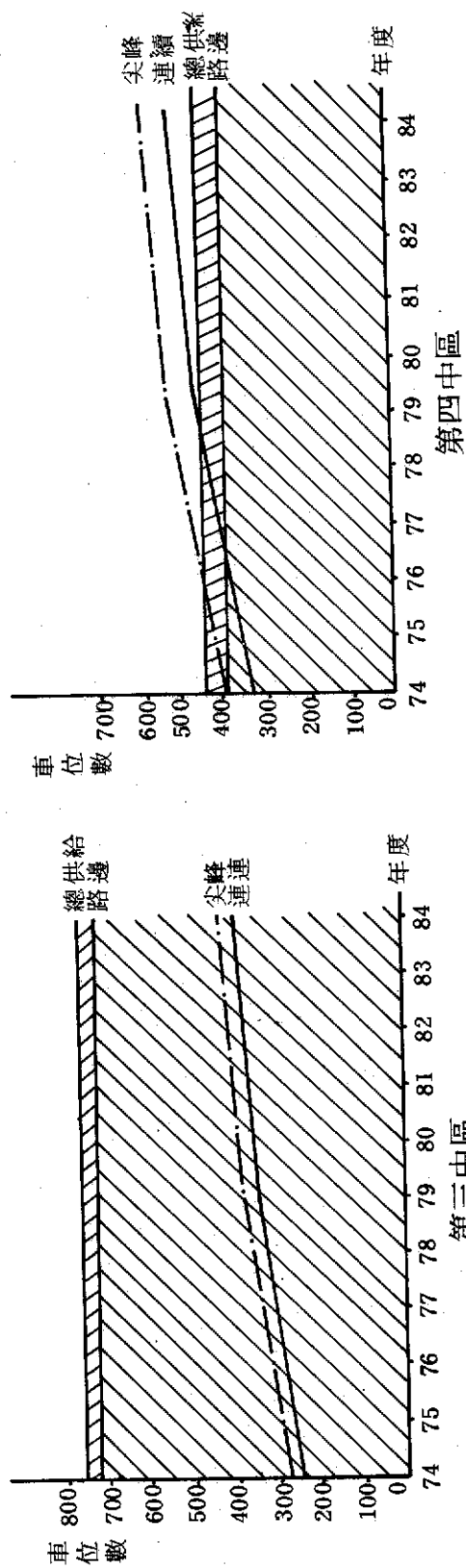
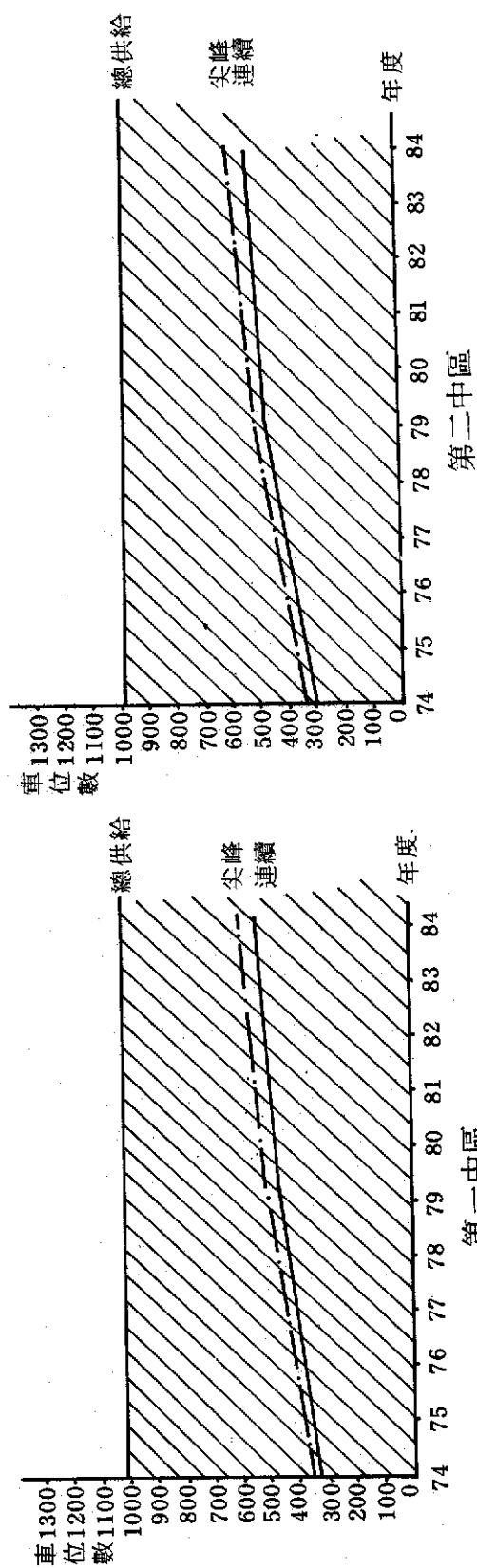


