

以永續觀點檢討建築停車空間
設置標準之研究

內政部建築研究所自行研究報告
中華民國 94 年 12 月

094-301070000G2-017

「以永續觀點檢討建築停車空間
設置標準之研究」

研究人員：邱瓊玉 研究員

內政部建築研究所自行研究報告
中華民國 94 年 12 月

ARCHITECTURE AND BUILDING RESEARCH INSTITUTE
MINISTRY OF THE INTERIOR
RESEARCH PROJECT REPORT

Review on Parking Provision Standards from a Sustainable Planning Perspective

BY

CHIUNG-YU CHIU

December 31, 2005

目次

表次	III
圖次	IV
摘要	V
英文摘要	IX
第一章 緒論	1
第一節 研究緣起與背景	1
第二節 研究方法與流程	3
第二章 文獻回顧	5
第一節 各國綠建築評估系統交通運輸指標	5
第二節 停車需求預測模式	15
第三章 建築停車現況調查分析	19
第一節 台灣地區運輸系統與建築停車現況分析	19
第二節 住商與運輸部門溫室氣體排放現況與整合分析	21
第四章 建築停車空間設置規範比較分析	27
第一節 國內相關建築停車空間設置標準	27
第二節 國外相關建築停車空間設置標準	32
第五章 建築停車空間設置標準研修訂	41
第一節 國內公有路外停車場停車數量曲線調查	41
第二節 建築停車空間設置標準之檢討修訂	44
第六章 結論與建議	49
第一節 結論	49
第二節 建議	51
附錄	55
參考書目	99

以永續觀點檢討建築停車空間設置標準之研究

表次

表 2-1 英國 BREEAM 辦公類交通運輸指標評估內容一覽表	8
表 3-1 台灣地區 92 年建築物附設停車空間現況	19
表 3-2 台灣地區運輸系統基本資料(91 年)	20
表 3-3 台灣地區燃燒二氧化碳排放情形	23
表 3-4 台灣地區歷年道路運輸部門溫室氣體排放量	23
表 3-5 台灣地區 91 年小汽車使用者停車現況調查	26
表 4-1 國內相關建築停車空間標準	28
表 4-2 美國一般建築停車空間設置標準	32
表 4-3 美國建築停車空間設置標準範例	33
表 4-4 英國最小停車設置標準修正為最大停車設置標準相關範例	35
表 4-5 由最小停車設置標準修正為最大停車設置標準相關範例	36
表 4-6 日本「標準停車場條例」有關停車設置標準規定	38

圖次

圖 1-1 研究流程圖	2
圖 2-1 二建築大眾運輸環境差異耗能比較圖	5
圖 2-2 建築物各部門耗能示意圖	6
圖 3-1 都會區立體化停車型式	20
圖 3-2 2002 年台灣各部門溫室氣體排放現況	22
圖 3-3 台灣地區每人每年二氧化碳排放量	22
圖 3-4 台灣地區 92 年道路運輸部門各車種溫室氣體排放量	24
圖 3-5 收費路外停車場利用率偏低情形	25
圖 3-6 都會區高密度且低成本之機車停車型態	26
圖 5-1 大安與林森地下停車場停車數量曲線	42
圖 5-2 停車供需平衡圖	43

摘 要

關鍵詞：永續、綠建築、停車空間

一、研究緣起

依據 93 年 7 月修正核定之綠建築推動方案中推動綠建築認證制度之國際接軌實施方針，並因應綠建築法制化等政策導向，本所賡續針對綠建築評估系統整體研發，進行配合修訂綠建築評估指標之研究工作，以增加國內現行評估系統與國際間評估系統在評估項目方面之相關性與相容性，其中交通運輸指標為重要研究項目之一。本所 93 年度「綠建築評估系統交通運輸指標研訂之研究」業已針對建築外部環境之交通運輸系統作出具體建議，包括大眾運輸系統評估、替代能源車輛支援系統與限制停車供給等三項較為可行，其中又以限制停車供給為建築相關法令中可進一步探討之重要項目。本研究擬就相關法規所定停車空間設置標準進行檢討研究，並蒐集國際間是否已有考量綠建築與限制小汽車使用等永續發展概念，進而影響停車空間設置標準之修正等相關國際經驗，提出建築技術規則相關停車空間設置標準之檢討分析。

目前我國停車空間設置鼓勵要點，主要為優惠之容積獎勵，易於造成某些開發案供公眾使用停車位設置過高情形，而這些供公眾使用之車位多為變動停車位，是否能解決目前固定停車位偏低之現象，而不鼓勵小汽車使用，值得商榷。關於固定停車空間之不足，並不能藉由增加公眾停車空間來解決，目前無論公私有之新建建築物，在進行相關審議過程中，多被要求增設大量停車位，但作為所有旅次起點之住宅部門，應設有固定停車位之需求並未根本解決，因此符合永續發展與台灣停車問題現況之停車空間設置標準亟需探討研究。

二、研究方法及過程

本計畫主要將針對相關法規所定停車空間設置標準進行檢討研究，並蒐集國際間是否已有考量限制小汽車使用與二氧化碳減量等永續發展概念，進而影響停車空間設置標準之修正等相關國際經驗，作出針對不同建築物使用型態（主要為住宅與辦公室用途之建築物）之停車空間設置標準建議。相關工作包括台灣停車現況資料與文獻蒐集分析（包括停車場設置、建築物附設停車空間、以及公共設施多目標使用供停車場使用等相關法規）、相關建築停車空間設置標準回顧（蒐集並分析國內外相關建築技術規則或土地使用分區管制規則等有關停車空間規範，進行差異比較研究）、並以二氧化碳減量概念檢討建築技術規則停車空間設置標準是否適中，並以各類型建築物分別檢討評估。

三、重要發現

本研究以抑制小汽車使用等永續規劃為出發點檢討現行建築停車空間設置標準，限制停車供給主要之目的即在藉此抑制小汽車之使用，進而使耗能與二氧化碳排放量降低，緩和全球暖化與氣候變遷之問題。根據本研究建築停車空間調查分析，固定停車空間相對不足，由車輛繞行尋找車位數據可獲驗證，該調查數據明顯與各地區固定車位比例成反比，固定式停車位比例愈高，當地使用者尋找車位時間愈短；而固定式停車位不足的結果，便反應在所花費尋找車位的時間上。該現象顯示，有相當比例的汽車持有與使用者雖停車不便，但可花費相對低廉的停車成本，而機車更是停車方便且無需任何成本，如此對於近年來運輸部門之耗能與二氧化碳排放成長驚人的情形（尤以一般民眾之小汽車使用為最多），在限制停車供給外，仍需加強嚴管路邊停車等相關配套措施。

另外，相關建築法規比較分析發現，台灣建築物必須附設停車空間，惟建築基地面積有限或位於都市計畫區停車場設施用地一定距離範圍內，可採用替代之停車位供給方式。這個彈性方案影響層面最大者為住宅類建築，作為旅次

起點以及車輛持有者停放車輛之必需位置的住宅建築，仍具有相當大的彈性不需設置停車空間；另一方面，其他類型之建築如辦公、百貨商場、或其他大型旅次集中源，則必須提供大量的停車空間，如此不但不易解決基本停車需求，反而間接鼓勵小汽車使用。並且增設停車空間之獎勵優惠，更造成近年來超設停車位的問題。而國內外建築停車空間設置標準比較分析，發現國外已有考量永續規劃納入停車供給限制之構想，包括英國與澳洲將原本的最小停車供給標準，調整為最高設置標準，俾降低小汽車使用；日本則依人口規模設計不同的停車設置標準，與臺灣分為都市計畫區與非都市計畫區之方式類似；香港則考量大眾運輸可及距離內之減量係數，做為減少停車供給之策略；新加坡則是採取嚴格之交通需求管理措施，全面抑制小汽車持有與使用，但在住宅部門仍維持每戶 1 輛的水準。

四、主要建議事項

本研究主要係以抑制建築物使用者通勤使用小汽車，俾降低其耗能與二氧化碳排放為主軸，檢討台灣現行法規在固定停車供給不足，卻大幅鼓勵變動停車位設置之現象作出檢討建議，列舉如下：

建議一

本研究建議住宅類建築仍應以每「戶」為單位，以每戶 1 輛為基本停車需求，並參照國際間考量永續發展之規劃策略，納入最大停車空間設置標準之概念，取消住宅類免設停車空間門檻規定，俾降低住宅類免設之彈性，以滿足必要之固定停車需求：立即可行建議

主辦機關：內政部營建署

協辦機關：各縣市政府、內政部建築研究所

建議二

建議各地方政府依據建築技術規則建築設計施工編第五十九條之二規定訂定之

增設室內公用停車空間相關鼓勵要點，明訂其增設公用停車空間部分應劃設公用停車區，採長期租賃方式營運，並比照公有停車場收費標準：立即可行建議

主辦機關：各縣市政府

協辦機關：內政部營建署、內政部建築研究所

建議三

因小基地或其他法規規定之因素，採用統籌興建設置停車空間標準採取總量管制策略，並將繳納代金模式擴及舊建築使用者適用：立即可行建議

主辦機關：各縣市政府

協辦機關：內政部營建署、內政部建築研究所

建議四

大眾運輸停車空間設置減量係數值得台灣北部都會區參考，考量台灣既有停車問題與機動車輛持有現況，應暫時排除住宅類建築之適用，以辦公等商業類建築率先鼓勵實施，減量係數應以距大眾捷運站或火車站 500 公尺範圍內為適用條件，並參考國內一般節能目標 20%，建議係數值為 0.8：中長期建議

主辦機關：內政部營建署

協辦機關：內政部建築研究所

建議五

為達抑制小汽車使用，全面減緩台灣溫室氣體排放問題，相關運輸需求管理策略、降低路邊停車供給、買車自備車位、增加小汽車使用成本等均需通盤考量後逐步實施：中長期建議

主辦機關：交通部

協辦機關：經濟部、財政部、各縣市政府

ABSTRACT

Keywords: Sustainability, Green Building, Parking Provision Standards

Building energy conservation and GHG (Green House Gas) emission reduction have been considered as the most efficient strategies to create a more sustainable living environment. According to the relevant life-cycle building energy consumption analysis, the transportation energy consumption of building occupants is one of the major parts, especially for commuters. Recently, many evaluation measures for green building planning and design are evolved to reduce pollution, GHG emission, and land development impacts that are particularly derived from vehicle uses. These measures typically focus on encouraging the land development linked with public transportation system, promoting mixed-use development to reduce vehicle trip generations, providing more supporting facilities for bicycles or alternative fuel vehicles, as well as lowering vehicle uses by decreasing parking space provision. With respect to the limited parking space provision, the parking capacity is usually required to meet the minimum local zoning standards and to provide preferred parking for carpools or vanpools. It also represents that the concept of maximum parking provision standards is gradually introduced.

Therefore, this study aims at investigating the compatibility of such a constrained parking policy with the current parking condition in Taiwan by reviewing the parking provision standards set up in the National building code, local zoning codes, and other parking regulations from the point of view of sustainability. Based on the observation and survey conducted by the study, the major parking characteristics in Taiwan is the obvious preference of on-street parking, especially for the streets without parking fees. In addition, with the comparison of foreign parking provision standards and Taiwan's codes, the standards of Taiwan overall are lower

than the others. If the total floor area of a building is lower than a specific area (mostly residential building), the parking provision requirement can be even exempted. It causes that most of existing buildings (five floors below) provide no parking spaces for residents. However, the phenomenon did not reduce the vehicle uses significantly in the least, but deteriorate the living environment by an overwhelming parking demand on the neighborhood streets instead. With a large amount of free on-street parking spaces, the average cost of vehicle ownership in Taiwan is relatively low. The statistics show that the vehicle ownership and CO₂ emission in Taiwan actually continue increasing sharply over the past decade. Another reason is that the government provides many incentives to encourage higher parking capacity within commercial buildings, under the park and school fields, and constructing many off-street public parking lots or garages.

Through the regulatory analysis, this study suggests that parking provision standards for residential building should be strengthened upward to meet the basic need and to eliminate the impacts of on-street parking on the neighborhood. Complementary measures such as reducing free on-street parking spaces should be carried out afterwards. On the other hand, the standards for commercial building should be constrained by encouraging the developer not to exceed the current minimum zoning requirements. The incentives can conditionally remain if the incentive spaces can be designated for long-term lease which fare should be consistent with the fees of public-owned parking lots so that the insufficient residential parking can be partly fulfilled. Furthermore, an adjusted factor of public transportation system can be used to lower the parking provision level of commercial building as well.

第一章 緒論

第一節 研究緣起與背景

依據 93 年 7 月修正核定之綠建築推動方案中推動綠建築認證制度之國際接軌實施方針，並因應綠建築法制化等政策導向，本所賡續針對綠建築評估系統整體研發，進行配合修訂綠建築評估指標之研究工作，以增加國內現行評估系統與國際間評估系統在評估項目方面之相關性與相容性，其中交通運輸指標為重要研究項目之一。本所 93 年度「綠建築評估系統交通運輸指標研訂之研究」業已針對建築外部環境之交通運輸系統作出具體建議，包括大眾運輸系統評估、替代能源車輛支援系統與限制停車供給等三項較為可行¹，其中又以限制停車供給為建築相關法令中可進一步探討之重要項目。本研究擬就相關法規所定停車空間設置標準進行檢討研究，並蒐集國際間是否已有考量綠建築與限制小汽車使用等永續發展概念，進而影響停車空間設置標準之修正等相關國際經驗，提出建築技術規則相關停車空間設置標準之檢討分析。

本所 93 年度「綠建築評估系統交通運輸指標研訂之研究」成果顯示，國際間綠建築評估系統設有停車供給限制指標者包含美國 LEED 評估系統、加拿大 GBTool、以及香港 HKBEAM 等系統，而台灣地區建築物附屬停車空間設置標準相對偏低，因此整體仍處於停車位不足之狀態，是否有因法規規定造成停車供給過剩²之問題，仍待進一步研析。就現況而言，固定停車位比例仍偏低，台北市固定停車位比例約 50%，高雄市約有 43%³。惟於建築技術規則第五十九條之二訂有鼓勵建築物增設停車空間相關規定：「為鼓勵建築物增設停車空間，提供公眾停車使用，有關建築物之樓層數、高度、樓地板面積之核計標準或其他限制事項，直轄市、縣（市）主管建築機關得另定鼓勵要點，報經中央主管建築機關核定實

¹ 邱瓊玉，綠建築評估系統交通運輸指標研訂之研究，內政部建築研究所，民國 93 年。

² 停車位供給過剩不代表沒有停車問題，雖有停車場設置，但因為收費、區位、步行距離長等原因，使民眾仍偏好路邊停車，尤其是免收費路邊停車空間。

³ 內政部營建署，台灣地區 92 年建築物附設停車空間現況，93 年；交通部，行政院環保署，九十二年環境保護統計年報，92 年。

施」，該規定顯示目前新建公共建築物仍採廣設停車位策略，間接鼓勵小汽車使用，進而造成小汽車使用與二氧化碳排放量逐年增高。因此，在綠建築評估系統之交通運輸指標中，針對停車空間設計，仍以敘明「建築物設置停車空間恰為建築技術規則或各地方政府土地使用管制規則最低基本要求」為宜。但為因應停車位不足之現況，應檢視既有停車空間最低基本設置要求與相關鼓勵策略之方向與作法是否妥適，使相關規範不僅足敷基本停車需求，同時有效抑制小汽車使用，達到降低二氧化碳排放、維護環境永續之目的。

然而，上述停車空間設置鼓勵要點，主要為優惠之容積獎勵，易於造成某些開發案供公眾使用停車位設置過高情形，而這些供公眾使用之車位多為變動停車位，是否能解決目前固定停車位⁴偏低之現象，而不鼓勵小汽車使用，值得商榷。關於固定停車空間之不足，並不能藉由增加公眾停車空間來解決，目前無論公私有之新建建築物，在進行相關審議過程中，多被要求增設大量停車位，但作為所有旅次起點之住宅部門，應設有固定停車位之需求並未根本解決，因此符合永續發展與台灣停車問題現況之停車空間設置標準亟需探討研究。

本研究預期成果與效益包括：

1. 蒐集並分析國內外相關建築技術規則或土地使用分區管制規則有關停車空間規範，進行差異比較研究。
2. 以永續概念檢討建築技術規則停車空建設置標準是否適中，並以各類型建築物分別檢討評估。
3. 針對不同建築物使用型態之停車空間設置標準建議，俾作為後續綠建築評估系統實施限制停車供給評估項目之參據。

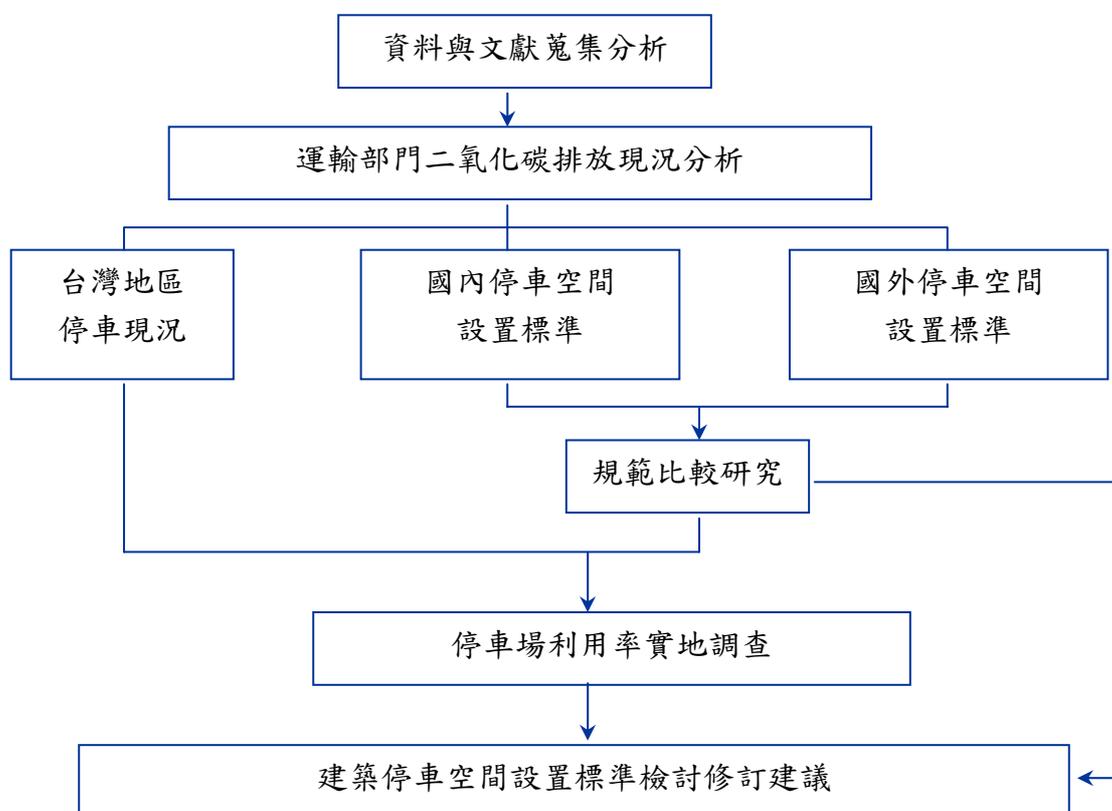
⁴ 固定停車位本文定義為提供某一車輛停放之自備、固定位置之停車位，其他則為變動停車位。

第二節 研究方法與流程

本計畫就相關法規所定停車空間設置標準進行檢討研究，並蒐集國際間是否已有考量限制小汽車使用與二氧化碳減量等永續發展概念，進而影響停車空間設置標準之修正等相關國際經驗，作出針對不同建築物使用型態（主要為住宅與辦公室用途之建築物）之停車空間設置標準建議，其流程如圖 1-1 所示。相關工作包括：

1. 台灣停車現況資料與文獻蒐集分析，包括停車場設置、建築物附設停車空間、以及公共設施多目標使用供停車場使用等相關法規。
2. 相關建築停車空間設置標準回顧：蒐集並分析國內外相關建築技術規則或土地使用分區管制規則等有關停車空間規範，進行差異比較研究。
3. 以二氧化碳減量概念檢討建築技術規則停車空建設置標準是否適中，並以各類型建築物分別檢討評估。

圖 1-1 研究流程圖



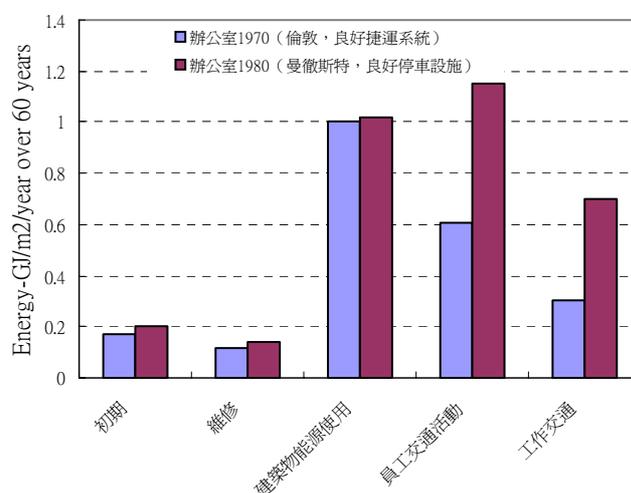
資料來源：本研究整理

第二章 文獻回顧

第一節 各國綠建築評估系統交通運輸指標

國際間綠建築評估系統納入交通運輸指標，源於大眾運輸系統與建築環境績效之調查分析研究，依據英國 Baldwin 等人研究亦說明一座大眾運輸環境良好建築物，較提供良好停車環境建築物，具備更佳環境績效，如圖 2-1⁵，另外，論及將運輸部門耗能納入綠建築評估系統之必要性，主要係依據加拿大針對建築物生命週期耗能相關研究⁶，建築物使用者運輸部門耗能佔有相當顯著之比例，以生命週期 40 年之建築物為例，建築物使用者之通勤耗能達總耗能之 37.5%，如圖 2-2，因此交通運輸指標納入綠建築評估系統，目的即在期望有效降低建築物使用者運輸部門之耗能、二氧化碳及其他污染物質排放量，俾顯著提升建築物整體環境績效。

圖 2-1 二建築大眾運輸環境差異耗能比較圖

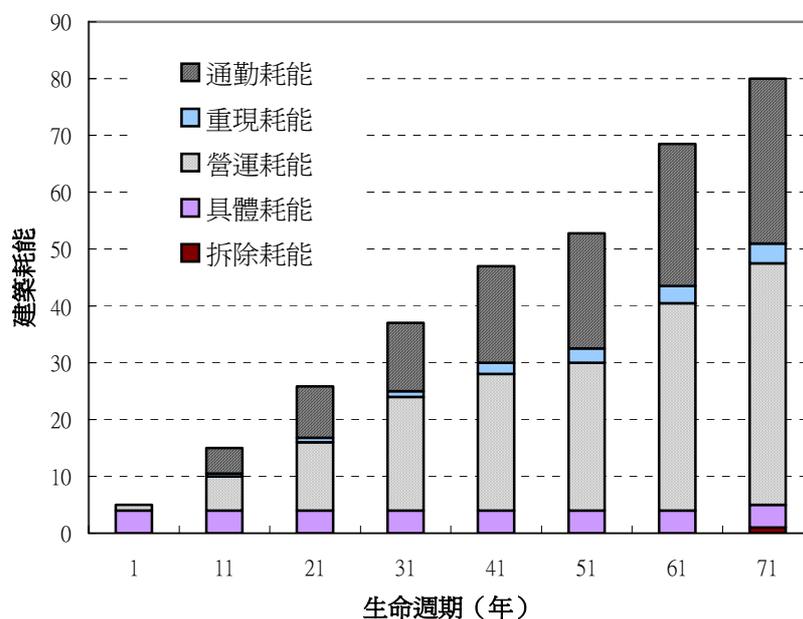


資料來源：[Cole, 2001]

⁵ Raymond J. Cole, "Sustainable Building Technological Advance and Occupant Expectation," Proceedings of 2001 International Symposium on Sustainable Building and Environment, December 2001

⁶ Nils Larsson, "Sustainable Building Overview," 2004 International of Green Building, Architecture and Building Research Institute, Ministry of the Interior, March 2004.

圖 2-2 建築物各部門耗能示意圖



資料來源：[Larsson, 2004]

目前國際間綠建築評估系統納入交通運輸指標者，包括美國 LEED、英國 BRREEM、加拿大 GBTool、澳洲 Green Star、香港 HK-BEAM 等系統，做為評定綠建築運輸環境的指標。

一、美國 LEED 系統(Leadership in Energy and Environmental Design)⁷

本系統交通運輸指標旨在降低因小汽車使用造成之污染與土地開發衝擊，列於永續基地位址 (Sustainable Sites) 項下，設有四評估項目，依序說明如下：

1. 大眾運輸系統(Public Transportation)

其內容為建築基地 800 公尺 (1/2 哩) 距離內具有鐵路、輕軌、或捷運車站，或 400 公尺 (1/4 哩) 距離內具有兩線以上公車 (包含校車) 站牌者可得 1 分。

2. 自行車設施(Bicycle storage and changing room)

⁷ USGBC, LEED Green Building Rating System Version 2.1, November 2002

其內容為商用辦公大樓提供至少 5%建物使用者自行車停放設施及在建築基地 180 公尺(200 碼)範圍內設有沖澡與更衣設施者可得 1 分；若為住宅大樓則為提供 15%建物使用者自行車停放設施即可。

3. 替代能源車輛支援設施(Alternative Fuel Vehicles)

其內容為提供至少 3%建物使用者替代能源車輛及優先停車位；或設置替代能源車輛加油（充電）站相關支援設施達所有車位數 3%者得 1 分。其液態瓦斯站需設獨立通風設施或設於戶外空間。

4. 停車容量限制(Parking Capacity)

其內容為提供至少 5%建物使用者共乘車輛車位或符合最低停車需求，並且若為改建案，其評定基準則為不提供任何新增車位，並且亦需劃設至少提供 5%建物使用者共乘車輛車位。

另外在降低熱島效應（Heat Island Effect）評估項目中要求停車場至少 50%面積需地下化、立體化、或採用植草磚等透水鋪面設計。

二、英國 BREEAM 系統(Building Research Establishment Environmental Assessment Method) Ecohomes 住宅類⁸

本系統之交通運輸指標包含：

1. 大眾運輸指標（Public transport）

其內容為 80%之開發基地 1,000 公尺內具有固定班次服務之大眾運輸服務，該服務需涵蓋週一至週六上午 7 時 30 分起至下午 8 時之間，至少每小時一班者得 1 分，若距離為 500 公尺者可再得 1 分。

2. 自行車停放設施（Cycle storage）

其內容為提供 5%住戶一定數量之自行車設施者得 1 分，若達 95%者在得 1 分。前述一定數量係依建築物房間數為計量基準：1-2 房建築物提供 1 自行車位，3 房者提供 2 自行車位，4 房以上者提供 4 自行

⁸ Building Research Establishment Ltd. Ecohomes – The Environmental Rating for Homes 2003 Issue 1.1, 2003.

車位；停放設施及地點需安全並免受天候干擾。

3. 至主要活動場所可及性 (Local Amenities)

主要活動場所包含飲食店、超市、郵局、銀行、藥局、學校、醫院、或社區中心，可及性係以距離為量測基準，其中距飲食店及郵筒在 500 公尺內得 1 分；距郵局、銀行、藥局、學校、醫院、休閒中心、社區中心、兒童遊戲場等 1000 公尺內再得 1 分；若該建築物以安全之人行步道與上列主要活動場所聯結者可在得 1 分。

4. 在家上班相關設施 (Home Office)

提供足夠空間、相關電信或網路設施插座等設備，包含兩處雙插座、兩線電話插座等。

三、英國 BREEAM 系統辦公類⁹

本系統之交通運輸指標如表 2-1 所示，說明如下：

表 2-1 英國 BREEAM 辦公類交通運輸指標評估內容一覽表

編號	項目	得分
1	總二氧化碳排放量預估 (1) 鄉村，具備基本大眾運輸連結 (2) 城鎮邊緣地區，具備基本大眾運輸連結 (3) 城鎮，具備基本大眾運輸連結 (4) 小型都市，具備基本大眾運輸連結 (5) 集合都市，具備基本大眾運輸連結 (6) 全國交通樞紐，具備基本大眾運輸連結 *優惠得分：上列得分 80 分以下者若可證明開發案所提交通運輸計畫可行者，額外得 12 分。	0 24 48 72 96 120
2	提供 10% 員工自行車停放設施、沖澡室及更衣室	12
3	建築至大眾運輸路網在 500 公尺距離內，且其服務為至少每 15 分鐘一班至當地市中心者	12
4	建築至大眾運輸路網在 500 公尺距離內，且其服務為至少每 30 分鐘一班至主要交通節點者	12

⁹ Building Research Establishment Ltd. BREEAM Offices 2003 Assessment Prediction Checklists, July 2002.

1.二氧化碳排放預估 (Total Net CO₂ emission)

以建築物區位畫分為六種等級，包括鄉村、城鎮邊緣地區、城鎮、小型都市、集合都市(conurbation)與全國交通樞紐，依據不同等級給予不同得分。

2.自行車停放設施 (Cycling facilities)

提供至少 10%建物使用者自行車停放設施、更衣室及沖澡室。

3. 至大眾運輸路網可及性 (Good access to public transport networks)

以距大眾運輸場站或站牌之距離與抵達地區中心之時間量測。

四、加拿大 GBC-DAT(Green Building Challenge-Design Assistance Tool)¹⁰

本系統之交通運輸指標主要係在基地選擇與發展項下，其評估等級分為負面(negative, -1 分)、可接受(acceptable practice, 0 分)、佳(good practice, 3 分)、與最佳(best practice, 5 分)等四等級，說明如下。

1.鄰近大眾運輸(Proximity of site to public transportation)

本評估項目主要為鼓勵建物使用者使用大眾運輸系統，並以距大眾運輸場站或站牌之距離為評量單位，距離在 580 公尺以上者-1 分，距離 500 公尺者 0 分，距離達 260 公尺者得 3 分，距離 100 公尺者得 5 分。

2.至商業與文化設施可及性(Access to commercial and cultural facilities)

本評估項目主要係期望建築物使用者可再步行距離範圍內可達商業及文化設施，並以距商業與文化設施之距離為評量單位，並依建築物使用區別為以下三類：

- (1) 第一類住宅類建築：距離 1,100 公尺以上者-1 分，距離 1,000 公尺者 0 分，距離 700 公尺者 3 分，距離 500 公尺者 5 分。

¹⁰ iiSBE, International Version of GBTool (GBC-Design Assistance Tool), 2004.

