

## 六、路邊汽機車合理停車格位之規劃配置與實施計畫

### 6.1 路邊汽機車停車格位劃設原則

汽機車停車供需範疇直接影響到停車格位分配總數與比率，本研究擬以道路交通管理處罰條例、道路交通標誌標線號誌設置規則、臺北市政府交通局路邊停車規劃原則等相關規定界定路邊汽機車停車格位劃設原則如下：

#### 1. 汽機車停車格位尺寸與劃設方式

停車格位規格之大小直接影響到停車供給之總量，相對地議會影響停車格位分配之結果，本研究後續汽車停車格位規格將沿用道路交通標誌標線號誌設置規則之規定，以寬 2 公尺×長 6 公尺配置；機車停車格位之規格，本研究建議仍以寬 1 公尺×長 2 公尺做為配置原則。

#### 2. 汽機車停車格位劃設原則

##### (1) 路邊（汽機車適用）

本研究路邊汽機車停車格位劃設原則將參考臺北市交通局 94 年最新頒訂之規劃原則如表 6.1-1，其中道路寬度未滿 5.5 公尺者，不劃設汽機車停車格位；寬度 5.5 公尺以上~未滿 7.5 公尺，僅單邊劃設停車格位；寬度 7.5 公尺以上，則在交通狀況允許情況下得雙邊劃設汽機車停車格位。

表 6.1-1 路邊汽機車停車格位劃設原則

| 道路寬度             | 停車格位劃設原則 |
|------------------|----------|
| 未滿 5.5 公尺        | 不劃設      |
| 5.5 公尺~未滿 7.5 公尺 | 單邊劃設     |
| 7.5 公尺以上         | 雙邊劃設     |

##### (2) 人行道(機車適用)

本研究人行道規劃機車停車格位主要利用現有公共設施帶規劃其原則如表 6.1-2 所示，寬度未滿 2.5 公尺，不劃設機車停車位；寬度 2.5 公尺以上~未滿 5 公尺，僅單邊劃設機車停車位；寬度 5 公尺以上，雙邊劃設機車停車位。

表 6.1-2 人行道劃設機車停車位之原則

| 人行道寬度          | 停車格位劃設原則 |
|----------------|----------|
| 未滿 2.5 公尺      | 不劃設      |
| 2.5 公尺~未滿 5 公尺 | 單邊劃設     |
| 5 公尺以上         | 雙邊劃設     |

(3) 騎樓(機車適用)

考量騎樓劃設機車停車位之適法性與近幾年來機車停放於騎樓引發公共危險案例頻傳，本研究騎樓將不劃設機車停車位。

3. 本研究不劃設汽機車停車格位之地點

除了上述路邊、人行道之劃設原則外，本研究亦參考民國 92 年 2 月 5 日最新修訂之道路交通管理處罰條例第 55 及第 56 條之規定，在以下地點不劃設汽機車停車位，茲摘要如下：

- (1) 橋梁、隧道、障礙物對面、行人穿越道等劃設有禁止(臨時)停車標誌或標線之地點。
- (2) 公車招呼站內 10 公尺內或消防車出入口、停車場出入口 5 公尺內。
- (3) 現況機車實施退出騎樓人形道路段。
- (4) 圓環、交叉路口十公尺內以不劃設汽機車停車位為原則。

4. 5.5 公尺~未滿 7.5 公尺單邊劃設停車位之選定原則

- (1) 優先以學校、公園、大型建築物圍牆側劃設。
- (2) 以單行道行車方向之右側劃設。
- (3) 以設有街道傢具如電線桿、電信箱、路燈等該側劃設。

## 6.2 汽機車合理停車格位分配之配置方式

### 6.2.1 配置原則

完成彙算汽機車停車格位合理分配比率後，將依據前節之合理分配比率進行汽機車停車格位之規劃配置，茲說明其配置原則如下：

1. 汽機車路邊停車格位規劃配置時，汽車停車位以平行路邊之規劃方式劃設；機車以垂直路邊之規劃方式配置。
2. 汽機車路邊停車格位規劃配置時，將維持既有交通設施位置(公車站位、計程車專用停靠區等)及停車管制措施(禁止路邊(臨時)停車、實施機車退出騎樓人行道路段)。
3. 進行路邊汽機車停車格位規劃配置時，儘量維持現有汽機車停車格位，先規劃現況之路邊汽機車停車空間，再考量於人行道規劃機車停車格位。
4. 汽機車路邊停車格位配置時，將儘量以現有汽機車停車分佈狀況規劃停車格位，以維持使用者既有停車習性。
5. 汽機車路邊停車格位配置時，將維持住商家及行人合理之路權。
6. 規劃分區內具有路外停車場時，規劃配置順序為先行調整路邊停車空間，再調整路外汽機車停車格位分配比率。而在進行路外停車場之汽機車停車格位合理分配時，應將規劃分區之建物附設汽機車停車空間之數量予以扣除。
7. 進行汽機車停車格位規劃配置時，街廓單元應以規劃分區之停車格位合理分配比為目標，然如受限於街廓單元長度、住商家進出之需求，無法滿足時應依實際需要微調。

### 6.2.2 配置方式

#### 1. 汽機車停車格位分配之配置方式

汽機車於路邊混合停放時，停車格位配置方式有二：其一為機車位配置於街廓兩端(汽車位配置於街廓中央)；另一種配置方式為機車位配置於街廓中央(汽車位配置於街廓兩端)如圖 6.2-1 所示。

#### 2. 優缺點比較與適用佈設地點

上述兩種配置方式各有其優缺點，彙整如表 6.2-1 所示。其中將機車停車位配置街廓兩端，因機車靜態尺寸之高度較汽車低，對轉向車輛視距佳。而將機車位停車位配置在街廓中間，對機車管理較易，但具有機車停車可及性較低，且易

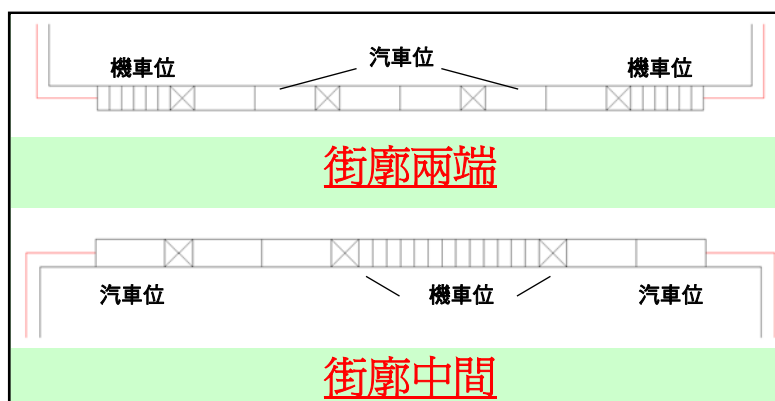


圖 6.2-1 汽機車路邊停車格位之規劃配置方式

使機車騎士在找不到停車位時，逆向行駛常違規情事發生。基於上述之優缺點，本研究建議於住宅區之巷道以機車配置於街廓兩端之方式規劃，而主要道路、或學校及商學區周邊之道路由於機車停車數量較多，為利於管理建議將機車停車位配置於街廓中央。