圖 4-12 新莊地區停車供需比較圖

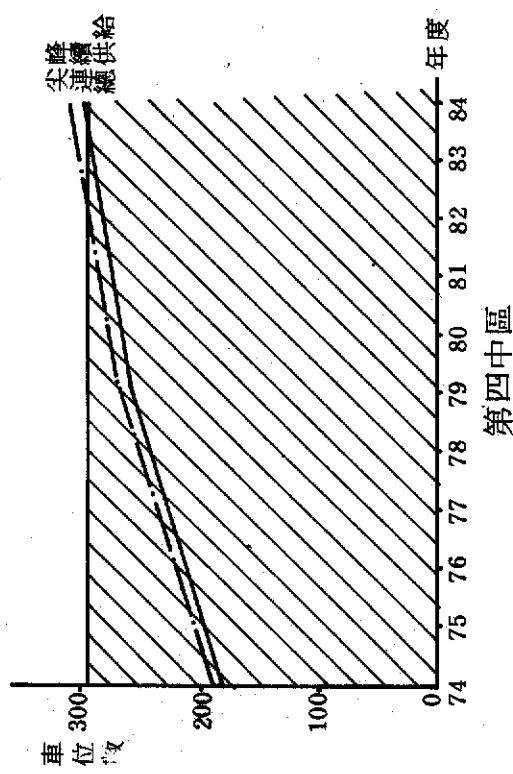
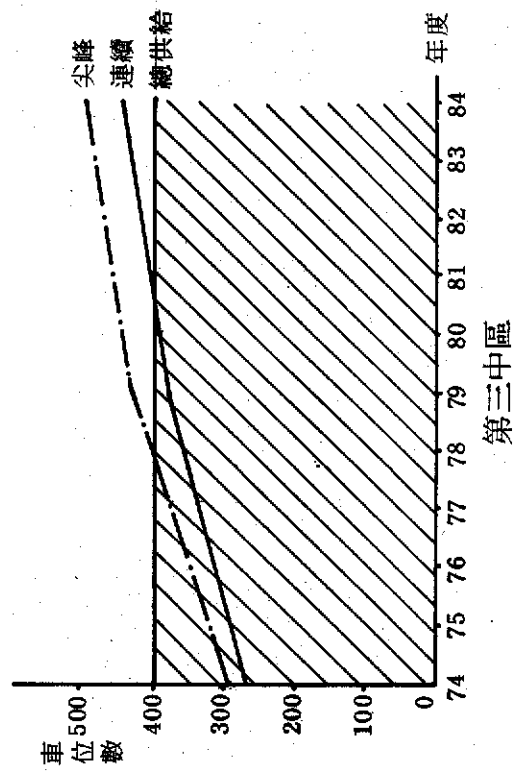
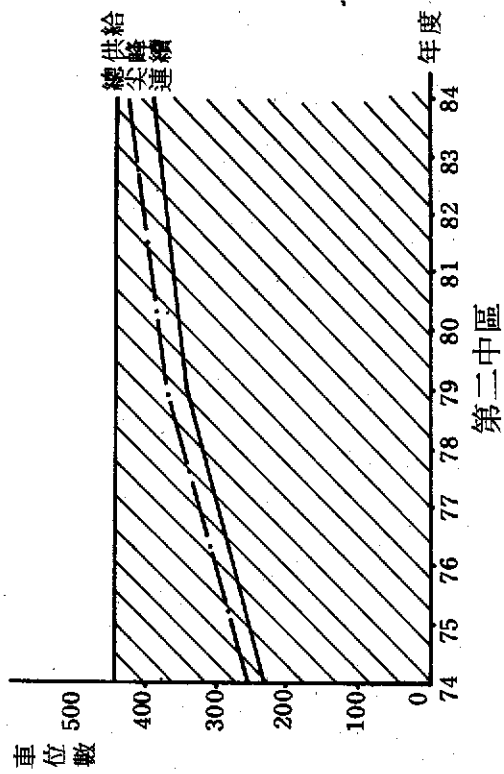
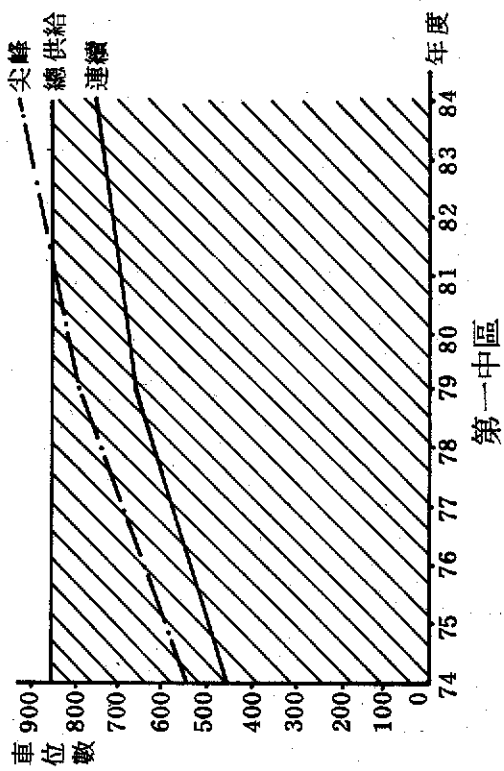