(2) 第二類辦公類建築：距離 1,600 公尺以上者-1 分，距離 1,500 公尺者 0 分，距離 1,200 公尺者 3 分，距離 1,000 公尺者 5 分。

(3) 第三類服務設施及停車場類：標準與住宅類同，距離 1,100 公尺以上者-1 分，距離 1,000 公尺者 0 分，距離 700 公尺者 3 分，距離 500 公尺者 5 分。

3.開發案內混合使用情形(Mixed uses within the project)

本評估項目主要為降低通勤需求，係以建築物使用型態數目為評量單位，建築物僅有一種使用型態者-1 分，90%面積為同一種使用型態 0 分，包含二種使用型態 3 分，包含三種以上使用型態 5 分。

4.支援自行車使用(Support for bicycle use)

本評估項目適用於設有自行車道之地區，鼓勵自行車使用，係以提供建築物使用者安全之自行車停放設施比例為計量單位，本系統對安全停放之定義為自行車停放設施不受天候影響並可上鎖，並依建築物使用區別為以下三類：

(1) 第一類住宅類建築：提供比例 12%者-1 分，15%者 0 分，24%者 3 分，30%者 5 分。

(2) 第二類辦公類建築：提供比例 4%者-1 分，5%者 0 分，8%3 分，10%者 5 分。

(3) 第三類服務設施及停車場類：提供比例 8%者-1 分，10%者 0 分，16%3 分，20%者 5 分。

5.自用車使用(Use of private vehicle)

本評估項目係透過使用費或降低停車供給，已達抑制自用車使用之目的，評估項目為提供車位數與當地建管規定之最低要求比值為計量單位，建築提供車位數達規定之 115%者-1 分，100%者 0 分，55%者 3 分，25%者 5 分。

五、澳洲 Green Star 綠建築評估系統—辦公類¹¹

澳洲綠建築評估系統 Green Star 為國際間最新的綠建築評估系統之一，其交通運輸指標佔總得分之權重為 9%，共有四個項目，並且有兩個項目是與停車供給相關。

1. 停車供給(Provision of Car Parking)

本評估項目主要藉由限制小汽車停車供給以鼓勵通勤者使用替代運具，若一建築物提供比當地停車供給最大標準少 20% 或較最低停車標準僅高 10% 者得 1 分；若比當地停車供給最大標準少 50% 或僅提供符合最低停車標準者得 2 分。

2. 小停車位(Small Parking Spaces)

本評估項目主要鼓勵小汽車使用者選擇排氣量較小（省油）或高燃油效率之車輛，若一建築物提供 25% 之停車位供小型車（包含機車）停放可得 1 分。

3. 自行車設施(Cyclist Facilities)

本評估項目主要鼓勵使用自行車，俾達節能目的，若一建築物提供 5% 建築物使用者使用自行車位，並設有沖澡室（每 10 架自行車 1 間）與相關儲物櫃（每 1 架自行車 1 格）者得 1 分；若提供至 10% 者得 2 分。

4. 使用大眾運輸通勤(Commuting Public Transport)

本評估項目主要鼓勵使用大眾運輸，得分最為優惠，最高可達 5 分，視建築物距大眾運輸服務之距離與其服務頻率而定。距大眾運輸服務路線愈近、路線愈多、以及班次愈密集，分數愈高。

六、香港 BEAM (HK Building Environmental Assessment Method)¹²

本系統評估對象包含住宅類、既有辦公類建築與新建辦公類建築等三

¹¹ Green Building Council of Australia, Green Star Technical Manual Office Design v2.

¹² Centre of Environmental Technology Ltd, HK-BEAM Existing Offices, New Offices, 1996; Residential, 1999.

項。其交通運輸指標主要目的為鼓勵建築物使用者減低因小汽車使用造成之污染、油耗、噪音等負面環境衝擊。本系統交通運輸指標說明如下：

1.辦公建築（新建與既有辦公類建築同）

本類交通運輸指標共計 2 分，包括（1）未提供任何車位或僅符合最低需求者得 1 分；（2）提供有遮蔽之人行道系統連接主要大眾運輸系統者得 1 分。

2.住宅類辦公建築

本類交通運輸指標共計 3 分，包括（1）除殘障車位外，未提供任何車位或僅符合最低需求者得 1 分；（2）提供有遮蔽之人行道系統連接主要大眾運輸系統者得 1 分；（3）提供自行車停放設施與自行車專用到連接至當地自行車道者得 1 分。

綜上所述，本研究茲將降低建築物使用者汽車通勤耗能與二氧化碳排放量相關策略歸納如下：

1. 提倡大眾運輸系統

加強大眾運輸路網規劃，並在進行土地使用規劃時融入綠色運輸觀念，以大眾運輸系統為骨幹，減少各項活動衍生之旅次需求及行車里程。在大眾運輸經濟與財務層面，善用經濟誘因工具並健全大眾運輸財務結構，如考慮選擇單價較低、財源自主性高、更容易普及之大眾運輸系統¹³。在應用方面，台灣北部地區之永續城市運輸發展應以大眾運輸系統為主。

2. 提倡自行車使用

設置自行車專用道，並在建築物基地內設置具有覆蓋並安全性高之自行車停放設施。國外綠建築評估系統並鼓勵設有供自行車通勤者使用之沖澡室及更衣室等設施。在應用方面，台灣中、南部地區之永續城市運輸發展可

¹³ 劉國棟，國內運輸部門溫室氣體排放趨勢與減量推動方向，94 年世界環境日：京都議定書因應論壇暨展覽活動，行政院環保署，94 年 6 月。

以提倡自行車使用為主。

3. 鼓勵高燃油效率與低污染車輛

持續嚴格管制車輛號能標準，加速老舊車輛淘汰，提昇車輛引擎燃燒技術與使用效率等清潔車輛技術之研發，以有效降低石化燃料車輛之二氧化碳排放。

4. 採用替代能源車輛

在都會區中鼓勵油電混合車輛之通勤使用，並在建築基地或建築物內設置相關支援設施，另外生質燃料發展並提相關政策之保障優惠等，均是可行措施。

5. 居住地靠近工作地點

以都市結構與土地利用型態調整以改變交通型態，並擴大電子通訊上班模式，減少旅次需求。英國建築環境績效評估系統 BREEAM 針對住宅類建築評定之 Ecohomes 即有針對在家辦公建築物所需相關設施設備進行評估，目的亦在於降低小汽車使用率。

6. 限制停車供給

藉由降低停車供給策略降低小汽車使用率，並重新思考建築物附設停車空間設置標準與停車費率，特別是旅次迄點之辦公、購物與休閒地點，應儘可能降低停車供給量。

7. 其他抑制小汽車持有與使用¹⁴相關策略

包括買車自備停車位、尖峰道路計價、市中心區進出管制策略、以及增收碳稅或石油稅等方式，但因涉及政治敏感性與牽動物價可能性，實施不易。

有鑒於此，我國綠建築評估系統亦可考量將合適可行之相關指標作為擴充與強化綠建築評估基準的方法。依據本所本(94)年「台灣 EEWB 與美國 LEED 綠建築分級評估系統比較研究」有關交通運輸指標所作之結論與建議，具體

¹⁴有關小汽車之「持有」與「使用」，為一體兩面的概念。實際上，持有小汽車並不會直接排放二氧化碳，使用小汽車才會，但小汽車持有率增高，自然會增加小汽車之使用率。

提出降低停車位數量設計之構想¹⁵。美國 LEED 評估系統在降低民眾自行開車前往建築基地，減緩交通衝擊及污染的作法之一，即是要求基地內避免超設停車位。然而，台灣由於目前建築法令對於建築物增設停車位有額外優惠措施，業主或開發商可藉此爭取到較多的樓地板面積，導致超設停車位及過度開挖地下室之情形相當普遍。因此，該研究建議未來可要求在申請綠建築審查的案件必須做到最低停車數量之限制，一方面可減少民眾開車前往之機會，另一方面，也降低目前營建工程常見之廢棄土方問題()。

因此，本研究將針對前述降低汽車二氧化碳排放量策略之第 6 項限制停車供給，針對既有之建築停車設置標準與國際間相關設置標準進行研析，俾提出後續調整建築停車空間設置標準具體方案，以更有效降低住商部門與運輸部門中節約能源與二氧化碳減量之目標。

¹⁵ 林憲德，台灣 EEWH 與美國 LEED 綠建築分級評估系統比較研究，內政部建築研究所，民國 94 年 12 月。

第二節 停車需求預測與模式

一般而言，停車需求可區分為兩大類：一類為當地居民持有車輛之停放需求，即所謂的夜間停車需求(或固定停車需求)；另一類係由工商經濟活動所吸引來的衍生停車需求，即所謂日間停車需求(或變動停車需求)。前者需求十分容易得知，亦即由各地區車輛登記數之多寡估計出來，因其需求點固定且較分散，對都市交通衝擊程度較低。而後者由於工商經濟活動所產生之停車需求，不但主要發生在都市交通繁忙時段，並具有集中性，加以各種經濟活動特質不同，旅次目的不同，因此其停車需求較難掌握。

預測停車需求之主要考慮要素，包括人口、商業活動、小汽車持有率、旅次之產生與吸引，交通系統，土地使用與建築面積，停車費率結構與標準等多層面，茲將主要預測模式分述如下¹⁶：

一、小汽車成長模式

依據都市停車需求與國民所得、經濟發展和小汽車持有率有密切關係，本模式乃係假設停車需求與都市居民中擁有的車輛數成線性函數關係，利用歷年小汽車成長資料，透過線性模式推估出目標之小汽車總數後，以基年停車數量乘以小汽車成長倍數，求得目標年停車需求數。本模式計算容易，資料易於取得，但模式精確性較受爭議。

二、旅次吸引模式

該模式主要係用於預測各地因社會經濟活動衍生之停車需求，基本假設為該地區所吸引之旅次活動繁多，相對地該地區之停車需求隨之增加。本模式之資料取得限制為需獲得目標年該地區所吸引之各種旅次數，而後將其分配至所吸引之小汽車旅次數，再利用小汽車乘載率將其轉換為到達車輛數，並乘以尖峰係數值，即可得該地區尖峰時間之停車需求數量。此模式理論健全，精確性高，但旅次吸引量、運具分配係數、小汽

¹⁶ 交通部運輸研究所，停車場規劃手冊，民國 75 年 12 月。

車乘載率等資料取得困難，為本模式最大限制。

三、產生率模式

本模式係假設各地之停車需求與各地之土地使用種類與使用強度存在某種函數關係。首先須掌握都市中各種不同使用型態的建築物與各地區土地使用型態類型與強度，其次進行各種土地使用及建築物使用型態之停車產生量，再換算出停車產生率，得出停車產生率後，即可因不同之土地使用強度或建築物型態求得停車數量，國內外主要建築技術規則與土地使用分區管制規則，均是採用產生率模式，做為某一建築開發案之停車供給量。此模式最大優點為停車需求產生率與使用、建築型態等變數彼此獨立，易於計算；但精準地推估產生率較為困難。

四、多元回歸模式

本模式假設都市中停車需求與都市各項經濟活動及土地使用存在某種關係。根據此一假設，利用多元線性迴歸分析之技術，建立停車需求與社經變數及土地使用變數之關係，相關社經變數包括人口、就業人口、某地區樓地板總面積、家計單位數、零售服務業樓地板面積、小汽車持有數等。這些相關變數經過回歸與統計檢定，顯著相關者納入需求預測模式中，以各變數之目標年預測值代入，即可求得目標年停車需求。

五、交通流量－停車需求模式

本模式假設各地區停車需求與該地區交通量存在某種關係，即假設停車需求之數量為通過該地區交通量之某一函數值。假設條件為同一地區在土地使用或就業機會條件為均質(homogeneous)的狀態下，可得出較為正確之預測結果。因此，本模式之操作具有相當限制，由於道路路網特性不同，交通量與停車需求關係式隨之不同，當預測區域擴大時，模式準確性將明顯降低。

六、土地使用－停車需求模式

本模式假設長時間停車需求與就業有關，短時間停車需求與商業及零售

業樓地板面積有關，總停車需求則為二需求之和。另有修正模式為，短時間僅與服務業樓地板面積有關，長時間之日間需求與商業樓地板面積有關，夜間則與住宅用樓地板面積或住戶人口數有關。但所謂「長時間」與「與短時間」之劃分難有定論，是為本模式限制。

七、多元成長率幾何均數模式

本模式假設停車需求之成長與人口成長、車輛數成長、所得成長及樓地板面積成長等變數存在著幾何均數關係。本模式操作簡單，應用彈性大，在都市區域型態特殊且無適當模式時，可考慮應用。但各種成長率之均數關係無法驗證，其成長率之冪次關係權數不易認定，為模式之限制。

八、分配模式

本模式主要假設都市內各區之停車需求量與各區之就業人口與零售服務業樓地板面積、戶籍人口等社會經濟變數有關，其利用回歸的方法，求出目標年之全區小汽車數，配合小汽車成長模式，求得目標年之停車需求總量，再與全區及各區目標年社經變數值，一同代入分配模式中，即可得目標年各研究分區之停車需求。

九、員工導出模式

本模式將某區員工至當地就業所產生之旅次數轉換為求。此模式之建立係由員工數至就業地導出員工停車需求，再利用員工長期及短期停車之轉換率求得總停車需求。本模式之資料取得較為不易，但以就業旅次為基礎推導停車需求，符合現況，國際間亦有針對某些特定使用型態之建築物（如學校），以每員工設置之停車數量作為停車空間設置標準。

綜上所述，本研究將以產生率模式為主，蒐集國內外既有建築物停車空間設置現況與相關規範發展趨勢，探討目前建築停車空間設置標準是否適當反應夜間（固定）停車需求與日間（變動）停車需求。

第三章 建築停車現況調查分析

第一節 台灣地區運輸系統與建築停車現況分析

根據內政部營建署建築管理組統計資料顯示，至民國 92 年，全國建築物共附設 805 大型車位，1,673,496 小型車位，以及 153,472 機車位，如表 3-1 所示，惟台灣地區人口密度與機動車輛密度高（如表 3-2 所示），近年來亦呈現高度都市化發展型態，運輸環境日益壅塞，尤以都會區交通問題嚴重，並且在都會區土地有限之情形下，立體化停車方式，包括地下停車場與機械式停車塔等，均成為解決停車需求的主要策略之一，如圖 3-1 所示。

表 3-1 台灣地區 92 年建築物附設停車空間現況

地區別	大型車	小型車	機車
台灣省	794	1,170,121	10,154
台北市	--	339,223	143,318
高雄市	--	162,536	--
福建省	4	1,527	--
國家公園管理處	7	89	--
總計	805	1,673,496	153,472

資料來源：[內政部營建署，民國 93 年]

若將既有建築物附設停車位與全國機動車輛總數相較，建築物附設停車位可以提供車輛停放之比例偏低，台北市約 50%，高雄市約 43%¹⁷。

¹⁷依據表 2-3 與 2-4 之調查資料所示，高雄市建築物附設停車位與全市總停車位比例或全市總機動車輛數比例均較台北市為低，但固定式車位比例卻較高，其中一項可能原因為該市平均停車位月租費較台北市低，因此使用者更易選擇以路外停車場做為固定停車位；另外，車輛停放在自家騎樓地或自家一樓之情形甚為普遍，亦可視為固定式停車位。至於實際原因則可於未來相關研究作進一步調查。

圖 3-1 都會區立體化停車型式



都會區地下停車場設置

都會區立體停車場之設置

進一步探究原因，主要為舊有建築物多未附設停車位，其中又以老舊公寓（5樓以下者）最多。依一般觀察可知，大多數公寓居民仍持有車輛，以台北市為例（其實任何一座主要城市皆然），只要是兩側為5樓以下公寓之街道巷弄，無論是否劃設有紅、黃線（特別是無法實施拖吊之巷弄），無不停滿車輛。值得深思的是，街道巷弄實質上提供了許多不需成本的停車空間，民眾平均花10-15分鐘即可尋見車位，如此對於近年來運輸部門之耗能與二氧化碳排放成長驚人的情形（尤以一般民眾之小汽車使用為最多），在限制停車供給之外，仍需加強嚴管路邊停車等相關配套措施。

表 3-2 台灣地區運輸系統基本資料（91年）

項目	台灣地區	台北市	高雄市
人口數	22,520,776	2,641,856	1,509,510
人口密度 ¹	622.33	9,719.86	9,827.35
機動車輛	17,906,957	1,649,219	1,402,012
汽車	5,923,200	677,651	381,691
機車	11,983,757	971,568	1,020,321
車輛密度 ²	494.83	6,067.77	9,721.51

¹人口密度單位：人/平方公里

²車輛密度單位：車/平方公里

資料來源：[行政院環保署，92年]

第二節 住商與運輸部門溫室氣體排放現況與整合分析

限制停車供給主要之目的即在藉此抑制小汽車使用，進而使耗能與二氧化碳排放量降低，緩和全球暖化與氣候變遷之問題。全球暖化與溫室效應為當前國際間有關永續發展最重要議題之一，自本(94)年2月16日京都議定書生效以來，各國溫室氣體排放減量更為國際關注之焦點。溫室氣體，主要為大氣中亦於吸收長波幅射之氣體，地球表面能量主要來自太陽之輻射，屬於短波之入射波經大氣吸收，地表及大氣反射後剩餘者為地表所吸收，此經地表土壤、水體、植物等吸收後再以長波幅射方式釋出，一部分為對流層水氣及二氧化碳(CO₂)吸收，一部分在平流層為甲烷(CH₄)、二氧化氮(NO₂)、氟氯碳化物(HFCs)等吸收，其餘則逸入太空。而自工業革命後，人類大量使用石化燃料，濫伐森林，使用含氟物質及工業活動等，造成CO₂、CH₄、NO₂、HFCs等易吸收長波幅射氣體大幅增加，形成地球暖化現象，此即為溫室效應。根據歷年監測資料得知，自1861年以來，全球地面平均氣溫(陸地何海面近表層氣溫平均值)已顯著增加，20世紀間更增加了0.6±0.2°C¹⁸。

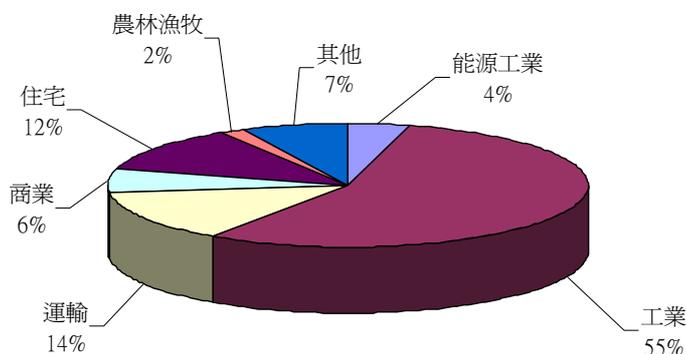
有關台灣溫室氣體之排放現況，明顯由1990年之1億6,000萬公噸二氧化碳當量，增加至2002年之3億5,200萬公噸，成長高達120%，在全球排名第22位，其中以工業佔55%(若包含能源工業則為59%)為最高，住商部門約18%居次，第三為運輸部門則約14%，如圖3-2所示¹⁹。

就台灣地區每人每年二氧化碳排放量而言，依據既有統計資料顯示，從民國77年每人5.08公噸至民國92年之11.17公噸，增加幅度相當可觀，如圖3-3所示。依照這個趨勢，若未採取任何管制策略，預計2010年將升至約13.0公噸，2020年更將高達16.0公噸，並且在2005年將超出以開發

¹⁸ 曲新生，氣候變遷及京都議定書生效後之挑戰，94年世界環境日：京都議定書因應論壇暨展覽活動，行政院環保署，94年6月。

¹⁹ 同上。

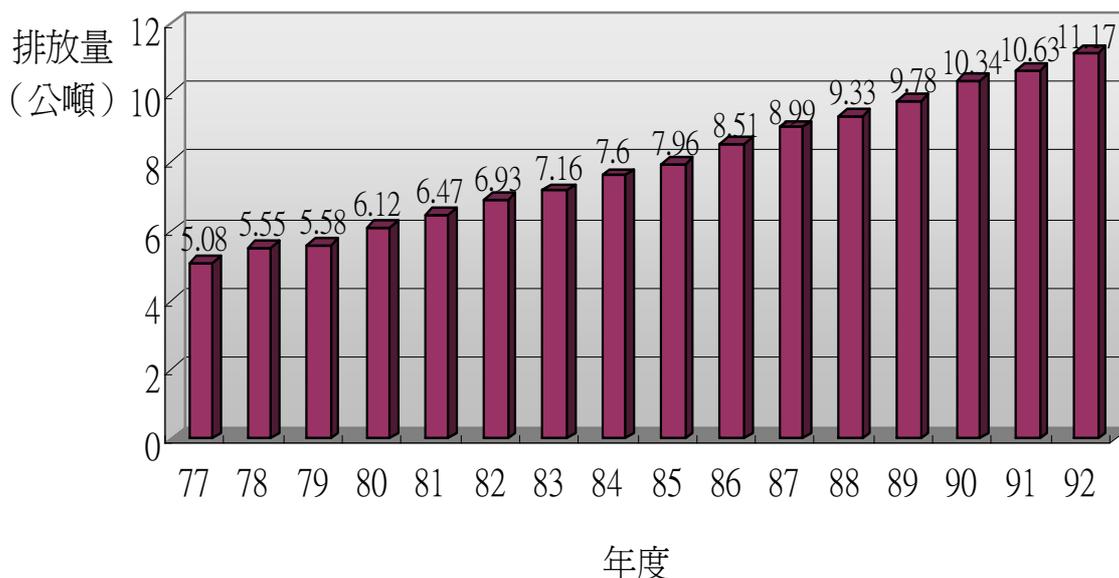
圖 3-2 2002 年台灣各部門溫室氣體排放現況



資料來源：[曲新生，94 年]

國家之平均值，面臨減量壓力。其中能源工業、工業、運輸、住商部門均有顯著成長，以住商部門由民國 77 年之 13,436 千公噸至民國 92 年之 45,747 千公噸，增加幅度 240% 為最，其次為運輸部門由民國 77 年之 16,245 千公噸至民國 92 年之 35,342 千公噸，以及工業部門（包含能源工業）亦由民國 77 年之 69,896 千公噸至民國 92 年之 151,987 千公噸，均增加約 117%，如表 3-3 及表 3-4 所示。

圖 3-3 台灣地區每人每年二氧化碳排放量



資料來源：[行政院經建會]

表 3-3 台灣地區燃料燃燒二氧化碳排放情形 (單位：千公噸)

年度	能源工業	工業	運輸	商業	住宅	農林漁牧	其他	合計
77	6,411	63,485	16,245	2,737	10,699	3,582	6,562	109,721
78	6,550	67,505	18,170	3,578	12,252	3,584	7,354	118,993
79	6,827	67,542	19,634	3,887	12,053	3,698	7,448	121,089
80	6,611	72,820	20,926	4,742	13,737	3,580	8,179	130,595
81	6,518	76,362	24,045	5,452	14,626	3,518	8,009	138,530
82	7,075	81,607	26,102	6,456	16,287	3,663	8,484	149,674
83	8,058	85,237	27,528	7,171	17,329	3,738	9,770	158,831
84	8,477	89,220	28,803	7,882	18,787	3,884	9,802	166,855
85	8,661	92,820	29,851	8,342	20,341	4,021	11,209	175,245
86	8,775	104,926	30,587	9,310	21,369	3,780	11,698	190,445
87	9,412	111,396	32,030	11,441	23,345	3,311	12,735	203,670
88	10,097	114,048	33,445	12,084	25,813	3,441	12,817	211,745
89	10,873	127,058	33,644	12,998	27,077	3,854	14,135	229,639
90	10,541	131,184	33,763	13,703	28,091	3,959	14,941	236,182
91	10,064	137,751	34,915	14,256	29,047	4,031	15,465	245,529
92	10,658	141,329	35,342	15,265	30,482	4,470	18,437	255,983

資料來源：[劉國棟，94年]

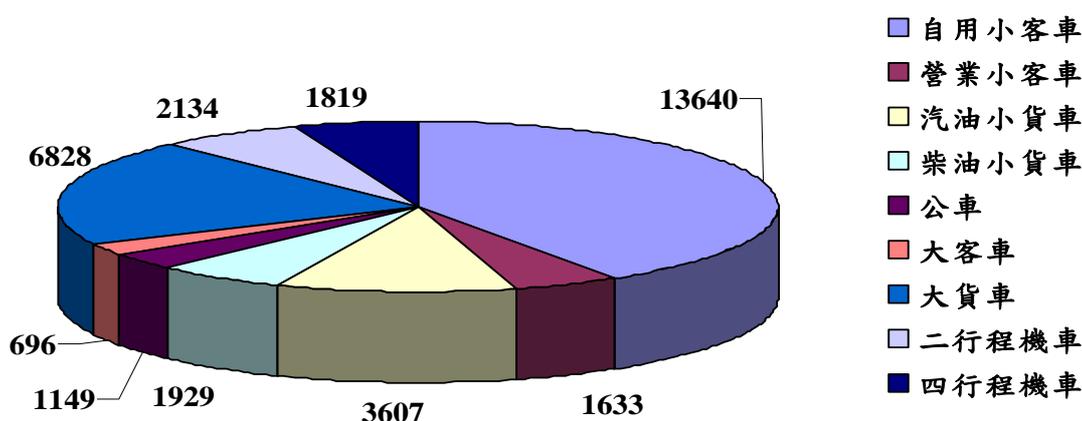
表 3-4 台灣地區歷年道路運輸部門溫室氣體排放量

年	排放量 (千公噸)				排放量 (千公噸)				總量 千公噸
	汽油耗量 (公秉)	CO ₂	N ₂ O	CH ₄	柴油耗量 (公秉)	CO ₂	N ₂ O	CH ₄	
79	5,233,189	11,879	0.43	6.16	2,455,276	6,629	0.38	0.26	19,411
84	7,944,327	18,034	0.66	9.35	3,280,732	8,858	0.51	0.34	27,212
88	9,294,030	21,097	0.77	10.93	3,574,575	9,651	0.56	0.37	31,713
89	9,416,138	21,375	0.78	11.08	3,687,471	9,956	0.57	0.38	31,608
90	9,472,959	21,504	0.78	11.14	3,629,118	9,799	0.57	0.38	31,577
91	9,652,135	21,910	0.8	11.36	4,056,671	10,953	0.63	0.42	33,135
92	10,004,905	22,711	0.83	11.77	3,875,806	10,465	0.6	0.4	33,435

資料來源：[劉國棟，94年]

運輸部門中，又以小客車（包含自用及營業）為最主要排放來源，如圖 3-4，因此在配合住商部門與運輸部門二氧化碳減量中，主要仍需著眼於抑制小汽車使用，因此有關停車位設置檢討確屬相關且必要。

圖 3-4 台灣地區 92 年道路運輸部門各車種溫室氣體排放量



資料來源：[劉國棟，94 年]

探究運輸部門二氧化碳排放增加之要素，主要仍為汽機車持續成長，其原因在於台灣經濟與社會活動活絡、車輛持有及使用成本低、大眾運輸發展尚未普及、城鄉與區域發展差異引起之運輸需求不同、以及產業政策與土地使用規劃與運輸需求產生之交互影響等層面²⁰。

就持有及使用成本低廉之問題，停車空間顯然為相關影響因子，其相關解決方案乃涵蓋了運輸部門（停車費率與停車場劃設等措施）與住商部門（建築物附設停車空間等規範）。本研究實地調查發現，以家—工作旅次為例，多

²⁰ 劉國棟，國內運輸部門溫室氣體排放趨勢及減量推動方向，94 年世界環境日：京都議定書因應論壇暨展覽活動，行政院環保署，94 年 6 月。

數小汽車使用者係以免收費之路邊停車²¹為主，收費較高(每小時 30 元)之公有路外停車場門可羅雀，收費較低甚(20 元)者利用率亦不佳(如圖 3-5 所示)，而代表禁止停車之黃線早已形同虛設，該現象可由市區巷弄內停滿車輛、巷弄內違規停車、以及客觀之車輛繞行尋找車位時間顯示。

圖 3-5 收費路外停車場利用率偏低情形



收費 30 元之停車場利用狀況



收費 20 元之停車場利用狀況

依據台灣地區小汽車使用調查分析，在住宅或辦公地點尋找車位時間約需 10 分鐘，台北市則為 15 分鐘，高雄市略少，約 8-9 分鐘。該調查數據明顯與各地區固定車位比例成反比，固定式停車位比例愈高，當地使用者尋找車位時間愈短；而固定式停車位不足的結果，便反應在所花費尋找車位的時間上，如表 3-5 所示。由此可見，仍有相當的比例的汽車持有與使用者雖停車不便，但可花費相對低廉的停車成本，而機車更是停車方便且無需任何成本，如圖 3-6 所示。

然而，停車應是汽機車持有與使用者必須負擔的主要成本之一，本研究討論重點主要從停車供給為出發點，為建築物使用者之通勤運輸耗能與二氧化碳排放減量，提出住商部門可因應之對策，不需要花費高額成本推廣或改善硬體設施，乃是由永續之規劃設計手法出發，藉由良好且易於實施之建築

²¹ 依據本研究實地調查發現，小汽車使用者選擇停車空間順序為(1)自備(含自有與租用)固定式停車位、(2)免收費路邊停車、(3)巷弄內或拖吊執法相對不易地區之違規停車、(4)收費路外及路邊停車場(以費率低者為先)、(5)明顯之違規停車。

圖 3-6 都會區高密度且低成本之機車停車型態



資料來源：” Taipei Streets-Parking can be a problem,”

<http://rigmarole.tripod.com/taiwan/streets/streets.htm>

停車空間規劃，達到跨部門（住宅與運輸）二氧化碳減量之目標。因此，在旅次起點的住宅部門，夜間停車需求主要也是發生在該地區，仍需增加固定式停車位比例，確實反應持有小汽車的實際成本；而旅次迄點之辦公、購物與休閒等地點，主要為日間需求，應設法減少停車供給或提升停車成本，鼓勵民眾改採其他運具，俾降低小汽車使用率。

表 3-5 台灣地區 91 年小汽車使用停車現況調查

項目	台灣地區	台北市	高雄市
停車位	2,070,000	594,784	409,845
建築物附設	-	317,660	157,225
附設比	-	53.41%	38.36%
固定車位	67.7%	49.5%	63.3%
非固定車位	32.3%	50.5%	36.7%
尋找車位（分鐘）			
住宅	9.8	14.7	8.0
辦公	10.4	14.7	9.4

資料來源：[邱瓊玉，93 年]