表 6.2-1 路邊汽機車停車格位配置方式之優缺點與佈設原則

| 配置方式                   | 優點   | 缺點  | 適用佈設原則  |
|------------------------|--|---|---|
| 機車位配置於街廓兩端(汽車位配置於街廓中央) | <ul style="list-style-type: none"> <li>機車停車可及性較高</li> <li>對轉向車輛視距佳</li> <li>較符合現況機車駕駛人之停放行為</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>機車容易違規停放至交叉路口，並影響行人通行</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>雙向2車道以下</li> <li>雙向2~4車道之傳統市場、學校或住宅區</li> </ul>    |
| 機車位配置於街廓中央(汽車位配置於街廓兩端) | <ul style="list-style-type: none"> <li>路邊機車停車較易管理</li> <li>對機車路邊實施停車收費較易管理</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>機車停車可及性較低</li> <li>易使機車騎士逆向或跨越車道行駛</li> <li>易使假使人在取車時任意跨越車道</li> <li>汽車停放在路口進出對交通影響較大</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>雙向6車道以上之主要道路</li> <li>雙向2~4車道之商業或住商(辦)區</li> </ul> |

### 6.2.3 汽機車時段性共用停車區之規劃

由於停車數量與停車之時間與空間關係甚巨，當同一時段汽機車停車數量差異大時，因停車供給無法隨停車數量而改變，因此既有規劃之汽機車格位恐無法有效率之利用，為提升汽機車停車格位使用之效率，本研究研提汽機車時段性共用停車區之規劃如下：

1. 規劃緣由與適用地點

由於汽機車停車格位無法隨停車需求數量而動態調整，為促使停車資源作更

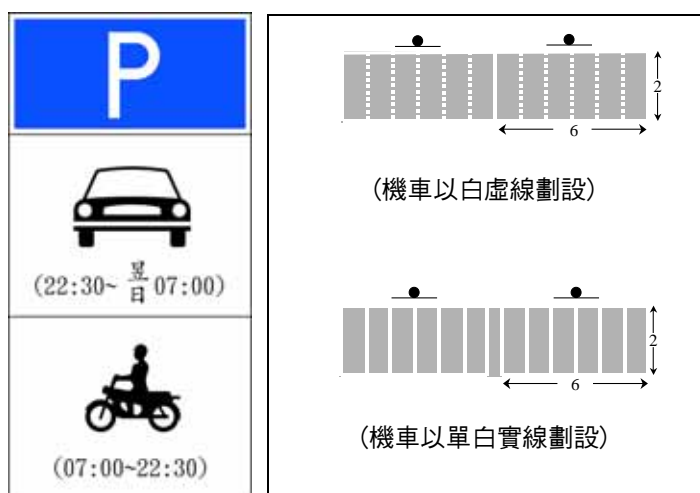
有效之利用，本研究建議在汽機車停車時段明顯差異之地點(包括日夜間汽機車停車數量明顯差異；或平常日及假日汽機車停車數量明顯差異)規劃汽機車時段性共用停車區。

## 2. 規劃之法源依據

- (1) 規劃依據：道路交安全規則第一百十二條第十六款規定公路主管機關對於停車時間、位置方式及車種如有特別規定者，應依其規定辦理。據此，停車管理單位未來在進行汽機車時段性共用停車格位之規劃時，可依此法源辦理。
- (2) 處罰依據：道路交通管理處罰條例第五十六條第九款規定：汽車駕駛人不依規定之停車時間、位置、方式、車種者，得處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰。

## 3. 規劃內容

汽機車時段性共用停車區之管制時段需配合實施路段之停車需求特性，此需在實施前進行補充調查，以確切掌握當地之汽機車停車特性，圖 6.2-2 為汽機車時段性共用停車區之標誌及標線規劃範例。其中標線規劃內容部分，本研究研擬兩種繪設方式，其一為汽車位以單白實線繪設；機車以單白虛線繪設，另一種繪設方式為汽機車均以單白實線繪設，但每區(6 公尺或乙格汽車停車位)間隔 20 公分。其優缺點如表 6.2-2 所示。因汽機車時段性共用停車區之規劃屬新的停車管制措施為和既有之停車格位有所區分，本研究建議採第一種繪設方式。



註：圖中之管制時間為範例

圖 6.2-2 汽機車時段性共用停車區規劃範例

表 6.2-2 汽機車時段性共用停車區標線繪設方式優缺點比較

| 機車位標線繪設方式 | 優點             | 缺點                     |
|-----------|----------------|------------------------|
| 以虛線劃設     | 易與一般機車位之劃設方式區分 | · 不易辨識<br>· 尚需配合增訂設施規則 |
| 以實線劃設     | 無需增訂設施規則       | 易與一般機車格位劃設方式混淆         |

#### 4. 權責分工

路邊汽機車時段性共用停車區之管制措施屬新的停車管制措施，建議未來執行時相關單位之權責分工如下：

- (1) 停車管理處負責汽機車停車管制時段、停車位標誌標線之劃設與相關媒體之宣導工作。
- (2) 轄區分局或派出所負責違規取締與執法工作。

#### 5. 相關配合措施

路邊汽機車時段性共同停車區之規劃屬新的停車管制措施，此規劃方式可有效利用停車資源，建議於道路交通標誌標線號誌設置規則中，新增標誌及標線之劃設範例，促使未來全國各停管單位皆可遵循使用。

### 6.3 汽機車路邊停車格位規劃配置範例

完成合理汽機車停車格位分配之彙算後，接著將進行實際規劃配置工作，本研究擬選擇核心區之住宅區(松山區第8分區)及住商混合區(信義區第26分區)兩種土地使用類別作為路邊合理汽機車停車格位分配之規劃配置範例。前者位於民生東路五段、心中街口西北側，區內屬民生住宅區之一部分，可為核心住宅區之代表；後者位於忠孝東路五段、松山路口西南側，其中忠孝東路五段、松山路及松德路沿線屬商業區，忠孝東路五段372巷、虎林街內多為住宅區，可為核心住商混合區之代表，茲分別說明如下：

#### 6.3.1 松山第8分區

##### 1. 土地使用特性

松山區第8分區位於民生東路五段、新中街、民生東路五段359巷2、3弄及民生東路五段217巷所圍成區域如圖6.3-1，屬松山區富錦里之一部分，其土地面積約為11萬平方公尺。本規劃分區為民生社區之一部分，區內有喜萊登、怡園及富錦源等住宅大樓，現況土地使用多為住宅區。



圖 6.3-1 松山區第8分區周邊土地使用現況

2. 道路實質狀況

有關本規劃分區之道路實質狀況詳表 6.3-1 及圖 6.3-2 所示，茲說明如下：

表 6.3-1 松山區第 8 分區周邊重要道路實質狀況彙整表

| 路段名稱                | 路段起迄                        | 路寬<br>(公尺) | 人行道寬<br>(公尺) | 騎樓寬 | 車行動線 | 路邊停車<br>管制現況   |
|---------------------|-----------------------------|------------|--------------|-----|------|----------------|
| 民生東路五段              | 五段 217 巷~新中街                | 18         | 3            | 3.5 | 雙向   | 禁止路邊停車         |
| 新中街                 | 民生東路五段~<br>民生東路五段 259 巷 2 弄 | 12         | 1            | —   | 雙向   | 劃設路邊<br>汽機車停車位 |
| 富錦街                 | 民生東路五段 217 巷~新中街            | 12         | 1.5          | —   | 雙向   | 劃設汽機車<br>停車位   |
| 民生東路五段<br>69 巷      | 民生東路五段~富錦街                  | 12         | 1.5          | —   | 雙向   | 劃設汽機車<br>停車位   |
| 民生東路五段<br>217 巷     | 民生東路五段~富錦街                  | 12         | 1.5          | —   | 雙向   | 劃設汽機車<br>停車位   |
| 富錦街 359 巷<br>2 弄    | 富錦街 359 巷~新中街               | 8          | —            | —   | 單行   | 劃設汽機車<br>停車位   |
| 富錦街 359 巷<br>3 弄    | 富錦街 359 巷~民生東路五段<br>217 巷   | 8          | 1            | —   | 單行   | 劃設汽機車<br>停車位   |
| 富錦街 359 巷           | 富錦街~富錦街 359 巷 2 弄           | 12         | 1            | —   | 單行   | 劃設汽車<br>停車位    |
| 民生東路五段<br>69 巷 2 弄  | 民生東路五段 69 巷~新中街             | 8          | —            | —   | 單行   | 開放路<br>邊停車     |
| 民生東路五段<br>69 巷 4 弄  | 民生東路五段 69 巷~新中街             | 8          | —            | —   | 單行   | 開放路<br>邊停車     |
| 民生東路五段<br>69 巷 1 弄  | 民生東路五段 69 巷~217 巷           | 6          | —            | —   | 單行   | 開放路<br>邊停車     |
| 民生東路五段<br>69 巷 21 弄 | 民生東路五段 69 巷~217 巷           | 6          | —            | —   | 單行   | 開放路<br>邊停車     |
| 民生東路五段<br>69 巷 29 弄 | 民生東路五段 69 巷~217 巷           | 6          | —            | —   | 單行   | 開放路<br>邊停車     |