圖 4-13 新店地區停車供需比較圖

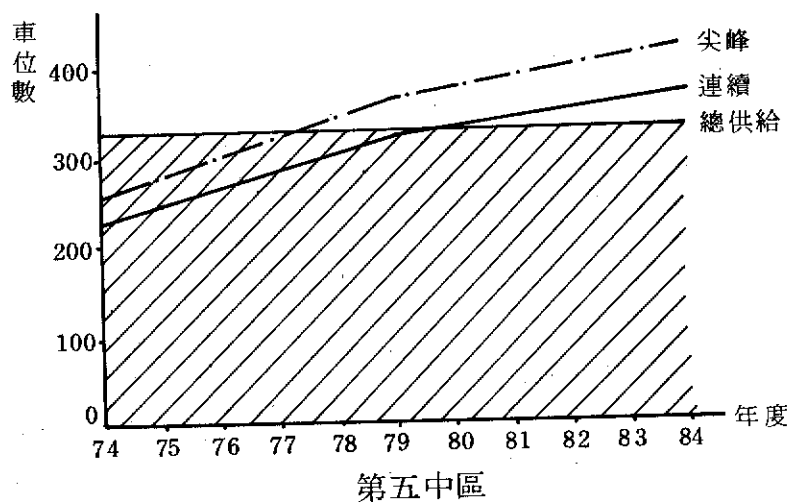


圖 4-13 新店地區停車供需比較圖 (續)

## 第五章 停車場發展計畫

### 5.1 停車課題與對策

依據前章的分析，台北縣主要停車問題可以歸納如下：

1. 市區活動頻繁之核心地區停車設施不足，主要停車設施均為路邊停車方式，缺乏路外停車場，都市計劃停車場用地大部份佈於外圍地區。此一現象幾乎為台灣地區早期發現都市的通病，基本原因在於制訂都市計劃規模小，車輛亦不多，鮮少劃設停車用地，而後又未能配合都市實際發展情況適時合理的檢討修訂。永和市之都市計劃迄今仍無停車場用地即為一特例。
2. 現有公共停車設施無論路邊或路外均未收費，任由車輛隨意停放，有限的停車空間未能有效的管理利用，間接亦為私人投資興建公共停車意願低落原因之一。
3. 停車管理機構權責分散，管理主體不明確，且屬於兼辦性質業務缺乏專業人力。此外經費短缺之問題，台北縣或較其他都市更為嚴重。
4. 其他一般共同性問題如建築物附設停車空間之規定如何加強管制，嚴格執行，以及如何提高私人興建停車場之投資意願，雖不在本計劃探討範圍之內，但亦為不可忽視的問題。

停車問題基本上為整體都市發展與交通建設計劃的一環，停車政策需兼顧都市發展與交通之需要。都市中心地區道路面積與土地資源有限，倘若大量劃設路邊停車位或興建路外停車場非但不經濟，且將加速道路交通擁擠之惡化。反之，在國民所得日益提高，小汽車持有率持續增加，而大眾運輸系統之服務水準仍有待改善的情形下，倘若一味的限制小汽車進入市中心區，將使許多人裹足不前，造成都市機能的衰退。故合理的停車政策應視各別都市的發展程度與特性，以及



道路網之最大容量綜合研析，擬定適當的政策與發展策略。本計劃因研究經費與時間之限制，無法對路網容量深入分析決定最適當的停車供給容量上限，再據而研議停車政策及策略。惟就規劃範圍內之發展情況研判，原則上認為：

- 1.路邊停車場至少在短期內仍將是主要停車供給設施，因路外停車場不但用地取得不易，所需經費龐大，施工時間亦較長，短中期內難望大量興建。
- 2.為使有限道路面積能發揮最高效用，短期內路邊停車設施應全盤衡量道路功能分類、實質情況、交通量以及停車需求等因素妥加規劃，實施停車收費制度並加強管理。主要道路現有路邊停車設施如因道路交通需要必須加以管制時，宜優先考慮採取較具彈性的方式，如僅在特定時間（如道路交通尖峰時間或白天）限制停車，其餘時間如不影響道路交通仍可開放停車。
- 3.儘速全面實施停車收費制度。停車收費除基本上符合經濟學「使用者付費」之公平原則外，至少尚有(1)間接抑制停車需求之成長，(2)縮短停車延時，提高車位週轉率與使用效率，以及(3)籌措部份停車管理維護與興建新停車場之經費來源。惟停車費率之訂定，除考慮經濟成本因素外，其結構應符合下列原則：(1)市中心區之費率應高於外圍地區，(2)同一地區之路邊停車費率應高於路外停車費率，(3)市中心區以計時收費，外圍地區以計項收費為宜。停車收入宜採「專款專用」之方式保管運用，避免移作其它用途。
- 4.基於現有路外停車設施普遍缺乏，未來仍宜適量闢建路外停車場，除由政府投資外，並應積極檢討修訂「獎勵民間投資興建停車場辦法」，以提高私人投資意願，結合政府與民間力量，作為發展中長期停車供給之策略，逐步減少路邊停車設施之比重。
- 5.路外停車設施用地之取得，除都市計劃保留之停車用地外，凡符合「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」中規定之其它公共設施

