

85-88-650

台北市不同土地使用
停車產生率計算之調查研究

交通部運輸研究所

中華民國八十五年十二月

交通部運輸研究所合作研究計畫出版品摘要表

出版品名稱：			
台北市不同土地使用停車產生率計算之調查研究			
國際標準書號（或叢刊號）	政府出版品統一編號	運輸研究所出版品編號	
	009104850810	85-88-650	
本所主辦單位：綜合技術組 主管：歐陽餘慶 計畫主持人：歐陽餘慶 研究人員：陳賓權 聯絡電話：02-3496870 傳真號碼：02-7120223	合作研究單位：鼎漢國際工程顧問股份有限公司 計畫主持人：沈添財 研究人員：石丸、唐文斌、王雲雲、汪曉岫 地址：台北市信義路四段306號13F之一 聯絡電話：02-7044369	研究期間 自85年1月 至85年6月	
關鍵詞：停車產生率、旅次產生率、土地使用分區			
<p>摘要：</p> <p>停車問題一直是國內重要的交通問題之一，不但大量的時間與燃料被消耗在尋找停車位上，停車無序也造成道路空間的減縮，都市景觀的破壞，更間接影響了行車安全。因此，如何能在有限的空間中滿足停車的需求，就有賴停車需求預測的正確性了。</p> <p>本計畫之目標乃是計畫配合旅次產生率、運具分配、承載率等特性，來發展一套由各時段旅次產生率計算停車產生率的模式，作為各項土地開發、都市更新估算其停車供給之參考。研究範圍以台北市為調查範圍，依照土地使用分類以及區位之不同區分為20群組。主要研究項目包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、調查方法、抽樣方法、統計檢定分析與推估技術之研擬與說明。 二、各種土地使用分區下之建築物使用特性調查。 三、各種土地使用分區下之建築物旅次特性調查與分析。 四、建築物內員工或住戶、訪客與潛在的停車需求調查。 五、平均小時停車產生率之計算。 六、建立各種土地使用型能之停車產生率公式。 <p>經由本計畫之調查分析結果，發現即使在同一群組下，不同使用方式的建築物，其停車產生率也有相當程度的差異存在。而同一使用類型的建築物，其停車產生特性亦存在有地區性及其他因素影響產生的差異。</p>			
出版日期	頁數	工本費	本出版品取得方式
85年12月	257	300	凡屬機密或限閱性出版品均不對外公開。一般性出版品。公營、公益機關團體及學校可函洽本所免費贈閱；私人及私營機關團體可按工本費價購。
<p>管制等級：</p> <p><input type="checkbox"/>機密（<input type="checkbox"/>解密日期為 年 月 日，<input type="checkbox"/>主辦單位視情況辦理解密）</p> <p><input type="checkbox"/>限閱（<input type="checkbox"/>解限日期為 年 月 日，<input type="checkbox"/>主辦單位視情況辦理解限）</p> <p><input type="checkbox"/>一般</p>			
備註：本研究之結論與建議不代表交通部之意見。			

PUBLICATION ABSTRACTS OF RESEARCH PROGRAM
INSTITUTE OF TRANSPORTATION
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TITLE: <p style="text-align: center;">The Study of Parking Generation Rates for Different Land-Uses in Taipei City</p>			
ISBN(OR ISSN)	UNIFORM SERIAL CODE FOR GOVERNMENT PUBLICATIONS <p style="text-align: center;">009104850810</p>	IOT SERIAL NUMBER <p style="text-align: center;">85-88-650</p>	
DIVISION: INTERDISCIPLINARY RESEARCH DIVISION DIVISION CHIEF: Yu Ching Ou-Yang PRINCIPAL INVESTIGATOR: Yu Ching Ou-Yang PROJECT STAFF: Pin-Chuan Chen PHONE: 886-2-3496870 FAX: 886-2-7120223		PROJECT PERIOD FROM 1996.1. TO 1996.6.	
RESEARCH AGENCY: THI Consultants Inc. PRINCIPAL INVESTIGATOR: T. Steven Shen PROJECT STAFF: Maru Shih, Ben Tang, Major Chang, Yunpang Wang, Ida Wong ADDRESS: 13F-1,360, Sec.4, Shin-Yi Rd, Taipei PHONE: 886-2-7044369			
KEY WORDS: parking generation rate, trip generation rate, land use			
ABSTRACT: <p>The parking problem has been one of the serious traffic problems for a long time in Taiwan. It not only results in consuming lost of time and fuel for looking for parking spaces, but also makes the spaces of the driveways reduced. Furthermore, the parking problems also affect people's safety. Therefore, satisfying the parking demand in the limited space can be achieved by controlling the accuracy of the parking demand forecast.</p> <p>The object of this research is to develop a model to calculate the parking generation rate by considering the trip generation rate, mode split rate, and the car occupancy. This model can be used to calculate the amount of the parking demand for the different land uses in Taipei City. According to the regulation of the land use in Taipei, the whole city will be classified into twenty groups. The content of this research includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.The methodology of survey and sampling, and statistics estimates. 2.The survey of the characteristics of sample buildings in each classified group. 3.The survey of the trip characteristics of sample buildings in each classified group. 4.The survey of the implied parking demand for each sample building. 5.The calculation of the average hourly parking generation rate. 6.The development of the parking generation model for each land use. <p>The result of the survey shows that parking generation rates of the buildings, with different usage, in the same classified group are different significantly. Moreover, the characteristics of the parking generation of the buildings, with the same usage, are also different. It may be explained mainly by their different locations.</p>			
DATE OF PUBLICATION <p style="text-align: center;">December 1996</p>	NUMBER OF PAGES <p style="text-align: center;">257</p>	PRICE <p style="text-align: center;">300</p>	CLASSIFICATION <input type="checkbox"/> SECRET <input type="checkbox"/> CONFIDENTIAL <input type="checkbox"/> UNCLASSIFIED
The views expressed in this publication are not necessarily those of Ministry of Transportation and Communications.			

目 錄

目 錄.....	i
表目錄.....	iii
圖目錄.....	xii
第一章 緒 論	1
1.1 研究緣起.....	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究範圍與對象.....	3
1.4 研究內容	3
1.5 研究流程	4
第二章 相關文獻回顧	7
2.1 國內文獻回顧	7
2.2 國外文獻回顧	14
第三章 工作內容與方法	23
3.1 調查樣本抽樣	23
3.2 建物使用調查	29
3.3 旅次特性調查	29
3.4 住戶訪問調查	31
3.5 資料分析與停車產生率估算	36
第四章 調查結果分析	41
4-1 行政區.....	41
4.2 文教區	76
4-3 風景區	100
4-4 量販店	108
4.5 工業區	122
4-6 住宅區	151
4.7 商業區	193

第五章 停車產生率推估模式	253
5.1 基本概念	253
5.2 模式推導	253
5.3 基本假設	254
第六章 結論與建議	257
6.1 結論	257
6.2 建議	261
參考文獻	263
附錄一 調查樣本基本資料	
附錄二 各樣本停車產生率資料整理	
附錄三 期中、期末報告審查意見	

表目錄

表 2.1-1 建築物調查對象與時段表	9
表 2.1-2 汽車停車空間標準研議	10
表 2.1-3 機車停車空間標準研議	11
表 2.1-4 順道旅次屬性表	12
表 2.1-5 多目的旅次屬性表	13
表 2.2-1 ITE 停車產生率調查表	16
表 2.2-2 ITE 停車產生率調查使用的土地使用分類	20
表 3.1-1 調查樣本數彙整表	26
表 3.1-2 樣本建築物使用方式分類	27
表 3.2-1 建築物內部使用調查表	30
表 3.3-1 建築物進出人旅次調查表	32
表 3.3-2 建築物進出人旅次訪問表	33
表 3.4-1 車輛持有與承載率調查表	35
表 4.1-1 基層機關旅次目的與旅次型態關連表	42
表 4.1-2 基層機關旅次型態與停留時間關連表	43
表 4.1-3 基層機關旅次型態與運具選擇關連表	43
表 4.1-4 基層機關車輛平均乘載率表（到達）	44
表 4.1-5 基層機關車輛平均乘載率表（離開）	44
表 4.1-6 基層機關停車型態分佈	44
表 4.1-7 基層機關之潛在停車需求分佈	45
表 4.1-8 基層機關之停車產生率	46
表 4.1-9 公務機關旅次目的與旅次型態關連表	49
表 4.1-10 公務機關旅次型態與停留時間關連表	50
表 4.1-11 公務機關旅次型態與運具選擇關連表	50
表 4.1-12 公務機關車輛平均乘載率表（到達）	51
表 4.1-13 公務機關車輛平均乘載率表（離開）	51

表 4.1-14 公務機關停車型態分佈	51
表 4.1-15 公務機關之潛在停車需求分佈	52
表 4.1-16 公務機關之停車產生率	52
表 4.1-17 醫療機構旅次目的與旅次型態關連表	55
表 4.1-18 醫療機構旅次型態與停留時間關連表	56
表 4.1-19 醫療機構旅次型態與運具選擇關連表	56
表 4.1-20 醫療機構車輛平均乘載率表（到達）	57
表 4.1-21 醫療機構車輛平均乘載率表（離開）	57
表 4.1-22 醫療機構停車型態分佈	58
表 4.1-23 醫療機構之潛在停車需求分佈	58
表 4.1-24 醫療機構之停車產生率	59
表 4.1-25 郵局旅次目的與旅次型態關連表	62
表 4.1-26 郵局旅次型態與停留時間關連表	63
表 4.1-27 郵局旅次型態與運具選擇關連表	63
表 4.1-28 郵局車輛平均乘載率表（到達）	64
表 4.1-29 郵局車輛平均乘載率表（離開）	64
表 4.1-30 郵局停車型態分佈	65
表 4.1-31 郵局之潛在停車需求分佈	65
表 4.1-32 郵局之停車產生率	66
表 4.1-33 公用事業旅次目的與旅次型態關連表	69
表 4.1-34 公用事業旅次型態與停留時間關連表	70
表 4.1-35 公用事業旅次型態與運具選擇關連表	70
表 4.1-36 公用事業車輛平均乘載率表（到達）	71
表 4.1-37 公用事業車輛平均乘載率表（離開）	71
表 4.1-38 公用事業停車型態分佈	71
表 4.1-39 公用事業之潛在停車需求分佈	72
表 4.1-40 公用事業之停車產生率	73

表 4.2-1 文高旅次目的與旅次型態關連表.....	80
表 4.2-2 文高旅次型態與停留時間關連表.....	81
表 4.2-3 文高旅次型態與運具選擇關連表.....	81
表 4.2-4 文高車輛平均乘載率表.....	82
表 4.2-5 文高停車型態分佈.....	82
表 4.2-6 文高之潛在停車需求分佈.....	82
表 4.2-7 文高之停車產生率.....	83
表 4.2-8 文大旅次目的與旅次型態關連表.....	86
表 4.2-9 文大旅次型態與停留時間關連表.....	87
表 4.2-10 文大旅次型態與運具選擇關連表.....	87
表 4.2-11 文大車輛平均乘載率表（到達）.....	88
表 4.2-12 文大車輛平均乘載率表（離開）.....	88
表 4.2-13 文大停車型態分佈.....	89
表 4.2-14 文大之潛在停車需求分佈.....	89
表 4.2-15 文大之停車產生率.....	90
表 4.2-16 社教機構旅次目的與旅次型態關連表.....	94
表 4.2-17 社教機構旅次型態與停留時間關連表.....	94
表 4.2-18 社教機構旅次型態與運具選擇關連表.....	94
表 4.2-19 社教機構車輛平均乘載率表（到達）.....	95
表 4.2-20 社教機構車輛平均乘載率表（離開）.....	95
表 4.2-22 社教機構停車型態分佈.....	96
表 4.2-22 社教機構之潛在停車需求分佈.....	96
表 4.2-23 社教機構之停車產生率.....	97
表 4.3-1 風景區旅次目的與旅次型態關連表.....	101
表 4.3-2 風景區旅次型態與停留時間關連表.....	102
表 4.3-3 風景區旅次型態與運具選擇關連表.....	102
表 4.3-4 風景區車輛平均乘載率表（到達）.....	103

表 4.3-5 風景區車輛平均乘載率表 (離開)	103
表 4.3-6 風景區停車型態分佈	104
表 4.3-7 風景區之潛在停車需求分佈	104
表 4.3-8 風景區之停車產生率	105
表 4.4-1 量販店旅次目的與旅次型態關連表 (假日)	110
表 4.4-2 量販店旅次型態與停留時間關連表 (假日)	110
表 4.4-3 量販店旅次型態與運具選擇關連表 (假日)	111
表 4.4-4 量販店車輛平均乘載率表 (到達) (假日)	112
表 4.4-5 量販店車輛平均乘載率表 (離開) (假日)	112
表 4.4-6 量販店停車型態分佈 (假日)	112
表 4.4-7 量販店之潛在停車需求分佈 (假日)	113
表 4.4-8 量販店旅次目的與旅次型態關連表 (平常日)	114
表 4.4-9 量販店旅次型態與停留時間關連表 (平常日)	114
表 4.4-10 量販店旅次型態與運具選擇關連表 (平常日)	114
表 4.4-11 量販店車輛平均乘載率表 (到達) (平常日)	115
表 4.4-12 量販店車輛平均乘載率表 (離開) (平常日)	115
表 4.4-13 量販店停車型態分佈 (平常日)	116
表 4.4-14 量販店之潛在停車需求分佈 (平常日)	116
表 4.4-15 量販店之停車產生率	117
表 4.5-1 工二市區旅次目的與旅次型態關連表	122
表 4.5-2 工二市區旅次型態與停留時間關連表	123
表 4.5-3 工二市區旅次型態與運具選擇關連表	123
表 4.5-4 工二市區車輛平均乘載率表 (到達)	124
表 4.5-5 工二市區車輛平均乘載率表 (離開)	124
表 4.5-6 工二市區停車型態分佈	125
表 4.5-7 工二市區之潛在停車需求分佈	125
表 4.5-8 工二市區之停車產生率	126

表 4.5-9 工二郊區旅次目的與旅次型態關連表	130
表 4.5-10 工二郊區旅次型態與停留時間關連表	130
表 4.5-11 工二郊區旅次型態與運具選擇關連表	131
表 4.5-12 工二郊區車輛平均乘載率表（到達）	131
表 4.5-13 工二郊區車輛平均乘載率表（離開）	131
表 4.5-14 工二郊區停車型態分佈	132
表 4.5-15 工二郊區之潛在停車需求分佈	132
表 4.5-16 工二郊區之停車產生率	133
表 4.5-17 工三市區旅次目的與旅次型態關連表	136
表 4.5-18 工三市區旅次型態與停留時間關連表	137
表 4.5-19 工三市區旅次型態與運具選擇關連表	137
表 4.5-20 工三市區車輛平均乘載率表（到達）	138
表 4.5-21 工三市區車輛平均乘載率表（離開）	138
表 4.5-22 工三市區停車型態分佈	138
表 4.5-23 工三市區之潛在停車需求分佈	139
表 4.5-24 工三市區之停車產生率	140
表 4.5-25 工三郊區旅次目的與旅次型態關連表	143
表 4.5-26 工三郊區旅次型態與停留時間關連表	144
表 4.5-27 工三郊區旅次型態與運具選擇關連表	144
表 4.5-28 工三郊區車輛平均乘載率表（到達）	145
表 4.5-29 工三郊區車輛平均乘載率表（離開）	145
表 4.5-30 工三郊區停車型態分佈	145
表 4.5-31 工三郊區之潛在停車需求分佈	146
表 4.5-32 工三郊區之停車產生率	147
表 4.5-33 工業區停車產生率綜合分析表	150
表 4.6-1 住一郊區旅次目的與旅次型態關連表	152
表 4.6-2 住一郊區旅次型態與停留時間關連表	152

表 4.6-3 住一郊區旅次型態與運具選擇關連表.....	153
表 4.6-4 住一郊區車輛平均乘載率表	153
表 4.6-5 住一郊區停車型態分佈	154
表 4.6-6 住一郊區之潛在停車需求分佈.....	154
表 4.6-7 住一郊區停車位持有狀況分佈.....	155
表 4.6-8 住一郊區停車區位分佈	155
表 4.6-9 住一郊區之停車產生率	156
表 4.6-10 住二郊區停車位持有狀況分佈.....	160
表 4.6-11 住二郊區停車區位分佈	161
表 4.6-12 住二郊區之停車產生率	161
表 4.6-13 住三市區旅次目的與旅次型態關連表.....	164
表 4.6-14 住三市區旅次型態與停留時間關連表.....	164
表 4.6-15 住三市區旅次型態與運具選擇關連表.....	165
表 4.6-16 住三市區車輛平均乘載率表（到達）	165
表 4.6-17 住三市區停車型態分佈	166
表 4.6-18 住三市區之潛在停車需求分佈.....	166
表 4.6-19 住三市區停車位持有狀況分佈.....	167
表 4.6-20 住三市區停車區位分佈	167
表 4.6-21 住三市區之停車產生率	168
表 4.6-22 住三區旅次目的與旅次型態關連表.....	173
表 4.6-23 住三郊區旅次型態與停留時間關連表.....	173
表 4.6-24 住三郊區旅次型態與運具選擇關連表.....	174
表 4.6-25 住三郊區車輛平均乘載率表（到達）	174
表 4.6-26 住三郊區車輛平均乘載率表（離開）	175
表 4.6-27 住三郊區停車型態分佈	175
表 4.6-28 住三郊區之潛在停車需求分佈.....	176
表 4.6-30 住三郊區停車位持有狀況分佈.....	176

表 4.6-30 住三郊區停車區位分佈	176
表 4.6-31 住三郊區之停車產生率	177
表 4.6-32 住四市區旅次目的與旅次型態關連表	182
表 4.6-33 住四市區旅次型態與停留時間關連表	182
表 4.6-35 住四市區旅次型態與運具選擇關連表	183
表 4.6-35 住四市區車輛平均乘載率表（到達）	183
表 4.6-36 住四市區車輛平均乘載率表（離開）	183
表 4.6-37 住四市區停車型態分佈	184
表 4.6-38 住四市區之潛在停車需求分佈	185
表 4.6-39 住四市區停車位持有狀況分佈	185
表 4.6-40 住四市區停車區位分佈	185
表 4.6-41 住四市區之停車產生率	186
表 4.6-42 住四郊區停車位持有狀況分佈	190
表 4.6-43 住四郊區停車區位分佈	190
表 4.6-44 住四郊區之停車產生率	191
表 4.6-45 住宅區停車產生率綜合分析表	191
表 4.7-1 商一市區旅次目的與旅次型態關連表	194
表 4.7-2 商一市區旅次型態與停留時間關連表	194
表 4.7-3 商一市區旅次型態與運具選擇關連表	195
表 4.7-4 商一市區車輛平均乘載率表（到達）	195
表 4.7-5 商一市區車輛平均乘載率表（離開）	195
表 4.7-6 商一市區停車型態分佈	196
表 4.7-7 商一市區之潛在停車需求分佈	196
表 4.7-8 商一市區停車位持有狀況分佈	197
表 4.7-9 商一市區停車區位分佈	197
表 4.7-10 商一市區之停車產生率	198
表 4.7-11 商一郊區旅次目的與旅次型態關連表	202

表 4.7-12 商一郊區旅次型態與停留時間關連表	203
表 4.7-13 商一郊區旅次型態與運具選擇關連表	203
表 4.7-14 商一郊區車輛平均乘載率表（離開）	204
表 4.7-15 商一郊區停車型態分佈	204
表 4.7-16 商一郊區之潛在停車需求分佈	204
表 4.7-17 商一郊區停車位持有狀況分佈	205
表 4.7-18 商一郊區停車區位分佈	205
表 4.7-19 商一郊區之停車產生率	206
表 4.7-20 商二市區旅次目的與旅次型態關連表	211
表 4.7-21 商二市區旅次型態與停留時間關連表	211
表 4.7-22 商二市區旅次型態與運具選擇關連表	211
表 4.7-23 商二市區車輛平均乘載率表（到達）	212
表 4.7-24 商二市區車輛平均乘載率表（離開）	212
表 4.7-25 商二市區停車型態分佈	213
表 4.7-26 商二市區之潛在停車需求分佈	213
表 4.7-27 商二市區停車位持有狀況分佈	214
表 4.7-28 商二市區停車區位分佈	214
表 4.7-29 商二市區之停車產生率	215
表 4.7-30 商三市區旅次目的與旅次型態關連表	220
表 4.7-31 商三市區旅次型態與停留時間關連表	220
表 4.7-32 商三市區旅次型態與運具選擇關連表	221
表 4.7-33 商三市區車輛平均乘載率表（到達）	221
表 4.7-34 商三市區車輛平均乘載率表（離開）	222
表 4.7-35 商三市區停車型態分佈	222
表 4.7-36 商三市區之潛在停車需求分佈	223
表 4.7-37 商三市區之停車產生率	224
表 4.7-38 商三郊區旅次目的與旅次型態關連表	230

表 4.7-39 商三郊區旅次型態與停留時間關連表	230
表 4.7-40 商三郊區旅次型態與運具選擇關連表	231
表 4.7-41 商三郊區車輛平均乘載率表（到達）	231
表 4.7-42 商三郊區車輛平均乘載率表（離開）	231
表 4.7-43 商三郊區停車型態分佈	232
表 4.7-44 商三郊區之潛在停車需求分佈	232
表 4.7-45 商三郊區停車位持有狀況分佈	233
表 4.7-46 商三郊區停車區位分佈	233
表 4.7-47 商三郊區之停車產生率	234
表 4.7-48 商四市區旅次目的與旅次型態關連表（例假日）	239
表 4.7-49 商四市區旅次型態與停留時間關連表（例假日）	239
表 4.7-50 商四市區旅次型態與運具選擇關連表（例假日）	240
表 4.7-51 商四市區車輛平均乘載率表（到達）（例假日）	240
表 4.7-52 商四市區車輛平均乘載率表（離開）（例假日）	240
表 4.7-53 商四市區停車型態分佈（例假日）	241
表 4.7-54 商四市區之潛在停車需求分佈（例假日）	241
表 4.7-55 商四市區旅次目的與旅次型態關連表（平常日）	242
表 4.7-56 商四市區旅次型態與停留時間關連表（平常日）	243
表 4.7-57 商四市區旅次型態與運具選擇關連表（平常日）	243
表 4.7-58 商四市區車輛平均乘載率表（到達）（平常日）	244
表 4.7-59 商四市區車輛平均乘載率表（離開）（平常日）	244
表 4.7-60 商四市區停車型態分佈（平常日）	244
表 4.7-61 商四市區之潛在停車需求分佈（平常日）	245
表 4.7-62 商四市區之停車產生率	246
表 4.7-63 商業區停車產生率綜合分析表	251
表 5.3-1 各群組訪問最小樣本數與實際樣本數比較表	255
表 6.1-1 各群組停車產生率彙整表	260

圖目錄

圖 1.5-1 研究流程圖	5
圖 2.2-1 ITE 停車產生率分析圖	21
圖 3.5-1 資料分析流程圖	38
圖 4.1-1 基層機關汽車產生率分時分佈圖	47
圖 4.1-2 基層機關機車產生率分時分佈圖	48
圖 4.1-3 公務機關汽車產生率分時分佈圖	53
圖 4.1-4 公務機關機車產生率分時分佈圖	54
圖 4.1-5 醫療機關汽車產生率分時分佈圖	60
圖 4.1-6 醫療機關機車產生率分時分佈圖	61
圖 4.1-7 郵局汽車產生率分時分佈圖	67
圖 4.1-8 郵局機車產生率分時分佈圖	68
圖 4.1-9 公用事業汽車產生率分時分佈圖	74
圖 4.1-10 公用事業機車產生率分時分佈圖	75
圖 4.2-1 文小進出旅次分時分佈圖	77
圖 4.2-2 文中小進出旅次分時分佈圖	79
圖 4.2-3 文高汽車產生率分時分佈圖	84
圖 4.2-4 文高機車產生率分時分佈圖	85
圖 4.2-5 文大汽車產生率分時分佈圖	91
圖 4.2-6 文大機車產生率分時分佈圖	92
圖 4.2-7 社教機構汽車產生率分時分佈圖	98
圖 4.2-8 社教機構機車產生率分時分佈圖	99
圖 4.3-1 風景區汽車產生率分時分佈圖	106
圖 4.3-2 風景區機車產生率分時分佈圖	107
圖 4.4-1 量販店汽車產生率分時分佈圖 (例假日)	118
圖 4.4-2 量販店機車產生率分時分佈圖 (例假日)	119

圖 4.4-3 量販店區汽車產生率分時分佈圖（平常日）	120
圖 4.4-4 量販店機車產生率分時分佈圖（平常日）	121
圖 4.5-1 市區第二種工業區汽車停車產生率分時分佈圖	127
圖 4.5-2 市區第二種工業區機車停車產生率分時分佈圖	128
圖 4.5-3 郊區第二種工業區汽車停車產生率分時分佈圖	134
圖 4.5-4 郊區第二種工業區機車停車產生率分時分佈圖	135
圖 4.5-5 市區第三種工業區汽車停車產生率分時分佈圖	141
圖 4.5-6 市區第三種工業區機車停車產生率分時分佈圖	142
圖 4.5-7 郊區第三種工業區汽車停車產生率分時分佈圖	148
圖 4.5-8 郊區第三種工業區機車停車產生率分時分佈圖	149
圖 4.6-1 郊區第一種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（假日）	157
圖 4.6-2 郊區第一種住宅區機車停車產生率分時分佈圖（假日）	158
圖 4.6-3 郊區第一種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	159
圖 4.6-4 郊區第二種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	162
圖 4.6-5 市區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖	169
圖 4.6-6 市區第三種住宅區機車停車產生率分時分佈圖	170
圖 4.6-7 市區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	171
圖 4.6-8 郊區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖	178
圖 4.6-9 郊區第三種住宅區機車停車產生率分時分佈圖	179
圖 4.6-10 郊區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	180
圖 4.6-11 市區第四種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖	187
圖 4.6-12 市區第四種住宅區機車停車產生率分時分佈圖	188
圖 4.6-13 市區第四種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	189
圖 4.6-14 郊區第四種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	192
圖 4.7-1 市區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖	199
圖 4.7-2 市區第一種商業區機車停車產生率分時分佈圖	200
圖 4.7-3 市區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	201

圖 4.7-4 郊區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖.....	207
圖 4.7-5 郊區第一種商業區機車停車產生率分時分佈圖.....	208
圖 4.7-6 郊區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	209
圖 4.7-7 市區第二種商業區汽車停車產生率分時分佈圖.....	216
圖 4.7-8 市區第二種商業區機車停車產生率分時分佈圖.....	217
圖 4.7-9 市區第二種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	218
圖 4.7-10 市區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（假日）	225
圖 4.7-11 市區第三種商業區機車停車產生率分時分佈圖（假日）	226
圖 4.7-12 市區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（平常日）	227
圖 4.7-13 市區第三種商業區機車停車產生率分時分佈圖（平常日） ...	228
圖 4.7-14 郊區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖.....	235
圖 4.7-15 郊區第三種商業區機車停車產生率分時分佈圖.....	236
圖 4.7-16 郊區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）	237
圖 4.7-17 市區第四種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（假日）	247
圖 4.7-18 市區第四種商業區機車停車產生率分時分佈圖（假日）	248
圖 4.7-19 市區第四種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（平常日） ...	249
圖 4.7-20 市區第四種商業區機車停車產生率分時分佈圖（平常日） ...	250

第一章 緒 論

1.1 研究緣起

台灣地區交通問題產生之主要癥結，除高度都市化及經濟活動急速成長，導致都市運輸設施無法負擔快速增加之龐大運輸需求外，停車供需失衡亦為造成交通混亂的主要影響因素，不但直接影響道路系統之服務品質，也明顯影響運輸需求之分佈型態，甚至都市及區域活動在空間上的分佈。目前在運輸規劃之研究過程中，多著重於動態交通及其相關設施之分析，對靜態交通（停車）之供需特性較少納入其研究課題及探討期間之互動關係，致使交通運輸系統始終未能取得良好的動靜協調，嚴重影響系統應有之服務效率。

停車問題一直是國內重要的交通問題之一，近年來，國內機動車輛數大致呈直線成長的趨勢，以台北市為例，民國八十四年底，全市之小客車數已達 548,774 輛，其中 93.4% 為自用小客車（512,408 輛），如考慮用車人在起迄點各使用一個停車位來估算，台北市至少需要一百萬個停車位，而實際上台北市於 84 年底僅有 223,128 個停車位，含 54,432 個公有停車位（其中 57% 屬於對道路容量有不利影響之路邊停車位，計 30,954 個），及 178,696 個非市有停車位（主要為建築物附設停車位，惟有相當比例違規作其他用途），足見停車供需失調之窘境。然而，土地面積終究有限，如何能在有限的空間中滿足停車的需求，就有賴停車需求預測的正確性。

一般預測土地開發所引中之停車需求，最常使用之方法為停車產生率法，而停車產生率與旅次產生率之建立過程，係個別以不同調查方法統計分析，兩者應用在基地開發之停車與交通需求預測時，經常會有明顯地差異（如小客車之停車需求量與其交通量不一致），然兩者之間實際上有密

切的關連性，故在進行土地使用之旅次發生率研究時，應根據交通需求與停車需求本質特性，一併估算土地開發所引申之停車需求，以求兩者間之一致性。

停車的行為主要來自於人類活動的產生，因此停車產生率基本上與旅次產生率有相當程度的相關性存在。然而，交通量是人旅次在移動時產生的現象，停車則是人旅次在固定地區活動時產生的行為，因此停車需求有「累積」的特性存在，只要車輛不被使用，就一直有停車位的需求。而由於現今停車位的普遍不足，停車現象混亂，街頭巷尾停放的各款車輛，根本無從斷定是何種建築物衍生的需求。因此，除了現有建物附設停車空間的需求之外，大多還有因各種因素而不使用車輛，所造成的「潛在需求」。因此，如何能經由旅次產生率、運具分配、承載率、土地使用特性以及順道旅次等特性，來推估各種土地使用型態的停車產生率，是本研究所要探討的主題。

1.2 研究目的

本研究為交通衝擊研究系列之一，目的在於配合推動「交通衝擊評估審議制度」，賡續運研所原「台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」成果，配合運具使用狀況、車輛平均承載率及順道旅次之比例等旅次特性，建立預估不同土地使用型態之停車產生率公式，俾做為爾後審議各類土地開發案時，判斷與核算其停車供給作業之依據，並提供內政部修改相關停車規範時之參考。

因此，本研究的主要目的在於：

- 1.研究不同土地使用型態開發所衍生交通需求與停車需求特性之關連性。

2.建立由旅次發生率及旅次特性推估停車需求之公式，以做為評估各類土地開發停車供給規模之依據。

3.檢核及校估停車產生推估公式。

1.3 研究範圍與對象

本研究係以不同土地使用管制別之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，而以台北市為調查範圍，土地使用包括住宅區（住一、住二、住三、住四）、商業區（商一、商二、商三、商四）、工業區（工一、工二、工三）、行政區、文教區、風景區與物流中心等。主要的研究對象為在不同的土地使用管制分區下，各建築物之使用特性及其旅次產生率、停車產生率間的關係。

1.4 研究內容

本計畫的主要研究項目包括：

一、調查方法、抽樣方法、統計檢定分析與推估技術之研擬與說明。

二、各種土地使用分區下之建築物使用特性調查與分析。

三、各種土地使用分區下之建築物旅次特性調查與分析。

四、建築物內員工或住戶、訪客與潛在的停車需求調查。

五、平均小時停車產生率之計算。

六、建立各種土地使用型態之停車產生率公式。

前述各項調查與分析均包括小汽車與機車之停車產生率。

1.5 研究流程

本研究的工作流程如圖 1.5-1 所示。主要的工作內容包括：

- 一、相關文獻的回顧，藉以瞭解國內外現有停車產生率的調查、分析、應用以及現有作業方式、資料整理與統計上的缺失，並尋求改善方法。
- 二、調查準備工作，包括研究對象的抽樣、調查表格的設計、資料的統計與分析程式撰寫、以及尋求被調查單位的合作等。
- 三、調查工作之執行。
- 四、資料整理、統計與分析。
- 五、旅次與停車產生率推估。
- 六、研究報告製作。

詳細的工作方法詳述於第三章。

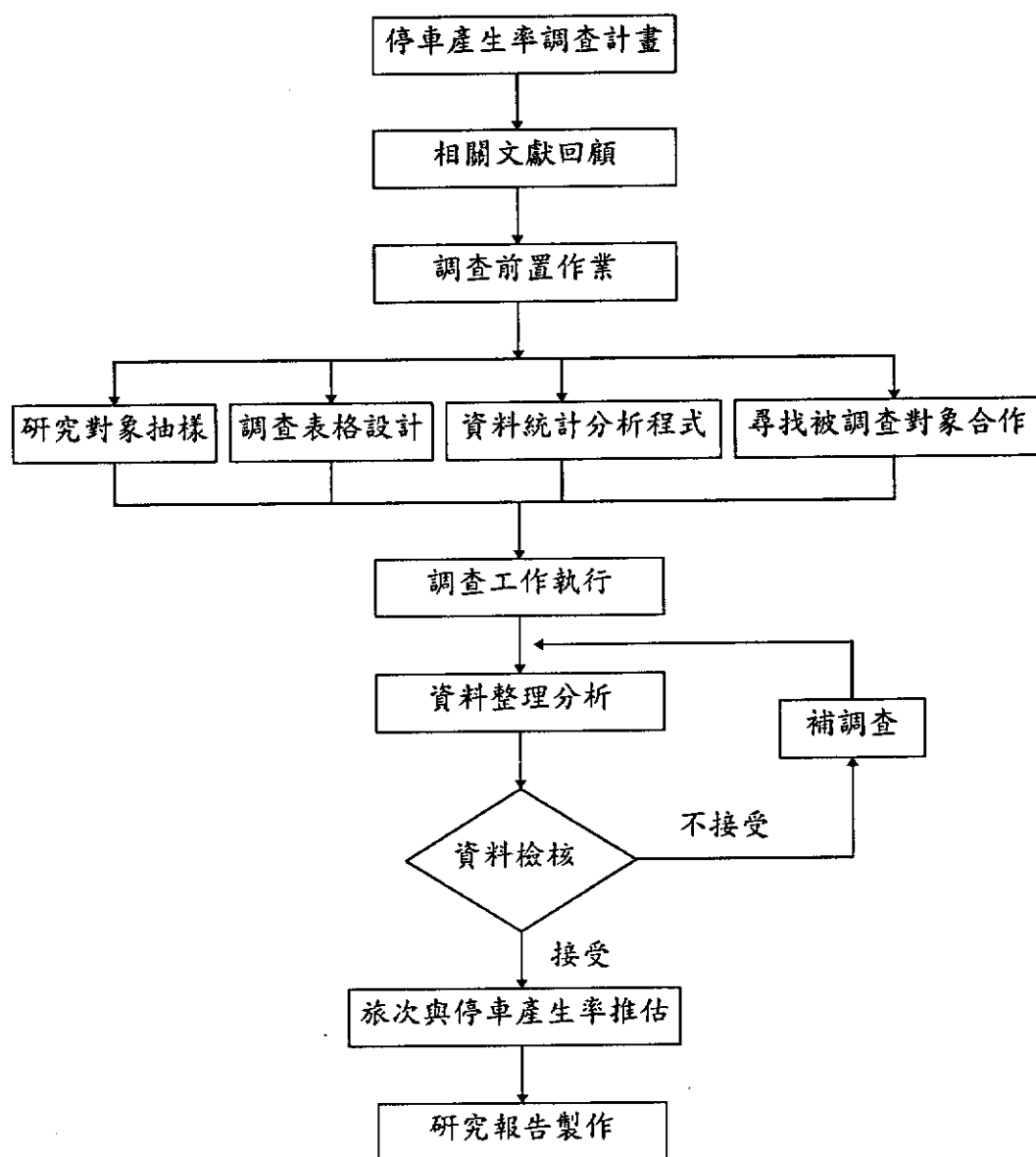


圖 1.5-1 研究流程圖

第二章 相關文獻回顧

本研究蒐集相關之國內外文獻主要有：國內之胡宇戴、劉淑娟、交通部運輸研究所、黃穗鵬、等相關研究報告與論文，以及美國交通工程師學會(ITE)所出版之停車產生(Parking Generation)報告，茲將其相關內容簡述如下。

2.1 國內文獻回顧

一、胡宇戴，「台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。

本論文主要目的在探討不同地區、不同土地使用之停車需求率與停車特性。其將研究地區分為中心商業區、市區與郊區；而土地使用則依據建物使用區分為第一、二、三等三種類別，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。其採用抽樣調查方式，對建物抽樣，調查其進出人數、開小汽車之比例、建物樓地板面積等，用以分析各類建物之單位面積停車需求。

此一研究之土地使用直接以建物使用表示，除未探討土地使用管制與建物使用間之關係外，其所分析之建物使用類別亦較有限，且未考慮機車之停車產生及需求，其研究重點為停車需求。

二、劉淑娟，「台北市停車產生率之研究」，中興大學都市計畫研究所，民國 79 年。

此研究主要在探討不同土地使用之停車產生量與停車特

色。其分析之土地使用類別為商二、商三、商四等三類，各類土地使用中又以辦公、銀行、證券、期貨及餐飲等建物為調查對象，調查進出人員有無開小汽車及其停車特性。此一研究在土地使用上雖然考慮到土地使用分區管制之分類，但仍未探討不同土地使用與建物使用間之關係，且其僅作局部性之抽樣調查，無法完全代表各類土地使用之特性。本文探討共享停車產生率，主要考慮多重旅次之特性。

三、交通部運輸研究所，「不同都市層級建築物與土地使用之停車調查分析與停車空間指標研究（初步分析）」，民國 79 年 9 月。

此為國內重要的停車產生率研究文獻之一，主要研究者為淡江大學的張堂賢教授。該項研究乃調查三種層級都市之建築物與土地使用之汽車與機車停車需求，構建各類建築物之停車特性關係，並參考國內外有關停車空間設置之規定與研究，考量國內的實際停車需求狀況，研擬不同都市層級設置停車空間之參考標準。

該項研究所分析的三種都市層級分別為院轄市級的高雄市、省轄市級的台中市以及縣轄市級的板橋市。總共執行三種調查，包括：

- 1.建築物基本資料調查：包括樓地板面積、餐廳、戲院的座席數、飯店房間數、醫院病床數、員工人數等。
- 2.建築物職員工停車需求調查：針對員工上下班使用運具、停車延時與潛在停車需求等項目進行問卷調查。
- 3.建築物訪客與顧客停車需求調查：統計建築物之各時段出入總

人數，並對進出的訪客進行抽樣問卷調查，內容與員工問卷同。

該項研究中對建築物調查之對象與時段列於表 2.1-1。

表 2.1-1 建築物調查對象與時段表

建築物種類	調查對象	調查時間
住 宅	住戶	17:30 ~ 21:30
百貨公司	職員、顧客（出）	18:00 ~ 22:00（週日）
辦公事務	職員	8:30 ~ 12:30
金融機構	職員、顧客（出）	12:00 ~ 16:00
醫療設施	職員、顧客（出）	14:00 ~ 18:00
超級市場	職員、顧客（出）	18:00 ~ 22:00
郵 局	職員、顧客（出）	13:30 ~ 17:30
戲 院	職員、顧客（入）	13:30 ~ 17:30（週日）
餐飲業	職員、顧客（出）	18:00 ~ 22:00
速食店	職員、顧客（出）	14:00 ~ 18:00（週日）
觀光飯店	職員、顧客（入）	18:00 ~ 22:00
文教機構	教職員	9:00 ~ 12:00
公務機關	職員、洽公（出）	8:15 ~ 12:15
工 廠	員工	9:00 ~ 12:00
車 站	職員、顧客（入）	14:00 ~ 18:00（週日）
科學博物館	職員、顧客（出）	14:00 ~ 18:00（週日）

該項研究最後的成果乃是以各建築物的樓地板面積來評估其應設之汽、機車停車位數，如表 2.1-2 與 2.1-3。此模式具有共同之計算基礎，便於估算總停車位數，尤其多數開發計畫在初期階段僅能提出各項活動使用的樓地板面積，此種估算模式可以很方便地計算其停車需求。而缺點則是缺乏其他變數對樓地板面積的關係函數，在計算的精確度上有所不足。例如醫院，同樣大小的房間可以規劃為僅容一人住的高等級病房，或是可容三、四人的低等級病房，或是一般的診療室，這些在實質停車產生特性上的差異，卻無法由樓地板面積反映出來。此外，調查的時段僅限於人潮進出的尖峰時段，未能考慮到調查時段之前所累積的停車數量，以及尖峰時段可能產生的「高轉換率、低停車需求」現象。

表 2.1-2 汽車停車空間標準研議（單位：平方公尺／席）

建築物用途	院轄市	省轄市	縣轄市
住宅	350		
一般零售業之百貨	100	150	
一般事務所、自由職業事務所、旅遊及運輸服務業	150		
金融主要機構、分支機構	100		
衛生及福利設施	150	200	
市場、日常用品零售業、一般零售業（不包括百貨、茶館、咖啡館、餐館）、特種零售業	150	250	
社區通訊設施	100	150	200
娛樂健身服務業、特定服務業、日常服務業	100		
一般零售業之茶館、咖啡館、餐館	150		
旅社	250	300	
教育設施	300	150	
公務機關	150		
工廠及其他未列項目	350		

表 2.1-3 機車停車空間標準研議

單位：平方公尺／席

建築物用途	院轄市	省轄市	縣轄市
住宅	300		300
一般零售業之百貨	70		
一般事務所、自由職業事務所、旅遊及運輸服務業	70	90	
金融主要機構、分支機構	70		
衛生及福利設施	110		250
市場、日常用品零售業、一般零售業（不包括百貨、茶館、咖啡館、餐館）、特種零售業	60		140
社區通訊設施	60	100	
娛樂健身服務業、特定服務業、日常服務業	60		80
一般零售業之茶館、咖啡館、餐館	60		90
旅社	150		200
教育設施	250		350
公務機關	60		
工廠及其他未列項目	140		

四、交通部運輸研究所，「基地開發交通衝擊評估順道旅次及多目的旅次探討」，民國 83 年 3 月。

順道旅次定義為一個旅次的起迄點不變，但由於某基地開發後被該基地吸引順道由起點前來，之後再前往原目的地之旅次；而多目標旅次則為混合使用的建築物所衍生的旅次，同一旅次在同一基地內為兩種以上的使用型態吸引，如無折減則會導致旅次的重複計算，高估基地衍生的交通量。本項研究主要是希望能建

立一套屬於台灣地區適用的順道與多目的旅次處理原則。研究結果提出了基地順道旅次與多目的旅次相對於基地各項屬性的分析，如表 2.1-4 與表 2.1-5，此外亦經由調查整理出住宅區與商業區土地使用類別中，順道旅次產生率對基地各項特性的迴歸式。

表 2.1-4 順道旅次屬性表

類別	項目	說明
基地屬性	面積	面積愈小者順道旅次愈多 (7-11>遠百>萬客隆)
	區位(分區、臨街面、長、寬)	交通匯集點的順道旅次多
	臨路交通管制	有單行道或禁止左右轉管制者，順道旅次較少
土地使用屬性	知名度與商譽	知名度高者順道旅次多，如7-11、麥當勞
	商業使用比例	順道購物、辦事與頻繁之送貨旅次
	停車空間自足性	尋找停車空間所耗時間較短者，順道旅次較多
旅次屬性	旅次目的	住宅區：送貨、訪友 商業區：目的複雜
	運具種類	職業性：運具固定 一般性：機車、公車、步行
	原旅次旅行距離或時間	距離或時間長者，順道旅次較少
	旅次產生時段	尖峰時段較多，尤以昏峰為最

表 2.1-5 多目的旅次屬性表

類別	項目	說明
基地屬性	面積	面積愈大者多目的旅次愈多
	停車位數	減緩轉換率，增加停車需求
土地使用屬性	使用類別之互補性	辦公 vs. 餐廳 住宅 vs. 購物
	鄰近土地使用	具競爭性
	各活動類別百分比	住：商、住：辦、商：辦
旅次屬性	使用運具種類	移動性低者易產生多目的旅次（如步行、腳踏車）
	旅次產生時段	晨、昏峰或中午均有
	季節變異	節慶時應避免旅次調查

五、黃穗鵬，「住宅區設置倉儲型零售店之土地混合使用問題研究——以台北市高峰承德店為例」，國立中興大學都市計畫研究所碩士論文，辛晚教教授指導，民國 84 年 6 月。

近年來由於家庭組織的簡化、工商社會的繁忙等因素，一次採購大量的商品已成為一個生活的趨勢。因而倉儲型的零售店在台灣地區興起，包括萬客隆、家樂福、高峰以及各地同業迅速崛起，以較一般市場、超市或百貨公司低廉的售價，誘使消費者大量採購。此種採購方式必然需要使用自用交通工具，因此提供龐大的停車空間，也是業者廣為招徠的重要賣點。連帶使得此種量販店的土地需求較大，市中心昂貴的商業區地段對業主而言成本過高，因此工業區或住宅區就成了此類業者進駐的好地方，也因此龐大的顧客進出，對週邊地區的交通以及環境上帶來了不小的衝擊。

該項研究中以高峰承德店為例，除探討其對週邊環境與活動方面的衝擊以外，該店所在建物並未設置停車空間供消費者使用，因此消費者必需使用承德路沿線的路邊停車場、酒泉街以及週邊巷道停放車輛。雖然高峰極力宣導消費者使用中山足球場的停車場（2386 席停車位），並有接駁巴士往返行駛，但因需收費且距離較遠，受調查的消費者僅有不到 4 % 的比例會使用該場停車。依據該研究的估算，在假日尖峰小時停車需求高達 138 席，較依據土地使用分區管制規則計算得之 36 席高出將近四倍；非假日尖峰小時的機車停車需求則為 154 席，亦較法定之 90 席高出甚多。由此凸顯出此類量販店在法定停車空間估算上應採用較高的標準。

本研究調查範圍內有「物流中心」一項，類似該論文中對顧客的抽樣訪問，本研究亦將進行類似調查，並可就運具分配方面相互比較。

2.2 國外文獻回顧

一、「停車產生」（Parking Generation）報告書，美國交通工程師協會（ITE），1985 年版。

國外有關停車產生率之研究，以本報告最具代表性。該協會設計有制式表格 Parking Occupancy Survey Form（參考表 2.2-1）供專業團體（如學校、工程顧問公司等）調查各種土地使用之停車產生率，並將結果提供給 ITE。此外，ITE 亦接受土地所有人或管理人所提供的調查資料。每隔一段時間即整理 77 種土地使用型態（詳表 2.2-2）的停車產生率資料集結成冊，供專業人士

使用，最近一期的資料為 1985 年出版。報告書中除列有停車產生相對於各項變數（如樓地板面積、醫院病床數、餐廳戲院座位數、球場數、保齡球館球道數、旅館客房數等）之迴歸式與其相關性檢定之外，並對各種土地使用列出各種問題，以探討不同的環境變數對停車產生率的影響。

ITE 在調查旅次與停車產生率時，對調查對象的選擇有下列四項原則：

1. 基地為單一土地使用型態的獨棟建築物。
2. 基地應設有便利的停車設施以容納衍生的交通量。
3. 基地的物理與功能等相關特性資料容易取得。
4. 基地應足堪為其土地使用特性的代表，沒有獨一的特性存在。

在調查之前必先徵得土地所有人或管理人之同意方得進行之；而調查方法為在預期的尖峰時段調查最大的停車輛數，並未就停車延時加以調查。在本停車產生率報告中，各項旅次產生率資料羅列詳盡，如果樣本數過低也會提醒使用者在使用上加以注意。這種使用各土地使用之特定變數估算停車產生率的方法，其優劣特性恰與國內停車模式相反。圖 2.2-1 為該報告書中將資料整理後，對每一種土地使用所作的分析圖。

本研究因使用土地使用分區管制來劃分樣本的群組，與其以實際之使用類別區分基本上有所不同，但其徵詢被調查對象同意之精神，以及採用迴歸的分析方法，本研究均將加以引用。

表 2.2-1 ITE 停車產生率調查表

ITE TECHNICAL COUNCIL COMMITTEE 5-BB PARKING OCCUPANCY SURVEY FORM

SECTION 1

A. Land Use Surveyed

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. Airport | <input type="checkbox"/> 40. Lumber |
| <input type="checkbox"/> 2. Amusement Park | <input type="checkbox"/> 41. Marina |
| <input type="checkbox"/> 3. Apartment | <input type="checkbox"/> 42. Medical/Dental Clinic/Office |
| <input type="checkbox"/> 4. Apparel | <input type="checkbox"/> 43. Military Base |
| <input type="checkbox"/> 5. Auto Parts | <input type="checkbox"/> 44. Miniature Golf |
| <input type="checkbox"/> 6. Auto Races | <input type="checkbox"/> 45. Mobile Home Park |
| <input type="checkbox"/> 7. Auto Repair | <input type="checkbox"/> 46. Movie Theater |
| <input type="checkbox"/> 8. Auto Sales | <input type="checkbox"/> 47. Museum/Gallery |
| <input type="checkbox"/> 9. Bank | <input type="checkbox"/> 48. Nursing Home |
| <input type="checkbox"/> 10. Bar/Drinking Place | <input type="checkbox"/> 49. Office Building |
| <input type="checkbox"/> 11. Basketball Arena | <input type="checkbox"/> 50. Office Park |
| <input type="checkbox"/> 12. Bowling Center | <input type="checkbox"/> 51. Park |
| <input type="checkbox"/> 13. Building Materials | <input type="checkbox"/> 52. Post Office |
| <input type="checkbox"/> 14. Camp | <input type="checkbox"/> 53. Railroad Terminal |
| <input type="checkbox"/> 15. Car Wash | <input type="checkbox"/> 54. Real Estate |
| <input type="checkbox"/> 16. Church/Synagogue | <input type="checkbox"/> 55. Research Center |
| <input type="checkbox"/> 17. City Recreation Center | <input type="checkbox"/> 56. Restaurant |
| <input type="checkbox"/> 18. Civic Center | <input type="checkbox"/> 57. Retirement Community |
| <input type="checkbox"/> 19. Condominium/Townhouse | <input type="checkbox"/> 58. Roller/Ice Skating Rink |
| <input type="checkbox"/> 20. Convenience Market | <input type="checkbox"/> 59. Savings and Loan |
| <input type="checkbox"/> 21. Court | <input type="checkbox"/> 60. Service Station |
| <input type="checkbox"/> 22. Discount Store | <input type="checkbox"/> 61. Shopping Center |
| <input type="checkbox"/> 23. Dog Races | <input type="checkbox"/> 62. Specialty Retail Center |
| <input type="checkbox"/> 24. Drug Store | <input type="checkbox"/> 63. Specialty Store |
| <input type="checkbox"/> 25. Educational Institution | <input type="checkbox"/> 64. Sports Center |
| <input type="checkbox"/> 26. Furniture Store | <input type="checkbox"/> 65. Sports Stadium |
| <input type="checkbox"/> 27. General Merchandise—Retail | <input type="checkbox"/> 66. Stockbroker |
| <input type="checkbox"/> 28. Golf Course | <input type="checkbox"/> 67. Supermarket |
| <input type="checkbox"/> 29. Hardware/Paint Store | <input type="checkbox"/> 68. Swimming Club |
| <input type="checkbox"/> 30. Health Spa | <input type="checkbox"/> 69. Tennis/Racquet Courts/Club |
| <input type="checkbox"/> 31. Highway Oasis | <input type="checkbox"/> 70. Theater—Live |
| <input type="checkbox"/> 32. Horse Races | <input type="checkbox"/> 71. Theater—Music |
| <input type="checkbox"/> 33. Hospital | <input type="checkbox"/> 72. Truck Stop |
| <input type="checkbox"/> 34. Hotel/Motel | <input type="checkbox"/> 73. Truck Terminal |
| <input type="checkbox"/> 35. Industrial | <input type="checkbox"/> 74. Waterport |
| <input type="checkbox"/> 36. Industrial Park | <input type="checkbox"/> 75. Wholesale Store |
| <input type="checkbox"/> 37. Insurance | <input type="checkbox"/> 76. Zoo |
| <input type="checkbox"/> 38. Lending agency | <input type="checkbox"/> 77. OTHER |
| <input type="checkbox"/> 39. Library | |

B. Name of development, building, etc. _____

C. Site location (City and State) _____

D. Site Address _____

E. Site Environment: Central City _____ Suburban _____ Rural _____

F. Size of land parcel composing study site (acres) _____

G. Gross Floor Area (GFA) of structure(s) (square feet) _____

H. Occupied Gross Leasable Floor Area of structure(s) (square feet) _____

表 2.2-1 ITE 停車產生率調查表 (續)

I. Is transit service available within three blocks of the site?
Yes _____ No _____

J. Are there active carpools or vanpools serving the site?
Yes _____ No _____

K. Number of full-time employees per shift:
First Shift: Time _____ Number of employees _____
Second Shift: Time _____ Number of employees _____
Third Shift: Time _____ Number of employees _____

L. Number of on-site parking spaces _____

M. Peak number of vehicles parked _____

N. Parking occupancy survey results

Hour beginning							
Spaces occupied							
Hour beginning							
Spaces occupied							

O. Day and Date of survey _____

P. Survey Conducted By

Name: _____
Address: _____
City, State, Zip: _____
Phone Number: _____
Organization: _____

PLEASE PROVIDE REQUESTED ADDITIONAL INFORMATION FOR THE LAND USES LISTED IN SECTION 2—ADDITIONAL DATA REQUIREMENTS.

SECTION 2—ADDITIONAL DATA REQUIREMENTS

- | | |
|--|--|
| <p>1. Airport
 <input type="checkbox"/> General Aviation
 <input type="checkbox"/> Commercial Airport
 <input type="checkbox"/> # of based aircraft
 <input type="checkbox"/> # of average daily enplaning passengers
 <input type="checkbox"/> # of daily airplane movements</p> <p>2. Amusement Park
 <input type="checkbox"/> # of rides
 <input type="checkbox"/> Site size inside gates (acres)
 <input type="checkbox"/> Average daily attendance
 <input type="checkbox"/> Park theme _____</p> <p>3. Apartment
 <input type="checkbox"/> # of dwelling units
 <input type="checkbox"/> # of occupied dwelling units
 <input type="checkbox"/> # of residents in complex
 <input type="checkbox"/> # of bedrooms in complex
 <input type="checkbox"/> # of stories per building
 <input type="checkbox"/> Senior citizen facility</p> <p>9. Bank
 <input type="checkbox"/> # of drive-up units
 <input type="checkbox"/> # of average daily transactions
 <input type="checkbox"/> Is this a full service bank?</p> | <p>12. Bowling Center
 <input type="checkbox"/> # of lanes
 <input type="checkbox"/> # of occupied lanes
 <input type="checkbox"/> Is there a lounge?
 <input type="checkbox"/> Is there a restaurant?
 <input type="checkbox"/> List other games available: (billiards, electronic games) _____</p> <p>16. Church/Synagogue
 <input type="checkbox"/> Seating capacity
 <input type="checkbox"/> # of attendees at service during survey</p> <p>17. City Recreation Center
 <input type="checkbox"/> List facilities available: _____</p> <p>19. Condominium/Townhouse
 <input type="checkbox"/> # of dwelling units
 <input type="checkbox"/> # of occupied dwelling units
 <input type="checkbox"/> # of residents in complex
 <input type="checkbox"/> # of bedrooms in complex
 <input type="checkbox"/> # of stories per building
 <input type="checkbox"/> Senior citizen facility</p> <p>20. Convenience Market
 <input type="checkbox"/> # of gas pumps</p> |
|--|--|

表 2.2-1 ITE 停車產生率調查表 (續)

25. Educational Institution
 ___ Elementary school
 ___ Junior high school
 ___ Middle school
 ___ Senior high school
 ___ Vo-Tech school
 ___ Community/Junior college
 ___ Technical College
 ___ College/University
 ___ Full-time enrollment
 ___ # faculty/staff
 ___ Full-time equivalent
28. Golf Course
 ___ Public
 ___ Private
 ___ # of holes
 ___ Is there a lounge/restaurant?
30. Health Spa/Sports Club
 ___ Is there a lounge/restaurant?
 ___ # tennis courts, if any
 ___ # racquetball courts, if any
 ___ Other _____
33. Hospital
 ___ # of beds
 ___ # of occupied beds at time of survey
 ___ Average number of daily outpatients
 If clinic or medical office building associated with hospital, please record that data under item #42.
34. Hotel/Motel
 ___ Resort facility
 ___ Convention hotel
 ___ # of rooms
 ___ # of occupied rooms
 ___ Is there a restaurant?
 ___ If yes, # of seats in restaurant
 ___ Is there a lounge?
 ___ If yes, # of seats in lounge
 ___ Banquet/Meeting rooms
35. Industrial
 ___ Light industry
 ___ Heavy industry
 ___ Manufacturing
 ___ Warehousing
 ___ Mini-warehouse
 ___ Construction
 ___ Utility
 ___ Agricultural
36. Industrial Park
 Primary type of industry in park
 ___ Light
 ___ Heavy
 ___ Warehousing
 ___ Other types of industry _____
 ___ # of buildings
39. Library
 ___ Regional
 ___ Community
 ___ Branch
 ___ # of volumes
41. Marina
 ___ # of docks
 ___ Public
 ___ Private
 ___ Is public launch area available?
42. Medical/Dental Clinic/Office
 ___ # of average daily patients
 ___ # of full-time doctors
 ___ # of part-time doctors
44. Miniature golf course
 ___ # of holes
 ___ Restaurant/Lounge
 ___ List other facilities (i.e. batting cage, game room) _____
45. Mobile home park
 ___ # of dwelling units
 ___ # of occupied dwelling units
 ___ # of residents in park
 ___ # of bedrooms in park
46. Movie theater
 ___ # of screens
 ___ Seating capacity
 ___ # of seats occupied during the survey
48. Nursing home
 ___ # of rooms
 ___ # of occupied rooms
 ___ # of beds
 ___ # of occupied beds
49. Individual Office Building
 Major tenant _____
 ___ % of building occupied by major tenant
 Nature of major tenant's business: _____
 List other tenants (financial, insurance, etc.) _____
50. Office Park
 ___ # of buildings
 List types of tenants _____
51. Park
 ___ Active park
 ___ Passive park
 ___ Is there an entry fee?
 ___ List facilities (such as # of ballfields) _____

表 2.2-1 ITE 停車產生率調查表 (續)

56. Restaurant
☐ Fast food
☐ Family restaurant
☐ Quality restaurant
☐ Drive-thru service
☐ Seating capacity
☐ Occupied seats at time of survey

57. Retirement Community
☐ # of dwelling units
☐ # of occupied units
☐ # of rental units
☐ # of owned units
☐ # of residents in complex
☐ # of bedrooms in complex
☐ Multi-family housing
☐ Single family housing

List facilities:

58. Roller/Ice Skating Rink
 List any other amusements located at the facility:

59. Savings and Loan
☐ # of drive-up units
☐ # of average daily transactions

61. Shopping center
☐ Neighborhood
☐ Community
☐ Regional

- ☐ # of total stores
☐ # of department stores
☐ # of restaurants

65. Sports Stadium
☐ Seating capacity
☐ Attendance at time of survey
 Type of event at time of survey

69. Tennis/Racquet Courts/Club
☐ # of tennis courts
☐ # of racquetball courts
☐ List other facilities:

76. Zoo
☐ Admission charge
☐ Site size inside gates (acres)
☐ Average daily attendance

RETURN COMPLETED FORM TO:

PARKING GENERATION SURVEY
 INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS
 525 SCHOOL STREET, S.W.
 SUITE 410
 WASHINGTON, D.C. 20024-2729

表 2.2-2 ITE 停車產生率調查使用的土地使用分類 (依英文字母順序排列)

1.機場	27.一般零售	53.鐵路車站
2.遊樂園	28.高爾夫球場	54.不動產仲介業
3.公寓	29.五金行	55.研究中心
4.服飾店	30.三溫暖	56.餐廳
5.汽車材料	31.公路休息站	57.老人住宅／安養中心
6.賽車場	32.賽馬場	58.溜／滑冰場
7.汽車保修廠	33.醫院	59.存放款機構
8.汽車銷售	34. (汽車) 旅館	60.服務站
9.銀行	35.工業	61.購物中心
10.酒吧	36.工業園區	62.特別零售中心
11.籃球場	37.保險公司	63.專賣店
12.保齡球館	38.租賃業	64.健身房
13.建材行	39.圖書館	65.體育館
14.營地	40.木材堆棧	66.證券商
15.洗車店	41.遊艇碼頭	67.超級市場
16.教堂	42.藥局、牙醫	68.游泳俱樂部
17.市民休閒中心	43.軍事基地	69.網球場
18.民眾活動中心	44.迷你高爾夫球場	70.劇院
19.集合住宅	45.露營車營區	71.音樂廳
20.便利商店	46.電影院	72.貨車休息站
21.法院	47.博物館	73.貨運碼頭
22.折扣商店	48.看護家庭	74.碼頭
23.賽狗場	49.辦公大樓	75.批發倉儲
24.藥房	50.辦公園區 (廠辦)	76.動物園
25.教育機構	51.公園	77.其他
26.家具店	52.郵局	

-RESIDENTIAL CONDOMINIUM (230)

Peak Parking Spaces Occupied vs: DWELLING UNITS On a: WEEKDAY

特性變數

Average Rate	Range of Rates	Standard Deviation	Number of Studies	Average Number of Dwelling Units
1.11	0.20-1.61	0.30	32	166

DATA PLOT AND EQUATION

Figure 1 is a scatter plot showing the relationship between the number of dwelling units (X) and peak parking spaces occupied (P). The Y-axis is labeled "P = PEAK PARKING SPACES OCCUPIED" and ranges from 0 to 700. The X-axis is labeled "X = NUMBER OF DWELLING UNITS" and ranges from 0 to 400. The plot includes actual data points (open squares) and a fitted curve (solid line). The equation for the fitted curve is $P = 1.29(X) - 23.0$ with $R^2 = 0.908$. The legend indicates that open squares represent "ACTUAL DATA POINTS" and the solid line represents the "FITTED CURVE".

☐ ACTUAL DATA POINTS

— FITTED CURVE

Fitted Curve Equation: $P = 1.29(X) - 23.0$
 $R^2 = 0.908$

自變數

Parking Generation, August 1987/Institute of Transportation Engineers

32

兩變數的相關係數，介於-1與+1之間； R 愈接近1表示兩變數間相關性愈高。

第三章 工作內容與方法

本研究期望於短期內建立一個旅次發生率與停車需求關係式，做為基地開發交通衝擊評估過程檢核停車供給之參考，因此本研究之工作內容包含下列項目：

一、調查樣本抽樣

二、建築物使用調查

三、旅次特性調查

四、住戶訪問調查

五、資料分析

六、停車產生率估算

各項工作方法詳述於後。

3.1 調查樣本抽樣

3.1.1 樣本數估算

樣本數的估算取決於三項因素：調查資源的多寡、精確度之要求與拒答或未答比例之大小。本研究基於實務上的需要，以符合調查資源的使用為最優先之考量，其次再考慮精確度之要求，此部份即牽涉到抽樣方法的選擇。為使樣本分析結果可適用於基地開發之交通影響評估，本研究對所有土地使用分區內單位樓地板面積產生之交通量大於交通影響評估門檻直之建物進行抽樣。

3.1.2 抽樣方式

抽樣的方法有許多種方式，但本研究以最簡單易用、適合估計的精確度以及調查資源等層面來考量選擇抽樣方式。本計畫之工作範圍已設定 15 種土地使用分區，因此在抽樣方法的選擇上以分層抽樣法搭配配額方式為主要的抽樣方法。分層抽樣法為應用母體的相關資訊將母體分類成數個小母體，稱為「層」(Stratum)，再於各層中以隨機抽樣方式抽取子樣本。一般進行分層抽樣時，分層多少與樣本大小，對所取出樣本的代表性或可靠度之影響甚大。分層愈多愈細，所取之樣本愈大，其代表性亦愈高，但其所需耗用之人力、物力亦隨之增加。理論上，分層的原則是要求層內個體盡量相同，以簡化群體的構造；層間各個體要盡量不同，以便包括群體內各種特性。採取此種方式的原因在於：

- 抽樣工作在管理上較方便。例如以行政區或土地使用分區來分層級，各層獨自隨機抽樣，不會受到外層之干擾。
- 不同層內可能使用的抽樣方式不同。
- 需要分別對各層的特徵作較精確的估計。

其優點包括：

- 如層間差異大而層內差異小，則樣本統計量將更為精確。
- 適當分層抽樣所推定之誤差，較簡單隨機抽樣為低。

其缺點則在於：

- 分層後之樣本資料，其整理與推算工作較簡單隨機抽樣為複雜。

3.1.3 抽樣結果

本研究係廣續「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」計畫的劃分方式，將台北市區依土地使用類別區分為 15 種群組，部份樣本空間較大的土地使用再依新舊市區區分，總共為 20 群組。在個別群組內採用隨機抽樣法選取樣本，而限於經費因素，設定各群組之樣本數如表 3.1-1 所示，每一個別群組均選取五個樣本。

隨機抽樣法乃假設各群組中各建築物被抽中的機率與各建築物占該土地使用群組百分比成正比，由此建立一組 0 ~ 1 的累積機率分佈（Cumulative Probability Distribution），並由一亂數產生器產生亂數來抽出樣本建築物。而因各群組土地使用的樣本空間不同，抽樣方法亦分為下列兩種：

一、住宅區、商業區

二、工業區、行政區、文教區、風景區與物流中心

對前者之抽樣方式，以台北市都計圖的電腦圖形檔為基礎，就各群組以亂數產生器產生 X、Y 座標點，如該點未落於該一群組空間內則重抽，反之則以該點所在之街廓為樣本街廓，再選取願意配合調查的商家住戶；後者則先行將母體內各元素賦予流水號，直接以隨機方式抽出樣本建築物。初步選定之樣本建築物需經認定後，每件樣本予以編碼，編碼方式如下節所述。經抽樣結果，除行政區、文教區、風景區與物流中心以外，其餘的 80 個樣本建築物的使用方式如表 3.1-2 所示。有關所有的樣本資料（名稱略去）列於附錄一。

表 3.1-1 調查樣本數彙整表

土地、建物 使 用 別	群 組	調 查 樣本數
住一	2	5
住二	2	5
住三	1,2	10
住四	1,2	10
商一	1,2	10
商二	1	5
商三	1,2	10
商四	1	5
工一	2	-
工二	1,2	10
工三	1,2	10
行政區	台北市	5
文教區	台北市	5
風景區	台北市	5
物流中心	台北市	5

註： 1.上列表格之群組劃分，係將台北市依新舊市區劃分為第一及第二群組。

第一群組表：中正、大同、中山、松山、大安、信義、萬華等區。

第二群組表：士林、北投、內湖、南港、文山等區。

2.上列抽樣數之調查時數原則上以平常日 16 小時，假日 12 小時為之。

3.為符合使用之活動特性，上列調查時段及時數之確切執行，視情形酌以調整。

表 3.1-2 樣本建築物使用方式分類

建築物使用方式	數量
純住宅	16
純辦公	6
飯店旅館	3
百貨公司	1
住店混合	22
住辦混合	2
辦店混合	5
廠辦混合	2
多種使用	7
汽車修理	9
生產工業	5
其他工業	2
合計	80

3.1.4 樣本編碼方式

一、建築物編碼方式：

以四位字碼代表，前二碼表示其土地使用分區，第三碼表示其位於市區或郊區（0 表不分市區郊區；1 表市區；2 表郊區），第四碼表示樣本序（1-5）。土地使用分區的代碼如下：

R1：住一；R2：住二；R3：住三；R4：住四。

C1：商一；C2：商二；C3：商三；C4：商四。

I1：工一；I2：工二；I3：工三。

EX：行政；CE：文教；SA：風景；LO：物流。

例如某建物代碼 C314 即表示該建物為商三分區、市區內的第四件樣本。

二、建物內部使用編碼方式：

以六位字碼代表，前二碼表示其所在樓層（Bn 表示其位於地下；RF 表其為頂樓加蓋；其他樓層以兩位數碼表示）；第三、四碼表示其在該樓層的序號（以門牌號碼或分室號碼為準），如該樓層僅有一戶則以 00 表示；末二碼表示其使用內容，如下所列：

RC：住家（常駐型態）；RT：住家（出租或套房型態）。

OF：辦公室；OD：公務單位（如派出所或戶政事務所等）；BK：金融單位。

RS：零售、照相沖洗、租書等（非 24 小時營業者）；AD：24 小時營業之便利商店。

R1：速食及可外賣之餐飲業；R2：其他中、西、日式餐廳，單次消費時間較長者。

RI：娛樂業（包括 KTV、MTV、卡拉 OK、電玩、小鋼珠、酒吧、舞廳、酒店、保齡球館等營業時間較晚之場所）。

HT：賓館或旅館。

EL：其他使用型態。

例如某戶代碼 0703RT 即表示該戶位於七樓第三室，作為出租套房使用，又如某戶代碼 0300R2 即表示該戶據有其所在建物之三樓全部，作為一般餐廳使用。其他可依此類推。

3.2 建物使用調查

本項工作之目的乃是為瞭解建築物之樓地板面積與其他使用特性變數，以作為停車產生率估算之主要依據。為尊重被調查單位之意見，除由主辦單位發函與受調查單位聯繫以外，本計畫亦派員至各受調查單位分發調查通知，徵求被調查建築物之使用人或所有人之同意，以利調查工作之遂行。

其次以如表 3.2-1 所示之調查表格，派調查員於指定時間（先與建築物所有人或使用人協調、知會）進入受調查建築物，調查各樓層之使用類別以及停車場使用狀況，並向所有人索取各樓層樓地板面積資料。如所有人或管理人無法提供，則以實測建物長寬方式推估。

3.3 旅次特性調查

本項之工作項目乃調查各種土地使用分區內，各樣本建築物中各種使用項目之旅次產生特性。所謂的旅次產生特性包括：

- 1.各時段進出人旅次分佈。
- 3.各種旅次目的，如通勤、通學、休閒、購物等旅次之分佈。
- 3.運具使用之特性。

表 3.2-1 建築物內部使用調查表

年 月 日

建築物名稱		
建築物編號		
地 址		
樓層	使用型態（住、辦、零售、餐飲、旅館、娛樂等）	
十四樓以上		
地上十三樓		
地上十二樓		
地上十一樓		
地上十樓		
地上九樓		
地上八樓		
地上七樓		
地上六樓		
地上五樓		
地上四樓		
地上三樓		
地上二樓		
地面一樓		
地下 樓		
地下 樓		
地下 樓		
建物附設	<input type="checkbox"/> 出售 <input type="checkbox"/> 包租，月租____元 <input type="checkbox"/> 開放免費停車	
停車場使用狀況	<input type="checkbox"/> 開放收費停車： <input type="checkbox"/> 計時每時____元 <input type="checkbox"/> 計次每次____元	

鼎漢國際工程顧問股份有限公司主辦 調查員：

督導員：

工作方法為使用表 3.3-1 的表格，調查建築物全部與內部各種使用之各時段進出人數。由調查員就其責任區先行填註建物代碼與內部使用代碼或出入口位置，調查時段應視受調查場所的營業時間或活動時間而定。限於經費因素，建築物以每一進出口（包括其附設停車場的出入口）配置一人為原則。此外，大部份作為住宅使用的建物或內部單元亦不調查進出人次，直接以住戶訪問資料代替。

另外，在各該建物或內部各戶進出頻繁時段，如辦公大樓的下午尖峰時間，或是大型量販店的假日上午時段，使用表 3.3-2 的表格，對進出建築物各樓層之人士作抽樣訪問（對與受訪對象同行者則不再重複訪問），內容包括旅次目的與運具使用特性。混合使用之建物以內部各戶之進出者為調查對象，不作建物整體之訪問；單一使用之建物則僅作建物整體之進出人次訪問。在抽樣之樣本數方面，原則上旅次較少之建物或獨立戶，以每 10 人抽訪 1 人為原則；進出量高的建築物則每棟以問得 100 ~ 200 份問卷為原則。

3.4 住戶訪問調查

為求掌握非尖峰或低度活動時段（如夜間）的停車特性，本研究亦對各使用類別之樣本建物停車與車輛使用特性進行調查。停車與車輛使用特性包括停車延時與車輛持有、承載率等。風景區不執行本項調查。

表 3.3-1 建築物進出人旅次調查表

調查員：

督導員：

年 月 日

建築物代號								
內部單元								
進出口位置								
時段	進入人次				離開人次			
	0-15	15-30	30-45	45-60	0-15	15-30	30-45	45-60
7:00 ~ 8:00								
8:00 ~ 9:00								
9:00 ~ 10:00								
10:00 ~ 11:00								
11:00 ~ 12:00								
12:00 ~ 13:00								
13:00 ~ 14:00								
14:00 ~ 15:00								
15:00 ~ 16:00								
16:00 ~ 17:00								
17:00 ~ 18:00								
18:00 ~ 19:00								
19:00 ~ 20:00								
20:00 ~ 21:00								
21:00 ~ 22:00								
22:00 ~ 23:00								

表 3.3-2 建築物進出人旅次訪問表

台北市建築物使用特性暨旅次產生、停車產生特性調查			
建築物進出人旅次訪問卷			
建築物代號		內部單元	
調查時間與型態	年	月	日 時 分 <input type="checkbox"/> 到達 <input type="checkbox"/> 離開
一、請問您主要前往本棟建物的_____樓			
二、前來此建物之目的： <input type="checkbox"/> 自家 <input type="checkbox"/> 上班 <input type="checkbox"/> 洽公 <input type="checkbox"/> 購物 <input type="checkbox"/> 餐飲 <input type="checkbox"/> 休閒 <input type="checkbox"/> 其他：_____			
三、您是 <input type="checkbox"/> 專程前來 <input type="checkbox"/> 順路前來			
四、先前由何處來： <input type="checkbox"/> 本建物以外場所 <input type="checkbox"/> 建物內其他場所：_____			
五、自前一場所前來所使用運具： <input type="checkbox"/> 步行 <input type="checkbox"/> 腳踏車 <input type="checkbox"/> 機車 <input type="checkbox"/> 公車 <input type="checkbox"/> 計程車 <input type="checkbox"/> 自用車 <input type="checkbox"/> 友人汽車接送 <input type="checkbox"/> 友人機車接送			
六、接下來要去何處： <input type="checkbox"/> 今天就待在此 <input type="checkbox"/> 回到先前所來之處 <input type="checkbox"/> 前往其他場所： <input type="checkbox"/> 本建物內 <input type="checkbox"/> 其他建物			
七、如果您今天會離開，請問您打算在此停留約_____小時			
八、如果您不是搭公車往返此地，請問您 來此地有多少人同車（包括您自己，計程車司機不算）？_____人 離開時有多少人同車（包括您自己，計程車司機不算）？_____人			
九、如果您使用自用汽車，請問您將車停放在： <input type="checkbox"/> 本建築物附設停車場 <input type="checkbox"/> 鄰近路邊停車格位 <input type="checkbox"/> 鄰近私營路外停車場 <input type="checkbox"/> 鄰近公有路外停車場 <input type="checkbox"/> 建築物附近空地 <input type="checkbox"/> 較遠處停車位（需步行 10 分鐘以上） <input type="checkbox"/> 違規停車			
十、如果您使用自用機車，請問您將車停放在： <input type="checkbox"/> 本建築物附設停車場 <input type="checkbox"/> 鄰近路邊合法車位 <input type="checkbox"/> 建築物附近空地 <input type="checkbox"/> 較遠處停車位（需步行 10 分鐘以上） <input type="checkbox"/> 違規停車			
十一、如果您目前未使用自用汽車，假如本建築物附近停車方便，是否 您會改用自用汽車往返？ <input type="checkbox"/> 會 <input type="checkbox"/> 不會。			

註：第四項問題僅詢問非該建物住戶之人旅次。

在車輛持有與承載率方面，使用如表 3.4-1 的調查表格，由調查員就建築物內的公司、行號、商家、住戶等以戶為單位作全部訪問，以求得車輛持有與承載率的特性資料。而對停車之時段分佈方面，乃經由前節之停車需求調查結果，繪製各時段中樣本建物停車場內以及臨街面路邊停車位之停車需求數量分佈圖。

表 3.4-1 車輛持有與承載率調查表

您好！本公司受交通部運輸研究所委託辦理停車產生率之調查工作，以評估適當的停車場設置標準。貴戶為本公司抽樣選取的訪問對象之一，希望能借用您一點時間，接受本公司調查員的訪問，謝謝！

鼎漢國際工程顧問股份有限公司 敬上
年 月 日

台北市建築物使用特性暨旅次產生、停車產生特性調查 建築物住戶、員工車輛持有與使用訪問卷			
建築物代號			
內部單元		面積	
<p>一、請問府上或貴公司（機關、行號）有多少輛小汽車？</p> <p>（公司、機關、行號請以公務、營業用車計算）</p> <p><input type="checkbox"/>無 <input type="checkbox"/>一輛 <input type="checkbox"/>兩輛 <input type="checkbox"/>兩輛以上：_____輛</p> <p>二、請問平日車上搭載幾人？</p> <p><input type="checkbox"/>一人 <input type="checkbox"/>二人 <input type="checkbox"/>三人 <input type="checkbox"/>四人（含）以上</p> <p>三、停車位持有狀況：</p> <p><input type="checkbox"/>自購車位____席 <input type="checkbox"/>包租車位____席 <input type="checkbox"/>合租車位____席 <input type="checkbox"/>其他</p> <p>（註：合租車位表示與他人區分時段共租一個車位）</p> <p>四、平常車停何處？</p> <p><input type="checkbox"/>本建物附設停車場 <input type="checkbox"/>路邊收費停車位 <input type="checkbox"/>路邊免費停車位</p> <p><input type="checkbox"/>違規停車 <input type="checkbox"/>附近路外停車場</p> <p>五、請問貴戶車輛的停放時段為自_____時停至_____時開走。</p>			

3.5 資料分析與停車產生率估算

本項之工作項目乃由前述各項調查估算停車產生率。在資料分析方面，主要乃是依據各時段進出人次調查、進出人旅次訪問以及住戶訪問等三項主要調查資料作整理分析，資料分析流程如圖 3.5-1 所示。基本的建物停車產生推估模式依調查方式的不同而分為兩大部份，有關建築物進出人旅次訪問的模式推導詳第五章。

一、建築物進出人旅次調查訪問

$$PR_{mj} = \sum_{i=t_0}^j (IR_i - OR_i) \times \frac{M_m}{C_m} \quad (\text{依調查時間調整})$$

式中

PR_{mj} 表示建築物經由調查得知於 j 時段累積的運具 m 之停車產生率；

IR_i 表示建築物在調查時段 i 的進入旅次產生率；

OR_i 表示建築物在調查時段 i 的離開旅次產生率；

M_m 為進出人旅次對運具 m 的運具分配率；

C_m 為運具 m 之平均乘載率。

本研究因調查時段以每 15 分鐘為一單位，故在調查結果分析上亦將使用 15 分鐘為一時段計算停車需求。

二、建築物住戶訪問

$$B_j = \sum P_i \times D_{ij}, \forall j = 0:00 - 24:00$$

式中

B_j 表示建築物經由調查得知於 j 時段累積的停車需求；

P_i 表示建築物內第 i 戶擁有的車輛數；

D_{ij} 表示建築物內第 i 戶經由調查得知於 j 時段停車與否；如在 j 時段未停車則 $D_{ij}=0$ ，反之如有停車則 $D_{ij}=1$ 。

將各土地使用內所有樣本依上式計算所得各時段之停車量，除以樓地板面積即可求得各時段各樣本之停車產生率。再將同一群組中各時段停車產生率之最小值、平均值與最大值繪製時空分佈曲線，取平均值之尖峰最大停車需求 R ，即可得該類土地使用對樓地板面積之停車產生率。

對於住宅區、商業區等可能以兩種不同調查方式求得之停車產生率，其整體的停車產生率乃是以前者的數據為調查起始值，調整後者的分佈時段。

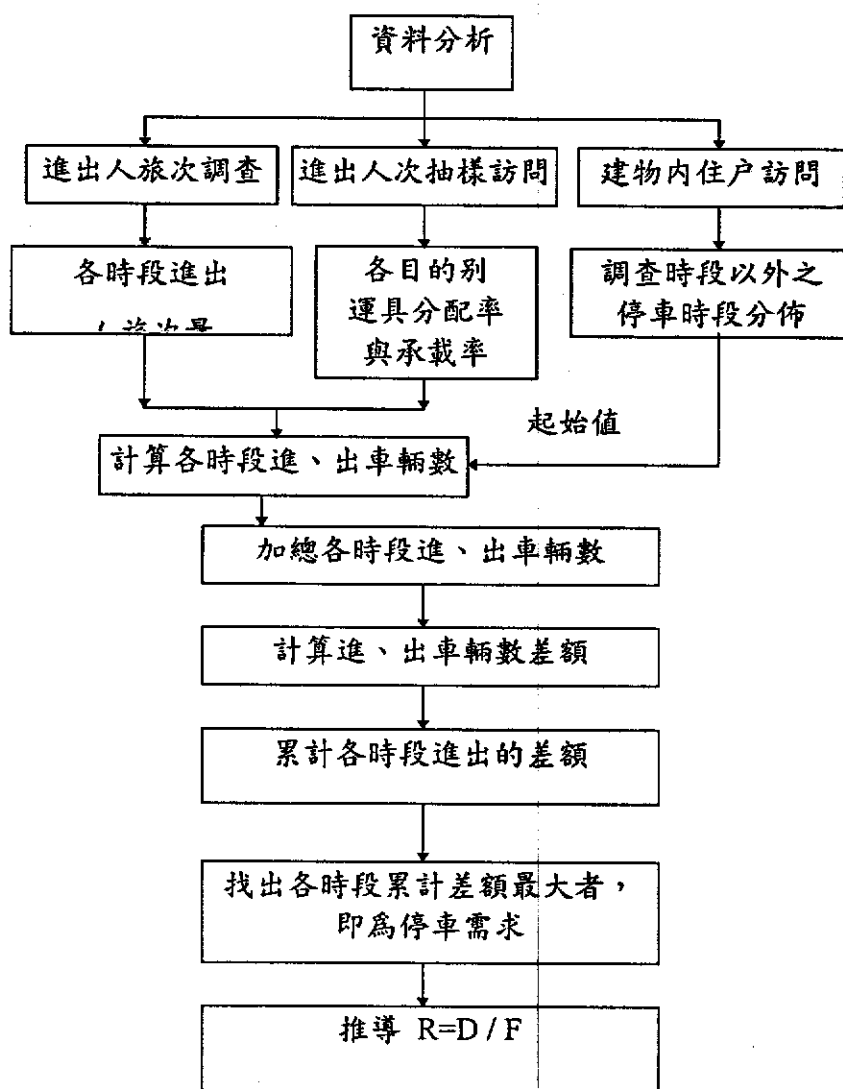


圖 3.5-1 資料分析流程圖

對於住宅區、商業區等可能以兩種不同調查方式求得之停車產生率，其整體的停車產生率乃是以兩種方式產生的數據依其樣本數量比例加權計算而得，亦即

$$R = \frac{r_1 \times s_1 + r_2 \times s_2}{s_1 + s_2}$$

式中

R 為整體之停車產生率；

r_i , $i = 1, 2$ 分別為以進出訪問及家訪求得之停車產生率；

s_i , $i = 1, 2$ 分別為執行進出訪問及家訪之戶數。

至於潛在的停車需求方面，由於問卷中並未就大眾運輸、停車費率等問題詢問受訪者，故亦無法精確分析其潛在需求在前述各變數變動下的影響，僅能計算其回答的比例供參考。

第四章 調查結果分析

本章將依照土地使用分區管制之區分來描述各群組之停車產生特性，包括各樣本所在區位、周邊運輸環境、進出旅次的特性，以及單位樓地板面積衍生的汽、機車停車需求。此外，亦對調查所得相關資料做進一步的分析，包括有關停車習性、潛在需求以及運具分配等特性分佈之資料。各樣本的基本調查資料以及各群組之最大停車需求對樓地板面積的散佈圖列於附錄二。

4-1 行政區

行政區總共可細分為五類，包括基層機關、公務機關、醫療機構、郵局以及公用事業等五種。由於行政區僅分配得五個樣本，因此再細分的結果就使得每一種類僅有單一樣本可供參考。

4.1.1 基層機關

一、樣本特性

基層機關包括如區公所、戶政、地政事務所等類型，主要是民眾洽辦公務之所在。由於台北市土地難求，因此這類機關有的是棲身於辦公大樓，或是公有市場的某幾層甚或只有一個單位的空間，在土地使用區分上就不能算是機關用地了。

本次調查所抽樣本為台北市信義區行政中心，位於信義路五段。整棟建築物除區公所以外，尚有衛生所、地政事務所等單位共同使用，總樓地板面積約為 25,000 平方公尺。其周邊的土地大多未開發，鄰近的機關還包括有警察分局以及電信局營業分處等。在建築物西側設有停車場，提供洽公民眾使用以及大型遊覽車停放之用。

二、相關調查資料分析

由於在平日前往該區公所或其他相鄰單位辦事的人數不少，因此本建築物共訪問了 149 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.1-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往本建築物的旅次以專程前往者佔了 97 % 以上，而旅次目的中上班、洽公就佔有 95 % 以上。

表 4.1-1 基層機關旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	32	21.48 %	0	0.00 %	32	21.48 %
洽公	107	71.81 %	3	2.01 %	110	73.83 %
就醫	2	1.34 %	0	0.00 %	2	1.34 %
其他	4	2.68 %	1	0.67 %	5	3.36 %
合計	145	97.32 %	4	2.68 %	149	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.1-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中竟沒有停留時間介於三至五小時者。約有 77 % 左右的旅次停留時間在一小時以內，包括所有的順道旅次在內。但也有二成以上的旅次停留時間大於五小時。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.1-3 所示，雖然本建物外便有大型停車場，但因受臨近展覽場不定期展覽以及該停車場多為大客車佔用，因此使用汽車者僅佔了約 14 ~ 19 %，反而機車的使用者佔有近 60 % 的比例。整體而言，到達或離開的受訪者，對運具的使用特性略有差異，尤其在機車、計程車等方面差異更顯著。

表 4.1-2 基層機關旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	111	74.49	2	1.34	32	21.48	145	97.32
順道	4	2.68	0	0.00	0	0.00	4	2.68
合計	115	77.18	2	1.34	32	21.48	149	100.00

註：比例之單位為％。

表 4.1-3 基層機關旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
未答	0	0.00 %	2	2.53 %	2	1.34 %
步行	8	11.43 %	5	6.33 %	13	8.72 %
腳踏車	1	1.43 %	3	3.80 %	4	2.68 %
機車	42	60.00 %	34	43.04 %	76	51.01 %
公車	6	8.57 %	18	22.78 %	24	16.11 %
計程車	3	4.29 %	2	2.53 %	5	3.36 %
自小客	10	14.29 %	15	18.99 %	25	16.78 %
合計	70	46.98 %	79	53.02 %	149	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.1-4 (到達) 與表 4.1-5 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.04，機車的乘載率則為 1.00，表示所有使用自用交通工具的受訪者多為單獨乘用其交通工具。

表 4.1-4 基層機關車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	合計	乘載率
腳踏車	1	1	1
機車	41	41	1
計程車	3	3	1
自小客	10	10	1
合計	47	47	1

表 4.1-5 基層機關車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	三人共乘	合計	乘載率
腳踏車	3	2	5	1.8
機車	34	0	34	1
計程車	2	0	2	1
自小客	14	1	15	1.13
合計	53	3	55	1.13

（五）停車型態

受訪者中有 25 人使用汽車，有 75 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.1-6 所示。由於本建築物隔鄰即為大型停車場，因此大多數車輛使用者都停在該場內。

表 4.1-6 基層機關停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車使 用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車使 用者的比例
建築物附設停車場	18	72.00 %	45	60.00 %
鄰近路邊停車位	1	4.00 %	5	6.67 %
公有路外停車場	4	16.00 %	-	-
附近空地	0	0.00 %	25	33.33 %
違規停車	2	8.00 %	0	0.00 %
合計	25	100.00 %	75	100.00 %

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而

未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 44 人，佔所有 149 名受訪者的 29.53 %，以及 124 名未使用汽車者的 35.48 %，詳如表 4.1-7 所示。表中可發現，步行的旅次對停車潛在需求較少，這可能是距離近的因素；而搭乘公車以及由朋友接送的旅次則是有較高的潛在需求，但在目前「使用者付費」觀念未完全建立的狀況下，一旦停車方便卻要收費，則此問卷調查很可能得到不一樣的答案。

表 4.1-7 基層機關之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
未答	2	0	2
步行	1	12	13
腳踏車	1	3	4
機車	32	43	75
公車	7	17	24
計程車	1	4	5
機車接送	0	1	1
合計	44 35.48 %	80 64.52 %	124

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.1-8 所示，表中的「尖峰」乃是以該樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.1-1 與圖 4.1-2）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現行政區基層機關的停車需求有兩次尖峰，分別是上午 10:30 ~ 10:45 間與下午 14:30 ~ 14:45 間，汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.77 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 2.38 輛。相當於每 131 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 42 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反

映，無法代表真正的行政區基層機關的需求。

表 4.1-8 基層機關之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.77
	全日	22.41
機車	尖峰	2.38
	全日	69.78

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.1-1 基層機關汽車停車產生率分時分佈圖

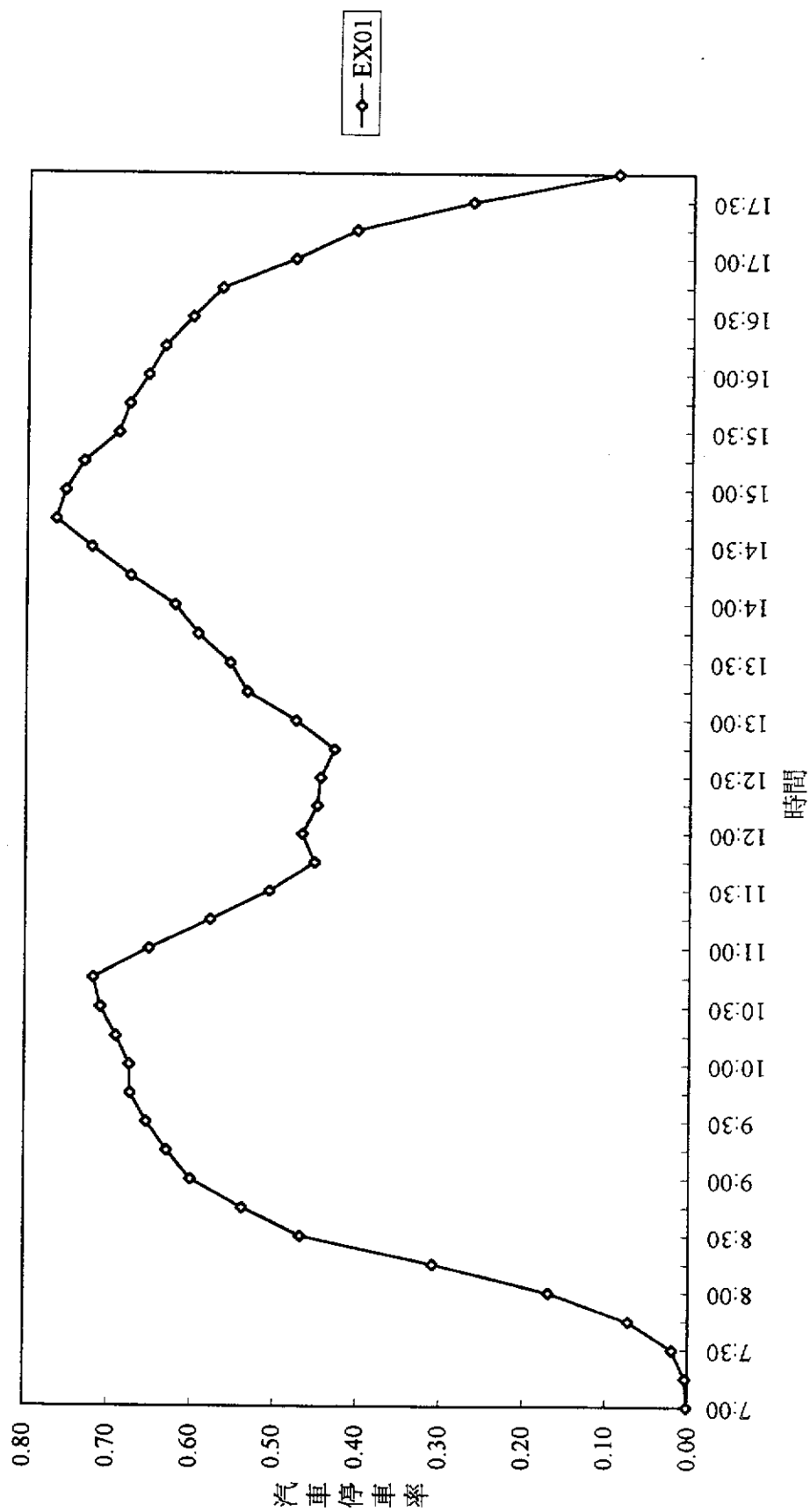
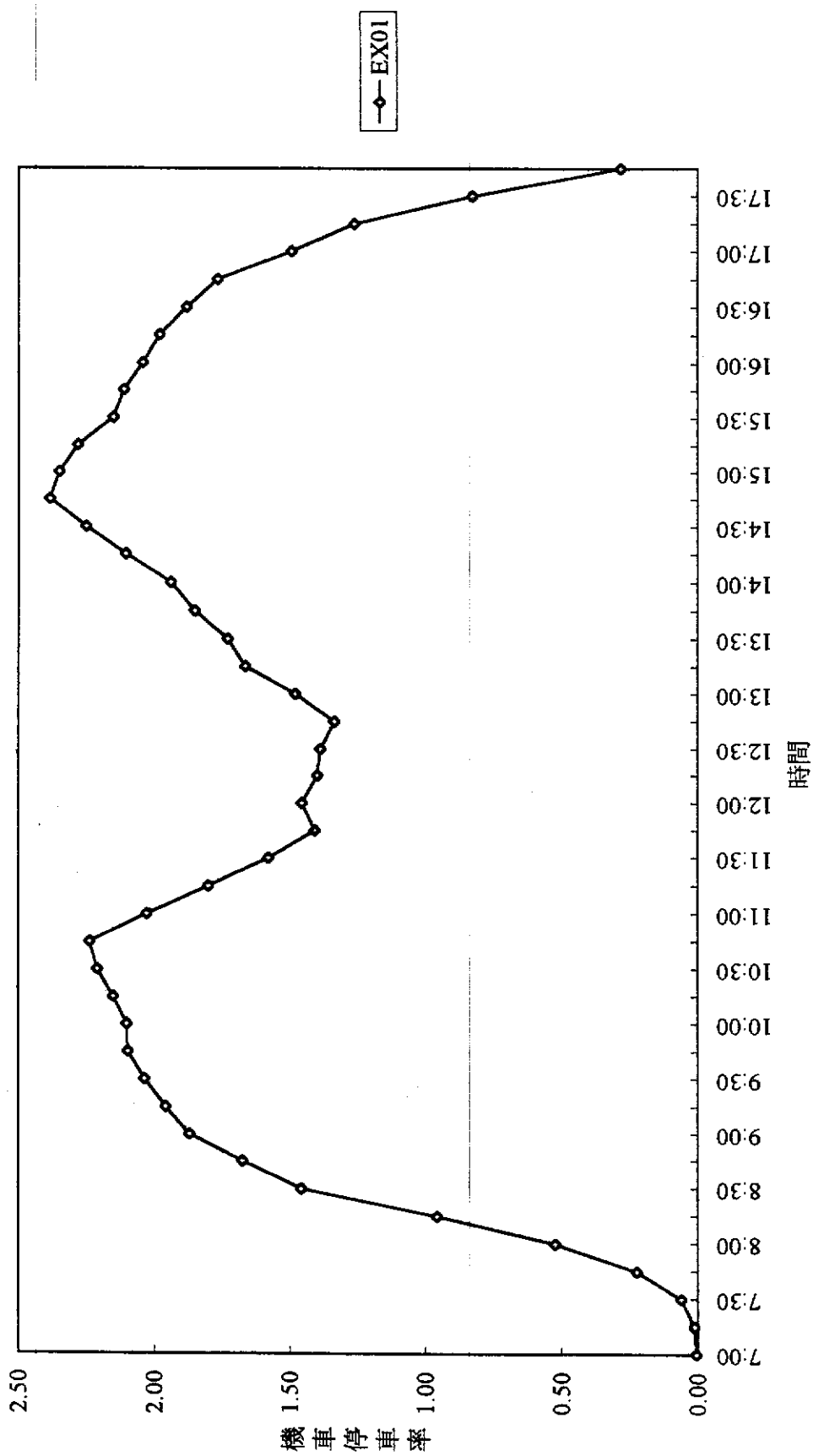


圖 4.1-2 基層機關機車停車產生率分時分佈圖



4.1.2 公務機關

一、樣本特性

公務機關一般所指的是純粹供辦公使用，不提供民眾洽辦公務之場所。例如各級中央部會或是地方政府裡的功能性單位（像是台北市捷運局）等皆屬之。這種類型的單位跟基層機關一樣，有的也是委身於辦公大樓內，或是如某些中央部會層級的單位，雖然集合在一些聯合辦公大樓內，但其土地使用卻非機關用地（例如愛國東路上教育部、文建會與衛生署所在的大樓實為住宅區）。

本次調查之公務機關即為外交部，位於總統府周邊博愛特區內。鄰近的建築物包括中央圖書館、中央氣象局、中正紀念堂、以及數所知名學校。建築物本身的樓地板面積約有 19,500 平方公尺。停車設施僅有提供員工使用的停車空間，對前來洽公的民眾而言相當不方便。

二、相關調查資料分析

本建築物共訪問了 104 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.1-9 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該機關的旅次以專程前往者佔了 98 % 以上，而旅次目的中上班、洽公者合計佔有九成以上。

表 4.1-9 公務機關旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	63	60.57 %	1	0.96 %	64	61.53 %
洽公	34	32.69 %	0	0.00 %	34	32.69 %
其他	5	4.80 %	1	0.96 %	6	5.76 %
合計	102	98.08 %	2	1.92 %	104	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.1-10 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中以五小時以上者佔大多數，約有 56 % 左右。其次則為停留時間在一小時以內的旅次，有 33 %。停留時間介於一至五小時的旅次則不多。

表 4.1-10 公務機關旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	34	32.69	9	8.65	1	0.96	58	55.77	102	98.08
順道	1	0.96	0	0.00	0	0.00	1	0.96	2	1.92
合計	35	33.65	9	8.65	1	0.96	59	56.73	104	100.0

註：比例之單位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.1-11 所示，其中使用汽車者佔了約 27 %，而機車的使用者也佔有約 20 % 的比例。整體而言，受訪者無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。

表 4.1-11 公務機關旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	8	10.81 %	5	16.66 %	13	12.50 %
腳踏車	2	2.70 %	0	0.00 %	2	1.92 %
機車	15	20.27 %	6	20.00 %	21	20.19 %
公車	24	32.43 %	12	40.00 %	36	34.62 %
計程車	4	5.41 %	0	0.00 %	4	3.85 %
自小客	21	28.38 %	7	23.33 %	28	26.92 %
合計	74	71.15 %	30	28.85 %	104	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.1-12 (到達) 與表 4.1-13 (離開) 之共乘人數與運具分配的比

例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.48，機車的乘載率則為 1.04。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

表 4.1-12 公務機關車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	2	0	0	0	2	1
機車	15	1	0	0	16	1.06
計程車	3	0	0	1	4	1.75
自小客	12	7	1	0	20	1.45
合計	32	8	1	1	42	1.31

表 4.1-13 公務機關車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	合計	乘載率
機車	6	0	0	6	1
計程車	12	0	0	12	1
自小客	4	2	1	7	1.57
合計	22	2	1	25	1.16

（五）停車型態

受訪者中有 27 人使用汽車，有 21 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.1-14 所示。由於受訪者多為該單位員工或中央單位前來洽公者，因此都可使用該建築物的停車場。

表 4.1-14 公務機關停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
建築物附設停車場	27	100 %	21	100 %
合計	27	100 %	21	100 %

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 23 人，

佔所有 104 名受訪者的 22.11 %，以及 77 名未使用汽車者的 29.87 %，詳如表 4.1-15 所示。表中可發現，步行、騎腳踏車、機車與公車的旅次對停車的潛在需求均不高。

表 4.1-15 公務機關之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	3	10	13
腳踏車	1	1	2
機車	2	19	21
公車	15	21	36
計程車	2	2	4
機車接送	0	1	1
合計	23 29.87 %	54 70.13 %	77

三、停車產生率分析

本次調查的累計停車需求如表 4.1-16 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.1-3 與圖 4.1-4）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現最大停車需求發生在上午 10:00 ~ 11:30 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.28 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.31 輛。相當於每 362 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 327 平方公尺樓地板面積衍生一輛機車停車需求。由於由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的行政區公務機關的需求。

表 4.1-16 公務機關之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.28
	全日	8.67
機車	尖峰	0.31
	全日	9.58

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.1-3 公務機關汽車停車產生率分時分佈圖

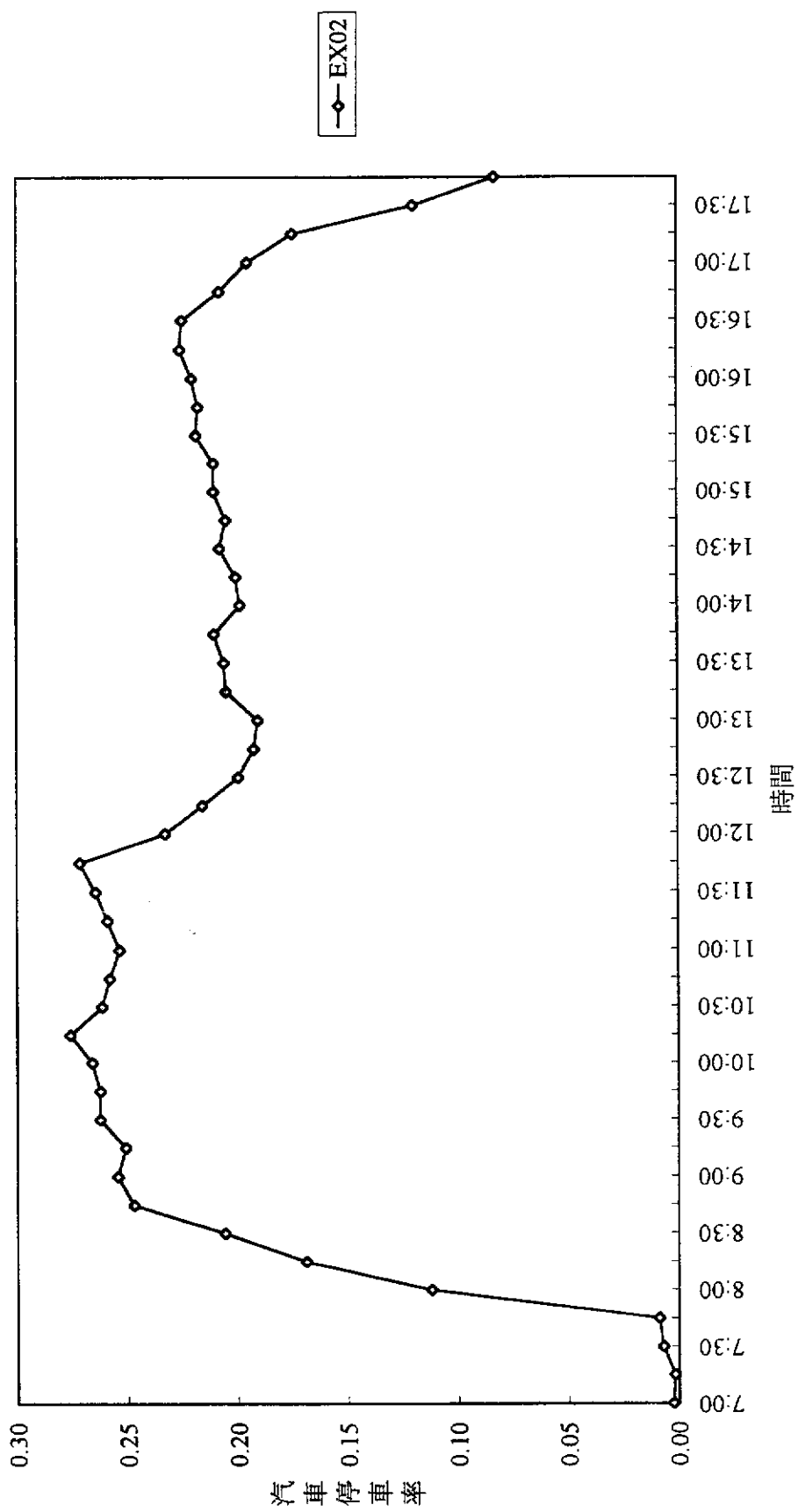
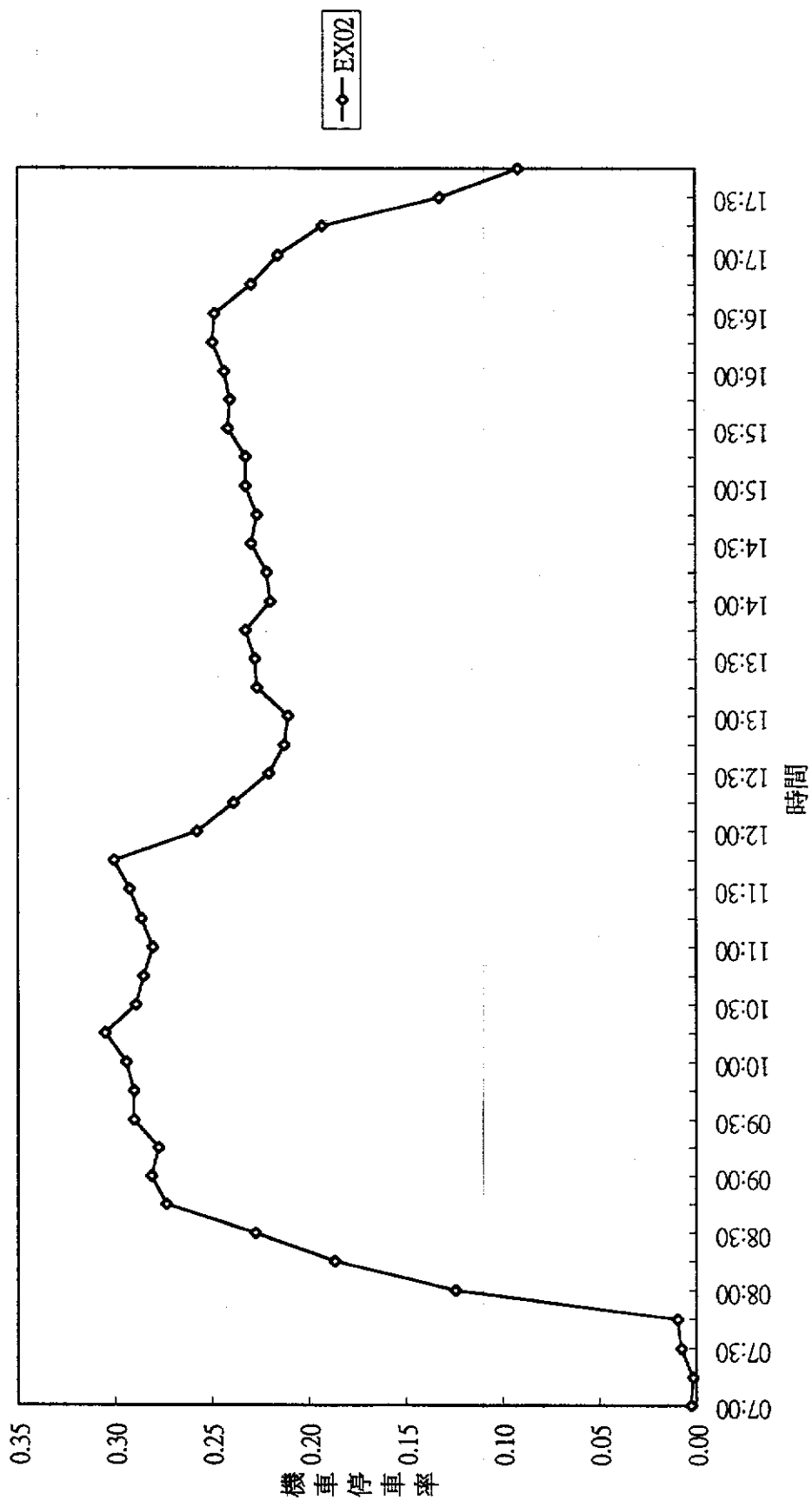


圖 4.1-4 公務機關機車停車產生率分時分佈圖



4.1.3 醫療機構

一、樣本特性

醫療機構可大可小，大者如台大、榮總等佔地遼闊，建物林立；小者可如診所、國術館等僅佔有一個店面大的空間。由於本計畫中的醫療機構係由行政區抽出，故應具有相當規模。

本次調查所選之醫療機構樣本為台北市立仁愛醫院，位於仁愛路四段，建築物的總樓地板面積約為 27,000 平方公尺，周邊建築以住宅區、飯店、百貨以及沿街的小店面商業活動型態為主。該院每週一、三、五設有夜間門診，並設有 852 張病床。院方自設有停車場供員工與病患家屬使用，然因看診人數相當多，現有停車場根本不敷使用。