資料來源：本研究調查整理

(1) 民生東路五段

民生東路五段為臺北市東西向主要道路之一，於 217 巷至新中街路寬為 18 公尺，採中央分隔型態，車道佈設為單向快車道及 1 混合車道，路邊停車管制均採禁止停車，而騎樓路段均實施退出騎樓管制。



(民生東路五段)



(富錦街 359 巷 2 弄)



(富錦街)



(新中街)



(民生東路五段 69 巷)



(民生東路五段 217 巷)

圖 6.3-2 松山區第 8 分區周邊重要道路實質狀況

(2) 新中街

新中街為本分區東側主要道路，於民生東路五段至民生東路 259 巷 2 弄路寬為 12 公尺，車道佈設為 1 混合車道，路邊除交叉路口 10 公尺禁止停車外，其餘路段雙邊均劃設有汽機車停車位。

(3) 富錦街

富錦街為本區區內主要東西向聯絡道路，路寬為 12 公尺，採標線分隔，車道佈設為單向 1 混合車道，路邊除交叉路口 10 公尺內禁止停車外，其餘路段路邊多劃設汽機車停車位。

(4) 民生東路五段 69 巷

民生東路五段 69 巷為本區區內南北向主要聯絡道路，路寬為 12 公尺，採標線分隔，車道佈設為單向 1 混合車道，路邊除交叉路口 10 公尺內禁止停車外，其餘路段路邊多劃設汽機車停車位。

(5) 民生東路五段 217 巷

民生東路五段 217 巷亦為本區區內南北向主要聯絡道路，路寬為 12 公尺，採標線分隔，車道佈設為單向 1 混合車道，路邊除交叉路口 10 公尺內禁止停車外，其餘路段路邊多劃設汽機車停車位。

(6) 民生東路五段 69 巷 1、21、29 弄

此三條巷弄為本區區內東西向主要聯絡道路，路寬均為 6 公尺之配對單行道系統，路邊除交叉路口 10 公尺內禁止停車外，其餘路段路邊多開放路邊停車。

(7) 富錦街 359 巷 2、3 弄

此二條巷弄為本區北側東西向主要聯絡道路北側緊鄰民權公園，路寬均為 8 公尺之配對單行道系統，路邊除交叉路口 10 公尺內禁止停車外，其餘路段路邊多規劃汽機車停車位。

3. 公車系統現況

本分區公車站位位於民生東路五段，站名為聯合二村，計有 277、518、612、262 等路公車路線，分別通中永和、松山、士林等地。

4. 現況汽機車停車供需分析

有關本分區各路段路邊汽車停車供需狀況詳表 6.3-2 所示，茲摘要說明如下：

(1) 汽機車停車供給現況

經本研究於民國 94 年 4 月 6 日調查統計，規劃分區內路邊共有路邊汽車停車位 157 格；機車停車位 237 格，現況路邊汽機車停車供給比約為 1:1.5。有關本分區汽機車路邊停車位現況如圖 6.3-3 所示。

(2) 汽機車停車需求現況

本分區下午 16:00~17:00 路邊汽車停車需求數為 196 輛；機車停車需求數為 358 輛，汽機車停車需求比為 1:1.8。

## (3) 汽機車停車供需分析

彙整(1)及(2)汽機車路邊停車需供比分別為 1.25 及 1.51，顯見現況本分區機車停車擁擠程度大於汽車。因此，基於公平分配原則，本規劃分區規劃配置路邊汽機車停車格位時，以增加機車停車位為原則，將汽機車停車擁擠程度縮小。

表 6.3-2 松山區第 8 分區現況路邊汽機車停車供需彙整表

| 路段名稱                | 路段起迄                           | 汽車停車<br>供給 | 機車停車供給 |     | 汽車停<br>車需求 | 機車停車需求 |     |    |
|---------------------|--------------------------------|------------|--------|-----|------------|--------|-----|----|
|                     |                                |            | 路邊     | 人行道 |            | 路邊     | 人行道 | 騎樓 |
| 民生東路<br>五段          | 五段 217 巷~<br>新中街               | 0          | 0      | 0   | 4          | 0      | 3   | 9  |
| 新中街                 | 民生東路五段~<br>民生東路五段 259 巷<br>2 弄 | 17         | 66     | 0   | 13         | 78     | 0   | 0  |
| 富錦街                 | 民生東路五段 217 巷~<br>新中街           | 62         | 53     | 0   | 49         | 67     | 12  | 0  |
| 民生東路五段<br>69 巷      | 民生東路五段~富錦街                     | 23         | 78     | 0   | 29         | 82     | 0   | 0  |
| 民生東路五段<br>217 巷     | 民生東路五段~富錦街                     | 12         | 21     | 0   | 14         | 28     | 0   | 0  |
| 富錦街 359 巷<br>2 弄    | 富錦街 359 巷~新中街                  | 29         | 10     | 0   | 31         | 8      | 18  | 0  |
| 富錦街 359 巷<br>3 弄    | 富錦街 359 巷~<br>民生東路五段 217 巷     | 6          | 9      | 0   | 7          | 13     | 0   | 0  |
| 富錦街 359 巷           | 富錦街~<br>富錦街 359 巷 2 弄          | 8          | 0      | 6   | 0          | 0      | 0   | 0  |
| 民生東路五段<br>69 巷 2 弄  | 民生東路五段 69 巷~<br>新中街            | 0          | 0      | 0   | 11         | 9      | 0   | 0  |
| 民生東路五段<br>69 巷 4 弄  | 民生東路五段 69 巷~<br>新中街            | 0          | 0      | 0   | 14         | 12     | 0   | 0  |
| 民生東路五段<br>69 巷 1 弄  | 民生東路五段 69 巷<br>~217 巷          | 0          | 0      | 0   | 13         | 18     | 0   | 0  |
| 民生東路五段<br>69 巷 21 弄 | 民生東路五段 69 巷<br>~217 巷          | 0          | 0      | 0   | 9          | 6      | 0   | 0  |
| 民生東路五段<br>69 巷 29 弄 | 民生東路五段 69 巷<br>~217 巷          | 0          | 0      | 0   | 8          | 4      | 0   | 0  |