表 5.1 都市計畫公共設施用地多目標使用方案

多目標使用類別	公共設施用地類別	准許之使用	應具備之條件
(一)立體多目標使用	(一)公園	地下准予興建停車場	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.限於商業區或住宅區內計劃停車場用地不敷使用時，始准設置。</li> <li>2.公園面積 0.5 公頃以上。</li> <li>3.面臨道路 15 公尺以上，並另設專用出入口通道。</li> <li>4.應有完善之通風及消防設備。</li> </ol>
	(二)廣場	地下准予興建停車場	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.廣場面積 0.5 公頃以上。</li> <li>2.面臨道路寬度 15 公尺以上，並另設專用出入口通道。</li> <li>3.應有完善之通風、消防及安全設備。</li> </ol>
	(三)學校	運動場地下准予設停車場	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.位於商業區內學校用地。</li> <li>2.運動場面積應在 0.5 公頃以上。</li> <li>3.面臨道路寬度應在 15 公尺以上，並另設專用出入口、樓梯、通道。</li> <li>4.應有完善之通風、消防及安全設備。</li> </ol>
	(四)高架道路	下層准予作停車場使用	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.不得妨碍交通。</li> </ol>
(二)平面多目標使用	(一)公園	停車場	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.公園面積在五公頃以下者，建地面積不得超過百分之十五。</li> <li>2.公園總面積超過五公頃者，其超過部份之建地面積不得超過百分之十二。</li> <li>3.准許上項使用時，應有整體性計劃。</li> </ol>

用地如公園、廣場、學校、高架道路等宜優先考慮（詳表 5.1）。再其次為機關公地及市場等，較易執行。

## 5.2 近程改善計畫

依據 4.5 節之分析，目前發生停車設施容量不足之地區僅為永和第 2 區與第 3 區，需分別增加約 54 與 300 車位。第 2 區除週邊之永和路、竹林路以及福和路禁止路邊停車外，其餘路段均已開放停車，而上述路段均為永和地區主、次要幹道，故增加停車容量以闢建路外停車場為宜。永和市利用網溪國小操場闢建地下停車之計劃確有儘速付諸實施的必要。該計劃構想擬興建為地下二層，合計 324 車位，估計所需經費約一億八千萬元，完成後足敷該區未來十年之需要。在該項工程完工使用之前建議暫時開放福和路與竹林路允許單邊停車（事實上該等路段目前有甚多違規停放車輛），並全面實施停車收費，市公所旁國光路一帶，並可考慮採用計時收費方式以縮短停車延時，提高轉換率。福和路段長約 180 公尺，竹林路長約 700 公尺，單邊開放停車可增加約 120 車位，暫足容納目前尖峰停車需求。

至於第 3 區之福和路與永和路目前亦為禁止停車路段，其違規停車情形較第 2 區更為嚴重。區內並無可供興建路外停車場用地，惟鄰近中和境內有公（四）公園用地一塊，面積 11.58 公頃，週圍道路均在 15 公尺寬度以上，依據「都市計畫公共設施多目標使用方案」平面多目標使用之規定，可開闢為平面停車場面積約 1.45 公頃，全部開闢可提供約 480～580 車位。建議初期先開闢 300 車位，再配合需求成長分期闢建，同時在該平面停車場完成之前暫時考慮開放福和路單邊停車，並全面實施停車收費。

茲將上述近程改善計畫歸納如表 5.2。

表 5.2 台北縣停車改善計畫

性質	地區	編號	完成 年期	擬設位置	形 式	增 建 車位數	配 合 措 施
短期	中永和	中(1)	76	網溪國小 操 場	匝道式 地下層	324	完工啓用前開放福和路與竹林路單邊停車
		中(2)	76	中和公(四) 公園計劃 用 地	平 面	300	完工啓用前福和路開放停車
中期	板橋	板(1)	79	板橋分局 旁	平 面	55	
	三重	重(1)	79	縣立醫院 東側綠(三) 綠 地	匝道式 地下層	100	
	中永和	中(2)	79	中和公(四) 公園用地	平 面	140	
長期	新莊	莊(1)	84	新莊國中 操 場	機械式 地下層	130	
	板橋	板(2)	84	板橋農會	平 面	65	需辦理都市計畫用地變更
	三重	重(2)	84	公(五)都市 計劃公園 用 地	平 面	50	鄰近都市計畫道路需配合開闢
	中永和	中(2)	84	中和公(四) 公園用地	平 面	100	
		中(3)	84	永和公(六) 公園用地	平 面	100	
	新店	新(1)	84	新店公(七) 公園用地	平 面	45	

### 5.3 中長期改善計畫

表 5.2 係綜合短期、中期以及長期之改善計劃表，茲將中期與長期改善計畫分述如下：

#### 1. 中期改善計畫（民國 79 年）

- (1) 永和第 2 區在網溪國小地下停車場完成後將增加 324 車位，容納民國 79 年之需求（約 200 車位）仍有餘裕。第 3 區在民國 79 年需再增加之 140 車位可以繼續擴建中和公四平面停車場因應。
- (2) 板橋第 4 區在民國 79 年需增加約 40 車位，該區現有都市計畫停車場用地一塊，位於板橋分局旁邊，面積約 1,650 平方公尺，如開闢為平面停車場，約可提供 55 車位，足可容納至 79 年之需求。
- (3) 三重第 3 區在民國 79 年需增加約 20 車位。該區內既無停車場用地，亦無符合多目標使用規定之公共設施用地，惟一可能用地為鄰近縣立醫院東側都市計劃編號綠(三)之綠地。該綠地面積約 0.6 公頃，但目前僅剩一半約 3,000 平方公尺可供使用，三重市公所已計劃在近期內開闢為公園，建議配合公園之開闢興建匝道式地下一層停車場，約可提供 100 車位。
- (4) 新莊第 4 區在民國 79 年需增加約 30 車位，該區並無停車場用地，故擬加強停車管理，解決其停車位不足。