二、相關調查資料分析

由於在平日前往看診的人數相當多，因此本建築物共訪問了 100 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.1-17 旅次目的與型態關連表可以發現，前往醫院的旅次以專程前往者佔了 85%，而旅次目的中以上班與就診者合計佔有九成以上。

表 4.1-17 醫療機構旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	2	2.00 %	1	1.00 %	3	3.00 %
上班	24	24.00 %	1	1.00 %	25	25.00 %
洽公	1	1.00 %	4	4.00 %	5	5.00 %
就診	58	58.00 %	9	9.00 %	67	67.00 %
合計	85	85.00 %	15	15.00 %	100	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.1-18 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中，約有 26 % 左右的旅次停留時間在一小時以內，其次是一至三小時的人次最多，也有近三成的旅次停留時間大於五小時。

表 4.1-18 醫療機構旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	18	18.00	28	28.00	13	13.00	26	26.00	85	85.00
順道	8	8.00	6	6.00	0	0.00	1	1.00	15	15.00
合計	26	26.00	34	34.00	13	13.00	27	27.00	100	100.0

註：比例之單位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.1-19 所示，由於當地停車並不很容易，因此使用汽車者佔了約 17 %，而機車的使用者則佔有約 39 % 的比例。整體而言，到達或離開的受訪者，對運具的使用特性略有差異，尤其在自小客、機車、計程車等方面差異更顯著。

表 4.1-19 醫療機構旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	2	3.17 %	3	8.11 %	5	5.00 %
腳踏車	2	3.17 %	0	0.00 %	2	2.00 %
機車	21	33.33 %	17	45.94 %	39	39.00 %
公車	11	17.46 %	4	10.81 %	15	15.00 %
計程車	11	17.46 %	11	29.72 %	22	22.00 %
自小客	13	20.63 %	2	5.40 %	17	17.00 %
合計	63	63.00 %	37	37.00 %	100	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.1-20 (到達) 與表 4.1-21 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.24，機車的乘載率則為 1.12。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

表 4.1-20 醫療機構車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	合計	乘載率
腳踏車	2	0	0	2	1
機車	16	1	0	17	1.06
計程車	6	4	1	11	1.54
自小客	9	4	0	13	1.31
合計	33	9	1	43	1.26

表 4.1-21 醫療機構車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	1	1
機車	13	3	0	16	1.19
計程車	7	3	1	11	1.45
自小客	4	0	0	4	1
合計	28	7	1	36	1.25

(五) 停車型態

受訪者中有 15 人使用汽車，有 33 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.1-22 所示。由於本院附設有停車空間，因此汽車駕駛人多能停放在該停車場內，僅有少部份需在附近地區尋找車位；至於機車則多停於路旁人行道上。

表 4.1-22 醫療機構停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
建築物附設停車場	10	66.7 %	10	30.3 %
鄰近路邊停車位	2	13.3 %	19	57.6 %
建築物附近空地	1	6.7 %	4	12.1 %
違規停車	2	13.3 %	0	0.00 %
合計	15	100 %	33	100 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 26 人，佔所有 100 名受訪者的 26.00 %，以及 84 名未使用汽車者的 40 %，詳如表 4.1-23 所示。表中可發現，步行與騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，可能是距離不遠的因素；而除計程車以外對停車的潛在需求也不高。

表 4.1-23 醫療機構之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	0	5	5
腳踏車	0	2	2
機車	7	26	33
公車	3	11	14
計程車	14	8	22
汽車接送	2	4	6
機車接送	0	2	2
合計	26 30.95 %	58 69.05 %	84

三、停車產生率分析

本次調查的累計停車需求如表 4.1-24 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.1-5 與圖 4.1-6）中產生率最高的時段為

準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現行政區醫療機構的最大停車需求有三處尖峰，第一次發生在上午 10:00 ~ 10:30 間，第二次發生在下午 13:45 ~ 14:15 間，第三次發生在晚間 22:30 ~ 23:00 間。平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.60 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 1.46 輛。相當於每 167 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 69 平方公尺衍生一輛機車停車需求。以該院擁有 852 張病床計算，平均每 5.2 張病床即產生一輛汽車停車需求，每 2.1 張病床即產生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的行政區醫療機構的需求。

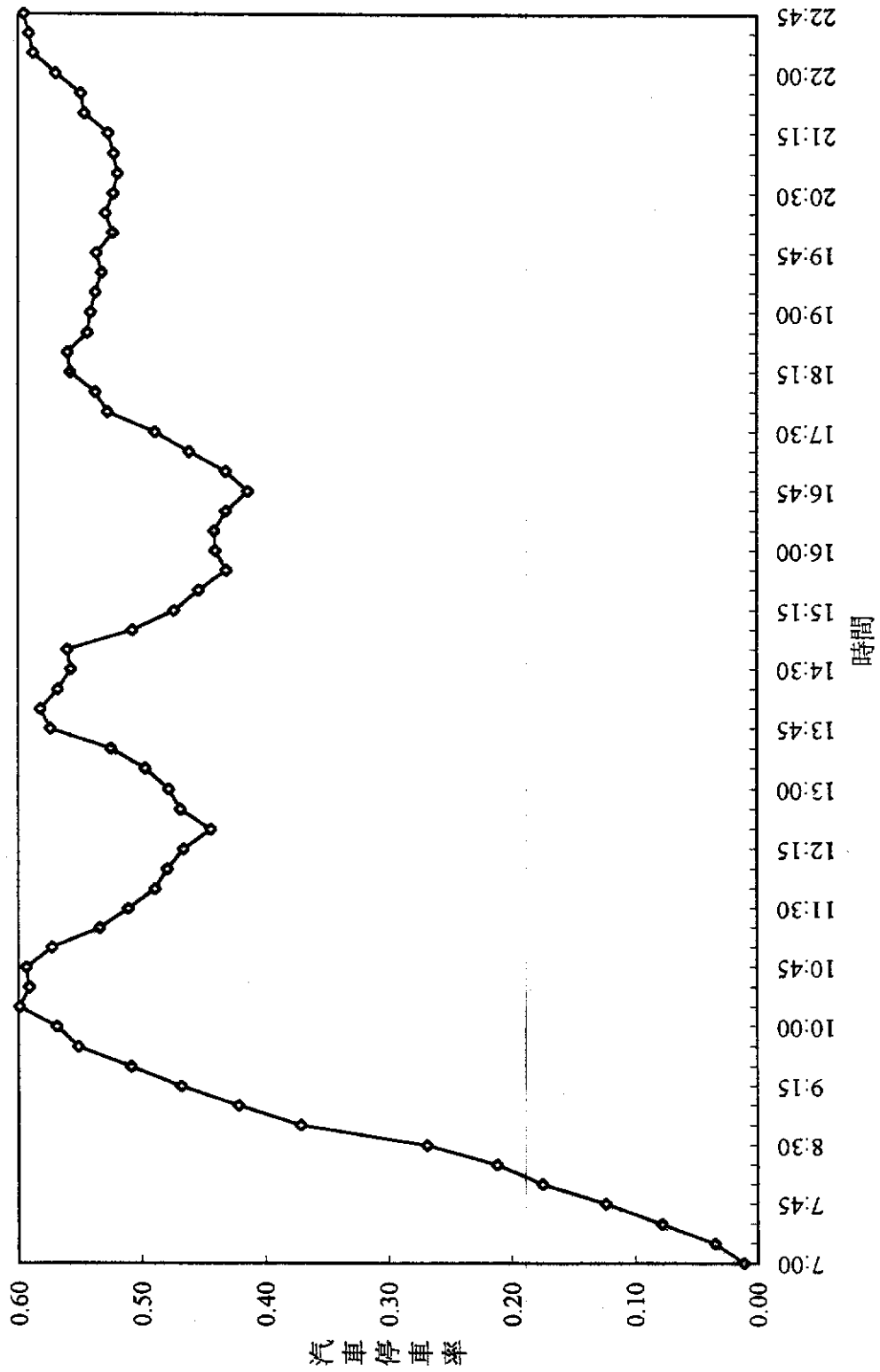
表 4.1-24 醫療機構之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.60
	全日	30.28
機車	尖峰	1.46
	全日	73.76

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

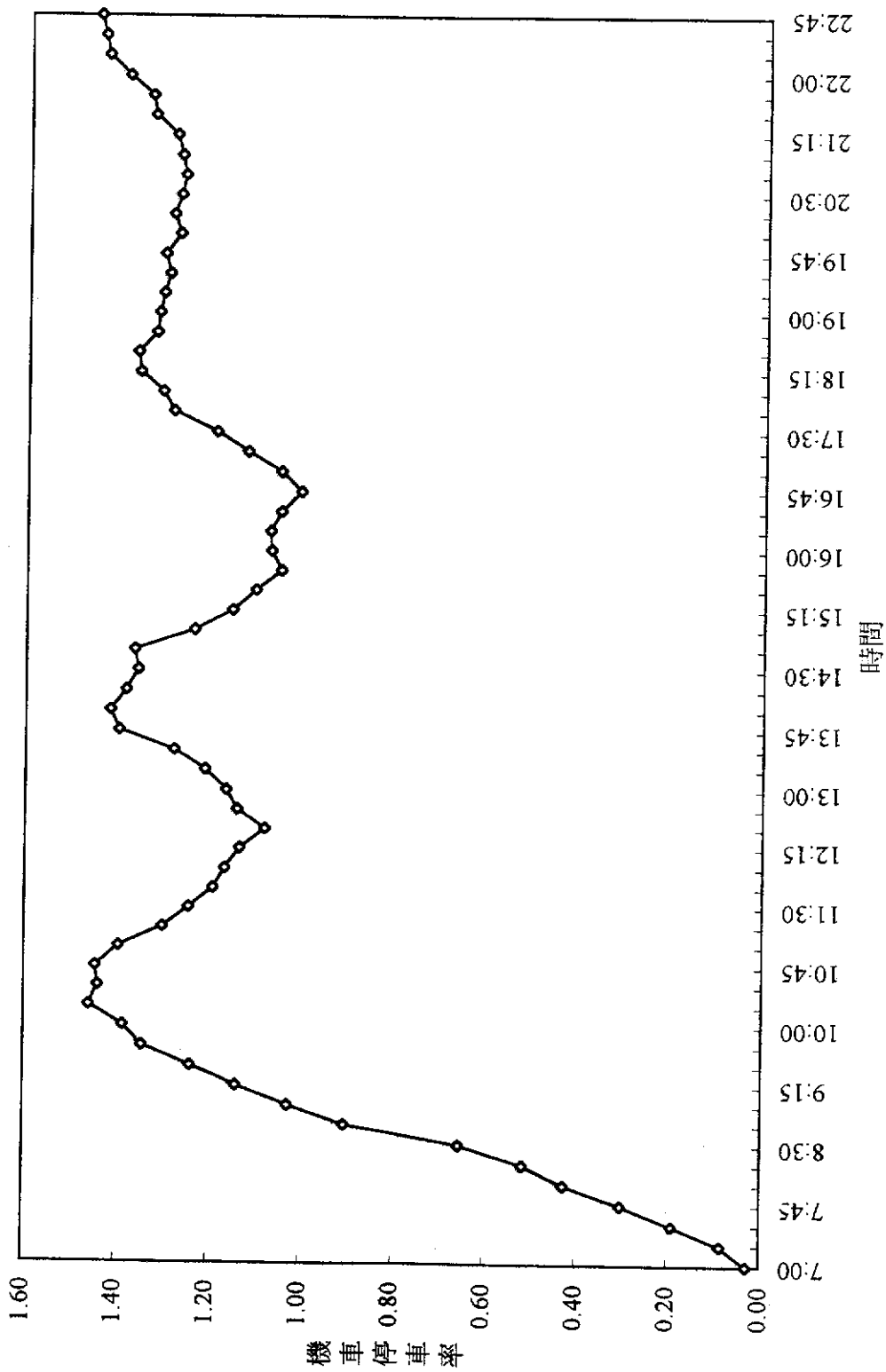
—●— EX03

圖 4.1-5 醫療機構汽車停車產生率分時分佈圖



—◆— EX03

圖 4.1-6 醫療機構機車停車產生率分時分佈圖



4.1.4 郵局

一、樣本特性

和醫院一樣，郵局的規模可大可小。一般只負責儲匯、郵務的小郵局多是店面型態；能夠被擺在行政區內的郵局通常都具有相當的規模，可能還兼有郵件分送的業務，此時的郵局就不只是儲匯、郵務而已，而是一個具有類似物流中心功能的單位了。

本次選中之樣本位於台北車站附近，即台灣北區郵政管理局，附設有夜間 18:00 ~ 21:00 營運的夜間郵局。因其鄰近台北車站，大眾運輸非常方便，且使用郵局業務的民眾停留時間一般都在一小時以內，故停車需求不高，但仍有人在附近道路臨時違規停車。建築物的總樓地板面積約為 10,800 平方公尺。本局也是台北市區的郵件處理中心，經常有郵務車輛進出、分派信件。

二、相關調查資料分析

本建築物共訪問了 106 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.1-25 旅次目的與型態關連表可以發現，前往郵局的旅次專程或順道相差無幾，而旅次目的中以辦理郵務儲匯者佔有九成以上為最高。

表 4.1-25 郵局旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	2	1.89 %	0	0.00 %	2	1.89 %
洽公	6	5.66 %	0	0.00 %	6	5.66 %
其他（郵務儲匯）	51	48.11 %	47	44.34 %	98	92.45 %
合計	59	55.66 %	47	44.34 %	106	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.1-26 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中沒有停留時間介於三至五小時者。約有 95 % 左右的旅次停留時間在一小時以內。

表 4.1-26 郵局旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	55	51.89	1	0.94	3	2.83	59	55.66
順道	46	43.40	1	0.94	0	0.00	47	44.34
合計	101	95.28	2	1.89	3	2.83	106	100.00

註：比例之單位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.1-27 所示，由於本局附近的大眾運輸相當便利，且前來辦事者多為附近居民商家，因此使用汽車者僅佔不到 4 %，反而步行者佔有約三成的比例，機車的使用者更高達 46 %。整體而言，到達或離開的受訪者對運具的使用特性略有不同，但並無太大的差異。

表 4.1-27 郵局旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	14	25.00 %	18	36.00 %	32	30.19 %
腳踏車	1	1.79 %	1	2.00 %	2	1.89 %
機車	28	50.00 %	21	42.00 %	49	46.22 %
公車	9	16.07 %	5	10.00 %	14	13.21 %
計程車	1	1.79 %	4	8.00 %	5	4.72 %
自小客	3	5.36 %	1	2.00 %	4	3.77 %
合計	56	52.83 %	50	47.17 %	106	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.1-28 (到達) 與表 4.1-29 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.25，機車的乘載率則為 1.10。與受訪者同行的人數均在二人以內。

表 4.1-28 郵局車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	1	1
機車	22	5	27	1.19
計程車	1	0	1	1
自小客	2	1	3	1.33
汽車接送	0	1	1	2
合計	26	7	33	1.21

表 4.1-29 郵局車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	1	1
機車	19	2	21	1.10
計程車	4	0	4	1
自小客	1	0	1	1
合計	25	2	27	1.07

(五) 停車型態

受訪者中有 4 人使用汽車，有 48 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.1-30 所示。由於該郵局附近道路均禁止路邊停車亦無停車場，因此絕大多數的車輛都是違規停車的型態。

表 4.1-30 郵局停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
鄰近路邊停車位	0	0 %	1	2.1 %
較遠處停車位	0	0 %	2	4.2 %
違規停車	4	100 %	45	93.7 %
合計	4	100 %	48	100 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 37 人，佔所有 106 名受訪者的 34.91 %，以及 102 名未使用汽車者的 36.27 %，詳如表 4.1-31 所示。表中可發現，騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，但這可能是問卷樣本不足的結果；而搭乘計程車以及由朋友接送的旅次則是有百分之百的潛在需求。

表 4.1-31 郵局之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	9	23	32
腳踏車	0	2	2
機車	18	30	48
公車	4	10	14
計程車	5	0	5
汽車接送	1	0	1
合計	37 36.27 %	65 63.73 %	102

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.1-32 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.1-7 與圖 4.1-8）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現郵局的最大停車需求發生在晚間 19:00 ~ 19:30 間，而由

於停留時間短，轉換率高，因此平均的汽車停車產生率相當低，每 100 平方公尺僅衍生 0.16 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 2.11 輛。相當於每 615 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 47 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的郵局的需求。

表 4.1-32 郵局之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.16
	全日	4.75
機車	尖峰	2.11
	全日	61.54

註：停車產生率單位為每 1,000 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.1-7 郵局汽車停車產生率分時分佈圖

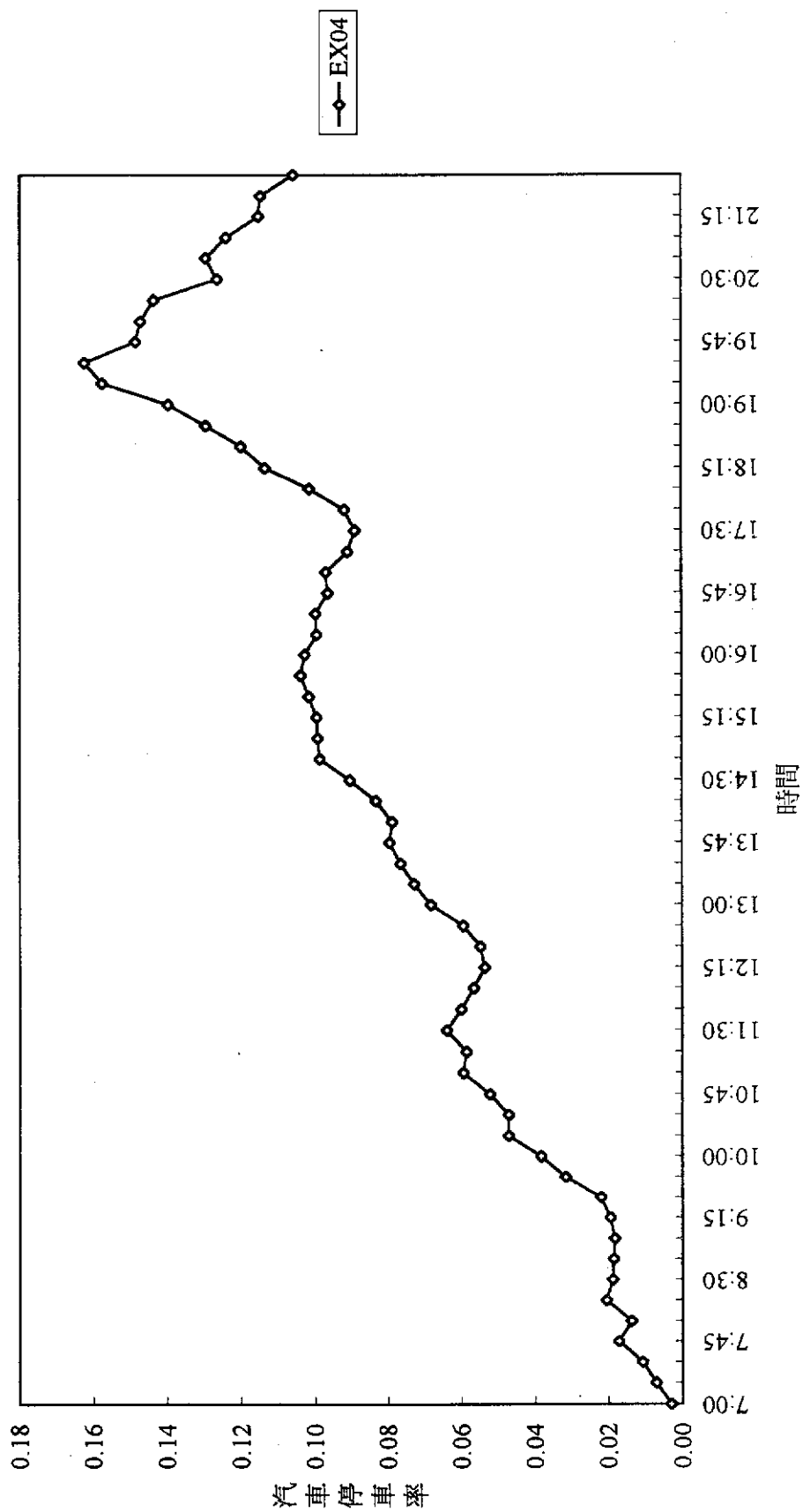
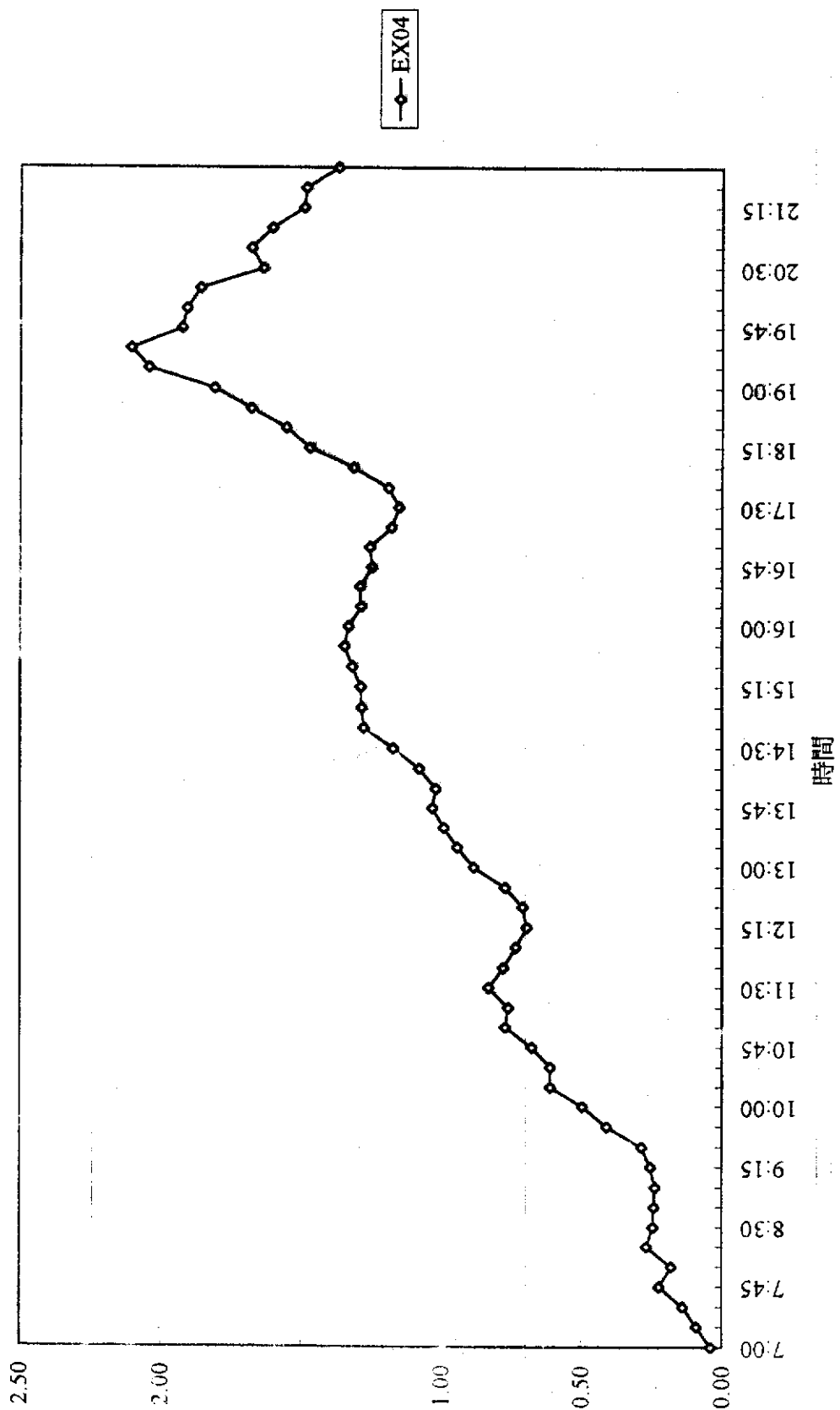


圖 4.1-8 郵局機車停車產生率分時分佈圖



4.1.5 公用事業

一、樣本特性

公用事業包括自來水、電力、電信等事業，由於其多具有相關的特殊設備，因此大多有自己專用的建築物以安放這些設備。本次調查對象為台北市自來水事業處的一個營業分處，位於一座連外橋樑附近，建築物樓地板面積約為 3,150 平方公尺。周邊地區建築物以醫療機構、軍事單位為主，其他則為老舊的住宅區。由於一般人申請設置水電等設施的機會不多，因此旅次數量並不高；然缺乏適當的停車空間，大眾運輸工具路線、班次也不多。

二、相關調查資料分析

本建築物共訪問了 52 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.1-33 旅次目的與型態關連表可以發現，受訪者全是來洽公的其他單位人員或民眾，以專程前往者佔了八成以上。

表 4.1-33 公用事業旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
洽公	44	84.62 %	8	15.38 %	52	100.00 %
合計	44	84.62 %	8	15.38 %	52	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.1-34 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次全部停留時間均在一小時以內。

表 4.1-34 公用事業旅次型態與停留時間關連表

時間分佈 旅次型態	一小時以內		合計	
	數量	比例	數量	比例
專程	44	84.62 %	44	84.62 %
順道	8	15.38 %	8	15.38 %
合計	52	100.00 %	52	100.00 %

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.1-35 所示，由於本建築物附近大眾運輸不甚方便，因此使用汽車者佔了約 21 %，而機車的使用者更佔有近 56 % 的比例。整體而言，受訪者無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異，僅有在計程車與自小客的分配上略有差異。

表 4.1-35 公用事業旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	2	6.67 %	1	4.55 %	3	5.77 %
腳踏車	1	3.33 %	1	4.55 %	2	3.85 %
機車	16	53.33 %	13	59.09 %	29	55.77 %
公共汽車	1	3.33 %	1	4.55 %	2	3.85 %
計程車	2	6.67 %	3	13.64 %	5	9.62 %
自用小汽車	8	26.67 %	3	13.64 %	11	21.15 %
合計	30	57.69 %	22	42.31 %	52	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.1-36 (到達) 與表 4.1-37 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.13，機車的乘載率則為 1.19。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

表 4.1-36 公用事業車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	1	1
機車	13	3	16	1.19
計程車	2	0	2	1
自小客	4	1	5	1.2
汽車接送	0	3	3	2
合計	20	7	27	1.26

表 4.1-37 公用事業車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
腳踏車	0	1	1	2
機車	8	2	10	1.2
計程車	2	1	3	1.33
自小客	3	0	3	1
機車接送	0	3	3	2
合計	13	7	20	1.35

（五）停車型態

受訪者中有 8 人使用汽車，有 26 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.1-38 所示。由於該樣本的停車空間尚稱足夠，因此絕大多數的車輛都停放於建物附設的停車場內。

表 4.1-38 公用事業停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者的比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者的比例
建築物附設停車場	8	100 %	23	88.5 %
鄰近路邊停車位	0	0 %	2	7.7 %
建築物附近空地	0	0 %	1	3.8 %
合計	8	100 %	26	100 %

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而

未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 21 人，佔所有 52 名受訪者的 40.38%，以及 44 名未使用汽車者的 47.73%，詳如表 4.1-39 所示。表中可發現，各種運具使用者對停車皆有潛在需求，可能是大眾運輸不便的影響；但也沒有任何一種運具使用者有百分之百的潛在需求。

表 4.1-39 公用事業之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	1	2	3
腳踏車	1	1	2
機車	14	12	26
公共汽車	1	1	2
計程車	2	3	5
汽車接送	1	2	3
機車接送	1	2	3
合計	21 47.73 %	23 52.27 %	44

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.1-40 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.1-9 與圖 4.1-10）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現郊區第三種工業區的最大停車需求發生在下午 15:45～16:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.77 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 2.37 輛。相當於每 130 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 42 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映各種公用事業的需求。

表 4.1-40 公用事業之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.77
	全日	23.97
機車	尖峰	2.37
	全日	73.90

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.1-9 公用事業汽車停車產生率分時分佈圖

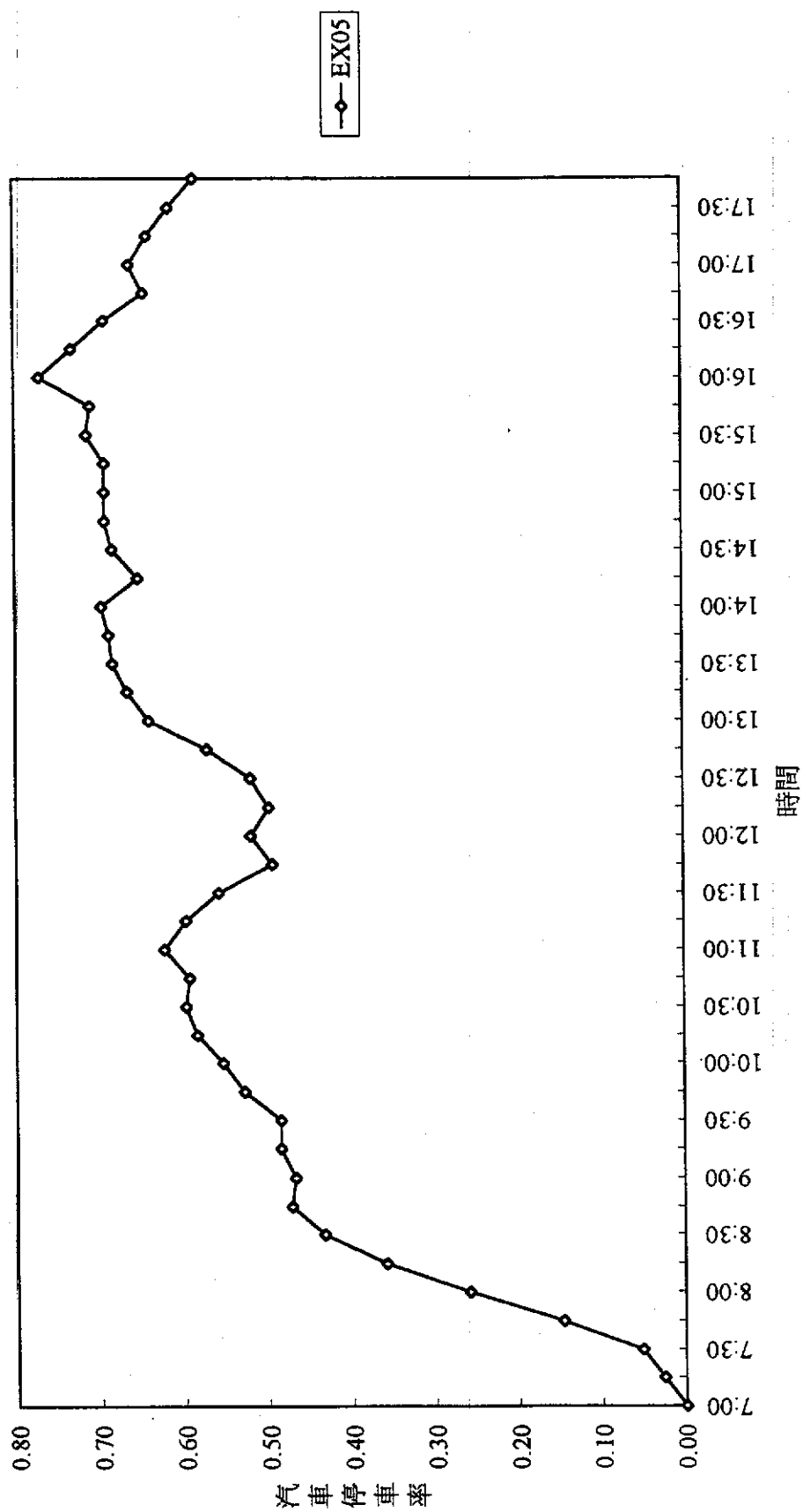
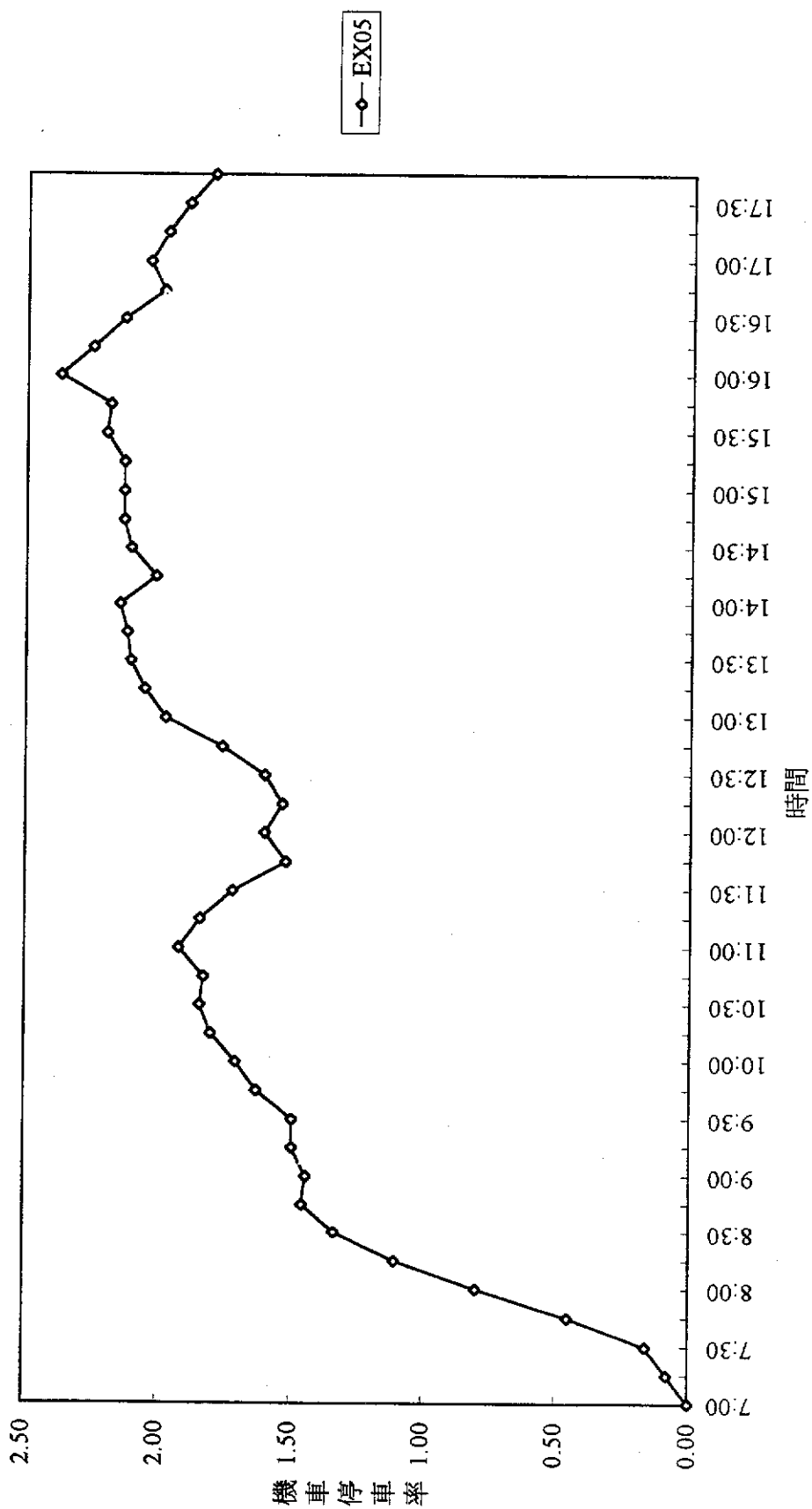


圖 4.1-10 公用事業機車停車產生率分時分佈圖



4.2 文教區

文教區可再區分為文小、文中、文高、文大與社教五種，由於僅分配得五個樣本，因此再細分的結果就使得每一種類僅有單一樣本可供參考。

4.2.1 文小

一、樣本特性

本次受調查的對象為位於士林郊區的一所國民小學，除了兩線主要的公車路線往返台北車站與士林以外，還有小型公車接送往返山區的服務。雖然大眾運輸相當方便，不過仍有相當比例的學生是由家長在上班途中接送的。全校學生有 540 人，教職員工共有 60 人，樓地板面積約 9,200 平方公尺。校園相當遼闊，停車上不成問題。

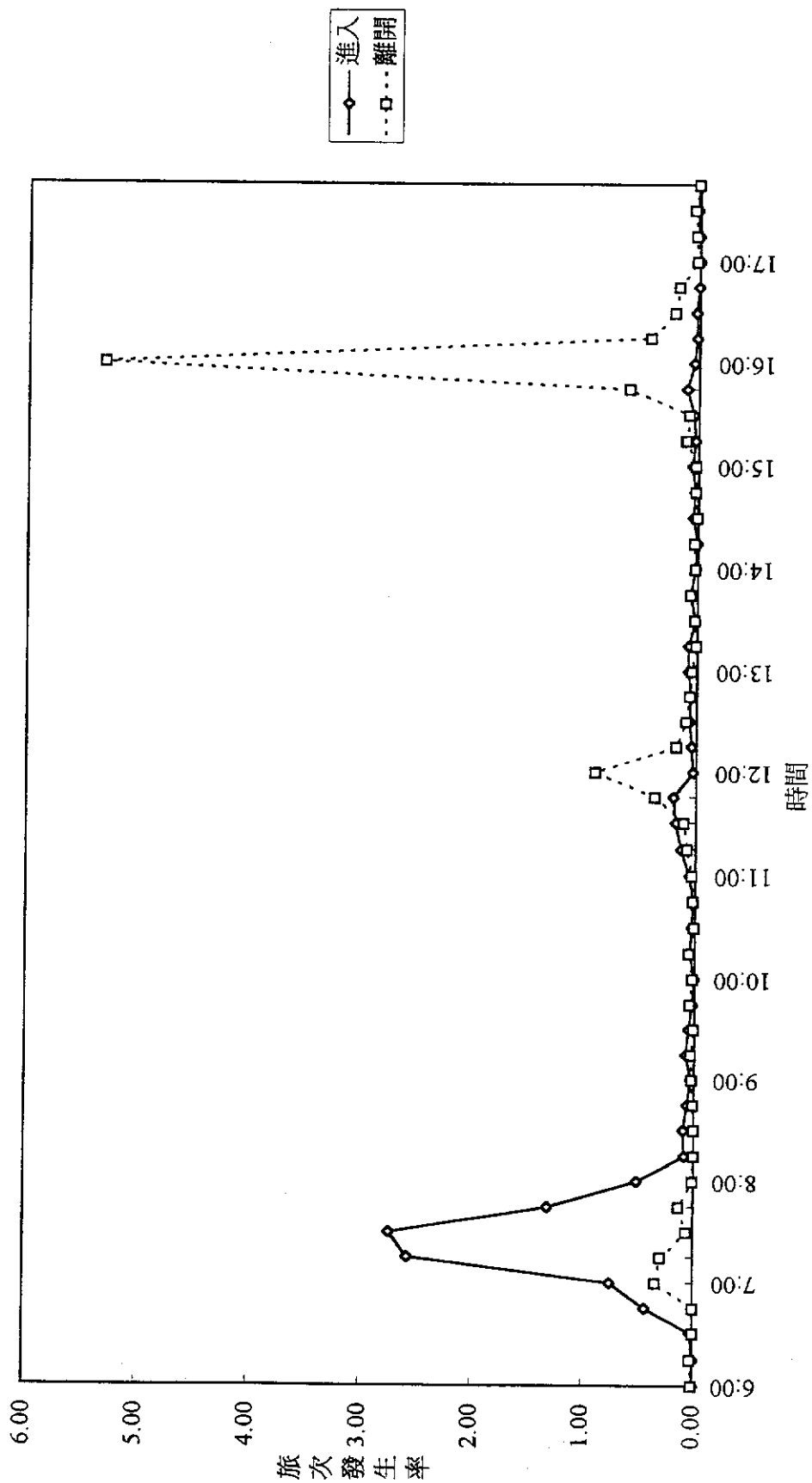
二、相關調查資料分析

由於該校位置較為偏遠，因此本研究直接對能開車或騎車的教職員工做調查，結果有 22 人使用自用小客車，僅有 3 人使用機車通勤。本研究並未對學生直接調查其運具分配與停車行為。

三、停車產生率分析

本次調查的樣本累計停車需求最大停車數量為汽車 22 輛、機車 3 輛，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.24 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.03 輛。相當於每 418 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 3,067 平方公尺衍生一輛機車停車需求。關於該校旅次進出的分佈，請參考圖 4.2-1。

圖 4.2-1 文小進出旅次分時分佈圖



4.2.2 文中

一、樣本特性

本計畫的樣本位於文山區政治大學附近，學校規模較小，全校共有教職員工 35 人以及學生 153 人，建築物總樓地板面積約為 2,900 平方公尺。連外交通以小型公車為主，或是利用政大校門口前的公車路線。由於國中仍有學區制，因此多數的學生是以步行方式上下學的。教職員工的車輛都可停入校園內。

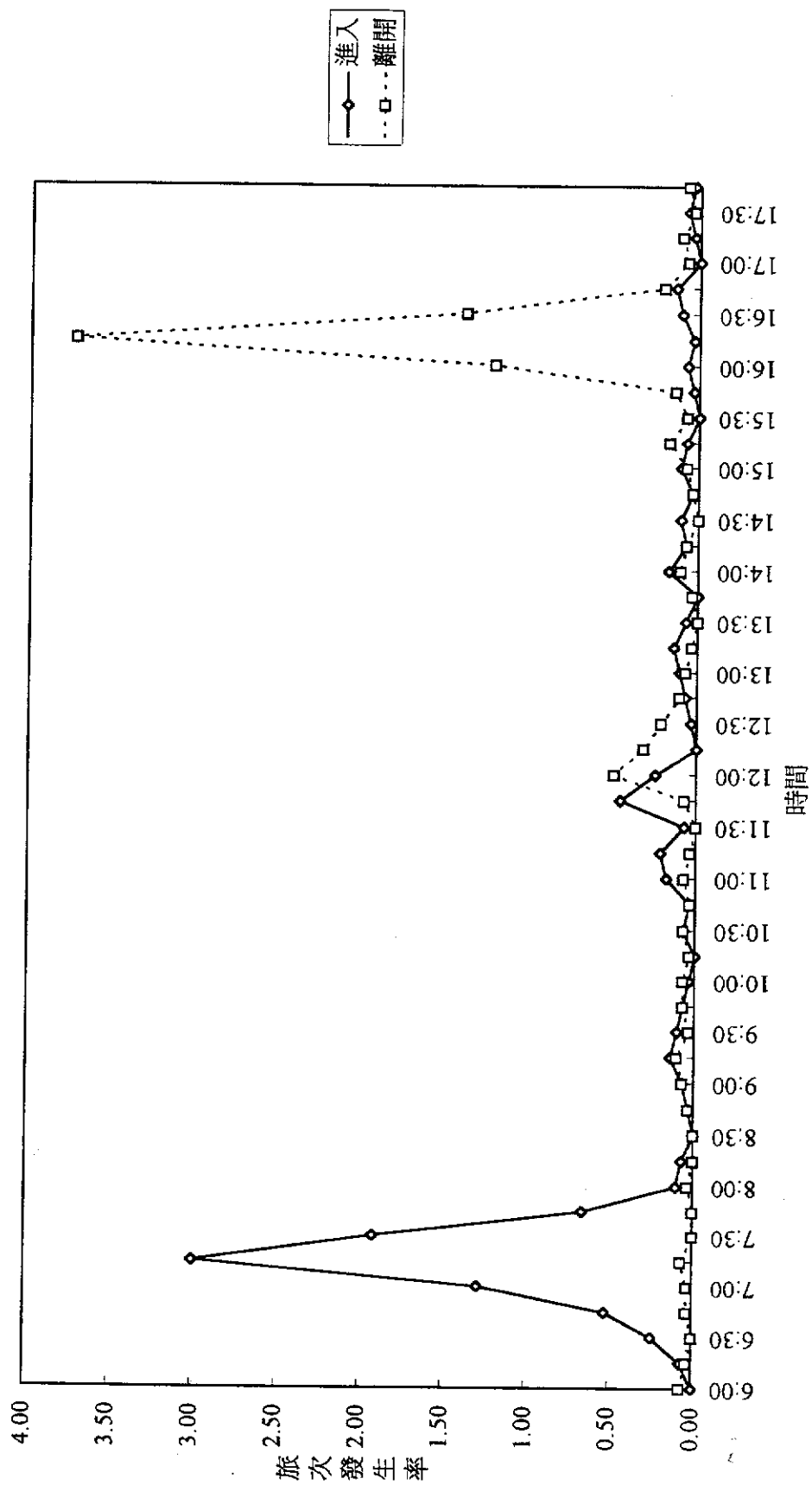
二、相關調查資料分析

由於該校位置較偏郊區，因此本研究直接對可能開車或騎車的教職員工做調查，結果有 15 人使用自用小客車，僅有 8 人使用機車通勤。本研究並未對學生直接調查其運具分配與停車行為。

三、停車產生率分析

本次調查的樣本累計停車需求最大停車數量為汽車 15 輛、機車 8 輛。平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.52 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.28 輛。相當於每 191 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 359 平方公尺衍生一輛機車停車需求。關於該校旅次進出的分佈，請參考圖 4.2-2。

圖 4.2-2 文中進出旅次分時分佈圖



4.2.3 文高

一、樣本特性

本計畫選定的樣本位於市中心區的一所高級職業學校，全校學生均為女性，並設有夜間部。由於腹地狹小，全校均容納於一棟大樓內，總樓地板面積約為 17,600 平方公尺。周邊的大眾運輸系統四通八達，因此學生使用公車的情形相當普遍。由於夜間部需修業四年，有部份學生已可考領駕駛執照，因此也有學生使用私人運具通勤。雖然學校對面便有大客車用的停車場，人行道寬度也算足夠，但較缺乏小汽車用的停車空間。

二、相關調查資料分析

由於該校學生眾多，因此本建築物共訪問了 202 份問卷，包括日夜間部學生教師均有訪問。各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.2-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該校的旅次全為專程前往，而旅次目的中上班佔有近 5 % 的比例，其他均為上學的旅次。

表 4.2-1 文高旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例
上班	10	4.95 %	10	4.95 %
上學	192	95.05 %	192	95.05 %
合計	202	100.00 %	202	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.2-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中各種時間的分佈都有。停留時間在三小時以上的旅次佔有九成以上的比例，但也有少部份的旅次停留時間少於一小時。

表 4.2-2 文高旅次型態與停留時間關連表

一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
12	5.94	3	1.49	91	45.05	96	47.52	202	100.0

註：比例之單位為％。

(三) 運具分配

本校的調查乃是直接抽班級訪問，因此未區分到達或離開的旅次。全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.2-3 所示，其中使用公車者佔了近 75％為最高，其次則為步行與機車佔有約 15％的比例。

表 4.2-3 文高旅次型態與運具選擇關連表

運具類別	數量	比例
步行	14	6.93 %
腳踏車	3	1.49 %
機車	18	8.92 %
公共汽車	151	74.75 %
計程車	9	4.46 %
自用小汽車	7	3.47 %
合計	202	69.16 %

註：機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

(四) 共乘型態

由表 4.2-4 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率分別為 1.8 與 1.22。值得注意者為搭乘計程車或友人以汽車接送者的乘載率都相當高，已超出 2 以上。

(五) 停車型態

受訪者中有 5 人使用汽車，有 9 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.2-5 所示。由於該校僅由一棟大樓組成，對停車空間的提供相當匱乏，因此絕大多數的車輛都停放於鄰近路邊的停車位或空地。

表 4.2-4 文高車輛平均乘載率表

運具類別	乘坐一人	二人共乘	四人共乘	五人以上	合計	乘載率
腳踏車	3	0	0	0	3	1
機車	7	2	0	0	9	1.22
計程車	4	1	4	0	9	2.44
自用小汽車	3	1	1	0	5	1.8
汽車搭載	0	1	0	1	2	3.5
機車搭載	1	8	0	0	9	1.89
合計	18	13	5	1	37	1.86

表 4.2-5 文高停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
鄰近路邊停車位	4	80.0 %	7	77.8 %
附近空地	1	20.0 %	2	22.2 %
合計	5	100.0 %	9	100.0 %

(六) 潛在需求

在進出人次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 55 人，佔所有 202 名受訪者的 27.22 %，以及 197 名未使用汽車者的 27.92 %，詳如表 4.2-6 所示。表中可發現，各種運具的旅次對停車均有潛在需求，但也沒有百分之百的潛在需求。

表 4.2-6 文高之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	5	9	14
腳踏車	1	2	3
機車	3	6	9
公共汽車	37	114	151
計程車	3	6	9
汽車接送	1	1	2
機車接送	5	4	9
合計	55 27.92 %	142 72.08 %	197

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.2-7 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.2-3 與圖 4.2-4）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現文高的最大停車需求發生在下午 16:45 ~ 17:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.19 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.51 輛。相當於每 526 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 196 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的高中停車需求。至於詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.2-7 文高之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.19
	全日	9.96
機車	尖峰	0.51
	全日	26.46

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.2-3 文高汽車停車產生率分時分佈圖

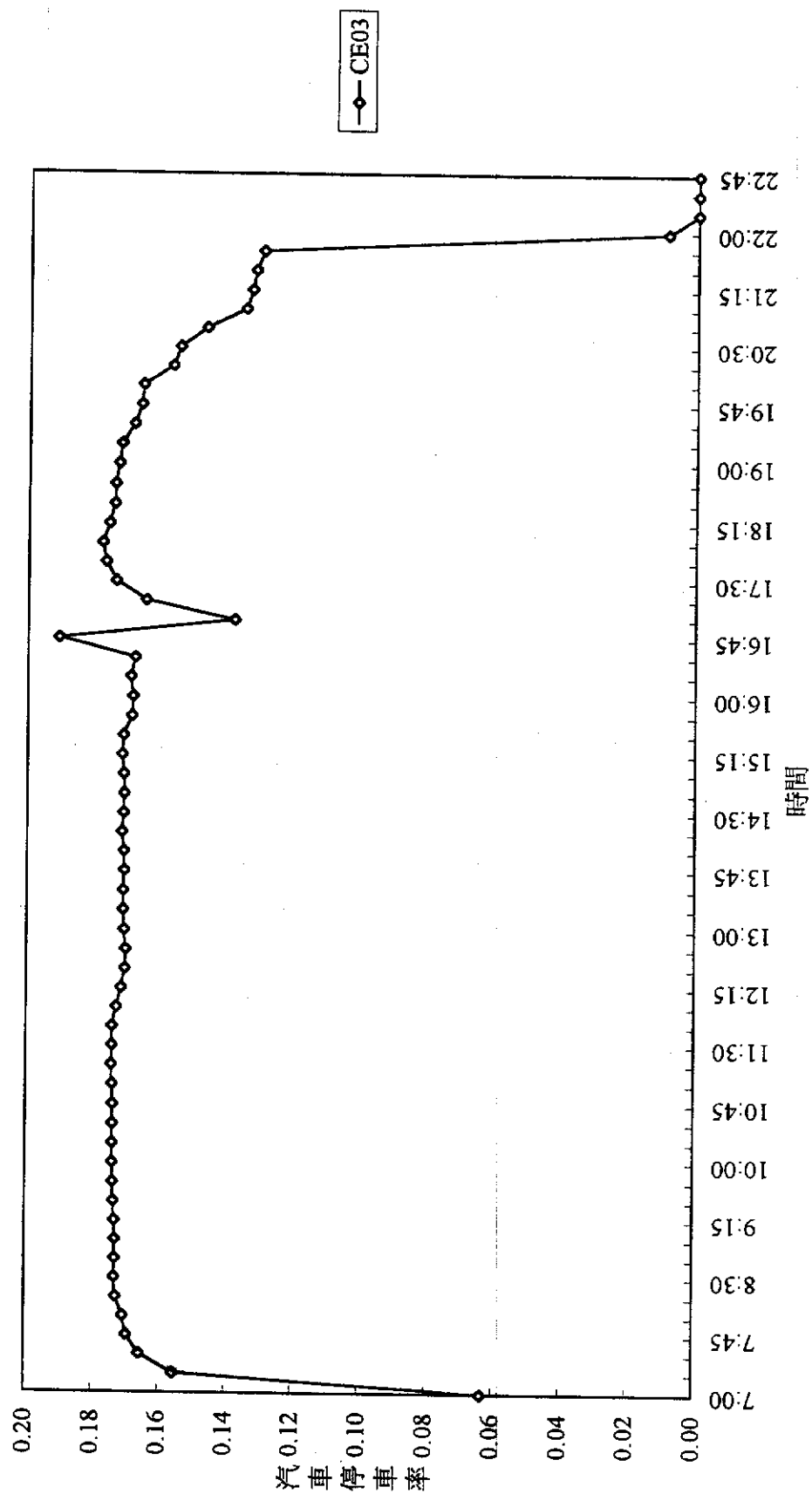
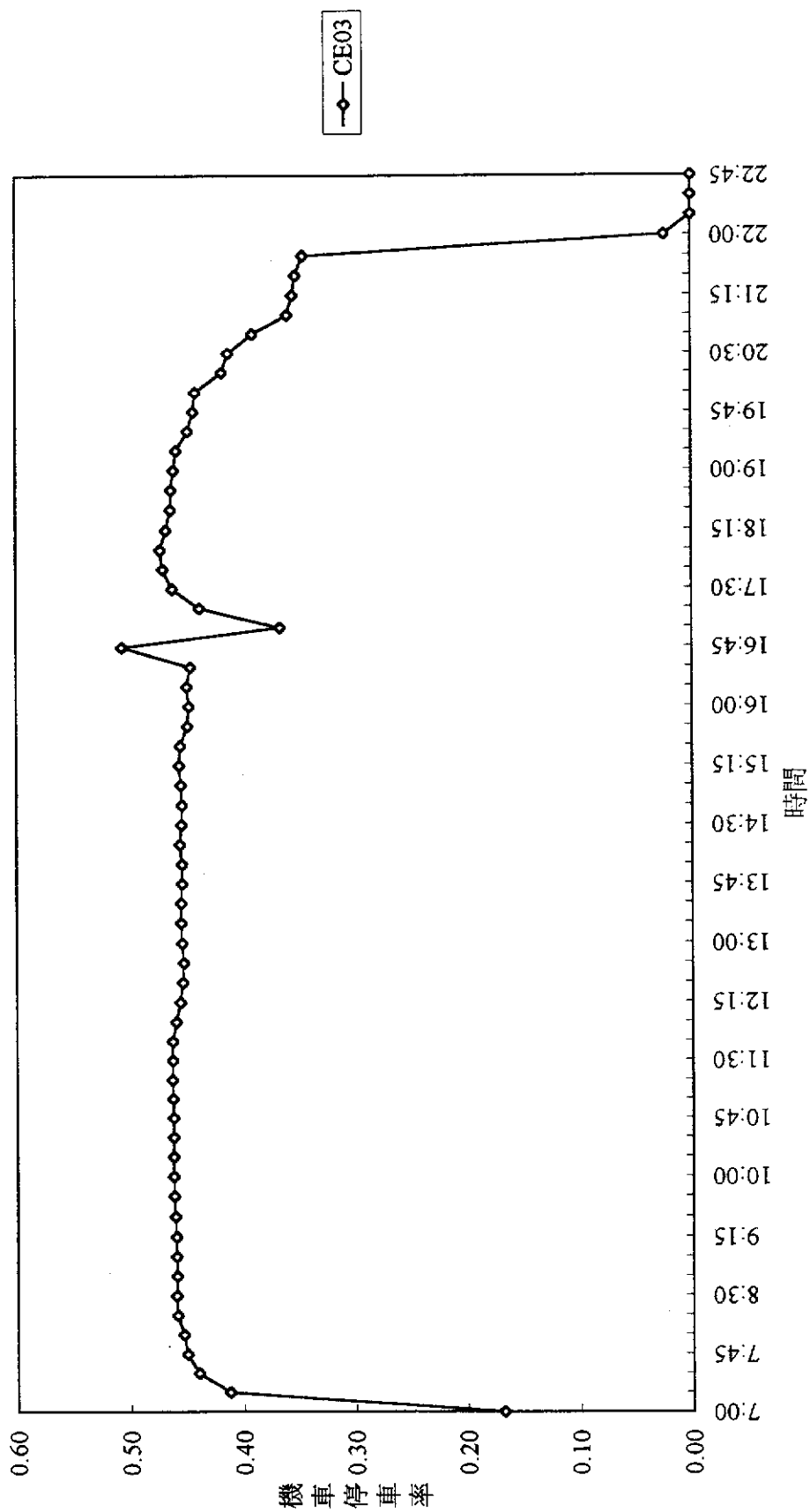


圖 4.2-4 文高機車停車產生率分時分佈圖



4.2.4 文大

一、樣本特性

本計畫所選定的樣本位於市中心區，乃是某私立大學的城區部，主要是作為夜間供在職進修者教育之用，並設有游泳池供入會之民眾使用。建築物樓地板面積約為 12,000 平方公尺。因其面臨的道路不寬，且加上其學生性質特殊，因此雖有公車路線行經該校，但學生使用公車的比率並不高。此外，由於學校附近多為住宅區，對多數在夜間上課的學生而言，停車不是很方便。

二、相關調查資料分析

本建築物共訪問了 103 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.2-8 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該校的旅次以專程前往者佔了 95 % 以上，而旅次目的中上學與其他（游泳？）者合計佔有約八成的比例。

表 4.2-8 文大旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	10	9.71 %	0	0.00 %	10	9.71 %
洽公	8	7.77 %	0	0.00 %	8	7.77 %
上學	63	61.17 %	2	1.94 %	65	63.11 %
其他	18	17.48 %	2	1.94 %	20	19.42 %
合計	99	96.12 %	4	3.88 %	103	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.2-9 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中約有 57 % 左右的旅次停留時間在三小時以內，包括所有的順道旅次在內。

但仍有近二成的旅次停留時間大於五小時。

表 4.2-9 文大旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	12	11.65	43	41.75	25	24.27	19	18.45	99	96.12
順道	3	2.91	1	0.97	0	0.00	0	0.00	4	3.88
合計	15	14.56	44	42.72	25	24.27	19	18.45	103	100.0

註：比例之單位為%。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.2-10 所示，由於本組樣本的性質大多雷同，因此使用汽車者佔了約 63%，而機車的使用者也佔有約 26% 的比例。整體而言，受訪者無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。

表 4.2-10 文大旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
未答	2	3.33 %	0	0.00 %	2	1.94 %
步行	4	6.67 %	7	16.28 %	11	10.68 %
腳踏車	1	1.67 %	0	0.00 %	1	0.97 %
機車	21	35.00 %	19	44.18 %	40	38.83 %
公共汽車	7	11.67 %	4	9.30 %	11	10.68 %
計程車	3	5.00 %	1	2.33 %	4	3.88 %
自用小汽車	21	35.00 %	12	27.91 %	33	32.04 %
合計	60	58.25 %	43	41.75 %	103	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.2-11 (到達) 與表 4.2-12 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其

乘載率，則小汽車的乘載率為 1.50，機車的乘載率則為 1.10。至於公車由於有沿路載客的特性，故不計算其乘載率。可能受調查時段的影響，本校到達與離開的乘載率略有差異。

(五) 停車型態

受訪者中有 26 人使用汽車，有 39 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.2-13 所示。由於該校提供停車空間有限，因此所有的汽車都停放於校外，然而機車因校方有提供停車空間，故多停於校內。

表 4.2-11 文大車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	0	1	1
機車	18	3	0	0	21	1.14
計程車	2	1	0	0	3	1.33
自用小汽車	11	3	2	1	17	1.59
汽車搭載	0	4	0	0	4	2
機車搭載	0	1	0	0	1	2
合計	32	12	2	1	47	1.40

表 4.2-12 文大車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
機車	17	1	18	1.06
計程車	1	0	1	1
自用小汽車	6	3	9	1.33
汽車搭載	3	0	3	1
機車搭載	1	0	1	1
合計	28	4	32	1.13

表 4.2-13 文大停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者的比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者的比例
建築物附設停車場	0	0.0 %	18	46.2 %
鄰近路邊停車位	11	42.3 %	6	15.4 %
私營路外停車場	3	11.5 %	-	-
公有路外停車場	2	7 %	-	-
附近空地	5	19.2 %	11	28.2 %
較遠停車位	3	11.5 %	0	0.0 %
違規停車	2	7.7 %	4	10.3 %
合計	26	100.0 %	39	100.0 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 43 人，佔所有 103 名受訪者的 41.74 %，以及 77 名未使用汽車者的 55.84 %，詳如表 4.2-14 所示。表中可發現，由於學生多為在職進修者，對車輛的使用需求仍相當高，只是因停車不便而被隱藏而已。

表 4.2-14 文大之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
未答	0	2	2
步行	5	6	11
腳踏車	1	0	1
機車	22	17	39
公共汽車	8	3	11
計程車	4	0	4
汽車接送	2	5	7
機車接送	1	1	2
合計	43 55.84 %	34 44.16 %	77

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.2-15 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.2-5 與圖 4.2-6）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現該校的最大停車需求發生在下午 19:00 ~ 20:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.10 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.21 輛。相當於每 1,011 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 482 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的文大用地的需求。至於詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.2-15 文大之停車產生率

車種	型態	停車產生率
小汽車	尖峰	0.10
	全日	3.43
機車	尖峰	0.21
	全日	7.20

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.2-5 文大汽車停車產生率時分佈圖

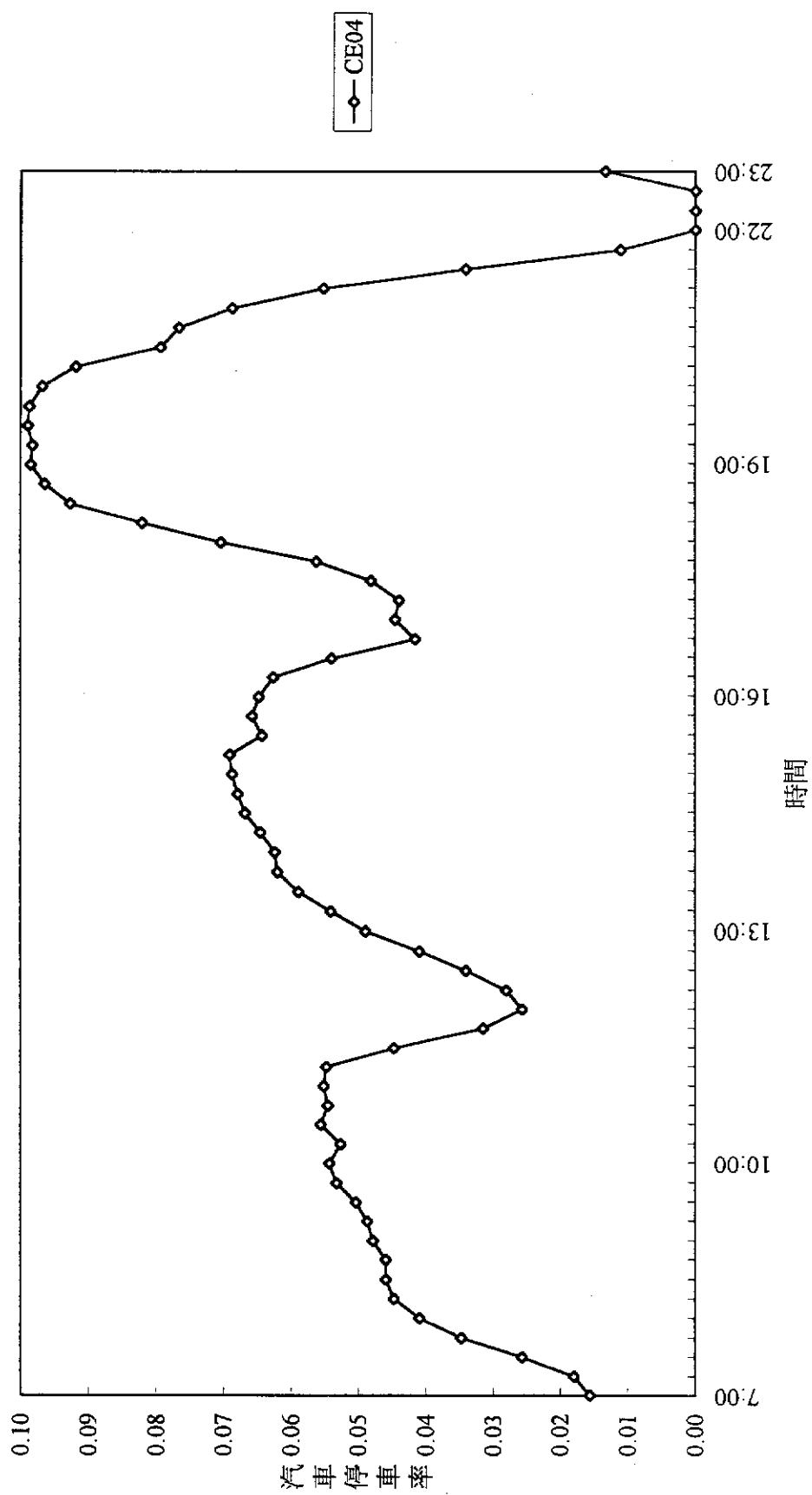
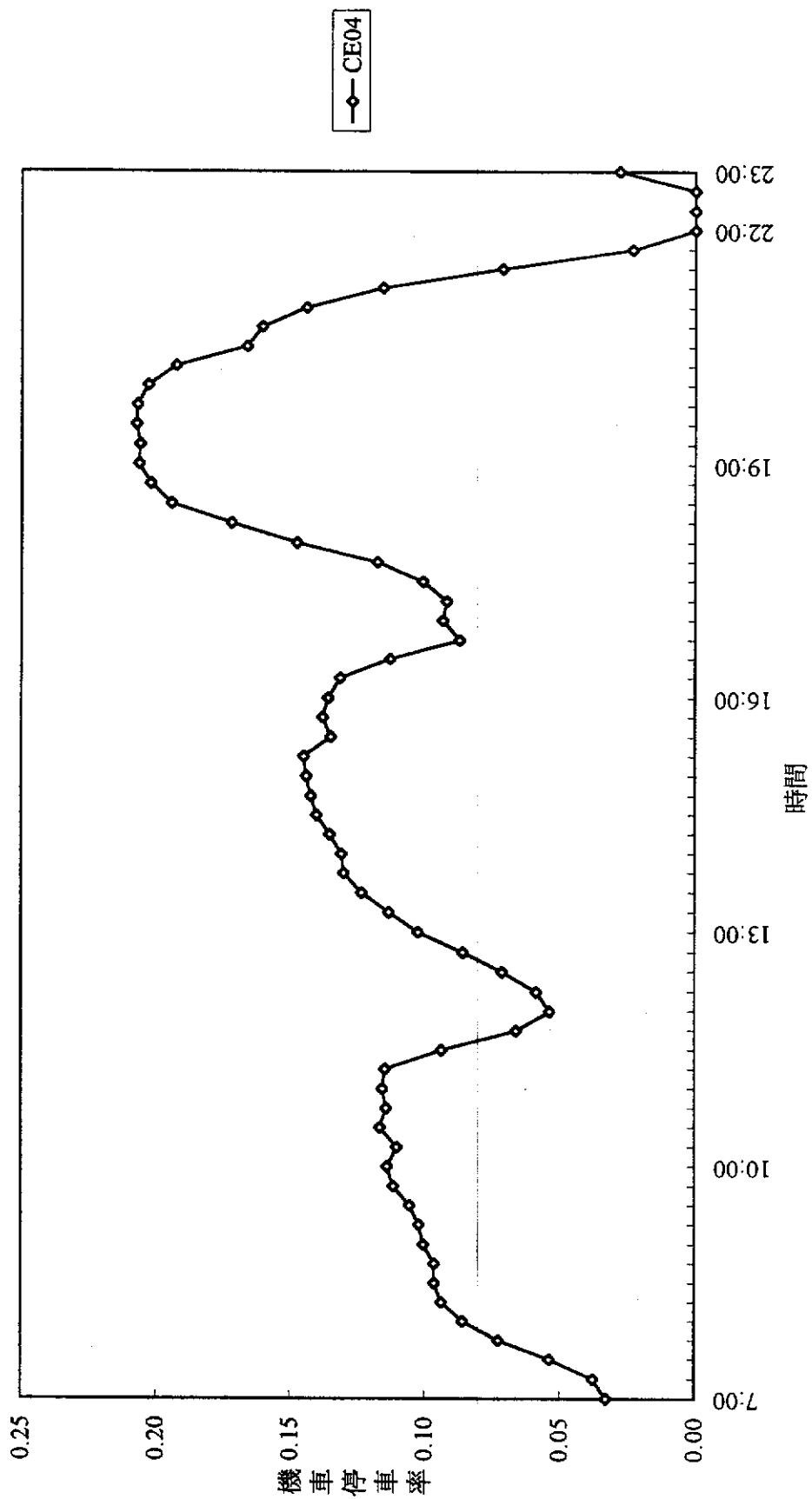


圖 4.2-6 文大機車停車產生率分時分佈圖



4.2.5 社教機構

一、樣本特性

本次受調查的對象為一所相當具規模的圖書館，位於建國南路旁。除書庫以外另設有閱覽室與兒童遊戲區，因此使用者中青少年與兒童均有相當的比例。大眾運輸方面，建國南路公車路線不多，但樣本建築物鄰近和平東路，利用和平東路的公車路線尚稱方便。在停車設施方面，除圖書館本身附設的停車場以外，民眾尚可利用建國南路高架橋下的停車場，機車則可停放於館前廣場。

二、相關調查資料分析

本建築物共訪問了 113 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.2-16 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處工廠的旅次以專程前往者佔了九成以上，而旅次目的中以其他（借書閱覽）者佔有八成以上為最多，其次為休閒（附設遊戲區）佔有約 8 % 的比例。

（二）停留時間分佈

由表 4.2-17 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中除了介於三至五小時者較少以外，停留時間或長或短都差不多，以停留一至三小時者佔有約三分之一的旅次為最高。

表 4.2-16 社教機構旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	4	3.54 %	0	0.00 %	4	3.54 %
洽公	5	4.42 %	0	0.00 %	5	4.42 %
餐飲	1	0.88 %	0	0.00 %	1	0.88 %
休閒	7	6.19 %	2	1.77 %	9	7.96 %
其他（借書閱覽）	87	76.99 %	7	6.19 %	94	83.19 %
合計	104	92.04 %	9	7.96 %	113	100.00 %

表 4.2-17 社教機構旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	28	24.78	35	30.97	13	11.50	28	24.78	104	92.04
順道	4	3.54	3	2.65	1	0.88	1	0.88	9	7.96
合計	32	28.32	38	33.63	14	12.39	29	25.66	113	100.0

註：比例之單位為%。

（三）運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.2-18 所示，由於圖書館的特性，因此使用公車與機車者共佔有約七成的比例，步行次之。在運具的使用特性上，到達或離開的受訪者略有差異。

表 4.2-18 社教機構旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	14	19.72 %	11	26.19 %	25	22.12 %
腳踏車	3	4.23 %	0	0.00 %	3	2.65 %
機車	31	43.66 %	18	38.10 %	49	43.36 %
公共汽車	22	30.99 %	9	21.43 %	31	27.43 %
計程車	1	1.41 %	1	2.38 %	2	1.77 %
自用小汽車	0	0.00 %	3	7.14 %	3	2.65 %
合計	71	62.83 %	42	37.17 %	113	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.2-19 (到達) 與表 4.2-20 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.00，機車的乘載率則為 1.35。基本上到達與離開的乘載率略有差異。

表 4.2-19 社教機構車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	3	0	0	3	1
機車	22	7	1	30	1.33
計程車	1	0	0	1	1
機車搭載	0	1	0	1	2
合計	26	8	1	35	1.31

表 4.2-20 社教機構車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
機車	10	6	16	1.38
計程車	1	0	1	1
自用小汽車	2	0	2	1
汽車搭載	0	1	1	2
機車搭載	0	2	2	2
合計	13	9	22	1.41

(五) 停車型態

受訪者中有 46 人使用機車，僅有 2 人使用汽車。其使用停車空間的分佈如下表 4.2-21 所示。機車使用者多將車停於路邊人行道上，也有少部份違規停車；而兩位汽車使用者都將車停於合法的停車位上。

表 4.2-22 社教機構停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
建築物附設停車場	1	50.0 %	2	4.3 %
鄰近路邊停車位	1	50.0 %	31	67.4 %
附近空地	0	0.0 %	8	17.4 %
違規停車	0	0.0 %	5	10.87 %
合計	2	100.0 %	46	100 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 45 人，佔所有 113 名受訪者的 39.82 %，以及 111 名未使用汽車者的 40.54 %，詳如表 4.2-22 所示。表中可發現，騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，但這可能是問卷樣本不足的結果；而搭乘公車以及由朋友接送的旅次則是有百分之百的潛在需求。

表 4.2-22 社教機構之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	9	16	25
腳踏車	0	3	3
機車	18	28	46
公共汽車	13	18	31
計程車	2	0	2
汽車接送	1	0	1
機車接送	2	1	3
合計	45 40.54 %	66 59.46 %	111

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.2-23 所示，表中的「尖峰」乃是該館的停車產生率分時分佈（詳圖 4.2-7 與圖 4.2-8）中產生率最高的時

段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現社教機構的最大停車需求發生在下午 14:45 ~ 15:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.12 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 2.04 輛。相當於每 834 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 49 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本僅有一個，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的社教機構的需求。至於詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.2-23 社教機構之停車產生率

車種	型態	平均值
小汽車	尖峰	0.12
	全日	2.85
機車	尖峰	2.04
	全日	48.51

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.2-7 社教機構汽車停車產生率分時分佈圖

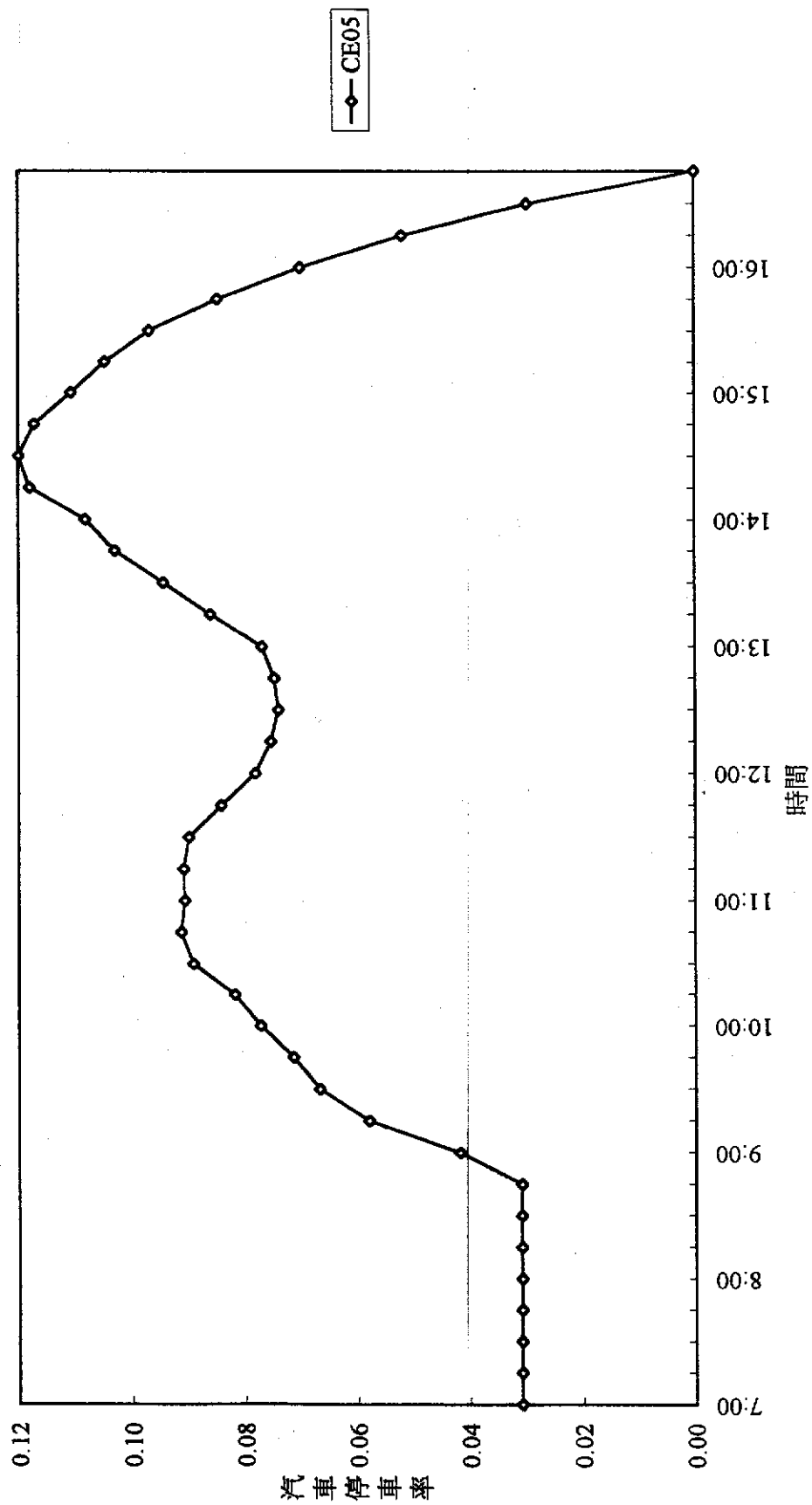
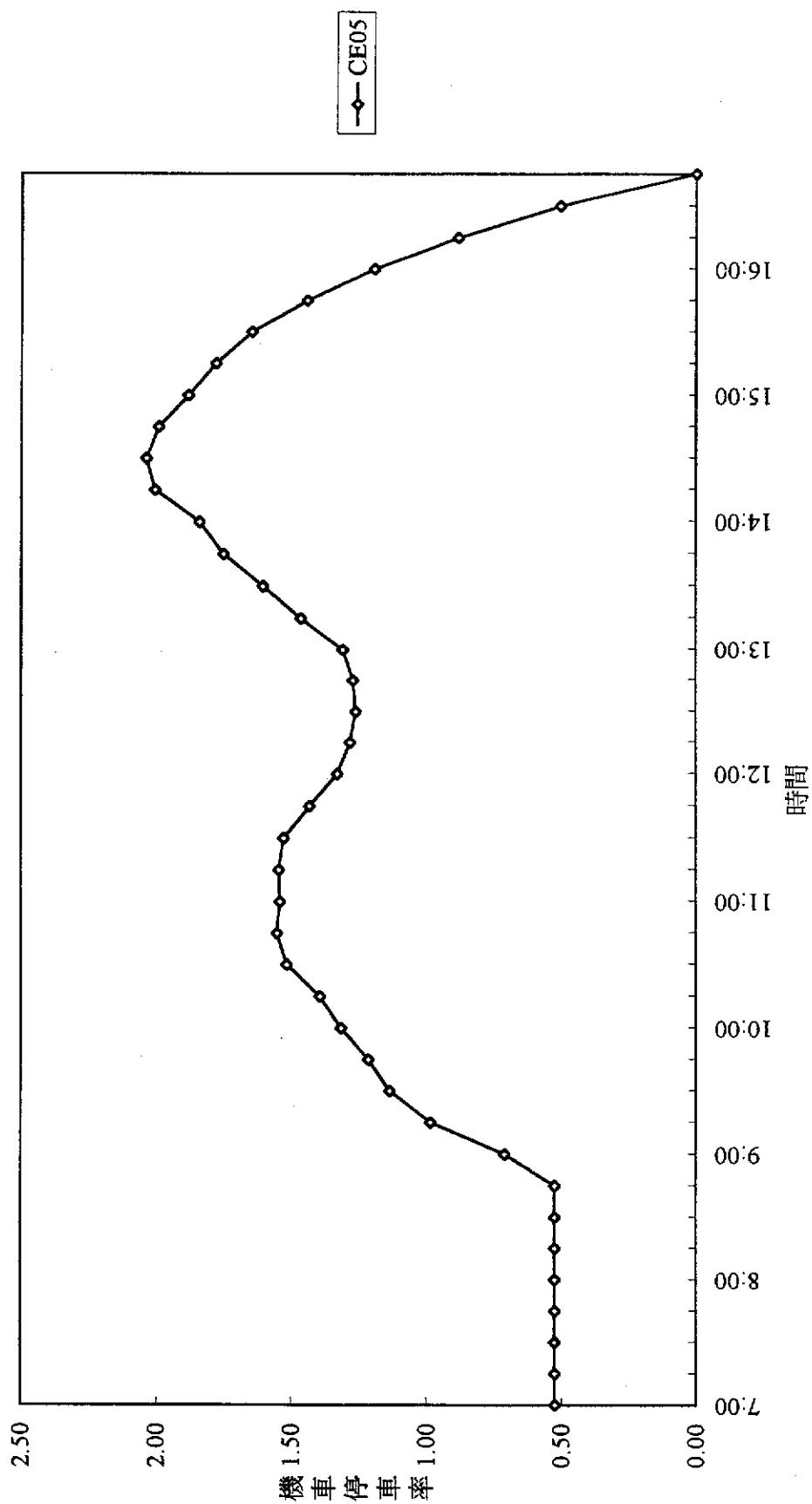


圖 4.2-8 社教機構機車停車產生率分時分佈圖



4-3 風景區

一、樣本特性

風景區共有五處樣本，本計畫選取的樣本包括兩處公園、兩處遊樂設施以及台北市立動物園等。調查與訪問均於例假日進行，在停車產生率的分析上將以園區佔地面積取代樓地板面積。

編號 SA01 的場所位於士林近郊，是一處知名的遊樂設施，以機械式遊樂設備為主題。全園佔地約 3 公頃，設有兩處停車場，主要連外道路有四線道，並有其他道路通往山區的遊憩據點。

編號 SA02 的場所位於內湖區，為一處以湖光山色為主要風景點的公園，也是內湖區重要的地標。全園佔地約 13 公頃，附設有游泳池，但未設停車場，車輛均需停靠路旁。鄰近的土地使用除保護區以外，以住宅區為主。主要連外道路有六線道，也是東湖地區主要的連外道路。大眾運輸尚稱方便。

編號 SA03 的場所位於萬華區，為一處擁有大面積植栽的公園，也是鄰近社區居民主要的活動場所，亦設有游泳池。全園佔地約 13 公頃，雖未設停車場，但車輛可停靠於堤防外。主要連外道路可利用水源快速道路或其他地區性道路，大眾運輸尚稱方便。四周除水源快速道路側以外均面臨住宅區，為便利居民利用，因此出入口多達十餘處。

編號 SA04 即為台北市立動物園，佔地達 165 公頃。也是本次調查的 100 處樣本中唯一有捷運系統對外聯絡的場所。停車場設於園外新光路上以及捷運木柵機廠等處，無論公、私運輸均相當便利。出入口除有正門供遊客進出以外，在新光路亦有兩處公務門，其中一處公務門（近公車處動物園站）亦可供遊客離園搭公車。

編號 SA05 的場所位於圓山地區，為以兒童為主要服務對象的遊樂設施，除各種機械遊樂設備以外，亦設有游泳池、電影放映館等運動或教育設施。全園佔地約 9 公頃，僅在正門處設十餘席停車位，但車輛亦可停靠於鄰近的中山足球場、美術館等地附設的停車場。主要連外道路可利用中山北路、承德路等主要幹道，大眾運輸亦稱方便。

二、相關調查資料分析

由於在假日前往風景區的人數相當多，因此本群組五處風景區共訪問了 836 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.3-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處風景區的旅次以專程前往者佔了近九成，而旅次目的中自然是以休閒佔有九成以上絕大多數。

表 4.3-1 風景區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	4	0.48 %	0	0.00 %	4	0.48 %
洽公	1	0.12 %	0	0.00 %	1	0.12 %
購物	7	0.84 %	1	0.12 %	8	0.96 %
餐飲	8	0.96 %	19	2.27 %	27	3.23 %
休閒	705	84.33 %	76	9.09 %	781	93.42 %
其他	12	1.44 %	3	0.36 %	15	1.79 %
合計	737	88.16 %	99	11.84 %	836	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.3-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本風景區進出的旅次中以停留時間介於一至三小時者最多，約有五成左右；次多的旅次停留時間在一小時以內，可能與風景區的遊憩品質及遊客的忙碌狀況等都有關係。

表 4.3-2 風景區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	196	23.44	385	46.05	134	16.03	22	2.63	737	88.16
順道	48	5.74	47	5.62	2	0.24	2	0.24	99	11.84
合計	244	29.19	432	51.67	136	16.27	24	2.87	836	100.0

註：比例之單位為％。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.3-3 所示，本組樣本的性質不盡相同，因此在到達、離開者的運具分配上略有不同。整體而言，使用汽車者佔了約三分之一強，而機車的使用者也佔有約 23 % 的比例，可能是受部份風景區較為偏僻而多使用自用交通工具。

(四) 共乘型態

由表 4.3-4 (到達) 與表 4.3-5 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率高達 3.78，機車的乘載率則為 1.97，兩者均已逼近其乘載上限。究其原因小客車中可能有為數不少的廂型車（即一般俗稱的「九人座」），並搭載多人使乘載率提高，其他如計程車與機車超載者亦有之。

表 4.3-3 風景區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	55	9.86 %	30	10.79 %	85	10.17 %
腳踏車	9	1.61 %	4	1.44 %	13	1.56 %
機車	97	17.38 %	96	34.53 %	193	23.09 %
公共汽車	143	25.63 %	41	14.75 %	184	22.01 %
計程車	64	11.47 %	14	5.04 %	78	9.33 %
自用小汽車	190	34.05 %	93	33.45 %	283	33.85 %
合計	558	66.75 %	278	33.25 %	836	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

表 4.3-4 風景區車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人共乘	五人共乘	六人以上	合計	承載率
腳踏車	5	4	0	0	0	0	9	1.44
機車	26	93	9	5	0	0	133	1.94
計程車	5	17	21	15	4	5	67	3.25
自小客	11	47	61	58	32	21	230	3.61
機車搭載	0	0	0	1	0	0	1	4.00
合計	47	161	91	79	36	26	440	3.01

表 4.3-5 風景區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人共乘	五人共乘	六人以上	合計	承載率
腳踏車	4	0	0	0	0	0	4	1.00
機車	9	75	12	0	0	0	96	2.03
計程車	0	1	3	8	2	0	14	3.79
自小客	4	10	14	31	20	14	93	4.20
合計	17	86	29	39	22	14	207	3.10

（五）停車型態

受訪者中有 283 人使用汽車，有 192 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.3-6 所示。由於本組樣本多能提供充足的停車空間，或在附近有相當數量的停車空間，因此絕大多數的車輛都停放於路邊，或是建物附設的停車場內。

表 4.3-6 風景區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
風景區附設停車場	89	31.4 %	68	35.4 %
鄰近路邊停車場	139	49.1 %	106	55.2 %
私營路外停車場	7	2.5 %	-	-
公有路外停車場	21	7.4 %	-	-
附近空地	19	6.7 %	15	7.8 %
較遠處停車位	1	0.4 %	2	1.0 %
違規停車	7	2.5 %	1	0.5 %
合計	283	100.0 %	192	100.0 %

註：此處以五處樣本的訪問卷綜合統計。

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 262 人，佔所有 836 名受訪者的 31.34%，以及 553 名未使用汽車者的 47.38%，詳如表 4.3-7 所示。表中可發現，騎機車的旅次對停車潛在需求有相當高的比例，可能是風景區地點較偏僻或路況不佳的結果。

表 4.3-7 風景區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	20	65	85
腳踏車	7	6	13
機車	112	80	192
公共汽車	69	115	184
計程車	53	25	78
機車接送	1	0	1
合計	262 47.38 %	291 52.62 %	553

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.3-8 所示，表中的「尖峰」乃

是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.3-1 與圖 4.3-2）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現風景區的最大停車需求發生在 13:00 ~ 14:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.15 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.24 輛。相當於每 650 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 419 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.3-8 風景區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.04	0.15	0.39
	全日	1.18	3.66	8.40
機車	尖峰	0.06	0.24	0.87
	全日	1.57	5.41	16.25

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.3-1 風景區汽車停車產生率分時分佈圖

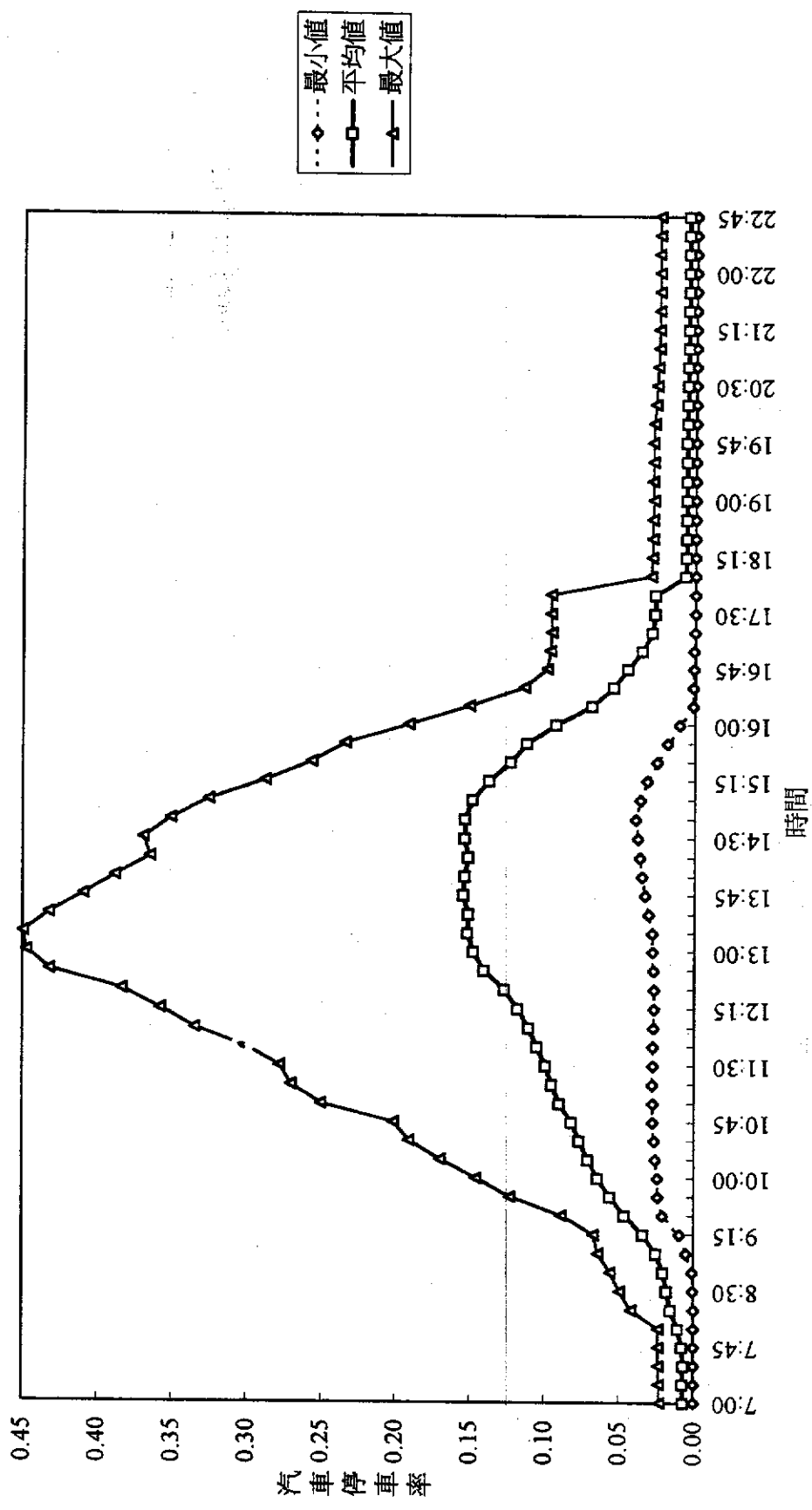
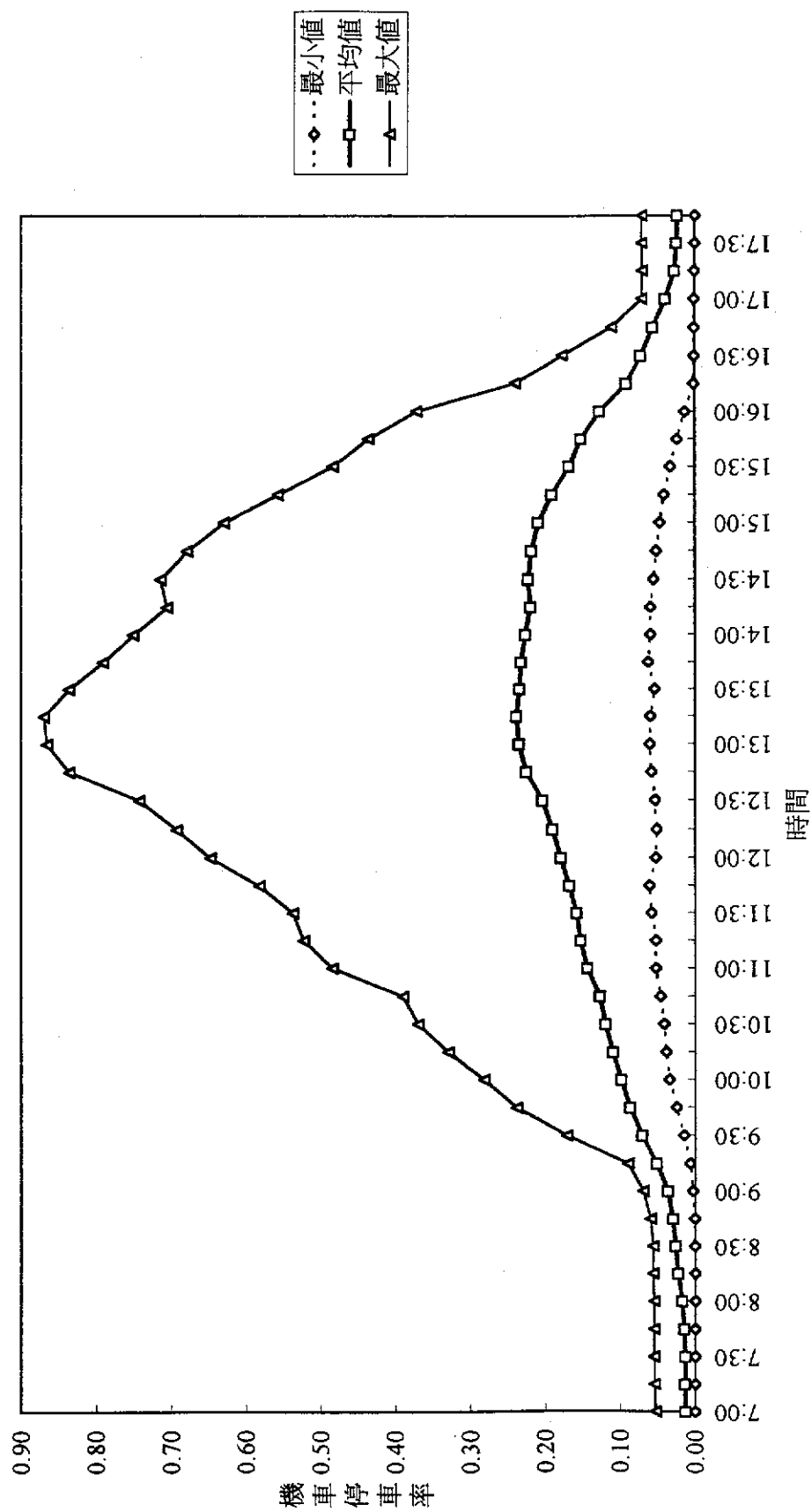


圖 4.3-2 風景區機車停車產生率分時分佈圖



4-4 量販店

一、樣本特性

原先計畫調查的群組為「物流中心」，依照經濟部商業司「物流中心業倉儲批發業軟體工業財務及事業計畫審核要點」（經濟部 83.7.20 經(83)商 212427 號函）以及「工商綜合區設置方針暨工商綜合區開發設置管理辦法」（行政院 83.6.1 台(83)經 19699 號函核定）的規定，適用於設置物流中心的僅有都市計畫範圍內之工業區。但台北市區內並未有業者申設工商綜合區獲准，因此也就沒有真正的物流中心用地。然為瞭解此類場所的停車產生特性，因此暫時以現有的大型量販業者為調查對象。由於此類場所的人潮多集中於週末例假，因此調查與訪問均於例假日進行，並在五處樣本中擇一處進行平常日的調查與訪問。

編號 LO01 的業者位於內湖區，也是本調查中唯一一家倉儲批發業者，土地使用編訂為第二種工業區。消費者需以機關團體公司行號名義申請會員卡（但不限制各單位持卡數量），每張會員卡容許三人入店採購，商品則以多件組合包裝方式銷售。賣場佔地約 13,000 平方公尺，位於地下一樓，地面空間除少部份作為裝卸貨區以外，全數供停車使用。另外在對街的空地亦設有停車場供顧客停車。

編號 LO02 的業者位於士林區，土地使用為市場用地，但其所在之建築物乃是以住宅為主。業者租用建築物的地下一、二樓（部份）做為停車場，並以地面一、二樓作為賣場，賣場本身佔地約 8,500 平方公尺。消費者毋需持卡即可入店採購，商品包裝方式與一般超市無異。除位於地下一、二樓的停車場以外，另外在對街的空地亦設有停車場供顧客停車，所有的停車空間均為業者免費提供。

編號 LO03 的業者位於南港區，由經濟部物資局所有之棧房改裝而成，土地使用為第二種工業區。建築物共有地面四層與地下一、二樓，賣場為地面以上的樓層，樓地板面積約為 16,500 平方公尺，地下作為保齡球場使用。停車空間以賣場所在建築物前的廣場作為停車場，消費者可依消費金額折抵停車費。

編號 LO04 的業者位於大同區，土地使用為第三之二種住宅區。賣場之樓地板面積約為 7,600 平方公尺。其建築型態類似百貨公司，在停車空間的提供上有所不足，因此業者乃提供接駁巴士往返於中山足球場、北門等地，但消費者多在附近巷道停車，接駁巴士的使用率不高。本樣本除例假日調查訪問以外，亦有進行平常日的旅次訪問調查。

編號 LO05 的業者位於文山區，也是台北市南區唯一的量販業者，土地使用為市場用地。賣場使用建築物在地面以上的一、二樓，樓地板面積約為 3,600 平方公尺。停車空間設於賣場所在建築物之地下層，另外消費者亦可使用周邊道路的停車位。

二、相關調查資料分析～例假日

由於在假日前往購物的人數相當多，因此本群組五處樣本建築物在例假日共訪問了 646 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.4-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處量販店的旅次以專程前往者佔了將近九成，而旅次目的中以購物獨佔鰲頭，佔有 96 %以上。

表 4.4-1 量販店旅次目的與旅次型態關連表（假日）

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	7	1.08 %	2	0.31 %	9	1.39 %
洽公	1	0.15 %	0	0.00 %	1	0.15 %
購物	560	86.69 %	63	9.75 %	623	96.44 %
休閒	3	0.46 %	4	0.62 %	7	1.08 %
其他	4	0.62 %	2	0.31 %	6	0.93 %
合計	575	89.01 %	71	10.99 %	646	100.00 %

（二）停留時間分佈

由表 4.4-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中以停留時間在一小時以內者最多，佔有全部旅次的 56 %。其次則是一至三小時，能在量販店待超過三小時者並不多。

表 4.4-2 量販店旅次型態與停留時間關連表（假日）

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	319	49.38	253	39.16	1	0.15	2	0.31	575	89.01
順道	48	7.43	22	3.41	1	0.15	0	0.00	71	10.99
合計	367	56.81	275	42.57	2	0.31	2	0.31	646	100.0

註：比例之單位為 %。

（三）運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.4-3 所示，由於本組樣本的性質大多雷同，都需要使用自己的交通工具搬運購得之貨物，因此使用汽車者佔了約 62 %，而機車的使用者也佔有約 26 % 的比例。整體而言，受訪者無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。

表 4.4-3 量販店旅次型態與運具選擇關連表（假日）

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	15	5.05 %	16	4.60 %	31	4.80 %
腳踏車	3	1.01 %	0	0.00 %	3	0.46 %
機車	75	25.25 %	94	27.01 %	169	26.16 %
公共汽車	6	2.02 %	4	1.15 %	10	1.55 %
計程車	14	4.71 %	17	4.88 %	31	4.80 %
自用小汽車	185	62.29 %	217	62.36 %	402	62.23 %
合計	297	45.98 %	348	54.02 %	646	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

（四）共乘型態

由表 4.4-4（到達）與表 4.4-5（離開）之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 2.39，機車的乘載率則為 1.61。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

（五）停車型態

受訪者中有 295 人使用汽車，有 147 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.4-6 所示。由於本組樣本對停車空間的提供多以能滿足購物民眾車輛的停放為目標，因此絕大多數的車輛都停放於建物附設的停車場內。至於機車則多在附近空地尋找停車的地方。

表 4.4-4 量販店車輛平均乘載率表（到達）（假日）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人共乘	五人共乘	六人以上	合計	乘載率
腳踏車	3	0	0	0	0	0	3	1
機車	31	35	2	0	0	0	68	1.57
計程車	5	6	3	0	0	0	14	1.86
自小客	33	56	33	14	5	3	144	2.38
汽車搭載	4	20	14	4	0	0	42	2.43
機車搭載	2	5	0	0	0	0	7	1.71
合計	78	116	52	18	5	3	272	2.13

表 4.4-5 量販店車輛平均乘載率表（離開）（假日）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人共乘	五人以上	合計	乘載率
機車	34	39	5	1	0	79	1.66
計程車	5	6	6	1	0	18	2.17
自用小汽車	29	65	37	22	4	157	2.41
汽車搭載	6	30	21	9	0	66	2.50
機車搭載	1	14	0	0	0	15	1.93
合計	75	154	69	33	4	335	2.21

表 4.4-6 量販店停車型態分佈（假日）

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
建築物附設停車場	150	50.8 %	11	7.5 %
鄰近路邊停車場	36	12.2 %	40	27.2 %
私營路外停車場	2	0.7 %	-	-
公有路外停車場	1	0.3 %	-	-
附近空地	54	18.3 %	66	44.9 %
較遠處停車位	16	5.4 %	0	0.0 %
違規停車	36	12.2 %	30	20.4 %
合計	295	100.0 %	147	100.0 %

註：此處以五處樣本的訪問卷綜合統計。

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 185 人，佔所有 646 名受訪者的 28.64%，以及 351 名未使用汽車者的 52.71%，詳如表 4.4-7 所示。表中可發現，而搭乘公車以及由朋友接送的旅次對停車的潛在需求較為強烈。

表 4.4-7 量販店之潛在停車需求分佈（假日）

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	0	1	1
腳踏車	17	13	30
機車	1	2	3
公共汽車	58	89	147
計程車	3	6	9
汽車接送	71	37	108
機車接送	11	11	22
合計	185 52.71 %	166 47.29 %	351

三、相關調查資料分析～平常日

唯一有在平常日作進出人旅次訪問調查的編號 SA04 樣本，共訪問了 95 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.4-8 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這該店的旅次以專程前往者佔了七成以上，而旅次目的中以購物者佔有 97% 以上為最多

表 4.4-8 量販店旅次目的與旅次型態關連表（平常日）

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
購物	67	70.53 %	26	27.37 %	93	97.89 %
休閒	1	1.05 %	1	1.05 %	2	2.11 %
合計	68	71.58 %	27	28.42 %	95	100.00 %

（二）停留時間分佈

由表 4.4-9 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中以停留一至三小時者佔有約 65 % 的旅次為最高，其次為一至三小時的旅次佔有約三分之一的旅次。

表 4.4-9 量販店旅次型態與停留時間關連表（平常日）

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	42	44.21	26	27.37	0	0.00	68	71.58
順道	20	21.05	6	6.32	1	1.05	27	28.42
合計	62	65.26	32	33.68	1	1.05	95	100.00

註：比例之單位為 %。

（三）運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.4-10 所示，使用自小客與機車者共佔有約三分之二的比例，搭計程車者次之。在運具的使用特性上，到達或離開的受訪者差異不大。

表 4.4-10 量販店旅次型態與運具選擇關連表（平常日）

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	2	2.11 %	3	3.16 %	5	5.26 %
機車	19	20.00 %	14	14.74 %	33	34.74 %
公共汽車	3	3.16 %	3	3.16 %	6	6.32 %
計程車	9	9.47 %	9	9.47 %	18	18.95 %
自用小汽車	16	16.84 %	17	17.89 %	33	34.74 %
合計	49	51.58 %	46	48.42 %	95	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.4-11 (到達) 與表 4.4-12 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.67，機車的乘載率則為 1.36。基本上到達與離開的乘載率略有差異。

表 4.4-11 量販店車輛平均乘載率表 (到達) (平常日)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人以上	合計	乘載率
機車	12	5	0	17	1.29
計程車	4	4	1	9	1.67
自小客	5	5	1	11	1.64
汽車搭載	4	1	0	5	1.20
機車搭載	2	0	0	2	1.00
合計	27	15	2	44	1.43

表 4.4-12 量販店車輛平均乘載率表 (離開) (平常日)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人以上	合計	乘載率
機車	7	6	0	13	1.46
計程車	4	4	1	9	1.67
自小客	5	2	4	11	1.91
汽車搭載	3	3	0	6	1.50
機車搭載	1	0	0	1	1.00
合計	20	15	5	40	1.63

(五) 停車型態

受訪者中有 32 人使用汽車，30 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.4-13 所示。由於該賣場自設停車位數量不多，因此汽車使用者多將車停於鄰近的路邊或空地上，而機車則多停於路邊。

表 4.4-13 量販店停車型態分佈（平常日）

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
鄰近路邊停車格位	21	65.63%	21	70.00%
建築物附近空地	7	21.88%	9	30.00%
較遠處停車位	4	12.50%	0	0.00%
合計	32	100.00%	30	100.00%

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 63 人，佔所有 95 名受訪者的 66.31%，以及 73 名未使用汽車者的 86.3%，詳如表 4.4-14 所示。表中可發現，所有騎乘機車以及由朋友接送的旅次都對停車有百分之百的潛在需求。

表 4.4-14 量販店之潛在停車需求分佈（平常日）

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	3	2	5
機車	30	0	30
公共汽車	2	4	6
計程車	14	4	18
汽車接送	11	0	11
機車接送	3	0	3
合計	63 86.30 %	10 13.70 %	73

四、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.4-15 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.4-1 與圖 4.4-2）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現量販店假日的最大停車需求發生在下午 15:30～16:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 3.56 輛；機車

則為每 100 平方公尺衍生 2.77 輛。相當於每 28 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 36 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

至於平常日的部份詳圖 4.4-3、圖 4.4-4 與表 4.4-15，最大停車需求發生在下午 17:00 ~ 17:30 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.28 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.18 輛，相當於每 362 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 547 平方公尺衍生一輛機車停車需求，和假日的數量相較，其差異不可以道里計。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.4-15 量販店之停車產生率

日程		例假日			平常日
車種	型態	最小值	平均值	最大值	平均值
小汽車	尖峰	0.91	3.56	8.35	0.28
	全日	24.79	127.91	321.48	10.38
機車	尖峰	0.41	2.77	5.94	0.18
	全日	10.89	93.95	175.62	6.88