資料來源：本研究分析整理

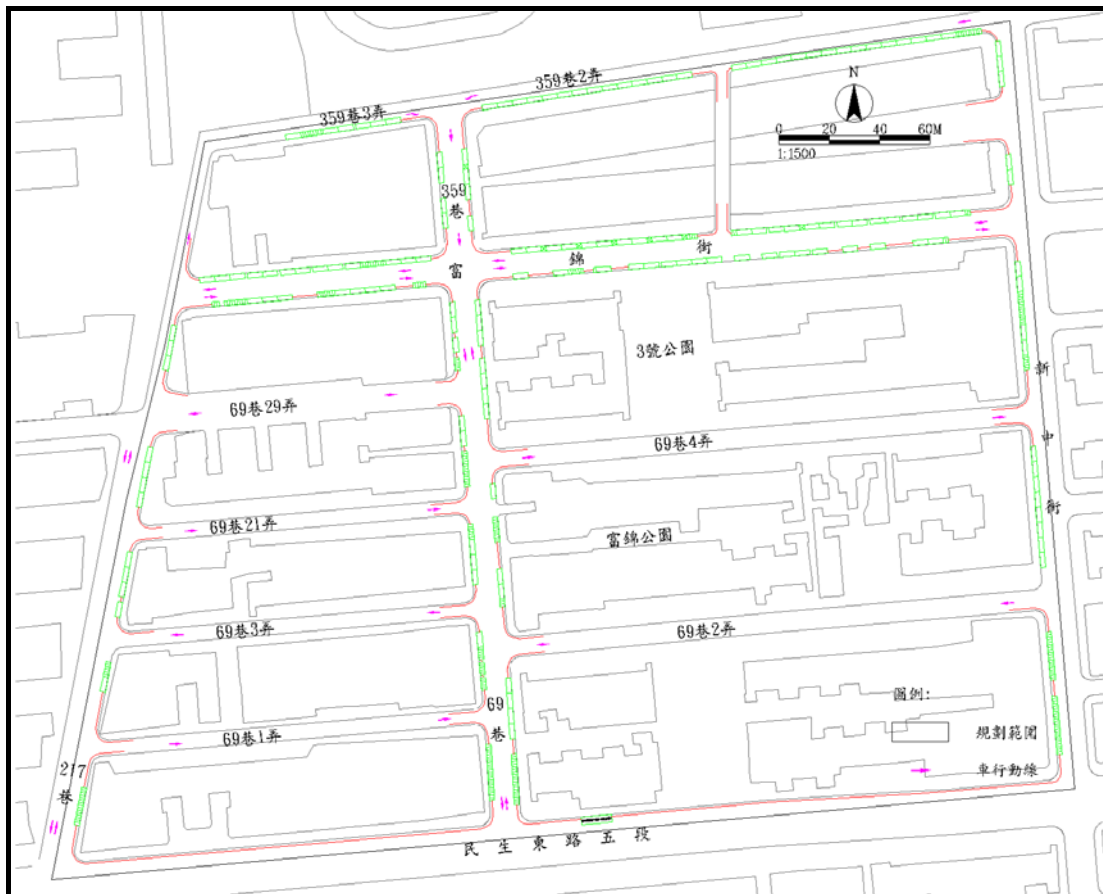


圖 6.3-3 松山區第 8 分區汽機車路邊停車供給現況

5. 合理汽機車停車格位分配比率與規劃配置

由表 6.3-3 顯示，本規劃各區以加權總和法彙算之路邊汽機車停車格位合理分配比率為 1:2.2，相較現況之汽機車停車格位分配比，大部分路段多需調整部分之汽車格位為機車格位，茲說明本規劃分區路邊汽機車停車格位分配之規劃配置原則與內容如下：

表 6.3-3 松山區第 8 分區汽機車路邊合理停車格位分配彙算

| 評估準則            | 權重 (%) | 汽車:機車 |
|-----------------|--------|-------|
| 汽機車停車需求比        | 27.8   | 1:1.8 |
| 當量格位汽機車服務人數比    | 20.6   | 1:4.2 |
| 汽機車一氧碳(CO)排放係數比 | 10.7   | 1:2.5 |
| 汽機車平均肇事率比       | 10.6   | 1:0.9 |
| 既有汽機車路邊停車供給比    | 16.1   | 1:1.8 |
| 里長對路邊汽機車格位分配比   | 14.2   | 1:1.5 |
| 合理路邊汽機車格位分配比    | 100%   | 1:2.2 |

(1) 規劃配置原則

- ① 規劃路邊汽機車停車格位分配時，儘量維持現有汽機車停車格位劃設，避免大幅度調整現況之汽機車格位，以維持使用者之停車習慣。
- ② 規劃路邊汽機車停車格位分配時，其配置步驟以街廓為規劃單元，利用既有汽機車停車數以整個規劃分區之合理分配比例之目標位調整路邊汽機車停車格位分配比例。
- ③ 本規劃分區配置路邊汽機車停車格位分配時，機車以配置於街廓兩端，汽車以配置在街廓中央為原則。

(2) 規劃配置步驟

進行汽機車停車格位配置時，其步驟大致可分為資料調查分析、合理汽機車停車格位比率之彙算及汽機車停車格位分配之規劃配置等三個步驟，茲說明如下：

- ① 規劃配置分區之土地使用與交通環境資料之調查
  - A. 現況土地使用類別
  - B. 規劃分區道路實質狀況調查
  - C. 規劃分區內道路行車動線調查
- ② 規劃分區現況汽機車停車供需調查與分析
  - A. 現況汽機車停車供給調查
  - B. 現況汽機車停車需求調查
  - C. 現況汽機車停車需供分析
- ③ 規劃分區合理汽機車停車格位分配之規劃配置
  - A. 汽機車停車格位分配之調整
  - B. 汽機車停車格位之增設