第四章 建築停車空間設置規範比較分析

第一節 國內相關建築停車空間設置標準

有關國內相關建築停車空間設置標準訂定，建築法是要求建築物附設停車位之主要法源，建築法第一百零二條之一規定「建築物依規定應附建防空避難設備或停車空間；其防空避難設備因特殊情形施工確有困難或停車空間在一定標準以下及建築物位於都市計畫停車場公共設施用地一定距離範圍內者，得由起造人繳納代金，由直轄市、縣（市）主管建築機關代為集中興建。前項標準、範圍、繳納代金及管理使用辦法，由直轄市、縣（市）政府擬訂，報請內政部核定之。」由此可見，建築物乃是必須附設停車空間，惟建築基地面積有限或位於都市計畫區停車場設施用地一定距離範圍內，可採用替代之停車位供給方式。試想，基地面積有限的建築通常是屬於或偏向哪一類型？最多的即是住宅類建築，因此，作為旅次起點以及車輛持有者停放車輛之必需位置的住宅建築，仍具有相當大的彈性不需設置停車空間；另一方面，其他類型之建築如辦公、百貨商場、或其他大型旅次集中源，則必須提供大量的停車空間，如此不易解決基本停車需求，反而間接鼓勵小汽車使用。

有關建築停車空間設置標準，在台灣主要係按照樓地板面積大小設置某一比例之附設停車位，並且留有小基地等條件免設附設停車位之法規設計，本研究基於建築物使用者耗能主要係針對通勤耗能，因此主要著眼於住宅與辦公兩類之停車設置標準檢討。以建築技術規則為例，在都市計畫區，辦公類建築在樓地板面積 300 平方公尺，住宅類在 500 平方公尺以下係免設，由此亦可發現有更多的住宅類可以不需設置停車空間，而要求辦公室設置更多的停車位，而非都市計畫區則兩者免設標準相同。至台北市土地使用分區管制規則，則做了提高住宅類建築物停車供給之修正（沒有免設的排除規定），亦大幅提高辦公類免設附設停車位之樓地板面積至 2,000 平方公尺，如表 4-1 所示，該修正方向較能符合解決基本停車需求同時抑制小汽車使用之目標。

表 4-1 國內相關建築停車空間設置標準

法規	辦公類	住宅類
建築技術規則	<u>都市計畫區</u> 樓地板面積 300 平方公尺以下免設，以上每 150 平方公尺設置 1 輛	<u>都市計畫區</u> 樓地板面積 500 平方公尺以下免設，以上每 150 平方公尺設置 1 輛
	<u>非都市計畫區</u> 樓地板面積 300 平方公尺以下免設，以上每 250 平方公尺設置 1 輛	<u>非都市計畫區</u> 樓地板面積 300 平方公尺以下免設，以上每 300 平方公尺設置 1 輛
台北市土地使用分區管制規則	1.汽車 樓地板面積 2,000 平方公尺以下每 100 平方公尺設置 1 輛；2,000-4,000 平方公尺每 150 平方公尺設置 1 輛；4,000-10,000 平方公尺每 200 平方公尺設置 1 輛；10,000 平方公尺以上每 250 平方公尺設置 1 輛	<u>獨立、雙併</u> 每 100 平方公尺設置汽車 1 輛 每 100 平方公尺設置機車 1 輛
	2.機車 每 70 平方公尺設置 1 輛	<u>多戶住宅</u> 每 120 平方公尺設置汽車 1 輛 每 50 平方公尺設置機車 1 輛

資料來源：[邱瓊玉，93 年]

並且，建築技術規則第五十九條之二訂有鼓勵建築物增設停車空間相關規定：「為鼓勵建築物增設停車空間，提供公眾停車使用，有關建築物之樓層數、高度、樓地板面積之核計標準或其他限制事項，直轄市、縣（市）主管建築機關得另定鼓勵要點，報經中央主管建築機關核定實施。」更鼓勵超量之停車空間設置。

另外，根據前節針對停車位數量與機動車輛總數之分析，台灣地區停車位整體仍然不足，因此相關停車場法規均相當鼓勵停車位設置，法規內容詳見附錄，並摘要如下：

1. 停車場法

為因應逐年增加的停車需求，增設公眾停車空間於本法規中多有鼓勵與規定。其中第九條「直轄市或縣（市）主管機關應視地區停車需求，核准左列公、私有建築物新建或改建時，投資增設停車空間，開放供公眾使用，不受建築法令有關高度及容積率之限制：一、國民住宅及社區之建築。二、

政府機關、學校或公私事業機構之建築。三、市場、購物中心、娛樂場所之建築。四、市中心區高樓建築。前項建築物高度及容積率等之放寬計算，由直轄市或縣（市）政府定之。」針對建築物高度與容積率等均有放寬之鼓勵措施。另外，第十九條「建築物依建築法令附設停車空間不敷當地實際需要者，應由直轄市、縣（市）主管機關會同都市計畫主管機關擬定其增設標準及設置條件，納入該都市計畫內定之。前項已附設停車空間之建築物或未附設停車空間之舊建築物，主管機關應視其實際需要，於增建或用途變更時，協商有關機關責成增設或附設停車空間。」亦提供了建築物附設停車空間不足時，於建築物增建或用途變更時，再要求增設停車空間之機制。

2. 都市計畫公共設施用地多目標使用方案

本方案鼓勵公共設施多目標使用中，設置停車場亦為最主要項目，包括市場之三樓以上或地下、公園平面與地下、廣場地下、學校地下、高架道路下層、加油站二樓以上、道路地下、車站二樓以上與地下、綠地地下、變電所上層、體育場平面與地下、汙水處理設施、截流站及抽水站上層等，鼓勵範圍相當廣泛，依據該方案設置之停車空間，部分空間乃以月租方式提供民眾做為固定式停車位，但全面鼓勵與大量設置停車場的結果，目前已有部分停車場利用率偏低的檢討聲浪，並且在設置過程中亦對基地保水有所衝擊。其中僅有公園地下停車場有覆土深度 2 公尺以上之規定，綠地、廣場、體育場地下停車場則未規定，因此考量基地保水需求，建議可依據綠建築解說與評估手冊增列覆土深度至少 1 公尺之要求，或比照公園地下停車場，作出覆土至少 2 公尺之要求。

3. 台北市建築物附設停車空間繳納代金及管理使用辦法

本辦法主要依據建築法第一百零二條之一訂定，其第二條「建築基地位於都市計畫可供停車場使用之公共設施用地周圍五百公尺半徑範圍內，而建築物之建造符合左列各款情形之一者，其應附設之停車空間，得由起造人

申請以繳納代金方式代之：一、建築基地面積在三百五十平方公尺以下，且其寬度或深度任一邊未達十八公尺者；應留設騎樓或無遮簷人行道地區，其寬度、深度及面積以扣除騎樓或無遮簷人行道後之寬度、深度及面積為準。二、依都市計畫法令或建築技術規則規定應附設之停車空間在三輛以下者。三、建築基地因增建需增設停車空間確有困難者。四、其他經台北市政府(以下簡稱本府)工務局(以下簡稱工務局)認定必要者。建築基地因地形特殊或因都市計畫限制，車輛無法通行進入者，其建築物建造應附設之停車空間，得由起造人以繳納代金方式代之，不受前項所定半徑範圍之限制。建築物變更使用，符合第一項或第二項規定者，其應增設之停車空間，得由申請人以繳納代金方式代之。」以及第三條「建築基地位於第二條第一項所定範圍內，其建築物附設之停車空間有左列各款情形之一者，得依本辦法申請繳納代金，並依法辦理變更使用執照：一、地面層零星設置之室內停車空間，每棟在二輛以下者。二、本辦法發布施行前建築基地法定空地上設置之停車空間必須由道路直接進出者。三、設置於地下層之停車空間因建築物增設必要之機電設備致無法使用者。四、停車空間之汽車出入口，因設置非臨時性消防栓、公車亭、站牌、電信、電力或其他類似公益性設施致無法使用者。已附設之停車空間因地形特殊或因都市計畫變更無法使用者，得以繳納代金方式代之，不受第二條第一項所定半徑範圍之限制。」均是對無法有效達到建築物附設停車位設置標準之相關配套措施，由於繳納代金後經台北市政府統籌集中興建或購置的停車空間均配合一般公眾使用車位(非固定停車位)共同興建，導致設置總量易超出原實際需求。

4. 台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點

本要點所稱增設公用停車空間，係指建築物依都市計畫法令及其他法令規定設置法定停車空間或原核准之停車空間以外再增設供公證停車使用之停車空間。該要點明列增設停車空間之樓地板面積之優惠，其允建應核算

容積率樓地板面積為基準樓地板面積、增設公用停車空間允許額外增加之容積樓地板面積、以及其他獎勵措施額外增加之樓地板面積之總和，另外本要點為避免車輛出入對較窄道路形成負面影響，並不鼓勵小基地與小規模、小量之停車空間。但明顯可以看出，其鼓勵公眾停車使用之部分，並不能完全解決固定停車需求不足之問題，反而使變動停車供給更加充裕，鼓勵小汽車使用。

5. 高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點

本要點明列增設停車空間之樓地板面積優惠計算方式，其優惠上限設有折減係數，優惠上限為基準樓地板面積除以折減係數，係數共包括三類，一實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法設計案件為 10；本市都市計畫說明書規定應實施都市設計審議地區為 15；其他一般案件為 5。

6. 台灣省鼓勵建築物增設停車空間實施要點

本要點明列增設停車空間之樓地板面積優惠計算方式，並將地面層以上與地下層增設之停車空間分開計算，地面層以上設有每輛換算樓地板面積最大不得超過 40 平方公尺之規定，地下層則以 0.2 倍之基準樓地板面積為限（與高雄市一般案件折減係數同）。

7. 其他審查－交通影響評估

依據停車場法第二十條「在交通密集地區，供公眾使用之建築物，達一定規模足以產生大量停車需求時，得先由地方主管機關會商當地主管建築機關及都市計畫主管機關公告，列為應實施交通影響評估之建築物。新建或改建前項應實施交通影響評估之建築物，起造人應依建築法令先申請預為審查。起造人依前項規定申請預為審查時，主管建築機關應交由地方主管機關先進行交通影響評估，就有關停車空間需求、停車場出入口動線及其他要求等事項，詳為審核。建築物交通影響評估準則，由交通部會同內政部定之。」以交通影響評估為出發點，將設置更多的停車空間，增進小汽車使用便利性，鼓勵更多的小汽車使用。

第二節 國外相關建築停車空間設置標準

本節以國際間相關國家或主要城市停車空間設置標準為例，研析其停車設置標準，與是否在標準制訂過程中納入永續發展概念，包括美國、英國、澳洲、日本、香港、與新加坡等地。

一、美國一般建築停車空間設置標準

美國建築停車空間設置標準各州、各城市均不相同，但可歸納其範圍如表 4-2 所示。其中與台灣最大的不同之處，係在於住宅部份係以「戶」為單位，而不採用樓地板面積比例設置，旨在確保該小汽車之旅次起點設有固定停車位，避免佔用道路面積，並在購得住宅之過程中合理涵蓋了持有小汽車應有的停放成本。

表 4-2 美國一般建築停車空間設置標準

土地使用	停車設置最低標準	停車設置標準範圍
一般住宅	每戶 2 輛	每戶 1.0~2.5 輛
辦公室	每1,000平方呎 ¹ 3 輛	同左
購物中心	每1,000平方呎 5 輛	每1,000平方呎 4.0~6.5 輛
便利商店	每1,000平方呎 3.3 輛	每1,000平方呎 2.0~10.0 輛
工業區	每1,000平方呎 1 輛	每1,000平方呎 0.5~2.0 輛
醫療診所	每1,000平方呎 5.7 輛	每1,000平方呎 4.5~10.0 輛
餐廳	每1,000平方呎 20 輛	同左

¹可租用面積(Gross leasable floor area, GLA)，1,000 平方呎約 93 平方公尺
資料來源：[ITE, 1988]

另表 4-3 則以美國馬里蘭州巴爾的摩市、加州洛杉磯郡、與德州奧斯汀市為例，顯示不同地區亦因應當地土地使用強度不同所做的調整，相關規範均顯示住宅類較辦公類設置要求高，一方面使民眾購買小汽車時具備固定停車位，另一方面在辦公類建築嚴加限制停車位供給數（如巴爾的摩市，辦公類建築較台北市嚴格許多，以市中心辦公類建築為例，樓地板面積 4,645 平方公尺以下免設停車位，以上每

186 平方公尺才增設 1 停車位，但住宅區仍以每戶 1 車位為基本要求)，以不鼓勵開車通勤及購物等其他活動；但加州洛杉磯郡與德州奧斯汀市之停車位基本供給量相當高，正反應當地大量之小汽車使用。這些規定也同時說明了美國東北部人口密度與發展強度大，中西部相對偏低之特性。美國綠建築評估系統 LEED 評估基準中目前則採用符合最低停車設置標準，亦為最大停車位供給限制之模式。

表 4-3 美國建築停車空間設置標準範例

法規	辦公類	住宅類
美國馬里蘭州巴爾的摩市區管制規則	辦公室 1. 中心住辦及商業 樓地板面積 50,000 平方呎(4,645 平方公尺)以上每 2,000 平方呎(186 平方公尺)設置 1 輛 2. 社區住辦及商業 樓地板面積 2,000 平方呎(186 平方公尺)以上每 800 平方呎(74 平方公尺)設置 1 輛 3. 其他 樓地板面積 1,000 平方呎(93 平方公尺)以上每 400 平方呎(37 平方公尺)設置 1 輛	<u>獨立、連棟住宅</u> 每戶設置 1 輛 <u>集合住宅／公寓</u> 1. 中心住辦及商業 每 4 戶住家設置 1 輛；或每 8 戶一房一廳單元設置 1 輛；或每 12 戶出租房間設置 1 輛 2. 住宅區 每戶設置 1 輛 3. 其他 每 2 戶住家設置 1 輛；或每 4 戶一房一廳單元設置 1 輛；或每 6 戶出租房間設置 1 輛
美國加州洛杉磯郡土地發展規則	<u>銀行、郵局、醫護辦公室</u> 樓地板面積每 250 平方呎(23 平方公尺)設置 1 輛 <u>其他辦公使用</u> 樓地板面積每 400 平方呎(37 平方公尺)設置 1 輛	<u>獨立、連棟住宅</u> 每戶設置 2 輛 <u>雙併住宅</u> 每戶 2,500 平方呎(232.5 平方公尺)以上，遮蓋式車位 1.5 輛；無遮蓋 0.5 輛 <u>多戶住宅</u> 單人房設置 1-1.5 輛(遮蓋式)；二房設置遮蓋式車位 1.5 輛與無遮蓋 0.5 輛；訪客車位美 4 戶 1 輛
美國德州奧斯汀市土地發展規則	樓地板面積每 300 平方呎(28 平方公尺)設置 1 輛	<u>獨立、連棟住宅</u> 每戶設置 2 輛 <u>雙併住宅</u> 少於六房者設置 2 輛；多於六房者每 1 房設置 1 輛 <u>集合住宅</u> 單人房設置 1 輛；一房一廳設置 1.5 輛；二房設置 2 輛；三房設置 2.5 輛；以上每增加 1 房設置 0.5 輛

資料來源：[邱瓊玉，93 年；County of Los Angeles, 1996]

二、英國建築停車空間設置標準

英國為促進永續社區發展，建立整潔安全與健康之居住環境，由副首相辦公室(Office of the Deputy Prime Minister)負責相關建築法規、住宅政策、規劃方針、社區更新與發展等相關事務，其規劃政策指導(Planning Policy Guidance)即為一系列相關規劃設計參考方針，包括綠帶(Green Belt)、住宅(Housing)、工商業發展與中小企業(Industrial, Commercial Development and Small Firms)、簡化規劃分區(Simplified Planning Zones)、通訊(Telecommunications)、規劃與廢棄物管理(Planning and Waste Management)、發展計畫(Development Plans)、交通運輸(Transport)、不穩定地區之發展(Development of Unstable Land)、規劃與歷史環境(Planning and the Historic Environment)、考古與規劃(Archaeology and Planning)、開放空間、運動與休閒規劃(Planning for Open Spaces, Sport and Recreation)、強制規劃控制(Enforcing Planning Control)、戶外廣告管控(Outdoor Advertisement Control)、海岸規劃(Coastal Planning)、觀光(Tourism)、規劃與噪音(Planning and Noise)、發展與洪災風險(Development and Flood Risk)等計 19 項主題²²，正由於相關規劃主題涵蓋不同部會，因此將相關規劃業務提升由副首相統合領導，俾使各階層各領域規劃事務得以整體考量，達成國家永續規劃發展目標。在各項主體眾多規劃項目中，停車規範也是重要檢討項目之一，相關更新規範內容分別納於住宅與交通運輸兩類主題範疇內。

有關住宅部門規劃方針，於 2000 年 3 月實施，主要包括結合大眾運輸系統開發，促進混合使用，綠化居住環境，提昇居住品質之設計，規劃最佳土地使用型態，檢討停車設置標準，避免不良設計，有效規劃都市外地區之發展，創造都市之延伸與擴展，鄉村住宅規劃，新拓居住地等相

²² Office of the Deputy Prime Minister, Planning Policy Guidance, Housing and Transport, 2000-2001

關措施，其中在檢討停車設置標準方面，主要係針對路外停車位之設置進行調整。有鑒於逐年上升之停車需求，停車設置標準亦逐年升高，其最低設置標準亦予以嚴格實施。然而，為因應不同的停車持有條件（如地區、所得、年齡等），最低停車設置標準無法精確反應停車需求現況，因此在市中心區之住宅或老人住宅等，應降低設置標準，並且改以最大停車設置標準取代，該方針建議住宅部門最高以每戶 1.5 輛停車位為上限。

除住宅部門以外之相關停車設置標準則詳列於交通運輸部門規劃方針（2001 年 3 月實施），其概念均改採最大停車設置標準為限制，如表 2-10 所示，以辦公室為例，樓地板面積 2,500 平方公尺以上，以每 30 平方公尺設置 1 輛為上限，如表 4-4。上述設置標準乃是英國全國通用，但地方政府訂定較嚴格之停車供給標準時，從較嚴規定。以倫敦市為例，住宅類標準同全國標準，但在辦公類，則予以相當大的限制，其最高設置標準為：市中心區每 1,000-1,500 平方公尺設置 1 輛；倫敦室內為每 600-1,000 設置 1 輛；以及倫敦市郊外每 300-600 平方公尺設置 1 輛²³。

表 4-4 英國最小停車設置標準修正為最大停車設置標準相關範例

使用型態	國家最大停車設置標準	設置標準適用門檻
1. 食品零售	每 14 平方公尺設置 1 輛	1,000 平方公尺
2. 非食品零售	每 20 平方公尺設置 1 輛	1,000 平方公尺
3. 電影院與會議中心	每 5 座位設置 1 輛	1,000 平方公尺
4. 非屬 3. 之商業建築	每 22 平方公尺設置 1 輛	1,000 平方公尺
5. 辦公室	每 30 平方公尺設置 1 輛	2,500 平方公尺
6. 高中以上教育機構	每 2 職員設置 1 輛，另加 每 15 學生設置 1 輛	2,500 平方公尺
7. 體育場	每 15 座位設置 1 輛	1,500 座位

資料來源：[Planning Policy Guidance, 2000-2001]

²³ Center London Authority, The Mayor's Transport Strategy, Annex 2 Parking Standards.

與台灣相關標準比較（每 150 平方公尺設置 1 輛）之標準而言，英國全國最大停車設置標準仍高出 5 倍，但在倫敦市區供給量則非常有限，俾以鼓勵大眾運輸系統發展。

三、澳洲建築停車空間設置標準

本研究以澳洲雪梨市為例，其地區環境計畫修正案(Local Environment Plan Amendment)，為鼓勵大眾運輸系統使用，增進雪梨市零售業吸引力及競爭力，鼓勵雪梨市中心住宅發展，減輕都市發展衝擊等促進永續發展策略，檢視其停車設置標準，亦將傳統最低設置標準修正為最高供給量標準²⁴，並且不鼓勵地面停車位之設置。茲將由最小停車設置標準修正為最大停車設置標準相關範例彙整如表 4-5 所示，值得注意的是，住宅類最高仍維持每戶 1.5-2 輛停車位之供給量，但其他使用則酌予限制，相反地，台灣在住宅部門對要求設置停車位標準低，免設彈性大，卻設法在其他使用型態之建築或公共空間上來補滿不足的停車供給量。

表 4-5 由最小停車設置標準修正為最大停車設置標準相關範例

法規	辦公類	住宅類
英國 Planning Policy Guidance	2,500平方公尺以上，最高每30平方公尺設置1輛	<u>住宅類</u> 最高每戶設置1.5輛
澳洲雪梨 Local Environmental Plan Amendment	最高辦公使用設置數量＝（辦公樓地板面積／被開發總樓地板面積）×（基地面積／50）	<u>住宅類</u> 1. 獨立住宅 每戶設置2輛 2. 住宅大樓 一房公寓每兩戶設置1輛 二房公寓每一戶設1輛，每5戶再增設1輛 三房以上者，每戶2輛

資料來源：[Planning Policy Guidance, 2000-2001; City of Sydney, 1996]

²⁴ City of Sydney, Central Sydney LEP Part 6 Car Parking, 1996

四、日本建築停車空間設置標準

依據日本「駐車場法」規定，在停車場整備地區內、商業地域或鄰近商業地域內，其延面積在 2,000 平方公尺以上時，於條例所規定中新建規模以上之建築物時、或其建築物延面積為其規模以上之增建對象時，於條例中其建築物或其建築物之建地內，必須設置汽車停車場所。另外，在「自動車の保管場所の確保等に関する法律」明確規定買車需自備停車位，其設置比例規定則見於「標準駐車場条例」，係以城市人口規模提供不同計算基準，共有 50 萬以下、50 萬以上、以及 100 萬以上等三個等級，「標準駐車場条例」第二十五條有關建築物之新建時，附設停車設施如下：

「下表中之 (A) 欄所揭示之地區或其地域內、(B) 欄內所揭示之面積、(C) 欄內所揭示之面積超過的建築物，新建之當事人、(D) 欄所揭示之建築物部份之各項地板面積、(E) 欄所揭示面積除以所得之數值，所合計之數值、(F) 欄所規定之延長面積，若不滿 6,000 平方公尺時，其該合計之數值、(F) 欄所示之公式所計算出所得之數值，將其乘於後所得之數值，若有小數點以下產生時，則為捨去法²⁵。) 之擁有某一台數以上之規模的停車設施，必須在其建築物或該建築物之建地內設置。但在停車場整備地區內、商業地域，或是鄰近商業地域內，提供特定用途(法律第二十條第 1 項所規定之特定用途，以下均相同)以外之用途(以下簡稱為「非特定用途」)之建築物，市長若認定為無必要時，則不在此限。」，其設置標準如表 4-6 所示。

根據日本相關停車規範得知，與台灣之設置標準相似，依據人口規模訂有不同設置標準(台灣為都市計畫區與非都市計畫區 2 級)，並且在人口較多的城市，亦相對提供較充裕之停車空間。日本的停車規範，

²⁵ 我國則採取進位法，參建築技術規則第五十九條說明(六)依本表計算設置停車空間數量未達整數時，其零數應設置 1 輛。

表 4-6 日本「標準停車場條例」有關停車設置標準規定

(A)	停車場整備地區、商業地域，或是鄰近商業地域			周邊地區或汽車聚集地區
(B)	提供特定用途之部份地板面積及提供非特定用途之部份地板面積，乘(①)所得到之數值合計			提供特定用途之部份地板面積
(C)	(②)			2000 平方公尺
(D)	提供百貨公司其它店鋪或辦公室之用途部份	特定用途(百貨公司及其它店鋪、辦公室除外)	提供非特定用途之部份	提供特定用途之部份
(E)	(③)	(④)	450 平方公尺	(④)
(F)	$1 - \frac{(②) \times (6000 \text{ 平方公尺} - \text{延長面積})}{6000 \text{ 平方公尺} \times (B) \text{ 欄所揭示之面積} - (②) \times \text{延長面積}}$			$1 - \frac{5000 \text{ 平方公尺} - \text{延長面積}}{2 \times \text{延長面積}}$
備註：				
1 (B) 欄所規定部分及 (D) 欄所揭示部分，除部份提供停車場設施之用途外，包含觀覽場及室外觀覽席之部分。				
2 (F) 欄所規定之延長面積，除部份提供停車場設施之用途外，觀覽場中包含室外之觀覽席部份面積。				

下列所揭示之地區中，不論前項之規定，同項表之 (E) 欄中之(③)為(③)，而(④)則可讀取替換為(④)，適用於同項之規定。

根據前二項之規定，市長必須特別認可，關於其它已規定停車設施之附設基準之地區，並不適用此項。

(註) 第一項及第二項之各空欄中，各都市·地區之交通特性及交通計劃之不同，需充分檢討該都市等之停車需要，將各數值定在所期望之數字上。

另外，以下是都市人口規模別之標準數值之表示，以基本值來參考。

$$(①) = \frac{(②)}{2000 \text{ 平方公尺}}$$

(②) (1)人口規模大約在五十萬人以上之都市 1,500 平方公尺

(2)人口規模大約未滿五十萬人之都市 1,000 平方公尺

(③)及(④)

(1)人口規模大約在一百萬人以上之都市

· (③) 200 平方公尺

· (④) 250 平方公尺

(2)人口規模大約在五十萬人以上，未滿一百萬人之都市

· (③) 150 平方公尺

· (④) 200 平方公尺

(3)人口規模大約未滿五十萬人之都市

· (③) 150 平方公尺

· (④) 150 平方公尺

與美國、英國、澳洲等類似，住宅部門仍以確保基本停車需求為主要規劃概念，買車自備停車位政策更是充分反應持有車輛之停放成本，並在商業與辦公類（特定用途者）予以較多限制及彈性計算，避免變相鼓勵小汽車使用。

五、香港建築停車空間設置標準

香港地區係由「香港規劃標準與準則第八章內部運輸設施之 7. 泊車位設施」規範建築物停車位供給數，其中第 7.1.3 條規定，「在決定提供泊車的適當數目時，應顧及其他實際的考慮因素，包括：(a)附近有沒有公共交通工具；(b)附近有沒有公眾停車場；(c)連接火車站和其他主要公共交通交會處的行人通道的距離及質素；(d)區內道路往的交通情況；以及(e)附近一帶的泊車位供求情況。」²⁶由於香港人口與開發密度高，大眾運輸系統完善，其住宅類停車設置標準與供給量相當低，並且具備考量大眾運輸系統之彈性設計機制，在於鄰近捷運站之建築物可減設附設停車位數目，以鼓勵大眾捷運導向開發(Transit Oriented Development)，提昇大眾運輸使用率，其標準分述如下²⁷：

i. 住宅類建築

$$\text{基本停車位數目} = GPS \times R_1 \times R_2$$

其中 GPS ：按比例每 6-9 單位設置不同數量停車位

R_1 ：需求調整比率：

<40 平方公尺	0.6
40~69.9 平方公尺	1.0
70~99.9 平方公尺	2.5
100~159.9 平方公尺	5.0
>159.9 平方公尺	9.0

R_2 ：地點遠近調整比率：

基地距火車站 500 公尺內 0.85，其餘則為 1。

²⁶ 香港規劃標準與準則，第八章，內部運輸設施 7. 泊車位設施，
http://www.info.gov.hk/planning/index_c.htm

²⁷ 同上

ii. 辦公類建築

前 15,000 平方公尺，每 150-200 平方公尺設 1 輛；以上每 200-300 平方公尺設置 1 輛。

五、新加坡建築停車空間設置標準

目前國際間針對運輸部門採用強制性小汽車數量總量管制的國家為新加坡，此方法實為運輸需求管理(Transportation Demand Management, TDM)的策略之一。其相關措施列舉如下²⁸：

a. 機動車輛配額系統(Vehicle Quota System, VQS)

本系統於 1990 年 2 月正式實施，買車前須取得 Certificate of Entitlement(COE)，始可買車，該 COE 係公開競標，有效期為 10 年。

b. 地區出入許可證系統(Area Licensing System, ALS)

於 1975 年開始實施，本系統為一道路定價機制，主要針對進入市中心商業區之車輛造成壅塞予以收費，此措施為尖峰時間進入市中心商業區之車輛需購得許可證，始得進入。目前已由電子化公路收費取代。

c. 電子化公路收費(Electronic Road Pricing, ERP)

1998 年起 ERP 取代了前述之 ALS，其概念與 ALS 相同，但藉由電子化技術，更賦予不同區域與杜同時段之計價之彈性與便利。

d. 停車供給標準(Parking Provision Standards)²⁹

i. 住宅類：與英美等國相同，以每戶為單位，每戶設置 1 輛。

ii. 辦公類：依不同分區每 200、250、450 平方公尺設置 1 輛，並且每 10,000 平方公尺設置一貨車裝卸車位。

²⁸ IGES, Urban Transportation and Environmental Management in Singapore: Lessons for Other Cities, <http://www.iges.org.jp/en/ue/pdf/report2/apdxA.pdf>

²⁹ Singapore Parking Provision Standards, October 2002

第五章 建築停車空間設置標準研修訂

根據台灣建築停車現況調查分析與國內外建築停車空間設置規範比較分析得知，不同建築使用型態衍生不同之停車需求，例如住宅類為夜間之固定停車需求，辦公與商業類建築為日間之變動停車需求，國外的停車空間設置規範在因應這兩類不同的之停車需求上，訂定不同的標準。住宅類建築附設停車空間，乃在確保每戶固定停車需求獲得滿足，並反應出持有小汽車應有之停放成本；辦公與商業類建築，則以樓地板面積為計算單位，愈靠近市中心區，停車供給限制愈大。並且近年來，下修停車空間設置標準，以抑制小汽車使用，鼓勵使用替代運具，促進大眾運輸導向之都市型態發展。反觀台灣的停車設置標準，住宅類建築因為基地小，道路窄等其他原因，免設停車空間的彈性大，這些固定的停車需求，不是轉化為車滿為患的夜間巷弄停車，則是改採統籌興建車位更多的公有路外停車場的方式來滿足，加以政策面仍鼓勵停車場設置，使小汽車使用更加便利。本章即是著眼以永續規劃之觀點，對停車空間設置標準酌予調整，在進行相關修訂前，需要就前述統籌興建之公有路外停車場使用率進行調查，俾瞭解這些停車場在提供必要之夜間停車需求外，還有多少比例是供變動的停車需求使用，俾以作出有需要增加者增加，有必要限制者限制之適當建議。