#### 2. 長期改善計畫（民國 84 年）

- (1) 永和第 2 區在民國 84 年所需增加之 302 車位，在網溪國小地下停車場完成後已足數需要。第 3 區需較 79 年再增加 100 車位，仍可以繼續擴建中和公四平面停車場因應。至於第 1 區所需增加之 87 車位，區內雖無適當用地，但其邊緣都市計劃編號公(六)永和惟一公園預定地市公所已計劃在近期內開闢，該地面積 6.28 公頃，依平面多目標使用規定可用以興建平面停車場面積最高可達 9,000 平方公尺，約 300 車位，建議先興建 100 車位即可容納該

區之需求。

- (2)板橋第 4 區在民國 84 年需較 79 年再增加 57 車位，板橋市公所於最近都市計畫通盤檢討時計劃將位於火車站附近板橋農會（府中路 29 號）現址，變更爲停車場用地，面積約 2,000 平方公尺，如開闢爲平面停車場可提供約 65 車位，足敷需求，建議該項計畫應於民國 84 年以前完成。
- (3)三重第 3 區在綠(三)公園地下停車場 100 車位完成後，勉強足夠容納民國 84 年需至於第 1 區在 84 年所需增加之 46 車位，區內現有公(四)與公(五)二處公園用地，面積分別爲 0.765 公頃與 0.89 公頃，均尚未開闢。公(四)位於文化路旁，進出交通方便，但目前由中華電台使用，需予以遷移。公(五)位於六張街頭，用地取得較爲容易，但附近都市計畫道路均未開闢，交通不便，經權衡二者利弊，似以選擇公(五)較爲適當。依平面多目標使用規定，可用以設置平面停車場之面積約 1,350 平方公尺，估計可提供約 45 車位，恰足容納 84 年需求。
- (4)新店第 3 區至民國 84 年需增加約 45 車位。該區現有公(五)與公(七)公園用地兩處，面積分別爲 0.43 與 0.92 公頃，均未開闢。依平面多目標使用規定可供興建平面停車場面積公(五)爲 640 平方公尺，公(七)爲 1,380 平方公尺，由於公(五)面積太小，故建議選擇公(七)用地設置 45 個車位。至於第 5 區當初列入調查範圍之目的僅在了解新店車站附近之停車供需現況，該區範圍僅包括北新路兩旁，預測結果似無太大意義，故不考慮。
- (5)新莊第 4 區擬利用多目標使用方案規定之用地爲新莊國中操場，面積約 2,000 平方公尺。由於基地面積太小，建議闢建爲機械式地下二層停車場，約可提供 130 車位。停車場完成後將車足以容納該區至民國 84 年之需求。