(3) 規劃配置內容

有關本規劃分區之路邊汽機車停車格位合理分配比率規劃配置內容詳圖 6.3-4 所示，茲分述各路段停車格位分配之調整數量如下：

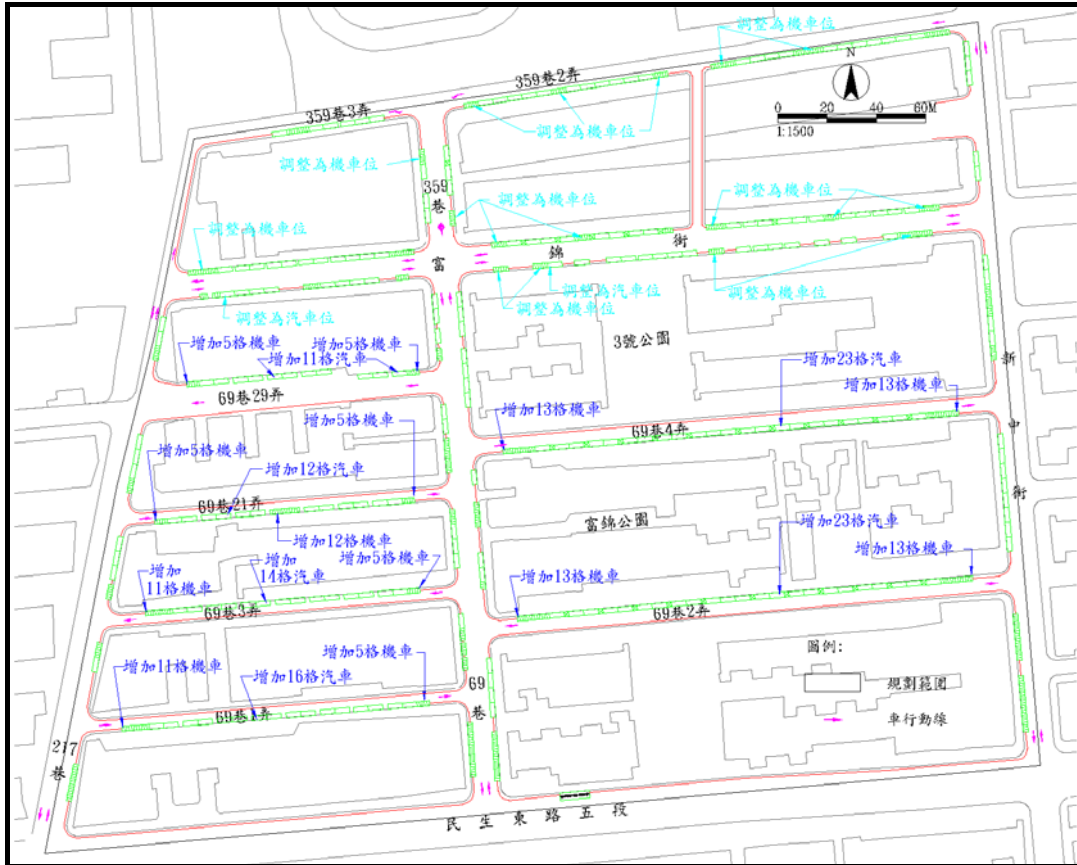


圖 6.3-4 松山區第 8 分區合理汽機車路邊停車位規劃配置圖

① 富錦街

富錦街現況路邊汽車停車格位數為 62 格；機車停車格位數為 53 格，汽機車停車供給為 1:0.9，相較於路邊合理汽機車格位比率，應調整部分汽車位為機車位。基於此，本研究建議調整現有之汽車格位由原來之 62 格變為 53 格；機車停車位由現況 53 格增加為 108 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：2。

② 富錦街 359 巷

富錦街 359 巷現況路邊汽車停車格位數為 8 格；無機車停車格位，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率，應增加機車格位。基於此，本研究將調整現有之汽車格位由原來之 8 格變為 6 格；機車停車位由現況 0 格增加為 12 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：2。

③ 民生東路五段 69 巷

民生東路五段 69 巷現況路邊汽車停車格位數為 23 格；機車停車

格位數為 78 格，汽機車停車供給為 1:3.4，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率應增加汽車格位。基於此，本研究將調整現有之汽車格位由原來之 23 格變為 26 格；機車停車位由現況 78 格調整為 60 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：2.3。

④ 民生東路五段 217 巷

民生東路五段 217 巷現況路邊汽車停車格位數為 12 格；機車停車格位數為 21 格，汽機車停車供給為 1:1.8。基於此，本研究建議維持現有路邊汽機車停車格位。

⑤ 新中街

新中街現況路邊汽車停車格位數為 17 格；機車停車格位數為 66 格，汽機車停車供給為 1:3.1，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率，應減少路邊機車格位。基於此，本研究將調整現有之汽車格位由原來之 17 格變為 21 格；機車停車位由現況 66 格調整為 42 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：2。

⑥ 富錦街 359 巷 2 弄

富錦街 359 巷 2 弄現況路邊汽車停車格位數為 29 格；機車停車格位數為 10 格，汽機車停車供給為 1:0.34，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率應增加機車格位。基於此，本研究將調整現有之汽車格位由原來之 29 格變為 25 格；機車停車位由現況 10 格增加為 48 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：1.9。

⑦ 富錦街 359 巷 3 弄

富錦街 359 巷 3 弄現況路邊汽車停車格位數為 6 格；機車停車格位數為 9 格，汽機車停車供給為 1：1.5。本研究建議維持現有路邊汽機車停車格位。

6. 實施效益

- (1) 本規劃分區完成路邊汽機車之規劃配置後，本規劃分區現況停放於人行道或騎樓之機車將可停放於路邊機車停車位，同時增加行人步行之空間，改善人行道停放機車之狀況。
- (2) 本規劃分區完成路邊汽機車之規劃配置後，汽車路邊停車需供比由現況的 1.25 變為 1.3；機車路邊停車供需比由現況 1.51，變為 1.2，可平衡汽機車路邊之停車擁擠程度。

7. 面臨課題

藉由上述之規劃後現況規劃分區內之汽車停車位將減少 39 格，此會造成汽車使用停車擁擠程度更高，為改善此一狀況建議規劃分區內之巷道在符合 6.1 節路邊停車規劃原則情形下，增加民生東路五段 69 巷 1 弄、2 弄、3 弄、4 弄、21 弄及 29 弄之路邊汽機車停車位，以提供更多之停車位。其建議規劃配置方式如圖 6.3-4 所示。

6.3.2 信義區第 26 分區

1. 周邊土地使用現況

信義區第 26 分區位於忠孝東路五段、忠孝東路五段 236 巷、松信路、松德路及松山路所圍之區域詳圖 6.3-5，屬信義區廣居里之一部分，土地面積約為 13.2 萬平方公尺。區內土地使用大致可分為三部分，第一為忠孝東路五段、及松山路沿線之商業區，沿線有捷運永春站、商店(7-11，全家便利商店、大眾銀行、郵局等)、加油站等，平時商業活動頻繁；第二為松山工農之學校用地；第三部分為第三種住宅區，區內有松濤新村、海華九福社區、名人社區等住宅區。



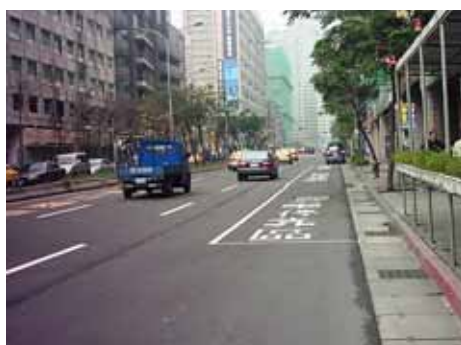
圖 6.3-5 信義區第 26 分區周邊土地使用現況

2. 道路實質狀況

有關信義區第 26 分區之重要道路實質狀況彙整如表 6.3-4 及圖 6.3-6 所示，茲摘要說明如下：

表 6.3-4 信義區第 26 分區周邊重要道路實質狀況彙整表

| 路段名稱             | 路段起迄               | 路寬<br>(公尺) | 人行道寬<br>(公尺) | 騎樓寬<br>(公尺) | 車行<br>動線 | 路邊停車<br>管制現況 |
|------------------|--------------------|------------|--------------|-------------|----------|--------------|
| 忠孝東路五段           | 忠孝東路五段~松山路         | 30         | 3            | 3.5         | 雙向       | 禁止路邊停車       |
| 虎林街              | 忠孝東路~松德路           | 8          | -            | -           | 雙向       | 開放路邊停車       |
| 松山路              | 忠孝東路~松德路           | 30         | 2.5          | 3.5         | 雙向       | 劃有汽車停車位      |
| 松德路              | 松山路~松高路            | 30         | 2.5          | 2.5         | 雙向       | 劃有汽車停車位      |
| 松高路              | 忠孝東路五段~松德路         | 8          | -            | -           | 單行道      | 劃有汽車停車位      |
| 忠孝東路五段 236 巷     | 忠孝東路五段~松高路         | 20         | 2.5~6        | -           | 雙向       | 劃有汽機車停車位     |
| 忠孝東路五段 372 巷     | 忠孝東路~松高路           | 8          | -            | -           | 雙向       | 開放路邊停車       |
| 忠孝東路五段 236 巷 3 弄 | 忠孝東路五段 372 巷~236 巷 | 6          | -            | -           | 單向       | 劃設汽機車停車位     |
| 虎林街 132 巷        | 虎林街~忠孝東路五段 372 巷   | 6          | -            | -           | 雙向       | 開放路邊停車       |
| 虎林街 121 巷        | 虎林街~松山路            | 6          | -            | -           | 雙向       | 開放路邊停車       |