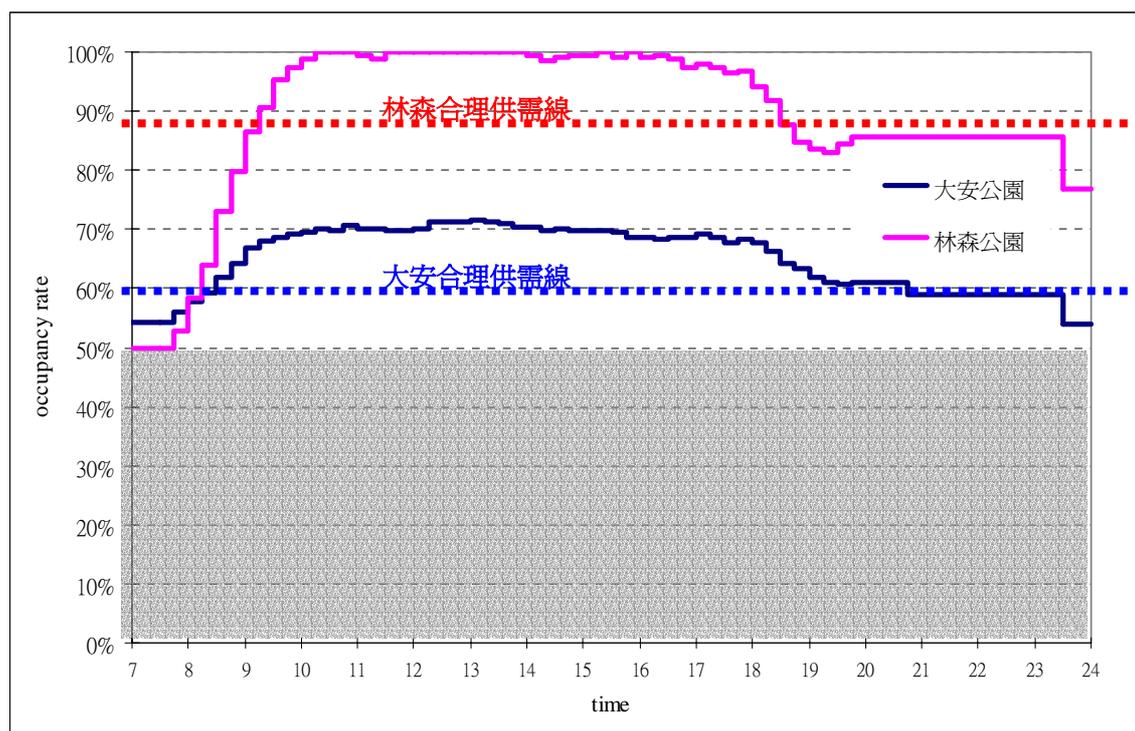
第一節 國內公有路外停車場停車數量曲線調查

本研究以台北市公有路外停車場為例，探討其夜間需求佔總車位供給數之比例，並繪出停車數量曲線，並與合理停車供需平衡線比較，以檢視是否超設，並探討是否仍應將固定停車需求分散至各住宅區興建，並避免統籌興建策略，整體降低停車場供給。

本研究調查地點為臺北市 7 號（大安公園）及 14 號（林森公園）公園地下停車場，其中 7 號（大安）公園：汽車 1378 位，機車 347 位；14 號（林森）公園：汽車 862 位。調查時間：平常日上午 7 時 30 分至下午 11 時 30

分。其收費方式為 8 時至 23 時：20 元；其他 10 元，例假日 30 元。二停車場均有提供月票服務，並對里民予以優惠：全日 4,200 元，里民 3,600 元，日間 3,200 元，夜間 1,200 元。調查選擇一般上班日進行，其結果顯示，公園附設地下停車場約提供之夜間停車位需求之 50%，如圖 5-1 所示（灰色區域），主要應為周邊住宅區停車需求，其他則為變動停車需求，包括辦公、洽公、購物等商業活動，其中林森公園地下停車場在上午 10 時至下午 2 時之辦公時間呈現車輛等候進入停車場之供不應求現象。但大安公園停車場週間使用率僅約 7 成，只在周末假日下午呈現車隊等候狀況，其原因為前往假日花市與大安森林公園遊憩旅次所致，亦即這些車位主要位供給遊憩衍生旅次使用，這正是鼓勵前往該地區的旅次採用小汽車的佐證。

圖 5-1 大安與林森公園地下停車場停車數量曲線

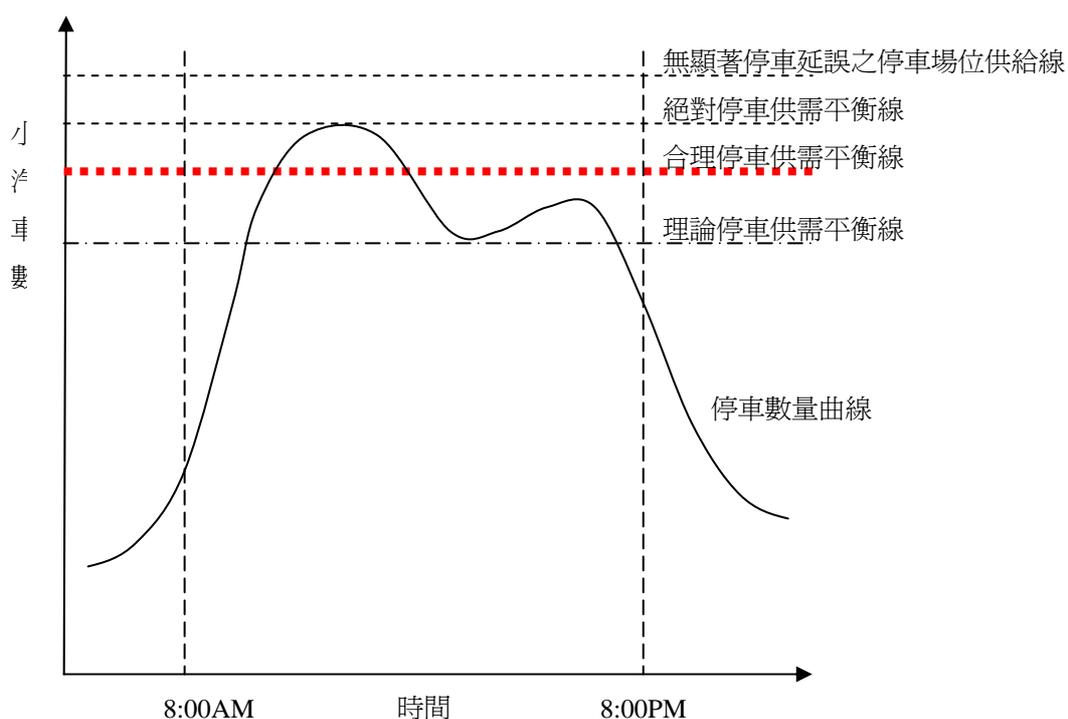


資料來源：[本研究調查]

若將上圖與停車供需平衡圖（圖 5-2）比較，顯示大安與林森公園地下停車場均在合理停車供需以上。理論之停車供需平衡線，係顧及在界定時間內能滿足總停車延時之停車位數供給線，但由於供給需求有尖峰存在，因此

即若以該線作為設定停車場位之數量，因與尖峰需求相差太遠，標準顯然太低。圖中尖峰值為最大停車數量，由於未考慮潛在停車需求值，又因車位供給值通常因為車輛之進出與轉換亦需花費若干時間，因此對於無顯著停車延誤之停車場供給而言，該絕對停車質對停車供求平衡線仍未能達到充分滿足停車需求之標準，但若以尖峰值作為設置停車場位數量之標準，其標準顯然太高，有刺激小汽車成長與增加停車需求之可能（大安公園顯為一例）。有關標準之訂定，相關研究指出應以絕對供需平衡線（尖峰值）之 85% 作為合理供需平衡線之基準。由此可知，若以一般日需求觀之，大安與林森公園地下停車場設置之停車空間偏高。

圖 5-2 停車供需平衡圖



資料來源：[交通部運輸研究所，75 年]

第二節 建築停車空間設置標準之檢討修訂

根據前述國際間規劃方針發展趨勢與調查分析結果，本研究將探討如何可使建築停車空間設置標準更能反應固定停車需求。

一、住宅類建築停車空間設置標準

考量國際間以每「戶」為單位檢視既有停車空間設置標準是否足夠，台灣地區每戶住宅面積約 30 坪³⁰（換算約 100 平方公尺），如標準為每戶至少 1 輛，雖與目前台北市土地使用分區管制規則（每 100 平方公尺設置 1 輛）相同，但鼓勵住宅面積愈大者，設置更多之停車位，以台北市某開發案共 188 戶為例，由於是大面積住宅市場取向之開發策略，造成停車空間平均每戶高達 4 輛汽車位，10 輛機車位之現象³¹，並額外獲得 2,918 坪容積獎勵，這樣超量的停車空間設計，正是住宅類建築以樓地板面積為計量基準之盲點。因此，本研究建議住宅類建築仍應以每「戶」為單位，以每戶 1 輛為基本停車需求，並參照國際間考量永續發展之規劃策略，納入最大停車空間設置標準之概念，以及比照台北市與其他國家（如英國、新加坡等，美國法規所訂之停車供給過高，不適用於台灣）相關規定，取消住宅類免設停車空間門檻規定，俾降低住宅類免設之彈性，以滿足必要之固定停車需求，但對統籌興建停車場之總量部分另作規定，說明如下：

[原條文]建築技術規則建築設計施工編第五十九條一類別第二類：住宅、集合住宅等居住用途建築物

1. 都市計畫內區域：樓地板面積 500 平方公尺以下部分，免設；超過 500 平方公尺以上部分，每 150 平方公尺設置 1 輛。
2. 都市計畫區外區域：樓地板面積 500 平方公尺以下部分，免設；超過 500

³⁰依據內政部營建署有關「居住空間水準」資料，台灣每戶住宅約 30 坪，其中台北都會區 28.35 坪，高雄、台南都會區為 29.1 坪，台中都會區為 32.6 坪，取其平均約 30 坪。

資料來源：http://www.cpami.gov.tw/lawdata/16_detail.php?jno=8&pageno=1

³¹ 2005 年 12 月 29 日東森新聞報，「188 戶設 1613 機車格位，豪宅是北市最大機車停車場？」

資料來源：<http://tw.news.yahoo.com/051229/195/2pcmv.html>

平方公尺以上部分，每 300 平方公尺設置 1 輛。

[修正建議方案一]原條文之設置門檻取消，改依建築法第一百零二條之一由縣市政府以統籌興建辦理，計算方式以每 100 平方公尺設置 1 輛，並增加最大停車供給限制，保留區分都市計畫區與非都市計畫區不同標準機制，但有上限管制。

1. 都市計畫內區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每 100 平方公尺設置 1 輛，最高以每戶 2 輛為限。
2. 都市計畫區外區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每 100 平方公尺設置 1 輛，最高以每戶 1.5 輛為限。

[修正建議方案二]原條文之設置門檻取消，計算方式改以每戶設置量為單位，並增加最大停車供給限制。

1. 都市計畫內區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每戶至少設置 1 輛，並以 2 輛為限。
2. 都市計畫區外區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每戶至少設置 1 輛，並以 1.5 輛為限。

二、僅鼓勵對固定停車需求有貢獻的停車空間

目前現行設置鼓勵停車空間之相關規定，其初衷都是在於解決民眾持有車輛卻停放困難的問題，但現有的鼓勵方式，乃是朝向公眾使用來規劃，如何將這些提供公眾使用之停車空間，確實轉化為解決居民固定停車需求的方案，才是最重要的課題，因此應檢討鼓勵停車空間設置相關規範是否符合鼓勵的本意。這些因獎勵增設的停車空間，除已明訂供公眾使用外，應指定不作為計時收費之停車使用³²（即不鼓勵小汽車使用），僅可供月租、季租、或年租使用（即鼓勵小汽車持有者自備停車位），並其費率

³² 主要包括住宅區、商業區、工業區等用途，以台北市為例，包括商一、商二、商三、商四、住四、住四之一、住三、住三之一、住三之二、工二、工三等，至於公共設施多目標使用、行政區與文教區等公有建築物留設之停車空間，為公有停車場性質，可採計時收費之營運模式。

應比照公有停車場一般月租與里民月租之相關標準實施。換句話說，法規固然對增設停車空間仍保留容積優惠，但這些增設的停車空間，使用權實係屬於民眾，開發商則已依法獲得樓地板面積的回饋，因此增設之停車空間產權上雖可屬私有並由該公寓大廈管理委員會經營，但在停車費率上，應視同公有停車場性質，採用相同標準。茲建議各地方政府依據建築技術規則建築設計施工編第五十九條之二規定訂定之增設室內公用停車空間相關鼓勵要點，明訂其增設公用停車空間部分，應劃設公用停車區，採長期租賃方式營運，並比照公有停車場收費標準，以台北市為例說明如下³³：

[原條文] 台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點第十點

依本要點設置公用停車空間，應於建築基地明顯位置設置公用停車空間標示牌，且提供公眾使用，並於適當位置設管理員室、警示燈、圓凸鏡設施。

[修正建議] 增列劃設公用停車區，採長期租賃方式營運，並比照公有停車場收費標準

1. 依本要點設置公用停車空間，應於建築基地明顯位置設置公用停車空間標示牌，且劃設專區提供公眾使用，並於適當位置設管理員室、警示燈、圓凸鏡設施。
2. 設置之公用停車空間管理應朝向長期租賃營運方式規劃（至少以每月為單位），其租用費率比照本市路外公有停車場費率標準辦理。

三、小基地統籌興建設置停車空間標準之總量管制與步行距離限制

依據目前建築法第一百零二條之一規定停車空間在一定標準以下及建築物位於都市計畫停車場公共設施用地一定距離範圍內者，得由起造人繳納代金，由直轄市、縣（市）主管建築機關代為集中興建，台北市爰訂定「台北市建築物附設停車空間繳納代金及管理使用辦法」，使建築基地面積 350 平方公尺以下，且其寬度或深度一邊未達 18 公尺者，或依規定

³³有關台灣省鼓勵要點，以下建議可增列於第八點；高雄市則為第十一點。

應附設之停車空間在 3 輛以下者，可藉由繳交代金之方式，由縣市政府統籌興建公有停車場，茲建議其統籌興建數量，應以繳交代金之各建築物原計算所得停車需求總和為限，並統籌集中興建之停車場服務範圍應以 10 分鐘步行時間（約步行距離 500 公尺）為限，避免造成超量設計以及停車場使用率不彰之問題（試想，如統籌興建之停車場距離繳交代金住戶居住地點步行距離過長，住戶使用之意願勢必大幅降低，造成住戶偏向寧可多繞行 10 分鐘，仍選擇其住家附近的路邊停車為主，失去建築物設停車空間已解決固定停車需求之原意）。

另外，沒有設置停車空間的舊有建築物（比例最大），其住戶的停車仍未受任何管制，因此建議可將建物起造人得繳交代金之規定，擴及一般舊建築物住戶，以「里」為單位，統籌設置停車空間。

四、辦公類建築停車空間設置標準

目前現行法規再辦公類建築之停車空間規範上，與鄰近且土地使用型態類似之香港、新加坡等地設置標準與計算方式類似（美國與英國的標準則相當高，在台灣並不適用），並無明顯超出或偏低之情形，相關管制策略可比照前述第二點建議，在鼓勵增設部份，作出劃設專區、長期租賃、與比照公有停車場費率等三項限制即可，目的亦是在於抑制通勤者之小汽車使用，俾使建築物使用者能夠多選擇替代運聚會共乘方式通勤。

五、考量大眾運輸導向開發之停車空間設置減量係數

有關香港訂有之大眾運輸停車空間設置減量係數，本研究認為相當值得台灣北部都會區參考，但考量台灣既有停車問題與機動車輛持有現況，應暫時排除住宅類建築之適用，以辦公等商業類建築率先鼓勵實施，減量係數應以距大眾捷運站或火車站 500 公尺範圍內為適用條件，並參考國內一般節能目標 20%³⁴，建議係數值為 0.8。該項減量機制建議增列於建築技術規則第五十九條之說明（七）第一類建築物用途之建築基地位於大

³⁴ 參照台灣綠建築解說與評估手冊在節能要求基準上比現行技術規則合格基準強化 20%。

眾捷運站或火車站半徑 500 公尺範圍內者，其停車空間數量得低於設置標準，並以設置標準之 80% 為限。

六、考量基地保水之相關配合建議事項

綠地、廣場、學校、體育場地下停車場目前未規定覆土深度，因此考量基地保水需求，建議比照公園地下停車場，建議在准許條件增列覆土深度要求，例如「綠地作本項規定使用時，覆土深度應在二公尺以上。」

第六章 結論與建議

第一節 結論

依據本研究分析，以抑制小汽車使用等永續規劃為出發點檢討現行建築停車空間設置標準，主要結論說明如下：

- 一、國際間主要綠建築評估系統均有納入交通運輸指標，包括美國 LEED、英國 BREEAM、加拿大 GBTool、澳洲 Green Star、香港 HK-BEAM 等系統，做為評定綠建築運輸環境的指標，並且以限制停車供給為主要策略；並且本所本(94)年「台灣 EEW 與美國 LEED 綠建築分級評估系統比較研究」有關交通運輸指標所作之結論與建議，亦具體提出降低停車位數量設計之構想，例如未來可要求在申請綠建築審查的案件必須做到最低停車數量之限制，一方面可減少民眾開車前往之機會，另一方面，也降低目前營建工程常見之廢棄土方問題。
- 二、限制停車供給主要之目的即在藉此抑制小汽車之使用，進而使耗能與二氧化碳排放量降低，緩和全球暖化與氣候變遷之問題。
- 三、台灣都市地區舊建築物比例高達 97%，主要多未附設停車位，其中又以老舊公寓（5 樓以下者）最多。依一般觀察可知，大多數公寓居民仍持有車輛，以台北市為例（其實任何一座主要城市皆然），只要是兩側為 5 樓以下公寓之街道巷弄，無論是否劃設有紅、黃線（特別是無法實施拖吊之巷弄），無不停滿車輛。依據台灣地區小汽車使用調查分析，在住宅或辦公地點尋找車位時間約需 10 分鐘，台北市則為 15 分鐘，高雄市略少，約 8-9 分鐘。該調查數據明顯與各地區固定車位比例成反比，固定式停車位比例愈高，當地使用者尋找車位時間愈短；而固定式停車位不足的結果，便反應在所花費尋找車位的時間上。該現象顯示，有相當比例的汽車持有與使用者雖停車不便，但可花費相對低廉的停車成本，而機車更是停車方便且無需任何成本，如此對於近年來運輸部門之耗能

與二氧化碳排放成長驚人的情形(尤以一般民眾之小汽車使用為最多)，在限制停車供給之外，仍需加強嚴管路邊停車等相關配套措施。

- 四、依據相關建築法規，台灣建築物必須附設停車空間，惟建築基地面積有限或位於都市計畫區停車場設施用地一定距離範圍內，可採用替代之停車位供給方式。這個彈性方案影響層面最大者為住宅類建築，作為旅次起點以及車輛持有者停放車輛之必需位置的住宅建築，仍具有相當大的彈性不需設置停車空間；另一方面，其他類型之建築如辦公、百貨商場、或其他大型旅次集中源，則必須提供大量的停車空間，如此不但不易解決基本停車需求，反而間接鼓勵小汽車使用。並且增設停車空間之獎勵優惠，更造成近年來超設停車位的問題。
- 五、本研究依據國內外建築停車空間設置標準比較分析，發現國外已有考量永續規劃納入停車供給限制之構想，包括英國與澳洲將原本的最小停車供給標準，調整為最高設置標準，俾降低小汽車使用；日本則依人口規模設計不同的停車設置標準，與臺灣分為都市計畫區與非都市計畫區之方式類似；香港則考量大眾運輸可及距離內之減量係數，做為減少停車供給之策略；新加坡則是採取嚴格之交通需求管理措施，全面抑制小汽車持有與使用，但在住宅部門仍維持每戶 1 輛的水準。

第二節 建議

本研究主要係以抑制建築物使用者通勤使用小汽車，俾降低其耗能與二氧化碳排放為主軸，檢討台灣現行法規在固定停車供給不足，卻大幅鼓勵變動停車位設置之現象作出檢討建議，列舉如下：

建議一

本研究建議住宅類建築仍應以每「戶」為單位，以每戶 1 輛為基本停車需求，並參照國際間考量永續發展之規劃策略，納入最大停車空間設置標準之概念，取消住宅類免設停車空間門檻規定，俾降低住宅類免設之彈性，以滿足必要之固定停車需求：立即可行建議

主辦機關：內政部營建署

協辦機關：各縣市政府、內政部建築研究所

本研究提出兩項修正建議方案：

[修正建議方案一]原條文之設置門檻取消，改依建築法第一百零二條之一由縣市政府以統籌興建辦理，計算方式以每 100 平方公尺設置 1 輛，並增加最大停車供給限制，保留區分都市計畫區與非都市計畫區不同標準機制，但有上限管制。

1. 都市計畫內區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每 100 平方公尺設置 1 輛，最高以每戶 2 輛為限。
2. 都市計畫區外區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每 100 平方公尺設置 1 輛，最高以每戶 1.5 輛為限。

[修正建議方案二]原條文之設置門檻取消，計算方式改以每戶設置量為單位，並增加最大停車供給限制。

1. 都市計畫內區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每戶至少設置 1 輛，並以 2 輛為限。
2. 都市計畫區外區域：樓地板面積無免設置門檻，設置標準每戶至少設置

1 輛，並以 1.5 輛為限。

建議二

建議各地方政府依據建築技術規則建築設計施工編第五十九條之二規定訂定之增設室內公用停車空間相關鼓勵要點，明訂其增設公用停車空間部分，應劃設公用停車區，採長期租賃方式營運，並比照公有停車場收費標準；立即可行建議

主辦機關：各縣市政府

協辦機關：內政部營建署、內政部建築研究所

本研究以台北市為例，提出修正建議：

[修正建議]增列劃設公用停車區，採長期租賃方式營運，並比照公有停車場收費標準

1. 依本要點設置公用停車空間，應於建築基地明顯位置設置公用停車空間標示牌，且劃設專區提供公眾使用，並於適當位置設管理員室、警示燈、圓凸鏡設施。
2. 設置之公用停車空間管理應朝向長期租賃營運方式規劃（至少以每月為單位），其租用費率比照本市路外公有停車場費率標準辦理。

建議三

因小基地或其他法規規定之因素，採用統籌興建設置停車空間標準採取總量管制策略，並將繳納代金模式擴及舊建築使用者適用；立即可行建議

主辦機關：各縣市政府

協辦機關：內政部營建署、內政部建築研究所

因基地面積小、建築基地位於狹窄巷弄、或位於停車場附近之建築物可藉由繳交代金之方式，由縣市政府統籌興建之公有停車場，其統籌興建數量，應以繳交代金之各建築物原計算所得停車需求總和為限，並統籌集中興建之停車場服務範圍應以 10 分鐘步行時間（約步行距離 500 公尺）為限，避免造成超量設計以及停車場使用率不彰之問題。另外，沒有設置停車空間的舊有建

築物，其住戶的停車未受任何管制，因此建議可將建物起造人得繳交代金之規定，擴及一般舊建築物住戶，以「里」為單位，統籌設置停車空間。

建議四

大眾運輸停車空間設置減量係數值得台灣北部都會區參考，考量台灣既有停車問題與機動車輛持有現況，應暫時排除住宅類建築之適用，以辦公等商業類建築率先鼓勵實施，減量係數應以距大眾捷運站或火車站 500 公尺範圍內為適用條件，並參考國內一般節能目標 20%，建議係數值為 0.8；中長期建議主辦機關：內政部營建署

協辦機關：內政部建築研究所

該項減量機制建議增列於建築技術規則第五十九條之說明（七）第一類建築物用途之建築基地位於大眾捷運站或火車站半徑 500 公尺範圍內者，其停車空間數量得低於設置標準，並以設置標準之 80%為限。

建議五

為達抑制小汽車使用，全面減緩台灣溫室氣體排放問題，相關運輸需求管理策略、降低路邊停車供給、買車自備車位、增加小汽車使用成本等均需通盤考量後逐步實施；中長期建議

主辦機關：交通部

協辦機關：經濟部、財政部、各縣市政府

有關運輸需求管理措施之小汽車持有總量管制、買車自備停車位、取消路邊停車格位、擴大巷弄禁止停車區域、增加碳稅與石油稅等，雖為有效降低台灣二氧化碳排放之積極做法，但由於並非與建築物設施直接相關，且涉及政治、社會、經濟、交通等層面十分廣泛，有待相關主管機關進一步詳細研議。

附錄

附錄一：建築技術規則建築設計施工編第二章	55
附錄二：台北市土地使用分區管制規則	58
附錄三：停車場法	61
附錄四：都市計畫公共設施用地多目標使用方案	66
附錄五：台北市建築物附設停車空間繳納代金及管理使用辦法	76
附錄六：台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點	78
附錄七：高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點	79
附錄八：香港規劃標準與準則第八章內部運輸設施	81
附錄九：新加坡停車空間設置標準	95

附錄³⁵

附錄一：建築技術規則建築設計施工編第二章

第十四節 停車空間

第五十九條

建築物新建、改建、變更用途或增建部分，依都市計畫法令之規定，設置停車空間。其未規定者，依左表規定。但建築物變更用途後應附設之標準與原用途相同或較寬者，依本編中華民國八十二年三月一日修正發布施行前之停車空間規定。

類別	建築物用途	都市計畫內區域		都市計畫外區域	
		樓地板面積	設置標準	樓地板面積	設置標準
第一類	戲院、電影院、歌廳、國際觀光旅館、演藝場、集會堂、舞廳、夜總會、視聽伴唱遊藝場、遊藝場、酒家、展覽場、辦公室、金融業、市場、商場、餐廳、飲食店、店鋪、俱樂部、撞球場、理容業、公共浴室、旅遊及運輸業、攝影棚等類似用途建築物。	三〇〇平方公尺以下部分。	免設。	三〇〇平方公尺以下部分。	免設。
		超過三〇〇平方公尺部分。	每一五〇平方公尺設置一輛。	超過三〇〇平方公尺部分。	每二五〇平方公尺設置一輛。
第二類	住宅、集合住宅等居住用途建築物。	五〇〇平方公尺以下部分。	免設。	五〇〇平方公尺以下部分。	免設。
		超過五〇〇平方公尺部分。	每一五〇平方公尺設置一輛。	超過五〇〇平方公尺部分。	每三〇〇平方公尺設置一輛。
第三類	旅館、招待所、博物館、科學館、歷史文物館、資料館、美術館、圖書館、陳列館、水族館、音樂廳、文康活動中心、醫院、殯儀館、體育設施、宗教設施、福利設施等類似用途建築物。	五〇〇平方公尺以下部分。	免設。	五〇〇平方公尺以下部分。	免設。
		超過五〇〇平方公尺部分。	每二〇〇平方公尺設置一輛。	超過五〇〇平方公尺部分。	每三五〇平方公尺設置一輛。
第四類	倉庫、學校、幼稚園、托兒所、車輛修配保管、補習班、屠宰場、工廠等類似用途建築物。	五〇〇平方公尺以下部分。	免設。	五〇〇平方公尺以下部分。	免設。
		超過五〇〇平方公尺部分。	每二五〇平方公尺設置一輛。	超過五〇〇平方公尺部分。	每三五〇平方公尺設置一輛。
第五類	前四類以外建築物，由內政部視實際情形另定之。				

³⁵ 本研究節錄國內停車相關法規條文於附錄，並加列香港與新加坡等與我國運輸環境類似國家與地區之停車設置標準，俾利其他相關研究參考。

說明：

(一)表列總樓地板面積之計算，不包括室內停車空間面積、法定防空避難設備面積、騎樓或門廊、外廊等無牆壁之面積，及機械房、變電室、蓄水池、屋頂突出物等類似用途部分。

(二)第二類所列停車空間之數量為最低設置標準，實施容積管制地區起造人得依實際需要增設至每一居住單元一輛。

(三)同一幢建築物內供二類以上用途使用者，其設置標準分別依表列規定計算附設之，唯其免設部分應擇一適用。其中一類未達該設置標準時，應將各類樓地板面積合併計算依較高標準附設之。

(四)國際觀光旅館應於基地地面層或法定空地上按其客房數每滿五十間設置一輛大客車停車位，每設置一輛大客車停車位減設右表三輛停車位。

(五)都市計畫內區域屬本表第一類或第三類用途之公有建築物，其建築基地達一千五百平方公尺者，應按表列規定加倍附設停車空間。

(六)依本表計算設置停車空間數量未達整數時，其零數應設置一輛。

第五十九條之一

停車空間之設置，依左列規定：

一、停車空間應設置在同一基地內。但二宗以上在同一街廓或相鄰街廓之基地同時請領建照者，得經起造人之同意，將停車空間集中留設。

二、停車空間之汽車出入口應銜接道路，地下室停車空間之汽車坡道出入口並應留設深度二公尺以上之緩衝車道。其坡道出入口鄰接騎樓（人行道）者，應留設之緩衝車道自該騎樓（人行道）內側境界線起退讓。

三、停車空間部分或全部設置於建築物各層時，於各該層應集中設置，並以分間牆區劃用途，其設置於屋頂平台者，應依本編第九十九條之規定。

四、停車空間設於法定空地時，應規劃車道，使車輛能順暢進出。

五、附設停車空間超過三〇輛者，應依本編第一百三十六條至第一百三十九條之規定設置之。

第五十九條之二

為鼓勵建築物增設停車空間，提供公眾停車使用，有關建築物之樓層數、高度、樓地板面積之核計標準或其他限制事項，直轄市、縣（市）建築機關得另定鼓勵要點，報經中央主管建築機關核定實施。

第六十條

停車空間及其應留設供汽車進出用之車道，規定如左：

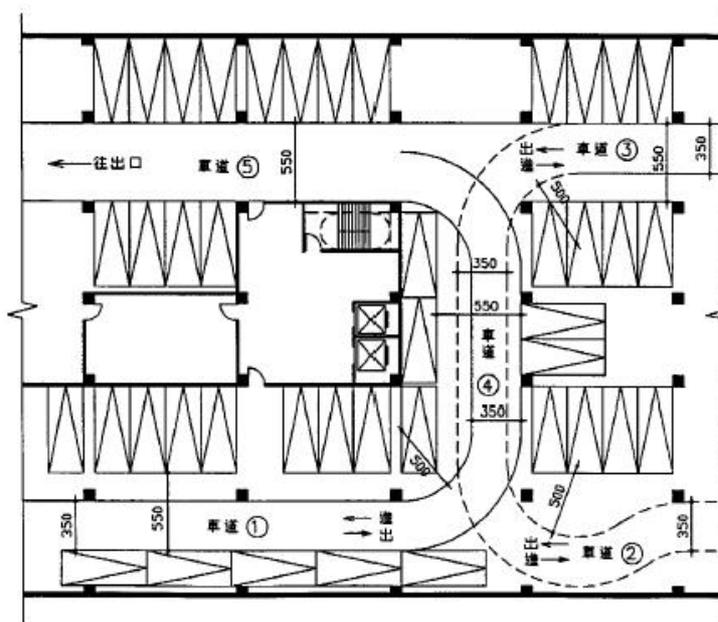
一、每輛停車位為寬二·五公尺，長六公尺；大型客車每輛停車位為寬四公尺，長十二公尺。但設置於室內之停車位，其二分之一車位數，每輛停車位寬度及長度各寬減二十五公分。