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.4-1 量販店汽車停車產生率分時分佈圖（例假日）

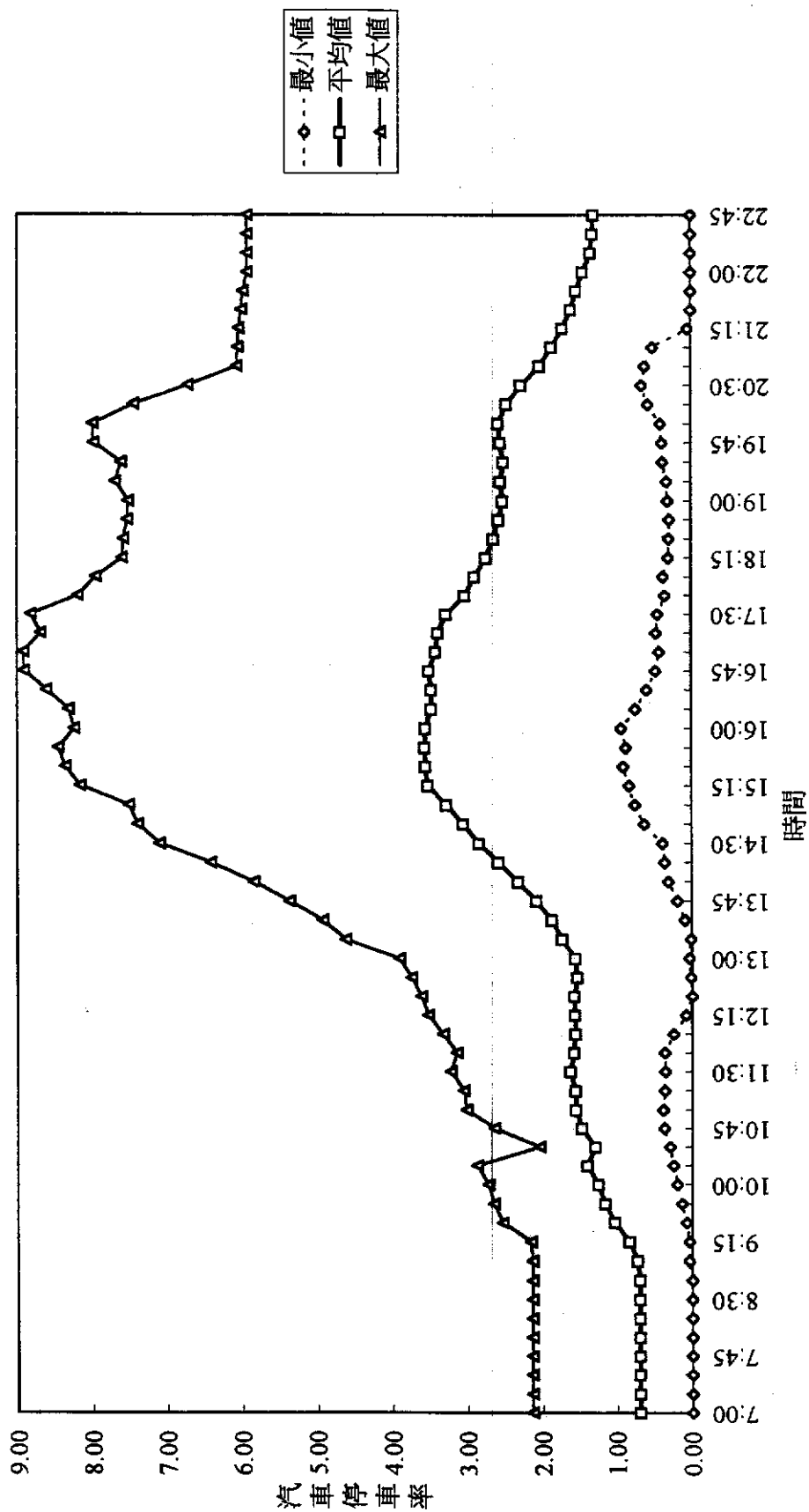


圖 4.4-2 量販店機車停車產生率分時分佈圖（例假日）

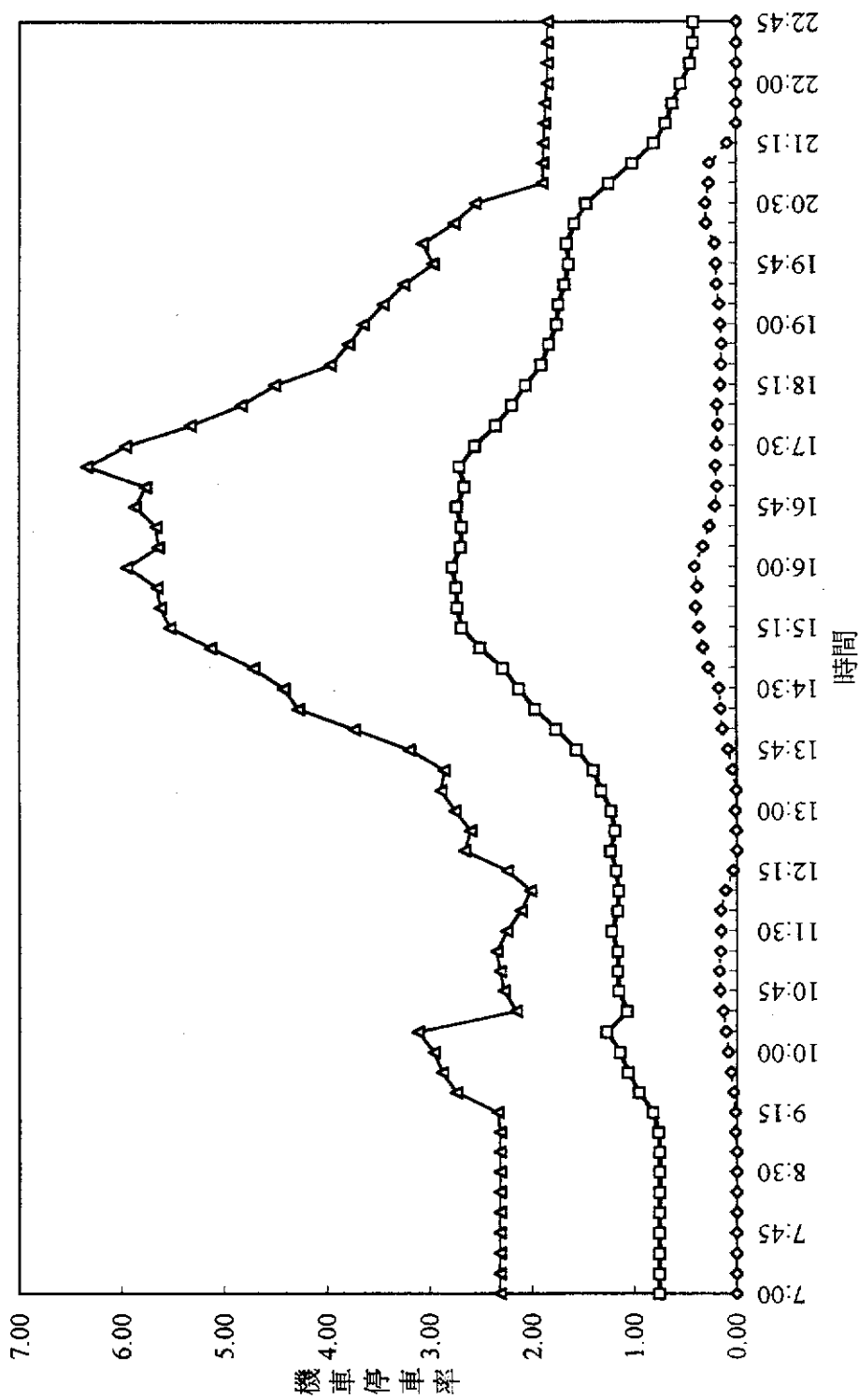


圖 4.4-3 量販店汽車停車產生率分時分佈圖 (平常日)

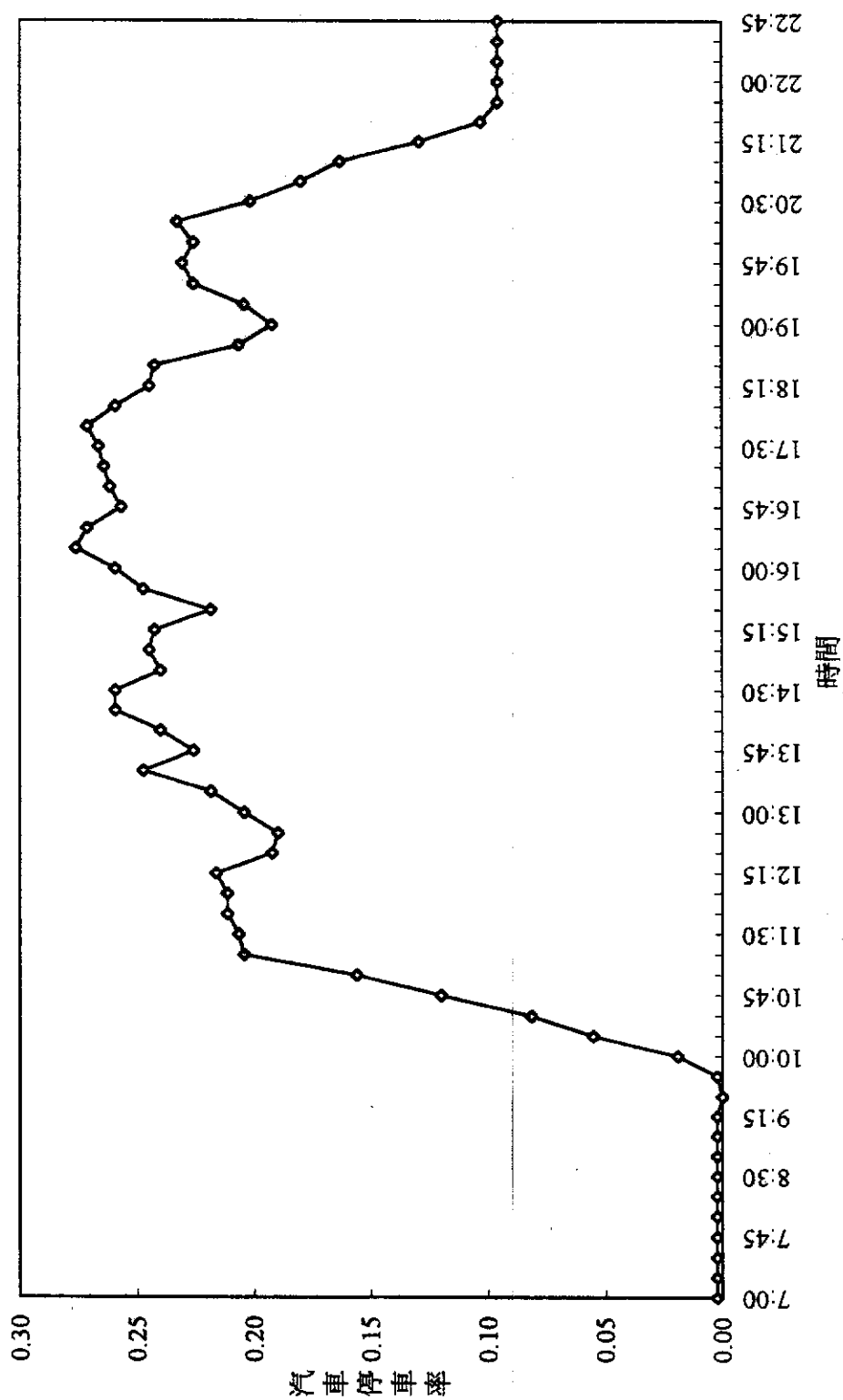
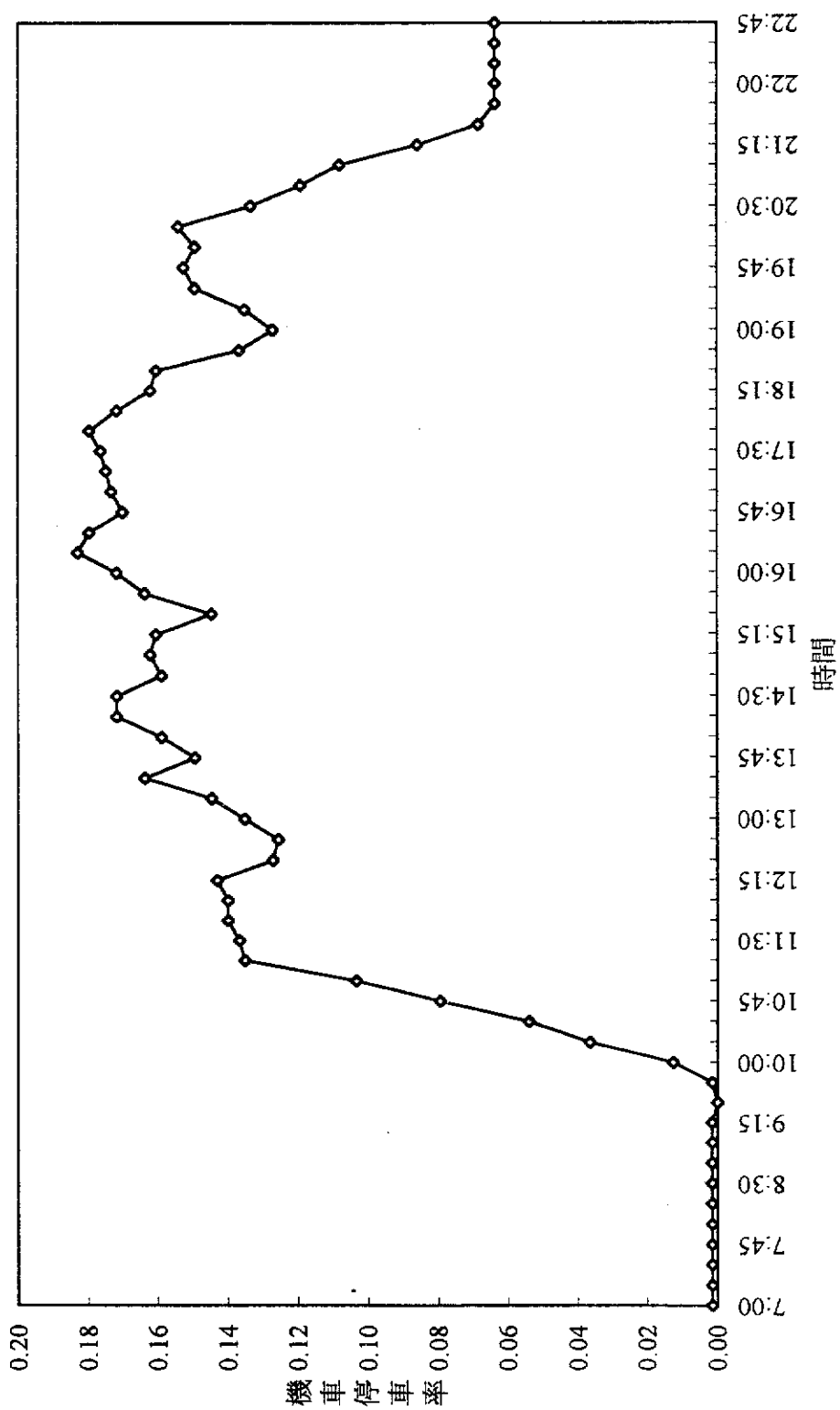


圖 4.4-4 量販店機車停車產生率分時分佈圖（平常日）



4.5 工業區

台北市的工業區可區分為第二種與第三種工業區兩種，再依郊區與郊區的分別，總共可區分為四個群組。在台北市除少數大型工廠以外，大多數的工業區土地都是汽車保修廠在使用。

4.5.1 第二種工業區－市區

一、樣本特性

在台北市市區七個行政區裡，第二種工業區僅存於濱江街自松江路口以東至大直橋北側一帶，目前多為荒地；南側雖非工業用地，但聚集多家汽車保修廠，儼然成為一處汽修專區。本群組五個樣本均由此地區抽出。

二、相關調查資料分析

由於在平日前往修車廠修理車輛的人數不多，因此本群組五處樣本建築物共僅訪問了 107 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.5-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處工廠的旅次以專程前往者佔了九成以上，而旅次目的中上班、洽公與其他（修車）者合計佔有八成以上，其他如購物（汽車精品百貨）等旅次亦有 15 % 的比例。

表 4.5-1 工二市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	3	2.80 %	0	0.00 %	3	2.80 %
上班	28	26.17 %	0	0.00 %	28	26.17 %
洽公	27	25.23 %	2	1.87 %	29	27.10 %
購物	14	13.08 %	2	1.87 %	16	14.95 %
其他	26	24.30 %	5	4.67 %	31	28.97 %
合計	98	91.59 %	9	8.41 %	107	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.5-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中竟沒有停留時間介於三至五小時者。約有六成左右的旅次停留時間在一小時以內，包括所有的順道旅次在內。但也有三成的旅次停留時間大於五小時。

表 4.5-2 工二市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	57	53.27	8	7.48	33	30.84	98	91.59
順道	9	8.41	0	0.00	0	0.00	9	8.41
合計	66	61.68	8	7.48	33	30.84	107	100.00

註：比例之單位為％。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.5-3 所示，由於本組樣本的性質大多雷同，因此無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。受訪旅次中使用汽車者佔了約 63％，而機車的使用者也佔有約 26％的比例。

表 4.5-3 工二市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
腳踏車	1	1.35 %	1	3.03 %	2	1.87 %
機車	20	27.03 %	8	24.24 %	28	26.17 %
公共汽車	1	1.35 %	0	0.00 %	1	0.93 %
計程車	4	54.05 %	4	12.12 %	8	7.48 %
自用小汽車	48	64.86 %	20	60.61 %	68	63.55 %
合計	74	69.16 %	33	30.84 %	107	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.5-4 (到達) 與表 4.5-5 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.39，機車的乘載率則為 1.19。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

表 4.5-4 工二市區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	0	1	1
機車	16	3	0	0	19	1.16
公共汽車	1	0	0	0	1	-
計程車	3	1	0	0	4	1.25
自用小汽車	33	10	1	1	45	1.33
汽車搭載	0	2	1	0	3	1.67
機車搭載	0	1	0	0	1	2
合計	54	17	2	1	74	1.32

表 4.5-5 工二市區車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	0	1	1
機車	7	0	1	0	8	1.25
計程車	3	1	0	0	4	1.25
自用小汽車	7	4	0	1	12	1.58
汽車搭載	7	0	0	0	7	1
機車搭載	0	1	0	0	1	2
合計	25	6	1	1	33	1.33

(五) 停車型態

受訪者中有 57 人使用汽車，有 27 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.5-6 所示。由於本組樣本多為汽車保修廠，對停車空間的提供多以能滿足待修車輛的停放為目標，因此絕大多數的車輛都停放於建物附設的停車場內。

表 4.5-6 工二市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
建築物附設停車場	54	94.7 %	19	67.8 %
附近空地	3	5.3 %	8	32.2 %
合計	57	100 %	27	100 %

註：此處以五處樣本的訪問卷綜合統計。

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 20 人，佔所有 107 名受訪者的 18.69 %，以及 50 名未使用汽車者的 40 %，詳如表 4.5-7 所示。表中可發現，騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，但這可能是問卷樣本不足的結果；而搭乘公車以及由朋友接送的旅次則是有百分之百的潛在需求。

表 4.5-7 工二市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
腳踏車	0	2	2
機車	2	25	27
公共汽車	1	0	1
計程車	5	3	8
汽車接送	11	0	11
機車接送	1	0	1
合計	20 40.00 %	30 60.00 %	50

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.5-8 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.5-1 與圖 4.5-2）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現市區第二種工業區的最大停車需求發生在下午

15:00 ~ 15:15 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.70 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.39 輛。相當於每 143 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 259 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本限於土地使用分區的因素，使得其同質性較高，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的第二種工業區的需求，然而就樣本的使用特性而言，應較真實的市區工二停車需求要高。至於詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.5-8 工二市區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.09	0.70	1.86
	全日	2.38	19.98	48.85
機車	尖峰	0.05	0.39	1.02
	全日	1.31	11.04	26.98

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.5-1 市區第二種工業區汽車停車產生率分時分佈圖

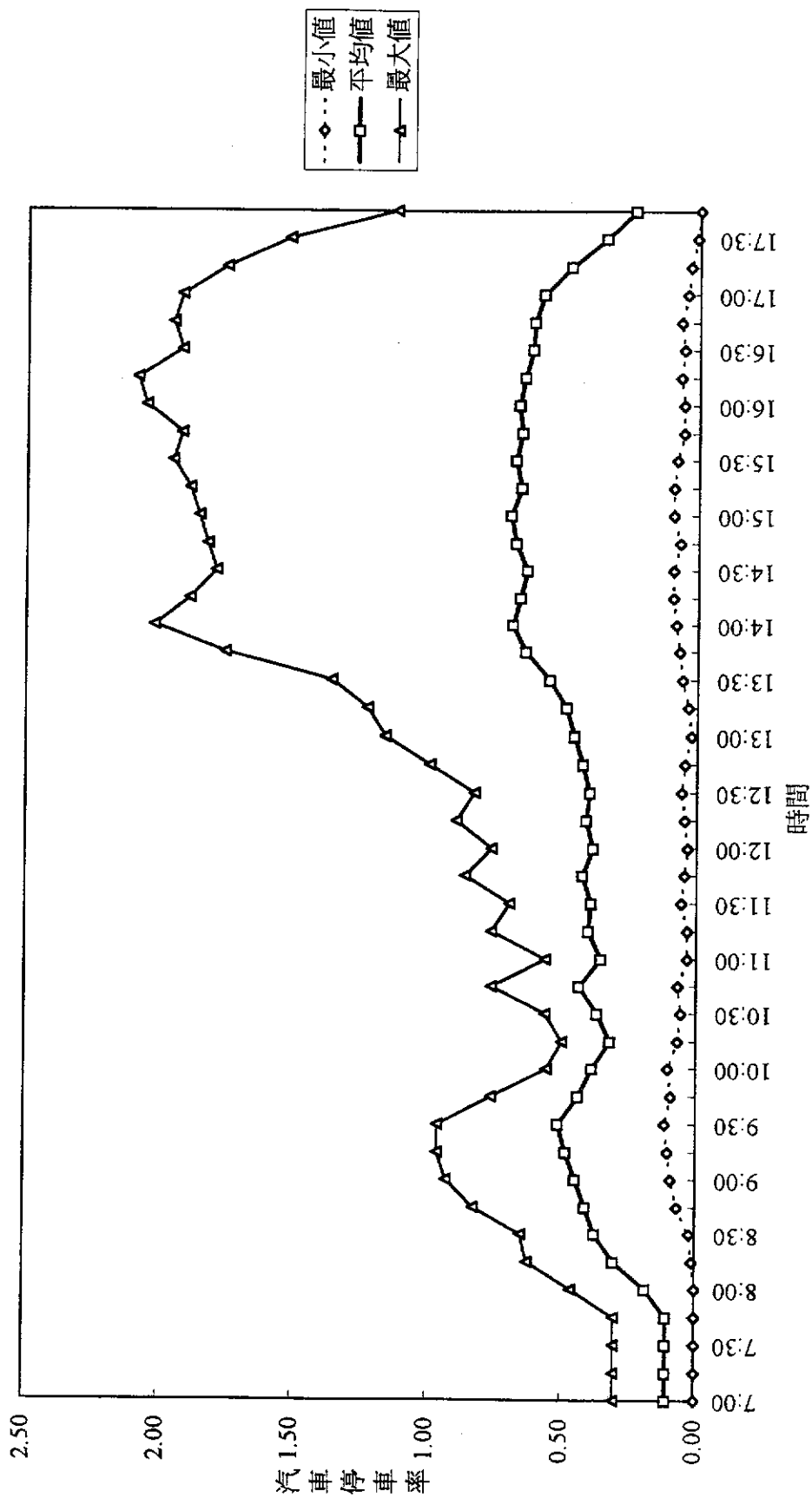
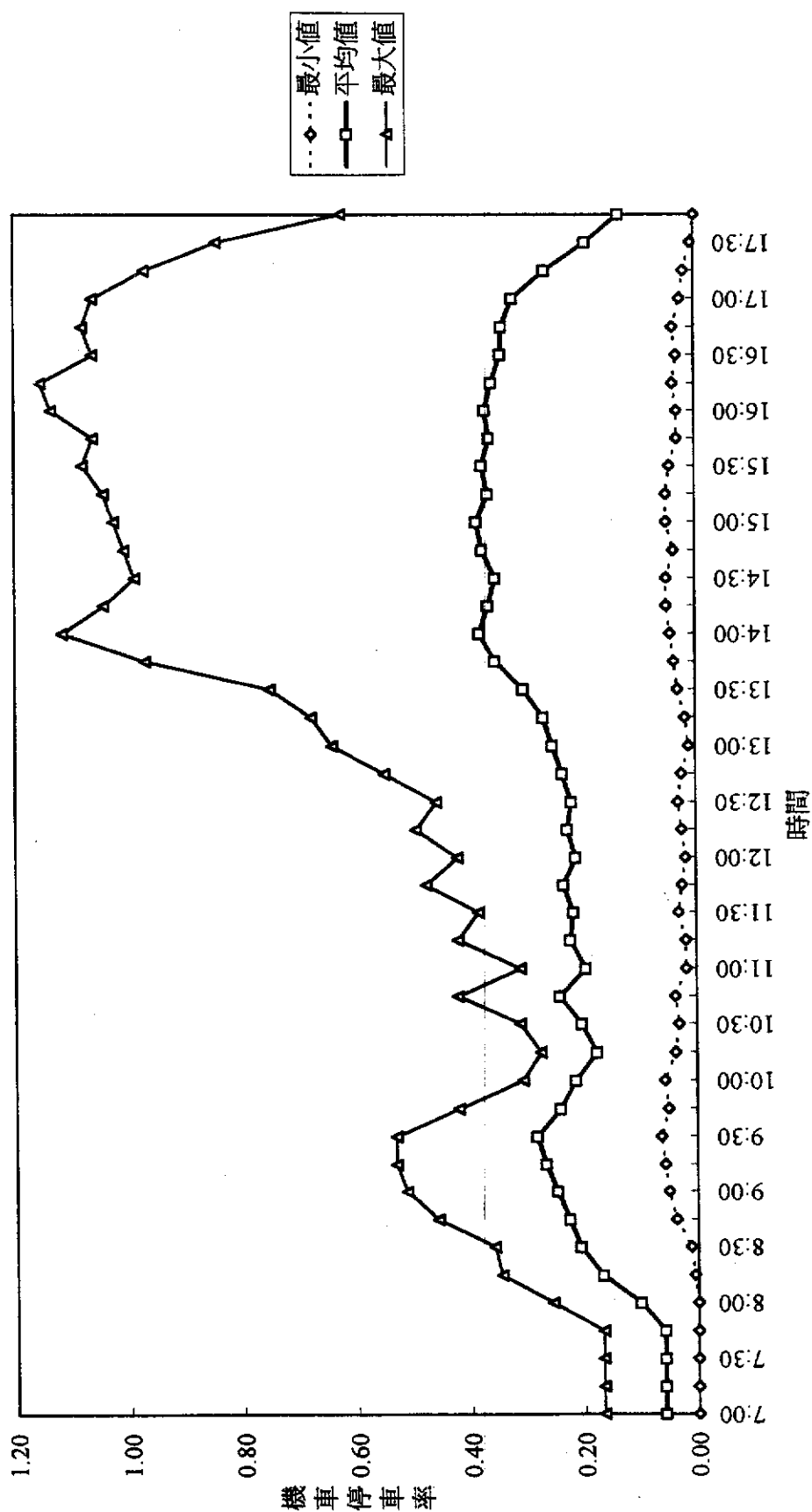


圖 4.5-2 市區第二種工業區機車停車產生率分時分佈圖



4.5.2 第二種工業區－郊區

一、樣本特性

在台北市市郊五個行政區裡，第二種工業區分佈於內湖、南港、士林、北投等地區，以南港區最多。本群組五個樣本中，由內湖區與北投區抽出的樣本各有一處，其餘樣本均由南港區抽出，包括有兩處「廠辦」型式的建築物，士林區內的工業區因其廠區多已荒廢或停產，故未予抽樣。在建築物使用型態上，除前述廠辦型式以外，另有大型輪胎工廠、汽車保修廠以及小型電子工廠等型態。

二、相關調查資料分析

本群組五處樣本建築物共訪問了 395 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.5-9 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處建築物的旅次以專程前往者佔了將近九成，而旅次目的中上班、洽公者合計佔有 75 % 以上，其他旅次亦有約 24 % 的比例。

（二）停留時間分佈

由表 4.5-10 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中，約有四成左右的旅次停留時間在一小時以內，其次由於上班旅次眾多，有約 36 % 的旅次停留時間大於五小時。

表 4.5-9 工二郊區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	3	0.76 %	0	0.00 %	3	0.76 %
上班	159	40.25 %	1	0.25 %	160	40.51 %
洽公	88	22.28 %	14	3.54 %	102	25.82 %
購物	11	2.78 %	6	1.52 %	17	4.30 %
餐飲	12	3.04 %	2	0.51 %	14	3.54 %
休閒	1	0.25 %	0	0.00 %	1	0.25 %
其他	77	19.49 %	21	5.31 %	98	24.81 %
合計	351	88.86 %	44	11.14 %	395	100.00 %

表 4.5-10 工二郊區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	142	35.95	47	11.90	18	4.56	144	36.46	351	88.86
順道	32	8.10	10	2.53	1	0.25	1	0.25	44	11.14
合計	174	44.05	57	14.43	19	4.81	145	36.71	395	100.0

註：比例之單位為%。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.5-11 所示，其中使用汽車者佔了約四成，而機車的使用者也佔有約三成的比例。整體而言，受訪者無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。

(四) 共乘型態

由表 4.5-12 (到達) 與表 4.5-13 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.25，機車的乘載率則為 1.21。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

表 4.5-11 工二郊區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	27	10.00 %	17	13.60 %	44	11.14 %
腳踏車	10	3.70 %	8	6.40 %	18	4.56 %
機車	87	32.20 %	32	25.60 %	119	30.13 %
公車	33	12.20 %	11	8.80 %	44	11.14 %
計程車	4	1.48 %	6	4.80 %	10	2.53 %
自用車	109	40.4 %	51	40.80 %	160	40.51 %
合計	270	68.40 %	125	31.60 %	395	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

表 4.5-12 工二郊區車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	10	0	0	0	10	1
機車	65	19	1	0	85	1.25
計程車	2	2	0	0	4	1.5
自用小汽車	82	14	2	2	100	1.24
汽車接送	0	6	3	0	9	2.33
機車接送	0	2	0	0	2	2
合計	159	43	6	2	210	1.29

表 4.5-13 工二郊區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	7	1	1	9	1.44
機車	27	3	0	30	1.1
計程車	6	0	0	6	1
自用車	37	10	1	48	1.27
汽車接送	1	2	0	3	1.67
機車接送	1	1	0	2	1.5
合計	79	17	2	98	1.23

（五）停車型態

受訪者中有 148 人使用汽車，有 115 人使用機車。其使用停車空間的

分佈如下表 4.5-14 所示。由於本組樣本對停車空間的提供多能滿足各種停車的需求，因此絕大多數的車輛都停放於建物附設的停車場內。

表 4.5-14 工二郊區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者的比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者的比例
建築物附設停車場	108	72.97%	67	58.26%
鄰近路邊停車格位	8	5.41%	42	36.52%
私營路外停車場	5	3.38%	-	-
公有路外停車場	1	0.68%	-	-
建築物附近空地	17	11.49%	6	5.22%
違規停車	9	6.08%	0	0.00%
合計	148	100.00%	115	100.00%

註：此處以五處樣本的訪問卷綜合統計。

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 108 人，佔所有 395 名受訪者的 27.34%，以及 203 名未使用汽車者的 53.20%，詳如表 4.5-15 所示。表中可發現，搭乘計程車以及由朋友接送的旅次對停車有較強的潛在需求。

表 4.5-15 工二郊區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
腳踏車	14	4	18
機車	55	60	115
公共汽車	18	26	44
計程車	9	1	10
汽車接送	9	3	12
機車接送	3	1	4
合計	108 53.2 %	95 46.8 %	203

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.5-16 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.5-3 與圖 4.5-4）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現郊區第二種工業區的最大停車需求發生在上午 7:45 ~ 8:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.43 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.33 輛。相當於每 233 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 302 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.5-16 工二郊區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.06	0.43	1.22
	全日	2.39	16.17	39.98
機車	尖峰	0.05	0.33	0.94
	全日	1.84	12.45	30.78

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.5-3 郊區第二種工業區汽車停車產生率分時分佈圖

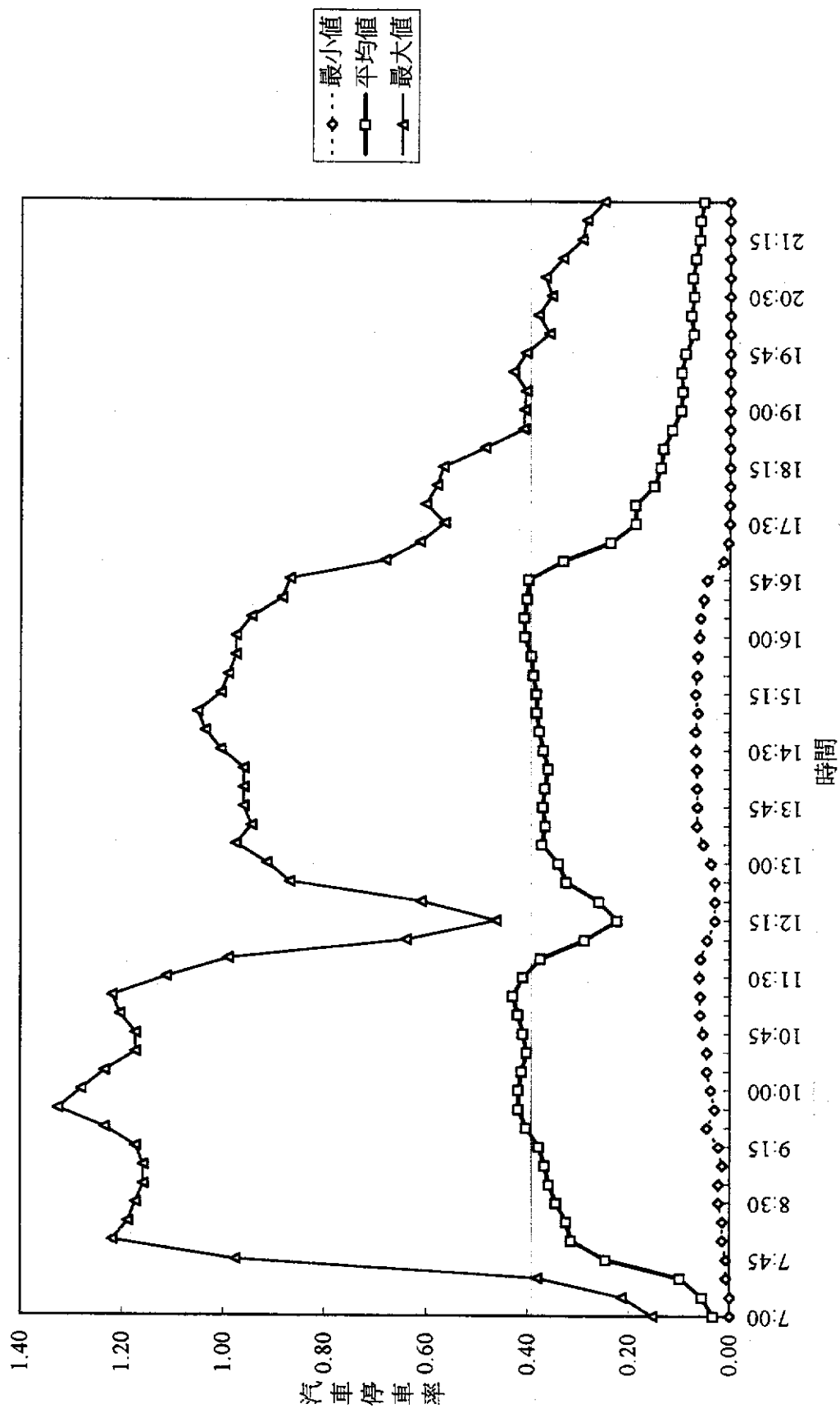
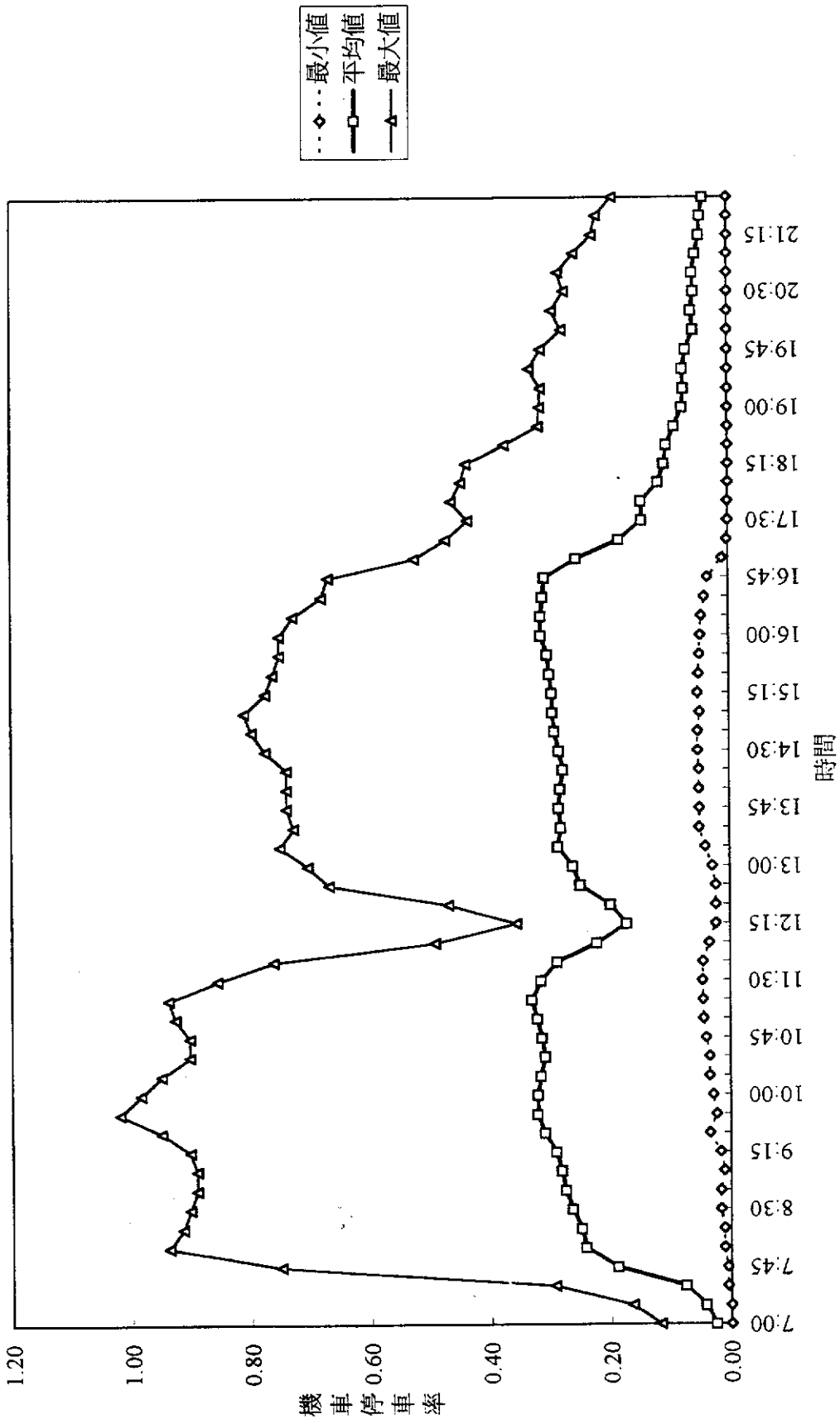


圖 4.5-4 郊區第二種工業區機車停車產生率分時分佈圖



4.5.3 第三種工業區－市區

一、樣本特性

市區內第三種工業區僅見於萬華區或市區一些大型工廠，數量相當稀少。因此在本群組五個樣本中，有四處均為大型工廠，另一處樣本雖位於工業區內，卻非工業使用。

二、相關調查資料分析

由於在平日前往修車廠修理車輛的人數不多，因此本群組五處樣本建築物共僅訪問了 459 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.5-17 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處建築物的旅次以專程前往者佔了九成以上，而旅次目的中上班、洽公者合計就佔有 88 %以上。

表 4.5-17 工三市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	1	0.22 %	0	0.00 %	1	0.22 %
上班	292	63.62 %	2	0.44 %	294	64.05 %
洽公	88	19.17 %	25	5.45 %	113	24.62 %
上學	11	2.40 %	0	0.00 %	11	2.40 %
其他	36	7.84 %	4	0.87 %	40	8.71 %
合計	428	93.25 %	31	6.75 %	459	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.5-18 中的停留時間分佈表可發現，由於五處樣本建築物以大型工廠為主，因此進出的旅次中以停留時間大於五小時者為最多，佔有約 67 %左右的旅次。

表 4.5-18 工三市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	71	15.47	38	8.28	11	2.40	308	67.10	428	93.25
順道	14	3.05	14	3.05	0	0.00	3	0.65	31	6.75
合計	85	18.52	52	11.33	11	2.40	311	67.76	459	100.0

註：比例之單位為％。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.5-19 所示，其中以使用機車者佔了約 48％為最多，而公車的使用者也佔有約 27％的比例。整體而言，受訪者無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。

(四) 共乘型態

由表 4.5-20（到達）與表 4.5-21（離開）之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.37，機車的乘載率則為 1.18。由於離開的受訪旅次較少，故其平均乘載率較低。

表 4.5-19 工三市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	7	1.74 %	1	1.75 %	8	1.74 %
腳踏車	2	0.50 %	0	0.00 %	2	0.44 %
機車	192	47.76 %	28	49.12 %	220	47.93 %
公共汽車	105	26.12 %	20	35.09 %	125	27.23 %
計程車	15	3.73 %	0	0.00 %	15	3.27 %
自用小汽車	81	20.15 %	8	14.04 %	89	19.39 %
合計	402	87.58 %	57	12.42 %	459	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

表 4.5-20 工三市區車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	2	0	0	0	2	1.00
機車	142	33	1	0	176	1.20
計程車	9	3	0	3	15	1.80
自用小汽車	49	20	3	1	73	1.40
汽車搭載	1	6	0	1	8	2.13
機車搭載	9	7	0	0	16	1.44
合計	212	69	4	5	290	1.32

表 4.5-21 工三市區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人以上	合計	乘載率
機車	26	2	28	1.07
自用車	7	0	7	1.00
汽車接送	0	1	1	2.00
合計	33	3	36	1.08

（五）停車型態

受訪者中有 80 人使用汽車，有 204 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.5-22 所示。由於本組樣本多大型工廠，對停車空間的提供尚足以應付，因此有約 46 % 的車輛停放於建物附設的停車場內，否則多停於附近空地。

表 4.5-22 工三市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者的比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者的比例
建築物附設停車場	37	46.25%	95	46.57%
鄰近路邊停車格位	11	13.75%	44	21.57%
私營路外停車場	4	5.00%	0	0.00%
建築物附近空地	27	33.75%	56	27.45%
較遠處停車位	1	1.25%	9	4.41%
合計	80	100.00%	204	100.00%

註：此處以五處樣本的訪問卷綜合統計。

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 20 人，佔所有 107 名受訪者的 18.69%，以及 50 名未使用汽車者的 40%，詳如表 4.5-23 所示。表中可發現，騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，但這可能是問卷樣本不足的結果；其他除了機車接送的以外，對停車的潛在需求都不甚強烈。

表 4.5-23 工三市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	4	4	8
腳踏車	0	2	2
機車	80	124	204
公車	46	79	125
計程車	4	11	15
汽車接送	4	5	9
機車接送	14	2	16
合計	152	227	379

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.5-24 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.5-5 與圖 4.5-6）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現市區第三種工業區的最大停車需求發生在下午 13:00 ~ 17:30 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.32 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.95 輛。相當於每 316 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 105 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.5-24 工三市區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.01	0.32	1.09
	全日	0.44	10.95	35.40
機車	尖峰	0.03	0.95	3.21
	全日	1.30	32.44	104.87

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.5-5 市區第三種工業區汽車停車產生率分時分佈圖

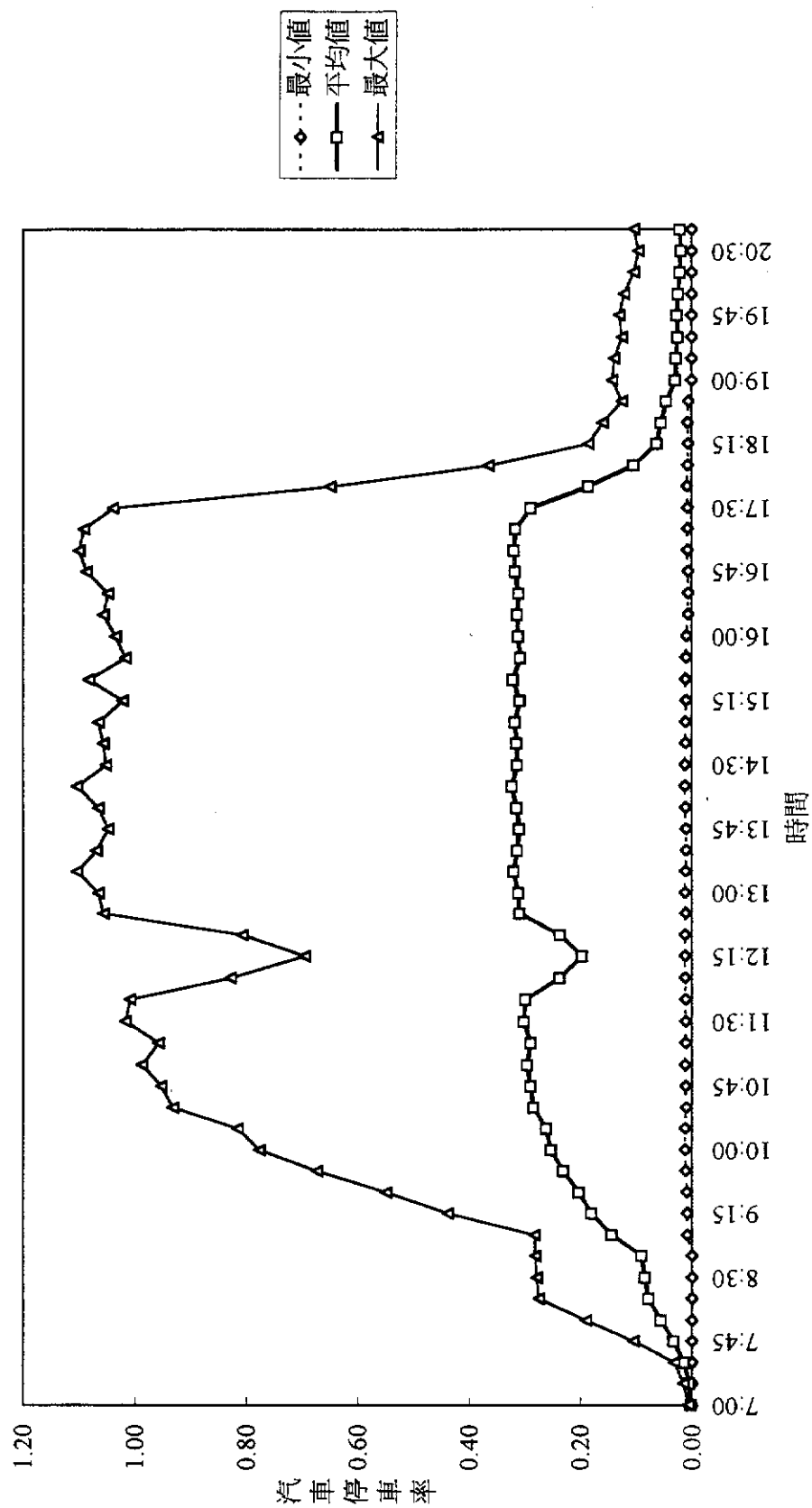
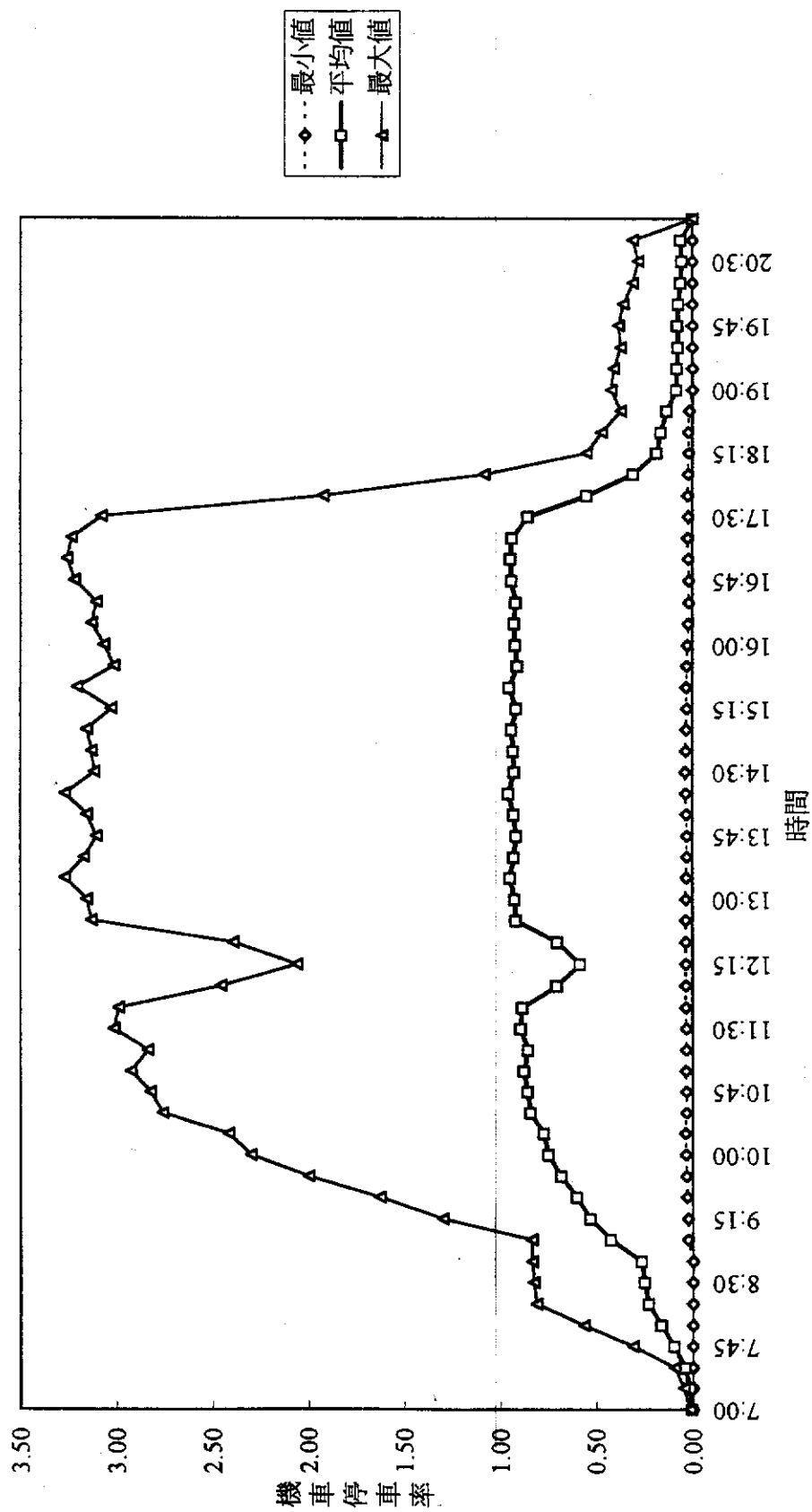


圖 4.5-6 市區第三種工業區機車停車產生率分時分佈圖



4.5.4 第三種工業區—郊區

一、樣本特性

市郊的第三種工業區僅分佈於內湖區，其中有大部份均為汽車保修廠。在本群組五個樣本中，除一處為汽機車製造廠以外，其餘樣本均為汽車保修廠，且其規模均不大。

二、相關調查資料分析

本群組五處樣本建築物共訪問了 306 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.5-25 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處工廠的旅次以專程前往者佔了九成以上，而旅次目的中佔有比例最大者依序為洽公、其他（修車）與上班，三者幾乎囊括了所有旅次的 98 %。

表 4.5-25 工三郊區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	78	25.49 %	2	0.65 %	80	26.14 %
洽公	108	35.29 %	10	3.27 %	118	38.56 %
購物	6	1.96 %	0	0.00 %	6	1.96 %
休閒	1	0.33 %	1	0.33 %	2	0.65 %
其他	86	28.10 %	14	4.58 %	100	32.68 %
合計	279	91.18 %	27	8.82 %	306	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.5-26 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中以停留時間在一小時以內者佔有約 72 % 為最多，其次則有約 15 % 的旅次停留時間大於五小時。

表 4.5-26 工三郊區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	201	65.69	28	9.15	2	0.65	48	15.69	279	91.18
順道	21	6.86	5	1.63	1	0.33	0	0.00	27	8.82
合計	222	72.55	33	10.78	3	0.98	48	15.69	306	100.0

註：比例之單位為％。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.5-27 所示，由於本組樣本的性質大多雷同，因此無論是到達或是離開，對運具的使用特性並無太大的差異。受訪者中使用汽車者佔了約 67％，而機車的使用者也佔有約 22％的比例。

表 4.5-27 工三郊區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	9	3.73 %	3	4.62 %	12	3.92 %
機車	54	22.41 %	14	21.54 %	68	22.22 %
公車	10	4.15 %	3	4.62 %	13	4.25 %
計程車	7	2.90 %	2	3.08 %	9	2.94 %
自用車	161	66.80 %	43	66.15 %	204	66.67 %
合計	241	78.76 %	65	21.24 %	306	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.5-28 (到達)與表 4.5-29 (離開)之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.27，機車的乘載率則為 1.08。基本上到達與離開的乘載率並未有太大差異。

表 4.5-28 工三郊區車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人共乘	六人以上	合計	乘載率
機車	47	2	0	0	0	49	1.04
計程車	7	0	0	0	0	7	1.00
自用車	125	14	7	1	1	148	1.24
汽車接送	1	4	3	5	0	13	2.92
機車接送	0	5	0	0	0	5	2.00
合計	180	25	10	6	1	222	1.31

表 4.5-29 工三郊區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
機車	11	3	0	0	14	1.21
計程車	2	0	0	0	2	1.00
自用小汽車	26	9	3	0	38	1.39
汽車接送	2	2	0	1	5	2.00
合計	41	14	3	1	59	1.39

（五）停車型態

受訪者中有 186 人使用汽車，有 63 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.5-30 所示。由於本組樣本多為汽車保修廠，對停車空間的提供多以能滿足待修車輛的停放為目標，因此絕大多數的車輛都停放於建物附設的停車場內。

表 4.5-30 工三郊區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者的比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者的比例
建築物附設停車場	99	53.23%	38	60.32%
鄰近路邊停車格位	35	18.82%	19	30.16%
私營路外停車場	16	8.60%	0	0.00%
公有路外停車場	6	3.23%	0	0.00%
建築物附近空地	12	6.45%	2	3.17%
違規停車	18	9.68%	4	6.35%
合計	186	100.00%	63	100.00%

註：此處以五處樣本的訪問卷綜合統計。

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車的狀況下未使用汽車，且回答在停車方便狀況下會使用自用車者共有 80 人，佔所有 306 名受訪者的 26.14%，以及 120 名未使用汽車者的 66.67%，詳如表 4.5-31 所示。表中可發現，搭乘公車、騎乘機車以及由朋友接送的旅次有較高的潛在停車需求。

表 4.5-31 工三郊區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	6	6	12
機車	40	23	63
公共汽車	12	1	13
計程車	5	4	9
汽車接送	15	3	18
機車接送	2	3	5
合計	80 66.67 %	40 33.33 %	120

三、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.5-32 所示，表中的「尖峰」乃是以五個樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.5-7 與圖 4.5-8）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現郊區第三種工業區的最大停車需求發生在下午 15:15 ~ 15:45 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 1.27 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.51 輛。相當於每 79 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 198 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

由於本群組的樣本限於土地使用分區的因素，使得其同質性較高，因此這樣的結果只能算是調查數據的反映，無法反映真正的第三種工業區的需求，然而就樣本的使用特性而言，應較真實的郊區工三停車需求要高。

至於詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.5-32 工三郊區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.03	1.27	2.78
	全日	2.20	44.84	111.79
機車	尖峰	0.01	0.51	1.12
	全日	1.15	18.04	45.16

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.5-7 郊區第三種工業區汽車停車產生率分時分佈圖

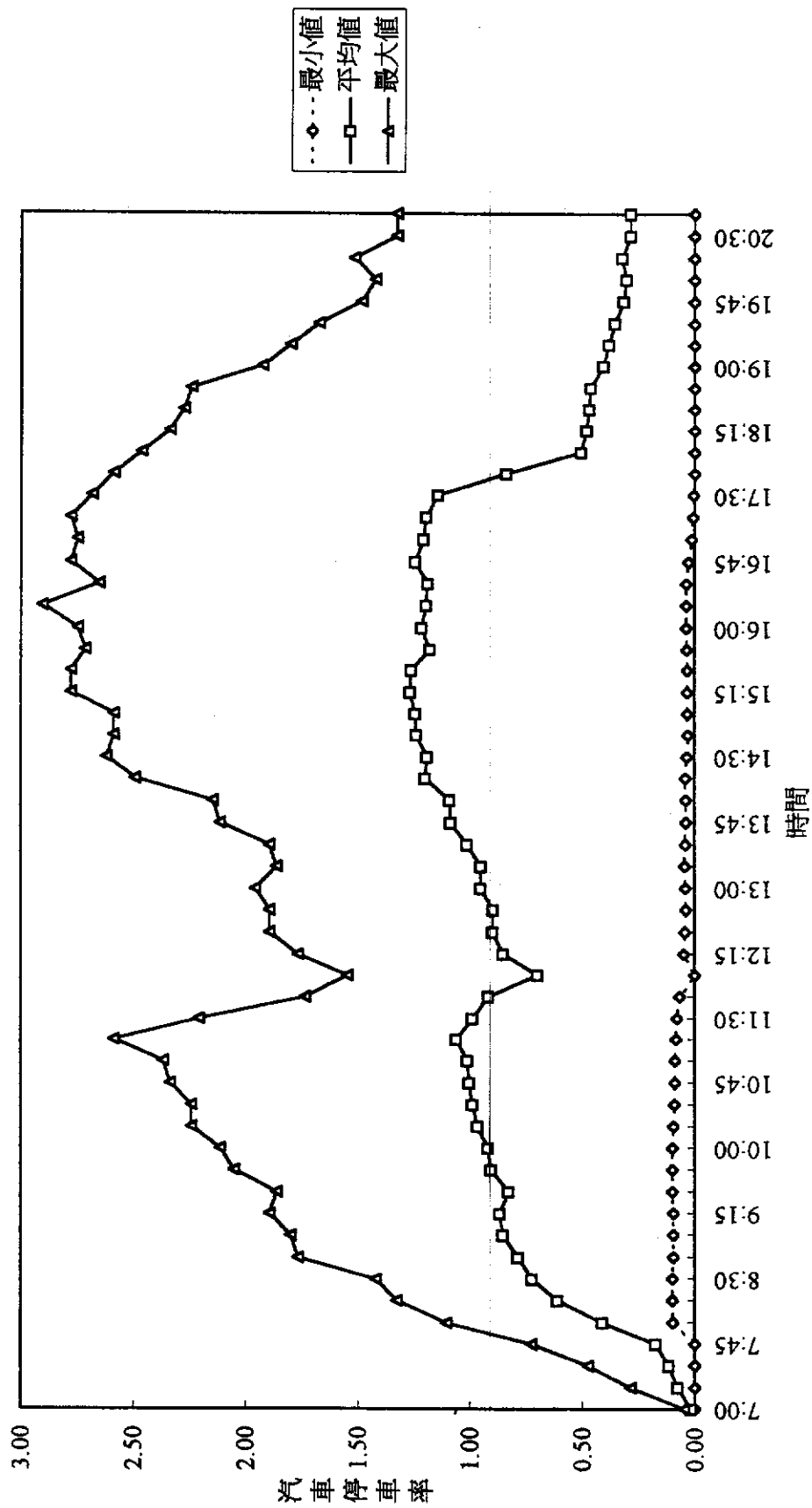
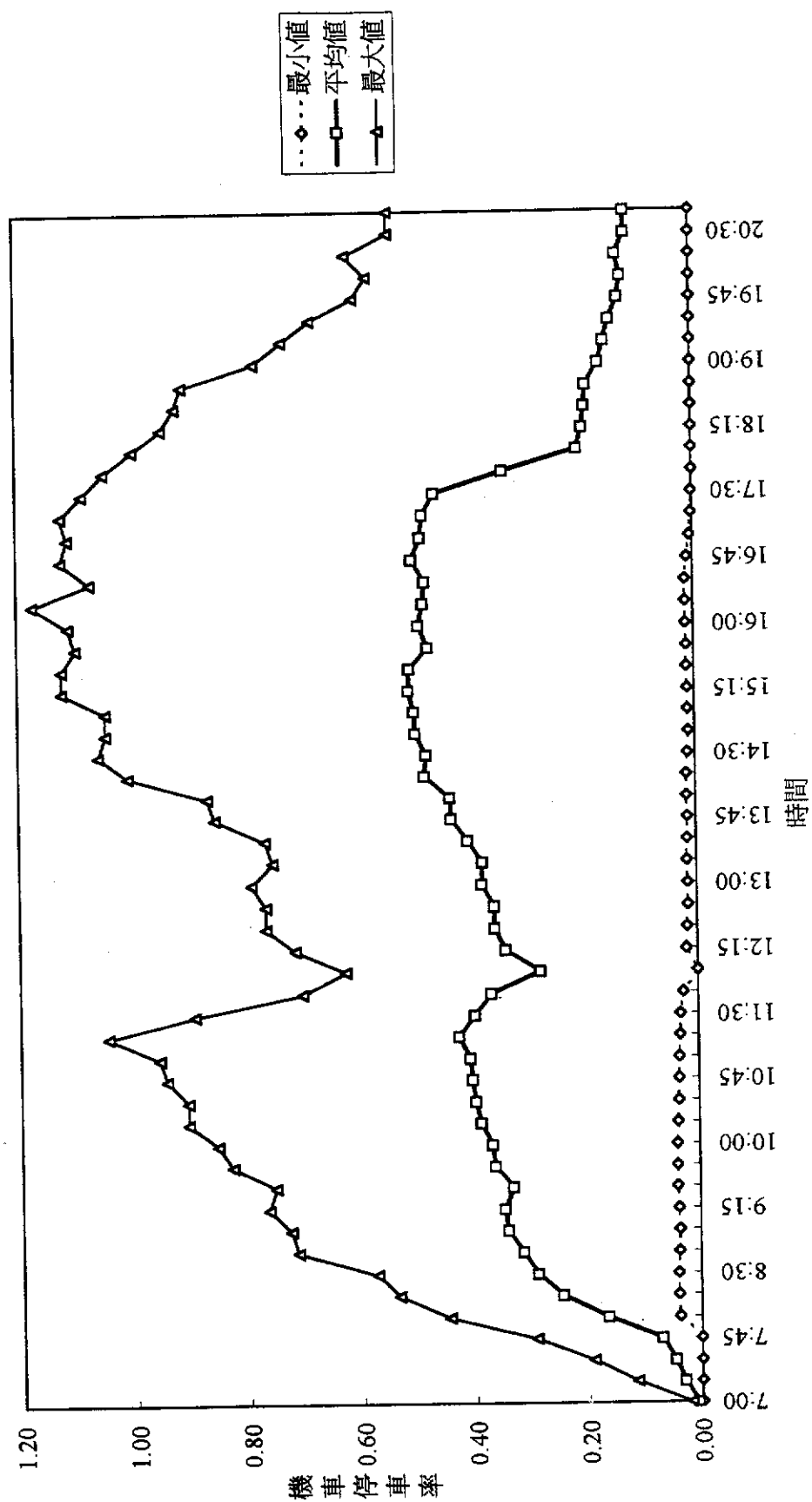


圖 4.5-8 郊區第三種工業區機車停車產生率分時分佈圖



4.5.5 綜合分析

表 4.5-33 乃是將前面各小節所述之工業區停車產生率彙整而得。由表中可發現，工三郊區是唯一在汽車停車產生率上每 100 平方公尺高於一輛的群組；而工二市區雖然與前者同樣多是汽車修理廠，但是汽車停車產生率卻是四群組最低者，反而機車停車產生率最高。依據本計畫在建物使用調查時發現，濱江街一帶雖然汽修廠林立，但樣本多為銷量較差的品類；反觀工三郊區則有裕隆、三陽等市場領導品牌之保修廠，品牌銷售量自然影響售後保修市場的大小，也因此停車產生率便有高下了。

表 4.5-33 工業區停車產生率綜合分析表

車種 群組	小汽車		機車	
	尖峰	全日	尖峰	全日
工二市區	0.32	10.95	0.95	32.44
工二郊區	0.43	16.17	0.33	12.45
工三市區	0.70	19.08	0.39	11.04
工三郊區	1.27	44.84	0.51	18.04

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

4-6 住宅區

台北市的住宅區可區分為一、二、三、四種，再依市區與郊區的分別，總共可區分為六個群組（第一、二種住宅區僅存於郊區）。由於多數住宅區的進出人數相當稀少，因此本計畫對戶數少的住宅僅進行家庭訪問。

4.6.1 第一種住宅區－郊區

一、樣本特性

在台北市區裡，第一種住宅區皆存在於相當偏僻的地方，包括士林、北投、南港三區。本群組五個樣本中，士林、北投區各抽二個樣本，南港區僅有一個街廓編為住一，其上僅有一棟建築物，亦抽為樣本之一。

編號 R121 的建築物位於外雙溪中央社區，為一棟四層樓的公寓；編號 R122 位於陽明山往金山、北投的重要分叉路口，一樓設有餐廳與便利商店，成為遊客重要的中途補給站，因此本研究特於例假日執行進出人旅次調查與訪問，以瞭解其停車需求的分佈；編號 R123 係位於天母地區山坡上的獨戶獨棟建築物；編號 R124 位於南港大有巴士舊莊站附近，現為某貨運公司的堆棧；編號 R125 位於北投桃源國小附近山腰上，亦為獨戶獨棟的建築物。前列樣本除 R122 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 R122 位於陽明山往金山、北投的重要分叉路口，一樓設有餐廳與便利商店，成為遊客重要的中途補給站，於例假日執行進出人旅次調查與訪問，共訪問了 101 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.6-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以

順道前往者佔了 85 % 以上，而旅次目的中以購物餐飲為主，合計佔有 74 % 以上，其他旅次亦有 25 % 左右的比例。

表 4.6-1 住一郊區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
購物	7	6.93 %	56	55.45 %	63	62.38 %
餐飲	4	3.96 %	8	7.92 %	12	11.88 %
其他	2	1.98 %	24	23.76 %	26	25.74 %
合計	13	12.87 %	88	87.13 %	101	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.6-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中所有的旅次的停留時間均在一小時以內，即使該建築物一樓設有較高等級的餐廳也一樣。

表 4.6-2 住一郊區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內	
旅次型態	數量	比例
專程	13	12.87 %
順道	88	87.13 %
合計	101	100.00 %

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.6-3 所示，由於一般受訪者停留的時間都相當短，因此只有訪問到達的旅次。其中使用汽車者佔了約 40 %，而機車的使用者更高達近 54 % 的比例。可見其做為中途休息站的特性相當明顯。

表 4.6-3 住一郊區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者	
	數量	比例
步行	4	3.96 %
腳踏車	3	2.97 %
機車	54	53.47 %
自用車	40	39.60 %
合計	101	100.00 %

註：機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

(四) 共乘型態

由表 4.6-4 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 3.15，機車的乘載率則為 1.39。其他如搭乘他人駕駛之車輛的乘載率亦相當高，顯見此地之進出旅次多為集體出遊的型態。

表 4.6-4 住一郊區車輛平均乘載率表

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	3	0	0	0	3	1.00
機車	25	16	0	0	41	1.39
自用小汽車	0	1	9	3	13	3.15
汽車接送	0	2	15	10	27	3.30
機車接送	1	12	0	0	13	1.92
合計	32	31	24	14	101	2.20

(五) 停車型態

受訪者中有 13 人使用汽車，有 41 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.6-5 所示。由於樣本具有中途休息站的特性，因此在停車時間相當短的狀況下，大多數的車輛都停放於建物附近的空地。

表 4.6-5 住一郊區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
私營路外停車場	3	23.07%	0	0.00
建築物附近空地	10	76.93%	41	100.00
合計	13	100 %	41	100.00

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 14 人，佔所有 101 名受訪者的 13.86%，以及 88 名未使用汽車者的 15.91%，詳如表 4.6-6 所示。表中可發現，步行與騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，而其他運具中以搭乘朋友轎車的旅次對停車的潛在需求最高。

表 4.6-6 住一郊區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	0	4	4
腳踏車	0	3	3
機車	1	40	41
友人汽車接送	12	15	27
友人機車接送	1	12	13
合計	14 15.91 %	74 84.09 %	88

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了編號 R122 的樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.6-7 所示，有大部份的車主並未取得停車位。

表 4.6-7 住一郊區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
合租	2	7.4 %
其他	25	92.6 %
合計	27	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.6-8 所示，由於住一分佈的區域大多有自備停車位或是很容易找停車位，因此僅有停於建築物附設停車場或路邊這兩種分佈。

表 4.6-8 住一郊區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	3	20.00 %
路邊免費車位	12	80.00 %
合計	15	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.6-9 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.6-1 與圖 4.6-2：進出訪問部份，以及圖 4.6-3：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現郊區第一種住宅區的最大停車需求依進出人旅次調查所得的最大停車需求發生在下午 17:45 ~ 18:00 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在晚間 23:00 ~ 翌晨 7:00 間，採兩者間的最大值，汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.54 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.43 輛。相當於每 185 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 230 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各

樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.6-9 住一郊區之停車產生率

車 種	型 態	進出調查		住戶訪問			
		樣本數	平均值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽 車	尖峰	1	0.06	4	0.22	0.54	1.43
	全日		1.83		5.18	8.43	16.53
機車	尖峰		0.43		-	-	-
	全日		13.38		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.6-1 郊區第一種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖 (假日)

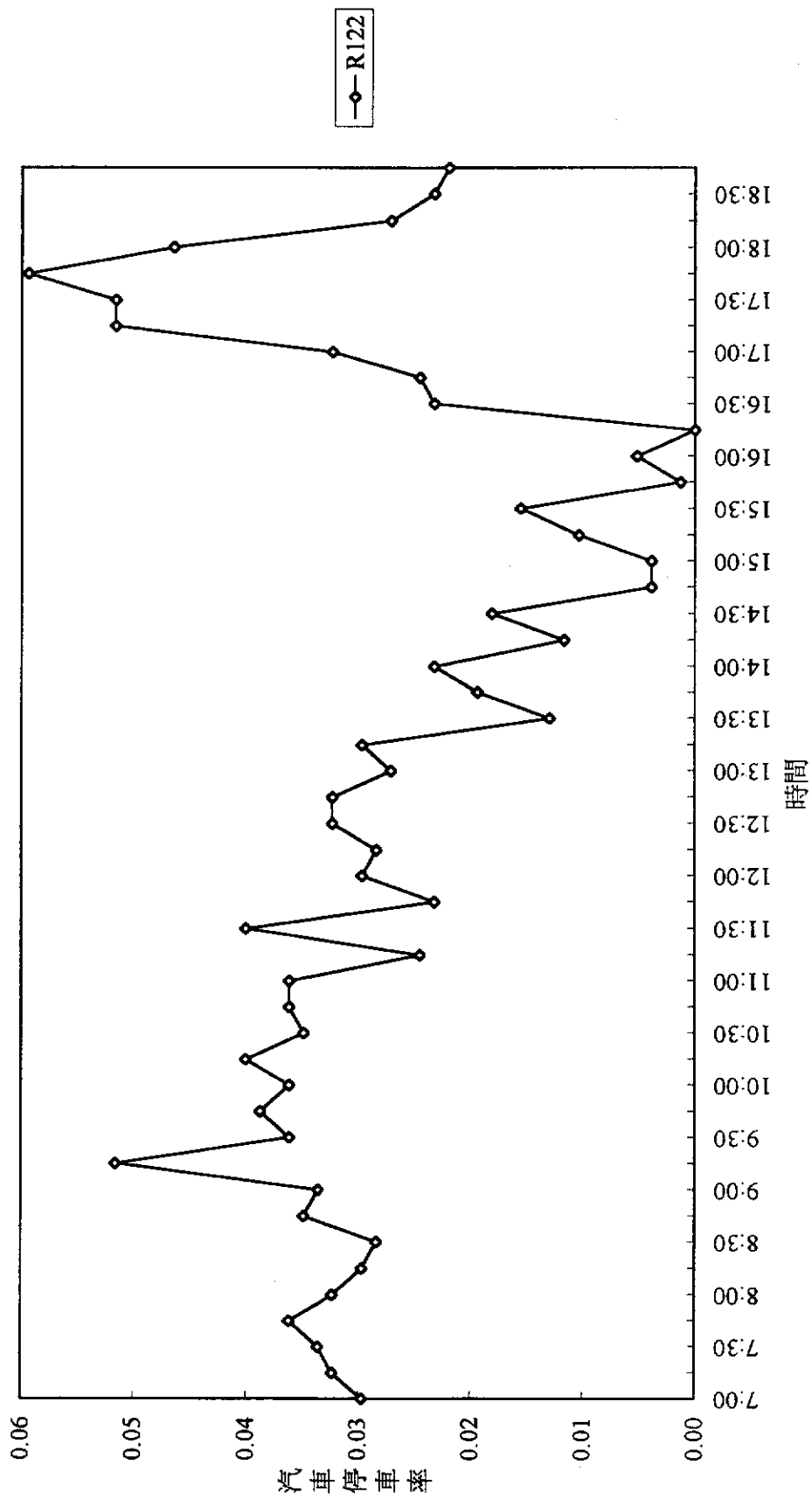
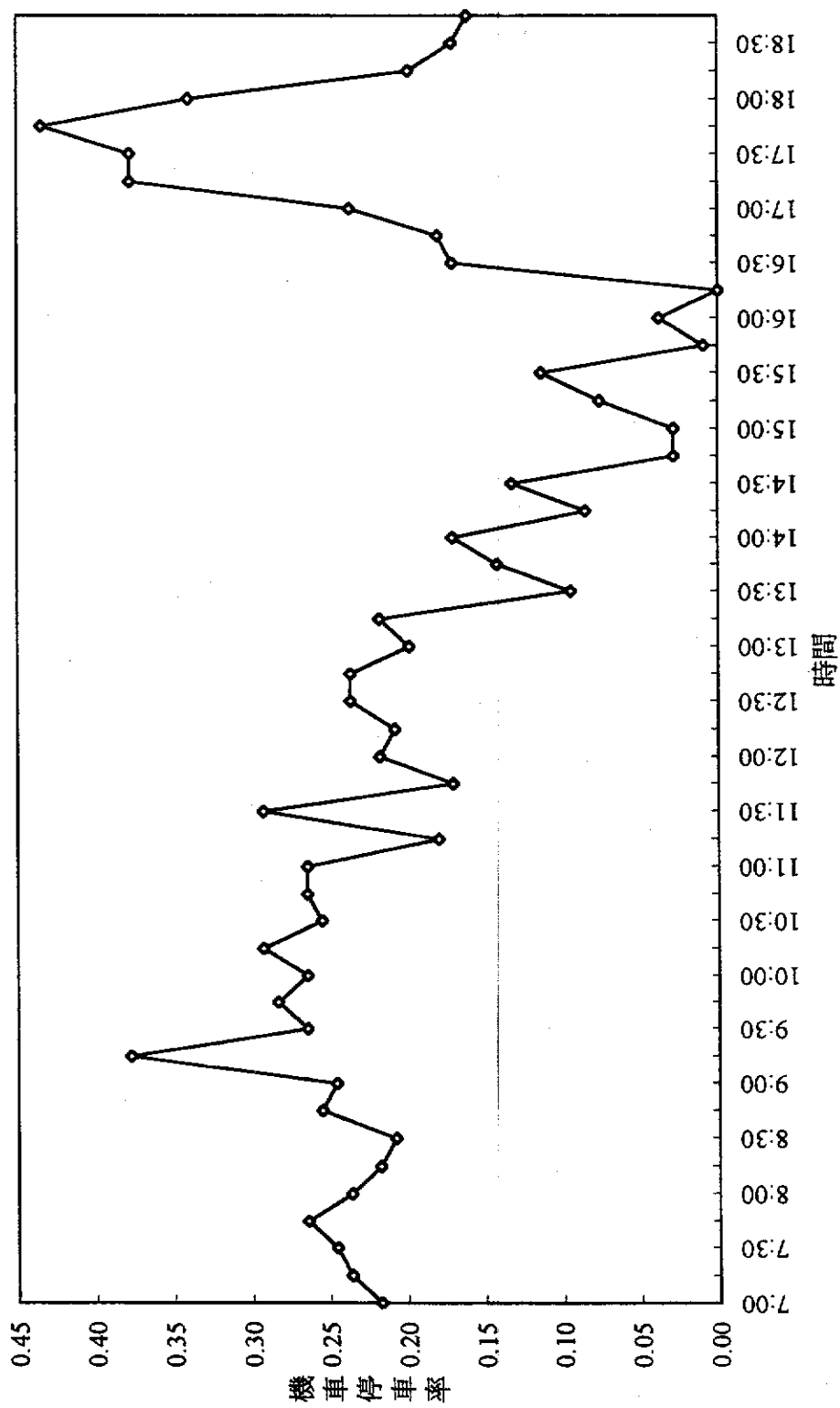
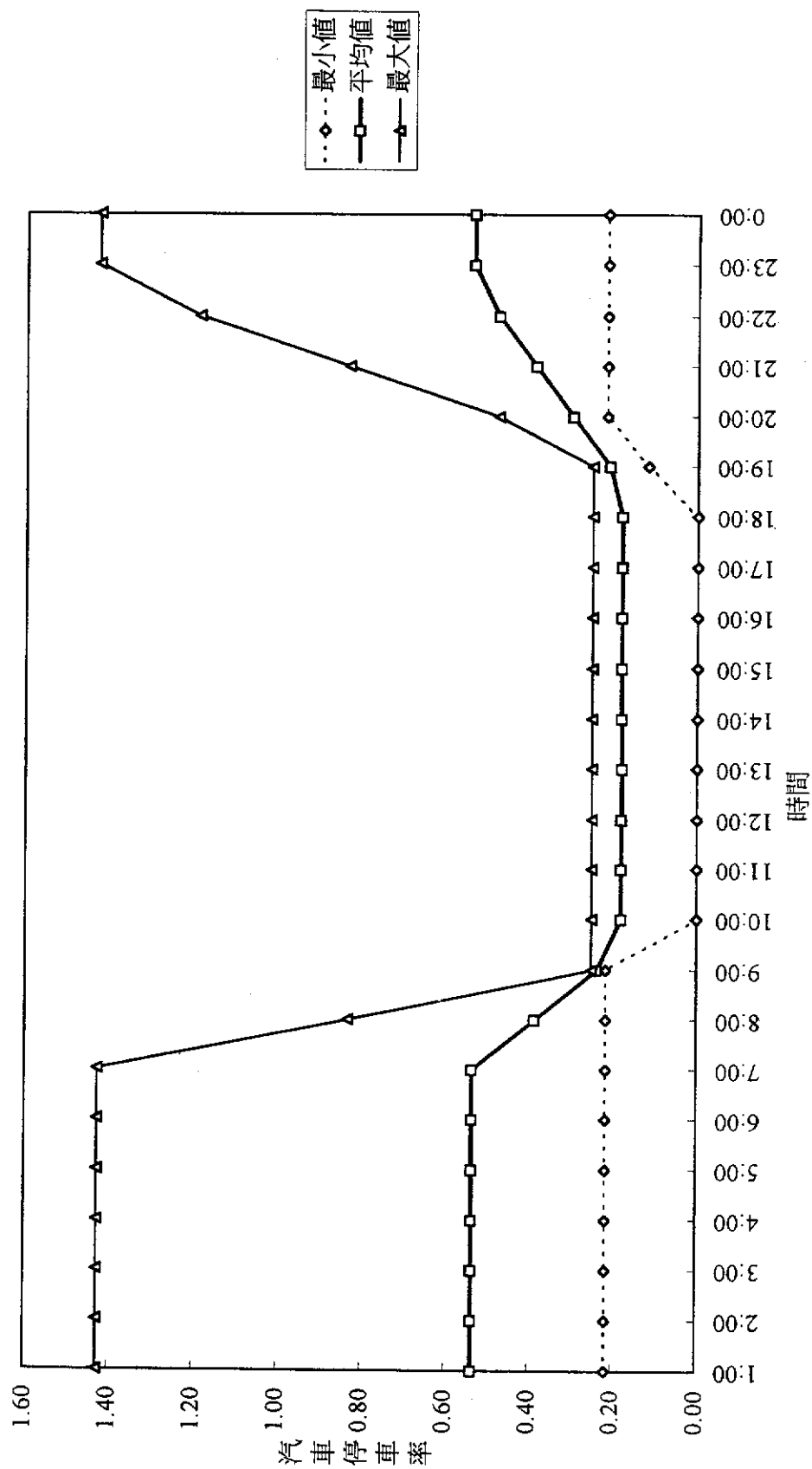


圖 4.6 - 2 郊區第一種住宅區機車停車產生率分時分佈圖 (假日)



—○— R122

圖 4.6-3 郊區第一種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.6.2 第二種住宅區－郊區

一、樣本特性

在台北市區裡，第二種住宅區雖不若第一種住宅區那般偏僻，但對外聯絡也不是相當便利。五個行政區內都有第二種住宅區的分佈，因此本群組五個樣本中，各行政區均抽一個樣本。

編號 R221 的建築物位於文山區莊敬隧道附近，為一棟四層樓的公寓；編號 R222 位於外雙溪至善路衛理女中附近，為一單戶住家；編號 R223 係位於北投區桃源國中附近，為一四層樓雙併公寓；編號 R224 位於東湖康樂街底；編號 R225 位於南港中華工專附近，亦為獨戶獨棟的建築物。所有樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析

本群組所有的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.6-10 所示，僅有兩位車主是自購車位的。

表 4.6-10 住二郊區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
自購	2	6.7 %
其他	28	93.3 %
合計	30	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.6-11 所示，在郊區仍有許多路邊的停車位是不收費的，因此有三分之二的車輛是停於此種停車位。

表 4.6-11 住二郊區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	4	12.90 %
路邊收費車位	1	3.23 %
路邊免費車位	21	67.74 %
路外停車場	5	16.13 %
合計	31	100.00 %

三、停車產生率分析

本次調查的累計停車需求如表 4.6-12 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.6-4）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

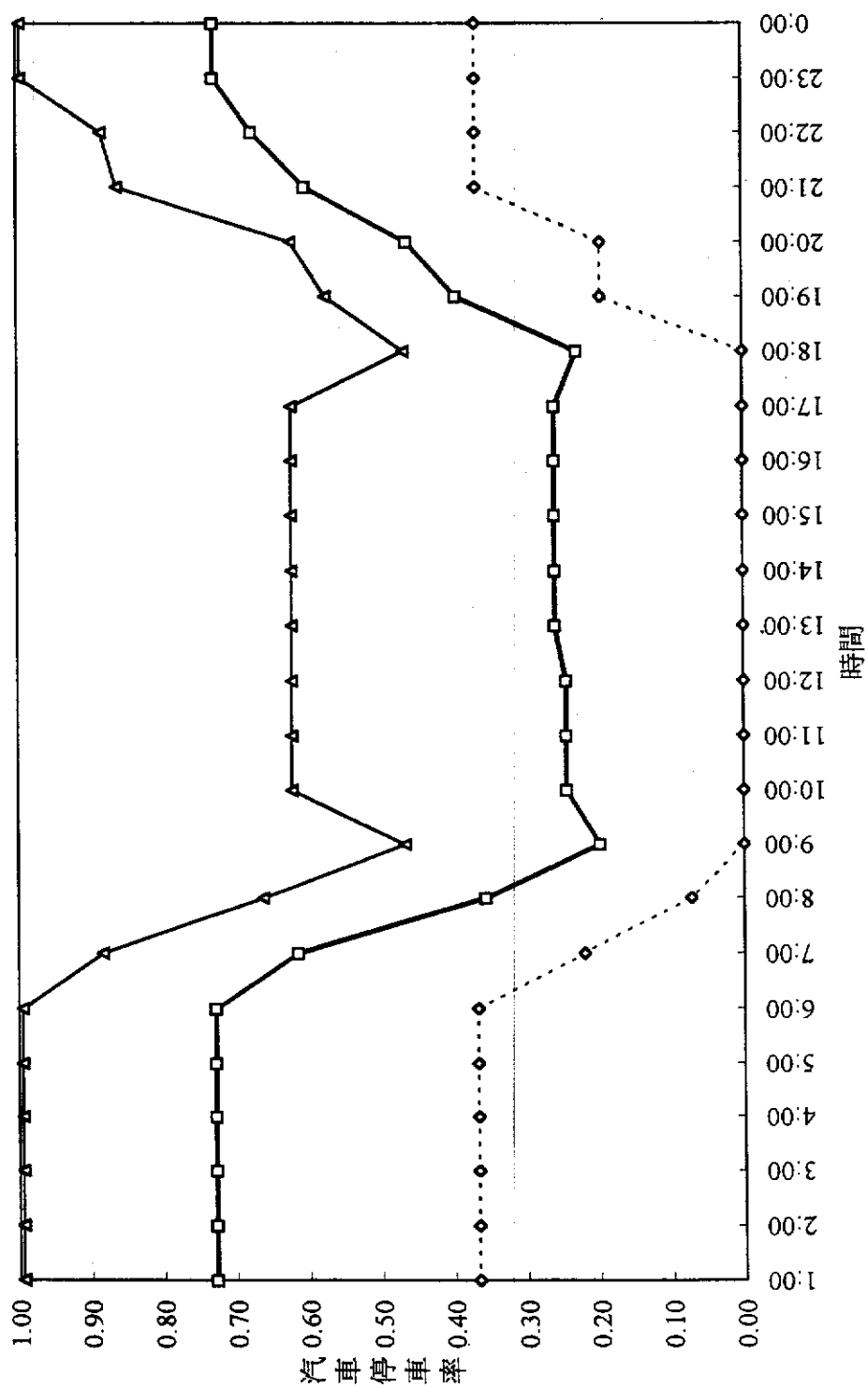
由圖中可發現郊區第二種住宅區的最大停車需求發生在晚間 23:00 ~ 翌晨 7:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.73 輛，相當於每 137 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.6-12 住二郊區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.37	0.73	0.99
	全日	5.73	11.39	16.95

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.6-4 郊區第二種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.6.3 第三種住宅區－市區

一、樣本特性

在台北市區裡，第三種住宅區相當易見，為最普遍的土地使用分區型態。由於係採隨機抽樣的因素，有二個樣本落於中山區，其他信義、大安、萬華區各有一個樣本。

編號 R311 的建築物位於大直地區，為新建完成不久的住宅大廈；編號 R312 位於松山路松山車站附近，一樓設有餐廳與便利商店；編號 R313 位於大安區敦南商園附近，共用住宅大廈中的一個門牌號碼；編號 R314 為位於民生東路上的辦公大樓，也是本群組中唯一執行進出人旅次調查訪問（平常日）的樣本；編號 R315 位於環河南路華中橋附近。前列樣本除 R314 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 R314 為位於民生東路上的商業辦公大樓，共訪問了 149 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.6-13 旅次目的與型態關連表可以發現，由於該建物以辦公大樓為主，前往該建築物的旅次以上班佔了 44 % 以上為最多，其次則為洽公，亦有近三成的比例。

表 4.6-13 住三市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	2	1.34 %	0	0.00 %	2	1.34 %
上班	65	43.62 %	2	1.34 %	67	44.97 %
洽公	29	19.46 %	15	10.07 %	44	29.53 %
購物	0	0.00 %	1	0.67 %	1	0.67 %
其他	18	12.08 %	17	11.41 %	35	23.49 %
合計	114	76.51 %	35	23.49 %	149	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.6-14 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中停留時間以五小時以上者佔將近一半為最多，應為主要的上班旅次；其次為一小時以內的旅次佔有近三成的比例。

表 4.6-14 住三市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	26	17.45	17	11.41	1	0.67	70	46.98	114	76.51
順道	18	12.08	12	8.05	2	1.34	3	2.01	35	23.49
合計	44	29.53	29	19.46	3	2.01	73	48.99	149	100.0

註：比例的單位為%。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.6-15 所示，由於一般受訪者率皆行色匆匆，因此只有訪問到達的旅次。其中使用汽車與機車者合佔了約七成以上，其次則為公車佔有約 16 % 的比例。

表 4.6-15 住三市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者	
運具類別	數量	比例
步行	6	4.03 %
機車	55	36.91 %
公車	24	16.11 %
計程車	12	8.05 %
自用車	52	34.90 %
合計	149	100.00 %

註：機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

(四) 共乘型態

由表 4.6-16 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 1.21，機車的乘載率則為 1.04，都較一般水準為低。其他以搭乘他人駕駛之車輛的乘載率為最高，計程車次之。

表 4.6-16 住三市區車輛平均乘載率表（到達）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
機車	50	2	0	0	52	1.04
計程車	12	12	4	1	29	1.79
自用車	34	7	1	0	42	1.21
汽車接送	0	9	1	0	10	2.10
機車接送	2	1	0	0	3	1.33
合計	98	31	6	1	136	1.34

(五) 停車型態

受訪者中有 42 人使用汽車，有 52 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.6-17 所示。由於樣本為一辦公大樓，停車位供應不缺，因此有一半以上的車輛都停放於建物附設的停車場。至於機車鑿則以鄰近空地停放者較多。

表 4.6-17 住三市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
建築物附設停車場	24	57.14 %	8	15.38 %
鄰近路邊停車格位	4	9.52 %	12	23.08 %
私營路外停車場	1	2.38 %	-	-
公有路外停車場	1	2.38 %	-	-
建築物附近空地	5	11.90 %	28	53.85 %
較遠處停車位	2	4.76 %	1	2.38 %
違規停車	5	11.90 %	3	5.77 %
合計	42	100.00 %	52	100.00 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 49 人，佔所有 149 名受訪者的 32.88 %，以及 107 名未使用汽車者的 45.79 %，詳如表 4.6-18 所示。表中可發現，各種運具中以搭乘朋友車輛的旅次對停車的潛在需求較為強烈。

表 4.6-18 住三市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	3	3	6
機車	21	31	52
公車	8	16	24
計程車	7	5	12
友人汽車接送	8	2	10
友人機車接送	2	1	3
合計	49 45.79 %	58 54.21 %	107

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了前述樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.6-19 所示，其中

有 36 % 的車輛有自購停車位，比例可算是相當高的了，但未持有固定車位（自行以障礙物強佔的不算）的仍有將近六成的比例。

表 4.6-19 住三市區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
自購	32	36.8 %
包租	3	3.4 %
合租	1	1.2 %
其他	51	58.6 %
合計	87	100.0 %

至於停車的區位分佈，如表 4.6-20 所示，停於建築物所附設的停車場以及路邊免費車位者合計就佔有 88 % 以上，前者數量還更高一些。

表 4.6-20 住三市區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	30	46.88 %
路邊收費車位	4	6.25 %
路邊免費車位	27	42.19 %
違規停車	1	1.56 %
路外停車場	2	3.13 %
合計	64	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.6-21 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.6-5 與圖 4.6-6：進出訪問部份，以及圖 4.6-7：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現市區第三種住宅區的最大停車需求依進出人旅次調查所

得的最大停車需求發生在上午 10:30 ~ 11:00 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在晚間 23:00 ~ 翌晨 7:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.85 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.83 輛。相當於每 118 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 120 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.6-21 住三市區之停車產生率

車種	型態	進出調查		住戶訪問			
		樣本數	平均值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	1	0.57	4	0.55	0.85	1.23
	全日		17.26		8.70	13.54	19.90
機車	尖峰		0.83		-	-	-
	全日		24.86		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

—○— R314

圖 4.6-5 市區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖

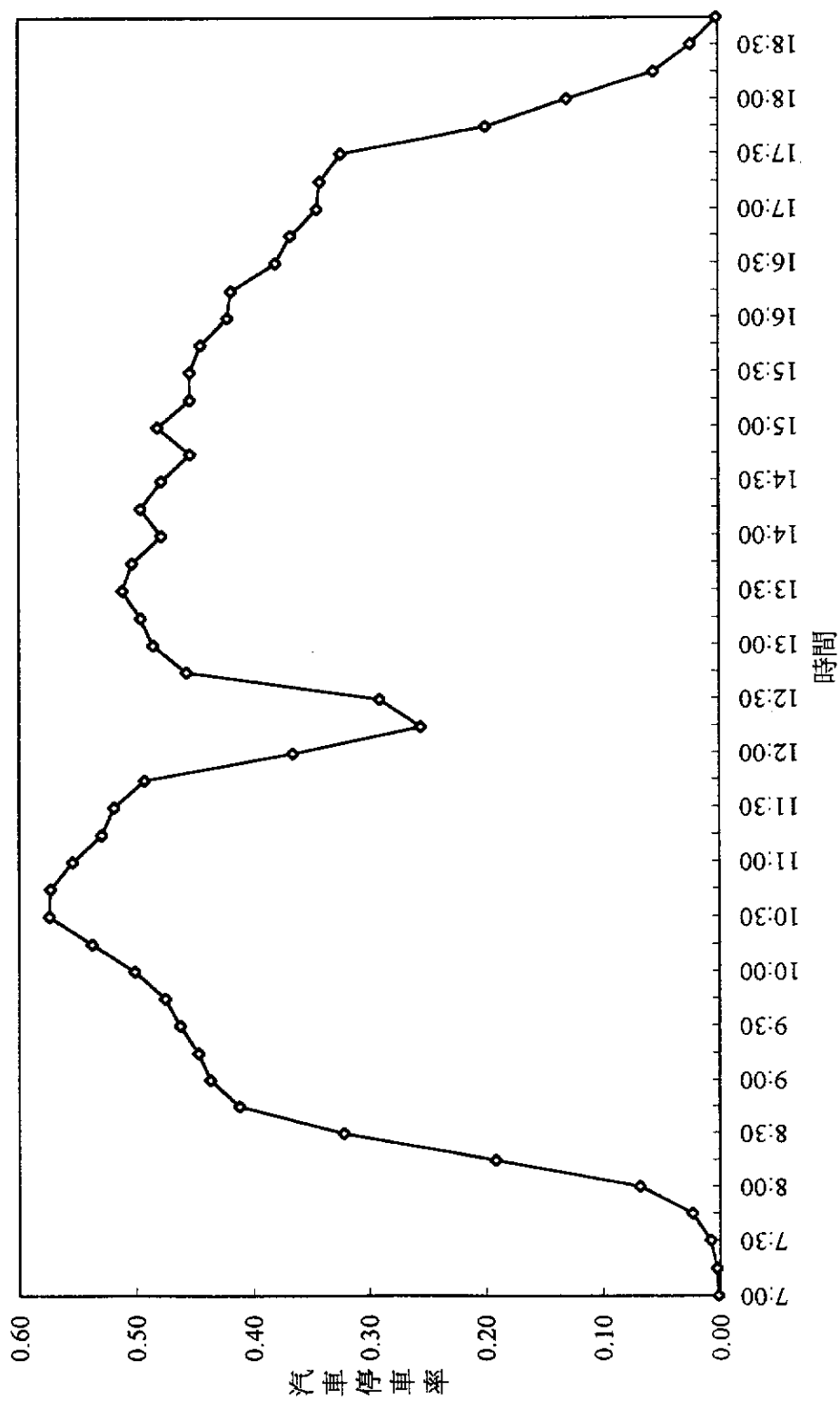


圖 4.6-6 市區第三種住宅區機車停車產生率分時分佈圖

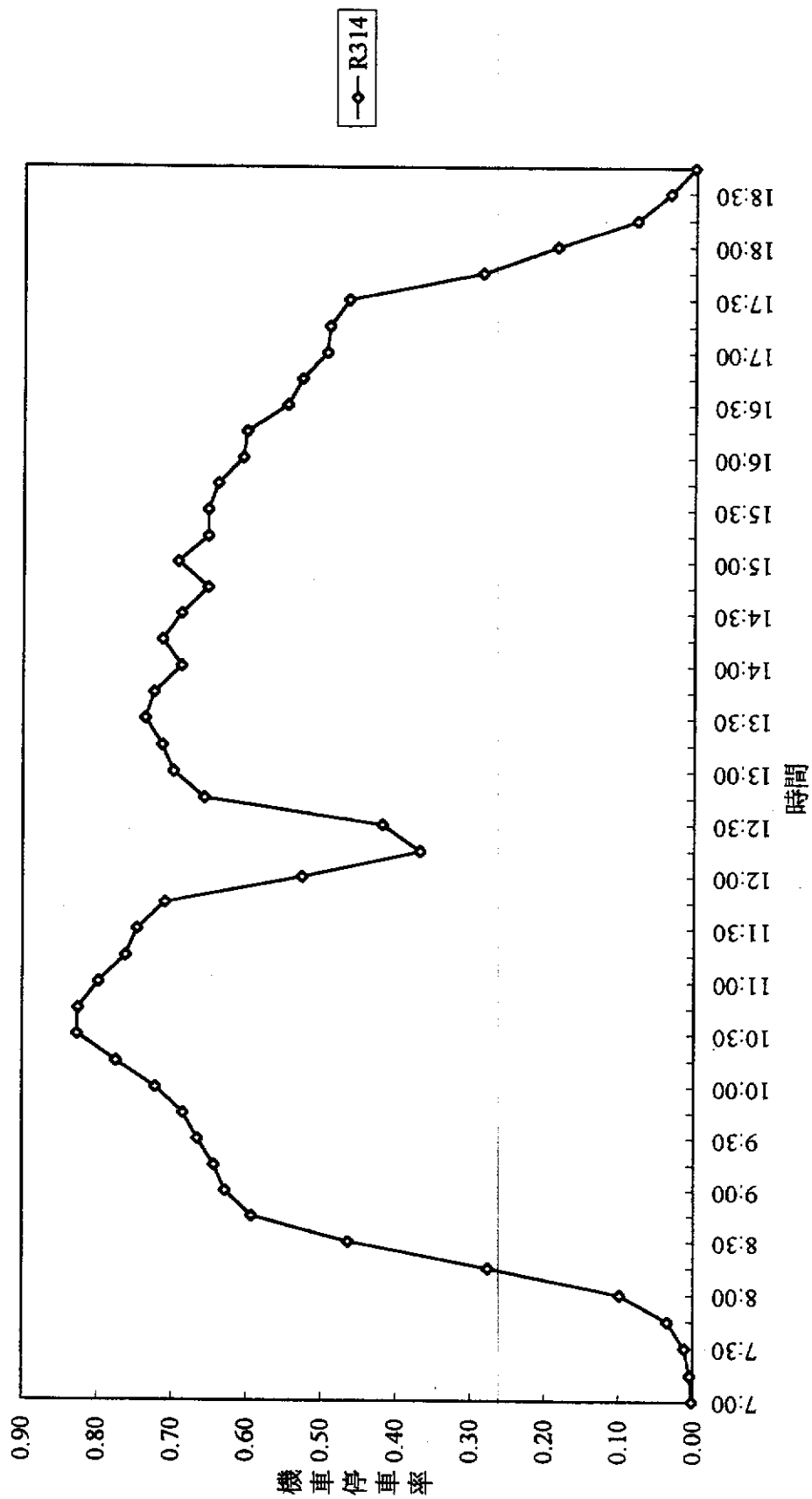
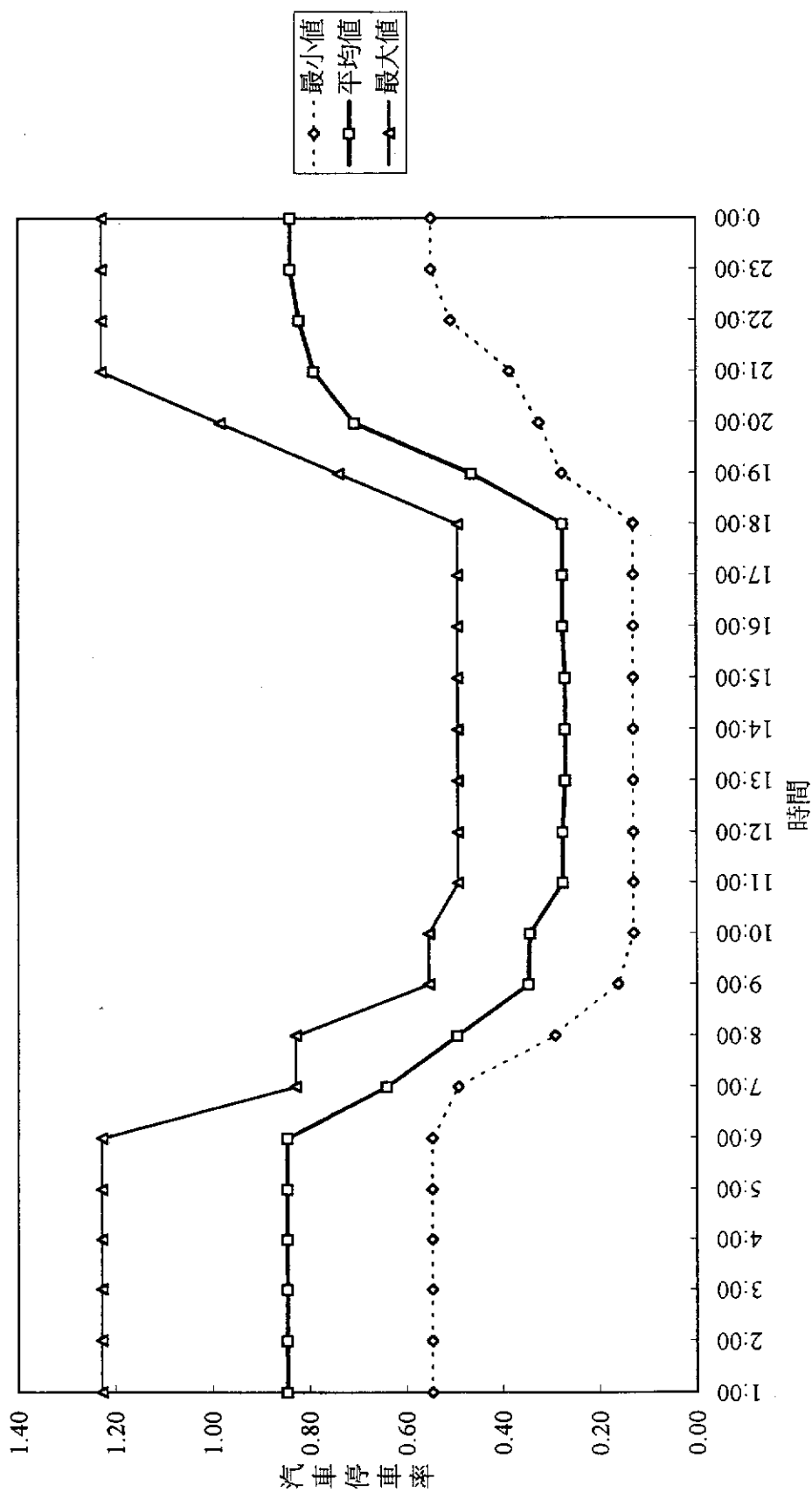


圖 4.6-7 市區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.6.4 第三種住宅區—郊區

一、樣本特性

在台北市郊區裡，第三種住宅區也是相當普遍的土地使用分區型態。五個行政區均各有一個樣本。

編號 R321 的建築物位於內湖環山路，為住宅大廈的使用型態，一樓設有裝潢公司；編號 R322 位於南港研究院路近縱貫鐵路附近，一樓設有店面，其他樓層為住宅；編號 R323 位於士林忠誠路高島屋百貨附近，為一棟住宅大廈，一樓設有牙醫診所、托兒所等，其他樓層亦有辦公室與才藝教室等，也是本群組中唯一執行進出人旅次調查訪問(平常日)的樣本；編號 R324 位於文山區恒光橋(與老泉里聯絡的要道)附近河堤邊；編號 R325 則位於北投公館路北投市場附近，為一四層樓住家，一樓為銀樓。前列樣本除 R323 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 R323 位於士林忠誠路高島屋百貨附近巷內，共訪問了 50 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.6-22 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以順道前往者佔了 92 % 以上，而旅次目的中以住家、上班和上學為主，合計佔有 86 % 以上。

表 4.6-22 住三區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	15	30.00 %	0	0.00 %	15	30.00 %
上班	14	28.00 %	0	0.00 %	14	28.00 %
洽公	5	10.00 %	2	4.00 %	7	14.00 %
上學	12	24.00 %	2	4.00 %	14	28.00 %
合計	46	92.00 %	4	8.00 %	50	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.6-23 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中有四成的旅次的停留時間均在五小時以上，其次則是停留一小時以內有 36 % 的旅次。

表 4.6-23 住三郊區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	14	28.00	5	10.00	5	10.00	22	44.00	46	92.00
順道	4	8.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	8.00
合計	18	36.00	5	10.00	5	10.00	22	44.00	50	100.0

註：比例的单位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.6-24 所示，由表中可以發現到達者與離開者的運具分配率不盡相同，其中使用汽車者佔了約 20 %，且多集中於到達旅次；而機車的使用者均在 30 ~ 36 % 的比例。

表 4.6-24 住三郊區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	6	19.35 %	6	31.58 %	12	24.00 %
腳踏車	2	6.45 %	1	5.26 %	3	6.00 %
機車	10	32.26 %	7	36.84 %	17	34.00 %
公共汽車	1	3.23 %	4	21.05 %	5	10.00 %
計程車	3	9.68 %	0	0.00 %	3	6.00 %
自用小汽車	9	29.03 %	1	5.26 %	10	20.00 %
合計	31	62.00 %	19	38.00 %	50	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.6-25 (到達) 與表 4.6-26 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 1.67，機車的乘載率則為 1.13。所有離開者的乘載率均為一人，可能是樣本數不多的結果。

表 4.6-25 住三郊區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
腳踏車	2	0	2	1.00
機車	8	2	10	1.20
計程車	3	0	3	1.00
自用車	2	6	8	1.75
友人汽車接送	0	1	1	2.00
合計	15	9	24	1.38

表 4.6-26 住三郊區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人
腳踏車	1
機車	6
自用車	1
友人機車接送	1
合計	9

（五）停車型態

受訪者中有 9 人使用汽車，有 16 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.6-27 所示。由於樣本數相當低，因此其所表現的只能算是調查數據的反映而已。

表 4.6-27 住三郊區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
鄰近路邊停車格位	7	77.78%	0	0.00%
私營路外停車場	0	0.00%	2	12.50%
建築物附近空地	2	22.22%	14	87.50%
合計	9	100.00%	16	100.00%

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 16 人，佔所有 50 名受訪者的 32%，以及 41 名未使用汽車者的 39.02%，詳如表 4.6-28 所示。表中可發現，搭計程車的旅次對停車無潛在需求，而其他運具中以搭乘朋友轎車的旅次對停車的潛在需求最高。

表 4.6-28 住三郊區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	7	5	12
腳踏車	2	1	3
機車	5	11	16
公車	1	4	5
計程車	0	3	3
友人汽車接送	1	0	1
友人機車接送	0	1	1
合計	16 39.02 %	25 60.98 %	41

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了前述樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.6-29 所示，以自購的車位最多，佔有 52 % 以上。

表 4.6-30 住三郊區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
自購	22	52.4 %
包租	2	4.8 %
其他	18	42.8 %
合計	42	100.0 %

至於停車的區位分佈，如表 4.6-30 所示，將車停於本身建築物附設停車場的佔有一半以上，其次則是有 36 % 的車輛停於路邊。

表 4.6-30 住三郊區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	20	52.63 %
路邊收費車位	1	2.63 %
路邊免費車位	14	36.84 %
路外停車場	3	7.89 %
合計	38	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.6-31 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.6-8 與圖 4.6-9：進出訪問部份，以及圖 4.6-10：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現郊區第三種住宅區的最大停車需求依進出人旅次調查所得的最大停車需求發生在上午 8:15～8:30 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在夜間 22:00～翌晨 7:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.63 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.23 輛。相當於每 159 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 441 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.6-31 住三郊區之停車產生率

車種	型態	進出調查		住戶訪問			
		樣本數	平均值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	1	0.07	4	0.51	0.63	0.91
	全日		1.30		9.63	13.00	16.30
機車	尖峰		0.23		-	-	-
	全日		6.50		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.6-8 郊區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖

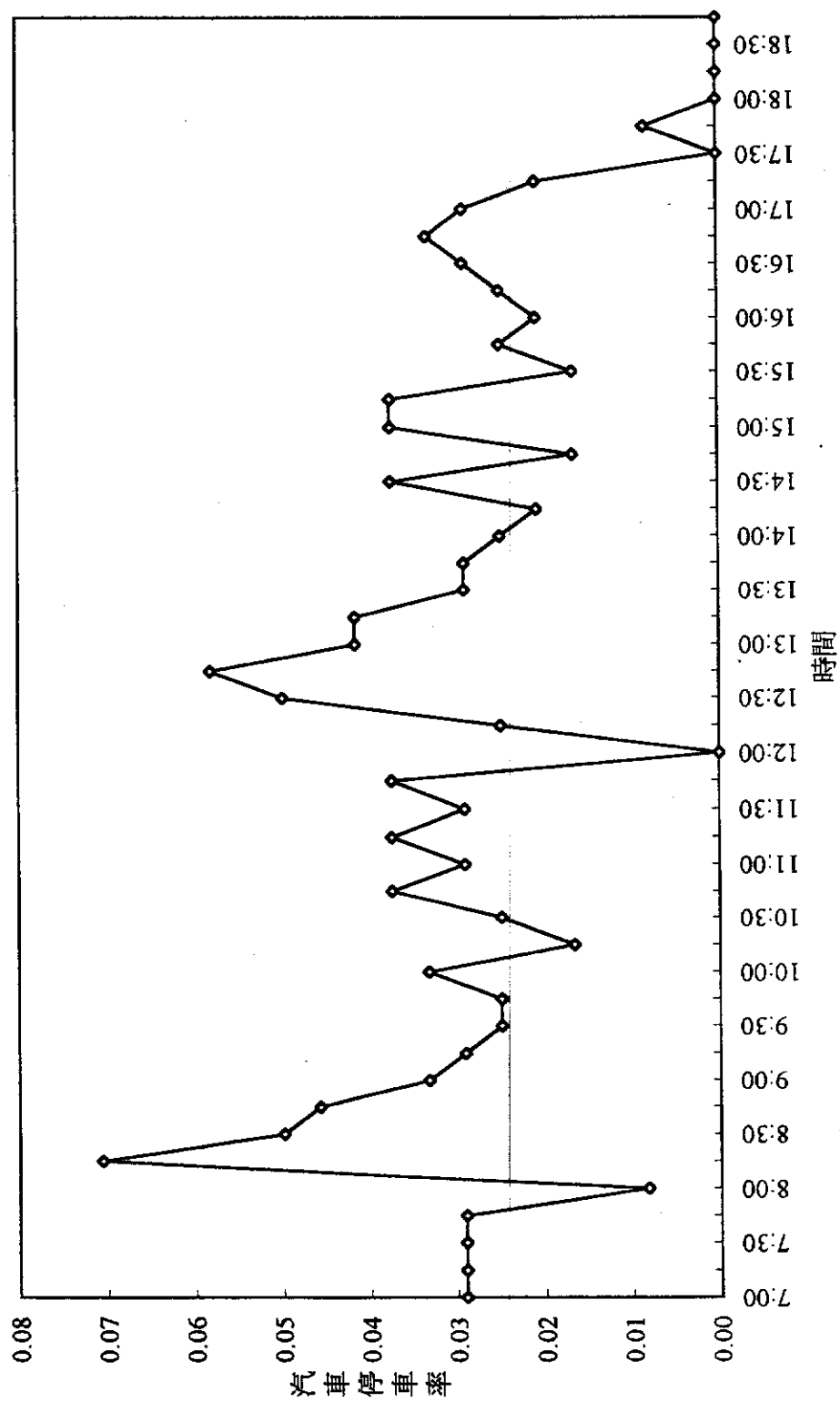


圖 4.6-9 郊區第三種住宅區機車停車產生率分時分佈圖

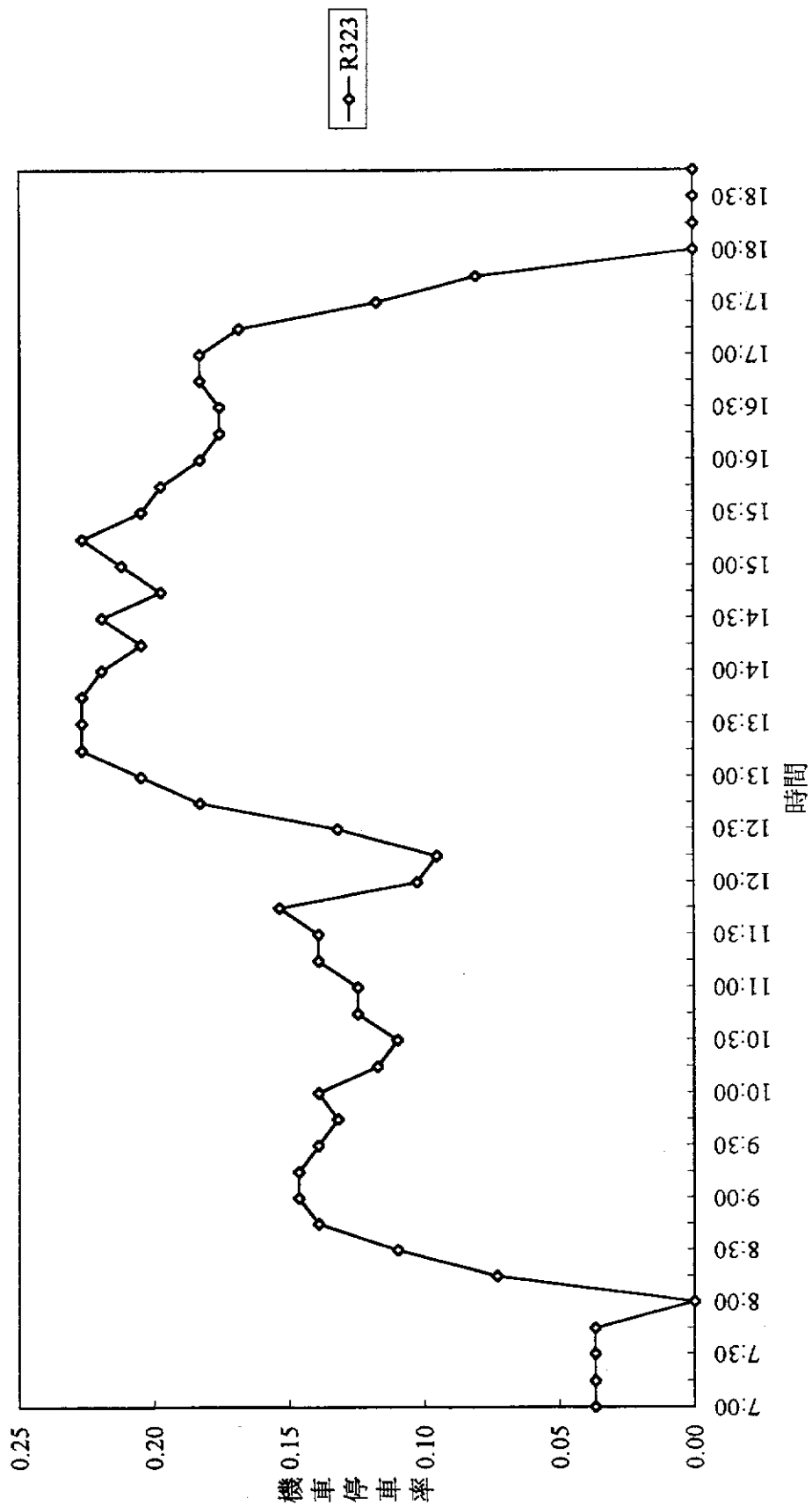
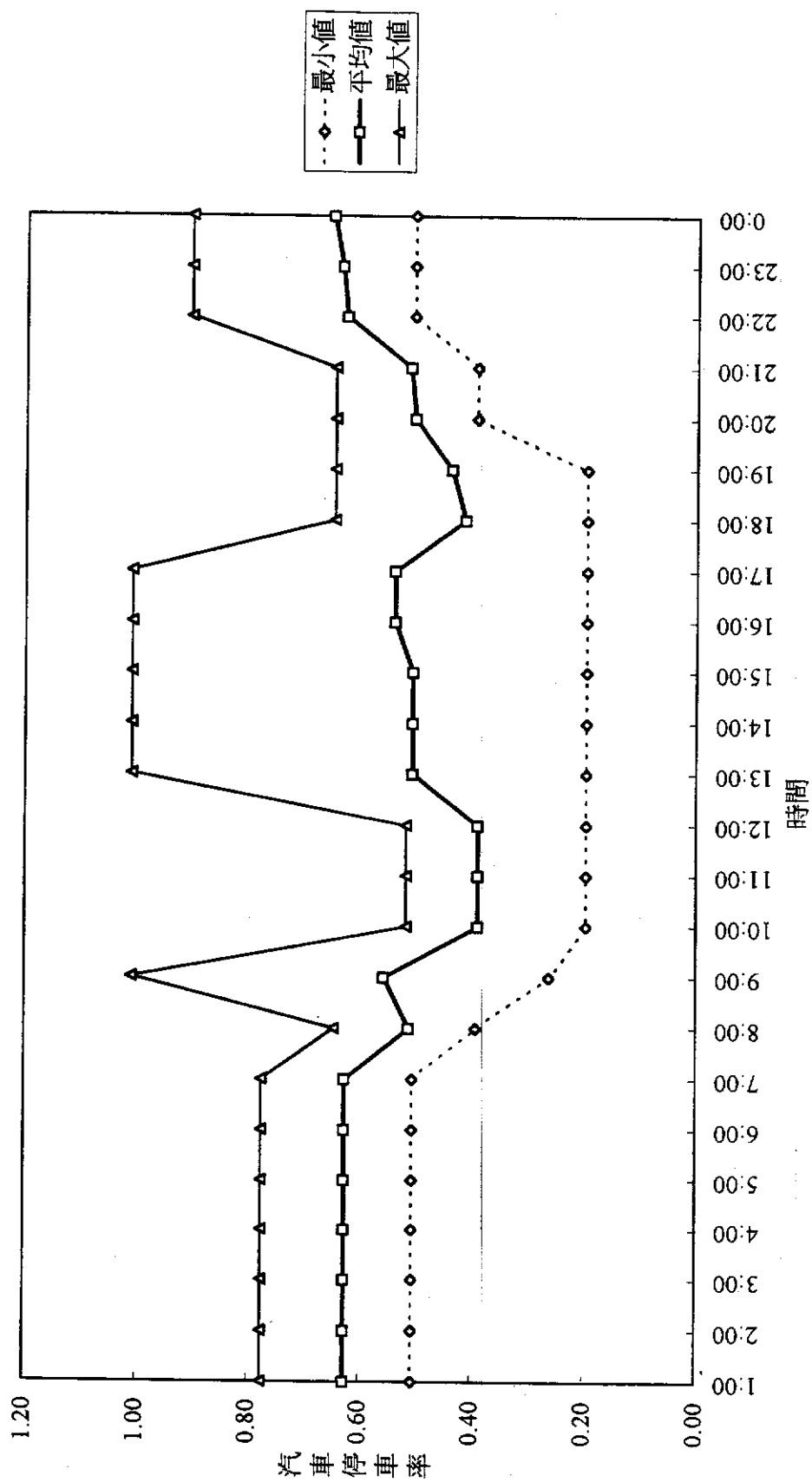


圖 4.6-10 郊區第三種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖 (家訪)



4.6.5 第四種住宅區—市區

一、樣本特性

在台北市區裡，第四種住宅區僅存在於忠孝東路四、五段一帶（即一般所稱的「東區」），以及萬華、大稻埕一帶。本群組樣本中，東區有三個樣本，萬華與大稻埕一帶各有一個樣本。

編號 R411 的建築物位於忠孝東路四段某巷內，一樓設有餐廳與商店，其他為住宅使用；編號 R412 位於永吉路近松山車站附近地區，其他樓層為住宅；編號 R413 位於萬華梧州街，為一棟住宅大廈；編號 R414 位於敦化南路與安和路口，為一辦公大樓，較低樓層並設有書店與銀行；編號 R415 則位於民生西路、迪化街附近，為一四層樓住家，一樓為銀樓。前列樣本除 R411、R414 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 R411 位於忠孝東路四段某巷內，編號 R414 位於敦南商圈，兩者共訪問了 201 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.6-32 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次中專程前往者佔了 73 % 以上，可能是其中有書店、餐廳等使用之使順道旅次比例要多些。而旅次目的以上班與購物為主，合計佔有近七成的比例。

表 4.6-32 住四市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	1	0.50 %	0	0.00 %	1	0.50 %
上班	45	22.39 %	0	0.00 %	45	22.39 %
洽公	32	15.92 %	6	2.99 %	38	18.91 %
購物	49	24.38 %	45	22.39 %	94	46.77 %
上學	5	2.49 %	1	0.50 %	6	2.99 %
其他	15	7.46 %	2	1.00 %	17	8.46 %
合計	147	73.13 %	54	26.87 %	201	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.6-33 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中有近四分之三的旅次的停留時間均在一小時以內，其次則為五小時以上。

表 4.6-33 住四市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	96	47.76	13	6.47	1	0.50	37	18.41	147	73.13
順道	51	25.37	2	1.00	1	0.50	0	0.00	54	26.87
合計	147	73.13	15	7.46	2	1.00	37	18.41	201	100.0

註：比例的单位為%。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.6-34 所示，其中使用機車者佔了約三分之一，汽車使用者佔有近四分之一的旅次。值得注意的是步行的使用者高達近三成的比例，可見與其建物使用有相當程度的關係。

表 4.6-35 住四市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	28	27.45 %	29	29.29 %	57	28.36 %
腳踏車	1	0.98 %	1	1.01 %	2	1.00 %
機車	35	34.31 %	33	33.33 %	68	33.83 %
公共汽車	7	6.86 %	8	8.08 %	15	7.46 %
計程車	5	4.90 %	5	5.05 %	10	4.98 %
自用小汽車	26	25.49 %	23	23.23 %	49	24.38 %
合計	102	50.75 %	99	49.25 %	201	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.6-35 (到達) 與表 4.6-36 (離開) 之共乘人數與運具分配的比列表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 1.43，機車的乘載率則為 1.24，其他如搭乘他人駕駛之車輛的乘載率亦相當高。

表 4.6-35 住四市區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	1	1.00
機車	30	4	1	35	1.17
計程車	5	0	0	5	1.00
自用車	19	5	1	25	1.28
汽車接送	0	1	0	1	2.00
合計	55	10	2	67	1.21

表 4.6-36 住四市區車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	2	0	0	0	2	1.00
機車	22	10	0	0	32	1.31
計程車	5	2	2	1	10	1.90
自用小汽車	12	7	3	0	22	1.59
汽車接送	1	1	1	0	3	2.00
機車接送	2	1	0	0	3	1.33
合計	44	21	6	1	72	1.50

(五) 停車型態

受訪者中有 45 人使用汽車，有 67 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.6-37 所示。其中汽車以停放建物附設停車場以及路邊停車位為最多，共佔有 65 % 以上；機車則以路邊與空地停放者較多。

表 4.6-37 住四市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
建築物附設停車場	17	37.78%	7	10.45%
鄰近路邊停車格位	13	28.89%	42	62.69%
私營路外停車場	7	15.56%	-	-
公有路外停車場	1	2.22%	-	-
建築物附近空地	5	11.11%	16	23.88%
較遠處停車位	2	4.44%	2	4.44%
合計	45	100.00%	67	100.00%

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 36 人，佔所有 201 名受訪者的 17.91 %，以及 156 名未使用汽車者的 23.08 %，詳如表 4.6-38 所示。表中可發現，騎腳踏車與機車接送的旅次對停車無潛在需求，但這可能是回答者不多而可能產生的偏差，而其他運具對停車的潛在需求都不很高。

表 4.6-38 住四市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	5	52	57
腳踏車	0	2	2
機車	19	48	67
公車	5	10	15
計程車	5	5	10
友人汽車接送	2	2	4
友人機車接送	0	1	1
合計	36 23.08 %	120 76.92 %	156

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了前述樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.6-39 所示，僅有二成的車輛有固定的車位停放。

表 4.6-39 住四市區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
自購	3	15.0 %
合租	1	5.0 %
其他	16	80.0 %
合計	20	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.6-40 所示，大部份的車主都停放在路邊免費的車位，只有不到百分之十的人願意停放路外停車場。

表 4.6-40 住四市區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	1	4.76 %
路邊免費車位	18	85.72 %
路外停車場	2	9.52 %
合計	21	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.6-41 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.6-11 與圖 4.6-12：進出訪問部份，以及圖 4.6-13：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現郊區第三種住宅區的最大停車需求依進出人旅次調查所得的最大停車需求發生在夜間 21:45 ~ 22:00 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在夜間 22:00 ~ 翌晨 7:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.85 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.48 輛。相當於每 118 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 210 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.6-41 住四市區之停車產生率

車種	型態	進出調查				住戶訪問			
		樣本數	最小值	平均值	最大值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	2	0.19	0.32	0.45	3	0.22	0.85	1.71
	全日		7.69	9.55	11.41		4.96	15.37	29.71
機車	尖峰		0.28	0.48	0.67		-	-	-
	全日		11.53	14.32	17.11		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.6-11 市區第四種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖

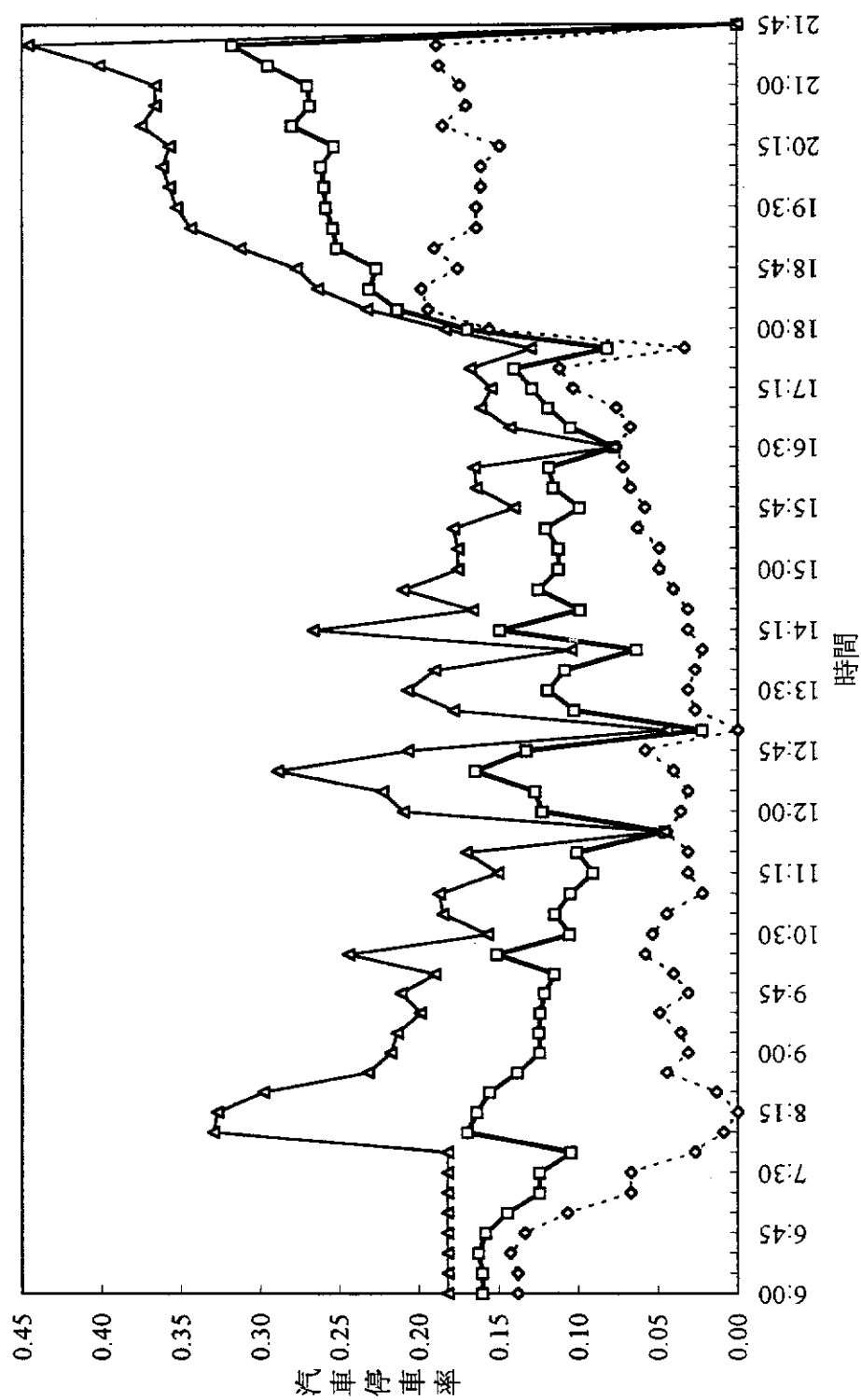


圖 4.6-12 市區第四種住宅區機車停車產生率分時分佈圖

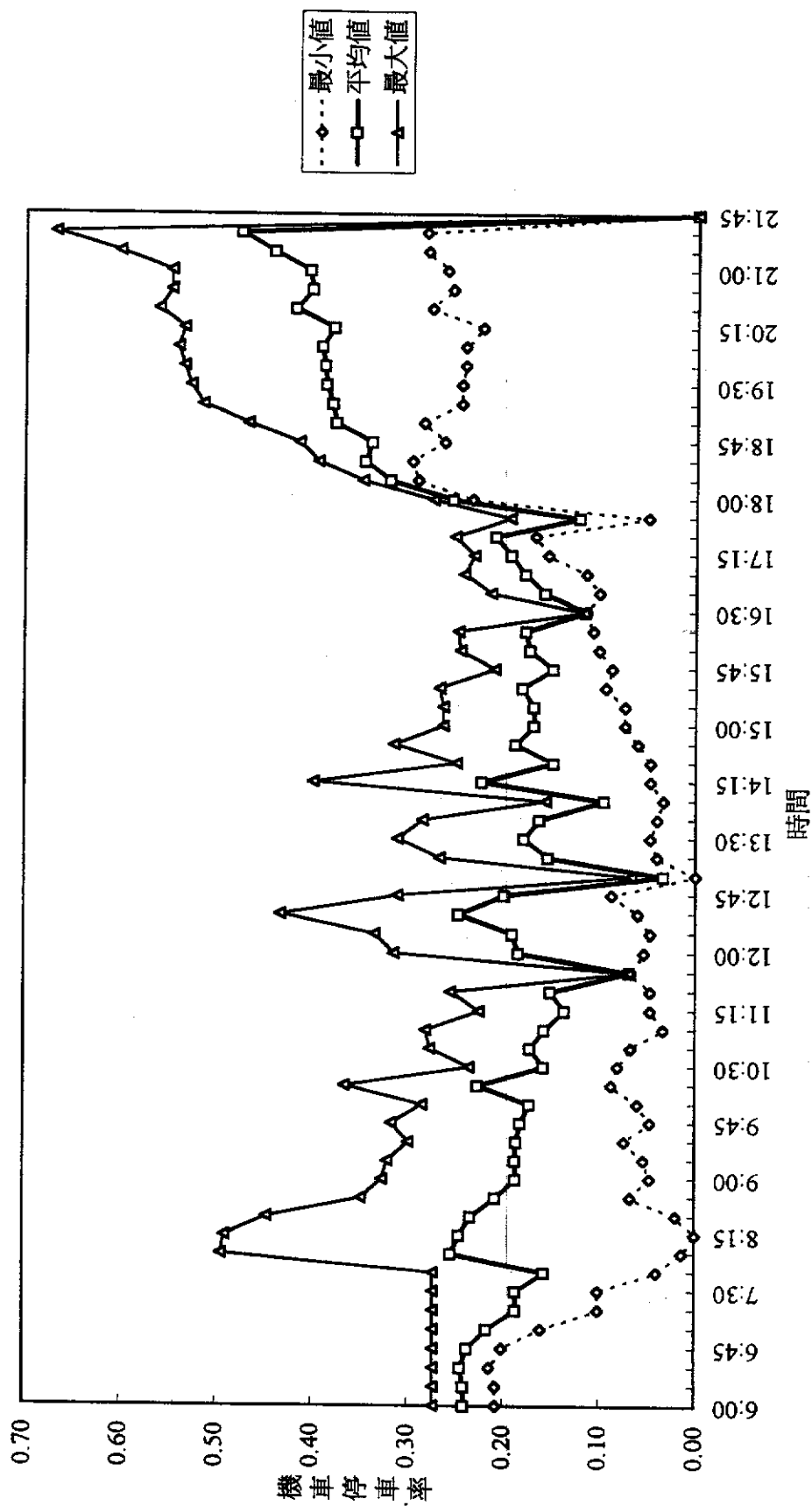
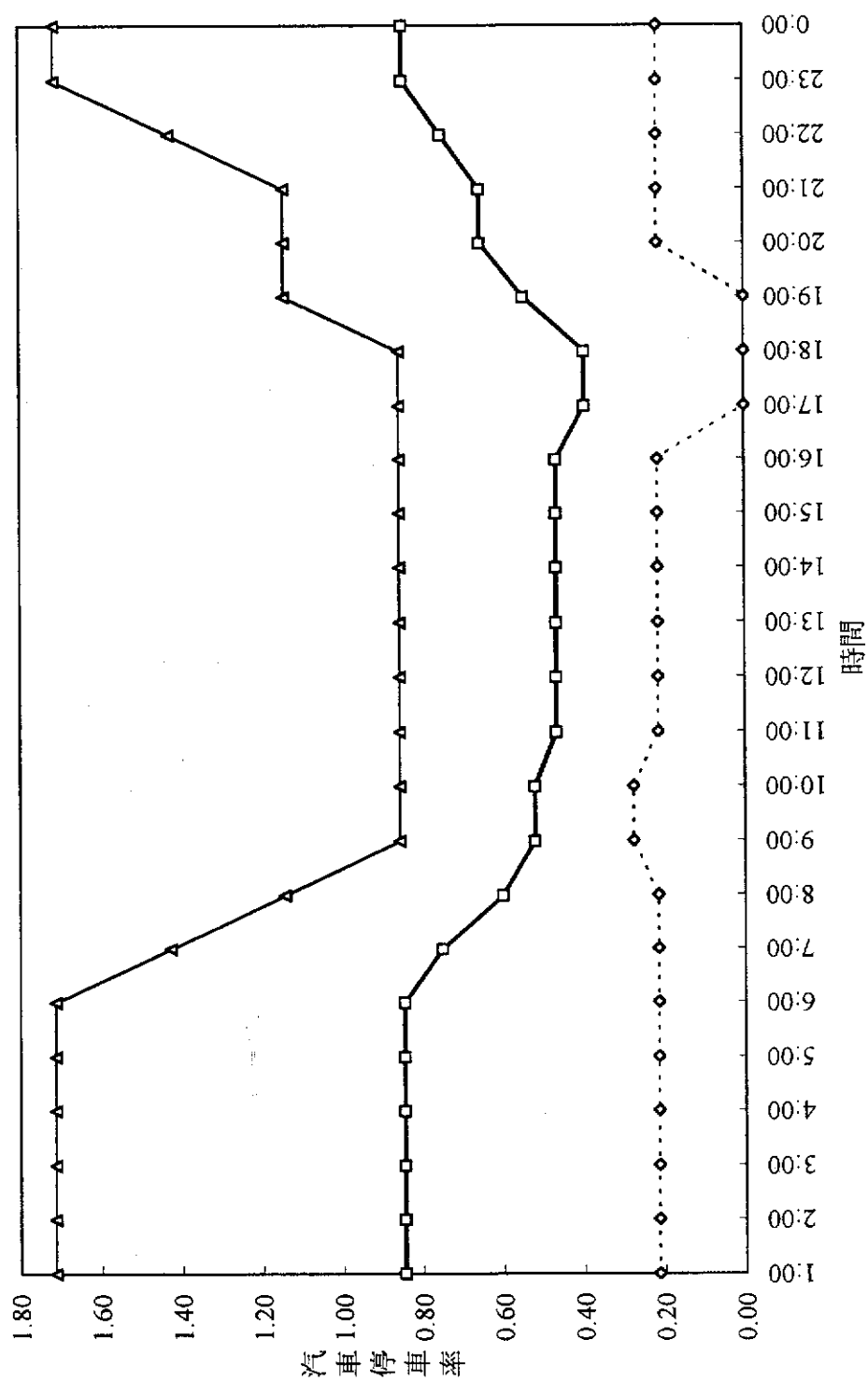


圖 4.6-13 市區第四種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.6.6 第四種住宅區－郊區

一、樣本特性

在台北市郊區裡，第四種住宅區僅存在於文山區，正確的位置應在風景美區一帶，亦即羅斯福路五、六段與興隆路、景興街一帶。因此本群組五個樣本建築物均由此抽出。

二、相關調查資料分析

本群組所有的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.6-42 所示，僅有兩車是採用合租車位的方式取得停車空間。

表 4.6-42 住四郊區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
合租	2	7.4 %
其他	25	92.6 %
合計	27	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.6-43 所示，大多數人都是在路邊找不要錢的車位停車，但願意花錢安置自己愛車的也不是沒有。

表 4.6-43 住四郊區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	1	3.70 %
路邊免費車位	22	81.48 %
路外停車場	4	14.82 %
合計	27	100.0 %

三、停車產生率分析

本次調查的累計停車需求如表 4.6-44 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.6-14）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現郊區第四種住宅區的最大停車需求發生在夜間 20:00 ~ 翌晨 7:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 1.10 輛，相當於每 91 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.6-44 住四郊區之停車產生率

車種	型態	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.40	1.10	2.31
	全日	9.64	25.77	60.38

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

4.6.7 綜合分析

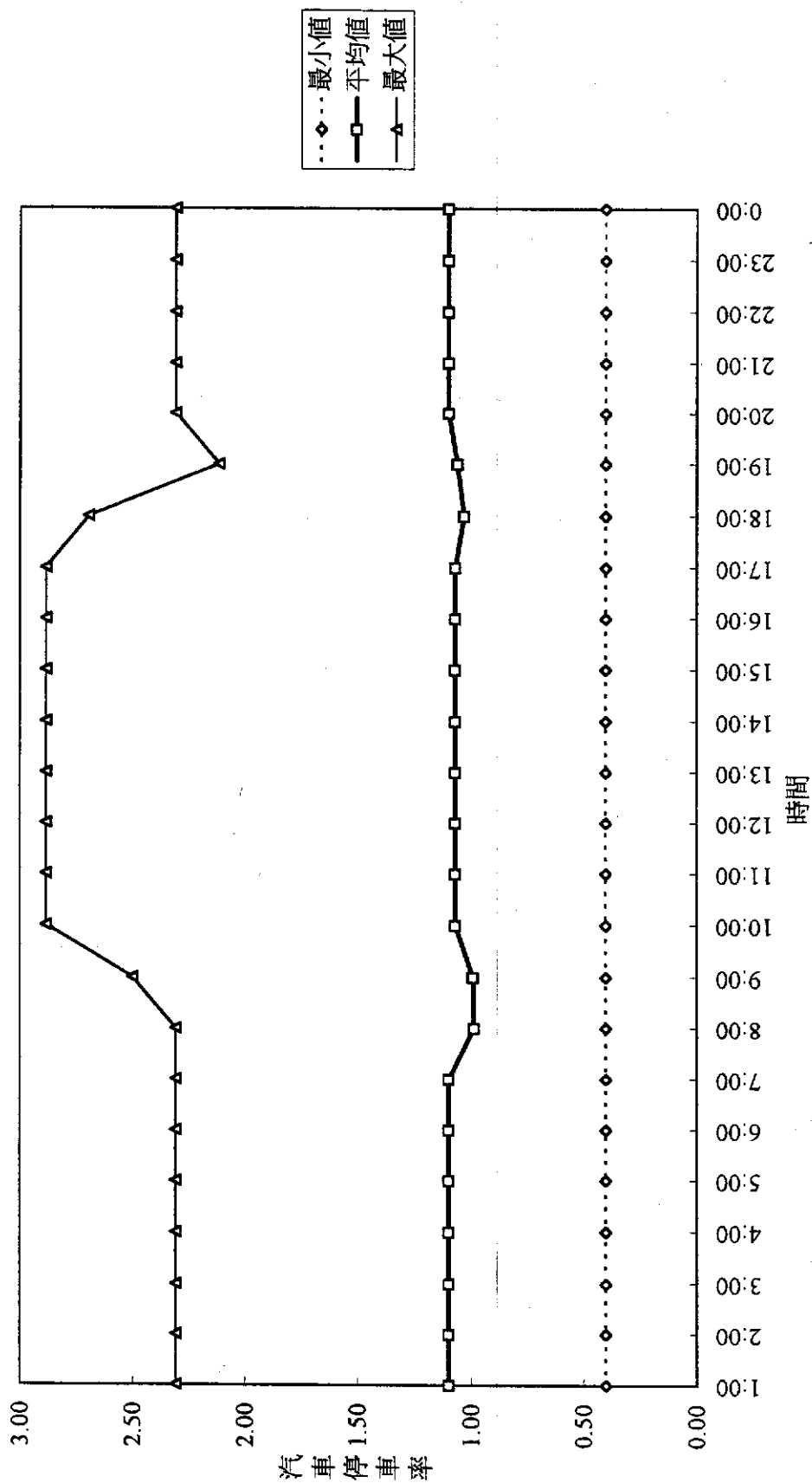
表 4.6-45 乃是將前面各小節所述之住宅區停車產生率彙整而得。由表中可以發現，住四郊區雖然全集中於景美地區，但也是唯一在汽車停車產生率上每 100 平方公尺高於一輛的群組。住一郊區由於多為獨門獨戶的大坪數住家，因此降低了其停車產生率。由累計全日進入的產生率可發現多數的住宅區樣本衍生的旅次都相當低。停車產生率次高的是住三市區，主要乃是樣本中有些根本就是商業使用的建築，人潮的聚集自然提高了該群組之停車數量。

表 4.6-45 住宅區停車產生率綜合分析表

車種 群組	小汽車		機車	
	尖峰	全日	尖峰	全日
住一郊區	0.44	7.11	0.43	13.3
住二郊區	0.73	11.39	-	-
住三市區	0.79	14.28	0.83	24.86
住三郊區	0.52	10.7	0.23	6.50
住四市區	0.64	13.04	0.48	14.32
住四郊區	1.10	25.77	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.6-14 郊區第四種住宅區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.7 商業區

台北市的商業區可區分為一、二、三、四種，再依市區與郊區的分別，總共可區分為六個群組（第二、四種商業區僅存於市區）。由於有部份商業區土地亦做住宅使用，因此本計畫對戶數少的住宅僅進行家庭訪問。其他地區有部份使用為尋求其最大的進出旅次量，選擇在例假日進行進出人旅次訪問調查。

4.7.1 第一種商業區－市區

一、樣本特性

在台北市區裡，第一種商業區相當分散，大多是以單獨街廓屈身於其他種類土地使用的街廓中。本群組樣本中，萬華、大同、松山、信義與大安區各有一個樣本。

編號 C111 的建築物位於西藏路與萬大路交叉口附近，為住宅使用；編號 C112 位於大同區昌吉街、大龍路交叉口附近地區，一樓為餐廳，其他樓層為住宅；編號 C113 位於民生東路四段，為一棟辦公大樓，一樓還設有銀行、郵局與證券商；編號 C114 位於松山路，為一集合住宅，較低樓層並設有美容院、中醫、花店等；編號 C115 則位於大安區潮州街附近，為一純住宅。前列樣本除 C113、C114 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 C113 位於民生東路四段，編號 C114 位於松山路，兩者共訪問了 150 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.7-1 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以

專程前往者佔了九成以上，而旅次目的中以洽公與上學為主，合計佔有 68 %以上，上班旅次亦有 18 %左右的比例。

表 4.7-1 商一市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	4	2.67 %	0	0.00 %	4	2.67 %
上班	27	18.00 %	0	0.00 %	27	18.00 %
洽公	50	33.33 %	4	2.67 %	54	36.00 %
購物	1	0.67 %	0	0.00 %	1	0.67 %
上學	48	32.00 %	0	0.00 %	48	32.00 %
其他	7	4.67 %	9	6.00 %	16	10.67 %
合計	137	91.33 %	13	8.67 %	150	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.7-2 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中六成以上的旅次的停留時間均在一小時以內，其次停留一至三小時的旅次與停留五小時以上的旅次比例相差無幾。

表 4.7-2 商一市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈 旅次型態	一小時以內		一至三小時		五小時以上		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	83	55.33	24	16.00	30	20.00	137	91.33
順道	10	6.67	3	2.00	0	0.00	13	8.67
合計	93	62.00	27	18.00	30	20.00	150	100.00

註：比例單位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-3 所示，由表中可發現到達者與離開者的運具分配率並不太相同。前者以機車、小汽車為主，後者則以步行和機車佔大多數。但兩者數量上也相差了近十倍，因此只能算是受調對象反映的運具分配特性。

表 4.7-3 商一市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	21	15.33 %	6	46.15 %	27	18.00 %
腳踏車	3	2.19 %	1	7.69 %	4	2.67 %
機車	61	44.53 %	3	23.08 %	54	36.00 %
公車	15	10.95 %	0	0.00 %	15	10.00 %
計程車	4	2.92 %	1	7.69 %	5	3.33 %
自用車	33	24.09 %	2	15.38 %	26	17.33 %
合計	137	91.33 %	13	8.67 %	150	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.7-4 (到達) 與表 4.7-5 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表, 可得到小汽車與機車之乘載率, 其中小汽車的乘載率為 1.23, 機車的乘載率則為 1.04, 其他如汽機車接送的乘載率亦相當高。

表 4.7-4 商一市區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	合計	乘載率
腳踏車	3	0	0	3	1.00
機車	50	2	0	52	1.04
計程車	4	0	0	4	1.00
自用車	19	5	0	24	1.21
汽車接送	1	4	4	9	2.33
機車接送	1	8	0	9	1.89
合計	78	19	4	101	1.27

表 4.7-5 商一市區車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
機車	1	0	1	1.00
計程車	0	1	1	2.00
自用車	1	1	2	1.50
汽車接送	0	1	1	2.00
機車接送	0	1	1	2.00
合計	2	4	6	1.67

(五) 停車型態

受訪者中有 26 人使用汽車，有 58 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-6 所示。由於編號 C113 樣本設有機車停車場，因此機車在停車地點的選擇上相當集中，而大多數的汽車都有車位可停。

表 4.7-6 商一市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者的比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者的比例
建物附設停車場	3	11.54%	0	0.00%
鄰近路邊停車位	5	19.23%	28	48.28%
私營路外停車場	1	3.85%	25	43.10%
建築物附近空地	10	38.46%	1	1.72%
較遠處停車位	4	15.38%	4	6.90%
違規停車	3	11.54%	0	0.00%
合計	26	100.00%	58	100.00%

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 45 人，佔所有 150 名受訪者的 30%，以及 124 名未使用汽車者的 36.29%，詳如表 4.7-7 所示。表中可發現，搭計程車與騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，而其他運具旅次對停車的潛在需求並不相當高。

表 4.7-7 商一市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	9	18	27
腳踏車	0	4	4
機車	22	32	54
公車	4	11	15
計程車	0	5	5
友人汽車接送	5	4	9
友人機車接送	5	5	10
合計	45 36.29%	79 63.71%	124

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了前述樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.7-8 所示，大部份的車主並未持有固定的停車位。

表 4.7-8 商一市區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
包租	1	1.9 %
合租	3	5.8 %
其他	48	92.3 %
合計	52	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.7-9 所示，有近三成的車輛停於收費的格位上，其他大部份是找不收費的車位停放。

表 4.7-9 商一市區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
路邊收費車位	13	28.26 %
路邊免費車位	28	60.87 %
路外停車場	5	10.87 %
合計	46	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.7-10 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.7-1 與圖 4.7-2：進出訪問部份，以及圖 4.7-3：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現市區第一種商業區依進出人旅次調查所得的最大停車需求發生在上午 10:45～11:00 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在

凌晨 3:00 ~ 5:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.96 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.65 輛。相當於每 104 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 154 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.7-10 商一市區之停車產生率

車種	型態	進出調查				住戶訪問			
		樣本數	最小值	平均值	最大值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	2	0.24	0.27	0.31	3	0.26	0.96	1.33
	全日		8.59	10.83	13.08		0.52	14.82	22.67
機車	尖峰		0.57	0.65	0.72		-	-	-
	全日		20.39	25.47	30.55		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.7-1 市區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖

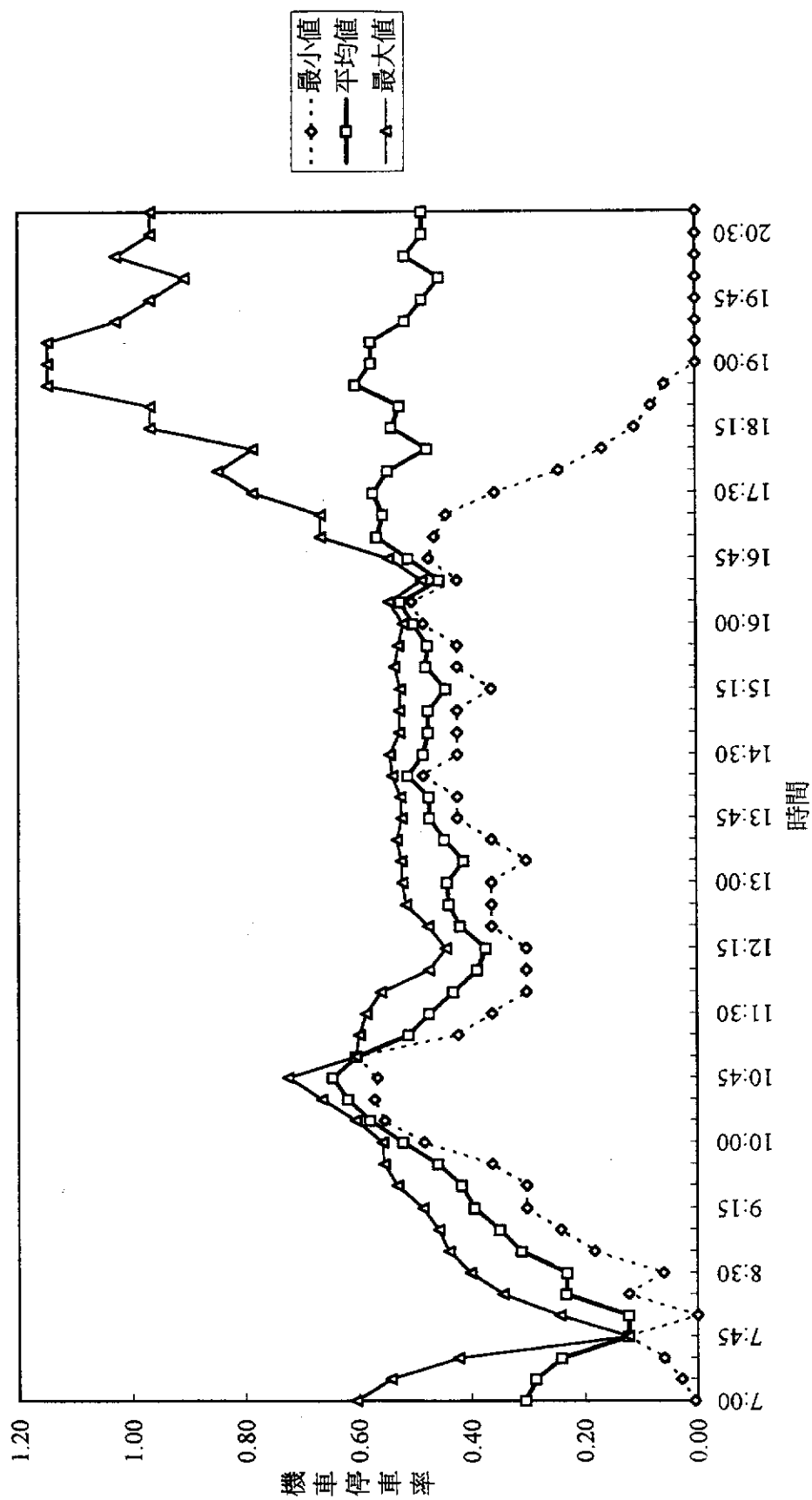


圖 4.7-2 市區第一種商業區機車停車產生率分時分佈圖

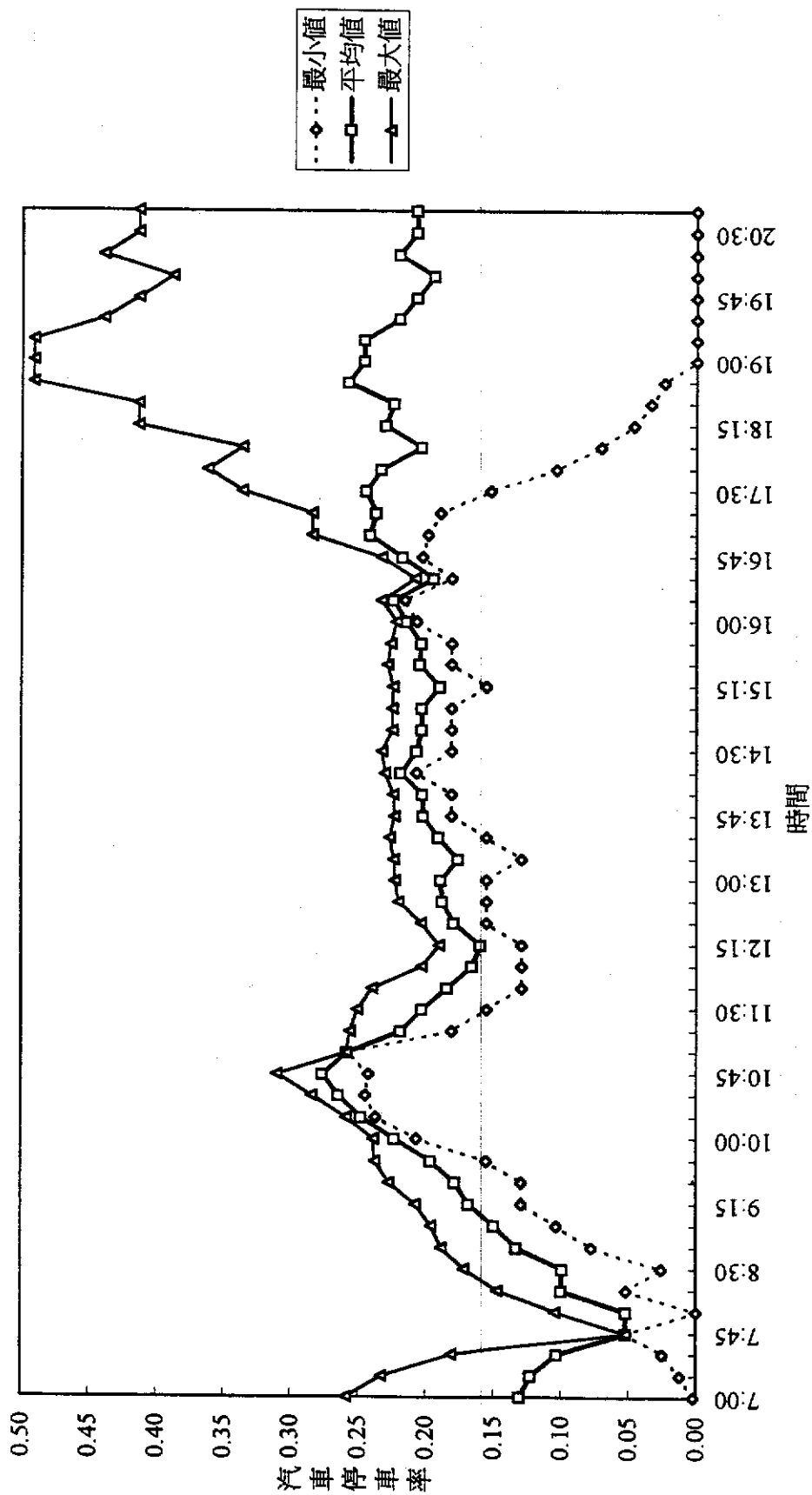
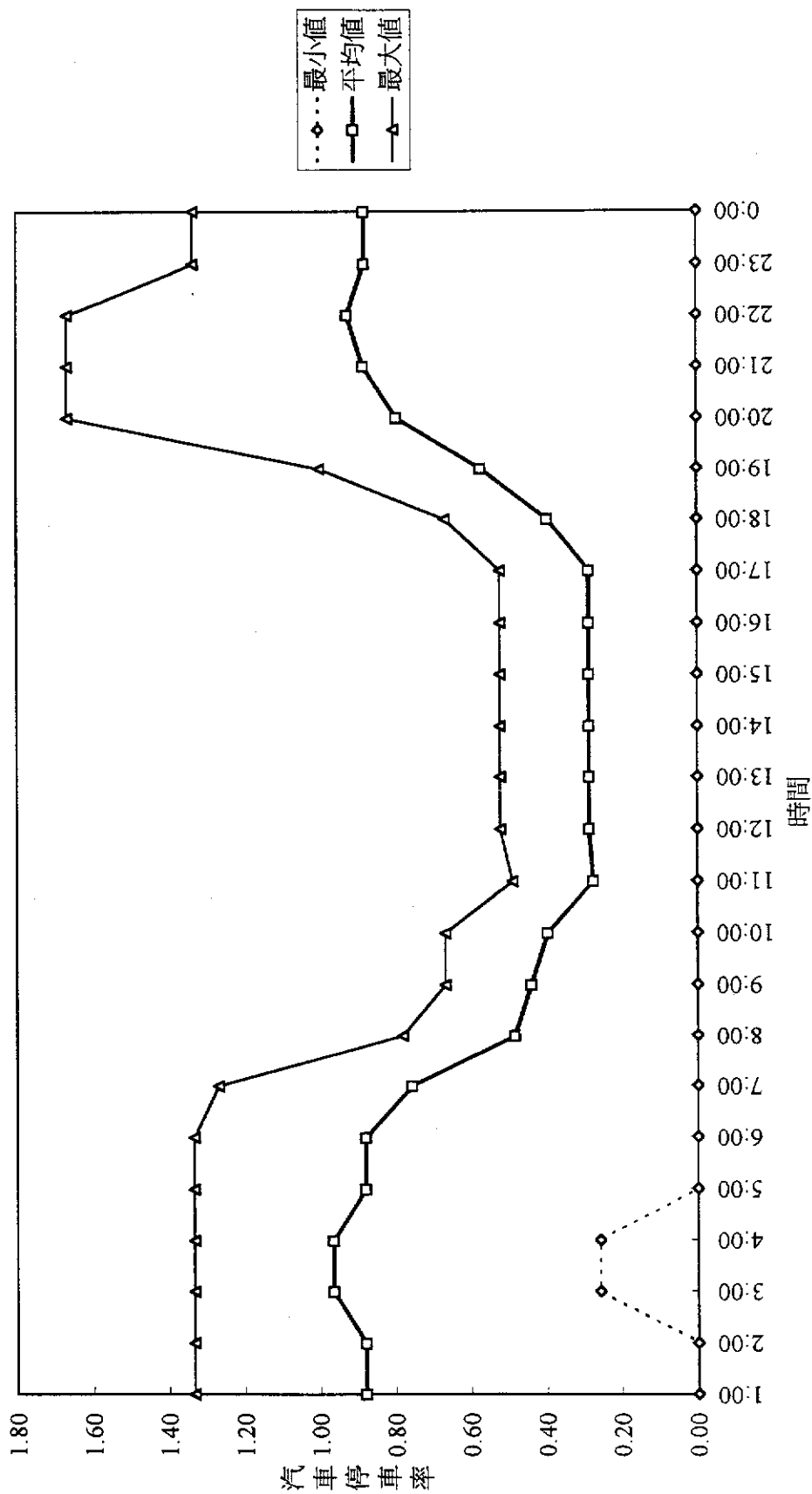


圖 4.7-3 市區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.7.2 第一種商業區－郊區

一、樣本特性

和市區一樣，在郊區第一種商業區也相當分散，大多是以單獨街廓屈身於其他種類土地使用的街廓中，五個行政區皆有分佈。因此本群組樣本中，五個郊區行政區各有一個樣本。

編號 C121 的建築物位於文山區木新路，為住宅使用，一樓為餐廳與汽車百貨，也是本群組中唯一執行進出人旅次調查訪問的樣本；編號 C122 位於北投區石牌立農街地區，一樓為店面，其他樓層為住宅；編號 C123 位於文山區景隆街，一樓為店面，其他樓層為住宅；編號 C124 位於社子地區，一樓開設牙醫，二樓以上為其住所；編號 C125 則位於內湖區環山路附近，一樓為店面，其他樓層為住宅。前列樣本除 C121 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 C121 位於文山木新路，由於進出人次甚少，共只訪問到 16 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.7-11 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以專程前往者佔了 93 % 以上，而旅次目的中以餐飲為主，合計佔有 87 % 以上。

表 4.7-11 商一郊區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	1	6.25 %	0	0.00	1	6.25 %
餐飲	14	87.50 %	1	6.25 %	15	93.75 %
合計	15	93.75 %	1	6.25 %	16	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.7-12 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中除了一位停留五小時以上以外，其他所有的旅次的停留時間均在一小時以內。

表 4.7-12 商一郊區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈 旅次型態	一小時以內		五小時以上		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	14	87.50 %	1	6.25 %	15	93.75 %
順道	1	6.25 %	0	0.00 %	1	6.25 %
合計	15	93.75 %	1	6.25 %	16	100.00 %

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-13 所示，由於該建物之使用以服務地方居民為主，因此步行者佔了六成以上，機車佔有約三成多居次。

表 4.7-13 商一郊區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	2	12.5 %	8	50.00 %	10	62.50 %
機車	1	6.25 %	4	25.00 %	5	31.25 %
自用車	0	0.00 %	1	6.25 %	1	6.25 %
合計	3	18.75 %	13	81.25 %	16	100.00 %

(四) 共乘型態

由於到達旅次僅有三名受訪，且只有一人騎乘機車，其他為步行，因此僅列表 4.7-14 離開旅次之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 2.00，機車的乘載率則為 1.00。

表 4.7-14 商一郊區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
機車	4	0	4	1.00
自用車	0	1	1	2.00
合計	12	1	13	1.08

（五）停車型態

受訪者中僅有 1 人使用汽車，有 4 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-15 所示。由於受訪者數量相當低，因此在停車場所的選擇上，僅能代表依問卷統計所得結果。

表 4.7-15 商一郊區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
鄰近路邊車位	0	0.00%	1	20.00%
建築物附近空地	1	100.00%	4	80.00%
合計	1	100.00%	4	100.00%

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 4 人，佔所有 16 名受訪者的 25%，以及 15 名未使用汽車者的 26.67%，詳如表 4.7-16 所示。表中可發現，各種運具使用的旅次中對停車的潛在需求並不高。

表 4.7-16 商一郊區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	2	8	10
機車	2	3	5
合計	4 26.67 %	11 73.33 %	15

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了編號 C121 的樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.7-17 所示，所有的車輛都沒有固定的停車場所。

表 4.7-17 商一郊區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
其他	23	100.00 %
合計	23	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.7-18 所示，只有 4 % 左右的車輛會停放於路邊收費的車位（其實夜間也不收費了），其他車輛都是尋找免費的停車位停放。

表 4.7-18 商一郊區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
路邊收費車位	1	4.34 %
路邊免費車位	22	95.66 %
合計	23	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.7-19 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.7-4 與圖 4.7-5：進出訪問部份，以及圖 4.7-6：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現郊區第一種商業區依進出人旅次調查所得的最大停車需求發生在下午 18:30～18:45 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在夜間 23:00～翌晨 6:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生

2.50 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.25 輛。相當於每 40 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 400 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.7-19 商一郊區之停車產生率

車種	型態	進出調查		住戶訪問			
		樣本數	平均值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	1	2.50	4	0.44	0.57	0.80
	全日		41.71		7.41	10.10	13.14
機車	尖峰		0.25		-	-	-
	全日		4.20		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.7-4 郊區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖

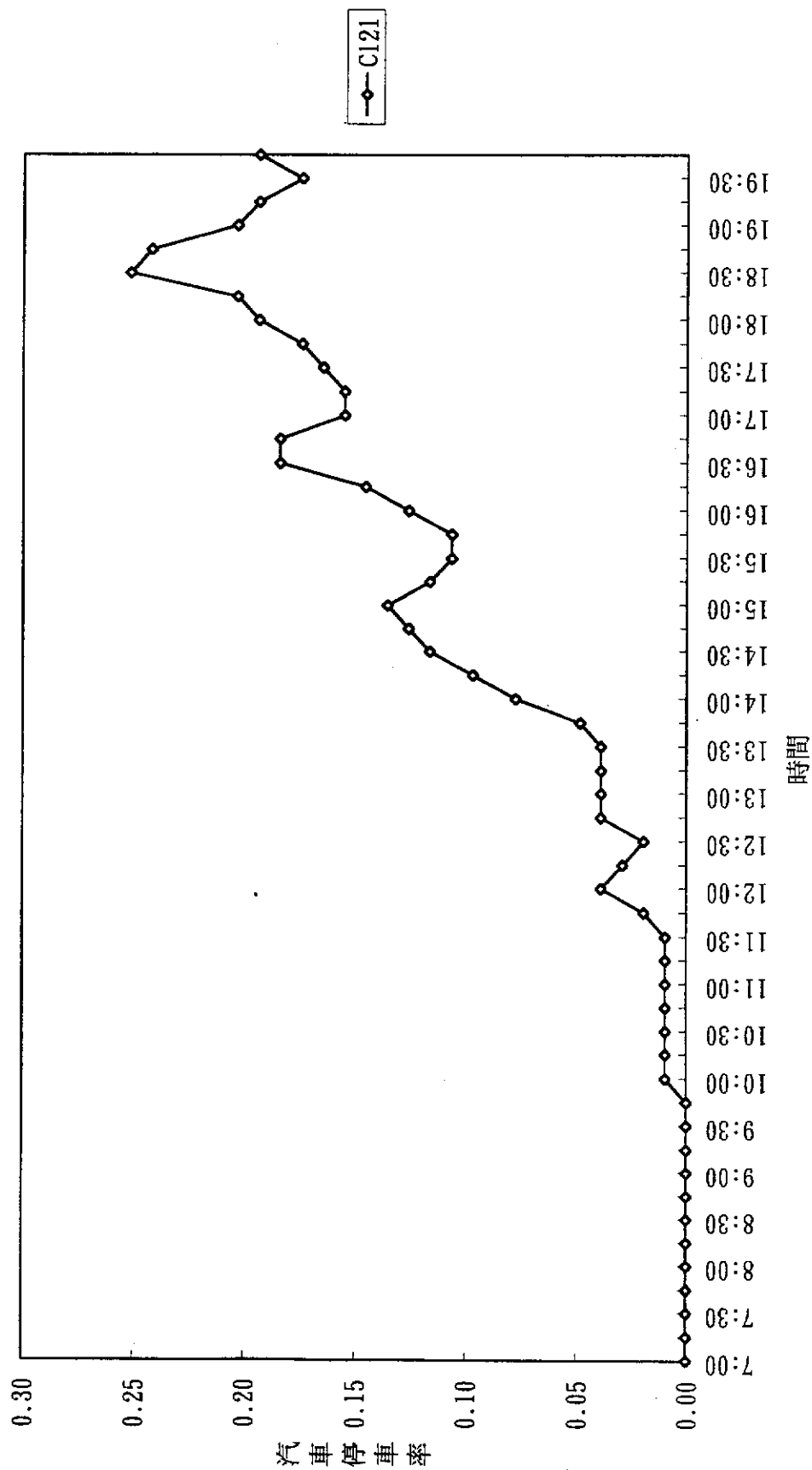
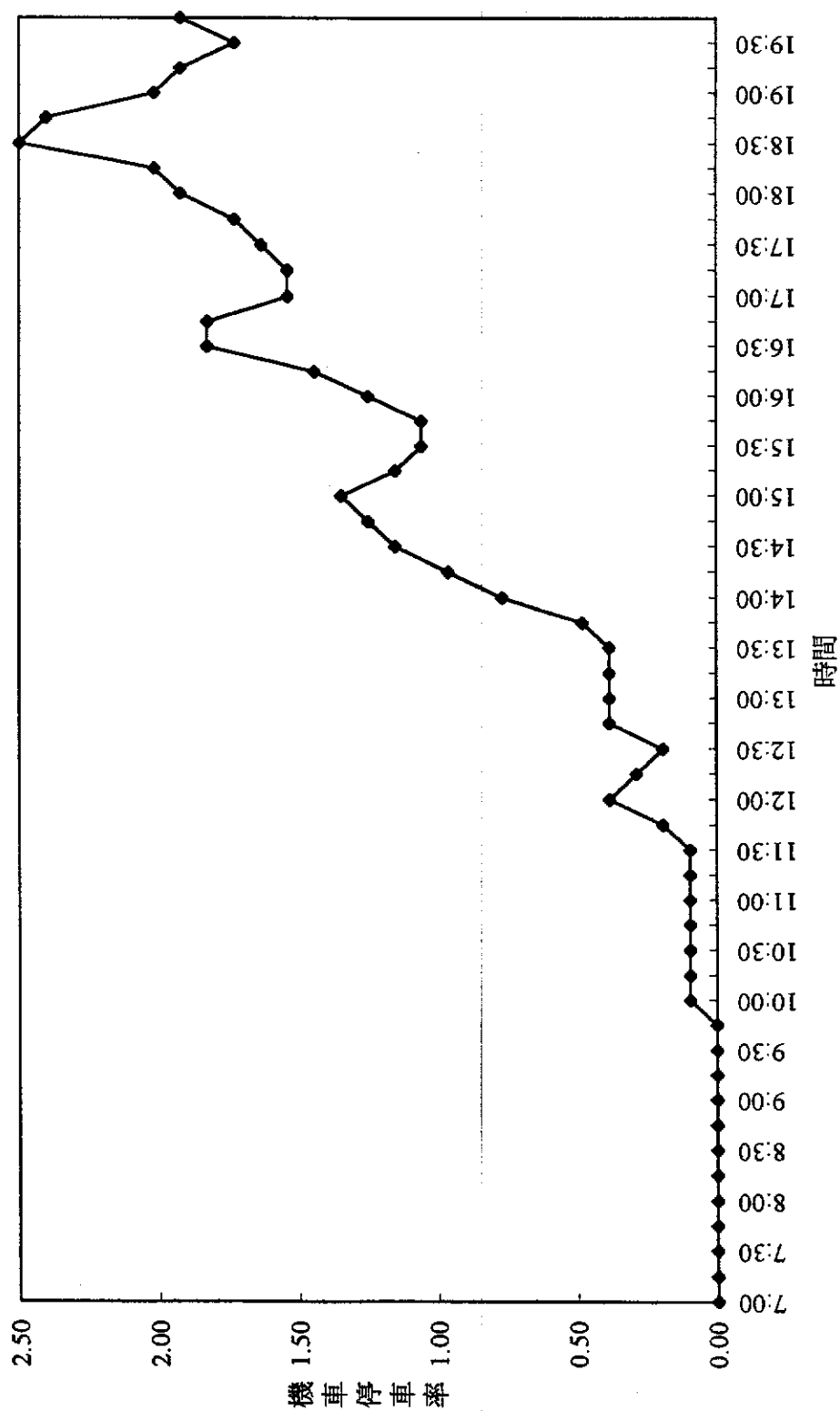
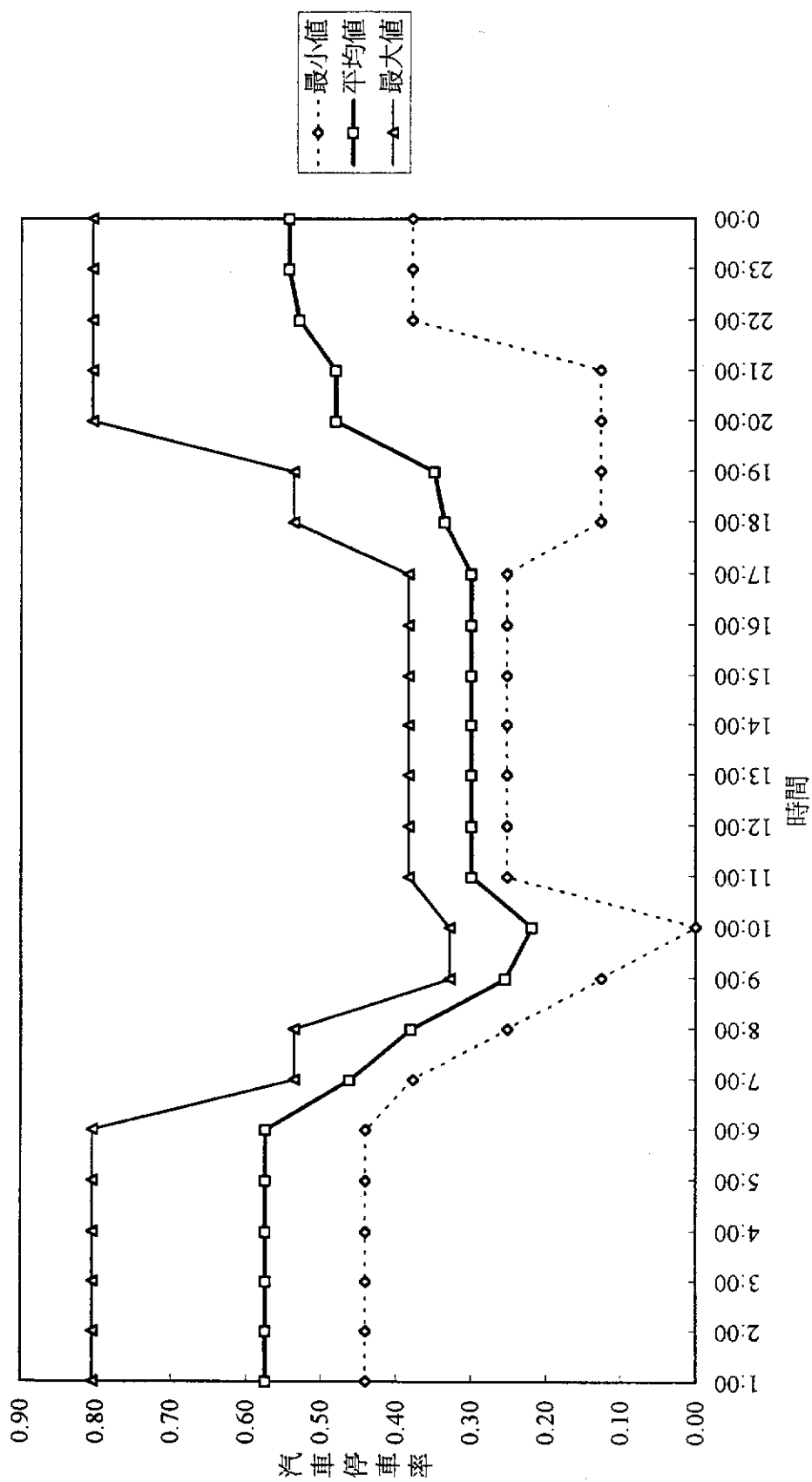


圖 4.7-5 郊區第一種商業區機車停車產生率分時分佈圖



—●— C121

圖 4.7-6 郊區第一種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.7.3 第二種商業區—市區

一、樣本特性

在台北市區裡，第二種商業區相當常見，也是普遍的土地使用分區型態，大多數的重要幹道兩側均是此種土地使用分區。本群組樣本中，除中正區有兩處樣本以外，信義、中山與大安區各有一個樣本。

編號 C211 的建築物位於復興南路，為辦公使用，一樓為商店；編號 C212 位於羅斯福路公館附近地區，為住宅使用；編號 C213 位於基隆路、忠孝東路口，為一棟辦公大樓，一樓還設有餐飲、牙醫與商店；編號 C214 位於松江路，為一棟辦公大樓，一樓還設有餐飲、銀行等；編號 C215 則位於忠孝東路、金山南路口附近，為銀行使用。前列樣本中只有 C212 僅執行住戶訪問，其他均執行進出訪問調查。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

除 C212 以外的四處樣本共訪問了 304 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.7-20 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以專程前往者佔了 88 % 以上，而旅次目的中上班、洽公與其他等三者彼此間相距不遠，合計佔有 97 % 以上。

表 4.7-20 商二市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	8	2.63 %	1	0.33 %	9	2.96 %
上班	78	25.66 %	5	1.64 %	83	27.30 %
洽公	96	31.58 %	15	4.93 %	111	36.51 %
其他	88	28.95 %	13	4.28 %	101	33.22 %
合計	270	88.82 %	34	11.18 %	304	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.7-21 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中所有的旅次的停留時間均在一小時以內，即使該建築物一樓設有較高等級的餐廳也一樣。

表 4.7-21 商二市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	141	46.38	52	17.11	11	3.62	66	21.71	270	88.82
順道	25	8.22	5	1.64	2	0.66	2	0.66	34	11.18
合計	166	54.61	57	18.75	13	4.28	68	22.37	304	100.0

註：比例的單位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-22 所示。其中自用汽車、機車與公車三者共佔了約 85 %，而三者彼此間的差異不大。

表 4.7-22 商二市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	13	7.14 %	15	12.30 %	28	9.21 %
腳踏車	2	1.10 %	3	2.46 %	5	1.64 %
機車	58	31.87 %	37	30.33 %	95	31.25 %
公共汽車	42	23.08 %	28	22.95 %	70	23.03 %
計程車	7	3.85 %	4	3.28 %	11	3.62 %
自用小汽車	60	32.97 %	35	28.69 %	95	31.25 %
合計	182	59.87 %	122	40.13 %	304	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.7-23 (到達) 與表 4.7-24 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 1.28，機車的乘載率則為 1.04。較為匪夷所思的是機車接送者的乘載率竟已超出機車的容量限制。

表 4.7-23 商二市區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	2	0	0	0	2	1.00
機車	51	1	0	0	52	1.02
計程車	6	0	1	0	7	1.29
自用小汽車	36	9	1	1	47	1.30
汽車接送	7	4	2	0	13	1.62
機車接送	0	5	1	0	6	2.17
合計	102	19	5	1	127	1.25

表 4.7-24 商二市區車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	合計	乘載率
腳踏車	3	0	0	3	1.00
機車	32	2	0	34	1.06
計程車	4	0	0	4	1.00
自用車	23	3	2	28	1.25
汽車接送	4	2	1	7	1.57
機車接送	1	2	0	3	1.67
合計	67	9	3	79	1.19

(五) 停車型態

受訪者中有 75 人使用汽車，有 86 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-25 所示。由於樣本附近的停車空間供應尚稱足夠，因此多數的車主都能將車停放於建物附設停車位或民營的停車場，至於機車則多停

放路邊人行道上。

表 4.7-25 商二市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者停車之數量	佔全體汽車使用者之比例	機車使用者停車之數量	佔全體機車使用者之比例
建築物附設停車場	24	32.00%	0	0.00%
鄰近路邊停車格位	4	5.33%	67	77.91%
私營路外停車場	23	30.67%	-	-
公有路外停車場	7	9.33%	-	-
建築物附近空地	11	14.67%	7	8.14%
較遠處停車位	5	6.67%	12	13.95%
違規停車	1	1.33%	0	0.00%
合計	75	100.00%	86	100.00%

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 100 人，佔所有 304 名受訪者的 32.89%，以及 229 名未使用汽車者的 43.67%，詳如表 4.7-26 所示。表中可發現，除了搭乘朋友轎車的旅次對停車的潛在需求較高以外，其他運具的使用車對汽車停車的潛在需求並未超過半數。

表 4.7-26 商二市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	9	19	28
腳踏車	2	3	5
機車	39	47	86
公車	24	46	70
計程車	5	6	11
友人汽車接送	16	4	20
友人機車接送	5	4	9
合計	100 43.67 %	129 56.33 %	229

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了前述樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.7-27 所示，有六成（三人）的車輛有租用車位停放，由於樣本數不多，此結果僅供參考用。

表 4.7-27 商二市區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
包租	1	20.00 %
合租	2	40.00 %
其他	2	40.00 %
合計	5	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.7-28 所示，結果與前表可說毫無二致，相同的解讀。

表 4.7-28 商二市區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
路邊免費車位	2	%
路外停車場	3	%
合計		100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.7-29 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.7-7 與圖 4.7-8：進出訪問部份，以及圖 4.7-9：家戶訪問部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現市區第二種商業區的最大停車需求依進出人旅次調查所得的最大停車需求發生在下午 13:15～13:45 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在上午 9:00～10:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平

方公尺衍生 0.36 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.51 輛。相當於每 278 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 196 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.7-29 商二市區之停車產生率

車種	型	進出調查				住戶訪問	
	態	樣本數	最小值	平均值	最大值	樣本數	平均值
小汽車	尖峰	4	0.18	0.36	0.61	1	0.36
	全日		6.35	11.78	20.62		6.06
機車	尖峰		0.26	0.51	0.87		-
	全日		9.03	16.75	29.30		-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.7-7 市區第二種商業區汽車停車產生率分時分佈圖

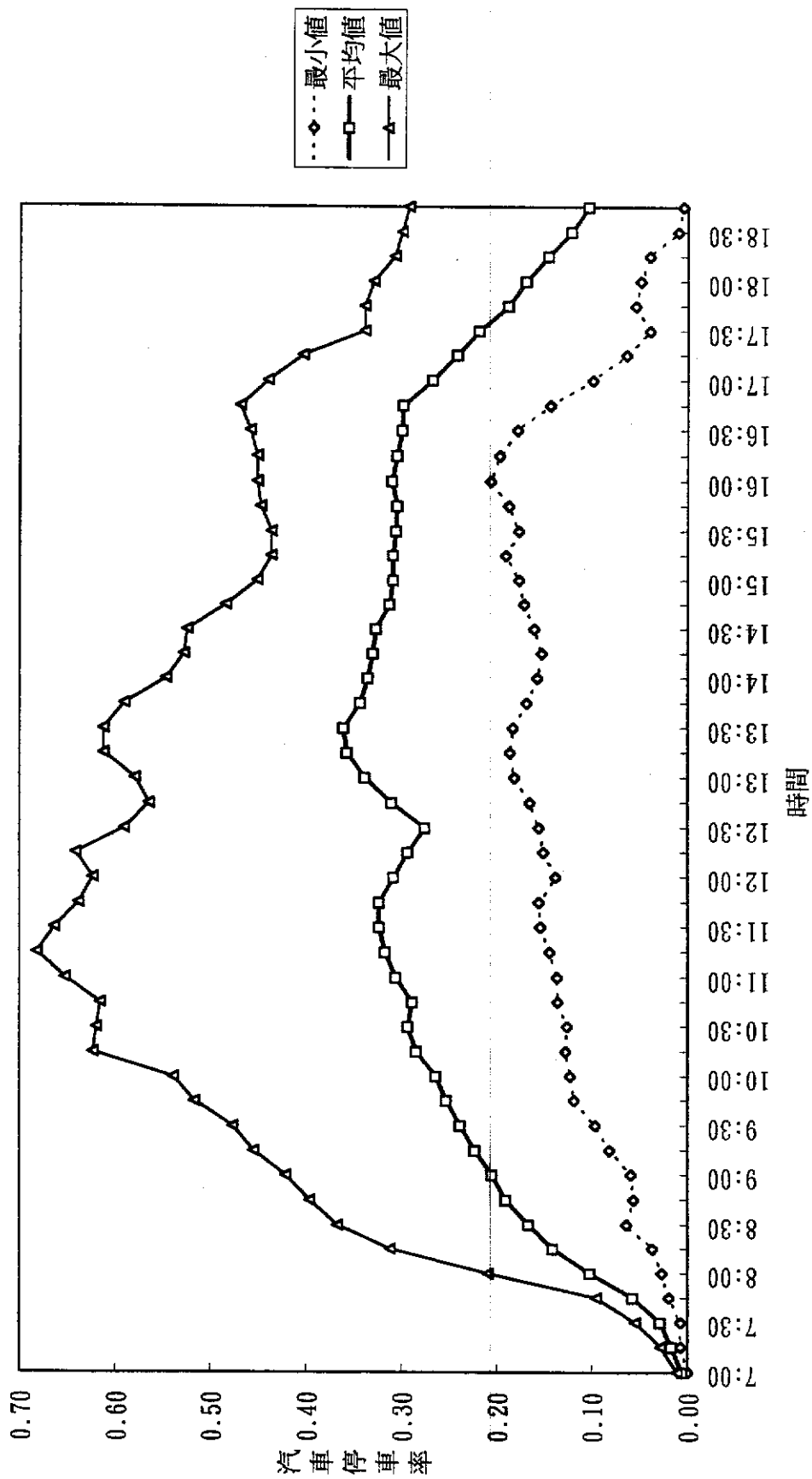


圖 4.7-8 市區第二種商業區機車停車產生率分時分佈圖

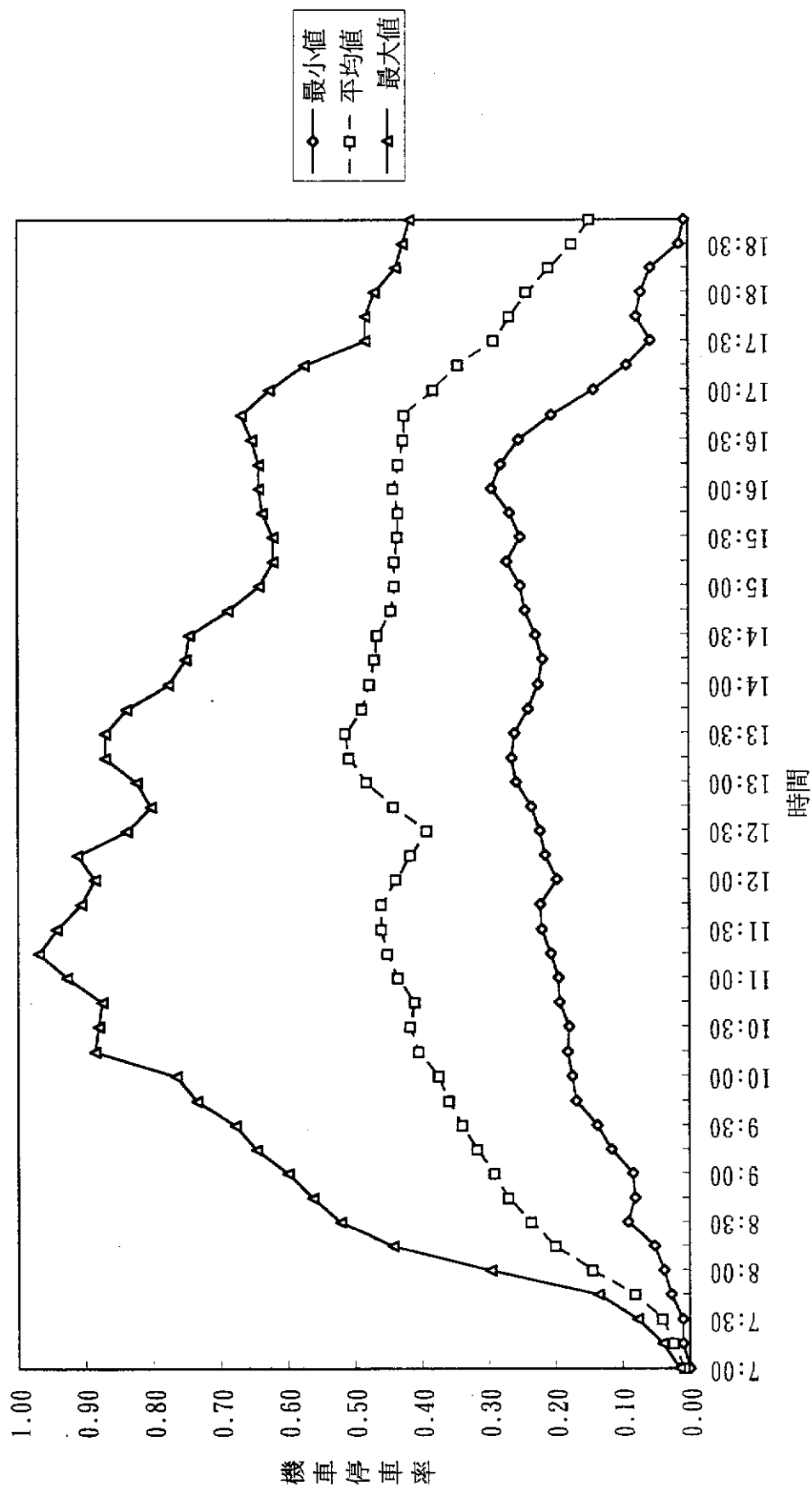
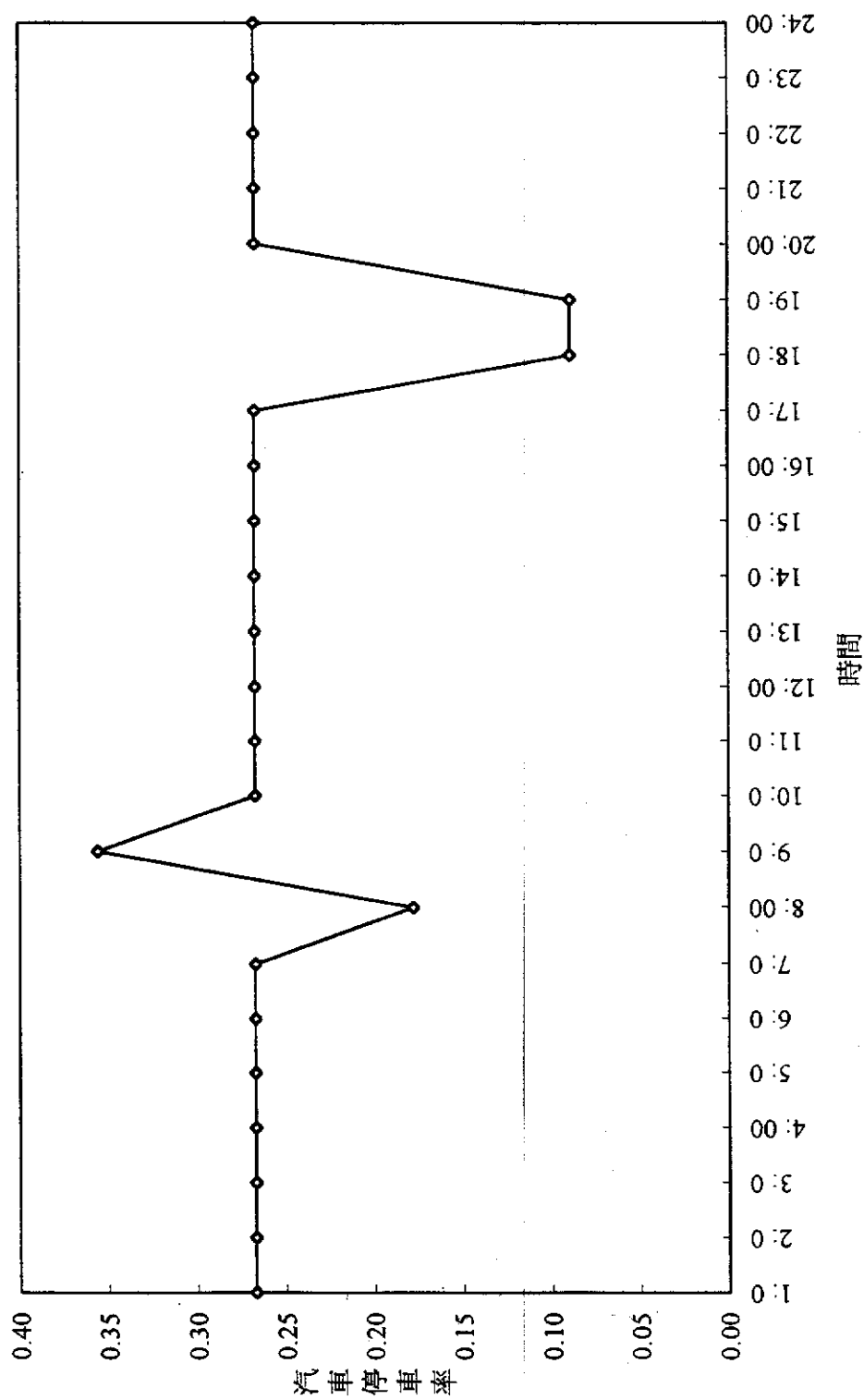


圖 4.7-9 市區第二種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.7.4 第三種商業區—市區

一、樣本特性

在台北市區裡，第三種商業區也相當常見。本群組樣本中，除大同、松山區有兩處樣本以外，中山區亦有一個樣本。

編號 C311 的建築物位於中山北路，為一知名的國際級觀光飯店；編號 C312 位於西寧北路，為一家連鎖的海鮮餐廳業者；編號 C313 位於八德路松山車站附近，為綜合商業大樓，包括有賓館、辦公、才藝教室、銀行等，相當複雜；編號 C314 位於南京西路，為百貨公司與電影院的綜合體；編號 C315 則位於南京東路參帥圓環附近，為住宅、辦公混合使用，一樓則為麵包店。前列樣本中除 C312、C314 在例假日進行進出訪問調查以外，其他均於平常日執行進出訪問調查。

二、相關調查資料分析

五處樣本建築物共訪問了 457 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.7-30 旅次目的與型態關連表可以發現，由於樣本建築物的使用複雜，前往該建築物的旅次幾乎各種型態都有，其中專程前往者佔了 88 % 以上，而旅次目的中以購物餐飲合計佔有 51 % 以上較多。

表 4.7-30 商三市區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	13	2.84 %	2	0.44 %	15	3.28 %
上班	32	7.00 %	1	0.22 %	33	7.22 %
洽公	70	15.32 %	4	0.88 %	74	16.19 %
購物	93	20.35 %	20	4.38 %	113	24.73 %
餐飲	119	26.04 %	3	0.66 %	122	26.70 %
休閒	65	14.22 %	21	4.60 %	86	18.82 %
上學	2	0.44 %	0	0.00 %	2	0.44 %
其他	9	1.97 %	3	0.66 %	12	2.63 %
合計	403	88.18 %	54	11.82 %	457	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.7-31 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中超過一半的旅次的停留時間均在一小時以內，其次為停留一至三小時者佔有近 34 % 的比例。

表 4.7-31 商三市區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	186	40.70	146	31.95	22	4.81	49	10.72	403	88.18
順道	43	9.41	9	1.97	1	0.22	1	0.22	54	11.82
合計	229	50.11	155	33.92	23	5.03	50	10.94	457	100.0

註：比例的单位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-32 所示，其中以自小客的使用者佔有 36 % 為最高，其次依序為機車與公車，各佔有 25 % 與 16 % 的比例。整體而言，到達與離開者的運具分配率差異不大。

表 4.7-32 商三市區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	12	5.29 %	32	13.91 %	44	9.63 %
腳踏車	1	0.44 %	1	0.43 %	2	0.44 %
機車	67	29.52 %	50	21.74 %	117	25.60 %
公共汽車	39	17.18 %	35	15.22 %	74	16.19 %
計程車	27	11.89 %	26	11.30 %	53	11.60 %
自用小汽車	81	35.68 %	86	37.39 %	167	36.54 %
合計	227	49.67 %	230	50.33 %	457	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.7-33 (到達) 與表 4.7-34 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 2.47，機車的乘載率則為 1.69。一般而言，平均的乘載率都相當高。

(五) 停車型態

受訪者中有 113 人使用汽車，有 97 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-35 所示。其中使用汽車者有三成多停在建築物附設停車場內，機車則有四成以上停在附近的空地。

表 4.7-33 商三市區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	0	1	1.00
機車	25	26	1	4	56	1.71
計程車	4	11	7	5	27	2.48
自用車	12	21	10	13	56	2.43
汽車接送	1	7	8	9	25	3.00
機車接送	2	6	0	3	11	2.36
合計	45	71	26	34	176	2.28

表 4.7-34 商三市區車輛平均乘載率表（離開）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	0	1	1.00
機車	22	14	2	3	41	1.66
計程車	5	7	3	11	26	2.77
自用車	16	11	15	15	57	2.51
汽車接送	8	6	6	9	29	2.55
機車接送	2	6	1	0	9	1.89
合計	54	44	27	38	163	2.30

表 4.7-35 商三市區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
建築物附設停車場	35	30.97%	10	10.31
鄰近路邊停車格位	15	13.27%	12	12.37
私營路外停車場	8	7.08%	-	-
公有路外停車場	1	0.88%	-	-
建築物附近空地	16	14.16%	39	40.21%
較遠處停車位	19	16.81%	7	6.19%
違規停車	19	16.81%	29	29.90%
合計	113	100.00%	97	100.00%

（六）潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 167 人，佔所有 457 名受訪者的 36.54%，以及 344 名未使用汽車者的 48.55%，詳如表 4.7-36 所示。表中可發現，騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，而其他運具中以搭乘計程車或朋友車輛的旅次對停車的潛在需求最高。

表 4.7-36 商三市區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	18	26	44
腳踏車	0	2	2
機車	30	67	97
公車	38	36	74
計程車	29	24	53
汽車接送	38	16	54
機車接送	14	6	20
合計	167 48.55 %	177 51.45 %	344

三、停車產生率分析

本次調查的累計停車需求如表 4.7-37 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈（詳圖 4.7-10 與圖 4.7-11：例假日與圖 4.7-12 與圖 4.7-13：平常日）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現市區第三種商業區平常日的最大停車需求發生在下午 17:30 ~ 17:45 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.21 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.29 輛。相當於每 483 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 345 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

至於市區第三種商業區例假日的最大停車需求發生在下午 18:15 ~ 18:30 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 4.45 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 6.33 輛。相當於每 22 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 16 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.7-37 商三市區之停車產生率

日程		平常日			例假日		
車種	型態	最小值	平均值	最大值	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.10	0.21	0.36	4.32	4.45	4.58
	全日	4.18	8.72	12.57	143.64	146.96	150.28
機車	尖峰	0.13	0.29	0.52	6.14	6.33	6.51
	全日	5.39	12.21	17.86	204.14	208.86	213.58

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.7 - 10 市區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖 (假日)

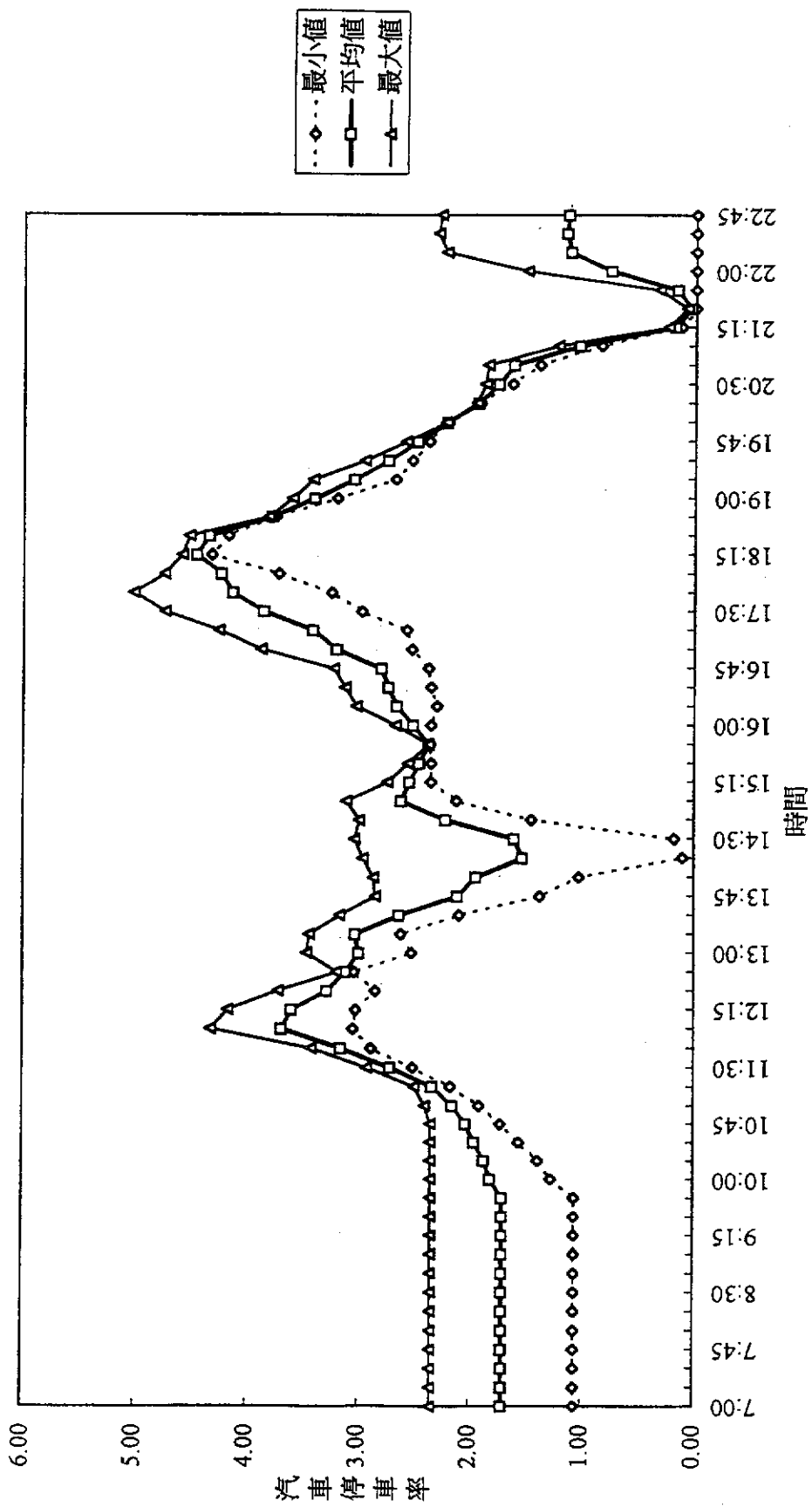


圖 4.7 - 11 市區第三種商業區機車停車產生率分時分佈圖（假日）

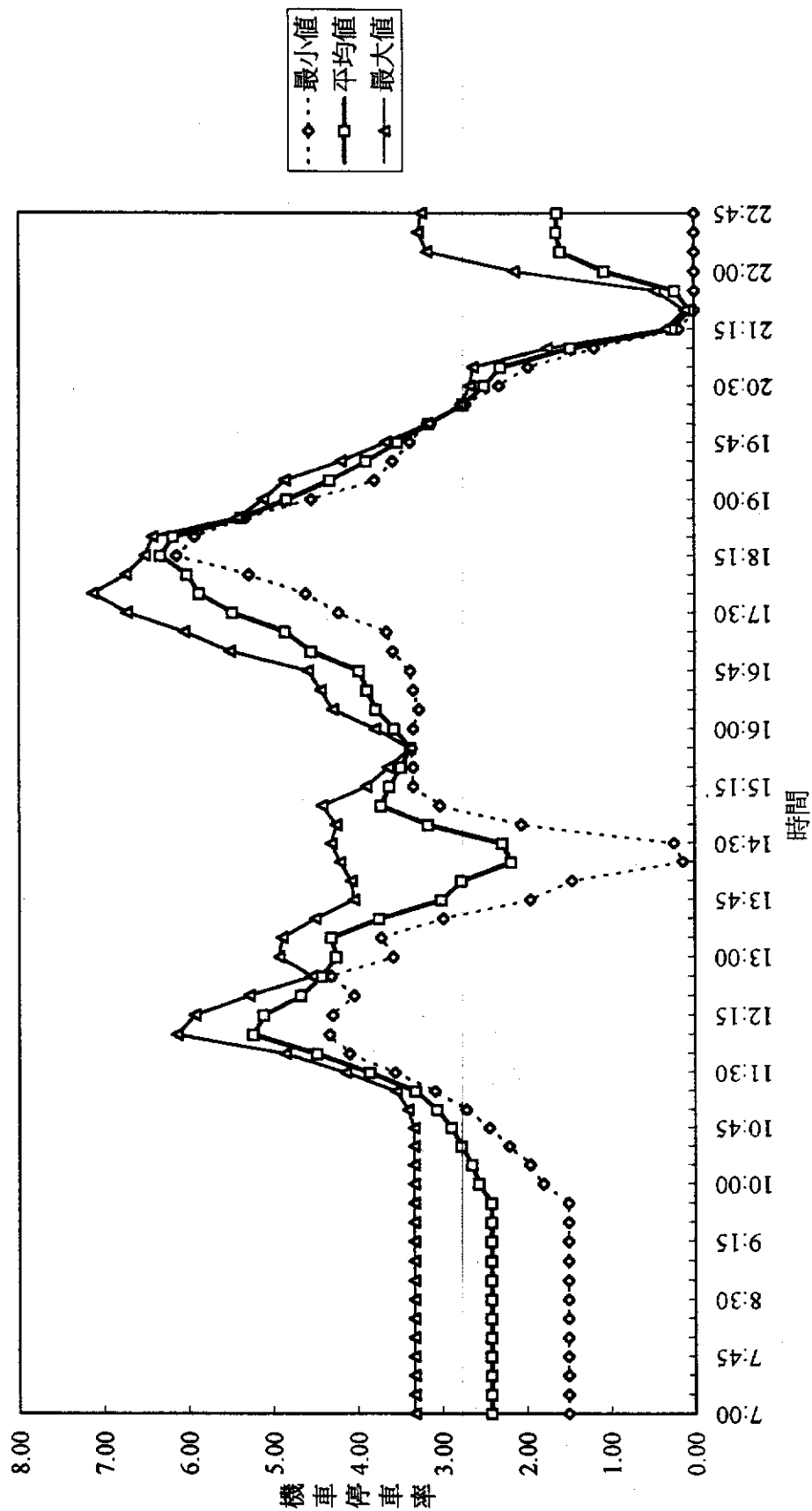


圖 4.7-12 市區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（平常日）

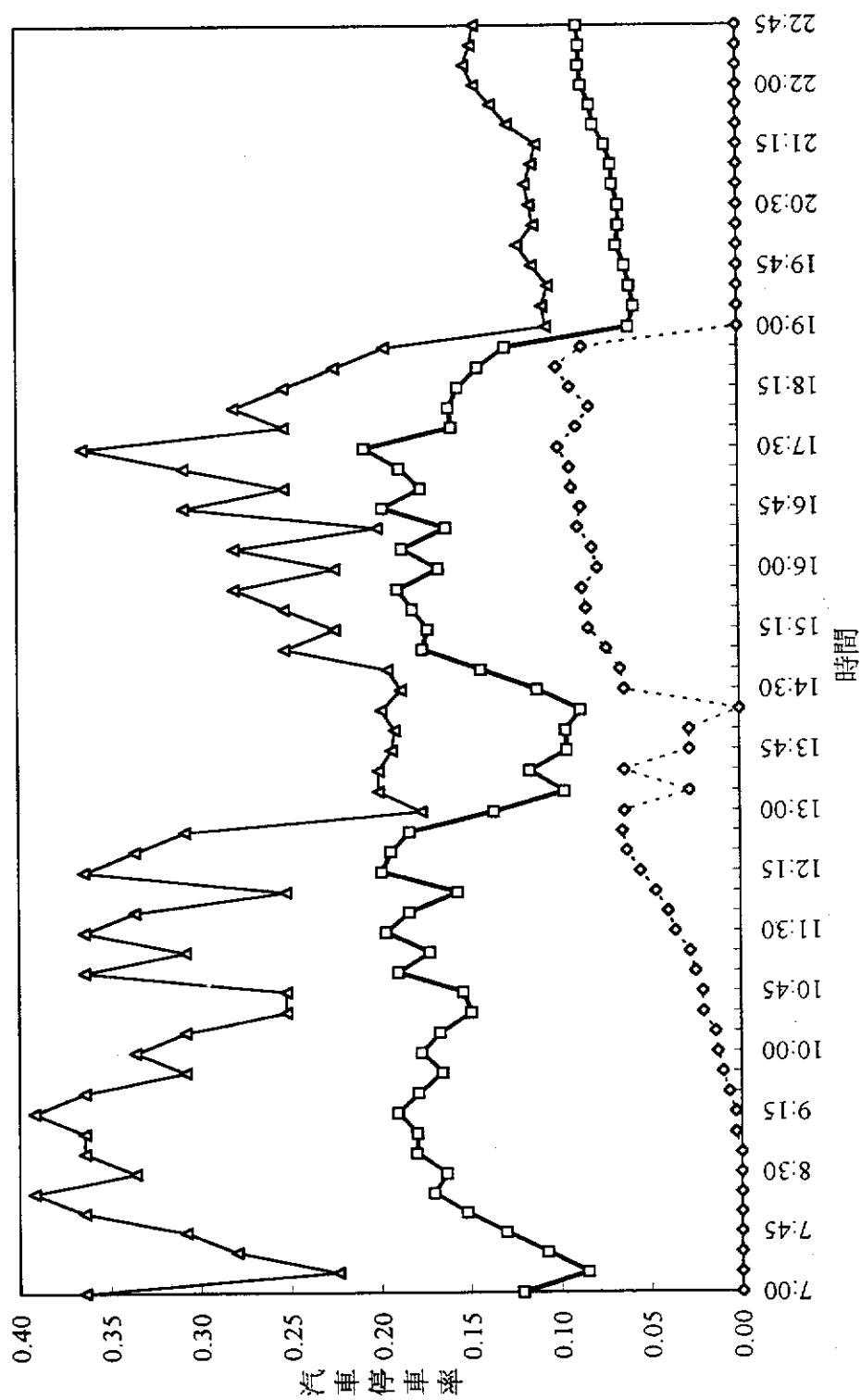
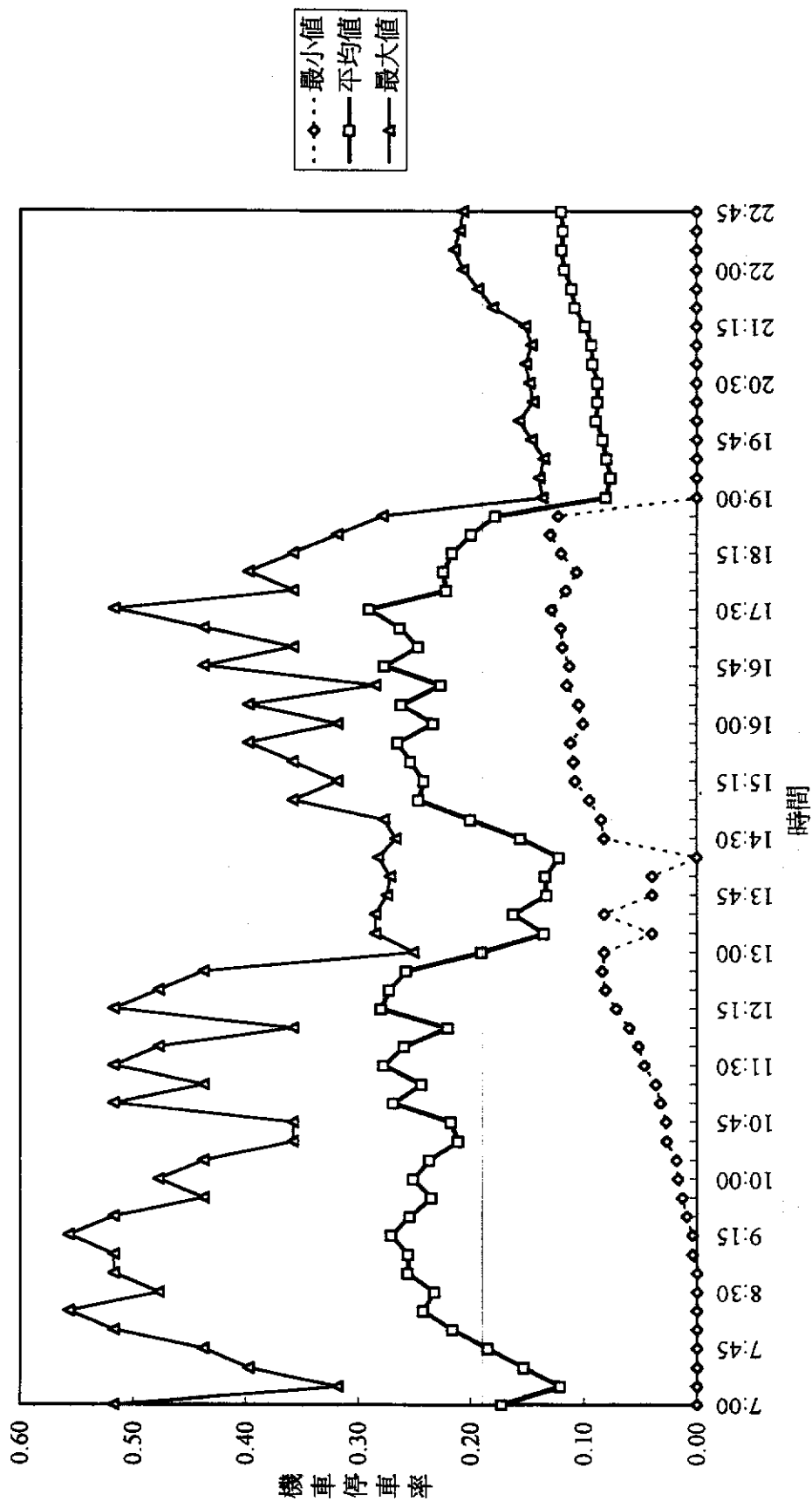


圖 4.7-13 市區第三種商業區機車停車產生率分時分佈圖（平常日）



4.7.5 第三種商業區－郊區

一、樣本特性

在郊區第三種商業區並不是相當集中，大多是以單獨街廓屈身於其他種類土地使用的街廓中，雖然五個行政區皆有分佈，但士林區僅有的一塊編訂為第三種商業區的土地現在尚未開發。因此本群組樣本中，除北投區有兩個樣本，士林區未抽樣以外，其他行政區各有一個樣本。

編號 C321 的建築物位於內湖區民權東路、成功路口，為一新建完成的辦公大樓，集合了數十家公司行號在此辦公，也是本群組中唯一執行進出人旅次調查訪問的樣本；編號 C322 位於北投區中央北路捷運路線鄰近地區，一樓為店面，其他樓層為住宅；編號 C323 位於南港路一段某巷內，為住宅使用；編號 C324 位於文山區景文街，一樓開設餐飲，二樓以上為住宅；編號 C325 則位於北投區中和街、大同街口附近，一樓為西服店，其他樓層為住宅。前列樣本除 C321 以外的樣本均僅執行住戶訪問。

二、相關調查資料分析～進出人旅次調查部份

編號 C321 地扼內湖、東湖地區重要的兩大連外幹道－民權東路與成功路口，共訪問了 100 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.7-38 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以順道前往者佔了 94 % 以上，而旅次目的中以上班洽公為主，合計佔有 86 % 以上。

表 4.7-38 商三郊區旅次目的與旅次型態關連表

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	67	67.00 %	1	1.00 %	68	68.00 %
洽公	17	17.00 %	1	1.00 %	18	18.00 %
其他	10	10.00 %	4	4.00 %	14	14.00 %
合計	94	94.00 %	6	6.00 %	100	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.7-39 的停留時間分佈表可發現，由於該樣本建築物為單純的辦公型態，因此進出的旅次中有一半的旅次的停留時間在五小時以上，其次則是停留一小時以內的佔有 28 %。

表 4.7-39 商三郊區旅次型態與停留時間關連表

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	25	25.00	9	9.00	10	10.00	50	50.00	94	94.00
順道	3	3.00	1	1.00	2	2.00	0	0.00	6	6.00
合計	28	28.00	10	10.00	12	12.00	50	50.00	100	100.0

註：比例的單位為 %。

(三) 運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-40 所示，其中使用汽車者佔了約 13 %，而機車與公車的使用者合計高達近 62 % 的比例，對鄰近未開發地區，停車方便的該大樓而言較為特殊。

表 4.7-40 商三郊區旅次型態與運具選擇關連表

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	6	11.54 %	10	20.83 %	16	16.00 %
腳踏車	0	0.00 %	1	2.08 %	1	1.00 %
機車	21	40.38 %	20	41.67 %	41	41.00 %
公共汽車	13	25.00 %	8	16.67 %	21	21.00 %
計程車	6	11.54 %	2	4.17 %	8	8.00 %
自用小汽車	6	11.54 %	7	14.58 %	13	13.00 %
合計	52	52.00 %	48	48.00 %	100	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

(四) 共乘型態

由表 4.7-41 (到達) 與表 4.7-42 (離開) 之共乘人數與運具分配的比例表, 可得到小汽車與機車之乘載率, 其中小汽車的乘載率為 1.15, 機車的乘載率則為 1.60。整體的乘載率還不到兩人, 推測可能是上班者多為一人獨自駕車所然。

表 4.7-41 商三郊區車輛平均乘載率表 (到達)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
機車	0	21	21	2.00
計程車	4	2	6	1.33
自用車	5	1	6	1.17
合計	9	24	33	1.73

表 4.7-42 商三郊區車輛平均乘載率表 (離開)

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	1	1.00
機車	16	3	19	1.16
計程車	2	0	2	1.00
自用車	6	1	7	1.14
友人機車接送	0	1	1	2.00
合計	25	5	30	1.17

(五) 停車型態

受訪者中有 13 人使用汽車，有 40 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-43 所示。其中使用汽車者有六成多停在建築物附設停車場內，機車則有九成以上停在附近的空地。

表 4.7-43 商三郊區停車型態分佈

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車 使用者的比例	機車使用者 停車之數量	佔全體機車 使用者的比例
建築物附設停車場	8	61.54%	0	0.00%
鄰近路邊合法車位	0	0.00%	4	10.00%
私營路外停車場	1	7.69%	0	0.00%
建築物附近空地	4	30.77%	36	90.00%
合計	13	100.00%	40	100.00%

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 41 人，佔所有 100 名受訪者的 41%，以及 87 名未使用汽車者的 47.73%，詳如表 4.7-44 所示。表中可發現，除機車、公車與計程車的使用者以外，其他運具使用者對停車的潛在需求都相當高。

表 4.7-44 商三郊區之潛在停車需求分佈

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	10	6	16
腳踏車	1	0	1
機車	17	23	40
公車	8	13	21
計程車	4	4	8
友人機車接送	1	0	1
合計	41 47.73 %	46 52.81 %	87

三、相關調查資料分析～住戶訪問部份

除了編號 C321 的樣本以外，其他的樣本建築物均僅做家庭訪問以瞭解其停車時段與區位的分佈。受訪的住戶停車位的持有分佈如表 4.7-45 所示，在 28 輛車中僅有 2 輛的車主願意自購車位停放車輛。

表 4.7-45 商三郊區停車位持有狀況分佈

停車位持有型態	數量	比例
自購	2	7.14 %
其他	26	92.86 %
合計	28	100.00 %

至於停車的區位分佈，如表 4.7-46 所示，以停放路邊不收費的車位為多，甚至還有違規停車者。

表 4.7-46 商三郊區停車區位分佈

停車型態	數量	比例
建築物附設停車場	2	7.14 %
路邊收費車位	1	3.57 %
路邊免費車位	21	75.00 %
違規停車	1	3.57 %
路外停車場	3	10.71 %
合計	28	100.00 %

四、停車產生率分析

由於本群組有兩種調查方式產生不同的結果，因此依照第三章 3.5 節的方法來綜合計算本群組之停車產生率。本次調查的累計停車需求如表 4.7-47 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的停車產生率分時分佈(詳圖 4.7-14 與圖 4.7-15：進出訪問部份，以及圖 4.7-16：家戶訪問部份)中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。

由圖中可發現郊區第三種商業區的最大停車需求依進出人旅次調查所

得的最大停車需求發生在近中午 11:30 ~ 12:00 間，如依家訪資料計算則最大停車需求發生在夜間 22:00 ~ 翌晨 6:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.62 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.78 輛。相當於每 161 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 128 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.7-47 商三郊區之停車產生率

車種	型 態	進出調查		住戶訪問			
		樣本數	平均值	樣本數	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	1	0.24	4	0.43	0.62	0.70
	全日		7.93		8.27	12.82	16.90
機車	尖峰		0.78		-	-	-
	全日		25.98		-	-	-

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.7-14 郊區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖

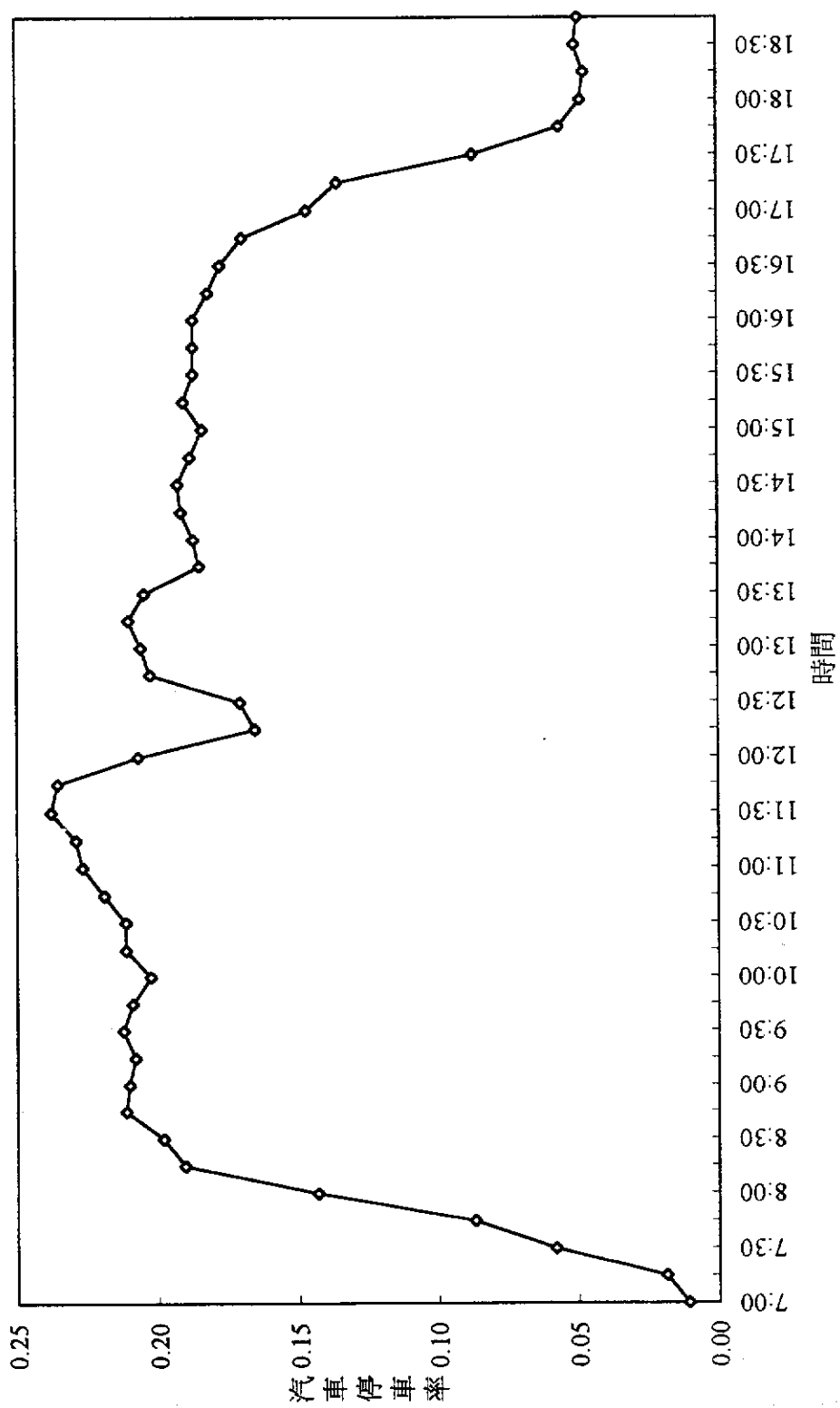


圖 4.3 - 15 商三郊區機車停車發生率分佈圖

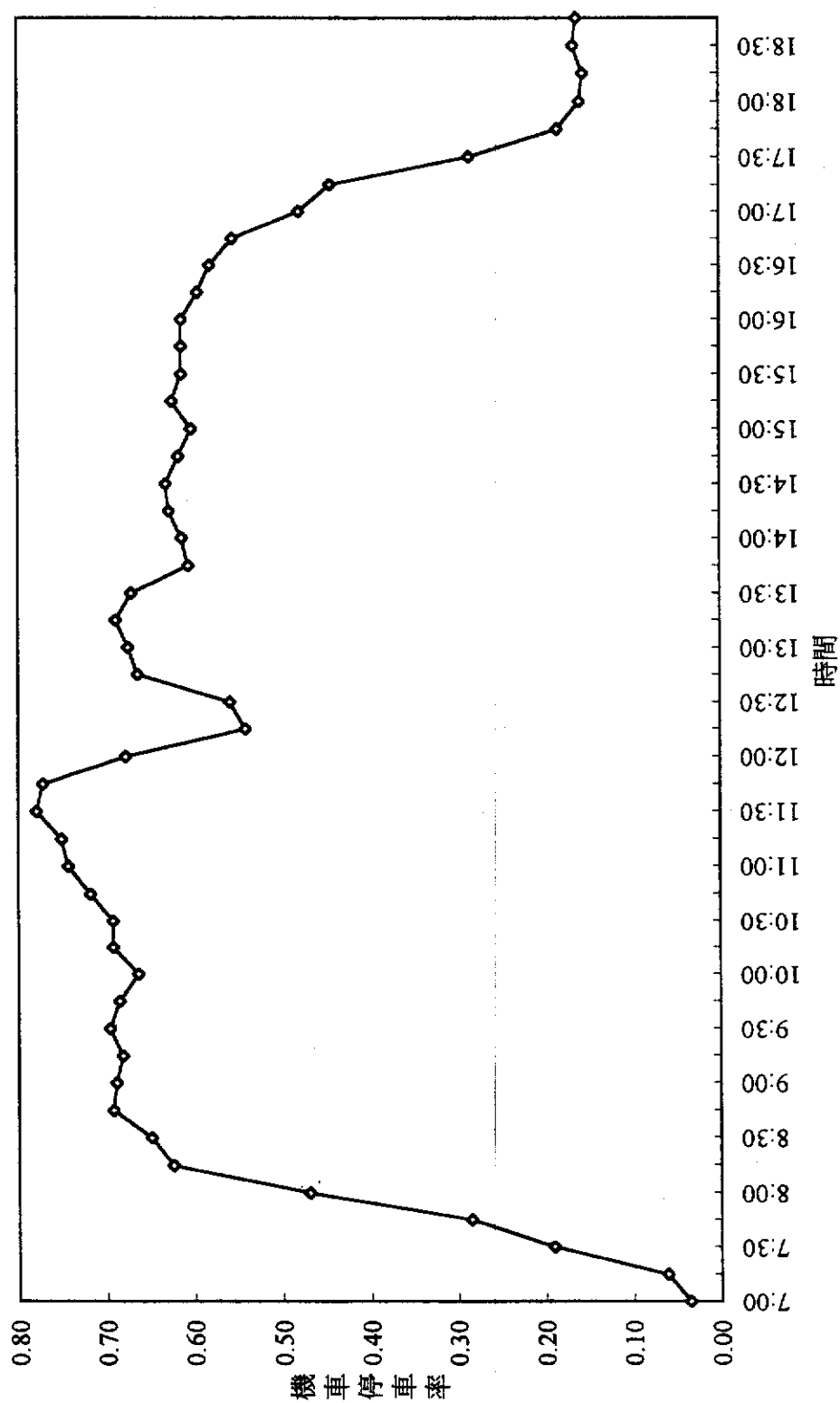
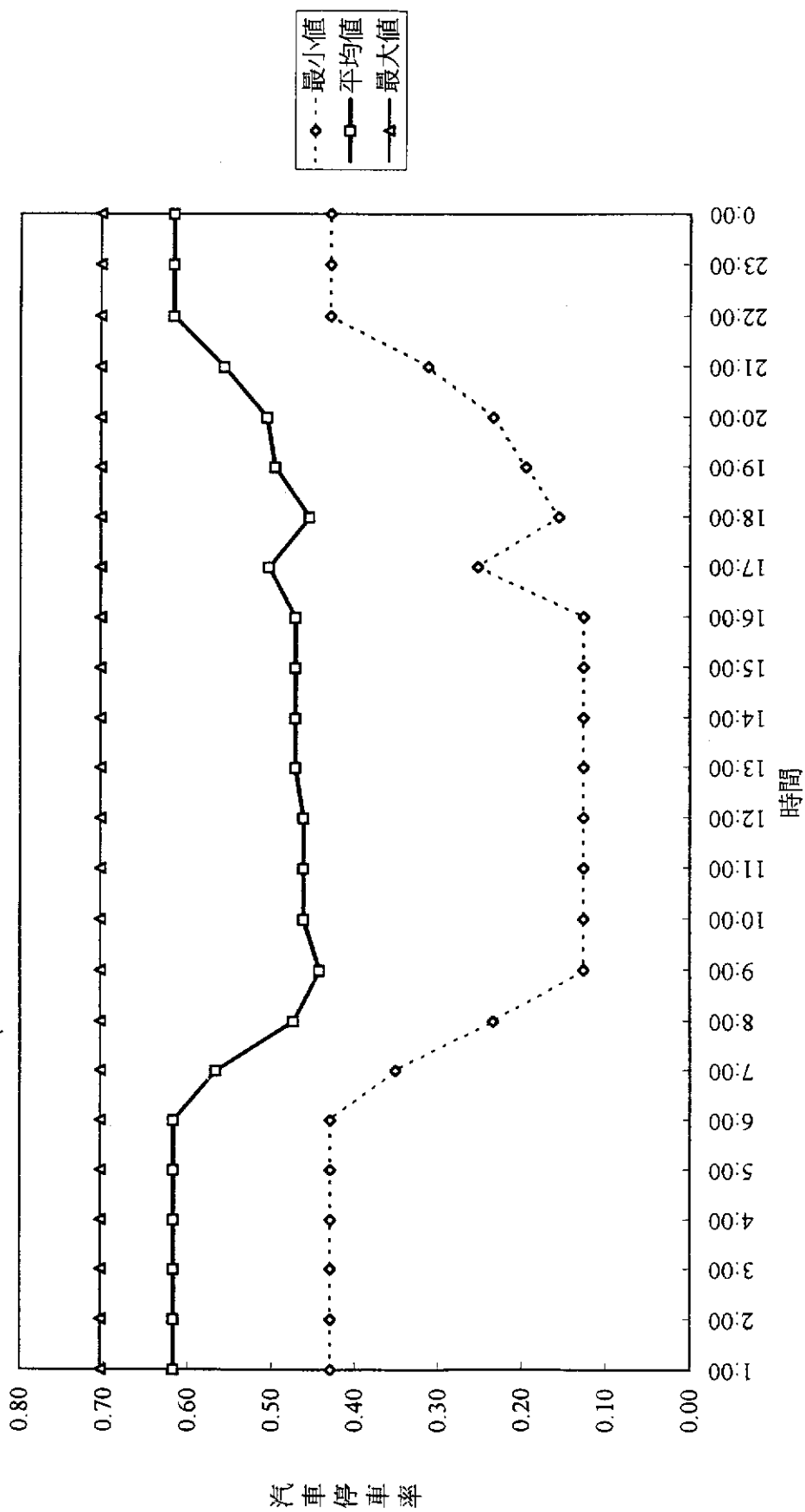


圖 4.7-16 郊區第三種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（家訪）



4.7.6 第四種商業區－市區

一、樣本特性

在台北市區裡，第四種商業區僅見於中正、萬華區，即所謂的西門町一帶，忠孝西路、台北車站周邊、重慶南路一帶也是商四主要分佈的地區。因此本群組所有的樣本均由此地區抽出。

編號 C411 的建築物位於忠孝西路，亦為一知名的國際級觀光飯店；編號 C412 位於峨嵋街，為一家老字號的百貨公司；編號 C413 位於延平南路，為綜合商業大樓，包括美容業、辦公、才藝教室、店面等，相當複雜；編號 C414 位於漢中街，型態上與前者相差不多；編號 C415 則是位於重慶南路，為銀行、辦公混合使用。前列樣本中除 C411 在例假日進行進出訪問調查以外，其他均於平常日執行進出訪問調查，編號 C412 的建築物則兩者皆有進行調查，在此將例假日與平常日的調查結果分別說明如下文。

二、相關調查資料分析～例假日

兩處樣本建築物共訪問了 303 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

（一）旅次目的

由表 4.7-48 旅次目的與型態關連表可以發現，前往該建築物的旅次以專程前往者佔了近七成，而旅次目的中以購物餐飲為主，合計佔有 71 % 以上，其他旅次亦有 16 % 左右的比例。

表 4.7-48 商四市區旅次目的與旅次型態關連表（例假日）

旅次型態 旅次目的	專程旅次		順道旅次		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
上班	1	0.33 %	0	0.00 %	1	0.33 %
洽公	1	0.33 %	0	0.00 %	1	0.33 %
購物	47	15.51 %	32	10.56 %	79	26.07 %
餐飲	96	31.68 %	41	13.53 %	137	45.21 %
休閒	19	6.27 %	15	4.95 %	34	11.22 %
其他	46	15.18 %	5	1.65 %	51	16.83 %
合計	210	69.31 %	93	30.69 %	303	100.00 %

（二）停留時間分佈

由表 4.7-49 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中四分之三以上的旅次停留時間均在一小時以內，其次則為停留一至三小時的旅次，佔有近二成。

表 4.7-49 商四市區旅次型態與停留時間關連表（例假日）

時間分佈 旅次型態	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	171	56.44	32	10.56	6	1.98	1	0.33	210	69.31
順道	60	19.80	28	9.24	4	1.32	1	0.33	93	30.69
合計	231	76.24	60	19.80	10	3.30	2	0.66	303	100.0

註：比例之單位為%。

（三）運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-50 所示，其中使用汽車者佔了約 36 %，而機車的使用者則為約 21 % 的比例。在運具分配上，到達與離開的旅次略有差異，後者有 22 % 的步行旅次。可能與近三成的順道旅次比例有關。

表 4.7-50 商四市區旅次型態與運具選擇關連表（例假日）

旅次型態 運具類別	到達者		離開者		合計	
	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	36	17.82 %	23	22.77 %	59	19.47 %
機車	50	24.75 %	15	14.85 %	65	21.45 %
公共汽車	22	10.89 %	10	9.90 %	32	10.56 %
計程車	25	12.38 %	12	11.88 %	37	12.21 %
自用小汽車	69	34.16 %	41	40.59 %	110	36.30 %
合計	202	66.67 %	101	33.33 %	303	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

（四）共乘型態

由表 4.7-51（到達）與表 4.7-52（離開）之共乘人數與運具分配的比率表，可得到小汽車與機車之乘載率，其中小汽車的乘載率為 1.65，機車的乘載率則為 1.42。由於離開旅次中被接送者的乘載率相當高，連帶提高了離開旅次的整體乘載率。

表 4.7-51 商四市區車輛平均乘載率表（到達）（例假日）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
機車	23	17	0	0	40	1.43
計程車	17	7	1	0	25	1.36
自用小汽車	26	18	1	3	48	1.60
汽車接送	7	11	1	2	21	1.90
機車接送	0	10	0	0	10	2.00
合計	66	63	3	5	137	1.61

表 4.7-52 商四市區車輛平均乘載率表（離開）（例假日）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人以上	合計	乘載率
機車	5	2	0	1	8	1.38
計程車	7	2	2	1	12	1.75
自用小汽車	8	1	2	2	13	1.85
汽車接送	3	11	3	11	28	2.79
機車接送	2	5	0	0	7	1.71
合計	25	21	7	15	68	2.18

(五) 停車型態

受訪者中有 61 人使用汽車，有 48 人使用機車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-53 所示。就汽車使用者而言，停於路邊、建物附設停車場以及公有路外停車場的比例相差不多；而機車則以停於路邊居多。

表 4.7-53 商四市區停車型態分佈（例假日）

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車使 用者的比例	機車使用者停 車之數量	佔全體機車使 用者的比例
建物附設停車場	13	21.3 %	1	2.1 %
鄰近路邊停車位	20	32.8 %	27	56.3 %
私營路外停車場	6	9.8 %	-	-
公有路外停車場	16	26.2 %	-	-
附近空地	4	6.6 %	18	37.5 %
較遠處停車位	2	3.3 %	2	4.2 %
合計	61	100.0 %	48	100.0 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 125 人，佔所有 303 名受訪者的 41.25%，以及 242 名未使用汽車者的 51.65%，詳如表 4.7-54 所示。表中可發現，各種運具中以搭乘朋友轎車的旅次對停車的潛在需求最高。

表 4.7-54 商四市區之潛在停車需求分佈（例假日）

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	32	27	59
機車	13	35	48
公車	19	13	32
計程車	15	22	37
友人汽車接送	38	11	49
友人機車接送	8	9	17
合計	125 51.65 %	117 48.35 %	242

三、相關調查資料分析～平常日

在平常日作進出人旅次訪問調查的四處樣本，共訪問了 447 份問卷，各樣本在問卷中有關旅次目的、停留時間、運具分配、共乘型態、潛在需求以及停車型態等特性之分析如下：

(一) 旅次目的

由表 4.7-55 旅次目的與型態關連表可以發現，前往這幾處工廠的旅次以專程前往者佔了七成以上，而旅次目的中以上學（才藝或補習班）佔有 37 % 以上為最多，其次為餐飲佔有約 18 % 的比例。

表 4.7-55 商四市區旅次目的與旅次型態關連表（平常日）

旅次型態	專程旅次		順道旅次		合計	
旅次目的	數量	比例	數量	比例	數量	比例
自家	4	0.89 %	0	0.00 %	4	0.89 %
上班	47	10.51 %	0	0.00 %	47	10.51 %
洽公	20	4.47 %	3	0.67 %	23	5.15 %
購物	46	10.29 %	31	6.94 %	77	17.23 %
餐飲	51	11.41 %	33	7.38 %	84	18.79 %
休閒	20	4.47 %	18	4.03 %	38	8.50 %
上學	140	31.32 %	28	6.26 %	168	37.58 %
其他	4	0.89 %	2	0.45 %	6	1.34 %
合計	332	74.27 %	115	25.73 %	447	100.00 %

(二) 停留時間分佈

由表 4.7-56 中的停留時間分佈表可發現，在樣本建築物進出的旅次中除了介於三至五小時者較少以外，停留時間或長或短都差不多，以停留一小時內者佔有約一半以上的旅次為最高，其次則為停留一至三小時者佔有約三分之一的比例。

表 4.7-56 商四市區旅次型態與停留時間關連表（平常日）

時間分佈	一小時以內		一至三小時		三至五小時		五小時以上		合計	
旅次型態	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例	數量	比例
專程	169	37.80	109	24.38	7	1.57	47	10.51	332	74.27
順道	72	16.11	39	8.72	3	0.67	1	0.22	115	25.73
合計	241	53.91	148	33.11	10	2.24	48	10.74	447	100.0

註：比例之單位為％。

（三）運具分配

全體受訪者的運具分配率與旅次型態的關係如下表 4.7-57 所示。在運具的使用特性上，到達或離開的受訪者略有差異。前者以機車、公車和自小客三者為多，後者則以步行、機車和公車旅次三者最多。

表 4.7-57 商四市區旅次型態與運具選擇關連表（平常日）

旅次型態	到達者		離開者		合計	
運具類別	數量	比例	數量	比例	數量	比例
步行	71	21.45 %	31	26.72 %	102	22.82 %
腳踏車	1	0.30 %	0	0.00 %	1	0.22 %
機車	97	29.30 %	42	36.21 %	139	31.09 %
公共汽車	51	15.41 %	27	23.28 %	78	17.45 %
計程車	25	7.55 %	5	4.31 %	30	6.71 %
自用小汽車	86	25.98 %	11	9.48 %	97	21.70 %
合計	331	74.05 %	116	25.95 %	447	100.00 %

註：1.機車與自小客的使用者數量包括搭乘他人駕駛之車輛者。

2.到達與離開的運具分配率為個別計算。

（四）共乘型態

由表 4.7-58（到達）與表 4.7-59（離開）之共乘人數與運具分配的比列表，可得到小汽車與機車之乘載率，如將到達與離開的旅次合併計算其乘載率，則小汽車的乘載率為 1.41，機車的乘載率則為 1.15。由表中可發現到達與離開的乘載率略有差異。

(五) 停車型態

受訪者中有 49 人使用機車，119 人使用汽車。其使用停車空間的分佈如下表 4.7-60 所示。機車使用者多將車停於路邊人行道或空地上，而汽車使用者多將車停於公有路外停車場、路邊或空地上。

表 4.7-58 商四市區車輛平均乘載率表（到達）（平常日）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	三人共乘	四人共乘	合計	乘載率
腳踏車	1	0	0	0	1	1.00
機車	61	15	0	1	76	1.20
計程車	16	5	3	1	25	1.56
自小客	28	7	2	3	40	1.50
汽車接送	4	24	6	12	46	2.56
機車接送	1	18	1	0	20	2.00
合計	111	69	12	17	209	1.69

表 4.7-59 商四市區車輛平均乘載率表（離開）（平常日）

運具類別	乘坐一人	二人共乘	合計	乘載率
機車	39	3	42	1.07
計程車	5	0	5	1.00
自用小汽車	9	0	9	1.00
汽車搭載	0	2	2	2.00
合計	53	5	58	1.09

表 4.7-60 商四市區停車型態分佈（平常日）

停車型態	汽車使用者 停車之數量	佔全體汽車使 用者的比例	機車使用者停 車之數量	佔全體機車使 用者的比例
建物附設停車場	7	14.3 %	4	3.4 %
鄰近路邊停車位	11	22.4 %	35	29.4 %
私營路外停車場	6	12.2 %	-	-
公有路外停車場	13	26.5 %	-	-
附近空地	10	20.4 %	78	65.5 %
較遠處停車位	2	4.1 %	2	1.7 %
合計	49	100.0 %	119	100.0 %

(六) 潛在需求

在進出人旅次訪問問卷中之最後一題，乃是請受訪者在自己有汽車而未使用汽車的狀況下，回答在停車方便條件下會使用自用車者共有 178 人，佔所有 447 名受訪者的 39.82%，以及 398 名未使用汽車者的 44.72%，詳如表 4.7-61 所示。表中可發現，騎腳踏車的旅次對停車無潛在需求，但這可能是問卷樣本不足的結果；而騎乘機車以及由朋友接送的旅次則潛在需求較高。

表 4.7-61 商四市區之潛在停車需求分佈（平常日）

目前使用運具	有潛在需求者	無潛在需求者	合計
步行	42	60	102
腳踏車	0	1	1
機車	52	37	89
公共汽車	26	52	78
計程車	13	17	30
汽車接送	36	12	48
機車接送	9	11	20
合計	178 44.72 %	220 55.28 %	398

四、停車產生率分析

本次調查的各樣本累計停車需求如表 4.7-62 所示，表中的「尖峰」乃是以樣本的平均停車產生率分時分佈（詳圖 4.7-17 與圖 4.7-18：例假日部份，以及圖 4.7-19 與 4.7-20：平常日部份）中產生率最高的時段為準；「全日」則是直接累加各時段進入的車輛數除以樓地板面積而得。由圖中可發現商四市區假日的最大停車需求發生在下午 18:30 ~ 18:45 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.23 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.26 輛。相當於每 438 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 382 平方公尺衍生一輛機車停車需求。

至於平常日的部份，最大停車需求發生在上午 10:45 ~ 11:00 間，平均的汽車停車產生率為每 100 平方公尺衍生 0.44 輛；機車則為每 100 平方公尺衍生 0.94 輛，相當於每 226 平方公尺樓地板面積衍生一輛汽車停車的需求，以及每 107 平方公尺衍生一輛機車停車需求。詳細的停車分時曲線分佈圖以及各樣本的平均尖峰停車時段等資料則請參閱附錄二。

表 4.7-62 商四市區之停車產生率

日程		例假日			平常日		
車種	型態	最小值	平均值	最大值	最小值	平均值	最大值
小汽車	尖峰	0.13	0.23	0.33	0.01	0.44	1.55
	全日	3.65	8.39	13.13	1.40	14.69	42.81
機車	尖峰	0.08	0.26	0.45	0.05	0.94	1.81
	全日	2.20	9.76	17.33	8.48	30.51	50.29

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

圖 4.7-17 市區第四種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（平常日）

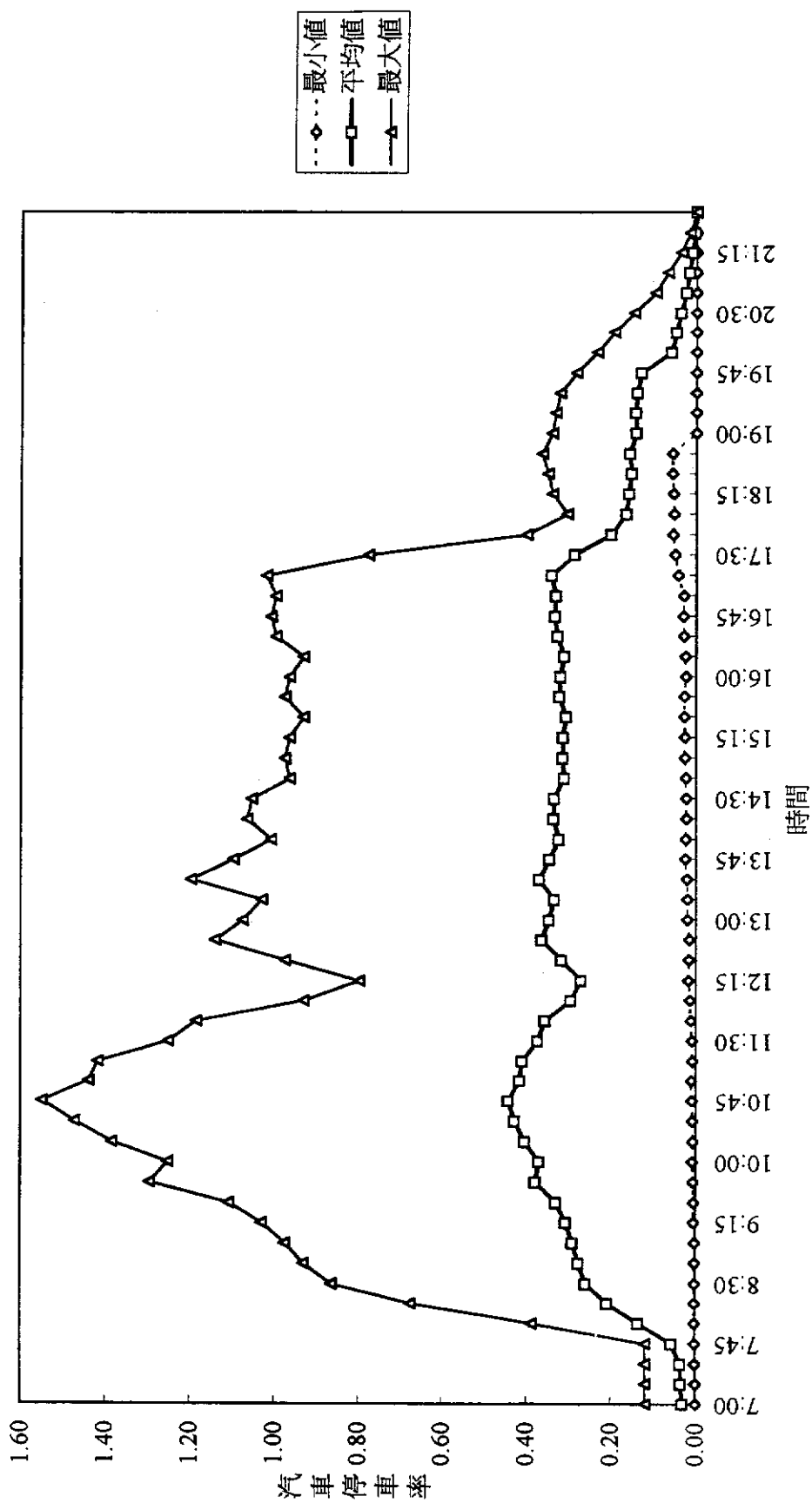


圖 4.7-18 市區第四種商業區機車停車產生率分時分佈圖（平常日）

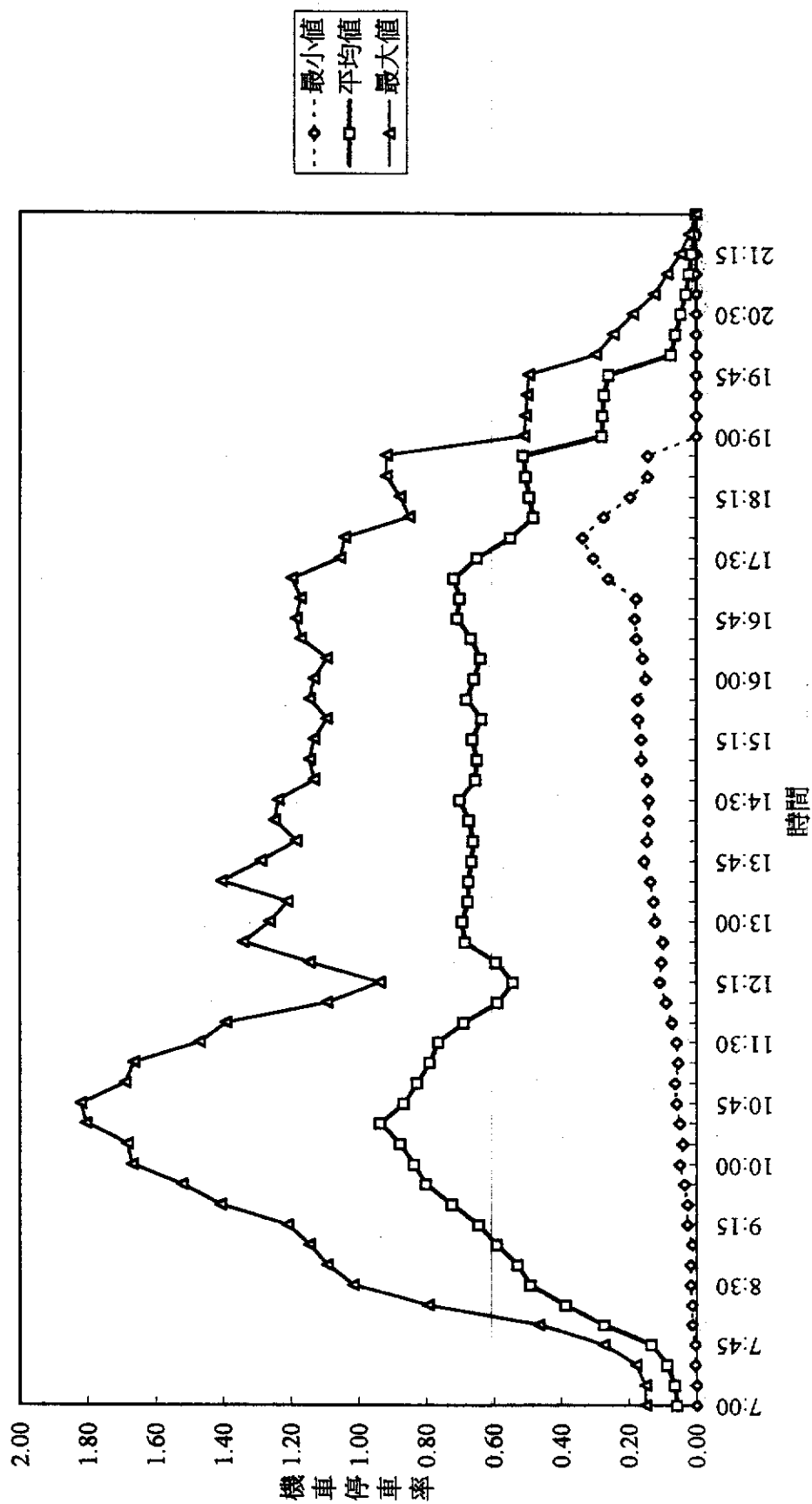


圖 4.7-19 市區第四種商業區汽車停車產生率分時分佈圖（例假日）

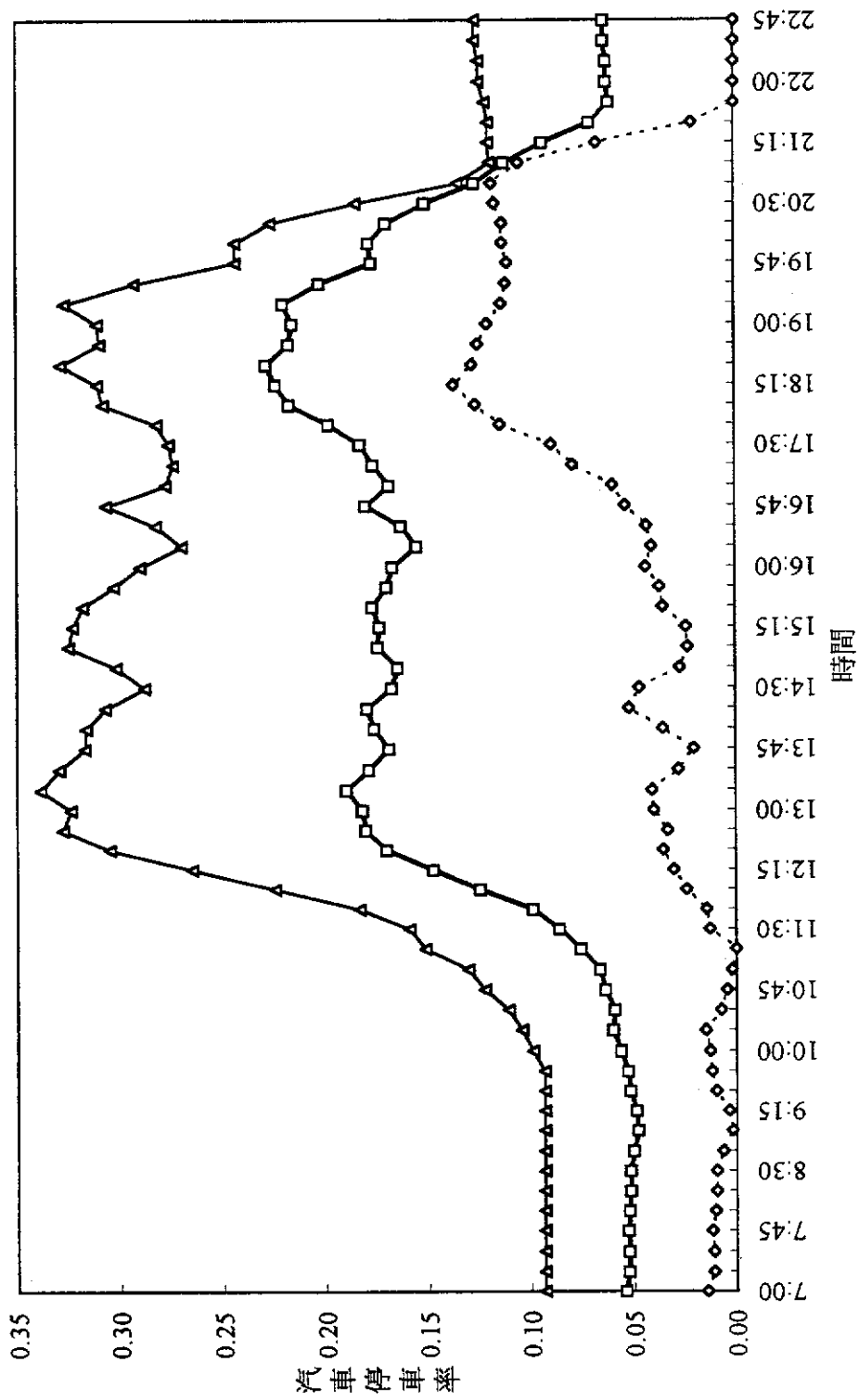
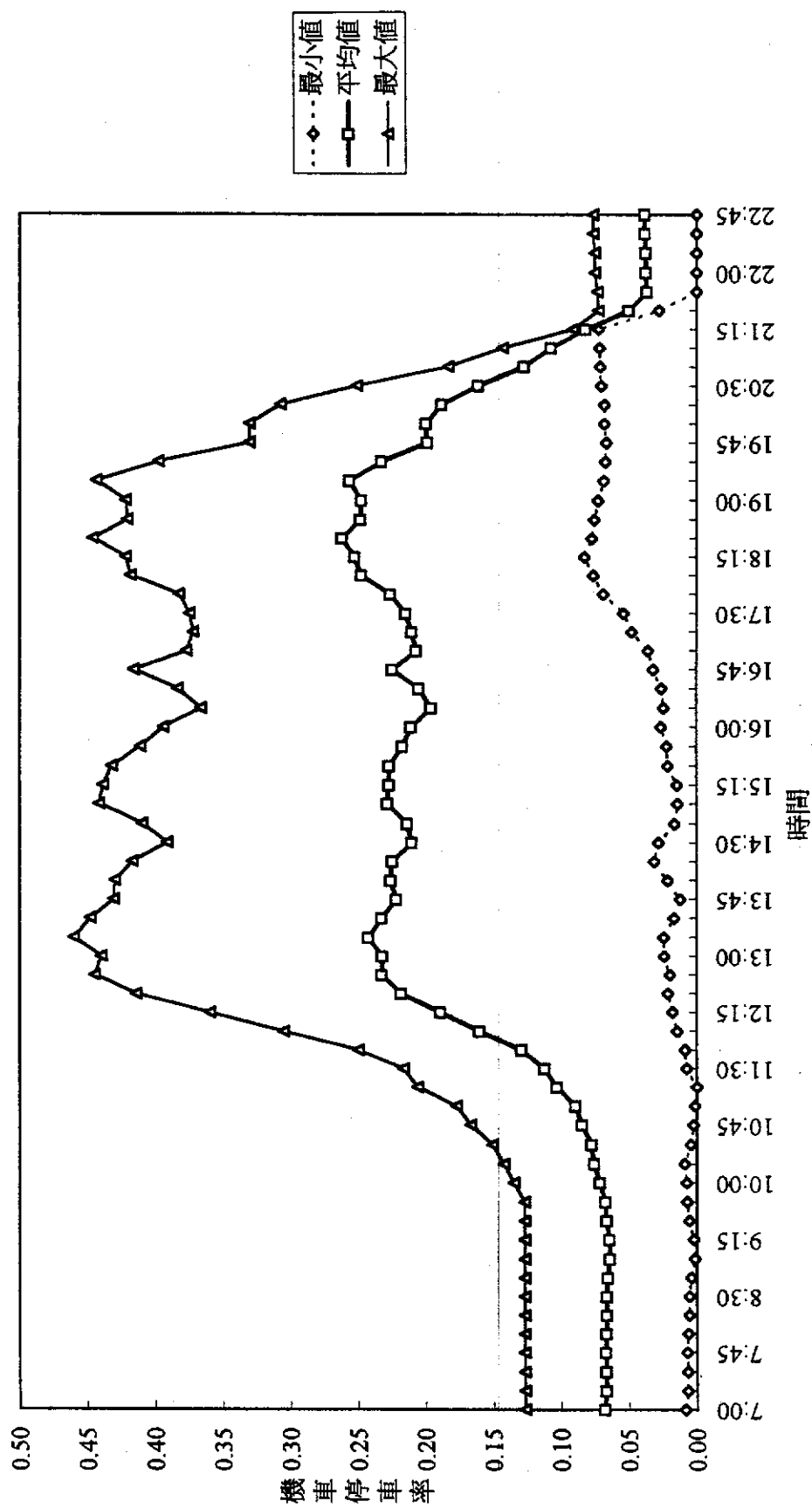


圖 4.7-20 市區第四種商業區機車停車產生率分時分佈圖（例假日）



4.7.7 綜合分析

表 4.7-63 乃是將前面各小節所述之商業區停車產生率彙整而得。由表中可以發現，大多數的群組汽車停車產生率都在每 100 平方公尺一輛以下，機車亦然。其中商三市區在例假日時異軍突起，汽車高達近 4.5 輛，機車更有 6.33 輛的高水準，相較於其在平常日（樣本與例假日所調查者不同）創下的最低水準，更顯突兀。究其原因，商三市區在例假日調查的兩個樣本都是重要的旅次吸引點，一處為知名的海鮮餐廳連鎖店，另一處則是以女性顧客為主要客層的百貨公司（隔壁就是另一家大型的日商百貨公司），能創下如此高的停車產生率亦不足為奇。至於其他群組會有如此低的停車產生率，可能包括下列原因：

- 一、商一的所在位置相當分散，附近又多為住宅區，如無相當程度的開發，很難吸引人潮進出。
- 二、其他樣本多為辦公大樓或是綜合商業大樓，在旅次吸引與停車產生的能力上本就不及假日的餐廳與百貨公司。
- 三、即使同樣是百貨公司（C314 與 C412），由於其所處區位以及行銷策略的不同，仍然會有不同的結果。

表 4.7-63 商業區停車產生率綜合分析表

車種	小汽車		機車	
群組	尖峰	全日	尖峰	全日
商一市區	0.68	13.24	0.65	25.47
商一郊區	0.96	16.42	0.25	4.20
商二市區	0.36	10.64	0.51	16.75
商三市區平日	0.21	8.72	0.29	12.21
商三市區假日	4.45	146.96	6.33	208.86
商三郊區	0.54	11.84	0.78	25.98
商四市區平日	0.44	14.69	0.94	30.51
商四市區假日	0.23	8.39	0.26	9.76

註：停車產生率單位為每 100 平方公尺衍生之輛數。

第五章 停車產生率推估模式

本計畫之目標乃是計畫配合旅次產生率、運具分配、承載率、以及順道旅次等特性，來計算各種土地使用型態的停車產生率。本章即闡述由旅次進出的調查訪問推導停車產生率之過程。

5.1 基本概念

本計畫之使用模式乃是基於下列的基本概念衍生而來：

- 一、建築物的停車需求即來自於使用該建築物的人士。進一步的說法便是該時段的停車需求即由該時段停留在建築物內的人數所產生。
- 二、各時段停留在建築物內人數的變化量即為各時段進出人數的差額。

5.2 模式推導

- 一、由前節第二點所述，若建築物在某一時段結束時停留在內部的人數為 N ，而下一時段進入 C 人，離開 L 人，則在下一時段結束時停留的人數即為 $N + (C - L)$ 人。以下的時段可依此類推。以數列的方式表示即為：

$$N_{i+1} = N_i + (I_i - O_i) \quad (5-1)$$

- 三、假設建築物在調查時段開始前已知其停留人數（一般工、商、辦使用的建築物假設為 0），則調查時間內各時段的停留人數為

$$N_j = \sum_{i=t_0}^j (I_i - O_i) \quad (5-2)$$

式中

N_j 表示在第 j 時段時停留在建築物內的人數；

I_i, O_i 表示在第 i 時段內進、出建築物的人數。

四、假設進出人旅次的運具分配以及各種運具的承載率分佈特性不隨時段變化而改變的話，則該時段停留在建築物內的人數所產生的停車需求即為：

$$PD_{mj} = N_j \times M_m / C_m = \sum_{i=t_0}^j (I_i - O_i) \times M_m / C_m \quad (5-3)$$

式中

PD_{mj} 為運具 m 在第 j 時段的停車需求；

M_m 為進出人旅次對運具 m 的運具分配率；

C_m 為運具 m 之平均乘載率。

將(5-3)式兩邊除以相同的數字（以樓地板面積 F 為例）即得到下式：

$$\frac{PD_{mj}}{F} = \frac{\sum_{i=t_0}^j (I_i - O_i) \times M_m / C_m}{F}$$

將式右邊的 F 移至 $\sum_{i=t_0}^j (I_i - O_i)$ 之內，即可轉換為下式：

$$\begin{aligned} \frac{PD_{mj}}{F} &= \sum_{i=t_0}^j \left(\frac{I_i}{F} - \frac{O_i}{F} \right) \times \frac{M_m}{C_m} \\ PR_{mj} &= \sum_{i=t_0}^j (IR_i - OR_i) \times \frac{M_m}{C_m} \end{aligned} \quad (5-4)$$

式中

PR_{mj} 為運具 m 在第 j 時段的停車產生率；

IR_i, OR_i 分別為各時段進出人旅次的產生率。

經由式(5-4)即可推導出停車產生率以及旅次產生率的關係式。

5.3 基本假設

在前述(5-4)式的推導過程中，有一項相當重要的假設，那就是進出人旅次的運具分配以及各種運具的承載率分佈特性不會隨時段變化而改變。

在此前提之下，最小樣本數須符合下式計算得到之數值：

$$n \geq \frac{Z_{(1-\alpha/2)}^2 \hat{p}(1-\hat{p})}{e^2}$$

若容許誤差 $e=0.05$ 則 $Z=1.96$ 。在本研究中共分為六種運具，因此有六種運具的分配率 \hat{p}_m ，依此計算之後取六者之最大值即為抽樣訪問的最小樣本數。以本研究的問卷統計結果如下表 5.3-1 所示。本次調查中共有風景區、物流中心（假日）、工二郊區、工三市區、商三市區以及商四市區（平日）等六個群組（表中陰影部份）符合最小樣本數的要求。其他尚有工三郊區、商二市區與商四市區（假日）三個群組訪問樣本數接近最小樣本數。

表 5.3-1 各群組訪問最小樣本數與實際樣本數比較表

群組	最小樣本數	實際樣本數	群組	最小樣本數	實際樣本數
基層機關	384	149	工三市區	383	459
公務機關	347	104	工三郊區	341	306
醫療機構	365	100	住一郊區	382	101
郵局	381	106	住三市區	357	149
公用事業	379	52	住三郊區	344	50
文高	290	202	住四市區	343	201
文大	364	103	商一市區	354	150
社教機構	377	113	商一郊區	360	16
風景區	344	836	商二市區	330	304
物流中心假日	361	646	商三市區	356	457
物流中心平日	348	95	商三郊區	371	100
工二市區	355	107	商四市區平日	329	447
工二郊區	370	395	商四市區假日	355	303

第六章 結論與建議

6.1 結論

- 一、本計畫之目標乃是計畫配合旅次產生率、運具分配、承載率、以及順道旅次等特性，來計算各種土地使用型態的停車產生率。本項調查作業即在於透過停車需求的訪問調查，以供評估、檢核、計算各種土地使用的停車產生率之用。
- 二、研究範圍以台北市為調查範圍，土地使用包括住宅區（住一、住二、住三、住四）、商業區（商一、商二、商三、商四）、工業區（工一、工二、工三）、行政區、文教區、風景區與物流中心等。主要的研究對象為在不同的土地使用管制分區下，各建築物之使用特性及其旅次產生率、停車產生率間的關係。但受限於經費與時間等因素，本計畫僅能就台北市 15 種土地使用依市、郊區的不同區分為 20 群組，每一群組抽五個樣本調查。其中行政區與文教區本身就有細分為五種使用，因此造成每一種使用僅有單一樣本。
- 三、在台北市區土地使用的分佈並不平均，如工二的市區全集中在濱江街機場北側一帶，住四郊區則只有景美地區才有，商四僅分佈在傳統的台北市西區等皆是。這種現象是否會導致調查的資料產生偏差，值得探討。
- 四、在台北市真正的「風景區」大多是一大片山林，不僅範圍難以界定，面積難以求得，甚至要鎖定所有的進出口做訪問調查可能都有困難。因此改以現有的遊樂區、公園、動物園等為調查對象。至於樓地板面積則以其佔地面積代替。

- 五、在台北市區並沒有所謂的「物流中心用地」，因此只能用現有的大型量販業者代替。本次調查並選定一家業者兼做平日與例假日的訪問調查，結果發現主要的旅次吸引尖峰都在假日，平常日的顧客數量不多。
- 六、台北市工業區除少數大型工廠以外，有許多都作為汽車保修廠使用，經由調查發現，不同品牌的保修廠其旅次與停車產生率會受其品牌銷售量的影響而有高低變化。
- 七、住宅區中以景美地區的住四郊區停車產生率最高，可能係當地居住密度較高的緣故。而商業區中則以商三市區的例假日最高，主要是因為樣本都是重要的旅次吸引點，如餐廳、百貨等。
- 八、本計畫對潛在的停車需求僅以簡單的問題詢問，並未考慮大眾運輸與停車費率等因素的影響，因此只能說是一種在放任性的停車管制手段下的潛在停車需求。在此種背景下，各種土地使用的潛在停車需求比例大多有將近半數左右。
- 九、經調查各土地使用之停車產生率如表 5.1-1 所示。在小汽車的停車產生率方面，最高者為商四市區在例假日調查的結果（4.45 veh/100m²），最低的則是文大（0.10 veh/100m²）；機車的停車產生率方面，最高者亦為商四市區在例假日調查的結果（6.33 veh/100m²），最低的則是文小（0.03 veh/100m²）。
- 十、本計畫由推估各時段停留在建築物內的人數導出停車產生率與各時段旅次產生率的關係式如下：

$$PR_m = \sum_{i=t_0}^j (IR_i - OR_i) \times \frac{M_m}{C_m} \quad (5-4)$$

式中

PR_{mj} 為運具 m 在第 j 時段的停車產生率；

IR_i, OR_i 分別為各時段進出人旅次的產生率；

M_m 為進出人旅次對運具 m 的運具分配率；

C_m 為運具 m 之平均乘載率。

由各群組的運具分配比例計算最小樣本數的結果，共有風景區、物流中心（假日）、工二郊區、工三市區、商三市區以及商四市區（平日）等六個群組（表中陰影部份）符合最小樣本數的要求。

表 6.1-1 各群組停車產生率彙整表

車種	小汽車		機車	
群組	尖峰	全日	尖峰	全日
基層機關	0.77	22.41	2.38	69.78
公務機關	0.28	8.67	0.31	9.58
醫療機構	0.60	30.28	1.46	73.76
郵局	0.16	4.55	2.11	61.54
公用事業	0.77	23.97	2.37	73.90
文小	0.24	-	0.03	-
文中	0.52	-	0.28	-
文高	0.19	9.96	0.51	26.46
文大	0.10	3.43	0.21	7.20
社教機構	0.12	2.85	2.04	48.51
風景區	0.39	8.40	0.87	16.25
物流中心假日	3.56	127.91	2.77	93.95
物流中心平日	0.28	10.38	0.18	6.88
工二市區	0.32	10.95	0.95	32.44
工二郊區	0.43	16.17	0.33	12.45
工三市區	0.70	19.08	0.39	11.04
工三郊區	1.27	44.84	0.51	18.04
住一郊區	0.54	8.43	0.43	13.3
住二郊區	0.73	11.39	-	-
住三市區	0.85	17.26	0.83	24.86
住三郊區	0.63	13.00	0.23	6.50
住四市區	0.85	15.37	0.48	14.32
住四郊區	1.10	25.77	-	-
商一市區	0.96	14.82	0.65	25.47
商一郊區	2.50	41.71	0.25	4.20
商二市區	0.36	11.78	0.51	16.75
商三市區平日	0.21	8.72	0.29	12.21
商三市區假日	4.45	146.96	6.33	208.86
商三郊區	0.62	12.82	0.78	25.98
商四市區平日	0.44	14.69	0.94	30.51
商四市區假日	0.23	8.39	0.26	9.76

6.2 建議

- 一、本計畫共有 20 群組卻總共僅有 100 個樣本，不但使得調查與統計的資源無法集中，資料的數量也不足。建議往後如經費不足可選擇少數幾種土地使用或是建築物使用型態，提高每一群組的樣本數來執行類似的調查與分析工作。例如專做商業區、住宅區、百貨公司或是大型量販店等。
- 二、對潛在停車需求的調查，建議如樣本數足夠，應在問卷中加入大眾運輸的便利程度以及停車費率的高低等問題，藉由交叉分析使真正的潛在停車需求能具體呈現。
- 三、本次調查有 15 種土地使用分區，雖已涵蓋大部份台北市區的土地使用，但如市場、停車場以及一些特殊用途的用地仍未被選為調查對象，建議在後續的調查工作中逐步納入。
- 四、在台灣地區建築物與土地使用的關係並不單純，因此如僅以土地使用觀點來調查旅次或停車產生率，可能無法真正的計算其停車需求。建議後續的研究工作能以建築物的使用型態作為較為詳盡精密的調查，求取各種建築物使用型態的停車產生率，此種停車產生率才能應用在交通衝擊評估作業中停車位需求的估算上。

參考文獻

- 1.交通部運輸研究所，「基地開發交通衝擊評估及交通建設環境影響評估」，民國八十年七月。
- 2.莊麗珍，「台灣地區基地開發課徵交通衝擊費可行性探討」，中華民國運輸學會第七屆論文研討會，民國八十一年十二月。
- 3.賈凱傑、楊淑貞，「都會區交通衝擊評估審議制度之研究」，中華民國運輸學會第八屆論文研討會，民國八十二年十二月。
- 4.交通部運輸研究所，「基地開發交通衝擊分析順道旅次及多目的旅次探討」，民國八十三年三月。
- 5.Vergil G. Stover & Frank J. Koepke, "Transportation and Land Development", Institute of Transportation Engineers, 1988.
- 6.Institute of Transportation Engineers, "Trip Generation", 5th edition, January 1991.
- 7.Microtrans Corp., "Trip Generation by Microtrans", 5th edition Software.
- 8.Institute of Transportation Engineers, "Parking Generation Rate", 1992.
- 9.交通部運輸研究所，「都會區不同土地使用型態旅次產生率之研究」，民國八十二年十一月。
- 10.Linda Olson Pehlke, "Membership Warehouse Club Trip Generation Study", ITE Journal, 1994.9.
- 11.台北市政府捷運局，「木柵線沿線及車站地區之都市計畫與土地開發規劃及民意調查分析」，民國七十七年六月。
- 12.胡宇戴，「台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，民國七十二年。
- 13.劉淑娟，「台北市停車產生率之研究」，中興大學都市計畫研究所，民國七十九年。
- 14.周龍，「地區性基地開發對鄰近交通運輸系統衝擊之研究」，中興大學都市計畫研究所，民國七十八年。
- 15.台北市政府工務局都計處，「台北市停車產生率之研究」，民國七十九年。
- 16.台北市政府工務局都計處，「台北市離街停車及裝卸空間設置標準之研究」，民國七十九年。
- 17.交通部運輸研究所，「台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」，民國八十四年六月。

附錄一

調查樣本基本資料

各土地使用分區樣本資料

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
EX01	台北市信義區行政中心	信義路五段15號6樓	3	平日 7-18	25025	149		
EX02	外交部	凱達格蘭大道2號	1	平日 7-18	19540.63	100		
EX03	台北市立仁愛醫院	仁愛路四段10號	3	平日 7-23	8133	100		病床 852
EX04	北區郵政管理局	忠孝西路一段114號	9	平日 7-21	10775	106		
EX05	台北自來水事業處南區營業分處	思源路1號	1	平日 7-18	3150	52		
CE01	台北市立陽明山國民小學	仰德大道三段61號	1	平日 7-17	9222.08	0		
CE02	台北市立北政國民中學	指南路三段2巷14號	1	平日 7-18	2870.5	0		
CE03	私立金甌女子高級中學	杭州南路二段1號	2	平日 7-23	17593.08	202		石丸
CE04	私立淡江大學城區部	麗水街18號	4	平日 7-23	12038	103		
CE05	台北市立圖書館總館	建國南路二段125號	3	平日 8-17	19243	113		開館 8:30- 16:30
SA01	明德樂園	至善路	2	例假日 8-18	30000	87		

各土地使用分區樣本資料 (續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
SA02	大湖公園		7	例假日 7-23	126717	149		
SA03	青年公園		10	例假日 7-23	244406	199		
SA04	台北市立動物園	新光路二段 30 號	出入口各 1 處	例假日 8-17	1650000	77(平常) 123(假日)		開園 8:30- 17:00
SA05	台北市 兒童育樂中心	中山北路三段 66 號	2	例假日 8-18	91423	201		開園 8:30- 17:00
L001		安康路 106 巷 37 號	2	例假日 9-23	13017	100		
L002		德行西路 47 號	4	平常日與 例假日 9-23	8500	148		
L003		忠孝東路七段 574 號	2	例假日 9-23	16530	100		
L004		承德路三段 210 號	2	例假日 9-23	7575	100(平常) 95(假日)		
L005			3	例假日 9-23	3637	103		
I211		濱江街 340 巷 5 號	1	平常日 8-18	3306	11		
I212		濱江街 138 號	1	平常日 8-18	1157	32		

各土地使用分區樣本資料(續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
I213		濱江街308號	1	平日 8-18	2150	19		
I214		濱江街246號	1	平日 8-18	1653	31		
I215		濱江街180巷1號	1	平日 8-18	2315	14		
I221		安康路145-1號	1	平日 7-19	1984	50		工廠、員工餐廳
I222		南港路二段51號	1	平日 7-19	44630	102		辦公、廠務
I223		大度路三段190號	1	平日 8-18	3967	50		
I224	北新資訊大樓	忠孝東路六段465、467號	1	平日 7-22	920.742	93		一樓為店面、其它為辦公
I225	新砂谷工業大樓	重陽路221、223號	1	平日 7-20	8699.6	100		辦公
I311	菸酒公賣局 松山菸廠	光復南路133號	1	平日 7-19	78238.22	87		辦公
I312	菸酒公賣局 建國啤酒廠	八德路二段85號	1	平日 7-19	41212	70		
I313	台灣鐵路管理局 台北機廠	東興街36號	1	平日 7-19	52000	100		辦公

各土地使用分區樣本資料 (續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
I314		中山北路三段22號	3	平日 7-19	65259	100		辦公、零售
I315		和平西路三段240號	2	平日 9-21	2958	102		辦公
I321		新明路124號	1	平日 7-19	38240	50		
I322		忠孝東路六段101號	2	平日 8-21	1554	100		
I323		內湖路一段126號	1	平日 8-18	992	55		
I324		內湖路一段 號	1	平日 8-18	2149	50		
I325		內湖路一段732號	1	平日 8-18	992	51		
R121		中社路二段48號、52號	1	訪問	841	12		住宅
R122	陽明山溫泉大樓	湖山路一段14號	3	例假日 7-19	3093.16	101		住宅，地下一樓為餐飲、商店
R123		中山北路七段190巷34-5號	1	訪問	400	1		住宅
R124		舊莊街二段3號	1	訪問	463	1		新竹貨運棧
R125		岡山路32號	1	訪問	400	1		住宅
R221		軍功路150巷2弄2-4號	1	訪問	1026	8		住宅

各土地使用分區樣本資料(續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
R222	雙溪園社區	至善路二段342巷1-2號	1	訪問	348	3		住、辦
R223		中央北路四段30巷10號	2	訪問	643	8		住宅
R224		忠一街五號	1	訪問	1362	10		住家
R225		研究院路三段72號	1	訪問	905	10		一樓為店面、其它為住宅
R311	歌林花園大廈	明水路653-659號	1	訪問	4943	31		住、B1, B2為超市, 尚未使用
R312		松山路615巷6弄8號	1	訪問	3078	30		住、一樓為餐飲、零售
R313		四維路170巷11號	1	訪問	362	4		住宅、零售
R314	民生商業大樓	民生東路三段49-51號	2	平日 7-19	28287.36	149		辦公
R315	國民住宅	環河南路三345號	2	訪問	407	6		住宅
R321		環山路一段63號	1	訪問	773	8		住家、一樓裝潢行
R322		研究院路一段85號	1	訪問	1527	12		一樓為店面、其它為住宅
R323	瑞和園中國	忠誠路二段40巷16、18號	2	訪問	3670.66	50		主要為住宅, 另有辦公、托兒所及牙醫等
R324		文山區恆光街61巷7-9號	1	訪問	2980	20		住家
R325		公館路9號	1	訪問	198	3		住宅、一樓為住宅
R411		忠孝東路四段216巷21號	2	平日 8-22	4328.45	101		住宅、零售、餐廳
R412		永吉路187巷4弄10-16號	1	訪問	1809	16		住宅
R413		梧州街69-70號	2	訪問	350	8		住宅

各土地使用分區樣本資料 (續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
R414	新光人壽大樓	敦化南路 243 號		平日 7-22	14645.26	100		辦公、書店、銀行
R415		民生西路 395 號	1	訪問	464	4		住宅、零售
R421		羅斯福路 291 巷 2 號	1	訪問	249	3		住宅
R422		景興路 116 號	1	訪問	575	4		住宅、美容院(一樓)
R423	台電員工宿舍	景隆街 35 號	2	訪問	1560	20		住宅
R424		羅斯福路六段 25 號	1	訪問	180	3		住宅、藥局
R425		羅斯福路五段 269 巷 17 弄、 12 號	1	訪問	103	1		住宅
C111		西藏路 135-159 號	6	訪問	3073	65		住宅
C112		昌吉街 37 號	1	訪問	300	5		住宅、餐飲
C113	明志大樓	民生東路四段 54 號	5	平日 7-19	53479.92	100		辦公、一樓為郵局及辦公
C114		松山路 281-285 號	2	平日 7-21	1124.96	50		住宅、美容、中醫、花店
C115		潮州街 168 號	2	訪問	387	4		住宅
C121		木新路三段 306-308 號	1	平日 8-20	325.665	16		住宅、餐飲、汽車百貨
C122		立農街一段 263-265 號	1	訪問	1828	15		住宅、一樓為店面
C123		景隆街 44 號	2	訪問	373	4		住宅、零售
C124		社正路 23 號	1	訪問	681	3		牙醫
C125		環山路二段 21 號	1	訪問	796	8		住家，一樓為店面
C211	金品天廈	復興南路 281-287 號	1	平日 7-19	7741.44	54		辦公、商(一樓)

各土地使用分區樣本資料 (續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
C212	鴻儒名園	羅斯福路三段244巷10弄6之1號	1	訪問	1123	6		住宅
C213	聯合世紀辦公大樓	基隆路一段163號	1	平日 7-19	12164.58	50		辦、餐飲、牙醫、零售
C214	大華大樓	松江路75號之一	1	平日 7-19	3866.5	100		辦、銀行、餐飲
C215		忠孝東路二段94號	3	平日 7-19	5224	100		辦、銀行
C311		中山北路二段69號	1	平日 9-23	30240	66		旅館、餐飲
C312		西寧北路7號	1	例假日 11-23	767	100		餐飲
C313	東星大樓	八德路四段660號	1	平日 9-23	10419.6	88		旅館、辦公、銀行、教室
C314		南京西路18號	4	例假日 10-22	13224	152		辦、零售、餐飲
C315		南京東路五段395號	1	平日 7-19	684	51		住、辦、零售
C321	國家財經大樓	民權東路六段160號	1	平日 7-19	10266.2	100		辦公、金融
C322		中央北路一段191號	1	訪問	792	8		住宅；一樓為商店
C323	宏吉大樓	南港路一段287巷4弄8號	1	訪問	2562	19		住宅；一樓為升降機
C324		景文街106號	1	訪問	568	4		住宅、餐飲
C325		中和路一段263號	2	訪問	232	3		住宅；一樓為商店

各土地使用分區樣本資料 (續)

編號	名稱	地址	出入口數	調查時段	樓地板或佔地面積	問卷份數	同意調查	備考
C411		忠孝西路一段 38 號	2	例假日 9-23	30000	102		旅館
C412		峨嵋街 52 號	4	平常日與 例假日 10-22	13224	197(平常) 201(假日)		娛樂 餐飲等
C413	首都企業大樓	延平南路 13 號	2	平常日 8-20	3314.07	92		補習班、美容、店面、 辦公
C414	新銳天下辦公大樓	漢中街 156 號	1	平常日 8-20	2845.8	54		辦公 零售等
C415		重慶南路一段 58 號	2	平常日 7-19*	3555	100		辦公、金融

附錄二

各樣本停車產生率資料整理

附錄二

各樣本停車產生率資料整理

本附錄整理各種土地使用群組之停車產生率資料成為以下三種形式：

- 一、各時段各樣本停車產生率表
（附表壹 至 附表參拾陸）
- 二、各時段各樣本停車產生率圖
（附圖壹 至 附圖參拾伍）
（單一樣本之群組請參考報告本文內之圖表）
- 三、各樣本之最大停車數對樓地板面積之散佈圖
（附圖參拾陸 至 附圖伍拾陸）

附表查 行政區各時段停車發生率統計表

時間	汽車停車率 EX01	汽車停車率 EX02	汽車停車率 EX03	汽車停車率 EX04	汽車停車率 EX05	機車停車率 EX01	機車停車率 EX02	機車停車率 EX03	機車停車率 EX04	機車停車率 EX05
7:00	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.01	0.00	0.09	0.04	0.00
7:15	0.00	0.00	0.12	0.01	0.03	0.01	0.00	0.28	0.09	0.08
7:30	0.02	0.01	0.26	0.01	0.05	0.06	0.01	0.63	0.14	0.16
7:45	0.07	0.01	0.41	0.02	0.15	0.23	0.01	1.00	0.22	0.45
8:00	0.17	0.11	0.58	0.01	0.26	0.52	0.12	1.41	0.18	0.80
8:15	0.31	0.17	0.70	0.02	0.36	0.96	0.19	1.71	0.27	1.11
8:30	0.47	0.21	0.89	0.02	0.43	1.46	0.23	2.16	0.24	1.33
8:45	0.54	0.25	1.23	0.02	0.47	1.67	0.27	2.99	0.24	1.45
9:00	0.60	0.25	1.39	0.02	0.47	1.87	0.28	3.39	0.24	1.44
9:15	0.63	0.25	1.55	0.02	0.48	1.96	0.28	3.76	0.25	1.49
9:30	0.65	0.26	1.68	0.02	0.48	2.04	0.29	4.09	0.29	1.49
9:45	0.67	0.26	1.82	0.03	0.53	2.10	0.29	4.43	0.41	1.63
10:00	0.67	0.27	1.88	0.04	0.55	2.10	0.29	4.58	0.50	1.71
10:15	0.69	0.28	1.98	0.05	0.58	2.15	0.31	4.82	0.61	1.80
10:30	0.71	0.26	1.95	0.05	0.60	2.21	0.29	4.75	0.61	1.84
10:45	0.72	0.26	1.96	0.05	0.59	2.24	0.29	4.77	0.68	1.83
11:00	0.65	0.25	1.89	0.06	0.62	2.03	0.28	4.61	0.77	1.92
11:15	0.58	0.26	1.76	0.06	0.60	1.80	0.29	4.29	0.76	1.84
11:30	0.51	0.26	1.69	0.06	0.56	1.58	0.29	4.11	0.83	1.72
11:45	0.45	0.27	1.62	0.06	0.49	1.41	0.30	3.93	0.78	1.52
12:00	0.47	0.23	1.58	0.06	0.52	1.46	0.26	3.85	0.73	1.60
12:15	0.45	0.22	1.54	0.05	0.50	1.40	0.24	3.75	0.69	1.53
12:30	0.45	0.20	1.47	0.05	0.52	1.39	0.22	3.57	0.71	1.60
12:45	0.43	0.19	1.55	0.06	0.57	1.33	0.21	3.77	0.77	1.76
13:00	0.48	0.19	1.58	0.07	0.64	1.48	0.21	3.84	0.88	1.97
13:15	0.53	0.20	1.64	0.07	0.67	1.66	0.23	4.00	0.94	2.05
13:30	0.55	0.21	1.73	0.08	0.68	1.73	0.23	4.22	0.99	2.11
13:45	0.59	0.21	1.89	0.08	0.69	1.85	0.23	4.62	1.03	2.12
14:00	0.62	0.20	1.92	0.08	0.70	1.94	0.22	4.68	1.02	2.15
14:15	0.68	0.20	1.88	0.08	0.65	2.10	0.22	4.57	1.08	2.01
14:30	0.72	0.21	1.84	0.09	0.68	2.25	0.23	4.48	1.17	2.11
14:45	0.77	0.20	1.85	0.10	0.69	2.38	0.23	4.51	1.28	2.13
15:00	0.75	0.21	1.68	0.10	0.69	2.35	0.23	4.08	1.28	2.13
15:15	0.73	0.21	1.56	0.10	0.69	2.28	0.23	3.81	1.29	2.13
15:30	0.69	0.22	1.50	0.10	0.71	2.15	0.24	3.65	1.32	2.20
15:45	0.68	0.22	1.42	0.10	0.71	2.11	0.24	3.47	1.35	2.19
16:00	0.66	0.22	1.45	0.10	0.77	2.04	0.24	3.54	1.33	2.37
16:15	0.64	0.23	1.46	0.10	0.73	1.98	0.25	3.55	1.29	2.25
16:30	0.60	0.22	1.42	0.10	0.69	1.88	0.25	3.47	1.29	2.13
16:45	0.57	0.21	1.37	0.10	0.64	1.76	0.23	3.33	1.25	1.99
17:00	0.48	0.20	1.42	0.10	0.66	1.49	0.22	3.47	1.25	2.04
17:15	0.41	0.17	1.52	0.09	0.64	1.26	0.19	3.71	1.18	1.97
17:30	0.27	0.12	1.62	0.09	0.61	0.83	0.13	3.93	1.15	1.89
17:45	0.09	0.08	1.74	0.09	0.58	0.28	0.09	4.24	1.19	1.80
18:00	0.00	0.00	1.77	0.10	0.00	0.00	0.00	4.32	1.31	0.00
18:15	0.00	0.00	1.84	0.11	0.00	0.00	0.00	4.49	1.47	0.00
18:30	0.00	0.00	1.85	0.12	0.00	0.00	0.00	4.50	1.55	0.00
18:45	0.00	0.00	1.80	0.13	0.00	0.00	0.00	4.37	1.68	0.00
19:00	0.00	0.00	1.79	0.14	0.00	0.00	0.00	4.35	1.81	0.00
19:15	0.00	0.00	1.77	0.16	0.00	0.00	0.00	4.32	2.04	0.00
19:30	0.00	0.00	1.76	0.16	0.00	0.00	0.00	4.28	2.11	0.00
19:45	0.00	0.00	1.77	0.15	0.00	0.00	0.00	4.31	1.93	0.00
20:00	0.00	0.00	1.73	0.15	0.00	0.00	0.00	4.21	1.91	0.00
20:15	0.00	0.00	1.75	0.14	0.00	0.00	0.00	4.26	1.86	0.00
20:30	0.00	0.00	1.73	0.13	0.00	0.00	0.00	4.21	1.64	0.00
20:45	0.00	0.00	1.71	0.13	0.00	0.00	0.00	4.18	1.68	0.00
21:00	0.00	0.00	1.73	0.12	0.00	0.00	0.00	4.20	1.60	0.00
21:15	0.00	0.00	1.74	0.12	0.00	0.00	0.00	4.24	1.49	0.00
21:30	0.00	0.00	1.80	0.11	0.00	0.00	0.00	4.39	1.48	0.00
21:45	0.00	0.00	1.81	0.11	0.00	0.00	0.00	4.42	1.37	0.00
22:00	0.00	0.00	1.88	0.00	0.00	0.00	0.00	4.58	0.00	0.00
22:15	0.00	0.00	1.94	0.00	0.00	0.00	0.00	4.73	0.00	0.00
22:30	0.00	0.00	1.95	0.00	0.00	0.00	0.00	4.76	0.00	0.00
22:45	0.00	0.00	1.97	0.00	0.00	0.00	0.00	4.79	0.00	0.00

附表貳 文教區樣本建物各時段旅次暨停車發生率統計表

時間	旅次發生率		汽車停車率		汽車停車率		機車停車率		機車停車率	
	CE01	CE02	CE03	CE04	CE05	CE03	CE04	CE05	CE03	CE05
6:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6:45	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7:00	0.01	0.02	0.06	0.02	0.03	0.17	0.03	0.52	0.03	0.52
7:15	0.03	0.05	0.16	0.02	0.03	0.41	0.04	0.52	0.04	0.52
7:30	0.06	0.07	0.17	0.03	0.03	0.44	0.05	0.52	0.05	0.52
7:45	0.07	0.07	0.17	0.03	0.03	0.45	0.07	0.52	0.07	0.52
8:00	0.07	0.08	0.17	0.04	0.03	0.45	0.09	0.52	0.09	0.52
8:15	0.08	0.08	0.17	0.04	0.03	0.46	0.09	0.52	0.09	0.52
8:30	0.08	0.08	0.17	0.05	0.03	0.46	0.10	0.52	0.10	0.52
8:45	0.08	0.08	0.17	0.05	0.03	0.46	0.10	0.52	0.10	0.52
9:00	0.08	0.08	0.17	0.05	0.04	0.46	0.10	0.71	0.10	0.71
9:15	0.08	0.08	0.17	0.05	0.06	0.46	0.10	0.98	0.10	0.98
9:30	0.08	0.08	0.17	0.05	0.07	0.46	0.11	1.13	0.11	1.13
9:45	0.08	0.08	0.17	0.05	0.07	0.46	0.11	1.21	0.11	1.21
10:00	0.08	0.08	0.17	0.05	0.08	0.46	0.11	1.31	0.11	1.31
10:15	0.08	0.08	0.17	0.05	0.08	0.46	0.11	1.39	0.11	1.39
10:30	0.08	0.08	0.17	0.06	0.09	0.46	0.12	1.52	0.12	1.52
10:45	0.08	0.08	0.17	0.05	0.09	0.46	0.11	1.55	0.11	1.55
11:00	0.08	0.08	0.17	0.06	0.09	0.46	0.12	1.54	0.12	1.54
11:15	0.08	0.08	0.17	0.05	0.09	0.46	0.11	1.54	0.11	1.54
11:30	0.08	0.08	0.17	0.04	0.09	0.46	0.09	1.53	0.09	1.53
11:45	0.08	0.08	0.17	0.03	0.08	0.46	0.07	1.43	0.07	1.43
12:00	0.07	0.08	0.17	0.03	0.08	0.46	0.05	1.33	0.05	1.33
12:15	0.07	0.08	0.17	0.03	0.08	0.46	0.06	1.28	0.06	1.28
12:30	0.07	0.08	0.17	0.03	0.07	0.45	0.07	1.26	0.07	1.26
12:45	0.07	0.08	0.17	0.04	0.07	0.45	0.09	1.27	0.09	1.27
13:00	0.07	0.08	0.17	0.05	0.08	0.45	0.10	1.31	0.10	1.31
13:15	0.07	0.08	0.17	0.05	0.09	0.45	0.11	1.46	0.11	1.46
13:30	0.07	0.08	0.17	0.06	0.09	0.45	0.12	1.60	0.12	1.60
13:45	0.07	0.08	0.17	0.06	0.10	0.45	0.13	1.75	0.13	1.75
14:00	0.07	0.08	0.17	0.06	0.11	0.45	0.13	1.84	0.13	1.84
14:15	0.07	0.08	0.17	0.06	0.12	0.46	0.14	2.01	0.14	2.01
14:30	0.07	0.08	0.17	0.07	0.12	0.45	0.14	2.04	0.14	2.04
14:45	0.07	0.08	0.17	0.07	0.12	0.45	0.14	1.99	0.14	1.99
15:00	0.07	0.08	0.17	0.07	0.11	0.45	0.14	1.88	0.14	1.88
15:15	0.07	0.08	0.17	0.07	0.10	0.46	0.14	1.78	0.14	1.78
15:30	0.07	0.08	0.17	0.06	0.10	0.45	0.13	1.65	0.13	1.65
15:45	0.06	0.08	0.17	0.07	0.08	0.45	0.14	1.44	0.14	1.44
16:00	0.01	0.07	0.17	0.06	0.07	0.45	0.14	1.19	0.14	1.19
16:15	0.01	0.03	0.17	0.06	0.05	0.45	0.13	0.88	0.13	0.88
16:30	0.00	0.02	0.17	0.05	0.03	0.45	0.11	0.50	0.11	0.50
16:45	0.00	0.01	0.19	0.04	0.00	0.51	0.09	0.00	0.09	0.00
17:00	0.00	0.01	0.14	0.04	0.00	0.37	0.09	0.00	0.09	0.00
17:15	0.00	0.01	0.16	0.04	0.00	0.44	0.09	0.00	0.09	0.00
17:30	0.00	0.01	0.17	0.05	0.00	0.46	0.10	0.00	0.10	0.00
17:45	0.00	0.01	0.18	0.06	0.00	0.47	0.12	0.00	0.12	0.00
18:00	0.00	0.00	0.18	0.07	0.00	0.47	0.15	0.00	0.15	0.00
18:15	0.00	0.00	0.18	0.08	0.00	0.47	0.17	0.00	0.17	0.00
18:30	0.00	0.00	0.17	0.09	0.00	0.46	0.19	0.00	0.19	0.00
18:45	0.00	0.00	0.17	0.10	0.00	0.46	0.20	0.00	0.20	0.00
19:00	0.00	0.00	0.17	0.10	0.00	0.46	0.21	0.00	0.21	0.00
19:15	0.00	0.00	0.17	0.10	0.00	0.46	0.21	0.00	0.21	0.00
19:30	0.00	0.00	0.17	0.10	0.00	0.45	0.21	0.00	0.21	0.00
19:45	0.00	0.00	0.17	0.10	0.00	0.44	0.21	0.00	0.21	0.00
20:00	0.00	0.00	0.17	0.10	0.00	0.44	0.20	0.00	0.20	0.00
20:15	0.00	0.00	0.16	0.09	0.00	0.42	0.19	0.00	0.19	0.00
20:30	0.00	0.00	0.15	0.08	0.00	0.41	0.17	0.00	0.17	0.00
20:45	0.00	0.00	0.15	0.08	0.00	0.39	0.16	0.00	0.16	0.00
21:00	0.00	0.00	0.14	0.07	0.00	0.36	0.14	0.00	0.14	0.00
21:15	0.00	0.00	0.13	0.06	0.00	0.35	0.12	0.00	0.12	0.00
21:30	0.00	0.00	0.13	0.03	0.00	0.35	0.07	0.00	0.07	0.00
21:45	0.00	0.00	0.13	0.01	0.00	0.35	0.02	0.00	0.02	0.00
22:00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00
22:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:45	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.03	0.00	0.03	0.00

附表參 風景區各時段停車發生率統計表（汽車）

時間	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率
	SA01	SA02	SA03	SA04	SA05	最小值	平均值	最大值
7:00	0.00	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02
7:15	0.00	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02
7:30	0.00	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02
7:45	0.00	0.01	0.02	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02
8:00	0.00	0.02	0.02	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02
8:15	0.00	0.04	0.02	0.01	0.00	0.00	0.02	0.04
8:30	0.00	0.05	0.02	0.01	0.00	0.00	0.02	0.05
8:45	0.01	0.06	0.02	0.02	0.00	0.00	0.02	0.06
9:00	0.01	0.06	0.02	0.02	0.01	0.01	0.03	0.06
9:15	0.05	0.07	0.03	0.02	0.01	0.01	0.03	0.07
9:30	0.09	0.07	0.02	0.02	0.02	0.02	0.05	0.09
9:45	0.12	0.07	0.02	0.03	0.03	0.02	0.06	0.12
10:00	0.15	0.07	0.02	0.03	0.05	0.02	0.06	0.15
10:15	0.17	0.07	0.03	0.03	0.05	0.03	0.07	0.17
10:30	0.19	0.07	0.03	0.04	0.06	0.03	0.08	0.19
10:45	0.20	0.08	0.03	0.04	0.06	0.03	0.08	0.20
11:00	0.25	0.06	0.03	0.04	0.07	0.03	0.09	0.25
11:15	0.27	0.06	0.03	0.04	0.07	0.03	0.10	0.27
11:30	0.28	0.06	0.03	0.04	0.08	0.03	0.10	0.28
11:45	0.30	0.06	0.03	0.05	0.09	0.03	0.11	0.30
12:00	0.33	0.05	0.03	0.05	0.10	0.03	0.11	0.33
12:15	0.36	0.05	0.03	0.05	0.11	0.03	0.12	0.36
12:30	0.38	0.05	0.03	0.05	0.13	0.03	0.13	0.38
12:45	0.43	0.05	0.03	0.05	0.14	0.03	0.14	0.43
13:00	0.45	0.06	0.03	0.05	0.16	0.03	0.15	0.45
13:15	0.45	0.06	0.03	0.05	0.17	0.03	0.15	0.45
13:30	0.43	0.05	0.03	0.05	0.19	0.03	0.15	0.43
13:45	0.41	0.06	0.03	0.05	0.22	0.03	0.15	0.41
14:00	0.39	0.06	0.04	0.05	0.24	0.04	0.15	0.39
14:15	0.36	0.06	0.04	0.05	0.25	0.04	0.15	0.36
14:30	0.37	0.05	0.04	0.04	0.27	0.04	0.15	0.37
14:45	0.35	0.06	0.04	0.04	0.28	0.04	0.15	0.35
15:00	0.33	0.06	0.04	0.04	0.28	0.04	0.15	0.33
15:15	0.29	0.06	0.04	0.03	0.27	0.03	0.14	0.29
15:30	0.25	0.05	0.04	0.03	0.26	0.03	0.12	0.26
15:45	0.23	0.05	0.03	0.02	0.23	0.02	0.11	0.23
16:00	0.19	0.05	0.03	0.01	0.19	0.01	0.09	0.19
16:15	0.12	0.04	0.03	0.00	0.15	0.00	0.07	0.15
16:30	0.09	0.04	0.02	0.00	0.11	0.00	0.05	0.11
16:45	0.06	0.05	0.02	0.00	0.10	0.00	0.04	0.10
17:00	0.03	0.04	0.01	0.00	0.10	0.00	0.04	0.10
17:15	0.01	0.03	0.01	0.00	0.10	0.00	0.03	0.10
17:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.10	0.00	0.03	0.10
17:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.10	0.00	0.03	0.10
18:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
18:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
18:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
18:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
19:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
19:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
19:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
19:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
20:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
20:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
20:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
20:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.03
21:00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02
21:15	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02
21:30	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02
21:45	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02
22:00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02
22:15	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02
22:30	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02
22:45	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02

附表肆 風景區各時段停車發生率統計表（機車）

時間	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率
	SA01	SA02	SA03	SA04	SA05	最小值	平均值	最大值
7:00	0.00	0.00	0.05	0.01	0.00	0.00	0.01	0.05
7:15	0.00	0.00	0.05	0.01	0.00	0.00	0.01	0.05
7:30	0.00	0.00	0.05	0.01	0.00	0.00	0.01	0.05
7:45	0.00	0.01	0.06	0.01	0.00	0.00	0.01	0.06
8:00	0.00	0.02	0.06	0.01	0.00	0.00	0.02	0.06
8:15	0.00	0.05	0.06	0.01	0.00	0.00	0.02	0.06
8:30	0.01	0.05	0.06	0.02	0.00	0.00	0.03	0.06
8:45	0.01	0.06	0.06	0.02	0.00	0.00	0.03	0.06
9:00	0.03	0.07	0.06	0.02	0.00	0.00	0.04	0.07
9:15	0.09	0.07	0.06	0.03	0.01	0.01	0.05	0.09
9:30	0.17	0.08	0.06	0.03	0.02	0.02	0.07	0.17
9:45	0.24	0.08	0.06	0.04	0.03	0.03	0.09	0.24
10:00	0.28	0.08	0.06	0.04	0.03	0.03	0.10	0.28
10:15	0.33	0.08	0.06	0.04	0.04	0.04	0.11	0.33
10:30	0.37	0.08	0.06	0.05	0.04	0.04	0.12	0.37
10:45	0.39	0.08	0.06	0.05	0.05	0.05	0.13	0.39
11:00	0.48	0.06	0.06	0.05	0.05	0.05	0.14	0.48
11:15	0.52	0.07	0.07	0.06	0.05	0.05	0.15	0.52
11:30	0.54	0.07	0.06	0.06	0.06	0.06	0.16	0.54
11:45	0.58	0.07	0.06	0.06	0.07	0.06	0.17	0.58
12:00	0.65	0.05	0.06	0.06	0.07	0.05	0.18	0.65
12:15	0.69	0.05	0.06	0.06	0.08	0.05	0.19	0.69
12:30	0.74	0.05	0.06	0.07	0.09	0.05	0.20	0.74
12:45	0.84	0.06	0.06	0.07	0.10	0.06	0.23	0.84
13:00	0.86	0.06	0.07	0.07	0.12	0.06	0.23	0.86
13:15	0.87	0.06	0.07	0.07	0.13	0.06	0.24	0.87
13:30	0.84	0.05	0.07	0.07	0.14	0.05	0.23	0.84
13:45	0.79	0.06	0.08	0.07	0.16	0.06	0.23	0.79
14:00	0.75	0.06	0.08	0.06	0.18	0.06	0.23	0.75
14:15	0.71	0.06	0.09	0.06	0.19	0.06	0.22	0.71
14:30	0.71	0.06	0.09	0.06	0.20	0.06	0.22	0.71
14:45	0.68	0.06	0.09	0.05	0.20	0.05	0.22	0.68
15:00	0.63	0.06	0.10	0.05	0.21	0.05	0.21	0.63
15:15	0.56	0.06	0.10	0.04	0.20	0.04	0.19	0.56
15:30	0.48	0.05	0.09	0.03	0.19	0.03	0.17	0.48
15:45	0.44	0.06	0.07	0.02	0.17	0.02	0.15	0.44
16:00	0.37	0.05	0.06	0.01	0.14	0.01	0.13	0.37
16:15	0.24	0.04	0.06	0.00	0.11	0.00	0.09	0.24
16:30	0.18	0.04	0.05	0.00	0.08	0.00	0.07	0.18
16:45	0.11	0.05	0.05	0.00	0.07	0.00	0.06	0.11
17:00	0.05	0.04	0.03	0.00	0.07	0.00	0.04	0.07
17:15	0.01	0.04	0.02	0.00	0.07	0.00	0.03	0.07
17:30	0.00	0.03	0.01	0.00	0.07	0.00	0.02	0.07
17:45	0.00	0.03	0.01	0.00	0.07	0.00	0.02	0.07
18:00	0.00	0.03	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
18:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
18:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
18:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:15	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:30	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:45	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00

附表伍 物流中心假日各時段停車發生率統計表（汽車）

時間	平常日		假 日							
	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率	汽車停車率
	LO04	LO01	LO02	LO03	LO04	LO05	最小值	平均值	最大值	
7:00	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
7:15	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
7:30	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
7:45	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
8:00	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
8:15	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
8:30	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
8:45	0.00	0.69	2.13	0.04	0.60	0.00	0.00	0.69	2.13	
9:00	0.00	0.64	2.13	0.04	0.60	0.23	0.04	0.73	2.13	
9:15	0.00	0.75	2.15	0.04	0.65	0.58	0.04	0.83	2.15	
9:30	0.00	0.87	2.53	0.08	0.70	0.98	0.08	1.03	2.53	
9:45	0.00	0.90	2.65	0.14	0.85	1.26	0.14	1.16	2.65	
10:00	0.02	0.97	2.72	0.20	0.97	1.37	0.20	1.25	2.72	
10:15	0.06	1.07	2.87	0.25	1.16	1.63	0.25	1.40	2.87	
10:30	0.08	1.08	1.99	0.30	1.05	2.03	0.30	1.29	2.03	
10:45	0.12	1.17	2.10	0.38	1.07	2.64	0.38	1.47	2.64	
11:00	0.16	1.22	2.13	0.39	0.99	3.02	0.39	1.55	3.02	
11:15	0.20	1.25	2.16	0.37	0.96	3.05	0.37	1.56	3.05	
11:30	0.21	1.37	2.07	0.36	1.11	3.23	0.36	1.63	3.23	
11:45	0.21	1.38	1.94	0.37	1.04	3.14	0.37	1.57	3.14	
12:00	0.21	1.28	1.79	0.25	1.13	3.33	0.25	1.56	3.33	
12:15	0.22	1.19	1.75	0.09	1.26	3.52	0.09	1.56	3.52	
12:30	0.19	1.04	1.71	0.00	1.49	3.61	0.00	1.57	3.61	
12:45	0.19	0.80	1.62	0.02	1.46	3.75	0.02	1.53	3.75	
13:00	0.20	0.59	1.70	0.03	1.54	3.91	0.03	1.55	3.91	
13:15	0.22	0.59	1.82	0.01	1.62	4.62	0.01	1.73	4.62	
13:30	0.25	0.67	2.04	0.09	1.60	4.92	0.09	1.87	4.92	
13:45	0.23	0.75	2.27	0.19	1.79	5.37	0.19	2.07	5.37	
14:00	0.24	0.92	2.44	0.31	2.09	5.84	0.31	2.32	5.84	
14:15	0.26	1.11	2.62	0.36	2.40	6.41	0.36	2.58	6.41	
14:30	0.26	1.32	2.90	0.39	2.48	7.10	0.39	2.84	7.10	
14:45	0.24	1.47	3.10	0.63	2.64	7.39	0.63	3.05	7.39	
15:00	0.24	1.64	3.58	0.76	2.88	7.51	0.76	3.27	7.51	
15:15	0.24	1.78	3.73	0.84	3.10	8.16	0.84	3.52	8.16	
15:30	0.22	1.47	3.90	0.91	3.15	8.35	0.91	3.56	8.35	
15:45	0.25	1.34	3.99	0.87	3.17	8.45	0.87	3.56	8.45	
16:00	0.26	1.32	3.93	0.94	3.33	8.23	0.94	3.55	8.23	
16:15	0.28	1.18	3.94	0.75	3.16	8.31	0.75	3.47	8.31	
16:30	0.27	1.03	3.94	0.60	3.18	8.61	0.60	3.47	8.61	
16:45	0.26	0.85	4.00	0.48	3.29	8.91	0.48	3.51	8.91	
17:00	0.26	0.66	3.86	0.43	3.23	8.91	0.43	3.42	8.91	
17:15	0.26	0.53	3.68	0.47	3.55	8.69	0.47	3.38	8.69	
17:30	0.27	0.46	3.32	0.45	3.34	8.82	0.45	3.28	8.82	
17:45	0.27	0.36	3.20	0.41	2.99	8.19	0.36	3.03	8.19	
18:00	0.26	0.38	3.00	0.43	2.71	7.95	0.38	2.89	7.95	
18:15	0.24	0.31	2.79	0.49	2.53	7.59	0.31	2.74	7.59	
18:30	0.24	0.30	2.60	0.50	2.22	7.58	0.30	2.64	7.58	
18:45	0.21	0.29	2.45	0.46	2.12	7.53	0.29	2.57	7.53	
19:00	0.19	0.31	2.21	0.49	2.04	7.51	0.31	2.51	7.51	
19:15	0.20	0.33	2.26	0.51	1.93	7.69	0.33	2.54	7.69	
19:30	0.23	0.38	2.13	0.60	1.82	7.61	0.38	2.51	7.61	
19:45	0.23	0.39	2.06	0.65	1.66	7.98	0.39	2.55	7.98	
20:00	0.23	0.41	2.03	0.72	1.72	7.99	0.41	2.57	7.99	
20:15	0.23	0.58	2.02	0.74	1.54	7.44	0.58	2.46	7.44	
20:30	0.20	0.66	1.88	0.68	1.43	6.71	0.66	2.27	6.71	
20:45	0.18	0.65	1.72	0.62	1.04	6.07	0.62	2.02	6.07	
21:00	0.16	0.59	1.56	0.60	0.51	6.05	0.51	1.86	6.05	
21:15	0.13	0.55	1.40	0.52	0.05	6.03	0.05	1.71	6.03	
21:30	0.10	0.39	1.04	0.55	0.00	6.00	0.00	1.60	6.00	
21:45	0.10	0.31	0.78	0.55	0.00	5.98	0.00	1.52	5.98	
22:00	0.10	0.24	0.46	0.55	0.00	5.92	0.00	1.44	5.92	
22:15	0.10	0.12	0.08	0.55	0.00	5.92	0.00	1.34	5.92	
22:30	0.10	0.04	0.00	0.55	0.00	5.92	0.00	1.30	5.92	
22:45	0.10	0.00	0.00	0.55	0.00	5.92	0.00	1.29	5.92	

附表陸 物流中心假日各時段停車發生率統計表（機車）

時間	平常日	假 日							
	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率	機車停車率
	LO04	LO01	LO02	LO03	LO04	LO05	最小值	平均值	最大值
7:00	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
7:15	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
7:30	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
7:45	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
8:00	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
8:15	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
8:30	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
8:45	0.00	0.35	2.31	0.02	1.06	0.00	0.00	0.75	2.31
9:00	0.00	0.33	2.31	0.02	1.06	0.07	0.02	0.76	2.31
9:15	0.00	0.38	2.33	0.02	1.16	0.18	0.02	0.82	2.33
9:30	0.00	0.44	2.74	0.03	1.24	0.31	0.03	0.95	2.74
9:45	0.00	0.46	2.87	0.06	1.52	0.39	0.06	1.06	2.87
10:00	0.01	0.50	2.95	0.09	1.74	0.43	0.09	1.14	2.95
10:15	0.04	0.55	3.11	0.11	2.06	0.51	0.11	1.27	3.11
10:30	0.05	0.55	2.15	0.13	1.87	0.63	0.13	1.07	2.15
10:45	0.08	0.60	2.27	0.17	1.90	0.82	0.17	1.15	2.27
11:00	0.10	0.62	2.31	0.17	1.77	0.94	0.17	1.16	2.31
11:15	0.14	0.64	2.34	0.16	1.71	0.95	0.16	1.16	2.34
11:30	0.14	0.70	2.25	0.16	1.98	1.00	0.16	1.22	2.25
11:45	0.14	0.71	2.11	0.16	1.86	0.98	0.16	1.16	2.11
12:00	0.14	0.66	1.94	0.11	2.02	1.04	0.11	1.15	2.02
12:15	0.14	0.61	1.90	0.04	2.24	1.10	0.04	1.18	2.24
12:30	0.13	0.53	1.85	0.00	2.66	1.12	0.00	1.23	2.66
12:45	0.13	0.41	1.76	0.01	2.60	1.17	0.01	1.19	2.60
13:00	0.14	0.30	1.84	0.01	2.75	1.22	0.01	1.22	2.75
13:15	0.14	0.30	1.97	0.01	2.89	1.44	0.01	1.32	2.89
13:30	0.16	0.34	2.21	0.04	2.85	1.53	0.04	1.40	2.85
13:45	0.15	0.38	2.46	0.08	3.19	1.67	0.08	1.56	3.19
14:00	0.16	0.47	2.65	0.14	3.73	1.82	0.14	1.76	3.73
14:15	0.17	0.57	2.84	0.16	4.28	2.00	0.16	1.97	4.28
14:30	0.17	0.68	3.15	0.17	4.42	2.21	0.17	2.13	4.42
14:45	0.16	0.75	3.36	0.28	4.71	2.30	0.28	2.28	4.71
15:00	0.16	0.84	3.88	0.33	5.13	2.34	0.33	2.50	5.13
15:15	0.16	0.91	4.05	0.37	5.52	2.54	0.37	2.68	5.52
15:30	0.14	0.75	4.23	0.40	5.62	2.60	0.40	2.72	5.62
15:45	0.16	0.69	4.33	0.38	5.65	2.63	0.38	2.74	5.65
16:00	0.17	0.68	4.27	0.41	5.94	2.56	0.41	2.77	5.94
16:15	0.18	0.61	4.27	0.33	5.64	2.59	0.33	2.69	5.64
16:30	0.18	0.53	4.27	0.26	5.66	2.68	0.26	2.68	5.66
16:45	0.17	0.44	4.34	0.21	5.87	2.77	0.21	2.73	5.87
17:00	0.17	0.34	4.19	0.19	5.76	2.78	0.19	2.65	5.76
17:15	0.17	0.27	3.99	0.21	6.33	2.71	0.21	2.70	6.33
17:30	0.18	0.24	3.60	0.20	5.96	2.75	0.20	2.55	5.96
17:45	0.18	0.18	3.47	0.18	5.32	2.55	0.18	2.34	5.32
18:00	0.17	0.19	3.25	0.19	4.83	2.48	0.19	2.19	4.83
18:15	0.16	0.16	3.02	0.21	4.50	2.37	0.16	2.05	4.50
18:30	0.16	0.15	2.82	0.22	3.96	2.36	0.15	1.90	3.96
18:45	0.14	0.15	2.66	0.20	3.78	2.35	0.15	1.83	3.78
19:00	0.13	0.16	2.40	0.21	3.63	2.34	0.16	1.75	3.63
19:15	0.14	0.17	2.45	0.22	3.44	2.40	0.17	1.74	3.44
19:30	0.15	0.20	2.31	0.27	3.24	2.37	0.20	1.68	3.24
19:45	0.15	0.20	2.23	0.29	2.96	2.48	0.20	1.63	2.96
20:00	0.15	0.21	2.21	0.32	3.06	2.49	0.21	1.66	3.06
20:15	0.15	0.30	2.19	0.32	2.75	2.32	0.30	1.58	2.75
20:30	0.13	0.34	2.04	0.30	2.55	2.09	0.30	1.46	2.55
20:45	0.12	0.33	1.86	0.27	1.86	1.89	0.27	1.24	1.89
21:00	0.11	0.30	1.69	0.26	0.91	1.88	0.26	1.01	1.88
21:15	0.09	0.28	1.52	0.23	0.09	1.88	0.09	0.80	1.88
21:30	0.07	0.20	1.13	0.24	0.00	1.87	0.00	0.69	1.87
21:45	0.06	0.16	0.85	0.24	0.00	1.86	0.00	0.62	1.86
22:00	0.06	0.13	0.49	0.24	0.00	1.84	0.00	0.54	1.84
22:15	0.06	0.06	0.09	0.24	0.00	1.84	0.00	0.45	1.84
22:30	0.06	0.02	0.00	0.24	0.00	1.84	0.00	0.42	1.84
22:45	0.06	0.00	0.00	0.24	0.00	1.84	0.00	0.42	1.84

附表柒 工二市區各時段停車發生率統計表（汽車）

時間	汽車停車率 I211	汽車停車率 I212	汽車停車率 I213	汽車停車率 I214	汽車停車率 I215	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
7:00	0.00	0.00	0.23	0.30	0.00	0.00	0.11	0.30
7:15	0.00	0.00	0.23	0.30	0.00	0.00	0.11	0.30
7:30	0.00	0.00	0.23	0.30	0.00	0.00	0.11	0.30
7:45	0.00	0.00	0.23	0.30	0.00	0.00	0.11	0.30
8:00	0.00	0.07	0.39	0.46	0.00	0.00	0.18	0.46
8:15	0.01	0.33	0.50	0.63	0.05	0.01	0.30	0.63
8:30	0.02	0.50	0.54	0.65	0.17	0.02	0.37	0.65
8:45	0.07	0.83	0.48	0.49	0.18	0.07	0.41	0.83
9:00	0.09	0.93	0.46	0.56	0.20	0.09	0.45	0.93
9:15	0.10	0.96	0.52	0.60	0.23	0.10	0.48	0.96
9:30	0.12	0.96	0.55	0.65	0.28	0.12	0.51	0.96
9:45	0.09	0.76	0.48	0.56	0.30	0.09	0.44	0.76
10:00	0.10	0.50	0.46	0.56	0.31	0.10	0.39	0.56
10:15	0.07	0.33	0.50	0.42	0.28	0.07	0.32	0.50
10:30	0.06	0.56	0.50	0.44	0.28	0.06	0.37	0.56
10:45	0.07	0.76	0.50	0.56	0.30	0.07	0.44	0.76
11:00	0.03	0.56	0.36	0.53	0.28	0.03	0.35	0.56
11:15	0.03	0.76	0.39	0.56	0.27	0.03	0.40	0.76
11:30	0.06	0.70	0.39	0.56	0.27	0.06	0.39	0.70
11:45	0.05	0.86	0.46	0.49	0.27	0.05	0.42	0.86
12:00	0.03	0.76	0.39	0.53	0.20	0.03	0.38	0.76
12:15	0.05	0.89	0.39	0.51	0.22	0.05	0.41	0.89
12:30	0.06	0.83	0.39	0.51	0.20	0.06	0.40	0.83
12:45	0.05	0.99	0.41	0.46	0.22	0.05	0.43	0.99
13:00	0.02	1.16	0.48	0.37	0.25	0.02	0.46	1.16
13:15	0.03	1.23	0.50	0.39	0.28	0.03	0.49	1.23
13:30	0.06	1.36	0.46	0.56	0.31	0.06	0.55	1.36
13:45	0.07	1.76	0.48	0.58	0.31	0.07	0.64	1.76
14:00	0.08	2.02	0.39	0.67	0.28	0.08	0.69	2.02
14:15	0.09	1.89	0.41	0.65	0.27	0.09	0.66	1.89
14:30	0.09	1.79	0.37	0.65	0.28	0.09	0.64	1.79
14:45	0.07	1.82	0.45	0.74	0.31	0.07	0.68	1.82
15:00	0.09	1.86	0.46	0.77	0.31	0.09	0.70	1.86
15:15	0.09	1.89	0.32	0.72	0.28	0.09	0.66	1.89
15:30	0.08	1.96	0.34	0.74	0.28	0.08	0.68	1.96
15:45	0.06	1.92	0.32	0.72	0.27	0.06	0.66	1.92
16:00	0.06	2.05	0.34	0.65	0.25	0.06	0.67	2.05
16:15	0.07	2.09	0.36	0.51	0.22	0.07	0.65	2.09
16:30	0.06	1.92	0.34	0.51	0.27	0.06	0.62	1.92
16:45	0.07	1.96	0.36	0.44	0.25	0.07	0.61	1.96
17:00	0.05	1.92	0.34	0.39	0.20	0.05	0.58	1.92
17:15	0.03	1.76	0.25	0.23	0.12	0.03	0.48	1.76
17:30	0.01	1.52	0.09	0.02	0.08	0.01	0.35	1.52
17:45	0.01	1.13	0.00	0.00	0.07	0.00	0.24	1.13

附表捌 工二市區各時段停車發生率統計表（機車）

時間	機車停車率 I211	機車停車率 I212	機車停車率 I213	機車停車率 I214	機車停車率 I215	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
7:00	0.00	0.00	0.13	0.17	0.00	0.00	0.06	0.17
7:15	0.00	0.00	0.13	0.17	0.00	0.00	0.06	0.17
7:30	0.00	0.00	0.13	0.17	0.00	0.00	0.06	0.17
7:45	0.00	0.00	0.13	0.17	0.00	0.00	0.06	0.17
8:00	0.00	0.04	0.22	0.26	0.00	0.00	0.10	0.26
8:15	0.01	0.18	0.28	0.35	0.03	0.01	0.17	0.35
8:30	0.01	0.27	0.30	0.36	0.09	0.01	0.21	0.36
8:45	0.04	0.46	0.27	0.27	0.10	0.04	0.23	0.46
9:00	0.05	0.51	0.26	0.31	0.11	0.05	0.25	0.51
9:15	0.06	0.53	0.29	0.33	0.13	0.06	0.27	0.53
9:30	0.06	0.53	0.31	0.36	0.16	0.06	0.28	0.53
9:45	0.05	0.42	0.27	0.31	0.16	0.05	0.24	0.42
10:00	0.06	0.27	0.26	0.31	0.17	0.06	0.21	0.31
10:15	0.04	0.18	0.28	0.23	0.16	0.04	0.18	0.28
10:30	0.03	0.31	0.28	0.24	0.16	0.03	0.20	0.31
10:45	0.04	0.42	0.28	0.31	0.16	0.04	0.24	0.42
11:00	0.02	0.31	0.20	0.29	0.16	0.02	0.20	0.31
11:15	0.02	0.42	0.22	0.31	0.15	0.02	0.22	0.42
11:30	0.03	0.38	0.22	0.31	0.15	0.03	0.22	0.38
11:45	0.03	0.48	0.26	0.27	0.15	0.03	0.23	0.48
12:00	0.02	0.42	0.22	0.29	0.11	0.02	0.21	0.42
12:15	0.03	0.49	0.22	0.28	0.12	0.03	0.23	0.49
12:30	0.03	0.46	0.22	0.28	0.11	0.03	0.22	0.46
12:45	0.03	0.55	0.23	0.26	0.12	0.03	0.24	0.55
13:00	0.01	0.64	0.27	0.20	0.14	0.01	0.25	0.64
13:15	0.02	0.68	0.28	0.22	0.16	0.02	0.27	0.68
13:30	0.03	0.75	0.26	0.31	0.17	0.03	0.30	0.75
13:45	0.04	0.97	0.27	0.32	0.17	0.04	0.35	0.97
14:00	0.04	1.12	0.22	0.37	0.16	0.04	0.38	1.12
14:15	0.05	1.04	0.23	0.36	0.15	0.05	0.37	1.04
14:30	0.05	0.99	0.21	0.36	0.16	0.05	0.35	0.99
14:45	0.04	1.01	0.25	0.41	0.17	0.04	0.38	1.01
15:00	0.05	1.02	0.26	0.42	0.17	0.05	0.39	1.02
15:15	0.05	1.04	0.18	0.40	0.16	0.05	0.36	1.04
15:30	0.04	1.08	0.19	0.41	0.16	0.04	0.38	1.08
15:45	0.03	1.06	0.18	0.40	0.15	0.03	0.36	1.06
16:00	0.03	1.13	0.19	0.36	0.14	0.03	0.37	1.13
16:15	0.04	1.15	0.20	0.28	0.12	0.04	0.36	1.15
16:30	0.03	1.06	0.19	0.28	0.15	0.03	0.34	1.06
16:45	0.04	1.08	0.20	0.24	0.14	0.04	0.34	1.08
17:00	0.03	1.06	0.19	0.22	0.11	0.03	0.32	1.06
17:15	0.02	0.97	0.14	0.13	0.06	0.02	0.26	0.97
17:30	0.01	0.84	0.05	0.01	0.05	0.01	0.19	0.84
17:45	0.01	0.62	0.00	0.00	0.04	0.00	0.13	0.62

附表玖 工二郊區各時段停車發生率統計表（汽車）

時間	汽車停車率 I221	汽車停車率 I222	汽車停車率 I223	汽車停車率 I224	汽車停車率 I225	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
7:00	0.15	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.03	0.15
7:15	0.21	0.01	0.00	0.03	0.02	0.00	0.05	0.21
7:30	0.38	0.02	0.01	0.03	0.05	0.01	0.10	0.38
7:45	0.98	0.05	0.01	0.05	0.14	0.01	0.24	0.98
8:00	1.22	0.05	0.02	0.09	0.19	0.02	0.31	1.22
8:15	1.19	0.05	0.02	0.10	0.26	0.02	0.32	1.19
8:30	1.17	0.05	0.02	0.17	0.30	0.02	0.34	1.17
8:45	1.16	0.05	0.02	0.25	0.31	0.02	0.36	1.16
9:00	1.16	0.05	0.02	0.29	0.32	0.02	0.37	1.16
9:15	1.17	0.05	0.02	0.34	0.31	0.02	0.38	1.17
9:30	1.23	0.05	0.05	0.36	0.32	0.05	0.40	1.23
9:45	1.33	0.05	0.03	0.34	0.34	0.03	0.42	1.33
10:00	1.28	0.05	0.04	0.37	0.35	0.04	0.42	1.28
10:15	1.23	0.05	0.05	0.37	0.35	0.05	0.41	1.23
10:30	1.17	0.06	0.05	0.37	0.36	0.05	0.40	1.17
10:45	1.17	0.06	0.05	0.40	0.37	0.05	0.41	1.17
11:00	1.20	0.06	0.06	0.42	0.35	0.06	0.42	1.20
11:15	1.22	0.06	0.08	0.45	0.35	0.06	0.43	1.22
11:30	1.11	0.06	0.06	0.47	0.34	0.06	0.41	1.11
11:45	0.99	0.06	0.06	0.48	0.29	0.06	0.37	0.99
12:00	0.64	0.06	0.05	0.49	0.21	0.05	0.29	0.64
12:15	0.41	0.06	0.03	0.46	0.16	0.03	0.22	0.46
12:30	0.61	0.06	0.03	0.46	0.13	0.03	0.26	0.61
12:45	0.87	0.06	0.03	0.46	0.20	0.03	0.32	0.87
13:00	0.91	0.06	0.04	0.46	0.23	0.04	0.34	0.91
13:15	0.98	0.07	0.05	0.48	0.29	0.05	0.37	0.98
13:30	0.95	0.07	0.08	0.46	0.28	0.07	0.37	0.95
13:45	0.96	0.07	0.08	0.46	0.29	0.07	0.37	0.96
14:00	0.96	0.07	0.09	0.44	0.27	0.07	0.37	0.96
14:15	0.96	0.07	0.10	0.40	0.27	0.07	0.36	0.96
14:30	1.01	0.07	0.08	0.40	0.29	0.07	0.37	1.01
14:45	1.04	0.07	0.08	0.43	0.27	0.07	0.38	1.04
15:00	1.05	0.06	0.08	0.42	0.30	0.06	0.38	1.05
15:15	1.01	0.07	0.08	0.45	0.31	0.07	0.38	1.01
15:30	0.99	0.07	0.09	0.49	0.31	0.07	0.39	0.99
15:45	0.98	0.06	0.10	0.51	0.32	0.06	0.39	0.98
16:00	0.98	0.06	0.11	0.57	0.32	0.06	0.41	0.98
16:15	0.95	0.06	0.11	0.59	0.32	0.06	0.41	0.95
16:30	0.88	0.05	0.11	0.65	0.32	0.05	0.40	0.88
16:45	0.87	0.05	0.11	0.68	0.30	0.05	0.40	0.87
17:00	0.61	0.01	0.11	0.68	0.24	0.01	0.33	0.68
17:15	0.27	0.00	0.10	0.61	0.19	0.00	0.24	0.61
17:30	0.12	0.00	0.09	0.56	0.15	0.00	0.19	0.56
17:45	0.11	0.00	0.09	0.60	0.14	0.00	0.19	0.60
18:00	0.08	0.00	0.00	0.58	0.09	0.00	0.15	0.58
18:15	0.02	0.02	0.00	0.57	0.08	0.00	0.14	0.57
18:30	0.05	0.04	0.00	0.48	0.09	0.00	0.13	0.48
18:45	0.00	0.06	0.00	0.41	0.11	0.00	0.11	0.41
19:00	0.00	0.00	0.00	0.41	0.08	0.00	0.10	0.41
19:15	0.00	0.00	0.00	0.40	0.07	0.00	0.09	0.40
19:30	0.00	0.00	0.00	0.43	0.05	0.00	0.10	0.43
19:45	0.00	0.00	0.00	0.40	0.04	0.00	0.09	0.40
20:00	0.00	0.00	0.00	0.36	0.00	0.00	0.07	0.36
20:15	0.00	0.00	0.00	0.38	0.00	0.00	0.08	0.38
20:30	0.00	0.00	0.00	0.35	0.00	0.00	0.07	0.35
20:45	0.00	0.00	0.00	0.37	0.00	0.00	0.07	0.37
21:00	0.00	0.00	0.00	0.33	0.00	0.00	0.07	0.33
21:15	0.00	0.00	0.00	0.29	0.00	0.00	0.06	0.29
21:30	0.00	0.00	0.00	0.28	0.00	0.00	0.06	0.28
21:45	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	0.00	0.05	0.25