(忠孝東路五段)



(忠孝東路五段-松山農工前)



(松高路-松山農工南側)



(忠孝東路 372 巷-松山農工東側)



(松德路)



(虎林街)

圖 6.3-6 信義區第 26 分區周邊道路實質狀況

(1) 忠孝東路五段

忠孝東路五段為臺北市東西向主要道路，於五段 236 巷至松山路路寬為 30 公尺，採中央分隔型態，車道佈設為單向 2 快車道 1 混合車道，沿線路邊禁止停車。

(2) 虎林街

虎林街為本區東側內部主要聯絡道路，於忠孝東路五段至松德路路寬為 8 公尺之北往南單行，路邊除巷道交叉口 10 公尺禁止停車外，其餘路段多開放停車。

(2) 虎林街

虎林街為本區東側內部主要聯絡道路，於忠孝東路五段至松德路路寬為 8 公尺之北往南單行，路邊除巷道交叉口 10 公尺禁止停車外，其餘路段多開放停車。

(3) 松山路

松山路為本區東側主要道路，於忠孝東路五段至松德路路寬為 30 公尺，採中央分隔，車道佈設為單向 2 快車道及 1 混合車道，沿線路邊除交叉路口及公車站位 10 公尺內禁止停車外，其餘路段劃有汽車停車位。

(4) 松德路

松德路為本區東南側主要道路，於松山路至松信路路寬為 30 公尺，採中央分隔，車道佈設為單向 2 快車道及 1 混合車道，沿線路邊除交叉路口 10 公尺禁止停車外，其餘路段均劃有汽機車停車位。

(5) 松高路

松高路為本區南側主要道路，於忠孝東路五段至松德路路寬為 8 公尺，於松山工農南側之路段為東向西單行，路邊靠松山工農圍牆側劃有汽機車停車位。

(6) 忠孝東路五段 236 巷

忠孝東路五段 236 巷為本區西側主要道路，於忠孝東路五段至松高路路寬為 20 公尺，採標線分隔，車道佈設為單向 1 快車道及 1 混合車道，沿線路邊除交叉路口 10 公尺禁止停車外，其餘路段均劃有汽機車停車位。

## (7) 忠孝東路五段 372 巷

忠孝東路五段 372 巷為本區中央區內聯絡道路，於忠孝東路五段至松高路路寬為 8 公尺，採標線分隔，車道佈設為單向 1 混合車道，沿線路邊除交叉路口 10 公尺禁止停車外，其餘路段多開放路邊停車。

## 3. 大眾運輸系統現況

- (1) 捷運系統：捷運南港線路段恰位於本分區北側忠孝東路五段上，區內範圍設有永春站。
- (2) 公車系統：本分區內共有 4 個公車站位，公車路線主要為行駛忠孝東路。

## 4. 汽機車停車供需現況

有關本分區各道路汽機車停車供給與需求狀況如表 6.3-5 所示，茲說明如下：

表 6.3-5 信義區第 26 分區路邊汽機車停車供需彙整表

| 路段名稱              | 路段起迄                | 汽車停車格位數 | 機車停車供給 |     | 汽車停車數量 | 機車停車數量 |     |     |
|-------------------|---------------------|---------|--------|-----|--------|--------|-----|-----|
|                   |                     |         | 路邊     | 人行道 |        | 路邊     | 人行道 | 騎樓  |
| 忠孝東路五段            | 忠孝東路五段~松山路          | 3       | 0      | 0   | 7      | 5      | 14  | 345 |
| 虎林街               | 忠孝東路~松德路            | 0       | 0      | 0   | 19     | 39     | 28  | 0   |
| 松山路               | 忠孝東路~松德路            | 3       | 0      | 0   | 5      | 0      | 0   | 84  |
| 松德路               | 松山路~松高路             | 22      | 3      | 0   | 23     | 5      | 48  | 0   |
| 松高路               | 忠孝東路五段~松德路          | 23      | 14     | 0   | 25     | 19     | 8   | 0   |
| 忠孝東路五段 236 巷      | 忠孝東路五段~松高路          | 0       | 96     | 66  | 3      | 129    | 47  | 0   |
| 忠孝東路五段 372 巷      | 忠孝東路~松高路            | 0       | 0      | 0   | 29     | 18     | 4   | 0   |
| 忠孝東路五段 236 巷 3 弄  | 忠孝東路五段 372 巷~236 巷  | 18      | 55     | 0   | 19     | 47     | 0   | 0   |
| 虎林街 132 巷         | 虎林街~忠孝東路五段 372 巷    | 0       | 0      | 0   | 27     | 35     | 0   | 0   |
| 虎林街 121 巷         | 虎林街~松山路             | 0       | 0      | 0   | 6      | 13     | 0   | 0   |
| 忠孝東路五段 372 巷 27 弄 | 忠孝東路五段 372 巷~虎林街    | 81      | 74     | 0   | 89     | 87     | 7   | 0   |
| 虎林街 141 巷         | 虎林街 121 巷~松山路       | 0       | 0      | 0   | 4      | 8      | 0   | 0   |
| 虎林街 141 巷 15 弄    | 虎林街 121 巷~虎林街 141 巷 | 0       | 0      | 0   | 6      | 11     | 0   | 0   |

(1) 汽機車停車供給現況

經本研究於民國 94 年 4 月 2 日調查統計，規劃分區內路邊共有汽車停車位 150 格；機車停車位 308 格(路邊停車位 242 格，人行道 66 格)，現況路邊汽機車停車供給比約為 1:2.1。有關本分區汽機車路邊停車位現況如圖 6.3-7 所示。

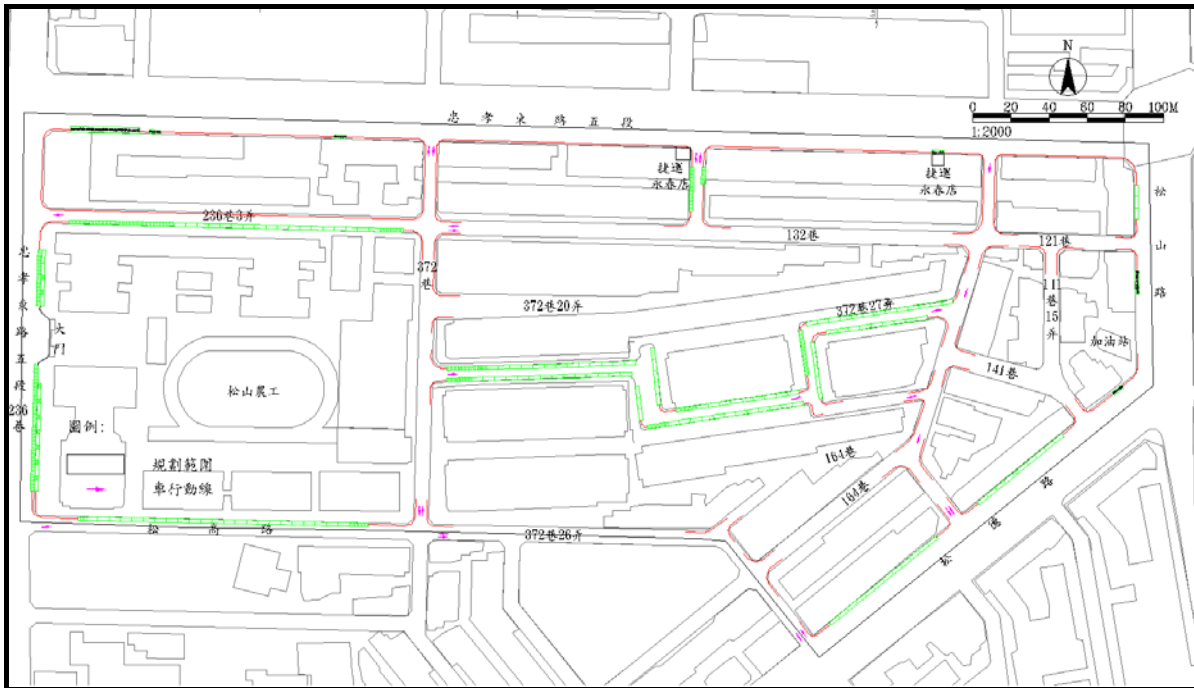


圖 6.3-7 信義第 26 分區現況汽機車路邊停車位

(2) 汽機車停車需求現況

本分區汽機車下午 16:00~17:00 路邊汽車停車數量約為 262 輛；路邊機車停車數量為 1,001 輛(路邊機車停車數 416 輛，人行道停車數 156 輛，騎樓停車數 429 輛)，汽機車停車數量比約為 1:2.4。