二、機械停車設備每輛為寬二·二公尺，長五·五公尺及淨高一·八公尺。

三、基地面積在一、五〇〇平方公尺以上者，其設於地面層以外樓層之停車空間應設汽車車道（坡道）。其供雙向通行且車道服務車位數未達五十輛者，得為單車道寬度；五十輛以上者，自第五十輛車位至汽車進出口及汽車進出口至道路間之通路寬度，應為雙車道寬度。

四、實施容積管制地區，每輛停車空間（不含機械式停車空間）換算容積之樓地板面積，最大不得超過四十平方公尺。

前項機械停車設備之規範，由內政部另定之。



1. 車道①、②、③ 車位數均未達五十輛，車道得為單車道寬度。
2. 車道①、②、④ 合計車位數未達五十輛，車道④得為單車道寬度。
3. 主要車道⑤服務之車位數為車道①、②、③、④之合計達五十輛以上，應為雙車道寬度。

第60條 圖60

第六十一條 車道之寬度、坡度及曲線半徑應依左列規定：

一、車道之寬度：

- (一)單車道寬度應為三·五公尺以上。
- (二)雙車道寬度應為五·五公尺以上。
- (三)停車位角度超過六十度者，其前方車道之寬度應為五·五公尺以上。

二、車道坡度不得超過一比六，其表面應用粗面或其他不滑之材料。

三、車道之內側曲線半徑應為五·〇公尺以上。

第六十二條 停車空間之構造應依左列規定：

一、停車空間及出入車道應有適當之鋪築。

二、停車空間設置戶外空氣之窗戶或開口，其有效通風面積不得小於該層樓地板面積百分之五或依規定設置機械通風設備。

三、供停車空間之樓層淨高，不得小於二·一公尺。

附錄二：台北市土地使用分區管制規則

第十二之一章 停車空間、裝卸位

第八十六條之一 建築物新建、改建、變更用途或增建部分應依都市計畫規定設置停車空間，都市計畫未規定者，依左表規定。但基地面積達一〇〇〇平方公尺以上之公有建築物之停車空間應依左表規定加倍留設。

	建築物用途	建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設小汽車位數	應附設機車位數
第一類	第一組：獨立、雙併住宅		每滿一〇〇平方公尺 設置一輛	每滿一〇〇平方公尺 設置一輛
第二類	第二組：多戶住宅		每滿一二〇平方公尺 設置一輛	每滿五〇平方公尺 設置一輛
第三類	第七組：醫療保健服務業	(一) 二、〇〇〇以下部分	每滿一〇〇平方公尺 設置一輛	每滿一〇〇平方公尺 設置一輛
	第十七組：日常用品零售業	(二) 超過二、〇〇〇未滿四、〇〇〇之部分	每滿一五〇平方公尺 設置一輛	
	第十九組：一般零售業甲組	(三) 四、〇〇〇以上未滿一〇、〇〇〇之部分	每滿二〇〇平方公尺 設置一輛	
	第二十組：一般零售業乙組(日用百貨除外)			
	第二十一組：飲食業 第二十四組：特種零售業甲組 第二十五組：特種零售業乙組	(四) 一〇、〇〇〇以上之部分	每滿二五〇平方公尺 設置一輛	
第四類	第十六組：文康設施 第十八組：零售市場 第二十組：一般零售業乙組之日用百貨	(一) 四、〇〇〇以下部分	每滿一〇〇平方公尺 設置一輛	每滿三五平方公尺 設置一輛
	第二十二組：餐飲業 第二十六組：日常服務業 第二十七組：一般服務業	(二) 超過四、〇〇〇未滿一〇、〇〇〇之部分	每滿一二〇平方公尺 設置一輛	
	第三十二組：娛樂服務業 第三十三組：健身服務業 第三十四組：特種服務業	(三) 一〇、〇〇〇以上之部分	每滿一五〇平方公尺 設置一輛	
第五類	第十三組：公務機關 第十四組：人民團體	(一) 二、〇〇〇以下部分	每滿一〇〇平方公尺 設置一輛	每滿七〇平方公尺 設置一輛
	第二十八組：一般事務所 第二十九組：自由職業事務所	(二) 超過二、〇〇〇未滿四、〇〇〇之部分	每滿一五〇平方公尺 設置一輛	
	第三十組：金融保險業 第三十七組：旅遊及運輸服務業	(三) 四、〇〇〇以上未滿一〇、〇〇〇之部分	每滿二〇〇平方公尺 設置一輛	
		(四) 一〇、〇〇〇以上之部分	每滿二五〇平方公尺 設置一輛	

第六類	第四十一組：一般旅館業	(一) 二、〇〇〇以下之部分	每滿一〇〇平方公尺設置一輛	每滿一〇〇平方公尺設置一輛
	第四十二組：國際觀光旅館業	(二) 超過二、〇〇〇未滿四、〇〇〇之部分	每滿一二〇平方公尺設置一輛	
		(三) 四、〇〇〇以上未滿一〇、〇〇〇之部分	每滿一五〇平方公尺設置一輛	
		(四) 一〇、〇〇〇以上之部分	每滿二〇〇平方公尺設置一輛	
第七類	其他各類	(一) 二、〇〇〇以下之部分	每滿一五〇平方公尺設置一輛	每滿五〇平方公尺 設置一輛（國小、國中減半設置。專科以上學校加倍設置。）
		(二) 超過二、〇〇〇未滿四、〇〇〇之部分	每滿二〇〇平方公尺設置一輛	
		(三) 四、〇〇〇以上未滿一〇、〇〇〇之部分	每滿二五〇平方公尺設置一輛	
		(四) 一〇、〇〇〇以上之部分	每滿三〇〇平方公尺設置一輛	
<p>說明：</p> <p>一、總樓地板面積之計算，不包括室內停車空間面積、法定防空避難設備面積、騎樓或門廊、外廊等無牆壁之面積及機械房、變電室、蓄水池、屋頂突出物、保齡球館之球道等類似用途部分。</p> <p>二、同一幢建築物內供二類以上用途使用時，其設置基準分別依右表規定計算予以累加後合併計算。</p> <p>三、停車空間之汽車出入口車道，如情況許可應位於側街，並應距最近之交叉口至少在三十公尺以上。</p> <p>四、國際觀光旅館應於基地地面層或法定空地上按其客房數每滿四十間設置一輛大型客車停車位。每設一輛大型客車停車位，減設右表三輛停車位。</p> <p>五、機車停車位需長二·二公尺以上，寬〇·九公尺以上。</p> <p>六、已設置之法定機車停車位無實際使用需求時，得申請將該部分改置為汽車停車位。</p> <p>七、其餘未規定者，依建築技術規則有關規定辦理。</p>				

第八十六條之二 建築物新建、改建、變更用途或增建部分，依左表規定設置裝卸位：

土地及建築物使用組別	總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸位數	備註
第七組：醫療保健服務業	二、〇〇〇以下	免設	一、每滿十個裝卸位應於其中設置一個大貨車裝卸位。 二、最小裝卸位尺度：小貨車裝卸位長六公尺，寬二·五公尺，淨高二·七公尺。 大貨車裝卸位長十三公尺，寬四公尺，淨高四·二公尺。 三、同一基地內供「土地及建築物使用組別欄」二欄以上使用者，其設置基準應分別就各該欄表列規定計算後（零數均應計入）予以累加後合併計算。
第八組：社會福利設施	超過二、〇〇〇未滿五、〇〇〇	一	
第九組：社區通訊設施		二	
第十組：社區安全設施	五、〇〇〇以上未滿一〇、〇〇〇		
第十二組：公用事業設施			
第十三組：公務機關	三		
第十五組：社教設施		二〇、〇〇〇以上	
第十六組：文康設施			
第二十八組：一般事務所			
第二十九組：自由職業事務所			
第三十組：金融保險業			
第三十七組：旅遊及運輸服務業			
第四十一組：一般旅館業			
第四十二組：國際觀光旅館業			
第四十四組：宗祠及宗教建築			

第十七組：日常用品零售業	一、〇〇〇以下	免設	四、如經檢討單欄之樓地板面積雖屬免設，但鑑於裝卸位仍有實際之需求，故應以各欄樓地板面積之和，依較高標準計算。
第十九組：一般零售業甲組	超過一、〇〇〇未滿二、〇〇〇	一	
第二十組：一般零售業乙組	二、〇〇〇以上未滿四、〇〇〇	二	
第二十一組：飲食業	四、〇〇〇以上未滿六、〇〇〇	三	
第二十二組：餐飲業	六、〇〇〇以上	每增加六、〇〇〇平方公尺增設一個	
第二十四組：特種零售業甲組	五〇〇以下	一	
第二十五組：特種零售業乙組	超過五〇〇未滿一、〇〇〇	二	
第二十六組：日常服務業	一、〇〇〇以上未滿二、〇〇〇	三	
第二十七組：一般服務業	二、〇〇〇以上	每增加二、〇〇〇平方公尺增設一個	
第三十四組：特種服務業	五〇〇以下	一	
第十八組：零售市場	超過五〇〇未滿二、〇〇〇	二	
	二、〇〇〇以上未滿四、〇〇〇	三	
	四、〇〇〇以上	每增加四、〇〇〇平方公尺增設一個	
	五〇〇以下	一	
第三十一組：修理服務業	超過五〇〇未滿二、〇〇〇	二	
第三十五組：駕駛訓練場	二、〇〇〇以上未滿四、〇〇〇	三	
第三十八組：倉儲業	四、〇〇〇以上	每增加四、〇〇〇平方公尺增設一個	
第三十九組：一般批發業	五〇〇以下	一	
第四十組：農產品批發業	超過五〇〇未滿一、〇〇〇	二	
第四十六組：施工機料及廢料堆置或處理	一、〇〇〇以上	每增加一、〇〇〇平方公尺增設一個	
第四十七組：容易妨害衛生之設施甲組	二、〇〇〇以上未滿四、〇〇〇	三	
第四十八組：容易妨害衛生之設施乙組	四、〇〇〇以上	每增加四、〇〇〇平方公尺增設一個	
第五十一組：公害最輕微之工業	五〇〇以下	一	
第五十二組：公害較輕微之工業	超過五〇〇未滿一、〇〇〇	二	
第五十三組：公害輕微之工業	一、〇〇〇以上	每增加一、〇〇〇平方公尺增設一個	
第五十四組：公害較重之工業	二、〇〇〇以上未滿四、〇〇〇	三	
第五十五組：公害嚴重之工業	四、〇〇〇以上	每增加四、〇〇〇平方公尺增設一個	
第五十六組：危險性工業	五〇〇以下	一	
第三十六組：殮葬服務業	超過五〇〇未滿一、〇〇〇	二	
第三十二組：娛樂服務業	一、〇〇〇以上	每增加一、〇〇〇平方公尺增設一個	
	一、〇〇〇以下	免設	
	超過一、〇〇〇未滿四、〇〇〇	一	
	四、〇〇〇以上未滿一〇、〇〇〇	二	
第三十三組：健身服務業	一〇、〇〇〇以上	每增加一〇、〇〇〇平方公尺增設一個	

附錄三：停車場法

第一章總則

第 1 條 為加強停車場之規劃、設置、經營、管理及獎助，以增進交通流暢，改善交通秩序，特制定本法。本法未規定者，適用其他法律之規定。

第 2 條 本法所用名詞定義如左：

- 一 停車場：指依法令設置供車輛停放之場所。
- 二 路邊停車場：指以道路部分路面劃設，供公眾停放車輛之場所。
- 三 路外停車場：指在道路之路面外，以平面式、立體式、機械式或塔臺式等所設，供停放車輛之場所。
- 四 都市計畫停車場：指依都市計畫法令所劃設公共停車場用地興闢後，供作公眾停放車輛之場所。
- 五 建築附設停車空間：指建築物依建築法令規定，應附設專供車輛停放之空間。
- 六 停車場經營業：指經主管機關發給停車場登記證，經營路外公共停車場之事業。

第 3 條 本法所稱主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。

第 4 條 地方主管機關為籌措停車場興建、營運資金及獎助民營路外公共停車場，以提升其經營服務水準，得由左列各款籌措專款，依有關規定設置停車場作業基金：

- 一 地方政府之一般財源。
- 二 上級政府補助。
- 三 汽車燃料使用費部分收入。
- 四 交通違規停車罰鍰收入。
- 五 路邊及公有路外公共停車場之停車費收入。
- 六 違規停車之移置費及保管費收入。
- 七 民間機構繳交之權利金及租金收入。
- 八 依建築法第一百零二條之一規定，建築物附設停車空間繳納代金收入。
- 九 公有停車場經營附屬事業收入。
 - 一〇 基金之孳息收入。
 - 一一 其他收入。

前項停車場作業基金，得設置基金管理委員會，辦理其收支保管及運用事項；其收支保管及運用辦法，由地方主管機關定之。

第 5 條 （刪除）

第 5-1 條 第四條停車場作業基金用途如左：

- 一 政府規劃及興建公有停車場支出。
- 二 公有停車場之設備擴充及改良支出。
- 三 公有停車場維護管理費支出。
- 四 獎助民間機構興建及營運路外公共停車場部分支出。
- 五 違規車輛拖吊業務費用支出。
- 六 取締違規停車之部分支出。
- 七 公有停車場稅費支出。
- 八 停車場作業基金管理委員會支出。
- 九 有關改善停車設施管理支出。
 - 一〇 停車場經營管理事項之投資。
 - 一一 其他經主管機關核准支出。

第 6 條 公共停車場由民間投資興建者，政府應予以獎助。

第 7 條 都市計畫範圍內已劃設或興建之市場、公園、綠地、廣場、學校、高架道路、加油站、道路、車站、體育場、變電所、污水處理設施、截流站及抽

水站、焚化場、兒童遊樂場及其他可利用公共設施之地下或地上層，應予以整體規劃及不破壞整體設施為主，並得以多目標使用方式，附建停車場；相鄰之公共設施及民間建築物得合併規劃興建之。

第 8 條 都市計畫公共停車場用地，除作停車場使用外，並得作立體多目標使用或供作公共運輸與自用車輛間運輸轉換之接駁用地使用。

第 9 條 直轄市或縣（市）主管機關應視地區停車需求，核准左列公、私有建築物新建或改建時，投資增設停車空間，開放供公眾使用，不受建築法令有關高度及容積率之限制：

- 一 國民住宅及社區之建築。
- 二 政府機關、學校或公私事業機構之建築。
- 三 市場、購物中心、娛樂場所之建築。
- 四 市中心區高樓建築。

前項建築物高度及容積率等之放寬計算，由直轄市或縣（市）政府定之。

第 10 條 為配合都市發展及交通運輸系統建設需要，地方政府於擬定或變更都市計畫時，應劃設或增設停車場用地。

前項用地之劃設或增設，地方政府於擬定或變更都市計畫時，應劃設或增設停車場用地。

第 11 條 都市計畫範圍內之公、私有空地，其土地所有人、土地管理機關、承租人、地上權人得擬具臨時路外停車場設置計畫，載明其設置地點、方式、面積及停車種類、使用期限及使用管理事項，並檢具土地權利證明文件，申請當地主管機關會商都市計畫主管機關及有關機關核准後，設置平面式、立體式、機械式或塔臺式臨時路外停車場；在核定使用期間，不受都市計畫法令土地使用分區管制有關區位、用途、建蔽率、容積率、建築高度等相關限制。但臨時路外停車場設置於住宅區者，應符合住宅區建蔽率、容積率及建築高度之規定。

前項申請設置臨時路外停車場之程序、使用期限、區位、用途、建蔽率、容積率、建築高度、景觀維護、審核基準及其他應遵行事項之辦法，由交通部會商內政部等有關機關定之。

第一項所稱空地，係指非法定空地而無地上物或經依建築管理法令規定拆除地上物之土地。

第二章路邊停車場

第 12 條 地方主管機關為因應停車之需要，得視道路交通狀況，設置路邊停車場，並得向使用者收取停車費。

依前項設置之路邊停車場，應隨路外停車場之增設或道路交通之密集狀況予以檢討廢止或在交通尖峰時段限制停車，以維道路原有之功能。

第 13 條 地方主管機關應於路邊停車場開放使用前，將設置地點、停車種類、收費時間、收費方式、費率及其他規定事項公告週知。變更及廢止時，亦同。

第 14 條 路邊停車場之費率，應依第三十一條規定定之；其停車費得以計時或計次方式收取，並得視地區交通狀況，採累進方式收費或限制停車時間。

第 15 條 地方主管機關為整頓交通及停車秩序，維護住宅區公共安全，得以標示禁止停車或劃設停車位等方式全面整理巷道。

第三章路外停車場

第 16 條 都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地經核准徵收或撥用後，除由主管機關或鄉（鎮、市）公所興建停車場自營外，並得依左列方式公告徵求民間辦理，不受土地法第二百零八條、第二百零九條、都市計畫法第五十二條及國有財產法第二十八條之限制：

- 一 主管機關或鄉（鎮、市）公所興建完成後租與民間經營。
- 二 主管機關或鄉（鎮、市）公所將土地出租民間興建經營。
- 三 主管機關或鄉（鎮、市）公所與民間合資興建經營。

前項由民間使用都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地投資興建之停車場建築物及設施，投資人得使用之年限，由投資人與主管機關或鄉（鎮、市）公所按其投資金額與獲益報酬約

定，報請上級主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。
依第一項第二款及第三款投資興建之停車場建築物及設施，於使用年限屆滿後，應無償歸屬於該管主管機關或鄉（鎮、市）公所所有，並由主管機關或鄉（鎮、市）公所單獨囑託登記機關辦理所有權移轉登記為國有、直轄市有、縣（市）有或鄉（鎮、市）有，投資人不得異議。投資人在約定使用期間屆滿前，就其所有權或地上權為移轉或設定負擔時，應經該管主管機關或鄉（鎮、市）公所同意。

[第 16-1 條](#) 本法修正施行前已核准徵收或撥用之都市計畫停車場用地或依規定得以多目標使用方式附建停車場之公共設施用地，適用前條規定。

[第 17 條](#) 公有路外公共停車場之費率，應依第三十一條規定定之；其停車費以計時收取為原則，並得採月票方式收費；其位於市中心區或商業區者，得採計時累進方式收費。

民營路外公共停車場之收費標準與收費方式，由停車場經營業擬定，報請直轄市或縣（市）主管機關備查。

[第 18 條](#) 路外公共停車場附近地區之道路，主管機關應視需要劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限。

[第 19 條](#) 建築物依建築法令附設停車空間不敷當地實際需要者，應由直轄市、縣（市）主管機關會同都市計畫主管機關擬定其增設標準及設置條件，納入該都市計畫內定之。

前項已附設停車空間之建築物或未附設停車空間之舊建築物，主管機關應視其實際需要，於增建或用途變更時，協商有關機關責成增設或附設停車空間。

[第 20 條](#) 在交通密集地區，供公眾使用之建築物，達一定規模足以產生大量停車需求時，得先由地方主管機關會同當地主管建築機關及都市計畫主管機關公告，列為應實施交通影響評估之建築物。

新建或改建前項應實施交通影響評估之建築物，起造人應依建築法令先申請預為審查。

起造人依前項規定申請預為審查時，主管建築機關應交由地方主管機關先進行交通影響評估，就有關停車空間需求、停車場出入口動線及其他要求等事項，詳為審核。

建築物交通影響評估準則，由交通部會同內政部定之。

[第 21 條](#) 建築物附建之防空避難設備，其標準符合停車使用者，以兼作停車空間使用為限。

[第 22 條](#) 私有建築物附設之停車空間，得供公眾收費停車使用。

公有建築物，應附設停車空間，得於業務需要之外，開放供公眾收費停車使用。

[第 23 條](#) 汽車運輸業、買賣業、修理業、洗車業及其他與汽車服務有關之行業，應設置其業務必要之停車場。停車場之設置規定，由直轄市或縣（市）各該行業之主管機關定之。

第四章經營與管理

[第 24 條](#) 依第十六條及第十六條之一規定投資興建之都市計畫停車場，或公共設施用地依規定得以多目標使用方式附建之停車場，或投資興建可供五十輛以上小型汽車停放之路外公共停車場者，應備具有關文件，並敘明停車場出入口、車輛動線及安全設施之規劃等，向地方主管機關申請核准後，再向主管建築機關申請建築執照；其申請書件由地方主管機關定之。

[第 25 條](#) 前條都市計畫停車場或路外公共停車場應於開放使用前，由負責人訂定管理規範，向地方主管機關報請核備，領得停車場登記證後，始得依法營業。

前項管理規範，其有關營業時間及收費標準事項，並應公告之。如有變更，亦應報請地方主管機關核備。

[第 26 條](#) 路外公共停車場可供車輛停放使用未達五十個小型車位或建築物附設之停車空間，開放供公眾停車收費使用者，其負責人得逕依前條之規定訂定管

理規範，向地方主管機關報請核備，領得停車場登記證後，始得依法營業。

[第 27 條](#) 停車場經營業應依規定於路外公共停車場設置標誌、號誌、劃設車輛停放線及指向線，並應於出入口或其他適當處所標示停車費率及管理事項。

[第 28 條](#) 已登記之路外公共停車場變更組織、名稱、停止全部或部分營業或歇業時，應於一個月前報請地方主管機關備查；復業時，亦同。

[第 29 條](#) 公有路外停車場，得委託民間經營；其委託經營辦法，由直轄市或縣（市）政府定之，並報請上級主管機關備查。

[第 30 條](#) 直轄市、縣（市）主管機關為停車場之規劃興建、營運管理及停車違規之稽查，應指定專責單位辦理。

[第 31 條](#) 路邊停車場及公有路外公共停車場之收費，應依區域、流量、時段之不同，訂定差別費率。
前項費率標準，由地方主管機關依計算公式定之，其計算公式應送請地方議會審議。

[第 32 條](#) 汽車駕駛人於公共停車場，應依規劃之位置停放車輛，如有任意停放致妨礙其他車輛行進或停放者，主管機關、警察機關或停車場經營業得逕行將該車輛移置至適當處所。

[第 32-1 條](#) 停車場經營業經參加直轄市、縣（市）主管機關公開程序取得拖吊業經營資格者，得申請於其停車場四周一定區域範圍內，經營違規停車拖吊業務。

前項停車場經營業於實施違規停車拖吊業務時，應向直轄市、縣（市）主管機關申請指派依法令執行交通稽查任務人員或交通助理人員於依法舉發違規停車後，由停車場經營業將該違規車輛拖吊及移置於經直轄市、縣（市）主管機關指定之處所，並向汽車所有人收取所需之移置費及保管費。前二項停車場經營業應具備之資格條件、各項申請程序、實施拖吊、移置方式與區域範圍、收取費用及其他應遵行事項之辦法，由直轄市、縣（市）主管機關定之。

[第 33 條](#) 直轄市或縣（市）主管機關為執行本法之規定，得責令停車場經營業提出業務有關資料或報告，並得檢查其停車場之設施或業務有關之事項。

第五章獎助與處罰

[第 34 條](#) 主管機關為鼓勵民間興建公共停車場，應就停車場用地取得、資金融通、稅捐減免、規劃設計技術、公共設施配合等予以獎助或協助；其獎助措施，另以法律定之。

[第 35 條](#) 違反依第十一條第一項規定所核准之臨時路外停車場設置計畫，經主管機關通知限期改善而屆期不改善者，處負責人新臺幣三千元以上三萬元以下罰鍰；其情節重大者，並廢止其核准。

[第 36 條](#) 停車場經營業因變更停車場之構造與設備致不符規定者，除依建築法處罰外，其情節重大者，主管機關並得定期停止其營業之一部或全部或廢止其停車場登記證。

[第 37 條](#) 違反第十七條第二項、第二十五條或第二十六條規定者，處負責人新臺幣三千元以上一萬五千元以下罰鍰，並責令限期改正；屆期不改正者，得定期停止其營業之一部或全部或廢止其停車場登記證。

[第 38 條](#) 違反第二十七條路外公共停車場標示設施之規定，經通知限期改善，逾期不改善或複查不合規定者，處負責人新台幣九千元以下罰鍰；經處罰後仍不改善，處三十日以下之停業處分。

[第 39 條](#) 違反第二十八條之規定者，處負責人新台幣九千元以下罰鍰。

[第 39-1 條](#) 停車場經營業有下列情形之一者，處負責人新臺幣一萬元以上三萬元以下罰鍰，並責令限期改正；屆期不改正者，定期停止其營業之一部或全部或廢止其停車場登記證：

一 未依第三十二條之一第一項或第二項規定申請核准或指派，擅自經營違規停車拖吊業務者。

二 經營違規停車拖吊業務之實施拖吊、移置方式、區域範圍、收取費用或其他應遵行事項，違反依第三十二條之一第三項所定之辦法者。

[第 40 條](#) 違反第三十三條之規定拒絕檢查或提供資料或報告者，處負責人新台幣六千元以下罰鍰。

[第 41 條](#) 本法所定之罰鍰，由該管主管機關處罰；經通知而逾期不繳納者，移送法院強制執行。

第六章附則

[第 42 條](#) 在本法施行前已設置之路外公共停車場，應於本法公布施行後一年內辦妥停車場登記；逾期不為登記者，依第三十七條之規定處罰。

[第 43 條](#) 依本法規定核發之證照，得徵收證照費；其費額由交通部定之。

[第 44 條](#) 本法自公布日施行。

附錄四：都市計畫公共設施用地多目標使用方案

行政院六十七年八月二十八日台六十七內字第七七八七號函頒
行政院七十年十月三十日台七十內字第一五六一三號函修正
行政院七十一年十二月十八日台七十一內字第二一六七四號函修正
行政院七十二年十月六日台七十二內字第一七九八五號函修正
行政院七十九年二月二十四日台七十九內字第三五九一號函修正
行政院八十年十一月二十七日台八十內字第三七五七七號函修正
行政院八十一年十二月二十四日台八十一內字第四三〇八九號函修正
行政院八十四年一月十日台八十四內字第〇〇九六一號函修正
行政院八十六年十月六日台八十六內字第三八一八一號函修正
行政院八十九年八月二日台八十九內字第二二九二七號函修正

一、為加速都市計畫公共設施用地之建設，鼓勵民間投資興建使用，促進公共設施用地作多目標使用，以發展都市建設，特訂定本方案。

二、已開闢完成之公共設施用地，不得作為多目標使用。但高架道路、道路、車站、停車場等用地或具下列條件之一者，不在此限：

1. 補充該地區其他公共設施用地不足。

2. 辦理都市更新所需。

3. 辦理市場、加油站、變電所舊有建築物改建。

4. 因公共安全顧慮或為改善景觀，需更新整建。

公共設施用地得作捷運系統、上下水道系統設施使用，不受前項之限制。

三、公共設施用地作多目標使用時，應不得影響原規劃設置公共設施之機能，並應注意維護景觀、公共安全、衛生及交通順暢；在直轄市應經直轄市政府核定，在縣（市）及鄉（鎮、市）應經縣（市）政府核定。

四、私人或團體投資興辦之公共設施用地作多目標使用時，除依本方案之規定外，並應依省（市）獎勵興辦公共設施辦法及其他目的事業主管機關訂定之相關獎勵法規規定辦理。

私人或團體投資興辦公共設施用地作多目標使用，其所需用地得依都市計畫法第五十三條規定辦理。

五、直轄市、縣（市）政府、鄉（鎮、市）公所或各該公用事業機構興辦或私人團體依本方案投資興辦公共設施用地作多目標使用者，以同時整體闢建完成為原則，但必要時得整體規劃分期分區闢建；其土地及地上改良物權利之取得與建築物之建造、使用，應依都市計畫法、土地法、建築法及其他相關法令規定辦理。

六、政府徵收公共設施保留地作多目標使用時，應先循都市計畫變更途徑，增列使用項目後辦理。但都市計畫書圖已敘明得依本方案辦理或公共設施用地多目標作停車場使用時，不在此限。

非以徵收方式取得之公共設施保留地，其作多目標使用時，得免再循都市計畫變更途徑增列使用項目。

第二點已開闢完成之公共設施用地作多目標使用時，得免再循都市計畫變更途徑增列使用項目。

七、相鄰之公共設施用地，以多目標使用方式興建地下或地上層停車場者，得合併規劃興建。

公園用地、道路用地地下以多目標使用方式興建商場及超級市場者亦同。

八、公共設施用地面積在〇·〇五公頃以上者，得兼作機車停車場使用。

九、公共設施用地多目標作商場、百貨商場或商店街使用時，其樓地板面積不得超過一、〇〇〇平方公尺。

車站、體育場、市場及政府整體規劃開闢者，得不受前項之限制，但應附具交通衝擊評估，一併報核。

十、公共設施用地得同時作立體及平面多目標使用。

十一、公共設施用地多目標使用之類別、項目及其各應具備之條件，規定如下：

(甲) 立體多目標使用

(甲) 立體多目標使用			
公共設施類別	使用項目	准許條件	說明
一、市場	1.三樓以上住宅使用。	1.零售市場用地，且其經營型態應為超級市場。 2.市場用地面積○·一公頃以上。 3.面臨道路寬度十公尺以上，不足者應自建築線退縮補足十公尺寬度後建築，其退縮地不計入法定空地面積，但得計算建築容積，並另設專用出入口、樓梯、通道及停車空間，以與市場使用部份區隔。 4.市場用地為公有者，得依法撥用，其為私有者應依協議收購方式取得，如由私人團體投資興建，得依法租用公有土地。	1.零售市場用地三樓以上興建住宅，可解決住宅供應不足，一方面亦可提高私人投資興建市場之意願。 2.面臨道路寬度及專用出入之限制，係為顧及使用戶及市場出入之方便，與交通之流暢。 3.市場用地依本方案作第1項使用者，其三樓以上不得兼作第2項第(2)款之使用。 4.零售市場用地在省屬地區，得於二樓以上興建住宅。 5.市場用地依本方案作第1項使用時，如使用一樓作市場確已足數需用者，二樓得暫作第2項之使用，惟若必需使用二樓作市場使用時，應確實予以回復作市場使用。
	2.三樓以上作下列使用： (1)公共使用：醫療衛生設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構、社會福利設施、集會所、民眾活動中心。 (2)商業使用。	1.零售市場用地。 2.面臨道路寬度十公尺以上，不足者應自建築線退縮補足十公尺寬度後建築，其退縮地不計入法定空地面積，但得計算建築容積，並另設專用出入口、樓梯、通道。 3.市場用地三樓以上作第(1)款之使用，得依法徵收，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目，作第(2)款使用者，須依協議收購方式取得。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。	1.公共使用包括：醫療衛生設施：以醫療機構、護理機構、醫事檢驗所、物理治療所、職能治療所為限。 社區通信設施：以郵政支局、代辦所、電信支局、無線設備及機房、辦事處為限。 社區安全設施：以消防隊、警察分局、派出所為限。 公用事業服務所：以自來水、電力、公共汽車、瓦斯（不包括儲存及販賣）為限。 公務機關辦公室：以各級行政機關、各級民意機關為限。 社會教育機構：以圖書館或圖書室、文物陳列室、紀念館、兒童及青少年育樂設施為限。 社會福利設施：以老人福利機構、身心障礙者福利機構、家庭福利機構、少年福利機構及兒童福利機構為限。 2.商業使用：在臺北市轄屬地區，按其毗鄰土地使用分區之使用管制規定辦理。 在省或高雄市轄屬地區，按