附表拾 工二郊區各時段停車發生率統計表（機車）

時間	機車停車率 I221	機車停車率 I222	機車停車率 I223	機車停車率 I224	機車停車率 I225	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
7:00	0.12	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.02	0.12
7:15	0.16	0.01	0.00	0.02	0.02	0.00	0.04	0.16
7:30	0.29	0.02	0.01	0.02	0.04	0.01	0.08	0.29
7:45	0.75	0.04	0.01	0.04	0.11	0.01	0.19	0.75
8:00	0.94	0.04	0.01	0.07	0.15	0.01	0.24	0.94
8:15	0.92	0.04	0.01	0.08	0.20	0.01	0.25	0.92
8:30	0.90	0.04	0.02	0.13	0.23	0.02	0.26	0.90
8:45	0.89	0.04	0.02	0.19	0.24	0.02	0.28	0.89
9:00	0.89	0.04	0.01	0.22	0.25	0.01	0.28	0.89
9:15	0.90	0.04	0.02	0.26	0.24	0.02	0.29	0.90
9:30	0.95	0.04	0.04	0.28	0.25	0.04	0.31	0.95
9:45	1.02	0.04	0.02	0.26	0.26	0.02	0.32	1.02
10:00	0.99	0.04	0.03	0.28	0.27	0.03	0.32	0.99
10:15	0.95	0.04	0.04	0.29	0.27	0.04	0.32	0.95
10:30	0.90	0.05	0.04	0.29	0.28	0.04	0.31	0.90
10:45	0.90	0.04	0.04	0.30	0.28	0.04	0.31	0.90
11:00	0.93	0.05	0.05	0.32	0.27	0.05	0.32	0.93
11:15	0.94	0.05	0.06	0.34	0.27	0.05	0.33	0.94
11:30	0.86	0.05	0.05	0.36	0.26	0.05	0.32	0.86
11:45	0.76	0.05	0.05	0.37	0.22	0.05	0.29	0.76
12:00	0.49	0.04	0.04	0.38	0.16	0.04	0.22	0.49
12:15	0.32	0.04	0.02	0.36	0.12	0.02	0.17	0.36
12:30	0.47	0.05	0.02	0.35	0.10	0.02	0.20	0.47
12:45	0.67	0.05	0.02	0.35	0.16	0.02	0.25	0.67
13:00	0.70	0.05	0.03	0.35	0.17	0.03	0.26	0.70
13:15	0.75	0.05	0.04	0.37	0.22	0.04	0.29	0.75
13:30	0.73	0.05	0.06	0.36	0.21	0.05	0.28	0.73
13:45	0.74	0.05	0.06	0.35	0.22	0.05	0.28	0.74
14:00	0.74	0.05	0.07	0.34	0.21	0.05	0.28	0.74
14:15	0.74	0.05	0.08	0.31	0.21	0.05	0.28	0.74
14:30	0.77	0.05	0.06	0.31	0.22	0.05	0.28	0.77
14:45	0.80	0.05	0.06	0.33	0.21	0.05	0.29	0.80
15:00	0.81	0.05	0.06	0.32	0.23	0.05	0.29	0.81
15:15	0.77	0.05	0.06	0.35	0.24	0.05	0.30	0.77
15:30	0.76	0.05	0.07	0.38	0.24	0.05	0.30	0.76
15:45	0.75	0.05	0.08	0.39	0.25	0.05	0.30	0.75
16:00	0.75	0.05	0.08	0.44	0.25	0.05	0.31	0.75
16:15	0.73	0.05	0.09	0.46	0.25	0.05	0.31	0.73
16:30	0.68	0.04	0.08	0.50	0.25	0.04	0.31	0.68
16:45	0.67	0.04	0.08	0.52	0.23	0.04	0.31	0.67
17:00	0.47	0.01	0.08	0.52	0.18	0.01	0.25	0.52
17:15	0.21	0.00	0.08	0.47	0.15	0.00	0.18	0.47
17:30	0.09	0.00	0.07	0.43	0.12	0.00	0.14	0.43
17:45	0.08	0.00	0.07	0.46	0.10	0.00	0.14	0.46
18:00	0.06	0.00	0.00	0.45	0.07	0.00	0.12	0.45
18:15	0.01	0.02	0.00	0.44	0.06	0.00	0.11	0.44
18:30	0.04	0.03	0.00	0.37	0.07	0.00	0.10	0.37
18:45	0.00	0.04	0.00	0.32	0.08	0.00	0.09	0.32
19:00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.06	0.00	0.08	0.31
19:15	0.00	0.00	0.00	0.31	0.05	0.00	0.07	0.31
19:30	0.00	0.00	0.00	0.33	0.04	0.00	0.07	0.33
19:45	0.00	0.00	0.00	0.31	0.03	0.00	0.07	0.31
20:00	0.00	0.00	0.00	0.28	0.00	0.00	0.06	0.28
20:15	0.00	0.00	0.00	0.29	0.00	0.00	0.06	0.29
20:30	0.00	0.00	0.00	0.27	0.00	0.00	0.06	0.27
20:45	0.00	0.00	0.00	0.28	0.00	0.00	0.06	0.28
21:00	0.00	0.00	0.00	0.26	0.00	0.00	0.05	0.26
21:15	0.00	0.00	0.00	0.23	0.00	0.00	0.05	0.23
21:30	0.00	0.00	0.00	0.22	0.00	0.00	0.04	0.22
21:45	0.00	0.00	0.00	0.19	0.00	0.00	0.04	0.19

附表拾壹 工三市區各時段停車發生率統計表（汽車）

時間	I311	I312	I313	I314	I315	最小值	平均值	最大值
7:00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.29
7:15	0.00	0.00	0.01	0.02	0.00	0.00	0.01	0.30
7:30	0.00	0.01	0.03	0.03	0.00	0.00	0.01	0.31
7:45	0.00	0.01	0.10	0.04	0.00	0.00	0.03	0.32
8:00	0.01	0.02	0.19	0.07	0.00	0.00	0.06	0.33
8:15	0.01	0.02	0.27	0.09	0.00	0.00	0.08	0.34
8:30	0.01	0.02	0.28	0.11	0.00	0.00	0.08	0.35
8:45	0.01	0.03	0.28	0.13	0.00	0.00	0.09	0.36
9:00	0.01	0.03	0.28	0.14	0.26	0.01	0.14	0.38
9:15	0.01	0.03	0.28	0.14	0.44	0.01	0.18	0.44
9:30	0.01	0.03	0.28	0.14	0.55	0.01	0.20	0.55
9:45	0.01	0.03	0.28	0.15	0.67	0.01	0.23	0.67
10:00	0.01	0.04	0.28	0.15	0.78	0.01	0.23	0.78
10:15	0.01	0.04	0.28	0.16	0.82	0.01	0.26	0.82
10:30	0.01	0.04	0.28	0.16	0.93	0.01	0.28	0.93
10:45	0.01	0.03	0.29	0.16	0.95	0.01	0.29	0.95
11:00	0.01	0.03	0.29	0.16	0.99	0.01	0.30	0.99
11:15	0.01	0.03	0.29	0.16	0.96	0.01	0.29	0.96
11:30	0.01	0.03	0.29	0.16	1.02	0.01	0.30	1.02
11:45	0.01	0.03	0.29	0.16	1.01	0.01	0.30	1.01
12:00	0.01	0.03	0.20	0.11	0.83	0.01	0.24	0.83
12:15	0.01	0.03	0.14	0.11	0.70	0.01	0.20	0.70
12:30	0.01	0.03	0.21	0.13	0.81	0.01	0.24	0.81
12:45	0.01	0.03	0.29	0.16	1.06	0.01	0.31	1.06
13:00	0.01	0.03	0.29	0.16	1.06	0.01	0.31	1.06
13:15	0.01	0.03	0.29	0.16	1.10	0.01	0.32	1.10
13:30	0.01	0.03	0.29	0.16	1.07	0.01	0.31	1.07
13:45	0.01	0.03	0.29	0.17	1.05	0.01	0.31	1.05
14:00	0.01	0.03	0.30	0.17	1.06	0.01	0.31	1.06
14:15	0.01	0.03	0.30	0.17	1.10	0.01	0.32	1.10
14:30	0.01	0.03	0.30	0.17	1.05	0.01	0.31	1.05
14:45	0.01	0.03	0.30	0.18	1.06	0.01	0.31	1.06
15:00	0.01	0.03	0.29	0.18	1.06	0.01	0.32	1.06
15:15	0.01	0.04	0.29	0.18	1.02	0.01	0.31	1.02
15:30	0.01	0.04	0.29	0.17	1.08	0.01	0.32	1.08
15:45	0.01	0.04	0.29	0.17	1.02	0.01	0.31	1.02
16:00	0.01	0.04	0.29	0.17	1.03	0.01	0.31	1.03
16:15	0.01	0.03	0.30	0.17	1.06	0.01	0.31	1.06
16:30	0.01	0.03	0.30	0.17	1.05	0.01	0.31	1.05
16:45	0.01	0.03	0.30	0.16	1.09	0.01	0.32	1.09
17:00	0.01	0.03	0.29	0.16	1.10	0.01	0.32	1.10
17:15	0.01	0.03	0.29	0.16	1.09	0.01	0.32	1.09
17:30	0.01	0.03	0.22	0.15	1.04	0.01	0.29	1.04
17:45	0.01	0.03	0.13	0.11	0.65	0.01	0.18	0.74
18:00	0.01	0.03	0.04	0.08	0.36	0.01	0.10	0.75
18:15	0.01	0.03	0.04	0.05	0.18	0.01	0.06	0.76
18:30	0.01	0.03	0.04	0.04	0.16	0.01	0.05	0.77
18:45	0.01	0.03	0.04	0.03	0.12	0.01	0.05	0.78
19:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.00	0.03	0.79
19:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.00	0.03	0.80
19:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.00	0.02	0.81
19:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.13	0.00	0.03	0.82
20:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.00	0.02	0.83
20:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.00	0.02	0.84
20:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00	0.02	0.85
20:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.00	0.02	0.86

附表拾貳 工三市區各時段停車發生率統計表（機車）

時間	機車停車率 I311	機車停車率 I312	機車停車率 I313	機車停車率 I314	機車停車率 I315	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
7:00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.29
7:15	0.01	0.01	0.02	0.05	0.00	0.01	0.01	0.30
7:30	0.01	0.02	0.09	0.09	0.00	0.01	0.01	0.31
7:45	0.01	0.03	0.31	0.13	0.00	0.01	0.02	0.32
8:00	0.02	0.04	0.56	0.19	0.00	0.00	0.16	0.56
8:15	0.02	0.05	0.81	0.27	0.00	0.00	0.23	0.81
8:30	0.02	0.07	0.82	0.34	0.00	0.00	0.25	0.82
8:45	0.02	0.08	0.83	0.39	0.00	0.00	0.27	0.83
9:00	0.02	0.08	0.84	0.41	0.78	0.02	0.43	0.84
9:15	0.02	0.09	0.84	0.42	1.30	0.02	0.53	1.30
9:30	0.03	0.09	0.84	0.42	1.63	0.03	0.60	1.63
9:45	0.03	0.10	0.84	0.44	2.00	0.03	0.68	2.00
10:00	0.04	0.10	0.84	0.45	2.30	0.04	0.75	2.30
10:15	0.04	0.11	0.84	0.46	2.42	0.04	0.77	2.42
10:30	0.03	0.10	0.84	0.47	2.76	0.03	0.84	2.76
10:45	0.03	0.10	0.84	0.47	2.82	0.03	0.86	2.82
11:00	0.04	0.09	0.85	0.47	2.93	0.04	0.87	2.93
11:15	0.03	0.08	0.85	0.47	2.84	0.03	0.85	2.84
11:30	0.03	0.08	0.86	0.48	3.01	0.03	0.89	3.01
11:45	0.03	0.08	0.86	0.46	2.99	0.03	0.89	2.99
12:00	0.04	0.08	0.60	0.34	2.46	0.04	0.70	2.46
12:15	0.04	0.08	0.42	0.31	2.06	0.04	0.58	2.06
12:30	0.04	0.08	0.61	0.38	2.39	0.04	0.70	2.39
12:45	0.03	0.08	0.87	0.47	3.13	0.03	0.92	3.13
13:00	0.04	0.09	0.87	0.47	3.15	0.04	0.92	3.15
13:15	0.03	0.08	0.87	0.48	3.27	0.03	0.95	3.27
13:30	0.03	0.08	0.87	0.49	3.17	0.03	0.93	3.17
13:45	0.03	0.08	0.87	0.49	3.10	0.03	0.92	3.10
14:00	0.03	0.08	0.88	0.50	3.15	0.03	0.93	3.15
14:15	0.04	0.09	0.88	0.51	3.27	0.04	0.95	3.27
14:30	0.04	0.09	0.87	0.51	3.12	0.04	0.93	3.12
14:45	0.03	0.09	0.87	0.52	3.13	0.03	0.93	3.13
15:00	0.03	0.10	0.87	0.53	3.15	0.03	0.94	3.15
15:15	0.03	0.11	0.87	0.52	3.03	0.03	0.91	3.03
15:30	0.03	0.12	0.87	0.52	3.21	0.03	0.95	3.21
15:45	0.03	0.12	0.87	0.51	3.01	0.03	0.91	3.01
16:00	0.03	0.12	0.87	0.51	3.07	0.03	0.92	3.07
16:15	0.02	0.10	0.88	0.50	3.13	0.02	0.93	3.13
16:30	0.02	0.10	0.88	0.49	3.10	0.02	0.92	3.10
16:45	0.02	0.09	0.88	0.48	3.22	0.02	0.94	3.22
17:00	0.02	0.09	0.87	0.48	3.26	0.02	0.94	3.26
17:15	0.02	0.08	0.87	0.48	3.23	0.02	0.94	3.23
17:30	0.02	0.08	0.65	0.43	3.08	0.02	0.85	3.08
17:45	0.02	0.08	0.39	0.32	1.92	0.02	0.55	1.92
18:00	0.02	0.07	0.13	0.23	1.08	0.02	0.31	1.08
18:15	0.02	0.09	0.11	0.16	0.55	0.02	0.18	0.76
18:30	0.02	0.09	0.11	0.11	0.47	0.02	0.16	0.77
18:45	0.02	0.09	0.11	0.08	0.37	0.02	0.13	0.78
19:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.42	0.00	0.14	0.79
19:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.41	0.00	0.14	0.80
19:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.37	0.00	0.12	0.81
19:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.00	0.13	0.82
20:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.36	0.00	0.07	0.83
20:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.00	0.06	0.84
20:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.28	0.00	0.06	0.85
20:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.00	0.06	0.86

附表拾參 工三郊區各時段停車發生率統計表(汽車)

時間	汽車停車率 I321	汽車停車率 I322	汽車停車率 I323	汽車停車率 I324	汽車停車率 I325	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
7:00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	0.02	0.05
7:15	0.04	0.28	0.00	0.00	0.05	0.00	0.08	0.28
7:30	0.06	0.47	0.00	0.00	0.05	0.00	0.12	0.47
7:45	0.09	0.73	0.00	0.00	0.05	0.00	0.17	0.73
8:00	0.10	1.10	0.19	0.27	0.39	0.10	0.41	1.10
8:15	0.10	1.33	0.53	0.42	0.68	0.10	0.61	1.33
8:30	0.10	1.42	0.72	0.65	0.72	0.10	0.72	1.42
8:45	0.09	1.77	0.77	0.71	0.58	0.09	0.79	1.77
9:00	0.09	1.80	0.97	0.82	0.58	0.09	0.85	1.80
9:15	0.09	1.89	0.87	0.89	0.58	0.09	0.87	1.89
9:30	0.10	1.86	0.82	0.87	0.48	0.10	0.83	1.86
9:45	0.10	2.05	0.87	0.98	0.53	0.10	0.91	2.05
10:00	0.10	2.11	0.82	0.98	0.58	0.10	0.92	2.11
10:15	0.09	2.24	0.82	1.05	0.63	0.09	0.97	2.24
10:30	0.09	2.24	0.97	1.11	0.53	0.09	0.99	2.24
10:45	0.09	2.33	0.97	1.09	0.53	0.09	1.00	2.33
11:00	0.09	2.37	0.97	1.16	0.48	0.09	1.01	2.37
11:15	0.08	2.59	1.01	1.18	0.43	0.08	1.06	2.59
11:30	0.08	2.21	1.06	1.16	0.43	0.08	0.99	2.21
11:45	0.07	1.74	1.06	1.09	0.63	0.07	0.92	1.74
12:00	0.05	1.55	1.06	0.82	0.00	0.00	0.70	1.55
12:15	0.05	1.77	1.06	0.89	0.48	0.05	0.85	1.77
12:30	0.04	1.89	1.01	0.91	0.63	0.04	0.90	1.89
12:45	0.04	1.89	0.97	0.96	0.63	0.04	0.90	1.89
13:00	0.04	1.96	1.06	0.98	0.72	0.04	0.95	1.96
13:15	0.04	1.86	1.11	1.00	0.72	0.04	0.95	1.86
13:30	0.04	1.89	1.25	1.00	0.87	0.04	1.01	1.89
13:45	0.04	2.11	1.25	1.09	0.92	0.04	1.08	2.11
14:00	0.04	2.15	1.21	1.23	0.82	0.04	1.09	2.15
14:15	0.04	2.49	1.21	1.29	0.97	0.04	1.20	2.49
14:30	0.03	2.62	1.06	1.36	0.87	0.03	1.19	2.62
14:45	0.03	2.59	1.21	1.49	0.87	0.03	1.24	2.59
15:00	0.03	2.59	1.16	1.51	0.92	0.03	1.24	2.59
15:15	0.03	2.78	1.21	1.49	0.82	0.03	1.27	2.78
15:30	0.03	2.78	1.01	1.51	0.97	0.03	1.26	2.78
15:45	0.03	2.71	1.11	1.45	0.58	0.03	1.18	2.71
16:00	0.04	2.75	1.25	1.27	0.77	0.04	1.22	2.75
16:15	0.04	2.90	1.11	1.25	0.68	0.04	1.19	2.90
16:30	0.04	2.65	1.30	1.27	0.68	0.04	1.19	2.65
16:45	0.03	2.78	1.30	1.34	0.77	0.03	1.24	2.78
17:00	0.01	2.75	1.25	1.25	0.77	0.01	1.21	2.75
17:15	0.01	2.78	1.21	1.20	0.77	0.01	1.19	2.78
17:30	0.00	2.68	1.21	1.14	0.68	0.00	1.14	2.68
17:45	0.00	2.59	0.48	0.58	0.53	0.00	0.84	2.59
18:00	0.01	2.46	0.00	0.00	0.05	0.00	0.50	2.46
18:15	0.01	2.33	0.00	0.00	0.05	0.00	0.48	2.33
18:30	0.01	2.27	0.00	0.00	0.05	0.00	0.47	2.27
18:45	0.01	2.24	0.00	0.00	0.05	0.00	0.46	2.24
19:00	0.04	1.92	0.00	0.00	0.05	0.00	0.40	1.92
19:15	0.04	1.80	0.00	0.00	0.05	0.00	0.38	1.80
19:30	0.04	1.67	0.00	0.00	0.05	0.00	0.35	1.67
19:45	0.04	1.48	0.00	0.00	0.05	0.00	0.31	1.48
20:00	0.04	1.42	0.00	0.00	0.05	0.00	0.30	1.42
20:15	0.04	1.51	0.00	0.00	0.05	0.00	0.32	1.51
20:30	0.04	1.33	0.00	0.00	0.05	0.00	0.28	1.33
20:45	0.04	1.33	0.00	0.00	0.05	0.00	0.28	1.33

附表拾肆 工三郊區各時段停車發生率統計表（機車）

時間	機車停車率 I321	機車停車率 I322	機車停車率 I323	機車停車率 I324	機車停車率 I325	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
7:00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.01	0.02
7:15	0.02	0.11	0.00	0.00	0.02	0.00	0.03	0.11
7:30	0.02	0.19	0.00	0.00	0.02	0.00	0.05	0.19
7:45	0.04	0.29	0.00	0.00	0.02	0.00	0.07	0.29
8:00	0.04	0.45	0.08	0.11	0.15	0.04	0.16	0.45
8:15	0.04	0.54	0.21	0.17	0.27	0.04	0.24	0.54
8:30	0.04	0.57	0.29	0.26	0.29	0.04	0.29	0.57
8:45	0.04	0.71	0.31	0.28	0.23	0.04	0.31	0.71
9:00	0.04	0.73	0.38	0.33	0.23	0.04	0.34	0.73
9:15	0.04	0.76	0.35	0.36	0.23	0.04	0.35	0.76
9:30	0.04	0.75	0.33	0.35	0.19	0.04	0.33	0.75
9:45	0.04	0.83	0.35	0.39	0.21	0.04	0.36	0.83
10:00	0.04	0.85	0.33	0.39	0.23	0.04	0.37	0.85
10:15	0.04	0.90	0.33	0.42	0.25	0.04	0.39	0.90
10:30	0.04	0.90	0.38	0.44	0.21	0.04	0.40	0.90
10:45	0.04	0.94	0.38	0.43	0.21	0.04	0.40	0.94
11:00	0.04	0.96	0.38	0.46	0.19	0.04	0.41	0.96
11:15	0.03	1.05	0.40	0.47	0.17	0.03	0.43	1.05
11:30	0.03	0.89	0.42	0.46	0.17	0.03	0.40	0.89
11:45	0.03	0.70	0.42	0.43	0.25	0.03	0.37	0.70
12:00	0.02	0.62	0.42	0.33	0.00	0.00	0.28	0.62
12:15	0.02	0.71	0.42	0.36	0.19	0.02	0.34	0.71
12:30	0.02	0.76	0.40	0.36	0.25	0.02	0.36	0.76
12:45	0.02	0.76	0.38	0.38	0.25	0.02	0.36	0.76
13:00	0.02	0.79	0.42	0.39	0.29	0.02	0.38	0.79
13:15	0.02	0.75	0.44	0.40	0.29	0.02	0.38	0.75
13:30	0.02	0.76	0.50	0.40	0.35	0.02	0.41	0.76
13:45	0.02	0.85	0.50	0.43	0.37	0.02	0.43	0.85
14:00	0.02	0.87	0.48	0.49	0.33	0.02	0.44	0.87
14:15	0.02	1.01	0.48	0.51	0.38	0.02	0.48	1.01
14:30	0.01	1.06	0.42	0.54	0.35	0.01	0.48	1.06
14:45	0.01	1.05	0.48	0.59	0.35	0.01	0.50	1.05
15:00	0.01	1.05	0.46	0.60	0.37	0.01	0.50	1.05
15:15	0.01	1.12	0.48	0.59	0.33	0.01	0.51	1.12
15:30	0.01	1.12	0.40	0.60	0.38	0.01	0.51	1.12
15:45	0.01	1.10	0.44	0.58	0.23	0.01	0.47	1.10
16:00	0.02	1.11	0.50	0.51	0.31	0.02	0.49	1.11
16:15	0.02	1.17	0.44	0.50	0.27	0.02	0.48	1.17
16:30	0.02	1.07	0.52	0.51	0.27	0.02	0.48	1.07
16:45	0.01	1.12	0.52	0.53	0.31	0.01	0.50	1.12
17:00	0.01	1.11	0.50	0.50	0.31	0.01	0.48	1.11
17:15	0.00	1.12	0.48	0.48	0.31	0.00	0.48	1.12
17:30	0.00	1.08	0.48	0.45	0.27	0.00	0.46	1.08
17:45	0.00	1.05	0.19	0.23	0.21	0.00	0.34	1.05
18:00	0.00	0.99	0.00	0.00	0.02	0.00	0.20	0.99
18:15	0.00	0.94	0.00	0.00	0.02	0.00	0.19	0.94
18:30	0.00	0.92	0.00	0.00	0.02	0.00	0.19	0.92
18:45	0.00	0.90	0.00	0.00	0.02	0.00	0.19	0.90
19:00	0.02	0.78	0.00	0.00	0.02	0.00	0.16	0.78
19:15	0.02	0.73	0.00	0.00	0.02	0.00	0.15	0.73
19:30	0.02	0.68	0.00	0.00	0.02	0.00	0.14	0.68
19:45	0.02	0.60	0.00	0.00	0.02	0.00	0.13	0.60
20:00	0.02	0.57	0.00	0.00	0.02	0.00	0.12	0.57
20:15	0.02	0.61	0.00	0.00	0.02	0.00	0.13	0.61
20:30	0.02	0.54	0.00	0.00	0.02	0.00	0.11	0.54
20:45	0.02	0.54	0.00	0.00	0.02	0.00	0.11	0.54

附表拾伍 住宅區樣本建物停車發生率統計表

時間	住一郊區停車發生率		住三市區停車發生率		住三郊區停車發生率	
	汽車	機車	汽車	機車	汽車	機車
	R122	R122	R314	R314	R323	R323
7:00	0.03	0.22	0.00	0.00	0.03	0.04
7:15	0.03	0.24	0.00	0.00	0.03	0.04
7:30	0.03	0.25	0.01	0.01	0.03	0.04
7:45	0.04	0.26	0.02	0.03	0.03	0.04
8:00	0.03	0.24	0.07	0.10	0.01	0.00
8:15	0.03	0.22	0.19	0.28	0.07	0.07
8:30	0.03	0.21	0.32	0.46	0.05	0.11
8:45	0.03	0.25	0.41	0.59	0.05	0.14
9:00	0.03	0.25	0.44	0.63	0.03	0.15
9:15	0.05	0.38	0.45	0.64	0.03	0.15
9:30	0.04	0.26	0.46	0.67	0.02	0.14
9:45	0.04	0.28	0.48	0.68	0.02	0.13
10:00	0.04	0.26	0.50	0.72	0.03	0.14
10:15	0.04	0.29	0.54	0.77	0.02	0.12
10:30	0.03	0.25	0.57	0.83	0.02	0.11
10:45	0.04	0.26	0.57	0.83	0.04	0.12
11:00	0.04	0.26	0.55	0.80	0.03	0.12
11:15	0.02	0.18	0.53	0.76	0.04	0.14
11:30	0.04	0.29	0.52	0.75	0.03	0.14
11:45	0.02	0.17	0.49	0.71	0.04	0.15
12:00	0.03	0.22	0.37	0.53	0.00	0.10
12:15	0.03	0.21	0.26	0.37	0.02	0.10
12:30	0.03	0.24	0.29	0.42	0.05	0.13
12:45	0.03	0.24	0.46	0.66	0.06	0.18
13:00	0.03	0.20	0.49	0.70	0.04	0.20
13:15	0.03	0.22	0.50	0.71	0.04	0.23
13:30	0.01	0.09	0.51	0.74	0.03	0.23
13:45	0.02	0.14	0.50	0.72	0.03	0.23
14:00	0.02	0.17	0.48	0.69	0.02	0.22
14:15	0.01	0.08	0.50	0.71	0.02	0.20
14:30	0.02	0.13	0.48	0.69	0.04	0.22
14:45	0.00	0.03	0.45	0.65	0.02	0.20
15:00	0.00	0.03	0.48	0.69	0.04	0.21
15:15	0.01	0.08	0.45	0.65	0.04	0.23
15:30	0.02	0.11	0.45	0.65	0.02	0.20
15:45	0.00	0.01	0.44	0.64	0.02	0.20
16:00	0.01	0.04	0.42	0.61	0.02	0.18
16:15	0.00	0.00	0.42	0.60	0.02	0.18
16:30	0.02	0.17	0.38	0.55	0.03	0.18
16:45	0.02	0.18	0.37	0.53	0.03	0.18
17:00	0.03	0.24	0.34	0.49	0.03	0.18
17:15	0.05	0.38	0.34	0.49	0.02	0.17
17:30	0.05	0.38	0.32	0.47	0.00	0.12
17:45	0.06	0.43	0.20	0.29	0.01	0.08
18:00	0.05	0.34	0.13	0.19	0.00	0.00
18:15	0.03	0.20	0.06	0.08	0.00	0.00
18:30	0.02	0.17	0.02	0.03	0.00	0.00
18:45	0.02	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00

附表拾陸 住一郊區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車
	R121	R123	R124	R125	最小值	平均值	最大值
1:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
2:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
3:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
4:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
5:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
6:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
7:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
8:00	0.83	0.25	0.22	0.25	0.22	0.39	0.83
9:00	0.24	0.25	0.22	0.25	0.22	0.24	0.25
10:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
11:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
12:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
13:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
14:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
15:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
16:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
17:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
18:00	0.00	0.25	0.22	0.25	0.00	0.18	0.25
19:00	0.12	0.25	0.22	0.25	0.12	0.21	0.25
20:00	0.48	0.25	0.22	0.25	0.22	0.30	0.48
21:00	0.83	0.25	0.22	0.25	0.22	0.39	0.83
22:00	1.19	0.25	0.22	0.25	0.22	0.48	1.19
23:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43
0:00	1.43	0.25	0.22	0.25	0.22	0.54	1.43

附表拾柒 住二郊區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車 R221	汽車 R222	汽車 R223	汽車 R224	汽車 R225	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值
1:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
2:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
3:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
4:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
5:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
6:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
7:00	0.49	0.86	0.62	0.22	0.88	0.22	0.62	0.88
8:00	0.29	0.29	0.47	0.07	0.66	0.07	0.36	0.66
9:00	0.19	0.00	0.47	0.00	0.33	0.00	0.20	0.47
10:00	0.19	0.00	0.62	0.07	0.33	0.00	0.24	0.62
11:00	0.19	0.00	0.62	0.07	0.33	0.00	0.24	0.62
12:00	0.19	0.00	0.62	0.07	0.33	0.00	0.24	0.62
13:00	0.19	0.00	0.62	0.15	0.33	0.00	0.26	0.62
14:00	0.19	0.00	0.62	0.15	0.33	0.00	0.26	0.62
15:00	0.19	0.00	0.62	0.15	0.33	0.00	0.26	0.62
16:00	0.19	0.00	0.62	0.15	0.33	0.00	0.26	0.62
17:00	0.19	0.00	0.62	0.15	0.33	0.00	0.26	0.62
18:00	0.19	0.00	0.47	0.15	0.33	0.00	0.23	0.47
19:00	0.19	0.57	0.47	0.29	0.44	0.19	0.39	0.57
20:00	0.19	0.57	0.62	0.37	0.55	0.19	0.46	0.62
21:00	0.39	0.86	0.62	0.37	0.77	0.37	0.60	0.86
22:00	0.49	0.86	0.78	0.37	0.88	0.37	0.68	0.88
23:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99
0:00	0.49	0.86	0.93	0.37	0.99	0.37	0.73	0.99

附表拾捌 住三市區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車 R311	汽車 R312	汽車 R313	汽車 R315	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值
1:00	0.55	0.78	0.83	1.23	0.55	0.85	1.23
2:00	0.55	0.78	0.83	1.23	0.55	0.85	1.23
3:00	0.55	0.78	0.83	1.23	0.55	0.85	1.23
4:00	0.55	0.78	0.83	1.23	0.55	0.85	1.23
5:00	0.55	0.78	0.83	1.23	0.55	0.85	1.23
6:00	0.55	0.78	0.83	1.23	0.55	0.85	1.23
7:00	0.53	0.71	0.83	0.49	0.49	0.64	0.83
8:00	0.36	0.29	0.83	0.49	0.29	0.49	0.83
9:00	0.18	0.16	0.55	0.49	0.16	0.35	0.55
10:00	0.20	0.13	0.55	0.49	0.13	0.34	0.55
11:00	0.20	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
12:00	0.20	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
13:00	0.18	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
14:00	0.18	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
15:00	0.18	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
16:00	0.20	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
17:00	0.20	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
18:00	0.20	0.13	0.28	0.49	0.13	0.27	0.49
19:00	0.28	0.55	0.28	0.74	0.28	0.46	0.74
20:00	0.32	0.68	0.83	0.98	0.32	0.70	0.98
21:00	0.38	0.71	0.83	1.23	0.38	0.79	1.23
22:00	0.51	0.71	0.83	1.23	0.51	0.82	1.23
23:00	0.55	0.75	0.83	1.23	0.55	0.84	1.23
0:00	0.55	0.75	0.83	1.23	0.55	0.84	1.23

附表拾玖 住三郊區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車
	R321	R322	R324	R325	最小值	平均值	最大值
1:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
2:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
3:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
4:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
5:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
6:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
7:00	0.78	0.65	0.57	0.51	0.51	0.63	0.78
8:00	0.65	0.39	0.50	0.51	0.39	0.51	0.65
9:00	0.52	0.26	0.44	1.01	0.26	0.56	1.01
10:00	0.52	0.20	0.34	0.51	0.20	0.39	0.52
11:00	0.52	0.20	0.34	0.51	0.20	0.39	0.52
12:00	0.52	0.20	0.34	0.51	0.20	0.39	0.52
13:00	0.52	0.20	0.30	1.01	0.20	0.51	1.01
14:00	0.52	0.20	0.30	1.01	0.20	0.51	1.01
15:00	0.52	0.20	0.30	1.01	0.20	0.51	1.01
16:00	0.65	0.20	0.30	1.01	0.20	0.54	1.01
17:00	0.65	0.20	0.30	1.01	0.20	0.54	1.01
18:00	0.65	0.20	0.30	0.51	0.20	0.41	0.65
19:00	0.65	0.20	0.40	0.51	0.20	0.44	0.65
20:00	0.65	0.39	0.47	0.51	0.39	0.50	0.65
21:00	0.65	0.39	0.50	0.51	0.39	0.51	0.65
22:00	0.91	0.52	0.57	0.51	0.51	0.63	0.91
23:00	0.91	0.52	0.60	0.51	0.51	0.63	0.91
0:00	0.91	0.59	0.60	0.51	0.51	0.65	0.91

附表貳拾 住四市區樣本建物停車發生率統計表

時間	住四市區停車發生率									
	汽車 R411	汽車 R414	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值	機車 R411	機車 R414	機車 最小值	機車 平均值	機車 最大值
6:00	0.14	0.18	0.14	0.16	0.18	0.21	0.27	0.21	0.24	0.27
6:15	0.14	0.18	0.14	0.16	0.18	0.21	0.27	0.21	0.24	0.27
6:30	0.14	0.18	0.14	0.16	0.18	0.21	0.27	0.21	0.24	0.27
6:45	0.13	0.18	0.13	0.16	0.18	0.20	0.27	0.20	0.24	0.27
7:00	0.11	0.18	0.11	0.14	0.18	0.16	0.27	0.16	0.22	0.27
7:15	0.07	0.18	0.07	0.12	0.18	0.10	0.27	0.10	0.19	0.27
7:30	0.07	0.18	0.07	0.12	0.18	0.10	0.27	0.10	0.19	0.27
7:45	0.03	0.18	0.03	0.10	0.18	0.04	0.27	0.04	0.16	0.27
8:00	0.01	0.33	0.01	0.17	0.33	0.01	0.49	0.01	0.25	0.49
8:15	0.00	0.33	0.00	0.16	0.33	0.00	0.49	0.00	0.25	0.49
8:30	0.01	0.30	0.01	0.16	0.30	0.02	0.45	0.02	0.23	0.45
8:45	0.04	0.23	0.04	0.14	0.23	0.07	0.35	0.07	0.21	0.35
9:00	0.03	0.22	0.03	0.12	0.22	0.05	0.33	0.05	0.19	0.33
9:15	0.04	0.21	0.04	0.12	0.21	0.05	0.32	0.05	0.19	0.32
9:30	0.05	0.20	0.05	0.12	0.20	0.07	0.30	0.07	0.19	0.30
9:45	0.03	0.21	0.03	0.12	0.21	0.05	0.32	0.05	0.18	0.32
10:00	0.04	0.19	0.04	0.12	0.19	0.06	0.28	0.06	0.17	0.28
10:15	0.06	0.24	0.06	0.15	0.24	0.09	0.37	0.09	0.23	0.37
10:30	0.05	0.16	0.05	0.11	0.16	0.08	0.24	0.08	0.16	0.24
10:45	0.04	0.18	0.04	0.11	0.18	0.07	0.28	0.07	0.17	0.28
11:00	0.02	0.19	0.02	0.10	0.19	0.03	0.28	0.03	0.16	0.28
11:15	0.03	0.15	0.03	0.09	0.15	0.05	0.23	0.05	0.14	0.23
11:30	0.03	0.17	0.03	0.10	0.17	0.05	0.26	0.05	0.15	0.26
11:45	0.04	0.05	0.04	0.05	0.05	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07
12:00	0.04	0.21	0.04	0.12	0.21	0.05	0.31	0.05	0.18	0.31
12:15	0.03	0.22	0.03	0.13	0.22	0.05	0.33	0.05	0.19	0.33
12:30	0.04	0.29	0.04	0.16	0.29	0.06	0.43	0.06	0.25	0.43
12:45	0.06	0.21	0.06	0.13	0.21	0.09	0.31	0.09	0.20	0.31
13:00	0.04	0.00	0.00	0.02	0.04	0.07	0.00	0.00	0.03	0.07
13:15	0.03	0.18	0.03	0.10	0.18	0.04	0.27	0.04	0.15	0.27
13:30	0.03	0.21	0.03	0.12	0.21	0.05	0.31	0.05	0.18	0.31
13:45	0.03	0.19	0.03	0.11	0.19	0.04	0.28	0.04	0.16	0.28
14:00	0.02	0.10	0.02	0.06	0.10	0.03	0.16	0.03	0.09	0.16
14:15	0.03	0.27	0.03	0.15	0.27	0.05	0.40	0.05	0.22	0.40
14:30	0.03	0.17	0.03	0.10	0.17	0.05	0.25	0.05	0.15	0.25
14:45	0.04	0.21	0.04	0.12	0.21	0.06	0.31	0.06	0.19	0.31
15:00	0.05	0.18	0.05	0.11	0.18	0.07	0.26	0.07	0.17	0.26
15:15	0.05	0.18	0.05	0.11	0.18	0.07	0.26	0.07	0.17	0.26
15:30	0.06	0.18	0.06	0.12	0.18	0.09	0.27	0.09	0.18	0.27
15:45	0.06	0.14	0.06	0.10	0.14	0.09	0.21	0.09	0.15	0.21
16:00	0.07	0.16	0.07	0.12	0.16	0.10	0.25	0.10	0.17	0.25
16:15	0.07	0.16	0.07	0.12	0.16	0.11	0.25	0.11	0.18	0.25
16:30	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.11	0.12	0.11	0.12	0.12
16:45	0.07	0.14	0.07	0.10	0.14	0.10	0.21	0.10	0.16	0.21
17:00	0.08	0.16	0.08	0.12	0.16	0.11	0.24	0.11	0.18	0.24
17:15	0.10	0.15	0.10	0.13	0.15	0.15	0.23	0.15	0.19	0.23
17:30	0.11	0.17	0.11	0.14	0.17	0.17	0.25	0.17	0.21	0.25
17:45	0.13	0.03	0.03	0.08	0.13	0.19	0.05	0.05	0.12	0.19
18:00	0.18	0.16	0.16	0.17	0.18	0.27	0.23	0.23	0.25	0.27
18:15	0.23	0.19	0.19	0.21	0.23	0.35	0.29	0.29	0.32	0.35
18:30	0.26	0.20	0.20	0.23	0.26	0.39	0.30	0.30	0.35	0.39
18:45	0.28	0.18	0.18	0.23	0.28	0.41	0.26	0.26	0.34	0.41
19:00	0.31	0.19	0.19	0.25	0.31	0.47	0.28	0.28	0.38	0.47
19:15	0.34	0.16	0.16	0.25	0.34	0.52	0.25	0.25	0.38	0.52
19:30	0.35	0.16	0.16	0.26	0.35	0.53	0.25	0.25	0.39	0.53
19:45	0.36	0.16	0.16	0.26	0.36	0.54	0.24	0.24	0.39	0.54
20:00	0.36	0.16	0.16	0.26	0.36	0.54	0.24	0.24	0.39	0.54
20:15	0.36	0.15	0.15	0.25	0.36	0.54	0.22	0.22	0.38	0.54
20:30	0.37	0.18	0.18	0.28	0.37	0.56	0.28	0.28	0.42	0.56
20:45	0.37	0.17	0.17	0.27	0.37	0.55	0.26	0.26	0.40	0.55
21:00	0.37	0.17	0.17	0.27	0.37	0.55	0.26	0.26	0.40	0.55
21:15	0.40	0.19	0.19	0.29	0.40	0.60	0.28	0.28	0.44	0.60
21:30	0.45	0.19	0.19	0.32	0.45	0.67	0.28	0.28	0.48	0.67
21:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

附表貳拾壹 住四市區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車 R412	汽車 R413	汽車 R415	時間	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值
1:00	0.61	1.71	0.22	1:00	0.22	0.85	1.71
2:00	0.61	1.71	0.22	2:00	0.22	0.85	1.71
3:00	0.61	1.71	0.22	3:00	0.22	0.85	1.71
4:00	0.61	1.71	0.22	4:00	0.22	0.85	1.71
5:00	0.61	1.71	0.22	5:00	0.22	0.85	1.71
6:00	0.61	1.71	0.22	6:00	0.22	0.85	1.71
7:00	0.61	1.43	0.22	7:00	0.22	0.75	1.43
8:00	0.44	1.14	0.22	8:00	0.22	0.60	1.14
9:00	0.28	0.86	0.43	9:00	0.28	0.52	0.86
10:00	0.28	0.86	0.43	10:00	0.28	0.52	0.86
11:00	0.33	0.86	0.22	11:00	0.22	0.47	0.86
12:00	0.33	0.86	0.22	12:00	0.22	0.47	0.86
13:00	0.33	0.86	0.22	13:00	0.22	0.47	0.86
14:00	0.33	0.86	0.22	14:00	0.22	0.47	0.86
15:00	0.33	0.86	0.22	15:00	0.22	0.47	0.86
16:00	0.33	0.86	0.22	16:00	0.22	0.47	0.86
17:00	0.33	0.86	0.00	17:00	0.00	0.40	0.86
18:00	0.33	0.86	0.00	18:00	0.00	0.40	0.86
19:00	0.50	1.14	0.00	19:00	0.00	0.55	1.14
20:00	0.61	1.14	0.22	20:00	0.22	0.66	1.14
21:00	0.61	1.14	0.22	21:00	0.22	0.66	1.14
22:00	0.61	1.43	0.22	22:00	0.22	0.75	1.43
23:00	0.61	1.71	0.22	23:00	0.22	0.85	1.71
0:00	0.61	1.71	0.22	0:00	0.22	0.85	1.71

附表貳拾貳 住四郊區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車 R421	汽車 R422	汽車 R423	汽車 R424	汽車 R425	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值
1:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
2:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
3:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
4:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
5:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
6:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
7:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
8:00	0.40	0.70	2.31	0.56	0.97	0.40	0.99	2.31
9:00	0.40	0.52	2.50	0.56	0.97	0.40	0.99	2.50
10:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
11:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
12:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
13:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
14:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
15:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
16:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
17:00	0.40	0.52	2.88	0.56	0.97	0.40	1.07	2.88
18:00	0.40	0.52	2.69	0.56	0.97	0.40	1.03	2.69
19:00	0.40	0.70	2.12	1.11	0.97	0.40	1.06	2.12
20:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
21:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
22:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
23:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31
0:00	0.40	0.70	2.31	1.11	0.97	0.40	1.10	2.31

附表貳拾參 商業區各時段停車發生率統計表

時間	商一市區					商一郊區	商二郊區
	汽車停車率 C113	汽車停車率 C114	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值	汽車停車率 C121	汽車停車率 C321
7:00	0.00	0.26	0.00	0.13	0.26	0.00	0.01
7:15	0.01	0.23	0.01	0.12	0.23	0.00	0.02
7:30	0.02	0.18	0.02	0.10	0.18	0.00	0.06
7:45	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.00	0.09
8:00	0.10	0.00	0.00	0.05	0.10	0.00	0.14
8:15	0.14	0.05	0.05	0.10	0.14	0.00	0.19
8:30	0.17	0.03	0.03	0.10	0.17	0.00	0.20
8:45	0.19	0.08	0.08	0.13	0.19	0.00	0.21
9:00	0.19	0.10	0.10	0.15	0.19	0.00	0.21
9:15	0.20	0.13	0.13	0.17	0.20	0.00	0.21
9:30	0.22	0.13	0.13	0.18	0.22	0.00	0.21
9:45	0.23	0.16	0.16	0.19	0.23	0.00	0.21
10:00	0.24	0.21	0.21	0.22	0.24	0.01	0.20
10:15	0.23	0.26	0.23	0.25	0.26	0.01	0.21
10:30	0.24	0.28	0.24	0.26	0.28	0.01	0.21
10:45	0.24	0.31	0.24	0.27	0.31	0.01	0.22
11:00	0.26	0.26	0.26	0.26	0.26	0.01	0.23
11:15	0.25	0.18	0.18	0.22	0.25	0.01	0.23
11:30	0.25	0.16	0.16	0.20	0.25	0.01	0.24
11:45	0.24	0.13	0.13	0.18	0.24	0.02	0.24
12:00	0.20	0.13	0.13	0.16	0.20	0.04	0.21
12:15	0.19	0.13	0.13	0.16	0.19	0.03	0.17
12:30	0.20	0.16	0.16	0.18	0.20	0.02	0.17
12:45	0.22	0.16	0.16	0.19	0.22	0.04	0.20
13:00	0.22	0.16	0.16	0.19	0.22	0.04	0.21
13:15	0.22	0.13	0.13	0.18	0.22	0.04	0.21
13:30	0.22	0.16	0.16	0.19	0.22	0.04	0.20
13:45	0.22	0.18	0.18	0.20	0.22	0.05	0.18
14:00	0.22	0.18	0.18	0.20	0.22	0.08	0.19
14:15	0.23	0.21	0.21	0.22	0.23	0.10	0.19
14:30	0.23	0.18	0.18	0.21	0.23	0.12	0.19
14:45	0.22	0.18	0.18	0.20	0.22	0.13	0.19
15:00	0.22	0.18	0.18	0.20	0.22	0.14	0.18
15:15	0.22	0.16	0.16	0.19	0.22	0.12	0.19
15:30	0.23	0.18	0.18	0.20	0.23	0.11	0.19
15:45	0.22	0.18	0.18	0.20	0.22	0.11	0.19
16:00	0.22	0.21	0.21	0.21	0.22	0.13	0.19
16:15	0.21	0.23	0.21	0.22	0.23	0.15	0.18
16:30	0.21	0.18	0.18	0.19	0.21	0.18	0.18
16:45	0.20	0.23	0.20	0.22	0.23	0.18	0.17
17:00	0.20	0.28	0.20	0.24	0.28	0.15	0.15
17:15	0.19	0.28	0.19	0.24	0.28	0.15	0.14
17:30	0.15	0.34	0.15	0.24	0.34	0.16	0.09
17:45	0.10	0.36	0.10	0.23	0.36	0.17	0.06
18:00	0.07	0.34	0.07	0.20	0.34	0.19	0.05
18:15	0.04	0.41	0.04	0.23	0.41	0.20	0.05
18:30	0.03	0.41	0.03	0.22	0.41	0.25	0.05
18:45	0.02	0.49	0.02	0.26	0.49	0.24	0.05
19:00	0.00	0.49	0.00	0.24	0.49	0.20	0.00
19:15	0.00	0.49	0.00	0.24	0.49	0.19	0.00
19:30	0.00	0.44	0.00	0.22	0.44	0.17	0.00
19:45	0.00	0.41	0.00	0.21	0.41	0.19	0.00
20:00	0.00	0.39	0.00	0.19	0.39	0.00	0.00
20:15	0.00	0.44	0.00	0.22	0.44	0.00	0.00
20:30	0.00	0.41	0.00	0.21	0.41	0.00	0.00
20:45	0.00	0.41	0.00	0.21	0.41	0.00	0.00
21:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
22:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

附表貳拾肆 商一市區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車 C111	汽車 C112	汽車 C115	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值
1:00	1.30	1.33	0.00	0.00	0.88	1.33
2:00	1.30	1.33	0.00	0.00	0.88	1.33
3:00	1.30	1.33	0.26	0.26	0.96	1.33
4:00	1.30	1.33	0.26	0.26	0.96	1.33
5:00	1.30	1.33	0.00	0.00	0.88	1.33
6:00	1.30	1.33	0.00	0.00	0.88	1.33
7:00	1.27	1.00	0.00	0.00	0.76	1.27
8:00	0.78	0.67	0.00	0.00	0.48	0.78
9:00	0.65	0.67	0.00	0.00	0.44	0.67
10:00	0.52	0.67	0.00	0.00	0.40	0.67
11:00	0.49	0.33	0.00	0.00	0.27	0.49
12:00	0.52	0.33	0.00	0.00	0.28	0.52
13:00	0.52	0.33	0.00	0.00	0.28	0.52
14:00	0.52	0.33	0.00	0.00	0.28	0.52
15:00	0.52	0.33	0.00	0.00	0.28	0.52
16:00	0.52	0.33	0.00	0.00	0.28	0.52
17:00	0.52	0.33	0.00	0.00	0.28	0.52
18:00	0.52	0.67	0.00	0.00	0.40	0.67
19:00	0.72	1.00	0.00	0.00	0.57	1.00
20:00	0.72	1.67	0.00	0.00	0.79	1.67
21:00	0.98	1.67	0.00	0.00	0.88	1.67
22:00	1.11	1.67	0.00	0.00	0.92	1.67
23:00	1.30	1.33	0.00	0.00	0.88	1.33
0:00	1.30	1.33	0.00	0.00	0.88	1.33

附表貳拾伍 商一郊區樣本建物停車發生率統計表

時間	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車	汽車
	C122	C123	C124	C125	最小值	平均值	最大值
1:00	0.55	0.80	0.44	0.50	0.44	0.57	0.80
2:00	0.55	0.80	0.44	0.50	0.44	0.57	0.80
3:00	0.55	0.80	0.44	0.50	0.44	0.57	0.80
4:00	0.55	0.80	0.44	0.50	0.44	0.57	0.80
5:00	0.55	0.80	0.44	0.50	0.44	0.57	0.80
6:00	0.55	0.80	0.44	0.50	0.44	0.57	0.80
7:00	0.49	0.54	0.44	0.38	0.38	0.46	0.54
8:00	0.44	0.54	0.29	0.25	0.25	0.38	0.54
9:00	0.33	0.27	0.29	0.13	0.13	0.25	0.33
10:00	0.33	0.00	0.29	0.25	0.00	0.22	0.33
11:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
12:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
13:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
14:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
15:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
16:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
17:00	0.38	0.27	0.29	0.25	0.25	0.30	0.38
18:00	0.38	0.54	0.29	0.13	0.13	0.33	0.54
19:00	0.44	0.54	0.29	0.13	0.13	0.35	0.54
20:00	0.55	0.80	0.44	0.13	0.13	0.48	0.80
21:00	0.55	0.80	0.44	0.13	0.13	0.48	0.80
22:00	0.49	0.80	0.44	0.38	0.38	0.53	0.80
23:00	0.55	0.80	0.44	0.38	0.38	0.54	0.80
0:00	0.55	0.80	0.44	0.38	0.38	0.54	0.80

附表貳拾陸 商二市區各時段停車發生率統計表（汽車）

時間	汽車停車率 C211	汽車停車率 C213	汽車停車率 C214	汽車停車率 C215	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
7:00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01
7:15	0.01	0.03	0.02	0.01	0.01	0.02	0.03
7:30	0.01	0.03	0.05	0.02	0.01	0.03	0.05
7:45	0.02	0.03	0.08	0.10	0.02	0.06	0.10
8:00	0.03	0.06	0.11	0.21	0.03	0.10	0.21
8:15	0.04	0.08	0.14	0.31	0.04	0.14	0.31
8:30	0.06	0.07	0.16	0.37	0.06	0.17	0.37
8:45	0.06	0.06	0.24	0.40	0.06	0.19	0.40
9:00	0.06	0.08	0.26	0.42	0.06	0.20	0.42
9:15	0.08	0.10	0.26	0.45	0.08	0.22	0.45
9:30	0.10	0.11	0.27	0.48	0.10	0.24	0.48
9:45	0.12	0.12	0.25	0.52	0.12	0.25	0.52
10:00	0.13	0.12	0.26	0.54	0.12	0.26	0.54
10:15	0.13	0.13	0.26	0.62	0.13	0.28	0.62
10:30	0.13	0.15	0.28	0.62	0.13	0.29	0.62
10:45	0.14	0.14	0.26	0.62	0.14	0.29	0.62
11:00	0.15	0.14	0.28	0.65	0.14	0.31	0.65
11:15	0.15	0.14	0.29	0.68	0.14	0.32	0.68
11:30	0.16	0.15	0.32	0.66	0.15	0.32	0.66
11:45	0.16	0.16	0.34	0.64	0.16	0.32	0.64
12:00	0.16	0.14	0.31	0.62	0.14	0.31	0.62
12:15	0.15	0.15	0.23	0.64	0.15	0.29	0.64
12:30	0.16	0.17	0.19	0.59	0.16	0.28	0.59
12:45	0.21	0.17	0.30	0.56	0.17	0.31	0.56
13:00	0.21	0.18	0.38	0.58	0.18	0.34	0.58
13:15	0.23	0.19	0.40	0.61	0.19	0.36	0.61
13:30	0.25	0.18	0.39	0.61	0.18	0.36	0.61
13:45	0.28	0.17	0.33	0.59	0.17	0.34	0.59
14:00	0.30	0.16	0.34	0.55	0.16	0.33	0.55
14:15	0.31	0.15	0.33	0.53	0.15	0.33	0.53
14:30	0.32	0.16	0.30	0.52	0.16	0.33	0.52
14:45	0.32	0.17	0.28	0.48	0.17	0.31	0.48
15:00	0.33	0.18	0.27	0.45	0.18	0.31	0.45
15:15	0.32	0.19	0.28	0.44	0.19	0.31	0.44
15:30	0.34	0.18	0.27	0.44	0.18	0.31	0.44
15:45	0.34	0.19	0.24	0.4	0.19	0.30	0.45
16:00	0.35	0.21	0.23	0.45	0.21	0.31	0.45
16:15	0.36	0.20	0.21	0.45	0.20	0.30	0.45
16:30	0.38	0.18	0.18	0.46	0.18	0.30	0.46
16:45	0.40	0.18	0.14	0.47	0.14	0.30	0.47
17:00	0.38	0.15	0.10	0.44	0.10	0.27	0.44
17:15	0.34	0.15	0.06	0.40	0.06	0.24	0.40
17:30	0.34	0.14	0.04	0.30	0.04	0.20	0.34
17:45	0.34	0.12	0.05	0.24	0.05	0.19	0.34
18:00	0.33	0.11	0.05	0.18	0.05	0.17	0.33
18:15	0.31	0.11	0.04	0.13	0.04	0.15	0.31
18:30	0.30	0.08	0.01	0.10	0.01	0.12	0.30
18:45	0.29	0.09	0.00	0.03	0.00	0.10	0.29

附表貳拾柒 商二市區各時段停車發生率統計表（機車）

時間	機車停車率 C211	機車停車率 C213	機車停車率 C214	機車停車率 C215	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
7:00	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02
7:15	0.01	0.04	0.04	0.01	0.01	0.02	0.04
7:30	0.01	0.04	0.08	0.03	0.01	0.04	0.08
7:45	0.03	0.05	0.11	0.14	0.03	0.08	0.14
8:00	0.04	0.09	0.15	0.30	0.04	0.14	0.30
8:15	0.05	0.11	0.20	0.44	0.05	0.20	0.44
8:30	0.09	0.10	0.23	0.52	0.09	0.24	0.52
8:45	0.08	0.09	0.34	0.56	0.08	0.27	0.56
9:00	0.08	0.11	0.37	0.60	0.08	0.29	0.60
9:15	0.12	0.14	0.37	0.65	0.12	0.32	0.65
9:30	0.14	0.16	0.38	0.68	0.14	0.34	0.68
9:45	0.17	0.17	0.36	0.73	0.17	0.36	0.73
10:00	0.19	0.17	0.37	0.77	0.17	0.37	0.77
10:15	0.18	0.18	0.37	0.89	0.18	0.40	0.89
10:30	0.18	0.21	0.39	0.88	0.18	0.42	0.88
10:45	0.19	0.20	0.37	0.88	0.19	0.41	0.88
11:00	0.21	0.19	0.40	0.93	0.19	0.43	0.93
11:15	0.22	0.21	0.41	0.97	0.21	0.45	0.97
11:30	0.22	0.22	0.45	0.94	0.22	0.46	0.94
11:45	0.22	0.23	0.48	0.91	0.22	0.46	0.91
12:00	0.22	0.20	0.44	0.89	0.20	0.44	0.89
12:15	0.21	0.21	0.32	0.91	0.21	0.42	0.91
12:30	0.22	0.24	0.27	0.84	0.22	0.39	0.84
12:45	0.30	0.23	0.42	0.80	0.23	0.44	0.80
13:00	0.30	0.26	0.54	0.82	0.26	0.48	0.82
13:15	0.32	0.26	0.57	0.87	0.26	0.51	0.87
13:30	0.36	0.26	0.56	0.87	0.26	0.51	0.87
13:45	0.40	0.24	0.47	0.84	0.24	0.49	0.84
14:00	0.43	0.22	0.48	0.78	0.22	0.48	0.78
14:15	0.44	0.22	0.47	0.75	0.22	0.47	0.75
14:30	0.45	0.23	0.43	0.74	0.23	0.46	0.74
14:45	0.45	0.24	0.39	0.69	0.24	0.44	0.69
15:00	0.47	0.25	0.39	0.64	0.25	0.44	0.64
15:15	0.46	0.27	0.40	0.62	0.27	0.44	0.62
15:30	0.48	0.25	0.39	0.62	0.25	0.43	0.62
15:45	0.49	0.27	0.34	0.64	0.27	0.43	0.64
16:00	0.50	0.29	0.32	0.64	0.29	0.44	0.64
16:15	0.51	0.28	0.30	0.64	0.28	0.43	0.64
16:30	0.53	0.25	0.26	0.65	0.25	0.42	0.65
16:45	0.56	0.26	0.20	0.67	0.20	0.42	0.67
17:00	0.53	0.22	0.14	0.63	0.14	0.38	0.63
17:15	0.49	0.22	0.09	0.57	0.09	0.34	0.57
17:30	0.48	0.20	0.06	0.42	0.06	0.29	0.48
17:45	0.48	0.17	0.08	0.34	0.08	0.27	0.48
18:00	0.47	0.16	0.07	0.26	0.07	0.24	0.47
18:15	0.44	0.15	0.06	0.18	0.06	0.21	0.44
18:30	0.43	0.12	0.01	0.14	0.01	0.17	0.43
18:45	0.41	0.12	0.01	0.04	0.01	0.15	0.41

附表貳拾捌 商二市區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車	汽車	汽車	汽車
	C212	最小值	平均值	最大值
1:00	0.27	0.27	0.27	0.27
2:00	0.27	0.27	0.27	0.27
3:00	0.27	0.27	0.27	0.27
4:00	0.27	0.27	0.27	0.27
5:00	0.27	0.27	0.27	0.27
6:00	0.27	0.27	0.27	0.27
7:00	0.27	0.27	0.27	0.27
8:00	0.18	0.18	0.18	0.18
9:00	0.36	0.36	0.36	0.36
10:00	0.27	0.27	0.27	0.27
11:00	0.27	0.27	0.27	0.27
12:00	0.27	0.27	0.27	0.27
13:00	0.27	0.27	0.27	0.27
14:00	0.27	0.27	0.27	0.27
15:00	0.27	0.27	0.27	0.27
16:00	0.27	0.27	0.27	0.27
17:00	0.27	0.27	0.27	0.27
18:00	0.09	0.09	0.09	0.09
19:00	0.09	0.09	0.09	0.09
20:00	0.27	0.27	0.27	0.27
21:00	0.27	0.27	0.27	0.27
22:00	0.27	0.27	0.27	0.27
23:00	0.27	0.27	0.27	0.27
0:00	0.27	0.27	0.27	0.27

附表貳拾玖 商三市區停車發生率統計表平常（汽車）

時間	汽車停車率 C311	汽車停車率 C313	汽車停車率 C315	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
7:00	0.00	0.00	0.36	0.00	0.12	0.36
7:15	0.00	0.03	0.22	0.00	0.09	0.22
7:30	0.00	0.04	0.28	0.00	0.11	0.28
7:45	0.00	0.08	0.31	0.00	0.13	0.31
8:00	0.00	0.09	0.36	0.00	0.15	0.36
8:15	0.00	0.12	0.39	0.00	0.17	0.39
8:30	0.00	0.15	0.34	0.00	0.16	0.34
8:45	0.00	0.18	0.36	0.00	0.18	0.36
9:00	0.00	0.17	0.36	0.00	0.18	0.36
9:15	0.00	0.18	0.39	0.00	0.19	0.39
9:30	0.01	0.17	0.36	0.01	0.18	0.36
9:45	0.01	0.18	0.31	0.01	0.17	0.31
10:00	0.01	0.18	0.34	0.01	0.18	0.34
10:15	0.01	0.18	0.31	0.01	0.17	0.31
10:30	0.02	0.17	0.25	0.02	0.15	0.25
10:45	0.02	0.19	0.25	0.02	0.15	0.25
11:00	0.03	0.18	0.36	0.03	0.19	0.36
11:15	0.03	0.18	0.31	0.03	0.17	0.31
11:30	0.04	0.19	0.36	0.04	0.20	0.36
11:45	0.04	0.17	0.34	0.04	0.18	0.34
12:00	0.05	0.17	0.25	0.05	0.16	0.25
12:15	0.06	0.18	0.36	0.06	0.20	0.36
12:30	0.06	0.18	0.34	0.06	0.19	0.34
12:45	0.06	0.18	0.31	0.06	0.18	0.31
13:00	0.06	0.18	0.17	0.06	0.14	0.18
13:15	0.06	0.20	0.03	0.03	0.10	0.20
13:30	0.06	0.20	0.08	0.06	0.12	0.20
13:45	0.07	0.19	0.03	0.03	0.10	0.19
14:00	0.07	0.19	0.03	0.03	0.10	0.19
14:15	0.06	0.20	0.00	0.00	0.09	0.20
14:30	0.06	0.19	0.08	0.06	0.11	0.19
14:45	0.07	0.19	0.17	0.07	0.14	0.19
15:00	0.07	0.20	0.25	0.07	0.18	0.25
15:15	0.08	0.21	0.22	0.08	0.17	0.22
15:30	0.08	0.21	0.25	0.08	0.18	0.25
15:45	0.09	0.20	0.28	0.09	0.19	0.28
16:00	0.08	0.20	0.22	0.08	0.17	0.22
16:15	0.08	0.20	0.28	0.08	0.19	0.28
16:30	0.09	0.20	0.20	0.09	0.16	0.20
16:45	0.09	0.20	0.31	0.09	0.20	0.31
17:00	0.09	0.18	0.25	0.09	0.18	0.25
17:15	0.09	0.16	0.31	0.09	0.19	0.31
17:30	0.10	0.16	0.36	0.10	0.21	0.36
17:45	0.09	0.13	0.25	0.09	0.16	0.25
18:00	0.08	0.12	0.28	0.08	0.16	0.28
18:15	0.09	0.12	0.25	0.09	0.15	0.25
18:30	0.10	0.11	0.22	0.10	0.14	0.22
19:45	0.10	0.09	0.20	0.09	0.13	0.20
19:00	0.11	0.07	0.00	0.00	0.06	0.11
19:15	0.11	0.06	0.00	0.00	0.06	0.11
19:30	0.10	0.07	0.00	0.00	0.06	0.10
19:45	0.11	0.07	0.00	0.00	0.06	0.11
20:00	0.12	0.08	0.00	0.00	0.07	0.12
20:15	0.11	0.08	0.00	0.00	0.06	0.11
20:30	0.11	0.08	0.00	0.00	0.07	0.11
20:45	0.12	0.09	0.00	0.00	0.07	0.12
21:00	0.11	0.09	0.00	0.00	0.07	0.11
21:15	0.11	0.11	0.00	0.00	0.07	0.11
21:30	0.11	0.13	0.00	0.00	0.08	0.13
21:45	0.11	0.14	0.00	0.00	0.08	0.14
22:00	0.11	0.15	0.00	0.00	0.09	0.15
22:15	0.11	0.15	0.00	0.00	0.09	0.15
22:30	0.11	0.15	0.00	0.00	0.09	0.15
22:45	0.12	0.15	0.00	0.00	0.09	0.15

附表參拾 商三市區停車發生率統計表平常（機車）

時間	機車停車率 C311	機車停車率 C313	機車停車率 C315	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
0.29	0.00	0.00	0.52	0.00	0.17	0.52
0.30	0.00	0.04	0.32	0.00	0.12	0.32
0.31	0.00	0.06	0.40	0.00	0.15	0.40
0.32	0.00	0.12	0.44	0.00	0.19	0.44
0.33	0.00	0.13	0.52	0.00	0.22	0.52
0.34	0.00	0.17	0.56	0.00	0.24	0.56
0.35	0.00	0.22	0.48	0.00	0.23	0.48
0.36	0.00	0.25	0.52	0.00	0.26	0.52
0.38	0.00	0.25	0.52	0.00	0.26	0.52
0.39	0.00	0.25	0.56	0.00	0.27	0.56
0.40	0.01	0.24	0.52	0.01	0.25	0.52
0.41	0.01	0.25	0.44	0.01	0.23	0.44
0.42	0.02	0.26	0.48	0.02	0.25	0.48
0.43	0.02	0.25	0.44	0.02	0.24	0.44
0.44	0.03	0.25	0.36	0.03	0.21	0.36
0.45	0.03	0.27	0.36	0.03	0.22	0.36
0.46	0.03	0.26	0.52	0.03	0.27	0.52
0.47	0.04	0.26	0.44	0.04	0.24	0.44
0.48	0.05	0.27	0.52	0.05	0.28	0.52
0.49	0.05	0.25	0.48	0.05	0.26	0.48
0.50	0.06	0.24	0.36	0.06	0.22	0.36
0.51	0.07	0.25	0.52	0.07	0.28	0.52
0.52	0.08	0.26	0.48	0.08	0.27	0.48
0.53	0.08	0.25	0.44	0.08	0.26	0.44
0.54	0.08	0.25	0.24	0.08	0.19	0.25
0.55	0.08	0.28	0.04	0.04	0.14	0.28
0.56	0.08	0.28	0.12	0.08	0.16	0.28
0.57	0.08	0.27	0.04	0.04	0.13	0.27
0.58	0.09	0.27	0.04	0.04	0.13	0.27
0.59	0.08	0.28	0.00	0.00	0.12	0.28
0.60	0.08	0.27	0.12	0.08	0.16	0.27
0.61	0.08	0.28	0.24	0.08	0.20	0.28
0.63	0.09	0.28	0.36	0.09	0.25	0.36
0.64	0.11	0.30	0.32	0.11	0.24	0.32
0.65	0.11	0.29	0.36	0.11	0.25	0.36
0.66	0.11	0.28	0.40	0.11	0.26	0.40
0.67	0.10	0.28	0.32	0.10	0.23	0.32
0.68	0.10	0.28	0.40	0.10	0.26	0.40
0.69	0.11	0.28	0.28	0.11	0.23	0.28
0.70	0.11	0.28	0.44	0.11	0.28	0.44
0.71	0.12	0.26	0.36	0.12	0.25	0.36
0.72	0.12	0.23	0.44	0.12	0.26	0.44
0.73	0.13	0.22	0.52	0.13	0.29	0.52
0.74	0.12	0.19	0.36	0.12	0.22	0.36
0.75	0.11	0.17	0.40	0.11	0.22	0.40
0.76	0.12	0.17	0.36	0.12	0.22	0.36
0.77	0.13	0.15	0.32	0.13	0.20	0.32
0.82	0.13	0.12	0.28	0.12	0.18	0.28
0.79	0.14	0.10	0.00	0.00	0.08	0.14
0.80	0.14	0.09	0.00	0.00	0.08	0.14
0.81	0.13	0.10	0.00	0.00	0.08	0.13
0.82	0.15	0.10	0.00	0.00	0.08	0.15
0.83	0.16	0.11	0.00	0.00	0.09	0.16
0.84	0.14	0.12	0.00	0.00	0.09	0.14
0.85	0.15	0.11	0.00	0.00	0.09	0.15
0.86	0.15	0.13	0.00	0.00	0.09	0.15
0.88	0.15	0.13	0.00	0.00	0.09	0.15
0.89	0.14	0.15	0.00	0.00	0.10	0.15
0.90	0.14	0.18	0.00	0.00	0.11	0.18
0.91	0.14	0.19	0.00	0.00	0.11	0.19
0.92	0.14	0.21	0.00	0.00	0.12	0.21
0.93	0.14	0.21	0.00	0.00	0.12	0.21
0.94	0.15	0.21	0.00	0.00	0.12	0.21
0.95	0.15	0.21	0.00	0.00	0.12	0.21

附表參拾壹 商三市區停車發生率統計表（例假）

時間	汽車停車率 C312	汽車停車率 C314	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
0.29	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.30	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.31	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.32	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.33	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.34	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.35	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.36	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.38	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.39	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.40	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.41	2.35	1.06	1.06	1.70	2.35
0.42	2.35	1.27	1.27	1.81	2.35
0.43	2.35	1.38	1.38	1.86	2.35
0.44	2.35	1.56	1.56	1.95	2.35
0.45	2.35	1.72	1.72	2.03	2.35
0.46	2.40	1.91	1.91	2.15	2.40
0.47	2.50	2.17	2.17	2.33	2.50
0.48	2.92	2.51	2.51	2.71	2.92
0.49	3.42	2.88	2.88	3.15	3.42
0.50	4.32	3.05	3.05	3.68	4.32
0.51	4.17	3.02	3.02	3.60	4.17
0.52	3.72	2.85	2.85	3.28	3.72
0.53	3.20	3.04	3.04	3.12	3.20
0.54	2.52	3.46	2.52	2.99	3.46
0.55	2.62	3.44	2.62	3.03	3.44
0.56	2.10	3.17	2.10	2.63	3.17
0.57	1.37	2.85	1.37	2.11	2.85
0.58	1.02	2.87	1.02	1.94	2.87
0.59	0.10	2.96	0.10	1.53	2.96
0.60	0.17	3.03	0.17	1.60	3.03
0.61	1.45	2.99	1.45	2.22	2.99
0.63	2.12	3.11	2.12	2.61	3.11
0.64	2.35	2.74	2.35	2.54	2.74
0.65	2.35	2.56	2.35	2.45	2.56
0.66	2.37	2.36	2.36	2.37	2.37
0.67	2.35	2.67	2.35	2.51	2.67
0.68	2.30	3.02	2.30	2.66	3.02
0.69	2.35	3.12	2.35	2.73	3.12
0.70	2.37	3.22	2.37	2.80	3.22
0.71	2.52	3.87	2.52	3.20	3.87
0.72	2.57	4.26	2.57	3.41	4.26
0.73	2.97	4.73	2.97	3.85	4.73
0.74	3.25	5.02	3.25	4.13	5.02
0.75	3.72	4.74	3.72	4.23	4.74
0.76	4.32	4.58	4.32	4.45	4.58
0.77	4.52	4.17	4.17	4.34	4.52
0.82	3.74	3.81	3.74	3.78	3.81
0.79	3.20	3.60	3.20	3.40	3.60
0.80	2.67	3.41	2.67	3.04	3.41
0.81	2.52	2.95	2.52	2.74	2.95
0.82	2.37	2.58	2.37	2.47	2.58
0.83	2.20	2.22	2.20	2.21	2.22
0.84	1.95	1.91	1.91	1.93	1.95
0.85	1.87	1.63	1.63	1.75	1.87
0.86	1.85	1.39	1.39	1.62	1.85
0.88	1.22	0.83	0.83	1.03	1.22
0.89	0.12	0.24	0.12	0.18	0.24
0.90	0.00	0.08	0.00	0.04	0.08
0.91	0.32	0.00	0.00	0.16	0.32
0.92	1.50	0.00	0.00	0.75	1.50
0.93	2.22	0.00	0.00	1.11	2.22
0.94	2.30	0.00	0.00	1.15	2.30
0.95	2.27	0.00	0.00	1.14	2.27

附表參拾貳 商三市區停車發生率統計表（例假）

時間	機車停車率 C312	機車停車率 C314	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
0.29	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.30	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.31	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.32	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.33	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.34	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.35	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.36	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.38	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.39	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.40	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.41	3.33	1.50	1.50	2.42	3.33
0.42	3.33	1.80	1.80	2.57	3.33
0.43	3.33	1.97	1.97	2.65	3.33
0.44	3.33	2.21	2.21	2.77	3.33
0.45	3.33	2.45	2.45	2.89	3.33
0.46	3.41	2.72	2.72	3.06	3.41
0.47	3.55	3.08	3.08	3.32	3.55
0.48	4.15	3.56	3.56	3.86	4.15
0.49	4.86	4.10	4.10	4.48	4.86
0.50	6.14	4.33	4.33	5.23	6.14
0.51	5.92	4.29	4.29	5.11	5.92
0.52	5.29	4.05	4.05	4.67	5.29
0.53	4.54	4.32	4.32	4.43	4.54
0.54	3.58	4.92	3.58	4.25	4.92
0.55	3.73	4.89	3.73	4.31	4.89
0.56	2.98	4.50	2.98	3.74	4.50
0.57	1.95	4.04	1.95	3.00	4.04
0.58	1.45	4.07	1.45	2.76	4.07
0.59	0.14	4.20	0.14	2.17	4.20
0.60	0.25	4.31	0.25	2.28	4.31
0.61	2.06	4.25	2.06	3.15	4.25
0.63	3.02	4.42	3.02	3.72	4.42
0.64	3.33	3.90	3.33	3.62	3.90
0.65	3.33	3.63	3.33	3.48	3.63
0.66	3.37	3.35	3.35	3.36	3.37
0.67	3.33	3.79	3.33	3.56	3.79
0.68	3.26	4.29	3.26	3.78	4.29
0.69	3.33	4.43	3.33	3.88	4.43
0.70	3.37	4.58	3.37	3.97	4.58
0.71	3.58	5.50	3.58	4.54	5.50
0.72	3.65	6.05	3.65	4.85	6.05
0.73	4.22	6.73	4.22	5.48	6.73
0.74	4.61	7.13	4.61	5.87	7.13
0.75	5.29	6.74	5.29	6.01	6.74
0.76	6.14	6.51	6.14	6.33	6.51
0.77	6.42	5.93	5.93	6.17	6.42
0.82	5.32	5.42	5.32	5.37	5.42
0.79	4.54	5.11	4.54	4.83	5.11
0.80	3.80	4.85	3.80	4.32	4.85
0.81	3.58	4.19	3.58	3.89	4.19
0.82	3.37	3.66	3.37	3.52	3.66
0.83	3.12	3.16	3.12	3.14	3.16
0.84	2.77	2.71	2.71	2.74	2.77
0.85	2.66	2.32	2.32	2.49	2.66
0.86	2.63	1.97	1.97	2.30	2.63
0.88	1.74	1.18	1.18	1.46	1.74
0.89	0.18	0.34	0.18	0.26	0.34
0.90	0.00	0.11	0.00	0.06	0.11
0.91	0.46	0.00	0.00	0.23	0.46
0.92	2.13	0.00	0.00	1.06	2.13
0.93	3.16	0.00	0.00	1.58	3.16
0.94	3.26	0.00	0.00	1.63	3.26
0.95	3.23	0.00	0.00	1.61	3.23

附表參拾參 商三郊區樣本建物停車發生率統計表（家訪）

時間	汽車 C322	汽車 C323	汽車 C324	汽車 C325	汽車 最小值	汽車 平均值	汽車 最大值
1:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
2:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
3:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
4:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
5:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
6:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
7:00	0.51	0.35	0.70	0.70	0.35	0.57	0.70
8:00	0.25	0.23	0.70	0.70	0.23	0.47	0.70
9:00	0.13	0.23	0.70	0.70	0.13	0.44	0.70
10:00	0.13	0.31	0.70	0.70	0.13	0.46	0.70
11:00	0.13	0.31	0.70	0.70	0.13	0.46	0.70
12:00	0.13	0.31	0.70	0.70	0.13	0.46	0.70
13:00	0.13	0.35	0.70	0.70	0.13	0.47	0.70
14:00	0.13	0.35	0.70	0.70	0.13	0.47	0.70
15:00	0.13	0.35	0.70	0.70	0.13	0.47	0.70
16:00	0.13	0.35	0.70	0.70	0.13	0.47	0.70
17:00	0.25	0.35	0.70	0.70	0.25	0.50	0.70
18:00	0.25	0.16	0.70	0.70	0.16	0.45	0.70
19:00	0.38	0.20	0.70	0.70	0.20	0.50	0.70
20:00	0.38	0.23	0.70	0.70	0.23	0.51	0.70
21:00	0.51	0.31	0.70	0.70	0.31	0.56	0.70
22:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
23:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70
0:00	0.63	0.43	0.70	0.70	0.43	0.62	0.70

附表參拾肆 商四市區停車發生率統計表（平常）

時間	汽車停車率 C412	汽車停車率 C413	汽車停車率 C414	汽車停車率 C415	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值
7:00	0.12	0.00	0.00	0.01	0.00	0.03	0.12
7:15	0.12	0.00	0.01	0.01	0.00	0.03	0.12
7:30	0.12	0.00	0.01	0.01	0.00	0.04	0.12
7:45	0.12	0.00	0.09	0.02	0.00	0.06	0.12
8:00	0.12	0.00	0.39	0.03	0.00	0.13	0.39
8:15	0.12	0.00	0.68	0.04	0.00	0.21	0.68
8:30	0.12	0.00	0.86	0.05	0.00	0.26	0.86
8:45	0.12	0.00	0.93	0.05	0.00	0.28	0.93
9:00	0.12	0.00	0.97	0.06	0.00	0.29	0.97
9:15	0.12	0.00	1.03	0.07	0.00	0.31	1.03
9:30	0.12	0.00	1.11	0.09	0.00	0.33	1.11
9:45	0.12	0.01	1.30	0.09	0.01	0.38	1.30
10:00	0.12	0.01	1.25	0.10	0.01	0.37	1.25
10:15	0.12	0.01	1.38	0.10	0.01	0.40	1.38
10:30	0.12	0.01	1.47	0.11	0.01	0.43	1.47
10:45	0.13	0.01	1.55	0.09	0.01	0.44	1.55
11:00	0.13	0.01	1.44	0.09	0.01	0.42	1.44
11:15	0.14	0.01	1.42	0.08	0.01	0.41	1.42
11:30	0.15	0.01	1.25	0.08	0.01	0.37	1.25
11:45	0.16	0.01	1.18	0.07	0.01	0.36	1.18
12:00	0.18	0.01	0.93	0.06	0.01	0.29	0.93
12:15	0.21	0.02	0.80	0.05	0.02	0.27	0.80
12:30	0.22	0.02	0.97	0.05	0.02	0.32	0.97
12:45	0.23	0.02	1.14	0.06	0.02	0.36	1.14
13:00	0.23	0.02	1.07	0.07	0.02	0.35	1.07
13:15	0.22	0.02	1.03	0.07	0.02	0.33	1.03
13:30	0.21	0.02	1.20	0.05	0.02	0.37	1.20
13:45	0.20	0.03	1.10	0.06	0.03	0.35	1.10
14:00	0.20	0.02	1.01	0.06	0.02	0.32	1.01
14:15	0.19	0.02	1.06	0.06	0.02	0.34	1.06
14:30	0.19	0.02	1.05	0.07	0.02	0.33	1.05
14:45	0.19	0.02	0.96	0.07	0.02	0.31	0.96
15:00	0.19	0.03	0.97	0.06	0.03	0.31	0.97
15:15	0.19	0.03	0.96	0.07	0.03	0.31	0.96
15:30	0.21	0.03	0.93	0.06	0.03	0.31	0.93
15:45	0.22	0.03	0.97	0.07	0.03	0.32	0.97
16:00	0.23	0.02	0.96	0.06	0.02	0.32	0.96
16:15	0.23	0.03	0.93	0.06	0.03	0.31	0.93
16:30	0.22	0.03	1.00	0.06	0.03	0.33	1.00
16:45	0.22	0.03	1.01	0.07	0.03	0.33	1.01
17:00	0.23	0.03	1.00	0.07	0.03	0.33	1.00
17:15	0.23	0.04	1.02	0.07	0.04	0.34	1.02
17:30	0.25	0.05	0.77	0.06	0.05	0.29	0.77
17:45	0.28	0.06	0.40	0.06	0.06	0.20	0.40
18:00	0.30	0.07	0.23	0.05	0.05	0.16	0.30
18:15	0.34	0.08	0.17	0.05	0.05	0.16	0.34
18:30	0.35	0.08	0.12	0.06	0.06	0.15	0.35
18:45	0.36	0.09	0.12	0.06	0.06	0.16	0.36
19:00	0.34	0.08	0.14	0.00	0.00	0.14	0.34
19:15	0.33	0.08	0.15	0.00	0.00	0.14	0.33
19:30	0.32	0.08	0.15	0.00	0.00	0.14	0.32
19:45	0.28	0.08	0.15	0.00	0.00	0.13	0.28
20:00	0.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.23
20:15	0.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.19
20:30	0.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.15
20:45	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.10
21:00	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.07
21:15	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.04
21:30	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02
21:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

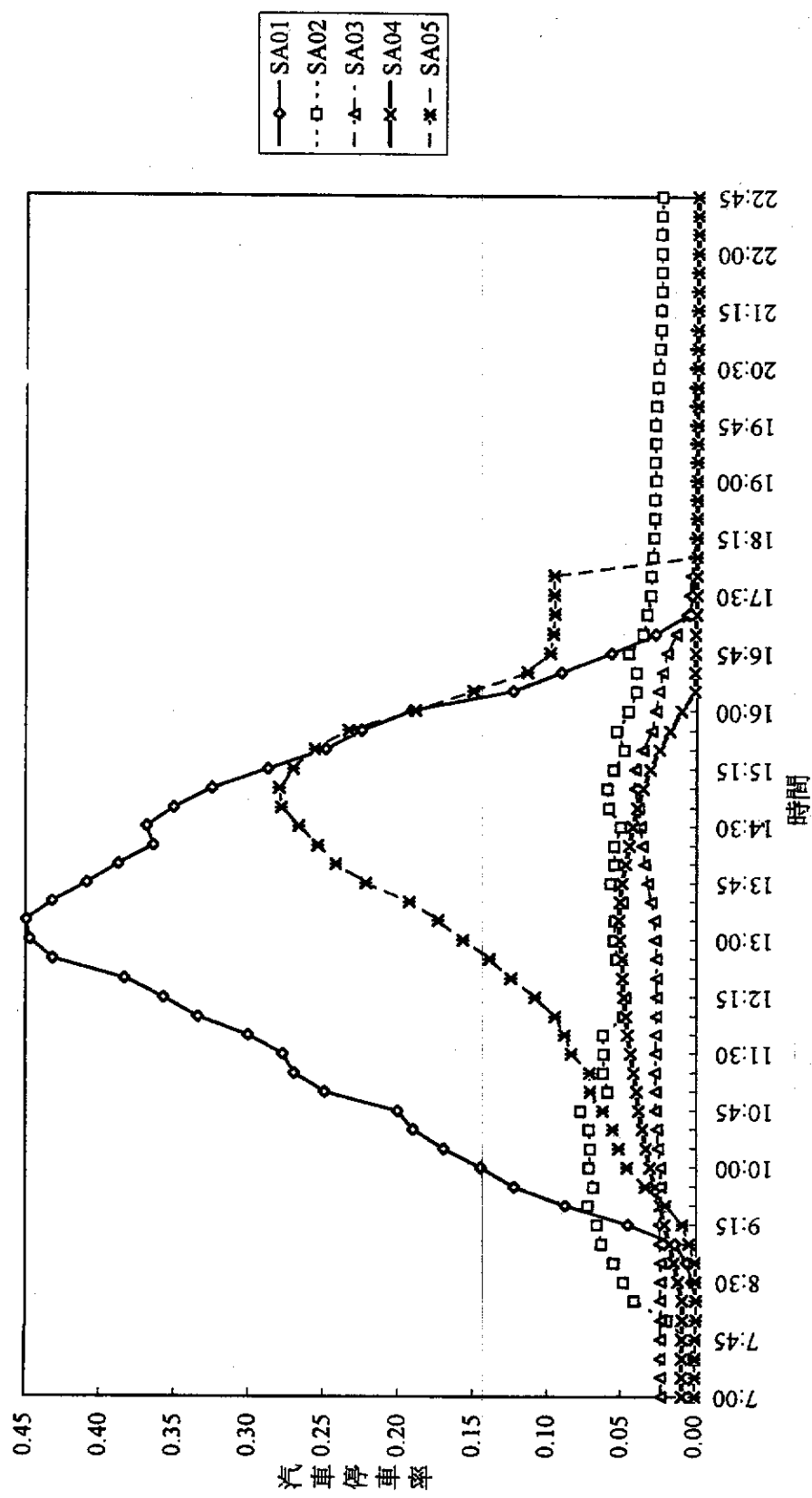
附表參拾伍 商四市區停車發生率統計表（平常）

時間	機車停車率 C412	機車停車率 C413	機車停車率 C414	機車停車率 C415	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
7:00	0.15	0.00	0.00	0.08	0.00	0.06	0.15
7:15	0.15	0.00	0.01	0.10	0.00	0.06	0.15
7:30	0.15	0.00	0.01	0.18	0.00	0.09	0.18
7:45	0.15	0.00	0.10	0.27	0.00	0.13	0.27
8:00	0.15	0.01	0.46	0.47	0.01	0.27	0.47
8:15	0.15	0.01	0.79	0.59	0.01	0.39	0.79
8:30	0.15	0.02	1.01	0.78	0.02	0.49	1.01
8:45	0.15	0.02	1.09	0.85	0.02	0.53	1.09
9:00	0.15	0.01	1.14	1.05	0.01	0.59	1.14
9:15	0.15	0.03	1.21	1.19	0.03	0.64	1.21
9:30	0.15	0.03	1.30	1.41	0.03	0.72	1.41
9:45	0.15	0.04	1.52	1.49	0.04	0.80	1.52
10:00	0.15	0.05	1.47	1.67	0.05	0.83	1.67
10:15	0.16	0.04	1.63	1.68	0.04	0.88	1.68
10:30	0.16	0.05	1.73	1.81	0.05	0.94	1.81
10:45	0.16	0.06	1.82	1.42	0.06	0.87	1.82
11:00	0.16	0.06	1.69	1.38	0.06	0.82	1.69
11:15	0.18	0.05	1.66	1.26	0.05	0.79	1.66
11:30	0.19	0.06	1.47	1.33	0.06	0.76	1.47
11:45	0.21	0.07	1.39	1.08	0.07	0.69	1.39
12:00	0.22	0.09	1.09	0.94	0.09	0.59	1.09
12:15	0.27	0.11	0.94	0.85	0.11	0.54	0.94
12:30	0.29	0.10	1.14	0.83	0.10	0.59	1.14
12:45	0.30	0.10	1.34	1.00	0.10	0.68	1.34
13:00	0.29	0.12	1.26	1.09	0.12	0.69	1.26
13:15	0.28	0.13	1.21	1.08	0.13	0.67	1.21
13:30	0.26	0.14	1.40	0.89	0.14	0.67	1.40
13:45	0.26	0.15	1.29	0.96	0.15	0.66	1.29
14:00	0.25	0.15	1.18	1.05	0.15	0.66	1.18
14:15	0.24	0.14	1.25	1.05	0.14	0.67	1.25
14:30	0.24	0.14	1.24	1.18	0.14	0.70	1.24
14:45	0.24	0.15	1.13	1.09	0.15	0.65	1.13
15:00	0.25	0.16	1.14	1.04	0.16	0.65	1.14
15:15	0.25	0.16	1.13	1.11	0.16	0.66	1.13
15:30	0.26	0.17	1.09	1.01	0.17	0.63	1.09
15:45	0.28	0.17	1.14	1.12	0.17	0.68	1.14
16:00	0.29	0.15	1.13	1.05	0.15	0.66	1.13
16:15	0.29	0.16	1.09	1.01	0.16	0.64	1.09
16:30	0.28	0.18	1.17	1.04	0.18	0.67	1.17
16:45	0.28	0.18	1.18	1.18	0.18	0.71	1.18
17:00	0.29	0.18	1.17	1.16	0.18	0.70	1.17
17:15	0.30	0.26	1.20	1.11	0.26	0.72	1.20
17:30	0.32	0.30	0.91	1.05	0.30	0.65	1.05
17:45	0.36	0.34	0.47	1.04	0.34	0.55	1.04
18:00	0.39	0.41	0.27	0.85	0.27	0.48	0.85
18:15	0.43	0.47	0.20	0.88	0.20	0.49	0.88
18:30	0.44	0.51	0.14	0.92	0.14	0.50	0.92
18:45	0.46	0.53	0.14	0.92	0.14	0.51	0.92
19:00	0.43	0.51	0.17	0.00	0.00	0.28	0.51
19:15	0.42	0.50	0.18	0.00	0.00	0.28	0.50
19:30	0.41	0.50	0.18	0.00	0.00	0.27	0.50
19:45	0.36	0.49	0.18	0.00	0.00	0.26	0.49
20:00	0.30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.30
20:15	0.24	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.24
20:30	0.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.19
20:45	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.12
21:00	0.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.09
21:15	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.05
21:30	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02
21:45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

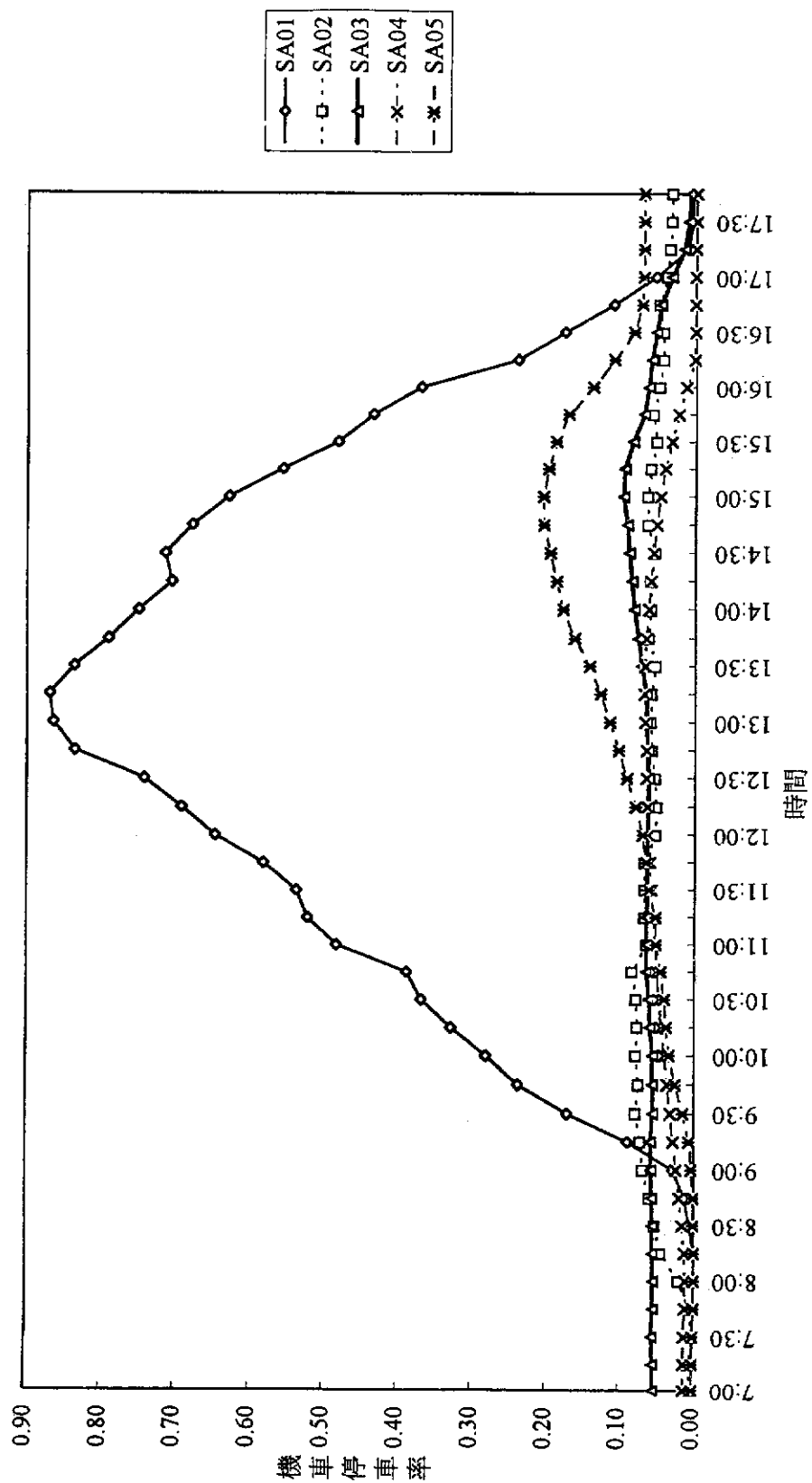
附表參拾陸 商四市區停車發生率統計表（例假）

時間	汽車停車率 C411	汽車停車率 C412	汽車停車率 最小值	汽車停車率 平均值	汽車停車率 最大值	機車停車率 C411	機車停車率 C412	機車停車率 最小值	機車停車率 平均值	機車停車率 最大值
9:00	0.00	0.09	0.00	0.05	0.09	0.00	0.13	0.00	0.06	0.13
9:15	0.00	0.09	0.00	0.05	0.09	0.00	0.13	0.00	0.06	0.13
9:30	0.01	0.09	0.01	0.05	0.09	0.01	0.13	0.01	0.07	0.13
9:45	0.01	0.09	0.01	0.05	0.09	0.01	0.13	0.01	0.07	0.13
10:00	0.01	0.10	0.01	0.06	0.10	0.01	0.13	0.01	0.07	0.13
10:15	0.02	0.10	0.02	0.06	0.10	0.01	0.14	0.01	0.08	0.14
10:30	0.01	0.11	0.01	0.06	0.11	0.00	0.15	0.00	0.08	0.15
10:45	0.00	0.12	0.00	0.06	0.12	0.00	0.17	0.00	0.08	0.17
11:00	0.00	0.13	0.00	0.07	0.13	0.00	0.18	0.00	0.09	0.18
11:15	0.00	0.15	0.00	0.08	0.15	0.00	0.21	0.00	0.10	0.21
11:30	0.01	0.16	0.01	0.09	0.16	0.01	0.22	0.01	0.11	0.22
11:45	0.01	0.18	0.01	0.10	0.18	0.01	0.25	0.01	0.13	0.25
12:00	0.02	0.22	0.02	0.12	0.22	0.01	0.31	0.01	0.16	0.31
12:15	0.03	0.26	0.03	0.15	0.26	0.02	0.36	0.02	0.19	0.36
12:30	0.04	0.30	0.04	0.17	0.30	0.02	0.41	0.02	0.22	0.41
12:45	0.03	0.33	0.03	0.18	0.33	0.02	0.44	0.02	0.23	0.44
13:00	0.04	0.32	0.04	0.18	0.32	0.02	0.44	0.02	0.23	0.44
13:15	0.04	0.34	0.04	0.19	0.34	0.02	0.46	0.02	0.24	0.46
13:30	0.03	0.33	0.03	0.18	0.33	0.02	0.45	0.02	0.23	0.45
13:45	0.02	0.32	0.02	0.17	0.32	0.01	0.43	0.01	0.22	0.43
14:00	0.04	0.32	0.04	0.18	0.32	0.02	0.43	0.02	0.23	0.43
14:15	0.05	0.31	0.05	0.18	0.31	0.03	0.42	0.03	0.22	0.42
14:30	0.05	0.29	0.05	0.17	0.29	0.03	0.39	0.03	0.21	0.39
14:45	0.03	0.30	0.03	0.16	0.30	0.02	0.41	0.02	0.21	0.41
15:00	0.02	0.32	0.02	0.17	0.32	0.01	0.44	0.01	0.23	0.44
15:15	0.02	0.32	0.02	0.17	0.32	0.01	0.44	0.01	0.23	0.44
15:30	0.04	0.32	0.04	0.18	0.32	0.02	0.43	0.02	0.23	0.43
15:45	0.04	0.30	0.04	0.17	0.30	0.02	0.41	0.02	0.22	0.41
16:00	0.04	0.29	0.04	0.17	0.29	0.03	0.39	0.03	0.21	0.39
16:15	0.04	0.27	0.04	0.16	0.27	0.02	0.37	0.02	0.20	0.37
16:30	0.04	0.28	0.04	0.16	0.28	0.03	0.38	0.03	0.20	0.38
16:45	0.05	0.31	0.05	0.18	0.31	0.03	0.42	0.03	0.22	0.42
17:00	0.06	0.28	0.06	0.17	0.28	0.04	0.38	0.04	0.21	0.38
17:15	0.08	0.27	0.08	0.18	0.27	0.05	0.37	0.05	0.21	0.37
17:30	0.09	0.28	0.09	0.18	0.28	0.05	0.37	0.05	0.21	0.37
17:45	0.11	0.28	0.11	0.20	0.28	0.07	0.38	0.07	0.23	0.38
18:00	0.13	0.31	0.13	0.22	0.31	0.08	0.42	0.08	0.25	0.42
18:15	0.14	0.31	0.14	0.22	0.31	0.08	0.42	0.08	0.25	0.42
18:30	0.13	0.33	0.13	0.23	0.33	0.08	0.45	0.08	0.26	0.45
18:45	0.12	0.31	0.12	0.22	0.31	0.08	0.42	0.08	0.25	0.42
19:00	0.12	0.31	0.12	0.22	0.31	0.07	0.42	0.07	0.25	0.42
19:15	0.11	0.33	0.11	0.22	0.33	0.07	0.44	0.07	0.26	0.44
19:30	0.11	0.29	0.11	0.20	0.29	0.07	0.40	0.07	0.23	0.40
19:45	0.11	0.24	0.11	0.18	0.24	0.07	0.33	0.07	0.20	0.33
20:00	0.11	0.24	0.11	0.18	0.24	0.07	0.33	0.07	0.20	0.33
20:15	0.11	0.23	0.11	0.17	0.23	0.07	0.31	0.07	0.19	0.31
20:30	0.12	0.18	0.12	0.15	0.18	0.07	0.25	0.07	0.16	0.25
20:45	0.12	0.13	0.12	0.13	0.13	0.07	0.18	0.07	0.13	0.18
21:00	0.12	0.10	0.10	0.11	0.12	0.07	0.14	0.07	0.11	0.14
21:15	0.12	0.07	0.07	0.09	0.12	0.07	0.09	0.07	0.08	0.09
21:30	0.12	0.02	0.02	0.07	0.12	0.07	0.03	0.03	0.05	0.07
21:45	0.12	0.00	0.00	0.06	0.12	0.07	0.00	0.00	0.04	0.07
22:00	0.12	0.09	0.09	0.11	0.12	0.07	0.00	0.00	0.04	0.07
22:15	0.12	0.09	0.09	0.11	0.12	0.07	0.00	0.00	0.04	0.07
22:30	0.13	0.09	0.09	0.11	0.13	0.08	0.00	0.00	0.04	0.08
22:45	0.13	0.09	0.09	0.11	0.13	0.08	0.00	0.00	0.04	0.08

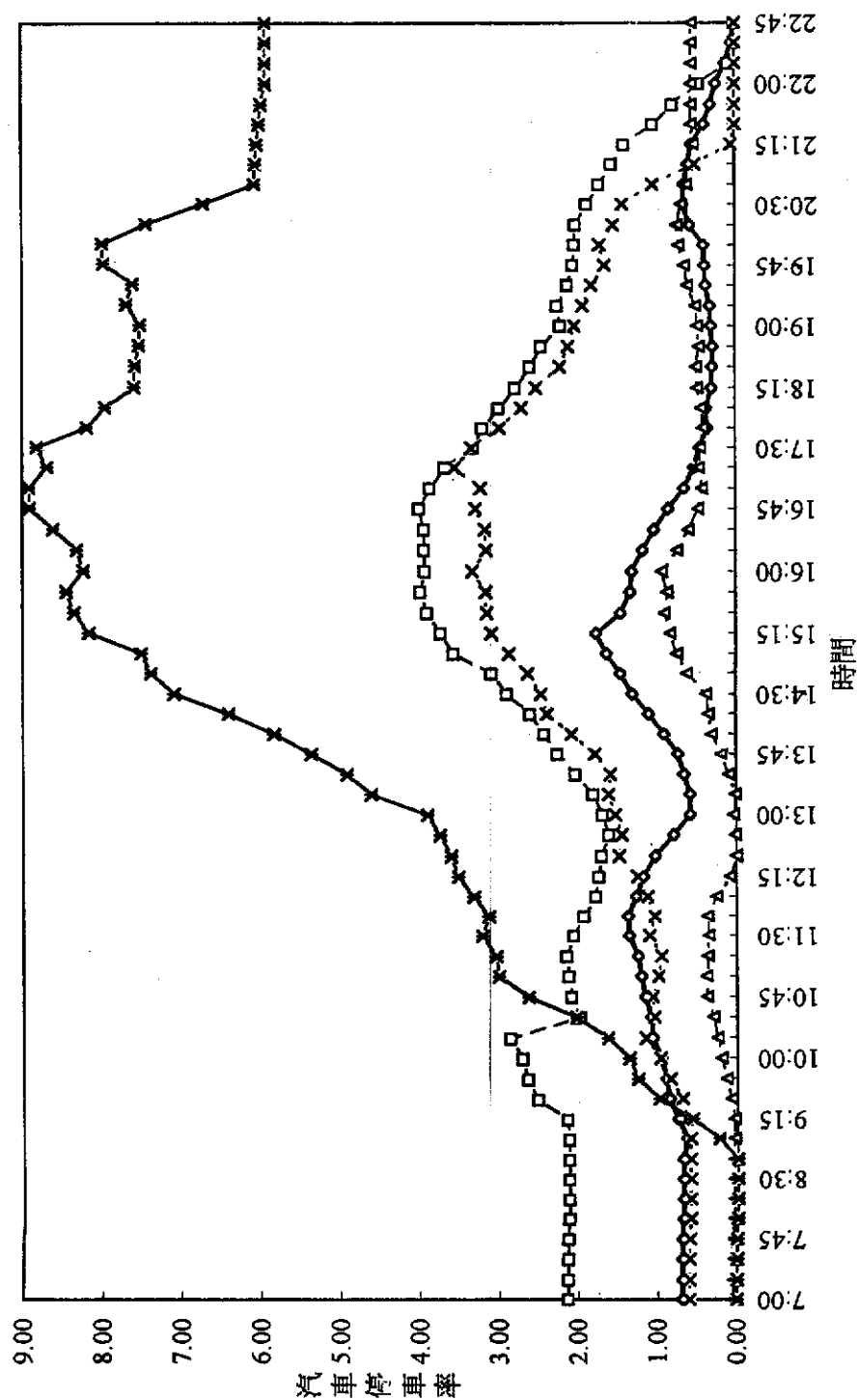
附圖壹 風景區樣本建物各時段汽車停車發生率分佈圖



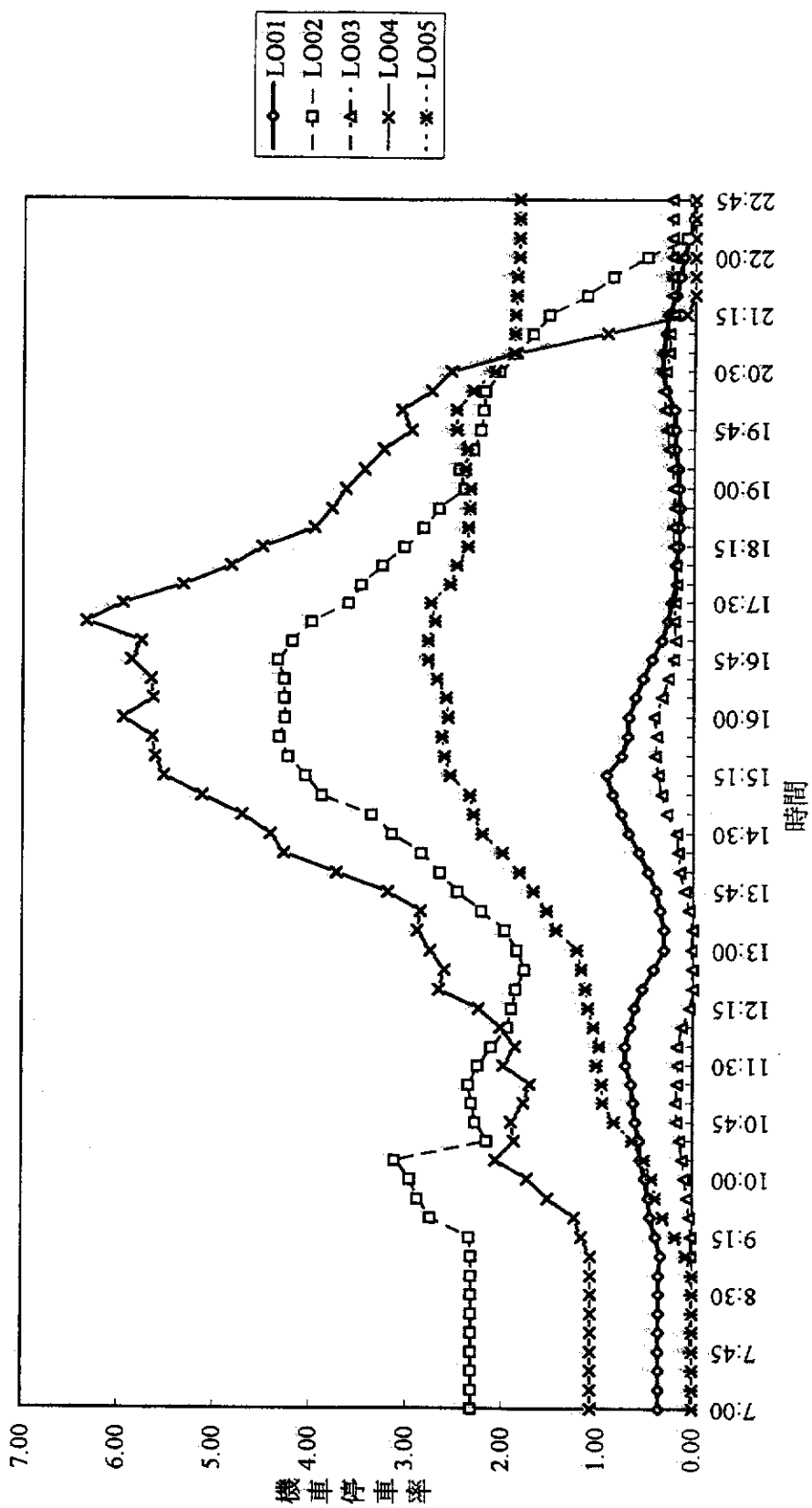
附圖貳 風景區樣本建物各時段機車停車發生率分佈圖



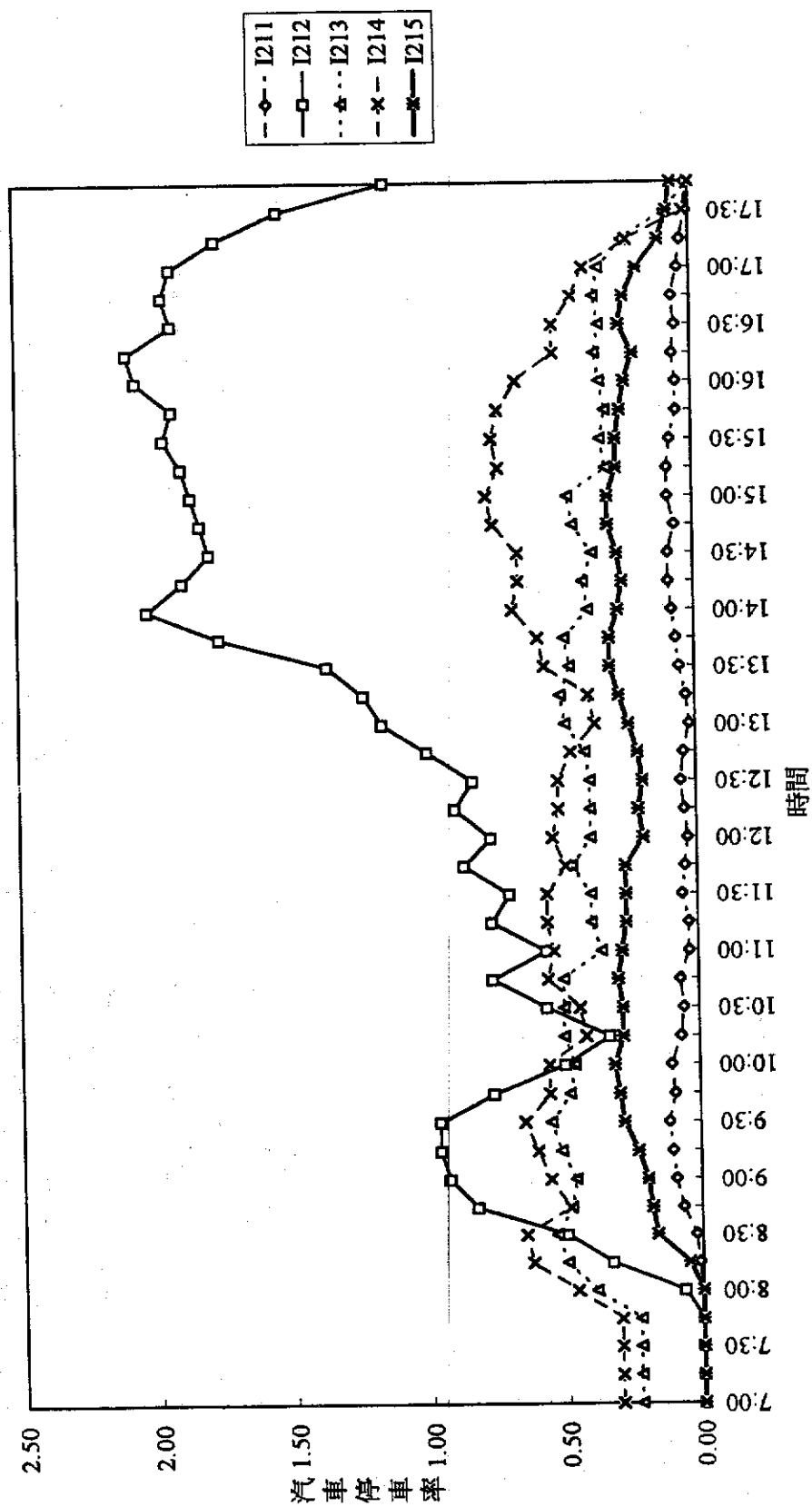
附圖參 物流中心假日樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