(3) 汽機車停車供需分析

彙整(1)及(2)汽機車路邊停車需供比分別為 1.75 及 3.25(如含騎樓含機車停車供給，其需供比約為 1.81)，顯見現況本分區機車停車擁擠程度大於汽車。基於公平分配原則，本規劃分區規劃配置路邊汽機車停車格位時，以增加機車停車位為原則，促使汽機車停車擁擠程度縮小。

## 5. 合理汽機車停車格位分配比率與規劃配置

經由表 6.3-6 之加權總和法彙算汽機車停車格位合理分配比率為 1：2.6，茲說明規劃配置原則與內容如下。

表 6.3-6 信義區第 26 分區汽機車路邊合理停車格位分配彙算

| 準則              | 權重(%) | 汽車:機車 |
|-----------------|-------|-------|
| 汽機車停車需求比        | 25.8  | 1:2.4 |
| 當量格位汽機車服務人數比    | 23.3  | 1:4.2 |
| 汽機車一氧碳(CO)排放係數比 | 13.1  | 1:2.5 |
| 汽機車平均肇事率比       | 11.9  | 1:0.9 |
| 既有汽機車路邊停車供給比    | 15.8  | 1:2.1 |
| 里長對路邊汽機車格位分配比   | 10.1  | 1:2.4 |
| 合理路邊汽機車格位分配比    | 100%  | 1:2.6 |

## (1) 規劃配置原則

- ① 規劃路邊汽機車停車格位分配時，儘量維持現有汽機車停車格位劃設，避免大幅度調整現況之汽機車格位，以維持使用者之停車習慣。
- ② 規劃路邊汽機車停車格位分配時，其配置步驟以街廓為規劃單元，利用既有汽機車停車數以整個規劃分區之合理分配比例之目標位調整路邊汽機車停車格位分配比例。
- ③ 本規劃分區配置路邊汽機車停車格位分配時，機車以配置於街廓兩端，汽車以配置在街廓中央為原則。

## (2) 規劃配置步驟

進行汽機車停車格位配置時，其步驟大致可分為資料調查分析、合理汽機車停車格位比率之彙算及汽機車停車格位分配之規劃配置等三個步驟，茲說明如下：

- ① 規劃配置分區之土地使用與交通環境資料之調查
  - A. 現況土地使用類別
  - B. 規劃分區道路實質狀況調查
  - C. 規劃分區內道路行車動線調查

- ② 規劃分區現況汽機車停車供需調查與分析
  - A. 現況汽機車停車供給調查
  - B. 現況汽機車停車需求調查
  - C. 現況汽機車停車需供分析
- ③ 規劃分區合理汽機車停車格位分配之規劃配置
  - A. 汽機車停車格位分配之調整
  - B. 汽機車停車格位之增設

(3) 規劃配置內容

有關本規劃分區之路邊汽機車停車格位合理分配比率規劃配置內容詳

圖 6.3-8 所示，茲分述各路段停車格位分配之調整數量如下：

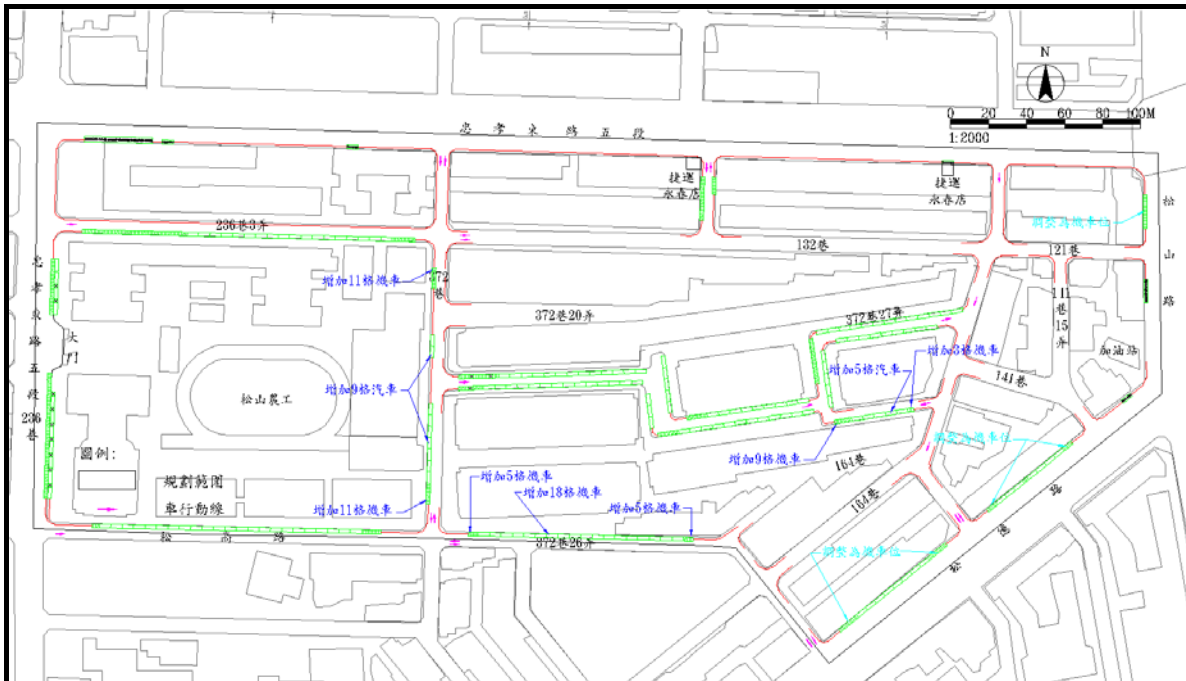


圖 6.3-8 信義區第 26 分區合理汽機車路邊停車位規劃配置圖

① 忠孝東路五段 236 巷

忠孝東路五段 236 巷現況路邊汽車停車格位數為 0 格；機車停車格位數為 162 格，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率，應增加路邊汽車格位，然因本路段洽為松山工農大門，平日上課時段機車停車數多。本研究建議維持現況，但在夜間學生沒上課時段可規劃為汽機車時段性共用停車區。

② 松山路

松山路現況路邊汽車停車格位數為 3 格；機車停車格位數為 0 格，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率，應增加機車格位。然此路段位於捷運永春站附近，為提升行人步行空間，建議本路段實施機車退出騎樓，而現有路邊之汽車停車空間改規劃 18 格機車停車位。

③ 松高路

松高路現況路邊汽車停車格位數為 23 格；機車停車格位數為 14 格，汽機車停車供給為 1:0.6，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率應增加機車格位，但因此路段洽位於松山工農側門，在大門口已規劃機車停車位，為平衡汽機車停車供給，建議本路段之汽機車停車位維持現況。