圖 5-1 至圖 5-5 爲本計畫建議興建路外停車場位置之示意圖。

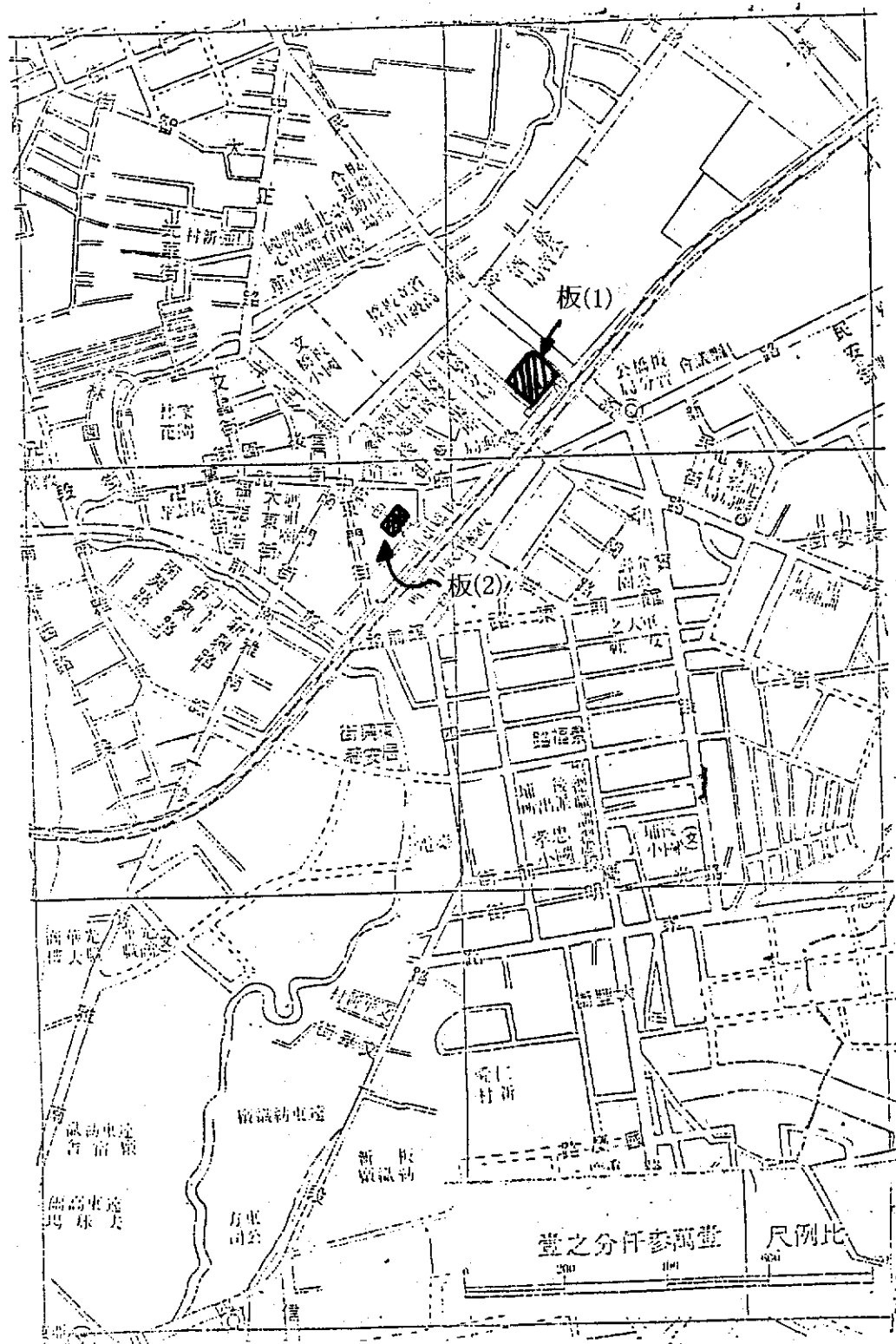


圖 5-1 板橋市停車場興建位置示意圖

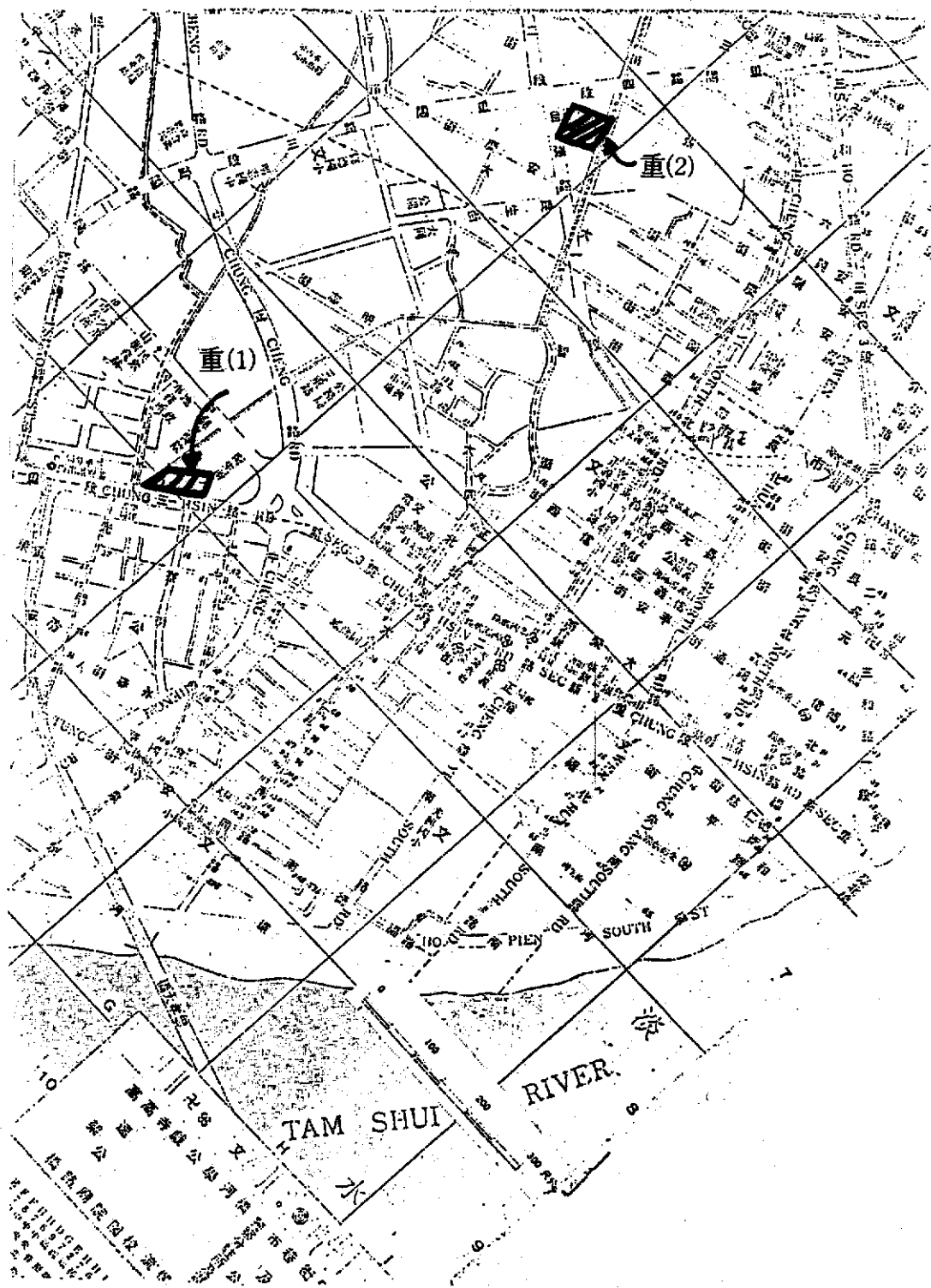


圖 5-2 三重市停車場興建位置示意圖









#### 5.4 其他配合措施與改善方案

上述改善方案基本上係依據容納預測目標年最高三小時平均需求而研擬。除硬體建設之外，較重要之短期配合措施有(1)實施停車收費，(2)加強違規取締與管理，(3)嚴格執行建築物附設停車空間違規使用之取締與管理，(4)加強各停車場管理機構之人力與專業技術。至於較長期之配合措施，主要有：(1)積極檢討修訂「獎勵民間投資興建停車場辦法」，提高私人投資興建公共停車場之意願，(2)都市計畫應配合都市實際發展情況，適時通盤檢討修訂，酌量增加停車場用地。

## 第六章 停車場建設草案

### 6.1 建設計畫

根據第五章之分析，本計劃規劃範圍在未來十年內需分期增建路外停車場九處，方能容納預測之未來連續最高三小時平均需求，包括中永和三處、三重市二處、板橋二處、新莊與新店各一處，詳如表

5.2。有關停車場型式之選擇，倘若開闢為平面停車場足以容納需求，原則上係優先考慮平面建造方式，以節省工程經費，縮短施工時間，減少使用後之營運維護費用，並便利行人進出。至於公園或學校操場地下停車場型式之選擇，則以基地面積大小為主要考慮因素，除非基地面積太小，否則以優先考慮匝道式為原則，故本計劃所建議興建之九處路外停車場，除永和網溪國小與三重綠(白)公園為匝道式，新莊國中操場為機械式外，其餘六處均為平面方式。

### 6.2 經費概估

上項建設計畫草案所需經費，依據交通部運輸研究所所提供之每車位單位成本資料（按民國73年幣值折算）平面方式包括用地 35.8 萬元，不包括用地 10 萬元，機械式包括用地 65 萬元，不包括用地 60 萬元，匝道式包括用地 50 萬元，不包括用地 45 萬元概估所需總經費短期約一億八千萬元，中期約一億一千五百萬元，長期約一億一千四百萬元，三期合計共約三億五千八百萬元。有關各期經費概估值詳如表 6.1。

### 6.3 建設財源籌措辦法

關於路外停車場建設財源之籌措如能由民間投資興建，自行經營