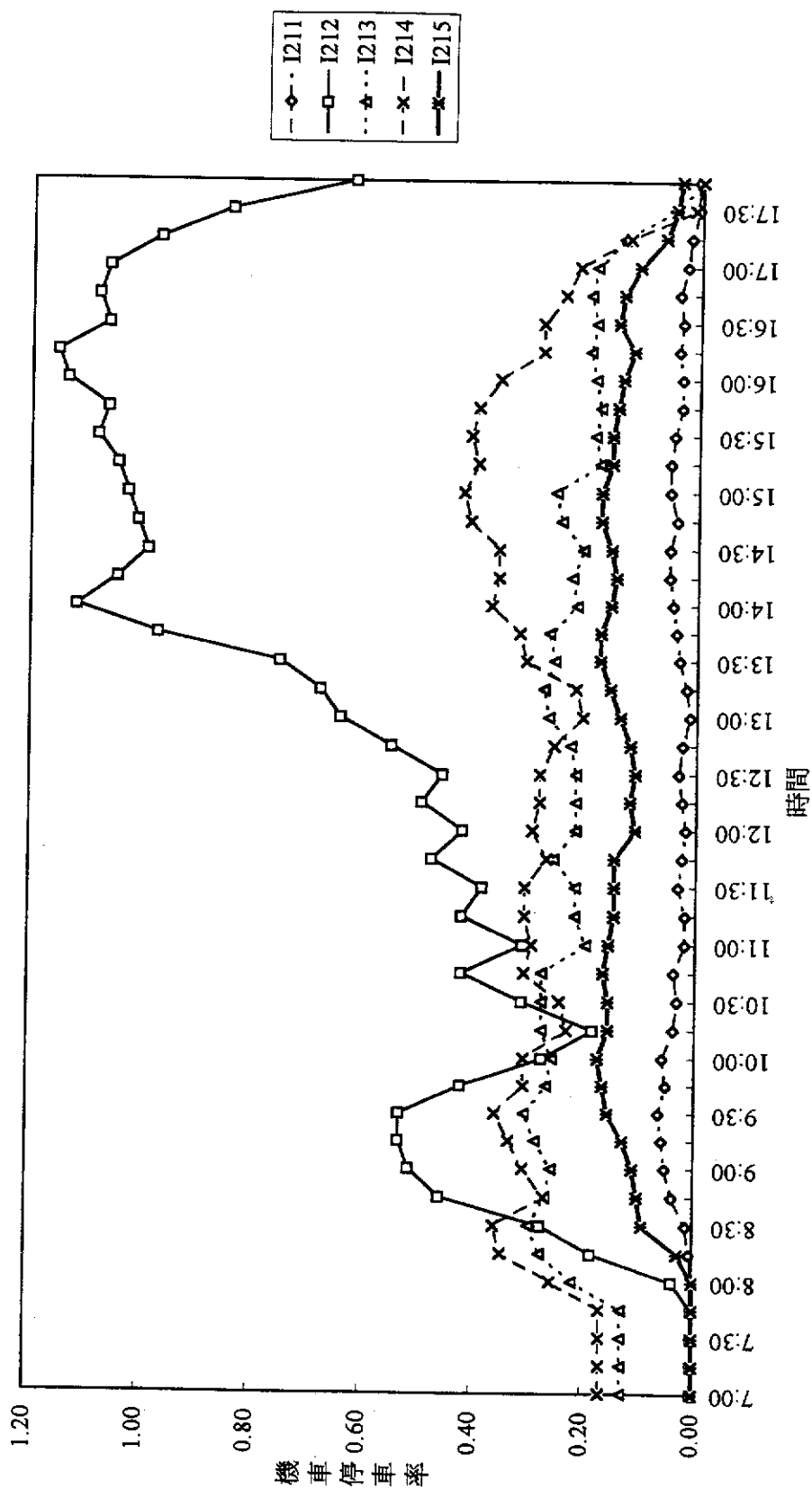
附圖肆 物流中心假日樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (機車)



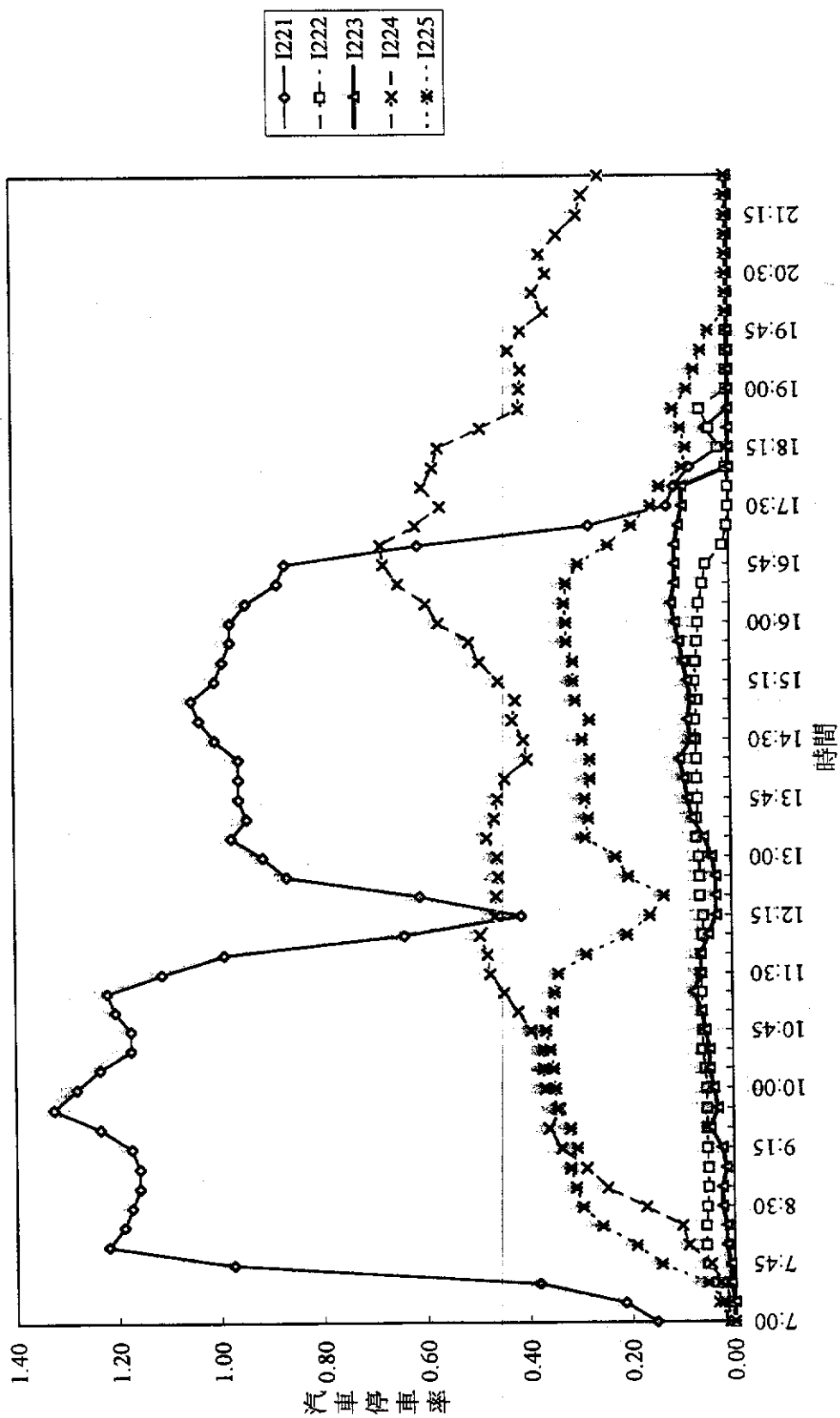
附圖伍 工二市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



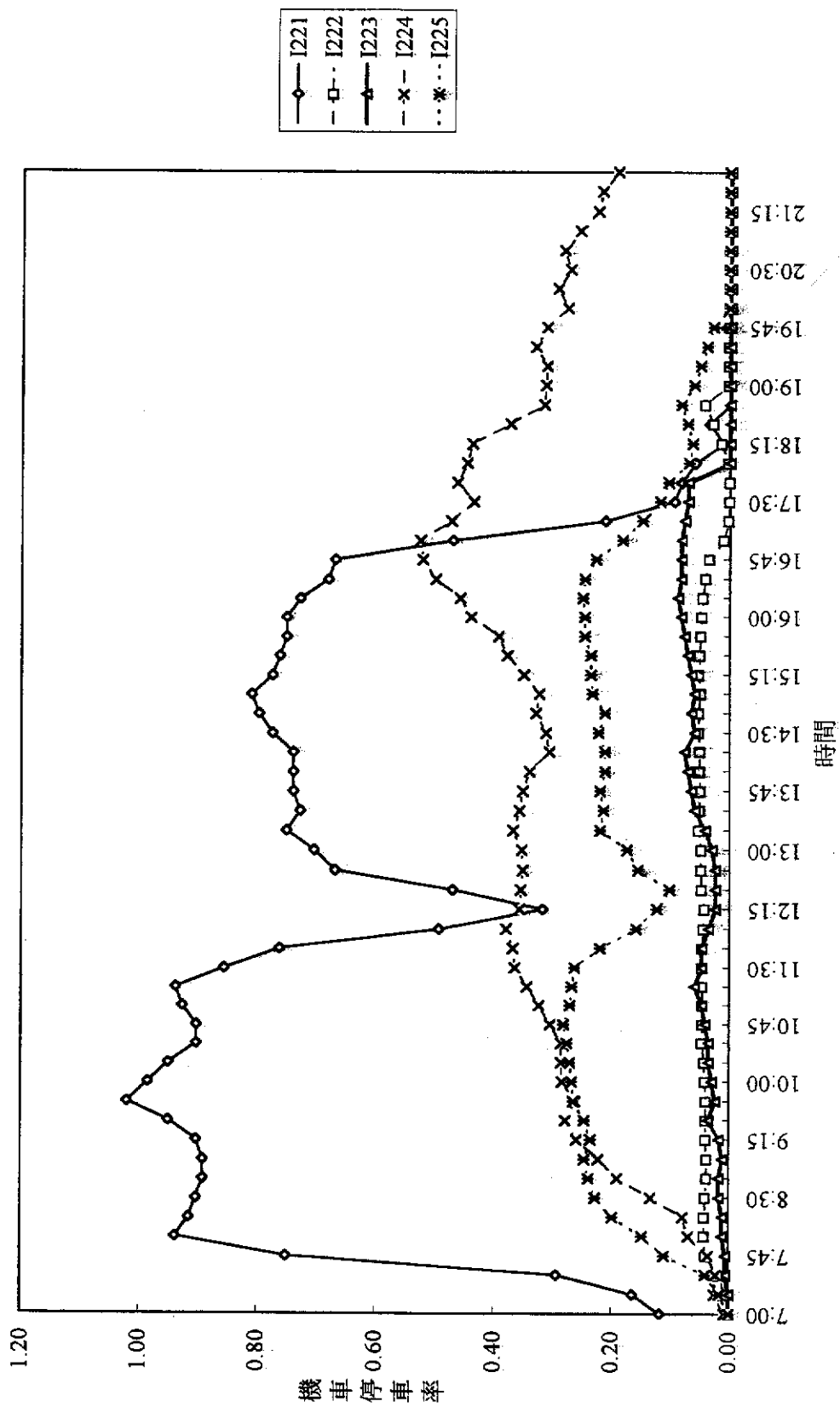
附圖陸 工二市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (機車)



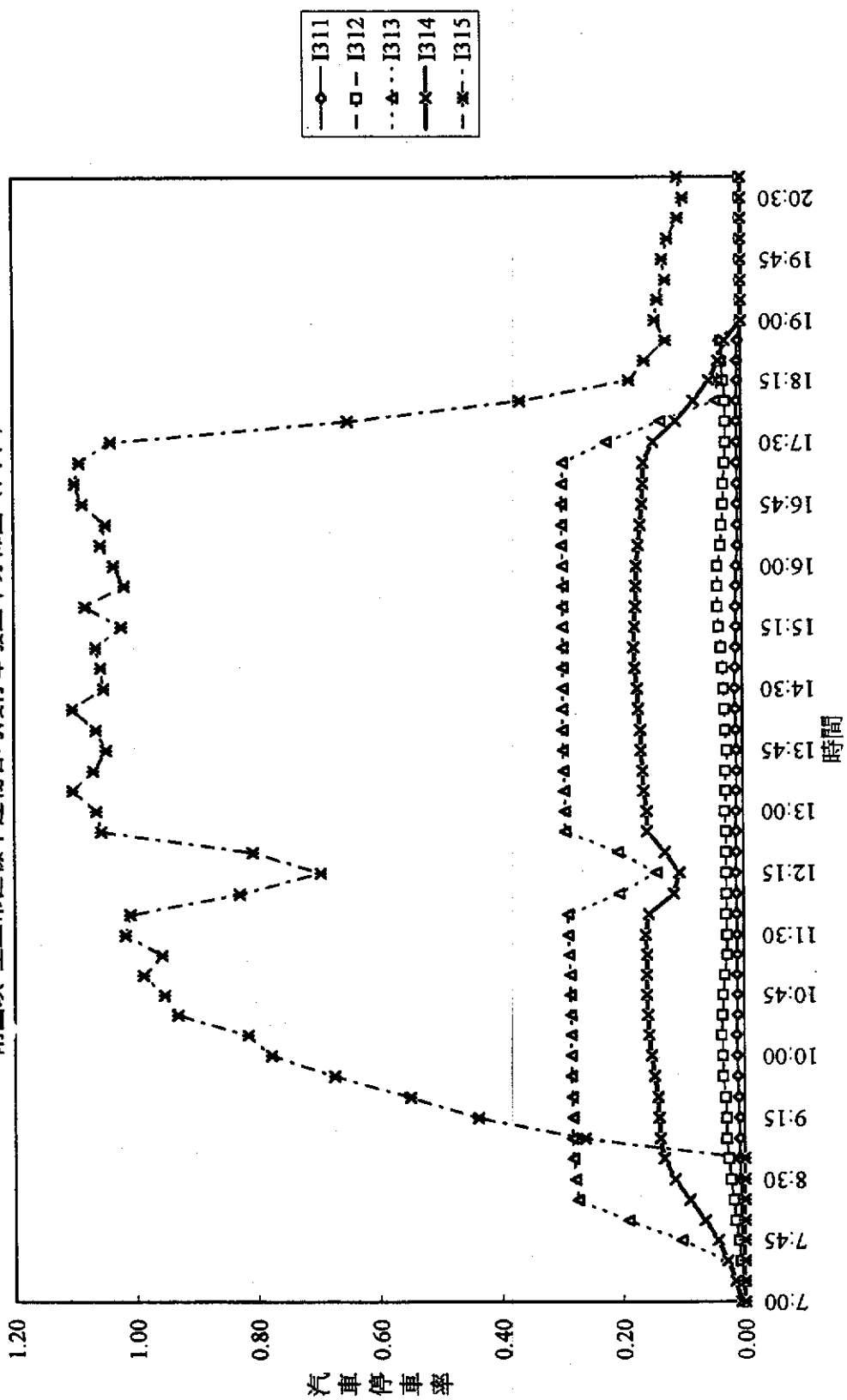
附圖柒 工二郊區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



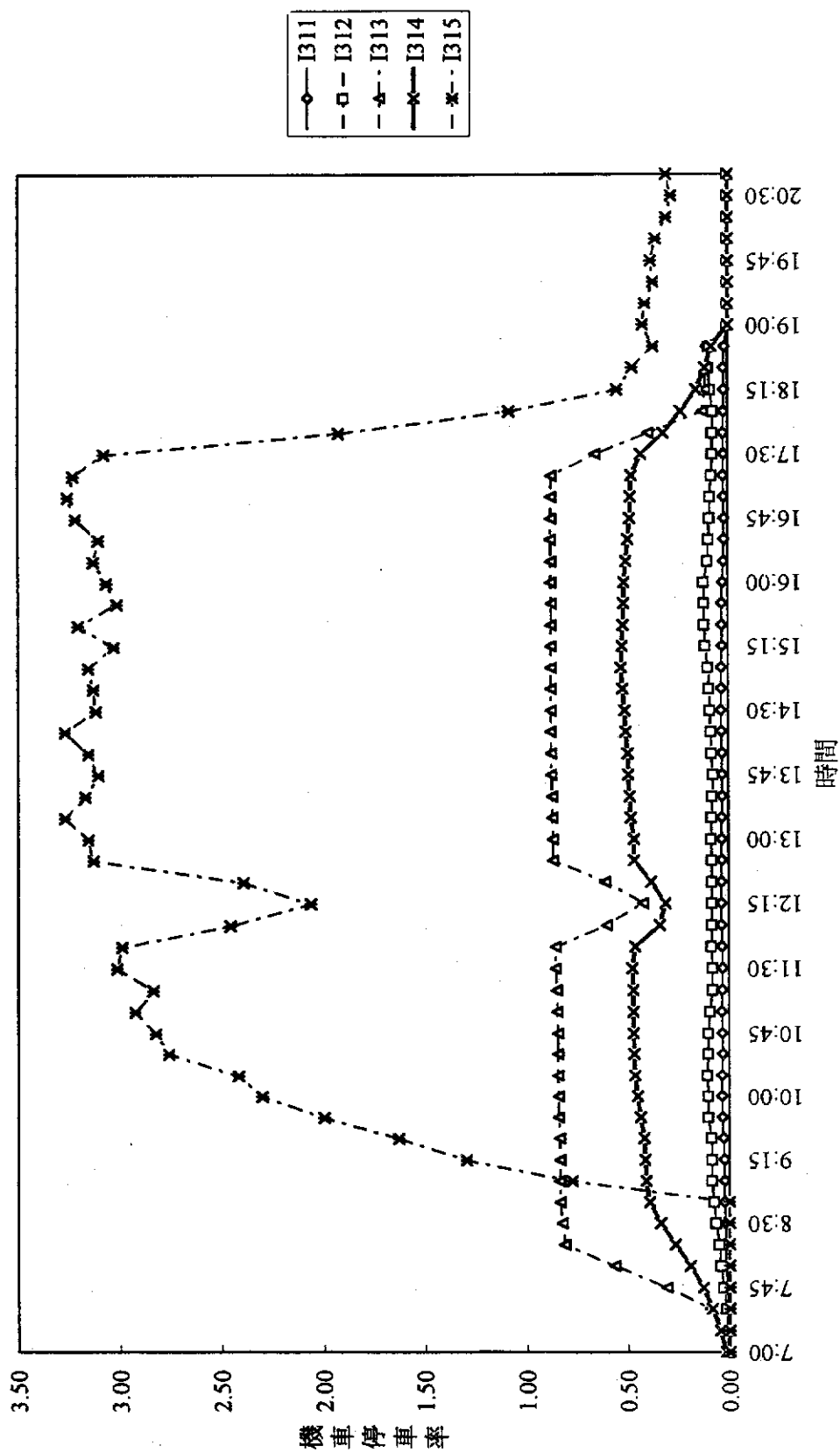
附圖捌 工二郊區樣本建物各時段停車發生率分佈圖（機車）



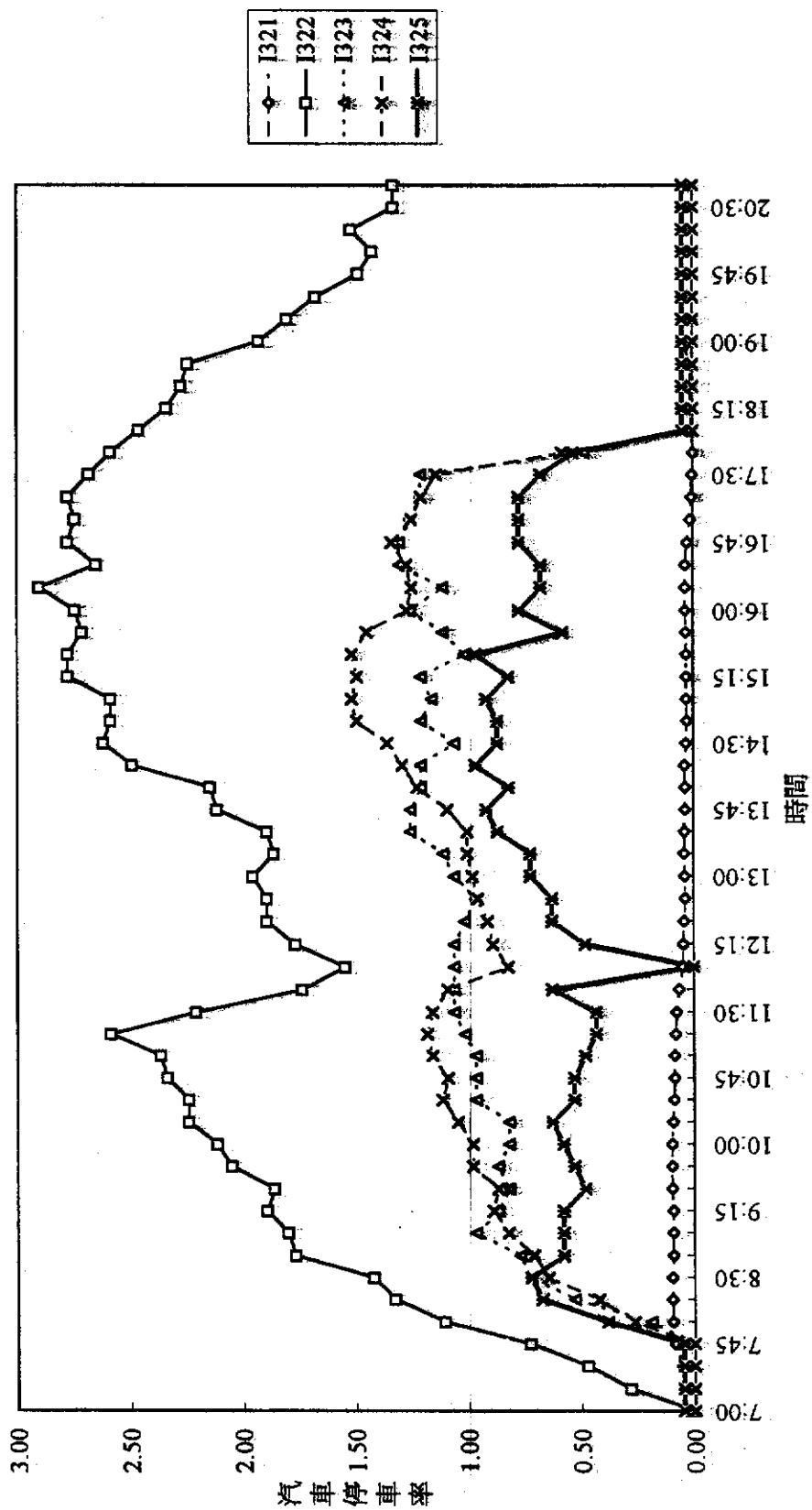
附圖玖 工三市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



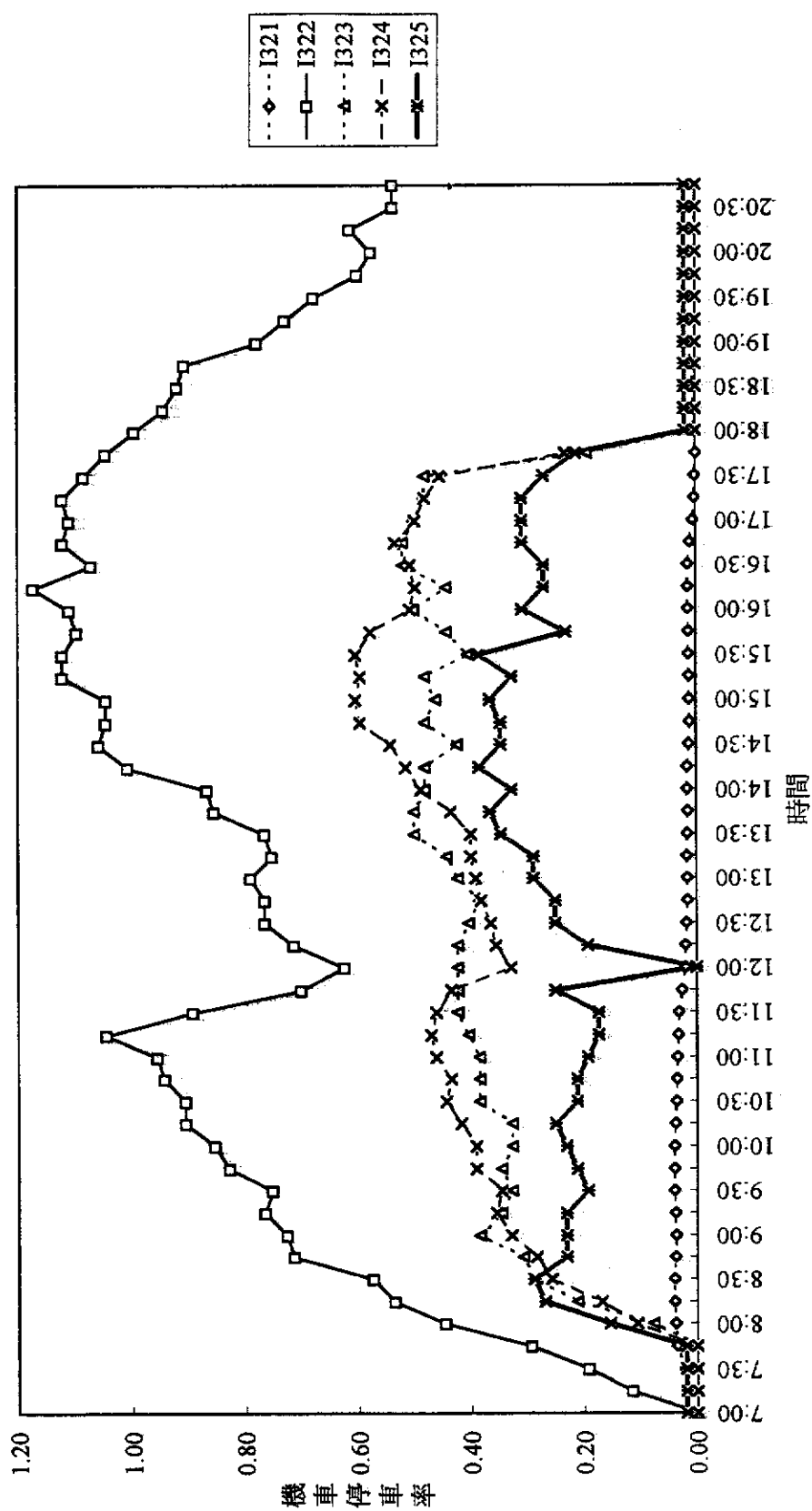
附圖拾 工三市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖（機車）



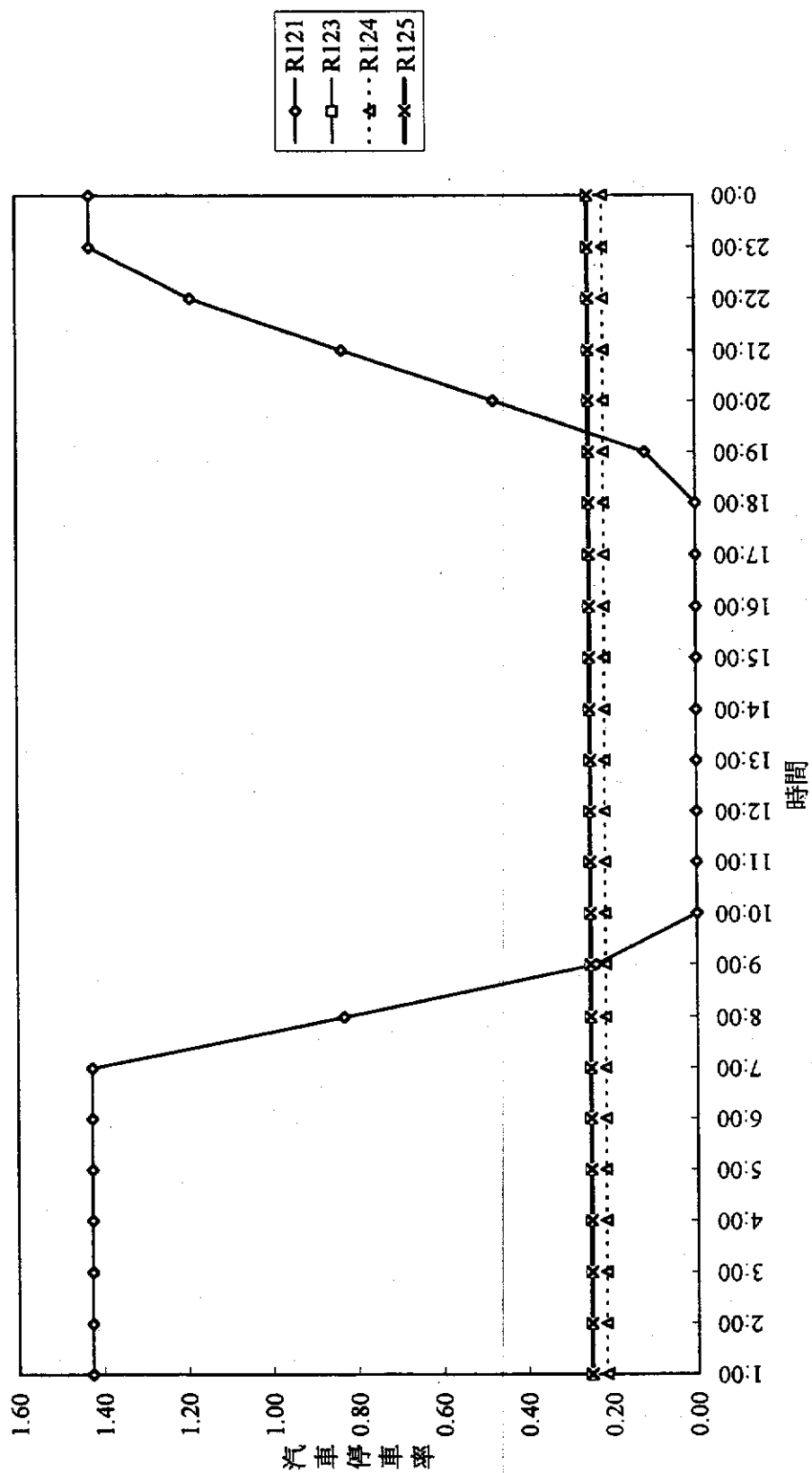
附圖拾壹 工三郊區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



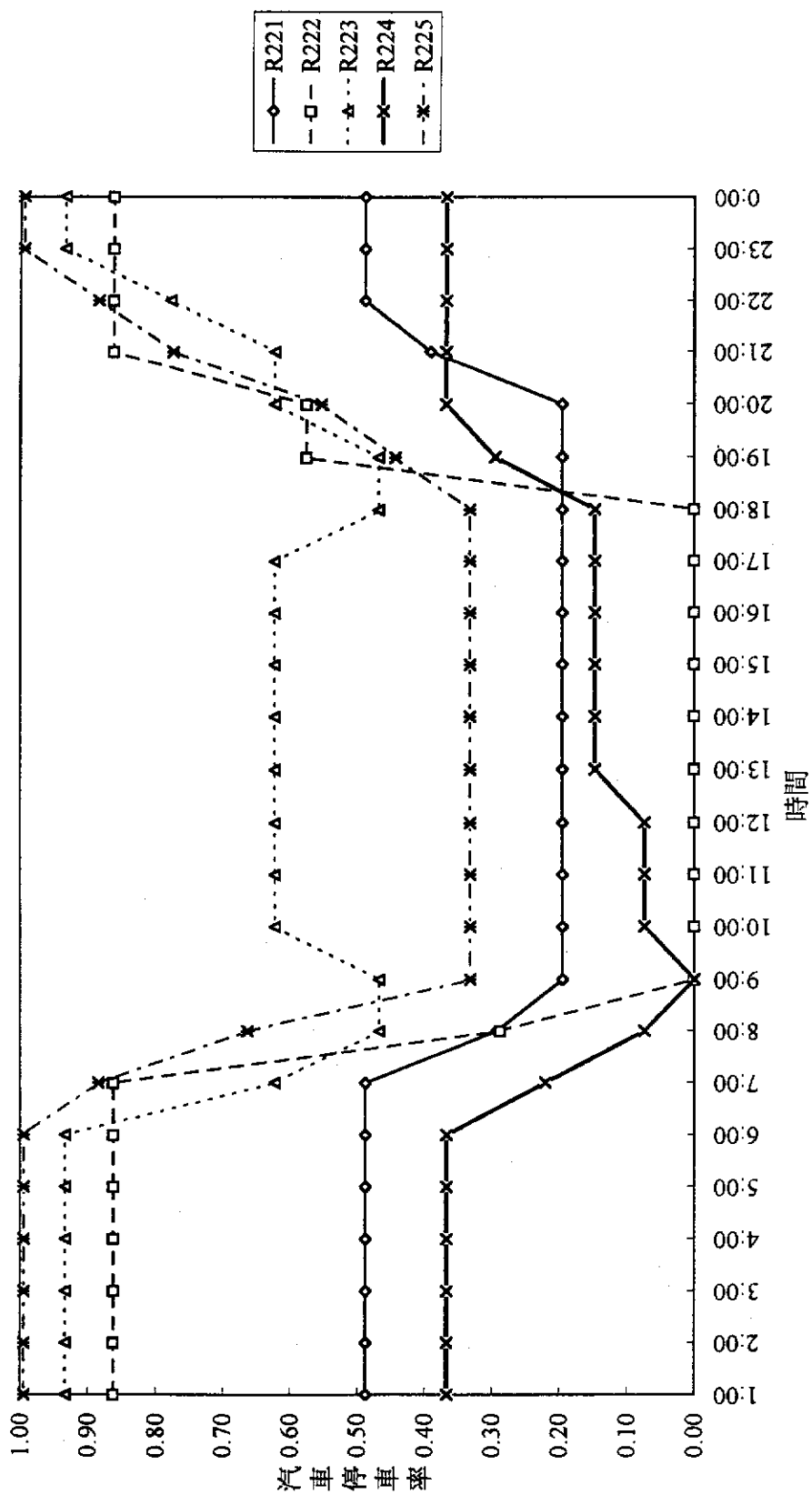
附圖拾貳 工三郊區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (機車)



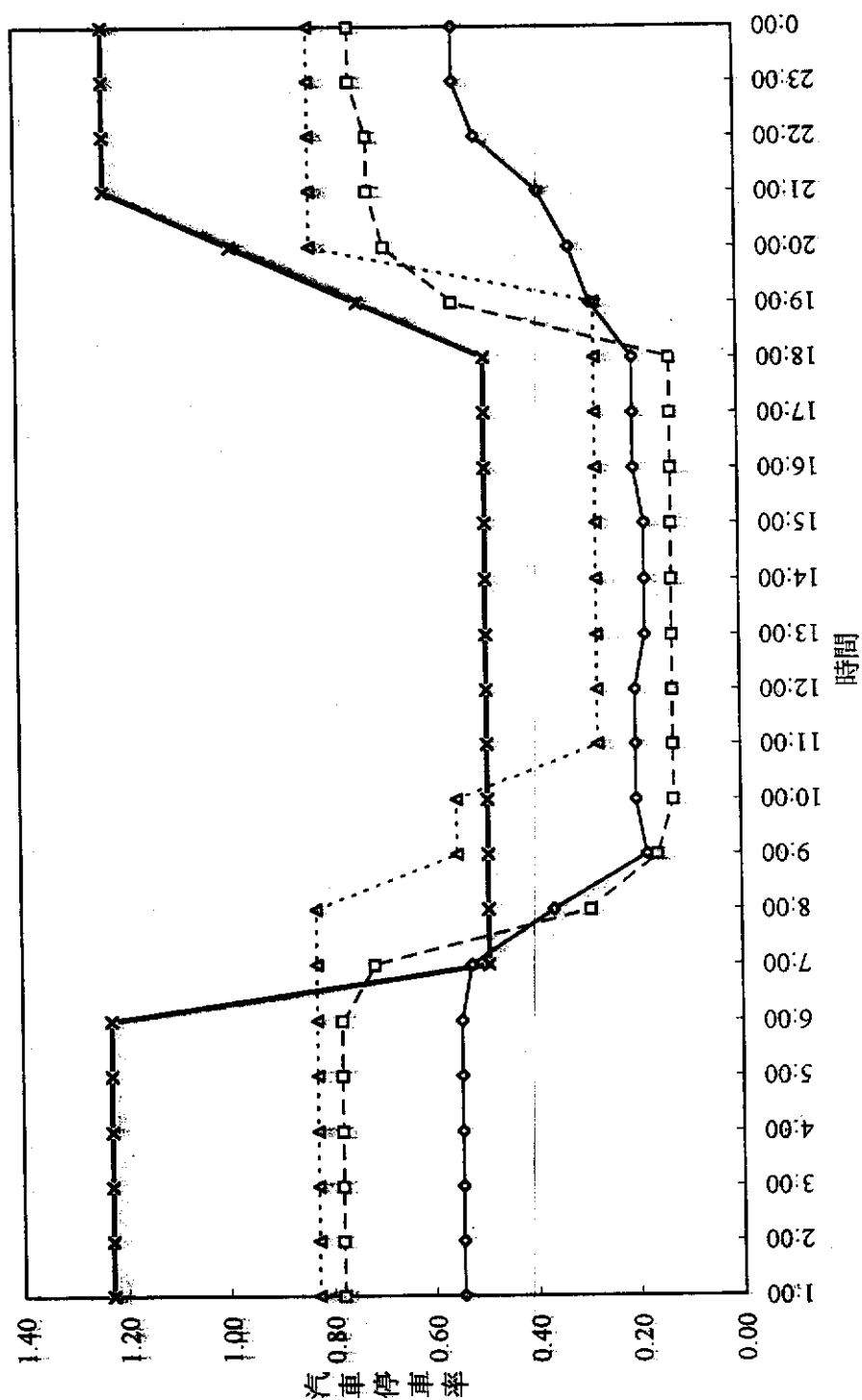
附圖拾參 住一郊區樣本建物停車發生率分佈圖 (家訪)



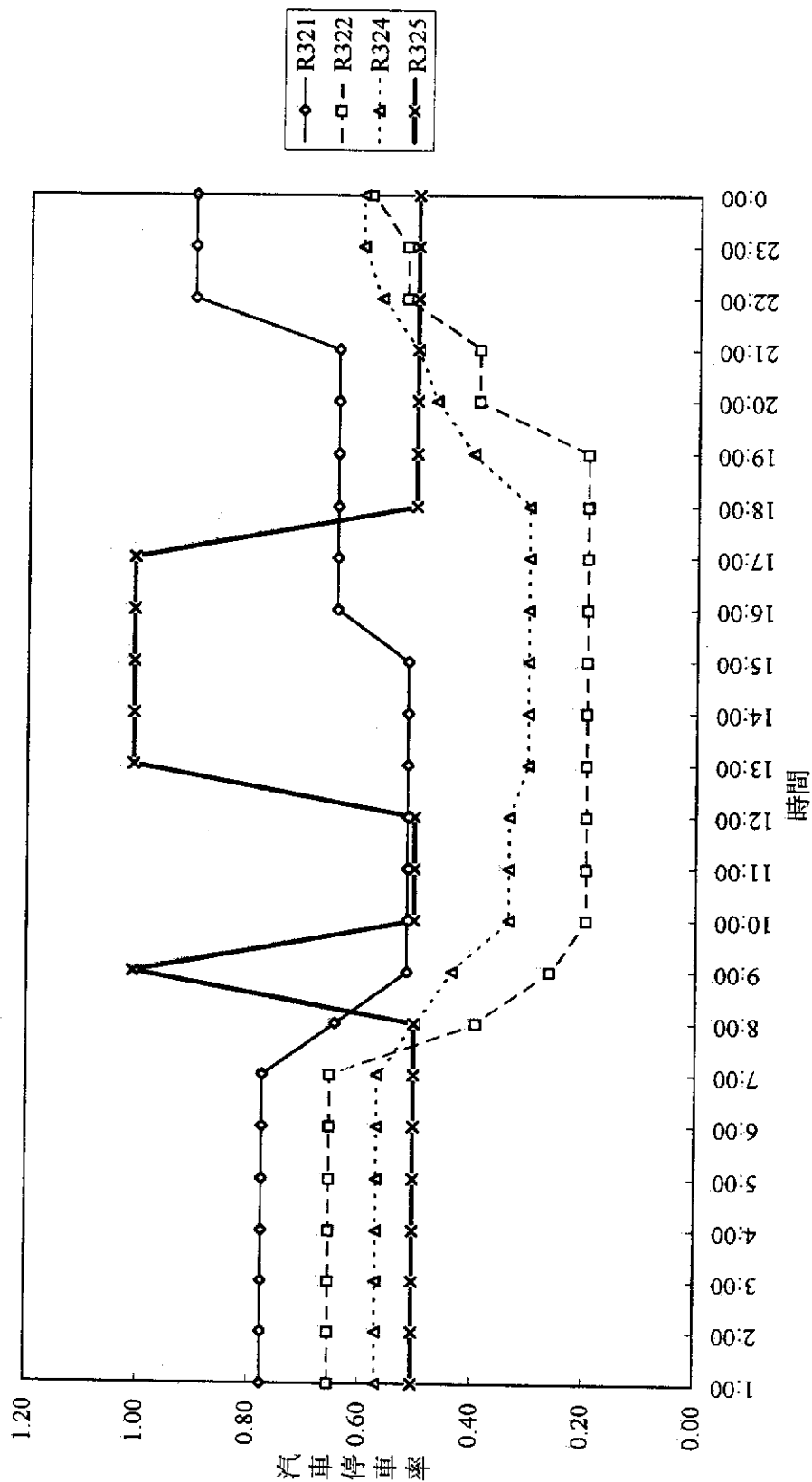
附圖拾肆 住二郊區樣本建物停車發生率分佈圖（家訪）



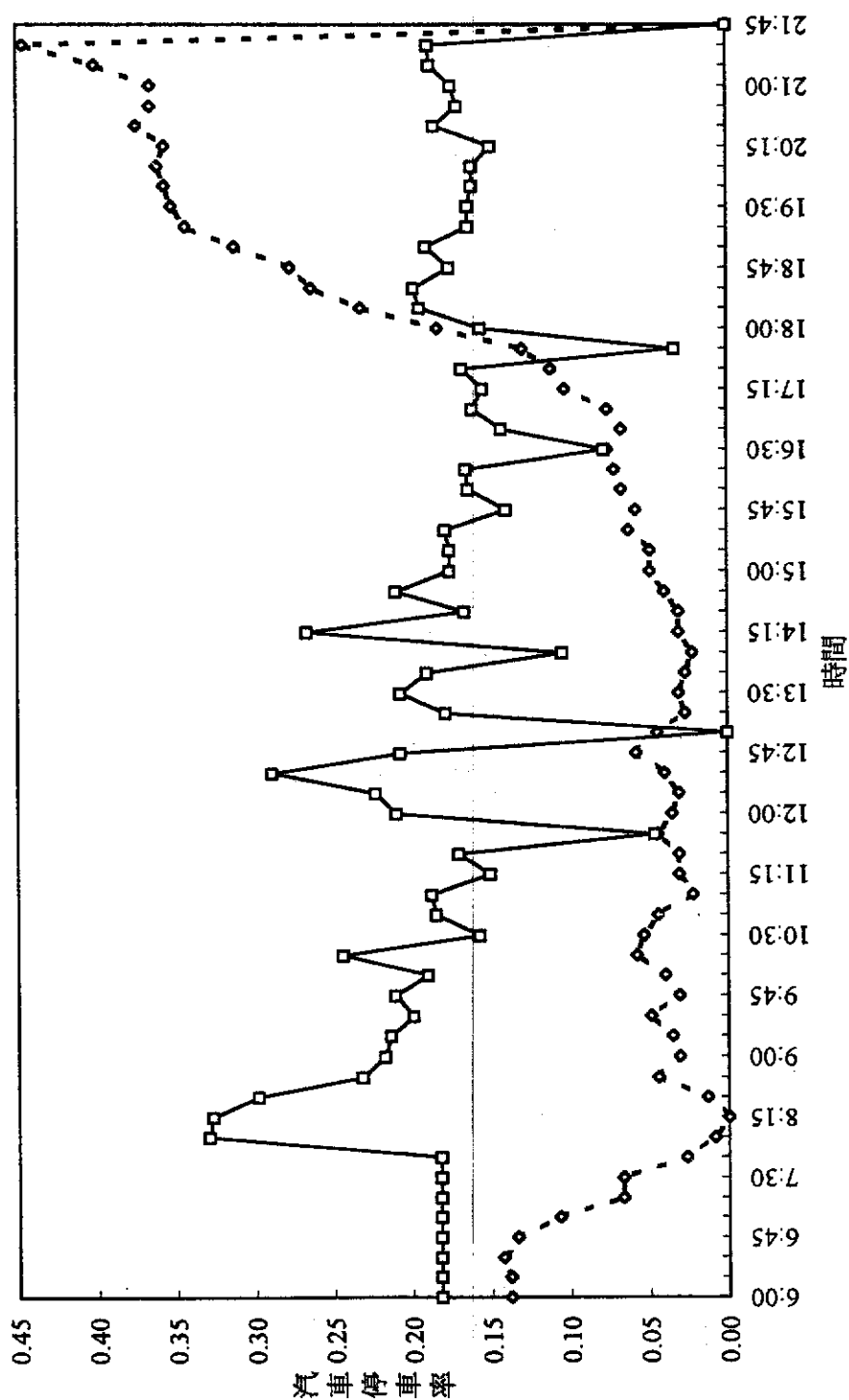
附圖拾伍 住三市區樓本建物停車發生率分佈圖（家訪）



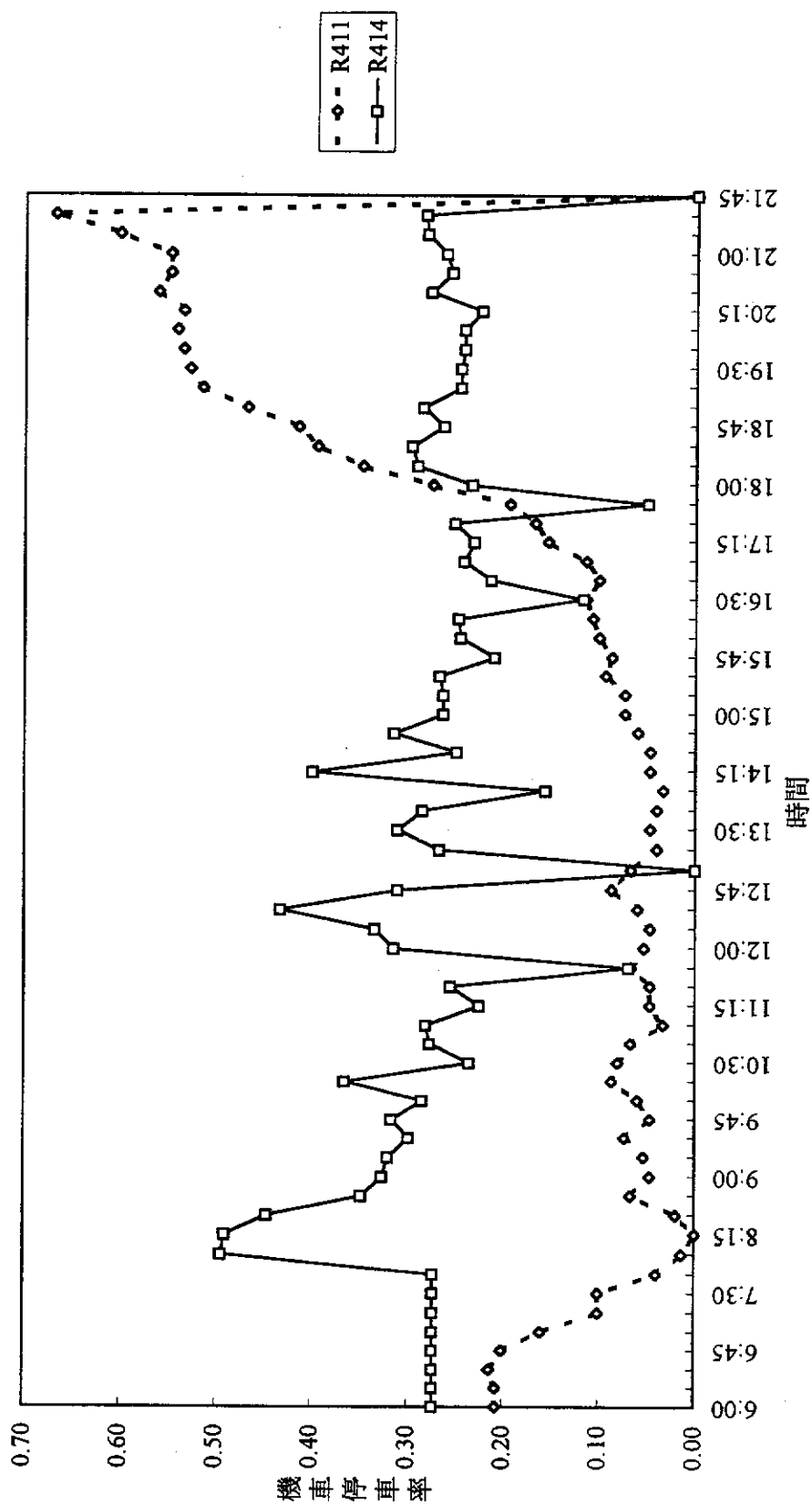
附圖拾陸 住三郊區樣本建物停車發生率分佈圖（家訪）



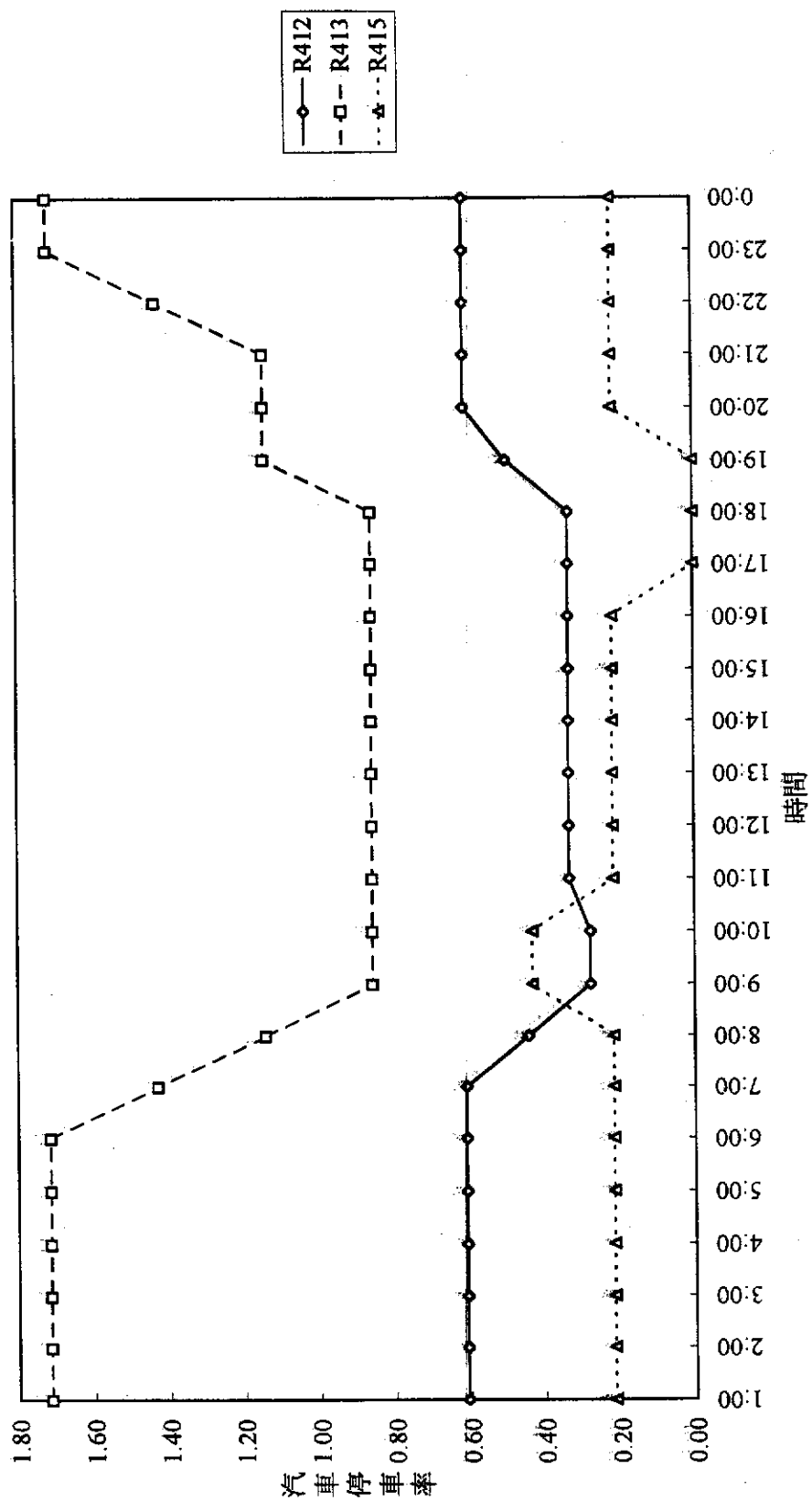
附圖拾柒 住四市區樣本建物停車發生率分佈圖 (汽車)



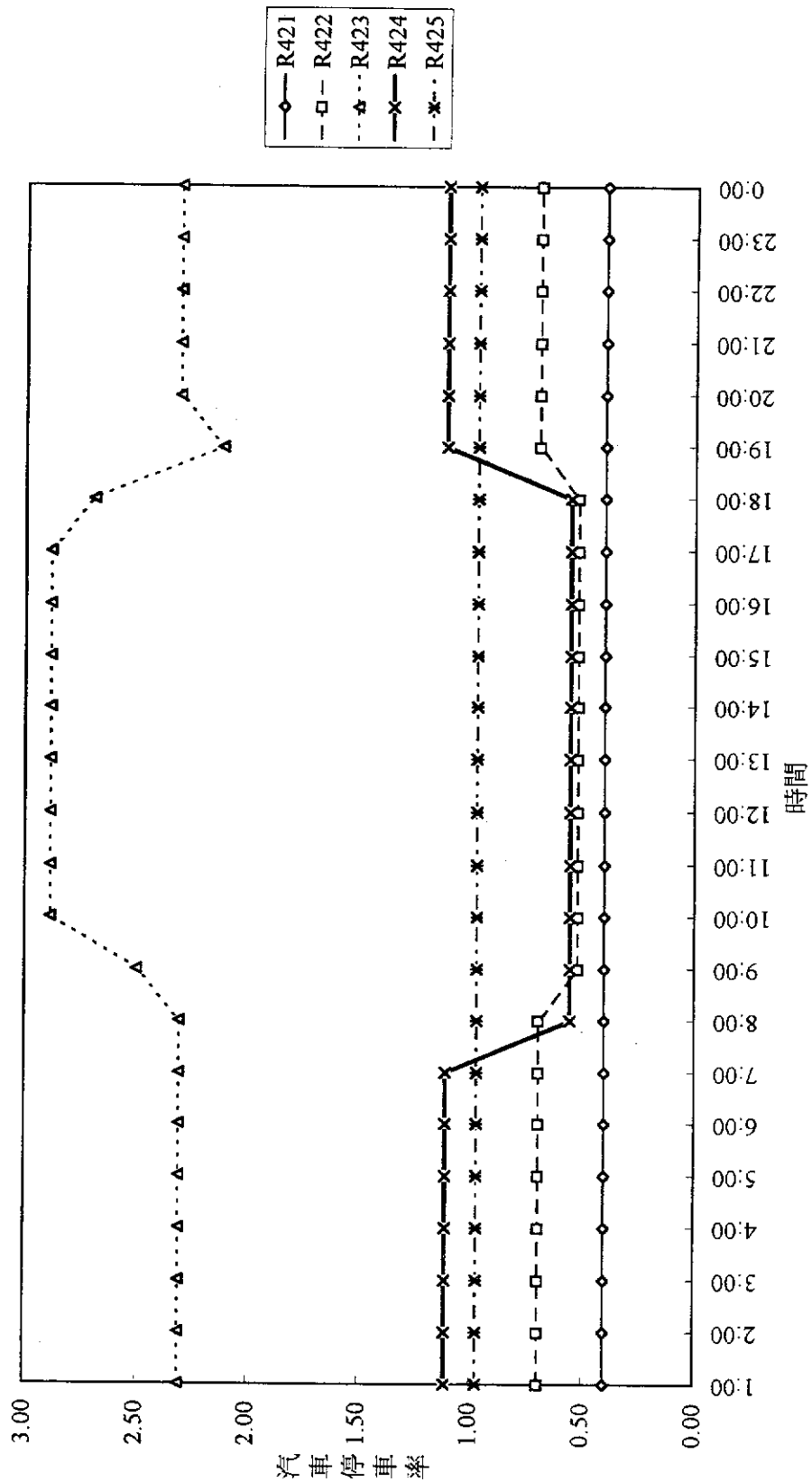
附圖拾捌 住四市區樣本建物停車發生率分佈圖（機車）



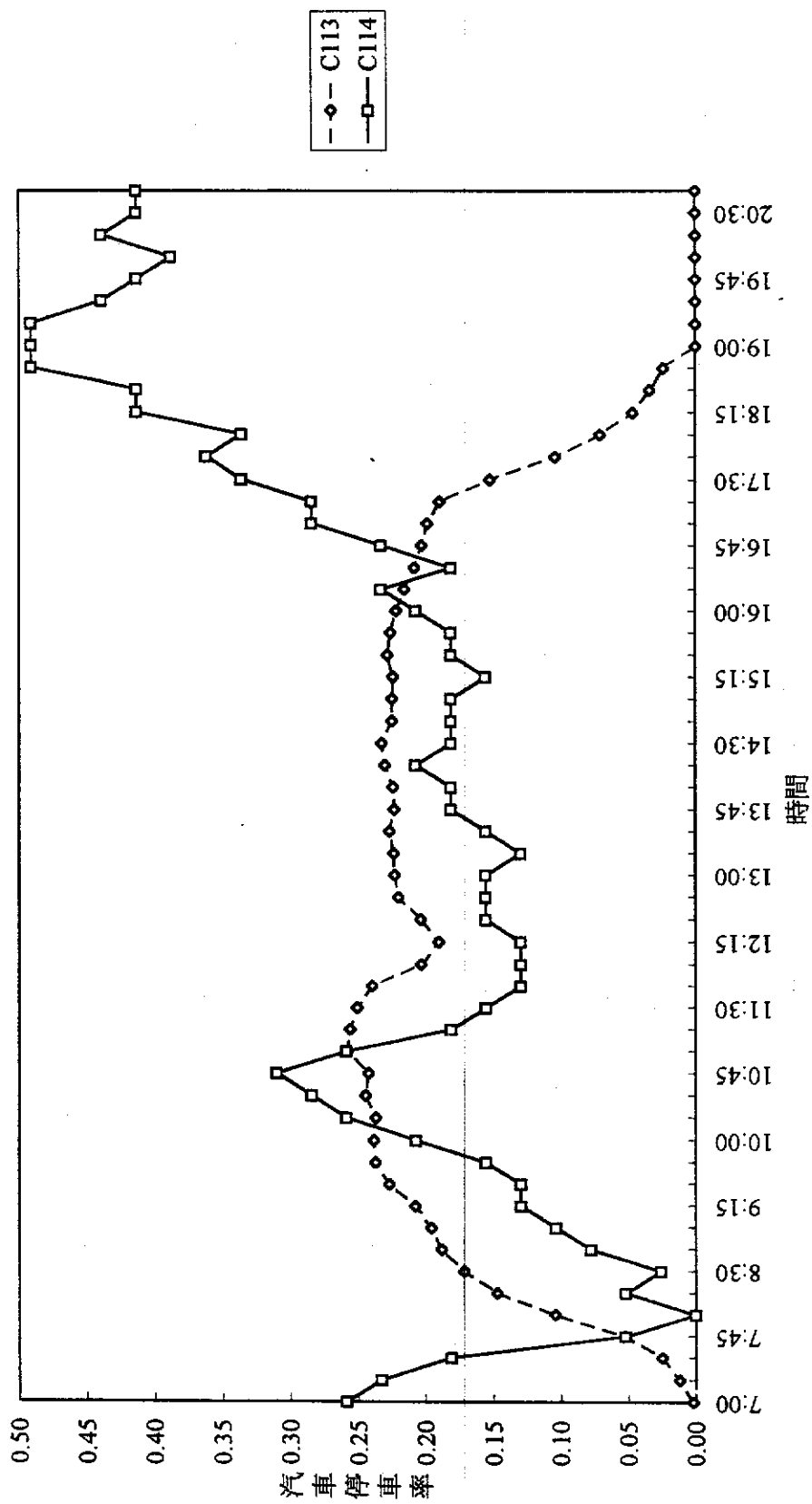
附圖拾玖 住四市區樣本建物停車發生率分佈圖（家訪）



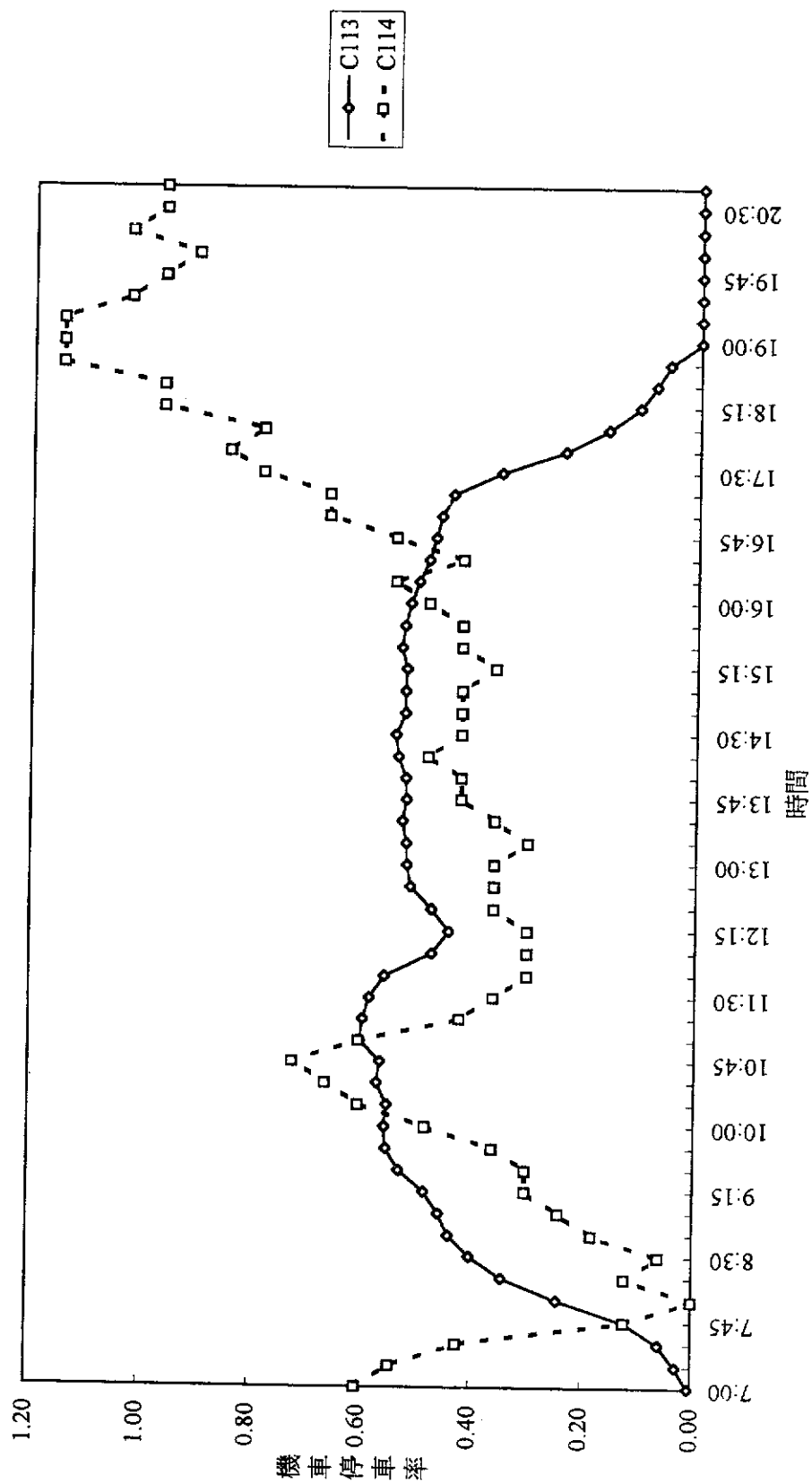
附圖貳拾 住四郊區樣本建物各時段停車發生率分佈圖（家訪）



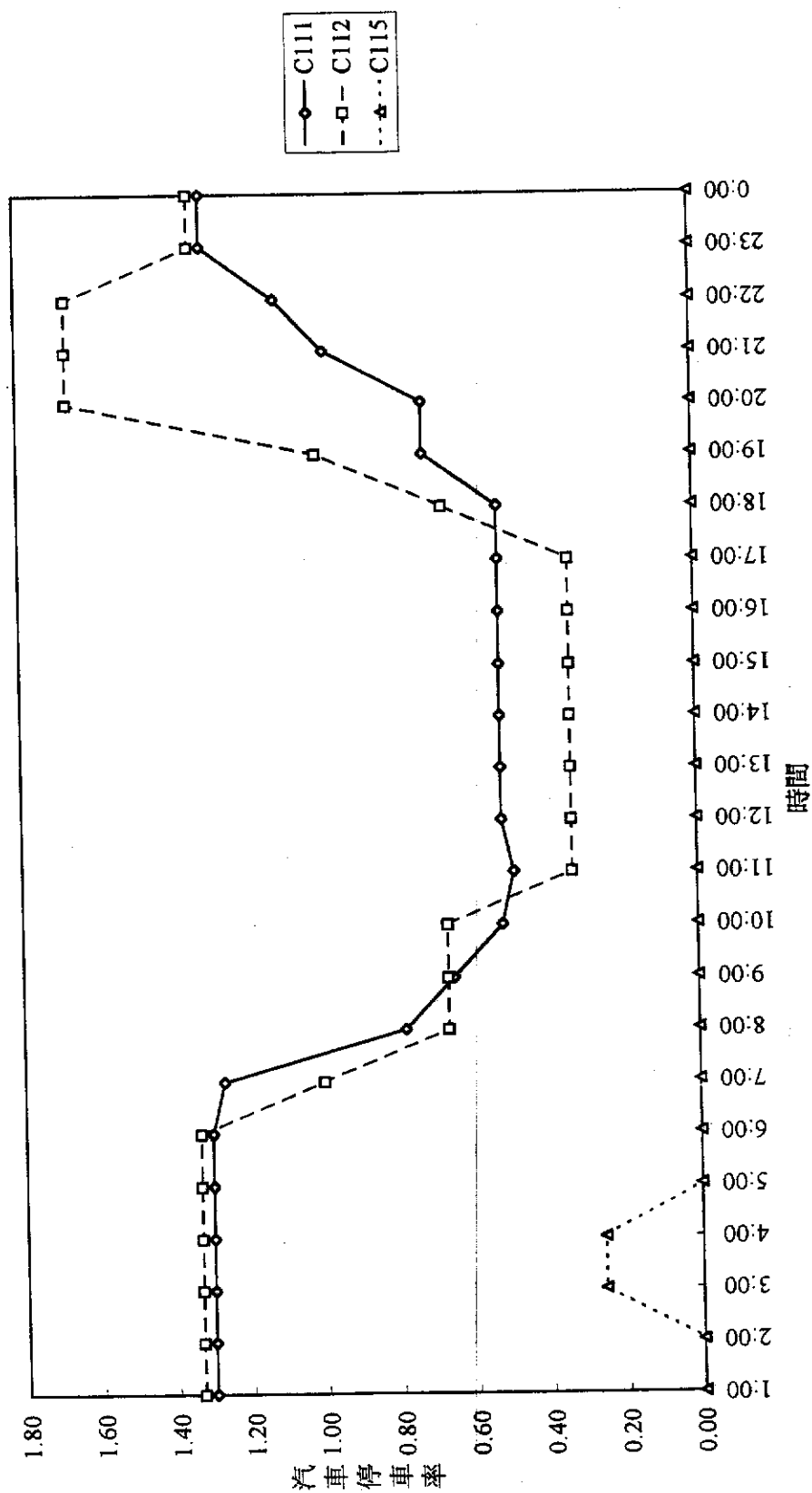
附圖貳拾壹 商一市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



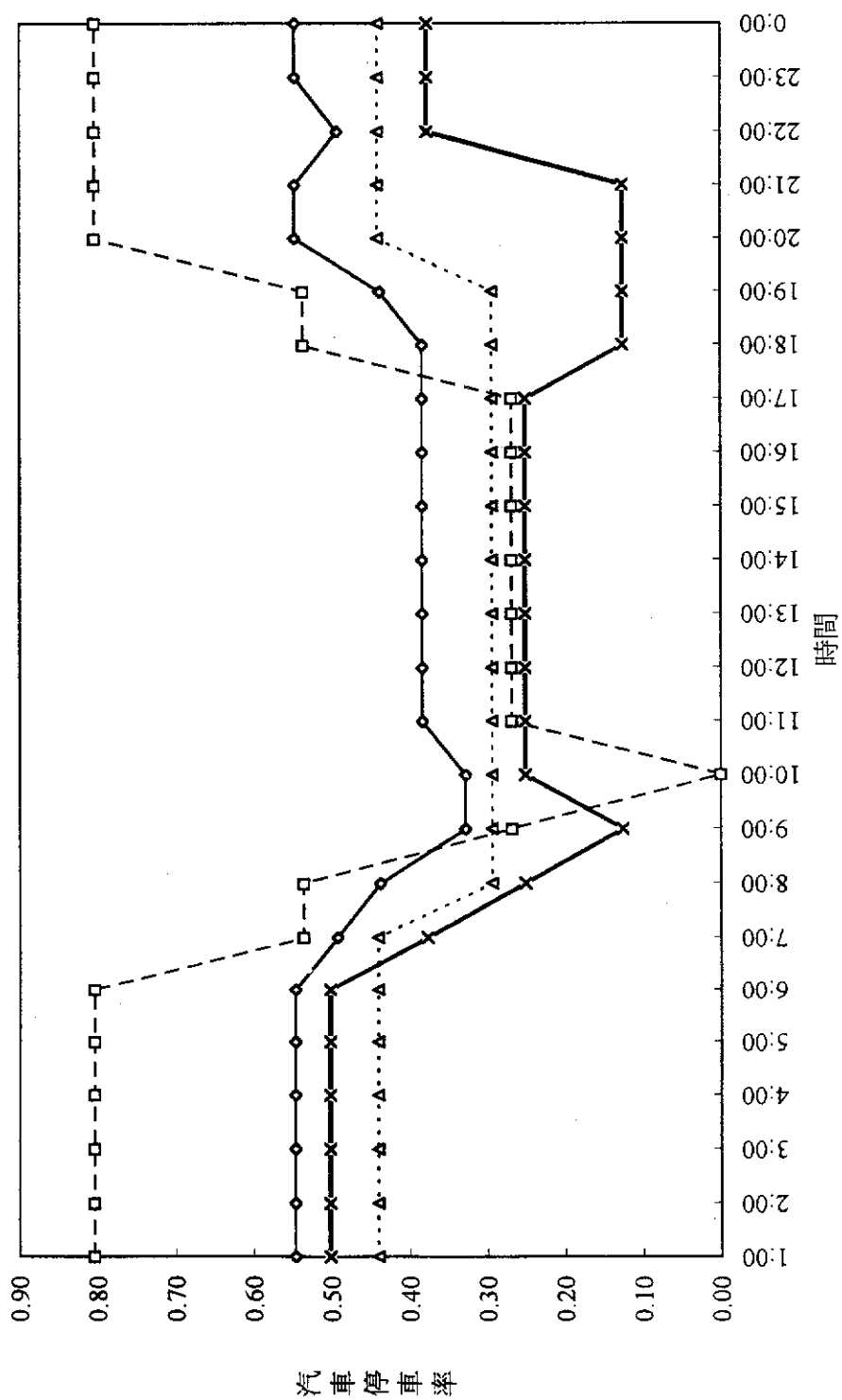
附圖貳拾貳 商一市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (機車)



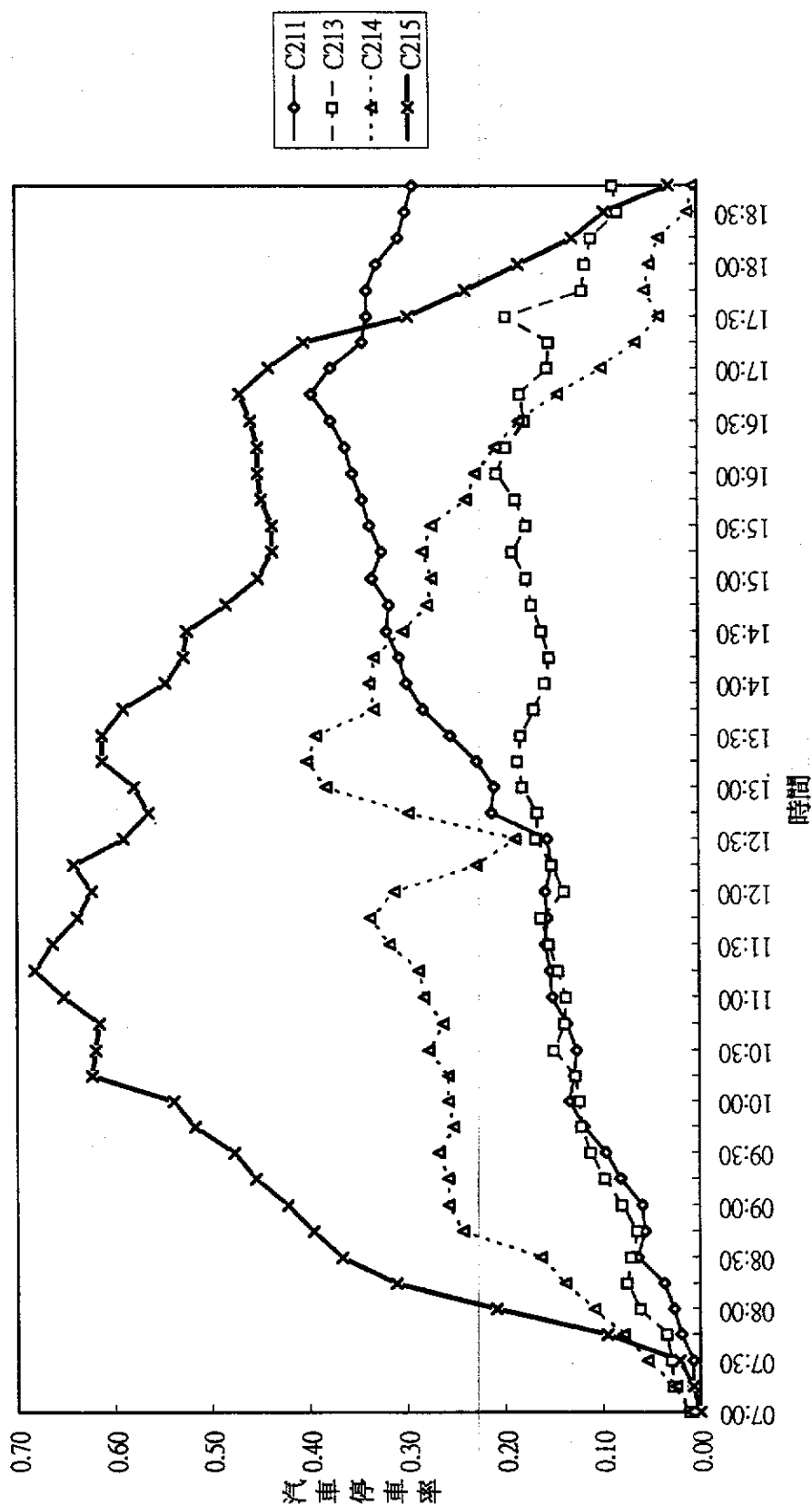
附圖貳拾參 商一市區樣本建物停車發生率分佈圖（家訪）



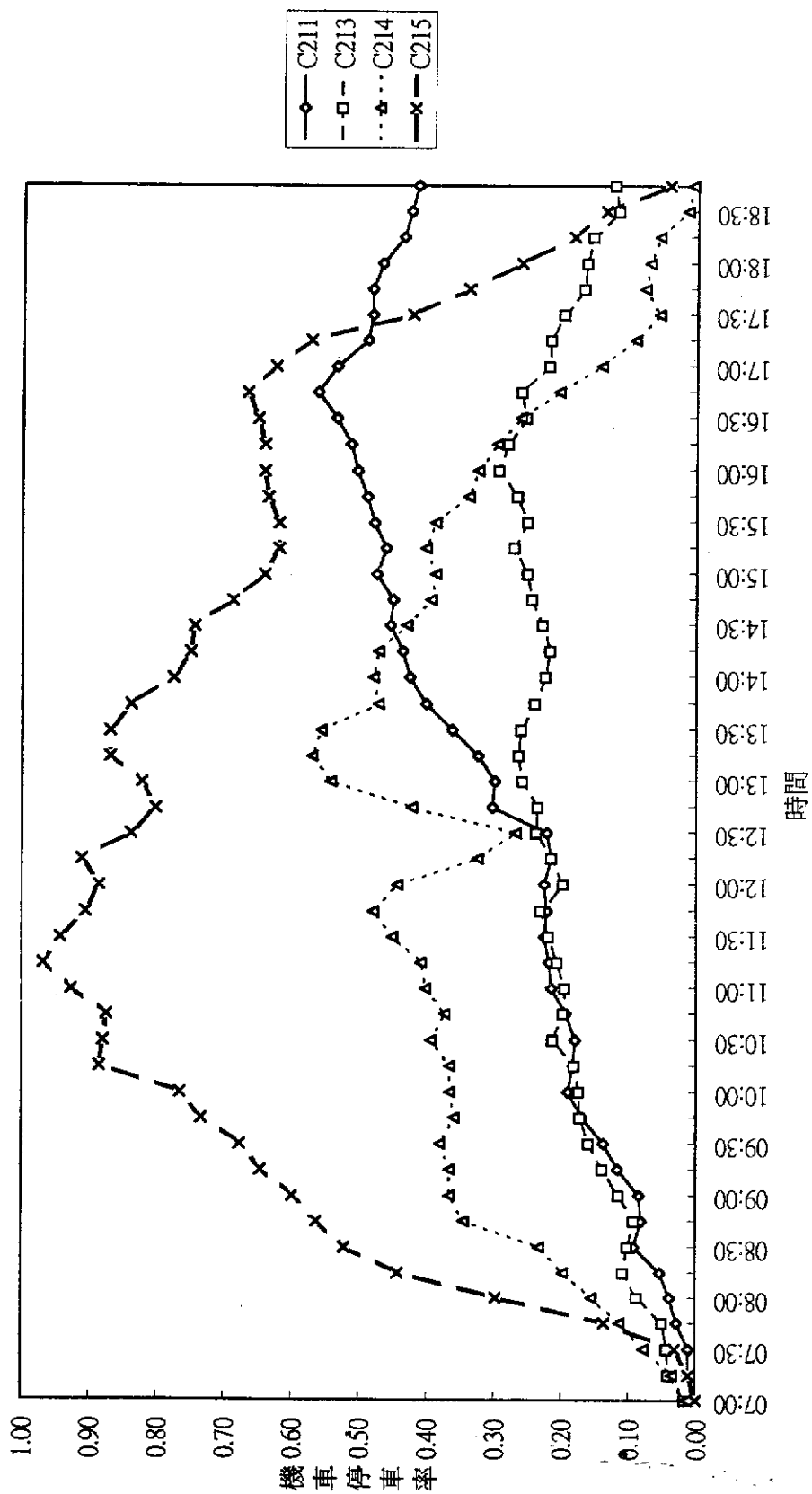
附圖貳拾肆 商一郊區樣本建物停車發生率分佈圖（家訪）



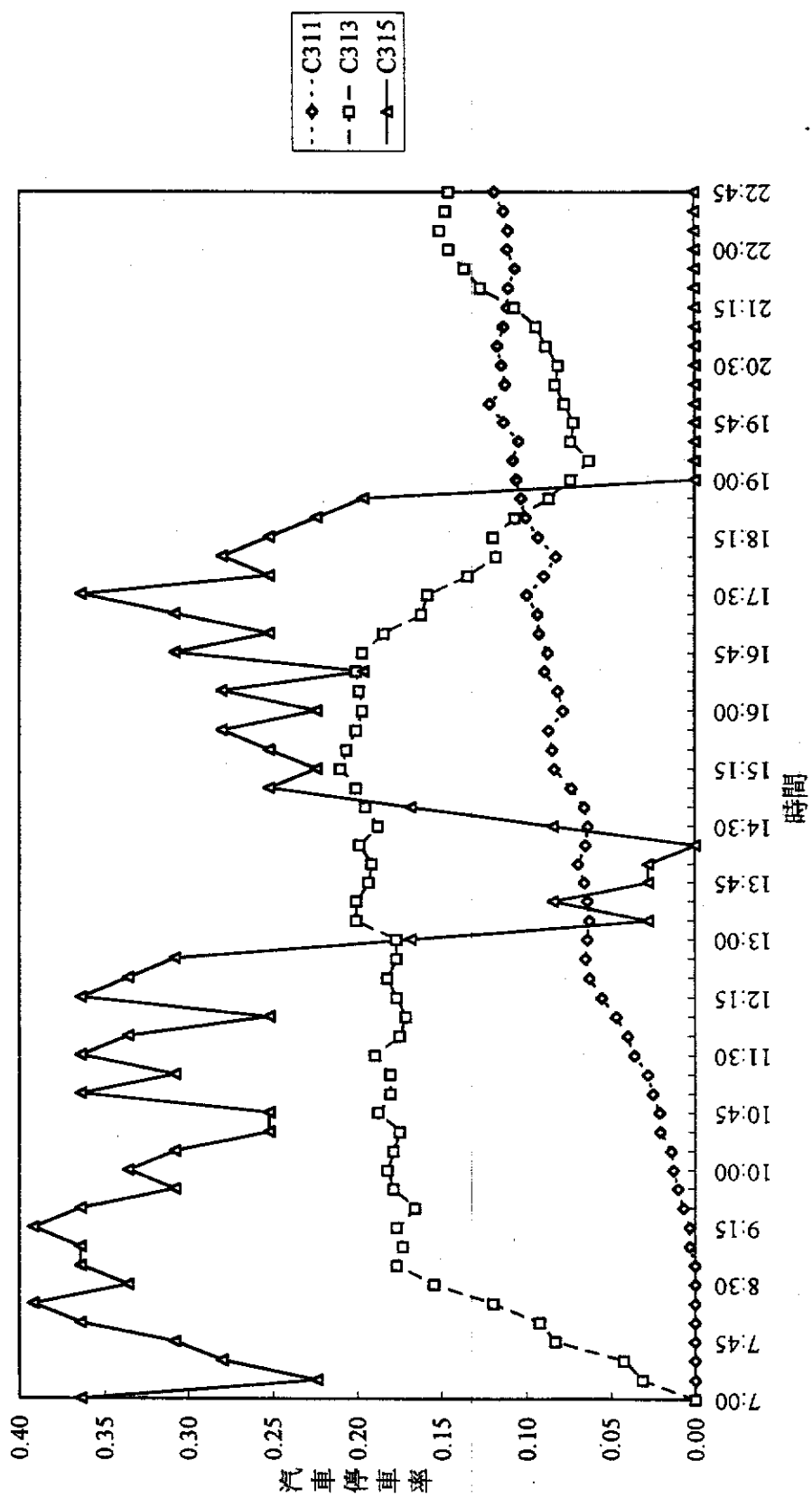
附圖貳拾伍 商二市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (汽車)



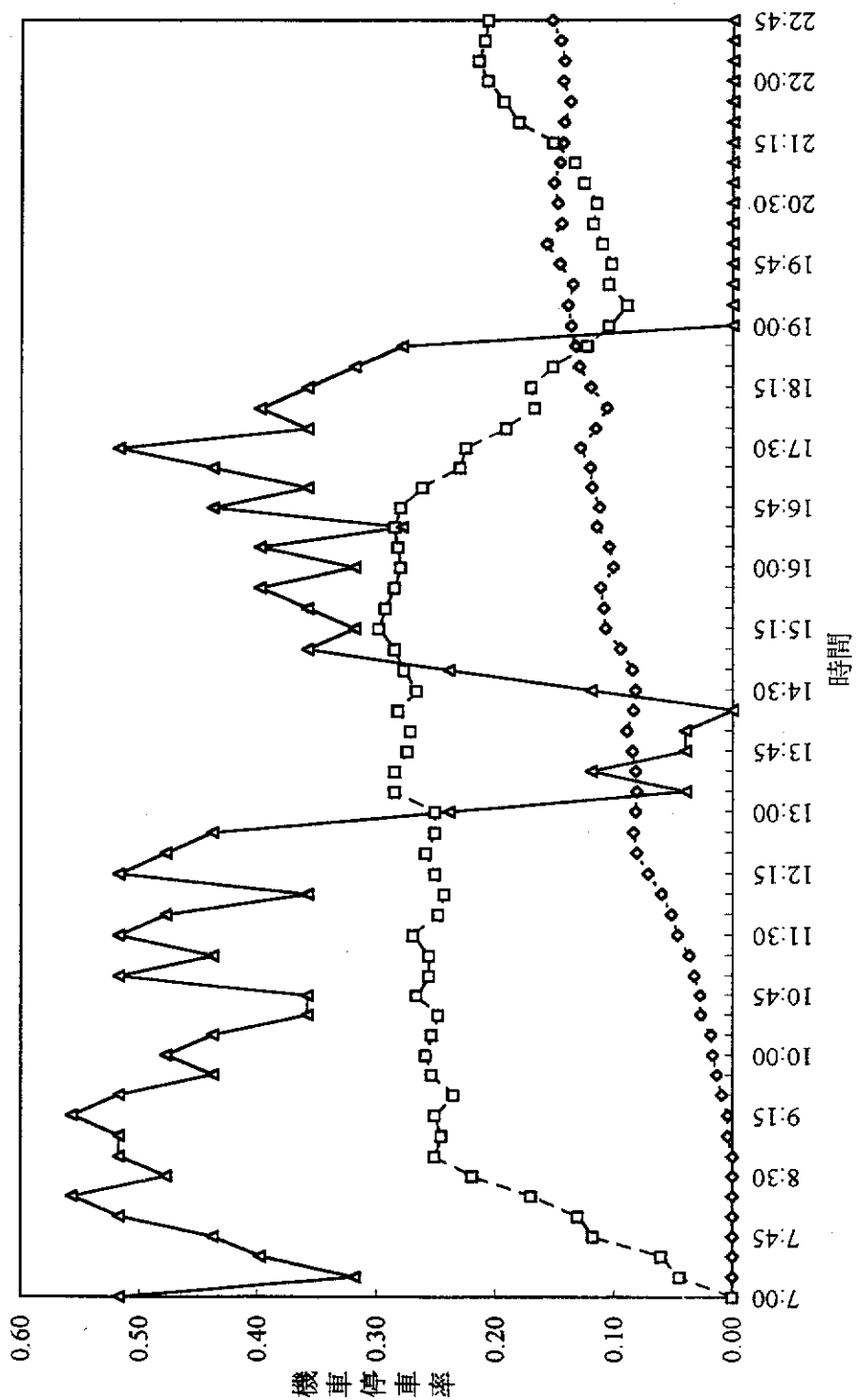
附圖貳拾陸 商二市區樣本建物各時段停車發生率分佈圖 (機車)



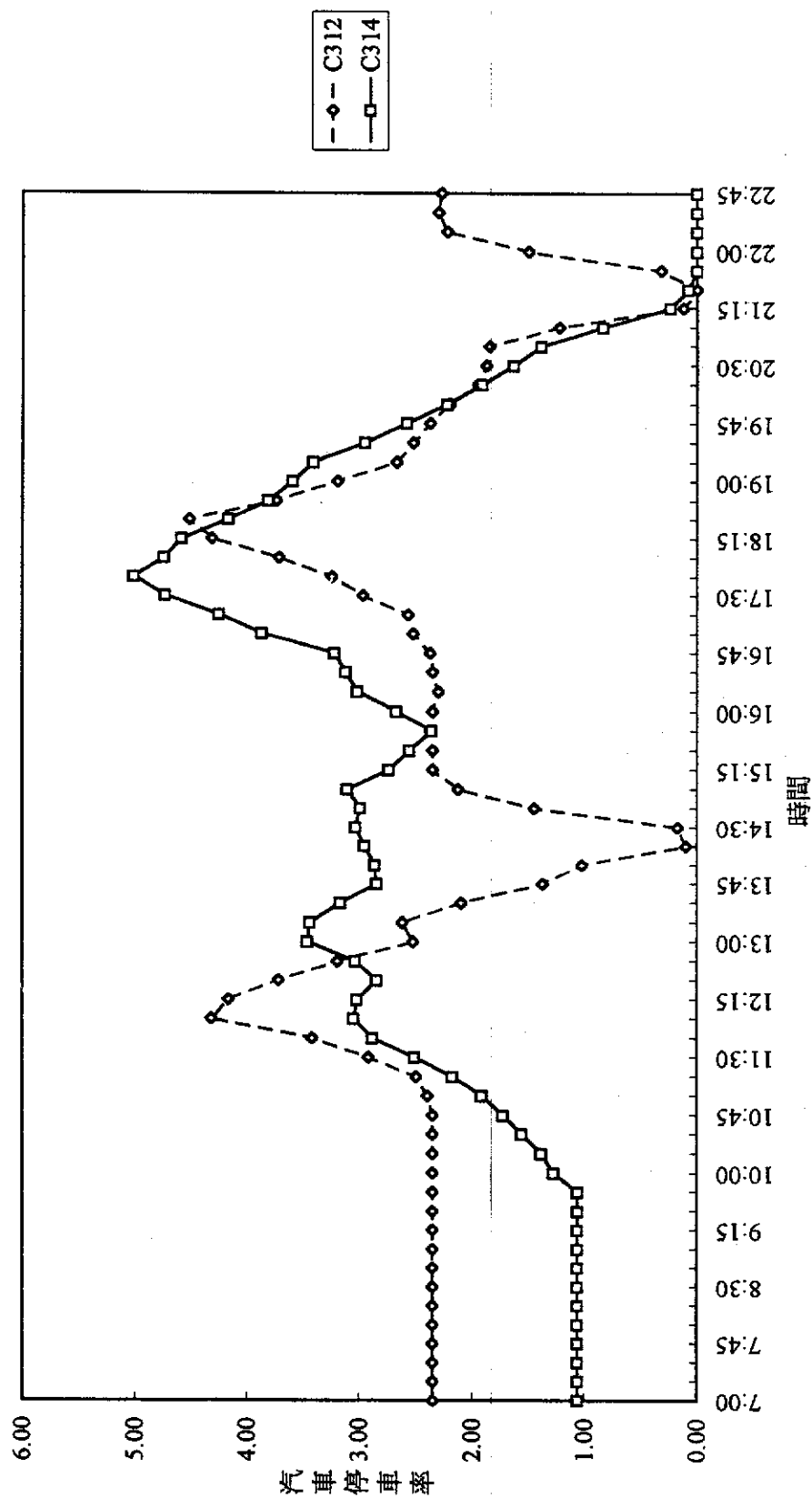
附圖貳拾柒 商三市區樣本建物停車發生率分佈圖平常（汽車）



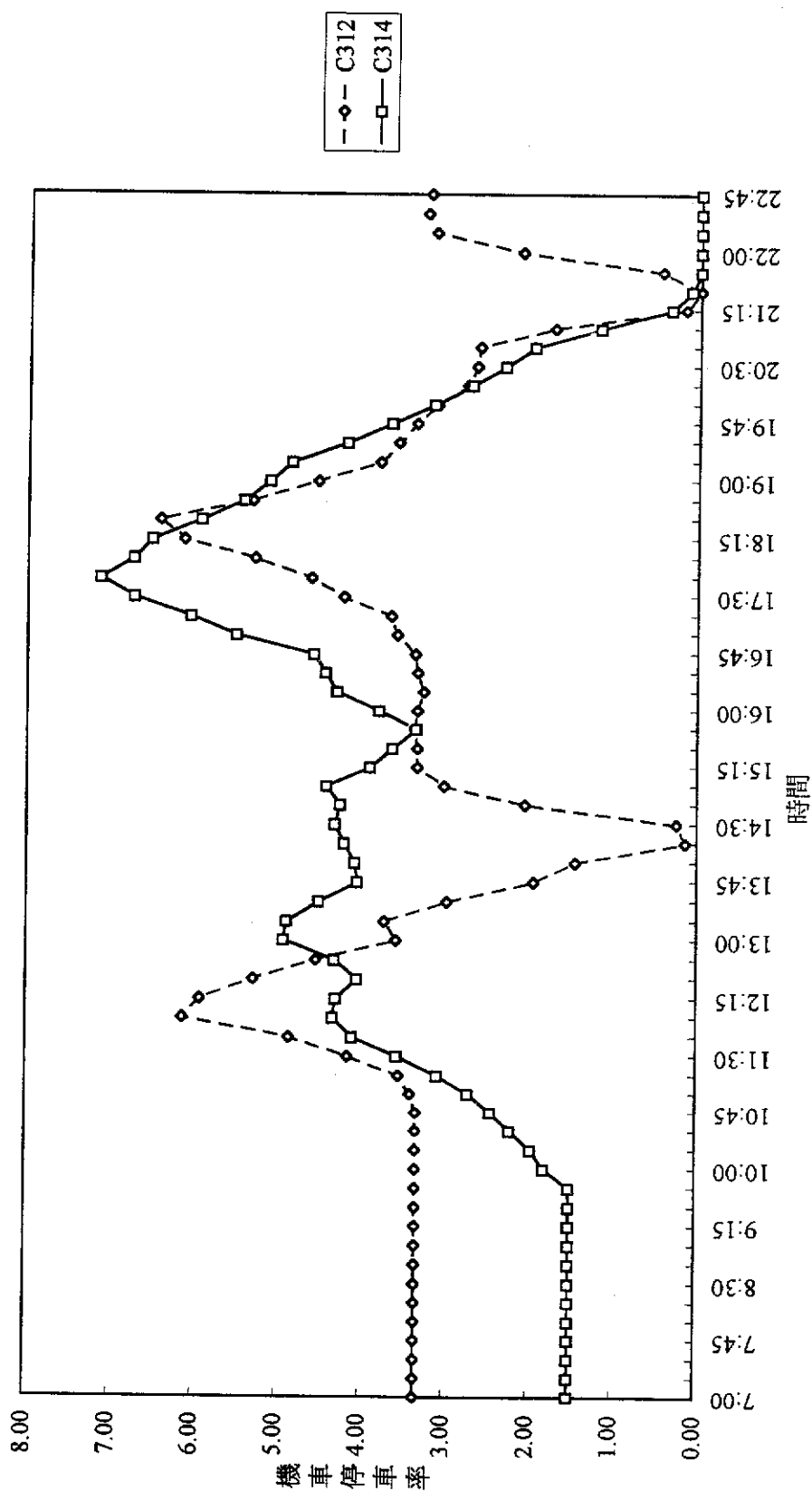
附圖貳拾捌 商三市區樣本建物停車發生率分佈圖平常（機車）



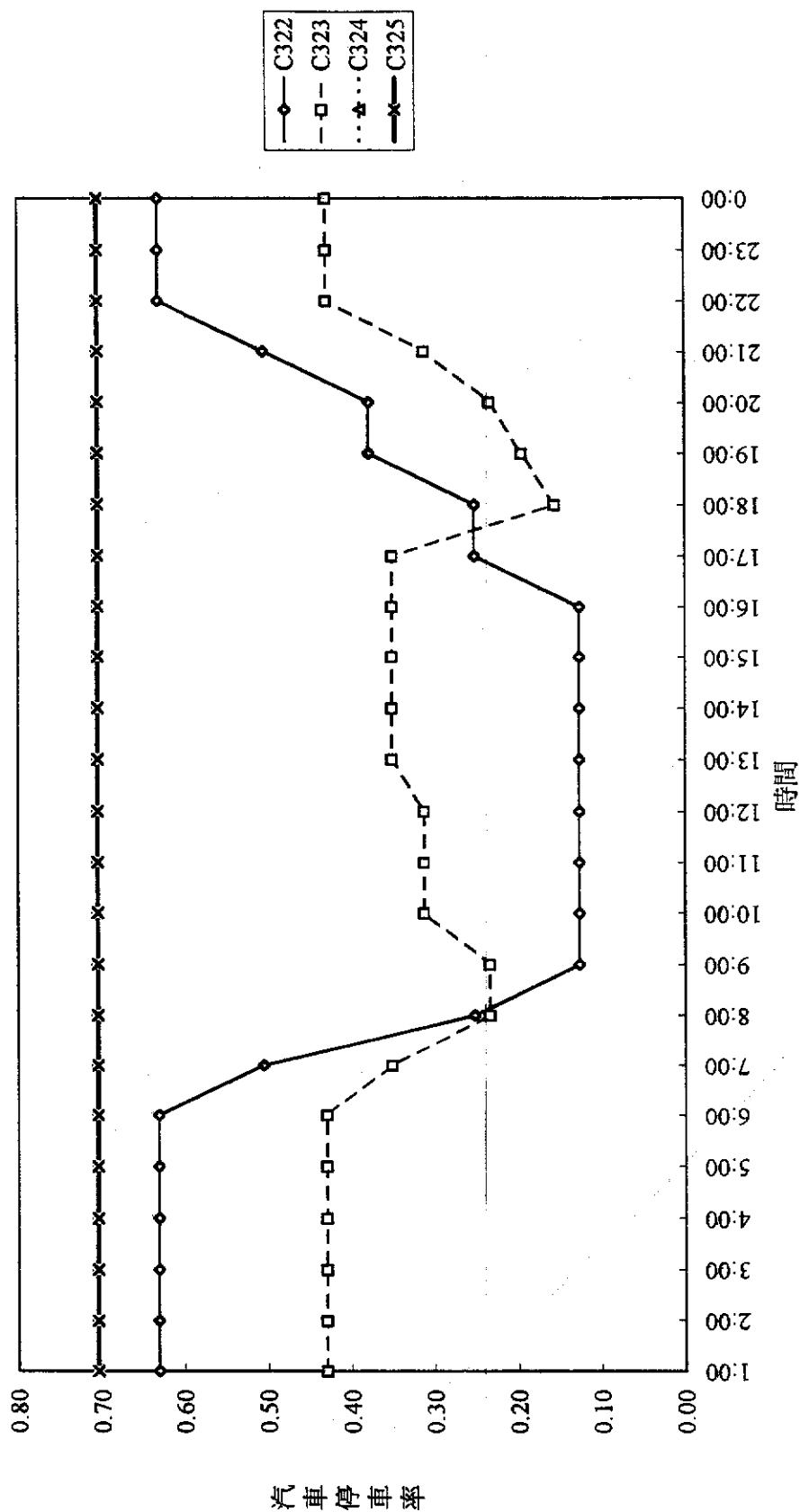
附圖貳拾玖 商三市區樣本建物停車發生率分佈圖例假日 (汽車)



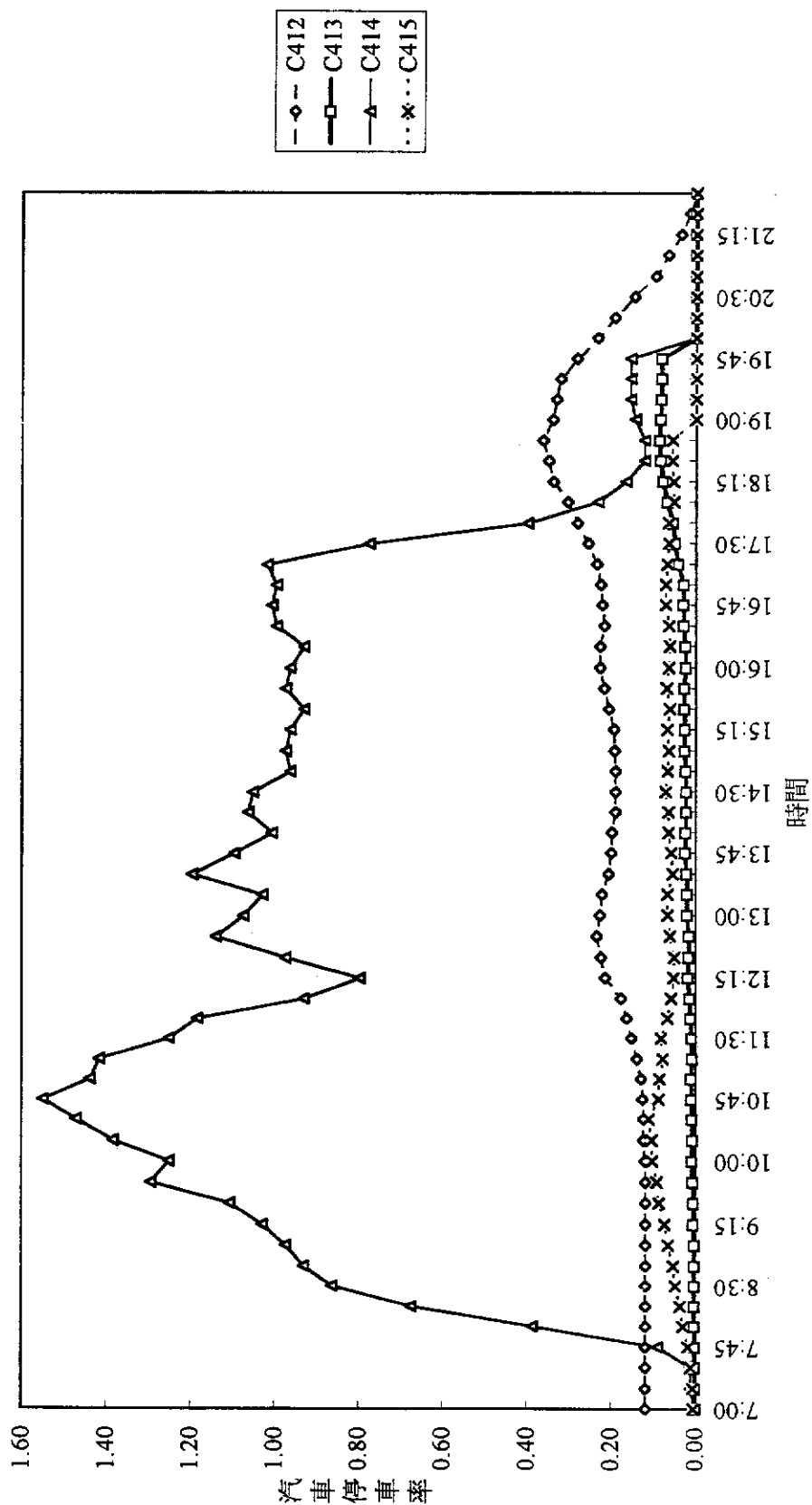
附圖參拾 商三市區樣本建物停車發生率分佈圖例假日（機車）



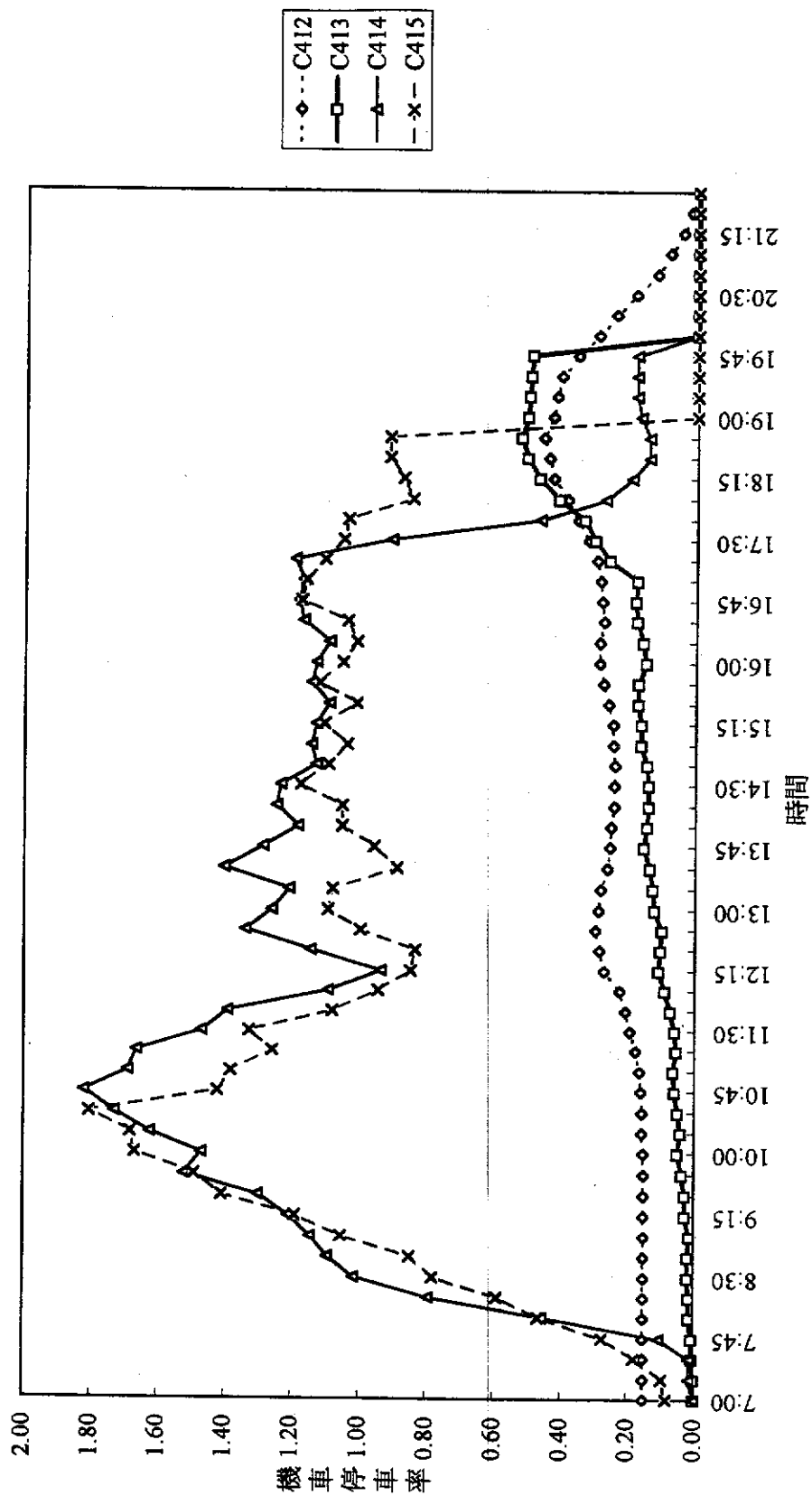
附圖參拾壹 商三郊區樣本建物停車發生率分佈圖（家訪）



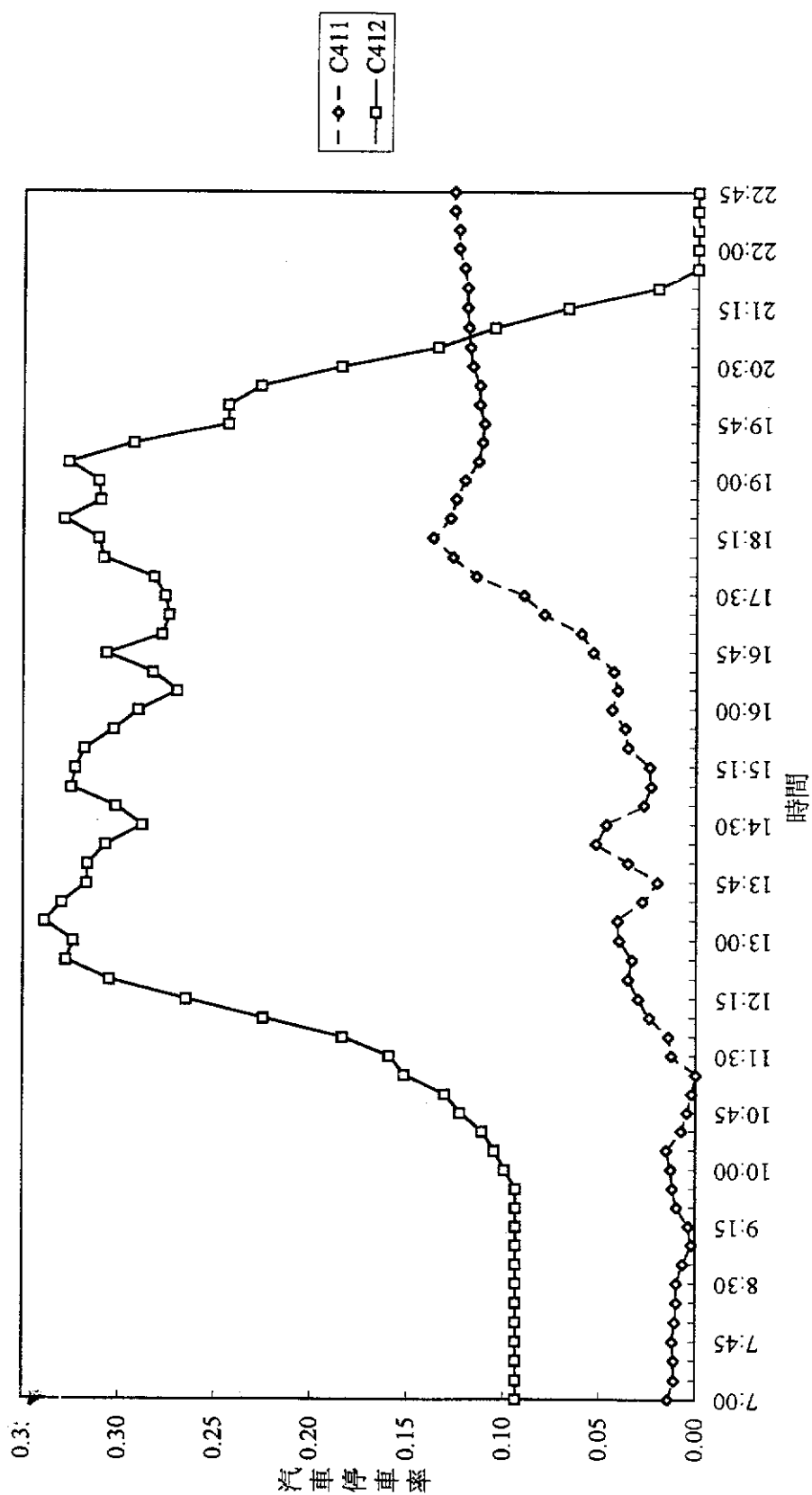
附圖參拾貳 商四市區樣本建物停車發生率分佈圖平常 (汽車)