			<p>商業區之使用管制規定使用。但不得作為旅館、酒家（館）、茶室、咖啡廳、舞廳、夜總會、歌廳或其他類似營業場所使用。</p> <p>3.市場用地依本方案作第2項第(2)款使用者，其三樓以上不得兼作第1項之使用。</p> <p>4.市場用地在省屬地區，得於二樓以上作本第(2)項之使用。</p> <p>5.市場用地依本方案作第2項使用時，如使用一樓作市場確已足敷攤位需要者，二樓得暫作第2項之使用，惟若將來必需使用二樓作市場使用時，應確實予以回復作市場使用。</p>
	<p>3.三樓以上或地下作停車場使用，地下作資源回收站、變電所及其必要機電設施。</p>	<p>1.零售市場用地。</p> <p>2.市場用地面積○·一公頃以上。</p> <p>3.面臨道路寬度十公尺以上，並另設專用出入口、樓梯、通道。其四週道路如已闢建完成，並規劃有單行道系統，則准許面臨道路寬度為八公尺以上。</p> <p>4.市場用地作本項之使用，得依法徵收，除作停車場使用外，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目。如由私人或團體投資興建，得依法租用公用公有土地。</p>	<p>1.市場用地三樓以上或地下興建停車場可解決停車場供應不足之問題，並可提高私人投資興建市場意願。</p> <p>2.面臨道路寬度及專用出入口之限制，係為顧及使用戶及市場出入之方便與交通之流暢。</p> <p>3.市場地下作資源回收站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護有關法令實施管理。</p>
二、公園	<p>地下作下列使用：</p> <p>1.停車場。</p>	<p>1.面臨道路寬度八公尺以上，並另設專用出入口、通道。</p> <p>2.應有完善之通風及消防設備。</p> <p>3.公園用地作本項規定使用時，覆土深度應在二公尺以上。</p> <p>4.公園用地作本項之使用，得依法徵收。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p>	<p>都市計畫內停車場不敷使用，該公園地下准予興建停車場，以解決停車場不足之問題。</p>
	<p>2.兒童遊樂設施、運動康樂設施及其必需之附屬設施。</p>	<p>1.公園面積○·二公頃以上，並面臨兩條道路，其中一條需十公尺以上（如已規劃為單行道系統，則得為八公尺以上），另一條六公尺以上，並設專用出入口。</p> <p>2.應有完善之通風、消防及安全設備。</p> <p>3.公園用地作本項規定使用時，覆土深度應在二公尺以上。</p> <p>4.公園用地作兒童遊樂設施、游泳池及其必需之附屬設施使用，得依法徵收，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目。作運動康樂設施（游泳池除外）及其必需之附屬設施使用者，應依協議收購方式取得。如由私人或團體</p>	<p>1.面臨道路規定一條須十公尺以上，另一條六公尺以上，係為便利疏散，並策公共安全。</p> <p>2.運動康樂設施：以游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社為限。</p>

		投資興建，得依法租用公有土地。	
	3.興建自來水配水池及其加壓站、下水道幹支線系統、抽水站（含引水幹線）、揚水站、貯留池、沈砂池、截流站、污水處理設施、環境品質監測站所需機電設施、天然瓦斯整壓站、變電所、電信機房及必要機電設施、資源回收站、都市防災救災設施。	1.公園面積○·四公頃以上。 2.應有完善之通風、消防、安全設備及專用出入口通道。 3.公園用地作本項規定使用時，覆土深度應在二公尺以上。但作下水道幹支線系統使用時，因受地盤標高或下游幹線出口涵管底高程之限制，局部用地覆土深度經核准者，不在此限。 4.公園用地作本項之使用，得依法徵收，徵收計畫書內應敘明准許使用項目。	1.公園用地地下准予興建自來水配水池及必要機電設施，以解決配水池之設置，便利住戶用水之供應。 2.公園用地地下作上項規定使用，必須注意作好安全設施，並不得妨礙地面公園各項設施之機能。 3.公園地下作貯留池、截流站、污水處理設施及資源回收站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護有關法令管理。
	4.商場、超級市場。	1.公園面積○·四公頃以上，並面臨兩條道路，其中一條需十公尺以上，另一條六公尺以上，並設專用出入口。 2.應有完善之通風、消防及安全設備，並不得妨礙鄰近使用分區及影響附近地區交通。 3.公園用地作本項使用時，面積一公頃以下者，地下開挖面積不得逾百分之七十；面積一公頃以上者，其超過一公頃部分地下開挖面積不得逾百分之六十；覆土深度應在二公尺以上。 4.公園用地作本項使用時，不得逾地下二層樓，但供作停車場、變電室及防空避難設備使用，且其構造物建築在地下二層樓以下者，不在此限。 5.公園用地作本項規定使用時，不得超過總樓地板面積分之一。其停車空間不得少於建築技術規則所訂標準之二倍。 6.公園用地作本項使用時，除經政府整體規劃設置者外，以該公園用地五百公尺範圍內未規劃商業區者為限。 7.公園用地依本項使用者應依協議收購方式取得，如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。 8.商場使用性質，限日常用品零售業、一般零售業（不包括汽車、機車、自行車零件修理）、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所及便利商店。	1.公園用地地下准予興建商場、超級市場，可促進土地之充分利用，並提高民間投資興建公園之意願。 2.面臨道路寬度及專用出入口之限制，係為便利疏散並策公共安全，覆土深度二公尺以上，以利植生與地下逕流。 3.公園用地作多目標使用，規定其地下樓層數、開挖面積比例及一定距離範圍未規劃商業區之限制，乃係基於公益及公共安全及避免影響鄰近商業區發展，並維護原規劃設置公共設施之機能。 4.准許條件 8 所列舉之各類商場使用性質，其允許使用之行業類別，由直轄市、縣（市）政府定之。

<p>三、廣場</p>	<p>地下作下列使用： 1.停車場。 2.運動康樂設施。 3.變電所。 4.電信機房。 5.自來水配水池及其加壓站、下水道抽揚水站、截流站、污水處理設施及必要之機電設備。 6.商店街。 7.藝文展演場所及民眾活動中心。 8.資源回收站</p>	<p>1.廣場面積○·二公頃以上。但作停車場使用時不在此限。 2.面臨道路寬度八公尺以上，並另設專用出入口通道。 3.應有完善之通風、消防及安全設備。 4.作第6項使用時，限於車站前之廣場用地。 5.廣場用地地下作第1項、第3項、第4項、第5項、第7項或第8項使用得依法徵收。除作第1項使用外徵收計畫書內應敘明准許使用之項目。作第2項或第6項使用，須依協議收購方式取得；如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p>	<p>1.廣場地下設停車場，不受面積之限制，可解決附近停車問題。 2.廣場用地地下准予興建自來水配水池及必要機電設施，以解決自來水及下水道設施用地取得之困難。 3.廣場用地地下作上項規定使用，必須注意作好安全設施。 4.廣場用地地下作截流站、污水處理設施、資源回收站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護有關法令管理。 5.運動康樂設施之使用同「公園用地」之使用類別。</p>
<p>四、學校</p>	<p>除建築物頂樓得作電信天線使用外，地下作下列使用： 1.停車場。 2.自來水配水池及其加壓站、下水道抽揚水站及必要之機電設備。 3.電信機房、變電所及其必要機電設施。 4.資源回收站。</p>	<p>1.面臨道路寬度在八公尺以上，並另設專用出入口、通道。 2.應有完善之通風、消防及安全設備。 3.學校用地作上列各項之使用，得依法徵收。除作停車場使用外，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目。 4.停車場汽車出入口、通道應與學校人行出入口適當間隔。 5.作上列各項之使用時，應先徵得該管主管教育行政機關同意。</p>	<p>1.地下作停車場使用，俾利都市停車問題之解決。地下准予興建自來水配水池、加壓站、下水道抽揚水站、及必要機電設施，以解決配水池等之設置，維護下水道蒐集系統之良好水理，適應都市發展之需要。 2.地下作各項規定之使用，必須作好安全維護並不得妨礙地面設施之功能。並減低其對學校使用人員之妨礙。</p>
<p>五、高架道路</p>	<p>下層作下列使用： 1.公園。 2.停車場。 3.洗車業。 4.倉庫。 5.商場。 6.消防隊。 7.加油（氣）站。 8.警察派出所。 9.集會所、民眾活動中心。 10.抽水站。 11.天然瓦斯減壓站。 12.公車站務設施及調度站。 13.其他政府必要之機關。 14.變電所。 15.電信機房。 16.資源回收站。 17.自來水配水池及其加壓站。</p>	<p>1.各種鐵、公路架高路段下層。 2.不得妨礙交通，並應有完善之通風、消防、景觀、衛生及安全設備。 3.高架道路作上列各項之使用時，應先徵得該管道路管理機關同意。 4.商場使用性質，限日常用品零售業，一般零售業（不包括汽車零件修理），日常服務業（不包括洗染），一般事務所。</p>	<p>1.高架道路下作規定之使用，促進土地利用，但必須不妨礙交通。 2.准許條件5所列舉之各類商場使用性質，其允許使用之行業類別，由直轄市、縣（市）政府定之。</p>

<p>六、加油站</p>	<p>二樓以上作下列使用： 1.管理單位辦公處所及附屬設施。</p>	<p>1.加油站、加氣站二樓以上。 2.應另設專用出入口、樓梯、通道。 3.加油站用地作本項之使用，得依法徵收，徵收計畫書內應敘明准許使用項目。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p>	
	<p>2.停車場。</p>	<p>1.加油站、加氣站二樓以上。 2.面臨道路寬度十二公尺以上，並應另設專用出入口、樓梯、通道。 3.臨接道路長度不得小於三十公尺。但同時面臨兩條道路，且臨接長度達二十公尺以上者，不在此限。 4.加油站用地作本項使用，得依法徵收。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p>	<p>1.加油站上層作停車場，可紓解都市停車問題，強化土地利用。 2.為使停車與加油共用進出交通不致混亂或受阻，規定面臨道路寬度臨接長度等，以確保交通之流暢，功能之發揮。</p>
<p>七、停車場</p>	<p>1.管理單位辦公場所。 2.加油（氣）站。 3.無污染性之餐飲服務。 4.商場、超級市場。 5.電信、無線設備及機房。 6.洗車業、汽機車保養業、汽機車零件修理業。 7.變電所及其必要機電設施。 8.轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。 9.圖書館。 10.民眾活動中心。 11.運動康樂設施。 12.旅館。 13.地下興建下水道抽、揚水站、截流站、污水處理設施及必要之機電設施，地上興建管理室。 14.地下興建資源回收站。</p>	<p>1.作第2、3、4、8、11、12項使用時，其面臨道路寬度應在十二公尺以上，其餘不在此限。並另設專用出入口、樓梯、通道。 2.高度超過六層或十八公尺以上之立體停車場。但作第1、2、5、7、13項之使用者不在此限。 3.停車場用地作上述使用時，不得超過總樓地板面積之三分之一。 4.除作停車場使用外，僅作第1項、第5項、第7項、第8項、第9項、第10項、第13項、第14項之使用，得依法徵收，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目。但如屬該停車場之管理辦公場所者，得免受第六點規定之限制；作其他各項之使用時，應依協議收購方式取得，如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。 5.作第3、4、12項使用時，其停車空間，不得少於建築技術規則所定標準之二倍。 6.作第1項至第12項使用時，除加油（氣）站應於地面層設置外，得於地上及地下各樓層設置。 7.商場使用性質限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、自由職業事務所及金融分支機構。</p>	<p>1.為促進停車場用地之開闢，並強化土地之利用而增設，於各樓配設相關性質之服務設施。 2.停車場用地作立體多目標使用，規定其臨接道路寬度及其使用型態、樓地板面積比例等，乃在強化停車場用地之利用，並維護原規劃設置公共設施之機能。 3.停車場地下准予興建下水道抽、揚水站、截流站及必要之機電設施，以解決下水道蒐集系統之良好水理，適應都市發展之需要。 4.准許條件7所列舉之各類商場使用性質，其允許使用之行業類別，由直轄市、縣（市）政府定之。</p>

<p>八、道路</p>	<p>除上空作運輸索道外，地下作下列使用： 1.停車場。 2.商場或商店街。 3.防空避難室。 4.污水處理設施、資源回收站。 5.電信機房。</p>	<p>1.道路寬度二十公尺以上，並另設專用出入口、樓梯、通道。但與其他公共設施用地合併規劃興建地下停車場時，其道路寬度不在此限。 2.應有完善之通風、消防及安全設備。 3.道路用地作上列各項使用，應先徵得該管道路主管機關同意。 4.地下商場使用性質限於日常用品零售業、一般零售業（不包括汽車、機車、自行車零件修理）、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、社區通訊設施、公務機關、飲食業、餐飲業、一般服務業及無人銀行、自動櫃員機。</p>	<p>1.道路用地下准予興建地下商場或地下商店街及停車場。可以促進土地充分利用，並配合市政建設之發展需要。 2.准許條件 4 所列舉之各類商場使用性質，其允許使用之行業類別，由直轄市、縣（市）政府定之。</p>
<p>九、車站</p>	<p>1.停車場。 2.車站有關之辦公處所。 3.環境品質監測站、資源回收站。 4.電信、無線設備及機房。 5.變電所及其必要之機電設施。 6.調度站。 7.二樓以上除 1 至 6 項使用外，作下列使用： (1)百貨商場、商店街。 (2)餐飲服務。 (3)一般商業辦公處所。 (4)旅館、觀光旅館。 8.地下除 1 至 6 項使用外，作商場或商店街。</p>	<p>1.車站、鐵路（場、站設施使用部分）、捷運車站、轉運站、調度站用地。 2.面臨十二公尺以上之道路，並另設專用出入口、樓梯、通道。 3.應有完善之通風、消防及安全設備。 4.第 1 項至第 6 項可於地上或地下各樓層設置。 5.作第 7 項或第 8 項使用時不得超過總樓地板面積三分之二。 6.作第 7 項或第 8 項使用時，其停車空間不得少於建築技術規則所定標準之二倍。 7.作第 1 項至第 6 項使用時得依法徵收。作其他使用者須依協議收購方式取得。如由私人或團體投資興建者，得依法租用公有土地。 8.車站用地作上列各項使用，應先徵得該管車站主管機關同意；設置旅館應符合觀光主管機關所定之相關規定。 9.商場使用性質限於日常用品零售業、一般零售業（不包括汽車、機車、自行車、零件修理）、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、自由職業事務所及金融分支機構。</p>	<p>1.為解決停車場之不足增進土地之利用，車站用地闢建時准許於各樓配設相關性質之各項使用或設施。 2.規定其臨接道路寬度及其使用型態、樓地板面積比例等，旨在維護原規劃設置公共設施之機能。 3.准許條件 9 所列舉之各類商場使用性質，其允許使用之行業類別，由直轄市、縣（市）政府定之。</p>
<p>十、綠地</p>	<p>地下作下列使用： 1.停車場。 2.自來水配水池、下水道截流站、污水處理設施、資源回收站及必要之機電設施。 3.變電所及其必</p>	<p>1.作第 1 項使用者需面臨十二公尺以上之道路，並另設專用出入口、通道，其四週道路如已闢建完成，並規劃有單行道系統，則准許面臨道路寬度為十公尺以上。 2.應有完善之通風、消防及安全設備。 3.綠地用地作上列各項使用，得</p>	<p>1.綠地下准許作多目標使用，旨在促進土地利用，以適應都市發展之需要。 2.作第 1 項使用規定面臨道路寬度，一則基於投資成本考慮，一則在使車輛出入免致擁塞之虞。</p>

	要機電設施。 4.天然瓦斯整壓站。	依法徵收。除作第1項使用外，徵收計畫書內應敘明准許使用項目。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。 4.綠地用地作本項規定使用時覆土深度應在二公尺以上。	
十一、 變電所	上層作下列使用： 1.電業有關之辦公處所。 2.圖書室。 3.集會所、民眾活動中心。 4.停車場。 5.室內運動設施。 6.一般住宅。 7.電信、無線設備。 8.一般辦公處所。 9.商場。 10.旅館及餐飲服務。 11.銀行。	1.變電所應為屋內型變電所或地下變電所。 2.面臨道路寬度十公尺以上，不足者應自建築線退縮補足十公尺寬度後建築，其退縮地不計入法定空地面積，但得計算建築容積，並另設專用出入口、樓梯、通道。 3.變電所用地上層作第1、2、3、4、7項之使用，得依法徵收，徵收計畫書應敘明准許使用之項目。作第5、6、8、9、10項或第11項之使用時，應依協議收購方式取得。 4.變電所作第8、9、10、11項使用時，其停車空間不得少於建築技術規則所定標準之二倍。 5.變電所用地作第9、10、11項之使用，限於毗鄰商業區之變電所。 6.商場使用性質，限日常用品零售業，一般零售業（不包括汽車、機車、自行車零件修理）、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所。	1.變電所用地作本項使用可使樓層增高，以配合都市景觀，強化土地利用價值。 2.面臨道路寬度及專用出入口通道之限制，係為便利疏散，及使用者出入方便，並兼顧變電所之運作。 3.准許條件6所列舉之各類商場使用性質，其允許使用之行業類別，由直轄市、縣（市）政府定之。
十二、 體育場	地下作下列使用： 1.變電所。 2.停車場。 3.商場。 4.展覽場。 5.運動康樂設施。 6.電信機房。 7.自來水配水池及其加壓站所需之機電及附屬設施。	1.體育場面積○·四公頃以上。 2.面臨道路寬度十公尺以上，不足者應自建築線退縮補足十公尺寬度後建築，其退縮地不計入法定空地面積。但得計算建築容積；並另設專用出入口、樓梯、通道。 3.應有完善之通風、消音、消防設備。 4.體育場用地作上列第1項、第2項及第6項至第8項之使用得依法徵收。除作第2項使用外，徵收計畫書內應敘明准許使用項目。作第3、4、5（游泳池除外）項使用者應依協議收購方式取得。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。 5.依本方案作商場、展覽場使用者，應不得貯存具有危險性或有礙環境衛生之物品。商場經營以體育用品、科學儀器、書報、文具、紙張、照相器材、藝品、玩具、鮮花、餐飲等零售業為限。	1.體育場用地准予興建地下變電所、停車場可解決用地取得困難問題，使土地獲得充分利用並配合地區發展。 2.作商場及展覽場使用提高私人投資興建體育場之意願。其設置之規定係為避免影響原規劃設置公共設施之機能，並維護鄰近地區之景觀、公共安全與衛生。 3.運動康樂設施之使用同「公園用地」之使用類別。

		6.作上列之使用時，應先徵得該管主管機關同意。	
十三、污水處理設施、截流站、抽水站及焚化場、垃圾處理場	上層作下列使用： 1.污水下水道有關之辦公處所。 2.圖書室。 3.集會所。 4.民眾活動中心。 5.停車場。 6.非營利性之運動康樂設施。 7.公園、綠地 8.員工值勤宿舍。 9.電信機房。 10.資源回收站。	1.污水處理設施、截流站、抽水站及焚化場應為屋內型或地下型。 2.截流站、抽水站及焚化場應面臨道路寬度十公尺以上，不足者應自建築線退縮補足十公尺寬度後建築，其退縮地不計入法定空地面積。但得計算建築容積，並另設專用出入口、樓梯、通道。 3.用地上層作上列各項之使用，得依法徵收，徵收計畫書內應敘明准許使用項目。 4.運動康樂設施之使用同「公園用地」之使用類別。	1.污水處理設施、截流站、抽水站及焚化場用地作本項使用，除可減輕當地居民抗爭，做好敦親睦鄰之回饋工作外，亦可強化土地利用價值。 2.面臨道路寬度及專用出入口通道之限制，係為便利疏散及使用者出入方便。
十四、兒童遊樂場	地下作停車場使用	1.面臨道路八公尺以上，並另設專用出入口、通道。 2.應有完善之通風及消防設備。 3.兒童遊樂場作本項之使用，得依法徵收。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。	都市計畫內停車場不敷使用，該兒童遊樂場地下准予興建停車場，以解決停車場不足之問題。
十五、機關用地	1.停車場。 2.社會教育教構。 3.地下興建自來水配水池及其加壓站、下水道抽、揚水站用地。 4.電信機房及其他機電設施。	1.面臨道路寬度十二公尺以上，並應另設專用出入口、樓梯、通道。 2.應有完善之通風、消防及安全設備。 3.機關用地作本項之使用，得依法徵收。 4.機關用地作上列各項使用，應先徵得該機關主管機關同意。	1.機關用地准許作多目標使用，旨在促進土地利用，以適應都市發展之需要。 2.面臨道路寬度及專用出入口通道之限制，係為便利疏散及使用者出入方便，並兼顧機關用地之運作。
(乙) 平面多目標使用			
一、公園	1.博物館。 2.科學館。 3.美術館。 4.音樂廳。 5.文化中心。 6.社會教育機構。 7.體育館。 8.運動康樂遊憩設施。 9.集會所、民眾活動中心。 10.停車場。 11.地下自來水配水池、加壓站、下水道抽、揚水站、截流站、污水處理設施等所需之機電及附屬設施、資源回收站。	1.公園面積在五公頃以下者，其地面作上列各項使用之面積不得超過百分之十五。 2.公園總面積超過五公頃者，其地面作上列各項使用之面積不得超過百分之十二。 3.公園用地作上列各項使用時，應有整體性計畫。 4.公園用地作上列各項之使用，得依法徵收，除作停車場使用外，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。 5.公園應保留總面積二分之一以上之綠覆地。 6.上列公園用地之使用項目，省(市)公園管理辦法內已有規定得予設置者，得免受第六點規定之限制。 7.自來水配水池所需之機電及附	1.公園用地作上列各項之使用與公園之性質可以相輔相成。 2.規定建地面積及整體性計畫，係為使公園仍有充分之空間，供市民遊憩之用。 3.儲水池之機電及附屬設施係為配合公園地下作儲水池使用時，予以設置。 4.派出所或崗哨可維護公園安全、取締攤販。 5.公園內設置無建蔽率之設施(如網球場、高爾夫球場、游泳池)，因不受建蔽率之限制，其設置常破壞原有公園之機能，因此規定供民眾使用之綠覆地最小面積比例。 6.消防隊設置可解決已開發地區之消防安全迫切需要之問題，並具有開放參觀與防災教育宣導之功能規劃。

	<p>12.環境品質監測站。</p> <p>13.派出所、崗哨、憲兵或海岸巡防駐所、消防隊。</p> <p>14.兒童遊樂設施。</p> <p>15.都市防災救災設施。</p>	<p>屬設施用地面積應在七〇〇平方公尺以下，並應有完善之安全設備。</p>	
二、兒童遊樂場	<p>1.幼稚園。</p> <p>2.托兒所。</p>	<p>1.兒童遊樂場面積〇·二公頃以上。</p> <p>2.幼稚園、托兒所用地面積不得超過兒童遊樂場用地面積百分之二十五，其建蔽率不得超過百分之五十。</p> <p>3.兒童遊樂場用地作上列各項使用時，應予整體規劃開闢。</p> <p>4.兒童遊樂場用地須依協議收購方式取得。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p> <p>5.作上列之使用時，應徵得該管教育或社會福利主管機關同意。</p>	<p>1.兒童遊樂場用地依上列各項作多目標使用，可以促進投資人之投資意願。</p> <p>2.規定幼稚園、托兒所用地面積及建蔽率，可使遊樂場仍有充分之空間開放供兒童使用。</p> <p>3.臺灣省、市兒童遊樂場面積多為〇·二公頃，為獎勵私人投資興建兒童遊樂場，故將核准條件定為〇·二公頃。</p>
三、體育場	<p>1.看臺下作下列使用：</p> <p>(1)展覽場。</p> <p>(2)停車場。</p> <p>(3)倉庫。</p> <p>(4)消防隊址。</p> <p>(5)警察派出所。</p> <p>(6)交通分隊。</p> <p>(7)集會所、民眾活動中心。</p> <p>(8)有關辦公室。</p> <p>(9)體育訓練中心。</p> <p>(10)電信機房。</p> <p>2.音樂廳臺。</p>	<p>1.作第 2 項之使用時，體育場所用地面積應在五公頃以上。</p> <p>2.依本方案作展覽場使用者，不得貯存具有危險性或有礙環境衛生之物品。</p> <p>3.體育場用地作第 1 項至第(2)款至第(10)款或第 2 項使用時，得依法徵收。除作第 1 項第(2)款使用外，徵收計畫書內應敘明准許使用之項目，作第 1 項第(1)款使用者應依協議收購方式取得。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p> <p>4.作上列之使用時，應先徵得該管主管機關同意。</p>	<p>1.體育場作上列規定之使用可以強化其使用。</p> <p>2.展覽場之使用規定，係為免影響原規劃設置公共設施之機能，並維護鄰近地區之景觀、公共安全與衛生。</p> <p>3.為配合體育專業知識教學之需要，體育場得設置體育訓練中心。</p>
四、加油站	<p>1.停車場。</p> <p>2.洗車。</p> <p>3.汽機車簡易保養。</p> <p>4.汽機車用品之販售。</p> <p>5.代辦汽車定期檢驗。</p>	<p>1.面積一、〇〇〇平方公尺以下，限作洗車業。</p> <p>2.面臨道路寬度十二公尺以上。</p> <p>3.臨接道路長度不得小於三十公尺。但同時面臨二條道路，且臨接長度達二十公尺以上者，不在此限。</p> <p>4.應有完善之通風、消防及安全設備。</p> <p>5.加油站用地作第 1 項使用，得依法徵收。如由私人或團體投資興建，得依法租用公有土地。</p> <p>6.加油站作上述使用時，不得超過加油站用地面積之三分之一。</p>	<p>1.加油站用地作上列各項使用，可強化土地利用。</p> <p>2.為使停車場與加油進出交通不致混亂或受阻，規定面臨道路寬度臨接長度等，以確保交通之流暢，功能之發揮。</p>

附錄五：台北市建築物附設停車空間繳納代金及管理使用辦法

中華民國七十九年十月二十九日

台北市政府七九府法三字第七九〇六四六四五號

第一條

本辦法依建築法第一百零二條之一第二項規定訂定之。

第二條

建築基地位於都市計畫可供停車場使用之公共設施用地周圍五百公尺半徑範圍內，而建築物之建造符合左列各款情形之一者，其應附設之停車空間，得由起造人申請以繳納代金方式代之：

- 1.建築基地面積在三百五十平方公尺以下，且其寬度或深度任一邊未達十八公尺者；應留設騎樓或無遮簷人行道地區，其寬度、深度及面積以扣除騎樓或無遮簷人行道後之寬度、深度及面積為準。
- 2.依都市計畫法令或建築技術規則規定應附設之停車空間在三輛以下者。
- 3.建築基地因增建需增設停車空間確有困難者。
- 4.其他經台北市政府(以下簡稱本府)工務局(以下簡稱工務局)認定必要者。

建築基地因地形特殊或因都市計畫限制，車輛無法通行進入者，其建築物建造應附設之停車空間，得由起造人以繳納代金方式代之，不受前項所定半徑範圍之限制。

建築物變更使用，符合第一項或第二項規定者，其應增設之停車空間，得由申請人以繳納代金方式代之。

第三條

建築基地位於第二條第一項所定範圍內，其建築物附設之停車空間有左列各款情形之一者，得依本辦法申請繳納代金，並依法辦理變更使用執照：

- 1.地面層零星設置之室內停車空間，每棟在二輛以下者。
- 2.本辦法發布施行前建築基地法定空地上設置之停車空間必須由道路直接進出者。
- 3.設置於地下層之停車空間因建築物增設必要之機電設備致無法使用者。
- 4.停車空間之汽車出入口，因設置非臨時性消防栓、公車亭、站牌、電信、電力或其他類似公益性設施致無法使用者。

已附設之停車空間因地形特殊或因都市計畫變更無法使用者，得以繳納代金方式代之，不受第二條第一項所定半徑範圍之限制。

第四條

應繳納之代金依左列規定計算：

$T=(P \times C + E \times LA / \Sigma FA) \times P \times U$ T：應繳納代金之總額。

P：造價係數。

C：建築物法定工程造價(元/平方公尺)。

E：建築基地當期公告現值(元/平方公尺)。

LA：建築基地面積(平方公尺)。

ΣFA ：建築物總樓地板面積(平方公尺)。

PA：停車空間面積(平方公尺)，民國六十三年二月十五日建築技術規則修正發布施行後以車位數乘以二十五計之。

U：使用分區係數，於都市計畫商業區者為 1.2，其他使用分區者為 1。

符合第三條第一款規定，且建築改良物登記簿謄本未登記停車空間者，其應繳納之代金依前項規定

六成計之。

第一項造價係數由工務局定之，並得視實際情況調整。

第五條

符合左列各款情形之一者，得依第四條之繳納代金公式計算繳納代金後，申請註銷該停車空間並辦理變更使用執照，且其U值為 $U=1/[80-\text{領取使用執照年度}(\text{分母位為}0\text{時，以}1\text{計算})]$

1.本辦法發布施行前建築基地位於第二條第一項所定範圍內之住宅區，其建築物地面層供住宅使用，室內停車空間每戶未超過二輛或法定空地每幢建築物停車空間未超過二輛者。

2.符合第三條第一項第四款規定，經工務局認定必要者。

民國七十二年十二月三十一日以前領取使用執照，且符合前項規定各款情形之一之建築物，前項U值再以七成計之。

第六條

建築物停車空間繳納代金之申請，應併同建造執照（含變更設計）或變更使用執照，向工務局提出；其代金之繳納，應於領取使用執照或變更使用執照前，繳交市庫。

第七條

工務局收取申請人繳納代金，由本府統籌集中興建或購置停車空間，並依預算程序辦理。

第八條

依本辦法興建完成或購置之停車空間，其所有權登記為台北市所有，並由本府核定管理機關負責或委託管理維護

第九條

本辦法自發布日施行。

附錄六：台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點

一、本要點依建築技術規則建築設計施工編第五十九條之二規定訂定之。

二、本要點所稱增設公用停車空間，係指建築物依都市計畫法令及其它法令規定設置法定停車空間或原核准之停車空間以外再增設供公眾停車使用之停車空間。

三、除都市計畫另有規定者從其規定外，本要點適用於本市商一、商二、商三、商四、住四、住四之一、住三、住三之一、住三之二、工二、工三等使用分區及公共設施用地等之建築基地。