表 6.1 停車場建設經費估計表

年期	停車場 編 號	增 建 車位數	形 式	單 位 成 本 (萬元/車位)	合計成本 ( 萬元 )	總 經 費 ( 萬元 )
短 期	中 (1)	324	匝 道 式 地下二層	—	15,000	18,000 (25,740)
	中 (2)	300	平 面	10.0 (35.8)	3,000	
中 期	板 (1)	55	平 面	10.0 (35.8)	550	6,450 (11,481)
	重 (1)	100	匝 道 式 地下一層	45.0	4,500	
	中 (2)	140	平 面	10.0 (35.8)	1,400 (5,012)	
長 期	莊 (1)	130	機 械 式 地下二層	60.0	7,800	11,400 (13,077)
	板 (2)	65	平 面	10.0 (35.8)	650 (2,327)	
	重 (2)	50	平 面	10.0	500	
	中 (2)	100	平 面	10.0 (35.8)	1,000 (3,580)	
	中 (3)	100	平 面	10.0	1,000	
	新 (1)	45	平 面	10.0	450	
三期經費合計 = $\frac{35,850}{52,391}$ 萬元 (73年幣值)						

\* ( ) 內係含用地費之經費。

管理，政府僅負監督責任，而將有限的經費應用在其它公共建設，當爲最理想之方式。但自「獎勵民間投資興建停車辦法」公佈以來，迄仍乏人問津之現象而言，除非現行獎勵辦法酌加修改放寬，同時全面提高停車費率，並嚴格執行違規停車之取締，否則難望吸引民間之投資意願，而上述情況之改變牽涉層面與因素甚爲廣泛複雜，似非短期內可以實現。

在已實施停車收費且專款專用之都市，一般亦常以收入專款做爲興建路外停車場之部份或全部財源，但台北縣尚未實施停車收費辦法。故短、中期內惟一實際可行之財源籌措辦法只有由政府，包括市公所、縣政府、台灣省政府等各級地方政府以及中央政府編列預算辦理。理論上停車場之興建屬地方性公共工程建設，宜由各地方主管機構市公所編列預算辦理，如有困難再循行政體系申請上級政府酌加補助。本計畫因性質較爲特殊，係由行政院指示交通部辦理，並已列管，鑒於台北縣以及各市公所財政一般並不寬裕，爲使此一計畫能順利推動實施，原則上以申請中央全額補助之方式辦理爲宜。