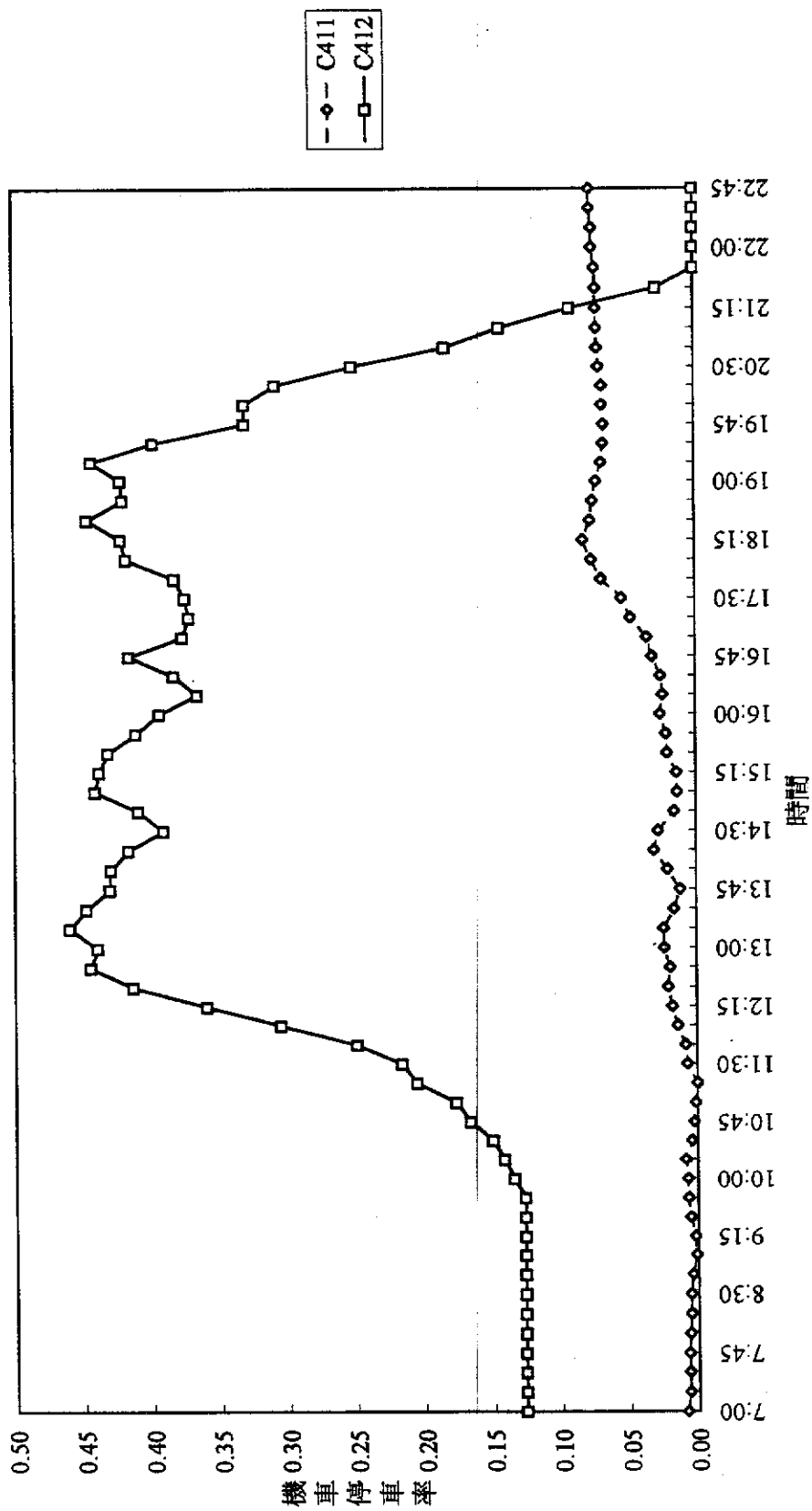
附圖參拾參 商四市區樣本建物停車發生率分佈圖平常（機車）



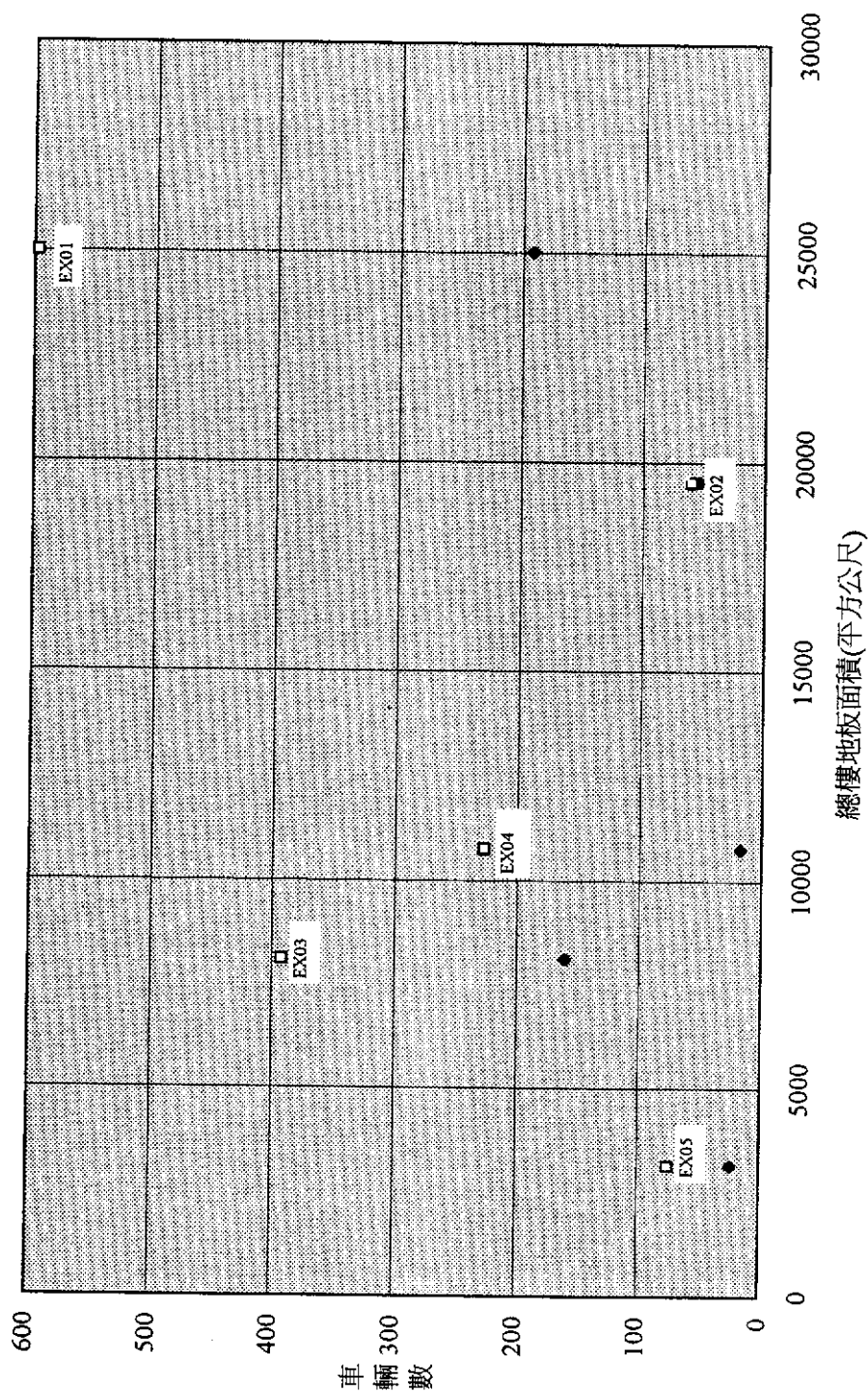
附圖參拾肆 商四市區樣本建物停車發生率分佈圖例假（汽車）



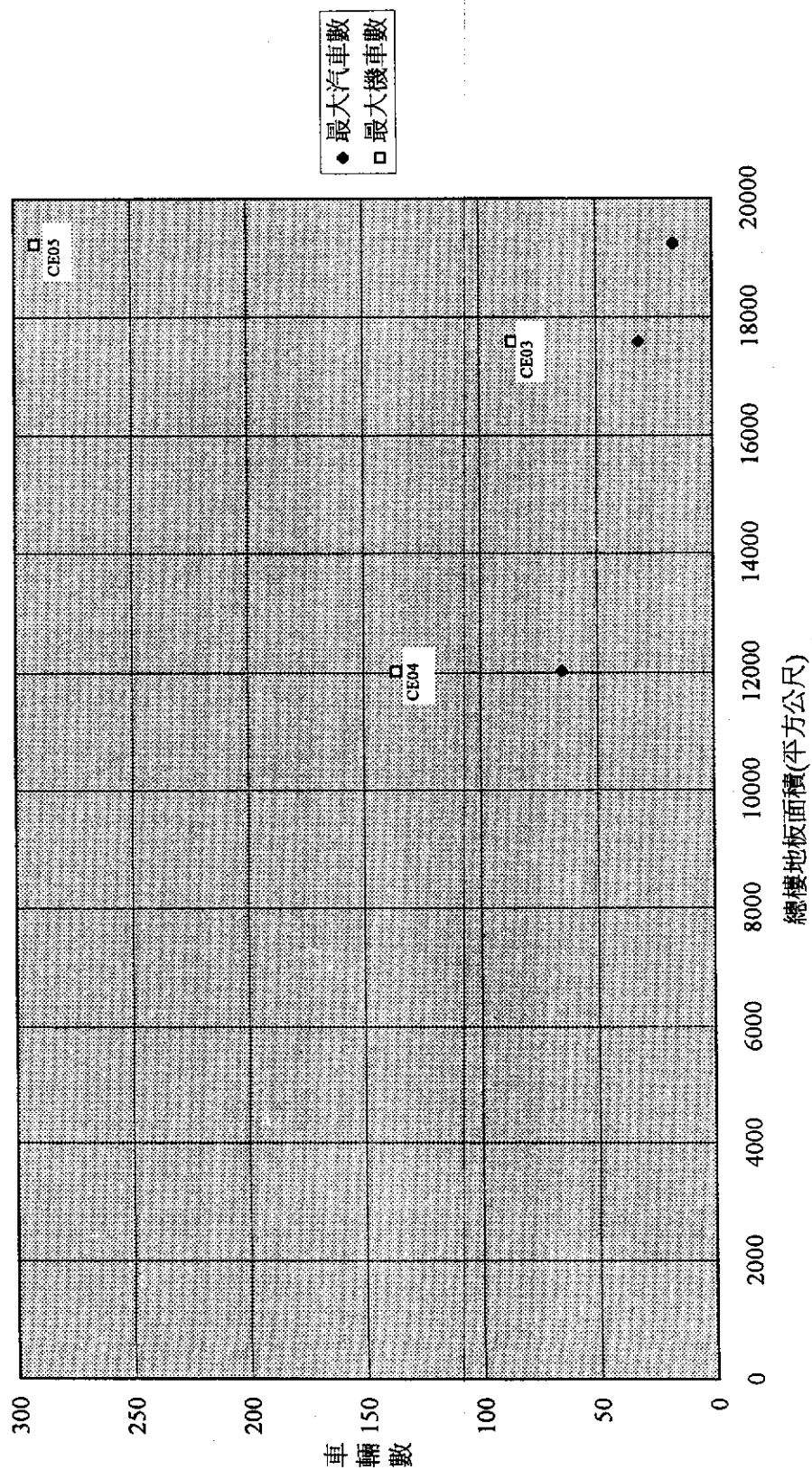
附圖參拾伍 商四市區樣本建物停車發生率分佈圖例假（機車）



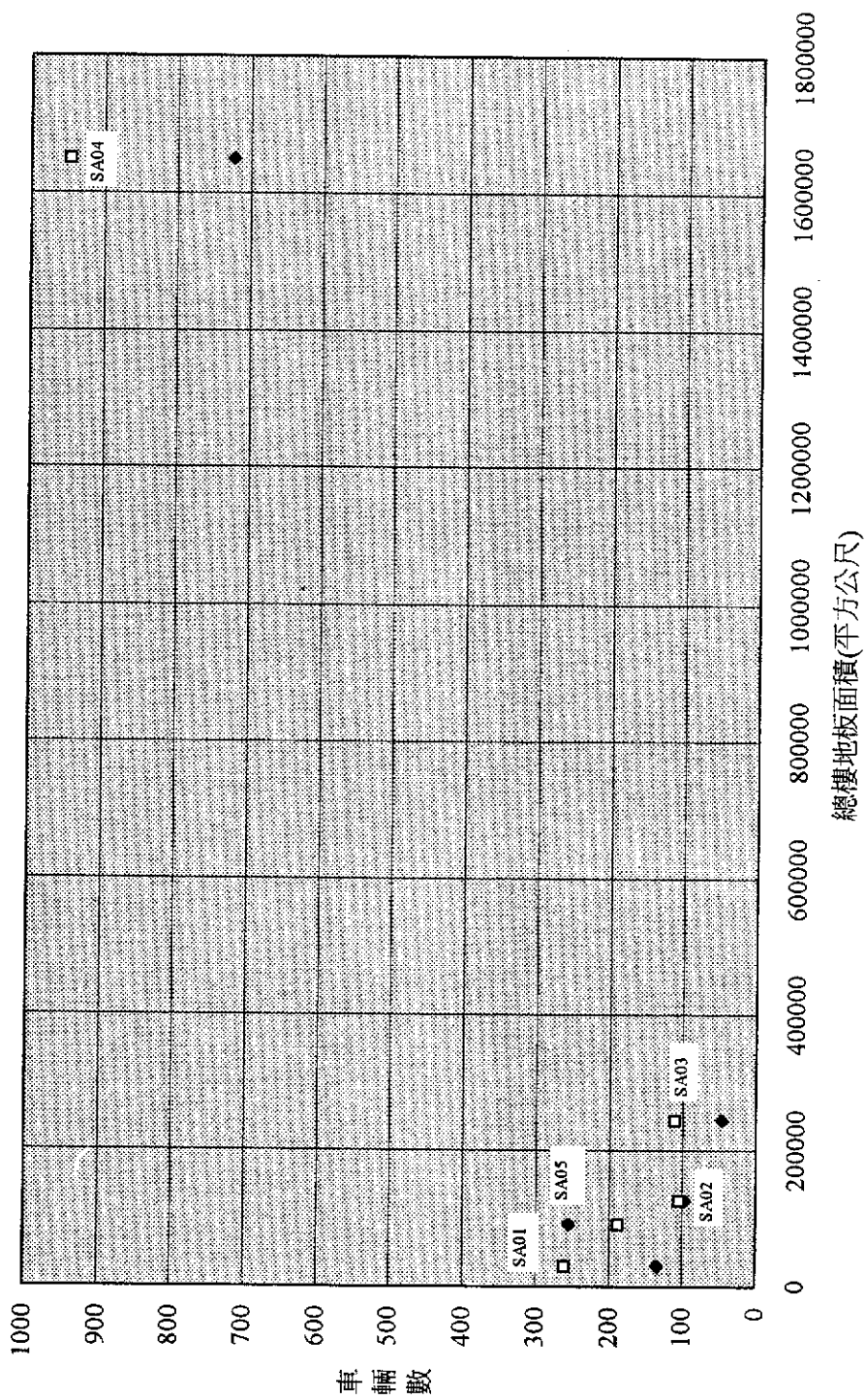
附圖參拾陸 行政區最大停車數 V.S 總樓地板面積



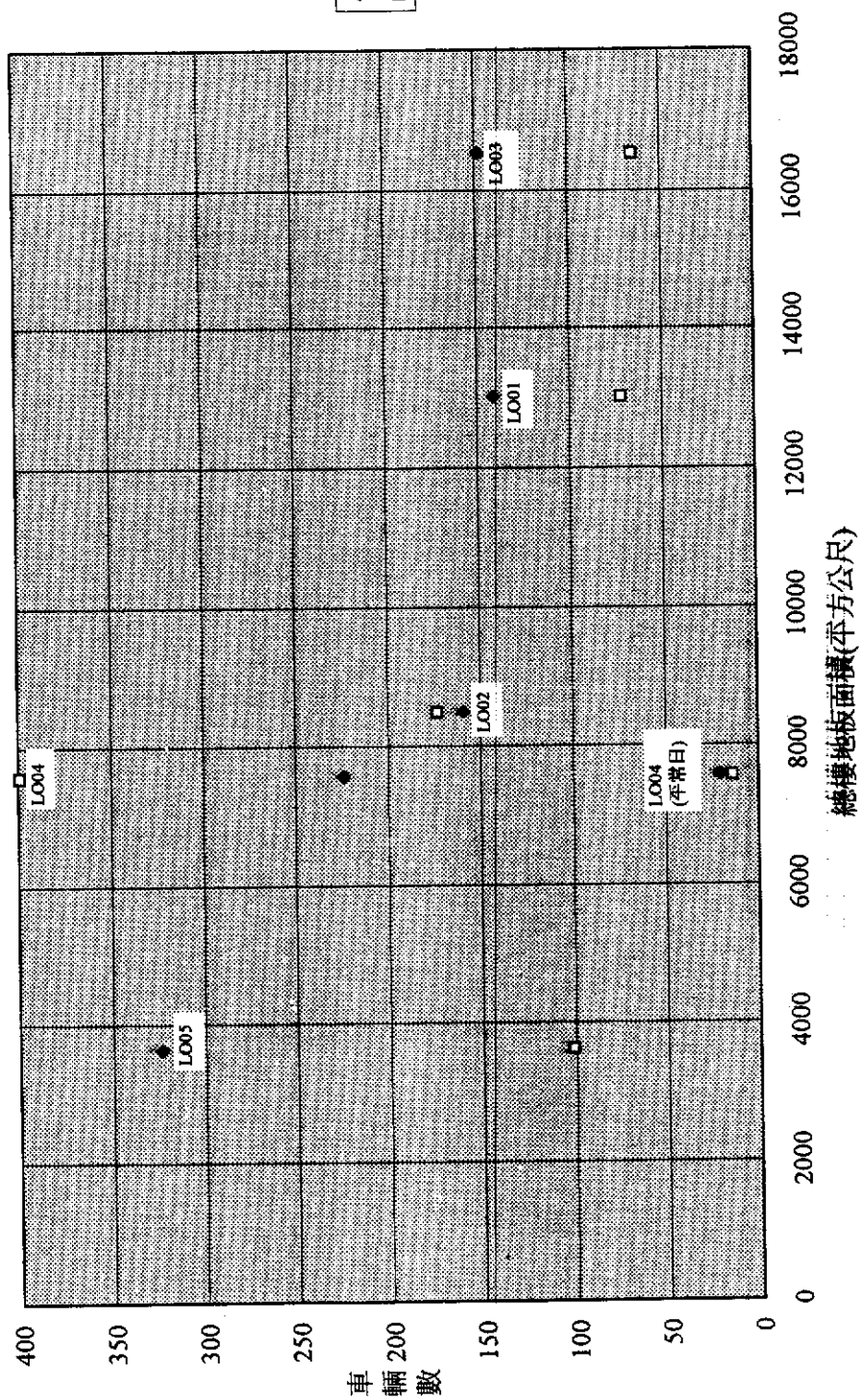
附圖參拾柒 文教區最大停車數 V.S 總樓地板面積



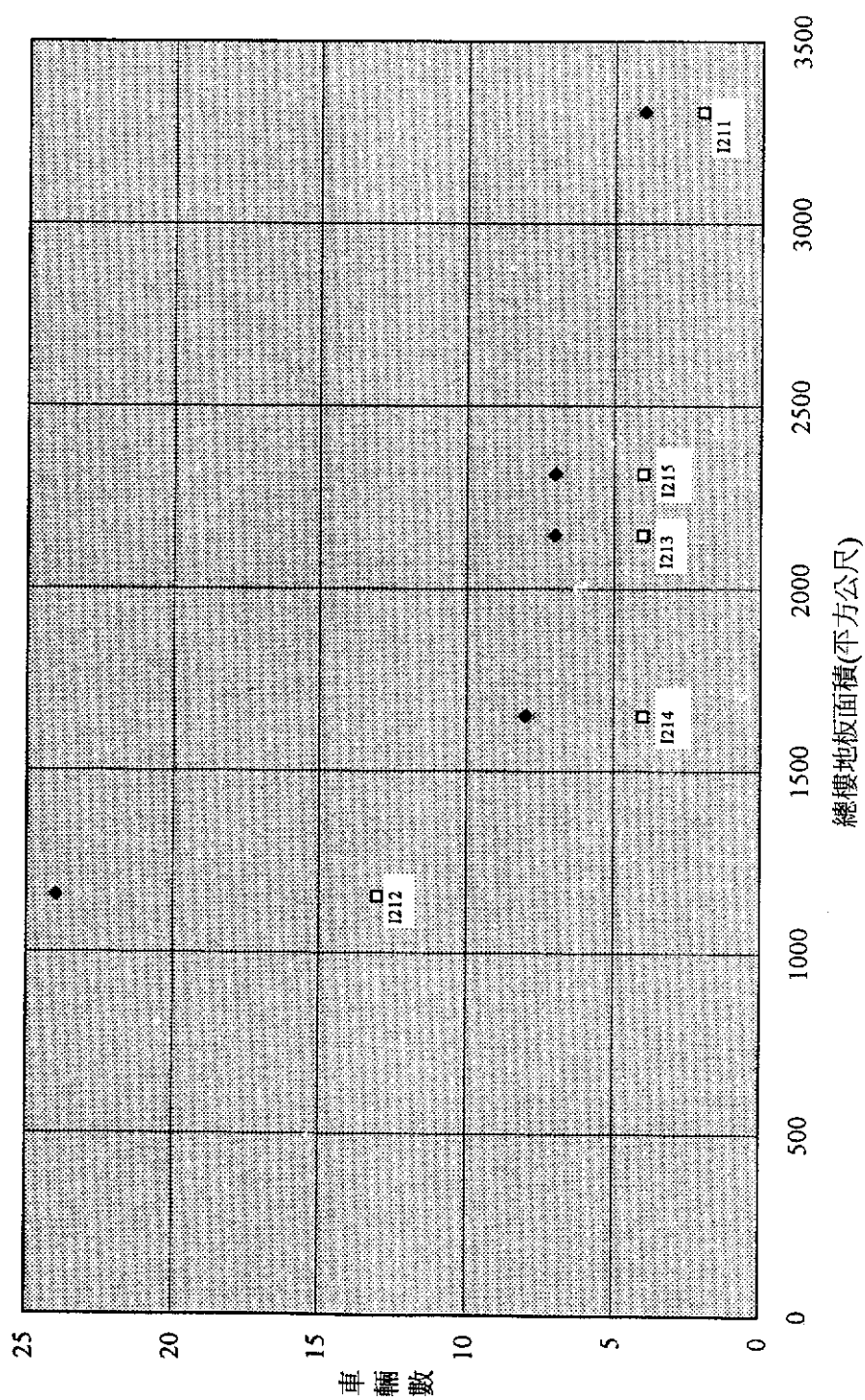
附圖參拾捌 風景區最大停車數 V.S 總樓地板面積



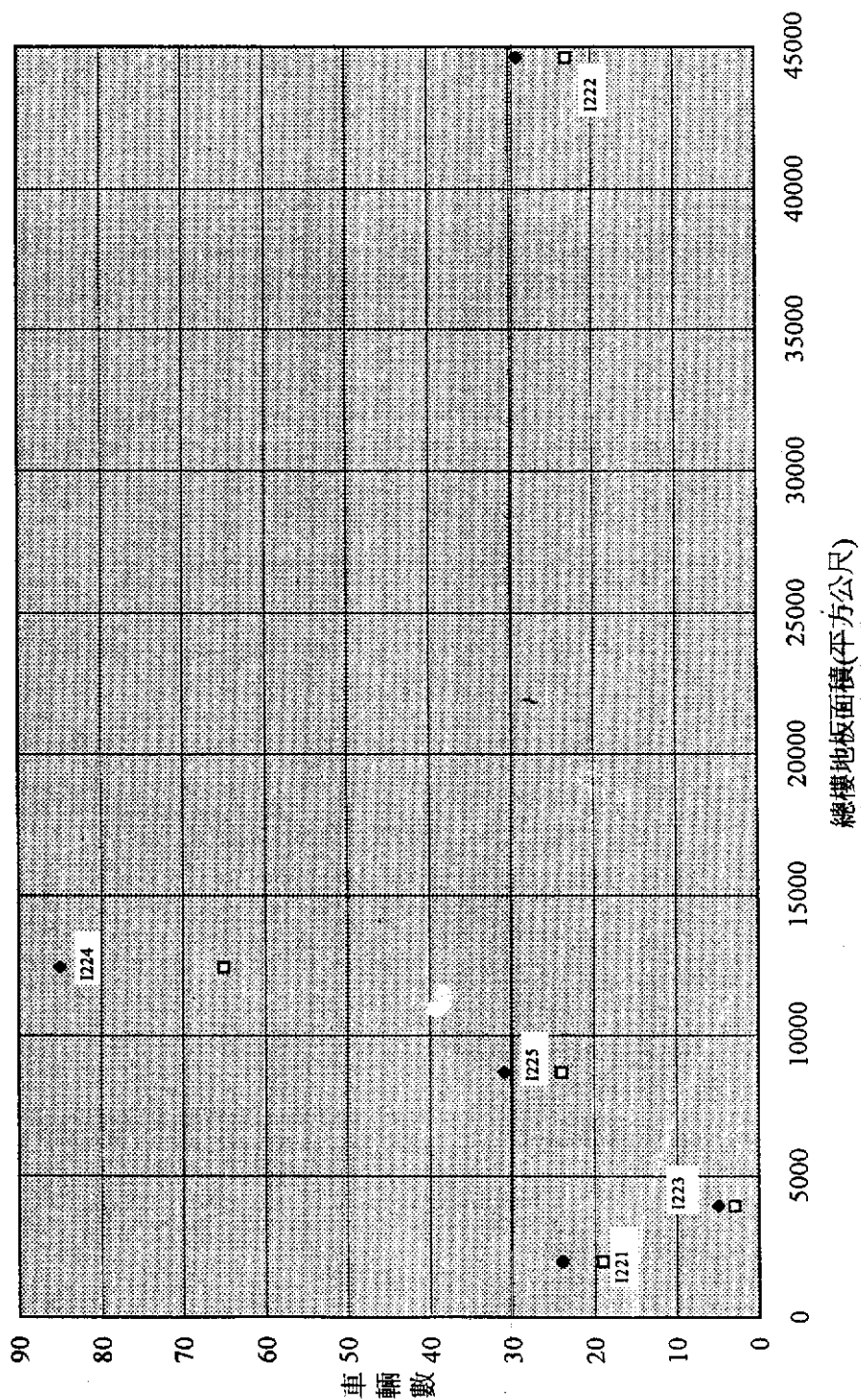
附圖參拾玖 物流中心最大停車數 V.S 總樓地板面積



附圖肆拾 工二市區最大停車數 V.S 總樓地板面積

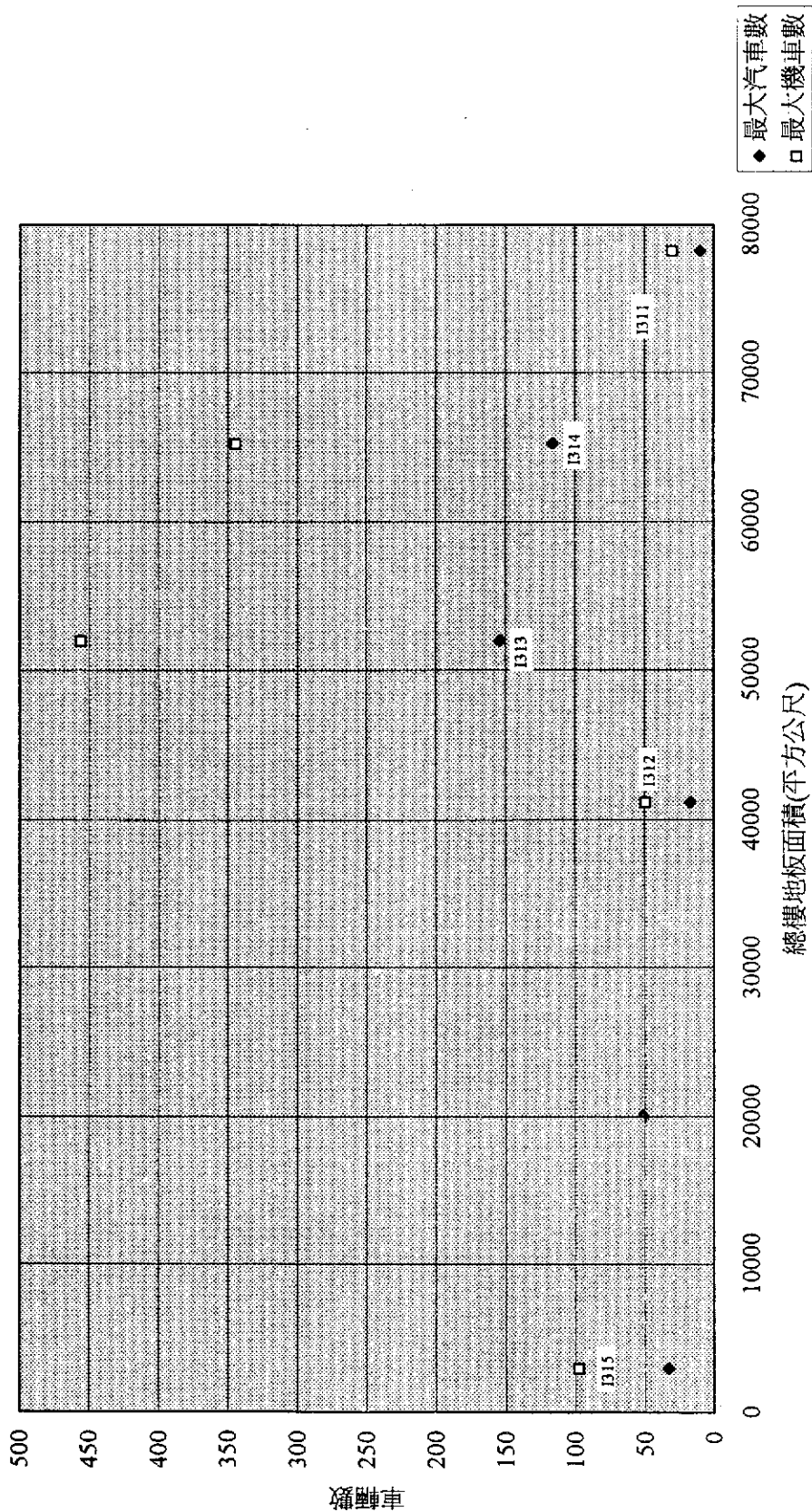


附圖肆拾壹 工二郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積

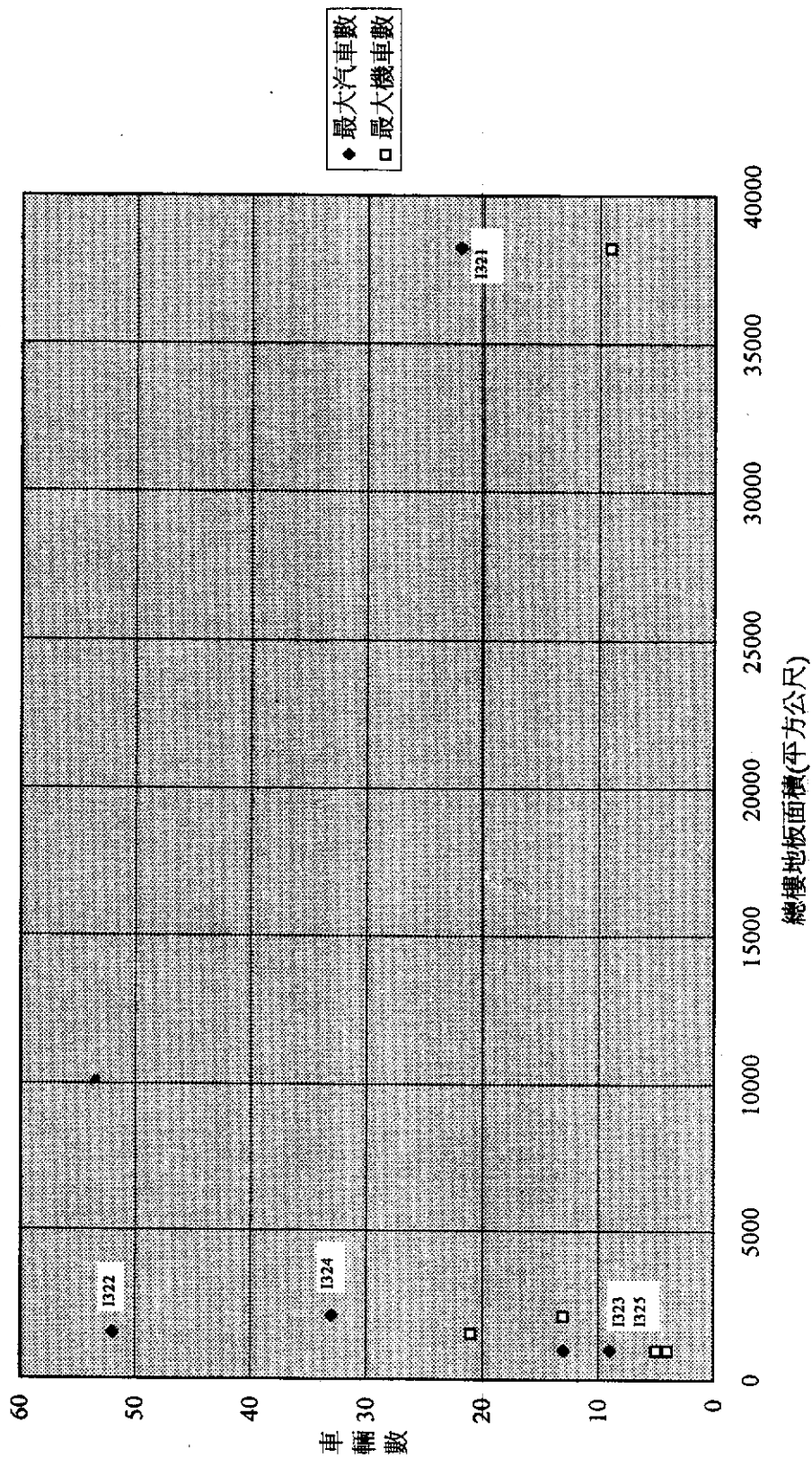


I31 圖表 1

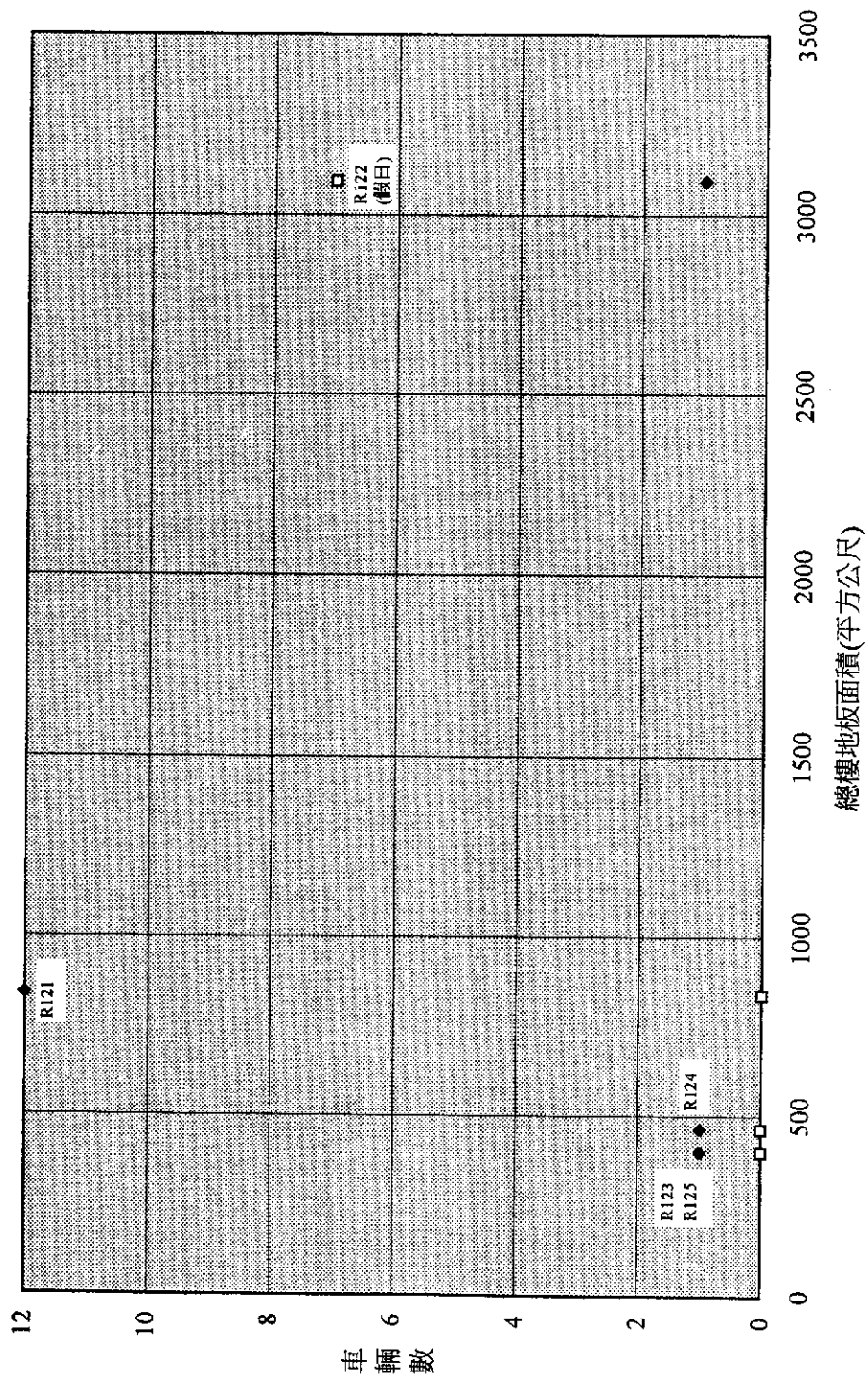
附圖肆拾貳 工三市區最大停車數 V.S 總樓地板面積



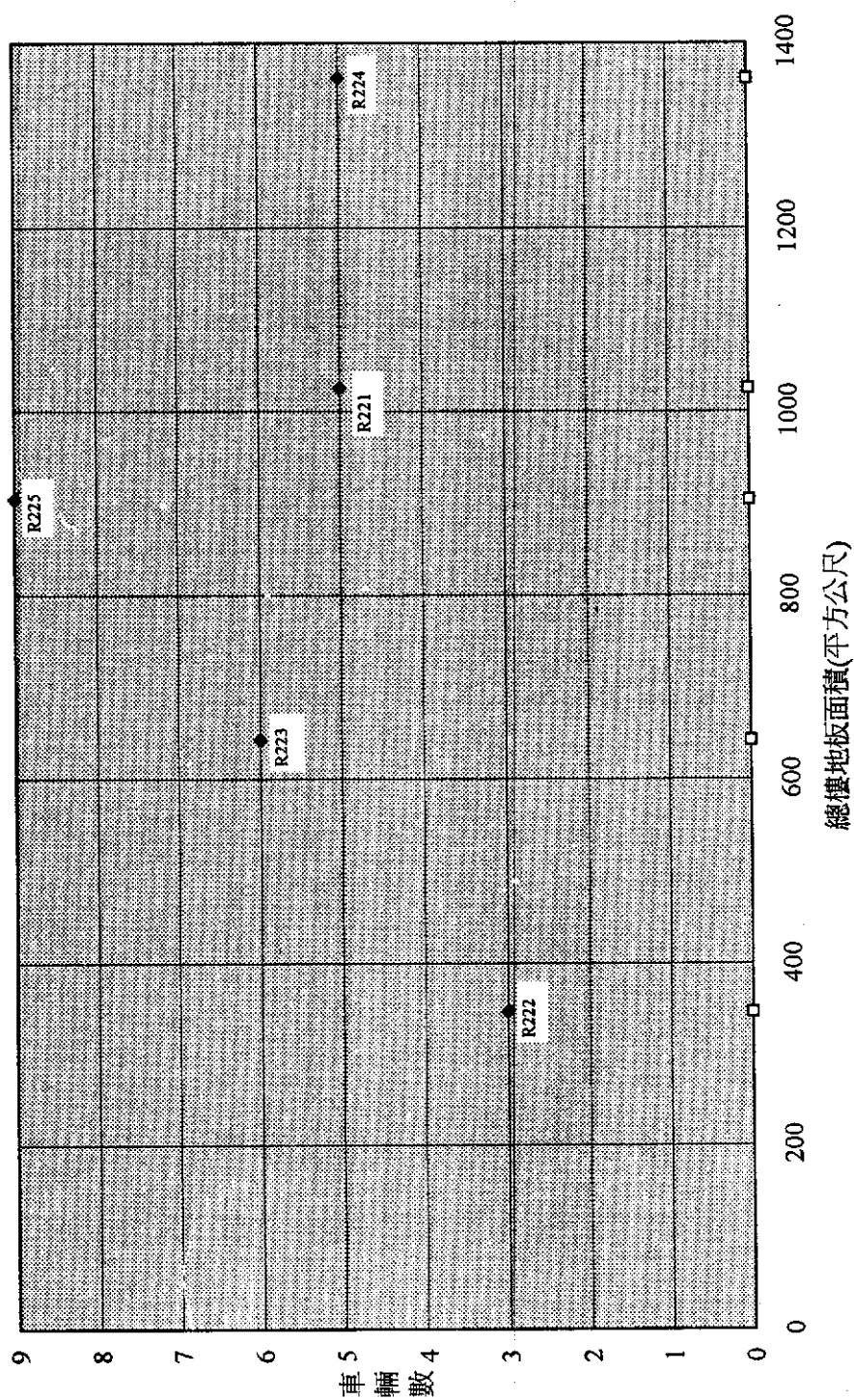
附圖肆拾參 工三郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



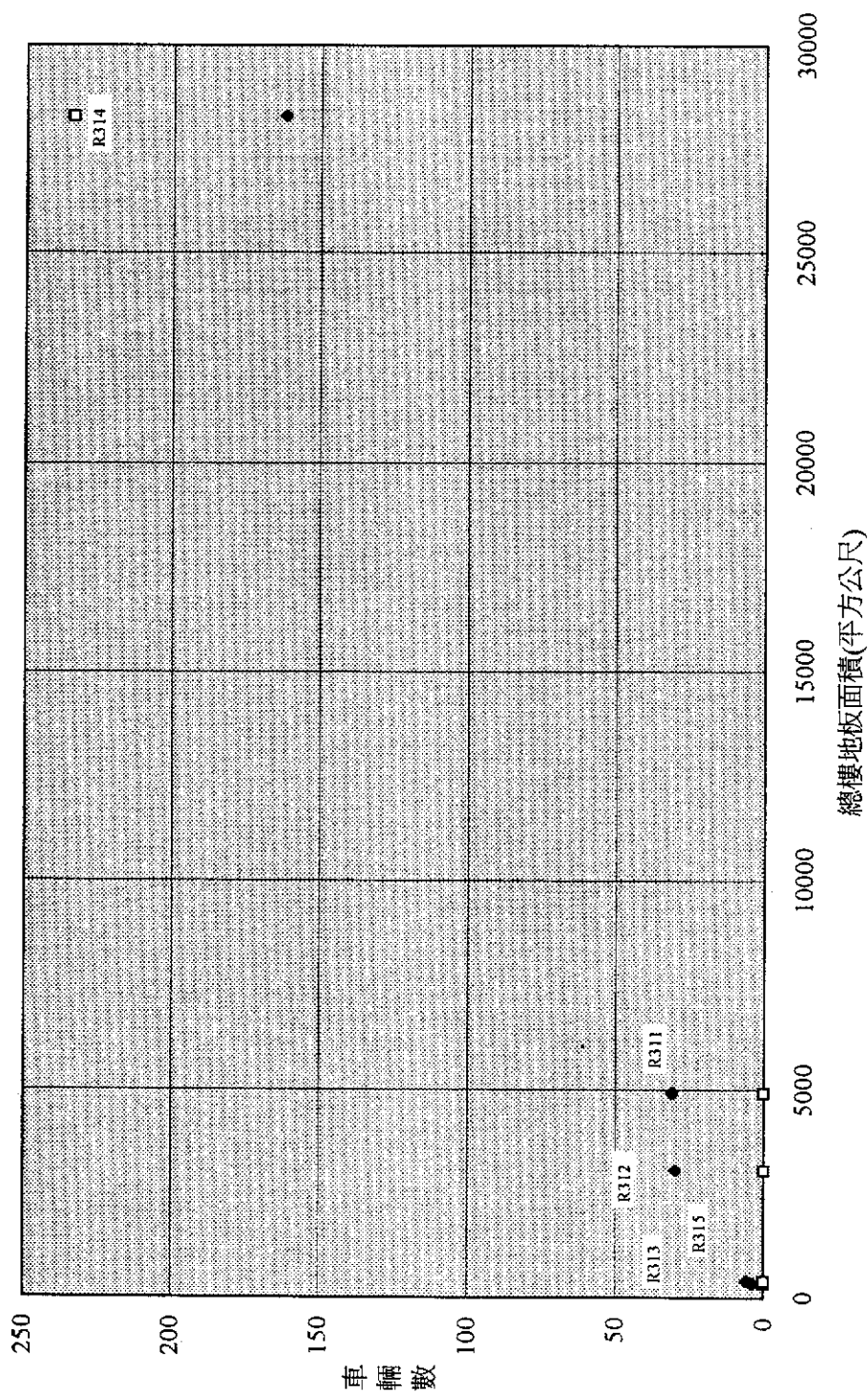
附圖肆拾肆 住一郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



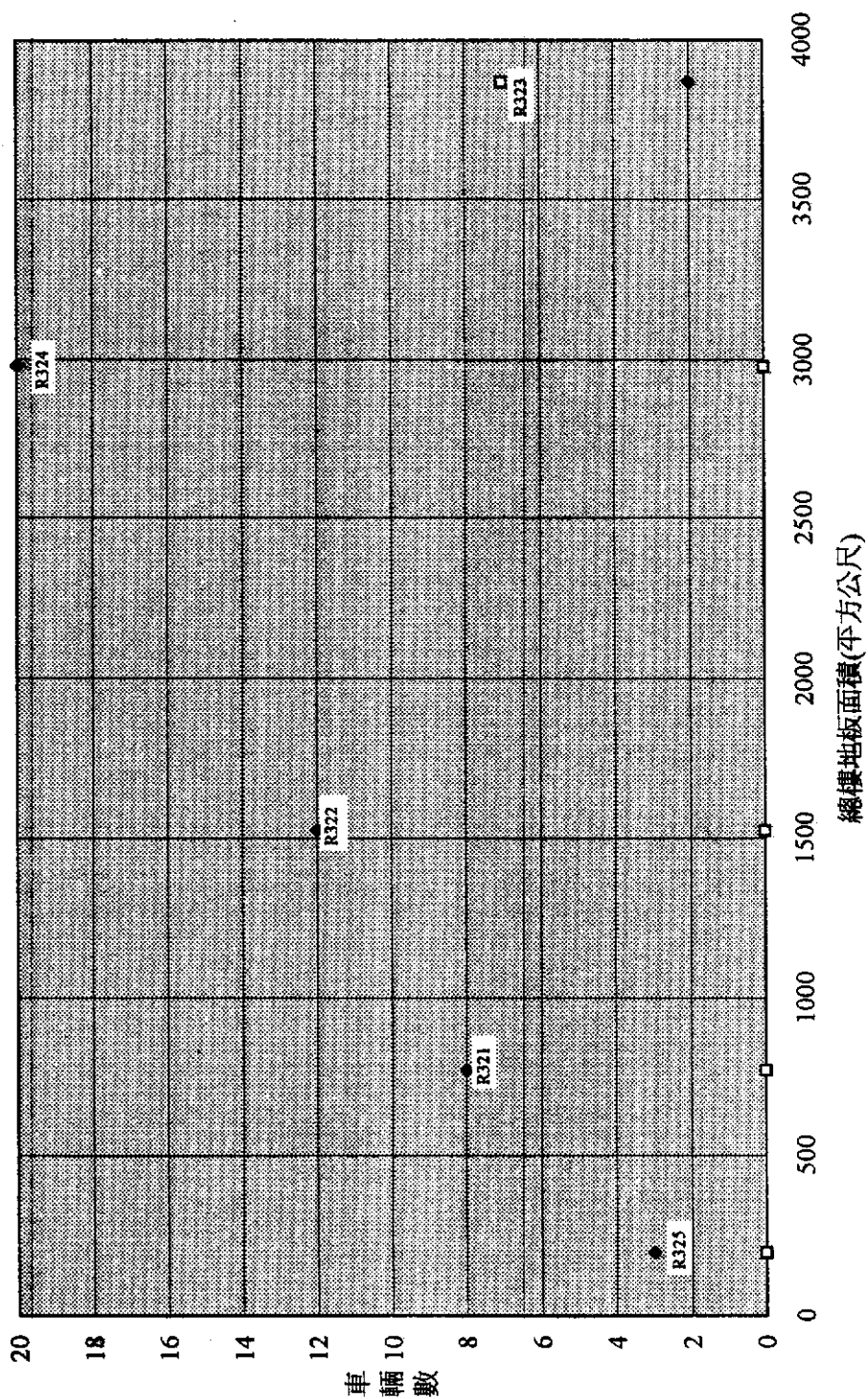
附圖肆拾伍 住二郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



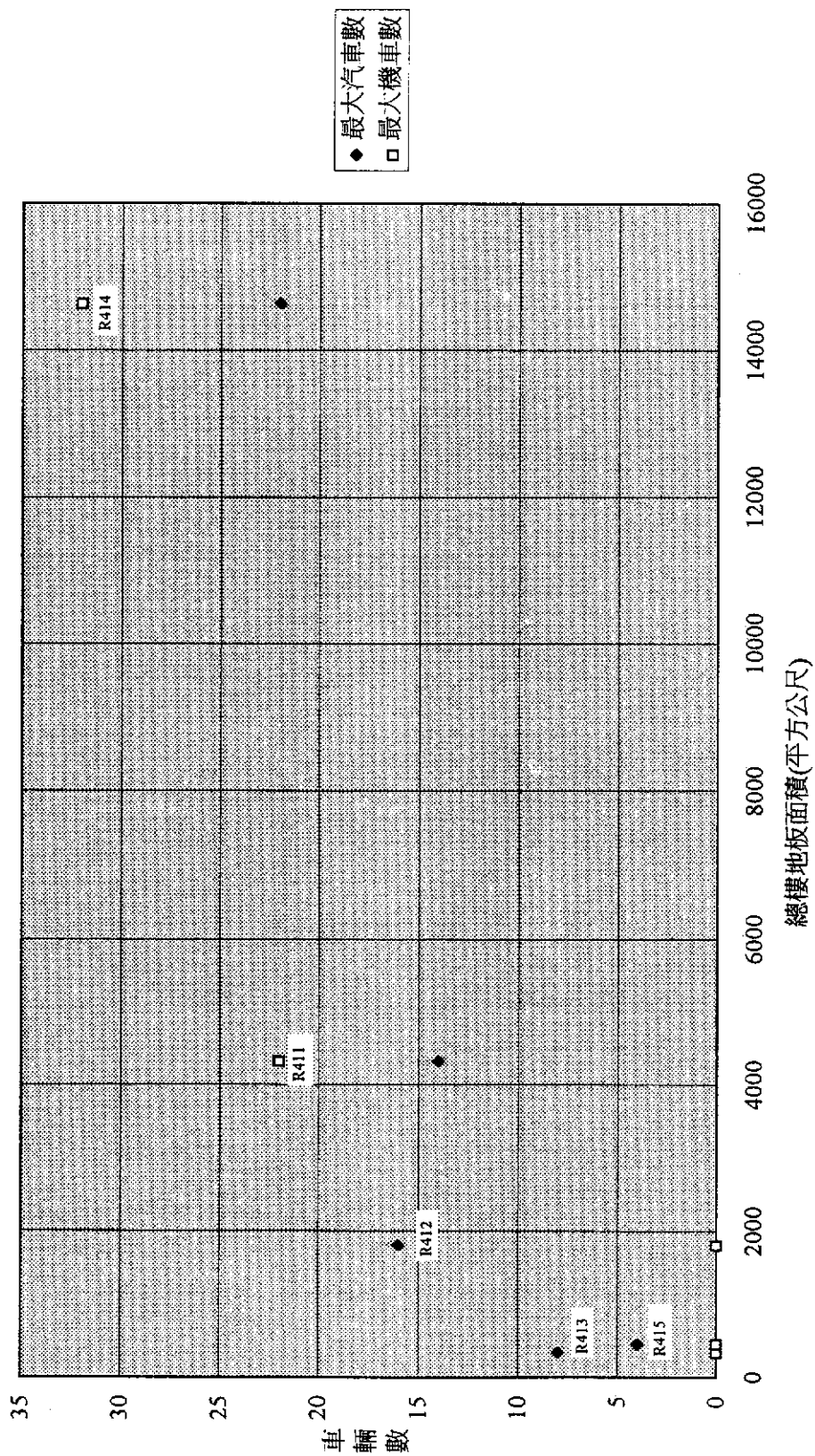
附圖肆拾陸 住三市區最大停車數 V.S 總樓地板面積



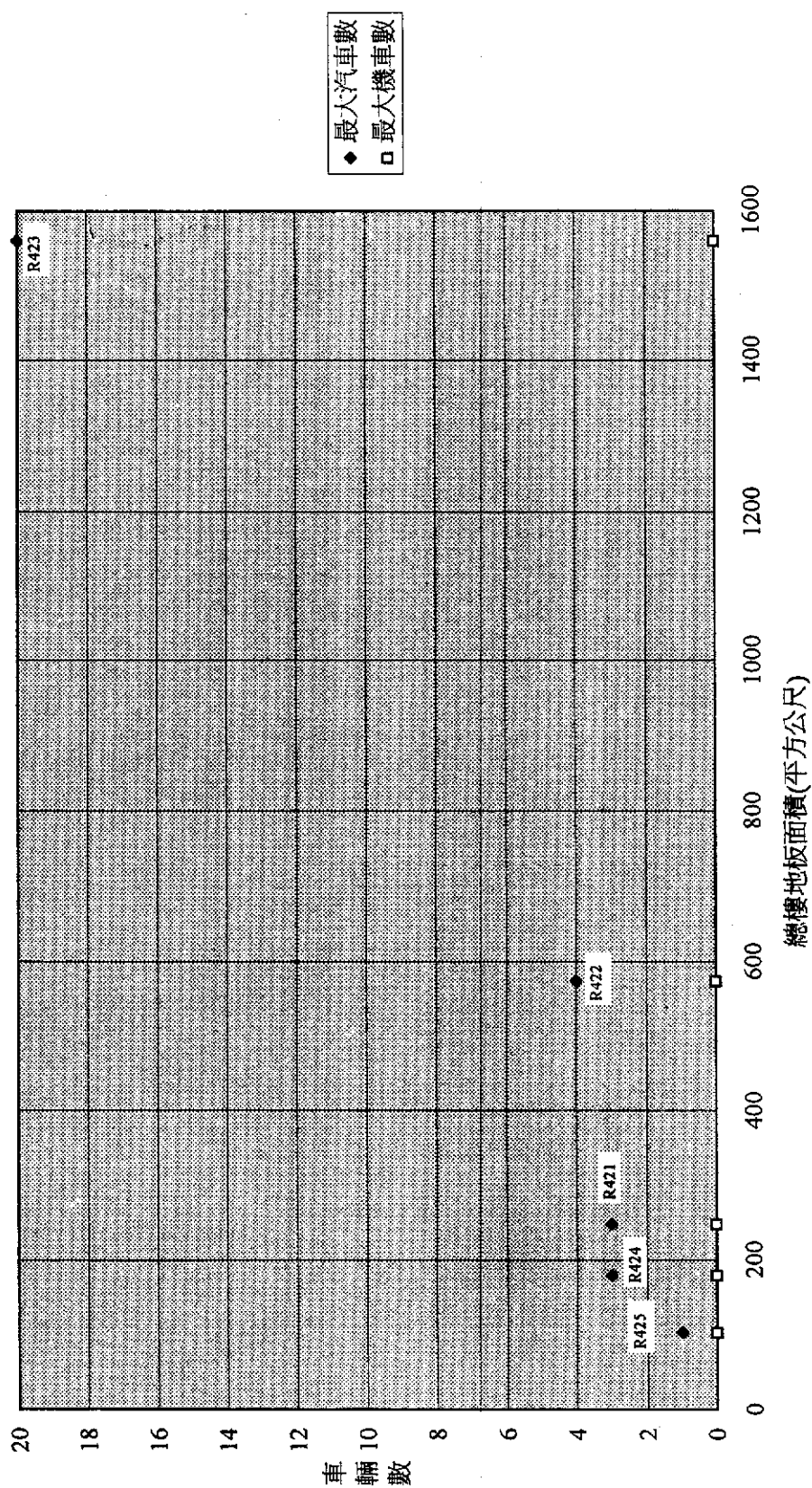
附圖肆拾柒 住三郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



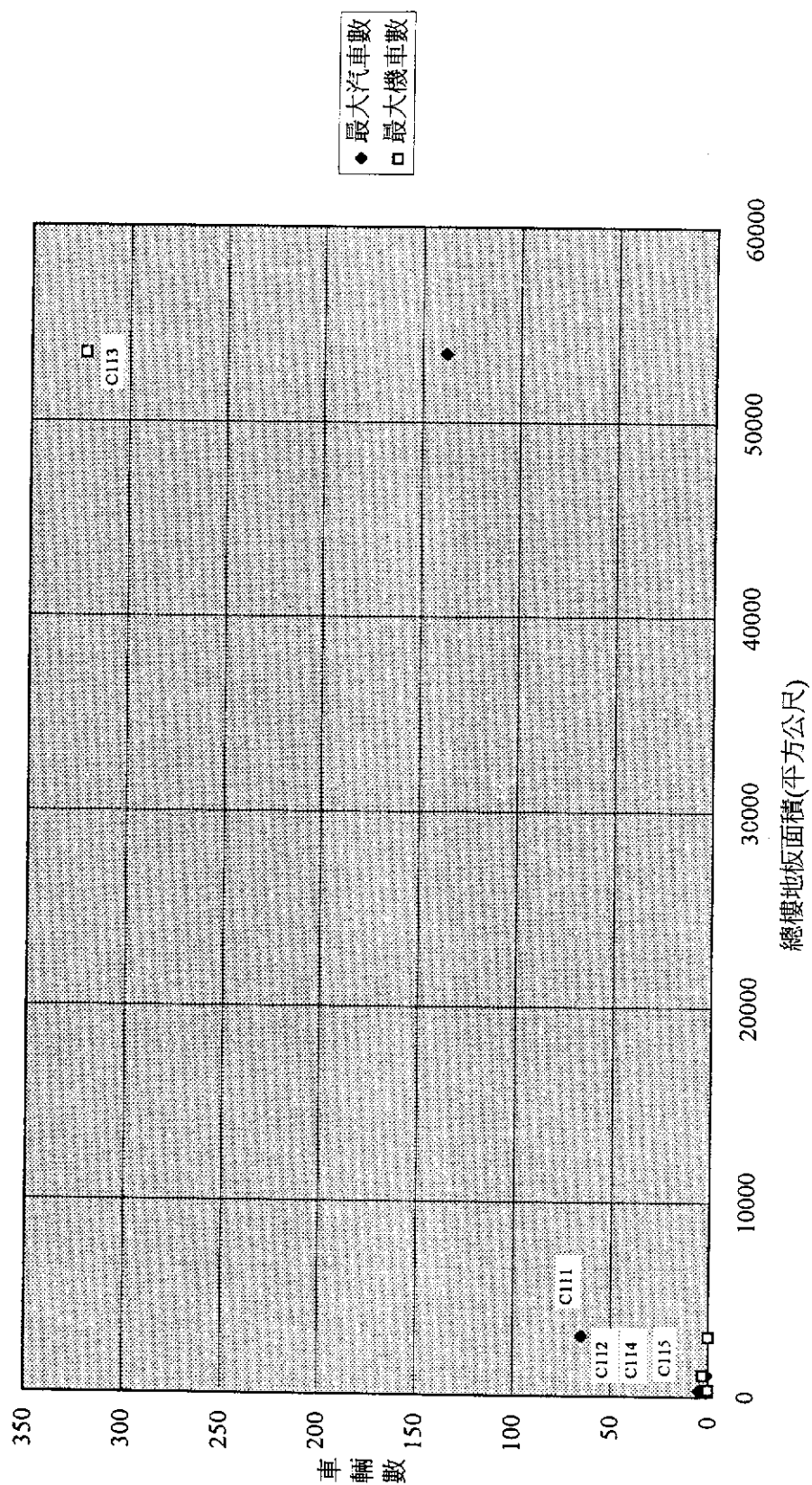
附圖肆拾捌 住四市區最大停車數 V.S 總樓地板面積



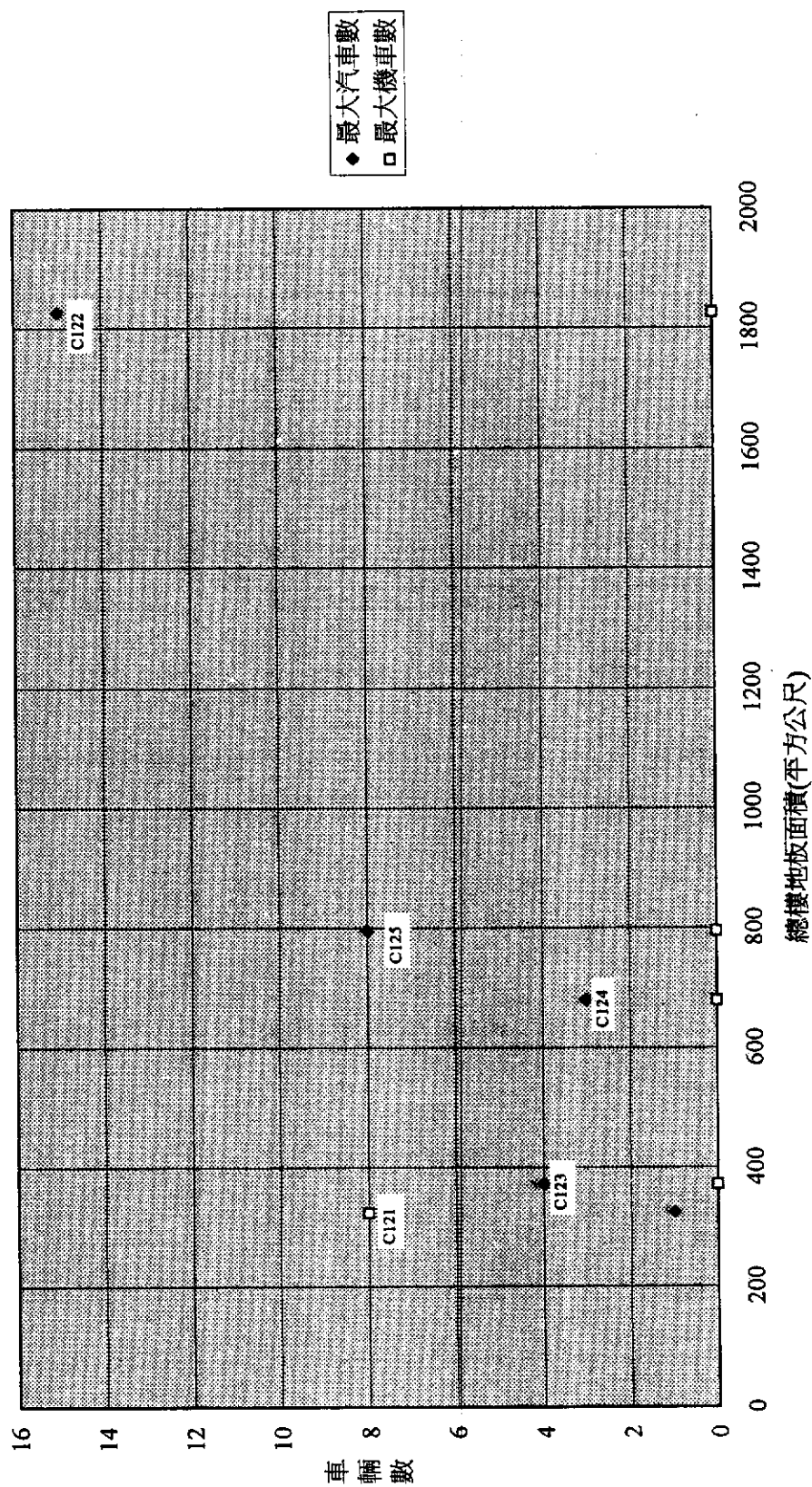
附圖肆拾玖 住四郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



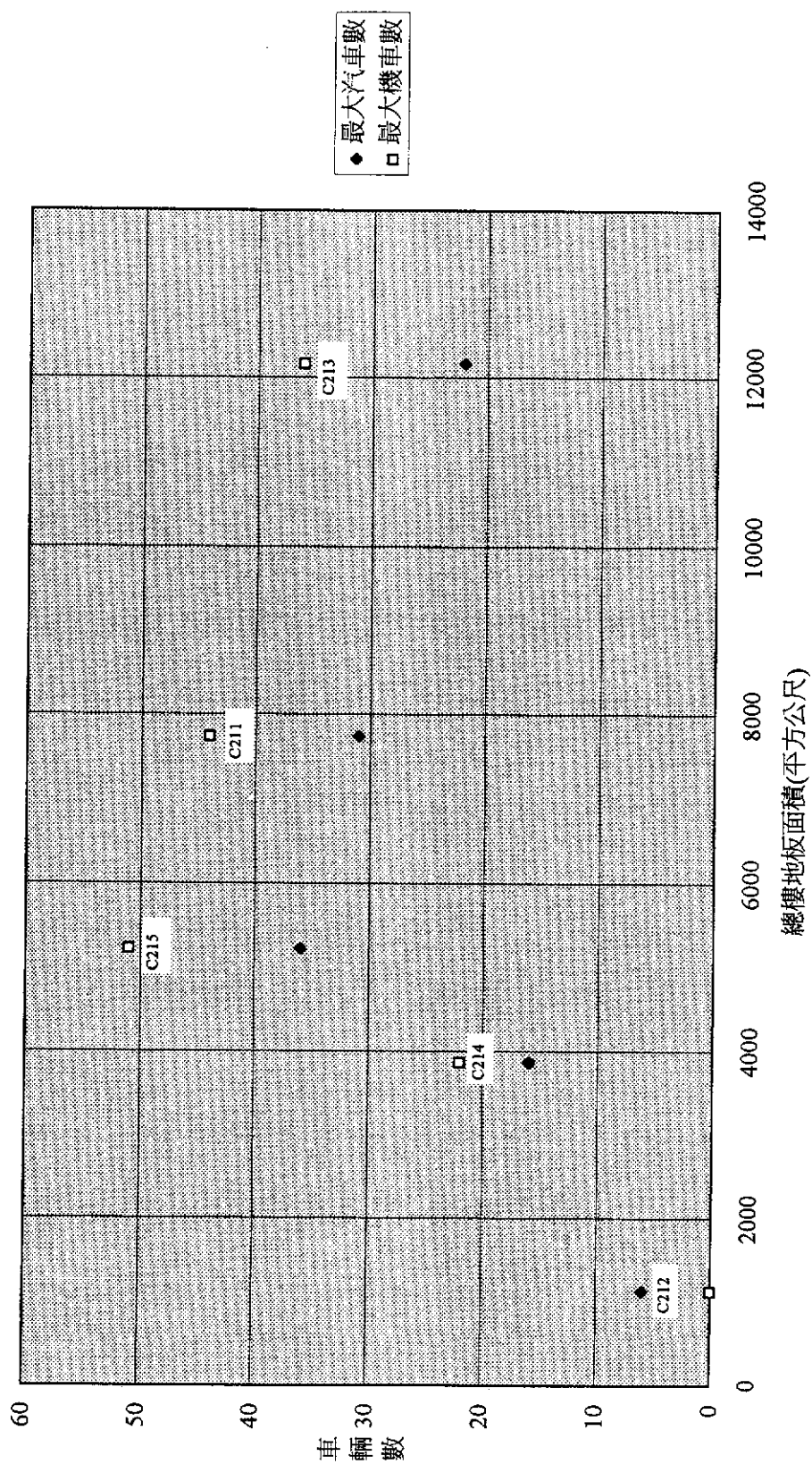
附圖伍拾 商一市區最大停車數 V.S 總樓地板面積



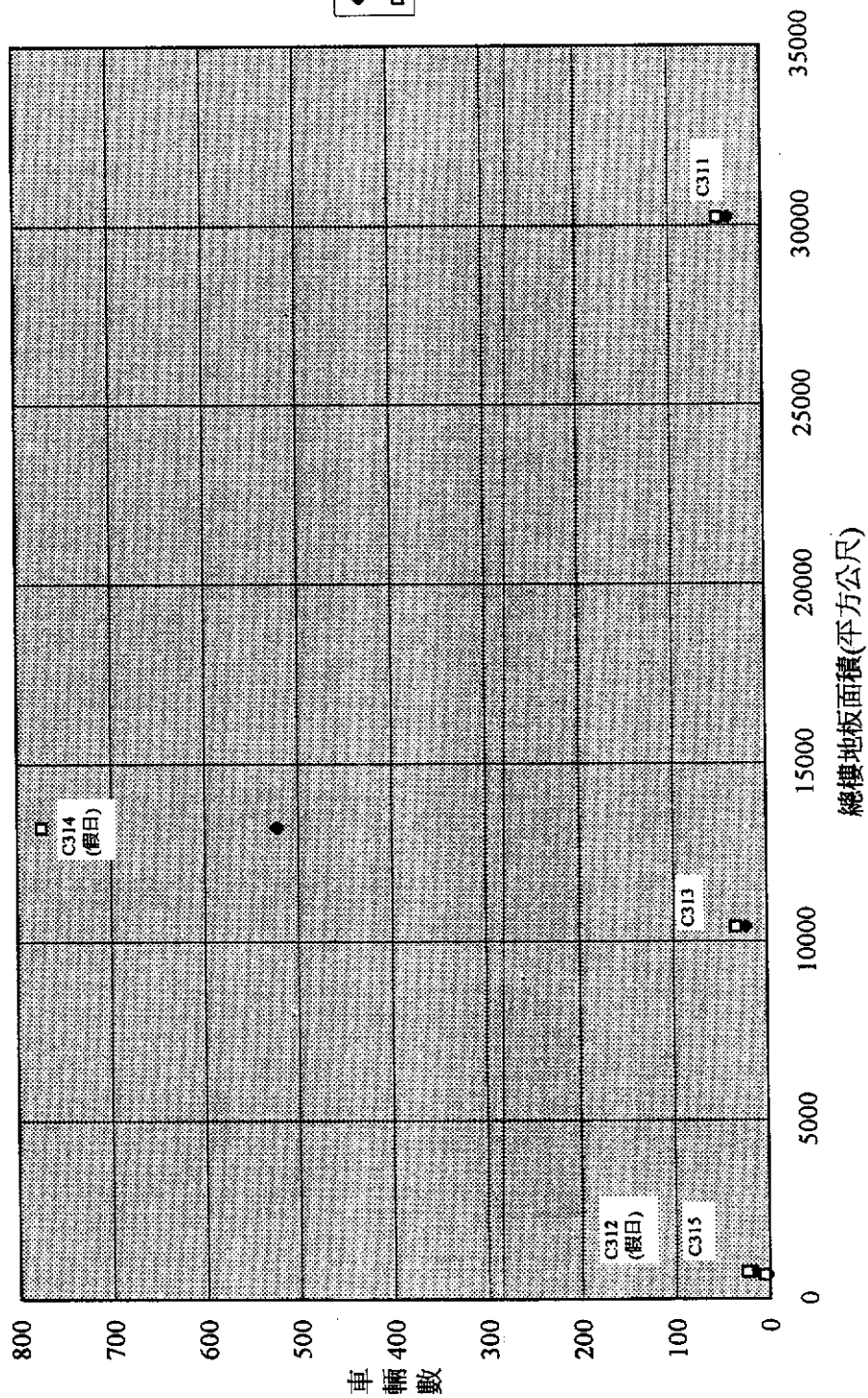
附圖伍拾壹 商一郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



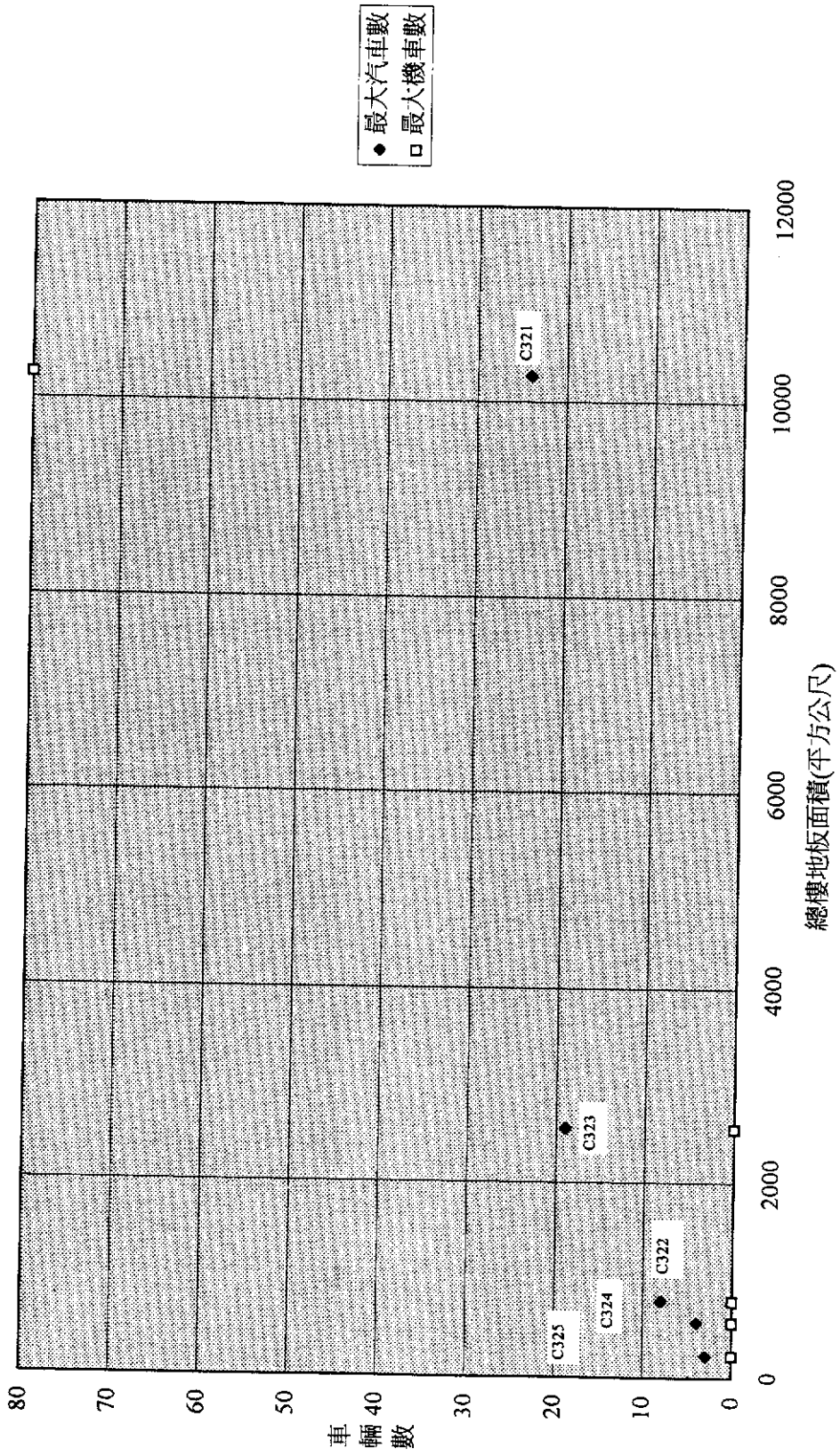
附圖伍拾貳 商二市區最大停車數 V.S 總樓地板面積



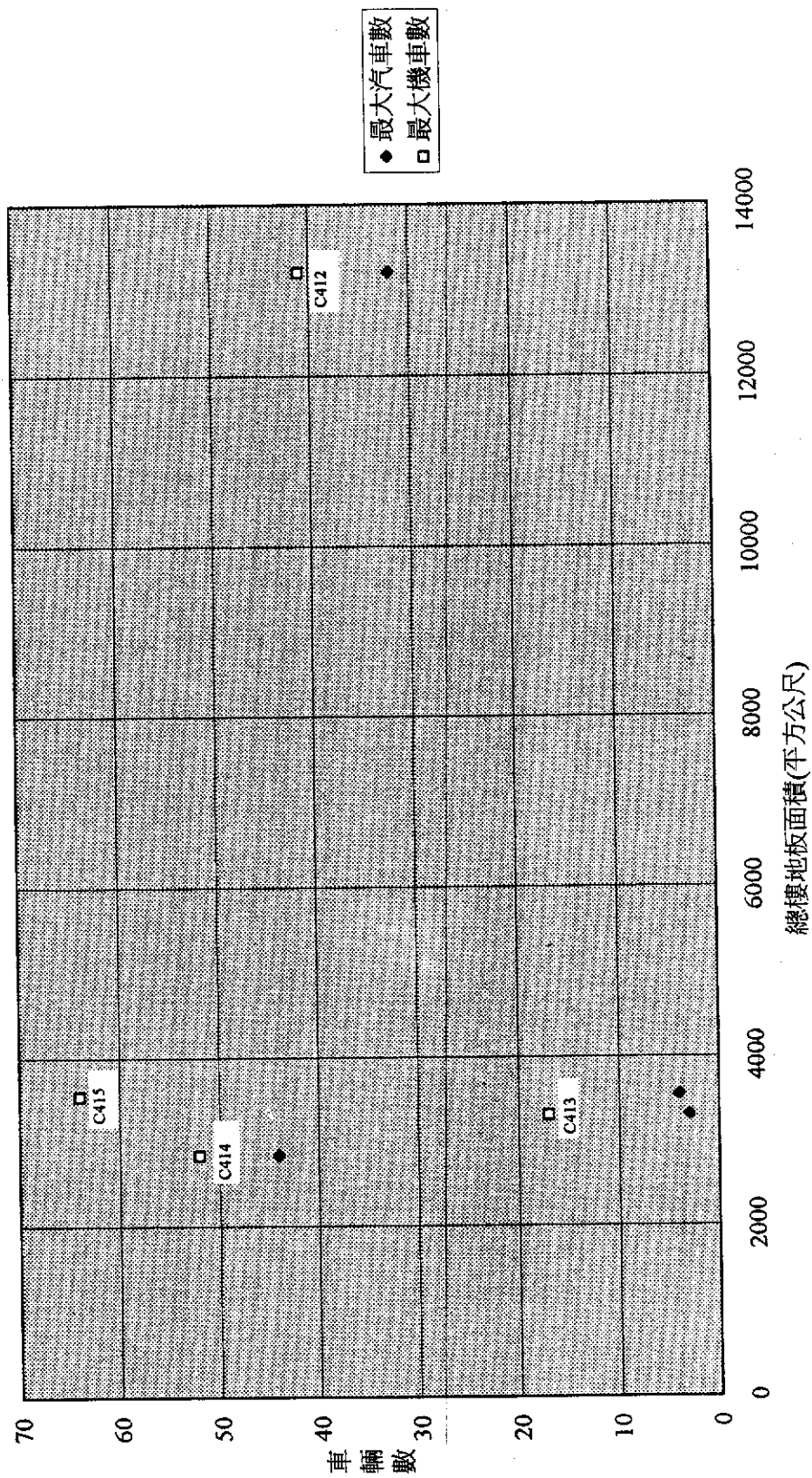
附圖伍拾參 商三市區最大停車數 V.S 總樓地板面積



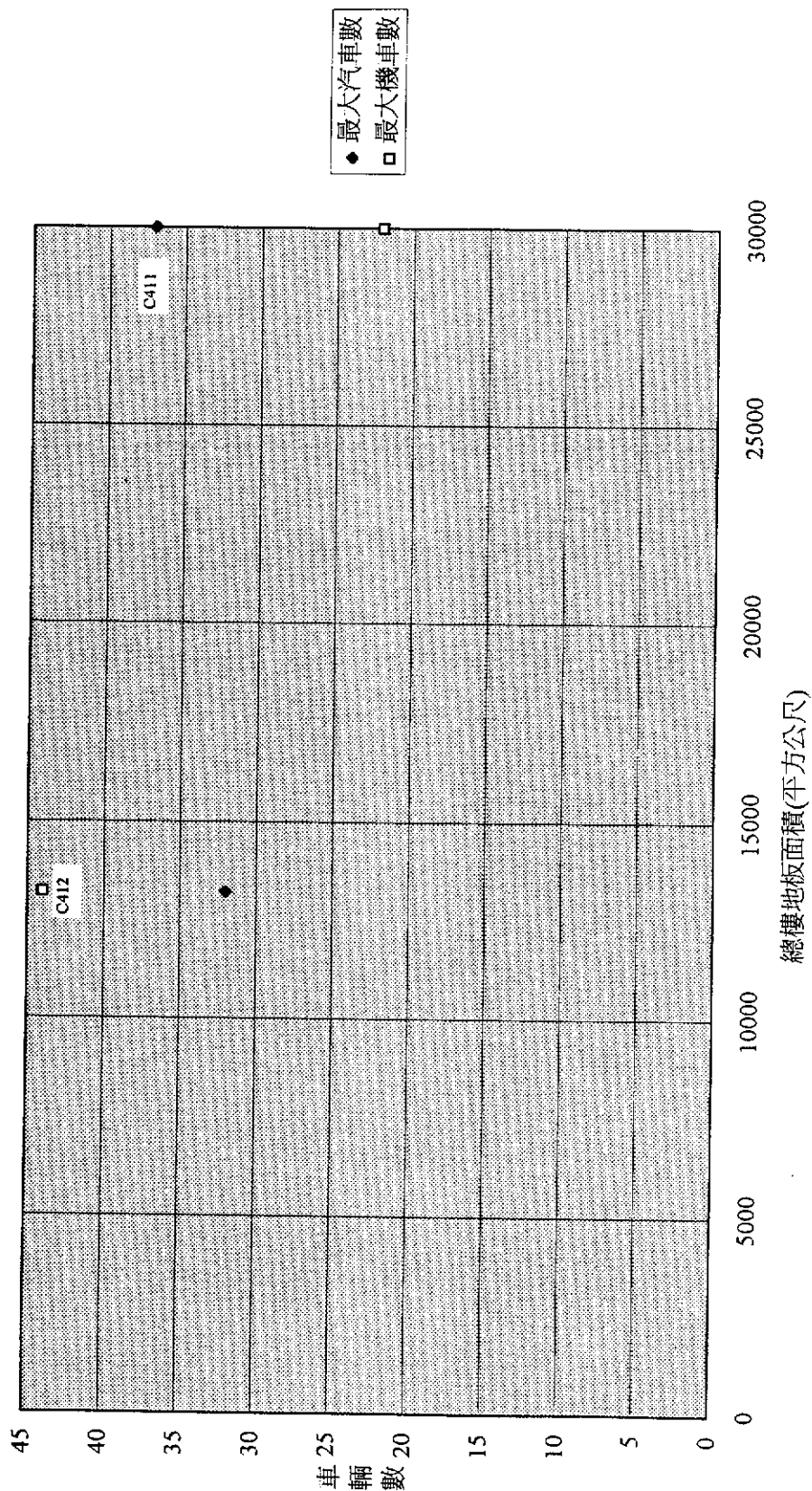
附圖 伍拾肆 商三郊區最大停車數 V.S 總樓地板面積



附圖伍拾伍 商四市區最大停車數 V.S 總樓地板面積 (平常日)



附圖伍拾陸 商四市區最大停車數 V.S 總樓地板面積 (假日)



附錄三

期中、期末報告審查意見

期中報告審查意見回應說明

序	審查單位	審查意見	回應說明
A	張副處長 桂林	<p>1. $D=F \times R$，R 的求算，由於目前違規使用嚴重，因此本研究抽樣所調查出來的結果可能與以後實際發展的情況產生偏差。</p> <p>2. p3-3，表 3-1 有關抽樣樣本的分類，台北市目前從第二種住宅分區到第四種住宅分區，已經加入住二之一、住二之二、住三之一、住三之二、住四之一，區分標準為面臨道路 30 公尺住二可以提昇到住三，面臨 40 公尺則可以提昇到住四。目前台北市主要幹道有十幾條，因此幾乎面臨道路的建築物都已提昇，所以真正的樓地板面積比想像中還多，以住三為例是 225，事實上是住三之一 300，雖然號稱住二、住三，目前的現況是每公告一個細部計畫，建商就搶掛號，而享受面臨道路寬之一倍半加計絕對高度 8 公尺之基礎來計算樓地板面積，已經完全與抽樣結果不一樣了，因此建議加入校正係數。</p> <p>3. 調查時間為 7-23 點，可能就台北市而言有些行業無法含括進來。</p> <p>4. 就經驗法則在進行抽樣時，應先就其不同行業使用的屬性作判斷，亦即同一土地使用分區的大樓，有的大樓中的行業均質性很高，有的則是龍蛇雜處，這一點在抽樣時應特別注意。</p>	<p>1. 建議改用建物使用之活動類別分類，應可改善。</p> <p>2. 本研究乃是以實際樓地板面積計算停車產生率，並非以容積推估，故所述問題應不致發生。</p> <p>3. 由於連續 24 小時的調查在執行上有困難，因此本計畫乃是盡量使調查時間能涵蓋其營業時間。</p> <p>4. 遵照辦理。</p>
B	許添本教授	<p>1. 建議運研所對類似計畫可將題目再縮小，以免受限經費與時間而無法考慮周詳。</p> <p>2. 停車需求與停車需求量並不一樣，其中停車特性是很重要的考量。這裡的停車特性主要指的是停車數量特性，但是停車行為特性是否包括？所以如果要探討張副處長所提到的問題，似乎應多從停車行為特性多加探討，即使是違規使用，停車特質卻不會變，只要有不同的使用，就可以取得總量，總量雖然不一樣，但是產生率會一樣。</p> <p>3. 調查方法希望透過計畫建立一個方法以供後續遵循。</p> <p>4. 停車產生率究係想知道總量率抑或變化率，變化率指的是時間的變化或是不同使用（像是隨著小汽車成長的變化、甚至不同環境的變化）的變化，在國外都是總量率，國內是不是可以從變化率來著手。</p> <p>5. 調查時都是從旅次發生率開始，從進出人旅次，轉成車旅次，最後推算出停車需求，是不是有可能直接透過訪問的方式求出停車需求，因為從旅次發生率轉換停車產生率的過程，會有許多轉換的問題，事實上，有無停車供給就會影響停車產生率。</p>	<p>1. 請主辦單位考量。</p> <p>2. 本調查並未特別探討行為特性的問題，在取樣上亦未從建築物是否違規使用來考量，因此產生率應不致有這方面的偏差。</p> <p>3. 遵照辦理。</p> <p>4. 可從時間的變化率著手，建議列入後續研究辦理。</p> <p>5. 執行上會發生在停車場出入口無法訪問的現象。</p>

序	審查單位	審查意見	回應說明
		<p>6.整理的方式很重要，因為成長控制的觀念要在都市計畫產生，樓地板面積或是容積定了之後，旅次產生率或是停車產生率也固定了之後，除非增加停車場的供給，否則將限制開發。如果是這樣，就應該以土地分區使用管制別來區分，建立與土地使用的關係。如果不是，而是從建築物附設停車空間的角度來看，則應該從行業別管制其樓地板面積或各樓層。</p> <p>7.在這裡也建議「建築技術規則」，事實上可以加一個方式就是按停車需求量設停車位，最低標準應大於什麼。因此也建議本研究可定位在如何估算停車需求量。</p> <p>8.另外對各種分區的分析方式有以下建議：事實上這些分區各有不同的特性，應該針對不同旅次特性及旅次目的來考量，比如說文教區現在面臨的最大問題是校園規劃應設一個接送停車場區，又如行政區在設停車位時對訪客所需的停車空間的估計，訪客的旅次特性及一般上下班的旅次特性所推估出的旅次發生率是絕對不一樣的。而住宅區依據建築技術規則 1000 平方公尺以下免設停車位，超過的部份每 300 到 350 平方公尺(90 坪至 100 坪)設置一停車位，大概三戶才需要設置一個車位，而建築物附設停車空間和住宅附設停車空間混在一起，現今台灣最缺的就是住宅的停車位，完全違反了我們所需要的探討停車產生的問題。因此建立就這些資料應做怎麼樣的整理，是值得注意的。</p>	<p>6.請主辦單位考量。</p> <p>7.本研究僅估算停車需求量，至於是否要滿足這些需求，應另案研究。</p> <p>8.請主辦單位考量。</p>
C	張副處長 桂林	<p>1.建築技術規則是適用於全國的最低標準(minimum requirement)，不是平均值，台北市曾要求營建司提高標準，但是提高標準如果要求如澎湖、台東等地區比照辦理，但是最低標準應該到那一個水平是可以討論的。</p> <p>2.地下層的容積率在台北市已經必須納入，所以許教授所提的住宅停車問題，最後應可以由市場導向，透過市場機能來解決。</p>	<p>1.同 B 項第七點之說明。</p> <p>2.請主辦單位考量。</p>
D	黃台生教授	<p>1.停車需求要如何表示它，一般只表示數量，鼎漢公司也把停車尖峰表示出來相當不錯，但是另外一個重點是停車延時，對停車需求的表達是很重要的。</p> <p>2.住宅區的調查採用訪問的方式，但是這樣的調查所獲得的旅次會比真正的旅次少，因為受訪者只感受得到他本身的進與出，突發性的旅次則不會感受到。建議仍是找一戶或者二戶除了訪問外也做進出的統計，然後把其中的差異找出來，用一個係數來調整會比較好。</p> <p>3.3-13 頁，表 31 停車持有與承載率調查表，如公司、機關行號，如果只進行少數調查的話有可能會有偏差。</p> <p>4.多目標與順道旅次在本研究似乎沒有提到，分析的</p>	<p>1.在報告書中有對停留時間長短的分析。</p> <p>2.將以同性質但有做進出調查的住宅資料來作校正。</p> <p>3.此項調查因經費因素僅對住家實施。</p> <p>4.本次調查以土地使</p>

序	審查單位	審查意見	回應說明
		<p>approach 也沒有提到，應該加入。</p> <p>5. 調查時應先瞭解該棟建物全年旅次吸引的分佈情況，而調查日期在全年的分佈情況中扮演的角色為何？從另一個觀點來看，最高的停車需求是不是就是停車需求的建議值，也值得討論。</p> <p>6. 報告中許多地方要做迴歸，由於樣本很少做迴歸可能效果不好，是不是用 category analysis 即可。</p> <p>7. 每次的抽樣結果應與過去的調查進行加總或比較，這樣調查不斷的進行，資料的累積才會越來越豐富。</p>	<p>用分區來為單位，故多目標旅次並不需要另行分析。至於順道旅次分析主要是在於其對外在交通量的影響，在內部停車特性上應與一般旅次無異。</p> <p>5. 限於研究時間僅有五個月，本次調查恕無法照辦，請主辦單位考量。</p> <p>6. 遵照辦理。</p> <p>7. 過去的資料由於時段上的分佈不同，難以運用，但對於日後的調查將做適當建議。</p>
E	周榮昌教授	<p>1. 2-6 頁，提及將調查順道與多目的旅次之比例，但本研究之問卷並未包括多目的旅次，而適專程旅次，此與多目的旅次有何差別，是否會影響多目的旅次此項資料之獲得。</p> <p>2. 表 3.3-2 之間卷中應對順道旅次及專程旅次做詳細說明，以便利受調者之答題。</p> <p>3. 本研究之樣本群組為 20 或 21（表 3.1-1）？請注意一致性。</p> <p>4. 3-3 頁，隨機抽樣法之假設及其方法（分兩類）不清楚且不一致，請說明。</p> <p>5. 3-13 頁，表 3.4-1 僅針對小汽車，並無有關機車之問題，是否會影響以後之分析？第一題應包括客貨車、公務車、VAN，及機車。第六題其他應請說明。</p> <p>6. 報告書在一開始曾提到不會以樓地板面積為唯一之變數，可是似乎仍是以樓地板面積為唯一之解釋變數。到底停車產生率要找出與土地使用特性有相關的變數，這中間的 gap 要怎麼去 connect 起來，請說明。</p> <p>7. 3-12 頁，Ci 可由表 3.3-2 求得，但是此表並未含機車之潛在需求調查，此隱含假設機車並無潛在需求，是否合理，請說明。另外 Bi 之計算請說明。</p> <p>其他意見整理如附件一。</p>	<p>1. 同 D 項第四點之答覆。</p> <p>2. 已在調查過程中請調查員說明。</p> <p>3. 台北市區沒有第一種工業區，故為 20 群組。</p> <p>4. 已在定案報告中修正。</p> <p>5. 已調整問卷內容，因住宅區較少機車停放問題故未詢問機車部份。</p> <p>6. 由於本計畫以土地使用分區為單位，故唯一共通的變數仍是樓地板面積。</p> <p>7. 目前台北市機車停車較汽車方便，因此因機車停放不便而未使用機車的比例</p>

序	審查單位	審查意見	回應說明
			應甚低,故未詢問。
F	黃展南副處長	<p>1.調查資料分析的過程中，應注意校核(calibration)的工作，校核時應將潛在需求扣除。</p> <p>2.停車產生率可以以建築面積為變數，在核發建築執照時，可以根據建築面積要求附設停車空間，在使用執照的核發階段，也可以要求業主依一定的使用面積設置停車位，不過現行法令相當欠缺，運研所可以就相關法規整理提出建議。</p> <p>3.本計畫主要是為了交通衝擊評估分析用，而目前停車場法已有這方面的法源依據，只是相關的標準尚未建立，未來如果本研究作得好的話，可以供相關單位參考。</p> <p>4.停車供給的設置應該也要考慮服務水準，以免產生的 queue 對鄰近交通產生影響。</p> <p>5.3-12 頁，公式 $D = \text{Max } \Sigma (A_i + B_i + C_i)$ 中，A_i 的定義為 I 時段的累積停車需求，應改為進出累積的差額。</p> <p>6.4-4 頁，圖 4.1-4 與圖 4.1-1 的圖完全一樣，是否圖貼錯了。</p>	<p>1.遵照辦理。</p> <p>2.請主辦單位考量。</p> <p>3.請主辦單位考量。</p> <p>4.此不在本計畫研究範圍內。</p> <p>5.已在定案報告中修正模式。</p> <p>6.已在定案報告中修正。</p>
G	陳昌顯經理	<p>1.本計畫在調查規模並不是很大的情況下，重點應不是在建立停車產生率的迴歸式，而應該是在不同建築物或土地使用其旅次發生率與停車產生率之間關係的推導。</p> <p>2.從管理的觀點來看，時間觀念的導進，停車需求的時間分佈型態，對營運管理有很大的幫助，因此在推導的過程中，應特別注意停車需求型態的分佈，把停車需求、停車產生率的時間分佈型態配合調查時段——逐步去分析。</p> <p>3.頁 1-1 之「潛在需求」定義與停車規劃手冊之定義完全不同，如此定義似乎不恰當。</p> <p>4.抽樣的過程中，建議將交通衝擊評估中的門檻值觀念納入，以求調查旅次的均質性。</p> <p>5.表 3.3-2 有關潛在需求訪談，停車的方便與否會影響開車的意願，建議應考慮與車輛之持有一併分析。</p> <p>6.3-12 頁之公式意義為何，請再詳細說明與檢核其符號：另式中之 B_i 及 C_i 如何求得、如何併入 D 中請詳細（或舉例）說明。</p> <p>7.3-14 頁運具分配之計算公式，有可能搭乘同一部車來的人被抽樣了兩次以上，而高估了小客車、機車及計程車之使用比例，請考慮修正。</p> <p>8.第四章已完成之調查樣本中，有許多樣本之調查時段，並無涵蓋全日之旅次進出量甚至尖峰，如基層機關及公</p>	<p>1.遵照辦理。</p> <p>2.同 D 項第一點之答覆。</p> <p>3.已修正。</p> <p>4.如此抽樣將遺漏小型建物的停車需求特性(並非小建物就沒有停車需求)。</p> <p>5.調查中均有請調查員說明。</p> <p>6.已在定案報告中修正。</p> <p>7.基本上除搭乘公車或中途分散以外,同車人士不可能被抽問兩次(因同行者會提醒且可能因此不</p>

序	審查單位	審查意見	回應說明
		用事業之下班時段、文小文中之上課時段、交高之上下課時段、社教機構之下班時段等。依此調查結果推估停車需求將造成偏差，往後請配合建物使用調整調查時段，應盡可能涵蓋上班時間之前後一小時或 30 分鐘。其他整理如書面意見請參考附件二。	願再答),本研究已參酌此意見修正模式。 8.已針對部份樣本調整調查時段。
H	陳勁甫	本研究有其必要性，以台北市而言，一些重要的展示區如世貿，以及物流中心的交通及停車問題相當嚴重，建議本研究可就此加以探討。	本次調查乃是以土地使用分區為單位，展覽場未獨立出來，故僅能分析物流中心部份。
I	葉祖宏	1.以台北市混合土地使用情形嚴重，在抽樣的過程中很難抓到真正的代表性。 2.本研究成果未來如果作為審議標準使用，可能會有些問題，以住宅區為例，假設建商依據標準設置了停車位，但是車位價格很高，民眾沒有意願購買，或者公司、機關設置停車位但是租金費用很高，員工不願意停放，那麼這些多餘的空間如何利用，能不能達到本計畫當初的期望，請研究單位考量。	1.同 A 項第一點之答覆。 2.同 B 項第七點之答覆。
J	廖美容	1.如果在停車需求分析時將潛在需求納入，則所需興建的停車位將相當多，一旦停車供給多，停車愈方便，交通旅次也就愈來愈多，所以在規劃的觀點上，應從必要性去分析旅次行為及停車行為，在規劃停車供給時也應從其迫切性來考量。像醫療院所、物流中心、大賣場、或者銀行等，有其停車的迫切性，而辦公場所停車延時長，則較不需提供停車位，以國外的經驗，諸如辦公場所的停車位設置已朝向以上限的方式來規範，避免不必要的交通旅次，國內似乎也可以朝此方向來研究。 2.3-3 頁有關土地使用的分類，建議應將其詳細的定義列出，以方便讀者參考。	1.請主辦單位考量。 2.已於定案報告列述。

期末報告審查意見回應說明

序	審查單位	審查意見	回應說明
A	陳經理 昌顯	<p>1.混合土地使用為台灣地區都市發展之主要特色，建議增加統計分析各調查樣本之土地使用現況資料，以掌握各土地使用計畫分區樣本建物之混合使用程度，同時可配合檢視停車產生率之分時分佈型態。</p> <p>2.本研究在建物停車產生率之時間分佈統計分析中，有許多土地使用分區並無將表 3.1-1 之所有調查樣本(各時段進出建物旅次之停車需求特性)納入，而以使用戶訪問資料合併計算其停車產生率之時間分佈，如此可能低估實際之停車需求量。如住一、住二、住三、住四，以及郊區之商業區等。</p> <p>3.本研究之重點應是以調查樣本之使用戶訪問資料(住戶使用狀況、樓地板面積、車輛持有率等)為基礎，配合進出建物旅次數之時間分佈及其運具使用特性，估算該建物所產生之停車需求分時分佈及尖峰停車產生率。</p> <p>4.停車產生率應用於停車供給之規劃時，所考慮的應是全日累積之尖峰停車位需求量，而非全日或尖峰時段之停車需求量。建立各分區之停車產生率統計表，應考量之此應用因素。</p> <p>5.本研究在許多停車產生率的時分佈圖中，有負的現象，此與事實不符，請修正。</p> <p>6.潛在停車需求如何納入停車產生率中應用，請補充說明。</p> <p>7.順道旅次是否考量於模式中？其雖不會增加交通量，但會增加臨時或短延時之停車需求，此對基地開發之交通影響亦大，建議考量此類停車需求之估算。</p> <p>8.本研究係作為作為交通影響評估之審查或規劃參考，建議未來進行類似之研究，應就各土地使用分區中抽取開發規模大於交通影響評估門檻值之建物為樣本，以提高其同質性與適用性。</p>	<p>1.應為「建物使用現況資料」，因為樣本的土地使用分區都已固定。</p> <p>2.受限於經費人力因素，無法派員長時間守在住宅外面統計人數(因為都很低)，將以同性質但有做進出調查的住宅資料來作校正。</p> <p>3.計畫立意即此。</p> <p>4.本研究所統計的即為全日各時段累積的停車需求量，但因進出數量的分佈，應是有高有低。故報告書中之尖峰時間即為累積至最大停車需求之時間。</p> <p>5.已修正。</p> <p>6.潛在需求要納入停車產生率中應用，應考慮費率等因素才能決定。</p> <p>7.此種問題應以建物使用來區分樣本方有探討的意義。因順道旅次的多寡與建物使用有直接的相關性。</p> <p>8.如依此建議，則住一與住二等低密度開發的土地使用將不可能被抽樣到。</p>
B	周榮昌教授	<p>1.本研究之主要目的在於提供未來特定土地使用分區內開發某類別建物使用時停車產生率估算之參考依據，估算之精確與否與樣本之完整性與考慮變數之完整性兩因素有相當之關係。</p>	<p>1.參考辦理。</p>

序	審查單位	審查意見	回應說明
		<p>2.本研究土地使用特性調查大多只有一個樣本，導致結論並不具有決定性，此零星之調查結果對停車產生率模式之建立意義不大。建議後續研究針對相同土地使用型態做完整之調查。</p> <p>3.停車產生率與樓地板面積雖然有極高之相關性，但由於其周遭環境之主客觀條件不同，並無法真正顯示出兩者之關係，因此均以樓地板面積來求停車產生率，可能有失偏頗，建議考慮其他非樓地板面積之因素，如小學、中學、大學以學生或教職員數，圖書館以提供之座位數來代替樓地板面積。</p> <p>4.相同之樓地板面積下，亦極有可能產生不同之停車數，如 p154 品牌不同之修護會影響停車產生率。</p> <p>5.專程與順道之意義及對停車產生率之影響如何(並未反映於 3.5 節公式中)? 以社教機構、公務為例，順道停留時間達 5 小時以上與專程但僅停留 5 分鐘對停車產生率之影響有不同，此差異將進一步影響對臨近交通之衝擊程序。</p> <p>6.p33-35 之公式再檢討及修正，如何由樣本(進出及家訪)進而得知整棟建物之停車需求請加以說明。</p> <p>7.潛在需求與實際需求之關係應可提供更精確停車產生率之估計依據，報告中並無充分利用此資訊。結論二及三並無實際結果來支持。</p> <p>8.部份樣本之調查時間並無法真正反映出尖峰停車率，如醫療機構。</p> <p>9.p86 之文字敘述與 p87 之資料不符合。</p> <p>10.p87 共乘型態中承載率之數字與表 4.2-12 不符合。</p> <p>11.p104 機車四人以上共乘，小客車 6 人以上共乘? 請說明。另外，共乘數人以上時，如何求算其乘載率?</p>	<p>2.請主辦單位考量。</p> <p>3.如能依照建物使用類別而非土地使用分區來分組，則此法相當可行。</p> <p>5.無論是專程或順道，對建築物而言都是相同地有停車需求存在，因此並未予以區分。</p> <p>6.執行上係以整棟建築物所有家戶均做訪問，對公式之檢討詳定案報告。</p> <p>7.因問卷中對潛在停車需求的語意並不清楚，且未考慮費率的問題，很有可能提供了大量停車位，卻因價昂而乏人問津的狀況。故僅列為參考。</p> <p>8.已盡量使調查時段能涵蓋其營業時段，依經驗醫療院所即便有夜間急診，其停車尖峰亦非在半夜才出現。</p> <p>9.已修正。</p> <p>10.前者所述為進出平均之乘載率。</p> <p>11.以現今台灣地區的車輛使用型態來看是有可能。小客車包括九人座</p>

序	審查單位	審查意見	回應說明
		<p>12.p106 應為園地佔地面積而非樓地板面積，另外，風景區特性差異很大，合併考慮將使結果不具代表性。</p> <p>13.以單位時段停車數量為產生率之計算標準，並未考慮停車延時停車產生率之影響。</p> <p>14.進出訪問與住戶訪問之停車產生率尖峰時間並不相同，若以(進出十住戶訪問)/2 求算尖峰平均停車產生率將喪失其意義。如 p172 10:30-11:00 (進出)，p176 23:00-7:00 (住戶訪問)。</p> <p>15.p198 最大停車需求 20:00-7:00，不符合，應為 10:00-17:00。</p> <p>16.p203 表 4.7-1 前往該大樓(商一市區之樣本)有 32%以"上學"為專程旅次？請說明。</p> <p>17.p207-210 與表 4.7-10 不符。</p> <p>18.p216-219 與表 4.7-19 及附 2-25 不符。</p> <p>19.p226-229，附錄數字均不吻合，請說明。</p> <p>20.p247 最大值 0.7(same for 24 hours)，請解釋。</p> <p>21.由於土地使用分區管制中建物之真正使用常無法於開發前預先得知，因此未來如何應用本報告之結果(亦即停車產生率之預測)於實質之規劃中實仍有一段距離，如此一來，本報告之實用價值將大打折扣。都市計畫中制度面及法規面之配合檢討實有其必要性。</p> <p>22.請將期中及期末之會議記錄納入報告書之附錄，以資參考。</p>	<p>的小巴士在內。多人共乘的承載率可以期中報告第三章之算式求算乘載率。</p> <p>12.已修正。有關風景區是否要合併考量請主辦單位決定。</p> <p>13.本計畫中是以該單位時段時所停留的車輛數來計算，已包含前一時段未離去的車輛數，因此應以將延時考慮在內。</p> <p>14.模式修正為「將住戶訪問資料作為進出調查的起始值」。</p> <p>15.已修正。</p> <p>16.兩個樣本中一處有教育訓練機構，另一處則有補習班。</p> <p>17.修正表 4.7-10。</p> <p>18.應為附 2-26 之表。</p> <p>19.已修正。</p> <p>20.該戶車輛甚少使用。</p> <p>21.本計畫將側重於由旅次產生率估算停車產生率的模組開發，調查結果因樣本不足僅供模式驗證之用。</p> <p>22.遵照辦理。</p>