④ 松德路

松德路現況路邊汽車停車格位數為 22 格；機車停車格位數為 3 格，汽機車停車供給為 1:0.1，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率應增加機車格位。基於此，本研究配合實施基退政策調整現有之汽車格位由原來之 22 格變為 16 格；機車停車位由現況 3 格增加為 39 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：2.4。

⑤ 忠孝東路五段 372 巷 27 弄

忠孝東路五段 372 巷 27 弄現況路邊汽車停車格位數為 81 格；機車停車格位數為 74 格，汽機車停車供給為 1:0.9，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率應增加機車格位。基於此，本研究維持現有之汽車格位；機車停車位由現況 74 格增加為 83 格，規劃後本路段路邊汽機車停車格位分配比例為 1：1。

忠孝東路五段 236 巷 3 弄

忠孝東路五段 236 巷 3 弄現況路邊汽車停車格位數為 18 格；機車停車格位數為 55 格，汽機車停車供給為 1:3，相對於本規劃分區之路邊合理汽機車格位比率應增加汽車格位，然此路段位於松山工農側門，為提供學生機車停放，建議維持現況。

6. 實施效益

- (1) 忠孝東路五段 236 巷至松山路、松山路及松德路沿線全面實施機車退出騎

樓，且松山工農大門前之路邊(忠孝東路五段 236 巷 3 弄至松高路)實施汽機車時段性共用停車區，可改善忠孝東路五段沿線行人之步行環境，並提升停車資源之使用。

- (2) 完成路邊汽機車之規劃配置後，汽車路邊停車供需比由現況的 1.8 變為 1.9；機車路邊停車供需比由現況 3.35，變為 2.2，可縮短兩者之停車擁擠程度。

#### 7. 面臨課題

藉由上述之規劃後現況規劃分區內之汽車停車位將減少 12 格，造成汽車使用停車擁擠更高，因此，建議規劃分區內之巷道在符合 6.1 節路邊停車規劃原則情形下，增加忠孝東路五段 372 巷及 372 巷 26 弄之路邊汽機車停車位，以提供更多之停車空間。其建議規劃配置方式如圖 6.3-8 所示。

## 6.4 汽機車合理停車格位分配之實施計畫

### 6.4.1 實施計畫原則

由第二章汽機車停車供需分析顯見，臺北市現況人車供給仍普遍不足，因此建議未來相關執行單位對汽機車停車格位合理分配採「先增加後合理」原則進行，茲擬實施計畫原則如后。

1. 以各個規劃分區(或該土地使用)之路邊汽機車停車格位合理分配比率為目標，由街廓單元 規劃分區之步驟逐步達成。
2. 為提昇執行之易行性，建議規劃分區之合理汽機車停車格位之規劃配置採二階段進行，第一階段以規劃分區之汽機車合理分配比率為目標，在符合 6.1 節之汽機車停車格位之劃設原則下，依該規劃分區之合理汽機車停車格位分配比率，增加現況未劃車格位之路段，第二階段再依前述之比率，調整現況路邊汽機車停車格位分配比率。
3. 建議先實施路邊汽機車停車空間之停車格位合理分配比率，其次再實施路外停車場之汽機車停車格位分配比率。
4. 路外停車場之合理汽機車停車格位分配比率之實施，建議由公營之路外停車場先行實施，接著再擴大至民營停車場。

### 6.4.2 優先實施條件

本研究建議汽機車停車格位合理分配比率之優先實施條件如下：

#### 1. 試辦階段

本研究於 6.3 節已完成信義區第 26 分區及松山區第 8 分區路邊之汽機車合理停車格位分配之規劃配置，建議先以此兩個規劃分區試辦 3 個月。

#### 2. 近期得優先實施之條件

完成試辦階段，接著建議短期實施地點如下：

- (1) 機車路邊停車收費之規劃分區：包括已實施之南陽特區、信義計畫區及外來即將實施之規劃分區。
- (2) 已全面實施機車退出騎樓、人行道之規劃分區。

- (3) 汽機車停車需供比均小於 1 之規劃分區。
- (4) 現況規劃分區內僅劃設汽車停車位，或僅劃設機車停車位者。

### 6.4.3 相關配合措施

進行合理汽機車停車格位分配比率之規劃配置時，相關配合措施如下：

1. 在進行路邊合理汽機車停車格位分配之規配置時，應確實釐清劃設地點之土地所有權，避免於私人土地上劃設汽機車停車格位，造成日後之爭議。
2. 在進行合理汽機車停車格位之規劃配置前，建議先召開里民說明會，以利劃設時工作之推動遂行。
3. 在進行合理汽機車停車格位分配之規劃配置時，建議實施地點周邊之道路鋪面及標線重新繪製，讓使用者明確遵循。
4. 建議配合實施機車退出騎樓人行道之措施一併實施，以減少汽機車停車格位劃設與塗消之次數。

## 六、路邊汽機車合理停車格位之規劃配置 與實施計畫 ..... 1

|     |                       |    |
|-----|-----------------------|----|
| 6.1 | 路邊汽機車停車格位劃設原則.....    | 1  |
| 6.2 | 汽機車合理停車格位分配之配置方式..... | 3  |
| 6.3 | 汽機車路邊停車格位規劃配置範例.....  | 7  |
| 6.4 | 汽機車合理停車格位分配之實施計畫..... | 25 |

|         |                                |    |
|---------|--------------------------------|----|
| 圖 6.2-1 | 汽機車路邊停車格位之規劃配置方式.....          | 4  |
| 圖 6.2-2 | 汽機車時段性共用停車區規劃範例.....           | 5  |
| 圖 6.3-1 | 松山區第 8 分區周邊土地使用現況.....         | 7  |
| 圖 6.3-2 | 松山區第 8 分區周邊重要道路實質狀況.....       | 9  |
| 圖 6.3-3 | 松山區第 8 分區汽機車路邊停車供給現況.....      | 12 |
| 圖 6.3-4 | 松山區第 8 分區合理汽機車路邊停車位規劃配置圖.....  | 14 |
| 圖 6.3-5 | 信義區第 26 分區周邊土地使用現況.....        | 16 |
| 圖 6.3-6 | 信義區第 26 分區周邊道路實質狀況.....        | 17 |
| 圖 6.3-7 | 信義區第 26 分區現況汽機車路邊停車位.....      | 20 |
| 圖 6.3-8 | 信義區第 26 分區合理汽機車路邊停車位規劃配置圖..... | 22 |

|         |                                |    |
|---------|--------------------------------|----|
| 表 6.1-1 | 路邊汽機車停車格位劃設原則.....             | 1  |
| 表 6.1-2 | 人行道劃設機車停車位之原則.....             | 2  |
| 表 6.2-1 | 路邊汽機車停車格位配置方式之優缺點與佈設原則.....    | 4  |
| 表 6.2-2 | 汽機車時段性共用停車區標線繪設方式優缺點比較.....    | 6  |
| 表 6.3-1 | 松山區第 8 分區周邊重要道路實質狀況彙整表.....    | 8  |
| 表 6.3-2 | 松山區第 8 分區現況路邊汽機車停車供需彙整表.....   | 11 |
| 表 6.3-3 | 松山區第 8 分區汽機車路邊合理停車格位分配彙算.....  | 12 |
| 表 6.3-4 | 信義區第 26 分區周邊重要道路實質狀況彙整表.....   | 17 |
| 表 6.3-5 | 信義區第 26 分區路邊汽機車停車供需彙整表.....    | 19 |
| 表 6.3-6 | 信義區第 26 分區汽機車路邊合理停車格位分配彙算..... | 21 |