依過去中央補助地方政府辦理公共工程建設之慣例，最多亦僅全額補助工程經費，用地取得以及地上物之拆遷補償費用，必需由地方政府自行負擔。本計劃估計之五億二千四百萬元總經費中，屬於工程費用部份約三億三千七百萬元，十年平均每年僅約三千四百萬元，建議由中央全額補助。其餘約一億八千七百萬元屬於用地取得與拆遷補償費用，建議原則由各市公所全年編列預算配合辦理，如有必要再由台北縣政府或台灣省政府酌予補助。

## 第七章 結論與建議

### 7.1 結 論

1. 依據停車現況調查分析結果，六縣轄市規劃範圍內之停車問題以永和中信公司、市公所與金銀百貨公司一帶最為嚴重，現有停車設施容量已無法容納需求，違規停車情形甚為普遍，其次為三重市中心區以及板橋火車站前台北縣政府一帶，停車設施之使用率在尖峯需求時間已接近飽和狀態。
2. 依據本規劃報告之預測未來各地區之停車需求仍將持續成長，至民國79年將增加約18%~43%，其中以新店地區成長最快，三重最為緩和。至民國84年時將增加約38%~66%，仍以新店地區最高，三重地區為緩和，上述成長率較各地區近年來之人口成長率高，但低於小汽車持有數。根據上項預測，未來十年之內永和第1、2、3區，板橋第4區，三重市第1、3區，新莊第4區，以及新店第3區均需設法增加停車容量方能容納停車需求。
3. 台北縣主要停車問題可以歸納如下：
  - (1) 市區活動頻繁之核心地區停車設施不足，主要停車設施均為路邊停車方式，缺乏路外停車場，都市計劃停車場用地大都分佈於外圍地區。此一現象幾乎為台灣地區早期發展都市的通病，基本原因在於制訂都市計畫時規模小，車輛亦不多，鮮少劃設停車用地，而後又未能配合都市實際發展情況適時合理的檢討修訂。永和市之都市計劃迄今仍無停車場用地即為一特例。
  - (2) 現有公共停車設施無論路邊或路外均未收費，任由車輛隨意停放，有限的停車空間未能有效的管理利用，間接亦為私人投資興建公共停車場意願低落原因之一。



- (3)停車管理機構權責分散，管理主體不明確，且屬於兼辦性質業務，缺乏專業人力。此外經費短缺之問題，台北縣或較其它都市更為嚴重。
- (4)其它一般共同性問題如建築物附設停車空間之規定如何加強管制，嚴格執行，以及如何提高私人興建停車場之投資意願，雖不在本計畫探討範圍之內，但亦為不可忽視的問題。

## 7.2 建 議

- 1.儘速全面實施停車收費制度。停車收費除基本上符合經濟學「使用者付費」之公平原則外，至少尚有(1)間接抑制停車需求之成長，(2)縮短停車延時，提高車位週轉率與使用效率，以及(3)籌措部份停車管理維護與興建新停車場之經費來源之功效。停車費率之訂定，除考慮經濟成本因素外，其結構應符合下列原則：(1)市中心區之費率應高於外圍地區，(2)同一地區之路邊停車費率應高於路外停車費率，(3)市中心區以計時收費，外圍地區以計項收費為宜。停車收入宜採「專款專用」之方式保管運用，避免移作其它用途。
- 2.短期內宜先增加各停車主管機構之人力，積極加強從事停車場之規劃、設計與管理。
- 3.建議未來十年內分期增建路外停車場九處，包括中永和三處，板橋市二處，三重市二處以及新莊與新店各一處。所需經費請中央專案全額補助。
- 4.積極檢討修訂「獎勵民間投資興建停車場辦法」，提高私人興建公共停車場之投資意願。

## 主要參考文獻

1. 交通部運輸計劃委員會，“停車場規劃手冊”，72年9月。
2. 內政部，“台灣北區區域計畫”，69年2月。
3. 台北縣政府，“台北縣及關聯地區都會發展研討會專刊”，72年12月。
4. 台北縣政府，“台北縣環河快速道路計畫”，72年6月。
5. 台灣省住宅及都市發展局，“台北近郊公共工程建設計畫”，72年10月。
6. 台北縣政府，“變更三重都市計畫（通盤檢討）計畫書”，73年10月。
7. 台北縣政府，“變更板橋都市計畫（第一次通盤檢討）計畫書，72年10月。
8. 台北縣政府，“變更中和都市計畫（第一次通盤檢討）計畫書，73年9月。
9. 台北縣政府，“變更永和都市計畫（公共設施通盤檢討）計畫書，72年7月。
10. 台北縣政府，“變更新店都市計畫（公共設施通盤檢討）說明書，73年9月。
11. 台北縣政府，“變更新莊都市計畫（第一次通盤檢討）說明書，74年1月。
12. 國立交通大學交通運輸研究所，“停車場管理制度與費率之研究”，69年12月。
13. 內政部營建署，“建築物附設停車空間問題之研究”，73年9月。
14. 內政部營建署，“獎勵民間投資興建停車場辦法”，73年5月。

15. 台北市政府工務局新建工程處，“台北市停車問題之研究”，69年9月。
16. 台北縣政府，“台北縣對院頒「交通改善方案」各項工作執行情形及績效檢討報告”，74年2月。