公共設施用地如依都市計畫公共設施用地多目標使用方案辦理，其停車空間之設置仍應符合其規定。

四、依本要點增設公用停車空間之建築物允建應計入容積率核算之樓地板面積，依下列公式計算（增設停車空間免計入容積率核算，但每部免計額最大為四十平方公尺）：

$$\Sigma FA = FA + \Delta FA1 + \Delta FA2$$

ΣFA ：允建應核算容積率之總樓地板面積。

FA ：基準樓地板面積，依都市計畫法令規定核計之允建容積樓地板面積（不含綜合設計放寬規定或其他獎勵措施額外增加之樓地板面積）。

$\Delta FA1$ ：增設公用停車空間允許額外增加之容積樓地板面積，其面積應小於基準樓地板面積之五分之一，且應依法附設法定停車空間。

$\Delta FA1 = \text{法定容積率} \times N$ （單位 m^2 ）。

N ：增設公用停車空間之停車數量（設多層機械停車設備者，每組機械停車設備之第一、二層每一停車空間以 0.6 輛計算，其餘以零計算）；地面以上每層 N 值未達 15 或地面以下各層每層 N 值未達 20，其 N 值以零計算。

I ：基地鄰接最寬道路之道路寬度未達十公尺者 $I=4$ ，寬度大於十公尺 $I=6$ ，（鄰接最寬道路之鄰接長度未達基地法定最小寬度者，以次寬道路核算 I 值，並依此原則類推）。

法定容積率 $\times I$ 大於 15 者以 15 計算。

$\Delta FA2$ ：其他獎勵措施額外增加之樓地板面積。

五、建築物高度比、深度比或依建築技術規則建築設計施工編第一百六十四條規定之檢討，得將基地之地面提高 H 值起算， H 值等於增設公用停車空間之樓層高度總和（地面以上每層 N 值大於 15 或地面以下各層每層 N 值大於 20 以上者，其樓層高度始得計算在內）。但每層停車空間超過三公尺者，以三公尺計算，且 H 值超過九公尺者，以九公尺計算。

建築物之日照應依有關規定辦理。

六、增設公用停車空間及法定停車空間均應分別以連續樓層方式配置，與法定停車空間並列同一樓層者，並應分別集中留設（地面以上或地面以下分幢或以無開口防火牆區隔為他棟建築物者，得以分幢或分棟個別以連續樓層配置及集中留設），與其他居室使用並列同一樓層者，應以無開口之防火牆區隔。

前項增設公用停車空間與法定停車空間及其他用途並列之樓層，應以一個樓層為限。但依第一項分幢、分棟設置者，不在此限。

防空避難室兼停車空間使用者，其設置之停車空間，不得計入第四點之 N 值核算。

七、基地應臨接八公尺以上計畫道路（鄰基地部分可供汽車通行之實際寬度應在六公尺以上，該道路未開闢者，道路臨接基地之部分應自行開闢，其開闢寬度應達六公尺以上），增設公用停車空間之車道並應通達該計畫道路。

基地為角地者，除應符合前項規定外，前項車道得自不足八公尺之側面道路進出，其開闢寬度應符合前項規定，且車道出入口應在前項符合規定道路境界線深進其路寬二倍且未逾三十公尺之範圍內，該側邊道路不足六公尺者，應自行退縮至六公尺（鄰接基地之範圍全部退縮），該退縮地並應於領使用執照前鋪設柏油路面，且不得計入綜合設計放寬規定之開放空間面積。

八、地面以上設置汽、機車停車空間之樓層面臨計畫道路之外牆，除設置全自動昇降機械停車設備者外，每一立面（不含樓梯間、電梯間、排煙室）應透空二分之一以上。臨地界線應設置外牆，不得透空，且每一立面開設門窗之面積不得大於三分之一。

九、設置之汽、機車停車位應置於室內，機車停車位並應置於地面層或地下一、二層，裝卸位得設於法定空地上，其所佔之面積不得列入綠覆面積計算。

基地於各側計畫道路設置之車道出入口分別不得超過一處。但進出該道路之停車空間數量逾一百輛者，得再增設車道出入口一處。

十、依本要點設置公用停車空間，應於建築基地明顯位置設置公用停車空間標示牌，且應提供公眾使用，並於適當位置設管理員室、警示燈、圓凸鏡設施。

十一、除都市計畫說明書圖另有規定者從其規定外，停車總數超過一百五十部（含法定停車空間）、或面向八公尺以下道路進出之停車總數（含法定停車空間）超過一百部者，應先檢送交通影響評估送本府交通局審核。

附錄七：高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點

民國七十九年三月十二日（七九）高市府工建字第六一八一號函發布
 民國八十三年十二月六日（八三）高市府工建字第三九五九四號函修正
 民國八十六年九月一日（八六）高市府工建字第一九八六七號函修正
 民國九十年七月十一日（九十）高市府工建字第二五八四六號函修正

一、本要點依建築技術規則建築設計施工編（以下簡稱設計施工編）第五十九條之二規定訂定之。

二、本要點所稱增設停車空間係指建築物依都市計畫書、建築技術規則及其他有關法令規定應附設停車空間外，另行增設之停車空間。

依都市計畫公共設施多目標使用方案申請之建築物，不適用本要點之規定。

三、依本要點興建之建築物，其地面層以上樓地板面積合計之最大值（ ΣFA ）依下列公式計算：

$$\Sigma FA = FA + \Delta FA$$

FA：建築基地基準樓地板面積，於未實施容積管制地區依建築技術規則；於實施容積管制地區依容積管制規定核算各層樓地板面積之和（不含屋頂突出物及法定騎樓）

ΔFA ：增設地下層停車空間允許額外增加之樓地板面積，其計算方式如下：

$$\Delta FA = 25 \times N \times M \leq FA / P$$

N：增設停車空間之停車數量。

M：停車設備係數如下：

平面式停車者 M=1.0

機械式雙層停車者 M=0.6

機械式三層停車者 M=0.5

機械式四層停車者 M=0

全自動機械式停車者 M=0

P：折減係數

依實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法設計案件：P=10

本市都市計畫說明書規定應實施都市設計審議地區 P=15

其他一般案件：P=5

四、依本要點增設停車空間之樓層，應整層供停車使用，增設停車空間與法定停車空間得設於同一樓層，其配置應集中留設並有明確之分隔界線。除建築法第十條之建築物設備外不得為其他使用。每層增設停車空間數未達十五輛者，不予鼓勵額外增加樓地板面積。但於實施容積管制區免計入容積檢討。

前項有關建築物高度、樓層數及依設計施工編第二十七條、第一百六十四條規定核計建蔽率之樓層數、高度，得將基地地面（GL）提高 ΔH 值起算。 ΔH 值等於增設停車空間之鼓勵樓層高度總和，日照仍應依有關規定辦理。對於高度限制有其他特別規定者從其規定。

鼓勵樓層數= ΔFA 除以地面上最大一層樓地板面積（餘數以一層計）鼓勵高度每層以三公尺計算，地面層須設置騎樓時，其高度依有關規定核計。但最大不得超過四·五公尺。

五、依第二點第一項設計之建築物，其建蔽率及防空避難設備因鼓勵而增加之樓層部份，不受設計施工編第二十七條及第一百四十一條之限制。其因鼓勵而增加之樓地板面積得免依設計施工編第五十九條規定檢討附設停車空間。

六、於建築物地下層增設停車空間兩層樓以上者，均應連續樓層設置，並配置於避難層相鄰或最近之樓層。

同一樓層其平面式停車空間應優先配置法定停車位後，始得供鼓勵增設停車空間使用。

七、地面層以上供停車空間使用之樓層（樓梯間及排煙室除外），其面向道路之外牆，每一立面應透空二分之一以上，並不得設置窗戶。

八、基地面積在一千五百平方公尺以上者，其於地面以外之停車空間應設置汽車車道。未達一千五百平方公尺者，汽車車道得以汽車升降機代替。
前項設置應依設計施工編第一百三十八條規定。

九、依本要點增設之停車空間數量(含法定停車空間)在八十輛以下者，其汽車進出口應臨接八公尺以上道路。超過八十輛者，其汽車進出口應臨接十公尺以上道路。

十、除第三點鼓勵額度外，得經本府工務局建造執照預審小組審議通過，於地面第一層、第二層或第三層以上連續樓層整層增設停車空間，免受容積率限制。但增設地上層停車空間不得依第三點規定額外增加樓地板面積。

前項增設之停車空間得併主體建築物以立體停車場方式申請；其採用全自動機械式立體停車塔設置者，不受第四點第一項（每層停車空間數量）、第七點、第八點之限制。並得與本體建築物相連。但兩者間須以無開口之防火牆分隔。

第二項設置之機械立體停車塔運轉產生之噪音，應符合相關法令規定。
本點之審核基準，由本府工務局另定之。

十一、依本要點增設之停車空間應提供公眾使用，除應於建築執照及平面圖上加註「於○層設置增設停車空間○輛供公眾使用」外，起造人或所有權人應於建築物進出口明顯位置設置標示牌及示意圖，負責管理維護，得收取費用（標示牌及示意圖規格如附件），並於適當位置設置警告、安全等設施。

十二、本府工務局依本要點核准增設之停車空間於核發使用執照後，移主管交通機關列管。

附錄八：香港規劃標準與準則第八章內部運輸設施³⁶

7.泊車位設施

7.1 概況

- 7.1.1 提供泊車位的數量，應配合本章引言部分所載的政府整體運輸政策。按照一般原則，泊車位的供應水平，不應足以鼓勵準乘客使用私家車而非公共交通工具。特別是靠近鐵路車站和大型公共交通交匯處的發展，更應採用較低的泊車標準。
- 7.1.2 現有的泊車設施應善加利用，而這些設施的需求也應予審慎管理。如果泊車設施仍然出現求過於供的情況，則應考慮提供額外的設施，但卻不可違反運輸策略，而且也不得超出道路系統的負荷能力。
- 7.1.3 在決定提供泊車設施的適當數目時，應顧及其他實際的考慮因素，包括：
- (a) 附近有沒有公共交通工具；
 - (b) 附近有沒有公眾停車場；
 - (c) 連接火車站和其他主要公共交通交匯處的行人通道的距離及質素；
 - (d) 區內道路網的交通情況；以及
 - (e) 附近一帶的泊車位供求情況。
- 7.1.4 運輸署會負責就某一路旁位置或街道以外的發展，考慮上述因素並決定泊車設施的適當供應數目。如果任何其他部門或機構就運輸署的決定提出上訴，環境運輸及工務局會負責作出裁決。
- 7.1.5 《運輸策劃及設計手冊》第7卷詳載有關泊車事宜(包括有關的法例和設計考慮因素)的指引。《運輸策劃及設計手冊》第6卷第8章則載有殘疾駕駛人士所需泊車設施的技術詳情和設計。

7.2 街道以外泊車位

- 7.2.1 各類車輛的泊車位最好設在街道以外。在《第二次泊車位需求研究》中經過改良的泊車位需求模型，提供了私家車和貨車的主要車輛類別按地區劃分的未來泊車需求預測。泊車位需求模式會定期由運輸署更新。此等資料可幫助決策者就泊車設施的供應作出決定。
- 7.2.2 街道以外泊車位可分為「私人泊車位」和「公眾泊車位」兩類。「私人泊車位」是為所在的發展項目的特定需要而設，只限於該發展項目的擁有人和獲授權的使用者使用；「公眾泊車位」則可供公眾使用，為停車場所在的地區提供服務。

私人泊車位

- 7.2.3 關於私人泊車位的標準，詳載於表11(附於章末)。表11所載資料包括在住宅發展、社區設施、商業設施、工業發展和商貿發展提供泊車位的標準，以及在各類發展項目內有關上落客貨設施的規定。在住宅發展內設置的泊車位，應足以應付目前和預測擁有汽車的住客的需要，並須顧及道路容車量的限制。至於在政府、機構或社區設施、商業設施、工業發展和商貿發展內提供的泊車位，則應足以應付運作需要和適當的訪客泊車需求，從而避免產生路旁泊車和上落貨的需要。雖然當局會盡可能採用此等標準，但卻會就一個別發展項目的特別情況，予以靈活應用。表11所載的規劃綱領開列更多詳細的指引，以協助當局靈活應用上述標準。
- 7.2.4 在釐訂私人泊車位的標準時，應緊記這些泊車位將會在建築物存在的整段時期為住客提供服務。如果所提供的泊車位只能應付目前旺季或淡季的需求，則是短視的，應設法避免。評估建築物提供泊車位的數目，應以建築物存在的整段時期對泊車位需求所作的預測為依據。

公眾泊車位

- 7.2.5 新的多層公眾停車場通常應由私營機構興建，但在特殊情況下，如果泊車位嚴重短缺，而且預期不會有私人機構參與興建，則可透過工務計劃興建多層停車場。為求更善用土地，聯用樓宇發展計劃內通常會包括多層公眾停車場。
- 7.2.6 政府的政策是鼓勵在位置適中的鐵路車站和公共交通交匯處發展「泊車轉乘」和「下車轉乘」設施，藉以鼓勵公眾乘搭公共交通工具。設置這些設施的地點，通常位於繁忙的市區範圍以外，靠近主要的運輸線，可方便乘客前往有關的服務地區。

泊車轉乘

³⁶ http://www.pland.gov.hk/tech_doc/hkpsg/chinese/ch8/ch8_text.htm

727 為設立更協調的公共運輸系統，促使公眾使用公共交通工具，在新界及／或市區邊緣地區的適當鐵路車站和主要公共交通交匯處，應盡可能提供泊車轉乘設施。這樣可鼓勵駕駛人士轉乘集體運輸，從而紓緩策略路線走廊沿路的交通擠塞問題，並減低市區舊區的泊車位需求。在評估泊車轉乘設施的選址時，特別要確保有關設施：

- 設在靠近公共運輸樞紐的地點，方便人們轉乘不同的交通工具。
- 不設在交通擠塞的地區，以防有關設施在繁忙時段或會有大量車輛進出。
- 選址務求方便居於偏僻地點的駕駛人士，因為他們必須駕車才可到達鐵路系統。

728 泊車轉乘設施通常由商業機構提供及經營，或在地契條款內加以訂明。

單車停放處

729 政府的政策是透過規劃過程，鼓勵市民以不會導致污染的運輸方式來往各處。在適當情況下，在關設了合規格單車徑的地區應鼓勵市民以單車為輔助交通工具。本章第6節載有關於提供單車停放設施的更多資料。

旅遊巴士泊車位

7210 機場、郵輪客運大樓、交通交匯處、酒店及主要旅遊點或附近應該關設旅遊巴士上落客處。

7211 凡有舒適的行人通道直達附近的旅遊點，就應該關設路旁／街道以外的上落客處。但是可否在路旁關設這類旅遊巴士設施，就應該視乎區內的交通情況和附近有沒有公眾泊車位而定。

7212 在適當地點設置足夠數目的指示牌，讓旅客容易找到附近的目的地。

7213 在主要旅遊點或附近，應該關設旅遊巴士專用的停泊設施，以便旅遊巴士輪候團員登車。

石油氣動力車輛的泊車位

7214 石油氣動力車輛宜停泊在露天地點或空氣流通的地面多層停車場。

7215 地下停車場如裝設了有效可靠的壓力通風系統，也可開放讓石油氣動力車輛停泊。

7216 石油氣動力車輛不得在停車場範圍內進行維修。而停泊在地下停車場，都應該按照使用者手冊的指示，全時間關掉車輛燃料缸的石油氣供應主閥。

7217 石油氣動力車輛不應該停泊在細小封閉的車房。

73 路旁泊車位

731 常只有在地區幹路及次要的道路，才會考慮提供路旁泊車位。若街道以外的泊車設施不足以應付需求，可在這些道路提供路旁泊車位，但這些路旁泊車位必須不阻礙該道路的交通流量。路旁泊車位通常用以應付短時間的泊車需要，因此應裝置停車收費錶，以鼓勵短時間停泊車輛。

732 泊車和上落客貨設施應盡可能設於街道以外的地方，除非有關情況只容許在區內道路提供路旁泊車設施，以切合發展項目或若干特別類別的使用者(例如駕駛者為傷殘人士)的需要。於早期決定是否提供路旁泊車位及上落客貨設施，可方便釐訂道路路面的闊度。

733 如果必須為巴士、貨櫃車及重型貨車提供路旁泊車位，這些泊車位的位置應避免對住宅區帶來噪音滋擾。

74 殘疾人士泊車位

741 如有機會，凡殘疾人士常到的設施(包括診療所、醫院、銀行、零售市場、郵政局、社區會堂等)附近，以及四周在街道以外的泊車位肯定數目不足的地點，應該為殘疾人士關設路旁泊車位。

742 為方便殘疾人士使用街道以外泊車位所需的特別安排，詳見表11 規劃綱領的通用註釋第(h)段。

表11：泊車設施標準

規劃綱領

1(a)住宅發展的泊車設施標準(第1節)

這項標準的整體目標，是確保在道路容車量所容許下，未來的住宅發展會有足夠的泊車位讓擁有車輛的住戶使用。

(b)社區設施的泊車設施標準(第2節)

為社區設施提供的泊車位一般只限於應付運作上的需要。一般來說，預計社區設施的使用者會使用公共交通工具或公眾停車場。然而，對於某些主要政府、機構或社區設

施，例如全港市民均會使用的文娛／康樂場館，當局或須提供足夠的泊車位，以配合該等設施的性質。

(c)商業設施的泊車設施標準(第3節)

這項標準的整體目標，是確保未來商業設施的範圍內會有足夠的泊車位應付明顯的運作需求，特別情況則除外。

(d)工業和商貿發展的泊車設施標準(第4節)

這項標準的整體目標，是確保有足夠的泊車位及上落客貨處以滿足需求。

各項發展所需提供的泊車設施數目，概由當局就個別情況決定。當局將根據有關標準所提供的指引作出決定。

2. 當局已就新發展區(包括綜合重建計劃在內)制定泊車設施標準。然而，當局在訂定標準範圍以內或以外的供應量時須有彈性，以切合各種特殊的情況，例如已建設市區的重建計劃。除其他因素外，當局還會考慮以下土地用途與運輸互相配合的因素：

- (a) 連接火車站和其他主要公共交通交匯處的行人通道的距離及質素；
- (b) 附近有沒有公共交通工具；
- (c) 附近有沒有公眾停車場；
- (d) 預測在鄰近或較遠區域的道路容車量及行車量；
- (e) 可否設置安全的出入點；
- (f) 是否實施封閉道路通行證政策(例如大嶼山南部)；
- (g) 特定用地的面積及地形；以及
- (h) 附近一帶的泊車位供求情況。

3. 通用註釋

- (a) 契約方面的主管當局是地政總署署長，建築圖則方面的是建築事務監督，規劃大綱方面的是地區規劃會議。各主管當局將會聽取運輸署及其他有關部門的意見。
- (b) 當局所批准基本數目的泊車位，一般不須計入擬議發展的總樓面面積，但基本數目以外的泊車位則作別論。如屬適當，議定的標準須納入契約條件內。
- (c) 至於沒有指定的商業及社區設施，則由當局根據規劃綱領決定泊車位數目。如屬可行，泊車位應設於用地範圍內。
- (d) 所有交通通路的大小，均須遵照《建築物條例》的規定、適當的路政署標準圖則，以及運輸署《運輸策劃及設計手冊》的設計細則。
- (e) 如同一用地有不同種類的發展計劃(例如住宅發展、社區設施)，則應把適用的標準合併應用。然而，若有證據顯示不同需求會在不同時間大幅增加，則可獲准作出若干減免。
- (f) 各類發展也應為電單車另設泊車位，數目是每類發展所設的私家車泊車位總數的5至10%。如果是公共屋，則須以屋住戶通宵泊車位的數量作為計算基礎，但不包括時租訪客／租戶泊車位等。一般指引是，無論是路旁或街道以外的電單車泊車位，應有1米(闊)×24米(長)，但若用地面積有限，則可接受1米×2米的最低標準。
- (g) 標準泊車位及上落客貨處的面積如下：

[圖表簡介]

泊車位類別	長度 (米)	闊度 (米)	最低通行高度 (米)
私家車及的士	5	25	24
輕型貨車	7	35	36
中型／重型貨車	11	35	47
貨櫃車	16	35	47
旅遊車及巴士	12	35	38
小型巴士	8	30	33

註釋：

- i) 機動車輛凡建造或用作接載超過16名乘客和其個人財物，則作「巴士」論。
 - ii) 在許可車輛總重4噸或以下的機動車輛，凡純粹建造或用作接載不超過16名乘客和其個人財物，則作「小型巴士」論，惟傷殘人士車輛、電單車、機動三輪車、私家車和的士不計算在內。
 - iii) 最低通行高度是指地面與天花板下垂伸建物最低點之間的距離。伸建物包括任何照明設備、通風管道、喉管或同類設施。
 - iv) 路旁停車處的設計須符合運輸署的要求。
- (h) 殘疾人士泊車位

i) 街道以外的泊車位必須預留足夠數目供殘疾人士使用，詳情如下。所須關設的泊車位數目，則應該徵詢運輸署的意見。

1. 住宅發展

- 住宅發展關設的泊車位如果超過200個，則每200個或餘數超過100個但不足200個，就必須把其中至少1個預留給殘疾人士。
- 住宅發展關設的泊車位如果不足200個，也必須把其中至少1個預留給殘疾人士。如果場地有所限制，則須為殘疾人士關設1個優先泊車位，但也可因應情況而容許不關設此等泊車位。在沒有殘疾人士須使用時，優先泊車位可供健全人士使用。
- 住宅發展如須關設訪客泊車位，其中1個訪客泊車位必須針對殘疾人士所需而設。

2. 商業設施

- 商業發展關設的泊車位如果超過200個，則每200個或餘數超過100個但不足200個，就必須把其中至少1至2個預留給殘疾人士。
- 商業發展關設的泊車位如果是200個或以下，也必須把其中至少1個預留給殘疾人士。如果商業發展關設的泊車位不足50個，而且場地有所限制，則可因應情況而容許不關設此等泊車位。

3. 社區設施

教育設施

- 須為殘疾僱員或殘疾訪客關設至少1個優先泊車位。在沒有殘疾人士須使用時，優先泊車位可供健全人士使用。

醫務設施

- 急症室鄰近地點須為殘疾人士關設至少1個訪客泊車位。
教堂或社區會堂
• 須為殘疾僱員或殘疾訪客關設至少1個優先泊車位。在沒有殘疾人士須使用時，優先泊車位可供健全人士使用。

4. 工業和商貿發展

- 有關發展關設的泊車位如果超過200個，則每200個或餘數超過100個但不足200個，就必須把其中至少1個預留給殘疾人士。
- 有關發展關設的泊車位如果不足200個，也必須把其中至少1個預留給殘疾人士。
- 如果場地有所限制，則可因應情況而容許不關設此等泊車位。

5. 其他發展

- 為殘疾人士關設的泊車位數目至少為1個，或以運輸署所定的要求為準。
- ii) 殘疾人士泊車位須關設在平地上和易於到達的出入口附近。如果是多層停車場，則每一樓層也須在易於到達的出入口和方便前往的地點附近，關設此等泊車位，以盡量方便殘疾人士。如果是多幢大廈共用的停車場，則此等泊車位須分布在不同位置，以便殘疾人士前往各幢大廈也同樣容易。
- iii) 至於殘疾人士泊車位的寬度，除了須符合標準尺寸外，泊車位兩旁還須預留可讓輪椅通過的空間。此等泊車位應該盡量關設在有頂蓋的地點內。殘疾駕駛人士所需泊車位的技術細節和設計，詳見《運輸策劃及設計手冊》第6卷第8章。
- iv) 在停車場入口的當眼地點和有關發展的適當地方須豎立指示牌，標明殘疾人士專用泊車位的正確位置。指示牌須豎設在無遮擋的視線範圍內，讓駕駛人士從司機座位即可看見。

[簡易表格模式]

第1節：住宅發展的泊車設施標準

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
1. 資助房屋-	- 私家車： 通用泊車標準(GPS)	按比例 每6至 9個單位 關設1個 泊車位	見註釋(1) 至(3)	在每幢住宅大廈 周圍為公共服 務車輛關設至 少1個上落客貨 處

	<table border="1"> <tr> <td>需求調整比率(R1)</td> <td>所有資助房屋</td> <td>0.45</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地點遠近調整比率(R2)</td> <td>在火車站500米半徑範圍內 [見註釋(2)]</td> <td>0.85</td> </tr> <tr> <td>在火車站500米半徑範圍外 [見註釋(2)]</td> <td>1</td> </tr> </table> <p>泊車位所需數目=GPSxR1xR2</p> <p>- 輕型貨車： 按比例每100至200個單位關設1個輕型貨車泊車位</p> <p>- 中型貨車： 沒有固定標準。可善用屋 附連的商業中心所劃設的上落客貨處作通宵停泊用</p>	需求調整比率(R1)	所有資助房屋	0.45	地點遠近調整比率(R2)	在火車站500米半徑範圍內 [見註釋(2)]	0.85	在火車站500米半徑範圍外 [見註釋(2)]	1															
需求調整比率(R1)	所有資助房屋	0.45																						
地點遠近調整比率(R2)	在火車站500米半徑範圍內 [見註釋(2)]	0.85																						
	在火車站500米半徑範圍外 [見註釋(2)]	1																						
2私人房屋-	<p>- 私家車：</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">通用泊車標準(GPS)</td> <td>按比例每6至9個單位關設1個泊車位</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">需求調整比率(R1)</td> <td rowspan="5">單位平均面積(總樓面面積)</td> <td><40平方米</td> <td>0.6</td> </tr> <tr> <td>40-699平方米</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>70-999平方米</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>100-1599平方米</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>>1599平方米</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地點遠近調整比率(R2)</td> <td>在火車站500米半徑範圍內[見註釋(2)]</td> <td>0.85</td> </tr> <tr> <td>在火車站500米半徑範圍外[見註釋(2)]</td> <td>1</td> </tr> </table> <p>泊車位所需數目=GPSxR1xR2</p>	通用泊車標準(GPS)		按比例每6至9個單位關設1個泊車位	需求調整比率(R1)	單位平均面積(總樓面面積)	<40平方米	0.6	40-699平方米	1	70-999平方米	2.5	100-1599平方米	5	>1599平方米	9	地點遠近調整比率(R2)	在火車站500米半徑範圍內[見註釋(2)]	0.85	在火車站500米半徑範圍外[見註釋(2)]	1	見註釋(1)、(2)和(4)至(6)	<p>- 按比例每800個單位或餘數不足此數者，就在有關發展的用地範圍內關設至少1個貨車上落客貨處，但每幢住宅大廈也起碼要有1個此等上落客貨處，或以有關當局所定的要求為準</p> <p>- 同時應該在每幢大廈周圍為公共服務車輛關設上落客貨處</p>	
通用泊車標準(GPS)		按比例每6至9個單位關設1個泊車位																						
需求調整比率(R1)	單位平均面積(總樓面面積)	<40平方米	0.6																					
		40-699平方米	1																					
		70-999平方米	2.5																					
		100-1599平方米	5																					
		>1599平方米	9																					
地點遠近調整比率(R2)	在火車站500米半徑範圍內[見註釋(2)]	0.85																						
	在火車站500米半徑範圍外[見註釋(2)]	1																						
3鄉村屋宇	<p>- 每幢標準大小(65平方米)的新界豁免管制屋宇可關設泊車位至多1個，而泊車位總數的10%至15%可供貨車通宵停泊用</p>	一般關設在鄉村範圍內的公用停車處																						

註釋：

所有住宅發展

1. 運輸署會根據每區普遍的泊車位供求情況，在通用泊車標準的規限下為各區訂定區內泊車標準，並會不時予以檢討。
2. 如果有關發展的所在地範圍超過50%位於火車站500米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應量減少15%。計算火車站的500米半徑範圍，應該從火車站的中心點起計，而不必考慮地形如何起伏。

資助房屋

3. 在根據單位數目來計算所需的私家車和輕型貨車泊車位總數時，無須計及「單人/雙人」單位。

私人房屋

4. 整體住用總樓面面積除以有關發展的單位總數，即可得出該項發展的單位平均面積。
 5. 如果有關發展的單位面積平均超過1599平方米，則表上所列的標準只屬基本要求。運輸署會按個別情況，考慮要求關設更多泊車位和上落客貨處。
 6. 在訪客泊車位方面，私人住宅發展內每幢超過75個單位的大廈，均須比建議的標準多關設5個訪客泊車位，或以當局所定的要求為準。至於其他住宅發展，運輸署會按個別情況建議所需的訪客泊車位數目。
- (如需更多指引，請參閱「規劃綱領」)

第2節：社區設施的泊車設施標準

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
1教育 (a)小學 (b)中學及工業學院	按比例每4至6個課室關設1個泊車位 按比例每3至4個課室關設1個泊車位	-泊車位供校長、主任、非駐校專責教師、督學及訪客使用 -準時返校對負責早會及督導的校長及主任來說特別重要	-按比例： (i)小學每2至3間課室 (ii)中學及工業學院每3至5間課室 關設1個的士及私家車路旁停車處 -至於校舍範圍內的學校巴士路旁停車處，小學應該關設至少3個；中學應該關設至多3個。至於在公共屋內的所有學校，則應按個別情況，根據乘客來源區及／苑內道路的預期交通情況，制訂巴士路旁停車處的數目	
(c)特殊學校	-按比例每4至8個課室關設1個泊車位	-通常供小學及中學學生共用	-按比例每2至3個課室關設1個的士及私家車路旁停車處 -(在校舍內)至少3個學校巴士路旁停車處	-路旁停車處主要是用作應付弱智及／或傷殘學生的一般及緊急需求
(d)幼稚園	-按比例每4至6個課室關設0至1個泊車位	-幼稚園若設於一般用途樓宇內，則可獲准不關設泊車位	-按比例每5至8個課室關設1個的士及私家車路旁停車處 -至少2個學校巴士路旁停車處 (註釋：可改為	-幼稚園若設於一般用途樓宇內，則可獲准不關設路旁停車處

			關設5個3米×7米的路旁停車處，供座位總數等同兩輛大型學校巴士的小型巴士/褓姆車使用)	
(e) 大專院校	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋

1. 在公共屋 內的學校及幼稚園，所關設的泊車位、的士和私家車路旁停車處，以及上落客貨處的數目，應符合房屋委員會的規定。

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
2. 醫療 (a) 診療所及分科診療所	- 按比例每1間診症室關設1至1.5個泊車位，分科診療所則額外關設3個救護車泊車位(9米x3米)	- 泊車位是為工作需要而非為門診病人而設的，但應預留1至2個泊車位供自行駕車前來求診的殘疾人士使用	- 1至2個救護車有蓋路旁停車處(9米x3米) - 按比例每1間診症室關設0至1個的士/私家車有蓋路旁停車處 - 1至2個中型/重型貨車路旁停車處	- 路旁停車處的數目應該以可滿足傷殘人士的特別需要為準

(b) 醫院	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每3至12張病 關設1個泊車位 - 其中2至5個泊車位撥作殘疾訪客泊車之用 - 設有急症室的醫院額外關設8個救護車泊車位(9米x3米)，不設急症室的醫院則額外關設3個救護車泊車位(9米x3米) 	<ul style="list-style-type: none"> - 根據左欄標準所列範圍決定泊車位供應量時，應注意設有急症室的醫院所需的泊車位較其他醫院多。 - 泊車位通常是為工作需要而設的，但也建議為訪客關設若干泊車位，特別是在提供緊急服務的醫院。評估整體泊車位需求及訪客泊車位需要時，須考慮公共交通設施是否足夠、附近是否設有公眾泊車位，以及醫院的位置 - 如醫院設有訪客泊車位，應把若干位於最便利位置的泊車位預留作緊急用途 - 為殘疾人士提供的訪客泊車位，應位於最便利的位置，以方便殘疾人士駕車前往門診部及急症室 	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例： (i) 在設有急症室的醫院，每200張病床或餘數不足此數者 (ii) 在不設急症室的醫院，每160張病床或餘數不足此數者 關設1個的士及私家車有蓋路旁停車處 - 按比例： (i) 在設有急症室的醫院，每200張病床或不足此數者。 (ii) 在不設急症室的醫院，每400張病床或餘數不足此數者 關設1個公共小型巴士路旁停車處(8米x3米) - 救護車路旁停車處： (i) 在設有急症室的醫院，關設2個 (ii) 在不設急症室的醫院，則關設1至2個 (iii) 所有路旁停車處均有上蓋 - 提供1至3個中型／重型貨車路旁停車處 	<ul style="list-style-type: none"> - 路旁停車處的數目應該以可滿足傷殘人士的特別需要為準
--------	---	---	--	---

(如需其他指引，請參閱規劃綱領。)

註釋：

1. 在公共屋 內的私家診療所／分科診療所，所關設的泊車位、的士和私家車路旁停車處，以及上落客貨處，數目應符合房屋委員會的規定。

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註

3. 教堂	- 按比例每16個獨立座位或相等數量的座位關設至多1個泊車位	- 「教堂」一詞的涵義包括廟宇及清真寺等禮拜場所 - 根據訂定標準範圍決定所需的車位數目時，應考慮教堂位置和大小以及是否靠近公共運輸設施等因素	- 關設1至2個小型旅遊巴士上落客貨處(9米x3米)	
4. 電力支站	- 66千伏及以上的電力支站，關設1個私家車泊車位 - 33千伏的電力支站，關設1個私家車泊車位	- 設於站址內的露天場地	- 關設1個重型／中型貨車上落客貨處 - 關設1個輕型貨車上落客貨處	- 設於站址內的入口通道或露天場地 - 設於站址內的露天場地
5. 藝術場地	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

第3節：商業設施的泊車設施標準

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
1. 零售設施	- 發展密度第1區： 按比例每200至300平方米總樓面面積關設1個泊車位 - 發展密度第2及3區： 首2000平方米建築樓面面積： 按比例每40至50平方米總樓面面積關設1個泊車位 繼首2000平方米後的總樓面面積： 按比例每150至200平方米關設1個泊車位	- 設於路旁而主要顧客為區內住客的小型零售商店一般獲准不設泊車位 - 零售設施的涵義包括商場內常見的食肆及有關服務，但在位置及設計上並非商場部分的零售市場則不包括在內。 - 為設於各公共屋內的零售中心訂定泊車位的要求時，應參考房屋署相關的零售業務可行性研究的結果	- 按比例每800至1200平方米總樓面面積或餘數不足此數者，關設1個貨車上落客貨位	- 基於規模經濟的原則，大型綜合發展或可獲准採用標準所容許的下限 - 進出點不應阻塞主鋪面 - 貨車應限在零售設施的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第3節的「通用註釋」
第3節的一般註釋：

1. 按總樓面面積比例來訂定有關設施的數目時，餘數而不足數的面積仍須當作足數的比例計算。
2. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用，但此標準不適用於房屋委員會轄下的發展。

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
2. 辦公室	- 首15000平方米建築樓面面積：按比例每150至200平方米總樓面面積關設1個泊車位 - 繼首15000平方米後的總樓面面積：按比例每200至300平方米總樓面面積關設1個泊車位	- 如辦公室大廈設有汽車升降機，應提供足夠的輪候空間，以免汽車須在公用道路上輪候 - 如辦公室大廈十分接近載客量高的運輸系統，或者用地有嚴重限制，有關當局應彈性處理，批准降低標準或不設任何泊車位	- 按比例每2000至3000平方米總樓面面積或餘數不足此數者，關設1個貨車上落客貨處 - 凡地盤淨面積為5000平方米或以上，則按比例每20000平方米總樓面面積或餘數不足此數者，關設1個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處。	- 進出點不應阻塞主舖面 - 貨車應限在辦公室大廈的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)
3. 零售市場	- 一般不設這類設施	- 雖然目前大多數時間也只是區內居民徒步前往市場小批購物，但個別地點或許仍須關設泊車位	- 按比例每20至30個大型攤檔關設1個中型／重型貨車上落客貨處。按比例每40至60個小型攤檔關設1個中型／重型貨車上落客貨處(中型／重型貨車上落客貨處的標準數目為至少2個) - 按比例每個垃圾收集站關設一個上落客貨處，大小與中型／重型貨車客貨上落處相同 - 在制訂發展計劃時，應安排在市場附近設置一些的士及私家車路旁停車處	- 攤檔大小的定義，須參照《香港規劃標準與準則》第6章所載的相關列表。 - 貨車應限在市場的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入) - 乾貨一般仍不定時以單車或小型貨車運送。 - 為方便裝卸大批零售貨品而設。

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第3節的「通用註釋」)

註釋：

1. 為零售市場關設有設施的標準，適用於獨立式的零售市場，但作為零售中心一部分的市場則不適用。在位置及設計上屬於零售中心一部分的市場，所需的泊車位及

上落客貨處數目仍須根據一般零售設施的標準(見本節第1類別)來決定，並按零售中心(計及任何市場面積)的整體樓面面積來計算。

2. 如場地有嚴重的限制，可彈性引用有關標準。

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目																	
	標準	備註	標準	備註																
4. 酒店 (a) 主要市區及新市鎮	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每100個房間關設1個泊車位 - 如果酒店設有會議中心及宴會廳，則另行按比例每200平方米總樓面面積關設0.5至1個泊車位。 	<ul style="list-style-type: none"> - 泊車位供酒店的豪華房車使用，並為應付職員的工作需要而設 	<ul style="list-style-type: none"> - 貨車上落客貨處：按比例每100個房間關設0.5至1個貨車上落客貨處 - 的士及私家車路旁停車處： <table border="1"> <thead> <tr> <th>酒店類別</th> <th>最少數目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><299個房間</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>300-599個房間</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>≥600個房間</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> - 單層旅遊巴士路旁停車處： <table border="1"> <thead> <tr> <th>酒店類別</th> <th>最少數目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><299個房間</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>300-899個房間</td> <td>2-3</td> </tr> <tr> <td>>900個房間</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> - 另外會議中心及宴會廳關設的上落客貨處，數目以當局所定的要求為準。 	酒店類別	最少數目	<299個房間	2	300-599個房間	3	≥600個房間	4	酒店類別	最少數目	<299個房間	1	300-899個房間	2-3	>900個房間	3	<ul style="list-style-type: none"> - 上落客貨處應靠近服務人員通道。貨車應限在酒店的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入) - 上落客貨處的設計，應可讓車輛在出入及上落客貨時，無須倒車在公用道路上輪候。路旁停車處側須撥出足夠地方讓乘客候車 - 路旁停車處的設計應可讓巴士出入時無須在公用道路上輪候。路旁停車處側須撥出足夠地方讓乘客候車
酒店類別	最少數目																			
<299個房間	2																			
300-599個房間	3																			
≥600個房間	4																			
酒店類別	最少數目																			
<299個房間	1																			
300-899個房間	2-3																			
>900個房間	3																			
(b) 其他地區	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每200個客房或餘數不足此數者關設至少1個單層旅遊巴士泊車位 - 按比例每10個客房關設至少1個泊車位 - 如果酒店設有會議中心及宴會廳，則另行按比例每200平方米總樓面面積關設2至5個泊車位 	<ul style="list-style-type: none"> - 車輛應由酒店的用地範圍內的次要道路進出停車地點 - 泊車位數目受制於任何有關封閉道路通行許可證的政策及其他相關政策 	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每100個客房或餘數不足此數者關設至少1個貨車上落客貨處 - 另外為會議中心及宴會廳關設的泊車位，數目以當局所定的要求為準 																	
5 商業娛樂設施(例)	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每20個座位或餘數不足此數者關設0至1 	<ul style="list-style-type: none"> - 都會區內的戲院通常不設泊車位，因為 	<ul style="list-style-type: none"> - 此類設施應該盡可能關設1個貨車上落客貨處，但戲院 																	

如戲院、劇院)	個泊車位	該等戲院大多位於交通方便的地區	除外 - 按比例每400個座位或餘數不足此數者，闢設至少1個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處 - 在制訂發展計劃時，應安排在已建戲院、劇院及同類設施附近額外闢置一些供的士及私家車路旁停車處	
---------	------	-----------------	--	--

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第3節的「通用註釋」)

第4節：工業發展的泊車設施標準

第4.1節：一般工業用途和商貿用途

[簡易表格模式]

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
一般工業用途	工業用途	- 私家車： 按比例每1000至1200平方米總樓面面積闢設1個泊車位	見註釋(2)至(3)	- 按比例每700至900平方米總樓面面積闢設1個上落客貨處，其中50%應該供貨車停泊 - 凡尺寸不少於45米x40米的地盤，均應闢設1個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為11.6米	見註釋(4)至(7)和(11)
	工業／辦公室用途	- 私家車： 按比例每600至750平方米總樓面面積闢設1個泊車位		- 按工業／辦公室用途總樓面面積的50%計算，每1000至1200平方米闢設1個貨車上落客貨處；按工業／辦公室用途總樓面面積餘下50%計算，則每2000至3000平方米闢設1個貨車上落客貨處 - 按比例每800至1200平方米商用總樓面面積，闢設1個貨車上落客貨處專供上落客貨用 - 凡尺寸不少於45米x40米的地盤，均應闢設1個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為11.6米	見註釋(4)至(11)
商貿用途	工業樓宇	- 私家車： 按比例每600至750平方米總樓面面積闢設1個泊車位		- 按總樓面面積的50%計算，每1000至1200平方米闢設1個貨車上落客貨處；按總樓面面積的餘下50%計算，則每2000至3000平方米闢設1個貨車上落客貨處 - 按上述比例闢設的貨車上落客貨處，其總數的50%須供貨車停泊 - 凡尺寸不少於45米x40米的地盤，均應闢設1個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為11.6米	見註釋(4)至(7)和(11)
	工業／辦公室	- 私家車： 按比例每600至750平方米總樓面面積闢設1個泊車位		- 按工業／辦公室用途總樓面面積的50%計算，每1000至1200平方米闢設1個貨車上落客貨處；按工業／辦公	見註釋(4)至(11)

樓宇	位		室用途總樓面面積的餘下50%計算，則每2000至3000平方米闢設1個貨車上落客貨處 - 按上述比例闢設的貨車上落客貨處，其總數的50%須供貨車停泊 - 按比例每800至1200平方米商用總樓面面積，闢設1個貨車上落客貨處專供上落客貨用 - 凡尺寸不少於45米x40米的地盤，均應闢設1個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為11.6米	
辦公室樓宇	- 私家車： 首15000平方米總樓面面積，按比例每150至200平方米闢設1個泊車位；餘下的總樓面面積則按比例每200至300平方米闢設1個泊車位		- 按比例每2000至3000平方米總樓面面積闢設1個貨車上落客貨處 - 凡地盤淨面積為5000平方米或以上，則按比例每20000平方米總樓面面積或餘數不足比數者，闢設1個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處	無
商貿樓宇	- 私家車： 按比例每200至300平方米總樓面面積闢設1個泊車位		- 按比例每800至1200平方米總樓面面積闢設1個貨車上落客貨處，其中50%應該供貨車停泊 - 凡地盤淨面積為5000平方米或以上，必須闢設至少1個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處 - 凡尺寸不少於45米x40米的地盤，均應闢設1個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為11.6米	見註釋(4)至(11)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」

註釋：

- 按特定的總樓面面積比例來訂定有關設施的數目時，餘數而不足數的面積仍須當作足數的比例計算。
- 在擬備工業區的規劃藍圖時，應該安排闢設公眾泊車處，以供途經該區的駕駛人士無法在個別地段內泊車時使用。
- 下列為所規定的標準設計：
 - 私家車：圈頭範圍 - 外側半徑為75米
 - 貨車：圈頭範圍 - 外側半徑為115米
- 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用。
- 為上落客貨而設的地點須鄰接一個貨物處理平台或範圍。該貨物處理平台或範圍並不得取消，而且在規劃上須讓貨物從／往有關平台／範圍起卸後，可在地段內運送往同一樓層和上下各樓層的各樓宇部分。
- 貨物處理平台或範圍須按照《提供火警逃生途徑守則》和《建築物條例》所開列的相關規定，附設連接往樓宇的通道。
- 所有泊車位和上落客貨處都必須規劃至貨車無須以倒車方式往該地段毗鄰的道路退出。
- 處理任何貨物都只許取道與同類乘客設施分隔開的指定貨運人員入口、貨物電梯大堂和貨物電梯。
- 進出點的位置不應阻塞主鋪面。
- 貨車應限在用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)。
- 凡尺寸少於45米x40米的地盤，則應該按情況考慮是否闢設貨櫃車上落客貨處，並徵詢運輸署的意見。

第42節：特殊工業用途

[簡易表格模式]

發展類別	所需泊車位數目		
	私家車	貨車	貨櫃車
1. 工業	按比例每900平方米總樓面面積或每450平方米地盤面積關設1個泊車位，二者中以較大者為準。在所提供的泊車位中，50%須供私家車及輕型貨車停泊，而50%則須供貨車停泊和上落客貨		凡尺寸不少於45米(40米的地盤，均應關設1個貨櫃車上落客貨處
2. 科學園 ⁵	按比例每75平方米總樓面面積關設1個泊車位(75%供私家車停泊；25%供貨車停泊)	按比例每5000平方米總樓面面積關設1個泊車位	無
3. 鄉郊工業用途	每個工業場所或按比例其內每900平方米總樓面面積關設1個泊車位，以供停泊貨車／訪客車輛，二者中以較大者為準		
4. 具特殊需求的其他工業用途	視乎實際需要而定		

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

1. 上述比例關設的貨車上落客貨處，其總數的50%須供貨車停泊。
2. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用。
3. 按特定的總樓面面積比例來訂定有關設施的數目時，餘數而不足數的面積仍須作足數的比例計算。
4. 就工業而言，上述泊車位要求只是最低標準。香港科技園公司會就個別地盤評估實際所需的泊車設施數目。
5. 有關重型貨車的泊車位要求不適用於科學園。

附錄九：新加坡停車空間設置標準³⁷

Singapore Parking Provision Standards

Use Categories	Parking Standards (based on unit or gross floor area)
<p><u>1.0 Residential</u> Flats, non-flats, Service Apartments & Home Office</p>	<p>1 car space per 1 residential unit.</p>
<p><u>2.0 Commercial</u> a) Offices</p>	<p>Zone 1: 1 car space per 450 sq.m. Zone 2: 1 car space per 250 sq.m. Zone 3: 1 car space per 200 sq.m. All Zones: 1 loading/unloading space per 10,000 sq.m (Up to 50,000 sq.m.)</p>
<p>b) Shops and departmental store</p>	<p>Zone 1: 1 car space per 400 sq.m. Zone 2: 1 car space per 200 sq.m. Zone 3: 1 car space per 150 sq.m. All Zones: 1 loading/unloading space per 4,000 sq.m</p>
<p>c) Restaurants, nightclub, coffeehouse, bar, cafeteria, eating house and canteen.</p>	<p>For 1st 150 sq.m:- All Zones: 1 car space per 150 sq.m Exceeding 1st 150 sq.m:- Zone 1 & 2: 1 car space per 60 sq.m Zone 3: 1 car space per 50 sq.m</p>
<p>d) Hotels and residential clubs:- (include restaurants, nightclubs, coffee houses, bars, cafeteria, function/ convention rooms and administration and supporting areas of the hotel and residential club)</p>	<p>Zone 1 & 2: 1 car space per 250 sq.m Zone 3: 1 car space per 200 sq.m All zones: 1 loading/unloading space per 8,000 sq.m. For hotel, 1 coach space per 90 guest rooms</p>
<p><u>3.0 Cinema, theatre and concert hall</u></p>	<p>Zone 1 & 2: 1 car space per 12 seats Zone 3: 1 car space per 10 seats</p>
<p><u>4.0 Warehouse/godown</u></p>	<p>1 lorry/loading & unloading space per 800 sq.m.</p>
<p><u>5.0 Factory</u></p>	<p>(a) Factory includes office, upto 25% of total floor area, canteen and ancillary storage</p>
<p>(i) Flatted Type</p>	<p>1 car space per 350 sq.m 1 lorry/loading & unloading space per 3,000 sq.m.</p>
<p>(ii) Terrace Type</p>	<p>For 1st 800 sq.m: 1 car space per 300 sq.m. After 1st 800 sq.m: 1 car space per 350 sq.m. (subject to minimum 1 car space per unit of factory) 1 lorry/loading & unloading space per 1,500 sq.m.</p>
<p>(iii) Detached Type</p>	<p>1 car space per 600 sq.m (subject to minimum 1 car space per factory) 1 lorry/loading & unloading space per 1,500 sq.m. (up to 13,500 sq.m)</p>
<p>(b) Office (in excess 25% of total floor area)</p>	<p>1 car space per 200 sq.m</p>
<p><u>5.0 Educational Institutions</u></p>	
<p>5.1 Creche, Nursery School/Kindergarten</p>	<p>1 car park per 200m² (Gross)</p>
<p>5.2 Primary Schools</p>	<p>1 car park per 3 classrooms <u>Plus</u> 20% of standard requirement <u>Plus</u> 4 numbers mini buses</p> <p>Classrooms exclude ECA rooms.. Ancillary facilities such as assembly hall, canteen, sports and recreational facilities, etc are also excluded.</p>

³⁷ http://www.lta.gov.sg/dbc/doc/vehicle_app/form%20lta-vp-bp.doc

Use Categories		Parking Standards (based on unit or gross floor area)	
5.3	Secondary Schools	1 car park per 2 classrooms (for classrooms) 1 car park per 300 m ² (Gross) (for workshops) Plus 20% of standard requirement Plus 4 numbers mini buses	Classrooms exclude ECA rooms, tutorial rooms and science labs. Ancillary facilities such as assembly hall, canteen, sports and recreational facilities, etc are also excluded.
5.4	Junior Colleges	1 car space per 30 day-time staff and student population	.
5.5	Vocational Institutions	1 car space per 30 day-time staff and student population <u>OR</u> 1 car space per 20 night-time staff and student population)) Whichever is greater))
5.6	Polytechnics & Universities	1 car space per 20 staff and student population	Using higher of the day-time and night-time staff and student population
5.7	Library	1 car park 200 m ² (Gross)	
6.0	<u>Cultural and Social Welfare Institutions</u>		
6.1	Community Centres	(a) If located within a residential estate and fronting access roads - a nominal of 3 to 4 car parks be made. (b) If away from residential development - 1 car park per 200 m ² (Gross)	
6.2	Welfare Houses	1 car park per 200 m ² (Gross)	Ancillary facilities within the premises to be used exclusively by the residents are excluded.
7.0	<u>Religious and Related Institutions</u>		
7.1	Churches, Mosques & Temples	(a) For church - 1 car park per 10 seats/ persons (b) For other religious places - 1 car park per 50 m ² of praying area <u>OR</u> As worked out for other uses like classrooms, office, etc (all other uses attached to church/Temple)	Main prayer hall is to be considered as praying area. Parking requirement take whichever is greater
7.2	Columbarium	1 car park per 500 niches	Parking provision need only when built away from any related uses or public car parks
7.3	Funeral Parlour & Crematorium	1 hearse and 10 car parks per funeral parlour/crematorium	Parking provision could be reduced if funeral parlour is built close to related uses or public car parks.
8.0	<u>Recreational Facilities</u>	(a) Administrative & related uses - 1 car park per 200 m ² (Gross)	
8.1	Sports Complex	(b) Snack/coffee bar, restaurant - 1 car park per 150 m ² for the 1st 150m ² - 1 car park per 50 m ² exceeding 150 m ² (c) Multi-purpose hall with gymnasium, indoor courts, etc - 1 car park per 300 m ² (d) Indoor games rooms, clubrooms, health clubs and related uses - 1 car park per 150 m ² (Gross) (e) Spectators' Gallery (If seats specified) - 1 car park per 10 seats (If no seats specified) - 20% of the requirements for facilities to which the gallery is attached.	Parking requirement for other uses not specified should be considered on merit. Parking requirement for outdoor facilities to be provided in accordance with the specified uses.

Use Categories	Parking Standards (based on unit or gross floor area)	
8.2 Tennis, Squash/ Badminton Courts, Sepak Takraw	1 car park per court	
8.3 Soccer/Basket Ball	4 cars park per field/court	
8.4 Bowling Alley	1 car park per lane	
8.5 Swimming Pool	1 car park per 40 m ² (Nett) of pool area	Wading pool/children's pool need not be considered.
8.6 Ice/Roller Skating Rink	1 car park per 50 m ² (Nett) of skating area	
8.7 Golf Range	1 car park per Tee	
9.0 <u>Health Institutions</u>		
9.1 Clinic/Dispensary	1 car park per 150 m ² (Gross)	Additional spaces should be provided for Ambulances and other office vehicles.
9.2 Nursing Homes	1 car park per 8 beds	
9.3 Hospitals	(a) First 500 beds – 1 car park per 4 beds (b) Beyond 500 beds – 1 car park per 5 beds	Additional spaces should be provided for Ambulances and other office vehicles.
10.0 <u>Retirement Housing</u>	1 car space per 200 m ²	Ancillary facilities for exclusive use of residents are excluded.
11.0 <u>Eating house within Industrial Estate</u>	1 car park per 150 m ² for the 1st 150 m ² 1 car park per 50 m ² exceeding 150 m ²	
12.0 <u>Marina/Boat Sheds</u>		
12.1 Where small vessels can be carried to land for storage.	1 car space per 2 boats	
12.2 Where large vessels are too heavy to be removed from water	1 car park per boat	
13.0 <u>Electrical Sub-station & similar use</u>	1 car park per 400 m ² (for first 2000 m ²) 1 car park per 700 m ² (exceeding 2000 m ²)	Where it is unmanned, parking provision is not required so long as there is a driveway within the site to accommodate service vehicles.
14.0 <u>Fire Station</u>		
14.1 Offices/dormitories/ Recreation	1 car park per 200 m ² (Gross)	
14.2 Squash/Tennis Courts	1 car park per court	
15.0 <u>Convention/exhibition</u>	1 car park per 50 m ² (Gross)	
16.0 <u>Public Park</u>	12.7 car park per hectare	
17.0 <u>Nursery</u>	(a) For covered areas (offices, parking areas etc): 1 parking space per 200 m ² (Gross)	Subject to a minimum provision of 3 parking spaces (1 space for the operator and 2 spaces for visitors)
	(b) For open areas : 1 parking space per 650 m ² (Gross)	For sites located within HDB developments where public car parks are available, parking provision is not necessary. Wherever possible 1 parking space should be provided within the nursery for the operator's use.

Use Categories	Parking Standards (based on unit or gross floor area)	
18.0 <u>Foreign Workers' Dormitories</u>	1 car space per 650 sq.m	
19.0 <u>Tourist Attraction Developments</u>	1 coach space per 100 tourists per day Car parking to be evaluated separately	Applicant to submit relevant information: Eg : Daily expected number of tourists and local visitors; -Breakdown of floor area by use of development - any other relevant information
20.0 <u>Off-course betting centre</u>	1 car space per 10 seats	
21.0 <u>Petroleum, petrochemical, chemical and related industries, Luong Island</u>	1 car space per 200 sq.m of office floor area	
22.0 <u>White sites</u> - Non-residential use - Residential	1 car space per 425 sqm. 1 loading/unloading space per 7,000sq.m 1 loading/unloading space per 15,000sq.m. -refer to 'Residential' use category	(up to 50,000 sq.m) (exceeding 50,000 sq.m)
23.0 <u>Boarding Houses and hostels</u> (a) Administration areas and offices (b) Function rooms and exhibition areas (c) Residential rooms	1 car space per 200 sq.m 1 car space per 50 sq.m 1 car space per 700 sq.m [The minimum number of car spaces to be provided is (a)+ (b) or (c) whichever is greater]]	
24.0 <u>Show flat</u>	1 car space per 50 sq.m	
25.0 <u>E-Business</u> Type 1 & 2	Refer to 'Office' use category	

參考書目

中文部分

1. 台北市土地使用分區管制規則，民國 89 年 1 月。
2. 交通部，89 年台灣地區自用小客車使用狀況調查摘要分析，民國 90 年。
3. 交通部，九十年度台灣地區機車使用狀況調查摘要分析，民國 91 年。
4. 交通部，九十年台北都會區機車使用趨勢分析之研究，民國 91 年。
5. 內政部建築研究所，綠建築解說與評估手冊，民國 91 年 6 月。
6. 行政院環保署，九十二年環境保護統計年報，民國 92 年。
7. 行政院，綠建築推動方案，民國 92 年 5 月。
8. 建築技術規則建築設計施工編，第十四節停車空間，民國 92 年 10 月。
9. 台北市停車格位統計，<http://www.dot.taipei.gov.tw/ch/web/statistic/m5.xls>，民國 92 年 11 月。
10. 高雄市停車格位統計，[http://www.tbkc.gov.tw/upload/statistics/16/高雄市停車格位統計表\(921116\).htm](http://www.tbkc.gov.tw/upload/statistics/16/高雄市停車格位統計表(921116).htm)，民國 92 年 11 月。
11. 林憲德，台灣 EEWB 與美國 LEED 綠建築分級評估系統比較研究，內政部建築研究所委託研究計畫，民國 94 年 12 月。
12. 邱瓊玉，綠建築評估系統交通運輸指標研訂之研究，內政部建築研究所自行研究計畫，民國 93 年 12 月。
13. 徐光蓉，溫室氣體排放之國際現況，民間能源會議，
<http://www.tepu.org.tw/Subjects/Energy/energymeeting/KJHsu.html>, 2004 年 10 月 13 日。
14. 曲新生，「氣候變遷及京都議定書生效後之挑戰」，94 年世界環境日：京都議定書因應論壇暨展覽活動，94 年 6 月。

15. 劉國棟,「國內運輸部門溫室氣體排放趨勢及減量推動方向」,94年世界環境日:
京都議定書因應論壇暨展覽活動,94年6月。
16. 內政部營建署,建築技術規則,<http://w3.cpami.gov.tw/law/law/lawe-2/b-rule.htm>
17. 都市計畫公共設施用地多目標使用方案,
<http://pwb.kcg.gov.tw/pwba/statute/region-7.htm>,94年5月6日。
18. 台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點,
<http://www.dba.tcg.gov.tw/taipei/html/parking.htm>,94年6月9日。
19. 台北市建築物附設停車空間繳納代金及管理使用辦法,
<http://www.pma.taipei.gov.tw/index2-3-10.asp>,94年5月31日。
20. 高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點(90.07.11),
<http://build.kcg.gov.tw/law/darchrule.asp?sdiel1=28>,94年6月9日。
21. 香港特別行政區政府規劃署,香港規劃標準與準則「第八章內部運輸設施」,
http://www.pland.gov.hk/tech_doc/hkpsg/chinese/ch8/ch8_text.htm

外文部分

22. Baltimore City Zoning Code, Title 10 Off-street Parking Regulations, 2001.
23. Building Research Establishment Ltd. BREEAM Offices 2003 Assessment Prediction Checklist, July 2002.
24. Building Research Establishment Ltd. Ecohomes- The Environmental Rating for Homes 2003 Issue 1.1, 2003.
25. City of Austin Land Development Cod Section 25-6 Appendix, Parking Requirements, <http://www.ci.austin.tx.us/development/parking-requirements.doc>, November 2003.
26. City of Sydney, Central Sydney LEP 1996, Part 6 Car Parking,

- http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/pdf/0600central_sydney_lep_part_06.pdf
27. Centre of Environmental Technology Ltd, HK-BEAM Existing Offices, New Offices, 1996.
 28. Centre of Environmental Technology Ltd, HK-BEAM Residential, 1999.
 29. Chiung-yu Chiu, Jui-Ling Chen, and Chiang-Pi Hsiao, “The Environmental Performance Assessment for Green Building in Transportation Systems – An Empirical Study in Taiwan,” the Proceedings of 21st Conference on Passive and Low Energy Architecture, Volume 2, Eindhoven, the Netherlands, September, 2004, pp1275-1280.
 30. County of Los Angeles, Zoning Ordinance Summary, Department of Regional Planning, http://planning.co.la.ca.us/drp_sum.html, 2003/10/02.
 31. Green Building Council of Australia, Green Star Office Design v2, http://www.gbcaus.org/greenstar/docs/tools/GreenStar_OfficeDesign.xls
 32. iiSBE, International Version of GBTool(GBC-Design Assistance Tool), 2004.
 33. Nils Larsson, “Sustainable Building Overview,” 2004 International Workshop of Green Building, ABRI, MOI, March, 2004.
 34. Office of the Deputy Prime Minister, Planning Policy Guidance 3:Housing and 13:Transport, <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?id=1143926>, 2005/05/05.
 35. Raymond J. Cole, Sustainable Building Technological Advance and Occupant Expectation, Proceedings of 2001 International Symposium on Sustainable Building and Environment, December 2001.
 36. Singapore Land Transport Authority, Application for Vehicle Parking Approval for Development Proposals, http://www.lta.gov.sg/dbc/index_dbc_vehicle.htm
 37. USGBC, LEED Green Building Rating System Version 2.1, <http://www.usgbc.org>, November 2002